

Bencsik Péter

**Az útlevelek ellenőrzése
az országhatáron, 1945–1989¹**

¹Készült az OTKA Posztdoktori Kutatási Ösztöndíja támogatásával. OTKA nyilvántartási szám: D 38488. A tanulmányt eredetileg az *A magyar úti okmányok története 1945–1989* c. kötetemhez (Budapest, 2005.) készítettem, de a határforgalom ellenőrzése c. fejezetet végül szerzőtársam, dr. Nagy György írta meg. Az eredeti szöveget terjedelmi okokból erősen lerövidítettem.

Az útlevelek ellenőrzésében két alapvető módszer különíthető el. Az önálló ellenőrzésben a ki- és a beléptető állam közegei egymástól függetlenül végzik el az ellenőrzéseket; előbb megtörténik a kiléptetés, majd a másik állam szervei is ellenőrzik és kezelik az okmányokat a beléptetésnél. A másik módszer a közös (vagy egyszeri) ellenőrzés, ahol a ki- és beléptetést a két állam egyszerre végzi. Ennek több altípusa létezik: a) közös határállomáson, de lényegében egymás után önállóan végzett ellenőrzés; b) a két állam közegei egyszerre vizsgálják az úti okmányokat vagy egyikük csak az útlevel-ellenőrzést, a másik csak a vámellenőrzést végzi; c) csak az egyik állam közegei által végzett ellenőrzés, amely figyelembe veszi a másik állam által támasztott követelményeket is. 1945 és 1989 közt az önálló ellenőrzés szerepe hangsúlyosabb volt, bár időközben lassan terjedtek a közös ellenőrzés különböző formái is. Az egyoldalú ellenőrzés (ma már meglepő módon) a kilépők ellenőrzését jelentette.

A továbbiakban részletesen csak a magyar hatóságok által alkalmazott önálló ellenőrzést elemzem. Általánosan érvényes szabály, hogy az államhatárt csak eredeti és érvényes úti okmánnyal lehetett átlépni. Az úti okmány akkor volt eredeti, ha nem volt meghamisítva és jogszerűen adta ki az arra illetékes hatóság; akkor volt érvényes, ha felmutatója az volt, akinek nevére kiállították, érvényességi ideje nem járt le, nem volt hamis, csonkított vagy rongált, alkalmas volt a személyazonosság megállapítására, területi érvényessége megfelelő és a szükséges vízumok benne voltak.² Az úti okmányok 1945–49 közötti ellenőrzési módjáról viszonylag keveset árulnak el a fennmaradt iratok. Az útleveleket megvizsgálták, záradékolták (lepecsételték), a hamis vagy szabálytalan útlevelel jelentkező utasokat visszatartották, valamint az utasokat jegyzékelték (nyilvántartást vezettek róluk).³ A határrendészeti szerveknek ellenőrizni kellett, hogy az útlevelekben van-e belügyi jóváhagyás és SZEB engedély, illetve hogy ezek szabályosak-e.⁴ Az országba belépő vonatokat már 1946-ban megállították a határvonalon a határőrség járőrei. A járőrök felszálltak a vonatra és ellenőrizték, hogy a határállomásig már senki más ne szállhasson fel. Utasellenőrzést sem a vonaton, sem az állomáson nem végeztek (ez a határrendőrség feladata volt), de a vonatok külső biztosítása (kordonszolgálat) az ő feladatuk volt. A kilépő vonatknál ezen eljárást fordított sorrendben

²30/1977 sz. BM paranccsal (okt.26.) bevezetett Határforgalom ellenőrzési szabályzat forgalom ellenőrző pontok részére. Budapest, 1977., 34-35. o.; illetve Kézikönyv a BM Határőrség határforgalom ellenőrzésében részt vevő sorállomány részére. Budapest, 1982. A korábbi szabályzatok (1965–69) hasonlóan sorolták fel e kritériumokat, de az eredetiség és érvényesség még nem különült el egymástól.

