

# III. MAGYAR POLITIKAI FÖLDRAJZI KONFERENCIA

## AZ INTEGRÁLÓDÓ EURÓPA POLITIKAI FÖLDRAJZA

PÉCS, 2002. NOVEMBER 7–8.

Pécsi Tudományegyetem  
Természettudományi Kar  
Földrajzi Intézet

Pécs, 2004

## A határszéli gazdasági (kettősbirtokos) forgalom megszűnése (1945–50)<sup>1</sup>

A országhatár mentén élő lakosság könnyített határátkelése, az ún. kishatárforgalom több, mint száz éves múltra tekint vissza. Eredeti értelme az volt, hogy a határmenti földtulajdonosok, s köztük is különösen azok, akiknek a határ mindkét oldalán volt birtoka (ún. kettősbirtokosok), átjárhassanak a másik állam területére földjeik megművelésére, valamint, hogy piacra vihessék terményeiket. Később ez a forgalom kibővült a rokonlátogatás, orvosi ellátás igénybevétele, ill. hivatalos célú utazások típusaival is. Ennek megfelelően többféle igazolvánnyal lehetett átlépni a határt is, melyek eltérő jogosultságokat is adtak. A legnagyobb könnyítéseket a kettősbirtokosok kapták (birtokos határszéli útiigazolvány), ezek családtagjai, bér munkásai határszéli útiigazolványt kaptak, a rokonlátogatók és más, nem gazdasági okból átkelők pedig alkalmi útiútlevelet. Utóbbi csak egy alkalommal jogosította fel tulajdonosát a határ átlépésére, az előbbieket viszont egy évre, s azon belül korlátlan számú utazásra szolgált.

Fokozódott a kishatárforgalom jelentősége Trianon után; az új határ birtokok szélét vágta ketté, közeli rokonokat vágott el egymástól. A szomszéd államok politikai okokból igyekeztek korlátozni a kishatárforgalmat, ami elsősorban magyar érdekeket szolgált. A kormány viszont sikeresen védte meg a magyar érdekeket, s a határszéli forgalom még a II. világháború alatt is folyt, egészen 1944-ig. Ekkor a német megszállás, a nyilas uralom és a front átvonulása miatt a kishatárforgalom szünetelt.<sup>2</sup>

Előadásomban azt a folyamatot kísérem végig, amelyben a határszéli gazdasági és egyéb forgalom 1945 után újraindul, majd fokozatosan megszűnik. Érdemes előre megállapítani, hogy míg 1945 előtt Magyarország az ellenséges légkörű kisantant gyűrűben fent tudta tartani a kishatárforgalmat, addig a hivatalosan barátinak számító népi demokráciák, ill. egyre inkább kommunista diktatúrák közt ez már nem sikerült. Ennek okai közt elsősorban az emelendő ki, hogy államvédelmi okokból a határok átjárhatóságát már a magyar fél sem kívánta fenntartani és a kommunista rezsim nem törődött saját állampolgárainak érdekeivel.

A forgalom megindulása alapvetően új helyzetben történt meg. Magyarország egésze és a vele szomszédos területek egyaránt szovjet megszállás alá kerültek, beleértve az osztrák határszakaszt is. Az útleveles forgalom engedélyezése a SZEB kezében volt<sup>3</sup>, így a határ legális átlépésére szinte egyedül a kishatárforgalom adott lehetőséget. Ennek is újra kellett azonban indulnia és kezdetben (1945–46) ez helyi meg egyezésekkel történt<sup>4</sup>. Emiatt eltérő szabályok léptek életbe nemcsak valamennyi szomszédos állam felé, hanem egy-egy szomszédos állam egyes kisebb határszakaszán is. Közös jellemzőik a következők: főleg a gazdasági forgalom újraindítását szabályozták, a határ mentén 15 km-es sávban állandóan lakókat jogosítják fel a határ átlépésére. Három igazolványtípust vezettek be (tulajdonképp csak a korábbi típusokat felelevenítve): kettősbirtokos igazolvány, határszéli igazolvány és alkalmi útlevelet. Valamennyi igazolványt láttamoztatni kellett a túlsó oldali állam hatóságai által, vagyis határszéli útiokmányok is vízumkötelesek voltak.

Lényegesebb különbségek is voltak: a Szovjetunió felé sem gazdasági, sem útleveles forgalom nem indult meg, Románia felé nem a 15, hanem csak a 10 km-es határsáv állandó lakosai vehették igénybe azt, de Csehszlovákia felé is 10 km-es határsávban állapodtak meg, amely azonban indokolt esetben 15 km-re

<sup>1</sup>Készült az OTKA Posztidoktori Kutatói Ösztöndíja támogatásával (OTKA D38488).

