

A vasúti határforgalom-ellenőrzés története 1920-tól 1944-ig

The History of Rail Border Checks from 1920 to 1944

BARTUS Gábor¹ 

Bevezetés: A vasúti határforgalom-ellenőrzés a közlekedéstörténet és a rendészettörténet metszéspontján található terület, amelynek történeti fejlődése determinálta a határrendészeti gyakorlatot. A trianoni békeszerződés vasúti határforgalom-ellenőrzésre gyakorolt történeti és jogi aspektusai csak részben feltárt terület. Kevésbé ismert, hogyan változtak meg a vasúti határforgalom-ellenőrzés szervezeti keretei és végrehajtása, továbbá milyen külső tényezők formálták. A tanulmány ezekre a hiányosságokra kíván reflektálni.

Célkitűzések: A kutatás célja az 1920–1944 közötti időszak fejlődéstörténetének feltárása, különös tekintettel a közlekedési infrastruktúra, az államhatár, a nemzetközi szerződések, valamint a szervezeti keret dimenzióira.

Módszer: A vizsgálatot kiterjedt szakirodalmi és jogszabáylelemzés alapján végeztem, kiegészítve a korabeli primer forrásokkal. A kutatás során a releváns jogszabályok és nemzetközi egyezmények vasúti forgalmat érintő rendelkezéseinek rendszerezése mellett, kronologikus megközelítést alkalmaztam az általam kialakított sajátos dimenziók szerint.

Eredmények: A trianoni békeszerződés következtében a magyar vasúthálózat több mint felét a szomszédos államokhoz csatolták, az új államhatárok alapvetően átalakították a határforgalmat. A nemzetközi együttműködés és a gazdasági érdekek előtérbe kerülésével jöttek létre a kétoldalú egyezmények a szomszédos államokkal. A szervezeti keretrendszer a vasúti határforgalom-ellenőrzést érintően stabilnak volt mondható, ugyanis békeidőszakban azt az államrendőrség részeként működő határszéli rendőr kirendeltségek állománya látta el.

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

Következtetések: A vizsgált időszak tanulsága, hogy a nemzetközi vasúti összeköttetés és abból adódóan a vasúti határforgalom-ellenőrzés túlmutatott a politikai kérdéseken, a nemzetbiztonsági megfontolások helyébe egyre inkább a nemzetgazdasági érdekek kerültek. A hatékony határforgalom-ellenőrzéshez mindenkor stabil szervezeti struktúra és nemzetközi egyezményben foglalt felhatalmazás kellett. A jövőbeni kutatásoknak lehetséges iránya a második világháborút követő időszak elemzése.

Kulcsszavak: határállomás, határellenőrzés, vasúti határforgalom-ellenőrzés

Introduction: Railway border checks are an area at the intersection of transport history and law enforcement history, whose historical development has determined border control practices. The historical and legal aspects of the Treaty of Trianon on railway border checks have only been partially explored. Little is known about how the organisational framework and implementation of railway border checks changed, or what external factors shaped them. This study aims to address these gaps.

Objectives: The aim of the research is to explore the history of development between 1920 and 1944, with particular emphasis on the dimensions of transport infrastructure, state borders, international treaties, and organisational frameworks.

Methods: The study was conducted on the basis of an extensive analysis of the literature and legislation, supplemented by contemporary primary sources. In addition to systematising the relevant legislation and international conventions affecting rail traffic, I applied a chronological approach based on specific dimensions that I developed myself.

Results: As a result of the Treaty of Trianon, more than half of the Hungarian railway network was annexed to neighboring states, and the new state borders fundamentally transformed border traffic. International cooperation came about with the emergence of economic interests, leading to bilateral agreements with neighboring states. The organisational framework for border traffic checks by rail was stable, as in peacetime these were carried out by border police stations operating as part of the state police.

Conclusion: The lesson learned from the period under review is that international rail connections and, consequently, border traffic control by rail transcended political issues, with national economic interests increasingly replacing national security considerations. Effective border traffic checks required a stable organisational structure and authorisation under international agreements. A possible direction for future research is the analysis of the period following World War II.

Keywords: border station, border control, railway border checks

Bevezetés

A magyar vasút folyamatos fejlődése és bővítése mint kronológiai időszak az első világháború után alapvetően megváltozott. A vasúti közlekedésnek a 20. század elején egyértelműen primátusa volt a többi közlekedési móddal szemben, mégis annak megmaradása érdekében kellett küzdeni, nem pedig a fejlesztését célzó törekvésekkel (HORVÁTH 2017). Magyarország vasúti fejlődésének felívelő szakaszát megszakította egy olyan külső tényező, amelyre nem lehetett felkészülni, ez volt a trianoni békeszerződés. A vasúti határforgalom-ellenőrzés tartalma, helyszíne, szervezeti keretrendszere és a kétoldalú nemzetközi kapcsolatok minősége alapvetően megváltozott az új államhatárokkal.

A tanulmány választ kíván adni arra, hogy az államhatár megváltozása milyen hatással volt a vasúti határmenetre és a vasúti közlekedési infrastruktúrára, valamint a szomszédos országokkal való együttműködésre. Ezen együttműködés kialakítása egyben a nemzetközi szerződések megkötését is jelentette. Utolsó lépcsőként a vasúti határforgalom-ellenőrzés végrehajtását elemeztem, hogy milyen szervezeti keretrendszerben végezték ezen feladatokat az adott korszakban. A kutatás szakirodalmi és jogszabályelemzés alapján történt, kiegészítve a korabeli primer forrásokkal.

