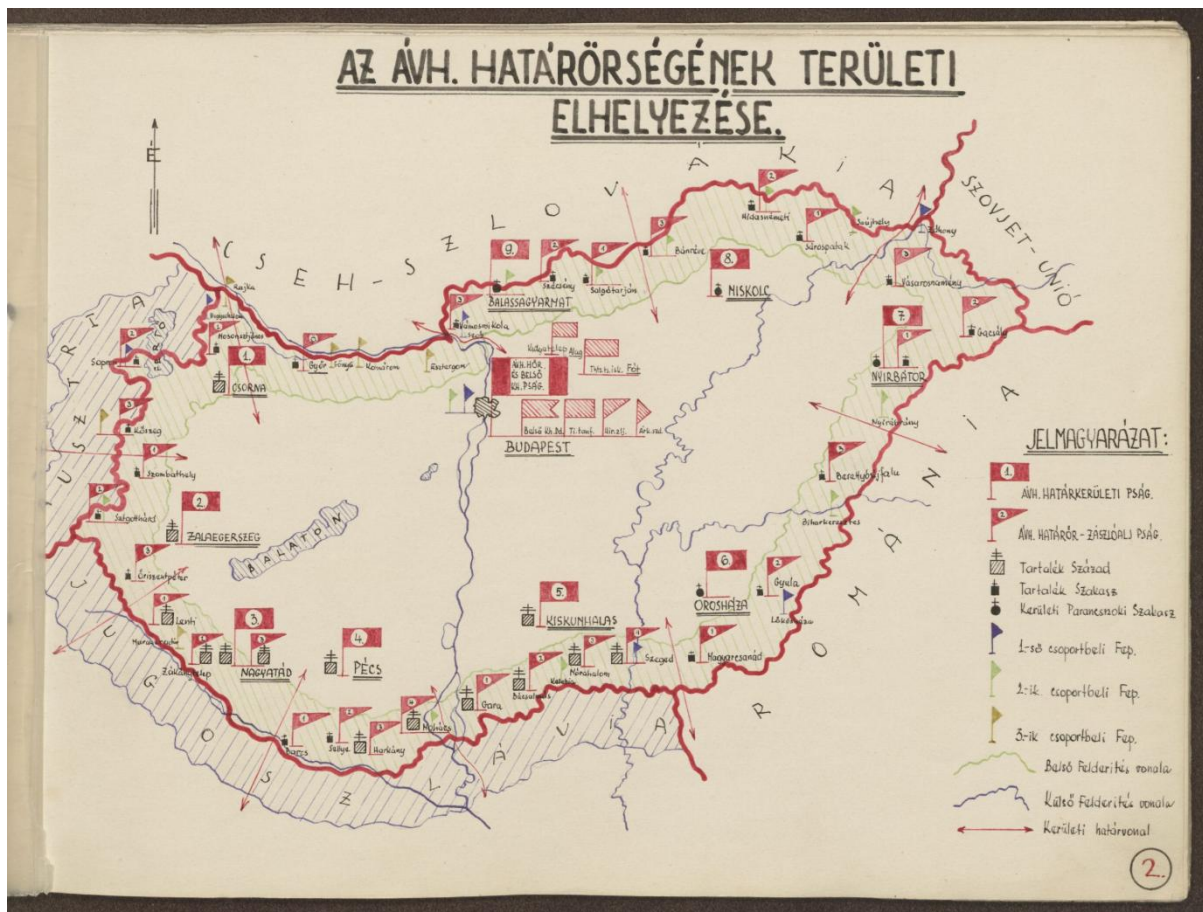


Disszidálási kísérletek földön, vízen, levegőben 1950–1956

Bevezetés, szervezeti változtatások

A magyar pártvezetés szovjet hatásra jelentős mértékben túlértékelt a nemzetközi helyzet éleződését, ezért 1949 novemberében újabb erősítést határozott el a déli határon és kisebb mértékben a nyugati határon is.¹ A honvéd határőrség belügyi szervezetbe való integrálása az MDP KV Államvédelmi Bizottságának 1949. április 26-ai ülésén már felvetődött, a végrehajtás azonban az év végére maradt. A honvédség teljes egészében az addigi szervezésben, létszámmal, anyaggal adta át a határőrséget az ÁVH-nak, és ezzel létrejött a „zöld ávó”. A határőrség alárendelése szovjet mintára zajlott le, és az ÁVH függetlenítésével egyidejűleg került rá sor. A határőrizet a honvédelem rendszeréből nem a rendvédelmi rendszerbe, hanem közvetlenül az ekkor kialakuló belbiztonsági rendszerbe került. Mivel a katonai elhárítást is az ÁVH szervezetébe olvasztották, a hatóság a honvédelmi rendszerhez is kapcsolódott.² 1949. december végén tehát az Államvédelmi Hatóságot és a honvéd határőrséget összevonták, és ugyanekkor lett önálló főhatóság az Államvédelmi Hatóság. Az ÁVH a Minisztertanács alá tartozott, vezetőjét a Minisztertanács előterjesztésére az Elnöki Tanács nevezte ki, illetve mentette fel. A rendőrséggel való szervezeti kapcsolata megszűnt, felügyeletét közvetlenül a Minisztertanács egyik tagja, Kádár János belügyminiszter gyakorolta.³

A határőrség államvédelmi rendszerbe illesztése a feladat méretéhez és súlyához viszonyítva túlzottan gyorsan és előkészítés nélkül zajlott le 1949 végén. Az államvédelmi tisztekből álló bizottság pár nap alatt átvette a határőrség szervezete feletti intézkedés jogát. Szalvai Mihály vezérőrnagyot felmentették tisztségéből, eltávolították a helyetteseit és az összes osztályvezetőt is, illetve minden határvadász zászlóalj élére államvédelmi tisztet neveztek ki, akik azonban csak felszínes határőrizeti ismeretekkel rendelkeztek. Az államvédelmi irányítás garantálta, hogy a szovjet tanácsadók által közvetített szervezet, eljárás és szabályzat a lehető leggyorsabban gyökeret verjen az ÁVH Határőrségénél. A következő egy évben teljesen átalakították a határőrséget, és a szovjet határőrség kicsinyített másává tették. A tiszti és a tiszthelyettesi állományt szinte teljes mértékben a szovjet katonai tanácsadó javaslata alapján cserélték megbizható káderekre.⁴



az ÁVH-ba integrált határőrség egységei 1955-ben. A térképen jól látható a határvonal mentén mindkét irányban kijelölt 15 kilométeres sáv, amelyben a határőrség felderítői illetékesnek tartották magukat.⁵

A legális határforgalom adatai az ötvenes években

1950-ben az országba útlevelemel lépők száma 15 879 fő volt, és a kiutazók száma pedig 15 545 fő. Ebből befelé 829 fő volt az osztrák állampolgár, és 590 fő a német. Szovjet állampolgár 1698 jött hozzánk, és 1145 utazott ki. A jugoszláv állampolgárok közül 40 lépett be Magyarországra, és 51 lépett ki. Az osztrák határt magyar útlevelemel 2388 fő lépte át befelé, és 3100 fő kifelé. A jugoszláv határon magyar útlevelemel 77 fő lépett ki, és 15 fő lépett be. A szovjet határon 1666 fő lépett be, és 2479 fő lépett ki. A román határon 1974 fő lépett be, és 1671 fő lépett ki. A csehszlovák határ volt a legforgalmasabb, itt 9852 fő lépett be magyar útlevelemel, és 9433 fő lépett ki. A légi forgalom sem volt túl nagy, Ferihegyen 1807 magyar állampolgár lépett be, és 1998 lépett ki.⁶

Az ötvenes években a magánjellegű utazások igen korlátozottak voltak, a tiltott határátlépést pedig rendkívül szigorúan büntették ebben az időszakban. 1950 márciusában útlevelemel 1050 fő lépett be, és 530 fő lépett ki. Az osztrák határ mentén magyar útlevelemel 189 fő lépett be, és 163 fő lépett ki. A jugoszláv határ mentén 3 fő lépett be, kilépő pedig egyáltalán nem volt.⁷ A hiányos és nem teljes képet mutató adatok tehát azt mutatják, hogy az eleve nagyon alacsony legális utasforgalom 1948 vége és 1950 eleje között tovább csökkent, és 1950 első negyedévére, amikor már az ÁVH keretei között működött a határőrség, minimálisra csökkent.

