

A vasúti határforgalom-ellenőrzés története 1875-től 1919-ig

BARTUS Gábor¹

A rendőrség határrendészeti szolgálati ágának tevékenysége rendkívül szerteágazó és sokrétű, amelyek között kiemelkedő szerepet játszik a határforgalom-ellenőrzés és ennek egy speciális formája, a vasúti határforgalom-ellenőrzés. A rendészettudomány területén kevés tanulmány foglalkozik a határforgalom-ellenőrzés kialakulásával, jelen tanulmány az első határállomások kialakításának körülményeit tárja fel, eredményei hozzájárulnak a hagyományok ápolásához. A tanulmányban koherens, logikus felépítés mentén tárom fel a vasúti határforgalom-ellenőrzés gyökereit és hagyományait, amelyek a határrendészeti feladatok szerves részét képezik, így a rendészettörténetnek és a rendészettudománynak is. Az összefüggések vizsgálata során kiemelt figyelmet kapnak az interdiszciplináris kapcsolódási pontok a rendészettudomány és közlekedéstudomány oldaláról. A közlekedési infrastruktúra fejlődése az államhatár elérésével ok-okozati összefüggésként maga után vonta a vasúti pályarendszer kiépítésének olyan rendészeti tevékenységét, amely eltért a korábban jellemző, hagyományosan értelmezett határőrizettől. Leíró jellegű kutatást végeztem az elsődleges és másodlagos források kutatásával és elemzésével, az ismert tudományos eredmények és információk összehasonlításával. A vasúti határforgalom-ellenőrzés kialakulását alapvetően determinálták az általam elemzett korszakban végbemenő változások. A vasúti közlekedési infrastruktúra fejlődése és az államhatár elérése, az államhatárok pontos megállapítása és kijelölése, az államhatáron átmenő vasúti összeköttes helyeinek pontos meghatározása és nemzetközi egyezményben ratifikálása, a feladatokat ellátó szervezeti keretek mind-mind olyan fontos és nélkülözhetetlen elemek, amelyek időbeni és térbeni együtt állása nélkül nem beszélhetünk vasúti határforgalom-ellenőrzésről.

Kulcsszavak: határellenőrzés, vasúti határforgalom-ellenőrzés, rendészettörténet, közlekedéstörténet

Bevezetés

A vasúti határforgalom-ellenőrzés – kialakításhoz vezető vasúttörténeti és rendészettörténeti előzmények alapján – a határrendészeti feladatok aspektusából különböző korszakokra bontható egyedi szempontrendszer szerint. A kutatási

¹ Órnagy, tanársegéd, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar Határrendészeti Tanszék; doktori hallgató, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Doktori Iskola, e-mail: bartus.gabor@uni-nke.hu

módszeremet tekintve leíró jelleggel, a szekunder adatforrásokra támaszkodva a már meglévő tudományos eredmények és információk elemzésére és összehasonlítására koncentráltam, lineáris idősíkra felépítve és leszűkítve a kutatást a vasúti határforgalom-ellenőrzésre. Kutatásomat térben lehatárolva az Osztrák–Magyar Monarchia külső határszakaszára (magyar–román és a magyar–szerb államhatár) korlátoztam, ahol a rendőri és vámellenőrzési feladatok együttese legelsőként jelentkezett feladatként.

A belső határookra vonatkozólag az Osztrák–Magyar Monarchia országai között vám- és kereskedelmi szövetség volt érvényben, amelynek értelmében a monarchiát körülvevő közös vámhatár határolta az egységes vám- és kereskedelmi területet. Ezen közös vámhatárok jelentették Magyarországon vonatkozásában a magyar–román és magyar–szerb viszonylatban – a mai szakmai terminológiában is alkalmazott – külső határokat, a tagországok közötti vámmentes határok pedig belső határoknak minősültek.² A határforgalom-ellenőrzés szempontjából a külső határok vizsgálatát tartottam relevánsnak, lehatárolva a kutatásomat. A határforgalom-ellenőrzési feladatok nem képezték az úgynevezett közös ügyek körét, amelyekbe tartozott az Osztrák–Magyar Monarchia társországainak külügye, hadügye és pénzügye.³ Tanulmányomban nem vizsgálom a belső és külső határokhoz is kapcsolódó kivándorlás kérdéskörét, ugyanakkor megjegyzendő, hogy az adott korszakban komoly kihívást jelentett, kezelése céljából rendészeti intézkedéseket is próbáltak bevezetni.⁴ A határforgalom-ellenőrzési technológia gyakorlati bemutatása nem képezi jelenlegi tanulmányom részét, további tanulmányom témája lesz.

Bemutatom a vasúti határforgalom-ellenőrzés megjelenését, a korszakban megjelenő terminológiáját, továbbá vizsgálom, hogy a határátlépési pontokon e tevékenység mit jelentett pontosan, mely hatóságok milyen típusú ellenőrzéseket végeztek a feladatellátásuk keretében.

A közlekedési infrastruktúra

A közlekedéstörténeti kutatások alapján a vizsgált korszakban jöttek létre Magyarországon nemzetközi vasúti összeköttetései. Elsőként 1874-ben a galíciai csatlakozás készült el belső határos összeköttetésként, 1879-től a Román Fejedelemséggel, 1883-tól a Szerb Fejedelemséggel létezik külső határos vasúti összeköttetés.⁵

1875-re Magyarországon a vasútvonal hossza elérte a 6 411 km-t, 1919-ben már 22 869 km volt, amelyeket kezdetben magántársaságok építettek, a későbbiekben

² 1867. évi XVI. törvénycikk a magyar korona országai és Ő Felseége többi királyságai és országai közt kötött vám- és kereskedelmi szövetségről.

³ 1867. évi XII. törvénycikk a magyar korona országai és az Ő Felseége uralkodása alatt álló többi országok között fenforgó közös érdekű viszonyokról, s ezek elintézésének módjáról.

⁴ GIDÓ 2012: 65.

