

# SZAKTÖRTÉNET

## TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS A VASÚT VILÁGHÁBORÚK- BAN BETÖLTÖTT SZEREPÉRŐL

Németh Ernő<sup>1</sup>

Elfogadott tény, hogy a vasút feltalálása az emberiség haladásának talán legfontosabb határköve volt. Feltalálását követő több mint másfél évszázad alatt minden téren előbbre vitte a világot és annak egész társadalmi, gazdasági berendezkedésében nagyobb változásokat idézett elő, mint a korábbi évezredek minden munkája. Szerepe mind a kultúra, közgazdaság, város, ipar, kereskedelemfejlesztés, mind a hadászat területén jelentős volt.

A vasút emberiség fejlődésének érdekeit szolgáló békés hivatása természetesen a háborúk során háttérbe szorult. Hadászati fontosságát az európai szárazföldi nagyhatalmak - mindenekelőtt Poroszország, Franciaország, Oroszország és az Osztrák-Magyar Monarchia - katonai vezetői már az elmúlt század hatvanas éveiben felismerték, a német vezérkar pedig az 1870-71. évi német-francia háború hadászati felvonulásánál mintaszerűen felhasználta.

Ez a tanulmány - közel sem a teljesség igényével - a magyar vasútak első és második világháborús feladataiba nyújt betekintést. *A tanulmány két részben a folyóirat egymás utáni számaiban kerül megjelentetésre.*

### I.

#### **A magyar királyi államvasutak szerepe az első világháborúban**

A magyar kir. államvasútak háborús forgalmát a Szerbia ellen elrendelt felvonulás nyitotta meg. Az 1914. év július hó 28-iki mozgósítás a

---

1 Dr. Németh Ernő alezredes, MH ATFCSE-ség Közlekedési Szolgálatfőnökség kiemelt szállítási főosztálya

monarchia haderejéből három hadtestet indított meg, melynek első szállítmányai még aznap elindultak a szerb határ felé.

Ennél a felvonulásnál a leszállított katonavonatok átlaga eleinte a Zimony-szegedi és pécsi vonalakon napi 30-30 vonat volt, de a Budapest-Zimony vonal átlagos napi teljesítménye csakhamar 40 vonatra emelkedett. A felvonulás tervszerű végrehajtása minden fennakadás nélkül folyt augusztus 04-ig. Az ekkor elrendelt általános mozgósítással felállított egész hadsereget - a polgári forgalom beszüntetése mellett - keresztbefutó vonatokkal kellett az ország területéről szinte minden irányból sűrűn továbbítani. Vasútforgalmi szempontból hatalmas teljesítménynek, hadászati szempontból sorsdöntőnek bizonyult azoknak a szállítási feladatoknak a rugalmas, gyors megoldása, amikor a Szerbia felé útban lévő, Déldunavidékre rendelt két lovashadosztályt a leggyorsabb tempóban vissza kellett fordítani és Kőrösmezőn át Csernovitz, Tarnapol vidékére továbbítani. Ezt a vasút csak úgy tudta megoldani, hogy minden más szállítmány rovására gyors egymásutánban átlag napi 20, összesen körülbelül 60 vonatot **minden menetterv nélkül** továbbított.

Az orosz hadsereg elleni felvonulás lökésszerűen emelte a hadiforgalmat. Augusztus 04-től szeptember 04-ig terjedő időszakban például Mezőlaborc, Siánki, Lawonce és Kőrösmező határállomásokon napi 40-50 vonat lépett ki. A sűrű vonatközlekedés mellett a katonavonatok kikapása nem tudott a befutással lépést tartani, aminek következtében az útban lévő szerelvényeket a kijelölt célállomások előtt 20-30 km-re ki kellett rakni. Az orosz hadsereg elleni felvonulást a vasút szempontjából 1915. január 15-én fejezték be.