A személyforgalomban 1952-ben 30 536 fő külföldi állampolgár lépett be, 1953-ban pedig 69 756 fő. Osztrák viszonylat 1953-ban 17 923, jugoszláv viszonylat 209 fő. Kilépő

külföldi állampolgár 1952-ben 30 007 fő, 1953-ban 54 722 fő. Kilépő magyar állampolgár 1952-ben 16 483 fő, 1953-ban 20 530 fő. Osztrák viszonylatban 1953-ban 1941 fő lépett ki, jugoszláv viszonylatban 39 fő.⁸

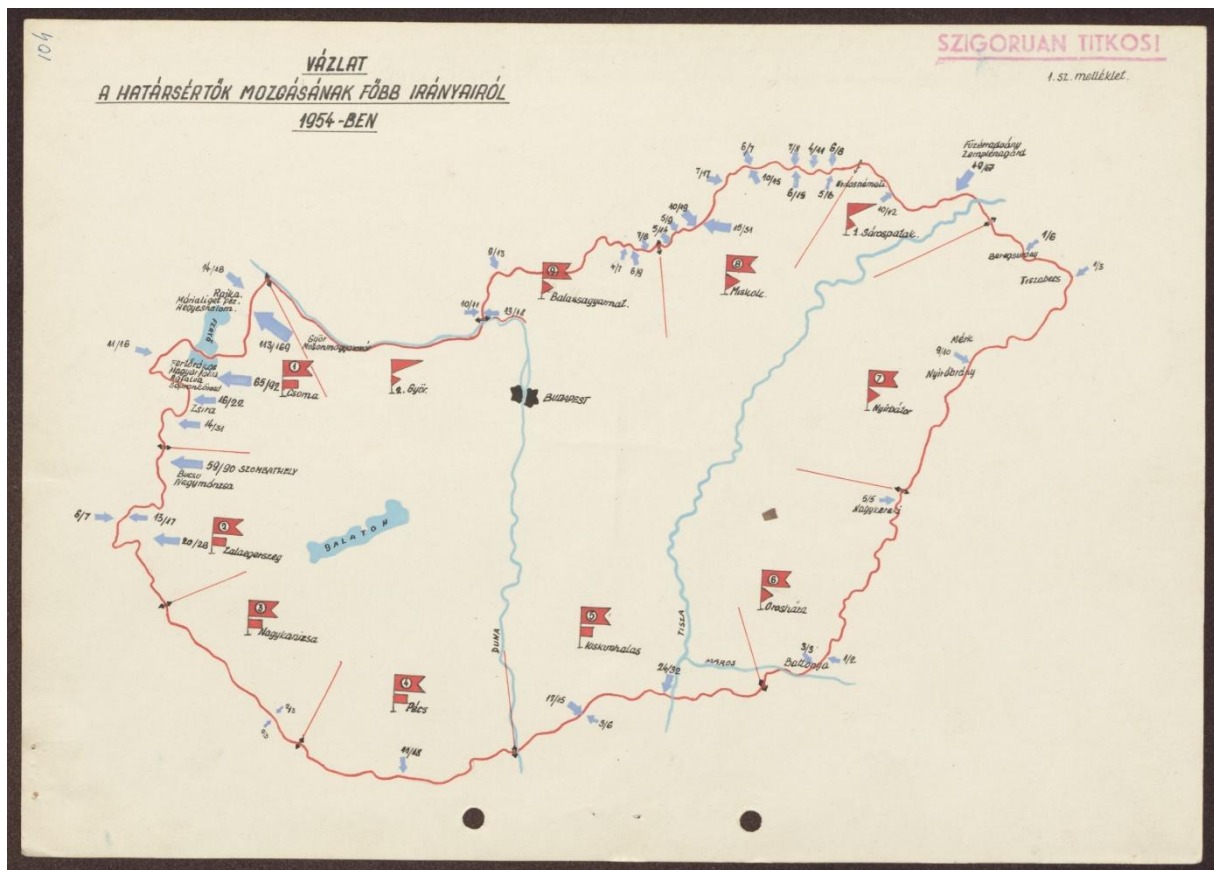
Év	1952	1953
Belépő külföldiek száma	30 536 fő	69 756
Kilépő külföldiek száma	30 007	54 722
Kilépő magyar állampolgár	16 483	20 530

Összehasonlításaként érdemes megjegyezni, hogy 1953-ban összesen 11 904 kiutazási kérelem volt Magyarországon, és kapitalista országba mindössze 3 magánutazási kérelmet engedélyeztek. 1954-ben 95-öt, 1955-ben pedig már 827-et, és 900 fő Jugoszláviába is elutazhatott.⁹

A tiltott határátlépés büntetésének újabb szabályozása

Miután az Államvédelmi Hatóság bekebelezte a határőrséget, hamarosan a tiltott határátlépés újbóli szabályozására is sor került. A BTÁ, vagyis a Magyar Népköztársaság Büntető Törvénykönyve Általános Részéről szóló 1950. évi II. törvény, amely 1951. január 1-jén lépett hatályba, az állam külső biztonsága elleni bűncselekmények közé sorolta a tiltott határátlépést és az útlevéllel való visszaélést.¹⁰ Az 1950. évi II. törvény 48. § (1) bekezdése szerint büntettet követett el és öt évig terjedő börtönnel büntették azt, aki más nevére szóló útlevelet vagy a határ átlépésére jogosító egyéb okiratot használt, a saját nevére vagy harmadik személy nevére szóló útlevelet másnak átengedte, magáról vagy útitársáról hamis bejelentést tett, a hatóságot a határ átlépésére való jogosultsága tekintetében félrevezette, vagy a határt meg nem engedett módon lépte át. Hat hónaptól öt évig terjedő büntetést kaphatott az a személy, aki a fenti bűncselekmények elkövetéséhez segítséget nyújtott.¹¹ A hamis útlevelet használókat közokirat-hamisítás miatt is felelősségre vonták.¹² A 49. § (1) bekezdés c) pontja szerinti büntettet követett el az, aki a szárazföldi, vízi vagy légi közlekedés biztonságát veszélyeztette. A büntetés 6 hónaptól öt évig terjedő börtön lehetett.¹³ A honvédelem érdekeit sértő bűncselekmények közé sorolták, ha a hadköteles az ország területét a törvényes rendelkezések ellenére engedély nélkül elhagyta vagy a kapott engedély korlátait túllépte. A büntetése két évig, háború esetén öt évig terjedő börtön lehetett. Ha távolmaradásával kivonta magát a hadkötelezettség teljesítése alól, akkor öt évig terjedő börtönnel lehetett sújtani.¹⁴ A 172. § (1) bekezdése szerint egy évtől 5 évig terjedő börtönbüntetést kaphatott az, aki tevékenységével vagy mulasztásával a szárazföldi, a vízi vagy a légi közforgalmú közlekedés biztonságát szándékosan megzavarta.¹⁵ A határőrség egységeinek egyébként össze kellett gyűjteni a határsértők által használt eszközöket, a módszerekről beérkező adatokat és a tapasztalatokat fel kellett dolgozniuk. Az összegyűjtött eszközökből egy múzeumot akartak létrehozni, ahol ezeket kiállították volna.¹⁶

A határsértések száma és iránya az ötvenes években



A legtöbben a nyugati határon kíséreltek meg tiltott határátlépést¹⁷

1951 és 1953 között az egyik kimutatás szerint összesen 12 083 határsértés történt, amelyből 1748 volt sikeres, vagyis korabeli elnevezéssel büntetlen határsértés.¹⁸

Visz.		1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Nyugat	Jts. összesen	1742	1452	886	625	549	1004	26352	16954	740	
	Bhs. összesen	216	354	192	86	101	175	3252	1278	49	
	Bhs. kifelé	187	315	168	72	89	169	3100	1067	47	
	Bhs. befelé	29	39	24	14	12	6	152	211	2	
	Fiatalkorú elf. 20-ig.							318	6079	366	
	Elfogott ügynök	6	23	37	36	5	9	2	25	9	
	Razziák száma	11	57	40	35	37	44		47	56	
	Fegyver haszn.	41	36	29	20	10	14		26	16	
	Átadások sz.	154	99	64	20	24	14	33	51	4	
	Létszám	tiszt egyéb	255 3558	255 3558	364 4279	365 4283	399 4445	488 4628	575 5085	618 6362	629 6509
Dél	Jts. összesen	692	549	516	385	213	297	1265	6588	706	
	Bhs. összesen	142	190	169	89	42	31	138	1072	63	
	Bhs. kifelé	84	130	137	73	39	31	127	1015	43	
	Bhs. befelé	58	60	32	16	3		11	57	20	
	Fiatalkorú elf. 20-ig.							126	634	231	
	Elfogott ügynök	74	15	84	43	10			5	4	
	Razziák száma	33	79	51	42	13	20		35	91	
	Fegyver haszn.	21	22	24	10	1	4		12	16	
	Átadások sz.	1	1			1	26	48	656	110	
	Létszám	tiszt egyéb	419 6414	419 6414	610 6390	610 6490	610 6482	645 5895	451 4397	315 2963	318 3066
Egyéb	Jts. összesen	2441	1295	920	600	767	609	1275	1517	505	
	Bhs. összesen	116	116	54	24	67	48	49	58	33	
	Bhs. kifelé	68	71	34	15	33	48	33	38	14	
	Bhs. befelé	48	45	20	9	34		16	20	19	
	Fiatalkorú elf. 20-ig.							296	402	142	
	Elfogott ügyn.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Razziák száma	13	52	34	15	8	7		6	19	
	Fegyver haszn.	24	27	20	9	5	3		7	7	
	Átadások sz.	437	273	177	174	147	160	146	664	136	
	Létszám *	tiszt egyéb	739 6192	739 6192	935 5999	975 5854	1431 5609	1043 4244	739 3763	717 3928	714 3667