⁵ FRISNYÁK 2001: 10.

azonban kiemelt volt a vasutak államosítására irányuló szándék.⁶ Hazánk vasútsűrűsége megközelítette ekkor a fejlett európai országok mutatóit is.⁷ Kitekintő összehasonlításként: a 19. század végére a – korábban már jelenlévő és alternatívát is jelentő – magyarországi közúthálózat technológiai elmaradása miatt a közutak 49%-a még mindig kiépítetlen volt, az úthálózat gerincét jelentő államutak 50%-a 1895-ben kőlappal sem rendelkezett.⁸

„Magyarország legnagyobb, de technológiailag fejletlen infrastrukturális hálózatának, a közúti hálózatnak méretei ellenére mellékes jelentőséget tulajdonítottak. Az utak lefokozott jelentőségét az is mutatja, hogy a városok urbanizációjában a vasút, a vasútállomás szerepe még sokkal erősebb, mint a közutaké.”⁹

A vasútvonal kiépítésével párhuzamosan a pálya és járművek korszerűsítése is tovább folytatódott, egyre nagyobb szerepe lett a sebességnek és teljesítőképességnek, amit elősegített a gőzmozdonygyártás fejlődése és a vasút villamosítása, tudományos oldalról pedig a 19. század második felére a vasútépítés önálló műszaki tudományág lett.¹⁰ A magyar vasút felívelő szakasza 1920-ban befejeződött, a békediktátum elszakította a korábbi szakaszok több mint felét, ezzel új időszak kezdődött a magyar vasúttörténetben: „reménytelenül küzdött a természetes térszerkezet és az arra szabott kötött pályás rendszer jelentős megcsonkításakor keletkezett torzulások ellen”.¹¹

A közös akaraton nyugvó nemzetközi szerződés

A határállomások kialakításának elsődlegessége volt a megegyezés (egyezmény) a Román és a Szerb Fejedelemséggel a vasúti összeköttetés szükségességéről, amely megkötött egyezményeket az érintett országok országgyűlései törvénybe iktattak.¹² Az első román vasút átadása Bukarest–Giurgiu között 1869. október 31-én történt meg.¹³ A vasúti fővonalak határszéli csatlakozásának kérdéskörében a végső döntés nem egyezett feltétlenül a székelyföldi gazdasági igényekkel.¹⁴ A román oldalon a Ploiești–Predeal-vonal nem készült el határidőre, azonban az osztrák érdekeknek jobban érvényesülő Temesvár–Orsova–Verciorova–Craiova–Pitești-vasútvonal már

⁶ BENEDEK 1996: 309–310.

⁷ HORVÁTH 2012: 34.

⁸ FRISNYÁK 2022: 31–32.

⁹ FRISNYÁK 2001: 13.

¹⁰ BENEDEK 1996: 309–323.

¹¹ HORVÁTH 2012: 35.

¹² PARÁDI 2020a: 246.

¹³ VÜG–NICULA 2013: 147.

¹⁴ GIDÓ 2012: 129.

készen állt az üzembe helyezésre.¹⁵ A magyar kormány azon érdekérvényesítése, hogy a román fél a tömösi csatlakozást mielőbb befejezze, sikeres volt.¹⁶

Az 1874. évi XXVII. törvénycikk (1874/XXVII. tc.) alapján a határforgalom-ellenőrzés szempontjából mai napig is megvalósuló gyakorlatot alakítottak ki, mégpedig a határállomás (mai terminológia szerint vasúti határátkelőhely) üzemeltetését a vasúti szervek látták el.¹⁷ Vercserova (Orsova) és Tömös (Predeal) vonalak kiépítését és üzembe helyezését egyazon időpontban határozták meg.¹⁸ Ezért szükségessé vált az 1874. május 31-én megkötött egyezmény módosítása, amely az 1879. március 24-én aláírt pótegyezmény értelmében a vasútvonalak kiépítési és üzembe helyezési legkésőbbi határidejének 1879. december 1-jét jelölte meg.¹⁹ 1879. december 1-jén üzembe helyezték a Predeal–Ploiești-vasutat, ezzel létrejött a vasúti összeköttetés a két állam között.²⁰

Kiemelendő a vasúti határforgalom-ellenőrzés megszületésének aspektusából, hogy az egyezmény II. cikkében szabályozta a hatósági feladatokat, a „vasúti határ-szolgálatot és vámkezelést”. Ebben a jogszabályban jelenik meg először a vasúthoz és a határrendészethez kapcsolódó szakmai terminológia. Fontos szerepet kap a jogszabályban a vasúti határ- és vámellenőrzés helyének meghatározása, a vonatok átadása és átvételének, továbbá az utasok poggyászána és a kereskedelmi áruinak vámolása.²¹ Másik fontos tartalmi tényező a jogszabályban a fenti feladatokat ellátó hatóságok általános megnevezése (rendőri közeg) és elhelyezési szabályozása.²² Rendőri jellegű tevékenységként említem elhatárolásként, amely egyáltalán nem kapcsolódik a hagyományos rendőri, határrendészeti és vámkezelési hatósági feladathoz, a „műtanrendőri bejárást”:

„Műtanrendőri bejárás (műszakrendőri bejárás), hatósági eljárás, középítménynek a forgalomba helyezését előzi meg s különösen az újonnan épült hidak, utak, vasutak megnyitásánál v. új vágányok használatbavételénél van szerepe. Helyszíni vizsgálat alapján állapítja meg ilyenkor a hatóság, hogy a középítmény megfelel-e a céljának s az építési és egyéb előírásoknak.”²³

Az 1879/XIII. tc. alapján a nemzetközi határállomásokat és a vasúti határszolgálati teendőket helyét a Román Fejedelemség területén (Predeal és Vercierova) jelölték ki. A közlekedéstörténeti kutatások alapján a román területen álló közös határállomás

¹⁵ GIDÓ 2012: 53.

¹⁶ EPERJESI 1994: 103.

¹⁷ 1874/XXVII. tc. VII. cikk.

¹⁸ 1874/XXVII. tc. III. cikk.