Érdemes megemlíteni, hogy a háború kirobbanásától számított viszonylag rövid idő alatt két egymással kollidáló felvonulás érdekében kellett a vasútnak hadműveleti szempontból fontos szállításokat végrehajtani. Mindez a vonatokkal túlterhelt vonalakon, különösen az ország centrumában alig leküzdhető nehézségeket okozott. A forgalom a rendeltetési állomások befogadóképességének határáig viszonylag simán folyt, de amikor a befogadóképesség kimerült ez komoly torlódást okozott. A fronthelyzet változásai közvetlen hatással voltak a vasútra. Így például az orosz előnyomulás elől Galiciából minden előzetes értesítés és rendszer nélkül - a forgalombiztonsági szabályok teljes figyelmen kívül hagyásával - a vasútvonalakra zúdított (mentett árúkkal és a front közeléből fejvesztetten menekülő tömegekkel zsúfolt) szerelvények Hatvan-Szolnok vo-

naláig olyan torlódást okoztak a vasúton, amiből hosszú időn át csak nehezen tudott kibontakozni.

A mind veszedelmesebb jellegű orosz hadihelyzet miatt a szerb harc-térről átlag napi 20 (összesen körülbelül 110 katonavonatot), majd a napi 40 vonattal belépő német csapatokat kellett a Kárpátokba szállítani. A MÁV első világháború alatti egyik lehatalmasabb és legsikerültebb teljesítményének számított, amikor a katonailag gyakorlatilag kiürített északi arcvonalról a lehető legsürgősebben, **minden előzetes menetterv nélkül** futó katonavonatokkal egy teljes hadtestet kellett Nyugat-Galíciába szállítani.

Mivel az ellenséges hatalmaktól körülzárt Németország gazdasági erőit Romániából merítette, meg kell említeni a fővonalakon napi 20-25, mellékvonalakon napi 10-12 vonatot jelentő különböző anyagszállítmányokat, valamint az ország fogolytáborai és kórházaiba irányuló fogoly- és kórházvonal forgalmat.

**A vasútnak a hadviselés érdekében a háború teljes időszakában talpon (sinen) kellett lennie!** Így például Olaszország hadbalépése után az északi fronton elért hadisikereket követően nélkülözhetetlenné vált erről a területről haderők, valamint az ország nagyobb helyőrségeiben készenlétben tartott menetzászlóaljok mintegy 150 katonavonattal - ezen kívül a Hindenburg hadseregéhez beosztott honvédcsoportok ugyancsak 150 katonavonattal - az új olasz frontra történő szállítása.

A minduntalan változó hadihelyzetben a Szerbiába leszállított német csapatokból körülbelül 70 vonatot az orosz frontra, néhány vonattal pedig a német műszaki csapatokat az olasz frontra kellett szállítani. **Az összes dunántúli fő és mellékvonal mint fontos utánpótlási vonal szerepelt.** Ezek a vonalak a különböző nemű (csapat, élelmezés, szén, kórház, fogolyszállító, mentett árukkal rakott, valamint üres szerelvények) vonatokkal a háború alatt mindvégig teljesen ki voltak használva.

Hangsúlyozni szeretném például azt a helyzetet, amikor az olasz hadüzenet **három hadszintér táplálásának súlyos feladatát róta a vasútra.** Ez azt jelentette, hogy az utánpótló vonatok, valamint a folyton változó hadihelyzethez igazított csapat átcsoportosítások stb., katonavonatai egymást keresztezve keresztül-kasul futottak hazánk területén. Mindezt tetézte az Ausztriában és Németországban beállt gabonaínség

leküzdése érdekében Romániába küldött üres, onnan pedig rakott gabonaszerelvények (átlag napi 20 zárt vonat) leszállítása.

Az óriási módon fellendült háborús ipar fokozott követelményeinek kielégítése fokozódó nehézségekkel járt a vasút szempontjából. A boszniai érc, a fiumei és erdélyi bauxit hazánk vonalain keresztül jutott el a német és csehországi gyárakba. A vasútra háruló nehézségek leküzdésének eredményeként a vasút történetében először az első világháborúban kellett kialakítani a **katonai gyűjtővonatok és zárt távolsági vonatok** rendszerét.

