

SERES ATTILA

## Magyar–szovjet kereskedelmi kapcsolatok 1939–1941

Adalékok Magyarország hadba lépés előtti külgazdasági  
mozgásterének vizsgálatához (II. rész)\*

Az infrastrukturális kérdések rendezése

A moszkvai kereskedelmi tárgyalások folyamán, 1940 augusztus–szeptemberében, a magyar fél többször hangsúlyozta, hogy az infrastrukturális akadályok leküzdése nélkül nem indulhat meg az érdemi áruforgalom a két ország között. A szovjet fővárosban tárgyaló magyar delegáció ezért azt szerette volna elérni, hogy a közlekedési kérdések rendezését vegyék fel a kereskedelmi szerződésbe, és egy részletes tervezetet nyújtott át a közvetlen vasúti forgalom szabályozására. A szovjetek ezzel szemben el akarták választani az infrastrukturális problémák megvitatását a kereskedelmiéktől, és egy különálló vasútforgalmi egyezmény megkötéséhez ragaszkodtak, arra hivatkozva, hogy annak megtárgyalása a kereskedelmi szerződés parafálása után lenne célszerű.<sup>1</sup> A magyar delegáció ezt kénytelen volt tudomásul venni, bár a kérdés majdani rendezésére biztosítékot jelentett számára a kereskedelmi szerződés 11. cikkelye, amely a jövőben kötelezte a feleket egy önálló vasútforgalmi egyezmény megkötésére.

Nickl Alfréd, a *Külügyminisztérium* Gazdaságpolitikai osztályának vezetője, aki a magyar delegáció feje volt a moszkvai kereskedelmi tárgyalások folyamán, nem sokkal hazaérkezésük után, szeptember 16-án találkozott a budapesti szovjet követtel, Nyikolaj Saronovval, akinél elégedettségét fejezte ki a kereskedelmi szerződés és az áruforgalmi egyezmény miatt, de szóba hozta az infrastrukturális kérdések rendezésének szükségességét is. Elmondta, hogy Magyarország számára a vasúti forgalom megindulása a Szovjetunió felől általában véve is elsőrangú kérdés, de ős kezdetén még sürgetőbbé válik, hiszen telente a Duna átlagban 40–50 napra befagy, s ilyenkor szünetel rajta a vízi szállítás. A szovjet követ megfogalmazása szerint a magyar diplomata „nyugtalan volt” amiatt, hogy a vasúti konvenció megkötéséről még nem kezdődtek el a tárgyalások.<sup>2</sup> Kristóffy József

\* A munka I. részét ld. *Történelmi Szemle* 49(2007) 403–427.

1 A moszkvai magyar–szovjet kereskedelmi tárgyalások 2. sz. albizottsága hetedik ülésének jegyzőkönyve. 1940. aug. 26. *Rosszijszkij goszudarsztvennij arhiv ekonomiki* (= RGAE), *Külkereskedelmi Népbiztosság iratai* (f. 413.) op. 13. gy. 2781. I. 13–17.

2 Saronov diplomáciai naplója. 1940. szept. 16. *Arhiv vnyesnyej polityiki Rosszijszkij Federacii* (= AVP RF), *Magyar referatúra iratai* (f. 077.) op. 20. p. 109. gy. 13. I. 88.

moszkvai magyar követ 1940 őszén többször is interveniált a *Külügyi Népbiztos-ságnál* annak érdekében, hogy készítsék el a vasútforgalmi egyezmény szovjet el- lentervezetét.<sup>3</sup> Nickl november 23-án az időközben Budapestre akkreditált szov- jet kereskedelmi képviselő, Nyikolaj Vozszsov előtt is megismételte, hogy a kereskedelmi szerződésben foglalt feltételeket csak akkor lehet teljesíteni, ha el- hárítják az infrastrukturális akadályokat, vagyis megindul a vasúti, a postai, a távbeszélő- és a távíróforgalom a két ország között.<sup>4</sup> A többszöri magyar süрге- tések hatására a *Közlekedésügyi Népbiztosság* november végére elkészítette a szovjet ellentervezetet, s a szovjet kormány december 19-én jelezte, hogy kész fo- gadni Moszkvában a magyar meghatalmazottakat a vasútforgalmi és postaforgal- mi egyezmény megkötésére irányuló tárgyalások céljából.<sup>5</sup>

1941. január 20-án egy hét főből álló delegáció indult a szovjet fővárosba, amelyet Perényi-Lukács György követségi titkár, a *Külügyminisztérium* Gazda- ságpolitikai osztályának közlekedésügyi referense vezetett. A küldöttségnek tagja volt még Forster Károly, a *Magyar Királyi Posta* főigazgatója, Tarkóy Mik- lós, a *Magyar Királyi Államvasutak* (MÁV) igazgatóhelyettese, és más MÁV- tisztviselők.<sup>6</sup>

A leggyorsabban a postai-, távíró-, és távbeszélő-kapcsolat felvételének kér- désében sikerült megegyezni, Forster már január 27-én kipróbálta a közvetlen telefonvonalat és beszélt Budapesttel.<sup>7</sup> A közvetlen postai-, távíró-, és távbeszé- lő-kapcsolat felvételét rögzítő egyezmény parafálására február 4-én sor került. A megállapodás a Lvovon áthaladó távbeszélő-vonalon közvetlen összeköttetést létesített Moszkva és Budapest között,<sup>8</sup> biztosította a távolabbi országokba át- menő telefonforgalmat, és lehetővé tette a nemzetközi relációban szokásos tele- fonbeszélgetések minden formáját (közönséges és sürgős, állami és magánbe- szélgetések, beszélgetések meghívással, havi és heti bérelt beszélgetések stb.). Magyarországon szovjet állampolgárokkal folytatott telefonbeszélgetéseket ugyanakkor csak a postahivatalokban lévő külön állomásokról lehetett indítani. Az egyezménynek köszönhetően a Moszkvával és Leningráddal folytatott há- romperces beszélgetés ára az addigihoz képest a harmadával csökkent. A megál- lapodással emellett közvetlen távirati összeköttetés is létesült a két ország kö-

3 Andrej Visinszkij külügyi népbiztos-helyettes politikai naplója. 1940. szept. 24. AVP RF f. 077. op. 20. p. 109. gy. 1. l. 57.

4 Vozszsov feljegyzése a Nickl-lel folytatott megbeszéléséről. 1940. nov. 23. RGAE f. 413. op. 13. gy. 2772. l. 257–258.

5 A Külügyi Népbiztosság diplomáciai jegyzéke a moszkvai magyar követségnek. 1940. dec. 19. AVP RF f. 077. op. 18. p. 8. gy. 1. l. 13.

6 Sajtókommuniké a Moszkvába induló magyar delegáció összetételéről. 1941. jan. 20. Magyar Or- szágos Levéltár (= MOL), Külügyminisztérium Gazdaságpolitikai osztályának iratai (K 69), 758. cs., 1941–I-i. t., 50.239/1941. sz.

7 Perényi-Lukács jelentése a Külügyminisztériumnak. 1941. jan. 27. MOL K 69, 757. cs., 1941–I–d–1. t., 99–100. fol.

8 A továbbiakban az egykori lengyel területen fekvő települések helynevének orosz megfelelőit használjuk. Tehát pl. Lavocsnye (lengyel Lawoczne), Lvov (lengyel Lwów), Szianki (lengyel Sianky), és Sztanyiszlav (lengyel Stanisławów).

zött, ami egyúttal lehetővé tette a magyar állampolgárok számára a táviratváltást közvetlen vonalon Japánnal és az Egyesült Államokkal is. A táviratfeladás díja (a táviratok szódíja) is jelentős mértékben csökkent a Budapest–Moszkva vonalon.<sup>9</sup> A megállapodás értelmében február végétől megindulhatott a postai forgalom is a két ország között, igaz, egyelőre csak közvetett útvonalon, Németországon keresztül. A közvetlen útvonal megnyitására értelemszerűen csak a két ország közötti vasúti forgalom megindulása után nyílt lehetőség. Perényi-Lukács következőképpen értékelte a tárgyalások végeredményét: „A tárgyalások feltűnően kedvező, mondhatni baráti légkörben folytak le és szovjet részről a legnagyobb előzékenységet és igyekezetet tapasztalhattuk mind a zöld, mind a fehér asztalnál”.<sup>10</sup>

A vasútforgalmi egyezmény megkötése ennél sokkal vontatottabban haladt. A két ország közötti vasúti közlekedést elvileg három vonalon lehetett megteremteni, ezeknek mindegyike végső soron Csap magyarországi vasúti csomópontot kötötte össze Lvovval, a történeti Galícia székhelyével. A legrövidebb összeköttetést a két város között a Munkács–Szolyva–Lavocsnye vonalon lehetett megteremteni, ráadásul 1939-ig Lavocsnye forgalmas nemzetközi vasúti átkelő volt Csehszlovákia és Lengyelország között, vasútállomását a nagyobb teherszállítmányok fogadására, áruátrakásra is kiépítették.<sup>11</sup> A fő problémát a normál magyar nyomtáv és a széles szovjet nyomtáv összehangolása jelentette. Elvi megállapodás született arra nézve, hogy úgy oldják meg ezt a technikai nehézséget, hogy a Volóc magyar határállomás és Lavocsnye szovjet határállomás közötti 23,2 km-es pályaszakaszon megteremtik mind a széles nyomtávú, mind a normál nyomtávú közlekedés feltételeit. A két állomás közötti távolságból 14,5 km esett a magyar fennhatóság alatt lévő területre, ráadásul ezt a vonalat hosszabb-rövidebb viaduktok tagolták, szám szerint hat darab. Emellett magyar oldalon volt a közvetlenül a határzónában fekvő, mintegy 1,7 km hosszúságú beszkidí alagút is, három másik rövidebb alagúttal egyetemben. A szélesebb nyomtávú sínpár lefektetése tehát magyar részről sokkal nagyobb befektetéseket igényelt volna mind anyagiakban, mind időben, hiszen a meglévő viaduktok mellé újakat kellett volna építeni, illetve a kétszeresére kellett volna szélesíteni a beszkidí alagutat. 1941. február 3-án a MÁV és a *Szovjet Államvasutak* képviselőiből álló magyar–szovjet vegyes bizottság szállt ki a határra, amelynek az volt a feladata, hogy felmérje az ezen a pályaszakaszon fekvő viaduktok és alagutak műszaki állapotát, és meghatározza a szükséges javítási-fejlesztési munkák időtartamát. A bizottság a jelentésében megállapította, hogy a kezdeti időkben a forgalom vár-

9 Halló, Budapest! – Halló, Moszkva! 10 aranyfrank a háromperces beszélgetés díja. A Piac (Az OMKE melléklapja) 1941. febr. 15. 1.

