

MAGYAROK ÁTTELEPÍTÉSE CSEHSZLOVÁKIABÓL

MAGYARORSZÁG és Csehszlovákia 1946 február 27-én lakosságcsereegyezményt kötött egymással. (1946. XV. t.-c.) Ennek az egyezménynek alapján Csehszlovákia ugyanannyi magyar nemzetiségű csehszlovákiai lakost telepíthet át Magyarországra, mint ahány cseh, vagy szlovák lakos Magyarországról Csehszlovákiába áttelepül. A be- és kitelepülők teljes ingó vagyonukat magukkal vihetik.

A lakosságcsere 1947 április 9-én indult meg, amikor az első magyar gépkocsioszlopok útbaindultak Csehszlovákiába, azzal a feladattal, hogy az ottani magyarokat az ország felé induló vasúti szerelvényekbe berakják.

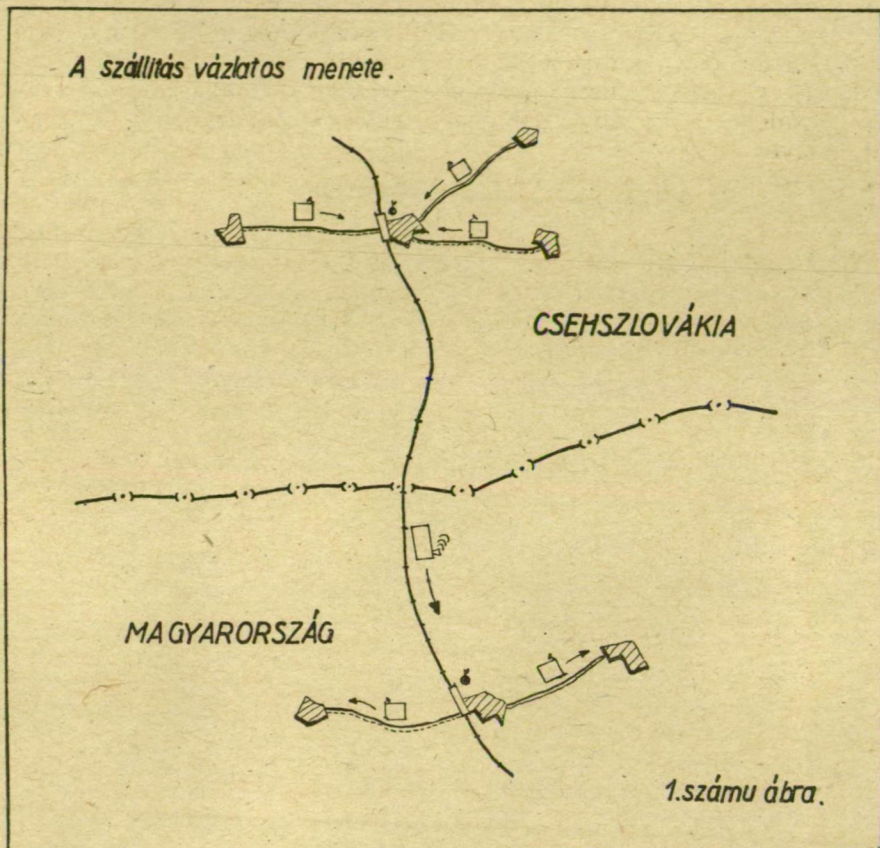
Az átszállítás lényegében közúti (gépkocsi-) és vasúti szállításból állott. (1. sz. ábra.) Az egyezmény végrehajtására megalakult vegyesbizottság magyar tagjainak sikerült elérnie, hogy a csehszlovákiai magyar lakosságot magyar közúti szervezet rakja vasútra. Viszont ezzel párhuzamosan a magyarországi szlovákok berakását Magyarország területén csehszlovák katonai apparátus végezhette.