<sup>2</sup>Bővebben ld. BENCsik P. 1999: A kisebb határszéli forgalom Magyarország és a szomszédos államok közt, 1898–1941. – Magyar Kisebbség (Kolozsvár), 1999/2–3. (V. évf., 16–17. szám), pp. 357–372.

<http://www.hhrf.org/magyarkisebbsseg/9902/m990227.htm>

<sup>3</sup>Ld. PIL 274. f., 7/306. öe.

<sup>4</sup>Ausztria felé: MOL XIX-B-10-1945-VI-1., 1. fsz. (1. doboz); MOL XIX-B-10-1946-VI-1., 115. fsz. (2. doboz).

Csehszlovákia felé: MOL XIX-B-10-1946-VI-2., 117-123. és 129-131. fsz.-ok (2. doboz)

Románia felé: MOL XIX-B-10-1946-VI-4., 132-133. fsz.-ok (2. doboz), MOL XIX-B-10-1947, 554. fsz. (8. doboz)

Jugoszlávia felé: MOL XIX-B-10-1946-VI-5., 137-140, 142, ill. 144. fsz.-ok (2. doboz), MOL XIX-B-10-1947, 347. fsz. (6. doboz), MOL XIX-B-10-1947, 526. fsz. (8. doboz).



is bővíthető volt. Románia és Jugoszlávia felé a határátlépés csak nappal volt lehetséges (Csehszlovákiába ez csak az alkalmi útilapra vonatkozott). Jugoszláviába kizárólag a kettősbirtokosok léphettek át, de az alkalmi útilapokat Románia sem akarta elfogadni<sup>5</sup>.

Államközi szerződésekre, melyek egy-egy határviszonylat forgalmát átfogóan szabályozták, jellemzően 1947-ben került sor<sup>6</sup>.

1947–48-tól már megkezdődtek azok a korlátozó intézkedések, melyek a kishatárforgalom felszámolását készítették elő. Jugoszlávia kisajátította a német nemzetiségű magyar állampolgárok ottani birtokait<sup>7</sup>, valamint erre törekedett a magyar nemzetiségűekkel szemben is<sup>8</sup>. Déli szomszédunk 1948-ban két úton beszüntette a forgalmat, ami ellen ekkor még Magyarország fellépett<sup>9</sup>. Hamarosan azonban a magyar hatóságok is érdekeltté váltak a Jugoszlávia felé történő kishatárforgalom visszafogásában, miután a Kominform kizárta a JKP-t és megindultak a támadások Tito ellen. Csehszlovákiában a magyar kisebbség elleni politika 1945-től kezdve beárnyékolta a határszéli forgalmat is<sup>10</sup>. 1948-ban azonban államosították a magyarországi kettősbirtokosok ottani földjeit és két hónapra beszüntették a kishatárforgalmat is. A Belügyminisztérium erre utasította a határrendészeti kapitányságokat, hogy viszonyossági alapon ők is szüntessék be a csehszlovák kettősbirtokosok és alkalmi útilaposok beléptetését Magyarországra<sup>11</sup>. Románia bevezette azt a gyakorlatot, hogy a téli időszakra, amikor a mezőgazdasági munkákban szünet áll be, erre hivatkozva határzárakat rendelt el<sup>12</sup>. Emellett Románia más eszközökkel is gátolta a forgalmat (csakúgy, mint a két világháború között). Már 1947-ben a nyári munkák idején is határzárakat vezettek be és törvénytelenül magas beszolgáltatásra kötelezték a magyarországi gazdákat<sup>13</sup>. Akadályozták a terményátvitelt, jogtalanul elkobozták az útiokmányokat, olyan súlyos adókat és beszolgáltatási terhet róttak ki a birtokosokra, hogy jó termés esetén is lehetetlen volt azokat teljesíteni, vagy éppen a kettősbirtokos igazolványok láttamozását február helyett csak májusban végezték el, s ezzel az egész évi munkát lehetetlenné tették<sup>14</sup>. A magyar érintettek persze tiltakoztak: „Amíg 1945-ben és 1946-ban a régi, Horthy-rezsimmel kötött megállapodás illetve egyezmény szerint jártak el a románok, minden útvonal nyitva volt és mindazon kedvezményeket élvezhették kölcsönösen a kettősbirtokosok, amelyek addig érvényben voltak. 1947 óta

<sup>5</sup>Uo.