10 Perényi-Lukács jelentése a Külügyminisztériumnak. 1941. febr. 4. MOL K 69, 757. cs., 1941-I-d-1. t., 123–125. fol.

11 A másik két vonalon, az Ungvár–Uzsok–Sziarki és a Beregszász–Körösmező–Sztanyiszlav vonalon, s különösen az utóbbin, jóval hosszabb úton lehetett volna csak megteremteni a közvetlen összeköttetést a Szovjetunióval.

ható sűrűsége miatt célszerűtlen lenne a magyar részről minimum hosszú hónapokat, de akár több mint egyéves átalakítási munkálatokat igénylő dupla sínpárú közlekedés beindítása.<sup>12</sup> A magyar delegáció ezért azt javasolta Moszkvában, hogy mindkét oldalon csak egy-egy sínszál lefektetésére kerüljön sor, tehát szovjet területen a széles nyomtáv közé építsenek még egy sínszálát, míg magyar területen a meglévő normál nyomtávú sínpár mellé toldjanak még egy sínszálát. Ezzel szükségtelemmé vált újabb viaduktok építése és a beszki alagút teljes átalakítása. Előzetes számítások szerint azonban az átépítési munkálatok a magyar oldalon még a kombinált sínpáros közlekedés megvalósítása esetén is körülbelül 50 napot vettek volna igénybe, míg a szovjet oldalon ennek az időtartamnak a felét, mindössze 25 napot. A magyar pályaszakaszon ugyanis jelentős beruházásokat kellett végrehajtani a volóci állomás kibővítésére és fejlesztésére, illetve a beszki alagút állagmegóvási munkálataira.<sup>13</sup>

A Szovjetunió és Magyarország közötti közvetlen vasúti személy- és teher szállítási forgalom felvételére vonatkozó egyezményt március 3-án írták alá, de március 1-jére antedatálták. Az egyezményhez több mint egy tucat mellékletet csatoltak, amelyek elszámolási és díjszábási kérdéseket, az utasok, a vasúti és postaszemélyzet, illetve az áruk határon történő átengedésének és átvételének módját, a műszaki feltételeket, és a vasúti személy- és áruforgalom felvételének egyéb technikai kérdéseit szabályozták. Az okmányokat magyar részről Tarkóy, szovjet részről Sz. I. Bagajev közlekedésügyi népbiztos-helyettes látta el a kézjegyével.<sup>14</sup> Az egyezmény értelmében a magyar oldalról érkező szerelvények normál nyomtávon Lavocnyéra futottak volna be, és ott történt volna a rakományok átrakódása, illetve az utasok átszállása, míg a szovjet oldalról érkező szerelvények széles nyomtávon Volóc állomásra futottak volna be, és ott rakták volna át az árut, illetve ott szállták volna át az utasok.<sup>15</sup> A felek megállapodtak abban, hogy az átépítési munkálatok ideje alatt ideiglenes jelleggel a szovjet oldalról érkező szerelvények is Lavocnye állomásra futnak be, az utasok ott szállnak át, és ott rakják át a rakományokat.

A Moszkva–Budapest távolságot a szerelvények – a közlekedési viszonyok függvényében – általában mintegy 50–52 óra alatt tették meg.<sup>16</sup> Az első közvetlen gyorsvonat március 20-án késő este indult Moszkvából Budapestre, és március 22-én este érkezett Lavocnyéra. Ez a szerelvény hozta magával az 1848–1949. évi szabadságharc honvédszászlóit,<sup>17</sup> de csak a kísérő vasutas személyzet tartózkodott rajta, fizető utasa egyetlenegy sem akadt. Igaz, a honvédszászlók

12 A magyar–szovjet vasúti vegyes bizottság ülésének jegyzőkönyve. 1941. febr. 8. MÁV Központi Irattára (= MÁV KI), Miskolci Üzletvezetőség iratai (FA 17), 7515/1941. sz.

13 Perényi-Lukács jelentése Bárdossy László külügyminiszternek. 1941. márc. 5. MOL K 69, 758. cs., 1941–I-j. t., 50.966/1941. sz.

14 A szovjet szakember teljes nevét nem sikerült kiderítenünk.

15 Az egyezmény és a mellékletek magyar nyelvű szövegét ld. MÁV KI FA 17, 10.585/1941. sz.

16 Szombattól egy gyorsvonat indul Oroszországba. Magyar Nemzet 1941. márc. 23. 5.

17 A moszkvai magyar követség jelentései 1935–1941. Vál., a jegyzeteket és a névmutatót összeáll. Peter Pastor. Bp. 1992. (Politika) 297.

mellett hatalmas postaszállítmányt is át kellett rakni, ami miatt a vonat közel egyórás késéssel érkezett meg a magyar határállomásra, Volócra.<sup>18</sup> A legkorábbi utasforgalmi adatok arra engednek következtetni, hogy a járatok a személyszállítás tekintetében a későbbiekben is kihasználatlanok maradtak. A MÁV szovjet forgalomban kompetens területi szervezeti egységének, a Miskolci Üzletvezetőségnek egyik jelentése szerint ugyanis Magyarországon március 28-ig összesen öt utas váltott jegyet Lavocsnyéra.<sup>19</sup>

Az már csak a sors fintora, hogy Bárdossy László miniszterelnök 1941. június 16-án, tehát éppen 11 nappal azelőtt, hogy ő maga bejelentette volna a parlamentben a hadiállapot beálltát a Szovjetunióval, táviratban értesítette Kristóffy, hogy magyar részről elkészültek a kombinált vágányú közlekedés kiépítésével Volóc állomásig, és a kétirányú közlekedés június 20-i felvételének magyar részről nincs akadálya. A MÁV kérte egyúttal a *Szovjet Államvasutakat*, hogy június 20-án küldjön egy szovjet nyomtávú mozdonyt a magyar területen épült vonal bejárására.<sup>20</sup>

A postaforgalom és a vasúti forgalom felvétele mellett volt még egy olyan, az infrastrukturális kérdések körébe sorolható probléma, amelynek megoldását ugyancsak Magyarország érdekei sürgették. Az angol hatóságok által 1939-ben bevezetett, a tengerentúli domíniumokról Európába irányuló kereskedelmi forgalmat korlátozó navicert-rendszer miatt az Észak- és Dél-Amerikából érkező hajószállítmányok az Atlanti-óceánon keresztül csak rendkívül nagy nehézségek árán juthattak el európai rendeltetésű helyükre, ami a magyar nyersanyag-behozatalt is teljesen ellehetetlenítette az amerikai kontinensről. 1940 második felétől ezért csak két szállítási útvonal látszott nyitottnak az importárak továbbítására. Az első a Perzsa-öblön át, Baszrán keresztül vezetett, ahonnan felváltva vasúton, teherautón és ugyancsak hajón lehetett volna továbbítani az árut. Ez igen bonyolult és körülményes tranzitálási lehetőségnek tűnt, nemcsak a gyakori átrakodások miatt, hanem azért is, mert az árut ebben az esetben is angol fennhatóság alatt álló területeken kellett volna irányítani a bagdadi vasút igénybevételével.<sup>21</sup>

A háború által teljesen sértetlen és leginkább biztonságos útvonalnak ezért a csendes-óceáni szovjet kikötőt, Vlagyivosztokot a Szovjetunió európai részeivel összekötő útvonal bizonyult, ahol a transzszibériai vasút igénybevételével lehetett volna eljuttatni a nyersanyagot rendeltetési helyére. A kérdés megoldását

18 Nem volt utasa az első közvetlen Moszkva–budapesti vonatnak. Független Magyarország 1941. márc. 24. 3.

19 A MÁV Miskolci Üzletvezetőségének jelentése a MÁV Igazgatóságának. 1941. márc. 28. MÁV KI FA 17, 10.585/1941. sz.

20 Bárdossy számjel-távirata Kristóffynak. 1941. jún. 16. MOL K 69, 758. cs., 1941–I-j. t., 52.603/1941. sz.

21 A Szovjetunióon keresztül való áruészállítás lehetősége. OMKE 1941. márc. 22. 1. 1941. ápr. 6-tól súlyosbította a helyzetet, hogy Anglia megszakította a diplomáciai kapcsolatait Magyarországgal. *Bán D. András: Illúziók és csalódások. Nagy-Britannia és Magyarország 1938–1941.* Bp. 1998. 132–133.

elodázhatatlanná tette, hogy 1940 végére amerikai és japán kikötőkben jelentős mennyiségű, előzetes számítások szerint már mintegy 300–400 vagonnyi,<sup>22</sup> Magyarországnak szánt árut halmoztak fel, amelyek ellenértékét a magyar vevők ki-egyenlítették, csak az elszállításukról kellett gondoskodni.<sup>23</sup> A tranzitszállítás a Szovjetunió keresztül mindaddig kétségesnek tűnt, amíg azt egyezményes kerek-tek között nem szabályozták, ugyanis a Szovjetunió nem csatlakozott az 1924. október 3-i berni tarifaegyezményhez, amely Európában a vasúti teherszállítás terén egységesítette a nemzeti vasúttársaságok által kialakított tarifák megállapí-tásának szempontjait. A szovjet kormány tehát olyan vasúti díjszabást állapítha-tott meg, amelyet a maga érdekei szempontjából a legmegfelelőbbnek tartott. Másrészt a rendszeres tranzitálás megindulásának is előfeltétele volt a közvetlen vasútforgalom megnyitása, noha még annak megvalósítása is további nehézség-ekkel, költségekkel és idővesztéssel járt, hiszen az árut kétszer kellett átrakni, először Vlagyivosztokban hajóról vasútra, másodszor a szovjet széles nyomtá-vú vasútról magyar vasúti vagonokba.<sup>24</sup>

Az 1940. augusztus–szeptemberi moszkvai tárgyalásokon a magyar delegá-ció szerette volna elérni, hogy a tranzit lehetőségét említse meg a kereskedelmi szerződés 3. és 11. cikkelyében is. Csak sovány sikernek számított, hogy az erre vonatkozó magyar követelést a szovjet fél a 3. cikkely esetében elfogadta,<sup>25</sup> a 11. cikkely esetében viszont mereven elutasította, noha inkább ez utóbbi lett volna a hűsbavágóbb a magyar kereskedelmi érdekek szempontjából. A 3. cikkelyből csak homályosan lehetett következtetni a tranzitszállítások eshetőségére vagy erre vonatkozó szovjet kötelezettségvállalásra, mivel a cikkely direkt módon nem utalt arra. Ebben a pontban a szerződő felek abban állapodtak meg, hogy bizonyos esetekben (közbiztonsági szempontok, egészségvédelmi, állategészség-ügyi és növényvédelmi célok, művészeti és régészeti értékek stb.) a behozatal-ban, kivitelben és az átvitelben (tranzit) tilalmakat vagy korlátozásokat állíthat-nak fel, feltéve, ha azokat minden más állammal szemben alkalmazzák. Itt tehát csak általánosságban, és egy eseti jelleggel alkalmazott hatósági eljárás esetében történt utalás a tranzit fogalmára. A 11. cikkely, amely tényszerűen megállapí-totta a közvetlen vasúti forgalom megnyitásának szükségességében mutatkozó egyetértést, kimondta azt is, hogy a két szerződő fél vasútvonalain továbbított áruszállítmányok nem fognak kevésbé előnyös elbánásban részesülni az áruk ke-zelése és fuvarozása, valamint a díjszabások tekintetében, mint más legnagyobb kedvezményes állam áruszállítmányai. Nickl egyébként a tárgyalások során úgy fogalmazott, hogy a tranzit említése nélkül a 11. cikkely „bizonyos kozmetikai

22 Rosslav Nándor jelentése a Külkereskedelmi Hivatalnak. 1940. dec. 29. MOL K 69, 758. cs., 1940–I–i. t., Sz. n., 19–21. fol.

