

A kisebb határszéli forgalom Magyarország és a szomszédos államok közt, 1898–1941

A mai szóhasználattal „kishatárforgalomnak” nevezett jelenség évszázados múltra tekint vissza. Ma új jelentőséget kaphat ez a közlekedési forma. Magyarország remélhető csatlakozása az Európai Unióhoz felvetette annak a lehetőségnek a rémét is, hogy – a schengeni egyezmény révén – az anyaországi és a szomszéd államokban élő magyarság közé egyfajta áthatolhatatlan fal kerül. Gyakran hallani pl. ennek kapcsán a vízumkényszer bevezetéséről is, amelyet természetesen legjobb lenne elkerülni. Véleményem szerint azonban a vízumkényszer rossz ugyan, de korántsem jelent áthághatatlan akadályt. Pusstán arra van szükség, hogy egy olyan új fajta kishatárforgalom alakuljon ki, amely minden eddiginél nagyobb mélységű területre terjed ki; ez akár felölelheti a Kárpát-medence egész területét.

Talán nem érdektelen bemutatni azt a példát, ami e jelenséget századunk első felében mutatja be. Tanulmányomban arra vállalkoztam, hogy talán a schengeninél is jóval szigorúbb nemzetközi légkörben, a két világháború közti korszakban hogyan működött a kishatárforgalom. Ellenpontként azonban az első világháború előtti helyzet rövid felvázolásával szeretném kezdeni, bemutatva, hogy mit tarthatunk alapállapotnak, mondhatni: normális helyzetnek.

Az első világháború előtt egész Európa, sőt az egész világ lényegében szabadon átjárható terület volt. Útlevelekre általában nem volt szükség az utazásokhoz. Néhány keleti ország, így Oroszország és az Oszmán birodalom láttamozást, azaz vízumot követelt, így ezen országokba szükséges volt az útlevél is. Magyarország ezen kívül két ország felé rendelt el útlevélkényszert, mégpedig Románia és Szerbia irányába. Mivel e két államon kívül Magyarország akkor csak a Monarchia többi területével volt szomszédos, kishatárforgalom – vagy ahogy akkoriban mondták, határszéli forgalom is csak e két ország felé jöhetett szóba.¹

Ennek első átfogó jellegű szabályozása 1898-ban történt meg, „az útlevél-, illetve a határszéli szolgálat szabályozása tárgyában” kiadott rendelettel.² A határ átlépésekor minden magyar és külföldi állampolgárnak rendelkeznie kellett útlevéllel, vagy más úti igazolvánnyal. Többszöri utazásra is felhasználhatóak voltak az útlevelek, továbbá a 15–30 napra szóló átkelési igazolványok, míg csak egyszeri utazásra jogosított fel a szelvényes külföldi úti igazolvány. Ez utóbbiakról kilépéskor le kellett választani a szelvényt, az előbbieket pedig le kellett pecsételni. Magyar állampolgárok beléphettek az országba úti igazolványok nélkül is, ha magyar állampolgárságukat „valószínűvé tették”. Ezekről az esetekről külön jegyzéket kellett vezetni. A rendelet másik célja ugyanis az addig is folyó statisztikai adatgyűjtés pontosabbá tétele volt.³

Mint az előbbi rendelet is mutatja, a határátkelésre nemcsak az útlevelek voltak alkalmasak. Az egyszeri átlépésre jogosító határátlépési igazolványok kérdését sokszor külön rendeletek szabályozták. Ezeket természetesen csak a határszéli lakosság (a határtól 40 km-re terjedő határkerület lakói) vehette igénybe⁴ és csak Románia és Szerbia felé, hiszen az ország többi határán nem voltak határátkelők, mert máshol csak Ausztria területére lehetett belépni – útlevél nélkül is. Az egyszeri határátlépésre jogosító igazolványok 5 napra voltak érvényesek. A legszegényebb napszámosok részére ezen igazolványt bélyeg- (azaz: illeték-)mentesen állították ki. Az öt napnál később visszatérő utasokat utólagos fizetésre kötelezték⁵.

Az egyszer használható igazolványokat visszatéréskor a határon bevonták és a kilépéskor róla leválasztott szelvényvel együtt a statisztikai hivatalba küldték⁶. Ezeket az igazolványokat nem lehetett meghosszabbítani, de a konzulátusok gyakran szabálytalanul mégis ezt tették. 1899-ben újból megtiltják ezek meghosszabbítását⁷. Egy határátlépési igazolvánnyal (illetve útlevéllel) többen is utazhattak. 1899-től kezdve már nem elegendő a „családtag” megnevezés a tulajdonost kísérő utasok esetében, hanem pontosan fel kell tüntetni, a nevét, korát és családfőhöz való viszonyát⁸. Ennek a kornak az okmányai kézzel kitöltött nyomtatványok voltak, amelyek nem tartalmaztak fényképeket sem.

A határszéli forgalomban az ezt követő másfél évtized nem is hozott változásokat. Megemlítenéd azonban az útlevél-kényszer eltörlése Szerbia felé (1910. szeptember 29-i határozattal)⁹. Tehát mindössze Románia felé állt fenn útlevélkényszer, még ha csak két évig is: 1912. november 25-én „rendészeti okokból” újra elrendelték az útlevél-kötelezettséget Szerbia felé is¹⁰. Mindez természetesen azt is jelenti, hogy e két évben határszéli igazolványokra sem volt szükség Szerbia felé.

A határforgalom döntő részét a dualizmus alatt a helyi forgalom jelentette. Ezen kívül a kivándorlók nagy tömege alkotta a határt átlépők másik nagy csoportját. Jellemző, hogy a mai értelemben üdülés, turizmus fogalma alatt jelölt külföldi utazásokat akkoriban „luxus-utazások”-nak hívták, és azt va-

lóban csak a leggazdagabbak engedhették meg maguknak. A határszéli helyi forgalom alapvetően szadzadunk egész első felében gazdasági jellegű volt: a határ túloldalán fekvő birtokok megművelése (akár tulajdonosként, akár bérlőként vagy napszámosként), illetve piacra járás a szomszédos országban, stb.

Az első világháború alatt a korábbi szabad utazási viszonyok radikálisan módosultak. Bevezették az útlevét, sőt a vízumkényszert is, kötelezően fényképpel látták el az úti okmányokat. A kisebb határszéli forgalom a háború alatt teljesen megszűnt, hiszen Szerbiával kezdettől fogva, Romániával pedig 1916. augusztusától kezdve hadiállapot volt. A magyar kormány a háború alatt bevezetett valamennyi intézkedést ideiglenesnek vélte. Nemcsak a vízum-, de az útlevélkényszer eltörlésében is naivan reménykedtek. Az új nemzetközi rendszerben azonban az új „nemzeti” államok féltékenyen őrizték önállóságukat, méghozzá minden területen, így a nemzetközi személyforgalom tekintetében is. A kivándorlás (részben más, szintén külső okok miatt is) gyakorlatilag megszűnt. A luxus-utazások még azok számára is szinte elérhetetlenek voltak, akik korábban megengedhették maguknak. Gazdasági káosz és életszínvonal-zuhanás jellemezte egész Európát. E nehézségeket csak fokozták a kialakuló új határok, amelyek természetes gazdasági egységeket szakítottak ketté. Sokszor településeket, földbirtokokat, sőt, egyes házakat is kettészelték az új határvonalak. E határszélre került területek alapvető léteérdeke volt, hogy ne szakadjon meg kapcsolatuk a korábbi szomszédos területekkel. Ezek a tényezők okozták, hogy éppúgy, mint a háború előtt, a két világháború között is a határszéli forgalom jelentette a határátlépések döntő hányadát.¹¹

A háború után rendezetlen volt a kisebb határszéli forgalom ügye, a harcok lezárulta óta ez ugyanis csak helyi szokásjog alapján működött. Az új határok átlépésére tehát megyénként eltérő szabályok születtek, melyek gyakran egymással ellentétesek voltak. 1922-től törekedett a kormány arra, hogy ezeket egységesítse, ezért egy rendeletben¹² előírta, hogy a helyi hatóságok számoljanak be a határszéli forgalomban alkalmazott gyakorlatról. Ígéret született arra, hogy a határszéli úti igazolványokról tárgyalás indul meg a közeljövőben. Ausztria felé azonban már 1920-ban rendelet szabályozta a határszéli forgalmat, amely ekkor 40 km-es határsávra vonatkozott és 15–60 napig érvényes úti okmányokkal látta el a politikailag megbízható és hadkötelezettségét teljesítő személyeket¹³.

