



Fedinec Csilla

Gyalog, vonaton, rossz autókkal elhordott Szovjetunió – avagy kishatárforgalom a magyar–szovjet határon 1989–1990-ben

Fülöp Mihály egy 1989-es írásában Sebestyén Pálnak, a Külügyminisztérium adminisztratív vezetőjének 1946. január 1-jei összefoglalóját idézi arról, hogy a magyarság állami életet élő része történelmi feladatának tekintette, hogy a magyarság nemzetközileg cselekvőképtelen részének sorsával törődjék.¹ Ez a történelmi feladat több évtizedre elfelejtődött. Újbóli felélesztésének egy színes epizódját rekonstruálok alább. A cím erős szarkazmus, nem humor.

A magyar–szovjet határ megjelölését 1948-ban a Debrecenben székelő Szovjet–Magyar Vegyesbizottság irányította. A redemarkációs dokumentum aláírására 1949. július 19-én került sor. A határoszlopokat párosan, a határvonal két oldalán vagy a Tiszaújlak és Szatmárcseke, illetve Szalóka és Záhony közt határfolyóként szolgáló Tisza két partján, szovjet és magyar területen állították fel.² Műszaki határzár nemcsak a külső határokon volt, hanem a „szocialista táboron” belül is. A CIA egy 1955-ös jelentése szerint: „A Szovjetunió jelenlegi határai valójában egy vasfüggönyt képeznek a vasfüggönyön belül.”³

A Szovjetunió időszakában a magánszemélyeknek rendkívül nehéz volt a határon átnyúló kapcsolattartás. A határ menti területeken országon belül is csak személyi igazolvány felmutatásával lehetett jegyet venni az egyes települések között közlekedő autóbuszokra, vonatokra, s csak olyan személyeknek, akiknek az igazolványában a céltelepülés szerepelt állandó lakhelyként. Külföldre magáncélból két évente, csak közeli rokonhoz engedélyezték az utazást. Akinek nem volt külföldön rokona, az sportolóként, művészeti együttes tagjaként vagy diplomata-útlevelel jogosult személyként juthatott el külföldre, illetve szervezett turistaúton vehetett

¹ FÜLÖP 1989: 103.

² VEDŐ 2009: 143.

³ Idézi: SZABÓ 2019.

részt. A magyar–szovjet határon egyedi jelenség volt az asztélyi–beregurányi „Szovjet–Magyar Barátság Almáskert”. A kapcsolattörténet sajátos esete ez, mivel a szovjet időszakban a határt Magyarország felé csak a csapi–záhonyi átkelőnél lehetett átlépni, mindenütt szigorúan őrzött szögesdrót állt. Az almáskertnél azonban minden évben egyszer megnyitották a határt, és pártvezetőkkel karöltve, az egyszerű tsz-tagok és kolhozisták szüretelték a gyümölcsöt.⁴

1956 októberében kész volt a megállapodás a magyar–szovjet kishatárforgalomról,⁵ azonban a forradalom miatt lekerült a napirendről. A Magyar Népköztársaság Kormánya és a Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetségének Kormánya 1985. augusztus 1-jén írt alá Moszkvában egyezményt a „határmenti településeken lakó állampolgárok egyszerűsített határátlépésének rendjéről”. Az egyezményt a 20/1986. (V. 22.) MT rendelettel hirdették ki, azonban a végrehajtás érdekében hosszú ideig nem történtek konkrét lépések.⁶ Horváth István belügyminiszter kezdeményezésére többszöri halasztást követően 1989. január 9–13. között Budapesten, Nyíregyházán, illetve Ungváron a Külügyminisztérium – a Belügyminisztérium és a Vám- és Pénzügyőrség képviselőinek bevonásával – tárgyalta a szovjet Külügyminisztérium és az illetékes szervek képviselőivel,⁷ illetve bevonták az ukrán Külügyminisztériumot is.⁸ A felek január 11-én találkoztak Bandrovszkij Henrikkel, az Ukrán Kommunista Párt Kárpátontúli Területi Bizottságának első titkárával – Kárpátalja akkori első emberével – is. Az erről készült magyar külügyminisztériumi Feljegyzés szerint⁹ Sztankovics Imre, a magyar Külügyminisztérium Konzuli Főosztályának vezetője a találkozón azt a megállapítást tette, hogy „szakítani szeretnénk azzal a hagyománnyal, hogy a határmenti együttműködés kérdéseiben a helyi szervek megkérdezése nélkül Moszkvában és Budapesten döntsének”. Az ügy évek óta halasztódik. „Az esetleges további halasztásért a magyar fél nem vállalhatja a felelősséget.” Bandrovszkij kifogásolta, hogy csak négy határmenti járásra terjedt ki a kedvezmény, így az csak a magyar nemzetiségű lakosokra vonatkozik, ami

