

PARÁDI József

Vasúti határátkelőhelyek a dualista Magyarország határain.

DOI : 10.31628/RTH.XXX.2020.59-60N.209-224P

A magyar határőrizet történetében mindig működtek olyan kijelölt helyek, amelyek a határon átmenő személy- és áruforgalom lebonyolítására voltak hivatottak. Ezeket a határkapukat őrségek vigyázták, amelyek arra ügyeltek, hogy a rájuk bízott térségben a rendet fenntartsák. Az áruk ne kerüljék ki a vámot, fertőző betegek ne kerüljenek be az országba stb.. A dualizmus időszakában azonban új helyzet állt elő.

Jelentősen lecsökkent a vámhatárok hossza. A Magyar Királyság határainak hossza 4 166 km volt. Ez oly módon oszlott meg, hogy az Osztrák Császársággal közös határ 2 083 km hosszan húzódott. Emellett pedig még két országgal, a Román Fejedelemséggel (amely a dualizmus időszakában királysággá alakult) 833,2 km, a Szerb Fejedelemséggel (amely ugyancsak királysággá alakult) pedig 458,26 km hosszan volt határos a Magyar Királyság. Magyarországnak még Bosznia-Hercegovinával is volt közös határszakasza 583,24 km hosszan.¹

A határszakaszok közül azonban a Magyar Királyságnak az Osztrák Császársággal és Bosznia-Hercegovinával közös úgynevezett belső határain nem volt szükség határátkelőhelyekre, mert az Osztrák-Magyar Monarchia két társországa egymással vámuniót alkotott, amelyhez csatlakoztatták az 1878-ban okkupált, majd 1908-ban annektált Bosznia-Hercegovinát is.² A tízévente megújított vámunió a dualizmus teljes időszakában fennállt. Az Osztrák Császárságnak és a Magyar Királyságnak egymással, illetve Bosznia-Hercegovinával közös határain a határforgalom teljesen szabad volt. Ez azt jelentette, hogy azokat bárhol, bármikor és bárki szabadon átléphette. Ezeket a határvonalatokat nem ellenőrizték. Ebből fakadóan ezeken a határszakaszokon a határok őrzését elősegítő jogszabályokra sem volt szükség, így tehát a határrend szabályozásának a hiánya miatt annak ellenőrzésére sem kerülhetett sor.

A dualizmus időszakában tehát a magyar határőrizet a magyar-román és a magyar-szerb határszakaszokra korlátozódott. Mindkét határvonalon a természetes határok kategóriájába tartozott, melyet a Keleti- és Déli-Kárpátok hegyvonulata, valamint a Duna és a Száva folyók alkottak. Ezen természetes határokon már jóval a dualizmust megelőző időkben kialakultak a forgalom lebonyolítására alkalmas területeken (hágók és révek) a határátkelőhelyek.

A dualizmus időszakában azonban Magyarország dinamikus gazdasági és társadalmi fejlődésen ment keresztül. Ebből fakadóan jelentősen megnőtt a Kárpát-medencében az árutermelés, a lakosság — elsősorban a középosztály — körében új szokások keletkeztek a vidéki, illetve külföldi nyaralás, illetve túrizmus tekintetében.

Ebből fakadóan áru- és embertömeg szállítására keletkezett igény, melyet a hagyományos lóvontatású szállító eszközökkel már nem lehetett kielégíteni.³

Felgyorsult a vasútvonalak létrehozása. Vasútvonalak kialakítása a Kárpát-medencében ugyan már a XIX. század első felében elkezdődött, azonban a század utolsó évtizedében és a XX. század elején jelentősen felgyorsult a vasútépítési folyamat. 1890-től 1914-ig a Magyar Királyságban mintegy 11 000 km hosszúságú új vasútvonalat hoztak létre, amely a magyar vasúti hálózat közel 50 %-át jelentette. Az utolsó békeévben a magyarországi állótköze állományának hozzávetőlegesen a 70 %-a, 6 000 000 000 korona körüli értékben az infrastruktúrában, jobbára a szállítási és hírközlési hálózatban testesült meg.⁴

A vasút nélkülözhetetlenné vált, mivel a XIX. század második felében jelentős mennyiségű áru és személy szállítására az egyedüli reális lehetőséget jelentette. A vasút mellett természetesen a közúton is megvalósult az áru- és személyszállítás, illetve a vízeken is működött a hajózás. Ezek kapacitása azonban — annak ellenére, hogy a belsőégésű motorok által meghajtott gépjárművek használata kezdetét vette, illetve a hajózásban is átálltak a gőzgépek által mozgatott hajók használatára — még gyerekcipőben járt. A vasúti szállítási kapacitásokhoz képest a közúti és a hajóforgalom külön-külön és együttesen is a vasúti kapacitásnak csupán a töredékét tette ki.

A magyar vasútak dinamikus fejlődése következtében 1880 és 1913 között a belvízi hajózás részesedése a személyfoglalomból 7,7 %-ról 1,6 %-ra, az áruszállításból pedig 27,4 %-ról 13,19 %-ra csökkent.

A belvízi áru- és személyszállítás döntő hányada a Duna Gőzhajózási Társaság formájában valósult meg. A vízi áruszállítás 75 %-át, a vízi személyszállításnak pedig az 50 %-át bonyolította le ez a társaság. A társaság tevékenységének döntő többségét magyar vízeken valósította meg, a vezetés azonban osztrák kézben volt. A közlekedési tárca nem tudta rávenni a társaság vezetését arra, hogy a gazdaságra ösztönzően ható tarifa bevezetésére térjenek át. Ezért 10 000 000 korona alaptőkével Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság néven új vállalatot alapított a magyar állam. A magyar vállalatot a magyar kormány rendszeres állami szubvencióban részesítette.