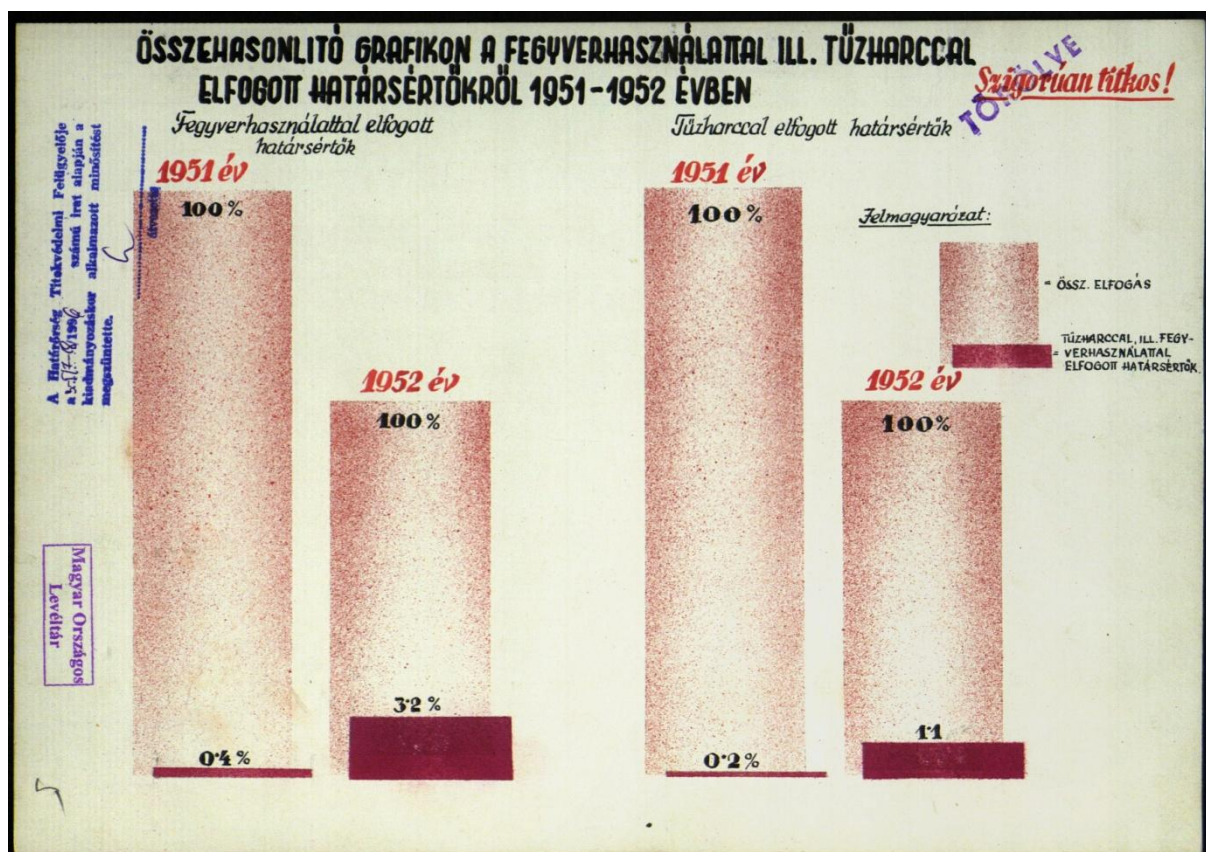
* A csehszlovák, román és szovjet viszonylat, valamint a Pság. és közvetlenei is ebben szerepelnek.

A határsértések száma 1950 és 1958 között 19

Az 1950. évi határőrizeti nyilvántartás szerint abban az évben 43 eredményes fegyverhasználat volt, ebből 30 kifelé igyekvő menekülők ellen, 13 pedig befelé irányuló határsértés során. További 40 eredménytelen fegyverhasználat történt az évben, ebből

27 kifelé irányuló, 13 pedig befelé irányuló határsértés során történt. Az osztrák határon összesen 27 eredményes fegyverhasználat volt, ebből 17 kifelé igyekvő, 10 pedig befelé haladó határsértő ellen, és 14 eredménytelen eset is volt. Jugoszláv viszonylatban 7 eredményes fegyverhasználat volt, ebből 6 kifelé és egy befelé. Ugyanakkor 14 eredménytelen fegyverhasználat is történt. Érdekes, hogy csehszlovák viszonylatban ebben az évben 10 eredményes és 11 eredménytelen fegyverhasználat, román viszonylatban 2 eredményes és egy eredménytelen, szovjet viszonylatban pedig egy eredményes fegyverhasználat volt egy kifelé irányuló határsértés során.²⁰

Ugyan nem határsértés közben történt, de az ötvenes évek kíméletlen viszonyaira jellemző a következő eset. A karapancsai őrs állományába tartozó Baki János államvédelmi őrmester unaloműzésből verebekre lövöldözött a Holt-Duna partján, majd mikor megunta, töltött puskával ment vissza az őrs udvarára, ahol átadta a fegyvert Hegedűs Jánosnak. Odalépett hozzájuk Kovács Gábor államvédelmi alhadnagy, az őrs parancsnoka, és átvette a fegyvert, amivel célba vette a szomszéd udvarban lévő kút mellett álló Szulmányi Irént, aki éppen vizet húzott. Amikor elsütötte a fegyvert, akkor derült ki, hogy az töltve volt, és halálosan megsebesítette az áldozatot. A lány apja és bátyja azzal vádolta a határőröket, hogy emberekre vadásztak. „A veréb nem is elég, hanem emberre vadásznak.” Az áldozat szüleit 2000 Ft segélyben részesítették, majd a Budapesti Központi Katonai Ügyészség 1951. január 8-án vádat emelt Kovács Gábor ellen gondatlan emberölés miatt, az eljárás eredményéről azonban egyelőre nem találtam adatot.²¹



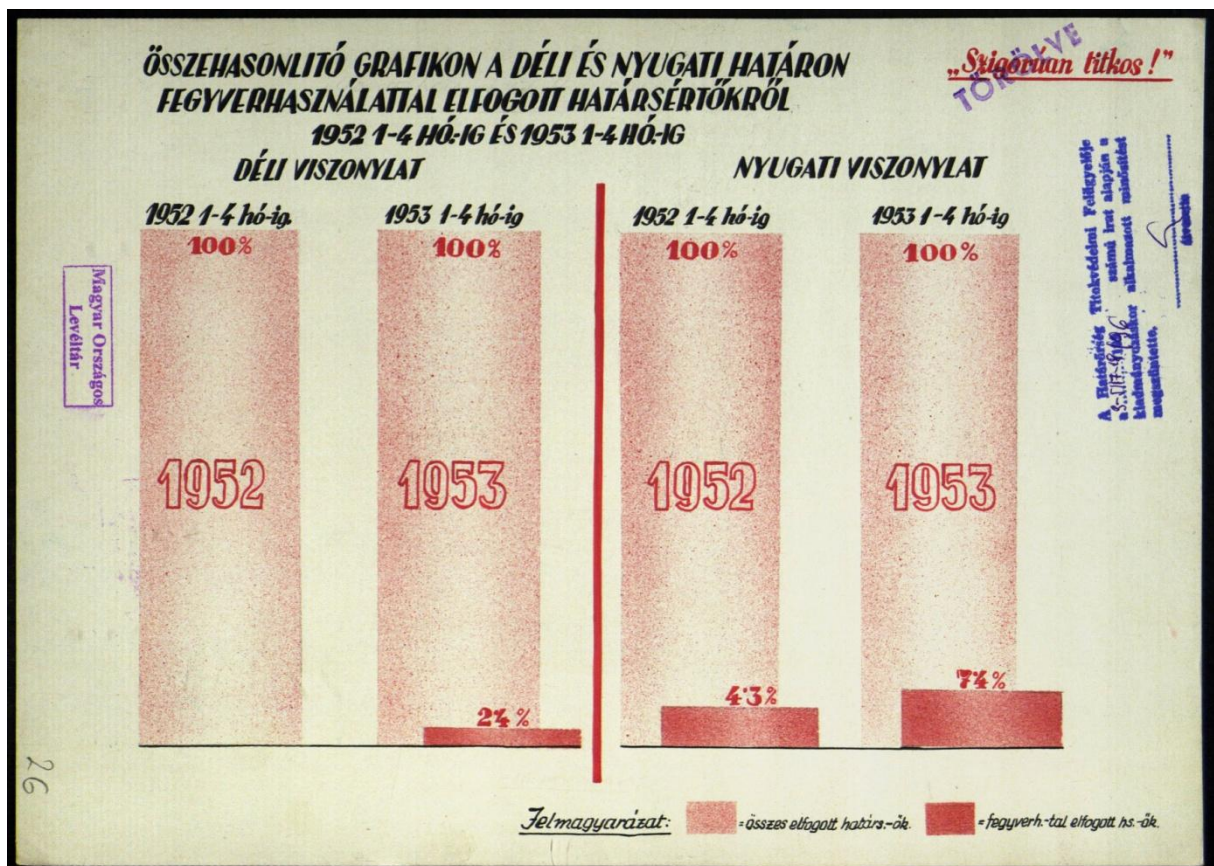
A fegyverhasználatról készített grafikon az ötvenes évekből²²

Erőszakos áttörési kísérletek

A legális határátlépési lehetőségek szinte megszűntek, ezért az illegális határátlépés került előtérbe. A szigorú határőrizet miatt gyakran került sor erőszakos kísérletre is.

Ezek pontos számát nem tudjuk, néhány kirívó esetet azonban megőriztek a dokumentumok.