<sup>6</sup>Magyar–osztrák: 1947 márc. 17. Bécs; utal rá a MOL XIX-B-10-1948-V-3, 18. fsz. (14. doboz), szövegét ld. PIL 274. f., 10/46. fsz. és 292.244/1947 BM HFL., MOL XIX-B-10-1947, 516. fsz. (7. doboz)

Magyar–csehszlovák: előkészületeiről szól a 14.550/Eln. I.a. – 1947. HOP, MOL XIX-B-10-1947, 379. fsz. (5. doboz) Ebben az egyezmény tervezete sem szerepel, nincs utalás annak későbbi megkötésére sem.

Magyar–román egyezmény megkötését a békeszerződés aláírásáig egy magyar tárcaközi bizottság nem tartotta időszerűnek (574.034/1946.IV.12.d. BM. [1946 aug. 23.], MOL XIX-B-10-1947., 549. óe.; 8. doboz), s erre később sem került sor.

Magyar–jugoszláv: , 1947. nov. 25–27. Szabadka. Ld. 45.048/1947 KÜM (1947. dec. 19), MOL XIX-B-10-1948-VI-5., 1. fsz. (16. doboz)

<sup>7</sup>14.348/1947. HOP Eln. I.a., MOL XIX-B-10-1947, 380. fsz. (5. doboz)

<sup>8</sup>43.175/4/1947 KÜM, MOL XIX-B-10-1947, 439. fsz. (6. doboz) Minden olyan birtokot ki akartak sajátítani, amelyeket nem műveltek meg a határ túloldalán élő tulajdonosaik. A paragon maradt azonban az okozta, hogy a határt a jugoszláv fél lezárta, s így a birtokosok nem tudtak átjárni dolgozni sem. A felmerült problémák rendezésére Magyarország tárgyalásokat kezdeményezett, ld. 18.267/Eln. I.a–1947 HOP, MOL XIX-B-10-1947., 473. fsz. (7. doboz). Emellett az igazolványok láttamozása is túl sokáig húzódott el. MOL XIX-B-10-1947, 522. fsz. (8. doboz)

<sup>9</sup>MOL XIX-B-10-1948-V-9, 1.fsz. (15. doboz)

<sup>10</sup>A lakosságcsere, ill. az atrocitások elől menekülő magyar kisebbség állandó súrlódásokat okozott a kishatárforgalomban is. 1947-ben több határmenti körzetben – nem jogerősen – elkobozták a magyar állampolgárok földjét, s erre hivatkozva megakadályozták a birtokos igazolványokkal való átkelést is. Több gazda alkalmi útilappal járt át rendszeresen a föld megművelésére. De nehezítik a termény áthozatalt, akadályozzák az igazolványok láttamozását a kevésbé érintett körzetekben is. MOL XIX-B-10-1947, 520. fsz. (7. doboz)

<sup>11</sup>MOL XIX-B-10-1948-V-9, 3.fsz. (15. doboz). A rendelkezést május 24-én adták ki (29.830/1948 HOP Eln. I.a.) A csehszlovák kormány a magyar békeszerződés 29. pontjára hivatkozva 1947. dec. 2-i döntése értelmében foglalta le a magyar állampolgárok tulajdonát, tehát ekkori intézkedése még nem elkobzás volt, a tulajdonjogot nem vették el, csak elidegenítési tilalmat léptettek életbe. Emiatt a magyar kormány szerint a kettősbirtokosok továbbra is jogosultak lennének a határ átlépésére, ld. MOL XIX-B-10-1948-V-7, 1. fsz. (14. doboz). Itt említik azt is, hogy a csehszlovák fél a korlátozásokat 1948 júliusában feloldotta.

<sup>12</sup>1947-ben: 20.426/1947 Eln. I.a. HOP, MOL XIX-B-10-1947., 422. fsz., (6. doboz), ill. 19.288 / 1947 Eln. I.a. HOP (uo. 457. fsz.) 1948-ban: 37.497/Eln.kat. 1948 HOP, MOL XIX-B-10-1948-V-9, 6.fsz. (15. doboz). A határzárakat először Battonyánál vezették be (1948. nov. 22.), majd a teljes határszakaszon. Bukarest közölte, hogy tavasszal, a munkák megindulásakor fel fogják oldani a korlátozást.

<sup>13</sup>MOL XIX-B-10-1947, 348. fsz. A határzárak bevezetésének fő oka Románia szerint az erős csempészet volt.