A tengeri magyar hajózás terén is lényegesnek bizonyult az állami szerepvállalás. A XIX-XX. század fordulóján világszerte áttértek a korábbi vitorláshajókról a gőzhajókra. Az átállás azonban tökeigényes volt. A dalmáciai hajótulajdonosok viszont nem rendelkeztek kellő tőkével az átállás végrehajtására. Ebből fakadóan pedig — az Adrián és a Földközi-tengeren korábban jelentős forgalmat lebonyolító — a dalmáciai vitorlásokat kiszorították az idegen lobogó alatt közlekedő gőzhajók. E helyzet orvoslása érdekében a magyar közlekedési

kormányzat felmondta az osztrák Lloyd Társasággal a szerződését. Ezzel párhuzamosan pedig az egyetlen viszonylag jelentős magyar tengerhajózási társaságot az Adria Rt.-t — amely az 1880-as években veszteséggel működött — állami támogatásban részesítette. Az Adria Rt. hajóparkját kibővítették, melynek nyomán a kereskedelmi flotta 134 gőzhajóból állt, 150 000 nettó regiszter tonna kapacitással. A magyar kormány az osztrák kormánnyal megállapodást kötött, melynek értelmében Trieszt és Fiume hajóforgalmát keleti irányban a Lloyd Társaság, nyugati irányban pedig az Adria Társaság bonyolította le. Az intézkedések következtében az Adria Társaság forgalma az 1890-es években megháromszorozódott. A magyar kormány jelentős fejlesztéseket hajtott létre a fiumei kikötőben is. 1890 és 1913 között a fiumei kikötőbe be- illetve kifutott hajók együttes áruforgalma 800 000 tonnáról 2 100 000 tonnára nőtt. Fiume Európa 10. kikötőjévé fejlődött.⁵

A hajóforgalmat illetően azonban már más volt a helyzet, mint a vasútvonalak tekintetében. A folyami és a tengeri hajózás esetében is a kikötők egyértelműen magyar felségterületen működtek. Az új kikötők létesítése és a régiéek fejlesztése is a Magyar Szent Korona alá tartozó területeken valósult meg, így azokhoz idegen államokkal kötött szerződésekre nem volt szükség. Ezzel szemben a vasút differenciált helyzetben volt. A Magyar Királyság közúti és vasúti forgalma ugyan több ponton érintkezett az Osztrák Császárság azon örökös tartományaival, amelyeknek Magyarországgal közös határuk volt,⁶ azonban határállomások kiépítése nem vált szükségessé, mivel a személyek és az áruk szabadon mozoghattak a két társország között.

Az Osztrák Császárság és a Magyar Királyság határvonalát valamennyi úton és vasúti pályán közlekedők úgy léphették át, hogy a határ létét nem is érzékelték. A Magyar Királyságban törvénybe is foglalták, hogy a magyar állampolgároknak külföldre utazásukhoz nincsen szükségük útlevélre, csak abban az esetben, ha az utazásuk során érintett országok ilyen okmányt igényelnek. Ebben az esetben azonban a magyar állam — a kölcsönösség elve alapján — az érintett országok polgáraival szemben is útlevelel kötelezettséget állapított meg. Így tehát a magyar hatóságok — a jogerős elmarasztaló bírói ítélet, illetve a sorköteles katonai szolgálat teljesítésének a hatálya alá tartozók kivételével — minden magyar állampolgárnak kiállítottak útlevelet, ha az illető azt kérte.⁷

A XIX-XX. század fordulóján Magyarországon is megjelentek az autók. Az első gépkocsit — Benz gyártmányú autót — 1895-ben hozták Magyarországra. Néhány évvel később pedig már a budapesti Műegyetem műhelyében is készítettek autókat a Magyar Királyi Posta számára. A háború kitöréséig 500 gépkocsit hoztak létre Magyarországon, 3 000 autót pedig külföldről importáltak. 1900-ban alapították a Magyar Automobil Club-ot. Az

autókhöz hasonlóan az első repülőgépek is megjelentek a XIX-XX. század fordulóján Magyarországon, azonban még az autóknál is szerényebb mértékben. Az autók és a repülők száma, valamint szállítási kapacitása még koránt sem volt jelentősnek tekinthető.⁸

A dualizmus időszakában — a korszak gazdasági fejlődési folyamatából következően — szükségszerű és elkerülhetetlen lépés volt a vámhatárszakszokon vasúti átkelőhelyek létesítése. Ezek a létesítmények nem rendelkeztek a térségben előzményekkel. Létrehozásuk tökéletesen tevékenységnek bizonyult és jelentős jogi- diplomáciai előkészítést is igényelt.

Az Osztrák Császárság és a Magyar Királyság közös határán keresztülhaladó vasútforgalom akadálymentes lebonyolítását nem csupán a vonatkozó jogszabályok tették lehetővé, hanem fennálltak annak a műszaki feltételei is. Nevezetesen a két társország vasúti társaságai lényegében minden fontos technikai témában azonos előírású rendszer szerint működtek. Ily módon a vonatszerelvények különösebb nehézségek nélkül üzemeltethetők voltak mindkét társország területén, legalább is a főbb vonalak tekintetében. Ezt a helyzetet erősítette, hogy a Magyar Királyságban a 7 400 km hosszúságú fővasútvonalak 85 %-a állami tulajdonban volt. A fennmaradó többi vasútvonal többsége azaz mintegy 1 321 km hosszú sínpálya pedig három vasúttársaság — a Déli Vasút, a Kassa-Oderburgi Vasút és a Győr-Sopron-Éberfurt Vasút — tulajdonába tartozott. Ezek a társaságok pedig a meghatározó műszaki, díjszabási stb. témákban a magyar államvasútak gyakorlatához igazodtak.⁹

A magyar államnak, illetve a teljes Osztrák-Magyar Monarchiának tehát jól felfogott érdeke volt, hogy a szerb- és a Román Királyság tekintetében is:

- a magyarországi vasúti rendszer szisztémája szerint üzemeljenek a vasút vonalak, legalább is a főbb érintett vonalak tekintetében;
- olyan csatlakozási pontok kerüljenek kialakításra, amelyek megfelelő átvezető képességgel, műszaki háttérrel és a szükséges adminisztratív teendők — személy- és áruforgalom ellenőrzése — gyors és szabályos végzését biztosító feltételekkel rendelkeznek.