¹⁹ 1879. évi XIII. törvénycikk a román fejedelemséggel, vasúti csatlakozások iránt 1874. évi május 31-én kötött egyezmény némely határozatainak megváltoztatásáról (1879/XIII.tc.) I. cikk.

²⁰ EPERJESI 1994: 104.

²¹ 1879/XIII. tc. II. cikk.

²² 1879/XIII. tc. II. cikk.

²³ Uj Idők Lexikona (17–18.) 1940: 4635.

létesítésére a földrajzi viszonyok miatt volt szükség.²⁴ A magyar–román határszakasz vasúti kapcsolatainak fejlesztése és bővítése céljából 1891. március 14-én újabb egyezmény született²⁵ magyar–román viszonylatban a nemzetközi vasúti összeköttetés bővítéséről. Az 1891. évi XL. tc V. cikke alapján az ellenőrzés helyszínének primátusaként a határhoz közel eső külön határállomást jelölték meg. Mindez egyfajta szemléletváltást is jelentett, ugyanis a korábbi nemzetközi egyezmények a közös nemzetközi határállomás kiépítését részesítették előnyben.

A magyar–szerb viszonylatban a vasútvonal kiépítésének előzményeként értékelhető, hogy már 1845-ben írásos dokumentáció készült a Budapest–Zimony-vonal kiépítésének terveiről.²⁶ Az 1880. évi XLII. törvénycikkkel rendelték el a Zimonyon át magyar–szerb határvonalon áthaladó vasúti összeköttetés kiépítését.²⁷ Ez a vasútvonal katonai logisztikai célt is szolgált, mivel a vasút a katonai mozgósítás leggyorsabb formája lett.²⁸ A vasúti csatlakozások tárgyában a Szerb Fejedelemséggel kötött egyezmény²⁹ alapján a két állam vasúti összeköttetési pontjának Zimonyt határozta meg a Száva folyón átvezető állóhid megépítésével. Az egyezmény XIX. cikkében foglaltak szerint kiemelendő, hogy megjelenik a „határrendészet gyakorlása” terminológia, továbbá a könnyítésekre vonatkozó felhatalmazó rendelkezés külön említést érdemel, ugyanis a mai szabályozásban is kiemelt szerepet kap a határforgalom-ellenőrzés könnyítésére vonatkozó lehetőségek konkretizálása a biztonsági garanciák mellett.³⁰

Államhatár

A magyar–szerb viszonylat kapcsán megjegyzendő, hogy az általam kutatott időintervallumban 1878-ig az Osztrák–Magyar Monarchia és az Oszmán Birodalom közötti államhatárról beszélünk. Zimony is csak az 1791-es szisztovói békeszerződést követően vált véglegesen a monarchia részévé, amely szerint határ a Duna–Száva vonala maradt.³¹ Az 1878-ban megkötött San Stefanó-i békeszerződés értelmében Törökország elismerte a Szerb Fejedelemség függetlenségét. E szerződést el nem ismervén az európai nagyhatalmak 1878. július 13-án aláírták a berlini szerződést, amelyben a két birodalom közötti államhatárok lényegében nem változtak, és a Szerb Fejedelemség függetlenségét is megerősítették.³² Ugyanakkor a békeszer-

²⁴ FRISNYÁK 2022: 51.

²⁵ 1891. évi XL. törvénycikk a rumán királysággal létesítendő vasúti és közúti összeköttetésekről, s úgy az ezekre, mint a már létező csatlakozásokra vonatkozó viszonyok szabályozásáról (1891. XL. tc.).

²⁶ HORVÁTH 2017b: 87.

²⁷ OCSKÓI 1894: 108.

²⁸ HORVÁTH 2017a: 55.

²⁹ 1880. évi XXXV. törvénycikk a szerb fejedelemséggel 1880. évi április 9-én/március 28-án kötött vasúti egyezményről (1880/XXXV. tc.).

³⁰ 1880/XXXV. tc. XIX. cikk.

³¹ HODINKA 1935: 200.

³² GUBER 1965: 163–165.

ződésben rögzítették, hogy „a szerb fejedelemség belép, a maga részét illetőleg, azon kötelezettségekbe, melyeket a Fényes-kapu ugy Ausztria-Magyarország, valamint az európai törökországi vasutforgalmi társulat irányában a fejedelemség új területén építendő vasutvonalak befejezését, csatlakozását és forgalmát illetőleg elvállalt”,³³ azaz a már megtervezett vasúti összeköttetés fő iránya és azzal összefüggő stratégiai kérdések már nem változtak számottevően, függetlenül attól, hogy azok elsősorban az eredeti elképzeléseknek megfelelő osztrák és török érdekek mentén születtek.

A magyar–román államhatár a Monarchia külső határaként funkcionált, amelynek kijelöléséig gyakoriak voltak a határvillongások.³⁴ Erdély speciális helyzetét adja, hogy „Erdély a Kárpátok által bástyaszerűleg övezve, egy természetes hegyivárat alkot”,³⁵ az átjárható szorosok a közlekedési szempontok mellett hadászati szempontból is kiemelt jelentőségűek voltak. Az 1883–84-es határbejárást követően 1887. április 15-ig egy nemzetközi vegyes bizottság a határvonalat közös beleegyezéssel megállapította, a megállapodást az 1888. évi XIV. törvénycikkkel hirdették ki.³⁶

Az államhatár jogszerű átlépéséhez a kezdetekben is szükség volt útlevélre; a magyar úti okmányok kialakulása is az általam elemzett korszakhoz köthető. Az útlevelügy kérdése 1895-ben is felmerült mint megoldandó probléma, Nagy Lajos nagyszabeny kir. alügyész *A magyar utlevelügyről*³⁷ című cikke hiánypótló tanulmány a tárgyban, amelyben az útlevelügy kérdéskörének nem teljes körű szabályozottságát vizsgálja a szerző. Az útlevelügyet az 1857. február 9-én Milánóban kelt császári rendelet szabályozta, amelynek elsődleges célja volt a birodalmon belül a személyforgalom megkönnyítése.³⁸ A miniszteri rendeletben foglalt új útlevel-rendőrségi szabályok alapján belföldieknek belföldre utazás céljából nem volt szükség útlevelelre, csak igazolási jegyre, a külföldre utazó belföldieknek, valamint a birodalomba utazó külföldieknek részére pedig előírták az útlevelet: „Útlevelet csak a határszélén kell elémutatni, ahol azt a felügyelőség láttamozza, e nélkül azonban a határszélét átlépni nem szabad.”³⁹ Az 1903. évi VI. tc. indokolása alapján az állam területén való utazás, a határon való átkelés vagy bizonyos államba való utazás csak útlevelel felmutatása mellett történhetett, ahol útlevelkényszer fennállt, Szerbiával és Romániával szemben.⁴⁰

³³ 1879. évi VIII. törvénycikk a berlini szerződés becikkelyezéséről XXXVIII. cikk.