Államhatár

Magyarország esetében az első világháborút lezáró párizsi békekonferencián történt a béke aláírása 1920. június 4-én a versailles-i Nagy-Trianon-palotában. A békeszerződést az Északamerikai Egyesült Államokkal, a Brit Birodalommal, Franciaországgal, Olaszországgal és Japánnal, továbbá Belgiummal, Kínával, Kubával, Görögországgal, Nicaraguával, Panamával, Lengyelországgal, Portugáliával, Romániával, a Szerb-Horvát-Szlovén Állammal, Sziámmal és Cseh-Szlovákországgal 1920. évi június hó 4. napján a Trianonban kötött békeszerződés becikkelyezéséről szóló 1921. évi XXXIII. törvény (trianoni békeszerződés) iktatta be a magyar állam törvényei közé. Az etnikai és a történelmi elvek helyett az antant a gazdasági, stratégiai és közlekedési szempontokat támogatta Magyarországon új államhatárának megállapításánál (SUBA 2018b). Katonai és gazdasági szempontból a vasútvonalak szerepe stratégiai jelentőségű volt, ami hatással volt az új államhatárok megállapítására (SZARKA 2008). 1914-ben a magyar vasúti pályahálózat 28 határállomáson csatlakozott szomszédos országhoz, amely határállomások közül az Osztrák–Magyar Monarchián kívülre öt határállomás vezetett, ahol határforgalom-ellenőrzést végeztek: Gyimesbükk, Predeál, Verestorony, Orsova, Zimony (PERGER 2021). A trianoni békeszerződés után ezen vasúti határállomások és a stratégiai fontosságú vasúti csomópontok külföldre kerültek (FÓRIZS 2020; MISZLAY 2011; SUBA 2021a).

Az új államhatár 54 helyen metszette a normál nyomtávú, további két helyen a keskeny nyomtávú vonalat. Csehszlovák viszonylatban 13, román viszonylatban 14, jugoszláv viszonylatban 17, osztrák viszonylatban 10 vasútvonal darabolódott fel (SUBA 2016). A szigorú vízumpolitika bevezetésével a kisantantországok igyekeztek akadályozni a határátlépéseket, ezzel az államhatár szétválasztó szerepe érvényesült (BENCSIK 2002; SALLAI 2025). A román csapatok 1920. áprilisban, a szerb csapatok 1921. augusztusban

vonultak ki hazánk területéről, azonban az államhatár kijelölése román viszonylatban csak 1925-ben fejeződött be (FÓRIZS 2021; FÓRIZS 2020).

A szomszédos államok Magyarországgal szemben ragaszkodtak az útlevél- és vízumkényszerhez, csak rendkívül korlátozott könnyítési lehetőségek voltak az államhatár átlépése tekintetében, egyik ilyen könnyítés volt, hogy a közlekedési társaságok közegeinek határátlépése során nem kellett útlevél (BENCSIK 1999). A vasúti határállomásoknak kulcsszerepük volt az elcsatolt területről kiutasított és menekülő magyar nemzetiségűek hazatérésénél, mivel a magyar útlevéllel vagy vízummal nem rendelkező személyek részére Szob, Lőkösháza, Biharkeresztes, Szeged és Hidasnémeti határállomás lett elsődlegesen kijelölve a m. kir. pénzügyminiszter 1921. évi 114.440. sz. rendelete alapján. Romániával a vasúti személy- és áruforgalom közlekedtetése 1922. január 29-ével kezdődött meg Lőkösháza, Biharkeresztes, Nyírábrány, Csenger és Kőtegyán határállomásokon. Az útlevélvizsgálat és a vámvizsgálat mindkét állam hatósága saját területén történt, kivéve Kőtegyán határállomást, ahol egy helyen valósult meg az ellenőrzés.

1922. június 4-én Magyarország államhatárát „Oroszvár, Gönyű, Komárom, Esztergom, Szob, Drégelypalánk, Balassagyarmat, Ipolytarnóc, Salgótarján, Bánréve, Tornanádaska, Hidasnémeti, Sátoraljaújhely, Záhony, Tiszabecs, Csenger, Nyírábrány, Biharke- resztes, Kőtegyán, Lőkösháza Szőreg, Rőszke, Kelebia, Csikéria, Mohács, Magyarboly, Barcs, Gyékényes, Murakeresztúr, Dávidháza–Kotormány, Szentgotthárd, Kőszeg, Sopron, Hegyeshalom” (FRISNYÁK 2001: 159) határállomásokon lehetett elhagyni. A vonatforgalom ebben az időszakban nagyon alacsony volt, a kevés vonat indulása miatt a vasúti pályaudvarokon nagy volt a zsúfoltság (KALOCSAI 2019).

A m. kir. belügyminiszternek 5.645/1923. B. M. számú körrendeletében lettek kijelölve azon határállomások, ahol útlevéllel át lehetett lépni az államhatárt. A személy- és áruforgalom ellenőrzése rendőrségi hatáskör volt, velük párhuzamosan látták el a vám- szervek a vámmellenőrzést. Az útlevélrendészet gyakorlása alatt értették a határforgalom- ellenőrzést, amely során megvizsgálták a határt átlépő személyek útlevelét és záradékolták. A határállomásokon a közbiztonsági és karhatalmi teendők alatt a személyek őrzését, kísérését, előállításokat értették, amely feladatok el voltak különítve az útlevélkezeléstől.

A bécsi döntéseket követő terület-visszacsatolások következtében Szlovákia felé Oroszvár határmeneten kívül minden vasútvonalon új határállomások létesültek, továbbá egyes szakaszokon korridorvonalok közlekedtek. Kárpátalja visszacsatolását követően Lengyelország felé Uzsok, Valóc és Körösmező átmenetben jártak a vonatok. Észak-Erdély visszacsatolását követően, habár 14 új határmenet jelent meg az új országhatár miatt, azok közül sehol sem vették fel a forgalmat, Románia felé a határforgalom továbbra is Lőkösháza és Battonya határállomáson bonyolódott le. Jugoszlávia felosztását követően a Délvidék visszacsatolása után Eszék, Gyékényes, Csáktornya átmenetben bonyolódott le a vasúti forgalom (PERGER 2021).

Közlekedési infrastruktúra

A magyar vasút a hálózat nagysága, sűrűsége alapján a 20. század elejére Európában az élvo- nalba tartozott, üzemeltetése gazdaságos volt. A trianoni békeszerződés Magyarország

korábbi vonalszakaszának több mint felét elszakította, mindösszesen a vasúthálózat 38%-a, a mozdonyok 40%-a, a személykocsik 33%-a, a teherkocsik 31%-a maradt belföldön (PERGER 2021).