A magyar szervezet vezetését a honvédség végezte; gépkocsiparkja állami és magánkézben lévő tehergépkocsikból és kezelőikből állott. A kormány azért bízta a gépkocsiszállítás irányítását a honvédségre, mivel úgy vélte, hasonló szállítási feladatokhoz a háborús tapasztalatokból kifolyólag a honvédségnek gyakorlata van, másfelől tisztában volt azzal, hogy a honvédség már béke idején is ki akarja venni részét a köztevékenységből.

Az egyezmény megszabta a kitelepítés területét Szlovákiában, valamint megszabta annak ütemét is. Ezek alapján alakult meg az a szervezet, mely a kitűzött feladatot megbízhatóan el kellett, hogy lássa. (2. sz. ábra.)

Kezdetben napi 64, később 48, majd 32, jelenleg ismét 48 magyar család átszállítása a feladat. A gépkocsioszlopokat ehhez kellett elsősorban méretezni, valamint ahhoz a távolsághoz, ami általában Csehszlovákiában a községek és a berakó vasútállomások, illetve Magyarországon a kirakó vasútállomások és a községek között van.

A Csehszlovákiába kirendelt gépkocsiegységekkel szemben egyéb követelmények is támadtak. Az oda kirendelt egységeket határrendészeti, valutáris, stb. szempontokból növelni alig lehetett, sem személyi, sem gépkocsilétszámban. Esetleges beálló nehézségeket, mint például hirtelen megnövekedett szállítási távolságok, vagyonosabb családok



sorrakerülése, nyári melegben sorozatosan beálló gépkocsijütemi nehézségek, — a szervezetnek gyors segítség reménye nélkül, önjerejéből kellett áthidalnia.

Tevékenységet pedig az egyezmény határozataihoz kellett mérnie, akként, hogy sem tetteivel, sem mulasztásaival azt meg ne sértse.

A belföldi oszlopok vezetése és szervezete — feladatuk jellege következtében — természetesen különbözött a külfölditől.

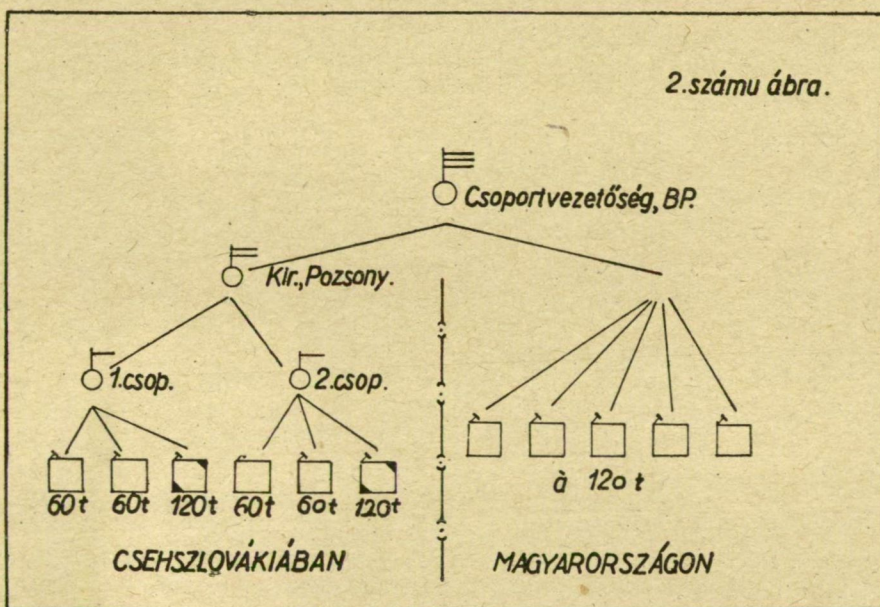
Belföldön főleg hajlékonynak és takarékosnak kellett lennünk.

