

SUBA JÁNOS

Az Állami Földmérés mérnökeinek szerepe a trianoni határok felülvizsgálatában

A magyar–jugoszláv határszakasz felülvizsgálata 1931–1932-ben



A határjelek felülvizsgálatának okai

Magyar–jugoszláv viszonylatban a két állam között folytatott kereskedelmi tárgyalások komplexumába foglalt, 1926 júliusában kötött belgrádi egyezmény a határmegállapítással összefüggő jogi kérdések közül kétoldalú egyezményben szabályozta a határvonal megjelölésére szolgáló határkövek, oszlopok és egyéb jelek védelmét és karbantartását, valamint a határmenti közlekedés egyes kérdéseit. Ezáltal a legfontosabb probléma, a határjelek védelme, helyreállítása rendeződött, ugyanis a határszakasz állandósított határjeleivel sok gond volt a vízfolyások mentén, mert a határköveket a víz elmosta vagy egyéb módon rongálta meg. Baranya vármegye alispánja kijelentette, „mindenesetre kívánatosnak tartanám, hogy a Dráva menti országhatár más megfelelő módon jelöltessék meg, hogy az áradás és elsodrás veszélyének állandóan kitéve lévő, az árterületeken elhelyezett határkövek megfelelő fix pontokat képezzenek”.¹

A kérdés rendezésére a jogi alapot így a „Szerb-Horvát-Szlovén királysággal egyes közlekedési kérdések rendezése, valamint a határjelzések fenntartásának szabályozása tárgyában, Belgrádban 1926. évi július 24. kötött egyezmény” adta meg. Ennek elsősorban a vízi határra vonatkozó részei érdemelnek figyelmet, mert a déli határszakasz 630,622 km-es hosszából 346 km az. Ennek ellenére Magyarország és Jugoszlávia között nem jött létre vízügyi egyezmény. Az általános megállapodás megkötését célzó tárgyalások már 1924-ben

megkezdődtek, de a kidolgozott tervezetet a jugoszláv kormány nem hagyta jóvá. Valószínűsíthető az is, hogy a szerződéskötés meg hiúsulása összefüggött a magyar külpolitika 1927-ben bekövetkezett irányváltásával.² Az 1932-ben folytatódó tárgyalások eredményeként is létrejött egy tervezet, de annak elfogadását az gátolta, hogy magyar részről olyan zárójegyzőkönyvet óhajtottak az egyezményhez csatolni, amely kimondja, hogy annak rendelkezései a Ferenc-csatorna ügyeire nem vonatkoznak.³

A jugoszláv–magyar „határmegújító bizottság” működése 1931–1932-ben

Az egyezménynek két fontos rendelkezését kell kiemelni, amelyek a határkövek felülvizsgálatánál – a kérdések jogi rendezése és a műszaki helyreállítási munkálatok elvégzése szempontjából – előforduló különös helyzetet szabályozták. Az egyik szerint a szerződő felek arra kötelezik magukat, hogy a változatlan megállapított határvonalat megfelelő jelzésekkel látják el mindenütt, ahol egy folyó mederváltoztatása ezt megköveteli, továbbá arra, hogy 10 évenként felülvizsgálják a határvonalat mindenütt, ahol ez hajózható folyó sodorvonalával esik össze (1. cikk 3. bek.). A másik szerint olyan megrongált határköveket, amelyek a Mura, Dráva vagy más határfolyó mentén állnak, vagy általában mindazon határköveket, amelyek egészen a felek egyikének területén állnak és ennél fogva a határt nem jelzik közvetlenül, az az állam tartozik

1 Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (= MNL OL) K szekció Polgári kori kormányhatósági levéltárak (= K) K 478 Miniszterelnökségi levéltár, Határmegállapító Központi Iroda, Általános iratok D. 3227. sz. alispáni jelentés.

2 Erről részletesebben: ÁDÁM MAGDA: *Magyarország és a kisantant a harmincas években* Bp., 1968. 37–41.

3 KUN LÁSZLÓ: *Vízügyeink nemzetközi szempontból nézve. Vízügyi Közlemények*, 19. (1937) 3–4:345–366.

helyrehozni, amelynek területén e határvégek állnak (2. cikk C pont).

