

MALÝ POHRANIČNÍ STYK NA PODKARPATSKÉ RUSI¹ V LETECH 1919–1945

JAN RYCHLÍK

V rámci Uher tvořila tehdejší Uherská Rus severní pohraniční území. Karpat-
ský oblouk tvořil už od středověku přirozenou hranice mezi Uhrami a Polskem
a tato hranice se po staletí neměnila. Ovšem, od roku 1772, kdy habsburská mo-
narchie v rámci prvního dělení Polska získala Halič, přestal být karpatský hře-
ben mezistátní hranicí v pravém slova smyslu. Až do roku 1850 zůstávaly Uhry
samostatným celním územím, a na uherských hranicích proto existovaly celnice.
Pohyb osob byl kontrolován až do roku 1857, kdy byly zrušeny vnitřní pasové
kontroly včetně kontrol na hranicích s Uhrami. Po celém území Rakouského
císařství se napříště mohl každý pohybovat volně, byl jen povinen mít u sebe
nějaký doklad, kterým by v případě potřeby prokázal svou totožnost.² V roce
1865 byly pravidelné pasové kontroly zrušeny dokonce i na říšských hranicích,
které se napříště prováděly jen za mimořádné situace, nebo v případě války.³

Po vypuknutí první světové války obsadila v roce 1914 ruská armáda pře-
chodně Halič a Bukovinu a potom začala pronikat přes Karpaty. Počátkem led-
na 1915 se ruská armáda dostala hluboko do údolí řek Už, Latorica, Rika a Tisa
a zastavila se teprve severně od linie Užhorod – Mukačevo – Chust. V květnu
1915 se sice podařilo vytlačit Rusy zpět za Karpaty,⁴ avšak Halič zůstala tzv.
válečným územím. Na základě vládního nařízení ze 17. srpna 1915 byl ke vstu-
pu do tohoto území zapotřebí cestovní pas vydaný okresním hejtmanstvím nebo
policejním ředitelstvím, v Uhrách župním úřadem nebo policejním kapita-

¹ Území bylo v rámci Uher česky zpravidla označováno jako Uherská Rus. Název „Podkarpatská Rus“ byl oficiálně zaveden jako úřední název teprve Generálním statutem pro Podkarpatskou Rus ze dne 18. listopadu 1919 – viz Úřední noviny Civilní správy Podkarpatské Rusi/ Урядова газета громадянського правління Подкарпатської Русі ze dne 18. 2. 1920. Tento název proto používám v textu i já. Nařízením autonomní vlády Podkarpatské Rusi z 30. prosince 1938 byl s platností od 1. ledna 1939 název Podkarpatská Rus změněn na „Karpatská Ukrajina“.

² Císařské nařízení ze dne 9. února 1857, Říšský zákoník č. 31/1857 ř. z.

³ Císařské nařízení ze dne 10. května 1867, č. 116/1865 ř. z.

⁴ Pop, Ivan: Dějiny Podkarpatské Rusi v datech. Praha 2005, s. 269–270.

nátem, a zvláštní povolení k cestě, které po prokázání nutnosti cesty, vydávaly stejné úřady.⁵ Analogicky i osoby, bydlící v obvodu Vrchního zemského soudu ve Lvově, tj. ve východní Haliči, potřebovaly k cestě do ostatních částí Rakousko-Uherska cestovní pas vystavený místně příslušným okresním hejtmanstvím nebo policejním ředitelstvím ve Lvově.⁶

Po ustálení hranic po první světové válce a začlenění Podkarpatské Rusi do Československa sousedila tato nejvýchodnější země republiky se třemi státy: Polskem, Rumunskem a Maďarskem. Hranice s Polskem probíhala po hřebeni Karpat od Užockého průsmyku na severu až po horu Stoh nedaleko pramenu Bílé Tisy na východě, hranice s Rumunskem od Stohu k řece Túr na západ od rumunského městečka Halmeu, a hranice s Maďarskem od řeky Túr k Čopu na Tise. Vlastní město Čop se nacházelo na Slovensku.⁷ Z uvedených třech hranic pouze hranice s Polskem, probíhající po hřebeni Karpat, měla historické kořeny. Hranici Československa s Maďarskem určovala trianonská mírová smlouva ze dne 4. června 1920 a hranici mezi Československem a Rumunskem zvláštní smlouva mezi oběma státy podepsaná v Sèvres dne 10. srpna 1920. Tyto hranice byly zcela nové a neměly žádné historické kořeny. Dnes jsou na území Podkarpatské Rusi identické se současnou hranicí ukrajinsko-rumunskou a ukrajinsko-maďarskou.

Nové hranice s Maďarskem s Rumunskem způsobily velké potíže, protože rozdělily ekonomicky do té doby jednotné celky. Celkem hornaté území Podkarpatské Rusi nebylo v oblasti výroby potravin soběstačné a bylo závislé na dovozu obilovin z nížin, které se nyní nacházely v Maďarsku, resp. Rumunsku. Území na východ od železnice Baťevo – Mukačevo – Volovec – Skotarský průsmyk bylo kromě toho v důsledku bojů s Maďarskou republikou rad Bély Kuna od jara 1919 pod rumunskou vojenskou správou. Překračování československo-rumunské delimitační linie bylo možné jen na základě zvláštního povolení civilní správy pro Podkarpatskou Rus v Užhorodě v dohodě s vojenským velitelstvím. Rumuni vyklízeli východ Podkarpatské Rusi jen neochotně a pomalu a celá rumunská evakuace se protáhla až do léta 1920. Ani potom nebyla situace jednoduchá: hranici mezi Československem a Rumunskem tvořila v jejím východním úseku řeka Tisa, která rozdělila marmarošskou župu tak, že její správní středisko Marmarošská Sihot' (dnes Sighetu Marmației, maďarsky Máramaros-Sziget) zůstalo v Rumunsku a to včetně silnice a železnice vedoucí z Berehova přes Rachov do Jasini. Obec Luh (rumunsky Lunca la Tisa)

⁵ Nařízení ze dne 17. srpna 1915, č. 241/1915 ř. z.