A kormány, ígéretéhez híven, tárgyalásokat kezdett a szomszédos országokkal a határszéli forgalom rendezéséről. Ez egyelőre – Ausztria kivételével – eredménytelen volt, ennek ellenére 1923 után megindulhatott a határtól 10–15 km-es távon belül lakók határszéli úti igazolvánnyal való közlekedése¹⁴. A rendelet tehát a csehszlovák, a román és a jugoszláv határszakaszokra szólt és lényegében ideiglenes rendelkezés volt addig, amíg az egyes szomszédos államokkal külön nemzetközi egyezményt nem kötnek a határszéli forgalomról¹⁵. Amint ezeket megkötötték, szinte minden ország felé kissé eltérő nevű és funkciójú határátlépési okmányok kerültek forgalomba. Még nagyobb volt a különbség azonban a gazdasági és vámkönnyítésekben és főleg az egyezmények betartásában.¹⁶

Az 5.300/1923. M.E. rendelet szerint a határszéli úti igazolványt azok kaphatták meg, akik ellen bűnügyi, államrendészeti vagy más kifogás nem merült fel. Érvényességi ideje egyes foglalkozást űzőknek egy év, másoknak két hónap volt, magáncélból adott igazolványok viszont csak három napra voltak kiállítva; valamennyi magyarul és a szomszédos állam nyelvén is. A három napos igazolványt kivéve mindegyik fényképes volt. Tizenkét évnel fiatalabb gyermekeknek nem volt szüksége külön úti okmányra. A vámőri szervek a kiállított igazolványokat az idegen állam hatóságaihoz továbbították láttamozás céljából. Ennek megtörténte után a vámőr-szakaszparancsnok szintén láttamozta az okmányt. A láttamozásért és a határ átlépéséért külön díjakat nem kérhettek a hatóságok; csak az igazolvány kiállítása került pénzbe (még bélyegilleték sem kellett). Indokolt esetben azonban az igazolvány lejáratát ideje előtt is bevonható volt (megváltozott szabályok, bűncselekmény elkövetése, stb. miatt).¹⁷

A határ átlépése csak kijelölt pontokon történhetett, bár a földbirtokosok, bérlők és ezek alkalmazottai és családjuk kivételt képeztek. A határszéli lakosság igen jelentős kedvezményeket kapott a vámszabályok alól. A saját szükségletre használt termékeket teljes vámmentességgel szállíthatták a határon. Különösen jelentős volt a könnyítés azok számára, akiknek birtokait a határ kettévágta: ők terményeiket, gazdasági eszközeiket és állataikat vámmentesen és bármely ponton átvihették az országhatáron. Ehhez egy ingyenes községi bizonyítványt kellett kérniük, amely az ingatlan és a termelés részletes adatait is tartalmazta. Engedélyezés céljából előzetesen a vámhivatalnak is be kellett a bizonyítványt mutatni s a határon ténylegesen átvitt termékekről statisztikai kimutatás is készült. Állatokat csak marhalevéllal és állatorvosi igazolással lehetett átvinni a határon. A határmenti hatóságoknak feladata volt ügyelni arra, hogy ezeket a könnyítéseket senki ne használhassa ki csempészetre és a vámszabályok kikerülésére. Az eddig idézett kormányrendelet alapelvei nagyjából az egész háború közötti korszakra érvényesek voltak. A 10–15 km-es határkerület is mindvégig érvényes maradt, bár

később az egyes szerződések már inkább felsorolták a határkerületbe eső községeket, mintsem egy fix km-távot írtak volna elő¹⁸. Ezt az magyarázza meg, hogy már az 1923-as rendelet is úgy intézkedett, hogy a 10 km helyi adottságok figyelembevételével 15 km-re bővíthető.¹⁹

Hasonló, átfogó rendeleteket később is kiadtak, elsősorban a határszéeli úti okmányok egyöntetű kezelése és kiadása tárgyában. 1930-ban a pénzügyminiszter adott ki ilyen rendeletet²⁰. Míg a fenti, 1923-as rendelet Ausztriára, az 1930-as viszont Jugoszláviára nem vonatkozott. A kiállító hatóságok továbbra is az elsőfokú rendőr- és közigazgatási hatóságok, illetve (csak az alkalmi úti lapokra vonatkozóan) bizonyos vámőr-parancsnokságok voltak. A rendelet többi része összefoglalja a határszéeli úti okmányokra vonatkozó általános szabályokat (kiállítás ideje, érvényességi idő, az igazolványok tartalma, stb.) Ezeket az egyes országoknál külön ismertetem. 1940-ben a honvédelmi miniszter rendelete²¹ foglalta össze az általános tudnivalókat. A kiállító szervek esetében történt változás, a vámország átalakulása miatt a határvadász őrsparancsnokságok vették át szerepüket. A többi rendelkezés a tíz évvel korábbihoz hasonló.²²

Ausztria felé már kezdetben is külön rendelet szabályozta a határszéeli forgalmat²³. A feltételek hasonlóak voltak az eddig általánosságban felvázolt képhez. 1926-tól a főbb különbségek a következők voltak: az egy alkalomra és maximum három napra szóló igazolványokat határátlépési alkalmi úti lapnak nevezték, a hosszabb idejűeket pedig itt is határszéeli úti igazolványnak. Fénykép helyett más fényképes igazolvány száma is feltüntethető volt az úti igazolványban, ekkor mindkét irat együttes felmutatásával lehetett a határt átlépni. Ausztria felé a 15 évnél fiatalabb gyermekek utazhattak együtt szüleikkel. Egy alkalommal csak 8 napig lehetett tartózkodni Ausztria területén. Alkalmi úti lapot nemcsak a határszéeli (15 km-es sávon belüli) lakos nyerhetett, hanem turisták is, ha volt szabályos útlevelük is (erre a többi szomszéd állam esetében soha nem volt lehetőség). A másik állam területén átmenő vonatok igénybevételéhez semmilyen úti okmányra nem volt szükség, ha a vonatot az utas nem hagyta el a szomszédos ország területén. A határmenti lakosok használhatták az olyan, számukra jelentős utakat is, amelyek a határ túloldalán haladnak²⁴. A többi rendelkezés megegyezik a másik három szomszéd államra vonatkozó intézkedésekkel. Ausztria egyébként a munkavégzés céljából kért útleveleket nem láttamozta az ottani munkanélküliség miatt.²⁵ Sikertelennek bizonyultak azok is, akik magáncélt írtak az útlevéllapra, mert munkát ők sem kaptak – e tényt a hatóságoknak közölni kellett az útlevél-igénylőkkel. Az újból megélénkülő forgalomra utal több új átkelőhely megnyitása is, elsősorban épp a határszéeli forgalomról szóló államközi egyezmények hatására²⁶.

