

A VASFÜGGÖNY

Magyarország déli és nyugati határainak lezárása.

A műszaki zárok és erődrendszerek felszámolása.

1948–1989

Dr. Léka Gyula nyugállományú vezérőrnagy

a hadtudomány kandidátusa

Ez év szeptemberében lesz tíz éve annak, hogy Magyarországon felszámolásra került a műszaki zár- és jelzőrendszert szimbolizáló „vasfüggöny”, amely nem csak politikai értelemben, hanem a valóságban is elválasztott bennünket Európától.

Mielőtt beszámolnék arról a folyamatról, mellyel eljutottunk ehhez a történelmi eseményhez, úgy gondolom nem árt feleleveníteni, hogy mi is volt valójában a „vasfüggöny”. A kifejezés maga Churchilltől származik. 1945-ben, a német kapitulációt követően, a Trumannal folytatott levélváltás kapcsán használta először. Levelében óva intett attól, hogy az amerikai haderőt azonnal visszavonják Európából. A Lübeck–Trieszt–Korfu vonalat jelölte meg Európa választóvonalaként, azt állítva, hogy attól keletre olyan társadalmi átalakulások következhetnek be, amelyre ők többé nem lehetnek majd befolyással. Churchillnek ez a jóslata hosszú időre beigazolódott, és csak az 1990-es éveket követően dőlt meg.

A „vasfüggöny” megszületése az 1945–1948-as évekre tehető. Sztálin nagyhatalmi törekvése nyomán ez idő alatt jött létre az un. szocialista tábor, Csehszlovákia, Magyarország, Románia, Lengyelország, Német Demokratikus

Köztársaság, Bulgária és Jugoszlávia beintegrálódásával, kommunista kormányzatok mellett.

A „vasfüggöny” ez időtől kezdve évtizedeken át töltötte be azt a szerepet, amit Sztálin és elvbarátai szántak neki: a „tábor” országainak hermetikus elzárását Európától szárazföldön, levegőben, vízen és az éterben.

A fizikai korlátozás egyik fajtája volt a nyugati és déli határaink mentén létrehozott műszaki zár- és erődrendszer, a fokozott határvédelem kiépítése és fenntartása.

Az első és legfontosabb teendő a határőrizet, a határvédelem megteremtése volt. Ennek érdekében felállították kezdetben a határvadász, később a határőrség szervezeteit, amelyeket 1947-től, HM alárendeltségben, a Határőr Parancsnokság irányított. 1948-tól a határőrség további átalakításra került és 1950-től az Államvédelmi Hatóság kötelékébe tartozott. A határvadász zászlóaljokat kerületparancsnoksággá szervezték át, alárendeltségükben 3-4 zászlóaljjal. Az őrsök számát mind nyugaton, mind délen megnövelték. Ezt követte a nyugati és a déli határszakasz átfogó lezárása. Ennek során létrehozták a határsávot, amelyből a „megbízhatatlan elemeket” kitelepítették. A nyugati határ mentén a garázdálkodó fegyveres bandák és csempészek ellen, délen a Jugoszláviával megromlott viszony miatt, a HM és a BM előterjesztésére a Miniszter Tanács 1948 májusában a nyugati és a déli határszakasz megerősítését rendelte el. Még ez évben megkezdődött a műszaki zár, a drótakadályok és aknamezők létrehozása.

A műszaki munkákat a Műszaki hadosztály 1. és 2. utász zászlóaljai kezdték meg. Először a magas-megfigyelőket készítették el és a határőrség tervei szerint állították fel. 1949 kora tavaszán megkezdték a drótakadályok építését. Ekkor már bekapcsolódtak a magasabbegységek és egységek kijelölt műszaki szervezetei is. Az osztrák határszakaszon 356, a jugoszláv határszakaszon 630 km hosszan egy és kétsoros drótakadályt építettek meg. A határ akadályjellegének fokozására 1949-től a nyugati, 1950 nyarától a déli szakaszon