A megrongált határvégek pótlásával kapcsolatos műszaki munkákat illetően az egyezmény úgy rendelkezik, hogy az A (99,618 km), a C (86,595 km) és az E szakaszokon (133,114 km) jugoszláv, a B (178,007 km), a D (89,595 km) és az F szakaszon (43,858 km) magyar mérnökökre bízta a munkálatok végrehajtását (5. cikk).⁴ Ez összhangban áll a határkitűzés folyamán történt felosztással. Az egyezmény mind a határvégek és a határjelek fenntartását, mind a megrongált végek helyrehozatalát illetően a fele-fele részben közös költségviselést fogadta el alapelveként. Ez azonban csak az anyagkiadásokra és a munkadíjakra volt érvényes. A közigazgatási költségeket az egyezmény a két érdekelt állam belügyének tekintette. További kivételek is voltak: ha megállapították, hogy a határvégek rongálását magyar vagy jugoszláv állampolgár követte el, az illető állam, illetve maga a károkozó viselte a helyreállítási költségeket. Ha harmadik állam polgára okozta a kárt, őt terhelik a költségek, ha azok behajtása nemzetközi jogi szempontból lehetséges (2. cikk), a megrongált végeket a két érdekelt állam közös költségen beszerezett végekkel pótolja (4. cikk).⁵

A határőrizeti és a határmenti közigazgatási szervek évek óta beadványokkal árasztották el a Belügy- (BM) és a Külügyminisztérium (KüM) vezetését. Egy 1928. évi (szerb jegyzék alapján) készült kimutatás már 510 eltűnt, 26 kidőlt és 105 megrongálódott határvégről tett említést.⁶ Ez a szám természetesen az idők folyamán egyre emelkedett.

Egyrészt a magyar–jugoszláv határvonal hosszúságára, másrészt a – részben kocsival nehezen, sőt alig megközelíthető – terepviszonyok következtében a bejárás és az elvégzendő munkálatok nehézségére való tekintettel a magyar vezetés szükségesnek látta, hogy a két kormány részéről egy bizottság üljön össze, hogy a határbejárás és a „foganatosítandó munkálatok legegyszerűbb, leggyorsabb és leggazdaságosabb végrehajthatóságának módzatait megtárgyalja”. Ezt különösen költségkímélés szempontjából tartották fontosnak.⁷

A belügyminiszter 1930. szeptember 15-i átirata szerint a bizottság tagjai a Belügy-, a Külügy- és a Pénzügyminisztérium (PM, Állami Földmérés) küldöttei lennének. A tárca részéről Jeszenszky Andor belügyminiszteri osztálytanácsost egyúttal elnöknek is javasolták. A munkálatokat már 1931 tavaszán megkezdték volna.⁸

A diplomáciai tárgyalások eredményeképpen 1931. február 14-én a két kormány küldöttei meghatározták a határbejárás munkálatok idejét, módját, a megsérült határjelek kicserélésének módját, a költségeket és a munkálatokkal összefüggő kérdéseket.

A magyar és a jugoszláv kormány által a közös határvonal megjelölésére szolgáló eltűnt, elpusztított vagy megsérült végek, oszlopok és jelek helyrehozatalára kiküldött bizottság magyar delegációjának tagjai Jeszenszky Andor miniszteri tanácsos (BM), Duchon Béla kir. segédmérnök a (PM) és Zsilinszky Antal min. segédfogalmazó (KüM) voltak. A jugoszláv kormány részéről a bizottsági tagok Petrović

4 A szakaszok együttes hossza adta ki a határvonal 630,622 km-es hosszúságát, ± 296 m különbséggel. Az Állami Térképészet szerkesztő osztálya 1931-ben a határmegállapítás felmérési anyaga alapján kb. ± 1 km pontossággal megállapította Magyarország határhosszát, amely összesen 2266 km 297 m ± 1009 m volt. A határhossz-megállapítás a határmegállapító bizottságok részletes határleírásai és nagyméretarányú határtérképei alapján történt. A határleírások a határvégek közti távolságokat cm-re pontosan megadják. Az egyes szakaszok határhosszát e megadott hosszértékek összeadásával nyerték és térképen egyszeri leméréssel ellenőrizték. Azokon a határszakaszokon, ahol a határvégek nem magán a határvonalon álltak, ott a határvonal hosszát a térképről való leméréssel határozták meg. Minden távolságot kétszer mértek és végleges értékül a két mérés számtani középértékét vették. Ez a mérés 78 munkanapot, két ember másfél hónapi munkáját vette igénybe. Csonka-Magyarország határhossza. *Térképészeti Közlöny*, II. kötet (1932–1933) 1–2:33–34.

5 MNL OL, K 52. Magyar–jugoszláv határmegállapító bizottság magyar delegációja, 1. cs. A határvégek és határjelek védelméről.

6 MNL OL, K 69 Külügyminisztériumi levéltár, Külügyminisztérium, Gazdaságpolitikai osztály (= K 69) 78487/4/1928.-KüM átirat, 2939/adm.res.4/ Feljegyzés a magyar–jugoszláv határon határvégek helyreállításáról dr. Walkó Lajos külügyminiszternek.

