

ERDŐSI FERENC

HADÁSZATI SZEMPONTOK ÉRVÉNYESÍTÉSE A MAGYARORSZÁGI VASÚTHÁLÓZAT TERVEZÉSEKOR

Nem szorul különösebb bizonyításra, hogy a közlekedésnek mindenkor roppant nagy szerepe volt a háborúk megvívásában. Különös jelentőségre az első szárazföldi tömegközlekedési eszköz, a vasút tett szert, új vonások jelentek meg a közlekedés és az arra utalt hadviselés viszonyában. Közülük az alábbiakat emeljük ki:

— megszűnt a tömegközlekedés természeti viszonyoktól való időbeli és térbeli függősége (a folyók és állóvizek a mérsékelt égövi területek nagy részén a jegesedés miatt a téli hónapokban nem voltak hajózhatók, a hajózható szárazföldi vizek és a tengerek területi elhelyezkedése csak esetenként felelt meg a csapatok és a hadianyag mozgásirányának);

— mód volt arra, hogy a gazdasági érdekből épülő vasutak irányát és teljesítő-képességét az adott ország a külpolitikai viszonyoktól függő hadászati terveknek megfelelően befolyásolja;

— a sűrű vasúthálózattal lehetővé vált a minden korábbinál gyorsabb mozgósítás és felvonulás a hadszíntérre, dinamikusabbá tette a hadműveleteket, igazán ez teremtett lehetőséget a mozgóháborús harcmódhoz még a gépesített önmozgó alakulatok megjelenése előtt, a háta- és ígáslovak által biztosított szerény mértékű mobilitás mellett;

— ugyanakkor a helyhez kötött sínpályák és a rajtuk közlekedő szerelvények az ellenség által sebezhetőbbek, mint a közutakon közlekedő egységek, mert ez utóbbiakon a ki- és letérés könnyebb volt.

Sokféle információ igazolja, hogy a vasút megjelenésével új minőséget kapott a közlekedés és a hadászat közötti viszony. Az új, soha nem látott teljesítőképeségű közlekedési eszköz foglalkoztatni kezdte a hadvezetőségeket; kezdetben a hadseregek felvonulása és főként utánpótlása szempontjából. E téma korabeli nemzetközi, sőt magyarországi irodalma sem szegény, noha az utóbbi évtizedekben a hazai hadtörténeti kutatások meglehetősen elhanyagoltak, csak Kéri Kálmán¹, Bencez László és Farkas Márton munkásságát emelhetjük ki.

Vasúttörténeti kutatásaim során jó néhány olyan forrással találkoztam, amelynek e témába vágó vonatkozásai arra inspiráltak, hogy önálló cikk formájában adjam közre a legfontosabb XIX. századi mozzanatokat.

E munka a vasút és hadászat összefüggésének, kölcsönhatásának csupán két kérdésére szorítkozik, egyrészt, hogy kik és mikor ismerték fel a vasút jelentőségét a hadműveleti, utánpótlási feladatok ellátásában (néhány példával utalva a vasút tényleges igénybevételére is a XIX. sz. harmadik negyedének európai hadszínterein),

¹ Kéri Kálmán: Az Osztrák—Magyar Monarchia vasúthálózata 1914-ben, és felhasználása az első világháborúban: *Hadtörténelmi Közlemények*, 1985. 2. sz. 225—294. o.

másrészt, hogy milyen módon szólt bele a hadügyi kormányzat a vasutak irányának meghatározásába, a vasúthálózat területi szerkezetének formálásába, érvényesítve a saját — a gazdasági élet elvárásaival nem mindig megegyező irányú és teljesítő-képességű pályákra igényt tartó — különleges szempontjait.

*Néhány példa a vasút katonai célokra felhasználhatóságának
és hadászati jelentőségének felismeréséről,
illetve alkalmazásáról a XIX. században, külföldön*

Az osztrák katonai szakírók korán felismerték a vaspályák adta lehetőségeket. Jellemző e tekintetben pl. Radetzkynek a tervezett Velence—Milánó vasúthoz 1839-ben adott szakvéleménye: „Én nem láttam még sohasem vasutat és csak elméletileg ismerem; hiszem azonban, hogy egy vasút, amelynek birtokába juthatunk, katonai célokra csak előmozdíthat, mégpedig egyfelől azzal, hogy lehetőséget teremt egy jelentős közlekedési eszköznek, embertömegnek és anyagnak nagy sebességgel való mozgásba hozatalára, másfelől a vasút hatalmas erőtényezőnek mutatkozik a Birodalom megvédésére.”² Tehát Radetzky is csupán jóváhagyta a tervezetet, de nem javasolt saját elképzelése szerinti irányt. J. M. Goggenberger egy 1842-ben írt tanulmányában³ éppen a Radetzky által véleményezett velence—milánói vasút stratégiai szerepét emelte ki a lombardiai osztrák birtokok védelme szempontjából. Különösen fontosnak tartotta a csapatok gyors átcsoportosításának lehetőségét és egyben felhívta a figyelmet a pálya erős katonai védelmére a rombolási kísérletekkel szemben. Két évvel később J. v. Werklein ezredes a vasút hadászati előnyeit két fő feladat alapján összegezte:⁴

— ha a front mögött az egyik szárnytól a másikig vezet, és lehetővé teszi a csapat-
testek összpontosítását valamely térségben;

— ha a határral párhuzamosan haladva összeköti a határt védő erődítményeket.

Mindkét feladathoz szükségesnek látta a megfelelő mennyiségű gördülőeszköz és a nagy létszámú személyzet előzetes biztosítását. Az első feladatra a Frankfurt—Basel a másodikra az Olmütz—Prága—Theresienstadt vonalat tekintette példának. Werklein a továbbiakban kifogásolta a tervezett Bécs—Trieszt vasút vonalvezetését, mivel a steiermarki és karinthiai magas hegységeken átvezető pályák építése nagyobb erőfeszítéseket és költségeket igényel. Helyette könnyebben megvalósíthatónak tartotta a Bécs—Bruck—Nyugat-Magyarország—Zágráb—Buccari (vagy Fiume) vonalat, ahonnan Trieszt érintésével csatlakozás teremthető a Velence—Milánó vonalhoz. (1. sz. vázlat, 574—575. o.)

1856-ban v. Märing ezredes emlékiratában⁵ Tirol tartomány hadászati előnyeit vizsgálta Itáliával, illetve a német területekkel szemben. Megállapította, hogy a nagyobb csapattestek ellátására képtelen tartomány stratégiai szerepe rendkívüli módon megnőne, ha Marburg és Brixen között vasútvonal épülne. Ezzel a vasúttal Magyarországról és a katonai határőrvidékről néhány nap alatt jelentős számú alakulat átcsoportosítása válna lehetővé, s ellátásukat is meg lehet oldani e terményben gazdag vidékekről. A tiroli szárnyról indított támadás háborút eldöntő tényező lehet, miközben a semleges Svájc biztosítja a tiroli erők manővereinek zavartalanságát.

² Eduard Zamantoni: Die Eisenbahnen im Dienste des Krieges und moderne Gesichtspunkte für deren Ausnützung. Schriften über Verkehrswesen. I. Reihe, Heft 6. Wien, 1904. 3. o.

³ J. M. Goggenberger: Militärischer Gebrauch der Eisenbahnen durch eine neue Zugkraft. — *Militärische Zeitschrift*, 1843/1. 40—46. o.

⁴ J. v. Werklein: Über Eisenbahnen in Militärischer und nationalökonomischer Beziehung. — *Militärische Zeitschrift*, 1849/2. 249—272. o.; 1849/3. 43—57. o.

⁵ v. Märing: *Militärische Zeitschrift* 1856.

Ugyanezt a gondolatot fejti ki 1862-ben egy szerző nélkül megjelent tanulmány⁶ is Tirol és a Karintiai Vasút stratégiai viszonyáról, és a tartomány stratégiai szerepét elsősorban a lombardiai erőrendszer védelme szempontjából tartotta fontosnak. Ausztriában 1863-ban jelent meg a katonai vezetés hivatalos kiadványa a szállításiügy új formájáról.⁷ A politikai vezetés azonban még előnyben részesítette a gazdasági érdekeket a pályák tervezésekor.

Mindezek ellenére meg kell állapítanunk, hogy a vasút hadászati szerepét az osztrák politikai vezetés kevésbé vette komolyan, mint a Poroszország vezette német államok. Minden idők egyik legnagyobb katonai írója, C. E. v. Pönitz az 1842-ben megjelent „A vasutak hatása a katonai hadműveletekre”, majd az 1853-ban megjelent „A vasutak, mint katonai hadműveleti vonalak” c. tanulmányaiban⁸ már olyan alapelveket fektetett le, amelyek mindmáig érvényesek. Így pl. azt, hogy háború esetén elengedhetetlen, hogy a katonai hatóságoknak joga legyen az összes pálya korlátlan igénybevételére. Igaz viszont, hogy ő még inkább csak a hadtápban történő alkalmazásának lehetőségét ismerte fel, viszont stratégiai felvonulás végrehajtásának lehetőségére nem gondolt. H. O. Killmeyer 1857-ben megjelent „Európa katonai földrajza” c. könyve⁹ — egyéb adatok mellett — részletesen foglalkozott nemcsak a rendelkezésre álló valamennyi vasútvonal leírásával, illetve a tervezett hálózatonöveléssel, hanem útmutatást adott a csapatok szállításának követelményeiről is, beleértve a gyalogság, a tüzérség, a lovasság és az utánpótlás vagonigényeit és bevagonírozásának módjait.