<sup>14</sup>MOL XIX-B-10-1948-VI-4., 2. és 6. fsz. (16. doboz). Románia megszüntette a határszéli igazolványok kiadását a másik államban dolgozó mezőgazdasági munkások számára, azaz csak a birtokosok átjárását teszi lehetővé.

azonban amióta a két nép közötti káprázatos ünnepekkel összekötött baráti összejövetel rendszerezettek, azóta a fejlődő magyar demokráciára mind nehezebb és nehezebb terheket raknak”. A román válasz: „Átalakulások vannak folyamatban, amelynek érdekében a román kormány szükségesnek tartja, hogy bizonyos korlátozásokat léptessen életbe. Ezen intézkedéseknek a szükségességét nekünk vezetőknél kell megmagyarázni a honfitársainknak.” A hivatalos magyar szervek nem mindig támogatták a lakosságot. „Karácsonyi Ferenc (csanád megyei) főispán záróbeszédében kijelentette, hogy ezek a problémák, amelyek most felvetődtek, ezeknek egy alap oka van: az elmúlt fasiszta idők rendszere. A kettős birtokosság fogalma a földek szocializálásával rövidesen megszűnik és így önmagától meg fog szűnni minden kettős birtokos probléma.”<sup>15</sup>

Ekkoriban azonban már a magyar hatóságok is a kishatárforgalom visszafogására törekedtek. 1947-ben ez főleg az osztrák határon jelentkezett, a hivatalos indoklás szerint a nagyarányú csempészet miatt<sup>16</sup>. Ezen a határszakaszon a szovjet katonai hatóságok is akadályozták az átléptetéseket, SZEZB-engedélyhez kötve a kishatárszéli forgalomban használt útiokmányok kiadását<sup>17</sup>. 1948-ban a központi szervek felhívták az illetékes helyi hatóságot (amely ekkor már a BM ÁVH szerve volt), hogy „útiokmányt csak feltétlenül indokolt esetben a fennálló rendeletek figyelembevételével mellett alapos környezettanulmány után adjon ki”<sup>18</sup>, emellett valamennyi igazolvány központi nyilvántartását is bevezették. Sőt, már a határvonal megközelítéséhez is engedélyre volt szükség<sup>19</sup>, és elsőként az osztrák határon, Magyarország is a megnyitott átkelőhelyek csökkentésére, valamint a kettős birtokosok birtokcseréjére törekedett<sup>20</sup>. A lezárandó utak kiválasztását azonban még az szabta meg, hogy melyik szolgált inkább osztrák, mint magyar érdekeket<sup>21</sup>. Általában is elterjedté válik az az elv, mind a magyar, mint a szomszédos államok hatóságai körében, miszerint a fő cél „az Államvédelem biztosítása kell legyen és nem a birtokok feltétel nélküli megmunkálása”<sup>22</sup>.

### A kishatárforgalom teljes megszüntetése Ausztriával

Az 1947. március 17-én megkötött magyar-osztrák kishatárforgalmi egyezmény végül nem is lépett hatályba, a korábbi, 1926-os szerződést pedig a magyar fél 1948. december 1-én felmondta. A felmondás 1949 március 1-én vált hatályossá.<sup>23</sup> Mindez nem jelentette, hogy a határszéli forgalom teljesen megszűnik, mivel életben volt még az 5.300/1923. ME. rendelet, amely abban az esetben volt alkalmazható, ha valamely szomszédos állammal nem létezett szerződésünk. A negyedszázados rendelet azonban a régi államközi szerződéshez hasonlóan túl liberálisnak bizonyult, ezért helyette a magyar kormány egy új, szigorúbb rendeletet akart kiadni<sup>24</sup>. Az alkalmi úti lapokat 1949-ben már nem adták ki, a birtokos igazolvány megmaradt, de bérlok már nem voltak jogosultak rá; a határszéli úti igazolvány a birtokos családtagjának,

<sup>15</sup>Valamennyi idézet származási helye: 300.238/1948 HOP, MOL XIX-B-10-1948-VI-4., 6. fsz. (16. doboz)

<sup>16</sup>Az Államrendőrség szombathelyi kapitányának Államvédelmi Osztálya 98/1947. sz. irata (1947. ápr. 17.) szerint szűkíteni kell az úti lapok kiadását, a birtokosokkal átjáró munkások számát pedig a túlloldali földterület mérete szerint kell korlátozni, ld. MOL XIX-B-10-1947., 488. fsz. (7. doboz). Ennek hatására az ÁVO rendelet-tervezetet készítette, amely a fentiek mellett tartalmazta volna a megnyitott utak számának korlátozását. A BM azonban elutasította a tervezetet (290.743/1947 BM., ápr. 28.), mivel Ausztriával alig egy hónappal korábban, márc. 17-én írták alá az államközi szerződést a kishatárforgalomról, s ennek módosítása ezért nem aktuális. Uo. 519. fsz.