aknamezőket telepítettek. Ezt a nyugati határon a HM 101. aknakutató zászlóalja, a déli szakaszon a hadtesteknek mintegy nyolc megerősített műszaki zászlóalja végezte. 1950 végére a két határszakaszon kiépítettek 1000 km drótakadályt, melyből 871 km-t aknásítottak is, és megépítettek 291 magas megfigyelőt. E rendkívül nehéz és veszélyes műszaki munkát a határőrök fegyveresen biztosították. Erre azért volt szükség, mert a határ túlsó oldaláról gyakori volt a provokáció, a határsértés különösen a déli szakaszon. Előfordult, hogy elvontatták a drótakadályokat, több helyen felszedték a letelepített aknákat, és átlövöldöztek. Tekintettel ezekre, a HM elrendelte a felszedett és hatástalanított aknák pótlásán felül a műszaki záruk hatásfokának növelését. Ennek érdekében az aknamezőkben sűrűbben telepítették az aknákat, azok egy részét felszedés ellen is biztosították és érintő repeszaknákat is alkalmaztak. Sajnos ezek nemcsak a határsértőkre, hanem a telepítést végzőkre is veszélyt jelentettek. Az állományban is több haláleset és súlyos sérülés történt.

A déli határ mentén kiéleződött helyzet miatt a hadsereg vezetése növelte a katonai erők határközeli övezetbe történő átcsoportosítását és harckészültség fokozását.

A hidegháború következményeként 1950-re a nemzetközi helyzet egyre feszültebbé vált, és hazánkban is háborús hangulat uralkodott. A Rákosi vezette politikai és katonai vezetés Moszkva befolyásának hatására — Jugoszlávia felőli támadást feltételezve — elrendelte a déli határ fokozott védelmét, a határ megerősítését. Ehhez szakértőket kértek a Szovjetuniótól. Létrehozták az Erődítési Csoportfőnökséget, kidolgozták a szükséges terveket, melyet a pártvezetés megtárgyalt és jóváhagyott. Ezzel párhuzamosan megkezdődött a hadsereg erőltetett ütemű fejlesztése. Mind a hadműveleti tervek, mind a Déli Védelmi Rendszer tervezésének, szervezésének és kivitelezésének munkáiba bevonták a szovjet tanácsadókat. A hadsereg béke létszáma 1952-re elérte a kétszázezer főt és a mozgósított állománya a nyolcszázötvenezer főt. Egymást érték a törzsek és a csapatok felkészítését szolgáló különböző gyakorlatok. Ezek

nagyságának érzékeltetésére megemlítem a 3. hadtest 1952-ben lefolytatott gyakorlatát, melyben közel 50 ezer fő vett részt.

A Déli Védelmi Rendszer a határsávban magába foglalta: a biztosítási övet, (előteret) fővédő-övet és további védőövet. Az egyes övek mélysége 10-25 km között változott. Az erődrendszer alapját a nagy műszaki kiépítettségű vasbeton építmények, szilárd és tartós harckocsi és gyalogság elleni akadályok képezték. A megerősített körleteket a legfontosabb hadműveleti irányokba építették ki 80-100 km szélességben. A védelem gerincét a zászlóalj és század védőkörletek erődítményei képezték. A műszaki zárok a védelmi vonalak előtt 200-250 m-re, illetve azok mögött és között helyezkedtek el. A védelmi rendszer részei voltak még a hadműveleti akadálycsomópontok, melyet a fővédőöv határától egészen Budapest határáig hozták létre. Ezek magukba foglalták a főbb útvonalakon lévő fontosabb műtárgyak és útszakaszok rombolásának előkészítését.

A műszaki munkák elvi irányítója a HM Műszaki Parancsnokság alárendeltségben lévő Erődítési Csoportfőnökség volt. A gyakorlati végrehajtás az 1952. február 17-én felállított három Építő parancsnokságra hárult. Ezek alárendeltségében kilenc, — egyenként közel 700 fős — építő zászlóalj tartozott. A munkák meggyorsítására 1952 szeptemberétől bevonták a hadtest és hadosztály műszaki zászlóaljakat. A védelmi építményekhez szükséges anyagi-technikai eszközök biztosításában számos nagyvállalat és üzem vett részt. Megtörtént a szükséges földterületek kisajátítása is.