A vasutak tényleges alkalmazására a háborúk megvívásában ugyan már szórónyosan a XIX. sz. közepén sor került, de tömegesebben hadászati eszközként — erőátcsoportosításokhoz, új súlyképzésekhez — Európában inkább csak az 1859. évi osztrák—olasz, az 1866. évi osztrák—porosz és az 1870/71. évi porosz—francia háborúban kaptak igazi szerepet.

Döntően a vasútépítéseknek köszönhető, hogy az osztrák hadsereg mozgósítása 1859-ben az itáliai hadjáratra még 7 hétig, 1866-ban a poroszok ellen már csak 5 hétig tartott, miközben a felvonulás idejét 8 hétről 20 napra sikerült csökkenteni. Jellemző azonban, hogy a poroszok 1866-ban igen gyors szállításokkal be tudták hozni az Osztrák Birodalomnak a mozgósítás elrendelése és a később bekövetkező hadüzenet között megszerzett 6 hetes előnyét. Ugyanis Poroszország számos, a katonai érdekeknek az ausztriaiaknál jobban megfelelő vasútvonalal rendelkezett, sőt ezek nagy része kétvágányú volt. Így rendkívüli módon meggyorsíthatta csapat- és hadianyagszállításait, sőt lehetősége volt arra is, hogy a személyi és állatállomány napi ellátását a vasutak révén a messze hátországból biztosítsa. Míg Ausztria a veszélyeztetett területen mindössze két vasutat használhatott Olmütz, Königgrätz, Prága bázisról észak felé (l. az 1. sz. vázlatot, 574—575. o.), addig Poroszország ötöt, továbbá két, a határral párhuzamosan futó vonalat Dreza—Görlitz—Frankenstein, illetve Görlitz—Breslau—Neisse közt. Ezzel a porosz hadvezetés az osztrák felderítés hatósugarán túl álcázott átcsoportosításokat tudott végrehajtani és túlerővel megjelenni, például Jičinnél és Trantenaunál. Az osztrák hadsereg rendkívül fárasztó gyalogmenetre kényszerült az Óriás-hegység hágójn keresztül, mire azonban elérte a határt, a korábban beérkezett és a tereppel jobban megbarátkozott porosz sereg a szárnyakról támadta meg. A porosz hadsereg 1870-ben a franciák ellen 10 nap alatt befejezte a mozgósítást, ugyanakkor Oroszországnak a rossz közlekedési viszonyok miatt titokban már 1876 novemberében meg kellett kezdenie a több mint egy fél

6 Tirol und die Kärtner Eisenbahn in strategischer Beziehung. — *Militärische Zeitschrift*, 1862. 213—220. o.

7 Das Eisenbahnwesen vom militärischen Standpunkte. Wien, 1863.

8 C. E. v. Pönitz: Die Eisenbahnen als militärische Operationslinien. Nebst Entwurf zu einem militärischen Eisenbahnsystem für Deutschland. H. n., 1853.

9 H. O. Killmeyer: Militär Geographie von Europa. Berlin, 1857.



1. ábra. Külföldi vasúti pályák és csatlakozásuk Magyarország felé. 1. a Radetzky által értékelt lombardiai vasút a környéki osztrák erődítményekkel. 2. a poroszok elleni osztrák felvonulás vasúti pályái Csehországban. 3. a stratégák által javasolt,



de nem, vagy csak részben megvalósított vasútvonalak. 4. a stratégiák által javasolt, megvalósult vasútvonalak. 5. stratégiai is nagy jelentőségű osztrák birodalmi fővonalak. 6. egyéb fővonalak. 7. folyó. 8. erődített városok.

évet igénybe vevő mozgósítást, hogy azzal készen legyen az 1877 nyarán deklarált, Törökország elleni hadüzenetig.¹⁰

Az előbbieken példázott vasúthasználattal és felhasználási elképzelésekkel szemben csak nagyon kevés autentikus információt találunk a szakmunkákban arról, hogy az egyes államok hadvezetősége az idők folyamán hogyan avatkozott be stratégiai érdekből a vasúthálózat szerkezetének alakításába, mely főleg ágazati gazdasági szempontok és különböző szintű (országos, regionális, provinciális, lokális) területi érdekek figyelembevételével épült. Keveset tudunk tehát arról, hogy a hadügynek az egyes országokban miként volt módja befolyásolni a vasútvonalak általános és részletes vonalvezetését, a pályák teljesítőképességét, műtárgyait, a gördülőanyag mennyiségét és minőségét.

Annyi bizonyos, hogy az 1866-os kijózanító vereség, illetve néhány év múlva Poroszország Franciaország elleni győzelmének tapasztalatai arra kényszerítették az osztrák politikai vezetést, hogy a vasutak tervezésekor a katonai szempontokat legalább egyenrangúnak tekintse a kereskedelmi szempontokkal. Erre utal a Kéri Kálmán által idézett uralkodói döntés is 1872-ből. Az 1860-as évek végétől gyakoribbakká váltak a vasutak és a háború közötti összefüggésről szóló művek¹¹ is.

Az is kétségtelenül megállapítható, hogy már a XIX. sz. derekától minden fejlettebb európai állam törekvése arra irányult, hogy a lehető legtöbb nagy teljesítőképességű vasútja vezessen a valószínűsített felvonulási területre. A hosszú tengerpartok által „védett” Franciaországban, Itáliában ennek a követelménynek könnyen eleget tehettek, de a túlnyomóan szárazföldön húzódó határok által körülvelt Ausztria—Magyarországon ehhez a földrajzi adottságok kedvezőtlenek voltak, mert minden irányban való védekezésre történő berendezkedésre, többoldalú frontnyitásra kellett felkészülni. Ezért egy 1905-ben megjelenő osztrák szakmunka már kénytelen volt megállapítani, hogy csak az autokratikusan kormányzott országokban, mint pl. Oroszországban építettek olyan vasutakat, amelyek még békeidőben is katonai célokot szolgálták, mert a többi országban a pályahálózatot békében „civil érdekeknek” megfelelően fejlesztették.¹² Így a hadvezetés kénytelen az adott „polgári” hálózatot igénybe venni, a hadiszerezvények útját a frontra szállítás szempontjából legkedvezőbb irányú szakaszokból szintetizálni. Azonban a legfelsőbb hadvezetés számára az sem volt közömbös, hogy milyen forgalmi áteresztőképességűek, sem az, hogy milyen irányúak, milyen csatlakozásokat lehetővé tevők a hadi szállításokra igénybe vett pályák. A következőkben ezért bemutatjuk, hogy a történelmi Magyarország területén a XIX. század második felében és századunk elején mind a fő-, mind a mellékvonalak építésénél hogyan és milyen mértékben érvényesültek a katonai elvárások.

A vasutakkal kapcsolatos katonai elképzelések Magyarországon az első világháborúig

Stratégiai szempontok a fővonalak építéskor

a) Bizonytalan stratégiai szempontok szerepe az abszolútizmus idején

Pontos ismereteink nincsenek ugyan arról, hogy a szabadságharcot követően a ki-egyeződésig tartó önkényuralom idején hol és milyen mértékben befolyásolták stratégiai megfontolások a pályák irányát, egyáltalában az egész akkori fővonalhálózatot, annál

10 Behelf zum Studium des operativen Generalstabsdienstes. 4. Heft. Eisenbahnwesen... — Für den ausschliesslichen Gebrauch der Frequentanten der k. und k. Kriegsschule als Manuskript gedruckt. Wien, 1905. 6—8. o.

11 M. Brunner: Reichbefestigung und Eisenbahnen. Wien 1868.; M. Morawitz: Studie über Eisenbahnen im Kriege. Wien, 1871.; A. v. Wusch: Die Wechselbeziehung der Verkehrs- und der militärischen Interessen. Teschen, 1872.

12 Behelf... i. m. 1905.

inkább ismeretesek a gazdasági megfontolások. Az sem minden részletében tisztázott előttünk, hogy a magánvasúti rendszer idején milyen módon lehetett érvényre juttatni az állami hadászati szempontokat. Kimondottan stratégiai célokat nyilván egyik fővonal sem szolgált, mivel nem lakatlan, megmunkálatlan, kihasználatlan földeken vezettek keresztül (mint pl. Oroszországban jó néhány vonal), mind egyik felfűzött településeket, gazdasági központokat és mezőgazdasági területeket, ami által a vasutak alapvetően gazdasági feladatot láttak el.