7 MNL OL, K 69. 182184/1930. II. Magyar–jugoszláv határon határvégek helyreállítása.

8 MNL OL, K 69. 2825/4. adm.res.-1930. Külügyminisztérium válasza a belügyminiszternek.

M. András ezredes, a Határmegállapító Iroda vezetője, Milovanović M. Milutin külügyminiszeri titkár és Klein Sámuel kataszteri felügyelő (Pénzügyminisztérium) voltak.

A határbejárás szakaszonként történt meg. Minden szakasznál a költségeket az az állam viselte, amelyre annak fenntartása hárult. E megállapodás folytán költségelszámolásnak nem volt helye. Minden munkajegyzőkönyvet két, magyar és szerb nyelven, a zárójegyzőkönyvet, amely az egész munkálatot felelte, francia nyelven szerkesztették meg. Mindhárom nyelvű jegyzőkönyvet egyformán hatályosnak kellett tekinteni. A partbeomlás által veszélyeztetett határvölgyek áthelyezésével járó változtatásokat, illetve a beomlások által elsodortak helyén az új határvölgyek állítását térképen rögzítették, amelyet mindkét delegáció tagjai aláírtak. Az egyes szakaszok így kijavított térképeit mindkét állam kinyomatta, majd a végleges jegyzőkönyv aláírásától számított hat hónapon belül 70 példányban kicserélték.⁹

A magyar–jugoszláv határon a határjelek felülvizsgálata az 1929. évi XLV. törvény K pontja rendelkezése szerint 1931 júliusában kezdődött meg. A bizottságok 1931-ben nem fejezték be teljes egészében a munkájukat, mert csak az F, az E és a D szakaszokban, valamint a C szakasz magyar oldalán hajtották végre a felülvizsgálatot és a hiányok pótlását.

A bizottságokban magyar részről az illetékes főszolgabíró, a határőr szakaszparancsnok és – mint egyetlen állandó tag – az állami földmérés mérnöke vett részt, jugoszláv részről pedig Petrović ezredes, Milovanović titkár és Klein varasdi kataszteri felügyelő.

Elsőként az F szakasz bizottsága ült össze

1931. június 26-án Szegeden, hogy a határjelek felülvizsgálatáról szóló 1931. február 14-i jegyzőkönyv alapján végrehajtsa a megrongált, összetört és eltűnt határgútlak, -oszlopok és -jelzők kicserélését a magyar–jugoszláv határ egész hosszában. A magyar kormányt dr. Csonka Miklós szegedi városi tanácsnok (BM és Szeged szabad királyi város), vitéz Bagossy István, vámőr őrnagy, Duhon Béla segédmérnök (mindketten PM) képviselte. A jugoszláv kormány részéről Petrović, Milovanović és Klein vett részt a munkában.¹⁰ Ezen értekezleten elhatározták, hogy a „Tisza, Dráva és Mura áradásai által elhordott határgútlak kicserélését úgy oldják meg, hogy azokat a biztosabb, az árvíznek ki nem tett helyen állítják fel. A határjelek távolsága a trianoni vonaltól megállapítottatik, és a vázlaton feltüntetettik”. A változtatásokat a trianoni határvonal eredeti szelvényein piros színnel fogják ábrázolni, és természetesen ezekről a változásokról a bizottság tagjai értesíteni fogja a saját kormányukat. A bizottság a tervek szerint június 27-én állt volna fel, de a magyarországi választásokra való tekintettel július 1-jén kezdte meg működését.¹¹

A jegyzőkönyvek tanúsága szerint a határvizsgálatra felállt bizottságoknak nem volt egységes megnevezése.¹² Így a dokumentumokban a C, D, F szakaszon jugoszláv–magyar határmegújító bizottság, az A szakaszon a jugoszláv–magyar határvonal helyreállítására kiküldött bizottság, a B szakaszon a jugoszláv–magyar határ-felülvizsgáló bizottság szerepel.

1931-ben a munkálatok menete az volt, hogy a bizottság előbb végigjárta a vonalat, megállapította a hiányokat, és a kövek elké-

9 MNL OL, K 69. Határjelek felülvizsgálata az 1931. II. 14-i jkv.

10 MNL OL, K 69. 152.802/XIII.b.-1932. A megrongált, összetört és eltűnt határgútlak, -oszlopok és jelzők kicserélése a magyar–jugoszláv határ egész hosszában.