1949. április 11-én egy gépkocsi közelítette meg a határt a 11. határvadász zászlóalj területén, Bácsbokod és Gara között, a Milácski-tanya mellett. A leszállásban figyelő magyar határőrök igazoltatni akarták, az autó meg is állt egy pillanatra, majd amikor a határsértők észrevették, hogy magyar határvadászokkal és nem jugoszláv határőrökkel van dolguk, megpróbáltak elmenekülni, a sofőr gázt adott és a határ felé hajtott. Bognár Gyula járőrparancsnok ekkor három lövést adott le a kocsira, ennek következtében a gépjármű a jugoszláv oldalon, a határtól körülbelül 60 méterre meg is állt, és üzemképtelenné vált. A járőrtársa nem tüzelt, mert beragadt a fegyvere. A kocsiban két rendőrtiszt és két polgári ruhás személy ült a sofőrön kívül, és az egyikük valószínűleg meg is sebesült. A jugoszláv oldalon határőrök várták őket, de a kocsit nem tudták beindítani, később lovakkal vontatták el a járművet.²³



A fegyverhasználatról készített grafikon az 1952/1953-ból²⁴

1950. szeptember 7-én a magyar határőrök erőszakos áttörési kísérlet közben lelőtték Davidovics Mózes határsértőt a rajkai őrsvárat területén. A fegyverhasználat a magyar-csehszlovák-osztrák hármastól a pozsonyi út felé, körülbelül kétszázötven méterre történt. Rajka irányából egy gépkocsi érkezett a németjára fel vezető taligaútra, és a műszaki zár felé haladt. A járőr karjelzéssel akarta megállítani a kocsit, amely nagyobb sebességre kapcsol, és megpróbálta elütni a határőrt. A járőrök tüzet nyitottak a teherautóra, amely a nyomsváron megsüllyedt, lelassult, de elérte a műszaki zárat. A drótkadály megfogta a teherautót, amelynek leállt a motorja, és ezután már csak egy métert haladt, majd leállt. Ezután mindkét ajtó kinyílt, egy-egy páncéllemez hullott ki a fülkéből, majd két férfi is kiugrott a járműből, és megpróbáltak átjutni Csehszlovákiába. A határőrök azonban tovább tüzeltek, az egyik határsértőt öt lövés érte, és a helyszínen meghalt, mint később kiderült azonban, ez már csehszlovák területen volt. A másik határsértőt szintén eltalálták, de el tudott menekülni. A teherautóban 19 disszidálni akaró személy volt, akik egy rejtekhelyen rejtőztek a raktérben.²⁵

Disszidálás vonattal

A vasúti közlekedés segítségével is sokan akartak Nyugatra jutni. Adamcsek Józsefet hosszasan foglalkoztatta a gondolat, hogy kijusson Koreába, ez azonban nem tűnt kivitelezhetőnek számára. 1954. július 15-én Barta László nevű ismerősével elhatározta, hogy a Bécsbe menő nemzetközi gyorsvonattal illegálisan Nyugatra szökik. „Elhatározásom után vettem egy fél liter rumot és két tábla csokoládét. Más előkészületet nem tettem” – vallotta később, az elfogása után.²⁶ Az volt az elképzelésük, hogy Győrig a vasúti kocsiban utaznak, utána pedig a sötétség leple alatt bebújnak a kocsi alá, és ott megkapaszkodva utaznak Hegyeshalomig, majd keresztül a határon. 1954. július 15-én 21 óra 20 perckor felültek a Keleti pályaudvarról induló nemzetközi gyorsvonatra. Jegyet nem váltottak, hanem felmásztak a csomagszállító kocsin lévő fékezőfülkébe. Komáromban azonban meggondolták magukat, leszálltak a vonatról, és ott töltötték az éjszakát és a következő napot. Közben megtudták, hogy Győrbe nem kell határsávigazolvány, ezért július 15-én éjjel ismét felszálltak a nemzetközi gyorsvonatra, és ott váltottak jegyet Győrre. Hamarosan jött a vonaton a határőrség ellenőrző járőre, és igazoltatta őket. Mivel nem tudtak elfogadható magyarázatot adni, hogy miért akarnak Győrbe utazni, a városba érve leszállították őket a vonatról, és a győri önálló határőr zászlóalj parancsnokságán kihallgatták a két fiatalembert. A kihallgatás során végül bevallották, hogy Ausztriába akartak szökni. A Pestvidéki Járásbíróság 1954. október 1-jén Adamcsek Józsefet tiltott határátlépés kísérletének büntette miatt három év börtönre ítélte, és négy évre a közügyektől is eltiltotta. Bartha László 2 év hat hónap börtönt kapott, és három évre megfosztották az állampolgári jogaitól.²⁷

Kabdebó Tamás egyetemi hallgató 1955 márciusa óta foglalkozott azzal a gondolattal, hogy valamilyen módon kijusson a varsói VIT-re, mivel az ott gyűjtött élmények és tapasztalatok alapján regényt akart írni. 1955. július 30-án, a reggel 7 óra 30 perckor Budapestről induló VIT-vonatra felült, és a vonat tetején Szobig utazott. Szobon azonban leugrott a vonatról, mert meg akart mosakodni az állomáson. Amikor leszállt a vonatról, a határőrizeti szervek igazolásra szólították fel. Az utazás célját nem tudta kellőképpen megindokolni, ezért előállították. A kihallgatása során vallomást tett a szökési szándékáról. A Budapesti VII. Kerületi Bíróság 1955. december 7-én tiltott határátlépés kísérlete miatt 4 hónap és nyolc nap börtönbüntetésre ítélte, és az előzetes letartóztatással kitöltöttnek vette a büntetést.²⁸

Disszidálási kísérlet hajón

A mohácsi révkapitányság 1950. október 5-én átvizsgálta a Szovjet–Osztrák Hajózási Vállalat Kurszk nevű géphajóját és a vontájában lévő hat uszályt, és tíz magyar állampolgárt talált a T-29 és a T-1600 számú uszályokban, akik illegálisan akartak Románián keresztül Izraelbe disszidálni. A pécsi felderítő osztály hallgatta ki őket, ennek során kiderült, hogy Budafokon, a Déli kikötőben szálltak fel a két uszályra. A tíz menekülőt, valamint a két uszály személyzetét is letartóztatták.²⁹

Az 1950. október 5-éről 6-ára virradó éjszaka elfogott tíz főn hálózati információk alapján kerítették kézre. Az a két hajókormányos segítette a menekülőket, akik a két uszályt vezették. A hajó Bécsből jött, már ott megegyeztek az embercsempészekkel a szöktetési díjról. A kiszökni akaró tíz főn kívül a kilenctagú embercsempész társaságot is felderítették és letartóztatták, ők a Szovjet–Osztrák Hajózási Vállalat alkalmazásában álltak kormányosként és matrózként. A disszidenseket az uszály fenékerében, különböző üregekben, lyukakban helyezték el. A kapitány a vizsgálat szerint nem tudott az embercsempészésről. Térképvizsgálat is van.³⁰

Regős Ottó 1951. október 4-én a sógora, Szigeti Endre segítségével szökött Ausztriába. Szigeti Endre a Béke nevű folyami teherszállító hajó embercsempészetével is foglalkozó kapitánya volt, és a kabinjában kialakított rejtekhelyen elbújtatta Regős Ottót, aki így az ellenőrzést kijátszva elhagyta az országot. A hajóból Hainburgban szállt ki, Bécsben pedig jelentkezett a bécsi CIC-központban (Counter Intelligence Corps), ahol menedéket kért. 1952. január 7-én Welsbe vitték, ahol az ottani CIC kihallgatta a magyarországi helyzetről. 1952 végén a welsi 1001-es lágerbe került, majd 1952. július 5-én Salzburgban beszervezték kémtevékenység folytatására. 1952. augusztus 23-áig tartott a kiképzése, szeptember 14-én pedig egy amerikai repülőgépen Triesztbe utazott, ahol azt a feladatot kapta, hogy térjen vissza Magyarországra és építsen ki kapcsolatokat, szervezzen be ügynököket. A megbízói elkísérték a magyar határra, ahol 1952. szeptember 16-án Regős Ottó egy háromméteres deszka segítségével átúszta a Drávát, és három napig a magyar műszaki zár közelében várta az átszökésre alkalmas pillanatot. Szeptember 19-én 20 óra körül a pécsi határőr-kerület szentborbási őrsének közelében drótvágóval átvágta a kerítést, átmászott a drótkadályon, a nyomsávon pedig hátrafelé haladva ment keresztül. Az éjszakát a közelben elbújva töltötte, másnap hajnalban továbbindult, másfél-két órát gyalogolt, majd a magyar határőrök észrevették és letartóztatták. Elfogásakor megsérült, egy ideig a Mosonyi utcai kórházban ápolták. A Budapesti Megyei Bíróság 1953. február 10-én hozott ítéletében folytatólagosan elkövetett kémkedés, kémkedésre vállalkozás és kétféle tiltott határátlépés büntette miatt halálra és teljes vagyonelkobzásra ítélte. A Magyar Népköztársaság Legfelsőbb Bírósága 1953. április 13-án a fő- és a mellékbüntetésre vonatkozó ítéletet helybenhagyta. Regős Ottót 1953. május 29-én kivégezték.³¹

1956. augusztus 20-án a Pozsonyba tartó kirándulóhajón 5 magyar állampolgár is utazott, és a csehszlovák-osztrák határnál a vízbe ugrottak, majd az osztrák part felé úsztak. A csehszlovák határőrök felszólították őket, hogy térjenek vissza a hajóra, és mentőövet is dobtak nekik. Miután nem tettek eleget a felszólításnak, tüzet nyitottak rájuk, majd motorcsónakkal üldözőbe vették őket. A csehszlovák határőrök végül egy főt elfogtak, egy főt lelőttek, két másik személyre pedig „motorcsónakkal rámentek, mivel nem adták meg magukat”.³²

További különleges esetek

1952. május 9-én a pécsi kerület szentborbási őrsének területén a határőrök észrevették, hogy egy személy úszva akar a Dráván keresztül Jugoszláviába jutni. Egy magasfigyelőből tüzet nyitottak rá, és a sokadik lövésre eltalálták. Ezután motorcsónakkal és csákyával átvizsgálták a folyómedret, de a holttestet nem találták meg. Az áldozat Hörömbölyi Lajos szigetvári lakos volt. 1952. április 28-án szökött meg a kazincbarcikai munkatáborból, ahol a büntetését töltötte.³³

