

sakk-körök éljátékosai vettek részt. E versenynek nem volt országos, vagy nemzetközi visszhangja, mint az 1934-ben rendezett versenynek.<sup>293(293)</sup> A verseny végeredménye a következő volt:

1. Szijjártó Szabó Benjámin (Győr)

2. Hornyák János (Tatabánya)

3. Balázs András (Sopron)

1943-ben a Soproni Sakk-kör új vezetőséget kapott, ekkor köszönték meg Kövesi Antal több mint húsz éves vezetői munkáját. Az új vezetőség az alábbi volt:<sup>294(294)</sup>

Elnök: dr. Czápos Ferenc

Alelnök: Molnár Zoltán

Főtitkár: Dr. Sütő János

A háború befejezése után nehezen szerveződött újjá Sopronban a sakkélet, és az akkori problémák miatt a városi sakk-kör megalakulásának évfordulóit nem tartották meg, később pedig feledésbe merült a megalakulás időpontja és története. Az a Soproni Sakk-kör, mely több mint nyolcvan éve alakult, a jelenlegi soproni sakkélet elődje. A megalakulás és az utána következő fellendülés a város sakkéletében biztosította, hogy Sopron sakkélete a háború befejezése után is folytathatta elődei megkezdett munkáját és már az 1950-es évek elejére sikerült megfelelő sakkéletet kialakítani a városban. Sajnálatos azonban, hogy a megalakulás nevezetesebb időpontjait napjainkig sem ünneplik meg hagyományos mesterversennyel, amelynek az alapító emlékére akár a „Dr. Winkler Elemér emlékverseny” nevet is lehetne adni.

#### **2008. LXII. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / Műhely / Reischl Ferenc –Becher Nándor: Vasfüggöny az Alpok lábánál<sup>295</sup>**

##### **416 Reischl Ferenc –Becher Nándor: Vasfüggöny az Alpok lábánál<sup>295(295)</sup>**

A „vasfüggöny” kifejezés Winston Churchill volt brit miniszterelnöktől származik. Az Egyesült Államokbeli Fultonban, a Westminster Főiskolán elmondott beszédében jelentette ki, hogy vasfüggöny húzódik keresztül Európán. A vasfüggöny kiépítését a Szovjetunió vezette szocialista tömb kormányai az alábbiakkal igyekeztek megindokolni:

- a hidegháborúval,
- egy esetleges imperialista behatolás védelmével,
- a külső- és belső ügynöki mozgás megakadályozásával,
- a nyugatra szökés lehetetlenné tételével. (Tulajdonképpen ez volt az elsődleges cél.)

#### **2008. LXII. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / Műhely / Reischl Ferenc –Becher Nándor: Vasfüggöny az Alpok lábánál<sup>295</sup> / A magyarországi vasfüggöny rövid története**

## **A magyarországi vasfüggöny rövid története**

A határőrizetet 1947-től – a Honvédelmi Minisztérium alárendeltségben – a Határőr Parancsnokság irányította. Ez 1950-től az Államvédelmi Hatóság kötelékébe tartozott. A magyar–osztrák határon 1949-től – az illegális határátlépések megakadályozására – elaknásított drótkerítést hoztak létre. A nemzetközi politikai enyhülés következtében 1955-ben megkezdték az aknamezítését. Az aknazár 1956 őszére gyakorlatilag megszűnt. A forradalom leverése után, 1957 márciusában a kormány határozatban rendelte el az aknák újratelepítést. Az elavult, nemzetközileg is kifogásolt aknamezők helyett, 1965-től szovjet S-100-as mintájú elektronikus jelzőrendszert (EJR) telepítettek, amit 1968-ban korszerűsítettek. A rendszer azonban az 1980-as évek végére már elavult, és az esetek kétharmadában vadállatok, vagy rossz időjárás miatt riasztotta a határőröket. A felújításra – paradox módon – rozsdamentes drótot nyugati importból szereztek be. A határőrség már 1987-ben javasolta az EJR megszüntetését, amit az MSZMP politikai bizottsága 1989. február 28-i ülésen fogadott el. A bontás május 2-án kezdődött meg és 1989. június 27-én fejeződött be, amikor a magyar és osztrák külügyminiszter a Fertőrákoshoz közeli határon – a sajtó képviselői előtt – vágta át az utolsó szakaszon megmaradt drótkerítését.