⁶ Nařízení ze dne 24. července 1915, č. 209/1915 ř. z.

⁷ Administrativní hranice mezi Slovenskem a Podkarpatskou Rusí nebyla nikdy v meziválečném dvacetiletí definitivně vymezena, zatímní hranici určoval Generální statut z 18. 11. 1919 takto: město Čop leželo na území Slovenska, hranice dále sledovala železnici Čop – Užhorod tak, že tato až na samotný Užhorod ležela na Slovensku, a dále hranice pokračovala na sever až ke karpatskému hřebeni vedla podél řeky Uh (Už).

zůstala hranicí rozdělena, protože její větší část zůstala na levém břehu, tj. v Rumunsku. Podobně bylo rozděleno městečko Velký Bočkov⁸ (dnes. ukr. Veliki Bočkiv, maďarsky Nagy Bocskó, rumunsky Bociociu Mare). Přístup po železnici do Velkého Bočkova a do Slatinských Dolů (dnešní Solotvino, maď. Aknazlatina), kde byly důležité solné doly, byl možný po železnici jen přes rumunské území. V roce 1921 provedena částečná rektifikace hranice s Rumunskem, ale ani ta problém zcela nevyřešila.

V Československé republice existoval právní dualismus: na územích, která před rokem 1918 v rámci Rakousko-Uherska patřila k Předlitavsku, tedy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, platily nadále rakouské zákony a nařízení, zatímco na území dříve uherském, tedy na Slovensku a Podkarpatské Rusi, platily zákony a nařízení uherské. Postupně mělo dojít ke sjednocení zákonů, avšak tento proces byl velmi pomalý a byl plně završen teprve v roce 1950. Právní dualismus se projevoval i v pasových předpisech: zatímco v Předlitavsku (a tedy také v Haliči) platila meziministerská vyhláška z 10. května 1867 o policejně-pasových předpisech⁹, na Slovensku a Podkarpatské Rusi platil zákonný článek č. VI/1903 o pasech. Podle tohoto zákona nepotřeboval cestující k překročení státní hranice cestovní pas (§ 1), pouze za mimořádných okolností, tedy především za války, mohla vláda (ministrská rada) znovu zavést povinnost opatřit si k cestě do zahraničí pas (§ 2). To se také samozřejmě hned po vypuknutí první světové války stalo. Navíc nařízením uherské ministrské rady č. 285/1915 bylo vydávání pasů a cestování do ciziny ještě více omezeno. Ke každému překročení hranice byl potřebný cestovní pas, opatřený fotografií.¹⁰ Všechna tato omezení zůstala bezprostředně po válce v platnosti i v Československu a naopak byla ještě zpřísněna. Nadto bylo právo vydávat cestovní pasy dočasně odebráno podžupanům (vicispán) a policejním kapitánům municipálních měst, kterým náleželo podle § 6 zák. čl. č. VI/1903, a převedeno přímo na úřad Civilní správy Podkarpatské Rusi v Užhorodě. Bezprostředně po válce tak záviselo stejně jako za války vydání cestovního pasu na volném rozhodnutí příslušných úřadů. Zastaven byl především běžný cestovní styk mezi Československem a Maďarskem, což bylo oficiálně odůvodněno zájmy bezpečnosti státu. Viceguvernér¹¹ Pod-

⁸ Část obce na levém břehu Tisy byla v uherském období nazývána Nagy Bocskó, tedy Velký Bočkov, část (předměstí) na pravém břehu Kis Bocskó (Malý Bočkov). V československém období byla tato část města přejmenována na Velký Bočkov a tak se nazývá i dnes. Srv.: Beneš, Karel: *Železnice na Podkarpatské Rusi*. Praha 1995, s. 13.

⁹ Vyhláška č. 80/1867 ř. z.

¹⁰ Kormányrendelet (ME. r.) (nařízení ministrské rady), č. 285/1915. Podrobné předpisy byly vydány nařízením uherského ministerstva vnitř. č. 6754/1915 BM. kr. (BM. r., belügyminiszteri rendelet – nařízení ministerstva vnitř.).

¹¹ V čele Podkarpatské Rusi stál formálně guvernér jmenovaný prezidentem republiky z řad místního obyvatelstva, což však byla spíše ceremoniální funkce. Rozhodující moc měl viceguvernér, kterému podléhaly všechny civilní úřady Podkarpatské Rusi. V roce 1928 byla provedena administrativní reforma, která měla unifikovat správu a přizpůsobit ji i na Slovensku

karpatské Rusi Pavel Ehrenfeld ve své zprávě pro kancelář prezidenta republiky v Praze z 26. 8. 1920 k tomu uvedl toto: „Zarazil jsem již před nějakou dobou veškeré vydávání pasů do Maďarska a nařídil jsem, že jedině policejní referát civilní správy může v ojedinělých případech, kde toho zvláštní nutnost vyžaduje, vydati pas. Mám ale přece přes to přesvědčení, že lid přechází hranice bez pasu.“¹² Zprávy úřadů, že obyvatelstvo přechází běžně hranice bez dokladů, byly v letech 1919–1920 velmi časté.¹³ Tyto zprávy se ovšem – byť v menší míře – vyskytují i v letech 1920–1927.¹⁴

K všeobecnému uvolnění cestování došlo teprve s platností od 1. 7. 1921, avšak každý cestující byl povinen i nadále opatřit si k cestě cestovní pas. Podle vládního nařízení č. 215/1921 z 9. 6. 1921 vydávaly cestovní pasy okresní úřady. Také každý cizinec musel mít cestovní pas svého domovského státu. Na Slovensku a Podkarpatské Rusi byl navíc každý cizinec povinen přihlásit se do 24 hodin po příchodu u obecního (obvodního) notáře, nebo (ve městech) u policejního kapitána, kde také musel ohlásit svůj odchod z obce (§ 4). Překročit státní hranici bylo možné jen na místě, kde byl zřízen hraniční přechod. O jejich zřizování a rušení rozhodoval na Podkarpatské Rusi viceguvernér s přihlédnutím k místním potřebám obyvatelstva a po dohodě s příslušnými úřady sousedního státu. Viceguvernér mohl také povolit podle místních potřeb úlevy pro malý pohraniční styk, tj. povolit překračování hranice bez řádného pasu na základě jednorázových nebo stálých propustek či legitimací (§ 5).