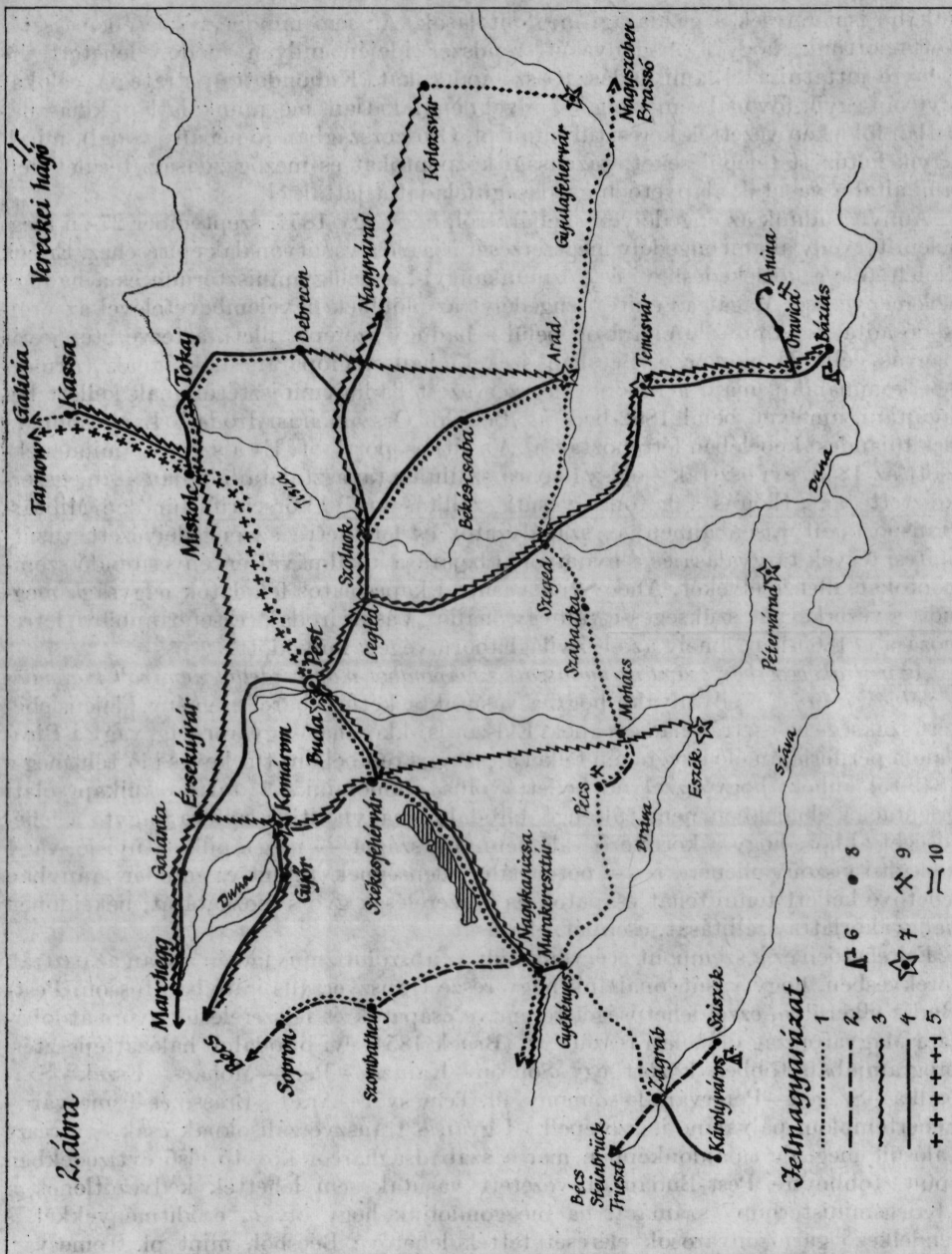
Annyit tudunk az engedélyezési eljárásról, hogy egy 1854. szeptember 27-én megjelent törvény állami engedély megszerzését írja elő a vasútvonalak építéséhez. Ennek előfeltétele a közlekedésügyi és közmunkaügyi-, a belügyminisztérium és a hadügy véleményezése. Magát az építési engedélyt az előbbieket figyelembevételével az uralkodó adta ki. Ami ezen eljáráson belül a hadügy szerepét illeti, a tervezetet jóváhagyás céljából először a Bécsben székelő hadsereg főparancsnokságnak (Armeeoberkommando), majd a később megszervezett hadügyminisztériumnak kellett benyújtani, amelyen belül 1862-ben, a „Belföldi Országleírás Iroda” (Landesbureau des Inlandes) kebelében létrehozták a „Vasúti csoport”-ot. Ez a szerv — mindenekelőtt az 1859. évi osztrák—olasz háború szállítási tapasztalatai alapján — megszerkesztette az „Előírás a katonai vasúti szállításokra” (Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen) c. szabályzatot és lefektette az engedélyezett vasútépítési tervek tárgyalása és a nyomvonal bejárása alkalmával érvényesítendő szempontokat, illetve elveket. Ahogyan a vasúttal kapcsolatos feladatok nagysága megnőtt a vezérkarnál, szükségessé vált egy önálló „Vasúti iroda” (Eisenbahnbüro) létrehozása is 1865-ben, amely az első világháború végéig működött.

Az osztrák vezérkar számára hadászati szempontból már kezdettől nem volt közömbös a pályák iránya. Nyilvánvaló, hogy a vasutakra kétféle harci esemény idején lehetett szüksége az osztrák hadseregnek. Először is akkor, ha Magyarország, vagy a Birodalom perifériáján élő egyéb nép felkel a császári rend ellen: túl kevés idő telt még e 1849-től ahhoz, hogy ezzel ne kellett volna számolniuk. A tartós külkapcsolati orientációs elemekben nem túltengő birodalmi nagypolitika nyitva hagyta a lehetőséget ahhoz, hogy a környező valamennyi országot — még a pillanatnyi jó, vagy kielégítő viszony ellenére is — potenciális ellenségnek tekintse; minden irányban lehetővé kellett tenni tehát csapatok és felszerelések gyors mozgását, békeidőben hadgyakorlatra szállítását, cseréjét, ellátását.

Feltehetően ez a szempont is érvényesült az abszolutizmus idején abban az osztrák törekvésben, hogy vasútvonalaink nagy része transzverzális irányban fusson, Pest-Budát elkerülve, ezzel lehetőséget teremtve csapatok és felszerelésük gyors átdobására Magyarország délkeleti részébe is. (Bruck 1854. évi birodalmi hálózatfejlesztési programjában többek között egy Sopron—Kanizsa—Pécs—Mohács—Eszék—Szabadka—Szeged—Pétevárad—Zimony, ill. Temesvár—Arad—Brassó és Temesvár—Fehértemplom pályalánc is szerepelt.) Ugyan a transzverzálisoknak csak egy része valósult meg, de tulajdonképpen már a szabadságharcot követő első évtizedekben épült, többnyire Pest-Budán át vezetett vasutak sem lehettek kedvezőtlenek a „Kriegsministerium” számára, ha meggondoljuk, hogy olyan, erődítményekkel is rendelkező garnizonvárosok elérését tették lehetővé Bécsből, mint pl. Temesvár, Arad, Gyulafehérvár, Eszék, Komárom stb.¹³ (2. sz. vázlat, 578. o.)

Hollán Ernő 1856-ban megjelentetett tanulmányával azon tudósok közé tartozott, akik a vasút hálózati tervezésénél elsőként sorakoztattak fel némi fantáziával párosulva *stratégiai szempontokat*, mégpedig ügyelve arra, hogy az ország perifériáinak erődített településeivel való közlekedési kapcsolat biztosítva legyen. A következőkben idézett mondatai azt a benyomást kelthetik, hogy a stratégiai szempontoknak

13 *Erdősi Ferenc*: Politikai-gazdasági területi érdekek ütközése a kiegyezés előtti vasúthálózatunk térszerkezetének alakulásában. *Közlekedéstudományi Szemle*, 1985. 10. sz. 443—450. o.



2. ábra. Magyarország vasúthálózata a kiegyezés előtt, különös tekintettel a stratégiai jelentőségű vonalakra. (Szerk. Erdösi Ferenc.) 1. a Bruck-féle osztrák birodalmi hálózattervben szereplő vonalak. 2. a Hollán E. által stratégiai fontosságúnak tartott vonalak. 3. az osztrák érdekek szerint megépült transzverzális pályák. 4. a megépült, Pest-Buda centrikus, sugaras irányú pályák. 5. a Visontai K. által stratégiai fontosságúnak ítélt vonalak. 6. folyami-vasúti átrakóhely. 7. erődített, jelentősebb település. 8. a vasúthálózat jelentősebb csomópontjai, végállomásai. 9. a vasutak által elért jelentősebb bányavidék. 10. hágó a Kárpátokban.

való megfelelést utólag magyarázza bele tulajdonságként a lényegében gazdasági-külkapcsolati követelmények alapján szerkesztett hálózatba: „...a magyar vasútrendszer vonalai tervezésükben azáltal nyertek különös fontosságú stratégiai jelentőséget, mikép azok egy ország erősítési rendszer elveivel összhangzásban, a legfontosabb védelmi vonalak mögött előnyös párhuzamokat képeznek, melyek innét függőlegesen erősített pontra támaszkodó vonalak által metszetnek át. Eként a Pozsony—tokaji, Pest—Nagyvárad—kolozsvári vonalak a Kárpátok fővédelmi vonalával képeznek párhuzamos közlekedési utakat, melyeknek átmenetein, Nagy Szombatnál Jablonka felé, és Tokajnál Dukla és Verecke felé elsáncolt tábor által uralkodhatni. Az egész védelem Komáromra mint központi erősségre támaszkodik, mire nézve a Komárom—érsekújvári vonalat volna szükséges kiépíteni (l. a 2. sz. vázlatot, 578. o.).

Hasonlót állíthatni a Kassa—tokaji, Debrecen—aradi és Pest—Szeged—Temesvár—báziási vonalakra nézve az országos védelmet illetőleg Kelet felé, vagy a Buda—Kanizsa—pöltschbachi vonalra nézve a függélyes Bécs—Szöny—eszéki vonalak mindenikére a megfelelő megerősített pontok és fegyverhelyek esnek.”¹⁴

Bár egy szó sem esik arról, hogy Magyarország területét milyen országokból támadó ellenség ellen kell megvédeni, nem kétséges, hogy Hollán is az osztrák birodalmi stratégiai rendszerben gondolkodva vetette fel a hadászati szempontokat. A stratégiai fontosságú pontok elhelyezkedése alapján feltételezhető, hogy nemcsak a Kelet-Európa és a Balkán, hanem már a Poroszország felől is bekövetkezhető támadás lehetőségét sem zárták ki.