³145.389/1945 IV.12. BM (aug. 17.), in: Rendőrségi Közlöny 1945/9. (nov. 10.) 180-183. oldal

⁴411.728/1946 IV.12. BM (jún. 8.), in: Rendőrségi Közlöny 1946/14 (júl. 1.), 394-396. oldal

végezték el. A közúti ellenőrzésnél az útleveleket szintén a határrendőrség vizsgálta, de a járművek megállítása és biztosítása itt is a határőrség feladata volt.⁵

1948-ban már minden járműtípusnál összeszedték az úti okmányokat, s csak az ellenőrzés végeztével adták vissza. A járműveket át is kutatták, a hajókat végig kísérték. A repülőtéren a határrendőrök ellenőrizték az útleveleket. Közúton az utasok vámvizsgálata az autóból kiszállítva történt; a poggyászt is a hivatali helyiségbe kellett vinni. Az úti okmányok vizsgálata igen alapos volt, ellenőrizték az eredetiséget, érvényességét, hamisítások létét, a körözöttek és kitiltottak nyilvántartását.⁶

1951-ben a következő módon zajlott le az utasok ki- és beléptetése a Forgalom-ellenőrző Pontokon (FEP-eken): az érkező vonatokat a vágány két oldalán kordonszolgálat várta, de a vonatokat az országhatár és a határállomás közt is kísérték, hogy ne szállhasson le, illetve fel senki. Az utasoktól az útlevelet elvették, az útleveleket a vonaton kívül ellenőrizték és jegyzékelték, majd a vonaton adták vissza. Az okmányok elvételekor és visszaadásakor is végeztek személyazonosítást. Közben a kutató csoport tagjai átvizsgálták a vonatot, hogy elbújva se szökhessen át senki a határon. A be- és kilépő hajókat szintén követték az ellenőrzőpont és a határ közt. A hajók és repülők vizsgálata is kordon, illetve megfigyelés alatt történt. A hajók, repülők és gépkocsik utasainak úti okmányait is összegyűjtve, külön helyiségben ellenőrizték le.⁷

Az úti okmányok vizsgálata rendkívül alapos volt: vizsgálni kellett az útlevél tulajdonosa és az útlevelet felmutató személy azonosságát, az úti okmány területi és időbeli érvényességét, az aláírások, bélyegzők szabályosságát és érvényességét, a vízumok és egyéb szükséges engedélyek meglétét, az átléptetés jogosságát. Meg kellett állapítani, hogy nem szerepel-e az utas a kitiltottak listáján. Különös gondot kellett fordítani arra, hogy az útlevélben nincs-e javítás, törlés, fénykép- vagy lapcsere, hamisított bélyegző, vízum vagy aláírás, stb. Az átutazók esetén azt is vizsgálni kellett, hogy hol és mikor lépett be, a külföldiek okmányát belépéskor kezelték-e. A határon átlépő személyekről nyilvántartást kellett vezetni (jegyzékelés).⁸ Természetesen mindez rendkívül hosszú időt vett igénybe, ennek következtében pl. a nemzetközi vonatok 1–2 órát álltak a határállomásokon.⁹

⁵572.100/1946 IV.12. BM (júl. 25.), in: Rendőrségi Közlöny 1946/17. (aug. 15.), 491-492. o.

⁶Nagy György: Magyarország határforgalmat ellenőrző szervezetének, a szervezet feladatrendszerének, alkalmazott módszereinek változása 1945–1991 között. Kandidátusi értekezés (kézirat). ZMKA Határőr Tsz., 1993., I. k. 109. o.

⁷Irányelv a FEP szolgálat megszervezéséhez. 1951 nov. 1. 0757.687/1951 BM HKB, MOL XIX-B-10-1951-V-76. A légi FEP számára külön utasítás is készült, ld. MOL XIX-B-10-1951-V-72. A Dunán közlekedő hajók motoros kísézőhajókkal való megfigyeléséről intézkedett a 0759.473/1952 ÁVH HKB (máj. 12.), MOL XIX-B-10-1952-V-20.

⁸0757.687/1951 BM HKB, MOL XIX-B-10-1951-V-76.

⁹0815/szolg.-1955. BM HKB (okt. 6), MOL XIX-B-10-1955-V-208. Eszerint a várakozási idő 60-100 perc. Magyarország területét mindössze 3 nemzetközi gyorsvonat érintette.

Nem csoda, hogy a nemzetközi vasúti forgalom meglehetősen alacsony volt. Még kevesebben közlekedtek autóval külföldre; ez ekkor szinte csak a diplomaták kiváltsága volt. Ehhez képest meglehetősen marcona volt a közegek hozzáállása az utasokhoz: a belépő külföldiek többször panaszolták, hogy golyószóróval vették körül őket, főleg az osztrák határon. „Enyhítésként” 1951-től már „csak” géppisztollyal szerelték fel a határőröket és kioktatták őket az ellenőrzés kulturált végrehajtására is.¹⁰