23 A Kereskedelmi Hivatal és az IBUSZ megszervezi a szállítást Oroszországon és Japánon át. Pesti Tőzsde 1941. febr. 6. 5.

24 Az oroszországi tranzitálás lehetőségei. OMKE 1940. aug. 3. 1.

25 A moszkvai magyar–szovjet kereskedelmi tárgyalások 2. számú albizottsága negyedik és ötödik ülésének jegyzőkönyve. 1940. aug. 19. MOL K 69, 760. cs., 1940–I–5. t., 37–41. fol.

szépséghibában fog szenvedni”, ezért kifejezte abbéli reményét, hogy az önálló vasútforgalmi egyezmény a tranzitra vonatkozóan is tartalmaz majd rendelkezéseket.<sup>26</sup>

Nem lehetett véletlen ezért, hogy a tranzit szempontjából a kereskedelmi szerződést mindkét fél igyekezett a saját érdekeinek megfelelően és a maga módján értelmezni. Az 1940–1941 fordulóján Moszkvában tárgyaló magyar üzleti delegáció még a vasútforgalmi egyezmény megkötése előtt tisztázni kívánta volna a tranzit kérdését, ezért Rosslav Nándor, a delegáció vezetője, a *Magyar Királyi Külkereskedelmi Hivatal* igazgatója, rögtön a D. D. Misusztyinnal, a *Külkereskedelmi Népbiztosság* Szerződési osztályának vezetőjével folytatott legelső megbeszélésén felvetette ezt. A magyar források szerint akkoriban Vlagyivosztokból naponta 12 tehervonat indult Európa felé. Rosslav ennek a szállítási kapacitásnak az 1%-át igényelte, azaz naponta körülbelül 6 vagon. A betervezett igény előzetesen 2240 tonna rezet, 50 tonna nikkelt, 40 tonna egyéb fém, 129 tonna ferroötvözetet, és nyersgumit tartalmazott. A probléma súlyát eklatáns módon jelzi, hogy Magyarországról távirati úton folyamatosan további tranzitkérelmeket adtak fel a Moszkvában tartózkodó üzleti delegációnak, például 88 tonna gyapjúra és 50 vagon olajra.<sup>27</sup> Rosslav úgy érvelt, hogy a szerződés 3. cikkelye értelmében Magyarország tranzitálási jogához semmi kétség nem férhet,<sup>28</sup> míg a szovjetek kijelentették, hogy erre vonatkozóan a szerződés külön nem rendelkezik.<sup>29</sup> A magyar delegáció azzal is próbált érvelni, hogy a réz és a nikkel átvétele éppen ahhoz kellene, hogy a *Weiss Manfréd Acél- és Fémművek Rt.* (*Weiss Manfréd Művek*) teljesíteni tudja a Szovjetunióval szemben vállalt kötelezettségét olajszállító csövek exportjára. A szovjetek azonban eleinte a transzszibériai vonal terheltségére hivatkozva március 1-jéig még az olyan kis tételekre sem kívántak kötelezettséget vállalni, mint például az 50 tonnányi nikkel.<sup>30</sup> Nyilván a nyomásgyakorlás céljából a tranzitálási engedélyek kérését esetenként Kristóffy is támogatni próbálta hivatalos diplomáciai jegyzékben, mint például 1940. december 12-én, de azok teljesítését különálló megállapodás hiányára hivatkozva a *Külgügyi Népbiztosság* megtagadta.<sup>31</sup>

Elmozdulást a holtpontonról csak az infrastrukturális egyezmények megkötésére Moszkvába érkező magyar delegáció tárgyalásai alatt sikerült elérni. A *Közlekedésügyi Népbiztosság* szakemberei hozzájárultak ahhoz, hogy a vasútforgalmi

26 A moszkvai magyar–szovjet kereskedelmi tárgyalások 2. számú albizottsága nyolcadik ülésének jegyzőkönyve. 1940. aug. 29. Uo. 73–77. fol.

27 Rankó Arzénnek, a Külkereskedelmi Hivatal orosz referensének feljegyzése a magyar–szovjet áruforgalomról. 1940. dec. 23. MOL K 69, 760. cs., 1940–I–12. t., 70–73. fol.

28 Rosslav jelentése a Külkereskedelmi Hivatalnak. 1940. dec. 9. MOL K 69, 758. cs., 1940–I–i. t., 1196/1940. res., 64–68. fol.

29 Rosslav jelentése a Külkereskedelmi Hivatalnak. 1940. dec. 29. Uo. Sz. n., 19–21. fol.

30 Perényi-Lukács jelentése a Külügyminisztériumnak. 1941. jan. 27. MOL K 69, 757. cs., 1941–I–d–1. t., 99–100. fol.

31 A Külgügyi Népbiztosság diplomáciai jegyzéke a moszkvai magyar követségnek. 1941. jan. 6. AVP RF f. 077. op. 18. p. 8. gy. 2. l. 1.

kérdésekkel párhuzamosan megvitassák a Szovjetunió keresztlíni tranzit eshetőségét is.<sup>32</sup> A tranzitra vonatkozó cikkely, kitétel vagy említés azonban nem került a vasútforgalmi egyezménybe, de szóbeli megállapodás köttetett arra nézve, hogy a szovjet illetékes szervek a tranzitszállítási kérelmeket egyenként fogják megvizsgálni. Ez magyar szempontból a korábbi merev elutasítás után jelentős sikernek számított, a *Közlekedésügyi Népbiztosság* azonban szigorú bürokratikus és anyagi feltételekhez kötötte az eseti engedélyek megadását. Az importban érdekelt cégeknek ugyanis a tranzitengedély elnyerése érdekében a budapesti szovjet kereskedelmi kirendeltség vezetőjéhez kellett fordulniuk levélben az áru nemének, mennyiségének, és származásának megjelölésével. Ezeket a leveleket a magyar Külkereskedelmi Hivatalnak is előzetesen láttamoznia kellett. A szállítást lebonyolító magyar spedítőröknek emellett az egyes szállítások ellentételezéséről külön kellett megállapodniuk a *Közlekedésügyi Népbiztosság* felügyelete alá tartozó szovjet állami szállítmányozási vállalattal, az Iranszovtransszal. Mint később kiderült, a tranzitszállítások teljesítésének ellenértékét a vállalat nem valutában kívánta kiegyenlíttetni, hanem a tranzitálandó áru bizonyos mennyiségének átengedése fejében. A vasúti fuvar ellenében átadandó áru mennyiségét és minőségét az Iranszovtransz minden egyes esetben külön állapította volna meg. Cserébe vállalta, hogy az áru Vlagyivosztokba való beérkezésétől számított 60 napon belül az eredetileg kezelésére bocsátott árumennyiség Magyarország számára fennmaradó részét a magyar–szovjet határon a magyar cégek rendelkezésére bocsátja.<sup>33</sup> A magyar kormány úgy vélte, hogy a tranzitköltségek fejében általában a nyersanyagok 50%-át kell majd átengedni, s ez a veszteség a tengerentúli és a magyarországi árak közötti különbségre való tekintettel még elbírható.<sup>34</sup> A magyar kereskedelmi szaksajtóban azonban olyan információk is napvilágot láttak, melyek szerint a tranzitált áru mennyiségének akár 70%-ig terjedő részét is igényelhetik a szovjet kereskedelmi szervek. Nem adhatott okot túl nagy bizakodásra az sem, hogy a transzszibériai vasút terheltsége miatt Moszkva még így is fenntartotta magának a jogot arra, hogy megválogassa, melyik rakomány tranzitját engedélyezi.<sup>35</sup>

Nyilvánvalóvá vált tehát, hogy az amerikai kontinens exportőreitől Magyarországnak szánt nyersanyagok szelektálását a Szovjetunió a saját gazdasági érdekeinek következetes érvényesítésével és nyersanyagszükségletének figyelembevételével fogja végrehajtani. A tranzitszállítások engedélyezése körüli egyezkedések egész történetéből véleményünk szerint világosan kiderül az, hogy a magyar–szovjet kereskedelmi kapcsolatokban rejlő lehetőségeket Budapestnek a

32 Perényi-Lukács jelentése a Külügyminisztériumnak. 1941. febr. 13. MOL K 69, 757. cs., 1941-I-d-1. t., 118–122. fol.

33 A Pesti Magyar Kereskedelmi Bank Igazgatóságának levele a Weiss Manfréd Művek Igazgatóságának. 1941. febr. 27. MOL Weiss Manfréd konzern Okmánytára (Z 402), 6. cs., 33/i-1. sz.

34 Feljegyzés a Külügyminisztériumban tartott tárcaközi értekezletről. 1941. márc. 31. MOL K 69, 760. cs., 1941-I-4. t., 51.394/1941. sz.

35 A Szovjetunió keresztlíni való áruleszállítás lehetősége i. m. 1.

gazdasági racionalitást és kényszerhelyzetet számításba véve kellett felfognia, míg Moszkva mindvégig a politikai haszon szempontjából közelítette meg azt. Ez lehet a magyarázata annak, hogy később mégis belement a tranzitszállítások engedélyezésébe Magyarország felé, hiszen annak elutasítása az erre irányuló erőteljes magyar nyomás ellenére, kisebbfajta törést okozott volna az 1940 nyaráról pozitív tartalommal fejlődő magyar–szovjet kapcsolatokban. A tranzitszállításokat ugyanakkor igyekezett olyan feltételekkel körülbástyázni, amelyek rendkívüli módon megnehezítették azok teljesítését, de teljesítés esetén sem okozhattak különösebb károkat vagy kimaradásokat a vasúti szállítási kapacitásaiban és nemzetközi vállalásaiban.