Míg odakinn — a dolog természetéből kifolyólag — a csehszlovák hatóságok akár egy évre előre is meg tudják mutatni, hogy melyik magyar családot szándékoznak kitelepíttetni, addig idebenn, országunk sűrűn lakott földjén, Baranyától Békésig, Szabolcstól Mosonig egyaránt, csak a legnagyobb nehézségek útján, sokszor az utolsó perc után egy órával sikerült telepítő szerveinknek a betelepülő családok részére a rendelkezésre álló ingatlant megjelölni.

Viszont belföldön előny volt az, hogy a beérkező szerelvényeket nem kellett pontosan megszabott terminusra kiüríteni. Csehszlovákiá-

ban ugyanis az egyes vasúti szerelvényeket 12 nappali óra alatt kellett beraknunk. Habár a takarékosági szempontokon felül már csak azért sem lehetett a kirakást elkényelmeskedni, mert ugyanezek a szerelvények vitték, ugyancsak programszerűen, a magyarországi szlovák családokat ki Csehszlovákiába, természetesen az onnét kitelepített magyarok helyébe.

Külföldön a gépkocsik akkor kezdték meg a berakást az új kiürítendő helyen, miután az előző helyes feladatukat befejezték és onnét áttelepültek. Viszont belföldön egészen új gépkocsioszloppal kellett megkezdeni például pénteken Pécsen a kirakást, mialatt a régi oszlop még a Nyíregyházán csütörtök reggel óta kirakás alatt álló szerelvényvel volt elfoglalva. Ez a tény gyakran okozta két-három napra az állandóan foglalkoztatott gépkocsik létszámának hirtelen való megduzzadását és így a költségek tetemes megnövekedését.



Igaz viszont, hogy az állandó létszámot, alkalomadtán, nyugodtan csökkenthettük, annak veszélye nélkül, hogy a feladat hirtelen megnövekedése esetében azt nem tudjuk a megmaradt állománnyal ellátni.

Az egyes oszlopoknál általában a következő gépkocsitípusokat alkalmaztuk:

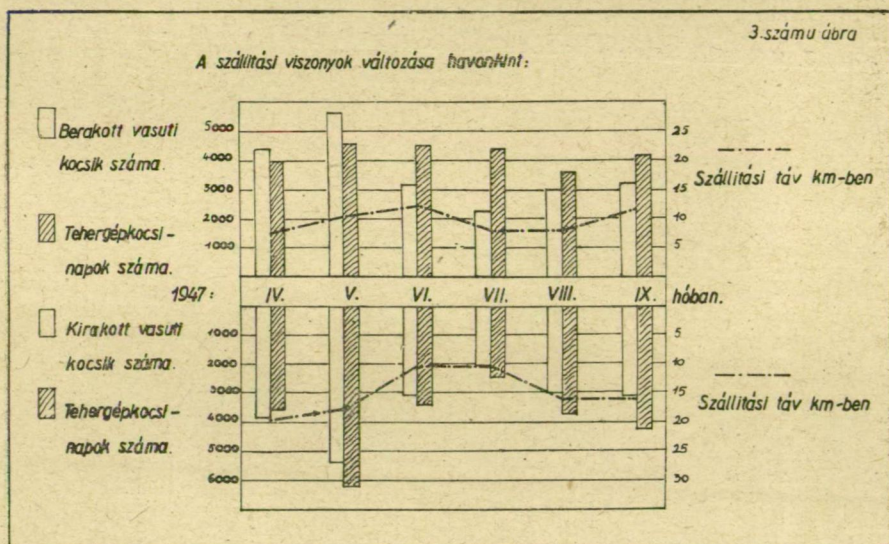
A MÁVAUT tulajdonából csupa 3 tonnás tehergépkocsit és pedig 7.30 m² rakfelületű UNRRA-Chevrolet és 8 m² rakfelületű G. M. C. típusból.

A MOGÜRT tulajdonából a 17.80 m² rakfelületű, 10 tonnás pótkocsikkal felszerelt Autocar és Federal vontatókat.