A Magyarország részére 1920. január 15-én átadott békefeltételeket a magyar fél összevetette a Saint-Germainben aláírt osztrák békeszerződés szövegével, amely során a vasúti közlekedés kapcsán a magyar békeszerződés abban tért el az osztrákokkal kötött békeszerződéstől, hogy a magyar területen átvezető vasútvonalakat a szomszédos államok saját vasútvonalai meghosszabbításának tekintették az úgynevezett *péage* vonalakon, természetesen anyagi ellenszolgáltatás nélkül. A vasút állapota egyébként az első világháború során leromlott, a vasúti pályarendszer fenntartásához és karbantartásához szükséges nyersanyagok az országhatáron kívülre kerültek, és tovább rontotta a helyzetet, hogy a román megszálló csapatok magukkal vitték a vasúti gépészeti berendezések nagy részét. Az antant elzárkózott a magyar fél észrevételei alapján a békefeltételek módosításától, nem módosította a vasúti közlekedésre vonatkozó egyetlen pontját sem (EPERJESI 1994).

A trianoni békeszerződés XII. részének III. címe foglalkozott a vasúti közlekedéssel. A szomszédos országoknak lehetőségük nyílt olyan vasúti pályarendszer kialakításra, amellyel lehetővé vált Magyarország elkerülése a vasúti forgalmat illetően (SUBA 2016). Magyarország Kárpát-medencében betöltött központi helyzetéből adódóan a politikai motiváltságú elkerülési szándék gazdasági szempontból már kevésbé volt kifizetődő, és a későbbiekben előtérbe kerültek a gazdasági megfontolások is. Ennek kiküszöbölése érdekében a trianoni békeszerződés alapján a kisantantországok *passage* (korridor) jogokat kaptak. Az első világháborút követő időszakban a vasútfejlesztésre korlátozott anyagi forrás állt rendelkezésre, a Magyarországtól elcsatolt területeken az utódállamok is nagyon kevés fejlesztést hajtottak végre a vasúti vonalakon (PERGER 2021).

Habár történelmi távlatban viszonylag rövid időszakról van szó, indokolt megemlíteni, hogy az első bécsi döntéssel – amelyet a Magyar Szent Koronához visszacsatolt felvidéki területeknek az országgal egyesítéséről szóló 1938. évi XXXIV. törvény cikk ratifikált – 1938. november 2-án a felvidéki területekkel 1042,7 km hosszúságú normál és 42 km hosszúságú keskeny nyomtávolságú vasútvonalat kapott vissza hazánk, amellyel a magyar vasúthálózat hossza ismét 8999 km-re növekedett. A második bécsi döntéssel – amelyet a román uralom alól felszabadult keleti és erdélyi országrésznek a Magyar Szent Koronához visszacsatolásáról és az országgal egyesítéséről szóló 1940. évi XXVI. törvény cikk ratifikált – 1940. augusztus 30-án hazánk 1860 km hosszú normál, valamint 423 km hosszú keskeny nyomtávolságú vasúttal gyarapodott, és a teljes vasúthálózat hossza 12 864 km lett, azonban az új határok úgy lettek kialakítva, hogy Székelyföld nem volt vasúton többé elérhető (MISZLAY 2011; SUBA 2011; MISZLAY 2010; VEDŐ 2008).

A második világháborúban megsemmisült vagy súlyosan sérült a vasúti pálya 35%-a, a vasúti hidak 85%-a, a villamosított vonalak felsővezetékének teljes egésze. A MÁV járműparkjából a háború végére mindösszesen a mozdonyok 10%-a, a vontatott járművek 4%-a volt működésképes, a vasúti közlekedés helyreállítása csak az 1950-es években kezdődött meg, amely elengedhetetlen volt a gazdaság újraindításához és a lakosság ellátásához (BENEDEK 1996).

Nemzetközi szerződés

A nemzetközi kapcsolatok a közlekedéspolitikát is formálták, a szomszédos államok az együttműködéstől elzárkóztak, és kölcsönös bizalmatlanság volt jellemző. Mindenkinek, köztük az antantnak is, érdeke volt a kelet- és közép-európai regionális szinten a nemzetközi vasúti forgalom újraindítása, ennek jegyében 1920 végén kezdődtek meg a nemzetközi forgalom indítására vonatkozó tárgyalások (PARÁDI 2010). A szomszédos államok közötti közös döntés eredménye volt, hogy mely átmenetben maradjon meg a vasúti forgalom (SUBA 2016).

A nemzetközi forgalom felvételére irányuló tárgyalás a MÁV Igazgatóság feladata volt, ezért 1920-ban egyezményt kötött Csehszlovákiával, Ausztriával, Romániával és a Szerb–Horvát–Szlovén Királysággal, azonban a megállapodásokat nem ratifikálták, ezen a szinten csak Ausztriával született megállapodás. Az 1920-as évek elején a kisantantországok arra törekedtek, hogy Magyarország vasúti hálózatát elvállasszák az átmenő nemzetközi személy- és áruforgalomtól, ennek érdekében fejlesztették az egymás közötti összeköttetést lehetővé tevő vasútvonalait (EPERJESI 1994; SALLAI 2004).

Magyarország és Ausztria 1919. szeptember 29-én kötött megállapodást a nemzetközi személyforgalom megindításáról, 1920. április 7-én közlekedett az első mentrend szerinti nemzetközi személyvonat Budapestről Bécsbe (FRISNYÁK 2001).

A nemzetközi elszigeteltségből történő kilépés jegyében Magyarország 1922. szeptember 18-án csatlakozott a Népszövetséghez, valamint a vasúti személy- és poggyászfuvározás, áru fuvarozás tárgyában létrejött berni nemzetközi egyezményhez. A gazdasági megfontolások előtérbe helyezésével a román és a szerb külpolitika is folyamatosan enyhített korábban jellemző elzárkózó magatartásán. A nemzetközi vasúti egyezményeknek különösen fontos formája volt a szomszédos országokkal kötött államközi szerződések (EPERJESI 1994). A közlekedés és az átmenő forgalom tárgyában 1923-ban Genfben tartott általános értekezleten megállapított okmányok becikkelyezéséről szóló 1929. évi XXII. törvényben központi kérdés volt a nemzetközi vonalak összekapcsolása és a közös határállomások kiépítésének előnyben részesítése, amely elképzelés megfelelt a magyar állam takarékosági szempontjainak is (DEÁK 2016; SUBA 2016).