⁴ ÉGER 2000; ZELEI 2007.

⁵ BENCSIK 2011.

⁶ Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL) Külügyminisztérium (XIX-J-1) XIX-J-1-j. TÜK iratok (1989). 85. doboz. Feljegyzés dr. Villányi Miklós pénzügyminiszter elvtárs részére. Tárgy: Magyar–szovjet kishatárforgalom megindítása feltételeinek megteremtése. Budapest, 1989. január 31.

⁷ MNL OL XIX-J-1-j. TÜK iratok (1989). 85. doboz. Dr. Várhegyi Péter elvtárs levele dr. Horváth Balázs belügyminiszter elvtárshoz (magyar–szovjet kishatárforgalmi tárgyalások).

⁸ MNL OL XIX-J-1-j. TÜK iratok (1989). 85. doboz. Jelentés a magyar–szovjet kishatárforgalmi tárgyalásokról.

⁹ MNL OL XIX-J-1-j. TÜK iratok (1989). 85. doboz. Feljegyzés. Kontra Ferenc, KÜM Konzuli Főosztály. Budapest, 1989. január 20.

szerinte elfogadhatatlan, és nehéz lesz elfogadtatni a többi járás lakosaival is a négy járás kivételezett helyzetét. A javaslatot a magyar félnek tulajdonította. A találkozóról készült magyar feljegyzés szerint azonban ez szovjet javaslat volt. A Feljegyzés azt is megemlíti: „A Bandrovszkij elvtárs által elmondottakból nyilvánvaló volt, hogy a beszélgetésre készülve asztalára kerültek olyan szovjet szervek jelentései is, amelyek nem érdekeltek a kishatárforgalom beindításában”. Végezetül Sztankovics rendületlenül kifejezte örömet, hogy „a szovjet szervek megértéssel fogadják a Kárpátontúli Területen élő mintegy 170 ezer magyar nemzetiségű szovjet állampolgár iránti fokozódó érdeklődésünket”.

A tárgyalásokról szóbeli jegyzékek készültek, amelyeket a felek január 13-án cseréltek ki.¹⁰ A tárgyalásokról készült Jegyzőkönyv szerint:

„A tárgyalások során a Felek megállapodtak az Egyezmény végrehajtásához szükséges kiegészítő intézkedésekről. A Szóbeli Jegyzékek cseréjére 1989. január 13-án került sor Budapesten a Magyar Népköztársaság Külügyminisztériuma és a Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetségének Nagykövetsége között. A Megállapodás az azt rögzítő Szóbeli Jegyzék cseréjének napján lép hatályba.”

A szovjet és a magyar jegyzékek, amelyeket a budapesti szovjet nagykövetségben keresztül cseréltek ki, szövegesen megegyeznek.¹¹ A javaslatok a következők. A Csap–Záhony nemzetközi határátkelőnél 24 órás nyitvatartás mellett vonattal, közúti járművekkel és gyalogosan, az újonnan nyitott határátkelőknél – Kaszony–Barabás, Asztély–Beregsurány, Harangláb–Lónya, Tiszaújlak–Tiszabecs – nappali órákban, közúti járművekkel, illetve gyalogosan lehet igénybe venni az egyszerűsített határátlépés lehetőségét. (Ez egyébként megfelelt a meglevő infrastruktúrának, mivelhogy vasúti közlekedés csak Csap és Záhony között állt fenn, és áll fenn mind a mai napig, s 1989-ig ez volt az egyetlen határátkelőhely a szovjet–magyar szakaszon. Az új határátkelők közül Lónya és Tiszabecs csak kishatárforgalom keretében volt igénybe vehető.¹²) A jegyzék szerint kishatárforgalomban résztvevők nem hagyhatják el a Beregszászi, Nagyszőlősi, Munkácsi és Ungvári járás, valamint Szabolcs-Szatmár megye területét. Javasolta, hogy kísérletképpen hat hónapra