### **2008. LXII. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / Műhely / Reischl Ferenc –Becher Nándor: Vasfüggöny az Alpok lábánál<sup>295</sup> / A vasfüggöny kiépítése a déli és a nyugati (Sopron környéki) határszakaszon**

#### **A vasfüggöny kiépítése a déli és a nyugati (Sopron környéki) határszakaszon**

1948-ban először a 16 m magas őrtornyokat készítették el (1. kép). A magasfigyelőkre télen felmenni életveszélyes volt, ezért a járőrök a fémből készült létrafokokat ronggyal tekerték be. 1949 kora tavaszán megkezdték a drótakadályok építését. Az osztrák határon 356, a jugoszláv határon 630 km hosszan egy- és kétsoros drótakadályt építettek. A határ akadályjellegének fokozására 1949-től a nyugati, 1950 nyarától a déli szakaszon aknamezőket telepítettek. 1950 végére a két határszakaszon kiépítettek <sup>417</sup>megközelítőleg 1000 km drótakadályt, melyből 871 km-t elaknásítottak, és megépítettek 291 magasfigyelőt. A védelmi munkákra fordított költség közel 7 milliárd forint volt. A megromlott jugoszláviai viszony miatt délen sűrűbben telepítettek aknákat, és érintő repeszaknákat is alkalmaztak.



1. kép. Magasfigyelő őrtorony

Amikor 1949-ben Sopron körül is elkezdődött a műszaki zár kiépítése a határon, az sokszerűen érintette a lakosságot, hisz korábban szabadon lehetett átjutni osztrák területre, még az erdei utakon is. 1950 végére – miután Sopront az osztrák határ zsákszerűen vette körül – sok magasfigyelőt építettek, beleértve a Fertő körüli megfigyelőket is. Sopront és környékét hermetikusan elzárták Ausztriától. Rokonokat, ismerősöket szakítottak el egymástól, és megszűnt a szabad turizmus is. A soproniak kedvenc kiránduló hegyei: Rax, Schneeberg, Hohe Wand, és a szomszédos burgenlandi falvak hosszú évtizedekig elérhetlenné váltak, Bécsről nem is beszélve. [418](#) Azokat a családi, baráti kapcsolatokat, mint amilyen például Brennbergbánya, Fertőrákos, Harka, Ágfalva és a közeli burgenlandi falvak között mindig is megvolt (hisz 1921-ig hazánkhoz tartoztak), a rendszer szétzúzta.

Az emberi találékonyság azonban talált néha kommunikációs megoldást. Amikor a brennbergbányai Ilona aknánál a nyomsávot tisztítottak a brennbergi asszonyok, nyugdíjasok, az osztrák határon felsorakoztak a rokonok, ismerősök. Miután beszélgetni nem volt szabad, énekléssel álcázva mondták el, amit akartak. A brennbergi lakosok többsége német anyanyelvű volt, s így kölcsönösen megértették