### A Szovjetunió részvétele a Budapesti Nemzetközi Vásáron

1941 tavaszának hatalmas társadalmi szenzációja volt a Szovjetunió részvétele a *Budapesti Nemzetközi Vásáron* (BNV). A magyar társadalom széles rétegei ugyanis ez alkalommal ismerkedhettek meg először igazán a bolsevik állam iparának és mezőgazdaságának közhasználati termékeivel, a Szovjetunióban előállított fogyasztási cikkekkel, a Szovjetunió kulturális életével, illetve az 1917. évi októberi forradalom óta elért tudományos és technikai vívmányokkal. A szovjet pavilon kiállítását a *Külkereskedelmi Népbiztosság* szakemberei installálták, a „szovjet valóságot” tehát szovjet nézőpontból és egy szovjet prezentáció révén közvetítették a magyar közvélemény felé, amire 1919 óta nem volt példa. Talán részben ennek köszönhetően, a kiállításról szóló szovjet visszaemlékezésekben felbukkan az a nézet is, mely szerint a Szovjetunió részvételét a BNV-n a szovjet diplomácia kezdeményezte, részben azért, mert 1940–1941 folyamán jó kapcsolatok kialakítására törekedett Magyarországgal, és ezt különböző gesztusokkal is demonstrálni kívánta. Ezen interpretáció szerint az 1848–1849. évi magyar szabadságharc honvédszászlóinak visszaadása mellett ebbe a vonulatba illeszkedett az is, hogy a szovjet diplomácia javasolta egy szovjet nemzeti pavilon felállítását az 1941. évi BNV-re.<sup>36</sup>

A valóság ezzel szemben az, hogy – mind a magyar, mind a szovjet levéltári források tanúsága szerint – a magyar diplomácia kérte fel a szovjet kormányt arra, hogy mutassa be országát az 1941. évi BNV-n. Tekintettel arra, hogy a BNV 1945 előtti iratanyaga nagyrészt elpusztult, nem lehet pontosan megítélni, hogy milyen közvetlen tényezők játszottak szerepet a BNV igazgatóságának elhatározásában.<sup>37</sup> Tény, hogy Varga József ipari és kereskedelemügyi miniszter 1941. január 24-én a Minisztertanács elé terjesztette a BNV vezetőségének hoz-

36 Geiger Béla: A Szovjetunió részvétele az 1941-es Budapesti Nemzetközi Vásáron. In: Tanúságtevők. 4/b. Visszaemlékezések a magyarországi munkásmozgalom történetéből 1933–1941. Szerk. Petrák Katalin. Bp. 1984. 486.

37 Szovjet levéltári forrásokból kiderül, hogy a Szovjetunió meghívása a BNV-re nem volt előzmények nélküli. A BNV igazgatósága ugyanis dokumentálhatóan legalább egyszer már jóval koráb-

zá intézett kérelmét, melyben a hozzájárulását kérték a Szovjetunió meghívásához a következő rendezvényre. A BNV vezetősége arról is tájékoztatta a minisztert, hogy ez ügyben már informálódtak a külügyi tárcánál, amely kifejezte, hogy nem tenne észrevételt a meghívás ellen. Az ipari vásár igazgatósága azzal is érvelt, hogy a szóban forgó kérdés nemcsak kereskedelempolitikai természetű, „hanem bizonyos vonatkozásban általános politikai, külügyi és belügyi kérdéseket is érint”. A BNV vezetőségének kezdeményezése nyilván a korábbi hónapok eseményeinek kontextusában érthető meg, vagyis az 1940. szeptember 3. óta kiteljesedő magyar–szovjet kereskedelmi kapcsolatokkal állt összefüggésben, ezért nem meglepő, hogy a Minisztertanács ellenszavazat nélkül járult hozzá az előterjesztéshez.<sup>38</sup>

A moszkvai magyar követség február 1-jén nyújtotta át azt a diplomáciai jegyzéket a *Külügyi Népbiztosságnak*, amely a BNV igazgatóságának hivatalos meghívóját is magában foglalta. A meghívóban közölték, hogy annak célja a két ország közötti gazdasági és turisztikai kapcsolatok fejlesztése, és azt kérték a *Külkereskedelmi Népbiztosságtól*, hogy a turisztikai bemutatón kívül a szovjet kiállítási anyag tartalmazza azokat a szovjet termékeket is, amelyek Magyarországon keresettek, vagy keresletre tarthatnak számot.<sup>39</sup> Szovjet részről a meghívás elfogadásáról a párt- és egyben az állami döntéshozatali mechanizmus legmagasabb szintjén, vagyis az *Oroszországi Kommunista (bolsevik) Párt Központi Bizottságának* (OK[b]P KB) Politikai Irodájában döntöttek. A Politikai Iroda ülésének szűkszavú jegyzőkönyvéből kiderül, hogy a szovjet pavilon felállítására és a kiállítással kapcsolatos egyéb költségekre 32 ezer 500 dollárnak (167 ezer pengő) megfelelő összegű valutát kívántak elkülöníteni az államkincstár tartalék-alapjából.<sup>40</sup> Azt, hogy a Szovjetunió részvételének magyar részről nagy fontosságot tulajdonítottak, jól jelzi, hogy Bárdossy Varga nevében személyesen is szeretne volna meghívni a vásárra Anasztasz Mikojan külkereskedelmi népbiztost,<sup>41</sup> amivel nyilván a szovjet részvétel rangját szerették volna emelni.

---

ban is, az 1925. évi vásárra is invitálta a bolsevik államot. A bécsi szovjet kereskedelmi kirendeltség jelentése Mojszej Frumkin külkereskedelmi népbiztos-helyettesnek. 1925. jan. 14. RGAE f. 413. op. 2. gy. 1991. l. 43. Az 1920-as években és az 1930-as évek elején, a diplomáciai kapcsolatok felvétele előtt több alkalommal járt 2-3 főből álló szovjet kereskedelmi küldöttség Magyarországon. 1929-ben a bécsi kereskedelmi kirendeltség kétfős küldöttsége meglátogatta a BNV-t is. A bécsi kereskedelmi kirendeltség levele Borisz Sztomonjakovnak, a Külügyi Népbiztosság Tanácstestülete tagjának. 1929. júl. 27. AVP RF Georgij Csicserin külügyi népbiztos titkárságának iratai (f. 04.) op. 11. p. 68. gy. 946. l. 22.

38 A Minisztertanács ülésének jegyzőkönyve. 1941. jan. 24. MOL Minisztertanácsi ülések jegyzőkönyvei (K 27), 221. d., 3721. sz., 41–42. fol.

39 A moszkvai magyar követség diplomáciai jegyzéke a Külügyi Népbiztosságnak. 1941. febr. 1. AVP RF f. 077. op. 18. p. 8. gy. 2. l. 37–39.

40 Az OK(b)P KB Politikai Irodája ülésének jegyzőkönyve. 1941. márc. 20. Rosszjizskij goszudarsztvennij arhiv szocialno-polityicseszkoj isztorii (= RGASZPI), OK(b)P iratai (f. 17). op. 3. gy. 1036. l. 28.

41 Bárdossy távirata Kristóffynak. 1941. ápr. 18. MOL Külügyminisztérium Számjel osztályának iratai (K 74), 37. d. (Moszkvai kimenő táviratok – 1941), 20. fol.

A szovjet kiállítást a hazai sajtó már az előkészületek idején is szenzációként tálalta. A BNV Stefánia út felőli bejáratától balra kialakított „Nemzetek Terén” 6 külföldi ország épített fel nemzeti pavilont: a Szovjetunió, Németország, Svájc, Szlovákia, Japán, illetve Olaszország kettőt. A moszkvai tervek szerint készített 1000 m<sup>2</sup> területű pavilon volt a legnagyobb a vásárban szereplő nemzeti épületek között, csak összehasonlításképpen említjük meg, hogy a két olasz pavilon 800, illetve 600 m<sup>2</sup> területen feküdt, míg a német pavilont mindössze 260 m<sup>2</sup> alapterületen építették fel. A szovjet kiállítás anyagát három, 60 tonna befogadóképességű teherkocsin indították útnak Moszkvából még április 15-én. A kiállítási anyag másik részét (közel 6 vagonnyi mennyiséget), amit korábban a lipcsei vásáron mutattak be, a Szovjetunió németországi áruelosztó raktáraiból hozták. Április 17-én indult el a szovjet fővárosból az a 3 tagú bizottság, amelyet a *Külkereskedelmi Népbiztosság* a szovjet kiállítás művészeti elrendezése miatt küldött Budapestre.<sup>42</sup> A magyar sajtóban eleinte olyan hírek is napvilágot láttak, melyek szerint a szovjet pavilonban hivatalos tájékoztató iroda fog az érdeklődők számára felvilágosítást adni a két ország közötti gazdasági kapcsolatokra vonatkozó kérdésekben.<sup>43</sup>

A szovjet állami kiviteli vállalatok közül a magyar import szempontjából a legfontosabbak, így az ipari nyersanyagokat exportáló Promexport, a textilipari nyersanyagokat (gyapot, len) exportáló Exportlen, és az olajipari termékeket exportáló Nyeftyeszindikát mellett sok más is bemutatta termékeit, így a gabonaműek kivitelét irányító Exporthleb, a prémeket és szőrméket exportáló Szozjuszpusnyina, és a főként különféle élvezeti cikkek (dohány, illóolajok, gyógynövények stb.) forgalmazásával foglalkozó Raznoexport. A kulturális szférát egy könyvterjesztő vállalat (Mezsdunarodnaja knyiga) és egy filmforgalmazó vállalat (Szozjuztorgkino), a turisztikát az állami idegenforgalmi ügynökség, az Inturiszt képviselte.

A május 2-tól 12-ig tartó 36. BNV-t Horthy Miklós kormányzó nyitotta meg, aki ezután népes kíséretével (köztük a felesége és a menyé, Horthy Istvánné, Bárdossy László miniszterelnök, Szendy Károly főpolgármester és Hallósy István, a BNV igazgatója) végigjárta a nemzeti pavilonokat, így a szovjet kiállítást is.<sup>44</sup> A szovjet pavilont később több prominens politikus is megtekintette, így május 3-án a német birodalmi pénzügyminiszter, Reményi-Schneller Lajos pénzügyminiszter és Varga József iparügyi és kereskedelemügyi miniszter társaságában, május 5-én József Ferenc főherceg, majd május 6-án Medricky Gejza szlovák kereskedelmi miniszter.<sup>45</sup>

42 Das Ausland auf der Budapester Internationalen Messe. Pester Lloyd 1941. ápr. 18. (Morgenblatt) 10.

43 Épül a vásár. OMKE 1941. ápr. 12. 6.