¹⁰ MNL OL XIX-J-1-j. TÜK iratok (1989). 85. doboz. Jegyzőkönyv, Budapest, 1989. január 13. Aláírók: Sarkov Jurij, a szovjet Külügyminisztérium Nemzetközi Jogi Osztályának helyettes vezetője és Sztankovics Imre, a magyar Külügyminisztérium Konzuli Főosztályának vezetője.

¹¹ MNL OL XIX-J-1-j. TÜK iratok (1989). 85. doboz. Szóbeli jegyzék, Budapest, 1989. január 13. KÜM 1640/2/1988.

¹² BARANYI 2005: 160.

vezessék be, s utána vizsgálják felül annak rendszeresítését, hogy a kishatárátkelőket esetében közös határ- és vámellenőrzést folytassanak, mégpedig a szovjet oldalon. A közös határellenőrzés célja a határátkelés folyamatának felgyorsítása. A magyar fél számára szovjet oldalon biztosított hivatalos helyiségekben „saját nyelvükön feliratokat, állami zászlót, címet és saját országukban rendszeresített egyéb jelzéseket helyezhetnek el”. A magyar hivatalos személyek munkavégzés céljából szolgálati igazolványukkal léphetik át a határt, számukra szavatolt az akadálymentes munkavégzés. Személyes tárgyaikat, illetve a munkavégzéshez szükséges eszközöket ellenőrzés nélkül vihetik szovjet területre, egyenruhát viselhetnek és lőfegyvert tarthatnak maguknál országuk szabályainak megfelelően, amelyet azonban csak önvédelmi célból használhatnak. A magyar hivatalos személyek az elkobzott valutát és vagyontárgyakat minden egyéb procedura nélkül átvihetik a magyar oldalra.

A január 9–13. közötti tárgyalásokról készült magyar jelentés azt hangsúlyozta: „Sikerült elhárítani azt a szovjet törekvést, amely a kritikus vizsgálódások és a konkrét tennivalók pontosítása helyett egy új egyezmény kidolgozására akarta csak a hangsúlyt helyezni.”¹³ Az új Egyezmény az egyszerűsített határátlépés rendjéről csak tervezet szintjén született meg, mindkét fél elkészítette, azonban ekkor érdemi előrelépés már nem történt, a kishatárforgalom megindításának alapjául a Szóbeli Jegyzék szolgált.

A Szóbeli Jegyzék alapján január 19–21. között szakértői csoport helyszíni bejárással egybekötve vizsgálta meg „az egyszerűsített határátlépésre szolgáló átkelőhelyek felszereléséhez és közös üzemeltetéséhez szükséges munkák mennyiségét, értékét, valamint ezek megosztásának lehetőségét a felek között”. Amint a dr. Molnár Endre által a Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnoksága részéről 1989. február 2-án Bazovszkij Vlagyimirhoz, az Állami Vámellenőrzési Főigazgatóság vezetőjéhez intézett levélből kiderül, „a négy új határátkelőhely szovjet területen történő” építkezésének befejezése, a létesítmények berendezése és felszerelése a magyar felet terhelné, utána pedig a magyar félnek további éves bérleti díjat kellene fizetnie, amely így akkorra összegre rúg, amekkorával „nem rendelkezünk”. A „meglevő objektumok jelenleg nem alkalmasak a határellenőrzés lebonyolítására, az ellenőrző szervek elhelyezésére”. A sürgősségre tekintettel a magyar javaslat az, hogy két határállomás a magyar, kettő szovjet területen épüljön ki, és így a felek „kölcsonösségi alapon térítésmentesen” biztosíthatnák „a másik ország ellenőrző szerveinek elhelyezését, az ellenőrzések elvégzésének feltételeit”.¹⁴ Egyébként

¹³ MNL OL XIX-J-1-j. TÜK iratok (1989). 85. doboz. Jelentés a magyar–szovjet kishatárforgalmi tárgyalásokról (dátum és aláírás nélkül).