Az elvégzett erődítési munkák eredménye 1952. február és 1955. január között 90 zászlóalj; 25 század védőkörlet, 201 szakasz; 146 rajtámpont; 963 hadműveleti akadálycsomópont; 513 figyelő és óvóhely valamint több száz színlelt építmény. Az építmények minősége sok esetben erősen kifogásolható volt, az elhelyezés, a víz elleni védelem, az álcázás és a kivitelezés miatt.

Az építkezések a politikai helyzet változása következtében — a Honvédelmi Tanács intézkedésére — 1955. június 15-vel befejeződtek. Az elkészült létesítményeket átadták az őrző-karbantartó szerveknek, a katonai alakulatoknak

és a helyi Tanácsoknak. A védelmi munkákra fordított összköltség közel 7 milliárd forint volt.

A magyar Kormány döntése alapján a BM Határőrség és az MN műszaki csapatai 1955 októberében megkezdték a határzárak eltávolítását. Az intenzív munka csak 1956. márciustól indult be, az Országgyűlés II/11. sz. határozatára. A műszaki zárak eltávolításához a BM saját erői mellé kérte a HM segítségét is. A mentesítéshez szükséges terveket részletesen kidolgozták, a résztvevő állományt kijelölték és felkészítették.

A nyugati határszakaszon az 1955 októberében elkezdődött mentesítés a határőrség erőivel folyt és decemberre már 10 ezer db aknát semmisítettek meg. A munka meggyorsítására — a BM kérésére — a HM Haditechnikai Intézete kísérletet folytatott aknataposó harckocsik alkalmazásával, a kübekházi őrs területén. A várt hatás elmaradt a korhadt aknatestek és beázott gyűjtőik miatt. Az eredménytelen kísérlet után a mentesítési munkák csak 1956 májusában folytatódtak, amelyben már a honvédég erői is részt vettek. (2. aknakutató zászlóalj; és a 6. hadtest 4. zászlóalja)

A déli határszakaszon 1956. március 17-én indult be a mentesítés. Ebben az önálló határőr műszaki zászlóaljon kívül 11 műszaki zászlóalj vett részt.

A munka különös veszélyességét az jelentette, hogy — Kormányrendeletre (1955. szeptember 1. hatállyal) — a taposóaknákat fel kellett szedni, annak ellenére, hogy a szakutasítás szerint ez tilos volt.

A déli és a nyugati határszakaszon a mentesítési munkák 1956. október 20-ra befejeződtek. A határőrség és a MN műszaki csapatai a közel 1000 km-en 700 ezer taposóaknát hatástalanítottak illetve szedtek fel. A munkák során sajnos 2 fő meghalt, 17 fő súlyosan, 20 fő könnyebben megsérült.

Az 1953-mal kezdődő politikai enyhülés az 1956-os forradalom leverésével véget ért. A nyugattal való szembenállásunk újra éleződött. A lehetséges fegyveres konfliktus iránya délről nyugatra, Ausztria felé helyeződött át. A Munkás-Paraszt Kormány 1957. március 2-i határozatával elrendelte a nyugati

országhatár műszaki zárral való újbóli lezárását. Ismét bezárult a „vasfüggöny”. Az újraaknásítást — a Kormány döntésére, a HM utasítására — a műszaki csapatok 1957. áprilistól 1957. június 30-ig hajtották végre. A feladatot a 16. műszaki zászlóalj; a 28. műszaki zászlóalj 1 századával megerősítve; a 12. műszaki zászlóalj; a 37. pontos hidász dandár zászlóalj részeivel megerősítve; és a 2. aknakutató zászlóalj a 37. pontos hidász dandár 1 századával megerősítve végezte el. A drótkadályok építését a 8. gépkocsizó lövészezred 1 zászlóalja együttműködve a 16. műszaki zászlóaljjal; valamint a 29. lövészezred 1 zászlóalja együttműködve a 12. ö. műszaki zászlóaljjal hajtotta végre. A műszaki munkákat a határőrség kerületenként 40 fővel biztosította. A felsorolt alakulatok a megszabott határidőre megépítettek 350 km kétsoros tüskésdrót kerítést, letelepítettek 243 km négy soros, 107 km ötsoros gyalogságelleni aknamezőt, benne 800 ezer db taposóaknával. E munkák során 1 fő meghalt, 10 fő súlyos, 5 fő könnyebb sérülést szenvedett.