A Magyar Királyi Államvasútak bonyolították el a XIX-XX. század fordulóján a magyar személyforgalom 83 %-át és az áruforgalom 89 %-át. Olyan vasúti csatlakozási pontok kiépítésére volt tehát szükség a magyar-román és a magyar-szerb határon is, amelyek zökkenőmentesen voltak képesek lebonyolítani a magyar személy- és áruforgalom déli irányba történő áramlását, illetve onnan az idegen személyek és áruk tömegének Magyarországra, valamint hazánkön keresztül Európa különböző régióiba való szállítását.¹⁰

A magyar-román és a magyar-szerb határon létrehozásra kerülő vasúti határátkelőhelyek egyértelműen a magyar vasúti rendszer fontos és

nélkülözhetetlen részei voltak, amelyek nélkül a külföldre irányuló déli forgalom megvalósítása kivitelezhetetlen lett volna. Magyarország útlevel- és vámköteles határain összesen öt vasúti határállomást hoztak létre.¹¹

Az erdélyi vasúti határállomások esetében jellemzően a hegyvidéki viszonyok, a délvideki vasúti határállomás esetében pedig a Száva folyó és árterülete okozta akadályok nehezítették a kivitelezést. A nehézséget elsősorban nem magának a határállomásnak a létrehozása jelentette, hanem a határállomásra vezető vasúti pályák kiépítése. A zimonyi vasúti határállomás létrehozásához például nem csupán a Száván átívelő hidat kellett megépíteni, hanem — a partvédelmi műtárgyak készítése mellett — a folyó kiterjedt árterületén átvezető híd is létre kellett hozni.

A Magyar Királyság dualizmuskori útlevel- és vámköteles határszakaszain felépített vasúti határátkelőhelyek létrehozásának a feltételeit és célját az érintett országok egyezményekben rögzítették, melyeket az országgyűlések törvényerőre is emeltek. Összesen ily módon négy magyar törvény született.

Először az 1874. V. 31-én kötött magyar-román vasúti egyezményben foglaltak megvalósítása érdekében 1874-ben hoztak ily módon törvényt a Román Fejedelemséggel a vasúti csatlakozás kiépítése tárgyában. Ebben az egyezményben konkrétan az orsovai és a tömösi vasúti határállomás létrejöttének elvárásait fogalmazták meg ugyan, azonban a VI. cikkben már jelezték, hogy a szerződő felek Vöröstorony, Ojtoz és Gyimes térségében is szeretnének a későbbiek során vasúti határátkelőhelyet létesíteni.¹²

A második egyezményre, illetve annak törvénybe iktatására 1879-ben került sor, mivel az 1874. V. 31-én kelt előző egyezményben foglaltakat a szerződő felek nem tudták a vállalt határidőre teljesíteni. Az orsovai és a tömösi vasúti határátkelőhelyek átadásának az időpontját végül 1879. XII. 1-ei dátummal állapították meg. A szerződő felek lemondtak továbbá arról, hogy a határon közös nemzetközi állomást hozzanak létre. Ehelyett az orsovai vonalon haladó vasútak esetében a személyi és áruforgalom ellenőrzését a határállomás előtti vasútállomásra terelték mindkét irányban. Magyarországon e feladatot az eredeti orsovai vasútállomáson, román területen pedig a vercierovai vasútállomáson valósították meg. A tömösi vonalon haladó vasútak estében pedig a személy- és áruforgalom vizsgálatára mindkét állam hatóságai részéről román felségterületen a predeáli állomáson került sor.¹³

A harmadik magyar-román vasúti egyezményt 1891. III. 14-én írták alá és még azévből foglalták törvénybe. Ezen egyezményből már kimaradt ugyan — az 1874. évi megegyezésben még előzetes elgondolás formájában szereplő — ojtozi vasúti határállomás, azonban a gymsei és a vöröstoronyi vasúti

határállomások kialakítására vonatkozóan már konkrétan rendelkezett a megállapodás, illetve annak törvénybe foglalása. A szerződésben azonban rögzítették a két országot összekötő, a Vulkán-szoroson áthaladó vasútvonal szükségességét, egyben pedig azt is leszögezték, hogy a vulkáni vasútvonal és határállomás kiépítésére újabb egyezmény létrehozása nélkül is sor kerülhet a két ország kormányainak az egyetértése nyomán. A két ország közötti új, vulkán-szorosai összeköttetés kialakítása során pedig az 1891. évi egyezményben foglaltakat kellett irányadónak tekinteni.¹⁴

Az 1874. és az 1879., valamint az 1891. évi törvényekben tehát a magyar-román határon négy vasúti határállomás létrehozását, illetve működtetését rögzítették, továbbá — a két kormány közötti megállapodásra bízva — fenntartották a lehetőségét az ötödik vasúti határállomás létrehozásának is.

A negyedik határegyezmény létrehozására 1880-ban került sor, melyben a magyar-szerb vasúti határállomás témáját szabályozták. A Magyar Királyságnak Románián kívül még Szerbiával volt útlevel és vámköteles határszakasza. A magyar-szerb határon egy vasúti határátkelőhelyet terveztek, a zimonyi vasúti határállomást.¹⁵

A kortársak a vasúti határátkelőhelyek létrehozásával és működtetésével kapcsolatos minden lényeges témát igyekeztek szabályozni. Az egyezményben rögzítették a vasúti határállomások helyét, a vasútműködtetési feltételeket, a vasúti határállomásokra vezető vasútvonalakat, a vasútállomások létrehozásának majd működtetésének a felügyeletét, valamint az alkalmazottak jogállítását.