A MATEOSZ tulajdonából pedig vegyes 3 tonnás típusokat, mégis leginkább 8 m² rakfelületű Rába és Opel-Blitz-eket.

A 3 tonnások általában mindenütt mozgékonyan, a 10 tonnások azonban kétségtelenül nehézkesebben, csupán jó úthálózat, teherbíró műtárgyak, széles utcák és tág udvarok esetében voltak alkalmazhatók gazdaságosan. Igen nagy súllyal esett latba a gépkösi használhatóságánál a rakfelület nagysága. Jelentősebben, mint a teherbírás. Ugyanis nem aranyat, vagy sőt szállítottunk, hanem bútorokat, baromfiketreceket, rönkfát, préselt és préseletlen takarmányt, állatokat, stb., vagyis kisebb súlyú, de nagyobb terjedelmű holmikat.

A szervezet az összeköttetést távbeszélő és személygépkocsikkal ellátott futárok útján tartotta fenn önmagán belül.



Élelmiszerellátás a helyszínen történt, a mindenkor rendelkezésre bocsátott étkezési pénz (valuta) ellenében, míg az üzemanyagot minden esetben Magyarországról biztosítottuk; Csehszlovákia ezt nem tudta rendelkezésre bocsátani.

A szervezet feladatát a megalakulástól kezdve egészen a mai napig, kétségtelenül nagyobb zökkenők nélkül megoldotta.

Gyakran pedig igen nagy nehézségek előtt állottunk Csehszlovákiában és belföldön egyaránt. Hullámzott a követelmény, vagonszámban és kilométertávolságban egyaránt. (3. ábra.) Rimaszombat, Tornalja vidékén az átlagos 9—10 km-es szállítási távolságok helyett 36—37 km-ekkel kellett megbirkózni. Pozsonyból Rajkára négyzteres határrendészeti és vámszaki ellenőrzésen keresztül 20 km-re szállítottunk. Komárom, Guta környékén a megszokott 4—5 vagon helyett 18—20 vagonnyi ingóságokkal rendelkező családok berakásával kellett megküzdenünk.

Azonban a szervezet minden egyes tagja tisztában volt feladatával: „A magyaroknak legalább teljes ingó vagyónát át kell hozni!”

Belföldön az állandó telepítési nehézségeken felül például Baranya, Tolna területén a szűkösebb vasúthálózat, a csekély teljesítőképességű vasúti rakodók, a rossz úthálózat nehézségeivel kellett megküzdeni. Ezen felül egy-egy nagyobb eső az utakat néha napokra járhatatlannokká áztatta.

A berakás azonban ennek ellenére époly pontosan történt Érsekújvárott és Galántán, mint amilyen pontosan a kirakás végbement Medgyesegyházán, vagy Városlődön.

Csehszlovákiából 1947 október 15-ig, tehát az áttelepítés első hat hónapjában Magyarországra áttelepült (szlovák katonai szállítás és vasút útján Csehszlovákiába kitelepült):

5782 (5375) család, 22.899 (22.941) személy, 11.821 (4278) szarvasmarha, 3810 (1231) ló, 10.758 (19.367) sertés, 1765 (1865) juh és kecske, 207.480 (168.334) baromfi, 230 (25) cséplőgép és traktor, 3540 (950) kocsis és szekér, 25.951 (4369) vetőgép, aratógép és egyéb mezőgazdasági gép, 780 (29) üzleti berendezés, 45 (30) különböző ipari berendezés, 1922 (381) villanymotor és gőzgép, valamint 31 (1) személy- és tehergépkocsi.