Az osztrák-magyar határszakaszon igen élénk csempészet folyt, ami ellen az osztrák pénzügyőrök erőteljesen felléptek. Ennek során számos halálos sebesülés történt. Néhány panaszos azt is jelentette, hogy gyakran a nem csempészeket is elfogják, majd napokig vattatják őket. Ennek ellenére Ausztria volt az egyetlen ország, amellyel szemben a magyarok által okozott határincidensek száma felülmúlta a szomszédos ország lakosai, illetve hatóságai által okozottakat²⁷.

Jugoszláviával egyezmények egész sorát kötötte meg a kormány. Kezdetben az sz.h.sz. állam csak a kettősbirtokosok átlépését kívánta megkönnyíteni, sőt közülük is csak azokat, akik maguk művelik a földet²⁸. A magyarok által kidolgozott első tervezetet az sz. h. sz. kormány nem fogadta el. Az 1922-es tervezetben a határkerület 20 km széles sávként szerepelt, négyféle igazolvány szerepelt benne²⁹. Az első konkrét eredményt az 1925. január 30-án Budapesten kötött szerződés jelentette³⁰. Ebben a határkerület mélységét 10 km-ben szabták meg. A 6 hónapra érvényes határigazolványok mellett 2 napos határátkelési igazolványokat is bevezetett az egyezmény. Fontos kikötés volt, hogy a határt csak napkeltétől napnyugtáig lehetett átlépni. (Ez román és jugoszláv viszonylatban teljesen általános szabállyá vált.) Ugyancsak nagy jelentőségűvé vált a szerződés 15. cikkelye: "a Magas Szerződő felek fenntartják maguknak a jogot, hogy kivételes esetekben és személyi- vagy közbiztonsági okból ideiglenesen felfüggeszék a határforgalmat akár teljesen, akár a határvonala egy részében". Ezt a fegyvert Jugoszlávia a harmincas években igen gyakran alkalmazta is.³¹

Az 1926. július 24-én Belgrádban kötött kereskedelmi szerződés³² A) melléklete és az abban előírt külön tárgyalások eredményeként 1929. október 1-én Belgrádban kötött a határforgalmi egyezmény (jegyzőkönyv) jóval részletesebb szabályozást eredményezett a korábbiakhoz képest³³. Ebben a határkerület mélységét nem km-távolsággal, hanem felsorolással állapították meg³⁴. Ismét új típusú határátlépési igazolványokat vezettek be, ezúttal háromfélével. Különleges határszéeli úti igazolványt (= birtokos úti igazolványt) kaptak a kettősbirtokosok, bérlőik, munkásaik illetve ezek családtagjai; határszéeli úti igazolványt a foglalkozásuk miatt a határt gyakran átlépő személyek (pl. orvosok); alkalmi úti lapot a határkerület egyéb lakója kaphatott sürgős esetekben. A határátlépésre kijelölt utakat három csoportra osztották. Szabályos útlevellel csak az I. oszt. úton lehetett átlépni. Az I. és II. oszt. utat valamennyi határszéeli úti okmánnyal, a III. oszt. utat csak birtokos igazolvánnyal lehetett igénybe venni. A mez-

gyebirtokosok birtokuk területén bárhol átlépheték a határt, de csak akkor, ha nem volt a birtokon átvezető kijelölt út. Az igazolványokat a rendőr-, illetve az alsófokú közigazgatási hatóságok adták ki. A birtokos igazolványt február 15-ig kellett kiállítani, a határszéli úti igazolványt december 15-ig. Kiadásuk a másik ország hatóságainak láttamozása után 15 nappal később kezdődött. Az alkalmi útíllapot egész évben lehetett kérni és kiadni, láttamozni nem kellett. A láttamozások ingyenesek voltak. Az igazolványokat csak a kiállító hatóság vonhatta be, a másik állam szervei nem.³⁵

1934. július 21-én e szerződéshez pótjegyzőkönyvet csatoltak, amelyet szintén Belgrádban írtak alá³⁶. Ebben előírták, hogy a birtokosi minőséget igazoló ún. községi igazolványokat október 1. és november 30. közt kell kérni és azokat december 31-ig kell kiadni, még abban az esetben is, ha a kérelmezőnek adótartozása van. A külföldi adókat két részletben, augusztus 15-ig, illetve november 1-ig kellett befizetni. Elmaradása esetén a birtok terményeit az állam lefoglalhatta. Újra megerősítették a szabályos igazolványok bevonásának tilalmát és a napkelte és napnyugta közti átkelés szabadságát bármely napon (ünnepeken is). Megerősítették az 1929-ben megalapított határközi értekezletek intézményét is: negyedévente rendszeresen megvitták a határkerületben adódó valamennyi panaszt.³⁷

Ilyen panaszokra egyébként egyre gyakrabban volt ok, hiszen a jugoszláv fél mindent elkövetett annak érdekében, hogy akadályozza a kisebb határszéli forgalmat. Ez ugyanis elsősorban Magyarországnak volt érdeke. Egyrészt jóval több magyar kettősbirtokos volt, mint jugoszláv, másrészt Magyarország politikai okból sem volt hajlandó lemondani a trianoni határokon túlra irányuló élénk gazdasági kapcsolatokról. Jugoszlávia viszont, csakúgy, mint a többi utódállam, ugyancsak politikai okból a kettősbirtokos-rendszer felszámolására törekedett³⁸. (E törekvés Jugoszlávia esetében volt azonban a legerősebb.) Ennek elérése érdekében déli szomszédunk még a sorozatos szerződés-szegéstől sem riadt vissza.³⁹

Leggyakrabban az volt, hogy megtagadták a határszéli igazolványok láttamozását, pl. olyan birtokosok számára, akik nem maguk művelték földjeiket; máskor az adófizetés elmaradására hivatkozva. Ezt igyekeztek „megkönnyíteni” oly módon, hogy önkényes és rendszertelen adókat vetettek ki. Máskor „csak” késve (febr. helyett júniusban) láttamozták a birtokos igazolványokat, ami természetesen arra az évre lehetetlenné tett majdnem minden munkát. Szabályos és láttamozott igazolványokkal rendelkezőket sem engedtek belépni, sőt egyes igazolványokat el is koboztak. Néha arra hivatkoztak, hogy ünnepnap vagy vasárnap miatt nem engedtek át valakit, máskor pedig arra, hogy egy adott birtokon túl sok munkást alkalmaznak. A grancsárok⁴⁰ gyakran nem engedték a birtokosokat a legközelebbi úton átkelni, hanem nagy kerülőkre kényszerítették őket. Esetenként ennek érdekében a magyar állampolgárok okmányaiába is belejavították, hogy az eredetileg abban szereplő útvonalakat átírják a távolabbiakra. Ezen eljárások teljesen szabályellenesek voltak és mégis tömegesen fordultak elő⁴¹.

Emellett félig szabályos módszereket is alkalmaztak a jugoszlávok, pl. a határárakat vezettek be, ami elvileg szabályos volt ugyan, de túl gyakran és megfelelő indok nélkül már kevésbé volt elfogadható. A másik ilyen jelenség az 1926-os szerződés eltérő értelmezésén alapult. Ennek A) melléklet, 5. cikk, e § 2. bekezdésében az szerepelt, hogy a nem mezsgyebirtokosok számára „ezek a kedvezmények” csak 1928. december 31-ig, későbbi megegyezés⁴² alapján pedig 1932. május 18-ig érvényesek. A magyar álláspont szerint ez csak az e §-ra vonatkozott, a jugoszlávok szerint viszont az egész 5. cikkre. Magyar erőfeszítések ellenére további határidő-módosítást sem sikerült elérni. Így nemcsak az említett személyek vám- és illetékmentességi kedvezménye szűnt meg, hanem az addigi 85 helyett csak 9 útvonalon engedték átlépni a kettősbirtokosokat⁴³.