A határ lezárása a fenti munkákkal nem ért véget, hanem a határőrség záró tevékenységével folytatódott. Erre azért volt szükség, mert a drótkadályok állapota az idő múlásával fokozatosan romlott, az aknák veszítettek működőképességükből, és pótolni kellett a határsértések következtében előállt aknaveszteséget.

A Határőrség Országos Parancsnoka a BM jóváhagyásával intézkedett a fenti hiányosságok megszüntetésére. Ennek hatására a drótkadályokat magasabbra építették és érintőaknákkal megerősítették. Bevezették a buktató drótháló alkalmazását.

Az osztrák határszakasz korszerűsítését 1963-ra fejezték be. Megépítettek 282 km új típusú műszaki zárat (drótkadályt), letelepítettek 1 124 900 db aknát. A négy évre tervezett költség közel 37 millió forint volt. A korszerűsített műszaki zár ellenére továbbra is szükség volt karbantartásra, aknák, kerítések pótlására, melyek különböző okból következtek be. (időjárás, vadak mozgása, ellenséges behatás).

Az újraaknásítás időszakában, az 1957-es februári MSZMP Politikai Bizottság ülésén felvetődött a korszerűbb határőrizet megteremtésének gondolata, de Kádár János nem támogatta annak gazdasági kihatásai miatt. Erre a problémára 1964-ig nem is tértek vissza. A Határőrség Országos Parancsnoka a kevésbé hatékony műszaki zár helyett, a Szovjetunióban alkalmazott „SZ-100”-as jelzőrendszer bevezetését szorgalmazta. Ennek érdekében 1964 júniusában Ady-ligeten felépítettek egy kísérleti határszakaszt, melyet bemutattak a meghívott vezető állománynak. A kedvező vélemény alapján született javaslat a Belügyminiszter egyetértésével a Politikai Bizottság elé került. A javaslat indoklásában az szerepelt, hogy a jelenlegi aknazár pszichikai visszatartó ereje mellett, csekély mértékben képes a műszaki záron való áthatolást megakadályozni. Továbbá az, hogy az új rendszer mindenféle mozgást jelez, ezáltal a határ szilárdabban őrizhető. Hátránya magas költségkihatás, (350 ezer Ft/km) és élőerő megtakarítást nem eredményez. A Politikai Bizottság ekkor már az új jelzőrendszer bevezetése mellett döntött. Így 1965. augusztusban — további tapasztalat szerzésre — megépítették a csornai és szombathelyi kerületek területén. Az építést a honvédségi és a karhatalmi alakulatok végezték, az Országos Parancsnokságnál az „Építő Parancsnokság”, a kerületeknél az „Építő Körzetparancsnokság” irányításával. A megépült „Sz-100”-as elektromos jelzőrendszer (EJR) a nyugati határszakasz legfontosabb irányainak lezárására, 50 km hosszúságban 10 őrs területén épült fel és 1965. december 15-én 17 órakor bekapcsolták a határőrizetbe. Megépítése 20 millió Ft-ba kerül. A munkában egy honvéd ezred 1215 fővel, egy karhatalmi ezred 1442 fővel és a határőrség 200 fővel vett részt. A kísérleti szakaszon szerzett kedvező tapasztalatok alapján a párt és állami vezetés az EJR továbbépítése mellett döntött. Ez az építkezés rendkívül bonyolult, sokrétű és veszélyt hordozó munka volt. Véglegesen el kellett távolítani az aknazárakat, és drótakadályokat, nagykiterjedésben ki kellett irtani az erdőt, meg kellett építeni a jelzőkerítést, el kellett készíteni a vadfogó kerítést, létre kellett hozni a 8-12 m széles

nyomsávot, biztosítani kellett a jelzőrendszer előtti és a valamennyi őrshez vezető utat. Az aknamentesítés 2/3-át a határőrség, 1/3-át a honvédség erői végezték el. Az MN-től a 18. műszaki zászlóalj vett részt ebben. 1965-ben 80 km-en végeztek aknamentesítést és 300 000 db aknát távolítottak el.