1955. október 8-án a csornai kerület kőhídtelepi őrsének területén egy traktorral szökött át Ausztriába Tar Ferenc és Örkényi József. Mindkét férfi a Győri Növényvédelmi Állomás alkalmazásában állt, október 5-én Pinnye községben kellett permetezniük. Ezután nem tértek vissza állomáshelyükre, hanem a környéken maradtak, és október 8-án egy Zetor gyártmányú traktorral keresztülhajtottak a műszaki záron, amelyet egy nyolcvanméteres szakaszon erősen meg is rongáltak, majd osztrák területre távoztak.³⁴

A zalaegerszegi kerület horvátlövői őrsének területén 1955. december 8-án négy fő egy teherautóval keresztülhajtott a műszaki záron, és Ausztriába menekült. A határőr járőröknek nem volt gyanús a teherautó, mert a tejbegyűjtő kocsik is ugyanebben az időszakban jártak a környéken. A teherautó az aknamezőn való átjutás közben egyébként egy aknát is felrobbantott, de a kocsik utasai nem sebesültek meg. A határvonalat képző Pinka folyón azonban nem tudott átmenni, annak a magyar oldalon lévő partján állt meg. A határsértést Soltész Béla, Mutri Aladár, Fábrián Ferenc és Nagy Béla követte el, mindannyian a Szombathelyi Hídépítő Vállalat alkalmazottai voltak, így engedéllyel

tartózkodtak a határövezetben. December 8-án éjjel két órakor indultak el a teherautóval, amelyet vaslemezekkel tettek golyóállóvá, az aknarobbanások elleni védekezés érdekében az ülések alá pedig téglákat raktak. Horvátlövő közelében egy olyan ponton mentek át a műszaki záron, ahol a műutat és a határt mindössze száz méter választotta el egymástól. Az aknarobbanás ugyan megsértette a kocsi futóművét, de el tudtak menni vele a folyópartra, majd átúszták a Pinka medrét, és így jutottak osztrák területre.³⁵

A csornai kerület fertőrákosi őrskének területén 1955. április 27-én este 18 és 19 óra között Kovács Tivadar soproni lakos a magasfigyelőben tartózkodó két határőrt pálinkával leitatta, ezután mindkettejüket leütötte, fegyverüket elvette, majd a nyolcéves fiával együtt Ausztriába szökött. A fegyvereket a műszaki zárnál hagyta.³⁶

Disszidálások repülőgéppel

A menekülőkhöz számtalan módon igyekeztek elhagyni az országot. A műszaki akadályon, vagyis a vasfüggönyön talán úgy lehetett a legegyszerűbben és legkényelmesebben átjutni, ha a menekülő személy átrepült felette.

Az egyik állambiztonsági tájékoztató szerint a világon az első gépeltérítés és légi túszszedés 1930 februárjában történt, amikor egy perui gépet foglaltak el légi kalózkodó politikai célokkal. Európában 1947-ben történt hasonló eset, amikor egy Törökországba tartó román polgári repülőgépet kerített a hatalmába három utas. A beszámoló szerint a nagyvilágban a nyolcvanas évek közepéig körülbelül hatszáz gépeltérítés történt, ezek a merényletek mintegy hatszázötven ember életét követelték. A légi terrorizmus a hatvanas évek végén érte el a csúcspontját, és 1980-ig nem növekedett tovább, hanem nagyjából stagnált.³⁷ A magyar belföldi légi közlekedés működése idején több alkalommal is történt géprablás. A magyar gépeltérítők célja többnyire csak az volt, hogy kijussanak az országból, politikai követeléseket általában nem fogalmaztak meg. A nemzetközi repülés biztonsági szabványait egyébként a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (International Civil Aviation Organisation, ICAO) szerkesztette meg, amely 1944 novemberében alakult meg, de az ötvenes években még gyerekcipőben járt a gépeltérítések elleni védekezés. Magyarországon a belföldi járatok biztonságát az Államvédelmi Hatóságnak kellett megteremtenie, ennek érdekében civil ruhás államvédelmi tisztek, vagyis fegyveres őrök utaztak a hazai járatokon. A magyar légitársaság és az ÁVH úgynevezett repülőgép-kísérők alkalmazásával akarta megakadályozni a gépeltérítéseket. A kísérők civil ruhában és fegyverrel szálltak fel a belföldi járatokra, és az volt a feladatuk, hogy az utasok között elvegyülve megakadályozzák az esetleges gépeltérítéseket. 1953. november 6-án tíz fő volt állományban ilyen feladattal az ÁVH-nál.³⁸

A repülőgéprablás súlyos bűncselekménynek számít minden társadalmi rendszerben, és társadalmi veszélyessége miatt a törvény a géprablást szigorúan büntette.³⁹ A cselekmény korabeli magyar büntetőjogi megítélését a BHÖ 48/A. pont (2) bekezdése tartalmazta, és a repülőgép fegyveres elrablása útján elkövetett tiltott határátlépés megvalósítását 15 évig terjedő börtönnel sújtotta. Csoportos vagy fegyveres elkövetés esetén pedig akár a legsúlyosabb büntetést, halálbüntetést is kiszabhattak a korabeli bíróságok. A BHÖ 48/B. pontja az előkészületi cselekményt is 10 évig terjedő börtönnel rendelte büntetni, a 48/C. pont pedig feljelentési kötelezettséget írt elő, és ennek elmulasztását 5 évig terjedő börtönnel szankcionálta.⁴⁰

Ennek ellenére sokan megpróbálták repülőgépen elhagyni az országot azok közül, akiknek lehetőségük volt arra, hogy ezzel a módszerrel jussanak át a vasfüggönyön. Az akkor még létező belföldi polgári légi közlekedés, az országot keresztül-kasul átszelő légi járatok sok fiatal fantáziáját megmozgatták, a legtöbben azonban a beszélgetés vagy a tervezgetés fázisánál nem jutottak tovább. Az alábbi két ügy ebbe a típusba tartozott, a

résztevők inkább csak fontolgatták a lehetőséget, és szerettek volna valamilyen gyors és viszonylag kényelmes módon a szabad világ területére jutni. A jogszabályok azonban ezt is büntették, és a korszak viszonyai között gyakran az ártalmatlan beszélgetések és a baráti összejövetelek során elhangzott meggondolatlan mondatok is a politikai rendőrség tudomására jutottak.

1947 decemberében Klausz Sándor és néhány társa azt tervezte, hogy a Budapestről induló egyik MASZOVLET-gép felett átveszik az irányítást, Nyugatra szöknek, ahol csatlakoznak az emigrációhoz. A terv nem vált valóra, mert még azelőtt lebuktak, hogy belekezdhetek volna a megvalósításába. A Budapesti Népbíróság öttagú különtanácsa 1948. december 10-én Klausz Sándort 1 év börtönre, Zsigmond Lajost és Csirke Ernőt pedig 9 hónap börtönre ítélte. Mellékbüntetésként mindhárom vádlottat 5 év hivatalvesztéssel, politikai jogainak ugyanilyen időtartamú felfüggesztésével és vagyona egynegyed részének elkobzásával is sújtotta. A negyedrendű Pajor Istvánt viszont felmentették. A Népbíróságok Országos Tanácsa Klausz Sándor börtönbüntetését 2 évre felemelte, a mellékbüntetés időtartamát pedig 10 évre változtatta. Pajor István esetében pedig új eljárást rendelt el.⁴¹ Az ügy egyik további szereplőjét, Székely Lászlót internálták.⁴²

1948 októberében Balla Barna, Cserján Attila, Biber András és néhány társa a miskolci személyszállító gépet akarta a hatalmába keríteni, hogy azzal Nyugatra szökjön. A terv a hatóságok tudomására jutott, ezután Balla Barnát 1949. január 25-én internálták, és Cserján Attila is erre a sorsra jutott.⁴³

A legkönnyebben a pilóták tudtak élni a gépeltérítés lehetőségével, és az első ismert sikeres szökést is repülőgép-vezetők hajtották végre. 1949. január 4-én vagy január 5-én a Budapest és Pécs között közlekedő MASZOVLET-járat gépét kormányozta Nyugatra Majoros János, Kiss István és Kun Miklós pilóta.⁴⁴ A gépen 24 fő tartózkodott, köztük 21 utas és a háromfős személyzet. Január 4-én a Budapestről 8 óra 40 perckor induló gép mentrendszerű pontossággal megérkezett Pécsre 9 óra 30 perckor. A pécsi utasok beszállása után 9 óra 45 perckor indult vissza a repülő, és Budapestre 10 óra 35 perckor érkezett volna. A pécsi utasok egy házaspár kivételével a repülőgép megérkezésekor az autóbusszal már kint voltak a repülőtéren. Bánkuti László, a repülőtér vezetője egy házaspár egyik tagját, Licht Arthurnét nem engedte felszállni a gépre, mert a nő nem érvényesítette a jegyét január 4-ére. A pilóta elvállalta volna a huszonkettedik utast, de a repülőtér vezetője nem adott rá engedélyt. Arra hivatkozott, hogy előző napon az orosz főnavigátor utazását sem engedélyezte létszámfelettiként, ezért most sem teheti ezt. A gép 11 perces késéssel, vagyis 9 óra 56 perckor szállt fel. 9 óra 59-kor minden összeköttetés megszakadt. Az út első felén a pécsi rádióállomással volt kapcsolatban a repülő, a második felén pedig a budapesti állomással kellett volna tartania a kapcsolatot a gépnek. Pécsen 11 óra 6 perckor tudták meg, hogy a gép nem érkezett meg a budaörsi repülőterre, mert nyugati irányban elhagyta az ország légterét. Az esettel összefüggésben Bánkuti Lászlót, a pécsi reptér vezetőjét 1949. január 6-án internálták, amit 1950. február 23-án megszüntettek, és rendőrhatalósági felügyelet alá helyezték a volt reptéri vezetőt.⁴⁵

