



**„JÖNNEK MÁR VISSZA A MI SZÉP KÁRPÁTJAINK!”
KÁRPÁTALJA, A MAGYAR TURISTAÉLET ELSŐ NAGY ERŐPRÓBÁJA,
1939–1944**

Borbándi Erik

Kutató, Nemzetstratégiai Kutatóintézet, Budapest; erik.borbandi@nski.gov.hu, ORCID: 0009-0009-0122-8561

ABSZTRAKT

1938 novemberében az első bécsi döntéssel a Felvidék egy része, beleértve Kárpátalja döntően magyar lakta részét is, visszakerült Magyarországhoz. Néhány hónappal később pedig Kárpátalja egésze újra magyar fennhatóság alá került. Kárpátalja visszacsatolása után a magyar turistasajtó rendkívül lelkes hangon számolt be a terület „újrafelfedezéséről”. A tanulmány címe – mely Cholnoky Jenőnek a Magyar Turista Egyesület 1939. április 12-én megtartott közgyűlésén elhangzott beszédének nyitómondata – is erre a felfokozott várakozásra utal. A magyar állam és a turistaszervezetek számára a térség ugyanis nemcsak természeti értéket, hanem szimbolikus nemzeti teret is jelentett. A korszak turistaírásaiban gyakran találkozunk azzal a gondolattal, hogy a természetjárás egyben „országismereti” és nemzetpolitikai feladat is. A hangsúly ezért elsősorban a terület feltárására és a Kárpátaljára irányuló turizmus fejlesztésére helyeződött. Ebben az állami szervek mellett kulcsszerepet kaptak a természetjáró szervezetek: a Magyar Turista Egyesület és a Magyarországi Kárpát Egyesület. A fejlesztési elképzelések nagyratörőek voltak. Az állam és az idegenforgalmi szakemberek hosszú távon modern üdülőterületek, téli sportközpontok és korszerű közlekedési infrastruktúra kialakításában gondolkodtak, miközben a turizmust Kárpátalja gazdasági felemelésének egyik lehetséges eszközeként kezelték. A tervek egy része meg is valósult: fejlődött a közlekedési hálózat, új térképek és útikalauzok jelentek meg, menedékházak újjaltak meg, valamint létrejöttek azok a szervezeti keretek, amelyek a turistaélet működtetését szolgálták. A háború ugyan megakadályozta a legtöbb elképzelés teljes megvalósítását, de a korszak mégis maradandó nyomot hagyott Kárpátalja turizmustörténetében: ekkor születtek meg azok a szervezeti, infrastrukturális és szemléleti alapok, amelyekre békésebb körülmények között egy jelentős hegyvidéki idegenforgalom épülhetett volna.

Kulcsszavak: II. világháború, Kárpátalja, Magyar Turista Egyesület, turizmus

Benyújtva: 2026. július 3.

Befogadva: 2026. szeptember 8.

Publikálva: 2026. október 12.

Ez a mű a Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 nemzetközi licence-feltételeinek megfelelően használható fel.

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



**“OUR BEAUTIFUL CARPATHIANS ARE COMING BACK!”
TRANSCARPATHIA, THE FIRST GREAT TEST OF HUNGARIAN TOURIST LIFE,
1939–1944**

Erik Borbándi

*Researcher, National Strategy Research Institute, Budapest;
erik.borbandi@nski.gov.hu, ORCID: 0009-0009-0122-8561*

ABSTRACT

In November 1938, with the first Vienna decision, parts of the Uplands, including the predominantly Hungarian-populated part of Transcarpathia, were returned to Hungary. A few months later, the whole of Transcarpathia was again under Hungarian rule. After the re-annexation of Transcarpathia, the Hungarian tourist press reported with great enthusiasm on the “rediscovery” of the area. The title of the study – the opening sentence of Jenő Cholnoky’s speech at the general meeting of the Hungarian Tourist Association, held on April 12, 1939 – also refers to this heightened expectation. For the Hungarian state and tourist organizations, the area represented not only a natural value, but also a symbolic national space. In tourist writings of the era, we often encounter the idea that nature tourism was a task of “country knowledge” and national politics. The emphasis was therefore primarily on exploring the area and developing tourism to Transcarpathia. In addition to state bodies, nature-hiking organizations such as the Hungarian Tourist Association and the Hungarian Carpathian Association were given a key role. The development ideas were ambitious. State and tourism experts thought about the long-term development of modern resort areas, winter sports centers, and modern transport infrastructure, while treating tourism as one of a means of economic upliftment of Transcarpathia. Some of the plans were implemented: the transport network was developed, new maps and travel guides were published, shelters were renovated, and organizational frameworks were created that served the operation of tourist life. Although the war prevented the full implementation of most ideas, the era still left a lasting mark on tourism in Transcarpathia: it was then that the organizational, infrastructural, and conceptual foundations were created, on which a significant mountain tourism could have been built under more peaceful circumstances.

Keywords: WW II, Transcarpathia, Hungarian Tourist Association, tourism

Received: 3 July 2026

Accepted: 8 September 2026

Published: 12 October 2026

This open access article may be used under the international license terms of CC BY-NC-ND 4.0.

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



1. Bevezetés

Schermann Szilárd a Magyar Turista Élet 1939. áprilisi számában megjelent írásában fogalmazta meg azt az érzést, amely a legtöbb magyar turistát átjárta Kárpátalja visszatérését követően: „A magyar turista, aki ősszel boldog örömmel böngészett minden 500 m-nél magasabb hegy után, most szédült örömmel, lelke legmélyéig megrendültén barangolja be képzeletében azt a hatalmas hegyvidéket, amelyet ugyan mindig magáénak vallott, de amelyet csak most lesz újra szabad ország-világ előtt sajátjának mondani, felkeresni, munkába venni” (Schermann, 1939b). Schermann azonban arra is figyelmeztetett, hogy minden korábbinál nagyobb erőpróba előtt áll a magyar turistaság. Valóban, régi mulasztásokat kellett pótolniuk. Be kellett járni, fel kell tárni és a turistaforgalomba be kellett vonni olyan hegységeket, amelyek egyikéről-másikáról korábban még csak rendes turistaleírás sem látott napvilágot. Tanulmányunkban ezt a kevésbé ismert és sokszor kihívásokkal teli turistamunkát kívánjuk bemutatni, feltárva annak sikereit és kudarcait is.

A Kárpátaljára irányuló korabeli turizmussal Szakál Imre: *Tervek Kárpátalja turizmusának fejlesztésére 1939-ből* című 2014-es tanulmányán kívül nem igazából foglalkoztak a jelenkor kutatói. A kutatást ezért a témába vágó szakirodalmi források (szakkönyvek, tanulmányok) hiányában primer források felhasználásával végeztük. Ezek között szerepelnek korabeli turista szaklapok (Magyar Turista Élet, Turisták Lapja), továbbá helyi és országos lapok cikkei, valamint közlönyök és térképek is. A forrásokat elsősorban kvalitatív tartalomelemzéssel és diskurzusanalízissel dolgoztuk fel. Tanulmányunkban a fókusz a következő kérdések megválaszolására helyezük:

- Milyen esélyekkel vágott bele a magyar turistaság Kárpátalja birtokba vételére?
- Milyen tervek születtek erre és mik valósultak meg ezekből?
- Mely tényezők akadályozták meg a kárpátaljai turizmus fejlődését?
- Milyen tanulságok vonhatók le mindebből?

2. Kárpátalja hegyei

Mielőtt a kárpátaljai turistamunka részleteibe belemennénk, érdemes áttekintenünk azt, hogy mit is kapott vissza a magyar turistaság 1939 tavaszán. A Ruténföld hazatérésével visszakerült az Északkeleti-Kárpátok legnagyobb része. A Keleti-Beszkidéknek a Laborc és az Ung völgye közti szakasza az Erdős-Kárpátok (Zempléni-Beszkidék v. Zempléni-határhegység), mely Homonnától Nagybereznáig, Mezőlaborctól Uzsokig tart. A belső vulkáni vonulatnak ugyancsak a Laborc és Ung közti szakasza a Vihorlát. A Keleti-Beszkidéknek nagyjából az Ung és Latorca közti szakasza az Ungi-havasok, Nagybereznától Szolyváig, Uzsoktól Kisszolyváig. A határ mentén ennek főbb részei a (már nagyjából Berekhez tartozó) Pikuj, Nagyberezna fölött a Javornik, a Lyuta és Túrja közén a Róna-havas. A vulkáni vonulatnak az Ung és Latorca közti szakasza, Ungvártól Szolyváig a Szinyák. A Latorca és Nagy-ág között a Keleti-Beszkidék legszebb és legmagasabb szakasza, a Beregi havasok, vagy Borzsa-havas tör a magasba. Mögötte a határ mindkét

oldalán hegyek közé zárt dombos-völgyes, nyíltabb, községekkel meghintett „hegyköz”, a Verhovina. A vulkáni vonulatnak a Latorca és Borsava völgyei közt emelkedő darabja, a Borló, a Borsava és Nagy-ág között pedig a Nagyszöllősi-hegyek töltik be.

A Zempléni-Beszkidék bükkösökkel borított hegyeit korábban magyar turisták nemigen járták, turistaobjektumokat is csak a hegység két végpontján találhattak 1939-ben. (Uzsokon turistaszálló épült 1934-ben, a Lupkovi-hágón pedig egy menedékkunyhó 1935-ben). A fő túracél a Ravka gyephavasának meglátogatása lehetett, bár maga a csúcs már kissé a határon túl, lengyel területen feküdt. Ezen kívül felkereshették az Ung-völgy valamennyi szép helyét, egészen Uzsokig.

A Vihorlát hegységnek a keleti felét kaptuk vissza, ezáltal a legszebb kirándulóhelyek, a Szinnai-kő és a Szinnai-tó, valamint Tiba vára és Szobráncfürdő immár akadálytalanul látogathatókká váltak. A Vihorláttal a magyar turisták egy „második Mátrát” kaptak. Kőzete, terjedelme, csúcsainak magassága, bükkös rengetege, Alföldre néző homloka, mind a Mátrát juttathatták eszükbe. Hatalmas erdei barangolásokra nyílhatott itt alkalmuk anélkül, hogy hegyi autóutakra, szállodákra és a luxusélet hasonló nyomaira akadtak volna. A Vihorlát keleti része, a Popricsni csoport is az új határokon belül esett immár. A Verhovina fontos turistatámpontja lehetett volna a kisszolyvai menedékház, ez azonban a közelmúlt harcaiban elpusztult.

Az Ung és a Latorca között változatosan széttagolt hegycsoportok emelkednek. A határt ekkor az Uzsoki-hágótól Alsó-Vereckéig vonuló Pikuj-csoport hordozta, melynek gyephavas főcsúcsát a túloldaltól a lengyel síelők is szorgalmasan látogatták. Nagyberezna felett a bükkerdős Javornik uralkodott. Vadászházából a KCST volt ungvári osztálya 11 hálólhelyes menedékkunyhót alakított ki, melyet ez időben a nagybereznai osztály gondozott. A Róna-havas csoportja régi helyszíne volt a kárpátaljai turista alkotómunkának. Annak idején Siegmeth Károlynak 1877-ben ide tett kirándulása indította el az Északkeleti-Kárpátok turistaéletét (1878-ban megalakult Ungváron az MKE Beszkid-osztálya), s az itt végzett turistamunka leglényegesebb eredményeként felépült 1907-ben a Róna-havas és Osztra-hóra közti Preluka-réten a menedékház. Az ungvári cseh turisták 1937 szeptemberében nyitották meg a Róna-havason 20 ágygal felszerelt új menedékházukat, a magyar turistaforgalom megindulásának tehát itt nem volt már akadálya, bár a vasútvonaltól való nagy távolsága miatt nagy tömegekre nem igazán számíthatott.

A Szinyákot (Kéklő-hegységet) a turisták ezt megelőzően alig látogatták. Ez alól kivétel Nyevice várának az Ung völgyére néző romja, az ungvári közönség kedvelt kirándulóhelye volt, amelyet hajdan a MKE Keleti Kárpátok osztálya is gondozott. A KCST volt ungvári osztálya e helyet 1928-ban ötven évre bérbe vette, s vendéglővel látta el. A környék továbbra is inkább a helybeli turisták látogatására számíthatott, mindazonáltal a Szinyákról szóló túraleírást a szélesebb értelemben vett turistatársadalom is szívesen fogadta volna.

A Borzsa-havas a Keleti-Beszkidék talán legszebb darabja, a magyar turisták – főleg a téli sportokat űzők – nagy reménysege volt. A mintegy 50 km hosszú és nagyrészt 1000 m-nél jóval magasabb hegyvonulat északnyugati darabja a magasabb, jóval az erdőhatár fölé

emelkedő Borsava-polonina, délkeleti része pedig az alacsonyabb, túlnyomórészt erdős, vad, elhagyatott Kuk csoportja. Óriási előnye volt a hegységnek, hogy közvetlenül alatta haladt a munkács–lawocznei vasútvonal. A hegység már 1939 előtt is élénk turista- és síéletet látott. Volóc községben 30 hálólhelyes turistaszálló, Volóc fölött, a Plaj csúcsa alatt a KCST volt munkácsi osztályának négyszobás menedékháza, Kisszolyvától félóránnyira pedig (850 m magasságban, de inkább már a hegység mögött rejtőzködő Verhovina símezőinek kiélvezésére) a KCST ruténföldi kerületének 70 hálólhelyes, vendéglős, 1936 nyarán megnyílt menedékháza várta új gazdáit és vendégeit (Schermann, 1939b).

A Kuk csoportja még feltárássra, ismertetésre várt. Ezt a Husztról a Nagy-ág völgyében Ökörmezőre közlekedő tervezett autóbuszjárat volt hivatott megkönnyíteni. A határon túl ez a vidék közvetlenül csatlakozott Lawoczne és Slawko lengyel síparadicsomaihoz, ahol már egész sor menedékház várta a síelőket és a turistákat, s nem volt lényegtelen szempont, hogy ezen a helyen a határegyezménynek köszönhetően a magyar–lengyel barátkozásnak tág lehetőségei bontakozhattak ki.

A Borló és a Nagyszöllősi-hegyek a Szinyákhoz hasonlóan a turistaság mostohagyermekai voltak: bükköseit, ezerméteres hegytetőiket a természetjárók nagyobb tömegei éppúgy elkerülték, mint amazét. Ily módon Munkács, Szolyva, Dolha, Bilke, Nagyszöllős turistáinak, kirándulóinak maradt a feladat: ezen hegyek rejtett szépségeit, egyéni színeit napvilágra hozni, közkinccsé tenni.

A Tisza nagyszöllősi és huszti kapuján átlépve a Máramarosi-medence terül el. A Tisza hosszanti völgyének Huszt és Máramarossziget közötti széles darabja ez, amely délkelet felé, a Tisza könyökén túl, az Iza és a Visó völgyeiben folytatódik. A Tisza–Iza–Visó-vonaltól északra, a Nagy-ágtól a Borsai-hágóig, délkelet felé egyre magasodva, pompás hegységek sorakoznak egymás mellé: ezek a Máramarosi havasok. A vízválasztót hordozó, a Nagy-ág forrásvidékétől a Körösmező fölötti Tatár-hágóig terjedő hosszú vonulat a Gorgan-hegység, a Máramarosi-havasok legvadabb, legelhagyatottabb része.

A magyar turistatársadalom e hegységben igazán kedvére élhette ki alkotókedvét. A végcél hamar megfogalmazódott: megteremteni annak lehetőségét, hogy a kisszolyvai menedékháztól Körösmezőig bejárhassák és megismerhessék a turisták az ősi határt csúcsról-csúcsra hágva, kunyhótól-kunyhóig barangolva. Ez a munka épphogy csak megindult a KCST volt huszti osztályának a szinevéri Ozernya-tónál létesített menedékházával, valamint a magyar erdőkincstárnak a Fekete-Tisza forrásánál, az Okolanyergen épített házával (Schermann, 1939b). Ez utóbbi mindenestre a hegység legkeletibb szakaszának, a Csarna-polonina 1700-as tetőinek meglátogatását máris lehetővé tette.

