

A „nagy bontás” – A vasfüggöny felszedése a gondolattól a megvalósulásig

Bevezetés

Már több mint három évtizede, hogy 1989. május 2-án Hegyeshalomban Nováky Balázs, a határőrség törzsfőnöke¹ bejelentette, hogy Magyarország nyugati határszakaszán felszedik a vasfüggöny néven ismert elektromos jelzőrendszert (EJR). Ezt követően az osztrák–magyar határszakaszon viharos gyorsasággal felszedték az EJR-t, a magasfigyelőket, és felszámolták a határsávot.

De mikor is kezdődött, és milyen út vezetett a „vasfüggöny” lebontásához? A II. világ-háború után az 1940-es évek végén és 1956 után kétszer is lerakták az aknazárat, ezt aztán az MSZMP Politikai Bizottságának döntése nyomán felváltotta egy humánusabb határőrizeti rendszer, az EJR.

A vasfüggöny „leereszkedése”

A nyugati határ első nagy lezárása, a vasfüggöny kiépítése a műszaki megerősítéssel kezdődött, amikor a következőket telepítették:

„60 db magasfigyelőt. (átlagosan 5 km-ként)

A határvonal mentén 50 méteres sávban a magas növényzet letarolása, kitermelése. Ebből erdő-kitermelés 3,7 km²-t jelent.

60 db úttorlasznak a felállítása a határvonalat átszelő, de a határforgalom számára meg nem nyitott utakon.”²

A műszaki munkálatokat követően 1949-től aknazáratat telepítettek, és ezzel a vasfüggönnyel kapcsolatos gondolatok a gyakorlatban is megvalósultak, a határok „átjárhatatlanná” váltak. Ezt az aknamezőt a megváltozott politikai helyzetre hivatkozva, „csapást mérve az imperializmusra” 1956-ban felszedték, majd az ’56-os forradalom után a Honvédelmi Tanács 1957. március 12-én kelt határozata alapján újra letelepítették.

Az osztrák–magyar kapcsolatok enyhülése 1964. október 29. és november 1. között Bruno Kreisky osztrák külügyminiszter magyarországi látogatásával kezdődött. A tárgyalások nem kerülték meg az aknamezők kérdését sem, erről igen eltérő álláspontot képviselt a magyar és az osztrák fél. Egyértelművé vált, hogy az aknazár a további jó

¹ † Nováky Balázs határőr altábornagy (1943–2020), a határőrség országos parancsnoka (1990–1999).

² MNL XIX.-B-10 HOP/1948. év 18. doboz. 007.

kapcsolatok akadályá lehet, ezért az MSZMP Politikai Bizottság döntése alapján a kiváltása (felszedése) 1965–1971-ben Rajka és Felsőszölnök között az EJR letelepítésével megtörtént. Az EJR, azaz:

„Az SZ-100-as műszaki jelzőtechnika a Szovjetunióban és Csehszlovákiában alkalmazásban lévő gyengeáramú rendszer, amely a terepviszonyoktól függően 500–1500 méter távolságra épül fel az államhatártól. A jelzőrendszer a határon minden mozgást időben jelez, és a határ lezárása gyorsan és eredményesen biztosítható. Bevezetésével élő erőket megtakarítani nem tudunk, költségkihatása megegyezik a jelenlegi aknazár költségkihátásával. A jelzőrendszer és a határvonal közötti területen dolgozó személyek biztosítása azonban nehezebbé válik.”³

Az EJR-t az államhatárral 2 km-rel párhuzamosan rakták le, így alakították ki a határsávot, ahova a belépést adminisztratív intézkedésekkel (zöld és piros sávok határsáv-igazolványokkal) és fizikai akadályokkal (csak a kijelölt helyeken lehetett ki-be lépni) is megszigorították.