¹⁴ MNL OL XIX-J-1-j. TÜK iratok (1989). 85. doboz. 7539/1-1989. VPOP II.

a jelenlegi, a szovjet oldalon levő létesítmények mindegyike „az országhatároktól többszáz méterrel beljebb helyezkedik el közel azonos alaprajzi kialakítással, különböző terepadottságok mellett”.¹⁵

A dr. Molnár Endre által dr. Villányi Miklós pénzügyminiszter részére készített feljegyzésből¹⁶ kiderül, hogy nem sikerült megállapodni a négy új határátkelő építkezésének befejezése és az üzemeltetés kérdésében abból kifolyólag, hogy a szovjet fél azt várja, hogy a magyar fél a munkálatok befejezését – „az ideiglenes jelleggel közösen működtetett határállomások felszerelését (fűtés, világítás, az ellenőrző terület tetőzetének elkészítése)” – saját költségen végezze el, s utána még bérleti díjat is fizessen. A szovjet fél nem fogadta el, hogy „az így beruházott összeget bérleti díjként betudhatjuk”. A szakértői csoport 1989. január 20-i helyszíni bejárásáról a Kerekes István, Szabolcs-Szatmár Megye VK Közlekedési Osztályának vezetője által készített Emlékeztető arra a sajátos megállapításra jutott, hogy „a megnyitáshoz feltétlenül szükséges, a szovjet fél által igényelt – de a megnyitást nem akadályozó” feladatokról van szó. Ezek a „nem akadályozó” tényezők például a fűtés, az elektromos berendezések érintésvédelme, telefonösszeköttetés „a magyar határőr és az ellenőrző állomás között”, közúti jelzések, kivilágítás, az utazóközönség által használható WC-k stb.¹⁷

1989 áprilisában Páldi András kijevei magyar főkonzul a következőkben foglalta össze az első hetek tapasztalatait.¹⁸ A kishatárforgalom megindítása „nagyon pozitív visszhangot váltott ki Kárpátalján, különösen a magyar lakosságban”, azt „a magyar kormány érdemeként tarják számon, mert – úgymond – kicsikarta a szovjetek hozzájárulását”. Az örömben öröm is vegyül a határátkelés körülményeinek visszasságai miatt, amelyeket elsősorban a szovjet oldalnak tudnak be: az egyszerűsített határátlépésre jogosító igazolványok csak egy hónapig érvényesek, a lassú ügyintézés, létszámhiány, határátkelők rövid nyitvatartása, visszaúton kizárólag az a határátkelő vehető igénybe, ami odaúton stb. Március hónapban 116 ezer határátlépés történt, közte tízszer többször lépték át a határt szovjet állampolgárok, mint fordítva.

¹⁵ MNL OL XIX-J-1-j. TÜK iratok (1989). 85. doboz. 7440/3-1989. VPOP VI.

¹⁶ MNL OL XIX-J-1-j. TÜK iratok (1989). 85. doboz. Feljegyzés dr. Villányi Miklós pénzügyminiszter elvtárs részére. Tárgy: Magyar–szovjet kishatárforgalom megindítása feltételeinek megteremtése. Budapest, 1989. január 31.

¹⁷ MNL OL XIX-J-1-j. TÜK iratok (1989). 85. doboz. Emlékeztető az 1989. január 20-án megtartott helyszíni egyeztető tárgyalásról. Nyíregyháza, 1989. január 25.