11 MNL OL, K 69. 55124/4-1932. Új határvölgyek elhelyezése a magyar–jugoszláv határon.

12 A bizottság a közös határon folytatott munkálatait Budapesten 1931. febr. 14-én, Szegeden 1931. jún. 26-án és Budapesten 1932. okt. 17-én készült jegyzőkönyvek alapján végezte. A bizottság minden szakasról külön jegyzőkönyvet vett fel, amelyek az elvégzett munkálatokat tartalmazták. Az F szakasról Szegeden 1931. júl. 19-én; az E szakasról a magyar példány Szegeden, a jugoszláv példány Horgoson 1931. júl. 28-án; a D szakasról a magyar példány Szegeden, a jugoszláv példány Harkányban 1931. aug. 25-én; az A szakasról Csáktornyan (Čakovec) 1932. jún. 2-án; a B szakasról Barcon 1932. okt. 1-jén; a C szakasz magyar részéről Barcon 1931. szept. 11-én, a szakasz jugoszláv részéről Donji Miholjacen 1932. okt. 13-án készült.

szülte és helyszínre fuvarozása után ismét kiszállt azok felállítására.

A bizottságok munkája szakaszonként

A C határszakaszon (86,429 km), amelynek fenntartása a jugoszláv állam kötelessége volt, a magyar oldalon a munkálatok 1931. augusztus 27-én a C317 kőnél kezdődtek meg és szeptember 10-én fejeződtek be a C1 jelű határkőnél. A bizottság a C szakasz magyar oldalát gyalog végigjárta és a következőket állapította meg: a Dráva partszakadása miatt a vízbe esett 23 kő, a partszakadás miatt veszélyes helyen áll egy határkő, hat határkő törött, a víz hordaléka eltemetett 12 követ. A hiányzó kövek helyett a bizottság biztos helyre új határköveket állított fel és azokat bemérte. A bizonytalan helyen álló követ a bizottság beljebb helyezte, a törött köveket kicserélte, az eltemetett köveket kiemelték a homokból. A munkálatok befejezésekor megállapították, hogy a C határszakasz magyar oldalán az összes határjelet az 1927. július 26-i belgrádi jegyzőkönyv követelményeinek megfelelően állították helyre.¹³

A D szakaszon (89,595 km), amelyet a magyar állam volt köteles karbantartani, 1931. július 29-én kezdték meg a munkát a D550 határkőnél és augusztus 25-én a D1 határkőnél fejezték be. A bizottság gyalog végigjárta a D szakaszt és a következőket észlelte: egy határkővet elvitt a víz, 35 határkő el volt törve, 16 határkővet (D172–D187) az első határbizottság (magyar–jugoszláv határmegállapító bizottság) nem állított fel, itt a bellyei uradalom határkövével jelezték az országhatárt, továbbá 77 határkő többé-kevésbé meg volt rongálva. A bizottság az összes határkővet kijavította, vagyis 35 törött határkővet, 16 eredetileg fel nem állított és egy, a Dunába esett kő helyett újakat, összesen 52 darabot állított fel.¹⁴

A bizottság az E szakaszon (133,114 km), amelyet a jugoszláv állam tartott karban, 1931.

július 20-án kezdte meg munkáját az E507 határkőnél és július 28-án E1 határkőnél fejezte be. A határszakaszon megállapították, hogy 61 határkő megrongálódott. Ezeket kijavították és körülöttük a terepet kitisztították, hogy a köveket jól lehessen látni.¹⁵

A bizottság a már említett, 1931. június 26-i szegedi konferenciával kezdte meg működését az F szakaszon (43,858 km). Itt határozták el, hogy a munkálatok előkészítése után július 1-jén a terepen találkoznak. Az F szakasz határjeleit a magyar állam volt köteles karbantartani. A munkálatok július 1-jén az F242 határkőnél kezdődtek meg és július 19-én az F1-nél fejeződtek be. A bizottság észlelte, hogy 13 határkő megrongálódott, öt határkő eltörött, 39 határkővet elvitt a Tisza. A bizottság az összes határkővet kijavította, az öt törött helyett új határköveket állított fel. A Tisza által elvitt 39 határkő helyett a bizottság a Tisza magyar oldalán levő töltésen újakat állított fel, ezeket a határköveket nem tudták az eredeti helyükre felállítani, mert a földet a víz elsodorta.¹⁶

1932-re az A és a B szakasz, valamint a C szakasz jugoszláv oldalának bejárása maradt hátra. Az A szakasz munkálatai (99,619 km) – amelyeknek költségeit a jugoszláv állam viselte – május 19-én az A1 jelű határkőnél kezdődtek meg és június 2-án az A653 számú határkőnél fejeződtek be. (Az A szakasz az osztrák–magyar–jugoszláv hármastól Felsőszemenyéig tart.) Megállapították, hogy 82 kő sérült meg többé-kevésbé, egy határkő annyira sérült volt, hogy helyébe újat kell állítani, három határkő az eredeti helyéről a vízbe esett. A bizottság az összes sérült határkővet kijavította és az A438 számú határkő helyett újat állított fel. A magyar mérnök szerint a kövek rendben voltak, a helyi hatóságok a határszakaszt a kiadott utasítások alapján előkészítették, a bokrokat, erdőket kiirtották, így a haladás könnyű volt. Az egész A szakaszon mindössze három kő hiányzott, amelyek az

13 MNL OL, K 69. 1611.1371/1932.-XIII.b. Jugoszláv–magyar határfelülvizsgáló bizottság jegyzőkönyve (= JMHB jkv.) C szakasz.