A fentieknek fel- és elfuvarozásánál a szervezet az alábbi teljesítményeket érte el:

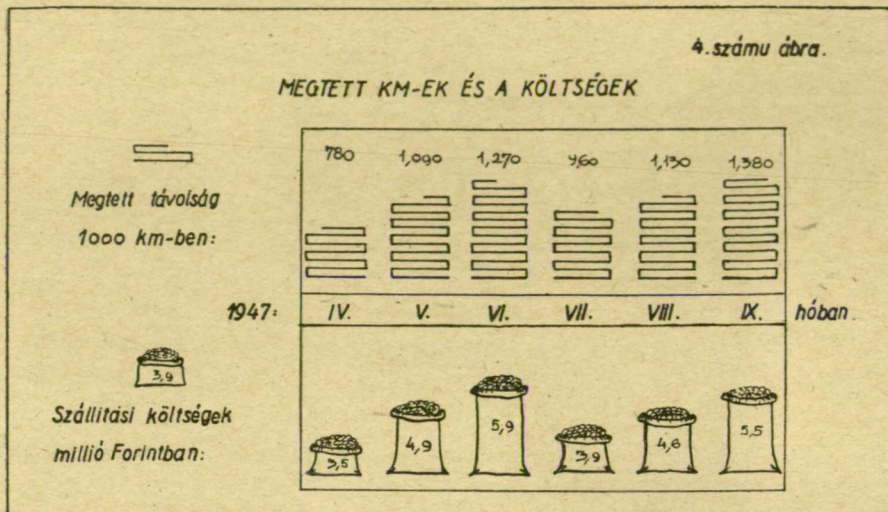
183 napon és
48.591 tehergépkocsi-napon át
6,610.000 km utat megtéve
7,780.000 tonnakilométer teljesítménnyel
20.962 15 tonnás vasúti kocsit rakott be
9.6 km átlagos távolságról és ugyanaddig
20.864 15 tonnás vasúti kocsit rakott ki
15.1 km átlagos távolságra.

Mindez a tevékenység kereken 28,300.000 forintba került. (4. ábra.)

A felsorolt teljesítmények havonkinti ingadozása több főoknak a következménye volt. Elsősorban annak, hogy a naponként berakásra kerülő családok száma, mint már előbb jeleztem, 64-ről 48-ra, majd 32-re csökkent, később újra 48-ra emelkedett. Azonfelül egyes időszakban, például július hónapban, a Rimaszombat vidékén végzett munkáknál nagy szállítási távolságokat kellett legyűrni. Az aratási időszak általános feladat- és teljesítménycsökkenést idézett elő. Viszont vasúti nehézségek, torlódások, mozdonyhiány, kevés kirakóállomás, stb. következtében, például májusban, olyan nehézségek állottak elő Baranya területén, hogy napi 280—300—320 tehergépkocsival sikerült elérni azt a teljesítményt, melyet a fentebbi nehézségek híján 200—240 gépkocsival könnyűszerrel megoldottunk.

A teljes apparátus vezetését és irányítását kereken 25 tiszt és 15 tiszthelyettes végezte.

Hogy munkájukat eredményesen végezhatték, a rajtuk kívülálló tényezők közül elsősorban a Magyar Áttelepítési Kormánybiztosság vezetői és beosztottjai részéről szüntelenül megnyilvánuló bizalom,



segíteni akarás, összműködési készség és igazi bajtársiasság volt a legjelentősebb. Kétségtelen azonban az, hogy e bizalmat megérdemeltük, annak megfeleltünk és a bajtársiasságot bajtársiassággal viszonztuk.

Egyéb polgári szerveinkkel általában hasonlóképpen meg tudtuk értetni magunkat; jószándékunkról, hozzáértésünkről valamennyi egyéb szerv hasonlóképpen meggyőződhetett.

Elismeréssel kell adóznunk Csehszlovákia közigazgatási apparátusának is, mellyel udvarias jóviszony és egymásnak az egész ügy érdekében való támogatása fejlődött ki.

Meggyőződésem, hogy ez a tisztí és tiszthelyettesi csoport az áttelepítés során végzett működésével kiérdemelte a polgári hatóságok elismerését, rokonszenvet és bizalmat ébresztett az új otthon felé indult felvidéki magyaroknál.

Dancs István