1915. szeptember 01-től Kevevára-Debrecen-Kőrösmezőn át napi 20, összesen körülbelül 200 vonattal török csapatokat kellett az orosz hadszíntérre szállítani. Ez még be sem fejeződött, amikor szeptember 05-től kezdve kisebb-nagyobb megszakításokkal december közepéig Németországból, Ausztriából és Magyarország helyőrségi állomásairól napi 40-60 közt váltakozó vonatmennyiséggel (30 sorozattal) körülbelül 1400 vonatot kitevő haderő lett Szerbia ellen felvonultatva.

Ezzel párhuzamosan október 11-30. között, majd november 24-től december 01-ig terjedő időszakban Galíciából, Mezőborcon és Siankin történt belépéssel Budapest-Kelenföld-Délivasúton át körülbelül 150 katonavonatot kellett az olasz frontra szállítani.

A Balkánra és az északi frontra felvonult jelentős haderők utánpótló szállítmányai ebben az időben minden irányban külön-külön napi 15-20 vonatot tettek ki. A csapatszállító vonatok forgalma mellett az utánpótló vonatok, valamint a Románbiából folyamatban volt gabonavonatok mennyisége a leginkább igénybe vett Budapest-Marchegyi vonal mindkét irányú forgalmát átlag napi 150 vonatra emelte. Ez a rekordforgalom minden nagyobb fennakadás nélkül lett végrehajtva.

1915. december 13-tól kezdődött a német román "Viktória" fedőnevű nyersolajforgalom. Ennek üres szerelvényei Odenberg, Passau és Bodanbach irányából hetenként 2-2, összesen 6 vonattal futottak Brassóba, viszont Romániából ugyanannyi rakott vonat tért vissza a belépő állomásokra.

A tanulmány adta viszonylag szűk keretei miatt nem térek ki az orosz, balkáni és olasz fronthaderők hadtáp vonalainak részletes ismer-

tetésére. Annyit azonban szükségesnek tartok megemlíteni, hogy Németországból a három hadszíntér mindegyikére naponta egy-egy rendszeres, azonkívül szükséghez mérten naponta még 2-3 szükséglet szerinti, átlag 9-10 vonat, hetente háromszor egy-egy gyűjtővonat közlekedett.

A hadianyagot, mezőgazdasági felszereléseket, szenet, ipari termékeket és más egyéb kereskedelmi cikkeket külön e célra rendelt közvetlen (fedőneves) vonatok vitték Szerbiába, Bulgáriába és Törökországba. Onnan viszont nyersanyagokat szállítottak vissza, naponta változó vonatmennyiségben. Lengyelországból a drohobyci finomító és nyersolajüzemekbe rendelt küldemények részére hetenként átlag 12 vonat volt kijelölve.

A hadműveleti sikerek változásainak megfelelően 1915. december 23-27. között az olasz frontról (Délvasút-Miskolcra át) 15 csapatvonatot az orosz, december 15-től 1916. január 08-ig pedig a szerb frontról Kevevára és Zennar állomásokról 67 vonatot a német nyugati arcvonalra kellett szállítani.

A sikeresen befejezett szerb hadművelet után fölszabadult birodalmi német csapatokat 1916. januárban, az egyes vonalak teljesítőképességéhez mérten megosztva, napi 15-20 vonattal kellett a német nyugati hadszíntérre szállítani. Ennek a hadműveleti átcsoportosításnak a végrehajtásához előzőleg 3 héten át naponta 12-15 zárt üres szerelvényvonatot kellett az ország területén keresztül Szerbiába továbbítani.

A lucky orosz áttörés újabb erős lökést adott a csapatszállításoknak. Elsősorban az olasz frontról napi 20-30, összesen 430 katonavonatot, Bukovina déli részéből pedig átlag napi 8 vonattal körülbelül 75 vonatot kellett sürgősen az orosz csapatok által veszélyeztetett körzetekbe átcsoportosítani. Közvetlenül ezután Nyugat-Galíciából Ruttka és Orló belépő állomásokról Mezőlaborc, Kőrösmező és Siankin át még 250 katonaszerelvényt kellett az orosz támadás kivédéséhez leszállítani. A hadihelyzet változásait követve az orosz csapatok megállítása után a szövetséges haderőből 1916. augusztus 16-ától 120 csapatszállítmányt az olasz hadszíntérre, 53 csapatszállítmányt pedig a nyugati hadszíntérre kellett továbbítani.