Magyarország és Csehszlovákia 1922. november 22-én kereskedelmi szerződést kötött, amelyben szabályozták a vasúti forgalmat és a közös határpályaudvarokat, azonban azt a csehszlovák kormány a közös határpályaudvarokra vonatkozó megállapodást kivéve nem ratifikálta, így nem lépett életbe. Az első kétoldalú nemzetközi szerződés csehszlovák viszonylatban kötött meg, a Csehszlovák Köztársasággal 1927. évi május hó 31-én kötött kereskedelmi szerződés becikkelyezéséről szóló 1927. évi XVII. törvénycikkkel lett kihirdetve. A vasúti forgalom tárgyában az egyezmény F) melléklete tartalmazta az útlevelvizsgálat és vámkezelés rendjét, előnyben részesítve az egy helyen (határállomáson) történő közös ellenőrzést. Az egy helyen történő ellenőrzés célja volt, hogy az útlevelvizsgálat és a vámkezelés mindkét állam részéről lehetőleg egyszerre és egy időben történjen a vonaton. A szerződés a vasúti átmenő forgalom általános elveit is lefektette (SUBA 2018a). 1938. április 1-jei hatállyal ideiglenesen lépett hatályba a határforgalom ellenőrzése tárgyában Prágában, 1937. november 17-én kelt magyar–csehszlovák egyezmény, amelyet a m. kir. minisztérium 1938. évi 1.660. M. E. számú rendelettel hirdettek ki. Ezen egyezményben

lettek rögzítve a közös állomások magyar oldalon: Hegyeshalom, Komárom, Szob, Drégelypalánk, Ipolytarnóc, Somoskőújfalu, Bánréve, Tornanádaska és Hidasnémeti. Csehszlovák oldalon Pozsonyligetfalu (Petržalka), Szlovákújhely (Slovenské Nové Mesto) és Csap (Čop) határállomás. Összesen 11 határmenetben történt meg a vasúti forgalom felvétele a két ország között (SUBA 2016). 1940. március 13-án a Szlovák Köztársasággal kötött határforgalmi egyezmény összesen 16 vasútvonalat és határátlépési pontot nevesített a két ország között a m. kir. minisztérium 1940. évi 2.240. M. E. számú rendelete alapján.

Magyarország és Ausztria között a vasúti forgalmi államszerződést 1930. június 30-án írták alá, az 1931. évi XXIII. törvénycikkkel lett kihirdetve. A határrendőrségi és vámşzolgalat céljából osztrák viszonylatban is a közös határállomások képeztek prioritást. „Közösen a 10 vasútvonalon 9 állomást jelöltek ki, magyar területen: Hegyeshalom, Sopron GYSEV pu., Harka-Kópháza, Kőszeg, Szentgotthárd; osztrák területen Pomogy (Pamhagen), Locsmád (Lutzmannsburg), Rohonc (Rechnitz), Strém (Strem) állomást” (SUBA 2016: 491).

Magyarország és Románia között a vasúti kapcsolatok államközi szabályozása későn indult meg, a leginkább a román félle szemben jelentkezett a bizalom hiánya (ERDEINÉ KÉSMÁRKI-GALLY – ERDEI – NESZMÉLYI 2020). Romániával 1924. évi április hó 16-án Bukarestben kötött egyes egyezmények és megállapodások életbeléptetéséről szóló 1924. évi 7934. M. E. számú rendeletben megállapodtak a két ország közötti személy- és áruforgalom lebonyolításáról, amely szerint a román fél vonatkozásában a vasúti şzolgalat tekintetében a szerzõdõ felek saját államterülete képezett prioritást, a közös határállomás lehetősége a kivételi körbe tartozott. Vasúti összeköttetésnek Lökösháza, Kötegyán, Biharkeresztes, Nyírábrány, Battonya lett kijelölve. A magyar–román viszonylatban a személy- és teherforgalom 1924. áprilistól megindult, ugyanakkor az államközi megállapodást csak 1932-ben kötötték meg, a Bukarestben 1932. évi szeptember hó 28-án kelt magyar–román vasúti határállomási Egyezmény becikkelyezéséről szóló 1933. évi XXVI. törvénycikk hirdette ki.

Kötegyán határállomás kivételével a magyar–román megállapodás eltért a korábban többi viszonylatban is alkalmazott 1929. évi XXII. törvénycikkkel kihirdetett genfi vasúti egyezményben foglalt azon kölcsönös elvtól, hogy az államhatáron átmenő vasúti vonalakon közös vasúti határállomásokat alakítsanak ki. A kölcsönös bizalmatlanságon túl ennek legfõbb materiális és kézenfekvõ oka volt, hogy az új államhatárok olyan helyeken metsztek a vasúti vonalakat, amelyek közelében csak addig jelentéktelennek ítélt, kis állomások voltak. A közös határállomás kiépítése költséges lett volna mindkét oldalon. Ezen okok miatt a határrendészeti feladatokat külön-külön, a saját államuk területén fekvõ legutolsó állomáson végezték el a szerzõdõ felek. Másik befolyásoló tényezõ lehetett a külön határállomás létesítésének a csehszlovák és osztrák viszonylat közös határállomásainak mûködésére vonatkozó negatív tapasztalatok és a hatóságok közötti súrlódások. Kötegyán esetében – mivel az államhatár közvetlenül átszeli az állomás területét – a külön határállomás kialakítása járt volna indokolatlan költségráfordítással (EPERJESI 1994; SUBA 2016; SUBA 2021b).

A szerb–horvát–szlovén viszonylatban 1926. július 24-én megkötött egyezményt az 1929. évi XLV. törvénycikkkel hirdették ki. A vasúti forgalom számára hét

határátkelőhelyet jelöltek ki a magyar oldalon: Szőreg, Röszeke, Kelebia, Magyarbóly, Barcs, Gyékényes és Murakeresztúr.