¹⁸ MNL OL XIX-J-1-j. TÜK iratok (1989). 85. doboz. 93/SZT/1989.

1989 őszén magyar külügyminisztériumi Feljegyzés¹⁹ ecsetelte a március 1-jével megindult „egyszerűsített határátkelés” eredményeit. A jelzett naptól november 27-ig 2 millió 765 ezer szovjet és 435 ezer magyar állampolgár utazott Magyarországra, illetve Kárpátaljára. Közvetlenebbé és rendszeresebbé váltak a kulturális, a nemzetiségi stb. kapcsolatok. A számok nyilván a határátlépések számát jelzik, illetve nagyon egyértelmű az aszimmetria.

A Feljegyzés megállapítja továbbá, hogy az együttműködés „további bővítését és főként eredményesebbé tételét” azonban több tényező akadályozza. Így például az, hogy öt határátkelőhely ellenére zömmel Záhonyon keresztül bonyolódik a forgalom. „Az átkelő túlterheltségét és a szovjet vámkezelési gyakorlat nehézségét mutatja, hogy a várakozási idő a magyar szakaszon eléri a 6–10 órát, szovjet területen pedig a 36–48 órát is.”

Az áruk dolgában is szembeütni a hatalmas aszimmetria. Egyrészt ott van „a szovjet árualap hiánya”, másrészt a „szovjet bevásárlóturizmus igényeit” nem bírja Szabolcs-Számár megye üzlethálózata. „Csúcsidőszakban elviselhetetlen a zsúfoltság, a helyi lakosság is sorban állással tudja vásárlásait lebonyolítani.” Ráadásul a szovjet gépjárművek rendkívül rossz műszaki állapotúak, alacsony a beutazók közlekedési kultúrája, romlik a közbiztonság is. Mindez egy olyan megyére zuhant rá, melynek legsúlyosabb gondja, ugyancsak a Feljegyzés szerint, a munkanélküliség volt.

November 25-től megszűnt a lehetőség a szovjet rubel hivatalos beváltására, ami „tovább növelte a feketézést”. Viszont úgy is lehetett magyar forintot szerezni, hogy a kárpátaljaiak egyszerre maximum 30 rubel értékben árut vihettek ki külföldre, bár vittek mindent, amit el tudtak adni – és nem szerepelt a végtelen hosszúságú kiviteli tilalmi listán, illetve a magán viselt nemesfém ékszerekről darabra nyilatkozni kellett az utazónak, amelyeket visszaúton ugyancsak darabra ellenőriztek –, hogy magyar pénzhez, s azon olyan áruhoz jussanak, amely a Szovjetunióban nem volt.²⁰ Ez a 30 rubel nem volt nagyon kevés, az átlagembernek akkoriban akár a félhavi fizetése. S mindez megérte úgy is, hogy a könnyített határátkelés váltakozó intenzitású, de vad, vagy még vadabb tortúra volt. „A csapi átkelésre várakozó sor Tégláson, a »szakosított« lengyel vadkempingen is túl nyúlik. A várható átkelési idő – a vámvizsgálat új keletű alaposságát is beszámítva – két-három nap. Messziről olyan az egész, mint egy csigatempóban araszoló vándortábor.”²¹

¹⁹ MNL OL XIX-J-1-j. TÜK iratok (1989). 85. doboz. Feljegyzés a magyar–szovjet kishatárforgalomról. KÜM Monori István, Szokai Imre. Budapest, 1989. december 6.

²⁰ Mukachevo.net 2021.

²¹ RÁC 1990a: 1.