Nemzetközi pénzügyi vitákat okozott az az eljárás, hogy a vonatokat az alapos ellenőrzés és kíséret ellenére a határponton is megállították és újra átvizsgálták a magyar közegek. Emiatt az osztrák vasút 3 millió Schillinget követelt, mivel a megállás és az elindulás egyaránt kb. 20–20 kg. szén fogyasztás-növekedést okozott vonatonként. 1955-től már arra törekedtek, hogy csak éjszaka állítsák meg a vonatokat a határon.¹¹ A növekedő vonatforgalom miatt az útlevél-ellenőrök egyébként nem végeztek időben és a vonatok nagyon sokat késnek. Ekkor merült fel, hogy a jegyzékelést utólag is el lehet végezni, ha az utasok a vízummal együtt nyilvántartó lapot is kapnak. Másik módszerként a vonaton menet közben végzett útlevélkezelés is szóba került. Ezeket 1955-től be is vezették a gyakorlatba.¹² Az útlevél-ellenőrző járőr egyeztetette a nyilvántartó lap (be- és kilépő karton) és az útlevél adatait, lebélyegezte az útlevelet és a karton mindkét felét. A belépő kartont letépvé gyűjtőbe tette. Kilépésnél ugyanez az eljárás a kilépő kartonnal.¹³

További új javaslat volt a kordonszolgálat és a vonatkíséret megszüntetése, a menet közbeni útlevél-ellenőrzés.¹⁴ 1956-ra (Sopron kivételével) megszűnt a vonatok kísérete és határon való megállítása; bevezették a menet közbeni útlevél-ellenőrzést a legfontosabb vonalakon.¹⁵ 1956-ra az utasok ellenőrzése jelentősen megváltozott az öt évvel korábbi, katonai jellegű vizsgálathoz képest. Az útleveleket (személyazonosítás után) továbbra is összeszedték és a FEP útlevélkezelő irodájában vizsgálták meg őket. A nyilvántartó lappal rendelkező utasok esetében csak a lap és az útlevél adatainak összevetésére volt szükség. Eztán az úti okmányokat lebélyegezték (a vízum mellett, kilépéskor a beléptető bélyegző mellett), majd visszaadták azokat tulajdonosaiknak. Az utasok az ellenőrzés alatt nem hagyhatták el a számukra kijelölt területet (pl. a vasúti kocsit,

¹⁰0757.150/1951 ÁVH HBK (szept. 1.), MOL XIX-B-10-1951-V-5. Diplomatak panaszait erről ld. még MOL XIX-B-10-1951-V-8. alatt is. A Határőrség itt cáfolja, hogy a FEP-eken van egyáltalán golyószóró.

¹¹0792/szolg.-1955. BM HBK (febr. 7.), MOL XIX-B-10-1955-V-45.

¹²01650/szolg.-1955. BM HBK (szept. 6.), MOL XIX-B-10-1955-V-57. , ill. 78., 90. és 98. fsz. A jegyzékelés tette ki az ellenőrzésre fordított idő 60%-át, ezért a tervezett változás jelentősen rövidítette volna az állásidőt. Ld. még: MOL XIX-B-1-z-106-1-53.-1955. okt. 21.

¹³01761/szolg.-1955. BM HBK (márc.24.), MOL XIX-B-10-1955-V-98.

¹⁴02137/szolg.-1955. BM HBK (okt. 12.), MOL XIX-B-10-1955-V-101 és 105., ill. 4093/Pk. szolg.-1955. BM HBK (okt. 13.), uo. 100. fsz. Mindkettő egyelőre javaslat volt.

¹⁵A határőrség általában 60–80 perc alatt végzett, ám a MÁV az előző év rengeteg késése miatt 4–4,5 órási (!) várakozást tervezett a menetrendbe. 0968/Szolg.-1956 BM HP (jún. 18.), MOL XIX-B-10-1956-V-24.

repülőtéri várótermet, gépkocsit stb.) A túlzott fegyveres biztosítás gyakorlata azonban megszűnt.¹⁶ A változásokat nemzetközi megállapodások is segítették a szocialista országok közt. 1956 jún. 22-én ezen államok Szófiában, majd júl. 23-án Budapesten megegyeztek a határon való tartózkodási idő 30 percre való csökkentéséről, javasolták a közös ellenőrzés bevezetését.¹⁷

A forradalom idején a korábbi szabályok zömét nem tartották be. Pl. nem is írták elő a vízumban, hogy melyik határátkelőn és mikor lépheti át a külföldi a határt. Ennek újbóli alkalmazását csak 1957 végén írták elő.¹⁸ Mivel az útlevelkezelők túl nagy figyelmet fordítottak a jegyzékelésre, s kevesebbet az útlevelek érvényességének vizsgálatára, ezért 1957-ben megszűnt a szocialista országok állampolgárainak, ill. az ilyen országokba/-ból utazó magyarok jegyzékelése.¹⁹ A tiltott, ill. engedély nélküli határ-átlépést viszont szigorúbban kellett büntetni már 1957 elejétől.²⁰