Magyarország és a Szovjetunió között 1941. március 3-án írták alá a magyar–szovjet közvetlen személy- és áruforgalomra vonatkozó egyezményt, amely alapján a három meglévő vasúti kapcsolatból (Uzsok, Valóc [Lavocsne], Kőrösmező) a Valóc [Lavocsne] határmenetet nyitották meg (BAJOR 2023).

Szervezeti keret

1918 és 1921 között Magyarország határait a labilitás jellemezte, a demarkációs vonalakon áthaladó forgalom felügyeletére a Magyar Királyi Vámórség létrehozásáig határforgalmi katonai felügyelőt jelöltek ki, az államhatárt a Magyar Nemzeti Hadsereg egységei őrizték (PARÁDI 2018). A Tanácsköztársaság idején a belügyi népbiztos 1/1919. (III. 26.) BN. sz. rendeletével hozták létre a Vörös Hadsereget kiegészítő Vörös Őrséget, amely szervezetnek feladata volt az útlevél-kötelezettség betartásának ellenőrzése is. A Vörös Őrség követte a Magyar Királyi Csendőrség szervezeti felépítését és ügymenetit működését (VEDŐ 2021).

Az új államhatár határőrizetének, a határforgalom ellenőrzésének, a határrend fenntartásának és az idegenrendészeti tevékenységnek az ellátásához szükséges állami szervezet létrehozása kiemelt feladatként jelentkezett az adott korszakban (FÓRIZS 2021). A rendőrség államosításának előkészítése már az első világháború kitörése előtt is javában zajlott, 1919-ben pedig meg is valósult (PARÁDI 2017). A rendőrség államosításáról szóló 5047/1919. ME. rendeletet 1919. október 1-jén adták ki, amely megszüntette a határrendőrséget, a személyi állománya az állami rendőrségbe került át. Az állami rendőrség ügyintéző hatásköréről szóló 90.089/1919. BM. számú rendelet a határrendészeti feladatokat az állami rendőrség közbiztonsági rendészet körébe helyezte, a 2. § d) pont alapján „gyakorolja a külföldiek tartózkodása, ellenőrzése és kiutasítása tárgyában az 1903.V.t.-c.-ben és a vonatkozó rendeletekben a rendőrhatalóságoknak biztosított jogokat; kiállítja és ellenőrzi az útleveleket, utiigazolványokat és határátkelési igazolványokat; végrehajtja a leánykereskedelemre, kivándorlásra, kémkedésre és csempészetre vonatkozó rendelkezéseket”.

A távolsági határforgalom ellenőrzését az állami rendőrség látta el a határszéli rendőr kirendeltségek állományával, amely szervek a demarkációs vonalakon, később határvonalakon a távolsági határforgalomra alkalmas határátkelőhelyeket létesítettek (PARÁDI 2014; SALLAI 2004). A határszéli rendőr kirendeltségek a területileg illetékes kerületi főkapitányság alá voltak rendelve, hatáskörüik leszűkült a határállomásokra és az 5.645/1923. BM sz. körrendeletben meghatározott községek területére (FÓRIZS 2020). Ezen módosításokkal előtérbe kerültek a nemzetközi határforgalom-ellenőrzéssel összefüggő feladatok, amelyben a vasúti határállomások kiemelt szerepet tölthettek be. A szomszédos országokkal való barátságatlan viszony miatt megjelent a totális ellenőrzés igénye, ami az adott korszakban szisztematikus és szigorú ellenőrzést jelentett (NAGY 2009).

1921-ben a pénzügyminisztérium alárendeltségében felállított Magyar Királyi Vámórség vette át az államhatár őrzését, amely szervezet határőrizeti és határforgalom-ellenőrzési feladatokat látott el, azonban vámügyi feladatokat nem végzett, a vámeljárásokat a vámhivatalok végezték (PARÁDI 2014; FÓRIZS 2021; SZABÓ 2017; PARÁDI 2010).

1921. szeptember 1-jétől a korábbi határőrizeti szervek (csendőrség, rendőrség, katonaság, pénzügyőrség) határszolgálat a vámőrség működési körébe került át a m. kir. pénzügyminiszter 1921. évi 114.440. sz. rendelete alapján. A vámőrség tagjai nehéz körülmények között látták el szolgálati feladataikat (ERDŐS 2017). Vámútnak minősültek a közforgalomnak átadott vasutak a vasúti szállításra nézve, a vámhatárt átlépni csak a vámügyi hatóság engedélyével lehetett. Fontos hangsúlyozni, hogy a vámőrség a határátkelőhelyeken csak vámszakmai ellenőrzést végzett, a személyforgalom ellenőrzésére nem intézkedett, a távolsági határforgalom ellenőrzését az állami rendőrségbe integrált határrendőrség tagjai végezték a 4.000/1920. Ref. B. M. számú rendeletnek megfelelően (FÓRIZS 2021; BERKI 2015; FÓRIZS 2023). Az 1920-as években a személygépjármű-forgalom minimális volt, a határforgalom meghatározott pontokon keresztül a vasúti és vízi határátkelőhelyeken bonyolódott le (FÓRIZS 2020).

A mozgó vonatokon az útlelvizsgálatot a Központi Nyomozó Hivatal végezte saját állományával a m. kir. belügyminiszternek 9.200/1922. B. M. eln. számú rendelete alapján. Ezen szervezet előző neve nyomozó osztály volt, amely szervezet a m. kir. belügyminiszternek 31.300/1920. B. M. számú rendelete alapján jött létre az államrendészeti érdek védelme érdekében. 1924-ben a magyar kormány megszüntette a vonatellenőrzést végző Központi Belügyi Nyomozóosztályt, amely feladatokat – az elsődleges forrásnak tekinthető – *Nemzeti Újság* különleges ismereteket és gyakorlatot igénylő munkakörnek titulált. A vonatellenőrző csoport állományának kiválasztása során kiemelt figyelmet fordítottak a szolgálati tapasztalattal rendelkező detektívek beosztására, a nyelvtudásra és egyéb speciális képességekre. A 90 fős csoport biztosította a határállomások forgalmának ellenőrzését. Mivel az Orient expressz utasait menet közbeni ellenőrzéssel nem zavarhatták, a határforgalom-ellenőrzést Kelebián, Lőkösházán, Biharkeresztesen, Szobon és Nagykanizsán állóhelyben végezték az államrendőrség kirendeltségei (Egy hónapja önállóan működik a rendőrség vonatellenőrző csoportja 1925).