³⁴ SALLAI 2023: 94.

³⁵ OLCHVÁRY 1888: 598.

³⁶ SALLAI 2004: 46.

³⁷ NAGY 1895: 383.

³⁸ 1857. február 9. kelt császári rendelet kiható minden koronaországra nézve, egy új utlevelrendszernek behozatala iránt.

³⁹ A kül- és belügy s a kereskedelmi ministeriumoknak, a legfőbb rendőri hatóságnak s a hadsereg főparancsnokságának 1857. február 15-kén kelt rendelete, kiható minden koronaországra, mely által új útlevel-rendőrségi szabályok bocsátatnak ki.

⁴⁰ 1903. évi VI. törvénycikk indokolása az utlevelügyről 2. §.

Szervezeti keret

Idősíkban elhelyezve és a vasúti határforgalom-ellenőrzési feladatok ellátásának időpontjához igazítva a szervezeti keretrendszer megállapítható, hogy az első vasúti határátkelőhelyek üzembe helyezésének idején már befejeződött a határörvidékek megszüntetése, amely határörvidék látta el addig a magyar–szerb és magyar–román viszonylatban az államhatárral összefüggő hatósági feladatokat.⁴¹ A határőrizeti feladatok halmazában jelentkezett a határforgalom-ellenőrzési feladatok ellátása, amelyet a helyi önkormányzatok végeztek, a kormány csak törvényességi felügyeletet gyakorolhatott a szervek felett.⁴²

A rendészeti feladatok dominanciája mellett a határforgalom-ellenőrzés tekintetében az „áruforgalmat a vámhivatalok, a személyi forgalmat pedig a legközelebbi város rendőrségének személyi állományából kikülönített csoportok ellenőrizték”.⁴³ A külső határok őrzésébe 1891-től ténylegesen bevonták a Magyar Királyi Csendőrség állományát, 1893-tól a határszéli csendőrség felállítását indokolta a magyar–román határvonal megállapítása és az államhatár kitűzése, az elfogott határsértőket a csendőrök a területileg illetékes szolgabírói kirendeltségnek adták át.⁴⁴ 1891-től ahol szolgabírói kirendeltség nem működött, az útlevél- és toloncügy a csendőrség feladatát képezte.⁴⁵

A Magyar Királyi Határrendőrség 1906-os létrehozásával egy új állami szervezet végezte a határforgalom ellenőrzését, „mely feladatokat a kikülönített rendőri csoportoktól, illetve a határszéli szolgabírói kirendeltségektől vette át”,⁴⁶ Belügyminiszteri utasítás⁴⁷ szabályozta a részletfeladatokat, amelyek között önálló feladatot jelentett a szervezet részére az útlevélköteles határszakaszokon a távolsági személyforgalom ellenőrzése.⁴⁸ Fontos eleme a 91.000/1905. B.M. számú körrendelet mellékletének, hogy a határrendészet teendői között az útlevél-kötelezettség alá eső viszonylatok tekintetében az útlevelek vizsgálata, kiállítása és a határforgalmi adatok gyűjtése mellett külön fejezetet kapott az „Útlevélvizsgálat vonatokon” alcím alatt a vonatok és utasaik ellenőrzésének szabályozása, amely előírások értelmezésében minden esetben általánostól eltérő speciális rendelkezéseket tartalmaztak a vasúti határállomások tekintetében.

1891-től 1918-ig az útlevélköteles külső határokon a határszéli csendőrség szakszolgálati ág jelleggel működő része volt a Magyar Királyi Csendőrségnek.⁴⁹ Az 58.320/1912. B.M. számú körrendelettel (A határrendőri külszolgálat ellátása

⁴¹ SZENTGYÖRGYVÁRI 2015: 25.

⁴² PARÁDI 2020b: 110.

⁴³ PARÁDI 2011: 100.

⁴⁴ PARÁDI 2011: 101.

⁴⁵ 50.431/1891. B.M. rendelet Melléklet a 165. számhoz. 6. §.

⁴⁶ PARÁDI 2020b: 127.

⁴⁷ 91.000/1905. B.M. számú körrendelet.

⁴⁸ PARÁDI 2013: 48.

⁴⁹ ARTNER–PARÁDI–ZEIDLER 2013: 23.

a határrendőrségi őrségek megszüntetésével) a határrendőri külső végrehajtó szolgálatban való közreműködéssel megbízták a csendőrséget, önállóan a határrendőrség közvetlen feladatkörébe nem sorolt feladatot hajthattak végre. E körrendelet melléklete volt a 48.999/1912. B.M. számú körrendelet (Határszéli külszolgálatnak átvétele a m. kir. csendőrség által), amely alapján 1912. május 1-jével a határrendőrségi őrségeket egész Magyarország területén beszüntették, amely körrendelet B. kimutatásában megjelölt vasúti határállomásokon a határforgalom-ellenőrzési feladatok ellátásáért továbbra is a Magyar Királyi Határrendőrség volt felelős.⁵⁰ A csendőrség Orsova, Verestorony, Predeál, Gyimesbükk vasúti határállomáson köteles volt a vonatokról „leszállított kivándorlóknak a határrendőrhatóságok hivatalos helyiségébe való bekísérésénél, azoknak ott való megvizsgálásánál, az erre hivatott határrendőrközegeknek, mint karhatalom, a szükséges segédkezést megadni”.⁵¹ A csendőrség útlevélvizsgálatot ugyanakkor kizárólag a részére meghatározott területeken végeztet „Predeálon, Gyergyótölgyesen, Sósmezőn, Vodiczán, Vöröstoronyban és Gyimesbükön, de csak a kirendeltségtől távollevő közuton a határkapunál”.⁵² Zimony vonatkozásában a horvát–szlavón–dalmát országos kormány elnöksége az 1913. évi 165/el. és 1913. évi 2.442/el. számú rendeletével szervezett határszéli rendőrkapitányságot Zimonyban.⁵³ A határforgalom-ellenőrzés módját szemlélteti egy 1912-ben megjelent újságcikk, amelyben egy újságíró beszámol arról, hogy Zimony határállomáson az útlevélvizsgálathoz mindenkit leszállítottak.⁵⁴