A vasúti határátkelő helyének a megállapítása során ugyan az egyezményekben csak a településeket nevezték meg, azonban azt is rögzítették, hogy az utasok és azok beléptetése, illetve elvámolása hol, illetve milyen módon fog történni. Ebből fakadóan pedig megállapítható volt — a vasúti műszaki berendezések ellenőrzési helye mellett — az is, hogy az átléptetéshez szükséges tevékenységek elvégzésének az elhelyezési feltételeit hol kell megteremteni. Ezeket nem minden esetben koncentrálták egy településre, illetve vagy az egyik, vagy a másik ország területén a határállomáshoz közeli településen alakították ki a domborzati viszonyok figyelembevételével, támaszkodva a már létező műtárgyakra, illetve infrastruktúrára csatlakozva. Takarékosabb volt azok továbbfejlesztése ugyanis, mint újak kialakítása. A helyszínek kialakítása tekintetében általában rögzítették a szükséges előmunkálatok jellegét. Rögzítésre került továbbá, hogy a felhasznált területre milyen szabályozás vonatkozik.¹⁶

A vasúti határállomások működtetési feltételeinek rögzítése az egyezmények fontos részét képezte. Az egyezmények vonatkozó cikkeiben rögzítették a két állam és az érintett vasúti társaságok feladatait és kötele-

zetségeit megjelölve azt is, hogy milyen hatóságokat, illetve szervezeteket (posta, vámhivatal stb.) kell a vasúti határállomásokon működtetni. Az egyezményben foglaltak részét képezte továbbá a szerződő felek által biztosítandó elhelyezési feltételek is a hivatalok és munkatársaik számára.¹⁷

A vasúti határállomásra mindkét országból becsatlakozó vasútvonalak jellegének a megállapítása minden bizonnyal sokkal fontosabb lehetett, mint ahogyan az első látásra talán érzékelhető. Az egyezményekben ugyanis rögzítették, hogy ezen vonaloknak kompatibilisnek kell lenniük egymással. Ez burkoltan ugyan, de azt jelentette, hogy a nyugat-európai országokban használatos szabványok — amelyek szerint az Osztrák-Magyar Monarchiában is működtek a vasútak — szerint kellett létrehozni és üzemeltetni ezen vasútvonalakat. Ebből pedig lényegében az következett, hogy szomszédainknál nem az orosz, hanem az Osztrák-Magyar Monarchia vasúti szabványai szerint építették és üzemeltették a vasútakat. Az egyezményekbe belefoglalták azt is, hogy a vasúti határállomásra befutó vonalak nem alakíthatók át, illetve rombolhatók le a másik fél hozzájárulása nélkül. Az azokon haladó vasútak díjszabása pedig nem lehetett kedvezőtlenebb az ország más vonalain működő vasútakénál.¹⁸

A vasúti határállomások létrehozásának felügyeletével a két szomszédos állam vegyesbizottságot kért fel, melyenek feladatát alkotta annak a biztosítása, hogy mindkét ország területén a megállapodásban foglaltak szerint határidőre készüljenek el a munkálatok. Már magába a megállapodásba is belefoglalták, hogy mindkét ország irányából naponta minimálisan hány vonatszerelvényt kell indítani, illetve érkeztetni, továbbá rögzítették ezen vonatok minimális átlagsebességét is. Egyértelművé tették azt is, hogy a két szomszédos ország határán szolgálatot teljesítő szervezetek tagjai a saját feletteseik irányítása alatt maradnak, azonban annak az országnak a törvényei vonatkoznak rájuk, ahol a szolgálatukat teljesítik.¹⁹

A vasúti határállomások elkészítésének és működtetésének személyzeti biztosítására is kiterjedtek az egyezmények. A vasúti határállomások elkészítésének a határidejét is rögzítették a két ország közötti egyezményben megjelölve, hogy melyik ország milyen munka elvégzéséért felel, illetve azokat milyen típusú szervezetekkel valósítja meg. A két kormány megbízottjainak pedig jogában állt a másik ország által végzendő teendők megvalósításának az ellenőrzésére is. A munkák befejezését követően pedig az érintett országok kormányai állandó biztosokat kértek fel, akik a saját kormányukat az érintett vasúttal szemben mindazon esetben képviselheték, amely ügyek nem tartoztak a hatóságok illetékességi körébe. Egyébként pedig a szerződő államok hatóságai és az érintett vasúttársaságok igazgatóságai egymással közvetlenül érintkeztek.²⁰ „XVI. Cikk. A belgrádi állomás csakis az üzleti szolgálat

tekintetében lévő közös, Szerbia úgy ezen állomáson, mint az ezen állomás és a szerb-magyar határ közt fekvő vonalrészén is a teljes területi fenségjogot (ideértve az igazságszolgáltatási és rendőri jogot is) gyakorolja.

A két szerződő fél kölcsönösen megígéri, hogy a másik fél területén a jelen egyezmény folytán szervezendő állásokban sem hivatalt, sem munkát oly egyénekre tudva bízni nem fog, kik közönséges bűntényekért vagy vétségekért, csempészetért vagy a pénzügyi törvények ellen elkövetett súlyos áthágásokért jogérvényesen elítéltek; valamint megígérik, hogy az illető engedélyeseket hasonló irányban szintén kötelezni fogják.

Egyik szerződő államnak ezen egyezmény folytán a másik állam területén állomásozó hivatalnok és szolgaszemélyzete, szolgálati és fegyelmi tekintetben kizárólag azon kormány alá tartozik, a mely azokat kinevezte.

Ugyanezen személyzet tekintetében mindenik kormány fenntartja magának azon jogot, hogy a saját szolgálatában alkalmazott saját alattvalói ellen, minden az ezen államban elkövetett bűntett vagy vétség miatt vizsgálatot rendelhessen el, továbbá minden polgári, gyámsági és gondnoksági ügyben ítélhessen, nevezetesen úgy a hagyatéki ügyeket szabályozhassa, valamint az ezen alkalmazottak vagy hivatalnokok vagyona felett csődöt rendelhessen és az esetleges végleszámolást eszközölhesse.

A szerződő felek mindezen esetekben az illető hatóságokat a törvényes és szükséges támogatásban kölcsönösen fogják részesíteni.”²¹

A vasúti határátkelőhelyek tehát a vámköteles határforgalomban kimagasló szerepet játszottak. Ennek megfelelő gondossággal hozták létre és működtették ezen határátkelőhelyeket.