Vládní nařízení č. 215/1921 bylo původně vydáno jako provizorium na dva roky, avšak bylo opakovaně prodlužováno až do roku 1928, kdy byl konečně schválen definitivní zákon č. 55 o cestovních pasech.¹⁵ Zákon v podstatě opakoval ustanovení vládního nařízení z roku 1921, obsahoval však v § 7 taxativní výčet důvodů, pro které bylo možné žadateli vydání cestovního pasu odmítnout. Mezi nimi figurovala v odstavci 1 pod písmenem d) i možnost odmítnutí vydání cestovního pasu v případě, že by cesta do ciziny mohla ohrozit důležitý zájem státní bezpečnosti nebo důležité hospodářské zájmy republiky. Tato formulace byla velmi vágní, neboť fakticky umožňovala s odvoláním se na hospo-

a Podkarpatské Rusi českému vzoru. Proto byly zrušeny župy (megye) a území Československa bylo rozděleno na čtyři velké oblasti zvané česky „země“ a slovensky „krajiny“ (Čechy, Morava-Slezsko, Slovensko, Podkarpatská Rus), které se dále členily na okresy (járás). V čele každé „země“ stál státní úředník zvaný zemský (krajinský) prezident jmenovaný ministrem vnitra. Na Podkarpatské Rusi došlo ke sloučení funkce viceguvernéra s funkcí zemského prezidenta. Viz Sbírka zákonů a nařízení státu československého (Sb. z. a n.), vládní nařízení č. 356/1920 Sb. z. a n., zákon č. 125/1927 Sb. z. a n.

¹² Archív Ústavu T. G. Masaryka v Praze (AÚTGM), fond T. G. Masaryk – republika (TGM-R), Podkarpatská Rus, kart. 400, fasc. 3 (1920).

¹³ Státní archiv Zakarpatské oblasti (Daržavnyj archiv Zakarpatskoj oblasti – DAZO), f. (fond) 29, op. (opis) 3, delo (věc) 52.

¹⁴ Tamtéž, delo 137.

¹⁵ Zákon č. 55/1928 Sb. z. a n. ze dne 29. 3. 1928.

dářské či bezpečnostní zájmy republiky komukoliv pas odmítnout. To se sice za první republiky nedělo a pasy byly vydávány celkem bez problémů, ovšem s výjimkou osob, které chtěly cestovat do SSSR, pro který platila až do roku 1935 omezení. V letech 1945–1948 bylo naopak ustanovení umožňující odmítnutí vydání cestovního pasu z důvodu porušení státního nebo hospodářského zájmu republiky používáno komunisty ovládaným ministerstvem přímo masově.¹⁶ Porušení pasových předpisů bylo považováno za přešůpek, za který hrozila pokuta do 5 000 Kč nebo vězení do 14 dnů (§ 12). Podobně jako v nařízení z roku 1921 i zákon o cestovních pasech z roku 1928 umožňoval úlevy v pohraničním styku, ale s tím rozdílem, že je nyní povolovalo přímo ministerstvo vnitra po dohodě s případnými dalšími ministerstvy (§ 11, odst. 1). Ministerstvo vnitra po dohodě s ministerstvem zahraničí mohlo také buď samo anebo na základě dvoustranných dohod rušit či opětovně zavádět vízovou povinnost pro cizince (§ 10). V praxi věc vypadala tak, že ze sousedních států Československa byla vízová povinnost zrušena trvale a úplně jen s Německem a Rakouskem.¹⁷ S Maďarskem i Polskem trvala vízová povinnost po celé meziválečné období; s Rumunskem, které bylo spojencem Československa v rámci Malé dohody, byla sice od roku 1936 zrušena, ale na jaře 1938 s ohledem na zhoršující byl bezvízový styk omezen jen na držitele diplomatických, služebních a zvláštních pasů.¹⁸

Z výše uvedeného výkladu je zřejmé, že samotné předpisy uvolňující cestování do ciziny a z ciziny ve skutečnosti neznamenal samy o sobě pro obyvatelstvo pohraničních oblastí Podkarpatské Rusi pro obyvatelstvo mnoho, protože víza do sousedních zemí bylo zapotřebí opatřit si předem u konzulátů příslušných států. V Užhorodě přitom mělo svůj konzulát pouze Polsko. Také pro cestování do Československa bylo nutno žádat o vízum předem, protože přímo na hranicích bylo možné získat jen vízum průjezdní, a to ještě jen pokud měl cestující vízum cílového státu a přímou železniční jízdenku. Pro každodenní život obyvatelstva pohraničí měl proto mnohem větší význam malý pohraniční styk. Zatímco na počátku meziválečného období byla jeho regulace svěřena příhraniční dohodě místních úřadů, od dvacátých let byla jeho úprava stanována mezistátními dohodami na centrální úrovni a vždy pro celý úsek hranic s příslušným státem.