A 6.500/1931. ME. sz. rendelet alapján 1932. január 1-jétől összevonták a vidéki rendőr-főkapitányságokat, és budapesti székhellyel létrehozták a vidéki rendőr-főkapitányságot, onnantól párhuzamosan működött a budapesti és a vidéki rendőr-főkapitányság, a szervezet nevét Magyar Királyi Rendőrségre változtatták (HU-MNL-CsML-ML-VI.2. VI.2.). Mindezen módosítással a határszéli rendőr kirendeltségeket a területileg illetékes vidéki rendőr-főkapitányság alá utalták (FÓRIZS 2020). A határszéli rendőr kirendeltségek 1938-ban olvadtak be határvadász megnevezéssel a honvédségbe, és 1944-ig ebben a formában tevékenykedtek (FÓRIZS 2021; BERKI 2015; VARGA 2015).

Összefoglalás

A szakirodalmi kutatások és jogforrások alapján a vasúti határforgalom-ellenőrzés mindvégig jelen volt és kardinális feladatot jelentett a magyarországi történelem egyik legzivatárosabb időszakában is. A vasúti közlekedési forma az értékelt időszakokra gerince volt a távolsági közlekedésnek, az új államhatárokkal annak újraindítása jelentette a legnagyobb kihívást a nemzetközi jogi feltételek megteremtésével, valamint a határforgalom-ellenőrzést végző szervezetek kialakításával.

Az új magyarországi államhatárok alapvetően determinálták a vasúti infrastruktúra mennyiségi és minőségi tényezőit, valamint a szomszédos országokkal történő együttműködés lehetőségeit. Ezen három tényező megléte és stabilizálása tette lehetővé a vasúti közlekedés újrarendelését a meglévő vasútvonalakon, amelyhez szükséges volt kialakítani a vasúti határforgalom-ellenőrzés végrehajtására kijelölt hatóságok szervezeti kereteit is. A szomszédos országokkal történő együttműködés szükségességét a közlekedésszakmai és gazdasági megfontolások egyértelműen alátámasztották, azonban kezdetben a politikai érdekek vezérelték, pontosabban akadályozták annak megvalósulását, elsősorban a szomszédos országok részéről.

A vasúti pályahálózat és eszközök kevesebb mint fele maradt meg a trianoni határon belül, 54 helyen vágta el az államhatár a korábban belföldi viszonylatnak minősülő vasútvonalakat. A határátlépés lehetősége az 1920-as években szigorú útlevél- és vízumkényszerhez volt kötve. A közös határállomások kialakításának sikeressége a szomszédos országok közötti kapcsolatok szintjét is tükrözte, hogy csehszlovák és osztrák viszonylatban megvalósult a közös ellenőrzések gyakorlata, azonban a többi viszonylatban az államok saját területén végezték az ellenőrzéseket.

A távolsági határforgalom szempontjából kiemelkedtek a vasúti határállomások, ugyanis a vasúti közlekedés primátusa egyértelmű volt a közúti közlekedéssel szemben. A feladatokat ellátó szervezetek tekintetében a vasúti határállomásokon végzett határforgalom-ellenőrzés az újonnan létrehozott és központosított állami rendőrség feladatát képezte mindvégig, függetlenül attól, hogy a határőrizeti feladatokat a Magyar Királyi Vámórség vette át. Megállapítható, hogy az elemzett korszakban a vasúti határforgalom-ellenőrzés központi szerepet töltött be a határrendészeti tevékenységek halmazában.

Felhasznált irodalom

- BAJOR Tibor (2023): *A zábonyi MÁV átrakóköri történetileg változó helyzete és szerepe*. Pécs: HUN-REN Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete. Online: <https://real.mtak.hu/186559/>
- BENCsik Péter (1999): Az útlevéllégi jogi szabályozásának változásai és hatásuk a határforgalomra (1903–1941). *Rendvédelem-történeti Füzetek*, 10(11), 15–18.
- BENCsik Péter (2002): Útiokmányok, utazási lehetőségek és határforgalom a 20. századi Magyarországon. *Regio*, 13(2), 31–50. Online: <http://epa.oszk.hu/00000/00036/00045/pdf/02.pdf>
- BENEDEK Zoltán (1996): Vasúti közlekedéstechnika. In KOLLEGA TARSOLY István (szerk.): *Magyarország a XX. században*. Szekszárd: Babits, 309–323.
- BERKI Imre (2015): *Az adyligeti Határőrzérend története*. PhD-disszertáció. Budapest: Eötvös Loránd Tudományegyetem Történelemtudományok Doktori Iskola. Online: <https://edit.elte.hu/xmlui/bitstream/handle/10831/22341/diss.pdf>
- DEÁK József (2016): Külföldi határőrizeti anyagok megjelenése a Belügyi Szemle Tájékoztatójában (1964–1972). *Magyar Rendészet*, 16(1), 25–32.