<sup>17</sup>296.678/1947-IV-1. BM. (aug. 27.), MOL XIX-B-10-1947, 545. fsz. (8. doboz) A SZEZB engedélyeket záradék formájában írásban kellett feltüntetni az útiokmányokban.

<sup>18</sup>MOL XIX-B-10-1948-V-1, 7.fsz. (14. doboz), sz.n.

<sup>19</sup>32.450/1948 Eln., I.a és az azt kiegészítő 34.458/Eln. I.a.–1948 HOP rendeletek, ill. később a 48.017/Eln. kat.–1949 HOP szabályozása. Ld. MOL XIX-B-10-1948-V-1, 6.fsz. (14. doboz).

<sup>20</sup>Ennek oka a korabeli indoklás szerint az, hogy a csempészet zöme a megnyitott átkelők közt folyik, a nagy létszámú útellenőrző járőrszolgálat pedig az egyéb ellenőrzés rovására megy. „Ezért egyelőre a nyugati határszakaszon az átkelőhelyek radikális – a többi határszakaszon a szükségszerű – csökkentése kívánatos, illetve szükséges. E célból szükséges a kettős birtokosok birtokcseréjére való felszólítása is” Ld. 28.957/Eln. I.a.–1948 HOP (1948. júl. 30.), MOL XIX-B-10-1948-V-3, 8. fsz. (14. doboz).

<sup>21</sup>208.766/1948. XII.PüM. (1948. szept. 16.), MOL XIX-B-10-1948-V-3, 18. fsz. (14. doboz)

<sup>22</sup>1062/1948. román követségi jegyzék (máj. 24.), MOL XIX-B-10-1948-VI-4., 5. fsz. (16. doboz)

<sup>23</sup>MOL XIX-B-10-1949-V-1., 6. fsz. (27. doboz); 400.701/1949 HFL (márc. 7.), MOL XIX-B-10-1949-V-2., 3. fsz. (27. doboz); ill. 301.784/2-1948 HFL, MOL XIX-B-10-1949-VI-1., 2. fsz. (28. doboz)

<sup>24</sup>Uo.



erdő- és bányaiüzemi állandó alkalmazottnak volt adható, de szerződéses mezőgazdasági munkásoknak nem<sup>25</sup>. Ugyanezek a feltételek vonatkoztak természetesen az osztrák állampolgárokra; ezt a láttamozás megadásával, illetve megtagadásával tudták elérni a magyar hatóságok. A későbbiekben a kettősbirtokos forgalom a súlyos adminisztratív akadályok ellenére is tovább folyt. A megnyitott utakat többször vizsgálták felül, s ha úgy látták, hogy egy út inkább osztrák érdekeket szolgál, azt a magyar szervek lezárták<sup>26</sup>.

Természetesen a magyar korlátozásokat osztrák részről hasonló retorziók követték. Emiatt a kettősbirtokosok helyzete gyorsan ellehetetlenedett. 1949-ben még mindkét állam megadta az úti igazolványt a kérelmezők 30%-nak, 1950-ben viszont már minden beadott igényt elutasítottak. Emiatt a magyar fél a személyforgalmi egyezmény 1948-as felmondása után a gazdasági forgalomra vonatkozó, elvileg még hatályos államközi szerződést is fel akarta mondani, valamint birtokcserére is javaslatot kívánt tenni<sup>27</sup>.

### A kishatárforgalom teljes megszüntetése Romániával

1949 febr. 11-én Bukarestben Magyarország és Románia megegyeztek a határmenti birtokok kölcsönös kicseréléséről és a kettősbirtokos forgalom megszüntetéséről.<sup>28</sup> Az 1949-es évben a gazdasági forgalom még viszonylag szabadon folyt, a gazdáknak azonban 1949. nov. 1-ig valamennyi betakarítási munkát be kellett fejezni, s ezután a határon túli birtokaikat kisajátította a szomszédos állam<sup>29</sup>. Ettől a naptól kezdve a birtokos és a határszéli úti igazolványos forgalom megszűnt. Mint láttuk, az alkalmi útilapos forgalom Romániával már egyébként sem létezett, ezzel a keleti határainkon a kishatárforgalom minden formája megszűnt. A Szovjetunió felé ilyen eleve nem is volt.