Az osztrák–magyar kapcsolatok további javulását „Helsinki szelleme” megerősítette. Európa országai Helsinkiben megállapodtak a következő fő alapelvek betartásában:

- Szuverén egyenlőség, a szuverenitásban foglalt jogok tiszteletben tartása.
- Tartózkodás az erőszaktól vagy az erőszakkal való fenyegetéstől.
- A határok sérthetetlensége.
- Az államok területi integritása.
- A viták békés rendezése.
- A belügyekbe való be nem avatkozás.
- Az emberi jogok és az alapvető szabadságjogok tiszteletben tartása, beleértve a gondolat, a lelkiismeret, a vallás és a meggyőződés szabadságát.
- A népek egyenjogúsága és önrendelkezési joga.
- Az államok közötti együttműködés.
- A nemzetközi jogi kötelezettségek jóhiszemű teljesítése.⁴

A fentiek szellemében és eredményeként folyamatosan újabb és újabb, a határkapcsolatokat javító megállapodások születtek.

1971. április 28-án aláírták az útlevelelről és vámkezelésről szóló szerződést, amelyben meghatározták, hogy az osztrák útlevelelkezelő és vámszervek mely helységeket végezhetik a munkájukat, továbbá rögzítették, hogy az osztrák határkezelést magyar területen hol hajthatják végre. (Úgy gondolom, ez mérföldkö a II. világháború utáni határkapcsolatokban.)

1973. március 29-én a két fél egyezményt írt alá, a Mörbisch és Siegendorf közötti földút Fertőrákos térségében – mintegy 1300 m hosszan – húzódó szakaszainak osztrák állampolgárok által történő használatáról.

1979. szeptember 14-én megállapodtak a közös határon átmenő vasúti forgalomról.

³ Elhangzott az MSZMP Politikai Bizottság 1965. május 11-ei ülésén.

⁴ Sallai János: *Egy idejét múlt korszak lenyomata. A vasfüggöny története*. Budapest, Hanns Seidel Alapítvány, 2012. 333.

1978. július 5-e a vízumkényszer eltörlésének napja. Ez a megállapodás egyértelműen javította a két ország és állampolgárai közötti kapcsolatot, egyben jelentős hatást gyakorolt az osztrák–magyar határforgalomra, amely ettől kezdve folyamatosan növekedett.

1980. február 6-án a két fél szerződést kötött a vízgazdálkodási feladatok ellátásához szükséges határátlépések szabályozásáról.

1980. szeptember 13-án egyezményt írtak alá a Sopron városon és környékén átmenő vasúti forgalom szabályozásáról.⁵

A fenti egyezmények jó hatással voltak az osztrák–magyar kulturális, gazdasági, vízügyi és más határkapcsolatokra. Ezt bizonyítja, hogy 1979-ben 814 024 osztrák állampolgár utazott Magyarországra, 50,2%-kal több, mint az előző évben. 1979-ben 60,7%-kal emelkedett az Ausztriába utazók száma az előző évhez (1978) képest. Ekkor még érvényben volt a háromnapos társasutazás lehetősége, amelyek száma 135,2%-kal növekedett ugyanebben az időszakban. Az 1980-as évek első fele az EJR szempontjából különös esemény nélkül telt. (Kivételem Brennerbánya⁶ kikerítése 1985–1986-ban.)

Út az elektromos jelzőrendszer felszedéséig

Az 1980-as évek közepére egyértelművé vált, hogy a szocialista modell a gazdasági csőd felé vezeti az országot, a gazdasági és politikai életben általánossá vált a fellazulás, és megjelent a politikai porondon Gorbacsov. A gazdasági nehézségekre, eladósodottságra elmaradt a társadalom felé a válasz, ugyanakkor elindult a politikai életben a pezsgés, útkeresés. Ennek jelei az osztrák–magyar határon és a határőrségnél is jelentkeztek. Az EJR ekkor már két évtizede működött. Több százezer jelzést vizsgáltak ki a határőrök, amire sok-sok álmatlan éjszakájuk és több millió gépjármű-kilométer ment rá, miközben a jelzések túlnyomó többségét a vadak, a viharok és a technikai gondok okozták. A Határőrség 1987. március 13-ai parancsnoki értekezletén Földesi Jenő belügyminiszter-helyettes a következő mondatokkal érzékeltette jelképesen a kialakult és a várható helyzetet.