14 MNL OL, K 69. 1611.1371/1932.-XIII.b. JMHB jkv. D szakasz.

15 MNL OL, K 69. 1611.1371/1932.-XIII.b. JMHB jkv. E szakasz.

16 MNL OL, K 69. 1611.1371/1932.-XIII.b. JMHB jkv. F szakasz.

Adovány-csatornába estek. A bizottság ezeket újakkal pótolta és két követ, amelyek a csatornapart szélén álltak, áthelyezett. A munkálatok az A határszakaszon június 2-ára befejeződtek. A kidőlt határköveket újból felállították és bemérték, a hiányzó határjelek helyett pedig újakat állítottak fel, ezeket bemérték, az elhelyezésüket a határvázlatokon feltüntették.¹⁷

A B határszakaszon (178,007 km), amelyen a határjelek karbantartása a magyar állam kötelessége volt, a munkálatok 1932. június 3-án a B1-nél kezdődtek és szeptember 30-án fejeződtek be a B1014 határkőnél. (A B szakasz Felsőszemenyétől Barcsig tart.) Az előzetesen beérkezett magyar jelentések szerint a B szakaszon (Mura és Dráva mellett) igen sok kő hiányzott. A legtöbb esetben azonban a jelentések nem tudták pontosan megállapítani a hiány okát: a követ a víz vitte-e el, a lerakódott iszap alá került-e vagy más módon tűnt el eredeti helyéről.

Duchon Béla mérnök magyar részről a bizottság egyetlen állandó tagjaként 1932. május 2-án a helyszínre utazott tájékozódni az előkészületek megtételére és a munkálatok elvégzésére. A határvonal bejárására gépkocsit szeretett volna szerezni, de magánvállalkozót azért az árért nem tudott szerezni. A Honvédelmi Minisztérium csak Gömbös Gyula honvédelmi miniszter személyes közbelépésére utalt ki a bizottság részére egy hatülékes csukott luxuskocsit, amely a bejárás alatt csaknem 13 000 km utat tett meg.

Duchon a hiányzó határjelek pótlására szükséges köveket is megrendelte. Már 1931-ben a Pénzügyminisztérium XIII. ügyosztálya megbízta Weisz Soma nagykanizsai céget 50 határkő elkészítésével. Azonban ez a mennyiség korántsem volt elegendő, ezért gondoskodni kellett a hiányok pótlásáról, mégpedig úgy, hogy a bizottság kijövelekor a kövek ne csak készen álljanak, hanem a helyszínre fuvarozva várják elhelyezésüket.

Május 3-tól 14-ig a magyar mérnök végigjárta a határvonalat Barcstól Tótszerdahelyig, sok helyütt méréssel megállapította a hiányokat és a bejárás végén személyesen megrendelte a hiányzó köveket a nagykanizsai cégnél. Bejárása alatt intézkedett, hogy a községi előljáróságok a vasúton megérkező köveket a helyszínre fuvarozzák, a határőrségtől pedig állandóan magával vitt egy őrjáratot, azzal pontosan felíratta és a helyszínen megmutatta minden egyes kő helyét. Az előmunkálatok során több mint 100 követ már előre kivittek a helyére.¹⁸

A trianoni határleírás rendelkezéseinek megfelelően a Mura mozgóhatár, ahol a víz sodra képezi a mindenkori határt, a Dráva mellett pedig állandó vonal a határ, amely át- és átszeli az élő Dráva folyót. A Mura igen szeszélyes folyó, amely évről évre jelentősen változtatja medrét, helyenként nagy darabokat szakít a partból, másutt iszapot, szigeteket képez. A változás sokszor rövid idő alatt is igen számottevő, találtak olyan helyet, ahol az eltelt tíz év alatt 300 méter területet is elhódított a víz. Ez természetesen nagy gazdasági kárt okozott a parti birtokosoknak, mert a víz művelt szántóföldeket, erdőket sodort el, az új lerakódás, szigetképződés pedig évtizedeken át használhatatlan bozótos, bokros homokzátony maradt. Emiatt nemzetgazdasági szempontból elsőrendű fontosságú lett volna a Mura szabályozása. Természetesen egy ilyen nagyobb méretű szabályozási munkát csakis úgy lehetett volna végrehajtani, ha mindkét parton párhuzamosan folynak a munkálatok, amire pedig addig, amíg az egyik oldalon a jugoszlávok állnak, semmi kilátás nincs. Ezért ekkor a magyar vízügyi hatóságok csupán arra szorítkoztak, hogy azokon a helyeken, ahol a víz túl sokat elsodort a partból, partbiztosításokat építsenek. Ilyen helyi partbiztosítás sok helyen volt a magyar oldalon, míg a jugoszláv oldalon az egész Mura mellett egyáltalán semmit sem tettek a part védelmére.