Az EJR kiépítése 1970-ig folyamatosan, bár évenként eltérő ütemben és módon valósult meg. A munkákat továbbra is az MN műszaki csapatai, (60. mű.u.dd.) a határőrség, és a karhatalom erői végezték. Az új EJR a biztonság növelése mellett is fokozta a határőr állomány leterheltségét. Ez abból adódott, hogy az EJR nem csak emberi beavatkozásra, hanem műszaki-technikai hibákra, időjárási változásokra, vadállatok okozta jelzésekre is reagált. Évente átlag 1500-4000 esetben kellett emiatt az állománynak beavatkozni. A jelzések 2/3-a a vadmozgások miatt következett be, a vadfogó kerítés nem bizonyult elégségesnek. A rendszer karbantartására is sok emberre volt szükség, tetemes pénzt igényelt és jelentős mennyiségű földterületet is kivont a gazdaságból. Nem elhanyagolható negatív hatással bírt a jószomszédi kapcsolatok alakulására is. Mindezen tényezők valamint a nemzetközi és hazai politikai helyzetben a 80-as évekre bekövetkezett pozitív változások nyomán egyre többször vetődött fel, hogy az EJR és a határzár további fenntartása nem indokolt. A felszámolás gondolata 1981-ben, majd konkrétan az 1984-ben megtartott „Határőrség és társadalom” témájú konferencián vetődött fel. Egyre több helyről érkeztek jelzések a Határőrség Országos Parancsnokságára a jelzőrendszerrel kapcsolatos gondokról. 1987. október 5-én Székely vörgey., a Határőrség Országos Parancsnoka jelentést terjesztett a BM felé, amelyben vázolta az EJR-el kapcsolatban felmerült aggályokat, kiemelve annak működési zavarait, a határőrök ebből következő fokozott leterheltségét, a növekvő pénzügyi terheket. Jelezte, hogy az elöregedett rendszert fel kellene újítani, ami azonban több százmilliós kiadást jelentene.

Ezek a gondok az 1987 őszi megtartott Belügyminisztériumi Konferencián újból vita tárgyát képezték, és felmerült az EJR felszámolásának gondolata is. A

BM vezetői — bizonytalankodva és félve a Varsói Szerződés tagországainak várható reagálásától — végül is az EJR, a határzárak megszüntetése mellett foglaltak állást. Az 1988-as BM Konferencián újból tárgyaltak az EJR leépítéséről, melynek eredményeként 1989 elején a Politikai Bizottság számára készített előterjesztésben az EJR lebontását javasolták. A Politikai Bizottság az 1989. február 28-i ülésén a javaslatot elfogadta és intézkedett az érintett minisztériumok felé a szükséges lépések megtételére.

A Határőrség Országos Parancsnoka 1989. március 19-én előterjesztette jelzőberendezés lebontására vonatkozó feladattervet. Ennek alapján április 18-án a határőrség egy gyakorlattal egybekötve megkezdte a „vasfüggöny” lebontását. A bontás hivatalos megkezdését 1989. május 2-án Nováky Balázs ezredes az Országos Parancsnok helyettese jelentette be. Ezen a napon a magyar-osztrák határon négy helyen — Jánossomorja, Bécsi út, Kőszeg, Rábafüzes — kezdték meg az EJR felszámolását. A próbabontáson részt vettek a határőr kerületek vezetői, szakemberei, több vállalkozó, hogy a teljes bontás megvalósításához tapasztalatokat szerezzenek.

Amikor a bontásra vonatkozó kormányhatározat megszületett, már 150 km-es szakaszon megtörtént a felszámolás. Az EJR megszüntetését döntően a határőrség erői végezték, és csak kismértékben (2 műszaki század) vett részt benne a honvédség. A határőrség fokozott erőfeszítésével, — a BM által tervezettnél egy évvel korábban — 1989. augusztusra a „vasfüggöny” véglegesen leomlott.