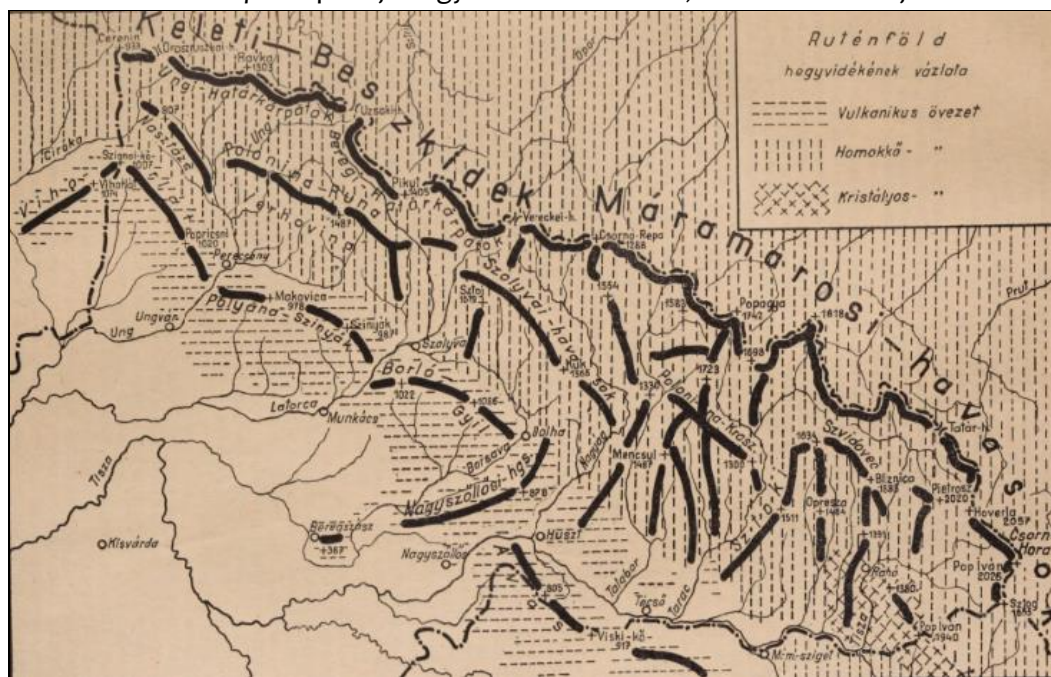
A Talabor és Tarac völgyei ölelik körül a Kraszna-havast, melynek 1500 m körüli csúcsai terjedelmes gyephavasokban tetőznek. 1939-ben még erről a hegységről sem volt turistaleírás, mivel a régi időkben is igen körülményes volt a megközelítése. A Tisza-völgy vasúti állomásai, Huszt, Bustyaháza, Técső, Taracköz a tulajdonképpeni hegységtől még igencsak messze estek. A hegység helyzete azóta javult némiképp, mióta a Nagy-ág és a Tarac völgyében autóbusz közlekedett, a Talabor völgyét pedig autóval be lehetett járni. A

Talabor völgyéből megközelíthető volt a Mencsul vadászkastélyában a KCST volt técsői osztályának turistaszállása, Királymezőről pedig a Kraszna-havas majorsági turistaszállásai voltak elérhetőek.

A Szvidovec (Fagyalos) hegység szintén a magyar „turistabirodalom” legnagyobb értékei közé lépett, mivel a körösmezei vasútvonal a hegységet viszonylag kényelmes közelségbe hozta, gondozását pedig a Kárpát Egyesületnek 1935 óta működő rahói osztálya vállalta. A KCST volt rahói osztálya a Dumen alatt 1200 m magasságban 15 hálóhelyes menedékház építésébe fogott, de több menedékkunyhó is rendelkezésére állt a turistáknak a főgerincen.

A Fekete-Tisza völgyétől keletre, Ruténföld legkeletibb sarkában érik el a Máramarosi havasok legnagyobb magasságukat és legszebb magashegyi kifejlődésüket. Ebbe a sarokba a Fehér-Tisza völgye nyúlik bele; a völgytől északra a Csarnahora-hegység, délre pedig a máramarosi Pop Iván csoportja, a Visómelléki-hegység tagja emelkedik. A Csarnahora-hegység mintegy 20 km-es, átlagosan 1800–1900 m magasságú gerincéből kétezres tetők enyhe hullámai emelkednek ki: a Hoverla, a Gutin Tomnatek, a Brebenyeskul, és a Pop Iván. Némileg különálló a Hoverla nyugati szomszédja, a sziklás, tekintélyes megjelenésű körösmezei Pietrosz.

1. kép: Kárpátalja hegyvidékének vázlata, dr. Kéz Andor rajza



Forrás: Turisták Lapja, 1939

Ezen a vidéken is lehetőség nyílt a magyar–lengyel turistabarátság kibontakoztatására. A Hoverla meglátogatásának megkönnyítésére az MKE Keleti Kárpátok Osztálya már 1895-ben felépített 1390 m magasságban egy menedékházat, ami azonban az első világháború alatt leégett. Pótlására a KCST volt rahói osztálya a Hoverla csúcsa alatt egy 30 hálóhelyes, jó időben autóval is megközelíthető menedékházat épített, de a Pietrosztól nyugatra

emelkedő Szecsul környékének havasi gazdaságain, így a Mencsulon is 40 hálólhelyes menedékházat rendezett be. A lengyelek a Hoverla északkeleti lábánál építettek szép, erősen látogatott, 120 hálólhelyes menedékházat, a Pop Iván csúcsán pedig légvédelmi és meteorológiai obszervatóriumot (Schermann, 1939b).

A Máramarosi-havasok utolsó tagja a Visómelléki-hegység. A határ a hegység legészakibb tagjának, a Pop Ivánnak a gerincén haladt, a Visó torkolatától keleti irányban a határmenti Sztog csúcsáig. A Pop Iván már az igazi magashegységek zordságát hozza: északi, jégvágta sziklás völgyeiben apró tengerszemek csillognak. A turisták számára a Pop Iván csúcsa alatt, kb. 1600 m magasságban a KCST volt rahói osztálya mintegy 40 hálólhelyes menedékházat rendezett be, közelében pedig magánturistaház épült (Schermann, 1939b). Ugyan a Sztog hármashatárt hordozó csúcsa, a Csarnohora-hegységben pedig a Gutin Tomnatek, vagy Turkul csúcsa környékén még nem volt igazán megfelelő minőségű szálláshely, a turisták a Visó-völgy torkolatától, vagy Rahóról indulva a Pop Iván és Csarnahora vonulatának jelentős részét már bejárhatták.

3. Közlekedési és szállásviszonyok

Kárpátalja közlekedési viszonyait Blasovszky Miklós 1939 tavaszán Kárpátalja turistakalauzának vázlata című írásában elemezte (Blasovszky, 1939a). Meglátása szerint Kárpátalja közlekedésének legfőbb erei a nagyobb folyók völgyében futó vasútvonalak voltak, melyek közül nemzetközi szempontból a legjelentősebb a sátoraljaújhely–körösmezői vonal volt. Ennek igénybe vételét jó darabon eléggé bonyolulttá tette az ún. peage-vonatok közlekedése. Hosszúmezőtől Terebesfejérpatakig ugyanis ez a vasútvonal a Tisza déli partján, román területen futott végig, a vonatok fele tehát eddig is a román államvasút, másik fele pedig a cseh államvasút kezelésében haladt a Királyháza–Rahó szakaszon, úgy, hogy a tranzitkocsikból az idegen állam területén nem volt szabad kiszállni. Magára Körösmezőre napi hat vonatpár közlekedett; a románokkal közös szakaszon 12 vonatpár. Ebből a fővonalból ágazott ki Nagyszőlőstől, illetőleg Beregszásztól a komlós–kovácsréti és az ilosva–gyilaljai keskenyvágányú vasúthálózat napi hat, illetőleg két személyvonatpárral. Bátyúnál ágazott el a Munkácson, Lawocznén át a Lembergbe tartó nagy nemzetközi fővonal, amelyen elsőnek indult meg a magyar–lengyel gyorsvonati közlekedés (Gyulai, 1939). Már ennek a vasútvonalnak a végigutazása is nagyszerű élményt adott a turistáknak, de Kárpátalja harmadik fővonalának, az ungvár–lembergi vasútvonal felső szakaszának végigjárása egyenesen élményszámba ment: Hajasdtól 487 méter tengerszint feletti magasságról kell a vasútvonalnak a 889 méter magas Uzsoki-hágóra felkapaszkodnia. E pálya változatossága vetekedett a híres semmeringi vonaléval.

Legalább ennyire fontosak voltak turistaszempontból a műutak és az ezeken futó autóbuszvonalak. A Tisza lapályán futó elsőrendű aszfaltutak (Szobránc–Ungvár–Munkács–Beregszász–Tiszaújlak–Huszt–Taracköz között) kiágazásaként a fővölgyekben, Ungvár–Szinna, Munkács–Alsóverecke, illetőleg Volóc, Huszt–Ökörmező–Toronyai-hágó, Száldobos–Alsókalocsa, Bedő–Dombó, továbbá Taracköz–Aknaszlatina–Rahó–Körösmező között jó makadámutak léteztek, ezeken az autóbuszok közlekedésének semmi akadály

nem volt. A cseh időkben itt több fontos autóbuszjárat közlekedett, amely a határhoz közel eső nagyobb hegyek megközelítését lehetővé tette. (Rahó és Luhi között a Fehér-Tisza völgyében, továbbá a taracvölgyi keskenyvágányú vasúthoz Nyíresházáról csatlakozó bruszturai társaskocsijárat). Ezek pótlására a MÁV közúti gépkocsiüzeme elismerésre méltó gyorsasággal már 1939 márciusának utolsó napjaiban napi két-két járatpárral üzembe helyezte a Taracköz–Terebesfejérpatak; a Huszt–Szeklence–Kövesliget–Alsószinevér; a Huszt–Ökörmező–Toronya és a Máramarosból a Borsavai-havasok északi megkerülésével megnyílt Ökörmező–Volóc vonalat. Ez idegenforgalmi szempontból különösen érdekes látványosságokat nyújtott, mert a Nagy-ág völgyéből Bereg megyébe, a Vereckei-szoros alá vitt be. Az autóbushálózat majdani továbbfejlesztése révén, egy Munkács–Nagyszőlős–Huszt, illetve egy Volóc–Polena–Munkács szakasz kiépítésével akár egy körjárat is létrejöhetett volna. Ehhez csatlakozhatott volna a perecseny–polenai vonal, Perecsenyből a Turja-völgyön át pedig már évek óta közlekedett autóbuszjárat, amely jó szolgálatot tett a Rónahavas turistaközönségének. Összességében 1940-re csaknem 20 MÁVAUT-járat hálózta be Kárpátalját (A Kerék, 1940). Távol eső pontok megközelítésénél azonban a Kárpátaljára utazó turistáknak meg kellett elégedniük a kocsifuvarral. Kocsit kapni azonban – ahogyan erre Blasovszky Miklós rámutatott – szénabehordás idején szinte lehetetlen volt (Blasovszky, 1939a).

Az autós turizmus sem volt lehetetlen Kárpátalján, ám a havasokra vezető autóutak bejárása külön engedélyhez volt kötve. Ez megfelelő illeték (3.50 P) lerovása ellenében a rahói m. kir. erdőigazgatóságnál volt beszerezhető. Természetesen ezek a hegyi utak (a Tatárhágón át vezető műút kivételével) szélesség, vonalvezetés stb. tekintetében nem érték el a valódi autóutak színvonalát. Egy részüket az erdőkincstár építette, másik részük hadiút volt (Schermann, 1939a).

Az infrastruktúra továbbfejlesztésére irányuló komoly szándékot mutatja, hogy Padányi-Gulyás Béla, Kárpátalja idegenforgalmi szervezeteinek ekkori legfőbb irányítója, az OMIH-nak a kárpátaljai kormányzói biztos mellé rendelt főmegbízottja 1941 nyarán nem kisebb tervet jelentett be, mint hogy a kormány megépíti „a magyar Gross-Glockner utat” (Péchy-Horváth, 1943). *„Ezt az autóutat felvezetjük a tiszaborkúti Mencsulra, körülbelül 1800 méter magasságra. Rahóról indul majd ki, a most használatban levő erdei műút felhasználásával. A rahói 500 méteres szintről tehát 1800 méterre megyünk fel az új műúttal, majd ismét leszállunk 600 méterre. A remek tájakon végigfutó autóutat két óra alatt futhatják majd végig a kocsik. Mivel a Kárpátalja legszebb és legvadabb vidékein fut végig az új út, az utasok számára rendkívüli élmény lesz egy-egy ilyen utazás”* – nyilatkozta a tervekről Padányi-Gulyás az Esti Kurirnak.¹

Noha a „magyar Gross-Glockner út” sohasem készült el, a háború közepette is tovább folytatódott az útépítés Kárpátalján. 1943 őszére elkészült a Tarac és Tisza völgyét összekötő 70 kilométer hosszú műút, valamint a Fekete-Tisza forrásvidékéhez vezető út, a

¹ Az interjú eredetileg 1941-ben jelent meg az Esti Kurirban. A terv végül nem valósult meg, még 1943 augusztusában is csupán arról írnak a lapok, hogy a kormány tervbe vette a „magyar Gross-Glockner út” megépítését. Lásd: Modern autóút építését tervezik Kárpátalján (Magyar Szó, 1943. augusztus 17: 4).

kirándulók régi vágyát megvalósítva ezzel (Magyar Lapok, 1943). (A két útvonal építése 14 millió pengőbe került és 260 napig dolgoztak rajtuk).

A közlekedési viszonyokhoz hasonlóan kettősség jellemezte a kárpátaljai szállásviszonyokat is. A nagyobb és forgalmasabb vasútállomásokon, járási székhelyeken voltak ugyan vasúti vendéglősök vagy egy-két vendégszobát az utasok számára készenlétkben tartó vállalkozók, de ezek száma 1939-ben még alacsony volt. A régebbi időben az erdőkincstár úgy segített a hiányokon, hogy az erdőhivatalok mellett egy-két szobát néhány ággyal berendeztek kincstári szállónak, s ezekben szállást kaphatott a hivatalos kiküldetésben lévő állami tisztviselő vagy más is, aki erre külön engedélyt kapott. A Csehszlovák Turista Klub az ezt megelőző húsz évben igyekezett – nem is eredménytelenül – turista célra az erdőőri lakok megszervezését is keresztülvinni. Emellett az országutak mentén turistaszállók épültek, így egy nagyobb az Uzsoki-hágón, egy másik a Vereckei-hágónál a lengyel határörháztól nem messze, Kisszolyva fölött, egy harmadik pedig Volócon 30 hálóllyal. A turistaság céljait állandóan és rendszeresen szolgálta a mintegy 20 kisebb-nagyobb menedékház, igaz, ezek nagy része csak nyári időszakban. Többségük Máramaros megye területére esett, de jutott belőlük Beregbe és Ungba is. Ezeket a volt Csehszlovák Turista Klub létesítette jelentős állami támogatással. A menedékházak között azonban alig volt olyan, ahol állandó vendéglőt tartottak volna fenn, így az ételmezésről a turistáknak maguknak kellett gondoskodniuk, vagy a közcélra rendelkezésre álló konyhában – svájci turistamódra – maguknak főzni.

Problémát jelentett az is, hogy a helyi lakosság idegenkedett a természetjárók befogadásától, noha ez szűkös viszonyaik mellett számbavehető jövedelmet jelentett volna részükre. Így jobb híján okos szervezéssel kellett szálláslehetőségeket teremteni, amíg a megfelelő számú menedékház fel nem épül. A leginkább kézenfekvő megoldást az amerikai típusú kempingrendszer bevezetése jelenthette. Eszerint szállítható sátrakat ütnék fel a megfelelő helyeken, olyan távolságra egymástól, hogy az egész nap menetelő turista estére szálláshoz tudjon jutni. Az 1940-ben megfogalmazott terv ezeket a sátorrendszerű menedékeket javasolta Uzsoktól Körösmezőig a piros jelzéses útvonal mentén felállítani, mivel ez volt a legtöbb turista által járt útvonal. (Ezen az útvonalon voltak a Keleti-Kárpátok legszebb részei, a Tisza forrása, illetve a Hoverla-Pop Iván-Pietrosz háromszög). 5-6 ilyen kempingszállás ideiglenesen kiválthatta volna a menedékházak hiányát, ha a szálláshoz megfelelő személyzetet és konyhafelszerelést is tudnak biztosítani (Kárpáti Magyar Hírlap, 1940c; Esti Kurír, 1940a). Végül azonban a kempingszállások rendszerszerű kiépítése nem valósult meg Kárpátalján, így a szállásviszonyok rendezetlensége mint probléma végig megmaradt a visszatérést követő években.

