

BALI LÓRÁNT*–SZALAI GÁBOR**

**A HORVÁT–MAGYAR–SZERB HÁRMASHATÁR NÉHÁNY
TÁRSADALOMFÖLDRAJZI ASPEKTUSA**

**SOME SOCIAL GEOGRAPHICAL ASPECTS OF THE CROATIAN–
HUNGARIAN–SERBIAN TRIPARTITE BORDER**

ABSTRACT

The Croatian–Hungarian–Serbian tripartite border is one of the areas in the Carpathian Basin undergoing the greatest space structural changes. In the 90 years following the break-up of the Austro–Hungarian Monarchy the region had to face military aggression and ad-hoc border changes. The most stable common denominator of those supporting and opposing the European Union is that they both consider the etherealization of borders the most important and the most determining achievement of the European integrational process. As a result of the multiethnic nature of the region, primarily we would like to examine the processes up to now from a national point of view concentrating on the future. Besides we are going to introduce the permeability of the border and the space structure of the area as well. In a cross border area the intensity of social-economic interactions is strongly influenced by the quality of the traffic network the density and permeability of border crossing points. Developments could be based on the co-operation of smaller regional centres, primarily built on microregional economic aspects (retail trade, agriculture, building trade, handicraft).

1. Bevezetés

A horvát–magyar–szerb hármashatár napjainkban a Kárpát-medence egyik legnagyobb térszerkezeti változásokat átélő térsége. Hazánk 2004-től az EU, 2007 decembere óta pedig a schengeni övezet tagja. Két déli szomszédunk közül Horvátország várhatóan 2012-től az Unió teljes jogú tagjává válik. Az EU tagállamai 2010. június 14. után megkezdték Szerbia társulási szerződésének a ratifikálását, tehát elérhető közelségbe került, és megkezdődött az ország csatlakozásra való intenzív felkészülése. A közelmúltban még polgárháborúval és etnikai összecsapásokkal sújtott határháromszög elindulhat felfelé az Európába vezető lépcsőn. Egy újabb terület számára nyílik meg a lehetőség, hogy társadalmi és gazdasági szempontból egyaránt a Kárpát-medence integráns része legyen.

2. Az utóbbi 90 év határváltozásai és azok politikai földrajzi aspektusai

Az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlását követő 90 évben a területnek többször is katonai agresszióval és ad-hoc jellegű határmódosításokkal kellett szembe néznie. Az első ilyen aktus az első világháborút követően következett be. Az antanttal szövetséges déli szomszédunk Szerbia hazánk rovására minél nagyobb területeket igyekezett megszerezni. Így a Trianonban hazánknak ítélt Pécs városát és környezetét, valamint Baja környékét és az Észak-Bácskát csak erőteljes katonai nyomásra volt hajlandó kiüríteni. A következőkben bemutatott

* Főiskolai tanársegéd, Nyíregyházi Főiskola.

** PhD-hallgató PTE TTK Földtudományok Doktori Iskola.

határháromszögről, akár csak hazánk többi határ menti területéről elmondható, hogy kialakításukkor csak kis mértékben vették figyelembe a nemzetiségi és etnikai viszonyokat. A következő önkényes határ- és hatalomváltásra 1941 tavaszán került sor, amikor a Baranya-háromszög és a történelmi Bács-Bodrog megye középső és déli része újból hazánkhoz került, igaz csak egy rövid időre, mert 1945-től helyreálltak a trianoni határok.¹

A magyar relációt kevésbé, de a horvát–szerb történelmi viszonyt erősen mérgező sajátos ideiglenes határkorrekciókra is sor került. Először 1931-ben, amikor a történelmi régiókat felszámolva úgynevezett bánóságokra osztották fel Jugoszláviát. A mai Horvátország területének jelentős része, a Szerémséget leszámítva a Szávai bánóság területére esett, amelynek székhelye Zágráb lett. Míg a szomszédos Dunai bánóságot a Szerémség, a Vajdaság és Észak-Szerbia alkotta.²