Természetesen az Osztrák-Magyar Monarchia belső határain — azaz a Magyar Királyság és az Osztrák Császárság, valamint mindkét társország Bosznia-Hercegovina közös határán keresztül is — haladt át vasúti forgalom. Ezeket a vasútat azonban — hasonlóan a közúti közlekedéshez és a folyami hajóforgalomhoz — nem lehetett teljeskörű vám- illetve személyforgalom ellenőrzésnek alávetni, mert a vámunió az áruk tekintetében ezt feleslegesség tette, illetve minden magyar állampolgárnak joga volt útlevél nélkül oda utaznia, ahová akart.²²

A Magyar Királyi Határrendőrség felállítása nyomán azonban mégis létrehoztak határrendőrségi szervezeti egységeket a belső határokon is. A Magyar Királyi Határrendőrség felállítását megelőzően a magyar kormánynak nem állt a rendelkezésére olyan rendvédelmi testület, amely kiszűrhetné volna az Osztrák-Magyar Monarchia belső határforgalmából azokat a személyeket, akik abban nem, vagy csak érvényes útlevéllel vehettek részt. Magát a belső határvonalat a Magyar Királyi Határrendőrség nem is ellenőrizte, bár 1908 és 1912 között a frekventált területeken felállítottak határrendőr őrségeket is.²³

Ezeket azonban 1912-ben — amikor a határvonal őrzésének a teendőit egyértelműen a Magyar Királyi Csendőrségre bízták — megszüntették, illetve átszervezték.²⁴

Mivel a Magyar Királyi Határrendőrségnél rendszeresített személyi állomány létszáma még a háború idejében is csupán 500 fő körül mozgott a 2 666,24 km hosszú belső határ őrzésére nyilvánvalóan alkalmatlan volt, még annak a figyelembevételével is, hogy a területnek jogában állt — a törvényben meghatározott helyzet kialakulása esetében — a határmenti társ rendvédelmi szervezeteknek a határőrizetbe való ideiglenes bevonására. A határrendőrségnek a belső határok mellé telepített alakulatainak a feladatait csupán a határon átmenő forgalom felügyelete alkotta. Ezt úgy valószínűzték meg, hogy a belső határokon áthaladó fontosabb vasúti forgalmat lebonyolító vasútvonalak utolsó magyar pályaudvarain, illetve a belső határon áthaladó vízi határforgalom utolsó magyar kikötőjében igyekeztek a forgalomból kiszűrni az abban jogellenesen résztvevőket.²⁵

Az Osztrák-Magyar Monarchia belső határain tehát nem léteztek a klasszikus értelemben vett határkapuk (határátkelőhelyek rendszere). Ehelyett a belső határokon áthaladó jelentős forgalmat lebonyolító útvonalaknak az utolsó magyar vasúti- és hajóállomásain a vasúti szerelvényeken és a hajókon utaztatókat felügyelő határrendőri szervezeti egységek működtek.²⁶

A határforgalmat ellenőrző, illetve felügyelő szervezeti egységek feladatai és létszámuk tekintetében is jelentős különbségek voltak. A korabeli határátkelőhelyeket lényegében három csoportra lehet osztani.

Az első csoportba tartozók tulajdonképpen nem is határátkelőhelyek voltak, hanem a belső határon áthaladó jelentős személyforgalmat lebonyolító vasút- és hajóállomások felügyeletét ellátó határrendőri szervezeti egységek, amelyek teendőiket ezen közlekedési eszközök utolsó magyarországi állomásain látták el.²⁷

A második csoportba az útlevel- és vámköteles határokon, a hagyományos lóvontatású szállító eszközökkel megvalósuló forgalmat ellenőrző határállomások tartoztak. Ezek a — határvonal közvetlen szomszédságába telepített — határátkelőhelyeken már az útlevelkényszernek megfelelően minden személyt ellenőriztek, illetve a vámkülfölddel kapcsolatos áruszállításból fakadóan pedig az árut elvámolták, vagy a területileg és hatáskörileg illetékes vámhivatalokhoz juttatták. Ezek a közúti határállomások azonban a fiumei tengeri kikötő és a vasúti határállomások forgalmához képest elenyésző személy- és áruforgalmat bonyolítottak le.

A harmadik csoportba kétségkívül a magyar határforgalom felügyelet, illetve ellenőrzés „zászlóhajói”, azaz a fiumei tengeri kikötő és a vasúti határállomások tartoztak.

Ezen kívül megkülönböztethető egy negyedik csoport is, amely azonban lényegében már nem is tekinthető határőrizeti erőnek, forgalomellenőrző szakalegységeknek pedig semmiképp. Azonban mégis ehelyütt indokolt megemlíteni a létezésüket. Az idegenrendészeti teendők kapcsán ugyanis vidéken zömében a Magyar Királyi Csendőrség valósította meg a belső határokon — a forgalmas útvonalak kivételével — az illetéktelen határátlépési kísérleteket.²⁸

A csendőrségnek joga és kötelessége volt a működési területén felbukkanó idegenekkel a vonatkozó törvényben meghatározott módon foglalkozni. Ezt az idegenrendészeti feladatkört gyarapították a határmenti csendőr őrsők tekintetében azzal, hogy a határon illetéktelenül átlépni kívánó személyeket előállíthatták. Ezen hatáskör a magyar kormánynak abból az elhatározásából fakadt, hogy a kivándorlást rendszabályok közé szórítsa. Nem arról volt szó, hogy a kivándorlást fel kívánták volna számolni, vagy a szabad — útlevél nélküli utazás lehetőségét — el kívánták volna vonni a lakosságtól. Csupán arra tett kísérletet a kormány, hogy a kivándorlás számára rendezett viszonyokat teremtsen. Ennek érdekében hatósági engedélyhez kötötték a kivándorlási ügynökségek tevékenységét. Törvényt hoztak a kivándorlásról, melyben definiáltak annak fogalmát.²⁹

„1. § Kivándorlónak tekintendő az, a ki tartós kereset céljából külföldre távozik. E törvény hatálya rendszerint nem terjed ki azokra, a kik valamely európai államba egy évnél rövidebb időre meghatározott munkák teljesítése végett távoznak. A belügyminiszter azonban a szükséghez képest rendeleti úton ezekre is kiterjesztheti e törvénynek vonatkozó rendelkezéseit.