¹⁶ Zákon č. 55/1928 platil na území Československa až do 31. 3. 1949. S platností od 1. 4. 1949 byl nahrazen novým zákonem o cestovních pasech č. 53/1949, podle kterého občan vůbec neměl právní nárok na vydání cestovního pasu. Jeho vydání záviselo pouze na volné úvaze ministerstva vnitra.

¹⁷ Rychlík, Jan: *Cestování do ciziny v habsburské monarchii a Československu 1848–1989*. Praha 2007, s. 14. Vyhláškou ministra vnitra č. 300/1936 Sb. byla zrušena také vízová povinnost ve styku s Rumunskem, která ale byla pro držitele obyčejných pasů znovu zavedena na počátku roku 1938 – viz vyhl. ministra vnitra č. 8/1938 Sb. ze 7. 1. 1938.

¹⁸ Vyhláška ministra vnitra č. 300/1936 Sb. z. a n. a vyhláška ministra vnitra č. 8/1938 Sb. z. a n.

Dne 30. 5. 1925 byly v Praze podepsány dvě dohody týkající se pohraničního styku s Polskem: dohoda o usnadnění pohraničního styku, která nabyla účinnosti 1. 12. 1925¹⁹, a úmluva o turistice, jejíž ratifikace se protáhla a tak vstoupila v platnost až 27. 5. 1926.²⁰ Na základě první dohody mohly osoby bydlicí ve stanoveném pohraničním pásmu alespoň tři měsíce získat buď stálou propustku z důvodů pracovních i osobních (např. k návštěvě školy), hospodářskou stálou propustku za účelem obhospodařování pozemků ležících na druhé straně hrabice, anebo jednorázovou propustku z důvodů humanitních či hodných zvláštního zřetele. Stálé propustky vydávaly v Československu správní úřady první stolice, tedy okresní úřady a policejní ředitelství, v Polsku úřadovny státní policie. Jednorázové propustky opravňující k pobytu v druhém státě nanejvýše 24 hodin vydávali přímo starostové obcí a potvrzovaly je v Československu četnické stanice, v Polsku úřadovny státní policie. Dohoda o turistice umožňovala překračovat ve stanovených turistických oblastech státní hranici na úředně potvrzenou legitimaci registrovaného turistického spolku. Hranici bylo možné překračovat na turistických stezkách, tedy i mimo stanovené hraniční přechody. Na výslovnou polskou žádost byla jako jedna z turistických oblastí určena také hranice v Karpatech na Podkarpatské Rusi. Poláci argumentovali tím, že oblast Karpat je turistickým a rekreačním zázemím Lvova a Stanislavova (dnešní Ivanofrankovsk).

S Rumunskem byl pohraniční styk regulován nejprve na základě příloh C a D k československo-rumunské obchodní dohodě z 23. dubna 1921, která vstoupila v platnost 10. listopadu 1921.²¹ Hranici bylo možné překračovat na hospodářské knížky nebo propustky, které v Československu (tj. na Podkarpatské Rusi) vydávaly civilní správní úřady, v Rumunsku prefektury. 16. dubna 1924 byla v Bukurešti podepsána zvláštní nová československo-rumunská smlouva o malém pohraničním styku, která specifikovala rozsah pohraničního styku a způsob vydávání hospodářských knížek a propustek. V Československu byly knížky a propustky vydávány okresními úřady, nebo s jejich souhlasem přímo notariáty (notářskými úřady) obcí pohraničního pásma, v Rumunsku je mohly vydávat i expozitury prefektur (podprefektury). Hraniční pásmo bylo stanoveno na 15 km po obou stranách hranice, mohlo ale být po vzájemné dohodě i místně rozšířeno. Rozsah osob, které měly nárok na vydání propustky, nebyl ve smlouvě stanoven. Obě strany se dohodly, že smlouva vstoupí v prozatímní platnost ihned, tedy ještě před ratifikací.²²

¹⁹ Text byl zveřejněn vládní vyhláškou ze dne 14. listopadu 1925 č. 238/1925 Sb. z. a n.

²⁰ Text viz č. 80/1926 Sb. z. a n.

²¹ Nařízení vlády republiky Československé z 10. listopadu 1921 č. 402/1921 Sb. z. a n. publikované v části Sbírký zákonů a nařízení státu československého č. 99/1921 ze dne 10. listopadu 1921.

²² Text viz č. 44/1926 Sb. z. a n. Dohoda byla zveřejněna v části 44 Sbírký zákonů a nařízení státu československého ze dne 4. června 1926.

Zvláštní režim platil pro železniční osobní tranzitní dopravu z Československa do Československa přes rumunské území a pro tranzitní dopravu z Rumunska do Rumunska přes československé území. Bylo už řečeno, že jediná železnice spojující Čop a Berehovo s Rachovem a Jasiňou vedla částečně po rumunském území: za městečkem Teresva přecházela na levý břeh Tisy, tvořící hranici, a vedla pak levém (rumunském) břehu přes Marmarošskou Sighet (Sighetu Marmarției) až po stanici Valea Vișaului²³, za kterou se opět vracela na československé území. Ze stanice Camara la Sighet kromě toho odbočovala krátká trať přes Tisu na sever do Slatinských Dolů (maď. Akna Szlatina, dnešní Solotvino) a z Bacicouil Mare do Velkého Bočkova. Od roku 1921 byli cestující z Československa do Československa přepravováni v uzavřených vozech vlaků Československých státních drah (ČSD) bez celní a pasové prohlídky. Cestující do Slatinských Dolů a Velkého Bočkova mohli na rumunském území přestupovat do přípojných vlaků a rovněž nepodléhali žádné kontrole.²⁴ Za to ale Československo muselo povolit průjezdy vlaků rumunských železnic (CFR) z rumunské pohraniční stanice Halmeu do Marmarošské Sihoti (Sighetu Marmarției) přes československé území v úseku Ďakovo – Královo nad Tisou (ukr. Korolevo) – Teresva. Ani tyto vlaky nepodléhaly celní a pasové prohlídce. Kromě toho Československo a Polsko souhlasily na základě trojstranné polsko-československo-rumunské smlouvy podepsané 9. listopadu 1929 v Praze s průjezdem rumunských vlaků ze Sighetu Marmarției do tehdy rumunských Černovic (rumunsky Cernauiți, dnes ukrajinské Černivcy), a sice: přes československé území v úseku Trebušany-Bělýj potok (dnes Dilove) – Jasiňa – Zimír (dnes Lazeščina) a přes polské území v úseku Woronienka – Kołomyja – Śniatyn (dnes Voronenko, Kolomija, Šnjatyn).