44 A kormányzó nyitotta meg a Budapesti Nemzetközi Vásárt. Magyar Nemzet 1941. máj. 3. 4.

45 A magyar sajtóban a – valószínűleg magyar felmenőkkel rendelkező – szlovák politikus keresztnevének magyar megfelelőjét találhatjuk (Medricky Géza), míg ő maga a visszaemlékezéseiben annak szlovák változatát használja. Ld. *Gejza Medricky: Minister spominá*. Bratislava, 1994.

A neves személyek látogatásával kapcsolatban több anekdotaszámba menő történet is fennmaradt. Ezek közül az első éppen Horthyhoz kötődik, akít a jelek szerint egyáltalán nem zavartak a kommunista mozgalomnak a szovjet pavilon oromzatán elhelyezett nagyméretű jelképei, a sarló és a kalapács, illetve a vörös csillag, amelyek ebben az esetben a Szovjetunió állami szimbólumaiként kerültek oda. Ezt az esetet Geiger Béla, a budapesti szovjet követség magyar származású sajtóreferense és tolmácsa a következőképpen idézte vissza egy 1981-ben vele készített interjúban: „Amikor már valamennyire csökkent a tolongás, magyar részről bejelentették, hogy a kormányzó meg akarja tekinteni a kiállítást. Azonban látogatását nem kívánja nyilvánossá tenni. Ezért csak feleségével és Bárdossy Lászlóval jelent meg. Horthyné nagy tetszését fejezte ki, követünk kérte, hogy a kormányzó írjon be valamit a vendégkönyvbe. Horthy ekkor tanácstalanul Bárdossyra nézett, nem tudta mitévő legyen. Zavart pillanatok következtek. Követünk javasolta ekkor Horthynak, hogy saját kezűleg írja be nevét és látogatásának dátumát a vendégkönyvbe. Így is lett”.<sup>46</sup> Saronov József Ferenc főherceg látogatását is megörökítette a diplomáciai naplójában: „A kiállítás megnyitásának napján, azt követően, hogy fogadtam a kormányzót és megmutattam neki a kiállítást, József Ferenc főherceg megkért, hogy adjam át őszinte köszönetét kormányunknak, amiért visszajuttatta Magyarországnak a Szovjetunióban őrzött zászlókat. [Az 1848-as honvédszászlókat – S. A.] Azt válaszoltam, hogy szívesen megteszem ezt. Majd a főherceg arra kért, írjam meg Moszkvába egy kérését: »Neves személyek autogramjait gyűjtöm. Nagyon kérem, tegyenek meg mindent annak érdekében, hogy Sztálin úr elküldhesse nekem az autogramját.« Megígérttem, hogy megírom. A főherceg megjegyezte, bizonyára nem olyan könnyű megszerezni Sztálin úr autogramját, de reméli, hogy teljesítik ezt a kérését”. A követ feljegyezte azt is, hogy Varga kereskedelemügyi miniszter és Szendy budapesti főpolgármester hálás köszönetüket fejezték ki amiatt, hogy a Szovjetunió még „ilyen nehéz időkben is” részt vett a kiállításon.<sup>47</sup>

Amellett, hogy ez a két elbeszélés számos homályos emléket vagy pontatlan adatot is tartalmaz,<sup>48</sup> némiképp érzékeltetik a szovjet kiállítási anyag iránt megnyilvánuló széles körű érdeklődést. A hazai sajtóbeszámolók egyöntetűen megállapították, hogy a BNV legnépszerűbb nemzeti kiállítása a Szovjetunióé lett, és a szovjet pavilon előtt állandóan hosszan kígyózó sorokról, tumultuózus jelenelekről tudósítottak.<sup>49</sup> Május 4-én állítólag a kiállítást meglepetéssel német és ma-

46 Geiger B.: i. m. 488. Geiger Béla, vagy oroszosított nevén Bela Janovics Grigorjev még gyerekként, a magyar–szovjet hadifogoly-csere egyezmények révén került a Szovjetunióba a szüleiével együtt 1922-ben. 1940 nyaratól a budapesti szovjet misszió dolgozott sajtóreferensként és tolmásként.

47 Transzilvanszkij voprosz. Vengero–ruminszkij tyerritorialnij szpor i SZSZSZR 1940–1946. Dokumenti rosszjizskih arhivov. Otv. red. Tofik Iszlamov. Moszkva, 2000. 151.

48 Így pl. Horthy látogatását nem előzhette meg „tolongás”, mivel az ő sétéjának ideje alatt zárva tartott a vásár a nagyközönség előtt. A hazai sajtóbeszámolók szerint Horthyt nem csak a hozzátartozói és Bárdossy kísérték a pavilonokba. József Ferenc főherceg látogatására valószínűleg nem máj. 2-án, hanem 5-én került sor.

49 A pavilon belső terét és a kiállítási anyagot leginkább a Népszava cikkeinek leírásai alapján tudjuk a képzeletünkbe idézni. Ld. pl. *Kovai Lőrinc*: Tarka mozaikok a Nemzetközi Vásárról. Nép-

gyar politikusok csak úgy tudtak végighaladni az épületen, hogy a szovjet személyzet külön őrséget biztosított a pavilon „ostrom alatt tartó” tömeg távoltartására.<sup>50</sup> A rendet egyébként is csak különleges biztonsági intézkedésekkel tudták szavatolni, a pavilon bejárata elé farudakból és kötelekből összeeskábált folyosót építettek annak érdekében, hogy a közönséget rendezettebben tudják bebocsátani. A látogatók száma mégis olyan magasra duzzadt, hogy egy ízben még Geiger Béla testi épségét is veszélyeztette.<sup>51</sup>

### A kommunista propaganda kérdése

A BNV szovjet pavilonjáról készített korabeli fényképeken jól látható az is, hogy annak bejárata előtt lovascsendőrök vigyázták a rendet,<sup>52</sup> bár ez nemcsak a tömeg féken tartásával magyarázható, hanem minden bizonnyal azzal a szándékkal is, hogy elejét vegyék a magyar kommunisták megmozdulásainak. A városban ugyanis olyan híresztelések terjedtek el, melyek szerint a szovjet pavilon előtt spontán összeverődő tömeg erejét kihasználva a munkásság tüntetéseket szervezhet. Eddig nem bukkantunk ezt közvetlenül bizonyító adatra vagy dokumentumra, sőt, azt még a szociáldemokrata párt orgánuma, a *Népszava* is elismerte, hogy „a szovjet pavilonnál a város minden rétege kíváncsian várja a látnivalókat”.<sup>53</sup> Noha Geiger Béla is azt állította, hogy „a bemutatóra nemcsak a kommunisták és szimpatizánsok jöttek el, hanem mindenki, aki hallani akart valamit a Szovjetunióról”, az óriási érdeklődést és a kiállítás kétségtelen sikerét alapvetően a „dolgozó tömegek Szovjetunió melletti szimpátiányilvánításának” tudta be. Ezzel magyarázta azt is, hogy – állítása szerint – a magyar szervezők egyszer be akarták zárni a szovjet pavilont,<sup>54</sup> amire semmilyen bizonyíték nincsen. Kristóffy József moszkvai követ ezzel szemben úgy értékelte az eseményeket, hogy a BNV-n sokan estek a „szovjet pavilon által kifejtett szemfényvesztő és teljesen félrevezető propaganda hatása alá”,<sup>55</sup> tehát ő a szovjet kiállítás sikere mögött egy tudatosan megszervezett politikai propagandát sejtett. Noha a jelenleg rendelkezésünkre álló forrásokban a Komintern direkt pro-

---

szava 1941. máj. 6. 7. A szovjet pavilon sikeréhez nyilván az is hozzájárult, hogy az 1941. évi BNV rekorderedménnyel zárult, mintegy 1,3 millió látogatója volt, ami az egy évvel korábbi számhoz képest 45%-os emelkedést jelentett. A BNV vezetősége ugyanis különféle kedvezményekkel próbálta a rendezvényre csalogatni a közönséget, pl. vasúti utazási kedvezményekkel, vagy különvonatok indításával a Székelyföldről. Rekorderedménnyel zárult a Vásár. A B. N. V. zárójelentése. A Piac (Az OMKE melléklapja) 1941. máj. 24. 5.

50 A német pénzügyminiszternek nagyon tetszett a Nemzetközi Vásár. Magyar Nemzet 1941. máj. 4. 17.

51 Geiger B.: i. m. 487–488.

52 Ld. pl. A Budapesti Nemzetközi Vásárok története. Szerk. Kapalyag Imre. Bp. 1996. 11. sz. kép. (Oldalszám nélkül.)

53 Milyen szemmel nézi a BNV látnivalóit a munkáslátogató? Népszava 1941. máj. 4. 11.

54 Geiger B.: i. m. 487–488.

55 A moszkvai magyar követség jelentései 1935–1941. I. m. 314–315.

pagandájára semmi sem utal, a kiállításon lehettek olyan vizuális eszközök, például a Szovjetuniót népszerűsítő dokumentumfilmek, prospektusok, albumok stb., amelyekkel – egyesek megítélése szerint – akár közvetett befolyást is lehetett gyakorolni a szemlélődőkre.<sup>56</sup>

A magyar vezetők ideológiai alapú félelmei a kiteljesedő gazdasági kapcsolatok nyomán esetleg életre kelő bolsevik agitációval szemben leginkább a budapesti szovjet kereskedelmi kirendeltség jogállása körül kibontakozó polémia kapcsán érzékelhetők. A moszkvai tárgyalások során a magyar diplomácia nem tudta elérni, hogy újra rögzítsék a kereskedelmi kirendeltség státuszainak maximális számát a kereskedelmi kirendeltség jogállását szabályozó jegyzőkönyvben. Személyi kérdésekben a jegyzőkönyv csak arról határozott, hogy a kereskedelmi kirendeltség vezetője és annak két helyettese élvezi a diplomáciai képviselők tagjait megillető összes jogot és kiváltságot. Az OK(b)P Politikai Irodája alig néhány nappal a kereskedelmi szerződés megkötése után, már szeptember 6-án ki-nevezte a budapesti kereskedelmi kirendeltség vezetőjét Nyikolaj Vozszov személyében,<sup>57</sup> aki azonban csak valamikor november első felében érkezhetett meg állomáshelyére, ugyanis az első hivatalos megbeszélésére, amit Práger Pállal, a Ganz főigazgatójával folytatott, november 15-én került sor.<sup>58</sup>

A kirendeltség létszámát ezt követően szinte hetek alatt öt főre töltötték fel, ráadásul a Szovjetunióhoz szállító magyar vállalatok ipari telepeinek megtekintése, valamint a Szovjetunióba exportálandó áruk szabványainak és gyártási folyamatának ellenőrzése végett – főként 1941 első felében – nagy számban Budapestre érkező, s ott akár két hónapot is eltöltő szovjet mérnökök budapesti tartózkodásuk ideje alatt a kereskedelmi kirendeltség felügyelete alatt álltak, így ideiglenesen annak állományát gyarapították. Ez egy idő után a magyar vezetés számára is feltűnt, hiszen az 1934. február 6-i bizalmas levélváltás a felállítandó (de ténylegesen csak 1940-ben felállított) kereskedelmi kirendeltség személyi létszámát három főben limitálta. A szovjetek joggal hivatkozhattak arra, hogy az 1941. szeptember 3-i jegyzőkönyv nem köti meg a kezüket a képviselő személyi állománya tekintetében. Úgy tűnik azonban, hogy a magyar diplomácia igyekezett megakadályozni a kereskedelmi kirendeltség személyi apparátusának továb-

56 A Népszava egyik tudósítója pl. még a kiállítási tárgyak felszerelése idején bejárta a helyszínt. Tájékoztatója nyomán kiderült, hogy az egyik teremben részleteket fognak vetíteni szovjet művészfilmekből és dokumentumfilmekből. Ezek között olyanok is voltak, mint pl. a kifejezetten háborús propagandafilmmek szánt, a Vörös Hadsereg finnországi harcait bemutató Mannerheim-vonal c. film. *Földes Mihály: A Szovjetunió ipara, kereskedelme és mezőgazdasága* bemutatkozik a Budapesti Nemzetközi Vásáron. Népszava 1941. ápr. 26. 3–4.