Hadászati-honvédelmi szempontokat szinte obligát módon okkal, de többnyire ok nélkül említenek a legkülönbözőbb irányú és rendeltetésű, vasútjainkkal foglalkozó írások szerzői. Nagyon veszít így az érv a komolyságából, közhelyszerűnek érzékelheti az utókor. Pl. amikor Visontai Károly a pest—miskolci vasút létjogosultságát bizonyította, hadászati szempontú argumentumokat is felsorakoztatott. Abból indult ki, hogy a Miskolc felé, majd onnan tovább vezetendő pálya a hegykoszorú lábánál haladva nemcsak „számtalan hadtani pontot” érint, hanem elmeszti a Felvidék felől a hegységek szorosain érkező ellenség útját az ország belseje felé. „A Hatvani nyílás a Zagyván fel, a szurdoki-völgy Gyöngyös Pata felé, a Pétervársári szoros, stb. ismert hadtani pontok miatt, öszveköttő egyenes vonal által érinteni kétszeresen lesznek érdekessé a hadvezérletre, míg az ország fővárosának mint első-alap-pivotnak a határszélekhez egyenesen segítő vasút vonal általi öszveköttése a legelőnyösebb stratégiai közlekedési vonal mutatkozik.” Mindezek és még egyéb jellemzők alapján olyan túlzásnak tűnő megállapítást tett, hogy „Hadtani szempontból a Pest—Miskolc—Tarnowi vonalnál kívánatosabb az országban a monarchiában nincsen!”¹⁵

A honvédelem és vasúti közlekedés viszonyának kérdésében az óvatoskodó kevés kivételhez tartozott Hunfalvy János, aki szót emelt azért, hogy ne építsenek feleslegesen vasutakat hadászati célból, erősítőményeknek, garnizonoknak egymással és a birodalom fővárosával való összekötésére. E polihisztor akadémikus arra hivatkozott, hogy nem a vasutak hiánya okozta a birodalom katasztrófális vereségét az itáliai és a königrätzi csatamezőkön. Annak a meggyőződésének adott helyet tanulmányában, hogy a birodalom akkori és a jövőben remélhető bel- és külkereskedelme az átmenő forgalommal együtt „ily roppant vasúthálózatot nem bír meg”, ha pedig a javaslatnak megfelelően politikai és hadászati célok érdekében építenének nagy költséggel vasutakat, „... mit hinni nem akarok, — akkor féltő, hogy az eszközök magát a cél-
nak tárgyát fogják felemészteni.”¹⁶

14 *Hollán Ernő*: Magyarország vasúthálózatának rendszere. Bécs, 1865.

15 *Visontai Károly L.*: A pest-miskolci vasút. Felelet gróf Károlyi Edének az Ipolyvölgyén tervezett szob-miskolci vonal érdekében írt emlékiratára. Egerben, 1858.

16 *Hunfalvy János*: Hazánk közlekedési eszközeiről. Székfoglaló értekezés Hunfalvy János rendes tagtól. Pest, 1867.

b) *A hadászati érdekek helye a vasúti fővonalak irányát meghatározó tényezők között a dualizmus idején*

A kiegyezés a kül- és pénzügy mellett éppen a hadügyekben teremtett legkevésbé önállóságot Magyarországnak azzal, hogy a hadügyi tárca közös volt és a birodalom legfelsőbb vezetésének stratégiai koncepcióját kellett szolgálnia.

Külön magyar honvédelmi minisztérium létrehozása, az országgyűlés honvédelmi jogai édeskeveset változtattak azon, hogy nemcsak közösnek ismerték el a hadügyet, hanem az uralkodó lényegében abszolutisztikus jogának tartotta fenn a hadsereg irányítását, felhasználását. Továbbra is érvényben volt az 1854. évi engedélyezési törvény, amit az 1872. március 28-án kelt uralkodói átirat az osztrák és a magyar miniszterelnökhöz a következőkkel egészítette ki: „Figyelemmel arra a magas befolyásra, melyet a vasúti hálózat a monarchia védelmi képességére kifejt és a nagy távolságokra, melyet a vasútügy általánosságban gyakorol, szükségét érzem a hadügyminiszter ösztönzésére újból elrendelni, hogy kereskedelmi miniszter minden, a vasúttal kapcsolatos ügyben — mely bármily vonatkozásban katonai érdekeket érint — saját határozatának meghozatala előtt a hadügyminisztériummal az egyetértést keresse és mindazon esetekben, melyekben a hadügyminiszter követelményeinek nem tud eleget tenni és az egyetértés vele el nem érhető, a hozzám juttatandó előterjesztésben döntésem kikérendő.” E sorokat olvasva úgy gondoljuk, hogy ez a döntés rendszerint a katonai érdekek figyelembe vételével végződhetett.¹⁷

Azzal, hogy a Habsburgok birodalmukat dualista alapra szervezték át, formálisan megosztva a hatalmat a magyar uralkodó osztályokkal, csökkentették a magyar rebellió veszélyét, de továbbra is stratégiai feladat maradt Magyarországon a külföldi — főként balkáni és kelet-európai — országok felé a felvonulási-közlekedési tengelyek biztosítása. Ahogy sűrűsödött és a Kárpát-medence pereme felé egyre többujjává vált a vasúthálózat, azt várhatnánk, hogy úgy vesztették el aktualitásukat a stratégiai szempontok, hiszen szükség esetén minden irányban lehetővé vált a hadsereg gyors és tömeges mozgatása. E várakozásnak azonban ellentmondott a valóság.

A Monarchia külpolitikájának alakulásától függetlenül 1871-től a katonai vezetés a hadászati felvonulási tervek elkészítésekor mind Oroszország, mind Németország, mind Olaszország, sőt az Oszmán Birodalom felé is figyelembe vette a vasúti szállítás nyújtotta előnyöket, illetve a vonalak tervezésekor *általános stratégiai megfontolásokat* terjesztett elő.

Igy például egy Oroszország elleni háború esetére, az orosz seregek Pétervár és Varsó közötti fő összpontosításából kiindulva, a korábbi Bécs—Prága—Olmütz—Krakkó—Przemysl napi egy hadosztály szállítására alkalmas vonal mellett, a cseh lakosság orosz-szimpatiaja és háború esetén várható insurrekciója miatt, az önkényuralom ideji koncepcióval ellentétben, jobban figyelembe vették a magyarországi közlekedési lehetőségeket. Mivel a komáromi erőd és tábor a hátsországi erők legnagyobb tervezett gyülekezési körlete és fegyverraktára volt, az innen kiinduló észak, északkelet irányú vasutak nagyobb hangsúlyt kaptak a korábbiaknál. Mintegy 400 ezer fő szállításához és Przemysl—Jaroslau közötti összpontosításához a katonai vezetés a korábbi vonalakon kívül szükségesnek tartotta megépíteni, illetve felhasználni a Mihály—Lupkov—Przemysl, az Eperjes—Dukla—Sandomierz, illetve Eperjes—Bochnia, a Bánréve—Poprád—Wadowice vonalakat, a Kaiser Ferdinands Nordbahnt és a Vág völgyében a Komárom—Olmütz közötti vasutakat. Szárnyvonalként, illetve az orosz határ felé futó vasutak összeköttetéseként, figyelembe vették még többek között a Salgótarján—Oderberg, illetve Kassa—Oderberg vonalat. (3. sz.

17 *Brumo Enderes: Verkehreswesen im Kriege. Das österreichische Eisenbahnwesen. Wien, 1931.*

vázlat, * 582—583. o.). Az erdélyi vasutak áteresztőképesége az Erdélyből tervezett offenzívát kevésbé befolyásolta, inkább az a tény, hogy a Kárpátok hágói alkalmatlanok voltak hadosztálynál nagyobb erők szétbontakoztatásához és harcra vetéséhez. A hadászati tervezés ezért például 1877—78-ban a Balkánon összpontosított orosz hadsereg elleni offenzívát nem Erdélyből, hanem Przemysl—Lemberg térségéből Csernovitz irányában, a Szeret és a Prut folyók mentén akarta megindítani.