S Maďarskem poměrně dlouho nebyl malý pohraniční styk centrálně regulován. Pro osoby mající pozemky na druhé straně hranice byly vydávány propustky na základě dohod místních úřadů. Jednotné zásady malého pohraničního styku byly zavedeny teprve přílohou E k obchodní dohodě podepsané v Praze 31. května 1927. Propustky se vydávaly jako stálé zemědělcům a členům jejich rodin, resp. nájemcům pozemků, dále lékařům, zvěrolékařům a porodním asistentkám a to vždy nejdéle na jeden rok. Jednorázové propustky byly vydávány z osobních důvodů. Všechny druhy propustek vydávaly správní nebo policejní úřady I. stolice a musely být vidovány úřadem druhé strany.²⁵ 17. listopadu 1937 byla v Praze podepsána československo-maďarská dohoda o úpravě pohraničního styku, která vstoupila v prozatímní platnost

²³ Říčka Vyšava (maď. Visó, rumunsky Vișeul) je přítokem Tisy z levé strany.

²⁴ Archív Národního technického muzea Praha (ANTM), Sběrka jízdních řádů, Úřední jízdní řád ČSD, tab. 277.

²⁵ Text viz č. 120/1927 Sb. z. a n. Obchodní smlouva byla zveřejněna v částce 54 z 6. srpna 1927.

10. února 1938.²⁶ Dohoda vycházela z úpravy z roku 1927, kterou však upřesňovala v tom smyslu, že nárok na vydání propustky mají jen bezúhonní občané bydlící v pohraničním pásmu alespoň šest měsíců, lékařům, zvěrolékařům a porodním asistentkám pokud v pohraničním pásmu bydleli alespoň jeden měsíc. Dohoda vstoupila v platnost 1. dubna 1938.²⁷

Vídeňská arbitráž z 2. listopadu 1938 změnila průběh československo-maďarské hranice, která nyní na východním Slovensku a na Podkarpatské Rusi probíhala po linii Michalany (Legenye-Alsómhály) – Užhorod (Ungvár) – Mukačevo (Munkács) – Výlok (Tiszaújlak), přičemž všechna uvedená města připadla Maďarsku. Svoboda cestování byla omezena od vyhlášení všeobecné mobilizace před předpokládanou válkou s Německem konce září 1939: na základě vládního nařízení z 26. září 1938 bylo osobám v branném věku zakázáno cestovat do ciziny²⁸ a od 5. října 1938 bylo vycestování možné jen na základě zvláštního povolení, které vydávaly zemské úřady.²⁹ Tato omezení byla zrušena teprve koncem roku 1938, kdy byl zaveden opět volný cestovní styk na cestovní pasy.³⁰

Malý pohraniční styk s Polskem a Maďarskem byl koncem září 1938 rovněž zastaven. Na nové hranici s Maďarskem byl pohraniční styk regulován na základě dohod vojenských velitelů, které byly uzavírány od 17. listopadu 1938. Přejít nové demarkační čáry byl možný na základě propustek vydávaných četnickými stanicemi a to výhradně za účelem obhospodařování pozemků a za denního světla.³¹

Vláda druhé republiky začala vyjednávat s maďarskou vládou o umožnění průjezdu ze Slovenska na Podkarpatskou Rus v úseku, protože jediná existující trať spojující západ a východ republiky byla novou maďarskou hranicí přerušena hned dvakrát: nejprve na Slovensku v krátkém úseku Ťahanovce (Hernádtihány) – Košice (Kassa) – Ruskov (Regeteruszka) a pak v délce více než 120 km v úseku Michalany (Legenye-Alsómhály) – Čop (Csap) – Batevo (Bátyu) – Berehovo (Beregszász) – Výlok (Tiszaújlak) (všechny uvedené body ležely na maďarském území). Jediné spojení do Chustu (Huszt), nového hlavního města Podkarpatské Rusi, bylo totiž možné po silnici Prešov (Eperjés) – Perečin (Perecsény) – Svaljava (Szolyva) – Chust (Huszt). Dohoda o peáži (tranzitu) vlaků ČSD přes maďarské území byla podepsána teprve 9. února 1939 v Sevljuši (Nagy Szöllös, dnes Vinogradiv). Československé vlaky byly na maďarském území

²⁶ Dohoda byla publikována vládní vyhláškou č. 53/1938 Sb. z. a n. z 10. února 1938 v částce 16 Sbírky zákonů a nařízení státu československého ze dne 29. března 1938.

²⁷ Vyhláška ministra vnitra č. 57/1938 Sb. z. a n. ze dne 28. března 1938.

²⁸ Vládní nařízení č. 194/1938 Sb. z. a n.

²⁹ Vládní nařízení č. 209/1938 Sb. z. a n. publikované v částce 74 Sbírky zákonů a nařízení ze dne 5. 10. 1938.

³⁰ Vládní nařízení č. 361/1938 Sb. z. a n. ze dne 21. 12. 1938 publikované v částce 111 Sbírky zákonů a nařízení ze dne 29. 12. 1938.