- EPERJESI László (1994): Magyarország közlekedése a trianoni békeszerződés után. A nemzetközi kapcsolatok alakulása 1920–1938 között. In *A Közlekedési Múzeum évkönyve IX*. Budapest: Műszaki Könyvkiadó, 141–180. Online: https://library.hungaricana.hu/hu/view/ORSZ_KOZL_Evkonyv_1988_1992/?pg=142&layout=s
- ERDEINÉ KÉSMÁRKI-GALLY Szilvia – ERDEI Attila – NESZMÉLYI György Iván (2020): A Magyarország és Románia közötti vasúti személyszállítási kapcsolatok történeti áttekintése. *Földrajzi Közlemények*, 144(4), 363–379. Online: <https://doi.org/10.32643/fk.144.4.2>
- ERDŐS Ákos (2017): Szemelvények a Békés megyei vámőrök és pénzügyőrök életéből. In CZENE-POLGÁR Viktória – ZSÁMBOKINÉ FICSKOVSKY Ágnes (szerk.): *Mérföldkövek az adó- és vámigazgatás történetéből*. Budapest: Magyar Rendészettudományi Társaság Vám- és Pénzügyőri Tagozat, 8–33. Online: <https://real.mtak.hu/117087/>
- FÓRIZS Sándor (2020): A magyar határőrizet újjászervezése az I. világháborút követően. *Rendőrségi Tanulmányok*, 3(Különszám), 87–103. Online: https://epa.oszk.hu/04000/04093/00010/pdf/EPA04093_rendorsegi_tanulmanyok_2020_ksz_087-103.pdf
- FÓRIZS Sándor (2021): A határőrizet megszervezése a Csonka-Magyarország határai mentén. *Magyar Rendészet*, 21(1), 155–168. Online: <https://doi.org/10.32577/mr.2021.1.11>
- FÓRIZS Sándor (2023): A határőrizet megszervezése az új határokon. In ALATRACH MOHAMED Fuad – JÁMBOR Orsolya Ilona – TARJÁN G. Gábor (szerk.): *Kataklizma felé. Rendészet és mindennapok történései a két háború között*. Budapest: Rendőrség Tudományos Tanácsa, 38–57. Online: https://bm-tt.hu/rtt/wp-content/uploads/2023/09/Ren_Tan_4.pdf
- FRISNYÁK Zsuzsa (2001): *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000*. Budapest: História MTA Történettudományi Intézete. Online: <https://tti.abtk.hu/kiadvanyok/kiadvanytar/online-kiadvanyok/a-magyar-kozlekedes-kronikaja-1750-2000>
- HORVÁTH Csaba Sándor (2017): 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>
- KALOCSAI Péter (2019): Az első világháború utáni vasúti változások az osztrák–magyar határ mentén. *Közlekedéstudományi Szemle*, 69(6), 13–26. Online: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2019.6.2>
- MISZLAY Zsolt (2010): Kárpátalja vasúthálózatának alakulása az 1939-es területvisszacsatolás következtében. *Közép-Európai Közlemények*, 3(3), 90–97. Online: <https://ojs.bibl.u-szeged.hu/index.php/vikekkek/article/view/11962>
- MISZLAY Zsolt (2011): A felvidéki vasúthálózat Trianon és az első bécsi döntés viszonylatában. *Közép-Európai Közlemények*, 4(1), 82–88. Online: <http://acta.bibl.u-szeged.hu/29859/>
- NAGY György (2009): A magyar határforgalom ellenőrzésének sajátosságai 1945–2005. *Rendvédelem-történeti Füzetek*, 17(20), 58–78. Online: <https://doi.org/10.31627/RTF.XVII.2009.58-78P>
- PARÁDI József (2010): A két világháború közötti Magyar Királyság rendvédelme. *Rendvédelem-történeti Füzetek*, 18(21), 85–100. Online: <https://doi.org/10.31627/RTF.XVIII.2010.21N.85-100P>
- PARÁDI József (2014): A Magyar Királyi Vámőrség, a polgári magyar állam rendvédelmi testülete. *Rendvédelem-történeti Füzetek*, 24(39–42), 81–98. Online: <https://doi.org/10.31627/RTF.XXIV.2014.39-40-41-42N.81-98P>
- PARÁDI József (2017): A magyar rendvédelem 1919–1941. *Rendvédelem-történeti Füzetek*, 27(54), 59–92. Online: <https://doi.org/10.31627/RTF.XXVII.2017.54N.59-92P>
- PARÁDI József (2018): A magyar határőrizet felderítése 1918–1921. *Nemzetbiztonsági Szemle*, 6(Különszám), 76–92. Online: <https://folyoirat.ludovika.hu/index.php/nbsz/article/download/1797/1093/6202>

- 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>
- SALLAI János (2004): *Az államhatárok*. Budapest: Press Publica.
- SALLAI János (2025): Az államhatár fogalmának és az államhatárok kijelölése történetének nemzetközi áttekintése. *Honvédségi Szemle*, 153(1), 51–62. Online: https://real.mtak.hu/218174/1/005_Sallai-Janos_51-62.pdf
- SUBA János (2011): A visszatért Felvidék határának megállapítása: 1938–1939. *Közép-Európai Közlemények*, 4(1), 102–113. Online: <https://ojs.bibl.u-szeged.hu/index.php/vikekkek/article/view/12011>
- SUBA János (2016): A Trianoni határ által kettévágott vasutak, vasúti határállomások. In KÓKAI Sándor (szerk.): *A változó világ XXI. századi kihívásai*. Nyíregyháza: Nyíregyházi Egyetem Turizmus és Földrajztudományi Intézet, 487–507.
- SUBA János (2018a): Az 1927. évi kereskedelmi egyezmény és a határszéli forgalom. In PARÁDI József (szerk.): *Ünnepi parergák Mezey Barna 65. születésnapja tiszteletére*. Budapest: Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság, 115–144. Online: <https://doi.org/10.31626/HU-EISSN2530094X.VTOM.115-144.p>
- SUBA János (2018b): Provokáció a komáromi határállomáson. In PARÁDI József (szerk.): *Ünnepi parergák Boda József 65. születésnapja tiszteletére*. Budapest: Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság, 145–168. Online: <https://doi.org/10.31626/HU-EISSN2560094X.IV.TOM.145-168.p>
- SUBA János (2021a): A trianoni országhatárok kialakítása. *GeoMetodika*, 5(1), 7–24. Online: <https://doi.org/10.26888/GEOMET.2021.5.1.1>
- SUBA János (2021b): Magyarország trianoni határainak kitézése 1921–1925. *Magyar Rendészet*, 21(1), 217–231. Online: <https://doi.org/10.32577/mr.2021.1.14>
- SZABÓ Andrea (2017): A pénzügyi igazgatás szervezeti keretei egykor és most a rendészeti feladatok tükrében. In GAÁL Gyula – HAUTZINGER Zoltán: *Szent Lászlótól a modernkori magyar rendészettudományig*. Pécs: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport, 351–356. Online: https://www.pecshor.hu/periodika/XIX/szabo_andrea.pdf
- SZARKA László (2008): Magyarország és a magyar kisebbségek ügye a párizsi béketárgyalásokon: Határkijelölés, népszavazás, kisebbségvédelem. In BÁRDI Nándor – FEDINEC Csilla – SZARKA László (szerk.): *Kisebbségi magyar közösségek a 20. században*. Budapest: Gondolat – MTA Kisebbségkutató Intézet, 22–29.
- VARGA János (2015): A határportyázó századoktól a határrendészeti kirendeltségekig. *Magyar Rendészet*, 15(6), 133–146.
- VEDŐ Attila (2008): Magyarország államhatárainak megjelölése 1918–1947. *Rendvédelem-történeti Füzetek*, 15(18), 156–166. Online: <https://doi.org/10.31627/RTF.XV.2008.18N.156-166P>
- VEDŐ Attila (2021): *A Magyar Királyi Csendőrség szervezetének és szolgálatának szabályozása 1881–1945*. Budapest: Nemzeti Közszerzői Egyetem Hadtudományi Doktori Iskola. Online: https://hdi.uni-nke.hu/document/hdi-uni-nke-hu/vedo_attila_ertekezés.pdf