Magyar sportrepülőgép leszállása Ausztria amerikai megszállási övezetében⁴⁶

1950. március 30-án Urbán István pilóta egy kisgéppel disszidált Ausztriába.⁴⁷ Ezt követően a szüleit és testvérét megtorlasként Kistarcsára internálták.⁴⁸ Az XZ-381 típusú repülőgép 1950. március 30-án szállt le Ausztriában, az amerikai zónában lévő Werfen község közelében. Az Egyesült Államok hatóságai őrt állítottak a gép mellé, és kifejezték hajlandóságukat arra, hogy visszaadják a repülőt a magyar hatóságoknak. A Közlekedési Minisztérium Szeles Ferencet, Lencse Károlyt és Pintér Vilmost jelölte ki a gép hazahozatalára, de végül Pintér Vilmos kiutazása elmaradt. Mivel a gép földet érésének helyszíne nem volt alkalmas arra, hogy biztonságosan felszálljanak vele, úgy

döntöttek, hogy teherautóval hozzák haza. A gép az Országos Magyar Repülőgép Egyesület tulajdonában volt, Szeles Ferenc ennek a szervezetnek a pilótája volt. Szeles Ferenc és Lencse Károly május 30-án érkezett Bécsbe, ahol felvették a kapcsolatot az amerikai követséggel. Az osztrák hatóságok nem siettek kiadni a magyar küldöttek vízumát, többször is el kellett halasztani az utat.⁴⁹

A gép átvételével kapcsolatban sem az osztrák, sem az amerikai hatóságok nem támasztottak nehézséget, így a kiküldöttek 1950. június 8-án érkeztek vissza a repülőgéppel, és az útról 1950. június 20-án tájékoztatták a Külügyminisztérium politikai főosztályán Majoros Ferencet. A Külügyminisztérium egyébként felkérte az ÁVH-t, hogy egy ideig tartsa szemmel a kiküldötteket. Az amerikai zónában nagy apparátussal várták őket az átadók, állandóan egy katonai személy és két civil ruhás kémelhárító kísérte őket. A kísérőik az amerikai életformát dicsérték, és a magas életszínvonalat emlegették: a „munkások autójáról, gyönyörű nőkről” beszéltek. Nőket is küldtek a közelükbe, és magánszemélyek igyekeztek rábeszélni őket a velük való mulatásra.⁵⁰ Az amerikaiak udvariasan és barátságosan bántak a magyar kiküldöttekkel. Az őket fogadó hadnagy magyar származású volt, Pető Józsefként mutatkozott be. A két civil a katonai rendőrség tagja volt, azzal a feladattal, hogy védjék meg a magyar küldötteket minden atrocitástól, főként a magyar menekültek esetleges zaklatásától. Az egyik magyar küldött érdeklődött arról, hogy mi történt a magyar pilótával, aki kiszökött a géppel, de nem kapott választ. Az egyik helybéli viszont elmesélte Urbán István leszállásának körülményeit. Eszerint a gép a délutáni órákban érkezett, és igen rossz időjárási körülmények között akart landolni. A felhőzet nagyon alacsonyan helyezkedett el, és esett az eső is, ami nagyban megnehezítette a tájékozódást. A gép sokáig körözött a levegőben, és leszállása után két személy szállt ki belőle. Másnap az osztrák lapok is megírták röviden, hogy a rossz időjárás miatt egy magyar gép szállt le a Werfen-Salzaú 39. számú birtokon.⁵¹ A gépet amerikai katonák őrizték, az átadásakor sértetlen és hiánytalan volt. A magyar küldöttek a birtok gazdájának 750 schillinget fizettek kártérítésként, az amerikai katonáknak pedig 500 schillinget az őrzésért. Az utolsó éjszakán a vendéglátóik igyekeztek rávenni a magyarokat, hogy maradjanak külföldön, de azok nem voltak hajlandóak erre. Budapestre több defekt után, június 7-én érkeztek a megbízottak. A gépet a budaörsi reptéren Kiss János hangármesternek adta át Szeles Ferenc repülőoktató és Lencse Károly gépkocsivezető, aki egyébként államvédelmi őrmester volt, és egy ideig Péter Gábor sofőrként is teljesített szolgálatot.⁵²

Egy sikeres és egy sikertelen gépeltérítési kísérlet

1956. július 13-án a MALÉV HA-LIG jelzésű Li-2-es típusú személyszállító repülőgépe 14 óra 7 perckor felszállt Ferihegyről, hogy a Budapest–Szombathely–Zalaegerszeg útvonalon teljesítse az aznapi járatot. 14 óra 53 perckor Szil község térségéből segélyjelzést adott le, majd 15 óra 10 perckor elhagyta Magyarország légterét. A határőrség egyik tagja, Márkus százados 15 órakor látta a gépet Hegyeshalom térségében 300-400 méteres magasságban, és Tóth tizedes, a mosonszentiváni légifigyelő-szolgálat egyik beosztottja is észlelte, hogy 15 óra 4 perckor 150 méteres magasságban Mosonmagyaróvár felett haladt a gép. A repülő 19 óra 30 perckor kényszerleszállást hajtott végre az NSZK-ban lévő Manching község mellett lévő amerikai katonai repülőtéren. A gépet Polyák György és hat társa térítette el, akik rendkívül erőszakosan vették át az uralmat a fedélzeten. Rajtuk kívül 14 utas és az öttagú személyzet tartózkodott a gépen. Az utasok közül kilenc fő menedékjogot kért, és mindössze öten tértek haza a személyzeten kívül.⁵³

Néhány hónappal később, 1956. október 15-én Merczel Gábor, Kutasi István, Kabók Sándor és Neckos Vasilis szintén a Budapest–Szombathely–Zalaegerszeg járatot akarta eltéríteni, hogy Nyugatra jusson. A repülőgépen tartózkodó államvédelmisek azonban árulás következtében felkészülten várták a géprablókat, és tüzet nyitottak rájuk, amikor azok Szombathely után akcióba akartak lépni. A biztonsági szolgálat tagjai Kutasi Istvánt

lelőtték, két másik támadót pedig megsebesítettek, és ezzel megghiúsították a géprablást.⁵⁴

Enyhülés és amnesztia

A kül- és belpolitikai környezet megváltozását eredményezte, hogy 1953. március 5-ével, Sztálin halálával lezárult egy korszak a Szovjetunióban. Magyarországon Nagy Imre vezetésével új politikai és gazdasági irányvonalat jelöltek ki. Az Államvédelmi Hatóságot a belügyminisztérium alá rendelték, a határőrség ugyan maradt az ÁVH kötelékén belül, a létszámát viszont csökkentették. Hamarosan enyhült a viszony az ország déli és nyugati szomszédjával is. Az 1950 és 1953 közötti időszakban a magyar–osztrák kapcsolatok is mélyponton voltak, a két ország között a politikai, a gazdasági és a kulturális érintkezés a minimumra csökkent. Az enyhülés első jelei 1953 ősztől voltak tapasztalhatóak, amikor a határesemények, határincidensek száma érezhetően csökkent. A magyar hatóságok lehetővé tették osztrák állampolgárok kiutazását, kiadtak elítélt vagy internált osztrák személyeket. Lezajlottak az első puhatolózó megbeszélések az osztrák részről elsődlegesnek tekintett vagyoni jogi kérdésekről, amelyek a Magyarországon lévő egykori osztrák tulajdont érintették. Sztálin halála után érezhető volt a magyar diplomácia nyitási kísérlete a diplomáciai kapcsolatok esetleges rendezésére. A következő esztendőben lényegesen javultak a gazdasági kapcsolatok, és felújították a hagyományos sporttalálkozókat. 1954 decemberétől a magyar politikusok beszédeiben rendszeressé váltak a jószomszédi kapcsolatok kialakítására való utalások. Az osztrák államszerződés megkötésének növekvő esélyével az aktivitás jelentősen fokozódott. A magyar külpolitika irányítói az enyhülést és a kapcsolatok sokoldalú bővítését szolgáló elképzeléseket fogalmaztak meg ebben az időben.⁵⁵ A volt antifasiszta koalíció vezető országai 1955. május 15-én megkötötték Bécsben Ausztriával az államszerződést, és az 1955. július 27-én életbe lépett, miután az osztrák parlament, majd a Szovjetunió és a nyugati nagyhatalmak is ratifikálták. A szovjet hadsereg egységei szeptember 19-én elhagyták Ausztriát, és október 21-én az amerikai csapatok is távoztak. Az osztrák parlament október 26-án egyhangú szavazással törvénybe iktatta az örök semlegességről szóló törvényt.⁵⁶ Megszűnt Ausztria megszállása, elismerték semlegességét, amelyet a négy nagyhatalom garantált. Magyarország is elismerte és méltatta az osztrák semlegességet, de valójában nem volt teljes a bizalom a két ország között. Ezt mutatja, hogy még az államszerződés megkötésének évében, 1955-ben nagy határőrizeti erőket csoportosítottak át a déli, az északi és keleti határról Nyugatra, az osztrák határ közelébe.⁵⁷

Az SZKP XX. kongresszusán Jugoszláviát felmentették a korábbi vádak alól, és ismét a szocialista világregndszer részének fogadták el. Ez szükségtelenné tette a vasfüggőnyt a déli határon. A megváltozott nemzetközi helyzetben Magyarország szomszédos államokkal való kapcsolatában lehetővé és szükségessé vált a műszaki határázár felszámolása, amit Ausztria például a két ország közötti viszony döntő tényezőjének tekintett.⁵⁸