57 Az OK(b)P KB Politikai Irodája ülésének jegyzőkönyve. 1940. szept. 6. RGASZPI f. 17. op. 3. gy. 1027. l. 21.

58 Vozszov feljegyzése a Prágerrel folytatott megbeszéléséről. 1940. nov. 15. RGAE f. 413. op. 13. gy. 2772. l. 266. Vozszov a nov. 18-án kelt feljegyzésében leírta, hogy megérkezése után csak a Ganz és a MÁVAG képviselőivel tárgyalt nov. 15-én, ill. 16-án. Erre ld. Vozszov feljegyzése a Rosty-Forgách Ferencsel, a Külügyminisztérium Gazdaságpolitikai osztályának helyettes vezetőjével folytatott megbeszéléséről. 1940. nov. 18. Uo. l. 262.

bi felduzzasztását, ezért mégiscsak visszakanyarodott az 1934. február 6-i bizalmas levélváltásban foglaltakhoz, s eltérően értelmezve annak időbeli hatályát azzal érvelt, hogy noha az 1940. szeptember 3-i jegyzőkönyvben a képviselő státuszát és feladatkörét részletesen meghatározták, az nem írta felül a hat évvel korábbi megszorítást a személyi létszámra vonatkozóan. Ennek a diplomáciai pengeváltásnak a következménye lett, hogy Kristóffy, az 1934. február 6-i bizalmas levélváltásra hivatkozva, 1941. április 19-én visszatartotta a vízum kiadását a budapesti kereskedelmi kirendeltség két új munkatársának addig, amíg a *Külügyi Népbiztosság* nem ad külön felvilágosítást az említett személyek magyarországi úti célját illetően.<sup>59</sup>

Magyarországon a katonai vezetés körében is tapasztalható volt az ellenszenv, vagy legalább a bizalmatlanság a kereskedelmi szerződéssel és a kibontakozó magyar–szovjet üzleti kapcsolatokkal szemben, főleg amiatt, hogy annak logikus következményeként megnőtt a Magyarországra beutazó szovjet gazdasági szakemberek, mérnökök száma. Werth Henrik vezérkari főnök egy ízben például arról értesítette Csáky István külügyminisztert, hogy információi szerint a Ganz hajógyárában és vagongyárában a szovjetek 4–4 főből álló mérnöki ellenőrző bizottságot kívánnak állomásoztatni. Werth úgy ítélte meg, hogy ennek a „bizottságnak” „a *hadüzemekben* [sic! – S. A.] való állandó és fenntartás nélküli tartózkodása állambiztonsági szempontból nem kívánatos és veszélyes”, ezért arra kérte a Dísz teret, hogy ha a szovjetek valóban előterjesztenék erre vonatkozó kérelmüket, akkor a bizottság taglétszámát csak a feltétlenül szükséges létszámban engedélyezze, a működésének ellenőrzése céljából állandó összekötőt osszanak mellé, illetve a mozgását csak az épülő hajók telephelyeire korlátozzák.<sup>60</sup>

Arra, hogy 1941-ben valójában már hányan lehettek a budapesti kereskedelmi kirendeltség állományában, egyéb forráscsoportok híján, leginkább egy bolgár levéltári irat alapján következtethetünk, amire nemrég bukkantunk rá szófiai kutatásaink során. A Szovjetunió megtámadása után Németország, illetve közép-európai szövetségesei (Magyarország, Szlovákia, Románia) és a Szovjetunió között megszakadtak a diplomáciai kapcsolatok. A budapesti, és a szintén Magyarországon internált pozsonyi szovjet külképviseletek munkatársait a bolgár és a török kormány közreműködésével cserélték ki a moszkvai szlovák és magyar követség munkatársaira. A Magyarországon internált szovjet állampolgárok átengedésére július 10-én került sor a bolgár–török határon, a szvilengrádi vasútállomáson. A bolgár kormány a csere bolgár részről történő lebonyolítására a *Külügyminisztérium* különmegbízottját, Ivan Sztancsov követségi titkárt nevezte ki,<sup>61</sup> aki a

59 A moszkvai magyar követség diplomáciai jegyzéke a Külügyi Népbiztosságnak. 1941. ápr. 19. AVP RF f. 077. op. 18. p. 8. gy. 1. l. 115.

60 Werth átíratja Csákyknak. 1941. márc. 3. MOL Külügyminisztérium Politikai osztályának rezervált iratai (K 64), 90. cs., 1941/24. t., 116/1941. res. sz.

61 A Külügyminisztérium megbízólevele Ivan Sztancsov számára. 1941. júl. 3. Centralen Dårzsaven Arhiv, Külügyminisztérium Politikai osztályának iratai (f. 176). op. 8. a. e. 1041. l. 1.

megérkezése után a helyszínen egy listát állított össze az időközben oda szállított szovjet tisztviselőkről. Eszerint a budapesti és a pozsonyi szovjet missziók (mindkét országban a követség és a kereskedelmi kirendeltség) együttes személyi létszáma 61 fő volt, amelyből – a Budapestre érkező mérnökökkel együtt – akkor nyolc fő tartozott a budapesti kereskedelmi kirendeltség állományába.<sup>62</sup>

Az eddigi kutatásaink során nem bukkantunk olyan dokumentumra vagy adatra, amely a külképviseleteken alkalmazott diplomaták vagy diplomáciai immunitást nem élvező szovjet tisztviselők direkt propagandáját igazolná. A Magyarországra érkező szovjet mérnökökkel szembeni bizalmatlanság talán nem lehetett alaptalan, de nem azért, mert az általuk meglátogatott gyárak munkásait izgatták volna, hanem azért, mert „ipari kémkedéssel” is foglalkozhattak. Így például Viktor Koroljev, akit a *Közlekedésügyi Népbiztosság* küldött Budapestre a *Weiss Manfréd Művek* és a MÁVAG szerelőüzemeinek tanulmányozására, illetve vasúti kocsitengelyek megrendelésére és átvételük lebonyolítására,<sup>63</sup> eljutott számos más üzembe is, így a *Magyar Acélárugyár Rt.* gyártelepére, ahol hadifelszereléseket (tüzérségi fegyveralkatrészek, lövedékek) is gyártottak. A látogatásról készített kézírásos beszámolójában viszonylag alapos leírást adott a gyárról és az ott folyó tevékenységről. Azokban a napokban, amikor Németország megtámadta a Szovjetuniót, sikerült szóba elegyednie a munkásokkal is, akikkel a Szovjetunióról, valamint munka- és életkörülményeiről beszélgetett.<sup>64</sup>

## A magyar–szovjet kereskedelmi forgalom egyenlege és tanulságai

Véleményünk szerint még mindezen fentebb ismertetett félelmeket és aggodalmakat is tekintetbe véve, a magyar–szovjet gazdasági kapcsolatok története és jellege 1940–1941 folyamán inkább arra szolgál bizonyítékul, hogy a magyar külkereskedelmi politikát a Szovjetunió irányában nem determinálhatták kizárólag ideológiai szempontok. Noha az ideológiai fenntartások korábban, az 1920-as, 1930-as években kismértékben befolyásolták, akkor sem játszottak elsődleges szerepet abban, hogy a két ország között nem alakultak ki érdemi gazdasági kapcsolatok,<sup>65</sup> ezt sokkal inkább a különféle gazdaság szervezési, pénzügyi és infrastrukturális (szállítási) feltételek hátráltatták. 1939–1940 folyamán a háborús állapotok által generált gazdasági változások Magyarország számára

62 Sztancsov kimutatása a szovjet missziók állományáról. 1941. júl. 10. Uo. I. 129–130.

63 A budapesti szovjet kereskedelmi kirendeltség levele a Weiss Manfréd Műveknek. 1941. ápr. 25. MOL Weiss Manfréd Acél- és Féművek Rt. Kereskedelmi Irodájának iratai (Z 406), 463. cs., 9434. sz.

64 Koroljev feljegyzése a Közlekedésügyi Népbiztosságnak. Dátum nélkül. (1941. júl. 8. után.) RGASZPI f. 17. op. 36. gy. 202. l. 8. Megjelent: *Seres Attila: Szovjet kolónia egy „fasiszta” országban. Pártmunka, karrier és hétköznapok a budapesti szovjet követségen 1934–1941.* Fons 10(2003) 428–429.

65 Erre ld. *Seres Attila: A szovjet piac „meghódítása” és a magyar tőke Trianon után.* Iratok a szovjet–magyar vegyes kereskedelmi társaság történetéhez (1923). Századok 140(2006) 79–125.

elodázhatatlanná, a részben szintén a háború termékének tekinthető újszerű geopolitikai konstelláció pedig a Szovjetunió politikai, stratégiai számításában előnyössé tették az együttműködést gazdasági téren.