Ahogy a vasúti infrastruktúra fejlődött, úgy vált egyre fontosabb feladattá a vasútvonalak közbiztonsági szempontú ellenőrzése is. Ez egyrészt a határállomásokon végzett ellenőrzések tartalmi változásait,⁵⁵ másrészt a vasútrendészeti feladatokat ellátó szervezeti elemek számának gyarapodását eredményezte.⁵⁶ Az első világháború idején a határrendőrség továbbra is ellátta a forgalom ellenőrzését a működő határátkelőhelyeken, katonai feladatot nem látott el.⁵⁷ A 3.389/1915. B. M. számú körrendelet az útlevél-kötelezettség alá eső magyar–román és magyar–szerb viszonylatban a személyforgalom ellenőrzését lehetővé tevő határátkelési pontok számát korlátozta. A magyar–szerb viszonylatban az ország határainak átlépését nem tette lehetővé, magyar–román viszonylatban a vasúti határállomások tekintetében továbbra is üzemelt Orsova, Verestorony, Predeál és Gyimesbükk vasúti határátlépési pont.⁵⁸

⁵⁰ VEDÓ 2016: 94.

⁵¹ 48.999/1912. B.M. számú körrendelet.

⁵² 48.999/1912. B.M. számú körrendelet.

⁵³ Igazságügyi Közlöny 22(10) 482.

⁵⁴ LÉVAI 1912: 9.

⁵⁵ VEDÓ 2015b.

⁵⁶ VEDÓ 2015a; VEDÓ 2018.

⁵⁷ PARÁDI 2013: 55.

⁵⁸ 3.389/1915. B.M. számú körrendelet.

Összefoglalás

A szomszédos országokkal kötött kétoldalú nemzetközi megállapodásokat alapvetően befolyásolta a vasúti infrastruktúra kiépítettségének szintje az érintett országokban és a vasúti fővonalak irányainak meghatározása a nemzetpolitikai és nemzetgazdasági érdekek prioritása mellett.⁵⁹ A közös akaraton nyugvó nemzetközi egyezmények logikai felépítését követve e két előfeltétel teljesülése mellett volt lehetséges meghatározni a vasúti csatlakozások létesítésének helyét. A vasútvonalak csatlakozási pontjainak pontos meghatározása a későbbiekben külön vegyes bizottságok által történt a határvonalon (az egyezmények megfogalmazásában a határok pontjain). A vasúti vonalak meghatározott településektől határig történő építése és üzembe helyezése tárgyában időintervallumot vagy pedig konkrét határidőt állapítottak meg. Konkrét határidő lefektetésének hiányában is születhetett elvi egyezség egy-egy jövőben kiépítendő vasúti összeköttetés szükségességéről mindenféle kötelezettség nélkül.

A vasúti infrastruktúra kiépítése során az egyik félnél jelentkező versenyelőny és gyorsaság a nemzetközi együttműködésben inkább hátráltató, a két ország közötti hangulatviszonyt negatívan befolyásoló tényezőként hatott. Amennyiben valamelyik fél nem tudta teljesíteni vállalását, a másik fél várni és tűrni volt köteles; az egymásra utaltság nemcsak a megnyitás sajátossága volt, hanem a későbbi működtetésnek is, kiváltképpen a közösen működő nemzetközi határállomások tekintetében.

Az 1874/XXVII. tc. hét alkalommal említi a rendőrséget a vámmentesség, az üzemeltetés, illetékesség és a hatáskör gyakorlásának szabályozásánál. A jogszabály – a hatásköri és illetékességi szabályokat tekintve – felhatalmazást adott, hogy a rendőrségi közegeket külön szabályozó utasításokkal lássák el, továbbá szabályozta az idegenek rendőrségi felügyeletét a közös pályaudvarokon.

„Rendőri felügyelet alatt azon mellékes büntetést értjük, mely a bűnösre, amely szabadságát illető büntetés mellett mondatik ki; s a r. f. a személyes szabadság használatának korlátozásában áll. így pl. aki felügyelet alatt áll, az bizony helyre interválható, ha idegen, az országból kiutasítható, nála időnkint házmotózások eszközölhetők, s ha a szabályok ellen vét, akkor ellene fogságbüntetés alkalmaztatik.”⁶⁰

Eme szakterminológia konceptualizálása szükséges, ugyanis mai értelemben a személyi szabadságot korlátozó rendőri intézkedésekről beszélhetünk (elfogás, előállítás, kitoloncolás). Az idegenekkel szembeni intézkedés szükségessége alatt az állami szuverenitás egyik elengedhetetlen alkotóelemét, az állam területére belépő és ott tartózkodó külföldiek felett gyakorolt ellenőrzést szükséges érteni. Az adott

⁵⁹ BARTUS 2023: 13.