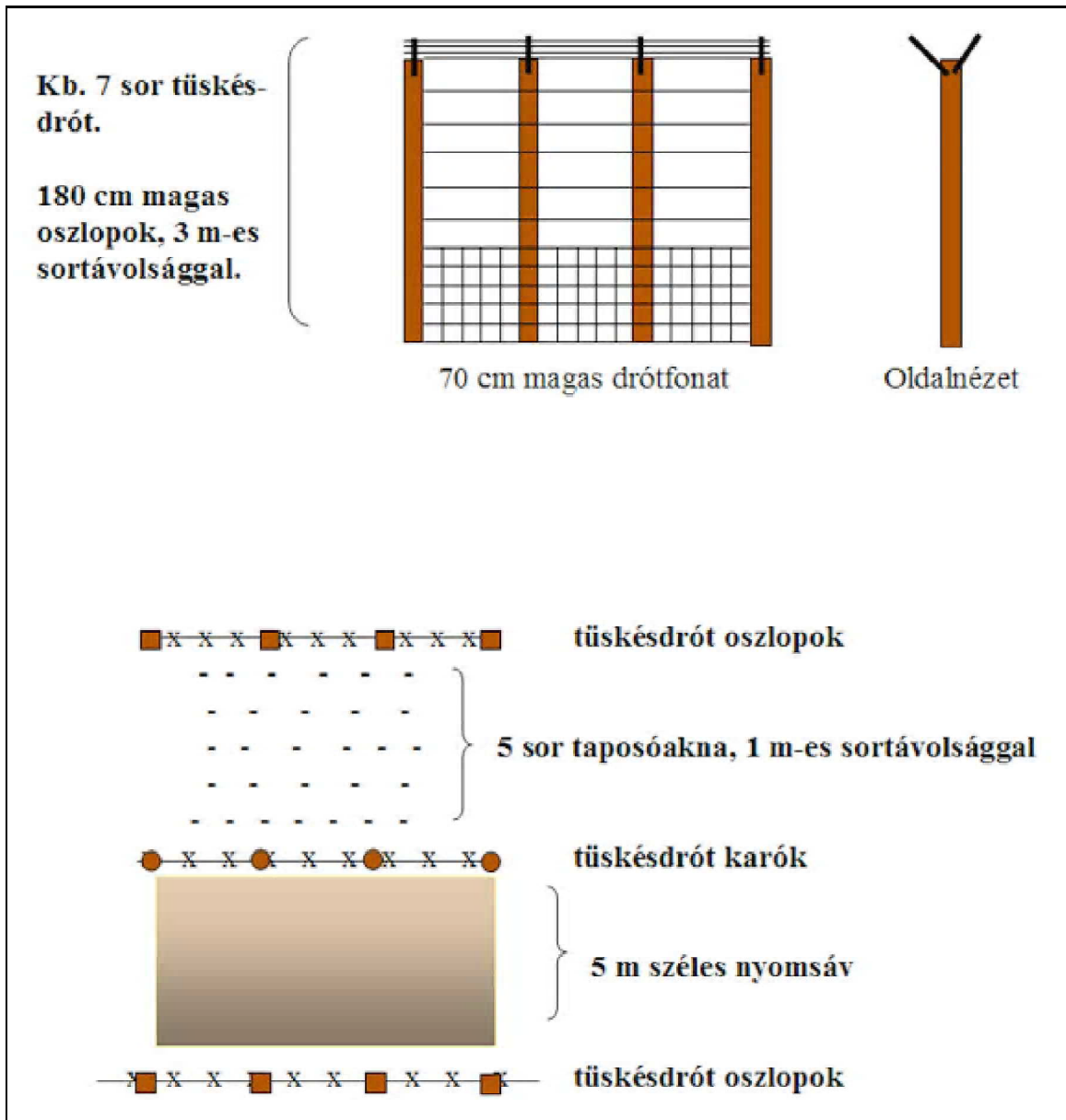
az énekelve elmondott híreket.



2. kép. Határsáv-igazolványok

Abban az időben bűnnek számított minden nyugati kapcsolat. Sokan letagadták, vagy elhallgatták a nyugati rokonokat. Sopron és a környék falvai, települései határsávnak minősültek, és csak BM engedéllyel lehetett beutazni. Még a soproniaknak is határsáv-igazolvány kellett ahhoz, hogy kijussanak a Fertőre, vagy határ közeli falvakba, mint amilyen Brennborg is volt (2. kép). A kilépő kapuknál le kellett adni a személyi igazolványt, és amennyiben sötétedés előtt nem jött érte a tulajdonos, riadóztatták az őröket. Már a vonaton, buszon is igazoltatták a határőrök és civil nyomozók az utasokat. Akiknek nem volt engedélyük a beutazásra vagy nem tudták igazolni, hogy a térségben laknak, azokat leszállították a vonatról, járművekről és elvitték őket a soproni határőr-laktanyába kihallgatásra.