³¹ Hetényi, Martin: Slovensko-maďarské pomedzie v rokoch 1938–1945. Nitra 2008, s. 34–35.

prováženy lokomotivami maďarských železnic (MÁV) a cestující byli přepravováni bez celní a pasové prohlídky v uzavřených vozech.³²

S Maďarskem byl teoreticky platností od 5. prosince 1938 byl obnoven malý pohraniční styk podle dohody o malém pohraničním styku ze 17. listopadu 1937,³³ ovšem jen z důvodu obhospodařování pozemků anebo z vážných osobních důvodů. Na hranici s Polskem platila dohoda o malém pohraničním styku 30. května 1925, turistická konvence však zůstala trvale suspendována. Pohraničním styk s Rumunskem probíhal stejně jako za první republiky.

Z uvedeného přehledu je vidět, že styk obyvatelstva Podkarpatské Rusi s obyvatelstvem za novou hranicí – ať už v Rumunsku nebo v Maďarsku – byl sice v meziválečném období poněkud komplikovaný, avšak v pohraničních oblastech zůstal po počáteční potíže na začátku dvacátých let poměrně liberální.

Ve dnech 15.–18. března 1939 byl zbytek Podkarpatské Rusi okupován maďarskou armádou a připojen k Maďarsku. Maďarská armáda se nezastavila na předválečné administrativní hranici se Slovenskem, od 14. března 1939 formálně samostatným, ale zahájila postup dále na západ, kde zabrala část okresů Snina a Michalovce. Nová státní hranice přerušila železnici Humenné – Stakčín (Takcsány) východně od Sniny, železnici Bánovce nad Ondavou – Užhorod (Ungvár) východně od zastávky Budkovce a hlavní silnici Prešov – Užhorod 5 km západně od městečka Sobrance (Szobránc). Na nové maďarsko-slovenské hranici platila nejprve stará československo-maďarská dohoda o malém pohraničním styku. 13. března 1940 byla v Bratislavě podepsána nová slovensko-maďarská dohoda o malém pohraničním styku, přičemž obě strany se dohodly, že prozatímně vstoupí v platnost už od 1. dubna 1940, tedy ještě před ratifikací.³⁴ Podle této dohody bylo pohraniční pásmo stanoveno na 10–15 km po obou stranách hranic. Přejchod státní hranice byl povolen na pohraniční legitimace a propustky, které vydávaly na Slovensku okresní úřady, v Maďarsku slůžnovské úřady. Každá legitimace musela být potvrzena příslušným úřadem druhého státu. Pohraniční legitimace se vydávaly jako stálé propustky k služebním a pracovním účelům, především k obhospodařování pozemků ležícím na druhé straně hranice. Po dobu platnosti opravňovaly držitele k opakovanému překračování hranic a souvislému pobytu na území sousedního státu vždy po dobu maximálně šesti dní. Z osobních důvodů bylo možné vydat jednorázovou pohraniční propustku opravňující k překročení hranice a pobytu v cizině po dobu tří dnů, přičemž dny překročení hranice tam i zpět se do této lhůty nezapočítávaly.

³² Lidové noviny, 10. 2. 1939, s. 1. ANTM, Sbirka jízdních řádů, Prozatímní Úřední jízdní řád ČSD, leden 1939, tab. 301.

³³ Hetényi, M.: Slovensko-maďarské pomedzie, s. 37.

³⁴ Text dohody viz: Slovenský zákoník (Sl. z.), č. 41/1942 Sl. z.

Nevíme, zatím jak vypadal pohraniční režim se sousedními státy (vyjma Slovenska) po připojení Podkarpatské Rusi k Maďarsku. Nepodařilo se dohledat, jak vypadal pohraniční styk na nové společné polsko-maďarské (tj. předválečné československo-polské) hranici. Oficiální polsko-maďarská dohoda v krátké době mezi připojením Podkarpatské Rusi k Maďarsku a vypuknutím druhé světové války, resp. obsazením východní Haliče rudou armádou ve druhé polovině září 1939 zřejmě podepsána nebyla.³⁵ Je možné, že podpůrně byla i nadále používána stará československo-polská dohoda o malém pohraničním styku. Maďarské ani polské úřady ovšem před vypuknutím války zásadně nebránily svým občanům cestovat, takže i v případě, že dohoda o malém pohraničním styku neplatila, překračování hranice na řádné pasy bylo i nadále možné a získat cestovní pas nebyl v Maďarsku ani v Polsku zásadní problém.³⁶ Situace se radikálně změnila po 17. září 1939, kdy v důsledku sovětské anexe východní Haliče se karpatský oblouk stal hranicí mezi Maďarskem a SSSR. Na nové hranice mezi Maďarskem a SSSR neexistoval žádný pohraniční styk, a hranice byla poměrně přísně střežena z obou stran. Osoby, které překročily hranici směrem do SSSR, čekal minimálně dvouletý (zpravidla tříletý) pobyt v pracovním táboře. Nepodařilo se také najít dokument o tom, že by byla obnovena nějaká forma pohraničního styku po vypuknutí německo-sovětské války v červnu 1941 a následném připojení Haliče ke Generálnímu gouvernementu okupovaného Polska. Jisté je, že osobní železniční doprava přes karpatské průsmyky do Haliče neexistovala a později s opětovným přiblížením se fronty byla karpatská hranice opevněna.³⁷ Německé úřady trestaly od 1. června 1942 překročení hranice vysokým peněžním trestem nebo vězením, přičemž horní hranice trestu na svobodě nebyla přesně stanovena.³⁸