Összegezve a magyar turistaság kárpátaljai gyarapodását, megállapítható, hogy ugyan az új hegyek a Magas-Tátra magasságát, merész formáit nem érték el, s a turistakultúra és az idegenforgalmi értékek tekintetében is elmaradtak attól, mégis sok új színnel gazdagították a palettát. A változatos népviseletek, a különleges építészet (faházak, fatemplomok), az erdőgazdálkodás és a havasi gazdálkodás sajátos formái, a tutajozás, a sóbányászat mind megannyi érdekességgel szolgáltak a magyar turisták számára, s

többnyire feledtetni tudták a közlekedési és szálláshelyi hiányosságokból fakadó kényelmetlenségeket. Nem mellékesen, a magyar sport szempontjából is óriási jelentőségű volt Kárpátalja visszatérése, hisz a legtöbb itteni hegyvidék nemcsak a turistáknak, hanem a síelőknek is valóságos paradicsoma lehetett. Ezt az eddig jószerivel ismeretlen országrészt azonban meg kellett ismertetni, fel kellett fedeztetni a nagyközönséggel. Térképek és ismeretterjesztő kiadványok nélkül ez nehezen volt elképzelhető.

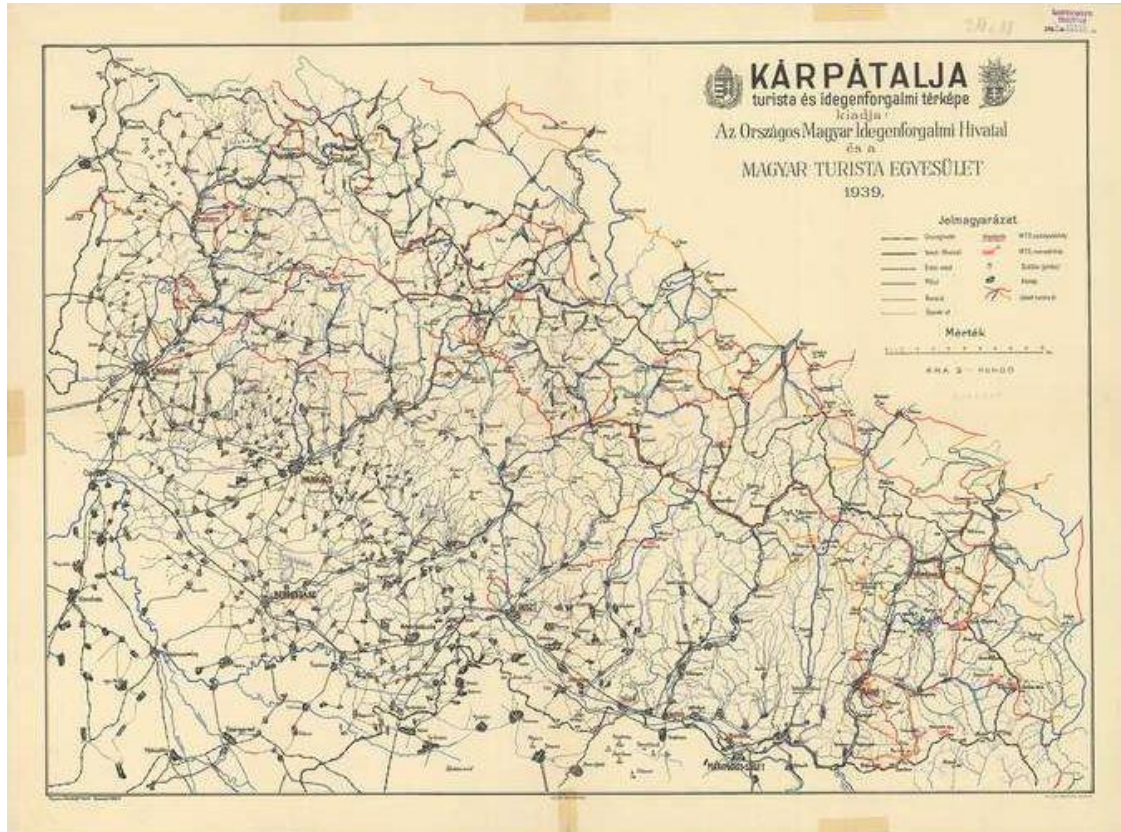
4. Térképek és útikalauzok

Kárpátaljáról olyan kivitelű „kirándulótérképek”, mint amilyenek a trianoni ország legtöbb hegyvidékéről közkézen forogtak (turistaút-jelzésekkel, menedékházakkal stb.) 1939-ben még nem léteztek. Nem is jelenhettek meg eddig ilyenek, hiszen a felszabadult országrészek új térképezése rendkívül alapos, hosszadalmas munkát igényelt, s akár évekig is eltarthatott. A Magyar Királyi Állami Térképészeti Intézet ugyan elkezdett dolgozni azon, hogy az új területekről minél előbb korszerű térképek készülhessenek, ezek azonban elsősorban a honvédelem céljait szolgálták, s a valódi turistatérképekre csak ennek a munkának befejezése után kerülhetett sor. Addig is meg kellett elégedniük a turistáknak a korábbi – hibáktól ugyan nem mentes – kétszázszézes és hetvenötezres lapokkal. Ezek – különösen Kárpátalja vonatkozásában – sok utólagos javítást igényeltek, ráadásul a jelzett utak és a menedékházak nem voltak rajtuk feltüntetve. Ezen a Turisták Lapja szerkesztősége úgy próbált segíteni, hogy az útjelzés nélküli kétszázszézes térképlapokon feltüntette az összes meglévő felvidéki és kárpátaljai útjelzést és menedékházat. Ezekből egy példány az Egyesület központjában tagtársak rendelkezésére állt, amelyről saját térképeikre átmásolhatták az útjelzéseket és megjelölhették a menedékházak pontos helyét (Peitler, 1939c).

Az új turistakalauzokkal egyidőben, 1939 nyarán jelent meg az MTE és az OMIH közös kiadásában Kárpátalja 1:300.000-es méretarányú turista- és idegenforgalmi térképe, mely már feltüntette a kárpátaljai fürdő- és üdülőhelyeket, jelezte az autóval járható utakat és feltüntette eredeti színeiben a meglévő turistaútjelzéseket és a menedékházak helyét is. Ez a térkép kisebb hibái ellenére már egészen jól használható volt. Az újabb, még pontosabb térképre pedig már egy évet sem kellett várni. 1940-ben a Magyar Királyi Honvéd Térképészeti Intézet kiadta Kárpátalja új turistatérképét, mely a bécsi 200.000-es katonai térkép több lapjának össznyomata volt, kiegészítve a sokszínű turistaútjelzés-hálózattal és egyéb idegenforgalmi adatokkal. Ezeket az új adatokat az MTE tagjai gyűjtötték be, végigjárva a több ezer kilométeres turistaút-hálózatot. Az új térkép ily módon már megmutatta a közigazgatási beosztást, a kárpátaljai erdőbirtokok megoszlását, külön melléktérkép tüntette fel a csapadékeloszlást és a hőmérsékleti adatokat, és külön egy másik a közlekedési hálózatnak az anyaországhoz való kapcsolódását. Ez a térkép már értelemszerűen nemcsak turista célokat szolgált, hanem katonai közhivatali és oktatási célokat is, feltüntette például az idegenek közlekedése elől elzárt határ menti tilos övezetet is (Blasovszky, 1940a). Azt, hogy mekkora igény volt erre

a térképre, jól mutatja, hogy egy hét alatt szétkapkodták az első kiadás mind a 3000 példányát, s az 1940 júliusában kijött második kiadás is pillanatok alatt elfogyott (Blasovszky, 1940b).

2. kép: Kárpátalja turista- és idegenforgalmi térképe 1939-ből



Forrás: Hungaricana, HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum

A turisták hasonló módon várták már egy új turistakalauz megjelenését is. A kárpátaljai turistakalauzra való hatalmas igényt jól jelzi, hogy a Turisták Lapja 1939 áprilisi száma, melyben a *Kárpátaljai kis kalauz* szerepelt, nagyon gyorsan mind egy szálig elfogyott. A „Kis kalauz” átütő sikerét az adta, hogy a Turisták Lapja szerkesztősége már április 15-én kibocsátotta Kárpátaljának ezt a gyakorlati hasznú leírását, akkor, amikor a katonai hatóságok még nem is tették szabaddá a beutazást a visszaszerzett Északkeleti-Felvidékre.² Így aztán mindenkit megelőzve adhatták a magyar természetjáró nagyközönség kezébe kalauzukat. A „Kis kalauz” népszerűségének másik oka az volt, hogy olyan kiváló és hozzáértő szerzők jegyezték, mint Cholnoky Jenő és Blasovszky Miklós. Mindez azonban nem válthatta ki egy „rendes”, részletes Kárpátaljai turistakalauz megírását. Ez utóbbi meglehetősen gyorsan, már 1939 júliusára elkészült Lukács Géza ungvári ügyvéd szerkesztésében, a főmunkatársak sorában Blasovszky Miklós, Cholnoky Jenő, Lux Géza, Peitler Gyula, Strömpl Gábor, Vörös Tihamér nevei mellett pedig már ott voltak az MTE újonnan alakult kárpátaljai osztályainak vezető tagjai is.

² Ez utóbbi csupán 1939. április 28-án történt meg.

Míg a lap áprilisi kiadványa csupán általános bevezetést nyújtott Kárpátalja megismerésébe, addig az új, 300 oldalas, sok fényképpel kísért kiadvány már átfogó keresztmetszetét adta a kárpátaljai idegenforgalmi és turisztaviszonyoknak. A szerkesztőség 350 tudakozódó levélre érkezett 200 válaszból állította össze Kárpátalja üdülő- és fürdőhelyeinek adatait, s külön fejezetben foglalta össze a magyar turistaság feladatait Kárpátalján (Uj Magyarság, 1939a). Hasonló céllal kezdte el közölni a Magyar Turista Élet folytatásokban Schermann Szilárd munkáját *A Tisza forrásvidékének kis turistakalauza* címmel. A kalauz, melyet Schermann rahói helyi adatok felhasználásával állított össze, ugyancsak sikeres lett, s már 1939 júliusában a kiadó különlenyomatot készített belőle. A 28 oldalas kis füzetet mindössze 50 fillérért árulták, így aztán a kispénzű turisták is könnyen hozzájuthattak. A Schermann-féle kalauznak 1940-ben egy újabb, bővített és átdolgozott változata is megjelent, ismertetve többek között azokat a Rahó közelében lévő menedékházakat is, amelyek az első verzióban még nem szerepelhettek (Schermann, 1939).

Születtek persze kevésbé sikeres kiadványok is. Az OMVESz az *Utas Könyve II.* kiegészítő füzeteként jelentette meg kárpátaljai ismertető füzetét negyven-egynéhány község és város szálláslehetőségeit és idegenforgalmi viszonyait feldolgozva (Kaffka, 1939). A meglehetősen összezsapott, nyelvezetét tekintve sem túl igényes, ráadásul sajtóhibákkal teli kiadvány mindazonáltal mégis hasznos kiegészítője lehetett az egyéb, tisztán turistaleírásoknak.

Az OMIH kiadásában jelent meg 1939 végén, Tóth Lajos elgondolásai alapján egy ízléses és művészi ismertető *Rákóczi földje* címmel. A Felvidék és Kárpátalja vázlatos térképével ellátott röplap kifejezetten a nagyközönséghez szólt. A tíz mélynyomású kép és szöveg a visszakerült országrészek történelmi emlékeire és természeti szépségeire hívta fel a figyelmet (Peitler, 1940a).

Ugyancsak 1939 végén, karácsonyi meglepetésként adta ki a Magyar Turista Egyesület az 50 amatőr felvételtől álló képeslapsorozatot Kárpátalja tájairól. Ezek végigvezettek azokon az ungi, beregi és máramarosi természeti és néprajzi érdekességeken, amelyekre a hivatásos levelezőlap-készítők nem terjesztették ki figyelmüket. A felvételek zömét Peitler Gyula, Kotsis Ferenc és Papp Dénes készítette. Az első példányokat, hogy karácsonyra elláthassák velük a menedékházakat, még csak magyar nyelvű felírással készítették, a következő nyomás azonban már magyar és ruszin nyelven jelent meg. A levelezőlapoknak óriási sikerük volt, a hivatásos árusítók ezrével vitték a példányokat, amelyeket az egyesület a turistapropaganda érdekében önköltségi áron bocsátotta a bizományosok rendelkezésére (Uj Magyarság, 1939j).

A turistáknak Kárpátaljáról szóló információval való ellátását szolgálták azok a kisfilmek is, melyeket 1939 folyamán készített az „Országjárás” című vendégforgalmi újság Kárpátalja szépségeiről. A filmeket Balassa Ferenc, Wilczek József, valamint Gyelán Győző fényképezték, illetve állították össze, ők mindhárman a Magyarországi Kárpát Egyesület tagjai voltak. A sorozat készítői a magyar–román határszögletől, a Pop Ivántól kezdve járták végig Kárpátalját, érintve Rahó környékét, a Hoverlát, a Bliznica-csoportot,

Máramaros, Bereg és Ung különösen szép vidékeit. A filmek célja az ismeretterjesztés mellett természetesen magának Kárpátaljának a minél szélesebb körben való népszerűsítése volt (Uj Magyarság, 1939i).

5. Az új turistaélet megteremtése Kárpátalján

Kárpátalja tehát a lehetőségek terepe volt a magyar turistaság számára, ám a lehetőségeket ki is kellett használni – méghozzá az eddigiektől merőben eltérő viszonyok közepette. Schermann Szilárd így fogalmazott fentebb már idézett írásában: „A pár órás kiránduláshoz, éttermes menedékházhoz szokott magyar turista számára új iskola lesz ez a vidék: a kitartásnak, tapasztalatok, megfigyelések gyűjtésének, a magyarság méltó reprezentációja mellett a nemzetiségekkel, elsősorban a testvér kárpátorosz néppel és a baráti lengyel nemzettel való megértésnek kiváló iskolája” (Schermann, 1939a: 5). Azt, hogy a magyar turistaság miként járta ki ezt az iskolát, a következőkben vizsgáljuk meg.

Cholnoky Jenőnek a Magyar Turista Egyesület 1939. április 12-én tartott közgyűlésén elmondott elnöki megnyitó beszéde világossá tette: Kárpátalja újbóli bekapcsolását a magyar idegenforgalomba úgy képzelték el, hogy az majd a térség lakóinak magyarosításával együtt jár. „Nekünk sokkal tovább kell mennünk s olyan idegenforgalmat kell teremtenünk s a magyar turistáknak olyan tömeges odavándorlását kell előmozdítanunk, hogy csengjen mindenütt a magyar szó a néma erdőkben, a magyar emberszeretet, humanizmus, magyar derült lélek, őszinte barátság legyen az az ezer éve bevált, hatalmas mágnes, amely annyi derék idegent beleolvasztott a magyarságba. A magyar lelkületnek ez a csodálatos vonzóereje bontakozzék ki ott is és meg vagyok győződve, hogy néhány évtized múlva nem lesz rutén-kérdés, mert a rutének is, ruténül beszélő magyarok akarnak lenni” (Cholnoky, 1939: 223).

A hazai természetjárók célja azonban elsődlegesen nem az asszimiláció volt, hanem az, hogy magyar turistaéletet teremtsenek a felszabadult Kárpátalján. Erre meg is volt minden természetadta lehetőség, s úgy nézett ki, ha az állam is megfelelő módon támogatja ebben a turistaszervezeteket, reálisan a magyar nemzetgazdaság egyik legkomolyabb tényezőjévé válhat az Északkeleti-Felvidékre irányuló belső vándorforgalom és idegenforgalom. Mindezt jó alapokról indíthatták. A cseh uralom alatt a turistamozgalom ugyanis a magyar időkben korábban megkezdett feltárást teljes erővel folytatta, s olyan idegenforgalmat irányított Kárpátalja felé, amelyet az valóban meg is érdemelt. Vasárnaponként különvonatok szállították Prágából és környékéről a turisták és üdülők ezreit, s olyan kedvezményes utazást biztosítottak számukra, ami Magyarországon elképzelhetetlen volt. A Csehszlovák Turisták Klubja jelentős állami támogatással 18 menedékházat létesített Kárpátalja hegyei közt. Ezenkívül a sok magánkézben lévő menedékház és turistaszálló, valamint a fürdőhelyek szállodái is elősegítették a nagyarányú üdülő- és vándorfogalom kifejlődését. Ez a munka azonban az impériumváltással egy időre megakadt. Több menedékház is megsérült a tavaszi harcokban, többet a Szics-gárdisták fosztottak ki (Peitler, 1939b).