Úgy gondolom, hogy a vasút első világháborús szerepének tárgyalásakor feltétlen szólni kell a Román betörésről (1916. augusztus 28.). Ami-

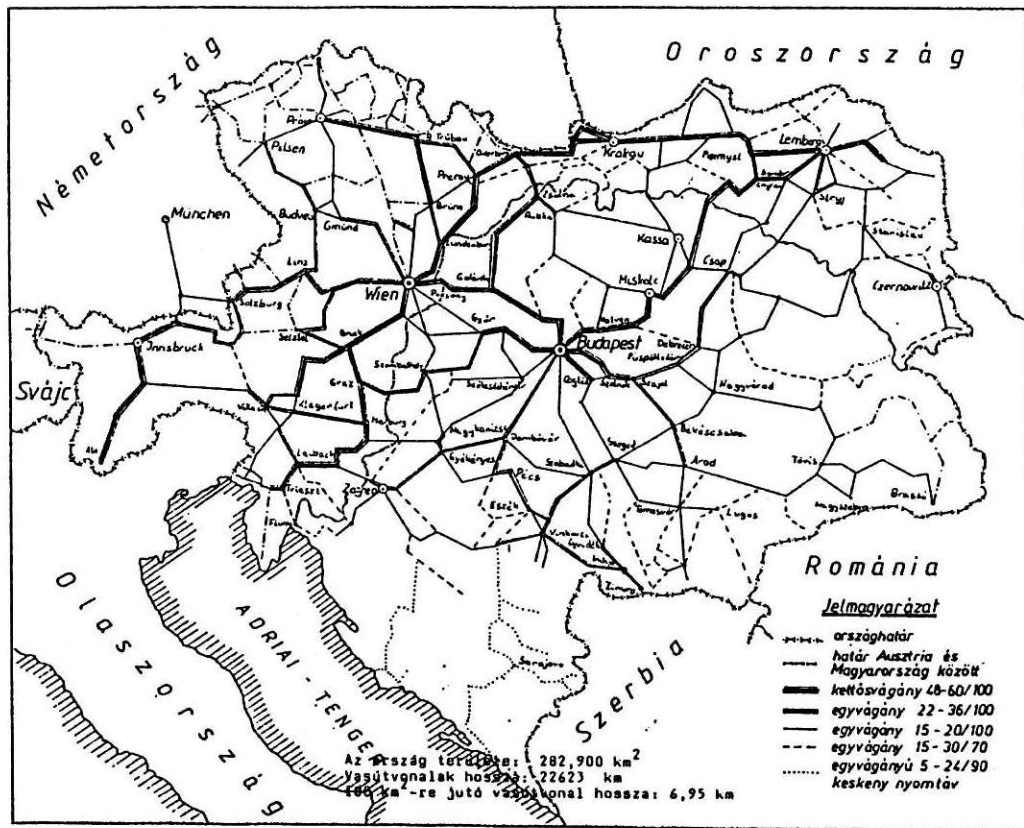
kor a gyengén védett országhatárt az új ellenségként fellépő román hadsereg egyszerre több helyen átlépte, Erdély határmenti magyar lakossága fejvesztetten menekült. Ez a vasút szempontjából azt jelentette, hogy a vasútvonalakat a Maros folyóig ki kellett üríteni. A menekülő lakosság a készenálló és forgalomban lévő vonatok összes fedett és nyitott kocsijait **életveszélyes tülekedés árán ellepte**, visszahagytak mindenüket, csak-hogy legalább a pusztá életüket mentseék. Az összes mozdony és teherkocsi felhasználásával egyik zsúfolt vonat a másik után éjjel-nappal szakadatlanul, **fékezők és jelzőeszközök nélkül** (ami a vasútforgalom leírásban elképzelhetetlen) indult a veszélyeztetett helyekről. A pánikszerű menekülés mérvének illusztrálására csak egyetlen adat szolgáljon, nevezetesen az amikor 1916. augusztus 29-én esete, (ekkor ugyanis Brassó előtt már ellenséges járőrök tűntek fel) Brassó-Botfalva állomások között 13 km hosszú erős lejtőben fekvő vonalrészén 17 rakott vonat mozgott egyirányban. Rövid időn belül mintegy 500 mentett, árukkal rakott vonatott kellett elhelyezés céljából az ország különböző vonalrészeire vinni.