Jól tükrözi a magyar kormány viszonyulását a megállapodásokhoz Reményi-Schneller Lajos nyilatkozata, amelyben a magyar nyersanyag-ellátás szempontjából kiemelte azok jelentőségét,<sup>66</sup> vagy Csáky István külügyminiszternek az Országgyűlés Képviselőházának november 13-i ülésén elmondott beszéde, amelyben a külügyi tárca vezetője józanul, és a szovjet állam világpolitikai súlyát reálisan értékelve kifejtette: „Szovjet-Oroszországgal kapcsolataink korrektek és normálisak. Moszkvában bizonyára tapasztalták a gazdasági tárgyalások idején, hogy a magyar kormány őszintén törekszik gazdasági kapcsolatait az Orosz Birodalommal kimélyíteni. [...] A magyar kormány tökéletesen tisztában van a Szovjetország Birodalom gazdasági és politikai súlyával”.<sup>67</sup> A kereskedelemügyi tárca november 15-i költségvetési vitáján a szerződések jótékony hatása mellett érvelt Varga József ipari és kereskedelemügyi miniszter is.<sup>68</sup>

A hazai sajtó és levéltári források alapos áttanulmányozása után kijelenthetjük, hogy a kormány mellett a magyar politikai elit is egyöntetűen pozitívan értékelte a kereskedelmi szerződést és annak gazdasági hatásait Magyarországra nézve. Nem bukkantunk olyan értékelésekre vagy nyilatkozatokra, amelyek a szerződés kapcsán a bolsevik propaganda rémét festették volna a falra.<sup>69</sup> A külügyi tárca november 13-i képviselőházi költségvetési vitájában nemcsak Hoss József kormánypárti képviselő és a Kárpátaljáról behívott Demkó Mihály, aki Kárpátalja kormánybiztosának volt a gazdasági tanácsadója, hanem szélsőjobboldali érzelmű képviselők, így Rajniss Ferenc<sup>70</sup> és Rátz Kálmán<sup>71</sup> is a szerződések mellett érveltek. A politikai elit ezzel kapcsolatos felfogására jellemző, ahogyan Rajniss vélekedett a magyar–szovjet viszonyról: „A korrekt orosz–magyar viszony, amely ma már a kereskedelmi kapcsolatok felvételére vezetett, kizár tulajdonképpen minden propagandát ebben az országban, s tőlünk is csak annyit követel meg, hogy Oroszország belső életét szuverén orosz ügynek tekintsük.”<sup>72</sup> Rátz Kálmán kissé

66 Die Finanz- und Wirtschaftspolitik der Regierung. Finanzminister Dr. Reményi-Schneller kündigt in seinen Exposé wichtige Wirtschafts- und Finanzreformen an Verringerung des Gesamtdefizits auf 48 Millionen. Pester Lloyd 1940. okt. 23. (Morgenblatt) 1–3.

67 Az 1939. évi június hó 10-ére hirdetett Országgyűlés Képviselőházának naplója. VII. Bp. 1941. 293–294.

68 I. m. 446–449.

69 Erre ld. pl. Dr. Artur Székely: Außenhandel der Sowjetunion und die ungarisch–russischen Handelsabkommen. Pester Lloyd 1940. okt. 20. (Morgenblatt) 12–13.

70 Rajniss 1939-ben Imrédy Béla szélsőjobboldali pártjának, a Magyar Megújulás Pártjának programjával került be a parlamentbe. Igaz, nem sokkal később kilépett a pártból.

71 Rátz Kálmán Hubay Kálmánnal együtt egyik alapítója volt a Nyilaskeresztes Pártnak. 1939-ben a párt mandátumával került be a parlamentbe, igaz, nem sokkal később kilépett a pártból. 1935-től volt országgyűlési képviselő, s képviselősege idején szerzett bölcsészdoktori címet. Az 1940-es évek első felében Oroszországról írt néhány könyve és szakmunkája tette ismertté a nevét.

72 Az 1939. évi június hó 10-ére hirdetett Országgyűlés Képviselőházának naplója. VII. I. m. 287.

még lassúnak is ítélte a magyar–szovjet gazdasági közeledés ütemét, és egy sokkal offenzívabb gazdasági behatolást javasolt a Szovjetunióba a vízi szállítási útvonalak fejlesztésével, kereskedelmi jogkörrel rendelkező új konzulátusok megnyitásával a szovjet kikötővárosokban és ipari központokban, illetve Közép-Ázsiában.<sup>73</sup>

Az 1940. augusztusi moszkvai tárgyalásokon elért szóbeli megállapodás értelmében a magyar kormány valóban megkezdte a magyar kereskedelem képviselői-szervezeti rendszerének kiépítését a Szovjetunióban. 1940 őszén a moszkvai magyar követségre kereskedelmi attasét neveztek ki Krausz Rolf személyében, aki egykoron a független balti államokba akkreditált magyar kereskedelmi megbízottként tevékenykedett, s korábbi balti állomáshelyén a Szovjetunió gazdasági viszonyait is figyelemmel kísérte és tanulmányozta. Rajta kívül nem hivatalos diplomáciai kiküldöttként, hanem a szovjet export finanszírozásában érdekelt két nagybank, a *Pesti Magyar Kereskedelmi Bank* és a *Magyar Általános Hitelbank* állandó üzleti képviselőjeként 1941 tavaszán hosszú hónapokig Moszkvában tartózkodott Haris Oszkár bankszakember is. A Külkereskedelmi Hivatalban ettől kezdve Rankó Arzén személyében állandó „oroszló referens” tevékenykedett, aki a Szovjetunióval kapcsolatos kereskedelmi ügyek koordinálásának lett a felelőse. Az áruforgalom alakulásának tendenciáit vizsgálva (lásd az 1–2. táblázatot) kétségtelenül megállapíthatjuk, hogy az 1940. évi kereskedelmi szerződés hozott némi eredményt a gazdasági kapcsolatokban, különösen 1941 első felében, a Magyarországra irányuló szovjet export fellendülésével.

### 1. táblázat

#### A magyar–szovjet kereskedelmi forgalom alakulása 1939–1941<sup>74</sup>

Év	Magyar kivitel a Szovjetunióba (tonna)	Magyar kivitel a Szovjetunióba (ezer pengő)	Magyar behozatal a Szovjetunióból (tonna)	Magyar behozatal a Szovjetunióból (ezer pengő)
1939	–	–	918,5	253
1940	5,98	36	1 071,9	531
1941 (első félév)	2416+14 365 db <sup>75</sup>	1536	21 104	10 819

73 I. m. 302–303., 473–476. A szélsőjobboldali érzelmű országgyűlési képviselőknek a Szovjetunióval szimpatizáló nyilatkozatát nyilván az is befolyásolta, hogy Németország és a Szovjetunió az 1939. aug. 23-i megnevtámadási egyezmény aláírása óta szövetségeseeknek számítottak, és a német–szovjet politikai-gazdasági együttműködés, majd az annak nyomán magának utat törő magyar–szovjet gazdasági közeledés legitimitását és racionalitását nem volt ildomos megkérdőjelezniük. Erre ld. pl. *Sipos Balázs*: Szovjetbarát és szovjetellenes nyilas propaganda 1939–1941. *Múltunk* 41(1996) 2. sz. 107–132.

74 Saját szerkesztés. Forrás: *Pap László*: A Szovjetunió külkereskedelmi forgalma. *Magyar Statisztikai Szemle* 23(1945) 1–6. sz. 91–94.

75 A csak darabszámban megadható árucikkek, ebben az esetben rádiócsövek.

## 2. táblázat

**A Szovjetunió részesedése Magyarország teljes exportján és importján belül 1939–1941<sup>76</sup>**

Év	A Szovjetunió részesedése a magyar kivitelben	A Szovjetunió részesedése a magyar behozatalban
1939	–	0,05%
1940	0,01%	0,09%
1941 (első félév)	0,19%	1,48%

Mindez a látványos fejlődés ellenére korántsem volt olyan mértékű, ami elégedettséggel tölthette volna el a magyar vezetést. A magyar dokumentumokban több helyütt is találkozunk azzal a kormányzati vélekedéssel, amely szükségesnek vélte a magyar nehézipari termelés némi átütendezését abból a célból, hogy lehetővé váljék a magyar–szovjet gazdasági megállapodások mihamarabbi teljesítése, és ezzel a magyar gazdasági infrastruktúra számára létfontosságú nyersanyagokhoz való hozzáférés. A magyar–szovjet kereskedelmi kapcsolatok minél hatékonyabb központi áttekinthetőségének és centralizált irányításának szándékát eléggé plasztikusan szemlélteti a kormány 1941. április 17-én kiadott sajtóközleménye, amely a következőképpen fogalmazott: „A rendkívüli gazdasági viszonyok, különösen a nyersanyag-gazdálkodás kérdése szükségessé teszik, hogy az állam illetékes szervei útján fokozott felügyeletet gyakoroljon az egyes cégek által kivitelre kínált és behozni szándékozott áruk felett. Különösen szükség van fokozott felügyelet gyakorlására a magyar–szovjet kereskedelmi kapcsolatokban, mert ebben a nagy fontosságú és szerződésileg nemrég létesített kereskedelmi összeköttetésben többször előfordult, hogy az áruk lekötése nem volt lehetséges”. A kormány felhívta a szovjet–magyar üzleti kapcsolatokban érdekelt cégek figyelmét, hogy a jövőben csak azok fognak kiviteli és behozatali engedélyhez jutni, akik a Szovjetunióval kapcsolatos minden ténykedésüket előzőleg bejelentették a Külkereskedelmi Hivatal Államközi osztályának.<sup>77</sup> Ennek a kormányzati központosító törekvésnek esett áldozatul a Ganz-gyár is.

Azok után, hogy Magyarország 1941. június 27-től belépett a Szovjetunió elleni háborúba, a magyar–szovjet kereskedelmi szerződés, és az abból leágazó üzletek teljesítése lehetetlenné vált. A Ganz már előrehaladott gyártási fázisban lévő hajóinak további sorsáról gyökeresen eltért az illetékes szakminiszter, Varga József, és a vállalat vezetőinek az álláspontja. Utóbbiak úgy vélték, hogy a majdan

76 Saját szerkesztés. Forrás: *Pap L.*: i. m. 91. Arra vonatkozóan, hogy Magyarország részesedése mekkora volt a teljes szovjet kivitelben és behozatalban, nem találtunk kimutatásokat. A szovjet statisztikák az egyes országok százalékarányos részesedésénél a Szovjetunió külkereskedelmi forgalmában nem tüntetik fel külön Magyarországot, nyilván azért, mert a nagy európai kereskedelmi partnerországaihoz képest teljesen elhanyagolható volt vele az áruforgalma.