Ami az állam feladatait illeti, elsősorban a közlekedési nehézségeken kellett javítani, amit részben az úthálózat bővítésével érhettek el (az autós és autóbuszos közlekedés érdekében). Amint az várható volt, Kárpátalja nagyarányú idegenforgalmának jelentékeny része a legmagasabb csúcsok felé irányult. Ezek megközelítése szükségessé tette újabb műutak építését is. Az erdőkincstár így például a Horverla-gáttól az erdőhatár fölé átlagosan 1500 méter magasságig emelkedő magaslati műutat létesített, amelyen a gépkocsizók különösebb veszély nélkül végigmehettek, leereszkedve a Tiszaborkút fölötti Kevele-völgybe (Uj Magyarság, 1939b).

A közlekedési viszonyok javulását várták a vasúti menetdíjkedvezmények növelésétől is. (Az eddigi díjkedvezmény nagyobb tömeg megmozgatására ugyanis nem volt alkalmas). Racionális, az utasok érdekeit szolgáló intézkedés volt a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter részéről, hogy a MÁV a 350 km-t meghaladó távolságú viszonylatokban Kárpátaljára és Kassára kiadásra kerülő hétvégi menettéri jegyek érvénytartamát a vásár- és ünnepnapot megelőző hétköznapi 0 órájától a vásár- és ünnepnapot követő első hétköznapi 24 órájáig kiterjesztette (Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1939; Uj Magyarság, 1939e). Az utasforgalom növeléséhez azonban ez az intézkedés még vajmi kevésbé járult hozzá, hiszen egy háromnapos túrára még így is legalább 24-25 pengőt be kellett ruházni a vasúti jegybe annak, aki ezt a kedvezményt élvezni akarta (Uj Magyarság, 1939f). Az államvasút tehát kétségtelenül hozott áldozatot, ám éppen a valós turistaszükségletekre nem tapintott rá kellőképpen, hiszen például kihagyta őket az egyéb jegykedvezményekből az országot nyugat–keleti irányban átfogó utazásoknál.³

Sikeresen zárultak viszont az 1939. július 17. és 19. között Bukarestben lezajlott tárgyalások a magyar kormány és a román kormány vasúti kiküldöttei között. Ezeknek tárgya a Máramaros megyei elvágott vasúti vonalak forgalmának rendezése volt. Sikert ért el az alkalommal olyan megállapodást kötni, amely lehetővé tette, hogy az elvágott körösmezei, aknaszlatinai és nagybocksói vonalrészek a MÁV törzshálózatával kapcsolatba jussanak, ami által a közlekedést közvetlen vonalakkal bonyolíthatták le. Ennek nyomán augusztus 10-én 0 órától kezdve a MÁV törzshálózatáról Körösmezőre útlevel, vízum- és vámvizsgálat nélkül lehetett utazni, ugyanakkor az áruforgalom is megindult (Kárpáti Magyar Hírlap, 1939).

Kárpátalja fejlesztése szempontjából kulcsfontosságú volt a mintegy 25-30 értékes, ám ekkorra jórészt elhanyagolt állapotú fürdőhely kiépítése – akár magántőke bevonásával is. További megoldandó kérdés volt a havasi menedékházak ügye. Ezeket a – többnyire korszerűtlen és leromlott állapotú – turistaszállókat és menedékházakat a Magyar Turista Egyesület gondozásába utalta a magyar királyi honvéd vezérkar főnöke. Az MTE a kárpátaljai menedékházak birtokbavétele után azonnal részletes tervet dolgozott ki, amely mintegy 40.000 pengős költségvetéssel a menedékházak legszükségesebb tatarozását és

³ A 250 kilométeren felüli távolságokra eső díjszabási övezetben ugyanis július 22. óta a menetdíjak 2–36 százalékkal csökkentek ugyan, s a 450 kilométeren felüli távolságoknál a budapesti díjszabási metszőpontot bizonyos jegyeknél nem alkalmazták, ami szintén árscsökkentést jelentett, csak hogy ez utóbbi enyhítés kedvezményes jegy váltásánál nem volt érvényes.

felszerelését tette lehetővé. Ehhez az OMIH is anyagi segítséget ígért. Valójában – mint kiderült – még legalább 500.000 pengőre lett volna szükség, hogy a 18 menedékház mellé további, a kor kívánalmainak megfelelő menedékházak létesülhessenek.

Magának Kárpátaljának a visszaillesztése a magyar országtestbe komoly kihívást jelentett a magyar politikum számára, ugyanis egy meglehetősen feszült nemzetközi környezetben kellett megbirkózniuk a helyi nemzetiségi, társadalmi, politikai és gazdasági problémákkal. Nyilvánvaló volt, hogy a kárpátaljai társadalmi ellentétek mérséklése, a térség konszolidálása egyrészt a helyi magyar és ruszin igények teljesítése közötti megfelelő egyensúly megteremtésével, másrészt a régió gazdasági helyzetének javításával, a lakosság munkalehetőséggel való ellátásával valósítható meg (Szakál, 2014). A magyar kormányzat három fejlesztési irányban rendelkezett elképzelésekkel a visszacsatolt Kárpátalja gazdaságára vonatkozólag. Vízerőművek építése és a faipar fejlesztése mellett a turizmus fejlesztése volt a harmadik fő irányvonal.

Az idegenforgalom fellendítését célzó koncepció lényeges eleme volt, hogy azt a magántőke erőteljes bevonásával képzelték el. A főként a középosztály igényeit kiszolgáló beruházásokat igyekeztek területileg is koncentrálni. Így inkább a zártabb, telepszerűen kialakított üdülőhelyek megteremtésére törekedtek. A telepszerű kiképzés a közönség sportolása és szórakozása, kiszolgálása szempontjából sokkal kedvezőbb volt, az idegenforgalmi vállalkozás részére pedig rentabilitás, költségmegosztás szempontjából volt kívánatos. Az üdülőhelyek közművekkel, villannyal való ellátása, a közegészségügyi viszonyok megteremtése azonban az állam feladata volt. Ezt az 1940-es év végéig ígérték megvalósítani. A fejlődés alapjait a turisták és síelők számára építendő egyszerű, de a környezethez alkalmazkodó, ízlésesen kiállított kisebb szállók megépítésével kívánták lefektetni. Volócon egy szállóként és vendéglőként üzemelő idegenforgalmi mintaház létesítését tervezték (Az Őslakó, 1940).

Kárpátalja turisztikai lehetőségeinek felmérésével, a fejlesztési stratégia kidolgozásával és végrehajtásával a Hallósy István vezette Országos Magyar Idegenforgalmi Hivatal bízta meg a kormányzat. Hallósy már 1938 decemberében beutazta az első bécsi döntés értelmében visszacsatolt területeket, s az ott összegyűjtött információk alapján 1939 februárjára elkészült az első javaslat a visszacsatolt Felvidék fejlesztésének lehetőségeiről. Hallósy ebben a helyi önkormányzati szervekkel való kapcsolat kiépítését és az OMIH helyi szerveinek a felállítását nevezte meg, mint legfontosabb feladatot. 1939 tavaszán ezt a Hallósy által felvázolt cselekvési tervet kívánták a kárpátaljai területekre is kiterjeszteni – inkább kisebb, mint nagyobb sikerrel. Akadályként merült fel ugyanis itt az OMIH hatáskörének csorbulása a Felvidéki Ügyek Minisztériumával szemben, illetve hatáskörének kétségbe vonása a kárpátaljai ruszin szervezetek részéről. Ráadásul a lakosságnak az idegenforgalom iránt tanúsított érdektelenségével is nehezen tudtak mit kezdeni. A legnagyobb nehézséget azonban a

pénzhiány okozta. Így Kárpátalja idegenforgalmi fejlesztése a következő években az ismert háborús viszonyok közepette eleve csak korlátozottan volt lehetséges.⁴

Hallóssy István az MTE főtitkárának és a Sísövetség ügyvezető elnökének bevonásával 1939 őszére terjedelmes munkarendet dolgozott ki Kárpátalja nyári és téli vándorforgalmának fejlesztése és biztosítása érdekében (Magyar Turista Élet, 1939c). A tervezet kitért olyan feladatokra is, amelyek túlnőttek a turistaság céljain és tennivalóin, de a sokrétű feladatkör homlokterébe állította mindazokat az irányelveket, amelyek a turistatársadalmat érdekelték. Hallóssy és társai a legsürgősebben megoldandó feladatként Kárpátaljának az 1939/1940. év telére való felkészítését jelölték meg az ország téli sportokat űző közönségére való tekintettel. Ezért szükséges volt megvizsgálniuk, milyen lehetőségek állnak fenn Kárpátalján a sísport űzésére, illetve a szálláslehetőségek tekintetében. Az Ungváron székelő Kárpátaljai Kormányzói Biztosság szakértői véleményét kikérve négy helyszínt emeltek ki mint síelésre ajánlott terepet:

- az Ung völgyét (Pliska, Skala, Javornik, Fenyvesvölgy, Hajasd, Uzsok, Rónahavas);
- a Latorca völgyét (Plaj, Stoj, Temnatik);
- a Tarac völgyét (Sztenyák-havas);
- a Tisza völgyét (Hoverla, Pop Iván, Dumen, Bliznica).

Ezek a helyek a téli időszakban számításuk szerint egyidőben mintegy 2150 fő volt elhelyezhető, ám hozzátették: szükséges a szállásviszonyok feljavítása, amihez még a tél beállta előtt egy 500.000 pengős hitel felvételét javasolták (Hallóssy, 1939).

3. kép: A rahói Budapest Szálló



Forrás: Hungaricana, Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum - képeslap

⁴ A kárpátaljai viszonyok javításának reményében nevezte ki a kormány 1940 elején Padányi Gulyás Bélát az Ungváron székelő Kárpátaljai Kormányzói Biztossághoz idegenforgalmi megbízottnak.

A hitelkeretből tervezték megoldani a városi szállodák bővítését. (Ez Ungváron a kormányzósági épület vagy a vármegyeház, Munkácson a vármegyeház szállodává való átalakítását jelentette volna, Rahón viszont, ahol a Budapest szálló nem volt bővíthető, csak magánlakások és vadászházak igénybevételével volt megoldható ez a probléma). Ugyancsak a hitelkeret terhére javasolták a Kárpátaljai Kormányzói Biztosság és az OMIH részvételével egy olyan akció elindítását, amelyben 30.000 pengő értékben látnának el magánházakat (mintegy 1500 férőhely) lepedővel, matraccal, mosdótálakkal, pokróccal. Mindezen kívül további 150.000 pengőt szántak a síterepeken fekvő menedékházak megfelelő színvonalra emelésére (Hallóssy, 1939).

A tervezet készítői hangsúlyozták, hogy számos egyéb tennivaló is van, ha a sísportok művelői számára Kárpátalját vonzóvá akarják tenni: lesiklópályákat kell létesíteni, a sútakat és lesiklóutakat jelzéssel kell ellátni, sítugrásáncokat kell emelni, megbízható hójelzési és személybiztonsági rendszereket kell kiépíteni – hogy csak a legfontosabbakat említsük. Ehhez számításaik szerint további 60.000 pengő államsegélyre lenne szükség.

Az is nyilvánvaló volt, hogy olcsó közlekedés nélkül Kárpátalja látogatottságát biztosítani nem lehet. A Magyar Turista Egyesület kérése ezért a MÁV felé a turisták számára történő 75%-os menetdíjmérséklés volt. Az OMIH emellett a kárpátaljai sízónába tartozó összes célállomásra a jegyek árának egységesen 10 pengőben való megállapítását kérte. Ezen kívül külön sívonatok megszervezését javasolták, akár a használaton kívül levő kórházvonalok bekapcsolásával. A Kárpátaljára irányuló téli turizmust szolgálta volna a sísport további népszerűsítését célzó sítanfolyamok megszervezése professzionális síoktatók bevonásával (Hallóssy, 1939).

Összességében, a tervezet megvalósításának sikere nagyban függött attól, hogy mennyire gyorsan tudják kivitelezni a fentebb megfogalmazottakat. Ennek érdekében egy olyan kárpátaljai idegenforgalmi munkaközösség felállítását javasolták, amelynek tagjai gyorsan és összedolgozva hajtják végre a lefektetett terveket. Ebbe a munkaközösségbe Kárpátalja Kormányzói Biztosságának, az Országos Magyar Idegenforgalmi Hivatalnak, az Országos Magyar Vendégforgalmi Szövetségnek, a Magyar Turista Egyesületnek, valamint a Sízövetségnek a kiküldöttjét delegálták (Hallóssy, 1939).

A tervezet nyomán létrejött Kárpátaljai Idegenforgalmi Munkaközösség első teendője az volt, hogy összeírják és nyilvántartásba vegyék az összes kárpátaljai vendéglátóházat. 22 községben idegenforgalmi megbízottakat kértek fel, akik azután összeírták a vendéglátóházakat. Az idegenforgalom keretébe bekapcsolható vendéglátóházak száma ekkor mindössze 450-500 volt, több ház az állapota és hiányos felszereltsége miatt nem jöhetett szóba. A vendéglátóházak tulajdonosaival nyilatkozatokat íratnak alá, melyben a azok kötelezték magukat, hogy télen (fűtéssel együtt) napi 2 pengőért, nyáron pedig napi 1,50 pengőért adják ki vendégszobáikat. Bevezették a készpénzfizetés helyett a lakásutalvány rendszert is, főként csoportos kirándulások esetére. Az összegyűlt lakásutalványokat az idegenforgalmi megbízottnál válthatták be a vendéglátók. Néhány rosszul felszerelt vendégszoba tulajdonosának a Munkaközösség lakberendezési

tárgyakat vásárolt hitelben, ezeknek az árát azután a tulajdonosoknak a szobákért fizetett bér fele összegével kellett törleszteniük (Kárpáti Magyar Hírlap, 1940a).

Kárpátalja idegenforgalmi fejlesztését a magyar állam egy több éves, hosszú folyamat során kívánta véghezvinni. Még gr. Teleki Pál miniszterelnöksége idején meghatározták a magyar idegenforgalmi szervezetek kárpátaljai területek fejlesztési csoportjait. Három ilyen fejlesztési területet jelöltek ki:

- Uzsok és közvetlen környéke,
- Volóc és a Borzsava-havas,
- a Rahó–Hoverla–Tiszaborkút háromszög.

Ezek voltak Kárpátalja legszebb vidékei, itt voltak a legzordabb erdők, a legnagyobb vizek, a legpompásabb síterepek és a legjobb közlekedési lehetőségek. Mind a három vidéknek nagy előnye volt továbbá, hogy a fővárosból és az ország minden más helyéről vonaton könnyen meg lehetett őket közelíteni. Ennek megfelelően 1939 után mind a három vidéken jelentős idegenforgalmi beruházások indultak meg: sportszállók, síugrósáncok, turistamenedékházak, vendégfogadók és más új létesítmények készültek.

4. kép: Tiszaborkút, a Fekete-Tisza partja 1939-ben



Forrás: Fortepan 265982, Horváth József

Kárpátalja téli idegenforgalmának fejlesztése érdekében a magyar állam segítséget nyújtott mindazoknak, akik vállalták, hogy bekapcsolódnak a helyi idegenforgalomba. Az erdőkincstár azoknak, akik bármilyen épületet szándékoztak építtetni idegenforgalmi célból, teljesen ingyen adott telket. A nagyobb szabású építkezésekhez – szállodákhoz, üdülőkhoz vagy sportszállókhoz – pedig az erdőkincstár nemcsak ingyen adott telket,

hanem megépítette ingyen az utat is az épülethez az új üdülőhely zavartalan megközelítése érdekében.

Sajátos módon, 1939 folyamán – nem is elsősorban a Kárpátaljával kapcsolatos turisztikai intézkedések hatására, sokkal inkább a kíváncsiságtól hajtva – a trianoni ország turistái párját ritkító lendülettel keresték fel a régen, vagy soha nem látott kárpátaljai területeket. Ennek nyomán olyan belső vándorforgalom indult meg, amilyenre a felszabadult városok és hegyvidékek lakói sem számítottak. 1940-ben a Magyar Gazdaságkutató Intézet terjedelmes jelentésben ismertette Magyarország 1939-es idegenforgalmának adatait. A jelentésből kiderült, hogy jelentősen nőtt az idegenforgalom Kárpátalján. Az itteni üdülőhelyek között különösen Rahó, Polena, Kőrösmező, Volóc, Tiszabogdány, Tiszaborkút és Királymező mutattak fel figyelemreméltó látogatottságot (Kárpáti Magyar Hírlap, 1940b).