A jugoszláv akciók kezdetben sikerrel jártak és több helyen megindult a kettősbirtokok cseréje, illetve eladása⁴⁴. Ezt követően a magyar kormány a Népszövetség elé vitte az ügyet, és az ún. „genfi requête”⁴⁵ magyar diplomáciai sikerrel ért véget. A jugoszláv kormány lemondott a kettősbirtokok likvidációjáról, elismerve, hogy ez csak a két kormány közös jóváhagyásával lehetséges⁴⁶. Minden bizonnyal e siker eredményezte az 1934-es pótjegyzőkönyvet is, amellyel egy napon írták alá a „Megállapodás a határincidensek kivizsgálása és likvidálása tárgyában” nevű szerződést is⁴⁷. A diplomáciai győzelem értékét csökkentette, hogy Jugoszlávia a későbbiek folyamán is akadályozta a határszéli forgalmat⁴⁸.

Romániával a magyar-román kereskedelmi megállapodás keretén belül 1924-ben sikerült először a határszéli forgalomról ismét megegyezni⁴⁹, ez az egyezmény lépett életbe 1927-ben. A tíz km-es határkerület szükség szerint tovább bővíthető volt a helyi viszonyok szerint. Határszéli úti igazolványt itt is – éppúgy, mint minden más szomszédos ország felé – csak a határkerület állandó lakosai kaphattak. Kétféle igazolvány létezett, három hónapos és három napos érvényességgel. Előbbit a gazdák, bérlők, családtagjaik és személyzetük, továbbá orvosok, szülész nők és lelkészek kaphatták meg. Az

okmányokat láttamoztatni kellett, ami azonban díjtalan volt. Nem szedhettek a felek illeteket a határátlépésért sem, viszont csak bizonyos útvonalakon volt szabad átjárni a szomszédos ország határkerületébe. Ezeket az útvonalakat az úti okmányban is felsorolták. A családi igazolványok a gyerekek 12 éves kora alatt voltak érvényesek.⁵⁰

A harmincas évek második felében Románia az akkor már nemcsak három, hanem 3, 5 vagy 8 napra szóló igazolványok (alkalmi útilapok) használatát saját állampolgárai számára megtiltotta⁵¹. Előfordult, hogy magyar állampolgárokat sem engedtek át emiatt a határon, még a birtokosokat sem. Hamarosan illeteket kezdtek szedni a határátlépésért, majd az úti igazolványok láttamozásának megtagadása is belekerült a fegyvertárba. A magyar hatóságok ettől kezdve folyamatosan tiltakoztak az egyoldalú és szerződészegő román lépések ellen⁵². A második bécsi döntés után a magyar-román határ rendkívül hosszúvá vált, újra birtokokat vágott ketté, tehát sürgősen rendezni kellett volna az egyébként is megromlott körülményeket. A román magatartás azonban szinte minden kísérletet meghiúsított. A magyar kormány kénytelen volt hozzájárulni, hogy ismét helyi szinten szülessenek egyezmények a határszéli forgalomról⁵³. Ezekben a román fél többnyire elérte, hogy a határkerületet maximum 5 km-re szűkítették és a városok ebbe sem tartoztak bele. Az alkalmi útilapokat nem engedélyezték, a birtokos igazolványt és a családtagok, bérlők számára adott határszéli igazolványt is 3 havonta érvényesíteni kellett⁵⁴.

Kormány szinten csak ún. „Gentlemen's Agreement” létezett Magyarország és Románia közt, amely évente megújított keretegyezményt jelentett a helyi szerződések tiszteletben tartásáról. 1944-re is csak ezt sikerült megkötni, átfogó megállapodás tehát nem jött létre. Helyenként sikerült elérni, hogy a városok beletartozzanak a határkerületbe, illetve hogy a bérlők is birtokos igazolványt kapjanak. Mindvégig fennmaradt viszont, hogy a határtól 500 m távolságon belül csak alacsony növényeket lehetett ültetni, illetve a határt csak március 15-e és november 30-a közt és csak a nappali világosság idején lehetett átlépni⁵⁵.

Mind a trianoni, mind a második bécsi döntés szerinti román határon igen sok volt a fegyveres incidens, a hivatalos- és magánszemélyek által elkövetett határsértés is⁵⁶. Ezek kivizsgálásáról és a határincidensek felszámolásáról azonban sikerült a két kormánynak megegyeznie, az 1934. évi jugoszláv-magyar hasonló egyezmény mintájára.

Csehszlovákiával – Jugoszláviához hasonlóan – kereskedelmi egyezmény keretében sikerült megegyezni a kisebb határszéli forgalomról. Az egyezményt ez alkalommal is törvénybe iktatták⁵⁷. A határkerület ezúttal is 10 km, mely max. 15 km-re bővíthető volt. Három igazolványtípust vezettek be, de közülük kettőnek ugyanaz volt a neve (határszéli úti igazolvány); a harmadik típus az alkalmi útilap volt. A határszéli úti igazolványok egyike birtokosok és bérlők, másika ezen személyek családtagjai és segéderői, illetve orvosok, állatorvosok és szülésznők, valamint olyan alkalmazottak részére volt kiállítható, akik hivatásuknál fogva gyakran lépték át a határt. Az útilap mentes volt a láttamozás alól, fényképpel sem kellett ellátni és egyszeri alkalomra szól (5 napos érvénnyel). A többi okmány 12 hónapra szól és többszöri átlépésre jogosította tulajdonosát. A mezsgyebirtokosok külön kedvezménye a határ birtokukon belüli minden úton való átlépésére Csehszlovákia felé is megvolt, sőt, itt a határ két oldalán közvetlen közelben fekvő, de egymással nem érintkező birtokrészekre is vonatkozott. Az egyezmény részletesen szabályozza a gazdasági forgalom számára tett könnyítéseket is (vám- és illetékmentesség esetei).⁵⁸

Csehszlovákia felé a kisebb határszéli forgalomban jóval ritkábban jelentkeztek a Romániával és Jugoszláviával kapcsolatos gyakorlati nehézségek, mert egyik fél sem támasztott nehézségeket a szabályos forgalommal szemben⁵⁹. Annál több volt viszont a határincidens a két állam közt. Igen élénk volt ugyanis a csempészet a csehszlovák határvonalon át is (csakúgy, mint összes többi szomszédunk felé), amelyek igen gyakran végződtek halálos sebesülésekkel. A csehszlovák pénzügyőrök gyakran csak fegyverrel tudták megállítani a csempészeket; a korabeli magyar álláspont szerint ezek túlkapások voltak. Elvértve előfordult magyar szervek részéről is a halált okozó fegyverhasználat és különösen gyakoriak voltak a hivatalos személyek által elkövetett határsértések (mindkét oldalról), valamint főleg magyarok által elkövetett „tüntetések” a másik állam ellen⁶⁰.