1989. november 9-én a magyar Külügyminisztérium javasolta Moszkvának a kishatárforgalom tapasztalatainak megbeszélését, a jegyzékre azonban nem érkezett válasz. 1990. augusztus 13-án Moszkva a budapesti nagykövetsége révén ugyancsak Szóbeli Jegyzéket adott át a magyar Külügyminisztériumnak, amelyben javasolta az „1989. január 13-án Szóbeli Jegyzékben létrejött megállapodás” ideiglenes felfüggesztését, „[f]igyelembe véve azokat az ismert nehézségeket, amelyek a szovjet-magyar határon alakultak ki”. A KÜM meg volt lepődve, a felfüggesztésnek a Feljegyzés szerint nem volt semmi előjele.²² A *Népszabadság* értesítése szerint „[a] hivatkozási alap az volt, hogy a rohamszerűen megnövekedett turizmus szinte letarolta a Szovjetunió nyugati határvidékének kereskedelmét”.²³

„A Moszkvából egyoldalúan elrendelt, de mindkét irányban hatályos kishatárforgalmi stop utáni szűk egy hónap bebizonyította, amit előre is tudni lehetett: nem a turizmus miatt szűkös Nyugat-Ukrajna kereskedelmi kínálata. Az üzletek most is aggasztóan üresek, aminek okán a helyi tanácsi szervek mind több településre, illetve árucikkre terjesztik ki a jegyrendszert.”²⁴

Pár hónap szünet után, ősszel újraindult a kapcsolattartásnak nevezett ingázás. Kétségkívül egyre inkább túlélési eszköz, megélhetési kereskedelem volt ez a kishatárforgalom.²⁵

Felhasznált irodalom

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL) Külügyminisztérium (XIX-J-1) XIX-J-1-j. TÜK iratok (1989). 85. doboz.

BARANYI Béla (2005): Új kihívások a magyar–ukrán határ menti együttműködésben. In HAUTZINGER Zoltán (szerk.): *Tanulmányok a „Határőrség a minőség útján” c. tudományos konferenciáról*. Pécs: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály, 153–166.

BENCsik Péter (2011): A szabad mozgás korlátozása az ötvenes években és az 1956-os forradalom előtti utazási reformok. *Betekintő*, 5(1). Online: <http://real.mtak.hu/id/eprint/145773>

ÉGER György (2000): *Regionalizmus, határok és kisebbségek Kelet-Közép-Európában. Szempon-tok a határrégiók vizsgálatának elméleti megközelítéséhez*. PhD-értekezés. Budapest: Budapesti

²² Feljegyzés a magyar–szovjet kishatárforgalom felfüggesztése tárgyában. KÜM Konzuli Főosztály, dr. Sáringer László. Budapest, 1990. augusztus 14.

²³ RÁC 1990a: 1.

²⁴ RÁC 1990b: 3.

²⁵ KISS 2001.

- Corvinus Egyetem Nemzetközi Kapcsolatok Doktori Iskola. Online: <http://phd.lib.uni-corvinus.hu/108>
- FÜLÖP Mihály (1989): A kisebbségi kódex. *Külpolitika*, 16(2), 102–106.
- KISS János Péter (2001): Illúziók nélkül. A határátkelőhelyek szerepe a határ menti kapcsolatok alakulásában az ukrán, a román és a szerb határszakaszon az 1990-es években. *Tér és Társadalom*, 14(1), 179–192. Online: <http://doi.org/10.17649/TET.14.1.563>
- Mukachevo.net (2021): Цікава історія: Звідки взялася на Закарпатті „мережа” магазинів ABC. *Mukachevo.net*, 2021. szeptember 29. Online: <http://www.mukachevo.net/ua/news/view/2906675>
- RÁC T. János (1990a): Záhonyban mindenki a fedélzeten. *Népszabadság*, 1990. július 23. 1.
- RÁC T. János (1990b): Öngerjesztő áruhiány Nyugat-Ukrajnában. *Népszabadság*, 1990. szeptember 7. 3.
- SZABÓ Éva Eszter (2019): A vasfüggöny-metaphora és az amerikai, valamint magyar határzár I–II. *Magyar Szemle*, I., 28(9–10), 7–18; II., 28(11–12), 76–83.
- VEDÓ Attila (2009): Magyarország államhatárának megjelölése 1947-től napjainkig. *Rendvédelem-történeti Füzetek*, 16(19), 137–149.
- ZELEI Miklós (2007): A nagy szovjet cirkusz. Egy nap Zoltai Károllyal. *Forrás*, 39(11), 65–85.