5. kép: Rahó látképe 1941-ben



Forrás: Fortepan 95849, Schermann Ákos

Az Új Magyarország tudósítója 1939 nyarán már így számol be a nyaralóktól és turistáktól előzőnlött kárpátaljai fürdőkről: „A balatoni autószertráda aligha népesebb a rekkenő forráságú júliusi vasárnapon, mint a felső Tiszavölgy Akna-Szlatina és Rahó közt. Nagybecskó határában alföldi cserkészek táborának sátorponyváit fészíti a langyos szél, a szlatinai Ferencbánya előtt baranyai és somogyi diákok tanulmányi csoportja várakozik a bebocsáttatásra, Rahó aszfaltos főutcáján s a hírneves borvízforrás körül shortos, szerecsenbarna pesti nyaralóvendégek sétálgatnak, a zajos újlipótvárosi fiatalság, amely rikácsoló és falánk életöröm, a túlzott testiség jegyeivel szinte gyarmatosította ezt a poétikus szépségű szubalpin nyaralótelepet” (Széfeddin, 1939: 6). Az igazsághoz hozzátartozik, hogy a cikk nyíltan antiszemita szerzője a következőkben azt a téves következtetést vonja le a látottakból,

hogy a feltűnően nagy érdeklődés Kárpátalja iránt valamiféle semita idegenforgalmi propaganda eredménye lenne. Állítása szerint ugyanis a kárpátaljai fürdő- és nyaralóforgalom száz százalékban a zsidók kezében van, akik „természetesen” felverik az árakat, ráadásul a keresztény vendégeknek a zsidó „fajtársakhoz” képest kétszeres-háromszoros áron kínálják szálláshelyeiket. A szerző arra figyelmeztet, hogy ha a hatóságok nem teremtenek rendet, a kialakulóban lévő rendszer Kárpátalja idegenforgalmát a következő időnyre teljesen megsemmisítheti. A helyzet az, hogy valójában Kárpátalja turisták általi újrafelfedezése együtt járt az árak általános emelkedésével. 1939 augusztusában például a turisták rendre arra panaszkodtak, hogy Kárpátalján a havasi tejgazdaságokban rendkívül drágán mérik a tejtermékeket (Uj Magyarország, 1939e). Pedig hát a hegyi gazdák egyike sem volt zsidó!

Nem meglepő módon a Kárpátalját előzőlő turisták egy jó része csalódott volt az ottani turisztaviszonyok meg tapasztalása után. A váratlanul magas árak mellett az egyik leggyakoribb panasz az volt, hogy a túrák kiinduló völgyi állomásain nem lehetett megszállni a sok nyaraló miatt, főnt a hegyekben viszont a menedékházak jelentős része még egyáltalán nem nyílt meg, vagy pedig siralmas állapotban volt. Egyes menedékházak – mint például az Ozirnya tövében lévő tengerszem melletti, amelyet a kormányzó párt is érdemesnek tartott felkeresni – pedig jó állapotuk ellenére is zárva maradtak a megszállni kívánó turisták előtt. A panaszok orvoslását a testnevelési tanács által biztosított 25.000 pengős államsegélytől várták a turistaszövetségnél, ebből kívánták a legsürgősebb feladatokat még a tél beállta előtt megoldani (Uj Magyarország, 1939h). Ez – látván azt, hogy a panaszok a következő évben is megmaradtak – nem igazán sikerült.

A Kárpátaljára 1939 nyarán zúduló turistaforgalom mértékét és hatásait jól jelzi, hogy a Magyar Turista Élet nevű lap augusztus 12–15-re tervezett 3 és fél napos kárpátaljai túráját kénytelen volt szeptember 7–10-re halasztani. Minderre azért volt szükség, mert az ország minden részéből Kárpátaljára utazott nyaralóvendégek minden szálláshelyet lefoglaltak. A lap szeptemberi száma további kárpátaljai (rossz) tapasztalatokról is beszámol, így például hogy a MÁVAUT – érthetetlen okokból – a legkisebb és legrozogább kocsijait adta Kárpátaljára, hogy a jelentősebb autóbusz állomásokon naponta ismétlődtek meg a botrányos jelenetek, melynek nyomán nem egy utas célja elérése előtt inkább visszafordult, továbbá hogy a menedékházakban és azok környékén nagytakarítást kell végeztetni, mivel a legtöbb házban betegek és üdülők tartják megszállva a helyeket. A turista meg örülhet, ha a pusztaság földön vagy legjobb esetben földre fektetett szalmazsákon kap helyet. A fuvarosok és az autótaxisok, különösen Rahó környékén csillagászati számokban hajlandók fuvarát vállalni. A Hoverlagát–Hoverla menedékház közötti 13 km-es útszakaszra 30 pengő fuvardíjat kérnek, a kincstári úttör pedig útvám címén 10 pengőt. Panaszkodnak a szakértelem nélkül felfestett útjelzésekre is: ugyanaz a szín némely elágazásnál több irányba vezet és miután magyarázó táblákat sehol sem talál a turista, igen kellemetlen helyzetbe kerülhet (Magyar Turista Élet, 1939a).

Egy turista a volóci Hangya vendéglőben szerzett tapasztalatait a következőképpen írta le: „A kisebb terem meleg, ezért túlzsúfolt, dohányfüsttől, ételillattól terhes volt. A

nagyobb terem hideg, bútorozatlan, emiatt üres volt. Az étkezésnél a nagyobb mozgási lehetőség biztosítása végett maguk a vendégek hordták át az asztalokat és padokat a nagyobb terembe, ahol ezáltal csakugyan több levegőben volt részük, de az ülőhelyek száma ezzel nem gyarapodott. A nagyterem kis kályhája hiába küszködött a hideggel. A felszolgáló személyzet kevés és gyakorlatlan. A legtöbb vendég maga szolgálta ki önmagát. A fizető főpincér ugyanazért az ételért, italért vendégenként más és más árat számított. De megtörtént az is, hogy ugyanannak a vendégnek másként számított vasárnap, másként hétfőn és másként kedden. Igaz, hogy a napok változtak, de hogy miért kellett az áraknak is változni, arra nem kaptunk megnyugtató választ. Az asztalterítő tisztasága is kétes volt” (Magyar Turista Élet, 1940: 2). Az igazsághoz hozzátartozik, hogy ez esetben a turistapanaszok a Hangya által rövidesen orvosolva lettek, ám legtöbbször tényleg lógó orral kellett távozniuk a Kárpátaljába belekóstoló, olykor valóban tapasztalatlan turistáknak. És nem csupán a kellemetlen élmények miatt.

A Kárpátalja hegyei felé irányuló turistarohamnak szomorú velejárója volt ugyanis, hogy egyes turisták szó szerint rávetették magukat a vidék természeti kincseire, köztük a legritkább növények közé tartozó, alig néhány helyen (a Bliznicán, a Pop Iván és a Hoverla-csoport egyes sziklás pontjain) megtalálható havasi gyopárra, s azt tömegesen kezdték el begyűjteni. Az *Uj Magyarság* című lap 1939 júliusi beszámolójából kiderül, hogy a rahói kincstári erdőigazgatóság ezért minden intézkedést megtett ennek a magyar területen kipusztulóban lévő növénynek a megóvására. Nemcsak az erdőőrök voltak innentől kezdve kötelesek szemmel tartani a gyopár lelőhelyeit, hanem külön havasi őrt is állítottak a legismertebb gyopáros hely közelébe. Mivel azonban az elszórtan található kis gyopártelepek mindegyikére lehetetlen volt állandó őrt állítani, a rahói erdőigazgatóság felkérte a Turista Szövetséget, hogy a maga körében minden egyes szervezett turista igyekezzék a hatósági személyeknek segítségére lenni a gyopár és más havasi növényritkaságok pusztításának meggátlásában (*Uj Magyarság*, 1939c). A természetvédelmet tehát – a törvény szigorú alkalmazásával kísérve – az új területen újból meg kellett tanulni.

Kárpátalja tehát „divatba jött”. Ez a lendület azonban csupán addig tartott ki, amíg Észak-Erdély visszatérésével újabb területek nem kapcsolódtak be a belső idegenforgalomba. Kárpátalja 1940 utáni háttérbe szorulásában azonban olyan tényezők is közrejátszottak, mint a határ menti tilos övezet megléte⁵, az 1941-től a térséget egyre inkább érintő háborús események, továbbá a közlekedési korlátozások. A turistaszervezeteknek tehát mindezekkel a nehézségekkel is meg kellett birkóznuk, amikor Kárpátalja turistaéletének a gyakorlati megszervezését magukra vállalták.

⁵ A határ menti tilos övezet Kárpátalja legszebb, a történelmi határt hordozó Északkeleti-Kárpátok kétezzer méter körüli hegyeit zárta ki a turistaforgalomból.

6. A turistaszervezetek munkája

1939. április 22-én Ungváron az Astoria Vendéglő különtermében alakult meg az első magyar turista alakulat a felszabadult Kárpátalján, az MTE Ungvári Osztályaként. Rákóczi földjének természetjáróit őszintén áthatotta az „egységben az erő” célkitűzése és az ungváriak példáját követve hamarosan a munkácsiak is felvételüket kérték az MTE osztályai közé. A Munkácsi Járási Hitelszövetkezet helyiségében április 30-án megalakult az MTE Beregi (Munkácsi) Osztálya (Peitler, 1939a). Nem sokkal később létrejött az MTE Volóci Osztálya is, amelynek díszelnökségét Klár Rezső alezredes, a szolyvai járás katonai közigazgatásának parancsnoka vállalta. A Volóci Osztály megalakulását követte az MTE Szolyvai Osztálya, majd Sinály Károly tanár buzgólkodása eredményeként a Borsava vadregényes völgyében is megalakult a Magyar Turista Egyesület őrhelye, a bilkei és ilosvai természetjárókból álló Borsava Osztály. 1939 májusában már 40 taggal készen állt a turistamunkára a Rahói Osztály is. Ennek az osztálynak a keretében működött inntől fogva az MTE taracközi, técsői és bustyaházi csoportja is. Beregszászon Kaminszky László főgimnáziumi tanár szervezte meg az MTE osztályát, mely a nyár elején már 67 tagot számlált. Az MTE Beregszászi Osztályának alakuló közgyűlésén, június 12-én tiszteletbeli elnököknek Farkasházy Zoltánt és Benda Kálmánt választották meg (Peitler, 1939b).

Az anyaországi és az új kárpátaljai osztályok turistái a következő négy fő területen kezdhették meg a közös alkotómunkát:

- Biztosítaniuk kellett a turisták számára az egyszerű, de egészséges ellátás és szállás lehetőségét.
- Biztosítaniuk kellett az államkincstárnál, mint a legnagyobb erdőbirtokosnál azt – és ez egyáltalán nem volt könnyű –, hogy a kincstári erdőkben korlátozások nélkül szabadon mozoghassanak a turisták.
- Fel kellett újítaniuk és ki kellett bővíteniük a hegyvidékek útjelzéseit.
- Dolgozniuk kellett azon, hogy az ország távolabbi részeiről érkező turisták is könnyen eljuthassanak Kárpátaljára.

A négy közül a legtöbb erőforrást igénylő feladat az elsőnek, azaz a menedékházak ügyének megoldása volt.

6.1 A menedékházak ügye

Kárpátalján az új osztályok munkaterületével együtt 17 menedékház is az MTE birtokába került. A nagyrészt megrongált és kifosztott menedékházakat első körben a katonai közigazgatás juttatta az egyesület kezelésébe, majd pedig br. Perényi Zsigmond kárpátaljai kormányzó bíztos 1939. július 22-én a menedékházakat tulajdonjogilag is az MTE birtokába utalta. Valójában ezt követően indulhatott meg az a nagyarányú építő turistatevékenység, melyet a visszatért terület a szervezett turistáktól megkívánt.

6. kép: A Javornik menedékház



Forrás: Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum

A Magyar Turista Egyesület e megbízások alapján nyomban hozzá is látott a kárpátaljai munkaterület gondozásához, tagjainak terepen végzett munkái alapján katasztert készített a menedékházak jogi viszonyairól, s a félbemaradt építkezéseket befejezte, a rongálásokat helyreállította, a berendezéseket kiegészítette, útjelzéseket helyezett ki. Hogy a turista forgalom újból megindulhasson, értékes adatokat szolgáltatott a m. kir. Honvéd Térképészeti Intézetnek Kárpátalja I. sőt már a II. kiadású térképéhez is (Vörös, 1943a).

1. táblázat: A Magyar Turista Egyesület által birtokba vett kárpátaljai menedékházak és állapotuk 1939 júliusában

A menedékház neve	Befogadó képesség	Állapot	Gondozója
Pliska menedékház	18 fő	Elhanyagolt állapotban	Állandó őrző nincs, gondozója az Ungvári Osztály
Javornik menedékház	14 fő	Hiányos felszerelés	Állandó őrző nincs, gondozója a Nagybereznai Osztály
Rónahavasi menedékház	20 + 20 fő	Használható	Gondozója az Ungvári Osztály
Pláji menedékház	30 fő	Használható	Őrzött, gondozója a Volóci Osztály
Kisszolyvai Beszkid menedékház	12 + 36 fő	Megrongálódott, használatatlan	Gondozója a Munkácsi Osztály
Szinevéri tengerszem menedékház	15 fő	Hiányos felszerelés	Állandó őrzője nincs, gondozója a központ

Kövesligeti Mencsul menedékház	40 fő	Hiányos felszerelés, tatarozása folyamatban	Állandó őrzője nincs, gondozója a központ
Sztenyák menedékház	20 fő	Egyszerű, hiányos berendezés, tatarozása folyamatban	Állandó őrzője nincs, gondozója a központ
Turbacil menedékház	12 + 12 fő	Hiányos felszerelés, tatarozása folyamatban	Állandó őrzője nincs, gondozója a központ
Dumen havasi menedékház	36 fő	Felszerelése nincs, tatarozása hamarosan	Gondozója a Rahói Osztály
Drahobrát menedékház	15 fő	Jó állapotban	Gondozója a Rahói Osztály
Hoverla menedékház	22 fő	Használható	Gondozója a Rahói Osztály
Balzatul vízfogógáti menedékház	24 fő	Jó állapotban	Gondozója a Rahói Osztály
Vertopa havasi menedékház	30 fő	Jó állapotban, de zárva	Gondozója a Rahói Osztály
Mezipotoki menedékház	12 fő	Jó állapotban	Gondozója a Rahói Osztály
Kvasny vízfogógáti menedékház	48 fő	Jó állapotban	Gondozója a Rahói Osztály
Pop Iván menedékház	50 fő	Hiányos felszerelés	Állandó őrzője nincs, gondozója a Rahói Osztály

Forrás: saját szerkesztés

A visszakapott menedékházakat összesítő táblázatunkból is kiderül, hogy az 1939-es átvétel idején a 17 menedékházból 9 – részben az épület állaga, részben a berendezés, a felszerelés hiányosságai miatt – nem volt használható állapotban. A nyolc, turistákat fogadni képes menedékházból további egy (a Vertopa menedékház) zárva tartott. A 9 használhatatlan szálláshelyből 4-ben (Mencsul, Sztenyák, Turbacil, Dumen) elkezdődtek 1939 nyarán a felújítások, s tervbe vették a Pop Iván menedékház teljes rendbehozatalát is az év végéig. A 17 menedékház – mindannyi működése esetében – együttesen kb. 480 fő elszállásolására lett volna képes, az átvétel idején azonban ennek csupán egynegyedét tudták a működő menedékházak fogadni. Különösen nagy terhet vállalt magára az MTE Rahói Osztálya, mely 8 menedékházat gondozott. Két házat vitt az Ungvári Osztály, egyet-egyet a nagybereznai, a volóci és a munkácsi, négy háznak pedig egyelőre nem volt helyi gondozója, ezért ezeket az MTE-központ kezelésébe utalták.

Az egyesület kezelésében álló menedékházak nagy részét sikerült a nyári és az őszi hónapok folyamán annyira rendbehozni, hogy azok a természetjárók részére használhatóvá váltak. Az Ungvár feletti Pliska menedékházat 1200 pengő költséggel tataroztatták, kijavították a Nagyberezna feletti Javornik menedékházat, s a turisták rendelkezésére állt már a Rónahavasi menedékház is. Különösen fontos volt a Volóc feletti Pláji menedékház rendbetétele, mivel a közismerten jó sítérek közelében álló ház a téli időszakban óriási forgalmat bonyolított le. Komoly anyagi áldozattal alakították újjá a

kisszolyvai Árpád vezér menedékházat 19.000 pengő költséggel, ám kiderült, hiába, mivel a házat – amely közvetlenül a határ mellett állt – a katonai rendelkezések miatt meg sem lehetett közelíteni.⁶ A Szinevéri-tengerszem partján álló menedékházat, valamint a Csorna havas oldalában álló Turbacil menedékházat is rendbehozták az ősz folyamán, de egyelőre ezeket sem tudták a turisták számára elérhetővé tenni. Az 1940-es évre maradt a Rahó környéki menedékházak közül a Dumen menedékház átalakítása, valamint a Hoverla menedékház kibővítési munkálatainak befejezése. A Dragobrát, a Balzaíul, a Vertopa, a Mezipotoki, a Kvaszny menedékházak megnyitása ugyancsak az 1940-es évre volt várható (Turisták Lapja, 1940).