77 Die Überwachung des Außenhandels mit der Sowjetunion. Pester Lloyd 1941. ápr. 17. (Morgenblatt) 8.

elkészülő hajók fenntartás nélküli értékesítése a gyárra nézve veszélyt jelent, mert a háború után a békeszerződés fog rendelkezni azok sorsáról. Arra kérték ezért Vargát, hogy az ország érdekében hozott „áldozatvállalása” miatt mentesítse a vállalatot az esetleges szovjet kártérítési igények esetén rá háruló kötelezettségek alól. Megítélésük szerint ugyanis háborús jóvátétel esetén az esetleges szovjet kártérítési igény összege konvergens lesz a szovjet szállítások összértékével, ami pedig a Ganz teljes alaptőkéjével egyenlő, tehát a vállalat tönkremenetelét vonná maga után. A cég vezetői úgy értesültek, hogy az addigi szovjet szállítások értéke összesen 2,5 millió dollárra rúgott, ami 12,5 millió pengőnek felel meg, vagyis éppen annyi, mint a vállalat alaptőkéje.<sup>78</sup> Noha a fenti, 1. számú táblázatból látható, hogy a szovjet szállítások összértéke mintegy 10,8 millió pengőt tett ki, a Ganz félelmei nem voltak teljesen alaptalanok, és a levéltári források alapján valószínű, hogy a vállalatot korábban ért restriktciók emlékére vezethetők vissza. A Ganz ugyanis az első világháború után egyszer már pórul járt: a háború idején az Osztrák–Magyar Monarchia kormánya által rekvirált hajóit a békekötés értelmében az eredeti megrendelő, Görögország részére újból meg kellett építenie a saját költségén.<sup>79</sup> A kereskedelemügyi minisztert mindez nem befolyásolta, s a Ganzt érő veszteségeket negligálva „megtiltotta”, hogy a vállalat az építést a Magyarországgal hadban álló Szovjetunió igényei szerint tovább folytassa, sőt elrendelte, hogy a hajók értékesítésére nézve olyan konstrukciót válasszon, amellyel a hajók esetleg a magyar honvédelmi célok szolgálatába állíthatók.<sup>80</sup>

A kereskedelmi szerződés keretén belül meginduló áruforgalom addigi egyenlegét a Magyarország és a Szovjetunió közötti diplomáciai kapcsolatok megszakadásának hírére a *Külgügyminisztériumban* készítették el. Eszerint Magyarország mintegy 345 tonna pamutot, 915 tonna pamuthulladékot, 15 ezer 600 tonna foszfátot, és 250 tonna hengerolajat hozott be a Szovjetunióból, míg 1 db generátort, 3800 db vasúti kocsitengelyt, 1300 tonna olajszállító csövet, 14 ezer 365 db rádiócsövet szállított ki. A Szovjetunió mintegy 800 ezer dollár értékű előleget és 450 ezer dollár értékű vételárat fizetett ki, míg Magyarország 1 millió 225 ezer dollár értékű akkreditívot nyitott meg a Szovjetunió Állami Bankjában, amiből körülbelül félmillió dollár értékű nyersanyag leszállítására nem került sor. Összességében véve Magyarország negatív szaldóval került ki a Szovjetunióval folytatott kereskedelméből: a háború kitörésének pillanatában valamivel több, mint 400 ezer dollárral tartozott a szovjet államnak.<sup>81</sup>

A Szovjetunióval folytatott kereskedeleméből fakadó követelések és tartozások kérdését a magyar kormány egyoldalú likvidáció útján kívánta megoldani. A

78 A Ganz feljegyzése a hajók ügyének állásáról. 1942. jún. 10. MOL Ganz Műszaki osztályának iratai (Z 429), 37. cs. 180. sz.

79 A Minisztertanács ülésének jegyzőkönyve. 1941. szept. 16. MOL K 27, 231. d., 3814. sz., 27–30. fol.

80 Varga levele a Ganz igazgatóságának. 1941. szept. 24. MOL Z 429, 37. cs. 180. sz. Az ipari és kereskedelemügyi miniszter a Ganzhoz intézendő levelét a Minisztertanáccsal is elfogadtatta. Erre ld. az előző jegyzetet.

81 Az adatok kerekített értékek. A Külkereskedelmi Hivatal kimutatása a magyar–szovjet kereskedelmi forgalom egyenlegéről. 1941. jún. 24. MOL K 69, 759. cs., 1941–I–1. t., 5–9. fol.

kérdést az 5.910/1942. M. E. sz. rendelet szabályozta. Ez kimondta, hogy a magyarországi cégek, mindazokat a tartozásaikat és követeléseiket, amelyek az egyezmény alapján megkötött jogügyletekből, illetőleg az üzleti kötelezettség lehetetlenné válásából keletkeztek, a rendelet hatálybalépésétől számított harminc napon belül írásban kötelesek bejelenteni a Külkereskedelmi Hivatalnál. A bejelentéshez mellékelni kellett a tartozás, illetve követelés eredetére, fennállására és összegére vonatkozó bizonyítékokat, amelyek hitelességét a hivatal akár számvizsgálók kiküldése révén is ellenőrizhette. Az esetleges tartozásokat a Külkereskedelmi Hivatalhoz az e célból nyitott számlára kellett befizetni pengőben. A befizetett összegeket a Szovjetunió Állami Bankjával szemben fennálló követelések kiegyenlítésére fizették be, ha azok fennállását a Külkereskedelmi Hivatal megállapította. Azt, hogy a befolyt összegekből mily követeléseket és milyen mértékben kell kielégíteni, a Külkereskedelmi Hivatal határozhatta meg. A rendelet értelmében a Külkereskedelmi Hivatalnak határozathozatal előtt a pénzügyminiszter mellett létesített bizottsághoz kellett fordulnia állásfoglalás végett. A bizottság elnökből és négy tagból állt, annak elnökét a pénzügyminiszter, egy-egy tagját a kereskedelem- és közlekedésügyi, az iparügyi miniszter, és az igazságügyi miniszter, illetve a *Magyar Nemzeti Bank* jelölte ki.<sup>82</sup> A magyar állam tehát a Szovjetunióval szemben követeléssel bíró cégek kárát a Szovjetunióval szemben fizetésre kötelezett cégek tartozásából kívánta kiegyenlíteni, mit sem törődve azzal, hogy a mintegy 400 ezer dolláros magyar tartozás egy másik állam kincstárát illette volna.

A Ganz a Masinoimporttal szembeni tartozásait kerekítve 3 millió pengőre tette, amiben az 1941 elején átutalt 475 ezer dollárnyi előleg is benne foglaltott. A követeléseit ugyanakkor – szintén kerekítve – 1,5 millió pengőben állapította meg, tehát mintegy 1,5 millió pengőnyi tartozást ismert el.<sup>83</sup> A Külkereskedelmi Hivatal elnöke ugyanakkor nem ismerte el a Ganz által feltüntetett 1,5 millió pengős követelést, és felszólította a céget, hogy a fennálló 3 millió pengős tartozását 15 napon belül fizesse be a Külkereskedelmi Hivatal ebből a célból megnyitott számlájára.<sup>84</sup> Ez a Ganz 12,5 millió pengős teljes alaptökéjének valamivel kevesebb, mint a negyedét jelentette.

A magyar–szovjet kereskedelmi kapcsolatok 1940–1941. évi története további vizsgálódásokra és vitákra ösztönöz abban a – ma sem kevésbé aktuális – kérdésben, hogy vajon meddig terjedhet az állam szerepvállalása a gazdaság működésében és működtetésében, mik lehetnek annak a határai és korlátai. Látható, hogy a rendkívüli háborús viszonyok közepette a kormányzat durván beavatkozott a szabadpiaci folyamatokba, és hatalmi eszközöket alkalmazott a gazdasági javak elosztásánál, különösen a gazdasági infrastruktúra működtetéséhez nélkülözhetetlen

82 A m. kir. minisztérium 1942. évi 5.910. M. E. számú rendelete a Magyar Királyság és a Szocialista Szovjetköztársaságok Uniója között létesült és a 6.400/1940. M. E. számú rendelettel közzétett kereskedelmi és hajózási szerződés keretében megkötött ügyletekből eredő tartozások és követelések rendezése tárgyában. Budapesti Közlöny 1942. okt. 11. 5.

83 A Ganz bejelentése a Külkereskedelmi Hivatalnak. 1942. nov. 10. MOL Z 429, 37. cs., 180. sz.

84 Rosslav levele a Ganznak. 1943. jún. 30. Uo.

nyersanyagok beszerzése és disztribúciója terén. Ezért azt mondhatjuk, hogy 1940 nyarán magyar részről már egy sok elemében „államkapitalista” gazdaságpolitikai gyakorlat került érintkezésbe a nyugati tőkés világban teljesen elutasított szovjet „államszocialista” gazdaságszervezési modellel. Mindemellett ebben az egész történetben a Ganz-gyárra gyakorolt kormányzati presszió, majd nyilvánvalóan a kormány politikájából kifolyólag a vállalatot érő károk, s végül az államrezon érdekeit egyoldalúan érvényesítő megoldás az állami szerepvállalás (beavatkozás) értelmét is különösen elgondolkodtatóvá teszik számunkra.

### ATTILA SERES

#### HUNGARIAN–SOVIET TRADE RELATIONS BETWEEN 1939 AND 1941 ADDITIONAL MATERIAL TO THE ANALYSIS OF HUNGARIAN FOREIGN TRADE BEFORE ENTERING INTO WAR. (PART II)

The Hungarian and the Soviet governments entered into a commercial contract and a pertaining barter and payment agreement in Moscow on 3 September 1940. Nevertheless, the real trade between the Soviet Union and Hungary could not start until the two governments established the conditions of rail transportation on the common border of the two states. After long negotiations, representatives of the two states finally entered into two agreements in Moscow, which could settle the matters of infrastructure. On 4 February 1941 the convention on launching direct postal, telegraph and telephone connections was signed, while on 3 March the convention on establishing direct transport of goods and passengers was signed. According to the agreements, the terms of communication, traffic and transport between the two countries improved in a significant way.

In the spring of 1941 the realized economic relations between the Soviet Union and Hungary was indicated by the participation of the Soviet Union in the greatest Hungarian industrial and trade fair, i.e. the Budapest International Fair (BIF). For the first time, a wide circle of the Hungarian society could meet the industrial and agricultural goods of the Bolshevik state, the consumer goods produced in the Soviet Union, the Soviet cultural life and the scientific and technical accomplishments achieved after the Russian revolutions of 1917. That is why the Soviet pavilion was the most frequented exhibit of the BIF in 1941, and it became a real social sensation.

The Hungarian political elite considered the developing commercial relations between the Soviet Union and Hungary to be explicitly advantageous regarding economy. Notwithstanding, the contemporary Hungarian sources confirm that the Hungarian political and military leadership slightly feared that Hungarian communist propaganda would become stronger by the economic relations, therefore the leadership tried to cross the over-staffing in the commercial section of the Soviet legion in Budapest.

The economic and infrastructural agreements were undoubtedly fruitful from the point of Hungarian economy, because the Soviet export towards Hungary thrived to a large extent, and this way Hungarian economy could acquire significant raw materials. After that Hungary entered into the war against the Soviet Union on 27 June 1941, fulfilling the Hungarian–Soviet commercial agreement and the related business affairs became impossible. Hungary got out of the trade relations with the Soviet Union with a negative balance: at the time of invading the Soviet Union, Hungary owed 400 thousand dollars to the Soviet state.