Egy itáliai háború esetén az osztrák—magyar katonai vezetés számításai szerint az olasz inváziós hadsereg a friauli tartományban gyülekezik. Úgy gondolták, hogy a Tirolból indítandó, szárnyak elleni támadáshoz a Salzburg—Rosenheim—Kufstein—Innsbruck vonal külpolitikai okok miatt használhatatlan lenne (egy szakasza Bajorországon haladt át), amelyet csak némileg ellensúlyozna a Brenner-vasút, így a hadvezetés az Isonzo melletti összpontosítást részesítette előnyben. 400—500 ezer fős hadsereg felvonultatása, ellátása a meglévő Südbahn, azaz a Bécs—Marburg—Trieszt vasút mellett más vonalakat is igényelt és a tervezésnél ezek az igények is nyomatékot kaptak. Így a Marburg—Klagenfurt—Villach szakaszon kívül különös jelentőségre tett szert a Pest—Nagykanizsa—Laibach, illetve a Szeged—Zágráb—Fiume—Trieszt vonal kiépítése, részben a magyarországi csapattestek, részben a terményutánpótlás biztonságos szállítási lehetőségei miatt.¹⁸

A hadászati szempontok vasútirányt befolyásoló tényezőkként való értékelésekor a következőkből indulunk ki:

— továbbra sem deríthető ki egyértelműen, hogy a korabeli tanulmányokban a hadászati érdekekre hivatkozók mely országból támadó ellenséget feltételeztek és hogy csupán hazánkat, vagy a Monarchiát akarták-e védeni a külföldi támadástól;

— a hadászati érdek „felette állt” a magyar állami érdekeket szolgáló monocentrikus és az elsősorban osztrák birodalmi érdekeket szolgáló, átlós irányokat előtérbe helyező fejlesztési koncepcióváltásnak, attól független szempontrendszerrel által;

— az előzőek alapján nem dönthető el, hogy nemzeti, vagy birodalmi érdek fűződött-e az ominózus stratégiai szempontok figyelembe vételéhez;

— a hadászati érdekek önmagukban csak rendkívül ritkán lehettek meghatározók a vasutak vonalvezetésében; sőt voltak hívei a teljes mellőzésüknek is.

De ismerkedjünk meg a fenti következtetéseink alapjául szolgáló *részletekkel* — távolról sem a teljesség igényével —, csupán az illusztráció kedvéért. Először arról, hogy a stratégiai megfontolásokban gyakran mily nehezen található konkrétum, biztos szempont, mennyire sok a ködösítés. Odáig egyetérthetünk, hogy „A hadviselésnek módját, a hadviselés menetét vagy vasutakkal behálózott országban egészen más basisokra kell a taktikusnak fektetni, mint a közlekedés eszközeinek hiányában levő vidékek téerein. Még országos kőutak is irányozzák a hadi erő elosztását mozgását, de annál inkább vasút vonalak.” Zavaros viszont a stratégiai célok változásának a vasutak létrejöttével való magyarázata: „Ennek előtte is, — a hadtani fogalmak szerint — úgynevezett katonai positiók elfoglalása erősítése volt a fő cél, mely után az egyes hadvezérnek törekednie kellett. Ehhez biztos visszavonulási utak s az előnyomulásnál ismét erős positiók találására építetik a stratégiának mestersége. —

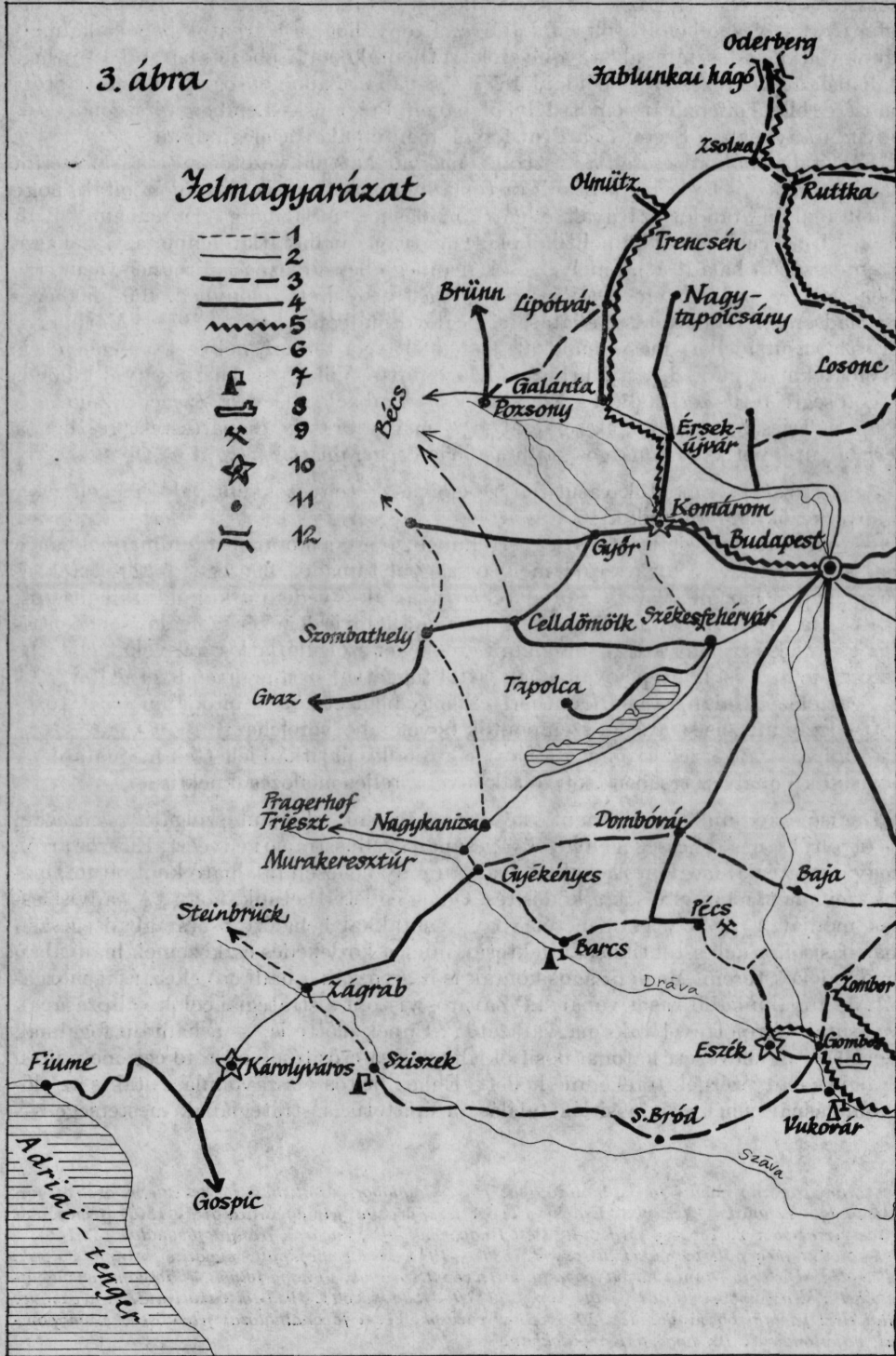
* Magyarország vasúti fővonalhálózata az első világháború előtt, különös tekintettel a stratégiai jelentőségű vonalakra (Szerk.: Erdősi F.) A térképvázlat jelmagyarázata: 1. 1867-ig megépült transzverzálisok. 2. 1867-ig megépült, Pest-Buda centrikus, sugaras irányú fővonalak. 3. 1867—1914 között megépült transzverzálisok. 4. 1867—1914 között megépült, sugaras irányú pályák. 5. stratégiai jelentőségűnek tartott vonalak és tervezett irányok. 6. nagy folyók. 7. folyami-vasúti átrakóhely. 8. a gombosi dunai vasúti komp (1870—1911 között), 1911-től vasúti híd. 9. a vasutak által elért jelentősebb bányavidék. 10. erődített városok, 11. a fővonalhálózat jelentősebb csomópontjai, végállomásai, 12. hágó a Kárpátokban.

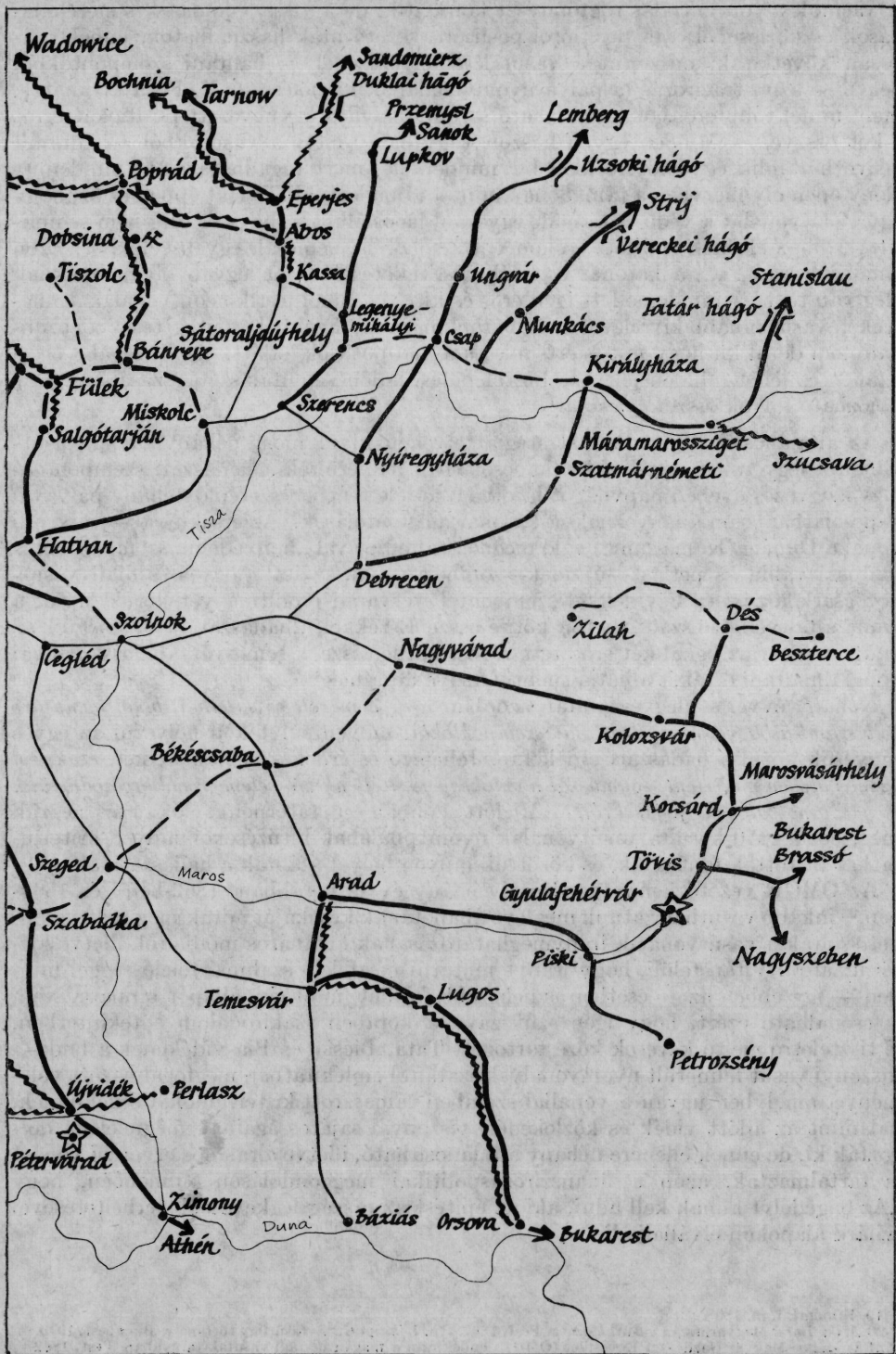
18 Das österreichische—ungarische Eisenbahnnetz und die Schlagfertigkeit der Armee. Wien, 1871.