A román offenzíva napjától kezdve a hadak útja állandóan szeli Magyarországot minden irányban. A különböző hadszíntéri viszonylatokban kölcsönösen közlekedő mindenemű vonatok óriási forgalma a vasút egész teljesítőképességét állandóan lekötötte. Az első világháború elvesztése, a monarchia összeomlása idején sem csökkent a vasút szerepe. Az összeomlás szülte zűrzavaros helyzetben is helyt kellett állnia a nagymennyiségű csapat, anyag és egyéb szállítmányok, valamint a különböző nemzetiségű katonák hazaszállítása érdekében.

Az első világháború alatt jelentkezett grandiózus feladatának teljesítésében - a világháború földrengető küzdelmei közepette - megállapítható, hogy a magyar vasút addigi történetének legnagyobb feladatát (a hadsereg intézményén kívül álló valamennyi intézmény közül) teljesítményének végsőkig történő megfeszítésével összességében eredményesen oldotta meg.

Bebizonyosodott, hogy háborús körülmények között a hadászati jellegű feladatok (gyors csapat átcsoportosítások, utánpótlási ellátási, valamint kiürítési és egyéb szállítások) a vasút adta kedvező szállítási lehetőségek kihasználása nélkül elképzelhetetlenek. A hadászati vezetés a hatalmas horderejű feladatok megoldása érdekében az addig (ekkorra mé-

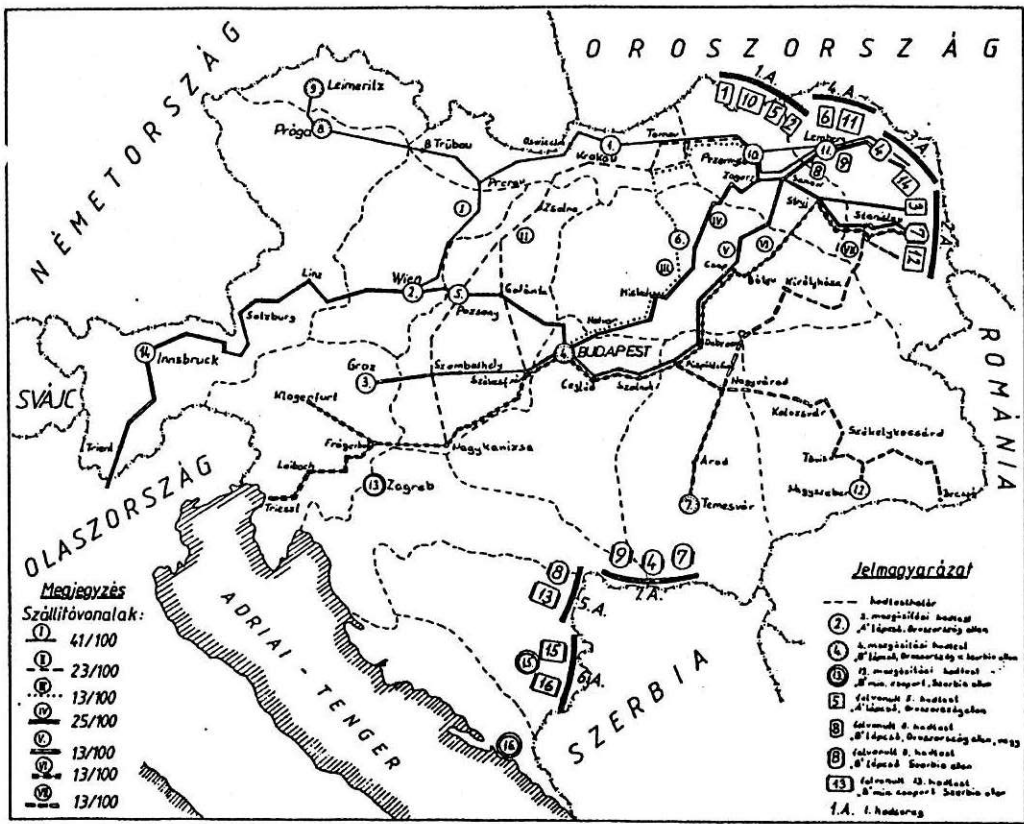
retekben) nem próbált, nagy jelentőségű tényezőt **a vasúti szállítást** kedvező tapasztalatokkal használta fel.