A brennbergi erdős, dombos határon már 1949/50-ben kiépült az elaknásított tüskésdrót-kerítés. Az erdei utakat járhatatlanná tették úgy, hogy keresztben mély árkot ástak és 50 cm magasságban buktató drótot feszítettek ki, és nyomjelzőket is telepítettek. 419A határőrség megbízásából a Soproni Hegyvidék Erdőgazdaság dolgozói kezdték el a munkát az EJR nyomvonalának kiépítéséhez – hegyen-völgyön át – azzal, hogy a megjelölt fákat kivágták a műszaki zár szélességében. A nyomvonalnak teljesen fa- és bokormentesnek kellett lennie (3. kép). Abban az időben a fakivágás még kézi erővel történt, ami nehezítette a munkát, ezért a határőrség is erős munkagépekkel vett részt a munkában. A tuskókat buldózerrel nyomták ki a földből, vagy kirobbantották. A nyomsáv karbantartásához a helyi lakosságot is igénybe vették. Ezek javarészt nyugdíjasok és háziasszonyok voltak, akik havonta tíz műszakot dolgozhattak. Napi 8 órai munkáért 50 Ft-ot kerestek, ami a lakosságnak jó kereseti lehetőség volt.



3. kép. Az 1949/50 évi műszaki határzár felépítése (nem méretarányos)

A bányászfalut 1950-ben meg akarták szüntetni. A többségében német nyelvű lakosságot Sopronba kívánták áttelepíteni, amit lakáshiány miatt nem tudtak végrehajtani. A német nemzetiségűeket 1946-ban telepítették ki Nyugat-Németországba. A házakat buldózerrel akarták letarolni. Csak a határország maradt volna ott. 1986-ban a [420](#)határország Új-Hermesben egy teljesen új épületet kapott. A görbehalmi műszaki záron kívül Brennbergnél is kiépítették az EJR-t. Az egész település úgy nézett ki, mint egy munkatábor. A munkások munkahelye, tavasztól ősziig, a Hermes őrtől a Bányászkeresztén és a Büdös-forráson keresztül az Istenszékeig tartott. Feladatuk a nyomsáv kapálása, fűnyírás és a bokrok eltávolítása volt. Az Új-Hermes felé vezető út nagyon közel volt Ausztriához, ezért itt kutyákkal is őrizték a határt. A görbehalmi tó felett a régi vasút nyomvonalát követte a műszaki zár, ahol Ágfalva irányában a dombok közti bevágás annyira keskeny volt, hogy oda reflektorokat is felszereltek. (Amikor a bánya még működött, a szenet vasúton szállították az ágfalvi állomásra.)

Ellenőrzést már a műszaki zár előtt is végeztek. Míg az egyik határőr az igazolványokat vizsgálta, a másik fegyverrel biztosította katonatársát. Az oszlopsoron kiépített telefonvonalakról elágazással a

fatörzsekre felszerelt konnektorok segítségével gyorsan kapcsolatba tudtak lépni az őrssel.

## **2008. LXII. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / Műhely / Reischl Ferenc –Becher Nándor: Vasfüggöny az Alpok lábánál<sup>295</sup> / Aknák**

### **Aknák**

A fából készített taposóaknák a brennbergi dombos területen sok gondot okoztak, mert a víz néhányat kimosott és átvitt osztrák területre. 1965-ben például a Pinka patak áradása vitt át aknákat Ausztriába, ahol azok felrobbantak. Két ízben csonkulást és egy gyermek halálát okozták, amiből nemzetközi bonyodalom származott. A taposó aknákon kívül botló aknákat is telepítettek, ami kb. 50–70 cm magasan robbant fel és okozott maradandó sérüléseket. Az aknamezőkről készült ugyan térkép, de az elmosott vagy földmozgás miatt összezsúszott aknákat nehezen találták meg az aknamentesítéskor. A felrobbant aknákat is pótolni kellett. Mindezek a veszélyes feladatok okozták a legtöbb sérülést. Az aknákat sakktáblaszerűen rakták le 5 m szélességben, 365 km hosszan. Az aknasorok közt 1 m volt a távolság. Először fadobozban, később műanyagdobozban helyezték el az aknákat, amit 40 kg-os nyomásra állítottak be, hogy kíméljék az esetleg odatévedt gyermekeket, kisebb súlyú állatokat. Az elaknásított határzár áldozatainak számát még most is homály fedi.