17 MNL OL, K 69. 1611.1371/1932.-XIII.b. A jugoszláv–magyar határvonal helyreállítására kiküldött bizottság A szakasz jegyzőkönyve.

18 MNL OL, K 69. 161.137/1932.-XIII.b. Az Állami Földmérés részéről kiküldött Duchon Béla mérnök beszámolója az 1932. évi határmunkálatokról.

A bizottság felváltva dolgozott a két parton. A haladás mindkét oldalon igen nehéz volt a sűrű bozót miatt. Mindazokon a helyeken, ahol a folyó medre homorú volt, hiányoztak a kövek, mert a part szakadása miatt a folyóba estek. A part domború oldalán a kövek az áradások és az ezt követő iszapolások következtében homok alatt voltak. Gyakran megtörtént, hogy a part kétféle jellegének változásánál mindössze egy vagy két pont volt feltalálható. Az eltemetett köveket az eredeti poligon kitűzésével keresték fel, a hiányzók helyén pedig új poligonmenetet kellett vezetni. Mindenütt kellett bozótot irtani, amely helyenként oly sűrű volt, hogy egy lépést sem lehetett benne tenni. A kövek rendszerint elég mélyen voltak a föld alatt, sőt többször előfordult, hogy az a fűzfakaró, amelyet az eredeti kitűzéskor jel gyanánt tűztek a kő mellé, kihajtott, fa lett belőle és ennek a fának a gyökerei alatt több mint egy méter mélyen állt a keresett kő. Egy-egy ilyen kőnek a felkutatása és kiemelése sokszor fél napig is eltartott.

Duchon statisztikája szerint a B szakasz Mura mentén húzódó részén a 326 kő közül 84-et (35 magyar és 49 jugoszláv) vitt el a víz, iszap alatt volt 23 (kilenc magyar és 14 jugoszláv), 12 (négy magyar és nyolc jugoszláv) volt törött, és 28 (16 magyar és 12 jugoszláv) követ kellett a part szakadása miatt biztos helyre áthelyezni. Így ezen a szakaszrészén a határjelek 44 százalékánál kellett műszakilag beavatkozni.

A közös jegyzőkönyv szerint a bizottság megállapította, hogy a Mura és a Dráva partszakadása miatt magyar oldalról 50, jugoszláv oldalról 77 számozott és 16 számozatlan, összesen 143 határkő hiányzott, törött és használhatatlan volt 40 (hat jugoszláv, 12 magyar és 22 szám nélküli) határkő. A partszakadások miatt át kellett helyezni 29 határkövet. Mivel az eltelt tíz évben a Mura és a Dráva több helyen 0,5–1 méter magas hordalékréteget rakott le, ezeken a helyeken mérések útján 29 határkövet kellett megtalálni.

Azokon a helyeken, ahol csak egy-két pont hiányzott, az elveszett ponttól 100-200 méter távolságra helyezték el az új követ, és az előre

kiszámított pontot a természetben kitűzték. A hiányzó kövek pótlására ott, ahol sorozatosan hiányoztak, poligont vezettek. Az új követeket úgy helyezték el, hogy azok a régi két kő irányába essenek. A szakértők szerint ennek a nagymérvű pusztulásnak egyik oka az volt, hogy az eredeti kitűzés idején túl közel tették a parthoz a határköveket, a másik oka pedig az, hogy sem a magyar, sem a jugoszláv határőrség nem tudta pontosan, hol vannak a határjelek, így nem is fordítottak rájuk kellő gondot. Ezen a téren a lefolytatott bejárás valamit javított. Az új követeket a parttól jóval messzebb helyezték el. Igaz, hogy itt a magyar és jugoszláv bizottsági tagok között állandó nézeteltérés volt, mert ha a jugoszláv parton csak valamivel is beljebb akart a magyar fél egy követ elhelyezni, az ellen azonnal tiltakoztak. Hiába érveltek azzal, hogy minden kőnek koordinátái vannak és így távolsága a határtól pontosan meg van adva, nem beszélve arról, hogy a parthoz közel lévő kövek rövid idő alatt ismét a vízbe esnek, minden alkalommal (persze csak a jugoszláv parton) nagyon nehezen tudták rávenni a jugoszláv felet a kövek áthelyezésére.

A határjelek őrzése ezután intenzívebb lett, mert a határőrségnek módjában állt minden kő megismerése és szigorú parancsban utasították őket a határjelek megóvására.