A belügyminiszter a külföldre való munkaközvetítésnek és a munkások külföldi államokba történő szerződésének szabályait az érdekelt miniszterekkel egyetértőleg ugyancsak rendeleti úton megállapíthatja. Úgy az ebben, mint az előző bekezdésben foglalt felhatalmazás alapján tett intézkedésekről, nemkülönbön ezeknek megváltoztatásáról az országgyűléshez jelentést kell tennie.”³⁰

A törvény számos témában pozitív módon intézkedett. Kivándorlási alapot hoztak létre, melyből a kivándorlás során bajba jutott emberekre lehetett segíteni. Meghatározták továbbá, hogy kivándorlásra lényegében abban az esetben kerülhetett sor, ha a kivándorló nem hagyott hátra eltartásra szoruló családtagokat, illetve ha az utazása megnyugtató módon rendezett volt. A törvény egyben tilalmazta azon térségekbe való kivándorlást is, ahol olyan tapasztalatok keletkeztek, amelyek szerint a kivándorlók hátrányos helyzetbe kerültek.³¹

A kivándorlásba a rendezettség bevezetésének, a kivándorlók érdekeinek a védelme mellett azonban a kormánynak volt még egy szándéka, nevezetesen a kivándorlóknak az USA-ba való szállítása hatalmas üzletnek bizonyult. Mivel

pedig ezt a forgalmat a német felségterületről induló német hajózási vállalatok bonyolították le szinte teljes egészében, ezért ez a hatalmas nyereség ezen vállalatoknál keletkezett. A magyar kormány szerette volna a kivándorlás irányát az Adriára terelni, ily módon pedig a magyar hajóstársaságok számára biztosítani a kivándorlók szállításából fakadó tetemes bevételt. A magyar kormánynak azonban — annak ellenére, hogy a hatósági szabályozás eszközei a rendelkezésére álltak — nem sikerült a nyeregből kiütnie a német hajóstársaságokat. A német vállalatok ugyanis a magyar hajóstársaságokénál lényegesen nagyobb szállítási kapacitással és tőkével rendelkeztek. Ebből fakadóan pedig olyan árakkal tudták a kivándorlókat maguk felé fordítani, amire a magyar hajóstársaságok képtelenek voltak.³²

A Magyar Királyi Csendőrségnek tehát feladatát alkotta a határon az illetéktelenül átlépni kívánók előállítására. Nem arról volt azonban szó, hogy a Magyar Királyság teljes határszakaszán a határmenti csendőr őrsök a határvonalat őrizték volna, mint ahogyan azt tették a magyar-román és a magyar-szerb határon a határszéli csendőrség alakulatai.³³

Csupán arra kapott felhatalmazást a testület, hogy a hadköteleseknek, továbbá a jogerős letöltendő szabadságvesztésről szóló ítélet hatálya alatt állóknak a határokon való átkelését akadályozza meg. Ez a feladatukuk egészült ki az illegális kivándorlókkal való foglalkozással is. A kivándorlók számára ugyanis a kormány menetvonalat jelölt ki, az attól eltérő útvonal használata pedig már jogsértés lett volna, amelyet a csendőrségnek is meg kellett akadályoznia a működési területén. A Magyar Királyi Csendőrség belső határ menti őrsői tehát nem őrizték a határvonalat. Ezeket a határokon továbbra is bárhol, bárki, bármikor átléphetett, akit a határátlépéstől nem tiltottak el a magyar törvények. A kivándorlókkal azonban bővült azoknak a köre, akik számára tiltott, illetve engedélyhez kötött továbbá előírt menetvonal használatához kötött volt a határátlépés.³⁴

A magyar csendőrség belső határmenti őrsői tehát a szűrő szerepét töltötték be. A szűrési feladataikat pedig a belső határokon a csendőrségi alapfeladataik mellett teljesítették oly módon, hogy a határvonalat nem őrizték, hiszen azon az illetéktelenek kivételével mindenki ott és akkor léphetett át, ahol és amikor akart. Éppen ezért a szűrési feladatok teljesítésének a meghatározásakor a testület figyelmét felhívták arra, hogy ezen teendőit oly módon köteles teljesíteni, hogy a tiltás alá nem eső személyek zaklatását elkerüljék. A tiltott kivándorlás megakadályozása azonban nem csupán a Magyar Királyi Csendőrség feladatát képezte, hanem a közigazgatását is, hiszen a rendőrhatalósági jogköröket a közigazgatásági hatóságokhoz telepítették.³⁵

A közigazgatósági hatóságok azonban értelemszerűen az illegális kivándorlásra irányuló előkészületi teendőket érzékelhették és azokkal szemben léphettek fel. A csendőrség viszont — mivel működési területe az egész ország térségét lefedte, így a belső határok mentén elterülő járásokban is szolgálatot teljesítettek — a folyamatos járőr tevékenységéből fakadóan érzékelhette a belső határforgalomból kizártak illegális határátlépő tevékenységét, így azt megakadályozhatta. Praktikusan tehát a közigazgatási hatóságok az illegális kivándorlás előkészületei ellen tudtak fellépni, a csendőrség pedig az illegális határátlépési cselekményeket akadályozhatta meg.³⁶

Összességében tehát megállapítható, hogy a dualizmus időszakában megvalósuló dinamikus gazdasági fejlődés egyik következményeként jelentős mértékben gyarapodott a magyarországi vámhatárokon (külső határokon) lebonyolódó áruforgalom. Ennek az áruforgalomnak a célba juttatását pedig — a kor technikai lehetőségeit figyelembe véve — vasúti szállítás útján lehetett megvalósítani. Ezek a vasúti határátkelőhelyek a XIX. század utolsó negyedében kiépültek.

Az Osztrák-Magyar Monarchia belső határain a vámunióból fakadóan nem volt szükség az áruforgalom ellenőrzésére és vámolására. Az áruforgalomhoz hasonló volt a helyzet a személyforgalom esetében is.