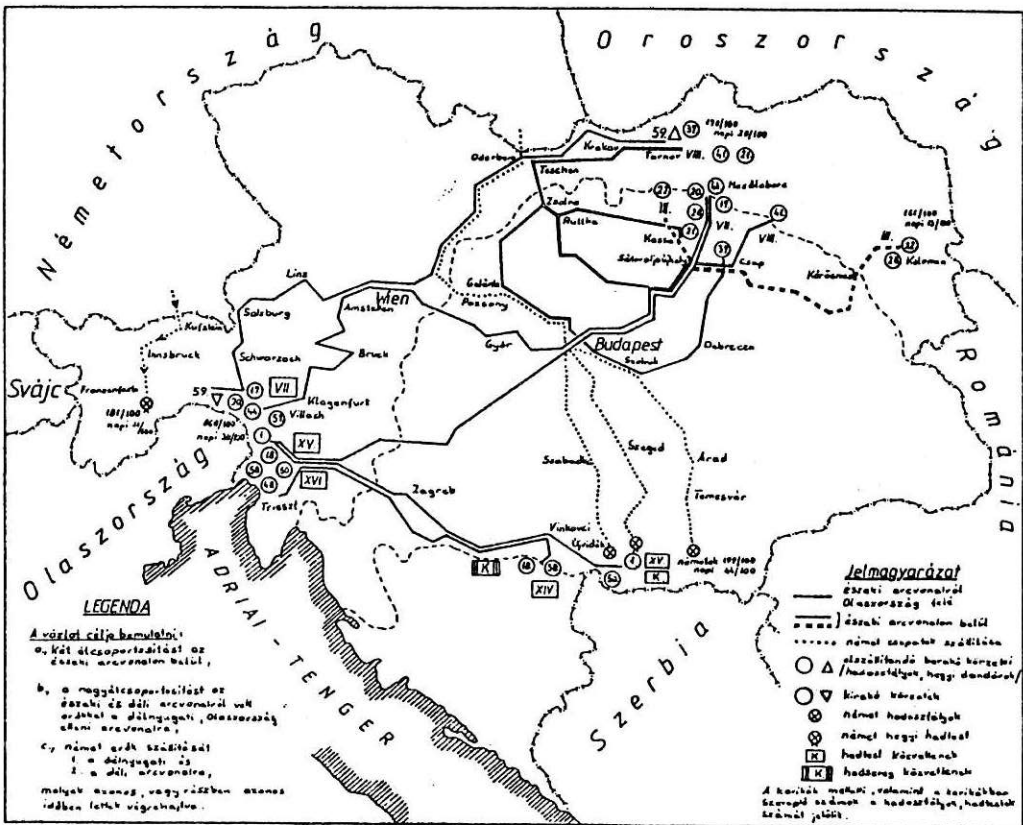




**HADITERV, FELVONULÁSI VASÚTVONALAK,  
KIRAKÖRZETEK**  
(Érvényes és előkészítve 1914. július elejéig)



ÁTCSOPORTOSÍTÁSOK OLASZORSZÁG HADBALÉPÉSEKOR  
(1915. V. 23.)



NAPI SZÁLLÍTÁSI TELJESÍTMÉNY  
(1918. V. 15. és VI. 15. között)