### A kishatárforgalom teljes megszüntetése Jugoszláviával

Meglepő módon 1949-ben – minden politikai ellentét ellenére – a kettősbirtokos forgalomban inkább enyhülés állt be a két ország közt. A korábban lezárt utakat sorra nyitották meg, sőt új, helyi megegyezéseket is kötöttek a forgalom szabályozására<sup>30</sup>. Erre azért is került sor, mert a határőr zászlóaljok nem voltak tisztában az 1947. november 27-i szabadkai egyezmény alkalmazásával. 1949 május 19-én Szege-den a két ország megegyezett a szabadkai jegyzőkönyv kiegészítésében is, így május 25-től azok az átkelő-k is megnyitáltak, ahol még nem volt helyi megegyezés<sup>31</sup>. Alkalmi útilapok itt nem léteztek korábban sem, s most is csak a gazdasági forgalom indult újra. Itt is szigorú korlátozások álltak fenn<sup>32</sup>. A két ország közti éles politikai ellentétek miatt azonban 1950-re minden jugoszláv igénylő igazolványának láttamozását megtagadták, nem adtak úti igazolványokat a magyar igénylőknek; ugyanezt tették a szomszédos állam

<sup>25</sup>400.701/1949 HFL, MOL XIX-B-10-1949-V-2., 3. fsz. (27. doboz)

<sup>26</sup>Pl. a 44.765/Eln.kat.–1949 HOP (júl. 6.) értelmében (MOL XIX-B-10-1949-V-3., 5. fsz. [27. doboz]). Ugyanez az irat Jugoszlávia felé is hasonló előírásokat tartalmazott.

<sup>27</sup>0751.869/1950 HOP. (márc.–jún.) MOL XIX-B-10-1950-V-1, 6. fsz. (55. doboz) 1949-ben 1537 osztrák és 763 magyar állampolgár járt át túlsóoldali birtokai megművelésére; a birtokok összmérete mindkét országban kb. 3500 kat. hold volt.

<sup>28</sup>47.916/Eln.kat.–1949 HOP (okt. 28.), MOL XIX-B-10-1949-V-3., 3. fsz. (27. doboz). E célból a két kormány vegyesbizottságot hozott létre. A kishatárforgalmat a két belügyminiszter közvetlen tárgyalással rendezte. Megegyeztek, hogy az érintett ingatlanokat a gazdasági év végén igénybe veszik. A kártérítés a lakhely szerinti ország feladata. A birtokcserét az Országos Földhivatal intézi. Kártérítésre elsősorban a birtokcseré, ha azt az érintett nem fogadja el, akkor pénz vehető igénybe.

<sup>29</sup>48.441 Eln. kat. – 1949 HOP, uo. Az 1949-re vonatkozó szabályokat részletesebben ismerteti a MOL XIX-B-10-1949-VI-4., 4. fsz. (28. doboz) Eszerint csak az államhatártól 10 km-es távolságon belül eső birtokok tulajdonosai és szűk családjuk léphettek át; egyetlen, az igazolványban jelzett úton; csak nappal; gyalog, biciklin vagy igavonós szekérrel. Az átkelőhelyeknek névjegyzékiük van az átlépésre jogosult személyekről. Minden átkelésnél bélyegezni kell az igazolványokat, de ez csak akkor lehetséges, ha az illető személyek az átkelőhely névjegyzékén szerepelnek.

<sup>30</sup>42.906/Eln. kat.–1949 HOP. (máj. 10.) MOL XIX-B-10-1949-VI-5., 1. fsz.-(28. doboz).

<sup>31</sup>44.408/Eln. kat.–1949 HOP. (jún. 25.) MOL XIX-B-10-1949-VI-5., 2. fsz.-(28. doboz). Helyi megegyezések születtek 1949 ápr. 23-án Horgoson, 30-án Barcsan, máj. 5-én Gyékényesen, 10-én Rédicsen. Ezeket ld. még MOL XIX-B-10-1950-VI-5., 1. fsz. alatt is (56. doboz)

<sup>32</sup>Csak a határsávbán (15 km) lakó kettősbirtokosok és 14 év feletti családtagjaik járhatnak át, a birtok mérete és gazdálkodási módja szerint különböző számban. Nem családtag munkás átjárása csak kello számú családtag hiánya esetén lehetséges. 44.408/Eln. kat.–1949 HOP. (jún. 25.) MOL XIX-B-10-1949-VI-5., 2. fsz.-(28. doboz).

hatóságai is. 1950 májusában tervbe vették az 1947-es megegyezés azonnali hatályú felmondását is<sup>33</sup>. Kajli József államvédelmi ezredes több iratban kérte Péter Gábort, hogy döntson az osztrák és a jugoszláv viszonylatú kettősbirtokos forgalom egyoldalú beszüntetéséről, mert „e két ellenséges állammal a birtokcsere egyezmény megkötése nehezebb lenne”<sup>34</sup>.