3. ábra

Felmagyarázat

- 1 - - - - -
- 2 - - - - -
- 3 - - - - -
- 4 - - - - -
- 5 ~~~~~
- 6 ~~~~~
- 7 **F**
- 8 **L**
- 9 **X**
- 10 **☆**
- 11 **•**
- 12 **||**





A vasutak a koncentrálás rögtönítését könnyítik, de a visszavonulások s előrehaladások eszközlésénél csak positióról positióra vezető utak használhatók, miből világosan következik, miszerint a vasutak elhelyezésénél — hadtani szempontokból nézve — azon traciózás (a pálya nyomvonalának kijelölése — E. F.) a kívánatos, mely minél több erős, biztos tartható s kombinálható úgynevezett positiókat érint s köt össze. — Minden egyéb haszon vagy előny mely a vasutakból a hadtanra nézve háramlik egyenlő értékkel bír mindenfelé, mert tagadhatatlanul mindenütt előny épen oly mérvben a támadónak mint a támadottnak.¹⁹ Hát éppen ez az, hogy egy vasútvonalat a védő és támadó egyaránt használhatja (ha csak meg nem semmisítik), de az elsőnek említett erőkoncentrációhoz is, nemcsak egyéb célokból! Ezen elmélet szerint: „...a katonai positiók összekötései — ha egyéb kívánalmaknak elég van téve — mindemellett igen erős és kirívó színnel festik azon vonalakat, melyeken vasút inkább kívánatos mint bárhol másutt.” Ezekből a fejtegetésekből azonban nem derül ki, hogy mit is értsünk „katonai positiók” alatt, hiszen tágabb értelemben ez lehet minden jelentősebb település, különösen utak szétágazásában, vagy hajózható folyók összefolyásánál!

Az általánosságban mozgó stratégiai elveken kívül most néhány olyan vasútvonalról legyen szó, amelyekkel kapcsolatban felmerültek a hadászati szempontok.

A kiegyezés évében napvilágot látott Mikó-féle tervben szereplő néhány pályával kapcsolatban sem hiányoznak a katonai megfontolások. Az érsekújvár—trencsényi vonal a Dunáig (Komáromig) való meghosszabbításával „honvédelmi szempontból is fontossá válik”, a perlasz—újvidék—zombori vonal, azáltal, hogy az alföldi vasúthoz csatlakozva az Újvidékkel szembeni Pétervárad erődtímenyét kerülő úton, a Duna által védett északi parton kötné össze Eszékkel, „hadászati jelentőségű”, az arad—temesvári vonal két erősített várost kötné össze, a temesvár—lugos—orsovai vonal „hadtani értékét a határ menti Orsova adja meg”.²⁰

Néhány évvel a kiegyezés után azonban még *nem volt egyértelmű, hogy mennyire kell számításba venni a stratégiai szempontokat, milyen súlyt kell helyezni az egyes tényezők közül a hadászati érdekekre.* Jellemző és érdekes példaként két, *csaknem azonos időben megjelent, egymással homlokegyenest ellenkező véleményből győződhetünk meg az ambivalens felfogásokról.* — Mielőtt azonban erre rátérnénk, először azt nézzük meg, hogy 1870 körül a vasútvonalak nyomvonalának kitzúzésekor milyen kritériumokat tartottak fontosnak, és közöttük milyen helyet szántak a hadászatnak.

Az OMGE vezető nemzetgazdászai néhány évvel korábban, 1862-ben²¹ és 1864-ben,²² inkább vasúthálózatunk meglévő állapotának kritikáját adták meg és kevesebbet szóltak a vasútvonalak iránymeghatározásának kívánatos módjairól, illetve kritériumairól. Vitán felüli, hogy irányt mutatni megfelelő szakmai felelősséggel minden — így ebben az — esetben is nehezebb feladat, mint egy állapot bírálata. Nem is csodálható ezért, hogy igen szűkszavú a korabeli szakirodalom e tekintetben. E tiszteletre méltó kevesek közé tartozott Tata, Bicske és Bia vidékének a buda—újszónyi vasút felmerült nyomvonalváltozatairól emlékiratban megfogalmazott véleménye, amelyben ugyan a vonallal szemben támasztott kritériumokat érdeküknek, valamint az adott vidék és közlekedési viszonyai sajátosságainak megfelelően dolgozták ki, de ennek ellenére néhány általánosítható, illetve általános érvényű vonást is tartalmaztak, azon a finanszírozáspolitikai megfontoláson túlmenően, hogy „Az engedélyt annak kell adni, aki az építést az ország legkevesebb terheltségével szilárd alapokon elvállalja.”

19 *Viscontai*: i. m. 1858.

20 *Mikó Imre*: Magyarország vasúthálózata. Pest, 1867. (In. *Újhegyi G.*: A vasútügy története. Budapest, 1910.)

21 Országos Magyar Gazdasági Egyesület (OMGE) emlékirata a magyarországi vasutak tárgyában. Pest, 1862.

22 *Hollán Ernő*: Magyarország forgalmi szükségletei s a vasútügynek újabb kifejlődése. Pest, 1864.

Az 1871-es keltezésű vélemény szerint tehát az alábbi tényezőkre kellett volna figyelni valamely vasút irányának meghatározásakor:

— „Oly végpontra vezessen, mely más közlekedési utakkal érintkezvén, s ezekkel kapcsolatba hozatván, a közforgalom folytonosságát előidézve, s annak természetes folyamához illeszkedjék...

— A pályát anélkül, hogy hosszúsága növekedne, olyan területen kell keresztülvinni, amelyen a vasút építése, fenntartása és üzlete könnyebb és olcsóbb, ez pedig a lehető legkisebb lejtés mellett biztosítható.

— Az ország védképességét a lehető legnagyobb mértékben előmozdítsa...

— Olyan vidéken haladjon, amely amellett, hogy termékeny és népes, jó közlekedési úttal még nem bír, — hogy eképpen azon vidék forgalmát előmozdítsa, termőképességét növelje, s így azt a jó közlekedési eszközökkel már bíró vidékekkel szemben mostoha helyzetéből kiemelje, ezt termelési és kereskedelmi érdek, meg a területek számára osztandó igazság is megköveteli.”²³

Ilyenformán a közvélemény a természeti és gazdasági viszonyok figyelembe vételét tartotta a vasút gazdaságos üzemeltetése érdekében elengedhetetlennek, de a szempontok érvényesítése mellett az irányt úgy kellett kitérteni, hogy stratégiai szempontból se legyen kifogásolható. Ezen elvek alapján jóval előnyösebbnek ítélték meg Újszöny és Buda összekötésére a régi közlekedési hagyományokkal rendelkező, az egykori „Mészárosok útjával” egybevágó bicske—tatai irányt az esztergomival szemben. (A „Mészárosok útja” a középkor óta használt széles külkereskedelmi földút volt, amelyen legelőtelve terelték ki Nyugatra a magyar vágómarhákat.) Akkor, 1871-ben, még úgy látták, hogy az esztergomi vasútnak a dunai hajózás erős és eredményes versenytársa lenne, a teheráru nagy részét — beleértve az emlékirat ismeretlen szerzői által erősen alábecsült, csupán néhány évig tartónak gondolt dorogi szénbányászat termékeit — továbbra is hajókkal szállítanák el. (Hogy minden megítélés csak viszonylagos, azt jól mutatja, hogy bár a kérdéses fővonalat valóban a javasolt bicske—tatai irányban hozták létre, azonban az esztergomi irány sem maradt vasút nélkül, csak éppen később jutott vasúthoz, mégpedig mellékvonal formájában.)²⁴