⁶⁰ Magyar Lexikon 14. 1883: 296.

korszakban kiadott 9389/1885. B.M. számú toloncügyi rendelet alapján a toloncolás során kiemelt szerepet tulajdonítottak a vasútnak, ugyanis a szabályzó külön kiemelte a vasút és gőzhajó mint a végrehajtás elsődleges formáját a kitoloncolásra.⁶¹ Az 1891. évi XL. tc. az idegenek rendőrségi felügyelete helyett már „rendőri ellenőrzése” terminológiát alkalmazza, továbbá kiemeli az „útlevél-vizsgálat” teljes viszonyosság alapján történő gyakorlását, amely hatósági feladatok a ma értelmezett határforgalom-ellenőrzést részben lefedik.⁶²

Következtetésként levonható, hogy amíg 1874-ben és 1879-ben a közös nemzetközi állomások kiépítése prioritást élvezett a külön-külön ellenőrzéshez képest, addig 1891-ben már az újonnan csatlakozó vonalak mindegyikén a külön határállomások élveztek elsőbbséget. Az ok-okozatok alatt fontos és döntő szempont az utasok megalégedettsége mint elsődleges visszacsatolás a szolgáltatás színvonaláról, amelybe beletartozik természetesen a hatóságok tevékenysége is:

„Predeál helység a vasút két oldalán fekszik. Predeál vasúti állomásnál a vasút eléri a vízvázasztót, amelytől északra a Tömös patak, délfelé pedig a Prahova folyik. A vasúti pályaudvar a román államé, mert román területen fekszik s épp ezt itt az elhanyagolt, románosan jellemző piszkos állapotáért is Romániát terhelte a felelősség. Azok az utasok, akiket sorsuk erre a határállomásra vezetett, abban a kétes értékű szórakozásban lelhatték örömeiket, hogy a vágnak egyik legmocskosabb pályaudvarán várhattak arra, amíg a vonatátadás, vámvizsgálat és egészségügyi ellenőrzés megtörtént.”⁶³

1914-ben Magyarország vasúti határmenetei közül 28 nemzetközi vasúti összekötéssel rendelkezett: 23 határállomás vasútvonal Ausztriával és Boszniával (belső határ), továbbá 5 határállomás Romániával és Szerbiával (külső határ) közös államhatáron funkcionált.⁶⁴

Szabó Márton detektív 1938-ban összehasonlító cikket közölt saját rendőri tapasztalataira támaszkodva a Magyar Királyi Csendőrség és a Magyar Királyi Rendőrség határszolgálati tevékenységéről, és véleményem szerint jól összefoglalta az általam elemzett korszakban megvalósult határforgalom-ellenőrzéssel szemben támasztott követelményeket:

„Ma a határszolgálat legkiterjedtebb teendője kétségtelenül az útlevél-vizsgálat. Töprengésre, tétovázásra ennél nincs idő. A vizsgálatot sokszor pillanatok alatt kell elvégezni annak megállapítására, hogy az útlevél a tulajdonos személyadataival és személyleírásával egyezik-e, ha vízumköteles, el van-e látva vízummal, érvényes-e időre és területre. Akármiben jelentkezett azonban a különbség a két

⁶¹ KARÓCZ–VEDÓ 2021: 48; VEDÓ 2017: 263.

⁶² 1891. évi XL. tc. 18. cikk.

⁶³ Pesti Napló 1916: 4.

⁶⁴ PERGER 2021: 5–6.

rendőrség határszolgálatában, egyben nem volt eltérés: mind a két rendőrség nagy szakértelemmel s rátermettséggel végezte el a feladatait.”⁶⁵

A biztonságosság és gyorsaság egyidejű teljesítménykényszer-paradoxona korábban is jelen volt, és a mai napig is része a határforgalom-ellenőrzést végző határrendészeti szervek mindennapi életének.

Felhasznált irodalom

- ARTNER Ramona – PARÁDI József – ZEIDLER Sándor (2013): A Magyar Királyi Csendőrség légi, vízi, vasúti és közúti szolgálati ágai. *Rendvédelem-történeti Füzetek*, 23(27–30), 23–40. Online: <https://doi.org/10.31627/RTF.XXIII.2013.27-28-29-30N.23-40P>
- BARTUS Gábor (2023): A vasúti határforgalom-ellenőrzés előzményei és interdiszciplináris kapcsolatai. *Határrendészeti Tanulmányok*, 11(2), 6–15. Online: https://rtk.uni-nke.hu/document/rtk-uni-nke-hu/Hatrend_Tan_2023_2_szam.pdf
- BENEDEK Zoltán (1996): Vasúti közlekedéstechnika. In KOLLEGA TARSOLY István (főszerk.): *Magyarország a XX. században. IV. Tudomány – Műszaki és természettudományok*. Szekszárd: Babits, 309–323. Online: <https://mek.oszk.hu/02100/02185/html/611.html>
- EPERJESI László (1994): Magyar–román vasútforgalmi kapcsolatok (1869–1879). *Közlekedéstudományi Szemle*, 44(3), 101–104. Online: https://real-j.mtak.hu/9964/8/Kozlekedestudomanyi_1994_03.pdf
- FRISNYÁK Zsuzsa (2001): *A magyar közlekedés krónikája 1750–2000*. Budapest: História – MTA Történettudományi Intézete. Online: <https://tti.abtk.hu/kiadvanyok/kiadvanytar/online-kiadvanyok/a-magyar-kozlekedes-kronikaja-1750-2000>
- FRISNYÁK Zsuzsa (2022): *Áruforgalom, áruszállítás és a magyarországi vasutak (1895). Vasút – ember – térkapcsolatok*. Budapest–Nyíregyháza: MTA Társadalomföldrajzi Tudományos Bizottság Történeti Földrajzi Albizottsága – Nyíregyházi Egyetem Földrajztudományi Tanszéke. Online: <http://real.mtak.hu/160631/>
- GIDÓ Csaba (2012): *A vasúthálózat kiépülése a Székelyföldön és szerepe a régió modernizációjában (1868–1915)*. PhD-disszertáció. Pécsi Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar Interdiszciplináris Doktori Iskola. Online: <http://pea.lib.pte.hu/bitstream/handle/pea/16127/gido-csaba-phd-2012.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- GUBER, A. A. szerk. (1965): *Világtörténet. 7. kötet*. Ford. Mucsi Ferenc. Budapest: Kossuth könyvkiadó. Online: https://adt.arcanum.com/hu/view/VilagtortenetSzovjet_07/?query=san+stefan%C3%B3+szerz%C5%91d%C3%A9s&pg=173&layout=s
- HODINKA Antal (1935): Ami a karlócai békekötésből kimaradt, és következményei. *Hadtörténelmi Közlemények*, 36, 159–213. Budapest: Magyar Tudományos Akadémia. Online: https://epa.oszk.hu/00000/00018/00198/pdf/EPA00018_hadtortenelmi_1935_159-213.pdf
- HORVÁTH Csaba Sándor (2012): Alternatív periodizáció a magyar vasúttörténetben. In XV. *Apáczai-napok Nemzetközi Tudományos Konferencia, 2011. A gazdasági és társadalmi átalakulás perspektívái Magyarországon*. Tanulmánykötet. Győr: Nyugat-magyarországi Egyetem Apáczai Csere János Kar, 29–42. Online: <http://real.mtak.hu/123010/>
- HORVÁTH Csaba Sándor (2017a): A vasút funkciói és társadalmi, gazdasági hatásai Magyarországon 1920-ig. *Közlekedéstudományi Szemle*, 67(4), 52–59. Online: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2017.4.5>