1937. november 17-én kötött újabb államközi egyezményrel 1938. április 1-én lépett életbe az újabb magyar-csehszlovák határforgalmi egyezmény⁶¹. A határkerület mélysége nem változott. Három okmánytípust különítettek el; az A típust földbirtokosok és -bérlők; a B típust családtagjaik, napszámosaik, (állat-)orvosok és szülésznők; a C-t pedig a határkerület bármely lakója megkaphatta. Utóbbi egy utazásra, 5 napra volt érvényes, az előbbieket 1 évre. Az egy évre szóló okmányokat ettől kezdve meghatározott időpont előtt kellett megszerezni; egyszeri láttamozás-kötelezettség is volt rajtuk, de ez ugyanúgy díjtalan volt, mint korábban. A C típusúhoz fénykép sem kellett. Mindhárom típust magyar és

szlovák nyelven állították ki. Az erre jogosult magyar hatóságok a járási főszolgabírók, a városi rendőrkapitányságok és a határszéli rendőrkirendeltségek voltak. Az átkelésre a két fél által megállapított utakon volt lehetőség, kivéve határközeli birtokokon külön engedéllyel, illetve katasztrófa esetén tűzoltók, bányamentők, stb.⁶²

Az egyezmény Csehszlovákia hamarosan bekövetkező felbomlása miatt elvesztette hatályát. Ennek ellenére a magyar kormány létező egyezményként kezelte az 1937-es megegyezést, elismerve azonban az új szerződés megkötésének fontosságát⁶³. Pozsonyban 1939. november 18-án parafáltak egy egyezményt⁶⁴, amelyet 1940. március 13-án erősítettek meg. Tehát már Szlovákiával is sikerült megegyezni a határszéli forgalom elveiről, melyeket április 1-én ideiglenesen életbe is léptettek⁶⁵. Ebben hasonló nagyságú határkerület mellett négyféle határszéli igazolvány létezését ismerték el. A birtokos úti igazolvány erdők, bányák és gyárak tulajdonosai/ügyvezetői részére is adható volt földbirtokosokon kívül. Akinek a birtokát a határ átmetszette, különleges birtokos úti igazolványt biztosítottak. E két típus birtokosainak családtagjai, illetve a korábbi B típusú igazolványra jogosultak kaphatták meg a határszéli úti igazolványt. E három okmány több átlépésre volt érvényes, az alkalmi útilap viszont csak egyszeri útra. A különleges birtokos igazolvány kivételével általában egyetlen útvonalra voltak érvényesek; a többi szabály lényegében 1937–38-hoz képest változatlan maradt. Az útilap 3 napra volt érvényes, a többi pedig minden határátlépés alkalmával 6 napra (a be-, illetve kilépés napja ezekbe nem számított bele). Az alkalmi útilap ezúttal fényképes volt, de ettől eltekintettek, ha az útilapon feltüntetett számú más arcképes igazolvánnyal igazolni tudta magát az utazó⁶⁶. Tizenöt éven aluliak a szülők irataival is utazhattak, de ha idősebbnek látszottak annál, ajánlatos volt saját igazolvánnyal rendelkezniük.

Külön egyezmény szabályozta a Pozsonyból Szlovákia más területeire Magyarországon át haladó forgalom kérdéseit. A többi passage-egyezménnyel ellentétben ez közúti járművekre vonatkozott, amelyekben szlovák rendszám esetén úti okmányok nélkül át lehetett utazni magyar területen. Mindez azonban csak előre bejelentett konvojokra vonatkozott és csak napközben volt lehetséges. Műszaki okokat kivéve a járművek nem állhattak meg magyar területen⁶⁷. Szlovákiával jóval több határforgalmi vita alakult ki, mint korábban Csehszlovákiával. Számos terményforgalmi-, adójogi panasz mellett gyakori volt a beléptetés megtagadása mindkét részről, továbbá késedelmes igazolvány-láttamozások is előfordultak⁶⁸.

Kárpátalja 1939 márciusi megszállása után magyar-lengyel határ jött létre. Május-június folyamán megállapodás született a két állam közt a közös határpályaudvarokról, majd tárgyalások kezdődtek a határszéli forgalomról is. Kezdetben a magyar félnek az volt a véleménye, hogy ez az egyezmény kis jelentőségű, mert alig vannak azon a határszakaszon kettősirtokok⁶⁹. A nyár közepére mégis kiderült, hogy vannak a határ két oldalán kettősirtokosok, és a kérdés rendezése olyan sürgős, hogy a nagy jelentőségű turisztikai jellegű határátlépés kérdését Magyarország inkább későbbi tárgyalásra halasztotta volna⁷⁰. Július 6–15. közt Budapesten ideiglenes jellegű megegyezés született, a részletkérdések tisztázása nélkül. Az egyezményt a két kormány autonóm módon kívánta életbe léptetni és döntés született a tárgyalások szeptemberi folytatásáról⁷¹. Ez azonban a kirobbanó háború miatt meghiúsult.

Ausztria megszünése után Magyarország határossá vált Németországgal is, mellyel a kisebb határszéli forgalomnak csak a gazdasági- és vámszabályait rendezték⁷². Ebben a határkerületet 15 helyett 10 km-ben maximálták, hacsak a helyi viszonyok nem indokolják kiszélesítését. Az egyezmény furcsasága tehát az, hogy a határszéli személyforgalomról nem rendelkezik, pedig a gazdasági forgalmat csak személyforgalommal lehet lebonyolítani. Az erről folyó tárgyalások még 1939 első felében kezdődtek meg. A csak gazdasági tárgyalást Németország kérte, de jelezte, hogy az Ausztriával 1926-ban kötött személyforgalomra is vonatkozó egyezményt is érvényesnek tartja⁷³. A konkrét tárgyalások június 26-a és július 13-a közt zajlottak. Érdekes, hogy Magyarország javasolta a 15 km-es határkerület 10 km-re csökkentését, annak ellenére, hogy ez szinte csak magyar birtokosokat sújtott. Ezt a kormány „politikai, valutavédelmi és iparvédelmi” okokból tartotta szükségesnek⁷⁴. Ez volt az egyetlen eset, hogy Magyarország a határkerület lakóinak jogait csökkenteni akarta, és ennek egyetlen magyarzata a náci Németországgal szembeni fenntartás volt. A tárgyalások során csak a határszéli gazdasági forgalomról és a vámkartell-egyezményről született megegyezés⁷⁵. A személyforgalomra vonatkozó tárgyalások kérdése évekig lebegett még a teljes bizonytalanságban. Végül gyakorlatilag semmi sem történt, és még 1943-ban is az 1926-os magyar-osztrák megállapodás volt érvényes⁷⁶. Jugoszlávia szlovénlakta területeinek Németországhoz kerülése után a magyar-német határszakasz megnőtt, itt azonban a határforgalom a katonai hatóságok ideiglenes megegyezésével indult meg. Ennek rendelkezései nem egyeztek meg a magyar-német határ többi részén fennállókkal, ezért a magyar fél ennek egységesítésére törekedett. A diplomáciai akcióra Németország még csak nem is válaszolt⁷⁷.

Jugoszlávia felbomlása természetesen az egész déli határon új helyzetet hozott létre. Megváltozott a határvonal is, továbbá új állam jött létre Horvátország révén. Először ideiglenesen még a régi határvonalat („katonai záróvonal”) is csak határszéli úti igazolványokkal lehetett átlépni⁷⁸. Ezután a helyi szerveket önálló egyezmények megkötésére hívta fel a kormány, Romániához hasonlóan⁷⁹. Novemberben folytatták le azokat a tárgyalásokat a magyar és horvát küldöttek, amelyek 1941. december 3-án Budapesten eredményesen zárultak le. A szerződés⁸⁰ lényegében minden fontos részletben ugyanazt a szabályozást hozta, mint az 1939-es magyar-szlovák szerződés.

Lényegében új államnak lenne tekinthető Szerbia is, amely azonban a német megszállás miatt gyakorlatilag nem volt önálló ország. A határszéli forgalmat elsősorban a német katonai hatóságok engedélyezhették. Miután ez lehetővé vált, itt is helyi egyezmények megkötéséről lehetett csak szó. 1941-ben erre egyedül a törökkanizsai járási főnök volt kapható, tehát a Bácska és a Szerb-Bánát közt nem nagyon indulhatott meg a helyi forgalom⁸¹.