A forradalom után átmenetileg megszűnt a menet közbeni útlevel-ellenőrzés a vonatokon, de a szocialista országok felé ezt 1958 márc. 1-ig teljes körűvé szándékoztak tenni. A MÁV azonban nem biztosította minden vonalon a bel- és külföldi utasok elválasztását, ezért a határőrség Szob és Hegyeshalom felé megszüntette a menet közbeni ellenőrzést.²¹ Jellemző, hogy ennek szükségét már elvileg is megkérdőjelezi az országos parancsnok és ismét fontosnak tekinti a vonatok kísérését a határállomás és a határ közt.²² 1960-ig nem is állt vissza az 1956 előtti menet közbeni vasúti, ill. az utasok előtt végzett közúti útlevel-ellenőrzés.²³

1957-ben a következő módon zajlott le az útlevelek és az utasok ellenőrzése: személyazonosítás után minden útlevelet összeszedtek, majd a FEP helyiségben megvizsgálták őket. Az úti okmány és mellékleteinek (tartózkodási engedély, jelentkezési lap stb.) adatait egyeztetni kellett. Ezt követte az útlevel lebélyegzése (külföldiek esetében a vízum mellett, egyébként pedig a ki- és a beléptető bélyegzőt is egymás mellé kellett pecsételni). A jegyzékelt személyek adatait jelenteni kellett az Útlevelesztályra, külföldiek esetén pedig a kiléptető és beléptető állomás egymást is értesítette. Az

¹⁶sz. n. utasítás az MNK BM Határőrség FEP-jeinek szolgálatellátására (1956. jún. 11.), MOL XIX-B-10-1956-V-76. Nem volt kiléptethető az a személy, akinek nem volt érvényes úti okmánya, vízuma (kiutazási engedélye, tartózkodási engedélye).

¹⁷377/68 HOP sz. gyűjtő (1955-56), MOL XIX-B-10-1968-VI-33. Romániával külön megegyezés szerint ekkor szűnt meg a vonatok megállítása a határon.

¹⁸01234/szolg.-1957. HOP. (dec. 12.), MOL XIX-B-10-1957-V-18.

¹⁹0963/Szolg.-1957. HOP (okt. 1.), MOL XIX-B-10-1957-V-17. Továbbra is jegyzékelték minden diplomata útlevelet, minden átutazót, kivándorlót, hontalant, ill. a nem „népi demokratikus” állampolgárokat és az ezen államokba, illetve onnan haza utazó magyarokat.

²⁰074/Szolg.-1957. BM HP (febr. 7.), MOL XIX-B-10-1957-V-21.

²¹0777/Szolg.-1958. HOP (febr. 20.), MOL XIX-B-10-1958-V-49.

²²01336/Szolg.-1958. HOP. (ápr. 8.), MOL XIX-B-10-1958-V-68. Kifogásolja azt is, hogy az 1955-ös szófiai határozatot, ami a baráti országok közti ellenőrzést 40-60 percre csökkentette, Hegyeshalomban is alkalmazni kell.

²³Nagy: i.m., I.k. 119. o. Annak ellenére történt ez így, hogy a 27.sz. BM paranccsal 1957 júl. 12-én vissza kellett (volna) térni az 1956 előtti módszerekhez.

utasok az ellenőrzés alatt a számukra kijelölt helyet (pl. vasúti kocsi) nem hagyhatták el. Az útleveleken kívül a járművet is ellenőrizni kellett. Erre a kiképzett kutatók voltak kötelezve. A kutatás célja a határsértők, csempészarúk, ellenséges propaganda anyagok és kémek, ügynökök felfedése volt. A vasúti kocsikat rejtett vagy rendes kordonszolgálatral vették körül.²⁴ Azt látjuk tehát, hogy a forradalom előtt megindult liberalizáló lépéseket visszavonták, sőt 1957-ben az 50-es évek eljén alkalmazott módszereket teljes egészében visszaállították. Újabb reformok majd csak a 60-as évek elején indultak el. A határforgalom-ellenőrzésben tehát az 1956-os forradalom következtében a már 1955-ben eltervezett reformok végül a 60-as évekre tolódtak ki.