A meglévők mellé újabb menedékházzal is gyarapodott az MTE. Sumor Mihály fatelepi ügyvezető többszobás házát hazafias szeretettel ajánlotta fel az MTE Borzsavai Osztálya részére. Egy nagyobb termet menedékházának engedett át s szobáit is átrendezte vendégek fogadására. Így „született meg” a Gyilaljai menedékház (Lőke, 1939).

A kárpátaljai turistamunka egyik nagy sikere volt, hogy bő egy évvel a visszatérés után a honvédség közreműködésével újjáépült a Szics-gárdisták által tönkretett menedékház a Dumenen. A Rahó közelében 1300 méter magasan álló símenedékház, mely Kárpátalja egyik legfontosabb téli szálláshelye volt, gyönyörű kilátással bírt a Pietrosz–Hoverla-csoport és a Pop Iván-csoport felé is. A menedékházban 38 hálóhelyet és tágas ebédlőt alakítottak ki. Ezek – a honvédséggel való megállapodás értelmében – innentől fogva a nyár eleji lögyakorlatok idején a katonaságnak, az év háromnegyed részében pedig, így tehát télen is a turista- és síközönségnek álltak a rendelkezésére (Uj Magyarország, 1940d).

A kárpátaljai menedékházak ügye ennek a néhány háznak a megújításával azonban korántsem oldódott meg. Ha az itteni helyzetet az egyébként ugyancsak nem problémamentes magyarországi menedékházügy egészében akarjuk elhelyezni, láthatjuk, hogy ténylegesen mekkora volt a lemaradás. Az MTSZ 1940 márciusában tartott vitaestjén Blasovszky Miklós, a szövetség sajtó- és propagandabizottságának elnöke hívta fel a figyelmet arra, hogy míg a Dunántúlon minden 16.000 hold hegyvidéki területre esik egy menedékház, a csonka-magyarországi felvidéki területen már csak 32.000 holdanként, Kárpátalján pedig 63.000 holdanként egy. Országosan tehát mintegy 68 új ház építése lett volna még szükséges ahhoz, hogy a turistamenedékházak betölthessék a magyar hegyvidékek feltárása terén rájuk váró feladatot, és hogy háztól-házig ne legyen nagyobb a távolság egy napi járóföldnél. (Így még mindig 20.800 hold erdőterületre esett volna egy-egy menedékház). Blasovszky szerint a legsürgősebb teendő a menedékházi szükségletek kataszterének megállapítása, azután pedig a tőkemozgósítás volt. Erre az előadó úgynevezett házrészjegyek kibocsátását ajánlotta, amelyek tulajdonosai meghatározott országrészen egy évig tagsági jogokat élveznének. Elképzelése szerint a másik bevételi forrás az lett volna, hogy a szórakoztató turistaösszejövetelek résztvevői, menedékházi nyaralók stb. váltsanak napi 10–20 filléres téglajegyvet a menedékházalap javára (Uj

⁶ Mihelyt a munka befejeződött, a Szovjetunió elleni háború megindulása miatt nemcsak ez, hanem további 6-8 menedékház tilos zónába került, s így ezeket újból a katonaság szállta meg.

Magyarság, 1940b). A menedékházprogramot egy 10 éves ciklusban javasolta Blasovszky végigvinni.⁷

Az MTE kárpátaljai osztályai a Szovjetunió ellen megindított háborút követően nehéz helyzetbe kerültek. A katonai okokból elrendelt útelzárások, a tilos területek, a gyülekezési tilalom és a vasúti korlátozások egyaránt bénították működésüket. A Borsavai Osztály a fenti okok miatt beszüntette tevékenységét, a Nagybereznai és a Szolyvai Osztály pedig kemény harcot folytatott fennmaradásáért (Turisták Lapja, 1941a). Értelemszerűen mindez a menedékházak ügyét is súlyosan érintette.

A kárpátaljai menedékházak közül 1941-ben könnyen elérhető volt még – és a menedékházőr is rendelkezésre állt a téli idényben – a Javornik menedékház, a Pláj havasi menedékház, a Rónahavasi menedékház, a Dragobráti menedékház és a Rahó melletti Dumen menedékház. Ugyanakkor több menedékház ismét hasznavehetetlenné vált. A Pliska menedékházat több ízben kirabolták.⁸ A kisszolyvai Árpád vezér házat a szovjetek elleni harcok során ismételten gránátlövés érte. A Hoverla házat a honvédség rendelkezésére kellett bocsátani, a Turbacil házat, valamint a Szinevéri-tengerszem partján álló házat szintén (Turisták Lapja, 1941b). Jó hír volt viszont a turistáknak, hogy az 1941-es év végére a Magyar Turista Egyesület rahói osztályának köszönhetően a Dumenen kívül a Sztiken (Bliznica-csoport), a Hoverlán, a Vaszkulon, a Mezipotoki-hegyen és a Pop Iván alatt levő turista menedékházak is ismét látogathatóvá váltak (Uj Magyarság, 1941).

1942-ben viszont tovább romlott a helyzet, s egyre több turista menedékház üzemeltetését szüneteltetni kellett. Az ungi hegyekben a Javornik menedékház Nagyberezna fölött ugyan még nyitva volt, éppúgy, mint a Pliska ház, de már a Rónahavason lévő házat tüzelőhiány miatt télre be kellett zárni. Kárpátalja máramarosi részén még nagyobbak voltak a nehézségek, főképpen a bérleti szerződések megújítása miatt. A Dumenen ugyan lehetett szállást kapni, ám ellátásra már nem számíthattak a turisták. A Bliznicétől nem messze álló Dragobráti menedékház teljesen bezárt, az állandó őr nélküli menedékházak közül pedig többet kifosztottak. 1942 őszére tehát a turistaság Kárpátalján komoly veszteségeket szenvedett, s csupán egy-két ház működött, köztük a Mencsulon a cserkészszövetség menedékháza (Uj Magyarság, 1942b).

⁷ Blasovszky arra alapozta mindezt, hogy mivel az ezt megelőző 17 évben évente átlag 3 menedékház létesült, a szélesebb anyagi fedezet biztosításával ezt az ütemet kétszeresére lehetne fokozni, s így tíz év alatt teljes lehetne a magyar menedékházak hálózata.

⁸ Sajnos, az állandó őrral el nem látott menedékházak gyakran fosztogatás áldozataivá váltak. 1940-ben kifosztották az MTE Rónahavason álló jól felszerelt menedékházát, a Pliska havason lévő menedékházba pedig a jelentések szerint állandóan betörték. A vandálok nem kímélték az emlékhelyeket sem: megrongálták a Nevickei várromon az MTE által elhelyezett történelmi emléktáblát is (Turisták Lapja, 1941: 6).

7. kép: A Dragobrát menedékház



Forrás: Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum

A kárpátaljai menedékházak fejlesztésének ügye 1942-ben látványosan elakadt, új beruházások egyáltalán nem történtek. Ez azzal a vitával is összefüggésbe volt hozható, amely az MTE és az Erdőkincstár között alakult ki. Az egész ott kezdődött, hogy a menedékházakon elvégzett áldozatos munkák után a Magyar Turista Egyesület rendezni kívánta az ingatlanok tulajdonjogát. Itt érte a nem várt meglepetés az Egyesületet, amikor a legtöbb menedékház építési területének tulajdonosa a m. kir. Földművelésügyi Minisztérium egy olyan szerződéstervezetet kívánt velük aláíratni, amely figyelmen kívül hagyta mind az MTE nemzeti, nemzetgazdasági törekvéseit, mind pedig a menedékházak terén végzett eddigi munkáját. Többek között két – ugyan a megszállás ideje alatt, de turistapénzen épített és berendezett – menedékházat (éppen a legszebb turistaterületen lévőket!) vadászati célra kívánt elvenni a turistáktól. Nemcsak a tulajdonában levő, a csehszlovák erdőkincstártól megörökölt alapterületet, de a felépítményeket és berendezési tárgyakat is a magáénak tulajdonítván, ezeket is a bérlemény tárgyává tette negyedéves felmondás kikötésével. Emellett az évenként legfeljebb négy hónapos turistaidőből augusztusra és szeptemberre, tehát a legszebb két hónapra el akarta zárni a menedékházakat a turistaforgalomtól.

Miután az év tavaszán az MTE tudomására jutott a fent említett, a magyar turistaságra nézve sérelmes szerződéstervezet, a menedékházakon végzendő munkálatokat az egyesület felfüggesztette. Ezután terjedelmes emlékiratban tárták fel a sérelmeket, majd ezt eljuttatták báró Bánffy Dániel m.kir. földművelésügyi miniszterhez. Az emlékirat alapján az Országos Sport Központ 1943. február 19-én a kárpátaljai menedékházak ügyének jogi rendezése tárgyában ankétot hívott egybe, amelyen vitéz Bély Alajos altábornagy, az Ifjúság Országos Vezetőjének elnöke alatt megjelent a VKM képviseletében vitéz dr. Tárczay-Felicides Román miniszteri osztályfőnök, továbbá a Belügy-, az Igazságügyi, a Kereskedelemügyi, a Földművelésügyi Minisztérium, a m. kir. Jogügyi Igazgatóság, a

Kárpátaljai Kormányzói Biztosság, az Országos Levente Parancsnokság és a Magyar Turisták Országos Szövetsége képviselője, valamint a két érdekelt egyesület: az MKE és az MTE küldöttsége dr. Karafiáth Jenő m. kir. titkos tanácsos és dr. Cholnoky Jenő egyetemi tanár elnökök vezetésével (Vörös, 1943a).

Az 1943 februárjában ez ügyben megtartott találkozón nem sikerült egyezsége jutni, így csupán abban tudtak megállapodni, hogy egy a Földművelésügyi Minisztériumba összehívandó újabb értekezleten folytatják a tárgyalásokat (Uj Magyarország, 1943a). Ez utóbbi értekezlet végül hosszas eszmecsere és jogi vita után a következő határozatokat hozta:

- A kisszolyvai Árpád vezér menedékházat, mely a belügyminiszteri rendelettel időközben felosztatott Munkácsi Turista Osztály, mint önálló jogi személy tulajdona volt, a Belügyminiszter a Magyar Turista Egyesület tulajdonába utalta.⁹

- A rahói turistaház tulajdonjogához elismerték az MTE elsőbbségét, azzal a kitételrel, hogy mivel hivatalosan a tulajdonos egy külföldi egyesület (a prágai Csehszlovák Turista Klub), itt külön eljárás megindítása szükséges.

- A Kárpátalján lévő többi turista menedékház felépítményét és berendezését a Belügyminisztérium – mint a felosztatott turista osztályok volt tulajdonát – a magyar állam tulajdonába veszi, és egyúttal átadja a Magyar Turista Egyesület, illetve az MTE és MKE időközben történt megegyezése alapján a Magyarországi Kárpát Egyesületnek átengedett három házat az utóbbi egyesület tulajdonába.

- Az Országos Sport Központ megkeresi a m.kir. Földművelésügyi Minisztériumot, hogy a turista pénzen és turista célokra épült Dragobrád és Vertopa menedékházakat továbbra is turista célokra bocsássa, illetve az évenkénti közlekedési tilalmi időt mellőzze, vagy legfeljebb egy hónapra mérsékelje azt (Vörös, 1943a; Kárpáti Híradó, 1943).

A februári ankétot követően lényegesen derűlátóbban foghattak hozzá az egyesületek a kárpátaljai turistamunka folytatásához.

Az 1943-as év tárgyalásainak eredményeként tehát jogilag rendeződött a kárpátaljai menedékházak régóta húzóódó ügye. Ugyanakkor – a háborús viszonyok eredményeként is – nem igazán tudták használatba venni, sőt, olykor felkeresni sem a turisták ezeket a házakat. Az MTE számára kezelésük egyre több nehézséget jelentett. A Piliskai menedékházat 1943-ban már negyedszer rabolták ki ismeretlen tettesek, a kisszolyvai Árpád vezér menedékházat pedig hiába kapta meg az egyesület (egyébként hasznavehetetlen állapotban), az erről szóló döntés kézhezvétele óta még felkeresni sem tudták, hogy a rongálások mértékét megállapítsák.

A menedékházak kezelésének egységesítését szolgálta, hogy az MTE és a Magyarországi Kárpát Egyesület által kidolgozott egységes menedékházi rendet a Szövetség is magáévá tette, és a többi menedékházkezelő egyesületnek is figyelmébe ajánlotta. A menedékházak kezelésének nem túl hálás munkáját Kollár Károly MTE-alelnök vállalta magára. Elvi kérdés volt e téren, hogy továbbra is fenn kell tartani azokat a

⁹ Munkácson a régi tagok bevonásával új osztályt alakítottak.

menedékházakat, amelyeket csak ráfizetéssel tudnak működtetni, mivel éppen a ritkán látogatott, más lakóhelyektől távoleső vidékeken kell leginkább megfelelő turistaotthonokról gondoskodniuk. Mindazonáltal tisztában voltak azzal is, hogy ahhoz, hogy sok ráfizetéses menedékházat tartsanak fenn, szükségük van egy-két olyan házra is, melyekből jövedelmet húzhatnak. Csupán a tagdíjakból ugyanis már nem voltak fedezhetőek a kiadások (Dékány, 1944).

6.2 Egyéb fontos turistaügyek Kárpátalján

Kárpátalján évtizedek óta nem volt turisták elől elzárt, úgynevezett tilos terület. Ez azt jelentette, hogy törvénytisztelő ember szabadon mozoghatott a közel egymillió kat. holdnyi területű, erdővel borított hegységekben. A visszatérés után joggal merülhetett fel a kérdés a turistákban: vajon megmarad-e ez a paradicsomi állapot? Mindez – részben – a magyar állami erdőkincstár hozzáállásán múlt. A terület nagysága bőven lehetővé tette, hogy a vadászok és a turisták elférjenek rajta egymás mellett, hisz a turisták többnyire a nyíltabb terepeket, a gerincvonulatokat és a járható völgyeket járták, míg a vadászok a vadat inkább a sűrű erdőben keresték fel. Noha a szigorú erdőtörvények Kárpátalján is tiltották az erdei gyümölcs, gomba, gyógynövények szedését, sőt a gallyak gyűjtése is büntetéssel járt, ez inkább a helyi lakosságot sújtotta, semmint a szervezett túrázókat. A területen élőknek nem lehetett az erdőben, a hegyek vagy a dombok oldalán legeltetni az állataikat, de a turisták többnyire szabadon közlekedhettek (Szölösi, 2020).

Tilos területek azonban a honvédség Kárpátaljára történt bevonulását követően mégis csak lettek, mégpedig a határzónában. A Honvéd Vezérkar Főnökének a „*Síelés korlátozása a határmentén és Kárpátalján*” c. rendelete¹⁰ az egyes katonai támpontok körül a turisták és síelők számára honvédelmi szempontból felállítandó tilos területek kijelölését saját hatáskörben jelölte meg. A rendelet értelmében a turisták és síelők az országhatárt csupán 5 km távolságig közelíthették meg. Az országhatár és e távolság közötti öv tilos övnek számított. Kárpátalja többi területe azonban a sportolók számára továbbra is szabadon felkereshető volt. Ugyanakkor felhívták a turisták és a síelők figyelmét arra, hogy saját érdekükben igazolásra alkalmas arcképes igazolvánnyal minden esetben legyenek ellátva. A térkép nélkül túrázók a legközelebbi menedékházban, katonai, vagy csendőrpáncsnokságon érdeklődhettek a szabad és tilos területek felől (Vezetők Lapja, 1940; Peitler, 1940b).