A B szakasz további részein, ahol a régi magyar–horvát határ maradt meg, sokkal kevesebb tennivaló volt. Itt a határ a legtöbb helyen szárazon haladt, a Dráva hol magyar, hol jugoszláv területen folyt, határt azonban csak elvétve képzett. Ezen a részen összesen 64 kő hiányzott, 25 eltörött és hármat kellett biztos helyre áthelyezni. A megvizsgált 3600 kőnek csupán három százalékánál kellett beavatkozni. Fontosabb műveletet végeztek Vízvár mellett, ahol négy kő, amely a határvonalon állt, oly közel került a Drávához, hogy át kellett őket helyezni. Ezen a helyen kettős követ helyeztek el, mégpedig a jugoszláv parton egyet, a magyar parton vele szemben négyet. Ugyancsak nagyobb munka volt Bélavár községnél, ahol a Dráva régi medre hét követ vitt el a jugoszláv oldalra. 1930-ban a Dráva főágát a jugoszlávok egy keresztgáttal elzárták és a

víz sodrát átterelték a magyar partra, ezért a munkálatok idején a víz a magyar oldalt szakította. Itt mind a jugoszláv, mind a magyar parton hosszabb poligonmenetet kellett vezetni, és sikerült a köveket biztos helyre állítani. A többi helyen a hiányok szórványosak voltak, egy-két kőnél sohasem hiányzott több egy helyen. A bizottság a határ két pontján kijelölte a határvonalat, és ezeken a helyeken összesen mintegy három holdat sikerült visszaszerezniük a magyar tulajdonosoknak. Az újonnan kitzúzott határt határdombokkal jelölték ki. A határvonal kijelölése a B311-től 313-ig, a B795-ös határkőnél, valamint a BJ875-től 876-ig terjedt.¹⁹

A B szakaszon a bejárás és a helyreállítási munka szeptember 30-án fejeződött be, tehát összesen 120 napig tartott. Ebből a Mura-szakaszra 90, a Dráva-szakaszra pedig 30 nap jutott. A hiányzó köveket pótolták, biztonságosabb helyen állították fel és bemérték. Négy kő helyett reperköveket állítottak fel (egyét a jugoszláv oldalon, hármat a magyar oldalon). Az újonnan felállított kövek elhelyezéséről és adatairól vázlatok készültek. A törött határjelek helyett a bizottság újakat állított. A partszakadás miatt veszélyben lévő köveket a bizottság áthelyeztette, az eredeti helyétől mért távolságot feltüntették a vázlatokon. A megkeresett köveket kiásták, régi helyeiken újból elhelyezték úgy, hogy 40 cm-re álljanak ki a földből.

1932-ben tovább folyt a C szakasz határjeleinek felülvizsgálata. Itt a határjelek fenntartása a jugoszláv állam kötelessége volt. (A C szakasz Barcstól addig a pontig tart, ahol a trianoni határvonal elhagyja a Dráva folyót.) A helyreállítási munka október 1-jén kezdődött a CJ1 számú kőnél és október 15-én fejeződött be a CJ317. számúnál. Ezt megelőzően a jugoszláv bizottság mérnöke ugyanazt az előkészítő munkát végezte a C szakaszon, mint a magyar mérnök a B szakaszon. A munka elég

gyorsan haladt. Ezen a részen az állami határ mozgó határ, a Drávanak a főfolyása. Hiányzott összesen 34 kő, iszap alatt volt 45, kicseréltek kettőt, áthelyeztek 21-t, vagyis az összes, 315 kő 30 százalékánál volt szükség a beavatkozásra. A bizottság megállapította, hogy egy kő hiányzott, egy annyira megrongálódott, hogy újat kellett állítani. A Dráva-part szakadása miatt eltűnt 35 kő, partomlás miatt veszélybe került 22 kő.

A korábbi években a Dráva több helyütt is több mint egy méter magasságot is elérő hordalékot rakott le, ezért műszerrel kellett megkeresni 42 követ és több számozatlan követ.

Az eltűnt kövek helyett a bizottság a biztonságosnak vélt helyre új köveket állított, a partomlás miatt veszélybe került köveket beljebb helyezte a partról. A műszerrel megtalált köveket fel emelték és úgy helyezték el, hogy belőlük 40 cm álljon ki a földből. Az összes követ bemérték, elhelyezésükről vázlat készült, amelyen az eredeti helyüktől mért távolságot feltüntették.²⁰