„Most összességében megmondhatjuk elvtársak, északról, kelet egy részéről és délről nyugodt fuvallatok vannak. Nincs olyan széljárás, ami a Határőrség tevékenységét más irányba terelné, jelentősen befolyásolná vagy befolyásolhatná. Ami befolyásolja, elvtársak, az az előző időszakban kialakult folyamat, tendencia, a határforgalom növekedése.”⁷

S bár Földesi Jenő ekkor már részletesen ismerte az EJR problémáit, annak létéről vagy lebontásáról nem szólt, csak a határforgalom növekedését emelte ki. Ugyanebben az évben a belügyminiszter jelentést kért az EJR állapotáról Székely János határőr tábornoktól

⁵ Szalontai János: *Tanulmányok a magyar határőrizet történetéből*. A magyar–osztrák közös államhatár kialakulásának és a határkapcsolatok fejlődésének története az első világháborút követő évektől 1980-ig. Budapest, (k. n.), 1985. 92–95.

⁶ Ezzel szükségessé vált az MNK BMH 017/1970 sz. utasítás 2. sz. melléklet módosítása, Brennerbánya és Újhermes, Óhermes törlése a határsáv-települések közül.

⁷ Sallai (2012): i. m. 333.

(a BM Határőrség Országos Parancsnokától), aki az 1987. október 5-én írt dokumentumban a következőképpen összegezte a vezetés álláspontját:

„A BM Határőrség vezetése a társadalmi, politikai helyzet elemzése és a sokoldalú szakmai mérlegelés alapján az EJR megszűnésében, viszont az MNK államhatárának biztonságos őrzete érdekében a feltételek szükséges biztosításával új, a járőrök szolgálatát segítő technikai eszközök rendszerbe állításában, manőverezési lehetőségeink javításában látja a megoldást.”⁸

A Belügyminisztériumon belül ezzel a jelentéssel kezdődött az EJR felszámolásának folyamata.

1988. január 1-jétől újabb jelentős változás történt, az ország állampolgárai világtúléllé⁹ a kezükben tömegesen elindultak Ausztria irányába Gorenjét és hifitornyot vásárolni. Az, hogy szinte mindenki kaphatott világtúléllé, amellyel a világ bármelyik államát felkereshette, a 2 km széles határsávot és az EJR intézményrendszerét annulálta.

Közben a nyugati határszakaszon egy akkor titokban zajló esemény¹⁰ is történt a határátkelőhelyeken. A Romániában élő, elsősorban magyar és német nemzetiségű állampolgárok jelentős része az anyaországba történő migrációban, áttelepülésben vagy a nyugatra továbbutazásban látta a megoldást. Az Erdélyben élő magyar nemzetiséget nyomasztotta a velük szemben alkalmazott diszkrimináció és Ceaușescu faluromboló politikája. A helyzetet 1985-re súlyosbította a magyar–román határon kialakult krízis, amelynek következtében

„Egyre szigorúbb ellenőrzés alá vonták a magyar turistákat. Ez a szigorítás már 1984-ben is érezhető volt, amikor április és december 31. között 2790 magyar állampolgárt fordították vissza a határról, mert meg nem engedett sajtótermékek, könyvek stb. voltak náluk. 1985 első öt hónapjában ez a szám már közel 1500-ra rúgott.”¹¹

Továbbá folyamatosan nőtt a jelzett időszakban a Magyarországra áttelepülők¹² száma. Ugyanebben az időben Európában, a szocialista tábor egyes országaiban a peresztrojka, glasznoszty szelleme már uralkodóvá vált, és a mindennapokban, az állami életben is tetten érhető volt a hatásuk. Ennek egyik eklatáns példája a változások szellemében egy példányban született Belügyminisztérium Határőrség Országos Parancsnokának „Szigorúan titkos, Különösen fontos” minősítésű körlevele,¹³ amely 1985. július 15-től sajátos eljárást fogalmazott meg a román¹⁴ állampolgárokkal¹⁵ kapcsolatosan. A kül-

⁸ BM Hör. OPK 0022/431987. sz. jelentése. Budapest, 1987. október 5-én.