⁶⁵ SZABÓ 1938: 389.

- HORVÁTH Csaba Sándor (2017b): Az Osztrák–Magyar Monarchia és az Oszmán Birodalom közötti vasúti összeköttetés létrejötte. *Aetas*, 32(1), 81–101. Online: https://epa.oszk.hu/00800/00861/00075/pdf/EPA00861_aetas_2017-01_081-101.pdf
- Igazságügyi Közlöny 22(10). Budapest: Magyar Királyi Igazságügyminisztérium. 1913. október 27. Online: https://adt.arcanum.com/hu/view/Igazsagugyi_Kozlony_1913/?query=%22ziromony+kirendelts%C3%A9g%22&pg=523&layout=s
- KAKÓCZ Krisztián – VEDŐ Attila (2021): A toloncolás szabály- és szervezetrendszere a második világháború előtt. In Csaba Zágón – ZSÁMBOKINÉ FICSKOVSZKY Ágnes: „*Tehetség, szorgalom, hivatás*”. Tanulmánykötet. Budapest: Magyar Rendészettudományi Társaság Vám- és Pénzügyőri Tagozat, 43–56. Online: <https://doi.org/10.37372/mrtvtvp.2021.1.3>
- LÉVAI Mihály (1912): Pillanatfölvételek a szerb tűzfészekről. *Délmagyarország*, 1912. december 18. Magyar Lexikon 14. (1883). Budapest.
- NAGY Lajos (1895): A magyar utlevelügről. *Jogtudományi Közlöny*, 30(49), 383–386. Online: https://real-j.mtak.hu/2161/1/JogtudomanyiKozlony_1895.pdf
- OSCKÓI OCSKAY Gusztáv (1894): *Vasút mentén. A M. Kir. Államvasutak mentén fekvő városok, helységek és azok vidékeinek leírása*. Budapest: Franklin társulat Magyar Irodalmi Intézet és könyvnyomda, 108–123.
- OLCHVÁRY főhadnagy (1888): A magyar államterület déli és a Balkán-félsziget északi hadsín-helyeinek hadi méltatása. *Ludovica Academia Közleménye*, 15(8–12), Nyolczadik–Kilenczedik Füzet, 597–612. Online: <http://hdl.handle.net/20.500.12944/17061>
- PARÁDI József (2011): A csendőrség teendői az Osztrák–Magyar Monarchia Magyar Királysága külső határainak őrzésében. *Rendvédelem-történeti füzetek = Acta Historiae Praesidii Ordinis*, 21(24), 100–118. Online: <https://doi.org/10.31627/RTF.XXI.2011.24N.100-118P>
- PARÁDI József (2013): A dualizmuskori Magyar Királyság határrendőrsége. In GAÁL Gyula – HAUTZINGER Zoltán (szerk.): *A Magyar Királyi Határrendőrség felállításának okai, máig ható jelentősége*. Budapest: a magyar Rendészettudományi Társaság Határrendészeti Tagozata, 45–59.
- PARÁDI József (2020a): A történelmi Magyarország vasúti határátkelőhelyeinek alapító okmányai. *Rendvédelem-történeti Hírlevél (Nuntiotones Historiae Praesidii Ordinis)*, 30(59–60), 245–272. Online: https://epa.oszk.hu/02100/02177/00016/pdf/EPA02177_rvt_hirlevel_2020_59-60.pdf
- PARÁDI József (2020b): Csendőrség a történelmi Magyarország határain 1891–1918 = Gendarmerie on the Historical Hungary's Board 1891–191. In *Ünnepi tanulmányok Szakály Sándor 65. születésnapja tiszteletére*. Budapest: Semere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság, 103–178. Online: <https://doi.org/10.31626/HU-EISSN2530094X.VI-IITOM.103-178.p>
- PERGER Imre (2021): A magyar vasút Trianon előtt és azóta. *Közlekedéstudományi Szemle*, 71(1), 4–23. Online: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2021.1.1>
- Pesti Napló (1916): Predeál, Szinaja és a román petroleumforrások. 1916. október 25.
- SALLAI János (2004): *Az államhatárok*. Budapest: Press Publica.
- SALLAI János (2023): Határőrízet a szocializmusban a román–magyar határon. *Határrendészeti Tanulmányok*, 11(2), 94–107. Online: https://rtk.uni-nke.hu/document/rtk-uni-nke-hu/Hatrend_Tan_2023_2_szam.pdf
- SZABÓ Márton (1938): Adatok a rendőrség intézmény-történetéhez. Határszolgálat a múltban és ma. *Magyar Rendőr*, 5(17), 388–389.
- SENTGYÖRGYVÁRI Tamás (2015): *A hazai idegenrendészeti jog vizsgálata a 20. század első évtizedeiben, különös tekintettel a hatósági szervezet bemutatására*. Győr: Széchenyi István Egyetem Batthyány Lajos Szakkollégiuma. Online: <https://blszk.sze.hu/images/Dokumentumok/kiadv%C3%A1nyok/Szentgy%C3%B6rgyv%C3%A1ri%20Tam%C3%A1s.pdf>
- Uj Idők Lexikona 17–18. (1940). Budapest: Signer és Wolfner Irodalmi Intézet RT. Online: https://adt.arcanum.com/hu/view/Lexikon_UjIdokLexikona_17-18/?query=m%C5%B1tanrend%C5%91ri+bej%C3%A1r%C3%A1s&pg=586&layout=s