Összegzésül megállapíthatjuk, hogy a kishatárforgalom a két világháború közepette minden akadályozó tényező ellenére jelentős szerepet játszott a határmenti területek életében. A vízumkényszer általánosan alkalmazott körülményei sem gátolták ennek használatát. Igaz, a többszöri határátlépésre szóló okmányokat láttamoztatni kellett, de ezek a vízumok egy évre érvényesek voltak. Az egy utazásra szóló igazolványok pedig vízummentesek voltak. A jövőben alkalmazott esetleges utazási korlátozások esetén ezeket a tapasztalatokat is figyelembe lehet venni, de továbbfejlesztésüknek is megvannak a lehetőségei. Ami pedig a legfontosabb: a szabad mozgáshoz ezúttal a szomszédos államok nem magyar lakóinak is elemi érdekei fűződnek, tehát részükről nem várható a két világháború közti állandó konfrontáció. Ami pedig Magyarországot illeti, a kormányok remélhetőleg minden lehetőt meg fognak tenni annak érdekében, hogy a szomszédos országok lakói – magyarok és nem magyarok egyaránt – szabadon utazhassanak a Kárpát-medencén belül.

Rövidítések

- M.E. = Miniszterelnöki
- B.M. = Belügyminisztérium(i)
- KüM. = Külügyminisztérium(i)
- PüM. = Pénzügyminisztérium(i)
- H.M. = Honvédelmi Minisztérium(i)
- I.M. = Igazságügy-minisztérium(i)
- KKM. = Kereskedelmi és Közmunkaügyi Minisztérium(i)
- kr. = körrendelet
- rend. = rendelet
- ut. = utasítás
- eln. = elnöki
- res. = rezervált
- RT = Magyarországi rendeletek tára. Budapest (korábban: Pest) Hivatalos kiadás. Kiadja a Magyar királyi Belügyminisztérium (1875 után) 1867-1944.
- BK = Belügyi Közlöny. Budapest. Kiadja a Magyar királyi Belügyminisztérium. 1896-1944.
- MT = Corpus Juris Hungarici. Magyar Törvénytár. Budapest, Franklin társulat. 1880-1944.
- MOL = Magyar Országos Levéltár. Felhasznált fondok: MOL K60 – KüM. levéltár. Elnöki osztály I/S ref. Iratai; MOL K69 – KüM. levéltár. Gazdaságpolitikai osztály iratai; MOL K70. KüM. levéltár. Jogi osztály iratai; MOL K72 – KüM. levéltár. Utazás- és útlevelesztály iratai; MOL K148 – B.M. levéltár. Elnöki iratok; MOL K149 – B.M. levéltár. Reservált iratok; MOL K150 – B.M. levéltár. Általános iratok.

Forrás:

¹ PARÁDI József: A magyar állam határőrizete a két világháború között. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Preasidii Ordinis)*, V.évf. (1994) 6.sz. 64-75.p. A tanulmány korábbi változata 1994. októberében Budapesten hangzott el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett rendvédelem-történeti tudományos konferenciasorozatnak „A két világháború közötti Magyar Királyság rendvédelme” című VI. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.

² 117.121/1898. B.M. rend. (RT. 1899. I., p. 1–13.) [A rövidítések feloldását ld. a tanulmány végén!]

³ PARÁDI József: Határőrizet és kishatárforgalom a dualizmus alatt és a két világháború között. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Preasidii Ordinis)*, X. évf. (1999) 11.sz. 42-53.p. A tanulmány korábbi változata 1999. április 20-án Budapesten hangzott el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett rendvédelem-történeti tudományos konferenciasorozatnak a „Szabad mozgás a Kárpát-medencében” című XI. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.

⁴ A 43.835/1896. B.M. kr. alapján újonnan figyelemzett erre a törvényhatóságokat a 40.710/1900. B.M. rend.: (RT. 1900. I., p. 487–488.)

⁵ 56.760/1887. PüM. rend. (RT. 1887. II., p. 2487–2490.)

⁶ 117.121/1898. B.M. rend. (RT. 1899. I., p. 1–13.)

⁷79.119/1899. B.M. rend. (RT. 1899. II., p. 1882–1883.)

⁸91.406/1899. B.M. rend. (RT. 1900. II., p. 66.)

⁹5.380/1910. M.E. rend. (RT. 1910., p. 603.)

¹⁰5.951/1912 M.E. rend. BK. 1912., p. 429.)

¹¹ PARÁDI József (szerk.): *A magyar rendvédelem története*. Budapest, 1996², Osiris.

¹²62.643/1922. B.M. kr. (BK. 1922., p. 1292.)

¹³21.758/1920. B.M. kr. (BK. 1920., p. 757-758.)

¹⁴5.300/1923. M.E. rend. (RT. 1923., p. 260–273.)

¹⁵A külügyminiszter javasolta a szomszédos országok számára, hogy hasonló értelmű rendeleteket hozzanak a határszéli forgalomról, mint az 5.300/1923. M.E. rend. Itt említi azt is, hogy egyelőre csak Ausztriával van érvényes nemzetközi szerződés erről. 81.753/1923 KüM. MOL K69, 670. cs. I. dosszié. (Előzmények a magyar-sz.h.sz. határforgalmi egyezményhez) Ugyanitt található a 75.350/1924. KüM irat, amely jelzi, hogy az 5.300/1923. M.E. alapján kiadott okmányokat az sz.h.sz. szervek nem láttamozzák.

¹⁶ PARÁDI József: *A magyar állam határőrizete (1920-1941)*. Hadtudományi kandidátusi értekezés (MTA). Kézirat. Budapest, 1990. 264 p. + 562 p. melléklet

¹⁷ PARÁDI József: A magyar állam határőrizete a két világháború között. A magyar határőrizeti struktúra változásai a két világháború között. *Főiskolai Figyelő Plusz*, V. évf. (1994) 4.sz. 391-404. p.

¹⁸Csehszlovákia: 110.060/1927 PüM. kr. (1927. máj. 31-én kötött, aug. 8-án életbe lépett államközi egyezmény; BK. 1927., p. 1087-1089.); Ausztria: 129.013/1927. PüM. kr. (BK. 1927., p. 1167-1171.); Románia: 144.124/1927. PüM. kr. (BK. 1927., p. 1322-23.) Mindhárom 10 km-ben vonja meg a határszéli forgalomban érintett községek távolságát a határvonaltól, mely azonban kibővíthető 15 km-re, sőt PüM. engedéllyel azon túlra is. A rendeletek felsorolják azokat a településeket, melyek az így megállapított sávba esnek. Jugoszlávia: MOL K69, 670. cs., I. dosszié. Előzmények a magyar-sz.h.sz. határforgalmi egyezményhez. Az 1929. október 1-én aláírt jegyzőkönyv 1–2. melléklete már csak felsorolja a határkerület helyseit.

¹⁹A magyar határőrizet 1867-1945. *Határőrségi Tanulmányok*, (1997) 1.sz. különszám 11-35.p.

²⁰132.400/1930. PüM. rend. Budapesti Közlöny, 1930./296. sz. (dec. 28.), 2-10. p. Közli továbbá a Törvények és rendeletek c. kötet is. Szombathely, 1938. 13. rész (Külföldiek ellenőrzése), 7. dokumentum, p. 1-6. (Mindен jogszabály külön oldalszámozással szerepel!)

²¹562.200/1940. H.M. kr. MOL K150, 3997. cs. VII. kútfő, 10. tétel, 1942.