A fegyverhasználat terén is életbe léptettek bizonyos mértékű könnyítést, ami elsősorban a kommunista országokkal közös határra vonatkozott. Korábban ugyanis gyakran előfordult, hogy a járőrök a könnyebb megoldást választották a baráti államok felé eső határszakaszokon is, és üldözés helyett a fegyverüket használták, amit ekkor már rendkívül károsnak ítélt a határőrség vezetősége, mert ártatlan személyek veszítették életüket.⁵⁹

1955. szeptember 20-án a nyírbátori kerület nagylétei őrének határszakaszán a járőr halálosan megsebesítette Máté András nagylétei lakost, aki kórházba szállítás közben belehalt sérüléseibe. Máté András teheneket legeltetett, a járőrök felszólításától megijedt, és el akart szaladni. Másik esetben Csehszlovákiából áttévedt gépkocsira, magyar járművekre, de az Ipoly folyóban fürdőző gyermekekre is rálőttek a magyar

határőrök. A fegyverhasználati jog előírásainak merev alkalmazása nem egy esetben véletlen személyek halálát okozta. A határőrök nem mérlegelték azokat a körülményeket, amelyek indokolatlanná tették a fegyverhasználatot. A járőr csak akkor volt köteles használni a fegyverét, ha a szökés megakadályozására más mód nem volt. Egyéb esetben aránytalanul súlyos megtorlást alkalmaztak. Az utasítások szerint a fegyverhasználat előtt meg kellett kísérelni az elfogást, a célzott lövés előtt pedig fel kellett szólítani az elfogandó személyt, riasztólövést kellett leadni, csak utána lehetett célzott lövést alkalmazni. Ez alól a járőr elleni fegyveres támadás kivételt képezett. Baráti viszonylatban minimálisra akarták szorítani a fegyverhasználatot és a haláleseteket. A cél ekkor már a határsértők elfogása és nem a megsemmisítése volt.⁶⁰

Az ekkorra már jelentősen elavult műszaki zár megszüntetések a legfontosabb gyakorlati teendő az volt, hogy fel kellett szedni a korábban kialakított aknamezőt. A munkát a jugoszláv határon a Magyar Néphadsereg műszaki alakulatai, az osztrák határon pedig az Államvédelmi Hatóság alárendeltségébe tartozó Határőrség műszaki alakulatai és a mellékük szervezett határőr egységek végezték. Az előzetes tervek szerint 1956 szeptemberében be kellett fejezni az aknazár eltávolítását mindkét határszakaszon. A határőrség parancsnoka és a Magyar Néphadsereg műszaki csapatainak parancsnoka 1956. szeptember 20-án jelentette a pártvezetésnek, hogy végeztek a feladattal, eltávolították az összesen 1018 km hosszú aknamezőt.⁶¹ A drótkadályok az osztrák határon viszont a helyükön maradtak, és változatlan formában fennmaradtak a korábbi ellenőrzési formák is a határsávhoz és a határövezethez tartozó területeken, valamint hatályban maradt a szigorú fegyverhasználati kötelezettség is. Ausztria nagy jelentőséget tulajdonított az aknák eltávolításának, ezért a *Szabad Nép* 1956. október 6-i számában közzétették, hogy a határokon mindenütt megszűnt a műszaki zár. Ez valójában azt jelentette, hogy a jugoszláv határon megszűnt a 15 km-es határövezet,⁶² a drótkadályokat is megszüntették, az osztrák határon viszont nem. Ennek ellenére a zöldhatáron megkísérelt határátlépések száma nagyjából a háromszorosára növekedett, ezért az aknamező megszüntetésével párhuzamosan igyekeztek a határőrizet más eszközeinek a megerősítésével visszatartani az illegális határátlépőket.⁶³

A nyugati határszakasz határőrizeti helyzete tehát sokat változott 1956-ban.⁶⁴ Az osztrák államszerződés megkötése és a szovjet csapatok távozása Ausztriából nagy hatással volt a magyar lakosságra is, sokan felbátorodtak, a rokonlátogatást tervező határövezetben lakók lehetőségei megnöttek, és fokozódott az „ellenséges propaganda” is, ugyanis az osztrák kormányservek közzétették a sajtóban, hogy politikai menedékjogot kaphatnak a Magyarországról disszidálók. A határőrizeti szerveket készületlenül érte és meglepte a nagy határsértési aktivitás, a büntetlen határsértések számának növekedése és a sok hazaárulás. A határsértők aktivizálódása már 1955. július 1-jétől érzékelhető volt, a második fél évben 505 főt fogtak el a határőrök a nyugati határon és 124 büntetlen határsértés történt, ami az előző fél év adatainak több mint kétszerese. Az emelkedés 1956 első negyedében is folytatódott, ekkor 211 főt fogtak el, és 38 főnek sikerült átjutni a határon. Többségük 30 éven aluli, munkásszarmazású fiatal volt.⁶⁵

A korszak jellemzője volt, hogy a politikai fordulatokat általában a jogalkotás is híven követte. Az 1955. évi 11. számú törvényerejű rendelet kegyelemben részesítette azokat az ország határán kívül tartózkodó magyar állampolgárokat, akik 1945 után engedély nélkül hagyták el az ország területét, „feltéve, hogy az országba való visszatérésükkel kifejezésre juttatják, hogy társadalmunk hasznos, dolgozó tagjaivá kívánnak válni”.⁶⁶ Tehát, aki 1954. január 1-je előtt tiltott útlevélhasználat vagy tiltott határátlépés büntetését követte el, illetve törvényesen távozott az országból, de 1954. január 1-jéig lejárt az úti okmánya, és a Magyar Népköztársaság területére 1956. április 4-ig visszatért, azt nem büntették. Visszatérni csak a külképviseletek által kiállított hazatérési igazolvánnyal lehetett. Az 1956. számú 7. számú törvényerejű rendelet módosította az 1955. évi 11. számú törvényerejű rendelet szabályait, és 1956. április 4-én kiterjesztette a kegyelmet azokra, akik 1956. április 3-a előtt követték el a tiltott útlevélhasználatot és

tiltott határátlépést, vagy 1949. december 31-e előtt katonaként külföldre szökést követtek el, de egyéb bűncselekmény nem terhelte a lelkiismeretüket, és 1957. április 4-ig visszatértek az országba.⁶⁷

¹ Az 1945 és 1950 közötti tiltott határátlépéseket a *Betekintő* korábbi számában megjelent tanulmányomban elemeztem. Orgoványi, 2017.

² Gáspár, 2012: 39.

³ Gyarmati – S. Varga (szerk.), 2001: 21–50. A 4353/1949. MT rendelet szolt erről.

⁴ Gáspár, 2012: 39.

⁵ MNL OL XIX-B-10-VII-187/1955.

⁶ MNL OL XIX-B-10-V-70/1951. (1951/26. d.)

⁷ MNL OL XIX-B-10-V-11-1/1948. Összesítés. (1948/15. d.)

⁸ MNL OL XIX-B-10-I-5-123/1954. (069/HÜ/1954.) (1954/7. d.) Jelentés az 1953. év határőrizeti helyzet értékeléséről, 1954. január 27.

⁹ Gyarmati – S. Varga (szerk.), 2005: 934–941.

¹⁰ ÁBTL 4.1. A-4199. 39. A határvonal megközelítését korábban a 32.450/Eln.I-a/1948. és az azt kiegészítő 34.458/Eln.I-a/1948. sz. rendeletek szabályozták, ezek most hatályukat veszítették.

¹¹ ÁBTL 4.1 A-4193 A Magyar Népköztársaság Büntető Törvénykönyve. 1950. évi II. törvény.

¹² Uo.

¹³ Uo.

¹⁴ Uo. 51. §.

¹⁵ Uo. A Magyar Népköztársaság Büntető Törvénykönyve. 1950. évi II. törvény.

¹⁶ ÁBTL 4.2. Parancsgyűjtemény II. sorozat. (1. d.) 1945–1951. sz. n. Az ÁVH HÖR parancsnokának 071. számú parancsa, 1951. szeptember 1. A műszaki záron, a nyomsvonalon vagy azok közelében hagyott tárgyakat, amelyeket határsértéshez használtak fel (például úszó hordó, ugrórúd, robbanóanyag, zsinorra kötött kalapács, aknakereső bot, drótvágó olló, zárkulcs, robbanóanyag elhelyezéséhez igénybe vett szerszám, műszaki akadályra akasztott lámpa, gólyaláb, hamis igazolvány, álruha, fegyver, fénykép, híryanag továbbításához használt egymásba tolható henger, duplatalpú üres lábbeli, Kettős létra, deszka, állvány) eredetiben vagy fotón fel kellett terjeszteni a Határőrség politikai osztályára. Az átlövésekről is fotót kellett készíteni. A múzeumot folyamatosan fejleszteni akarták, későbbi sorsáról azonban nincs adat.

¹⁷ MNL OL XIX-B-10-VII-1-4/1955.

¹⁸ MNL OL M-KS 288. f. 5/195. ö. e.

¹⁹ MNL OL XIX-B-10-IV-833/1950.

²⁰ MNL OL XIX-B-10-IV-8-13/1950. (45. d.) 1950. évi határőrizeti nyilvántartás.

²¹ MNL OL XIX-B-10-III-1-12/1950. (762936/1951. január 8.) Szulmáhi Irén karapancsai lakos halála.

²² MNL OL XIX-B-10-IV-8-371/1955.

²³ MNL OL XIX-B-10-IV-15-35/1949. (42.033/Eln-kat./1949.) Bognár Gyula és Csillik Sándor honvéd fegyverhasználata a 139. sz. hv. őrsnél.

²⁴ MNL OL XIX-B-10-IV-8-371/1955.