⁹ Az 1987. évi 25. törvényerejű rendelet a külföldre utazásról és az útlevélről tette lehetővé a második kalandozásokat.

¹⁰ Sallai János: *A változások kezdete, az erdélyi magyarok kiengedése a nyugati határon 1985-től. Nemzetbiztonsági Szemle*, 7. (2020), 3. 70–80.

¹¹ Földes György: *Magyarország, Románia és a nemzeti kérdés 1956–1989*. Budapest, Napvilág, 2007. 354.

¹² 1983: 540 fő; 1984: 887 fő; 1985: 1166 fő.

¹³ A „körlevél” ebben az időben a katonai élet irányításának egyik írásos eszköze volt.

¹⁴ Román alatt a szóban elmondottak szerint magyar nemzetiséget kellett érteni.

¹⁵ A Belügyminisztérium Határőrség Országos Parancsnokának 0001/1985. sz. körlevele a román állampolgárokkal kapcsolatos eljárásokra. Budapest, 1985. július 9. Magyar Nemzeti Levéltár. Határőrségi iratok. XIX-B-10.

földiekre vonatkozó, érvényben lévő szabályoktól eltérően a kiadott körlevél szerint azokat az „egyes román”¹⁶ állampolgárokat, akik érvényes útlevél birtokában utaztak Magyarországra, és tovább szándékoztak utazni a Ferihegy forgalom-ellenőrző ponton vagy a nyugati–déli forgalom-ellenőrző pontokon keresztül, de nem volt Jugoszlávia, Ausztria vagy más nyugati állam területére érvényes kiutazási engedélyük, vízumuk, az érvényes protokoll szerint leellenőrizték, majd egy adatfelvételezés után ki kellett őket léptetnie az útlevélkezelőnek.¹⁷ Ennek eredményeként az 1980-as évek végén több mint 3000 magyar nemzetiségű román állampolgár hagyta el Magyarországot az osztrák–magyar határátkelőhelyeken.¹⁸

A fentiekkel párhuzamosan 1988-ban már jól jellemzi az EJR-rel kapcsolatos helyzetet a BM Határőrség pénzügyi anyagi főnökének a BM I. főcsoportfőnök-helyetteséhez írt levele, amelyben jelezte, hogy az

„EJR létjogosultsága azonban ma (1988) már nem kérdéses. A jelzőrendszer és a határsáv, valamint a határvizeken meglévő korlátozások további fenntartását sem a nemzetközi helyzet, sem a belpolitikai helyzet nem indokolja. [...] Az elektromos jelzőrendszer fenntartását határőrizeti szempontok sem indokolják. [...] Az elektromos jelzőrendszer üzemeltetése nem gazdaságos, másfél év múlva teljes felújításra szorul.”¹⁹

A „nagy bontás”

1988 őszén a közpolitikai életben egyértelműen a változások kerültek előtérbe, amelyben a vasfüggöny léte vagy nem léte az egyik tematikus tételnek bizonyult. Ekkor látogatott Pozsgay Imre államminiszter Hegyeshalom–Győrbe, és ennek alkalmából politikai szinten is elhangzott az EJR technikai, erkölcsi elavultsága. Továbbá ezzel egy időben zajlott a következő évi költségvetés tervezése, amelyben Németh Miklós miniszterelnök kihúzta a büdzből a vasfüggöny költségeit. Ezzel az utolsó előtti tördőfést is megadta az akkor már technikailag, társadalmilag, erkölcsileg elavult vasfüggöny utódjának, az EJR-nek. Az utolsó csapás a politikai döntések sorozateredményeként 1989. május 2-án következett be, amikor is nemzetközi sajtótájékoztatón Nováky ezredes bejelenti a felszedését.