A második világháború utáni második Jugoszláviában sor került a történelmi határok korrekciójára is, mely során a Szerémséget Szerbiához (Vajdasághoz), a Baranya-háromszöget pedig Horvátországhoz csatolták. A két világháború között Európa egyik legmultietnikusabb területe volt a hármashatár térsége. Szerbek, horvátok, magyarok, bosnyákok, németek, csehek, ruszinok és szlovákok, és kisebb számban mozaikszerűen lengyelek, románok és szlovénok lakták. Homogén nemzetiségi terület még járási szinten sem volt.³ A második világháború után egy határozott, politikailag támogatott etnikai homogenizációs folyamat indult el. Ennek során az egykori jugoszláv területekről csaknem teljesen eltűntek a németek, valamint a magyarok is jelentős létszám csökkenést szenvedtek el. Ezek több alkalommal is szervezett etnikai tisztogatások során mentek végbe. Emellett a teljes jugoszláv éra, és az azt követő évek is a folyamatos horvát–szerb etnikai és államközi konfliktusokkal terheltek. Elég csak az 1992–1995-ben lezajlott polgárháborúra gondolnunk, mely során, az általunk vizsgált terület horvát részén jelentős haditevékenység folyt. A Baranya-háromszög pedig 1998. január 15-ig szerb megszállás alatt volt. A erdői béketárgyalásokat követően csak lassan kezdett el a két ország közeledni egymáshoz, ehhez szükség volt mindkét oldalon az egykori „háborús” vezetők leváltása is. Ezután pedig az EU ösztönző szerepének erősödésével indult meg az együttműködésre törekvés a horvát és a szerb fél részéről.

3. Nemzetpolitikai aspektus

Az Unió csatlakozást támogatók és ellenzők táborának talán az egyik legstabilabb közös nevezője, hogy mindegyikük a határok „ellégiesedését” tartják az európai integrációs folyamat egyik legfontosabb, és legmeghatározóbb vívmányának. A térség multietnikus jellege miatt elsőként nemzeti szempontból szeretnénk az eddigi folyamatokat a jövőre koncentrálni megvizsgálni. Jelenleg mind a három ország egymással való kapcsolata mentes a jelentősebb nézeteltérésektől, etnikai problémáktól. Ahogy már a bevezetőben említettük hazánk tagja az EU-nak, Horvátország egyre gyorsabban halad a csatlakozási tárgyalásokkal, Szerbia pedig ratifikálta a társulási egyezményt.

Jelenleg csak hazánk schengeni tagságából adódnak adminisztratív nehézségek, azonban mindhárom fél arra törekszik, hogy ezek csökkenjenek. Ezt bizonyítja az is, hogy az érintett három ország bármelyikébe vízum nélkül utazhatnak mindhárom ország állampolgárai. Így 90 év után újból felsejlik a nemzeti-kulturális újraegyesítés lehetősége, hiszen az elszakadt nemzettestek, legyenek horvátok, szerbek, vagy magyarok, újból aktívabb kapcsolatba kerülhetnek egymással.

A hármashatáron átnyúló kapcsolatokban érdekelt közigazgatási egységek nemzetiségi lefedettségét vizsgálva a következő főbb megállapításokat tehetjük,⁴ a három ország eltérő relációiban érdekelt a nemzetiségi-etnikai egyesítésben:

- magyar–szerb és magyar–horvát relációban is egyértelműen a magyar fél bír jelentősebb érdekelttséggel,
- a szerb–magyar és a szerb–horvát viszonylatok között az utóbbi jelent prioritást a szerb fél számára,
- a horvát–magyar és a horvát–szerb összefüggésben a horvát fél szintén az utóbbiban érdekelttebb.

Tehát összességében azt a következtetést vonhatjuk le, hogy a bemutatott térség ez etnikai eloszlásából és összetételéből adódóan nem élvez egyformán mindhárom ország számára elsőrendűséget. Ez elsősorban történelmi okokkal magyarázható, másrészt pedig a rövid és középtávú nemzetpolitikai érdekekkel. Mindenképpen Magyarország számára elsődlegesek az etnikai relációk, bár a területen csak a második legjelentősebb nemzetiség a magyar. Semmiképpen sem szabad azonban elfelednünk, hogy a legnagyobb határon túlra szakadt nemzettestekkel rendelkező tényező. A szerbek vezető számarányuk ellenére egy tömbben a Vajdaságban helyezkednek el és a Duna-menti horvát megyékben. Emellett lényeges megemlítenünk a történelmi relációt is, amely a magyar nemzetiség tartós kisebbségi létét eredményezte az országhatárokon kívül, míg ez a horvátoknál és a szerbeknél másképp alakult

4. Közlekedési aspektus

Egy határ menti térségben a társadalmi-gazdasági interakciók intenzitását jelentősen befolyásolja a közlekedési hálózat minősége és a határátkelőhelyek sűrűsége, valamint át eresztő képessége (1. táblázat). Az Unió közlekedésfejlesztési elveihez igazodva nem hagyhatjuk figyelmen kívül a térség páneurópai hálózatba való illeszkedését az 5/C, a 7-es és a 10-es korridorok révén (1. ábra). Az 5/C magyar szakasz már elérte a horvát határt és Horvátországban is kész van egy rövid szakasza (Eszék melletti elkerülő út). Jelenleg az előkészületek Magyarországon haladnak a legjobban, ahol az M6-os a határ közelébe ért.