Jogi források

1921. évi XXXIII. törvény az Északamerikai Egyesült Államokkal, a Brit Birodalommal, Franciaországgal, Olaszországgal és Japánnal, továbbá Belgiummal, Kínával, Kubával, Görögországgal, Nikaraguával, Panamával, Lengyelországgal, Portugáliával, Romániával, a Szerb-Horvát-Szlovén Állammal, Sziámmal és Cseh-Szlovákországgal 1920. évi június hó 4. napján a Trianonban kötött békeszerződés becikkelyezéséről
1927. évi XVII. törvénycikk a Csehszlovák Köztársasággal 1927. évi május hó 31-én kötött kereskedelmi szerződés becikkelyezéséről
1928. évi III. törvénycikk a vasúti árufuvarozás tárgyában Bernben 1924. évi október 23-án aláírt nemzetközi egyezmény becikkelyezéséről és az azzal kapcsolatos intézkedésekről
1928. évi IV. törvénycikk a vasúti személy- és poggyászfuvározás tárgyában Bernben 1924. évi október hó 23-án aláírt nemzetközi egyezmény becikkelyezéséről és az azzal kapcsolatos intézkedésekről
1929. évi XLV. törvénycikk a Szerb-Horvát-Szlovén Királysággal egyes közlekedési kérdések rendezése, valamint a határjelzések fenntartásának szabályozása tárgyában Belgrádban 1926. évi július hó 24-én kötött Egyezmények becikkelyezéséről
1929. évi XXII. törvény a közlekedés és az átmenő forgalom tárgyában 1923. évben Genfben tartott általános értekezleten megállapított okmányok becikkelyezéséről
1931. évi XXIII. törvénycikk a Budapesten 1930. évi június hó 30-án kelt magyar–osztrák vasúti forgalmi államszerződés becikkelyezéséről
1933. évi XXVI. törvénycikk a Bukarestben 1932. évi szeptember hó 28-án kelt magyar–román vasúti határállomási Egyezmény becikkelyezéséről
1938. évi XXXIV. törvénycikk a Magyar Szent Koronához visszacsatolt felvidéki területeknek az országgal egyesítéséről
1940. évi XXVI. törvénycikk a román uralom alól felszabadult keleti és erdélyi országgrésznek a Magyar Szent Koronához visszacsatolásáról és az országgal egyesítéséről
- A belügyi népbiztos 1/1919. (III. 26.) BN. sz. rendelete. *Belügyi Közlöny*, (18), 19–720.
- A belügyminiszter 1919. évi 90.089. számú rendelete az állami rendőrség ügyintéző hatásköréről. *Magyarországi Rendeletek Tára 1867–1945*, 1092–1096.
- A m. kir. belügyminiszternek 31.300/1920. B. M. számú rendelete. *Belügyi Közlöny*, (1920), 759–760.
- A m. kir. belügyminiszternek 5.645/1923. B. M. számú körrendelete. *Belügyi Közlöny*, (1923), 1114–1118.
- A m. kir. belügyminiszternek 9.200/1922. B. M. eln. számú rendelete. *Belügyi Közlöny*, (1922), 2368.
- A m. kir. kormánynak 6.200/1921. M. E. számú rendelete. Vámőrség létesítése. *Belügyi Közlöny*, (38), 1703–1710.
- A m. kir. minisztérium 1924. évi 7.934. M. E. számú rendelete, Romániával 1924. évi április hó 16-án Bukarestben kötött egyes egyezmények és megállapodások életbeléptetéséről
- A m. kir. minisztérium 1938. évi 1.660. M. E. számú rendelete, a határforgalom szabályozása tárgyában Prágában, 1937. évi november hó 17-én kelt magyar–csehszlovák egyezmény ideiglenes életbeléptetéséről
- A m. kir. minisztérium 1940. évi 2.240. M. E. számú rendelete, a Pozsonyban, 1940. évi március hó 13-án kelt magyar–szlovák határforgalmi egyezmény ideiglenes életbeléptetéséről
- A m. kir. pénzügyminiszter 1921. évi 114.440. sz. rendelete a vámőrség létesítéséről szóló 6.200/M.E. 1921. sz. kormányrendelet végrehajtása tárgyában. *Pénzügyi Közlöny*, (25), 2308.
- A magyar kormány 1919. évi 5.047. M. E. számú rendelete a rendőrség államosításáról

Online hivatkozások

Egy hónapja önállóan működik a rendőrség vonatellenőrző csoportja (1925). *Nemzeti Újság*, 7(4), 7. Online: <https://bit.ly/4rwCOt3>

HU-MNL-CsML-ML-VI.2. VI.2. Magyar Királyi Államrendőrség, 1932-től Magyar Királyi Rendőrség Makói Kapitányságának iratai (1920–1946). Magyar Nemzeti Levéltár Csongrád-Csanád Vármegyei Levéltár Makói Levéltár VI/2. Online: <https://www.eleveltar.hu/digitalis-tartalom?source=mnlscope&ref=mnlscope::865541>