Podobně není jasné, jak vypadala situace na nové maďarsko-rumunské hranici na řece Tise. Víme jen, že průvoz maďarských vlaků (MÁV) přes rumunské území mezi Teresvou a Trebušany byl i nadále povolen, podobně jako i průvoz do Velkého Bočkova a Akny Slatiny. Zároveň ale maďarské železnice začaly už v červenci 1939 urychleně stavět železnici z Teresvy (Taracköz) do Solotvina (Aknaszlatina) po pravém břehu Tisy. Provoz na nové trati byl

³⁵ Minimálně takováto dohoda není uvedena v polském Dzienniku ustaw za rok 1939, ani v maďarském Zemském zákoníku (Országos Törvénykönyv)

³⁶ V Polsku platil zákon o cestovních pasech (ustawa o paszportach) z 14. července 1936 (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej 1936, Nr. 56, poz. 404). Podle tohoto zákona vydávaly obyčejné pasy okresní úřady (władze powiatowe), odmítnutí vydání pasu bylo možné podle § 3, odst. 2 v případě, že by tím byly ohroženy důležité zájmy státu nebo veřejná bezpečnost. V Maďarsku nadále formálně platil zákonný článek č. VI/1903 o pasech (az utlevélyügröl), ovšem s omezeními zavedenými už během první světové války a po ní – viz nařízení ministerstva vnitřní č. 82.600/1920. BM kr., 198.171/1922 BM kr., 172.100/1935. BM. kr.

³⁷ Beneš, K.: *Železnice na Podkarpatské Rusi*, s. 36–39.

³⁸ Paßstrafverordnung vom 27 Mai 1942, Reichsgesetzblatt (RGBl), 1942, I., S. 348.

zahájen 15. února 1940 s perspektivou jejího prodloužení přes Velký Bočkov do Trebušan, čímž by bylo dosaženo spojení s nejuvýchodnější částí Podkarpatské Rusi po pravém břehu Tisy; tuto stavbu jinak plánovaly už ČSD po celé meziválečné období, avšak nerealizovala se.³⁹ 30. srpna 1940 ale došlo k druhé vídeňské arbitráži, podle které muselo Rumunsko odevzdat Maďarsku severní Sedmihradsko. Maďarsko tím získalo i levý břeh Tisy a maďarsko-rumunská hranice na řece Tise dočasně zmizela, čímž se výstavba tratě stala neaktuální.⁴⁰

Po připojení Podkarpatské Rusi k SSSR na podzim 1944 byly hranice oproti sousedním státům oficiálně okamžitě uzavřeny, byť reálné poměry zřejmě nebyly hned tak přísné. Podle svědeckví pamětníků zůstávala např. hranice se Slovenskem až do léta 1945 relativně průchodná a nebyla příliš přísně střežena. Poté se režim zpříšňoval a k definitivnímu uzavření došlo v listopadu.⁴¹ Výnosem prezidia Nejvyššího sovětu SSSR z 30. července 1947 byla celá Zakarpatská oblast prohlášena za území zvláštního režimu. Do této zóny nebyl volný přístup ani pro občany SSSR, a tím méně pro cizince. Pohraniční území při hranici s Československem, Maďarskem a Rumunskem bylo navíc prohlášeno za uzavřené pohraniční pásmo, odkud bylo částečně vůbec vystěhováno obyvatelstvo.⁴² Statut „zvláštní zóny“ byl částečně zrušen teprve v roce 1957,⁴³ což se ovšem netýkalo pohraničních oblastí. Je jasné, že žádný malý pohraniční styk za této situace nemohl existovat a ani neexistoval.

Z uvedeného přehledu vidíme, že v období Československé republiky byl pohraniční styk se třemi sousedními zeměmi – Polskem, Maďarskem a Rumunskem – poměrně liberální, a to bez ohledu na to, že vztahy Československa s Polskem a především s Maďarskem byly špatné. K omezení pohraničního styku došlo teprve po vídeňské arbitráži. Za druhé světové existoval prokazatelně malý pohraniční styk pouze se Slovenskem, kde vznikla nová hranice, hranice s Maďarskem a Rumunskem v důsledku anexe Podkarpatské Rusi a druhé vídeňské arbitráže ztratila mezinárodní charakter a karpatská hranice se SSSR a (po červnu 1941) s generálním gouvernementem okupovaného Polska byla uzavřena. Po připojení Podkarpatské Rusi k SSSR byla celá Zakarpatská oblast prohlášena za zónu se zvláštním režimem a civilní obyvatelstvo bylo z pohraničních oblastí vůbec vystěhováno. O malém pohraničním styku se sousedy – Rumunskem, Maďarskem a Československem – se v této době nedá vůbec mluvit.

³⁹ Beneš, K.: *Železnice na Podkarpatské Rusi*, s. 39.

⁴⁰ Na počátku 70. let 20. století prodloužily Sovětské státní železnice (SŽD) trať ze Solotvina do Velkého Bočkova. Dnes se tento úsek nepoužívá a trať je ve velmi špatném stavu.

⁴¹ Pop, I.: *Dějiny Podkarpatské Rusi*, s. 439.

⁴² Tamtéž, s. 447.

⁴³ Tamtéž, s. 452.

Border-control regime in Carpathian Ruthenia in 1919–1939

Carpathian Ruthenia neighboured, as a part of Czechoslovakia, with three states: Poland, Romania and Hungary. On May, 30, 1925, two treaties pertaining to border control with Poland were signed in Prague: an agreement to facilitate the border traffic which came into force on December, 1, 1925, and an agreement on tourism, which was ratified later and came into force on May, 27, 1926. Based on first agreement, the people who lived in stipulated border zone more than three months could ask for a permanent pass for work or personal reasons, an economic permanent pass in order to cultivate their property on the other side of the borderline, or a one-time pass from humanitarian or other reasons worth of consideration. Permanent passes were issued by district authorities or police headquarters in Czechoslovakia, by state police authorities in Poland. One-time passes enabling maximum 24 hours long stay in the foreign state were issued directly by local mayors and confirmed by gendarmerie stations in Czechoslovakia, state police authorities in Poland. The agreement on tourism enabled to cross the border in clearly stipulated touristic regions with officially approved tourist legitimation. The border could also be crossed on touristic paths, i. e. beyond official border crossings.