Még 1957 közepén is súlyos hiányosságok voltak az útlevel-ellenőrzők munkájában, pl. érvényes úti okmány nélküli átléptetés, hibás kordonszolgálat és útlevel-bélyegzés, nyilvántartási hibák, hiányos kutatás, stb.²⁵ A hibák kiküszöbölését, a hamisítások felismerését szolgálta, hogy valamennyi magyar útleveltípusról részletes jellemzést adtak ki (részletezve a biztonsági elemeket, a fedlap, a kötés, a papír, a vízjel, a betűtípus stb. sajátosságait).²⁶

1952–58 közt a határforgalom hétszeresére nőtt, ennek ellenére az ellenőrzés nem változott lényegesen. Részben emiatt is kulturálatlan volt a FEP-alkalmazottak magatartása.²⁷ 1959 aug.-ban a határórség, a vámórség, a Belügyminisztérium több osztálya és a Külügyminisztérium útlevel-osztálya megbeszélést tartottak. Ennek értelmében a vízumokon eltörölték a belépő állomás kötelező feltüntetését, ugyanakkor az esetleges vízummentességet csak a baráti országokkal közös határon fogadták el.²⁸ A Szovjetunió, Csehszlovákia és Románia felé megszüntették a kordonszolgálatot, Ausztria és Jugoszlávia felé pedig rejtetten alkalmazták azt. A vonatokat nem állították meg a határokon és menet közbeni útlevel-ellenőrzés is folyt több vonalon.²⁹ Jegyzékeln kellett az osztrák és jugoszláv határon mindenkit, a többi viszonylatban a kapitalista állampolgárokat, a nyugati országokba utazó magyar állampolgárokat, a diplomatákat, hazatérőket, kivándorlókat, hontalanokat, a külföldön élő magyar állampolgárokat, valamint az érvényes okmány nélküli személyeket.³⁰ Megszűnt a fegyverek rászegezése az utasokra és a járművekből való indokolatlan

²⁴BM Határórség Forgalom-ellenőrző Pontjainak szolgálatellátása (a BM 1957 júl. 12-i 27. sz. parancsa), MOL XIX-B-10-1957-V-55.

²⁵02069/szolg.-1957. HOP (júl. 6), MOL XIX-B-10-1957-V-58.

²⁶Ezekről bővebben ld.: dr. Bencsik Péter-dr. Nagy György: A magyar úti okmányok története 1945–1989. Budapest, 2005.

²⁷MOL XIX-B-1-z-10-59/12-1959. okt. 1., MOL XIX-B-1-z-10-59/12-1959. nov. 5., ill. 03203/1959. HOP. (okt. 20.), MOL XIX-B-10-1959-V-36. Továbbra is gyakori volt a gorombaság, a fegyver rászegezése az igazoltatott személyre, a géppisztolyos „vonat-ellenőrzés”, az utasok indokolatlan kiszállítása.

²⁸02499/Hdm.-1959. HOP (aug. 25.), MOL XIX-B-10-1959-V-25., a megbeszélés jegyzőkönyve: 03943/Hdm.-1959. HOP, uo. 27. fsz.

²⁹03777/Hdm.-1959. HOP (dec. 15.), MOL XIX-B-10-1959-V-26.

³⁰03806/ FEP-1959. HOP (dec. 22), MOL XIX-B-10-1959-V-38.

kiszállítás. A baráti államokkal közös határokon 1959 nov. óta az útlevel-ellenőrzés az utasok előtt folyt.³¹

Az úti okmányok ellenőrzése lehetséges volt az utas jelenlétében, ill. külön helyiségben is. Meg kellett állapítani az okmány fajtáját, a tulajdonos állampolgárságát, fénykép és a személyi adatok egyezését a útlevelet felmutató személlyel, a fotó és pecsétje eredetiségét, az útlevel időbeli és területi érvényességét, vízumkényszer esetén a vízum meglétét, eredetiségét, átutazás esetén a célvízum létét, kiutazásnál a szükséges engedélyeket, az úti okmány sértetlenségét, eredetiségét. Az ellenőrzés után az okmányt jegyzékelni, majd bélyegezni kellett. A bélyegzőt szignálni kellett a jobb alsó sarokban. Ha az utas mégsem lépett ki, a pecsétet érvénytelenítették. Ha oly holmikot találtak, amiből arra következtettek, hogy az utas nem akar visszatérni (családi okmányok, bizonyítványok, nyáron télikabát stb.), az utast vissza kellett tartani. Vasúti ellenőrzés idején a folyosón utasok nem közlekedhettek. Közúton a személyazonosítást a helyszínen, jegyzékelést és az okmányok érvényességének vizsgálatát az irodában végezték. A nyugati és déli határon (a diplomatákat kivéve) minden utast kiszállítottak, a járművet átkutatták, más viszonylatban erre csak gyanú esetén volt szükség. Társasutazás esetén az útlevel-ellenőrzést a járművön (autóbuszon) végezték, ekkor az utasokat meg kellett számolni. Belső kutatást ekkor is végeztek a járművön. A légi FEP-en kiléptető, indító, fogadó, beléptető és vámterületi útlevelkezelők is voltak, eltérő ellenőrző feladatokkal.³²