Addig azonban a sűrű politikai események sodrában mindig előkerül az EJR. Mivel a rendszer telepítése az MSZMP Politikai Bizottsága döntése alapján valósult meg, ezért a felszedéséhez is szükség volt a politikai döntéshozó testület határozatára. Erre 1989. február 28-án került sor, a testületi döntés határozata szerint

¹⁶ A szóbeli eligazítás szerint magyar nemzetiségűeket kellett ez alatt érteni.

¹⁷ Megjegyzendő, hogy a kiléptetetteket sok esetben az osztrák szervek nem léptették be, és visszaküldték őket, akiket a magyar hatóságok a mélységbe irányítottak. Onnan általában a zöldhatáron próbálkoztak nyugatra jutni, így például Hegyeshalomtól északra vagy délre, az akkor még elektromos jelzőrendszerrel őrzött határszakaszokon.

¹⁸ Sallai (2019): i. m. 70–80.

¹⁹ MNL határőrségi iratok 1988 XIX-B-10. 22. doboz.

„egyetért azzal, hogy a Határőrség a nyugati és a déli viszonylatban is az állampolgárookra vonatkozó korlátozó intézkedések megszüntetésével valósítja meg az államhatár eredményes őrzését. Szükségesnek tartja a határsáv, a határvizekkel kapcsolatos korlátozások felszámolását, az elektromos jelzőrendszer megszüntetését és 1991. január 1-jéig történő lebontását, nem tartja indokoltnak a nyomsáv fenntartását sem nyugati, sem déli viszonylatban.”²⁰

A fentiekkel párhuzamosan a miniszterelnök és a belügyminiszter utasításai szerint a határőrségnél megtették az EJR felszámolására irányuló első lépéseket. Feladattervet készítettek az elektromos jelzőrendszer és a nyomsáv felszámolására, valamint az új határőrizeti rendszer kidolgozására.

A fentiek és a glasznoszty-peresztrójka szellemében került sor a márciusi Németh Miklós és Gorbacsov közötti találkozóra, ahol a szovjet pártvezető nem kifogásolta az EJR felszedését. A gorbacsovi találkozót követően a Politikai Bizottság döntésén túlhaladva Németh Miklós²¹ utasítást adott Horváth István belügyminiszternek arra, hogy amint az időjárás engedi, kezdjék meg az elektromos jelzőrendszer bontását,²² az erre vonatkozó kormánydöntés azonban csak május 18-án született meg. Tulajdonképpen egy szóbeli utasításra született meg a Határőrség Országos Parancsnokának 05/1989. számú parancsa az elektromos jelzőrendszer és a kapcsolódó műszaki létesítmények lebontására. A parancsot 1989. április 27-én adták ki, de a tartalma már visszamenőleg is meghatározott feladatot a győri kerület részére. E szerint:

„Kísérleti jelleggel – kikülönített állománnyal – heti 5 munka- és 1 kiképzési és karbantartási napban 1989. május 2-től a 076/461989. sz. feladatterv III. fejezet 9. pontjában meghatározott terepszakaszon telepített EJR-t bontsák le. A feladatot az 1989. április 19-én a győri kerület rajkai őrs határszakaszán megtartott módszertani foglalkozáson bemutatottak figyelembevételével kell végrehajtani.”²³

A bemutatóra vagy módszertani foglalkozásra a győri kerület rajkai őrsének határszakaszán, a csehszlovák–osztrák–magyar hármashatár térségében Vidus Tibor kerületparancsnok vezetésével 1989. április 19-én került sor. Módszertani megnyitójában a jelenlévő országos parancsnok, Székely János tábornok a következőkkel kezdte:

„Fontosnak tartom, mert történelmi pillanat ez életünkben, jelentős változást hoz az állampolgárok életében és a külpolitikai megítélésben. Az 1966–70 között telepített elektromos jelzőrendszer technikailag és műszakilag is kiszolgálta magát, megérett a lebontásra.”²⁴

²⁰ MNL 288.f 5/1054.öe. 5-7.