A nemzetközi politikai enyhülés és az 1955-ös osztrák államszerződés megkötésének hatására 1955 októberében, a magyar kormány döntése alapján, megkezdték a határzárak eltávolítását. Az aknák hatástalanítása aknataposó harcokcsival nem vált be, azért a munka csak 1956 májusában folytatódott. A nyugati- és déli határszakaszon az aknamentesítési munkák 1956 októberében fejeződtek be. Az 1000 km-es határszakaszon 700 000 taposóaknát hatástalanítottak és szedtek fel.

## **2008. LXII. ÉVFOLYAM 4. SZÁM / Műhely / Reischl Ferenc –Becher Nándor: Vasfüggöny az Alpok lábánál<sup>295</sup> / A második „Vasfüggöny” a nyugati határon, a forradalom leverése után**

### **A második „Vasfüggöny” a nyugati határon, a forradalom leverése után**

Az 1953-mal kezdődő politikai enyhülés az 1956-os forradalom leverésével véget ért. Most már az osztrák határszakaszt tartották veszélyesnek. A feltételezett fegyveres konfliktus iránya délről nyugatra – Ausztria felé – tolódot. (Ez éppen olyan érthetetlen, mint az osztrákok félelme, hogy Magyarország felől éri őket szovjet támadás. Az 1955-ös államszerződés megkötése a négy nagyhatalom által biztosított volt, hogy tiszteletben tartják az osztrák semlegességet, amire az osztrákok is nagyon ügyeltek az 1956-os magyar események során.)



4214. kép. Az elektromos jelzőrendszer (EJR) távlati képe



5. kép. Vasfüggöny az Alpok lábánál

**422**A Munkás-Paraszt Kormány 1957. március 2-i határozatával elrendelte a nyugati országhatár újbóli – műszaki – lezárását. Még szigorúbb ellenőrzésre, hatékonyabb határzár kiépítésére került sor. Kezdetben szovjet járőrökkel is kiegészült a meggyengült magyar állomány. A határőrök egy része ugyanis hazament, leszerelt és 126 szolgálatban levő katona disszidált. Rechnitz (Rohonc) közelében november 23-án két szovjet katona menekülőket üldözve osztrák területre tévedt, ahol az egyiket az osztrák határőrök agyonlőtték.

Győr-Sopron és Vas megyében feltöltötték a rendőri állományt. A leszerelt határőrök pótlására a honvédségtől 1339 főt vezényeltek át a határra, és folyamatosan érkeztek az újoncok is. A második „vasfüggöny” határsávval, őrtornyokkal, fegyveres és kutyás határőrsők láncolatával és aknákkal zárta el Magyarországot a nyugattól. Lovas határőrök is teljesítettek a határon szolgálatot és terepjáró gépjárművekkel is járőröztek. A Fertőn légszűrő csónakot használtak. Az újraaknásítást a műszaki alakulatok 1957. áprilisától június 30-ig végrehajtották. Megépítettek 356 km kétsoros tüskésdrótkerítést. 243 km négyesoros, 107 km ötsoros gyalogság elleni aknamezőt is telepítettek, benne 800 000 taposóaknával. A karbantartás állandóan folytatódott, mert pótolni kellett a drótakadályt és a felrobbant aknákat. Magasabbra építették a drótkerítést és megerősítették érintő aknákkal. Buktató drótokat is alkalmaztak. Az osztrák határszakasz műszaki zárának korszerűsítését 1963-ra fejezték be. Megépítettek 282 km új típusú műszaki drótakadályt, és 1 124 900 aknát telepítettek. A négy évre tervezett költség 37 millió forintot tett ki. A karbantartásra továbbra is szükség volt. (Időjárás, vadak mozgása, határsértők miatt.) Már 1957-ben felvetődött egy még korszerűbb határőrizet megteremtése, de várható magas költségei miatt erre csak 1964-ben tértek vissza. A határőrség parancsnoka a kevésbé hatékony műszaki zár helyett a Szovjetunióban alkalmazott SZ-100-as elektromos jelzőrendszer bevezetését szorgalmazta. (Nehezen érthető, hogy a szocialista táboron belül is kiépült a műszaki



határvonal.) Az SZ-100-as elektromos jelzőrendszer (EJR) a nyugati határszakasz legfontosabb irányainak lezárására 10 örs területén épült fel és 1965. december 15-én kapcsolták be a határőrizetbe. Az EJR rendszert már 1957-ben alkalmazták Csehszlovákiában. Magyarországon pénzhiány miatt 8 éven át maradt a régi rendszer, emberéletek kioltását és súlyos sérüléseket okozva.