Hogy mit jelentett a gyakorlatban a stratégiai szempontok figyelembe vétele a pálya vonalának kijelölésekor, azt az Újszöny és Buda összeköttetésére tervezett két vonalalternatíva ilyen szempontú értékeléséből is rekonstruálhatjuk. A változatok szembeállításakor nem volt lényegtelen az a körülmény, hogy az 1870-es években a stratégiák még komoly jelentőséget tulajdonítottak az erődítmény-harcnak (éppen csak hogy befejeződött a porosz—francia háború!) és mindkét vonaltervezetet a kiinduló állomás, Újszöny közelében levő, a Monarchián belül a legnagyobbak közé tartozó komáromi erődítmény védhetősége szempontjából is meg kellett ítélni. Az Esztergomon át a Dunához közel vezetendő pálya ellen a következő kifogásokat hozták fel: „...azon a Duna bal partjáig elhatolt ellenség a csapatok, hadiszekerek s élelem szállítását (mi pedig ... Komáromra nézve lényeges, sőt adott esetben létkérdés is lehet) könnyű szerrel, csak egy pár ágyúval végkép elzárhatná s egy csapással használhatatlanná tenné az államvasutat (a Duna bal parti, Pest—Vác—Érsekújvár—Pozsony—Bécs irányú vasút akkor az Osztrák Államvasút Társaság tulajdonában volt — E. F.) a Dunát és a szöny—budai vasutat.” Ezzel szemben a tata—bicskei irányú út előnyét abban látta, hogy az alkalmas „... háborús viszonyok beálltával a komáromi erősségnek minden élelmi- és védműbeli cikkekkal ellátására... hadászatiilag kedvezőbb, távolabb van a Dunától mint védelmi vonaltól, védi a Vér-

²³ Tata—Bicske—Bia vidékének a Buda Új-Szónyi vasút kiépítése tárgyában a képviselőházhoz tiszteletteljesen terjesztett emlékirata s kérvénye. Székesfehérvár, 1871.

²⁴ Erdősi Ferenc: A területi érdekek szerepe helyiérdekű vasúthálózatunk létesítésekor. Kézirat, Pécs, MTA Regionális Kutatások Központja, 1984. 120. o.

tes hegység, Komárom, még ha az ellenség uralja is a Dunát, akkor is mehet rajta a forgalom.”²⁵

Meglehetősen végletesnek tűnik a feltevés, hogy ellenségeink elfoglalják a Dunától északra levő területet — hiszen az országhoz tartozott a Duna és a Kárpátok közötti nagy kiterjedésű Felvidék a kisalföldi előterével, de a Monarchia részét képezte még a Kárpátoktól északkeletre az osztrákok által kormányzott Galícia és Bukovina is — és hogy éppen a Duna alkalmas a feltartóztatásukra. Erdemes-e egy olyan tartós létesítmény, mint a vasút, területi elhelyezését egy fiktív, a legrosszabb esetben is rendkívül ritkán előforduló vis maiortól függővé tenni az észszerűtlenség vádjának jogossága nélkül?

Ismerkedjünk meg azután a másik véleménnyel.

Áron Ede, a MÁV osztályfőnöki rangú nemzetgazdája, 1870-ben írt munkájában — lényegében Hunfalvy János szellemében — a korábbi évtizedek rossz tapasztalatai nyomán arra hívta fel a figyelmet, hogy egy ország világforgalmi kapcsolódású fővonalhálózatának kialakításakor elsősorban a nemzetgazdasági érdekeket kell figyelembe venni „...s ennél fogva a gazdasági, ipari és kereskedelmi tényezőknek nem szabad hadászati céloktól függniök, vagy utóbbiaknak alávetve lenniök s tisztán ezek után indulniök, mert a hadviseléssel egybekötött védintézetek nagy tőkéket vonnak el és biztos pénzértéket az államháztartásban nem képviselnek, és ezek nemcsak hogy nem kamatoznak, hanem fenntartásukra évről évre tőkéket is kell fordítani.”²⁶ Bármennyire is rokonszenves lehet egy ilyen, a hadi ráfordítások improduktivitását tudatosító pacifista megnyilatkozás, erősen anakronisztikus, mivel külföldi országokban már régóta tudatosodott a vasutak stratégiai jelentősége, olyan illúziókat pedig nem lett volna szabad táplálni, ill. azt feltételezni, hogy az államok háború esetén nem ragadtak volna meg minden eszközt, így a vasutat, is ahhoz, hogy esélyeiket a győzelemhez növeljék.

Ha arra gondolunk, hogy Áron hadászatiszempont-ellenessége végső soron az osztrák önkényuralom, majd a dualista alapon álló birodalmat fegyverekkel fenntartó szoldateszka ellen irányult, úgy csupán a nemzeti önállósági eszme egyik aspektusának értékelhetjük.

Áron gondolatainak többsége egyébként visszavezet Széchenyihez. Áron is alá húzta azon régi elv tiszteletben tartásának szükségességét, amely szerint a *fő vonalak a legrövidebb, legegyszerűbb irányban kell, hogy összekössék a termelőterületeket piacokkal*. „... mert csak ezen alapon biztosíthatunk magunknak megfelelő forgalmat, mely által áruinknak tartós világpiacot teremtünk.”

Hogy mennyire képes volt a közös hadügyminisztérium még a XIX. sz. végén is az osztrák vezérkar érdekeinek érvényt szerezni a magyarországi fővonalak némelyikének kijelölésében, és ezt közzgazdászaink — mint felesleget — mennyire helytelenítették, azt jól tükrözi a Debreceni Kereskedelmi és Iparkamara 1894. évről szóló jelentése: „Azok a hibák, melyek úgy a fővonalak fektetésénél, valamint a mellékvonalak kiépítésénél is több mint egy irányban előfordultak, jobbára már korrigálva vannak, s így a fejlesztésnek mostani mibenléte egészséges akaratra van fektetve. — Odáig azonban a viszonyok még nem fejlődtek, hogy a főbb vasútvonalak kiépítésénél tisztán az országnak kereskedelmi és közzgazdasági érdeke lenne mérvadó, mert még mindig több mint egy esetben alárendelve látjuk az országos kereskedelmi és közzgazdasági érdekeket a hadászati követelményeknek. Készséggel elősmerjük mi a katonai követelményeknek jogosultságát is, de hivatásunk és kötelességünkél fogva nem zárkozhatunk el annak kijelentése elől, hogy a máramarossziget — sztaniszlai vonal kiépítése helyett sokkal hasznosabb s a speciális magyar ér-

²⁵ Tata—Bicske... i. m. 1871.

²⁶ Áron Ede: Közlekedési viszonyok Magyarországon. Pest, 1870.

dekeknek megfelelőbb lett volna a sziget—szucsavai vonal építése, melynek létesítését oly eminens fontosságúnak tartjuk.²⁷ Ugyanakkor dicséri a jelentés a máramaros sziget—kolomea—sztaniszlai vonal kiépítését, melynél mellőzték a hadászati érdekeket.

Vasútjaink hadászati alkalmazásának próbájára az első világháborús hadiszállítók adtak alkalmat. Kiderült, hogy a korábban túlzottnak és feleslegesnek tartott, csak nagyon általános homályossággal megfogalmazott hadászati követelményeknek, amelyek a háborús viszonyok között nagyon is konkrét formát öltöttek, vasúthálózatunk nem tudott megfelelni. Az egyik legnagyobb gond a Kárpátoktól keletre levő területekkel való elégtelen közlekedési kapcsolatban mutatkozott. Az osztrákok ugyanis a múlt század második felében inkább kerülővel, Galicián keresztül építették meg legkeletibb tartományukat, Bukovinát Béccsel összekötő vonalukat, mintsem a rövidebb irányban, Magyarországon keresztül. Feltételezhetjük, hogy nem annyira a magyar ipar és kereskedelem versenytől féltették bukovinai piacukat, mint inkább Magyarország teljes elszakadásától tarthattak. A Monarchiából kilépő, teljesen független Magyarországon keresztül pedig aligha lett volna olyan zavartalan a kapcsolattartás Bukovinával, mint a saját államterületen belül vezetett vonalon. Aligha lehet ezért a bécs—bukovinai vasutat azzal indokolni, hogy Magyarország akadályozta meg a rajta keresztül a Kárpátokon át vezető vasútvonal építését, mert éppen hogy a magyar vezető gazdasági körök hiányolták ezt az összeköttetést és hiányát keményen az osztrákok (az osztrák vasútállalatok) szemére vetették, és gondoljuk meg, hogy a galíciai vasút tervezésekor az önkényuralom idején ugyan milyen eszközökkel akadályozhatták volna meg az osztrák szoldateszka elképzeléseinek megvalósítását? Az orosz front ellátása érdekében kénytelen volt a hadvezetés a háború alatt sebtében lefektetni egy provizorikus értékű tábori vasúti pályát a Kárpátokon át. E tapasztalatok árán jutottak arra a következtetésre, hogy meg kell építeni Románia és Oroszország felé, Izkányi irányában a Kárpátokat átszelő borgó—beszterce—dornavatrai vasutat,²⁸ mely békeidőben a Kelet-Európából Trieszt felé áramló tranzitforgalmat is közvetíthette volna.

Miután a háborúban a vasút szerepe lényegesen nagyobbnak bizonyult, mint ahogy azt a békeidőben értékelték, felül kellett vizsgálni a hadászati érdekek érvényesítésének mértékét és módját a vasutak létesítésében, annak az elvnek az alapján, hogy a szállítóképesség meghatározásakor a katonai érdeket nem szabad háttérbe szorítani. Hogy e téren mennyire elmaradt a követelményektől a magyar hálózat, azt mi sem jellemzi jobban, mint hogy a legnagyobb áteresztőképességű fővonalaink egyike, a budapest—szolnok—nyíregyháza—országhatári csupán 30 szerelvény tudott naponta átengedni, miközben a Bécs—Krakkó—Lemberg pálya 100-at.