A bizottság november 3-ig dolgozott, a változásokról vázlatrajzokat szerkesztettek, majd Budapestre utaztak. Itt a Belügyminisztériumban felvették a zárójegyzőkönyvet, és ezzel a törvényben megállapított határ-felülvizsgálat lezárult. Az 1931-ben és 1932-ben végzett munkálatok során a teljes magyar–jugoszláv határvonalon összesen 58 olyan határkövet helyeztek át, amelyet a beomlások veszélyeztettek, 243 eltűnt határkövet pótoltak, 92 betemert határkövet újból felállítottak, 74 súlyosan sérült határkövet cseréltek és 261 határkövet javítottak ki. Ezek alapján elmondható, hogy az 1926. július 24-én kelt egyezmény rendelkezéseihez képest a bizottság bejárta és helyreállította a teljes magyar–jugoszláv határvonalat és ezáltal ráruházott feladatát elvégezte.²¹

A határmunkálatok költségeit tekintve a Belügyminisztérium dologi kiadása 4712 pengő és 89 fillér, a Pénzügyminisztérium sze-

19 MNL OL, K 69. 1611.1371/1932.-XIII.b. JMHB jkv. B szakasz.

20 MNL OL, K 69. 161.137/932-XIII.b. JMHB jkv. C szakasz.

21 MNL OL, K 69. 161.137/932-XIII B. Jugoszláv–magyar határfelülvizsgáló bizottság munkájának értékelése 1932. nov. 7.

mélyi kiadása (minden napidíj, fizetés és lakáspénz) 6691 pengő volt.²² A jugoszlávoknak ennél sokkal több költséget okozott a bejárás. A költségeikről semmilyen tájékoztatást nem adtak, de a magyar félnek mégis sikerült megtudnia, hogy több mint 600 000 dinárba került az 1932. évi bizottsági működésük, ami magyar pénzben kb. 60 000 pengőnek felelt meg.²³

Úgy látszott, hogy ezzel a határbejárással egy időre megoldódott a határkövek problémája, de a vízi határszakasz jellegéből adódóan ezután is állandóan az érdeklődés középpontjában maradt. A határmenti járások főszolgabíráinak évente jelentést kellett tenniük az országhatárjelek állapotáról. A siklósi járás főszolgabírója jelentette, hogy az országhatárjelek közül Drávacsehi község határában egyetlen határoszlop sincs meg, valószínű, hogy a Drávába dőltek. A járás többi határmenti községében a jelek sértetlen állapotban megmaradtak.²⁴

A barcsi főszolgabíró 1936. március 11-én jelentette, hogy a C109 számú magyar–jugoszláv határkövet a mezőőr eredeti helyéről el-

helyezte, mert a Dráva partszakadása miatt a kő elpusztult volna. Kérte, hogy a Külügyminisztérium értesítse a jugoszláv felet.²⁵

A mohácsi járás főszolgabírója, illetve a kölkedi körjegyző 1938. május 28-ai jelentése szerint a Béda-erdő melletti 60 méteres sávban a trianoni határvonalat a magyar állam és a magyar birtokosok terhére megváltoztatták. A határköveket összekötő vonal ugyanis nem jelentette minden esetben a trianoni határvonalat is, a kövek között voltak görbületek is, amelyeket a határkijelöléskor csak dombokkal jelölt meg a bizottság. Ezek a dombok elpusztultak, és néhány évvel korábban a határvonalat a jugoszlávok kőtől kőig egyenes vonalban sodronykerítéssel jelölték meg. Ezáltal egyes helyeken 200 négyszögöl fogyás állt elő a magyar állam és a magyar birtokosok terhére. A változást a földmérési felügyelőség kiküldött mérnöke, Zádor Ferenc műszaki tanácsos állapította meg. Horváth István, Baranya vármegye alispánja kérte a Külügyminisztériumot, hogy a helyes határvonal helyreállítása iránt intézkedjék.²⁶

22 Ez az egyes kiadási ágak között a következőképpen oszlott meg: autóköltség 1847,28, fuvar és napszám 1663, a kő ára 1102,56, sofőr elszállásolása 76, műszerszállítás 14,35, posta és vegyes kiadások 9,70, összesen: 4712,89 pengő. MNL OL, K 69. 161.137/932-XIII B.

23 A jugoszlávoknál három állandó bizottsági tag volt, nyolc emberrel és két autóval dolgoztak. Az embereket, az autókat akkor sem bocsátották el, amikor nekik kellett viselniük az anyagi költségeket. Ez idő alatt a jugoszláv munkások tétlenül álltak. A szükségleten felül több mint 200 követ rendeltek és vitettek a helyszínre, amelyek sokáig a határszéli kis falvakban elszórtan heverték. MNL OL, K 69. 161.137/932-XIII B.

24 MNL OL, K 69. 38/1936. Országhatárjelek állapota.

25 MNL OL, K 69. 34.259/1936. szám IX. B. Jugoszláv határkő elhelyezése, átirat a Külügyminisztériumnak.

26 MNL OL, K 69. 53089-Küm Alispáni jelentés az országhatár önkényes megváltoztatásáról.