Az EJR megépítése 20 millió forintba került. A munkában közel 3000 fő vett részt. Az EJR további kiépítése miatt el kellett távolítani az aknákat és a korábbi drótakadályokat. Egy 8–12 m széles nyomsvárat kellett létrehozni. A műszaki alakulatok 1965-ben 318 km-en végeztek aknamentesítést és 300 000 aknát távolítottak el. Kiépítettek 248 km elektromos jelzőrendszert, amit 1968-ban korszerűsítettek a Belügyminisztérium Határőrség Parancsnokság terve alapján. Ennek az elektromos határvonalnak szélessége már 18 m volt. A 185 cm magas oszlopok 3 m távolságban voltak egymástól, 24 db sima- és tüskésdrót sorral (4. és 5. kép). A műszaki zárba 24 voltos jelzőrendszert is beépítettek. Egy km szakasz megépítése 600 000 forintba került. A jelzőrendszer nyomvonalának létrehozása nagy mezőgazdasági földterület kisajátításával járt, aminek a költsége megközelítette a 25 millió forintot. A rendszer kiépítését végső soron az SZKP és főtájtájtára, Leonyid Brezsnyev döntötte el.

**423**A jelzőrendszer 35 oldalas műszaki leírása többek között ezt tartalmazta: „Az Sz-100-as elektromos jelzőrendszer rendeltetése, hogy segítséget nyújtson a határőrizeti feladatok végrehajtásához, a határsértési kísérletekről időben és térben jelzéseket adjon, és ellenőrzés után megmutassa a határsértő mozgási irányát. A jelzőrendszer a határvonaltól számítva 500–2000 m vagy ettől nagyobb távolságban épül, s így lehetőséget nyújt – időben történő felfedés esetén – a határsértő elfogására szükséges intézkedések foganatosítására, illetve megtételére.” (6. kép).



6. kép. A Vasfüggöny nyomvonala Sopron körül

Ez a műszaki leírás és műszaki rajz pontos, részletes utasítást adott a hidak, vasúti útkereszteződések kialakítására, töltések bevágások készítésére, vízátereszek csöveinek vasrácsos (jelzőrendszeres) lezárására, amire azért volt szükség, hogy ott se lehessen átjutni osztrák területre. Az állománnak évente átlagosan 1500–4000 esetben kellett a jelzésekbe (eseményekbe) beavatkozni, aminek 2/3 része vadmozgás miatt fordult elő. További gondot jelentett az is, hogy az EJR egyes szakaszainak 500–2000 424m-en belül kellett volna lenni az őrstől, ami néhány helyen nem volt megoldható, ezért járőrházakat építettek.

Az 1970–80-as években Magyarország nyugati határőrizeti szíve volt az EJR. A jelzőrendszer egyre fokozódó zavarai miatt a drótcseréhez szükséges rozsdamentes drót nyugati importból származott, ami megterhelte a magyar devizagazdálkodást. Az 1980-as években bekövetkezett nemzetközi enyhülés és a hazai politikai helyzetben bekövetkezett változás miatt egyre többször vetődött fel az elektromos jelzőrendszer feleslegessége. A bontás hivatalos megkezdését 1989. május 2-án jelentette be az országos parancsnok- helyettes. (A próbabontás, 1989. április 18-án, a magyar–csehszlovák határon történt meg.) Ezt követte a magyar–osztrák határ műszaki zárának lebontása. Amikor a bontásra vonatkozó kormányhatározat 1989. május 18-án megszületett, már 150 km-es szakaszon megtörtént a felszámolás. 1989 augusztusára a vasfüggöny végleg leomlott.