Két évvel később, 1966-ban az úti okmányok kezelése már zömmel az utasok előtt folyt, azokat összegyűjteni és külön helyiségben megvizsgálni már csak rendkívüli esetben lehetett. A be- és kilépő bélyegzőt egymás mellé kellett helyezni. Megszűnt a közúti átkelőkön az útlevelek külön helyiségben ellenőrzése, viszont a kapitalista országok állampolgárait minden esetben kiszállították a gépkocsiból, hogy átvizsgálják a járművet. A légi FEP-en a beszálló és tranzitkártyák ellenőrzése volt az, amire jobban felhívták az ellenőrök figyelmét. Közúton határviszonylattól és az utasok állampolgárságától függően négy különböző fokozata volt a kutatásnak: I. Baráti határszakaszon utazó szocialista állampolgárok; II. Osztrák szakaszon belépő és kapitalista országba utazó kilépő szocialista állampolgárok; III. Kapitalista állampolgárok, ill. Ausztria felé történő

³¹02563/Hdm.-1960. HOP. (aug. 29.), MOL XIX-B-10-1960-V-2., illetve (az előbbi pontokkal együttes összefoglalóként) 01168/Pk-1960 HOP, uo. 28. fsz. A kordon megszüntetését és a vonaton végzett útlevel-ellenőrzést „baráti” viszonylatban elrendelte: 03536/1959 HOP (nov. 27.), idézi: FEP rendeletek gyűjtője, Klsz. 00570/1960 HOP, MOL XIX-B-10-1960-V-49. (A szobi és a komáromi FEP-en a személyvonatok rejtett kordonja még fennmaradt.)

³²Ideiglenes határforgalom ellenőrzési szabályzat (1965), Klsz.0750/1964 HOP, MOL XIX-B-10-1964-V-30.

minden kilépés esetén; IV. Tiltott propaganda anyag, embercsempészet stb., vagy ennek gyanúja esetén. Minél magasabb volt a fokozat száma, annál szigorúbb volt az ellenőrzés.³³

1965-ben már csak Ausztria felé volt kötelező minden utas jegyzékelése.³⁴ Jelentős újdonság volt, hogy 1965-től a FEP-parancsnok saját hatáskörében jogot kapott arra, hogy kisebb útlevél-kiállítási hiba vagy szabálysértés esetén is engedélyezze az átléptetést.³⁵ A növekvő gépkocsiforgalom miatt nagyobb figyelmet kellett fordítani a közúti átkelőkön is a járművek kutatására. Az Ausztriába vezető utakon a diplomatákat kivéve minden jármű utasait kiszállították, a többi határon viszont csak a kapitalista állampolgárokat. Különös figyelmet kellett fordítani az NSZK tulajdonú járművekre. Ha a kutatás során mesterséges rejtekhelyet találtak, ami (ember)csempészetre alkalmas volt, jelenteni kellett a jármű rendszámát, típusát, a rejtekhely jellemzőit. Különös gonddal kellett vizsgálni az ülések mögötti és alatti területet, a csomagteret és a motorházat.³⁶

Az 1969-es gyakorlatban már nagyobb figyelmet fordítottak az utasok magatartásának megfigyelésére (a zavart, ideges utasok gyakran bizonyultak csempészeknek vagy hamis volt az útlevelük). Beléptetés esetén a kiléptető állam pecsétjét meg kellett keresni, ennek hiánya esetén további vizsgálatokra került sor. Külföldi kiléptetése esetén a magyar beléptető bélyegző megléte és eredetiségének vizsgálata volt ugyanilyen szerepű. A közúton és légi úton vízum nélkül érkezőket a határon levő vízumkirendeltségre kellett utasítani. A kutatás szabályai nem változtak meg jelentősen, de a kapitalista államok polgárainak belépését III. helyett II. fokozatúvá minősítették vissza. A vonatok, hajók és repülőgépek rejtett kordonja és a vonatok kísérete a határállomás és az országhatár közt továbbra is létezett.³⁷

Érvényes útlevél mellett is megtagadható volt az átléptetés, pl. csempészet, deviza-büntett esetén; de akkor is, ha az utas a közrendre, közbiztonságra veszélyes, pl. „ápolatlan külsejű és rendezetlen ruházata miatt a közerkölcsre káros hatást gyakorol (hippi)” vagy akinek gépjárműve a KRESZ-nek nem felelt meg.³⁸ Tovább bővült a FEP-parancsnok jogköre a hibás, hiányos okmá-

³³Határforgalom ellenőrzési szabályzat, 02929/1966 HOP, MOL XIX-B-10-1966-V-35. A kutatási fokozatok tehát nem határszakaszok szerint különültek el, hiszen szinte minden határszakaszon előfordulhatott mind a négy fokozat (az osztrák szakaszon I. fokozat persze nem létezett).