Az útleveleköteles — külső határokon — a nagyobb tömeg szállítására nyilvánvalóan a vasút volt alkalmas, amely ezen feladatát az áruszállításhoz hasonlóan jól el is látta. A hagyományos határátkelőhelyek azonban tovább üzemeltek, elsősorban a határmenti térségekbe és a szomszédos országok belsejébe irányuló kisebb mennyiségű személy- és áruszállítás számára határátlépési lehetőséget biztosítva.

A belső határokon a személyforgalom témája némileg differenciáltabb volt, mivel — az általános szabályozáson belül, amely teljes körű szabad határátlépést biztosított — a határforgalomban való részvételtől eltiltott, illetve meghatározott menetvonal használatára kötelezettek esetében a rendvédelmi testületeknek az illetéktelen személyeket ki kellett szűrniük. Ezt a tevékenységet azonban a belső határok menti járásokban működő csendőr őrsök az egyéb feladataik mellett látták el. A belső határ menti vasút és hajóállomásokon a forgalomból az illetéktelen utasok kiszűrését a Magyar Királyi Határrendőrség térségbe telepített szervezeti egységeiben szolgálatot teljesítő személyi állomány tagjai végezték.

Jegyzetek:

- ¹ PARÁDI — SUBA — VEDÓ: 30.p.
- ² GALÁNTAI: 135-138.p.
- ³ HANÁK — MUCS: VII/1.köt. 265-270.p.
- ⁴ Loc.cit. 377.p.
- ⁵ HANÁK — MUCS: VII/1.köt. op.cit. 381.p.
- ⁶ Az osztrák örökös tartományok közül a magyarországi — Horvátországot is idetartozónak tekintve, mivel a korabeli terminológia szerint Horvát-Szlavónország is a Magyar Szent Korona alá tartozott — határvonallal rendelkezett: Bukovina, Gallícia, Morvaország, Alsó-Ausztria, Stájerország, Krajna, Partvidék és Dalmácia.
- ⁷ 1903/VI.tc.
- ⁸ HANÁK — MUCS: VII/1.köt. op.cit. 382.p.
- ⁹ Loc.cit. 380.p.
- ¹⁰ Loc.cit.
- ¹¹ Vasúti határátkelőhelyet létesítettek a magyar-román határon Orsovánál, a Tömös-, a Gyimes-, és a Vöröstoronyi szorosnál, a magyar-szerb határon pedig Zimonynál.
- ¹² 1874/XXVII.tc.
- ¹³ 1879/XIII.tc.
- ¹⁴ 1891/XL.tc.
- ¹⁵ 1880/XXXV.tc.
- ¹⁶ 1874/XXVII.tc. op.cit. I. és V. cikkek. ; 1879/XIII.tc. op.cit. II.cikk. ; 1880/XXXV.tc. op.cit. I., II. és V. cikkek. ; 1891/XL.tc. op.cit. I.cikk.
- ¹⁷ 1874/XXVII.tc. op.cit. VII., VIII., VIII., és XI. cikkek. ; 1879/XIII.tc. op.cit. II.cikk. ; 1880/XXXV.tc. op.cit. VIII., IX., X., XI., XII., XIII., XIV., XV., XVI., XVII., XVIII. és XIX. cikkek. ; 1891/XL.tc. op.cit. III., IV., V., VI., VII., VIII., IX., X., XI., XII., XIII., XIV., XV., XVI., XVII., XVIII., XIX., XX., XXI., XXII., XXIII., XXIV., XXV., XXVI., XXVII., XXVIII., XIX., XXX., XXXI., XXXII. és XXXIII. cikkek.
- ¹⁸ 1874/XXVII.tc. op.cit. I., III., IV. és VI. cikkek. ; 1879/XIII.tc. op.cit. II.cikk. ; 1880/XXXV.tc. op.cit. II. és III. cikkek. ; 1891/XL.tc. op.cit. I., II., III., V., XXI. és XXXIII.cikkek.
- ¹⁹ 1874/XXVII.tc. op.cit. VII., VIII., IX., X., XIV. és XV. cikkek. ; 1879/XIII.tc. op.cit. IV.cikk. ; 1880/XXXV.tc. op.cit. VI., XI., XV., XVI., XVII. és XIX. cikkek. ; 1891/XL.tc. op.cit. IV., VII., IX., XIII., XIV., XV., XVIII., XXII. és XXV. cikkek.
- ²⁰ 1874/XXVII.tc. op.cit. 18. cikk. ; 1874/XIII.tc. op.cit. IV.cikk. ; 1880/XXXV.tc. op.cit. XVI.cikk. ; 1891/XL.tc. op.cit. a IX., XI., XIII., XV., XVII., XIX. és XXIX. cikkek.
- ²¹ 1880/XXXV.tc. op.cit. XVI.cikk.
- ²² 1903/VI.tc. op.cit.
- ²³ 54 975/1908. (IV. 30.) BM.r.
- ²⁴ 48 999/1912. (IV. 13.) BM.r. ; 58 320/1912. (IV. 13.) BM.kr.
- ²⁵ 1909/II.tc.
- ²⁶ 48 999/1912. (IV. 13.) BM.r. op.cit. „B” kimutatás. 145.p.
- ²⁷ Loc.cit.

- ²⁸ 1903/V.tc. ; Útlevel- és idegenrendészet. ; PEREGRIN — JACOBI ; KELEMEN ; VEDÓ
²⁹ 1909/II.tc. op.cit.
³⁰ Loc.cit. 1. §
³¹ Loc.cit.
³² PARÁDI József: A dualista Magyarország határőrizete a migráció tükrében.
³³ 50 431/1891. (VII. 1.) BM.r.
³⁴ 1909/II.tc.
³⁵ 1870/XLII.tc. ; 1871/XVIII.tc.
³⁶ 1909/II.tc. op.cit.