Az alacsonyabb rendű utak tekintetében a jelenlegi állapotok nem megfelelőek a társadalmi-gazdasági kapcsolatok elmélyítésére. Legalább a II. világháborút megelőző időszakra jellemző kapcsolatok visszaállítása szükséges. Például a Zaláta határában lebombázott vasúti híd újjáépítése és közúti híddal való bővítése. Ha a határ menti kistérségek szintjén vizsgáljuk meg a fejlesztés lehetőségeit, akkor a következő konzekvenciát vonhatjuk le: a Siklósi kistérség számára kulcsfontosságú a csatlakozás kiépítése a tőle keletre megépülő autópályához.⁵

1. táblázat. Határátkelők a hármashatáron

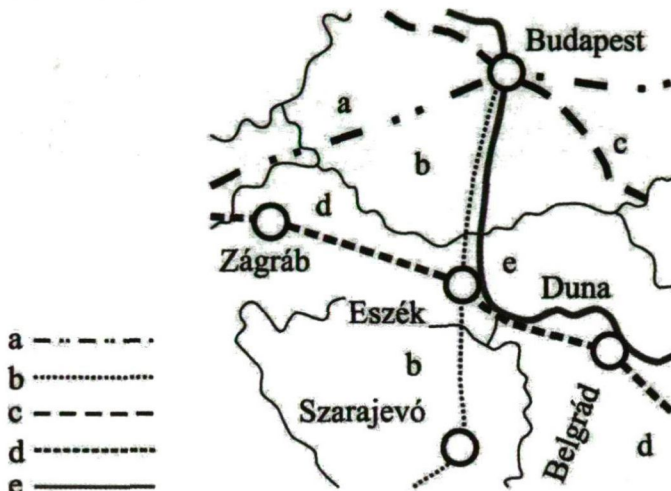
Table 1. Border crossing points in a triple border

Államhatár	Hossz (km)	Vasúti átmenetek száma	Közúti határ-átmenetek száma	Összesen
Horvátország–Szerbia	241	2	5	7
Magyarország–Szerbia	174	2	5	7
Magyarország–Horvát ország	355	3	6	9

Forrás: A szerzők saját szerkesztése Erdősi Ferenc (2005): A Balkán közlekedésének főbb földrajzi jellemzői. 124 old. alapján

1. ábra. Páneurópai hálózatokba való illeszkedés

Figure 1. The integration of the border area into the Pan-European network



Jelmagyarázat: a) Budapest–Ljubljana–Trieszt, b) Budapest–Eszék–Szarajevó–Ploče, c) Berlin–Prága–Constanta–Berlin–Thesszaloniki, d) Salzburg–Záhgráb–Eszék–Belgrád–Niš. e) Duna (Forrás: Erdősi Ferenc–Gál Zoltán–Hajdú Zoltán [2002]: A Duna történetileg változó szerepe Közép-Európa és Magyarország térfejlődésében. 46. old.)

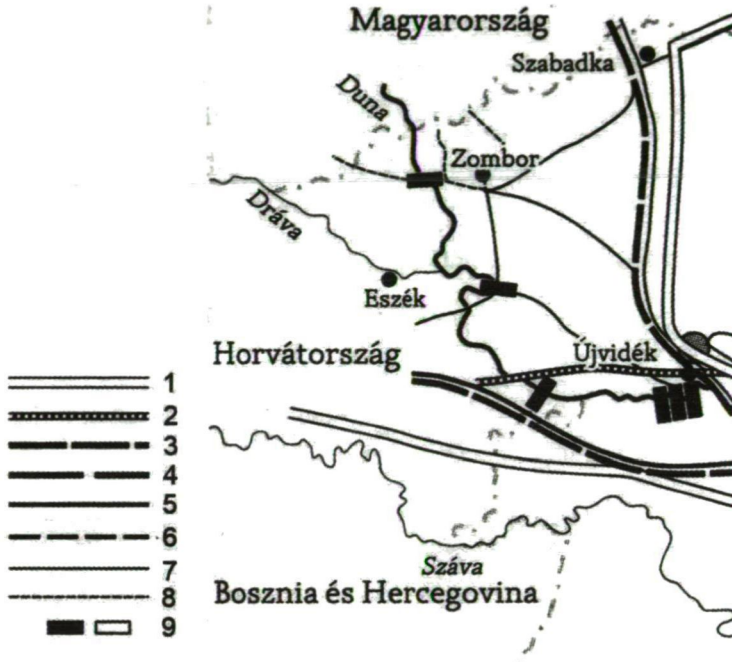
A légi közlekedés fejlesztése az, amely a legbonyolultabb. Jelenleg a Pécs–Pogány határán működő reptér színvonala megfelelő. Azt azonban nem szabad elfelejtenünk, hogy egy ekkora néptömeg, mint Pécs és közvetlen vonzáskörzete nem tud gazdaságosan működtetni egy nemzetközi forgalom lebonyolítására is képes légikikötőt. A reptér gazdaságos működését nagyban segítené a kapcsolódó közlekedési pályák fejlesztése (autópálya, gyorsvasút), amely lehetővé tenné a légikikötő nagyobb távolságból való elérhetőségét is (akár Eszékéről), ezáltal növelve a forgalmat.