Sajnos, a határmenti 5 km széles tilos övezet miatt módosítani kellett több korábban elkészült kirándulási tervet is. Az újonnan megjelent térképek már pontosan jelölték a Honvéd Vezérkar által meghatározott tiltott zóna határait. A román határ felé tilos zóna

¹⁰ A Honvéd Vezérkar Főnöke 27.841/el. 2. Vkf. II.1939. számú rendelete szerint „az 1:200.000-es térképen az országhatár és az alábbi vonal közötti terület: Huszttól kezdve Trebusa-Fejérpatakig a Tisza a tilos öv határa. Továbbá az Ohlán 1577 m (Bogdántól 10 km-re DK-re), Mencsil 1589 m, Pietrosz 2020 m, Körösmező keleti széle, Apsineci klauzura, Berliaska 1560 m, Latundur 1447 m, Welika 1484 m, Douha 1723 m, Peredna 1547 m, Dolina 1534 m, Felsőszinevér északi széle, Toronya, Tarujfalu, Alsóhidegpatak, Kisszolyva, Felsőverecke déli szélei, Alsóverecke északi széle, Ostrahora 1408 m, Havasköz keleti, Círókaófalva keleti, Takcsány nyugati, Tibaváralja nyugati és Karcsava nyugati szélei.”

lett többek között a Pop Iván, a Mezipotoki és Sztoch hegycsoportja, az orosz határ felé pedig a Hoverla és a Csorna-Hora gerincútja. A Tatár-, Vereckei- és Uzsoki-hágók megközelítése sem volt innentől kezdve lehetséges a turisták számára. A gyakrabban járt terepek közül viszont a Dumen, Szvidovec, Bliznica, Pietrosz, Mencsul, Borzsa-havas, Szitoj, Pláj, Rónahavas vagy a Javornik felkeresése továbbra is teljesen szabad volt (Kozma, 1940). A határ menti tiltott zónák terén némi javulást Észak-Erdély 1940-es visszatérése jelentett. Mivel megszűnt itt a magyar–román határ, az eddig tilos területek (az Olántól nyugatra a Mezipotoki, Pop Iván, Serban vonalán) ismét szabadon járhatóvá váltak.

További – inkább csak elvi, mint gyakorlati – javulást várhattak a turisták a tiltott területek terén 1943 október 26-tól kezdve. Ekkor a miniszterelnök rendeletileg intézkedett a tilos területek és tilos övezetek kijelölésének módjáról. Ez a rendelet többek között előírta, hogy *„a tilos övezeti szakasz kijelölésénél figyelemmel kell lenni arra, hogy gyógyfürdő, gyógyhely és üdülőkörnyék közvetlen környékével együtt, valamint a természetélvezet (természetjárás, turistaság) és testedzés (sporttevékenység) szempontjából jelentős terület a tilos övezeti szakaszba, ne essék bele”* (Honvédségi Közlöny, 1943). A tilos övezeti szakaszokat a belügyminiszter a honvédelmi miniszterrel egyetértve jelölte ki. A tilos szakaszok látogatásához továbbra is külön engedély volt szükséges.

A tilos területekkel szorosan összefüggött a turistautak jelzésének kérdése. Kárpátalján az útjelzések terén a csehszlovák időkben tervszerű és igen jelentős munkát végeztek az 1939-et megelőző két évtizedben. A jelzeshálózat a visszatéréskor még nem volt befejezett, rengeteg olyan hely volt, amelynek turisták általi feltárása nem történt meg. Még a jelzett útvonalakon is előfordult, hogy nem létezett állandóan kitaposott út, egyes szakaszokon árkon, bokron, bozóton kellett átkelni. A Cseh Turista Klubnak köszönhetően – 1888-ban történt alapításának 40. évfordulója alkalmából – egy jubileumi út készült el vörös színnel jelezve, amely Ungvártól az Antalóci-Polyánán, Turjaremetén, a Polonina Rúnán, Felsővereckén, a Borsavai-Poloninán, Ökörmezőn, Német- és Oroszmokrán, Bruszturán, a Turbat-völgyön át a Fekete-Tisza völgyébe, onnan Körösmezőre, egészen a Pop Ivánig vezetett. Ezen az országos jelzésen kívül a főútvonalakat – úgy, mint Csonka-Magyarországon – általában kék színnel, a helyi jelentőségűeket sárga és zöld színnel, szükség esetén pirossal jelezték. A Magyar Turista Szövetség útjelző bizottságának ezért első feladata az útjelzésekkel kapcsolatban az volt, hogy az egyes helyi osztályok néhol ötletszerű jelzésszíneit egységes elgondolás szerint alakítsa át.

A visszatért Kárpátaljára érkező túrázók sok helyen szomorúan tapasztalták meg azt, hogy a turistatérképeken feltüntetett jelzések valójában egyáltalán nincsenek meg. Így például teljesen hiányzott a Körösmezőről Havasalján át a Tatár-hágóra vezető zöld jelzés, vagy a Szvidovec-hegység főgerincétől, a Bliznica csúcsa felől a Fekete-Tisza völgyébe, Fűrészvölgyig vezető sárga jelzés. Hiányos volt a Körösmezőről a Bliznicára vezető zöld jelzés is, mely éppen a legkritikusabb pontján, a Dragobráti havasi legelő telepénél szakadt meg, s nem folytatódott semerre (Esti Kurír, 1940b). A rendet és rendszert követelő turistáknak maguknak kellett kezelniük ezt a problémahalmazt. Az útjelzések munkáját a

Magyar Turista Egyesület újonnan alakult kárpátaljai szervezetei vállalták. Az új útjelzések felfestése terén rendkívül aktívak voltak a kárpátaljai turisták. Csak a Magyar Turista Egyesület Szolvyai Osztálya egymagában 103 km hosszban készített új útjelzéseket és 105 km meglévő útjelzést újított fel az 1940-es évben (Uj Magyarország, 1940c).

Az MTSZ számára fontos feladatként fogalmazódott meg, hogy Kárpátalja turistaútvonalait egységes rendszerbe foglalják, s ennek részeként az 1938-ban Kőszegtől Sátoraljaújhelyig végigjárt országos kék turistaútvonalat folytatólagosan Kárpátalján is végigvezessék. Ezt a Szinnai-kőtől kiindulva a Róna-havason, a Borsai-havasokon, a Kraszna-csoporton, a Szvidovecen és Rahón át a Pop Iván havasáig képzelték el. A mintegy 300 kilométer hosszúra tervezett útvonalból 80 kilométernyi már korábban is kék színnel volt jelezve, 160 kilométeren más színű jelzések átfestésével, 60 kilométeren pedig eddig jelzetlen utakon kívánták vezetni az új országos kék utat (Uj Magyarország, 1942a). Ugyancsak az egységesítés jegyében kívánták folytatni Kárpátalján a korábban az Eperjes–Tokaji hegységben létesült Rákóczi-utat. A tervezett útvonal az Ungvár–Nevicke–Makovica–Munkács–Dolha–Huszt–Viski-kő vonalon ment volna kb. 170 kilométeren, ebbe beillesztve a már készen álló piros jelzést több – együttevve 55 kilométernyi – szakaszon. További 65 kilométeren más színű jelzések átfestésével, 50 kilométeren pedig eddig még jelzetlen útvonalak felfestésével készült volna el a piros jelzésű Rákóczi-út. A további tervek szerint ezt a jelzést vezethette tovább Husztról a Tiszán át immáron a Magyarországi Kárpát Egyesület, a többi szakaszon pedig az MTE (Uj Magyarország, 1942a).

Sajnos, több turistaútvonalat utolért Kárpátalján is a tilos területek átka. Az ezeken való közlekedést többnyire vadvédelmi és erdőgazdasági okokra hivatkozva a m. kir. Erdőigazgatóság tiltotta meg. Rahó környékén így lett 1941-ben tiltott útvonal a Gyertyánligetről kiinduló kék jelzésű út, a Fekete-Tisza völgyéből Bliznica felé haladó sárga jelzésű út, vagy a Szvidovec-völgyi fűrésztelepről kiinduló, a Bliznica csúcsáig vivő sárga jelzésű út (Pesti Ujság, 1941).

Mivel a régi útjelzések jó része beleesett a katonai határsávba, a turistaszövetség kénytelen volt új útvonalat kijelölni az országos kék útvonal számára is. Ennek jegyében a Fekete-Tisza forrásvidékén és a Hoverla-csoportban 1942 nyarán nagyobb változtatásokat kellett elvégezni az útjelzeshálózaton. A rahói állami erdőigazgatóság jóváhagyásával a MTE útjelző bizottságának aktivistái festették fel az új útjelzéseket. Az országos kék jelzés útvonala ezt követően a Szvidovec-csoport Trojászka néven ismert 1707 méteres csúcsától indult megváltozott nyomvonalon a Dragobrátné menedékházig, onnan a régi zöld jelzést festették át kék színre, amely a Bukovinka oldalában haladt Körösmező vasútállomásához (Uj Magyarország, 1942b).

A turistaútvonalak jelzésének ügyéhez mérten elenyésző jelentőségű volt, mégis szimbolikus erővel bírt (bírható volt!) a turistaegyesületek egyik klasszikus munkájának, a forrásbefoglalásoknak szervezett módon való megvalósítása. Az OMIH vezetőjének, Hallóssy Istvánnak volt felvetése még 1939-ben a „Horthy-források” létesítésének gondolata. Hallóssy a visszatért Felvidéken és Kárpátalján a nagyszerű forrásvizeket, különösen a kiváló ásványvizeket a Magyar Turista Egyesület közreműködésével ízléses és

korszerű foglalkozással tervezte ellátni. A terv megvalósulása esetén a Felvidéken és Ruszinföldön 30-40 ilyen művészi foglalkozás, egészséges vízi forrás hirdette volna a visszatérés örömteljes évét, az országgyarapító kormányzó tiszteletét, a hazaszeretet és természetszeretet között fennálló kapcsolatot. Talán nem is az anyagiak hiányán múlt, hogy ez a szép terv nem valósult meg, (hiszen egy-egy forrásfoglalkozás átlagosan csupán 80-100 pengőbe került volna), sokkal inkább azon, hogy ezernyi más gondolat és ötlet kiszorította ezt a kezdeményezést a legsürgősebb tennivalók sorából (Zobori, 1940).

A turista szervezeteknek újfajta feladatokkal is szembesülniük kellett Kárpátalján. A csonka-magyarországi turistaviszonyokhoz képest újdonságnak számított, hogy Kárpátalja magashegyeinek bejárása hivatásos turistavezetők meglétét igényli. A Magas-Tátrában ez a kérdés még a magyar időkben szabályozva volt, a vezetők félhivatalos ellenőrzés alatt álltak mind szakmai, mind díjszabási szempontból. Csonka-Magyarországon azonban – az alpesi országokkal szemben, ahol a vezető hegymászó alakulatok gondoskodtak a hivatásos vezetők szakszerű kiképzéséről, levezérgáztatásáról és ellenőrzéséről – a legutóbbi időkig csupán amatőr vezető testület volt, így hivatásos hegyivezetők sem léteztek. Kárpátalja visszatérése után mindössze három helybeli „őslakos” volt, aki hivatásos turistavezetőnek jelentkezett. Náluk a terep megbízható ismerete mellett fontos szempont volt, hogy beszélték a magyar nyelvet. Ezek a túravezetők 3,5–5 pengő közötti napi díj mellett álltak a turisták rendelkezésére, vállalkoztak a túratervek elkészítésére, helyi és nyelvismeretükkel fogva gondoskodtak szállásról, s ha kellett, vitték a turista hátizsákját is. A gondot az jelentette a Szövetség számára, hogy ezeknek a személyeknek nem adhatták ki a csonka-magyarországi amatőr túravezetői jelvényt, részben azért, mert az elméleti vizsgát nem tudták letenni, részben pedig azért, mert nem voltak tekinthetők amatőröknek. Mivel az amatőr vezetők a csonka országban turistarendészeti feladatot is elláttak, amennyiben ezt Kárpátalján is rendszeresíteni akarták, az erre vonatkozó megfelelő képzésről is gondoskodni kellett (Új Magyarország, 1939c).

Hasonlóan fontos – és a téli sídényekre való tekintettel sürgős megoldásra váró – feladat volt a hegyi mentésügy megszervezése. A nagy távolságra lévő, kétezer méter feletti havasok egészen más feladatokat róttak a mentésre, mint a Csonka-Magyarország területén lévő középhegységek. Kárpátalján, ahol a menedékházak és a lakott, orvossal bíró települések távol esnek egymástól, nagyobb felkészültségre, a mentés terén működőknek pedig magasabb szakképzettségre volt szükségük. A mintát a Magyarországi Kárpát Egyesület korábban a Tátrában megszervezett mentésügye adhatta. Ezt alapul véve kezdhették el megszervezni a Kárpátaljával kibővült Magyarországon is a munkaterületeknek megfelelő mentési körzeteket. Ezekben a helyi turistaosztályokon és hivatásos vezetőkön, valamint a községi orvosokon kívül a postahivataloknak lehetett kiemelt szerepe, mivel ezek biztosították a megbízható telefonösszeköttetést. A vármegyei mentők, a Magyar Vöröskereszt, a helyi csendőrség, a katonai és polgári hatóságok támogatásának megszerzése ugyancsak elengedhetetlen volt. Meg kellett oldani továbbá a menedékházak mentőfelszereléssel való ellátását is. Ami a turisták személyes biztosítását illeti, a Szövetség tagjai – amennyiben igazolványukhoz a szövetségi

bélyeget kiváltották – biztosítva voltak a mentés és szállítás költségeire nézve 200 pengő erejéig. Ezt a biztosítást a turistamentés intézményes megszervezésébe igyekeztek bekapcsolni. A turistaszövetség szakbizottságának javaslata emellett egy külön országos turista-mentőalap létesítését is tervbe vette (Uj Magyarország, 1940a). Ezt az alapot már minden magyar turista egy pengős hozzájárulásával meg lehetett volna teremteni. A mentőszemélyzet különleges hegyi oktatása, a mentéssel kapcsolatos vetítettkép-sorozat és keskenyfilm készítése, oktatófüzet kiadása stb. ugyancsak kizárólag a turistatársadalom által összeadott pénzekből volt megvalósítható (Magyar Turista Élet, 1939b).

6.3 Szervezeti kérdések

1943 tavaszán megalakult az MTE keretében a Kárpátaljai Bizottság, mely aktuálisan a kárpátaljai turistamunkáknak a helyszínen való megvizsgálását és néhány nyitott kérdés megvitatását tűzte ki legfőbb céljául. Kárpátalja felkeresését és az illetékesekkel való eszmecserét az a tény tette részükről időszerűvé, hogy a kárpátaljai menedékházak birtokviszonyának rendezése érdekében 1943 február 17-én tartott budapesti ankét elvi jelentőségű határozatainak végrehajtása lassacskán befejezés előtt állt, s időközben a kassai Árpád vezér menedékház is már a Magyar Turista Egyesület tulajdonába került. Így kívánatos volt, hogy az eltelt négy év tapasztalatait megtárgyalják. Az MTE Kárpátaljai Bizottsága ezért 1943 augusztus 8-án ankétot hívott egybe, ezúttal Ungvárra (Vörös, 1943b).

1943 nyarára tehát időszerűvé vált a kárpátaljai turistakérdések újbóli megvitatása egy olyan fórumon, amelyen részt vesznek nemcsak a turistaság képviselői, hanem az idegenforgalom meghatározó szereplői is. A Magyar Turista Egyesület augusztus 8-án Ungváron megtartott kárpátaljai turistaankétjának legfontosabb eredménye az volt, hogy Sáthy Istvánnak, az OMIH kárpátaljai megbízottjának előterjesztése nyomán elfogadták a turistaszervezet átalakítására tett javaslatot. Eszerint a visszacsatolás után szervezett sok kis helyi osztály helyébe négy nagy MTE-osztály lépett: az ungi Ungvár, a beregi Munkács, a nyugat-máramarosi Huszt és a felső-tiszai Rahó székhellyel. Az elnöki tiszteket a polgármesterek, illetőleg Rahón Demjanovics Péter kanonok, felsőházi tag vállalták. A többi kisebb turistagócpontra helyi csoportokat vagy ügyvezetősegeket létesítettek. Az egyes osztályok munkaterületeinek elhatárolásában maguk az érdekelt osztályok állapodtak meg (Uj Magyarország, 1943b). (Az átszervezést követően hamar megmutatkozott a döntés helyessége: míg korábban a kis létszámú osztályok működése legtöbbször névleges volt, s a rájuk hárult feladatokkal nem tudtak megbirkózni, most határozottan megnövekedett az osztályok munkakedve is).

Különösen figyelemre méltó volt a Huszt központú, nyugat-máramarosi MTE-osztály aktivitása az újjászervezés után. A husztiak új turistautak kijelölését, menedékház építését és a huszti Rákóczi Múzeum felállítását tűzték ki legfontosabb célként. Az 1943-as évben elvégzett szervezőmunka eredményeként pedig az év végén már 552 tagjuk volt, amivel a legnagyobb létszámú vidéki osztállyá léptek elő. (440 rendes, 87 családi és 25 ifjúsági tagjuk volt). A nagyobb községekben is megszervezték csoportjaikat, a bustyaházi például 75

tagot számlált. Súlyt helyeztek arra is, hogy a hegyvidék minden egyes falujában legyen megbízottjuk. Tájékoztató előadásokat tartottak, hogy a falvak lakosságával megismertessék a turistaságot, ráneveljék őket a turistaalkotások megbecsülésére és a helyes vendéglátás módjára (Fedák, 1943).