³⁴01213/1965 HOP (máj.), MOL XIX-B-10-1965-V-38.

³⁵01889/1965. HOP (aug. 12.), MOL XIX-B-10-1965-V-39.

³⁶06/1965. HOP parancs (1965. febr. 19), MOL XIX-B-10-1966-V-34.

³⁷Határforgalom ellenőrzési szabályzat a FEP-ek részére (1969), MOL XIX-B-10-1969-V-52. Az országos parancsnok utasítására (de csak akkor) a vonatokat még mindig meg lehetett állítani a határvonalon.

³⁸02940/1969 HOP (szept. 26.), MOL XIX-B-10-1969-V-11, ill. uo. 51. fsz.

nyokkal átlépésre jelentkező utasok eseteinek elbírálása terén. A jegyzékelés minimálisra csökkent.³⁹

Az osztrák átmenővonatokat Sopronnál még mindig kísérték magyar járőrök, de az utasokat nem ellenőrizhették, sőt a vasúti kocsikba sem léphettek be. A kísérő járőrök így a mozgó vonat külső lépcsőjén álltak...⁴⁰ 1970–71-ben megegyeztek arról, hogy az osztrák útlevel-kezelők már a vonatokon elkezdhetik, ill. befejezhetik az ellenőrzést.⁴¹

A légi forgalom növekedése is új módszereket követelt meg az ellenőrzésben, s az 1970-es években egyre nagyobb figyelmet kapott a gépeltérítések és merényletek elleni védelem. 1970 szept. 14-én a Budapest–Prága gépet eltérítették, s ezután vezették be az addigi szűrőpróbaszerű csomagátvizsgálás helyett a tételes ellenőrzést, a fémtárgy-detektorok, és a bőrönd-átvilágító eszközök alkalmazását, repülőgépek őrzését, zárt területre való bejárás megszüntetését.⁴²

A terrorveszélyre hivatkozva a későbbiekben még több alkalommal szigorítottak az előírásokon.⁴³ 1979-ben ismét áttekintették a repülőterek, valamint a többi átkelőhely terrorizmussal szembeni biztonságának helyzetét és új terrorcselekmény-megelőzési és elhárítási terveket dolgoztak ki.⁴⁴

1975-től kísérleti jelleggel, majd 1976-tól folyamatosan működött az osztrák határon az új „FEP technikai rendszer” (FTR) az úti okmányok kezelésére és ellenőrzésére. Ez biztonságosabb, modernebb ellenőrzést tett lehetővé. 1977-ben a jugoszláv szakaszon is megkezdték az FTR kiépítését, Ferihegyen pedig a repülőtér átépítése után állították fel.⁴⁵ Az FTR-rel felszerelt határalomásokon az érkező járműveket fülkék elé állították, a személy- és tehergépkocsikat, illetve autóbuszokat különválasztva. Az ellenőrzést három lépésben hajtották végre. A fülke előtti kezelő rögzítette a gépkocsi államjelét, rendszámát; elvette az útlevelet, személyazonosítást végzett, majd az útleveleket beadta a fülkébe. Ott a másik kezelő megvizsgálta az útlevel, a bélyegzők stb. eredetiségét (szemrevételezéssel és műszerrel egyaránt), majd az útlevelet TV kamerán át bemutatta a központi épületnek, ahol priorálták azt. Onnan lámpával kapott utasítást, hogy továbbengedheti-e az utasokat. Eztán lepecsételte az útleveleket, majd kiadta őket. A kinti kezelő ellenőrizte a pecsételést és újabb személyazonosítás után adta vissza az okmányokat. Fontos feladat volt még, hogy

³⁹Uo. Jegyzékelni szinte csak az úti okmány nélkül bebocsátottakat kellett.

⁴⁰02380/1964. HOP. (szept. 10.), MOL XIX-B-10-1964-V-26.