- VEDÓ Attila (2015a): A Magyar Királyi Csendőrség közlekedési szolgálati ágának kialakulása és fejlődése. *Rendvédelem-történeti Füzetek*, 25(47–50), 81–94. Online: <https://doi.org/10.31627/RTF.XXV.2015.47-48-49-50N.81-94P>
- VEDÓ Attila (2015b): A Magyar Királyi Csendőrség közbiztonsági tevékenységének megszervezése 1881–1918. *Rendvédelem-történeti Füzetek*, 25(43–46), 171–190. Online: <https://doi.org/10.31627/RTF.XXV.2015.43-44-45-46N.171-190P>
- VEDÓ Attila (2016): Csendőrök a dualista Magyarország kishatárforgalmának ellenőrzésében 1914-ig. *Rendvédelem-történeti Füzetek*, 26(51), 87–108. Online: <https://doi.org/10.31627/RTF.XXVI.2016.51N.87-108P>
- VEDÓ Attila (2017): Idegenellenőrzés a dualista Magyarországon. In *Szent Lászlótól a modernkori magyar rendészettudományig*. XIX. kötet. 261–268. Online: <https://pecshor.hu/periodika/XIX/vedo.pdf>
- VEDÓ Attila (2018): A Magyar Királyi Csendőrség karhatalmi tevékenysége. In PARÁDI József – VEDÓ Attila (szerk): *A polgári magyar állam karhatalmi tevékenységének szabályozása 1867–1944*. Budapest: SZBMRRTT, 71–122.
- VUG, Virgil – NICULA, Silviu (2013): Un segment de cale ferată în contextul revoltei bivolarilor. *Pangeea*, 13, 142–149. Online: http://pangeea.uab.ro/upload/20_274_20_vug_-_un_seg-ment_de_cale_ferata.pdf

Jogi források

1857. február 9. kelt császári rendelet kiható minden koronaországra nézve, egy új utlevélrendszernek behozatala iránt
- A kül- és belügy s a kereskedelmi ministeriumoknak, a legfőbb rendőri hatóságnak s a hadsereg főparancsnokságának 1857. február 15.-kén kelt rendelete, kiható minden koronaországokra, mely által új utlevél-rendőrségi szabályok bocsátatnak ki
1867. évi XII. törvénycikk a magyar korona országai és az Ő Felsége uralkodása alatt álló többi országok között fenforgó közös érdekű viszonyokról, s ezek elintézésének módjáról
1867. évi XVI. törvénycikk a magyar korona országai és Ő Felsége többi királyságai és országai közt kötött vám- és kereskedelmi szövetségről
1874. évi XXVII. törvénycikk a román fejedelemséggel vasuti csatlakozások tárgyában 1874. évi május 31.-én kötött egyezményről
1879. évi VIII. törvénycikk a berlini szerződés becikkelyezéséről
1879. évi XIII. törvénycikk a román fejedelemséggel, vasuti csatlakozások iránt 1874. évi május 31.-én kötött egyezmény némely határozatainak megváltoztatásáról
1880. évi XXXV. törvénycikk a szerb fejedelemséggel 1880. évi április 9.-én/márczius 28.-án kötött vasuti egyezményről
1888. évi XIV. törvénycikk az osztrák-magyar Monarchiának Romániával, a Monarchia két általama és Románia közt fenforgott határvillongások kiegyenlítése végett, a határvonal újabb megállapítása és azzal kapcsolatos kérdések szabályozása tárgyában kötött, s Bukarestben 1887. évi december 7.-én november 25.-én aláírt nemzetközi egyezmény becikkelyezéséről
1891. évi XL. törvénycikk a rumán királysággal létesítendő vasuti és közuti összeköttetésekről, s úgy az ezekre, mint a már létező csatlakozásokra vonatkozó viszonyok szabályozásáról
- 9.389/1885. B.M. r. a toloncz-rendszabályokról
- 50.431/1891. B.M. rendelet az 1888. évi XIV. törvénycikkkel becikkelyezett magyar-román határegyezmény alapján kiadott határőrizeti utasítás tárgyában
1903. évi VI. törvénycikk indokolása az utlevélügyről
- 91.000/1905. B.M. számú körrendelet és melléklete
- 48.999/1912. B.M. számú körrendelet
- 58.320/1912. B.M. számú körrendelet
- 3.389/1915. B.M. számú körrendelet

ABSTRACT

The History of Rail Border Checks From 1875 to 1919

Gábor BARTUS

The duties of the border policing branch of the police service are diverse and multifaceted with border checks, playing a prominent role, including their special form, rail border checks. Few studies in police science have explored the development of border checks. This study examines the circumstances of the establishment of the first border stations, and its results contribute to the preservation of traditions. The study explores, in a coherent and logical structure, the historical roots and traditions of rail border checks, which is an integral part of policing and thus of police science. It pays particular attention to the interdisciplinary connections between police and transport science while analysing their interrelationships. The development of the transport infrastructure led to a new type of policing activity that differed from traditional border guarding. This was due to the construction of the railway system that extended to the state border. Descriptive research was conducted by analysing primary and secondary sources and comparing scientific findings and information. The development of rail border checks was determined by the changes that occurred during the analysed period. The establishment and demarcation of state borders, the development of rail transport infrastructure and the ratification of international agreements defining the locations of rail links across the state border are all crucial elements for effective rail border checks. Also, the organisational framework for carrying out these tasks is essential. It is important to ensure that these elements are interconnected both in time and space.

Keywords: border control, rail border checks, history of law enforcement, traffic history