²¹ 1989. február 13-án, hétfőn délben a soproni Lővér Szállóban Németh Miklós találkozott Franz Vranitzky osztrák kancellárral. A délutáni eszmecsere Németh Miklós bejelentette, hogy Magyarország az osztrák határon lévő műszaki zárat – a szükséges műszaki és szervezési feladatok megoldásával – 1991-ig fel kívánja számolni. A kormányfők megállapodtak, hogy lépéseket tesznek a magyar–osztrák határforgalom gyorsítására, és ezzel kapcsolatban szó volt öt határátkelőhely létrehozásáról, illetve bővítéséről. Forrás: MTI 1989.

²² Interjú Németh Miklóssal.

²³ Sallai (2012): i. m. 333.

²⁴ *Határőr* (1989), 18. sz. 2.

A módszertani rendezvény után a határőrség felkészült az 1989. május 2-ai hegyeshalomi „nagy bontásra”. A nemzetközi politikai életben is jelentősnek számító lépést valószínűleg óvatosságból²⁵ testálták a törzsfőnökre, és ha véletlenül rosszul sült volna el, akkor rajta lehetett volna számonkérni. Hegyeshalomban a tanácsháza nagytermében ilyen körülmények között tartották a sajtótájékoztatót, amelyet Nováky ezredes a következő gondolatokkal vezetett fel: „Az elmúlt negyven esztendőben a harmadik műszaki határzár, vagy ahogy tőlünk Nyugatra azt oly sokszor nevezték, a vasfüggöny, műszakilag, erkölcsileg, és politikailag elavult.”²⁶ Majd a további általános történeti felvezetés után felsorolta a lehetőségeket, és közölte a megoldást, a jelzőrendszer lebontását és a nyomsáv megszüntetését.

Összegzés

A „nagy bontás” jelentőségét a későbbiekben személyesen is megismert Joachim Jauer, a ZDF tudósítója szavaival illusztrálom, és egyben zárom tanulmányomat: „Ma itt, ezen a ponton ért véget a negyvenéves Európa kelet–nyugati megosztottsága. Beláthatatlan következményekkel járhat Európa, az NSZK, de különösen az NDK számára.”

Felhasznált irodalom

- Belügyminisztérium Határőrség Országos Parancsnokának 0001/1985. sz. körlevele a román állampolgárokkal kapcsolatos eljárásokra. Budapest, 1985. július 9. Magyar Nemzeti Levéltár. Határőrségi iratok. 1988. XIX-B-10. 22. doboz
- Földes György: *Magyarország, Románia és a nemzeti kérdés 1956–1989*. Budapest, Napvilág, 2007. 354.
- Sallai János: *Egy idejét múlt korszak lenyomata. A vasfüggöny története*. Budapest, Hanns Seidel Alapítvány, 2012. Online: www.bm-tt.hu/assets/letolt/konyvjelzo/AVasfuggonytortenete_hudeeng.pdf
- Sallai János: A változások kezdete, az erdélyi magyarok kiengedése a nyugati határon 1985-től. *Nemzetbiztonsági Szemle*, 7. (2019), 3. 70–80. Online: <https://folyoirat.ludovika.hu/index.php/nbsz/article/view/1335>
- Szalontai János: *Tanulmányok a magyar határőrizet történetéből. A magyar–osztrák közös államhatár kialakulásának és a határkapcsolatok fejlődésének története az első világháborút követő évektől 1980-ig*. Budapest, [k. n.], 1985.

²⁵ Interjú Nováky Balázssal.

²⁶ *Határőr* (1989), 19. sz. 2.