²²Határőrizeti metodika a két világháború közötti Magyar Királyságban. *Rendészeti Tanulmányok*, 1994. 2. sz., 84-126.p.

²³1.421/1923. M.E. rend. (RT. 1923., 45–122. p.) Ebben az 5.300/1923. M.E. rend.-hez hasonló szabályok szerepeltek. (Utóbbi rend. Ausztriára nem vonatkozott. Ausztriával ugyanis 1922-ben államközi kereskedelmi egyezmény keretében rendezték a határszéli forgalomról kérdéseit is.) Ld. még MOL K69, 725. cs., II-3. tétel

²⁴11.110/1926. M.E. rend. (RT. 1926., 228–237. p.)

²⁵128.057/1924. B.M. kr. (RT. 1924., 456–457. p.)

²⁶159.458/1924. B.M. (BK. 1924., 1033 p.); 237.571/1924. B.M. (BK. 1924., 1288 p.); 197.249 és 197.704/1925. B.M. (BK. 1925., 676 p.); 121.029/1927. B.M. (BK. 1927., 548-549. p.) kr.-ek

²⁷Ezekről a határc incidensekről ld. MOL K70, 271. cs., 4/a. tétel

²⁸59.866/1920 és 47.102/c/1923. számú sz.h.sz. PüM. rend.-ek, MOL K69, 670. cs. I. dosszié.

²⁹78.641/1922. KüM. MOL K69, 670. cs. I. dosszié.

³⁰MOL K69, 670. cs. I. dosszié.

³¹ PARÁDI József: A magyar határőrizet teendői a nemzetgazdaság védelme terén az Osztrák-Magyar Monarchiában és a két világháború közötti Magyar Királyságban. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Preasidii Ordinis)*, VIII. évf. (1999) 9. sz. 26-30. p. A tanulmány korábbi változata 1997. szeptember 24-én Budapesten hangzott el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett rendvédelem-történeti tudományos konferenciasorozatnak a „Gazdasági rendvédelmünk a XIX-XX. században” című IX. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.

³²Törvénybe iktatva az 1929.: XLVI. tc.-kel. In: MT. 1929. évi... i.m., Budapest, 1930.

³³6.100/1930. PüM. kr. Budapesti Közlöny, 1930./124. sz. (jún. 1.), p. 2-32. Teljes szövegét ld. még: MOL K69, 670. cs., I. dosszié.

³⁴Ennek ellenére az nagyjából a máshol is alkalmazott 10-15 km volt, bár jugoszláv kérésre Szabadka kimaradt a határsávból. Ugyancsak engedett a magyar kormány abban, hogy tiszték, csendőrök és köztisztviselők ne kaphassanak határszéli úti okmányokat. 77.046/1929. KüM. MOL K69, 675. cs., I.a. dosszié

³⁵A magyar állam határőrizeti struktúrájának fejlődése a századfordulótól a második világháborúig. *Határőrségi Tanulmányok*, (1999) 5.sz. különszám 27-48. p. és 14 melléklet.

³⁶11.000/1934. PüM. Szövege több helyen megtalálható, pl. MOL K70, 225. cs.; MOL K69, 675. cs. I.a. és I.b. dossziék.

³⁷PARÁDI József: Határőrizet a húszas évek elején a Mura mentén. *Lendvai Füzetek* 2000. 17.sz. 114-131.p.

³⁸Egyebek közt utal rá 11.961/1933. M.E. is. MOL K69, 671. cs., I-o-4. és I-o-5. dosszié. Uo., az I-o-5-e dossziében a kettősirtokos rendszer megszüntetését a magyar kormány politikailag nem kívánatos cselekménynek nevezi.

³⁹ PARÁDI József: A két világháború közötti Magyar Királyság határőrizetében részt vevő szervezetek együttműködése a csempészet elleni küzdelemben. In BERTA Gyula (szerk.): *Somogy megyei rendvédelem-történeti szimpózium 2001-2002*. Kaposvár, 2002, Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság, 49-53.p. A tanulmány korábbi változata 2002 szeptemberében Kaposváron hangzott el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság „Dél-Pannon Rendvédelem-történeti napok” című szimpózium sorozatának 2002. évi rendezvényén. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.

⁴⁰Így nevezték a jugoszláv és a román határőröket is.

⁴¹Valamennyi említett típusra igen sok konkrét példát találunk a MOL K69, 671. cs.-ban. [I-o-2 (1931), I-o-3 (1932); I-o-4 (1934); I-o-5 (1935) dossziék.] Természetesen a külügyminisztérium minden esetben megpróbált a sértettek érdekében fellépni, gyakran hiába.

⁴²Egy másik pótjegyzőkönyv alapján, amelyet 1928. nov. 19-én Belgrádban írtak alá az érdekelt felek. Szövege csatoltan megtalálható az 1926-os kereskedelmi szerződés pótjegyzőkönyvét becikkelyező 1929.: XLVII. tc.-ben. (MT. 1929. évi... i.m., Budapest, 1930., p. 538.)

⁴³E kérdéssel több helyen is foglalkoznak iratok. MOL K69, 675. cs. I.a. dosszié 65.450/1930 PüM. (KüM. iktatószáma 93.119/1930); MOL K69, 671. cs. I-o-4. dosszié több irata is

⁴⁴MOL K70, 225. cs. – a m. kir. rendőrség gyékényesi kirendeltségének 47/4/1935. sz. jelentése: hatósági területén egy év alatt 242 birtokból 165 cseréje már lezajlott. A MOL K69, 671. cs. I-o-5-e dosszié az 1931-35 közötti csereügyletekkel foglalkozik.

⁴⁵Iratait ld. MOL K69, 671. cs. I-o-10. dosszié. Incidents Survenus a la Frontière Hungaro-Yougoslave. Communication du Gouvernement Yougoslave. Société des Nations, C.239.M.99. 1934.VII. sz. füzet. Genëve, 1934.; MOL K69, 675. cs. Jugoszláv határ – vegyes iratok, Incidents Survenus a la Frontière Hungaro-Yougoslave. Communication du Gouvernement Hongrois. Société des Nations, C.190(1).M.79. 1934.VII. sz. füzet. Genëve, 1934.; ugyanitt a magyar kormány beadványa a Népszövetséghez, 1934. máj. 8.; illetve MOL K70, 225. cs. (mindkét népszövetségi füzet), uo. 2.536/1934. KüM.: terményátvitelt 9 helyett 33 úton kell biztosítani, Jugoszlávia elejti a kettősirtokok felszámolásának tervét.

⁴⁶Erre 1934. júl. 5-én került sor. Idézi: 11.545/1934. PüM. MOL K69, 675. cs., I.b. dosszié.

⁴⁷MOL K69, 675. cs. Jugoszláv határ – vegyes iratok. (A szerződés francia szövege); MOL K70, 225. cs. (magyarul). Ennek előzménye, hogy rengeteg halálos incidens történt a magyar-jugoszláv határon, emellett határőrizeti szervek rendszeresen követtek el határsértéseket sőt lopásokat a másik állam területén. A genfi requete egyébként a gazdasági forgalom panaszain kívül e tárgyban is a Népszövetséghez fordult. Az incidensek konkrét ügyeit a MOL K70, 225. cs. tartalmazza.

⁴⁸MOL K69, 675. cs., II.e dosszié. (1935-1941 közti panaszok, melyek hasonlóak a korábbiakhoz)

⁴⁹7.934/1924. M.E. rend. h) mellékletének II. melléklete (sic!) (BK. 1924., p. 1341-1345.) Pontos végrehajtására vonatkozott a 6.500/1926. PüM.-B.M. rendelet. Értesítő a magyar királyi vámhivatalok részére, 1926./8. sz. (márc. 22.). Megtalálható a MOL K70, 252. cs., 3/a tételében is.