Horvát–szerb viszonylatban a jugoszláv érából örökölt határ menti közlekedési hálózat elégséges a két ország társadalmi gazdasági kapcsolatainak kielégítésére (2. ábra). Ez igaz a két országot összekötő út- és vasúthálózatra egyaránt. Magyar–szerb megközelítésben hasonló a szituáció a horvát–magyarhoz, hiszen ebben az esetben egy „exjugoszláv” szakaszról van szó. Míg horvát viszonylatban csak 50 km-enként létesült áteresz a határon, addig szerb tekintetben kissé előnyösebb a helyzet 45 km-enként van egy átkelő (1. táblázat). A vizsgált területen magyar viszonylatban összesen 8 átkelési lehetőség van. A közlekedési helyzetet mindenképpen hátrányosan érinti, hogy a magyar oldalon, közel a hármas határ metszés pontjához, Mohácsnál nincs átkelési lehetőség.

A határháromszög térszerkezete sajátos, igazi „erővonalakat” nem tartalmaz. A térséget átszelő Duna sem nevezhető annak, Közép-Európában a folyók még mindig inkább elválasztó, mint összekötő jelleggel bírnak. Ez még tovább erősödik akkor, amikor az államhatárral egybeesnek. A három „nagyváros”, Pécs, Eszék és Újvidék közül egyik sem rendelkezik a határon átható vonzerővel. Komplementer együttműködésük nincs, az ez irányú törekvések egyelőre még gyengék. Társadalmi-gazdasági értelemben mindhárom csak a monoetnikus gazdasági szerepkör betöltésére alkalmasak (3. ábra).

2. ábra. Közlekedési kapcsolatok a horvát–szerb határon

Figure 2. Traffic relationships with a special attention to the Croatian-Serbian border



- Jelmagyarázat: 1. Megépült autópút és autópálya, 2. Tervezett autópálya,
 3. Tervezett gyorsvasút, 4. Potenciális gyorsvasút, 5. Meglévő két nyomtávu vasút,
 6. Tervezett két nyomtávu vasút, 7. Meglévő egy nyomtávu vasút,
 8. Tervezett egy nyomtávu vasút, 9. Meglévő és tervezett hidak

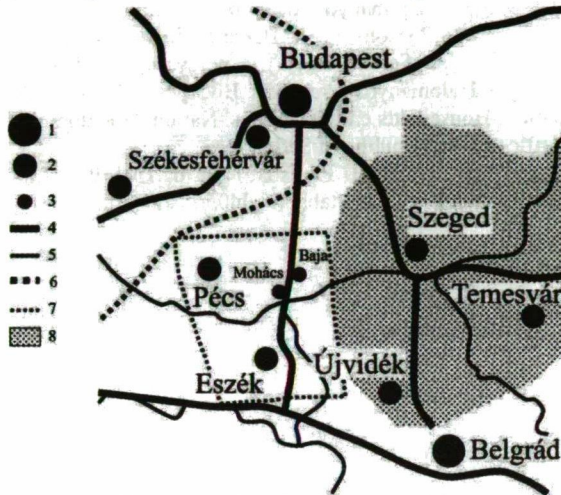
(Forrás: Nagy Imre [2002]: A Duna és a Duna mente komplex regionális értékelése a folyó jogoszláviai és horvátországi szakaszán. 151. old.)

Mindenképpen a kisebb regionális központok együttműködésére lehetne alapozni, elsősorban a mikroregionális gazdasági aspektusokra építve (kiskereskedelem, mezőgazdaság, építőipar, kézműipar). Az eddigi tapasztalatokból merítve, úgy ítéljük meg, hogy a „poszt-jugoszláv” területen majdnem egészében újjáélednek majd a régi kapcsolatok és a magyar államhatár elválasztó jelegét kell majd feloldani, mentális és gazdasági értelemben egyaránt. Ebben Mohács és Baja válhat aktív szereplővé, a Magyar Állam és az EU hathatós támogatási politikájával.