⁴¹Ideiglenes megegyezés: 01452/1970 HOP (jún. 22.), MOL XIX-B-10-1970-VI-3., a végső megállapodás (Bécs, 1971 ápr. 28.): 1971.: 13. tvr. (jún. 29.), Törvények és Rendeleték Hivatalos Gyűjteménye 1971. Budapest, 1972, 154- 155. o.

⁴²02090/1970 HOP (szept. 16.), MOL XIX-B-10-1970-V-41.

⁴³Pl. 00263/1971. Fep. HOP (jan. 23.), MOL XIX-B-103-1971-V-19.; 0169/7/1975. HOP (ápr. 24.), MOL XIX-B-10-1975-V-4.; 00169/4/1975 HOP (jún. 12.), uo. 6. fsz.

⁴⁴00868/1979 HOP (okt. 15.), MOL XIX-B-10-1979-V-37.

⁴⁵sz.n. Tájékoztató a szovjet határforgalmi szakdelegáció részére (1977. szept. 16.), MOL XIX-B-10-1977-VI-17.

kiszűrik a vízum nélkül érkezőket.⁴⁶ A megnövekedett forgalom miatt a sorállományú határőröket is bevonták az útlevel-ellenőrzésbe.⁴⁷ A kutatásnál újra szabályozták annak négy fokozatát; a III. fokozat csak gyanú, a IV. pedig csak tettenérés vagy külön utasítás esetén volt alkalmazható. A tisztán szocialista viszonylatú átkelés I. fokozatú lett, egyébként pedig a II. fokozatú kutatást kellett elvégezni.⁴⁸ 1979-től jelentek meg az „úti okmány ellenőrző egységfelszerelések”, melyeket a vonatokon, menet közben alkalmaztak.⁴⁹

Speciális feladatokat jelentett a moszkvai olimpia. A magyar határőrség attól tartott, hogy terroristák, provokátorok próbálnak majd a Szovjetunióba beutazni, hogy lejárassák a szovjeteket. Ennek megakadályozására 1980 jún. 1–aug. 10. közt szigorított úti okmány-, jármű- és vámellenőrzést rendeltek el. Emellett gyorsítani is akarták az olimpiára érkezők vizsgálatát a határon, ami nyilván ellentmondott a szigorú ellenőrzésnek.⁵⁰ Hasonló szigorítások léptek életbe a moszkvai Világifjúsági Találkozó (VIT) idején 1985-ben: fokozott volt az ellenőrzés júl. 1. és aug. 5. közt. Különösen alapos vizsgálat volt a NATO, közel- és közép-keleti országok és más, a „terrorizmus szempontjából veszélyes” államok polgáraival kapcsolatban. Amikor a magyar szervek a szovjet hatóságok figyelmét fel akarták hívni valakire, akkor függőlegesen pecsételték az útlevelébe.⁵¹

1982-ben az ellenőrzés szabályai lényegében változatlanok maradtak, de az FTR rendszer általánosan elterjedt a forgalmasabb átkelőhelyeken.⁵² Korszakunkban az utolsó jelentős változások 1988-ra tehetőek, amikor társadalmi nyomásra megszűnt a totális ellenőrzés a határon (várakozásmentesség, ill. a felesleges zaklatások kerülése miatt); újraszabályozták a sorompók kezelését; megszűnt a soproni tranzitvonatok kísérete és a legtöbb jármű kutatása. Ezzel a határőrség lényegében áttért a szelektív határforgalom-ellenőrzésre.⁵³

⁴⁶Uo., ill. Kézikönyv a BM Határőrség határforgalom ellenőrzésében részt vevő sorállomány részére. Budapest, 1982. Megtalálható a ZMNE Könyvtárban, ill. MOL XIX-B-10-1982-V-18. alatt is.

⁴⁷Nagy: i.m., I. k. 76. o. és 121. o. Erre már 1971–72-ben sor került az osztrák határon is.

⁴⁸30/1977 sz. BM paranccsal bevezetett Határforgalom ellenőrzési szabályzat forgalom ellenőrző pontok részére. Budapest, 1977., 39–41. o.

⁴⁹00360/1/1979 HOP (jún. 19.), MOL XIX-B-10-1979-V-24.

⁵⁰sz.n. magyar-szovjet jegyzőkönyvek (1979 júl. 26., dec. 13.), MOL XIX-B-10-1979-V-27.

⁵¹0368/1/1985 HOP (ápr. 24.), MOL XIX-B-10-1985-VI-52.

⁵²Kézikönyv a BM Határőrség határforgalom ellenőrzésében részt vevő sorállomány részére. Budapest, 1982.

⁵³Nagy: i.m., I. k. 92. o., ill. 127–128. o.