⁵⁰PARÁDI József: A történelmi Magyarország határőrizeti tapasztalatai. In. MEZEY Barna(szerk.): *Eckhart Ferenc emlékkönyv*. Budapest, 2004, Gondolat Kiadó, 357-388.p. /Jogtörténeti értekezések, 28./

⁵¹25.619/1936. román B.M. rendelet. MOL K69, 737. csomó. Román határdosszié I-c.

⁵²MOL K69, 736-737. csomó. Román határdossziék. I-a-tól I-c.-ig számos helyen.

⁵³52.122/1941. KüM. (MOL K69, 736. csomó. I-a.)

⁵⁴Egy ilyen megegyezést tartalmaz a MOL K70, 252. cs. 3/a. tétel is.

⁵⁵MOL K69., 736. csomó. I-a.

⁵⁶MOL K70., 252. csomó. A határincidens kimutatások 1939 és 1944 közt külön összegyűjtve is megtalálhatók, tekintélyes vastagságú iratanyagot produkálva. Itt található a határincidensek kivizsgálására vonatkozó egyezmény is.

⁵⁷1927: XVII. tc. A Csehszlovák Köztársasággal kötött kereskedelmi szerződésről, E.) melléklet. In: MT. 1927. évi... i.m., Budapest, 1928.

⁵⁸KESERŰ István – PARÁDI József: *A magyar határőrizet története, hagyományai*. Budapest, 1990, Határőrség, 72 p., ill.

⁵⁹Egyedül az 1938. év ősze emelkedik ki e tekintetben kivételként. Ekkor a politikai helyzet bizonytalansága és az első bécsi döntés határváltozása idején gyakran és sok helyen volt határzár (1938. szept. 29-én pl. 52 úton. Ld. 18.161/1938. PüM., MOL K69., 637.cs., III.a. dosszié). A feszültség növekedése az év elején is érezhető volt, Csehszlovákia a magyar támadástól félve megerősítette a határőrizetet (uo., II.c. dosszié), magas díjakat kezdett szedni saját állampolgáraitól az alkalmi útilapokért (54.474/1938. KüM., uo., II.d.), illetve késedelmesen láttamozta a határszéli igazolványokat (uo., II.e.). Magyar birtokosoknak nem engedték a határ átlépését még útlevelel sem, hogy arra kényszerítsék őket, hogy adják el birtokaikat. (Uo., II.f.).

⁶⁰Mindezekről ld. MOL K70, 233.-236. csomók. (2/a. tétel- magyar-cseh határügyek)

⁶¹1.660/1938. M.E. rend. (RT. 1938., p. 102-143.); illetve MOL K69, 638. cs. III.b. dosszié (eredeti francia szöveg), megtalálható még a MOL K69, 637. cs.-ban is

⁶²KESERŰ István – PARÁDI József: *Határőrizetünk (1867-1990)*. Budapest, 1990, Határőrség, 157 p., ill.

⁶³51.721/1939. KüM (eredeti iktatószáma 580.410/1939 H.M.) MOL K69, 754. cs., I.a. dosszié.

⁶⁴50.113/1940. KüM. MOL K69., 754. cs., I.a. dosszié

⁶⁵2.240/1940. M.E. rend. (RT. 1940., p. 589-635.), ill. MOL K69, 755. cs., III.a. dosszié.

⁶⁶138.000/1940. B.M. rend. (RT. 1940., p. 1132-1142.)

⁶⁷55.823/1939. KüM. MOL K69, 754. cs., I.b. dosszié.

⁶⁸Magyar határvadászok kérdésére, hogy miért késnek a láttamozások, szlovák részről az volt a válasz, hogy "mi ráérünk". Szlovák pénzügyőrök azt is közölték, hogy az alkalmi útilapokat is láttamoztatni kell, ill. hogy azokat hamarosan be fogják tiltani. MOL K69, 754. cs., II.c. dosszié. Egyéb incidensek: uo., I.b., II.a.-c. és f. dossziék, ill. 755. cs., III.a. dosszié (határzárak, láttamozás megtagadása, stb.)

⁶⁹52.864/1939. KüM. MOL K69, 680.cs. A KüM állásfoglalását a HM átirata alapozta meg, amelyben mindkét fél részéről sürgősen nyilvánították a kishatárforgalmat, sőt, Lengyelország a rutén-ukrán kapcsolatokat egyenesen nem kívánatosnak nyilvánította. Ld. 70.342/1939. H.M., MOL K70, 297. cs., 6/a. tétel

⁷⁰2.225/1939. res. KüM., MOL K70, 297. cs., 6/a tétel, ill. 52.953/1939. KüM., MOL K69, 680. cs. Mivel a terület Magyarország legjobb síterepe lehetett volna, a turisztikai szövetségek számos módosító javaslatot küldtek a szerződés-tervezethez. Pl. 53.037/1939. KüM., uo.

⁷¹53.164/1939. KüM. MOL K69., 680. cs. Itt, ill. a 683. cs.-ban olvasható a tervezet francia szövege is.

⁷²7.380/1941. M.E. rend. (RT. 1941., p. 3274-3301.)

⁷³51.345/1939. KüM. MOL K69, 698. cs. (Német határ I.a.)

⁷⁴52.455/1939. KüM. MOL K69, 698. cs. Uo. az 53.039/1939. KüM. jelzi a tárgyalások során fennálló egyéb ellentéteket is. Németország a határkerület minden lakójának a birtokosokat megillető kedvezményeket adná meg, a lelkészek is működhetnének a határ másik oldalán az orvosokhoz hasonlóan, stb. Bizalmas magyar álláspont szerint Németország politikai céljait álcázza gazdasági kedvezményekkel. Németország a magyar elutasításokra sértődötten reagált és a két állam közti baráti viszonyra hivatkozott.

⁷⁵53.299/1940. KüM. MOL K69, 693. cs. Az 1939 őszére tervezett újabb tárgyalást a háború kitörése miatt halasztották el. Itt kellett volna többek közt a határszéli személyforgalomról is tárgyalni. 1940. jún.-ban a németek kezdeményezték a tárgyalások folytatását, de éppen a személyforgalomra vonatkozó részt nem akarták napirendre tűzni.

⁷⁶171.005/1943. PüM. MOL K69, 698. cs. Németország azonban német nemzetiségű magyar állampolgárok részére ún. Fremdenpass-t állított ki, amivel e személyek Németország egész területére utazhattak. Ez természetesen a régi egyezmény megsértését jelentette.

⁷⁷54.002/1941. KüM. MOL K69, 698. cs. A válasz elmaradását jelzi a 62.520/1943. KüM. (uo.)

⁷⁸95.359/1941. H.M.. MOL K 69, 665. cs., I.a. dosszié. Alkalmi útilappal és útlevéllal sem lehetett ezt átlépni.

⁷⁹95.693/1941. H.M.. MOL K69, 665. cs., I.a. dosszié. Ezek egy 10 km-es sávot állapítottak meg, ahol aug.-ig tilos volt az alkalmi útilapok használata. A birtokos igazolványok 12, a határszéli úti igazolványok 6 hónapra szóltak, az aug.-tól bevezetett alkalmi útilapok 3 napra (264.399/1941. B.M., uo.)

⁸⁰9.100/1941. M.E. Budapesti Közlöny, 1941./294. sz. (dec. 31.)

⁸¹95.585/1941 H.M., 95.671/1941. H.M. MOL K69, 665. cs., I.a. dosszié. A németek által kidolgozott tervezeteket Magyarország módosítani szeretne volna.