²⁵ MNL OL XIX-B-10-IV-18-71/1950. (0753.000/1950.) Davidovics Mózes (1919, a. n. Davidovics Sára) határsértő lelövése a rajkai őrs területén, 1950. szeptember 7-én.

²⁶ ÁBTL 3.1.9. V-116772. Ifj. Adamcsek József és társa ügye. 17.

²⁷ Uo. 64.

²⁸ ÁBTL 3.1.9. V-140227. Kabdebó Tamás ügye. Ítélet.

²⁹ MNL OL XIX-B-10-IV-16-2/1950. (0753.485/1950.) A DDSG Kurszk vontájában lévő magyar állampolgárok disszidálási kísérlete, 1950. október 6.

³⁰ MNL OL XIX-B-10-IV-16-45/1950. (0753.442/1950.) Embercsempész banda elfogása az ÁVH révkapitányság által.

³¹ ÁBTL 3.1.9. V-103398. Regős Ottó ügye. Ítélet. 278–279.

³² MNL OL XIX-B-10-IV-18-458/1956. (02956/Szolg/1956. október 1.)

³³ MNL OL XIX-B-10-IV-18-773/1952. (0759.466/1952.) (1952/23. d.) A szentborbási őrs területén fegyverhasználat.

³⁴ MNL OL XIX-B-10-IV-10-434/1955. Jelentés a csornai kerület kőhidtelepi őrsén történt büntetlen határsértésről, 1955. október 10. (1955/21. d.)

³⁵ MNL OL XIX-B-10-IV-10-435/1955. Büntetlen határsértés a zalaegerszegi kerület horvátlövői őrsének és a nagymándsai őrsének szakaszán, 1955. december 13. (1955/21. d.)

³⁶ MNL OL XIX-B-10-III-1-271/1955. (sz.n. irat) (1955/13. d.) Névjegyzék az 1955-ben elhalálozottokról.

³⁷ ÁBTL 4.1. A-4146/198. A légi terrorizmus és a repülőterek biztonsága. 2.

- ³⁸ MNL OL XIX-B-10-VII-1-60/1953. (005314/1953.) (1953/19. d.) Repülőgép-kísérők ügye, 1953. november 6.
- ³⁹ ÁBTL 4.1.
- ⁴⁰ Uo. 1–2.
- ⁴¹ ÁBTL3.1.9. V-80814. Klausz Sándor és társai ügye.
- ⁴² ÁBTL 3.1.9. V-63267. Székely László ügye.
- ⁴³ ÁBTL 3.1.9. V-5242. Balla Barna ügye.
- ⁴⁴ ÁBTL 3.2.4. K-499 „Merev” 28.
- ⁴⁵ ÁBTL 3.1.9. V-19436. Bánkuti Bircsák László és társai ügye.
- ⁴⁶ MNL OL XIX-J-1-k-29-h-0344/1950. (Ausztria admin. 1945–1964/42.d.) Magyar sportrepülőgép leszállása Ausztria amerikai megszállási övezetében.
- ⁴⁷ ÁBTL 2.2.1. II/1.9/243 Urbán István operatív kartonja.
- ⁴⁸ ÁBTL 3.1.9. V-105934/3. Szabó Ernő és társai.
- ⁴⁹ MNL OL XIX-J-1-k-29-h-020001/1950. április 7. (Ausztria admin. 1945–1964/42.d.) Magyar repülő Ausztria amerikai zónájában.
- ⁵⁰ MNL OL XIX-J-1-k-29-h-022004/1950. (Ausztria admin. 1945–1964/42.d.) Feljegyzés. 1950. június 21.
- ⁵¹ MNL OL XIX-J-1-k-29-h-025285/1950. (Ausztria admin. 1945–1964/42.d.) Jelentés a HA-BUF 1 jelű repülőgép hazaszállításáról Ausztria amerikai övezetéből, 1950. június 7.
- ⁵² Uo.; ÁBTL 2.1. VI/43. Lencse Károly ügye.
- ⁵³ ÁBTL 3.1.9. V-140865. Polyák György és társai. Bővebben: Ábrahám, 2009.
- ⁵⁴ ÁBTL 3.1.9. V-141316. Molnár István és társai ügye; V-143829. Jósvai György és társai ügye.
- ⁵⁵ Geccsényi, 1995: 78–90.
- ⁵⁶ Geccsényi–Vida, 2000: 1195–1234.
- ⁵⁷ MNL OL M KS 276. f. 53. cs. 240. ő. e. 2.
- ⁵⁸ Geccsényi–Vida, 2000: 1195–1234.
- ⁵⁹ MNL OL XIX-B-10-IV-10-230/1956. (0654/Szolg/1956.03.02.) Fegyverhasználat a baráti államok viszonylatában, 1956. február 7.
- ⁶⁰ Uo.
- ⁶¹ MNL OL XIX-B-10-XII. tárgykör – 17. sorszám – 1956. 23. d.
- ⁶² MNL OL M-KS 276. f. 53. cs. 266. ő. e.
- ⁶³ Zsiga 1999: 43.
- ⁶⁴ MNL OL XIX-B-10-IV-1-8-27/1956. (02779/Szolg-1956. szeptember 13.) (1956/11. d.) A nyugati határszakasz őrizetének állapota.
- ⁶⁵ Uo.
- ⁶⁶ ÁBTL 4.1. A-4200.
- ⁶⁷ Uo.

Levéltári források

Állambiztonsági Szolgálatok Történeti Levéltára (ÁBTL)

- | | |
|--------|---|
| 2.1. | A volt Zárt irattár levéltári anyaga |
| | VI/43. Lencse Károly ügye |
| 2.2.1. | Operatív nyilvántartások |
| | II/1.9/243. Urbán István operatív kartonja |
| 3.1.9. | Vizsgálati dossziék (V-dossziék) |
| | V-5242 Balla Barna ügye |
| | V-19436 Bánkuti Bircsák László és társai ügye |

-
- V-63267 Székely László ügye
V-80814 Klausz Sándor és társai ügye
V-103398 Regős Ottó ügye
V-105934/3. Szabó Ernő és társai
V-116772 Ifj. Adamcsek József és társa ügye
V-140227 Kabdebó Tamás ügye
V-140865 Polyák György és társai
V-141316 Molnár István és társai ügye
V-143829 Jósvai György és társai ügye

3.2.4. Kutató dossziék (K-dossziék)

K-499 „Merev”

4.1. Állambiztonsági munkához készült háttéranyagok

A-3220 Tanulmány Halász Istvánné és társai repülőgéppel Nyugatra szökés előkészülete büntette ügyében

A-4193 A Magyar Népköztársaság Büntető Törvénykönyve

A-4199 *A hatályos anyagi büntetőjogi szabályok hivatalos összeállítása.* Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó. Budapest, 1952

A-4200 *A hatályos anyagi büntetőjogi szabályok hivatalos összeállítása.* Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó. Budapest, 1958

4.2. Parancsgyűjtemény, II. sorozat

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL)

M-KS Munkásmozgalmi Különsorozat

276. f. MDP központi szervei

53. cs. Politikai Bizottság

288. f. MSZMP központi szervei

XIX-B-10 A Határőrség Országos Parancsnokságának iratai

XIX-J-1 Külügyminisztérium

k Általános iratok

Nyomtatásban megjelent források

Gyarmati – S. Varga (szerk.), 2001

A Belügyminisztérium Kollégiumának 1953. november 10-i ülése. Jelentés a BM Határőrség helyzetéről. In *A Belügyminisztérium Kollégiumának ülései 1953–1956. Első kötet. Az 1953. július 28. és az 1954. június 22. közötti ülések.* Összeállította, a jegyzeteket készítette és a bevezető tanulmányt írta Kajári Erzsébet. Szerkesztette: Gyarmati György és S. Varga Katalin. Budapest, Történeti Hivatal, 320–340.

Gyarmati – S. Varga (szerk.), 2005

A Belügyminisztérium Kollégiumának 1955. november 11-i ülése. Jelentés a KEOKH Útlevélosztály munkájáról. In *A Belügyminisztérium Kollégiumának ülései 1953–1956. Második kötet. Az 1954. július 13. és 1955. december 9. közötti ülések.* Összeállította, a jegyzeteket készítette Kajári Erzsébet. Szerkesztette: Gyarmati György és S. Varga Katalin. Budapest, Történeti Hivatal, 934–941.

Gecsényi–Vida, 2000

Gecsényi Lajos – Vida István: Iratok az osztrák–magyar kapcsolatok történetéhez. 1953. október 7. – 1956. január 21. *Századok*, 5. sz. 1195–1234.

Internetes oktatási anyagok, cikkek

Ábrahám, 2009

Ábrahám Balázs: Repülőgép eltérítési kísérlet a forradalom előestéjén. *Betekintő*, 4. sz. http://www.betekinto.hu/2009_4_abraham (utolsó letöltés: 2017. június 23.)

Orgoványi, 2017

Orgoványi István: Menekülés a Vasfüggönyön át. Tiltott határátlépések 1945 és 1950 között. *Betekintő*, 1. sz. http://www.betekinto.hu/2017_1_orgovanyi (utolsó letöltés: 2017. június 23.)

Hivatkozott irodalom

Gáspár, 2012

Gáspár László: A második világháború utáni magyar határőrizet változásai. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XXII. évf. 25. sz. 32–52.

Gecsényi, 1995

Gecsényi Lajos: Magyar–osztrák kapcsolatok 1955–1956. *Társadalmi Szemle*, 10. sz. 78–90.

Zsiga, 1999

Zsiga Tibor: *A vasfüggöny és kora*. Budapest, Hans Seidel Alapítvány.