### A kishatárforgalom részleges fennmaradása: Csehszlovákia

A kettősbirtokos egyezményt még 1937. november 17-én kötötték Prágában, de a csehszlovák kormány az 1947-es békeszerződés 10. szakasza alapján azt nem kívánta fenntartani. A forgalom mégis a régi kerek közt folyt tovább. 1949-ben birtokcsere-egyezményre vonatkozó tárgyalások folytak, de kisebb kérdések akadályozták azok lezárását. Az ÁVH értékelése szerint „az eredményesebb határőrizet biztosítása érdekében szükséges, hogy a kettősbirtokos forgalom Csehszlovákia viszonylatában is megszűnjék”<sup>35</sup>. Ezek után javasolja, hogy mielőbb fejezzék be a megkezdett tárgyalásokat s az 1950–51-es gazdasági évben már ne legyen kettősbirtokos forgalom. Ennek ellenére az északi határon még 1950-ben is volt példa arra, hogy új utakat nyitottak meg a kettősbirtokos forgalom számára<sup>36</sup>, valamint tovább élt az alkalmi útilapos átkelés is<sup>37</sup>.

A birtokcserére vonatkozó tárgyalást 1949. július 25-én határozta el a két ország az ún. csorbatói pénzügyi egyezményben. Ennek értelmében a konkrét tárgyalások 1950 januárjában indultak, sikertelenül. Júniustól újra tárgyaltak, június 29-én Pozsonyban aláírták. Az egyezmény kimondta, hogy a birtokcserét a betakarítás ütemében, de lehetőleg nov. 1-ig kell befejezni.<sup>38</sup>

Még le sem zajlott a kettősbirtokos forgalom megszüntetésének folyamata, amikor – szomszédaink közül egyedülállóan – határforgalmi egyezmény megkötésének előkészületeire került sor Csehszlovákia felé. A magyar fél szerette volna egyszerre tárgyalni a közös határállomásokra, a vámpolitikai megállapodásra és a kishatárforgalomra vonatkozó egyezményeket, de a csehszlovák szervek csak a kisebb határszéli forgalom ügyében jeleztek tárgyalási szándékot<sup>39</sup>. Ennek magyar tervezetében természetesen már nem szerepel a kettősbirtokos forgalom, ill. semmilyen más, mezőgazdasági jellegű határforgalom; ezzel szemben az országhatártól 10, esetleg 15 km-es távolságon belül lakó munkások, halászok, egészségügyi dolgozók számára egy évre érvényes határszéli igazolvánnyal lehetővé tennék a határátlépést. Továbbra is fennmaradt a tervezet szerint az évek óta csak szokásjog alapján működő alkalmi útilapos forgalom (kivételes és sürgős esetben, a határkerület bármely állandó lakója számára).

Az egyezmény megkötéséhez Csehszlovákia ragaszkodott, enélkül nem volt hajlandó a közös határállomásokra vonatkozó egyezmény megkötésére. A magyar fél akarata ellenére fogadta el a kishatárforgalom részleges fennmaradását, valódi szándékai szerint ugyanis az alkalmi útilapok teljesen megszűntek volna és a távolsági forgalom számára megnyitott átkelőhelyek számát is csökkenteni akarta.<sup>40</sup> A tárgyalásokat végül csak 1951-ben kezdték meg, s nem is a magyar, hanem egy csehszlovák tervezet alapján<sup>41</sup>. Ezek a megbeszélések kudarcba fulladtak, ezért 1951 végén a kishatárforgalmi átkelőhelyek zömének

<sup>33</sup>0751.869/1950 HOP. (márc.–jún.) MOL XIX-B-10-1950-V-1, 6. fsz. (55. doboz). 1949-ben egyébként 4558 jugoszláv állampolgár járt át magyarországi birtokaira, hazánkból pedig 1295 fő járt át oda. A jelentős létszám-eltérés ellenére a birtokok összmérete kb. egyforma volt (6500-6800 kat. hold)

<sup>34</sup>Uo. Az első javaslatokat már 1950. márc. 16–17-én megfogalmazta. Jún. 26-án Kajli arra kérte Péter Gábort, hogy döntés végett Rákosihoz terjessze fel az ügyet. Hozzátette, hogy a forgalom eddigi szünetelését sem Ausztria, sem Jugoszlávia nem sérelmezte, új egyezmény kötését sem kezdeményezték.