5. Összefoglalás

A fentiekből azt a következtetést vonhatjuk le, hogy a térség fejlődését elősegítheti a határok „ellégiesedése”. Mindezt a kijelentést úgy tesszük, hogy tudatában vagyunk annak, hogy nem egy „jövő régióról” van szó. Azonban jelentős lehetőséget látunk arra, hogy a kereskedelem, a mezőgazdaság és valószínűleg a növekvő közúti teher- és személyforgalom hatására egy egyenletes stabil fejlődés indul el. Emellett pedig biztosan megvalósul az elszakadt nemzetek egy kulturális térben való összekapcsolódása.

3. ábra. A horvát–magyar–szerb határ térszerkezete
 Figure 3. The space structure of Croatian–Hungarian–Serbian border



Jelmagyarázat: 1. Transznacionális jelentőségű város, 2. Regionális centrum, nemzeti jelentőséggel, 3. Mikro centrum, nemzetközi kapcsolati lehetőséggel, 4. Jelenlegi fejlődési zóna határa, 5. Országhatár, 6. Potenciális fejlődési zóna 7. Jövőbeli együttműködő térség, fejlődési lehetőséggel, 11. Multiregionális együttműködés

(Forrás: Rechnitzer János [2002]: A Bécs–Pozsony–Győr–Budapest innovációs tengely és a magyar területfejlesztési koncepciók. 119. old.)

JEGYZETEK

1. Hardi Tamás–Hajdú Zoltán–Mezei István (2009): Határok és városok a Kárpát-medencében. MTA Regionális Kutatások Központja. Győr–Pécs. 374 p.
2. A bánságról lásd Gulyás László (2005): Két régió – Felvidék és Vajdaság – sorsa az Osztrák–Magyar Monarchiától napjainkig. Hazai Térségfejlesztő Rt. Budapest. 85–86. p.
3. Illés Iván (2002): Közép- és Délkelet-Európa az ezredfordulón: Átalakulás, integráció, régiók. Dialóg Campus Kiadó. Budapest–Pécs. 362 p.
4. Bali Lóránt (2008): A horvát–magyar határon átnyúló kapcsolatok néhány aspektusa Baranya megyében. In. A baranyai államhatár a XX. században. HM Hadtörténelmi Intézet és Múzeum, Budapest. 172–180. old.
5. Bali Lóránt–Kolutác Andrea (2008): Mogućnosti razvijanja prometa u Euroregionalnoj suradnji Dunav–Drava–Sava, s posebnim obzirom na mađarsku stranu pogranične zone između Mađarske i Hrvatske. In. Nurkovic, R. (ed.): Utjecaj prometa na regionalni razvoj. Zbornik Radova, UNTZ PMF Odsjek za geografiju. Tuzla 131–135 old.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Erdősi Ferenc–Gál Zoltán–Hajdú Zoltán (2002): A Duna történetileg változó szerepe Közép-Európa és Magyarország térfejlődésében. In. Glatz Ferenc (szerk.): A magyarországi Duna-völgy területfejlesztési kérdései. I. kötet. Magyar Tudományos Akadémia. Budapest. 31–74. old.
- Erdősi Ferenc (2005): A Balkán közlekedésének főbb földrajzi jellemzői. Balkán Füzetek. No. 3. PTE TTK FI K-MBTK. 124 old.
- Gulyás László (2005): Két régió – Felvidék és Vajdaság – sorsa az Osztrák–Magyar Monarchiától napjainkig. Hazai Térségfejlesztő Rt. Budapest.

Nagy Imre (2002): A Duna és a Duna mente komplex regionális értékelése a folyó jugoszláviai és horvátországi szakaszán. In: Glatz Ferenc (szerk.): A magyarországi Duna-völgy területfejlesztési kérdései. I. kötet. Magyar Tudományos Akadémia. Budapest. 151–171. old.

Rechnitzer János (2002): A Bécs–Pozsony–Győr–Budapest innovációs tengely és a magyar területfejlesztési koncepciók. In: Glatz Ferenc (szerk.): A magyarországi Duna-völgy területfejlesztési kérdései. I. kötet. Magyar Tudományos Akadémia. Budapest. 119–138. old.

2002 Census of Population, Households and Dwellings. National or Ethnic Affiliation. Republic of Serbia, Statistical Office of the Republic of Serbia.

http://www.dzs.hr/hrv/censuses/Census2001/Popis/H01_02_02/H01_02_02.html

<http://www.nepszamlalas.hu/hun/kotetek/04/tabhun/tab105/load05.html>