The border traffic with Romania was first regulated based on C and D attachments to Czechoslovak-Romanian treaty of commerce from April, 23, 1921, which came into force on November, 11, 1921. The borderline could be crossed with occupational legitimations or passes that were issued by civil administrative authorities in Czechoslovakia, by prefectures in Romania. A new Czechoslovak-Romanian agreement on minor border traffic was signed in Bucharest on April, 16, 1924, it specified the extent of border traffic and issuance mode of occupational legitimations and passes – by district authorities in Czechoslovakia, by sub-prefectures in Romania. The border zone was set to 15 km in width along both sides of the border, it could be, however, broadened, providing mutual consent.

The principles of minor border traffic with Hungary were implemented by stipulations of the E attachment to the treaty of commerce signed in Prague on May, 31, 1927. The passes were issued as permanent to peasants and their family members, or to the field tenants, furthermore to physicians, veterinary surgeons, midwives for maximum one year. One-time passes were issued from personal reasons. All types of passes were issued by district or police authorities and had to be approved by respective authority on the other side of the border. On November, 17, 1937, a new Czechoslovak-Hungarian treaty was signed in Prague pertaining to border traffic which was based on the treaty from 1927, this one, however, specified that only citizens with no criminal records living in border zone at least six months, physicians, veterinary surgeons and midwives living in border zone at least one month were entitled for a pass.

Grenzregime in der Karpato-Ukraine in den Jahren 1919–1939

Im Rahmen der Tschechoslowakei grenzte die Karpato-Ukraine an drei Staaten: an Polen, an Rumänien und an Ungarn. Am 30. Mai 1925 wurden in Prag zwei Abkommen unterschrieben, die Grenzverkehr mit Polen betroffen haben: Abkommen über Erleichterung des Grenzverkehrs, das in Kraft am 1. Dezember 1925 getreten ist, und Konvention über Touristik, deren Ratifizierung sich verlängerte und in Kraft erst am 27. Juni 1926 trat. Aufgrund des ersten Abkommens konnten Personen, die mindestens drei Monate in festgestellter Grenzzone gewohnt haben, entweder ständiges Durchlassschein aus persönlichen oder Arbeitsgründen, oder ständiges Wirtschaftsdurchlassschein zum Zwecke der Bewirtschaftung der an anderer Grenzseite liegenden Güter, oder einmaliges Durchlassschein aus humanitären oder besonders beachtungsmässigen Gründen erhalten. Ständige Durchlassschreine wurden in Tschechoslowakei von Bezirksämter oder Polizeidirektionen herausgegeben, in Polen von Staatspolizei-amtsstellen. Einmalige Durchlassscheine, die nur zum Aufenthalte im anderen Staate höchstens 24 Stunden berechtigten, wurden direct von Gemeindebürgermeister herausgegeben und in Tschechoslowakei von Gendarmeriestellen, in Polen von Staatspolizei-amtsstellen bestätigt. Konvention über Touristik ermöglichte die Staatsgrenze in festgestellten touristischen Gebieten aufgrund der Legitimation eines registrierten touristischen Vereins zu überschreiten. Es war möglich, die Staatsgrenze in touristischen Wanderwegen, d. h. ausser festgestellten Grenzübergänge zu überschreiten.

Mit Rumänien wurde Grenzverkehr zuerst aufgrund der Beilagen C und D zu tschechoslowakisch-rumänischem Handelsabkommen aus 23. April 1921, das in Kraft am 10. November 1921 getreten ist, reguliert. Die Grenze konnte man überschreiten aufgrund eines Wirtschaftsbuchs oder Durchlassscheins, die in Tschechoslowakei (d. h. in der Karpato-Ukraine) von Zivilverwaltungsbehörden, in Rumänien von Präfekturen herausgegeben wurden. Am 16. April 1924 wurde in Bukarest neuer tschechoslowakisch-rumänischer Vertrag über kleinen Grenzverkehr unterschrieben. Dieser Vertrag hat Umfang von Grenzverkehr und Herausgabe der Wirtschaftbücher und Durchlassscheine geregelt. In der Tschechoslowakei wurden diese Bücher und Durchlassscheine von Bezirksämtern, in Rumänien auch von Präfektorexposituren (Unterpräfekturen) herausgegeben. Die Grenzzone wurde in Breite von 15 Km in beiden Grenzseiten festgestellt, nach beidenseitiger Vereinbarung konnte aber erweitert werden.

Die Grundsätze von kleinem Grenzverkehr mit Ungarn wurden durch Beilage E zu Handelsabkommen unterschrieben in Prag am 31. Mai 1927 festgestellt. Die ständige Durchlassscheine wurden an Landwirte und ihrer Familienmitglieder und Pächter, weiter an Ärzte, Tierärzte, Hebammen, immer höchstens für 1 Jahr herausgegeben. Einmalige Durchlassscheine wurden aus persönlichen Gründen herausgegeben. Alle Sorten von Durchlassscheinen wurden

von Bezirksverwaltung-, bzw. Polizeibehörden herausgegeben, und mussten von entsprechendem Behörde an der zweiten Seite bestätigt werden. Am 17. November 1937 wurde in Prag neues Abkommen über Grenzverkehrsregelung unterschrieben, die aus Regelung von 1927 herausging. Diese Regelung wurde aber damit präzisiert im Sinne, dass Anspruch an Herausgabe eines Durchlassscheines nur mindestens sechs Monate in Grenzzone wohnende tadellose Bürger, und mindestens ein Monat hier wohnende Ärzte, Tierärzte und Hebammen haben.