Az 1943. augusztus 8-i anketon a fenti szervezeti kérdések mellett több más fontos téma is terítékre került, köztük az útjelzések terve és gyakorlati végrehajtása, valamint a kárpátaljai turistaházak egységes házirendje és díjtáblázata is. Az útjelzeshálózat előterjesztett térképterve alapján vállalta minden osztály, hogy az előírt útjelzési szabályok betartásával a maga területén minél előbb elkészíti az új útjelzéseket, illetve elvégzi a régiók felújítását, valamint az utak kiinduló pontjainál és az útkeresztezéseknél irányító táblákat helyez el. Vállalták azt is az osztályok, hogy a turistaság megismertetése és fejlesztése érdekében a helyi sajtó felhasználásával, valamint tájismertető, vetített képes előadások tartásával az eddigieknél szélesebb körű hírverést indítanak. A jobb kommunikáció érdekében az érdekelt hatóságokkal és közületekkel is állandó kapcsolatot kívántak létesíteni és fenntartani, s elhatározták, hogy „az egyöntetűség és kölcsönös támogatás céljából” az osztályok, valamint a csoportok és ügyvivőségek vezetői időnként más és más székhelyen jöjjenek össze értekezletre. A menedékházakkal kapcsolatos döntés volt, hogy az osztályok minden egyes menedékház részére – tagjaik közül – egy gondnokot válasszanak, illetve egy-egy kezelőt (bérlőt) bízzanak meg, valamint egységes házirendet szerkesszenek, a szállásdíjakat pedig szintén egységesen szabályozzák (Vörös, 1943b). Mindezeknek az intézkedéseknek a hasznosságát azonban a turisták már nem igazán tudták meg tapasztalni. Az 1944-es háborús esztendő Kárpátalján már nem a turistaságról szólt.

7. Összegzés

Kárpátalja 1939. évi visszacsatolása a magyar turistaság számára egyszerre jelentett történelmi elégtételt és komoly kihívást. A magyar közvélemény és a turistasajtó lelkesedéssel fogadta az Északkeleti-Kárpátok visszatérését, hiszen a térség nemcsak természeti szépségei, hanem szimbolikus nemzeti jelentősége miatt is kiemelt helyet foglalt el a korszak gondolkodásában. A visszatérést követően a Magyar Turista Egyesület, a Magyarországi Kárpát Egyesület, valamint az idegenforgalom irányításában részt vevő állami szervek jelentős erőfeszítéseket tettek annak érdekében, hogy Kárpátalját bekapcsolják Magyarország turisztikai vérkeringésébe.

A vizsgált időszak egyik legfontosabb tanulsága, hogy a kárpátaljai turizmus fejlesztése valójában nem a semmiből indult. A magyar szervezetek részben a korábbi magyar turistaalkotásokra, részben pedig a két világháború közötti csehszlovák turisztikai fejlesztések örökségére támaszkodhattak. Ugyanakkor számos területen új feltáró munkát kellett végezni: turistautakat kellett kijelölni, menedékházakat helyreállítani, térképeket és útikalauzokat készíteni, valamint meg kellett teremteni a szervezett turistaélet intézményi kereteit. A korszak forrásai jól mutatják, hogy a turistaság jelentős része saját feladatának tekintette a régió megismerését és népszerűsítését.

A fejlesztési elképzelések nagyratörőek voltak. Az állam és az idegenforgalmi szakemberek hosszú távon modern üdülőterületek, téli sportközpontok és korszerű közlekedési infrastruktúra kialakításában gondolkodtak, miközben a turizmust Kárpátalja gazdasági felemelésének egyik lehetséges eszközeként kezelték. A tervek egy része meg is valósult: fejlődött a közlekedési hálózat, új térképek és útikalauzok jelentek meg, menedékházak újjultak meg, valamint létrejöttek azok a szervezeti keretek, amelyek a turistaélet működtetését szolgálták.

Mindezek ellenére a turizmus fejlődését alapvetően meghatározták a második világháború körülményei. A pénzhiány, a közlekedési és szálláskapacitások hiányosságai, a határ menti korlátozások, valamint a háborús gazdaság igényei jelentősen szűkítették a lehetőségeket. Az sem segítette a kárpátaljai turizmus fejlődését, hogy Észak-Erdély 1940-es visszatérését követően az érdeklődés és vele együtt a fejlesztések fókusza is áthelyeződött Erdélyre. Számos nagyszabású terv – így több idegenforgalmi beruházás és közlekedésfejlesztési elképzelés – végül nem valósulhatott meg. A háború előrehaladtával a turistaforgalom mozgástere fokozatosan beszűkült, miközben a fejlesztések egyre inkább háttérbe szorultak.

Összességében azonban megállapítható, hogy Kárpátalja az 1939 és 1944 közötti időszakban valóban a magyar turistaélet addigi legnagyobb erőpróbáját jelentette. A vizsgált évek nem egy teljesen kibontakozott idegenforgalmi rendszer történetét mutatják, hanem egy olyan folyamatot, amelynek során a magyar turistaság igyekezett feltárni, megszervezni és országosan ismertté tenni a visszatért hegyvidéki térséget. A háború ugyan megakadályozta a legtöbb elképzelés teljes megvalósítását, de a korszak mégis maradandó nyomot hagyott Kárpátalja turizmustörténetében: ekkor születtek meg azok a szervezeti, infrastrukturális és szemléleti alapok, amelyekre békésebb körülmények között egy jelentős hegyvidéki idegenforgalom épülhetett volna.

Kárpátalja turizmustörténetének vizsgálata egyúttal arra is rámutat, hogy a két világháború közötti és a második világháború alatti magyar idegenforgalom története nem értelmezhető pusztán gazdaságtörténeti keretek között. A turizmus fejlesztése szorosan összefonódott a területintegráció, a nemzetpolitika és a regionális modernizáció törekvéseivel, így a kárpátaljai példán keresztül e folyamatok összefüggései is árnyaltabban vizsgálhatók.

Irodalomjegyzék

- A Kerék (1940). A távolsági autóbuszforgalom multja és jövője. *A Kerék*, 13 (12): 17.
- Az Őslakó (1940). A kormány Kárpátalján hatalmas idegen forgalmat teremt. *Az Őslakó*, 3 (16): 2.
- Blasovszky, M. (1939a). Kárpátalja turistakalauzának vázlata. *Turisták Lapja*, 51 (4): 175–185.
- Blasovszky, M. (1939b). Helyszíni jegyzetek a Hoverla turistaközlekedéséről. *Turisták Lapja*, 51 (8): 369–370.
- Blasovszky, M. (1939c). Teljes üzemben van Rahón a Turistaszálló. *Turisták Lapja*, 51 (8): 373.
- Blasovszky, M. (1940a). Megjelent Kárpátalja új turista-térképe. *Új Magyarország*, 7 (95): 10.

- Blasovszky, M. (1940b). Forgalomba került Kárpátalja turistatérképének második kiadása. *Uj Magyarország*, 7 (157): 8.
- Cholnoky, J. (1939). Elnöki megnyitó. *Turisták Lapja*, 51 (5): 221–224.
- Dékány, M. (1944). A MTE élete 1943-ban. *Turisták Lapja*, 56 (6): 114–115.
- Esti Kurír (1940a). Miért nincs elég menedékház a Kárpátalján? *Esti Kurír*, 18 (155): 6.
- Esti Kurír (1940b). Miért nincsenek rendes útjelzések a Kárpátalján? *Esti Kurír*, 18 (156): 6.
- Esti Kurír (1941). Megépítik Kárpátalján a magyar Gross-Glockner utat. *Esti Kurír*, 19 (198): 7.
- Fedák, L. (1943). Megalakult az MTE Huszti Osztálya. *Turisták Lapja*, 55 (5): 94–95.
- Gyulai, G. (1939). Kárpátalja vasútai. *Magyar Vasút és Közlekedés*, 27 (7): 5–8.
- Hallóssy, I. (1939). Kárpátalja előtérben. *Turisták Lapja*, 51 (11): 439–442.
- Honvédségi Közlöny (1943). A m. kir. minisztérium 4730/1943.M. E. számú rendelete. *Honvédségi Közlöny*, 70 (44): 728.
- Kaffka, K. szerk. (1939). Az utas könyve (II. kiegészítő füzet) – Kárpátalja. Budapest: OMVESZ Kárpátalja térképe, a Magyarországhoz visszacsatolt területekkel, 1 : 200.000 (1940). Budapest: M. Kir. Honvéd Térképészeti Intézet
- Kárpáti Híradó (1943). A kisszolyvai és a rahói turistaház sorsa eldőlt. *Kárpáti Híradó*, 20 (66): 4.
- Kárpáti Magyar Hírlap (1939). Hivatalos jelentés a máramarosmegyei elvágott vasútvonalak forgalmának rendezéséről. *Kárpáti Magyar Hírlap*, 20 (176): 2.
- Kárpáti Magyar Hírlap (1940a). Széleskörű akció a kárpátaljai idegenforgalom fellendítése érdekében. *Kárpáti Magyar Hírlap*, 21 (40): 1.
- Kárpáti Magyar Hírlap (1940b). Jelentősen emelkedett az idegenforgalom Kárpátalján. *Kárpáti Magyar Hírlap*, 21 (82): 2.
- Kárpáti Magyar Hírlap (1940c). Mi az oka annak, hogy Kárpátalját elkerülik a turisták? *Kárpáti Magyar Hírlap*, 21 (155): 2.
- Kozma, G. (1940). Tíz nap a Máramarosi-Havasokban, *Turisták Lapja*, 52 (7): 149.
- Lőke, S. (1939). Újabb menedékház Kárpátalján a Buzsora alatt. *Turisták Lapja*, 51 (8): 361–362.
- Magyar Lapok (1943). Teljes erővel folyik az útépités Kárpátalján. *Magyar Lapok*, 12 (224): 4.
- Magyar Turista Élet (1939a). Felvidéki és kárpátaljai túratapasztalatok. *Magyar Turista Élet*, 7 (15): 3.
- Magyar Turista Élet (1939b). Alapot a mentésügy megszervezésére. *Magyar Turista Élet*, 7 (17): 6.
- Magyar Turista Élet (1939c). Érdekes tervek Kárpátalja idegenforgalmának emelésére. *Magyar Turista Élet*, 7 (20): 1.
- Magyar Turista Élet (1940). Mit várunk a Hangyától Volócon? *Magyar Turista Élet*, 8 (2): 2.
- Peitler, Gy. (1939a). A MTE új osztályai Kárpátalján. *Turisták Lapja*, 51 (5): 241–242.
- Peitler, Gy. (1939b). Ismét új MTE osztályok alakultak. *Turisták Lapja*, 51 (6): 277–278.
- Peitler, Gy. (1939c). A Felvidék és Kárpátalja térképei. *Turisták Lapja*, 51 (6): 280–281.
- Peitler, Gy. (1939d). A magyar turistaság feladatai Kárpátalján. *Turisták Lapja*, 51 (7): 309–316.

- Peitler, Gy. (1940a). Rákóczi földje. *Turisták Lapja*, 52 (1): 10.
- Peitler, Gy. (1940b). Kárpátaljára kirándulók figyelmébe. *Turisták Lapja*, 52 (3): 74.
- Pesti Ujság (1941). Tilos turistautak Rahó környékén. *Pesti Ujság*, 3 (268): 6.
- Péchy-Horváth, R. (1943). Idegenforgalmi ismertetés. *Magyar Vasút és Közlekedés*, 31 (6): 3–4.
- Schermann, Sz. (1939). A Tisza forrásvidékének kis turistakalauza. Budapest: Magyar Turista Élet
- Schermann, Sz. (1939b). A Tisza forrásvidékének kis turistakalauza. *Magyar Turista Élet*, 7 (11): 11–14., (13): 6–8.
- Schermann, Sz. (1939a). Kárpátalja – a magyar turistamunka nagy erőpróbája. *Magyar Turista Élet*, 7 (7): 3–5., (8): 3–5.
- Szakál, I. (2014). Tervek Kárpátalja turizmusának fejlesztésére 1939-ből. *Acta Academiae Beregsasiensis*, 2014 (1): 64.
- Székely, S. (1939). Ezer kilométer a Kárpátalján. *Uj Magyarság*, 6 (161): 6.
- Szölösi, N. (2020). Kárpátalja magyar fennhatóság alatt (1938–1944). *Kárpátalja*, 20 (16): 13.
- Turisták Lapja (1940). Egyesületünk 1940. évi életének története. *Turisták Lapja*, 52 (5): 115.
- Turisták Lapja (1941a). Egyesületi élet. *Turisták Lapja*, 53 (10): 232.
- Turisták Lapja (1941b). Kárpátaljai menedékházaink. *Turisták Lapja*, 53 (11): 254.
- Uj Magyarság (1939a). Kárpátalja üdülőhelyeinek és turistamenedékházainak útmutatója megjelent. *Uj Magyarság*, 6 (165): 10.
- Uj Magyarság (1939b). A Hoverla látogatói vigyázzanak az útjelzésekre. *Uj Magyarság*, 6 (172): 21.
- Uj Magyarság (1939c). Pusztítják Kárpátalján a havasi gyopárt. *Uj Magyarság*, 6 (172): 21.
- Uj Magyarság (1939d). Kárpátalján hivatásos túravezetők működnek. *Uj Magyarság*, 6 (184): 18.
- Uj Magyarság (1939e). Panaszkodnak a turisták a kárpátaljai tejtermékek árára. *Uj Magyarság*, 6 (188): 10.
- Uj Magyarság (1939f). Kiterjesztették a kárpátaljai hétvégi menetjegyek használatát. *Uj Magyarság*, 6 (191): 10.
- Uj Magyarság (1939g). Fokról fokra olcsóbbodik az utazás Kárpátaljára. *Uj Magyarság*, 6 (194): 11.
- Uj Magyarság (1939h). Orvosolják a kárpátaljai turistapanaszokat. *Uj Magyarság*, 6 (195): 19.
- Uj Magyarság (1939i). Keskenyfilmek készültek Kárpátalja szépségeiről. *Uj Magyarság*, 6 (218): 12.
- Uj Magyarság (1939j). Óriási sikere van az MTE kárpátaljai levelezőlapsorozatának. *Uj Magyarság*, 6 (294): 6.
- Uj Magyarság (1940a). Országos érdek a hegyi mentésügy megszervezése. *Uj Magyarság*, 7 (44): 8.
- Uj Magyarság (1940b). Tízéves menedékházépítési programról vitázott a Turistaszövetség. *Uj Magyarság*, 7 (56): 8.
- Uj Magyarság (1940c). Új útjelzések Kárpátalján. *Uj Magyarság*, 7 (191): 8.

- Uj Magyarság (1940d). Újjáépült a menedékház a Dumenen. *Uj Magyarság*, 7 (239): 8.
- Uj Magyarság (1941). Újból üzembe helyeznek hat máramarosi turistaházat. *Uj Magyarság*, 8 (267): 11.
- Uj Magyarság (1942a). A Kárpátalján két országos turistaútvonalat jeleznek. *Uj Magyarság*, 9 (121): 9.
- Uj Magyarság (1942b). Átmenetileg szünetel több turistamenedékház üze. *Uj Magyarság*, 9 (247): 12.
- Uj Magyarság (1943a). Újabb értekezlet lesz a kárpátaljai menedékházak ügyében. *Uj Magyarság*, 10 (54): 12.
- Uj Magyarság (1943b). Négy nagy osztályban tömörítették a MTE kárpátaljai szervezeteit. *Uj Magyarság*, 10 (193): 11.
- Vasúti és Közlekedési Közlöny (1939). 850 kilométert meghaladó távolságú viszonylatokban Kárpátaljára és Kassára kiadásra kerülő hétvégi menettérti jegyek érvénytartamának kiterjesztése. *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 70 (58): 1.
- Vezetők Lapja (1940). Síelés korlátozása a határmentén és Kárpátalján. *Vezetők Lapja*, 18 (7): 1.
- Vörös, T. (1939). Kárpátaljai kirándulásunk (1939 június 29 – július 2.). *Turisták Lapja*, 51 (8): 356–368.
- Vörös, T. (1943a). Ankét a kárpátaljai menedékházak ügyében. *Turisták Lapja*, 55 (3): 54.
- Vörös, T. (1943b). Ungvártól a Horthy-csúcsig. *Turisták Lapja*, 55 (9): 170–172.
- Zobori, I. (1940). Forrásfoglalás. *Turisták Lapja*, 52 (3): 63–65.