A „helyiérdekű” vasutakkal szembeni katonai szempontú követelmények

A mellékvonalak túlnyomó részét kitevő, alapvetően az érintett vidékek érdekeltsegeinek anyagi hozzájárulásából és a szabadon értékesített részvények árából az 1880-as évektől az első világháborúig épülő „helyiérdekű vasutak” tervezésekor a katonai érdekeket azért is nehéz volt érvényesíteni, mert az engedélyesek az engedélyezési eljárásakor arra törekedtek, hogy a névleges építési tőkét minél nagyobb összegben állapítsák meg, viszont a teljesítmények, amelyek egy részét a hadászati szempontú elvárások határozták meg, a lehető legszerűsebb mértékűek legyenek.²⁹

²⁷ A Debreceni Kereskedelmi és Iparkamara Jelentése az 1894. évről. Debrecen, 1895.

²⁸ Jellinek Henrik: Magyar vasúti politika. (Adalékok a magyar gazdasági élethez.) Budapest, 1918.

²⁹ Dobiecski Sándor: Helyi érdekű vasútaink alapítása, építése és üzlete. (Kiad.) A Magyar Mérnök és Építész Egylet, V. Budapest, 1893.

A minisztérium csak arra kötelezhette a stratégiai fontosságú mellékvonalak engedélyeseit, hogy a pályát megfelelő átbocsátóképessegre és gyorsaságra, valamint éjszakai közlekedésre is alkalmassá tegyék. Általában olyan „szabványkikötéssel” élt a hadügyminisztérium képviselője a stratégiai fontosságúnak ítélt vicinális pályák közigazgatási bejárásakor, hogy azok legyenek alkalmasak mindkét irányban ötven-tengelyes vonatok közlekedtetésére (néhánykor azt is kikötve, hogy belőlük naponta tíz végig is futhasson a pályán), és úgy csatlakozzanak a fővonalakhoz, hogy azok teljesítőképesseget ne csökkentsék (pl. a budapest—pécsi fővonalhoz csatlakozó adony—paksi vicinálisnál). Némely esetben olyan kritérium is felmerült, hogy mind magán a héven, mind a csatlakozó főpályákra átmenő forgalomban Budapest irányában el kell kerülni fejállomások épülését (pl. a veszprém—dombóvári hévnél).³⁰

Azonban a stratégiai érdekű berendezések létesítésére csak az engedélyes hozzájárulásával volt lehetőség, ahogy az 1880. IV. tc. 3. §-a fogalmazott: „Amennyiben azonban a katonai forgalom érdekében az engedélyezés alkalmával alapul vett teljesítési határon túlnemő berendezések kívántatnának, ezek csakis az engedélyes hozzájárulásával lesznek érvényesíthetők.” Ezt a passzust rendre be is vették az egyes hév-társaságok engedélyokiratába. Így történt ez az „Árvavölgyi Hév”-nél is. Ennek ellenére a m. kir. kereskedelemügyi miniszter 1893. október 20-án kiadott 56.974 sz. alatti rendeletében elrendelte, hogy a hév-társaság a vasút katonai szállítási teljesítőképesseget különféle létesítmények megépítésével növelje, hogy egyebek között „napi 30 mindkét irányban közlekedő vonat, összesen 50 tényleges vonat” közlekedésének lebonyolítására legyen képes. A hév azonban ezt a súlyos összeget igénylő kötelezettséget sérelmesnek találva panaszt nyújtott be a miniszteri rendelet ellen a m. kir. közigazgatási bizottsághoz, amely az 1914. évi június 9-én tartott nyilvános ülésén hozott ítéletében az 1896. évi XXVI. tc. 69. szakaszára is hivatkozva a panasznak helyet adott és a vasúttársaságot felmentette a miniszteri rendeletben terhére rótt kötelezettség alól.³¹ (A 24 órán belül közlekedtethető szerelvények számával mért teljesítőképesseg mértéke függött a pálya al- és felépítményének, állomásainak, gördülőanyagának minőségétől, a víz- és fűtőanyagfelvétel lehetőségeitől, személyzetétől és a vasúti üzem biztonságos működtetése érdekében tett intézkedésektől.)

Több eset bizonyítja, hogy még a hadügyminisztérium sem tudta mindig rávenni a hév-társaságokat vonaluk stratégiai szemszögből kívánatosabb irányban való megváltoztatására. Pl. a tolna—fejér megyei hév közigazgatási bejárásán, 1891 augusztus végén a hadügyminisztérium képviselője kijelentette, hogy a tervezett székesfehérvár—adonyszabolcsi szakasz „alig bír fontossággal hadászati szempontból” és helyette kívánatosabbnak tartotta a székesfehérvár—rétszilasi összeköttetést.³² E kívánalomnak a társaság nem tett eleget, és 1896-ban megépült Székesfehérvár és Adonyszabolcs (a mai nevén Pusztaszabolcs állomás) közötti vasút.

Az első világháborús kedvezőtlen tapasztalatok alapján felmerült annak a szükségessége, hogy a stratégiai elvárásoknak a jövőben már az engedélyokmányban kell eleget tenni, mert nem engedhető meg a katonai érdekeknek a bankok üzleti érdeke alá rendelése.³³

Az igazsághoz az is hozzátartozik, hogy katonai érdekekre helyenként olyan vonalnak is hivatkozott a vasutat alapítani szándékozó helyi érdekeltség, amelyeket a hadügy nem nyilvánított stratégiailag fontosnak, de jól hangzó indokot találtak

³⁰ Erdősi Ferenc: Adatok Tolna megye tömegközlekedési hálózatának kialakulásáról. Tanulmányok Tolna megye történetéből X. (Kiad. a) Tolna megyei Tanács Levéltára. Szekszárd, 1983. 275—360. o.

³¹ Szathmáry Mór: Közlekedési évkönyv. Budapest, 1914.

³² Országos Levéltár, Kereskedelmi Minisztérium Levéltára, IV. Vasúti és gyári szakosztály K 229., Tolna—Fejér megyei HÉV iratai 410/32.

³³ Jellinek H.: i. m. 1918.

benne az engedélykéréshez. Így pl. a létesítendő győr—veszprém—dombóvári hév előnyeit felsorolva azt is felhozták, hogy lehetővé teszi hadgyakorlatok, sőt az esetleges balkáni hadműveletek miatt szükségessé váló mozgósítás idején a Dél-Dunántúl nagy katonai arzenálja, a pécsi sátoztábor rövidebb idő alatti elérését, meggyorsítaná a katonaság összpontosítását.³⁴ A stratégiai szempontokkal való indoklás az engedélyes részéről, azon felül, hogy ügyes politikai fogás volt, nem látszik túl reálisnak. Annál inkább az a gazdasági érv, hogy a Tolna megyei gabona útját Bécsbe 38%-kal, az eszék—bécsi utat 101 km-rel lerövidítené.³⁵

Összefoglalásképpen megállapítható, hogy a Monarchiában a vasutak szerepét már elég korán felismerték, még ha a fejletlenebb hálózat és a gyengébb szállításszervezés miatt nem is töltötték be a várakozásnak megfelelően a szerepüket a háborúkban úgy, mint pl. Poroszországban. Ugyan 1854-től törvény biztosítja a legmagasabb katonai hatóság beleszólását a magyarországi vasútvonalak építésébe is, kifejezetten stratégiai érdekeket szolgáló fővonal a történelmi Magyarország területén nemigen épült, a hadügy inkább csak a nyomvonaltervezetek korrekciójával, a pálya teljesítőképességének előírásával érvényesítette szempontjait, főként a szomszédos államokkal való összeköttetésre szolgáló szakaszokon. Kétségtelen, hogy a Habsburgok birodalmi katonapolitikai érdekeit, de Magyarország védelmét és délkelet-európai, balkáni hadműveleteit is közvetlenebbül, a legpraktikusabban a fővonal minőségű, az egész országot átszelő átlós pályák (transzverzálisok) szolgálhatták volna, viszont a magyar önállósági törekvések és a pesti malomipari lobby erőszakos érdekérvényesítésének eredményeképpen monocentrikusra, a fővárosban összefutó sugaras szerkezetűre formálták a vasúthálózatot, ami nem kedvezett a gyors és nagy fesztávú katonai szállításoknak, már csak Budapest korlátozott forgalomáteresztő képessége miatt sem. Hálózatunk főváros-központú jellegét csak századunk elején oldotta néhány pályaszakasz (pl. a baja—bátaszéki, mely lehetővé tette az ország déli részén fővonal minőségű transzverzális létrejöttét Nagyvárad—Szeged—Kaposvár—Fiume között és a fővárost kikerülő aszód—váci szakasz, amely az ország északkeleti és nyugati részei közötti közvetlen összeköttetést gyorsította meg.) A trianoni államhatárok több transzverzális vasútvonalunkat átvágták, így a monocentrikus szerkezeti jelleg felerősödött, minden kedvezőtlen gazdasági, településfejlesztési és stratégiai következményével együtt.

34 *Matkovich Tivadár*: Emlékirat a veszprém—enying—dombóvári vasút érdekében. Veszprém. 1890.

35 A Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara Jelentése az 1890. évről Pécs, 1891. 106. o.