<sup>35</sup>0751.869/1950 HOP. MOL XIX-B-10-1950-V-1, 6. fsz. (55. doboz). Kajli József ezredes javaslatai Péter Gábornak.

<sup>36</sup>0751.752/1950. HOP. (jún. 10.), MOL XIX-B-10-1950-V-3, 1. fsz. (55. doboz).

<sup>37</sup>0753.451/1950. HOP. (okt. 17.), MOL XIX-B-10-1950-V-1, 5. fsz. (55. doboz).

<sup>38</sup>0751.742/1.-1950. HOP. MOL XIX-B-10-1950-VI-2., 3. fsz. (56. doboz) Az egyezmény a két kormány jóváhagyása után csak 1950 végén lépett életbe. Utolsó alkalommal még három napra lehetővé tették a birtokos forgalmat az ingóságok elszállítása céljából, de a kettősbirtokosok további átkelése Csehszlovákia felé is megszűnt.

A késedelmes jóváhagyás miatt 1951 elején kellett biztosítani az ingóságok elszállítását, ld. 0751.742/1951. HOP, MOL XIX-B-10-1951-V., 1. fsz. (26. doboz). A birtokok kisajátításáért kárpótlás (cserebirtok) járt.

<sup>39</sup>11.690/ biz.-1950-pol. KÜM. MOL XIX-B-10-1950-VI-2., 4. fsz. (56. doboz).

<sup>40</sup>0752.847/1950 HOP. (okt. 9.), uo.

<sup>41</sup>0752.847/1951-T. HÖR. (1951 jan.–márc.), uo.



lezárására tett javaslatot az ÁVH Határőrség parancsnoka<sup>42</sup>. Végül 1952 ápr. 7-én kötötték meg a határsávforgalmi egyezményt a felek, ami az évek óta csak a szokásjogon alapuló útilapos forgalmat legalizálta<sup>43</sup>.

Tanulságok: a kishatárforgalom leggyorsabban a baráti országok felé szűnt meg. Minél „barátibb” volt ez az ország, annál előbb (e logikai sorból egyedül Csehszlovákia lóg ki). A Szovjetunióval ki sem alakult ilyen forgalom. A másik négy szomszédunk felé azonban hagyománya volt a birtokos és az útilapos átkelésnek is. Ezek megszüntetését sokszor maga Magyarország kezdeményezte, részben állambiztonsági okokból, részben azért, mert a magántulajdon szentségét már nem vették figyelembe a tulajdonosok akarata ellenére birtokcserét hajtották végre. A szovjet határszakasz után a baráti Románia felé szűnt meg legkorábban a kishatárforgalom, s (Csehszlovákia kivételével) legkésőbb a két „ellenség”, Ausztria és Jugoszlávia felé számolták fel azt.

### Rövidítések jelentése

MOL - Magyar Országos Levéltár  
PIL - Politikatörténeti Intézet Levéltára  
SZEK - Szövetséges Ellenőrző Bizottság  
BM - Belügyminisztérium  
ÁVH - Állambiztonsági Hatóság  
HOP - Határőrség Országos Parancsnoksága  
HFL - Határ, Folyam és Légirendészet  
KüM - Külügyminisztérium  
ME - Miniszterelnökség

### Irodalom

MOL XIX-B-10 (Határőrség Országos Parancsnoksága iratai) 1945–51  
PIL 274. f. (Magyar Kommunista Párt iratai)  
BENCsik P. 1999: A kisebb határszéli forgalom Magyarország és a szomszédos államok közt, 1898–1941. in: Magyar Kisebbség (Kölcsevár), 1999/2–3. V. évf., 16–17. sz., pp. 357–372. (<http://www.hhrf.org/magyarkisebbség/9902/m990227.htm>)  
SALLAI J. 2000: A schengeni rendszer és a kishatárforgalom. in: Schengen. A magyar–magyar kapcsolatok az Unió vízumkénszer árnyékában. Lucidus Kiadó, Budapest, pp. 56–57.

<sup>42</sup>MOL XIX-B-10-1951-V., 14. fsz. (26. doboz).

<sup>43</sup>01730/Szolg.-1955. HOP, MOL XIX-B-10-1955-VI., 22. fsz. (23. doboz). Fennmaradt a határszéli útigazolvány is, a határsávban dolgozó állami/szocialista szektorban alkalmazottak számára.