Forrás- és irodalomjegyzék (a jegyzetekben alkalmazott rövidítések oldása):

MONOGRÁFIÁK, KISMONOGRÁFIÁK ÉS HASONLÓ JELLEGŰ KÖTETEK

- GALÁNTAI — GALÁNTAI József: *A Habsburg-monarchia alkonya. Osztrák-magyar dualizmus 1867-1918.* Budapest, 1985, Kossuth. 387 p. HU-ISBN 963 09 2589 3.
- HANÁK — MUCS — HANÁK Péter — MUCS Ferenc et al. (szerk.): *Magyarország története 1890-1918.* VII.köt. Budapest, 1978. Akadémia Kiadó. /Magyarország története tíz kötetben, VII./ HU-ISBN 963 05 0929 6.
 VII/1. köt. 1-608.p. HU-ISBN 963 05 1475 3.
 VII/2. köt. 609-1422.p. HU-ISBN 963 05 1476 1.
- PARÁDI — SUBA — VEDÓ — PARÁDI József — SUBA János — VEDÓ Attila: *A magyar-román határ és őrzése 1867-1918.* Budapest, 2014², Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság. 172 p. HU-ISBN 978 963 89 8285 8. /A magyar rendvédelem-történet öröksége, 3./ HU-ISSN 2062-8447.

TANULMÁNYOK

- PARÁDI: A dualista Magyarország határőrizete a migráció tükrében. (32.;) — PARÁDI József: A dualista Magyarország határőrizete a migráció tükrében. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XXII.évf. (2012) 26.sz. 66-80.p. HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 2011.november 11.-én, Budapesten hangzott el, a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett rendvédelem-történeti tudományos konferencia-sorozatnak „*Militarizmus és demilitarizmus a XIX-XX. századi magyar állam rendvédelmében*” című XXV. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.

- VEDÓ
(28.;) — VEDÓ Attila: A Magyar Királyi Csendőrség teendői a külföldiek ellenőrzésének szabály- és szervezetrendszerében 1881-1938. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XXVI.évf. (2016) 52.sz. 139-179.p. HU-ISSN 1216-6774.

CIKKEK

- KELEMEN
(28.;) — KELEMEN Miklós: Idegenrendészet a községekben. *Csendőrségi Lapok*, XIV.évf. (1924) 6.sz. 6-10.p.
- PEREGRINY — JACOBI
(28.;) — PEREGRINY Géza — JACOBI Roland: *Magyar állampolgárság, községi illetőség és idegenrendészet*. I. köt. Budapest, 1930, Phönix. 336 p.
- Útlevel- és idegenrendészet.
(28.;) — Útlevel- és idegenrendészet. (szerkesztőségi közlemény) *A Magyar Királyi Csendőrség zsebkönyve*, IV.évf. (1890) 153-168.p.

JOGSZABÁLYOK

- 1870/XLII.tc.
(35.;) — 1870/XLII.tc. a köztörvényhatóságok rendezéséről.
- 1871/XVIII.tc.
(35.;) — 1871/XVIII.tc. a községek rendezéséről.
- 1874/XXVII.tc.
(12.;16.;17.;18.;19.;20.;) — 1874/XXVII.tc. a Román fejedelemséggel vasúti csatlakozások tárgyában 1874. évi május 31-én kötött egyezményről.
- 1879/XIII.tc.
(13.;16.; 17.;18.;19.;20.;) — 1873/XIII.tc. a Román fejedelemséggel vasúti csatlakozások iránt 1874. évi május 31-én kötött egyezmény némely határozatainak megváltoztatásáról.
- 1880/XXXV.tc.
(15.;16.; 17.;18.;19.;20.; 21.;) — 1880/XXXV.tc. a Szerb Fejedelemséggel 1880. évi április 7-én / március 28-án kötött vasúti egyezményről.
- 1891/XL.tc.
(14.;16.; 17.;18.;19.;20.;) — 1891/XIV.tc. a Román Királysággal létesítendő vasúti és közúti összeköttetésekről, s úgy az ezekre, mint a mai létező csatlakozásokra vonatkozó viszonyok szabályozásáról.
- 1903/V.tc.
(28.;) — 1903/V.tc. külföldieknek a magyar korona országai területén való lakhatásáról.
- 1903/VI.tc.
(7.;22.;) — 1903/VI.tc. az útlevelügyről.
- 54 975/1908. (IV. 30.) BM.r.
(23.;) — 54 975/1908. (IV. 30.) BM.r. a határszéli őrségek létesítéséről.
Belügyi Közlöny, XIII.évf. (1908) 19.sz. 209-210.p.

- 1909/II.tc. — 1909/II.tc. a kivándorlásról.
(25.;29.;30.;31.;34.;36.;
- 50 431/1891. (VII. 1.) BM.r. — 50 431/1891. (VII. 1.) BM.r. a m. kir. belügy-
(33.;
- 48 999/1912. (IV. 13.) BM.r. — 48 999/1912. (IV. 13.) BM.r. határszéli külzol-
(24.;26.;27.;
- 58 320/1912. (IV. 13.) BM.kr. — 58 320/1912. (IV. 13.) BM.kr. a határrendőri kül-
(24.;
- 50 431/1891. (VII. 1.) BM.r. a m. kir. belügy-
ministernek 50.431. szám alatt I. Besztercze-Naszód,
II. Maros-Torda, III. Csik, IV. Háromszék, V.
Brassó, VI. Fogaras, VII. Szeben, VIII. Hunyad és
IX. Krassó-Szörény vármegye közönségéhez intézett
rendelete, az 1888. évi XIV. törvényzikkal beczik-
kelyezett magyar-román határegyezmény alapján
kiadott határőrizeti utasítás tárgyában.
Magyarországi Rendeletek Tára, XXV.évf. (1891) I.füzet.
879-902.p.
- 48 999/1912. (IV. 13.) BM.r. határszéli külzol-
gálat átvétele a m. kir. csendőrség által.
Belügyi Közlöny, XVII.évf. (1912) 18.sz. 141-145.p.
- 58 320/1912. (IV. 13.) BM.kr. a határrendőri kül-
szolgálat ellátása a határrendőrségi őrségek meg-
szűntetésével.
Belügyi Közlöny, XVII.évf. (1912) 8.sz. 136-140.p.

