

SZAKTÖRTÉNET

TÖRTÉNELMI ÁTTEKINTÉS A 150. ÉVES MAGYAR VASÚT ÉS A HONVÉDELEM KAPCSOLATÁRÓL

*Németh Ernő, Tóth Bálint*¹

A magyar vasút ebben az évben ünnepli fennállásának, működésének 150. évfordulóját. Ez a jeles évforduló bennünket is arra kötelez, hogy méltóképpen megemlékezzünk az emberiség egyik legnagyobb jelentőségű találmányának, a vasútnak hazánk történelmében betöltött szerepéről, fejlődéséről, a nagy jelentőségű béke és háborús időszakbeli feladatairól.

Vitathatatlan tény, hogy a vasút az elmúlt másfél évszázad alatt minden téren előbbre vitte az országot és annak társadalmi, gazdasági berendezkedésében nagyobb változásokat idézett elő, mint a korábbi évszázadok minden munkája. Fényes bizonyítékai vannak a vasút áldásthozó társadalomfejlesztési, nemkülönbön **hadászati** jelentőségének. Visszatekintve különösen a kezdetek utáni dicsőséges időszakra láthatjuk, hogy a vasút fejlettsége, sűrűsége csalhatatlan fokmérője volt az ország adott területén a közgazdasági és a kulturális élet vérkeringésének, mert sínutai ahol megjelentek, oda elvitték a társadalmi fejlődés valamennyi területét érintő, nélkülözhetetlen életfeltételeket.

Ebben a cikkben - közel sem a teljesség igényével - megpróbálunk **rövid áttekintést adni a magyar vasút elmúlt 150 évéről és az ország honvédelmében betöltött szerepéről.**

A kezdetektől az első világháborúig

Említést kell tenni arról, hogy az emberiség a vasút születésnapját 1825. szeptember 27-ére teszi, amikor *Stockton-Darlington* között megnyitották az első gőzüzemű vasútvonalat. Ez volt az a nap, amikor *Step-*

¹ Dr. Németh Ernő alezredes, a hadtudomány kandidátusa, MH Közlekedési Szolgálatfőnökség kiemelt szállító főtisztje, Dr. Tóth Bálint mk. alezredes, HM Katonai Főosztály főmunkatársa

*henson György "Rocket" nevű első mozdonyával az új világ kapuit kitérta. Mint minden kezdet, így a vasút indítása is nehézségekbe ütközött, mert nemcsak a konzervatív közvélemény, de a vezető államférfiak is hitetlen ellenszenvvel fogadták ezt a korszakalkotó újítást. Eredeti dokumentumokból, újságcikkekből ismert, hogy a stockton-darlingtoni pályán elért 19 km óránkénti maximális sebességgel, a mozdony 4 1/4 tonnás önsúlyának háromszoros terhével "száguldó" vonatot nemcsak gúnykacaj és szidalmak kísérték, hanem aktív propaganda is megindult a vasút ellen. Az ellenpropaganda odáig elment, hogy pl. az *Obermedicinál Kollégium* tudós orvosainak szakvéleménye szerint a vasúti utazás okozta gyors mozgás az utasoknál az agybetegség egy nemét, a "*delirium furiosum*"-ot idézi elő. De minden ellenszenv és propaganda ellenére a vasút térhódítását, fejlődését többé megállítani nem lehetett.*

Hazánkban a sikertelen kezdeményezésnek bizonyult "*Pest-Kőbányai lebegő vasút*"-tól eltekintve az első közforgalmú vasút a Pozsony-Nagyszombat közötti lófogató vasút volt (1846), de mint ilyen, állandó pénzügyi nehézségekkel küzdött, így csak később (1875) gőzüzemre berendezve került valójában forgalomba.

Az első magyar gőzüzemű Pest-Vác közötti vasutat **1846. július 15-én** nyitották meg, és ez a dátum a **magyar vasút születésének napja**.

Egy múlt századbéli lap az eseményt így kommentálta: "*A magyar közlekedési vasút Pest-Vác-i részvonalát f. hó 15-én ünnepélyesen megnyitották, s 16-ikától fogva a köz közlekedésének átadták. Isten adjon ez epocha után jobb jövődőt a hazának - bús napjai már valának!*"

Az első átadást csakhamar követte 1847. szeptember 1-jén a Pest-Szolnok, 1848. augusztus 20-án a Marchegg-Pozsony vonal megépítése és közforgalomnak történt átadása. Ebben az időben a század két halhatatlan lángelméje, gróf Széchenyi István és Kossuth Lajos nagyszabású közlekedési programjukban már megvetették a későbbi magyar vasúti hálózat alapját.

A kormány a Magyar Északi Vasút Társaság megvételével (1868. június 30.) megteremtette az államvasúti rendszer (MAV) létrehozásának feltételeit. A vasútépítési technika folyamatos fejlődésével ezután gyorsabb tempóban épültek hazánkban a vasútvonalak, 1870-ben már 3.471 km, 1880-ban 7.098 km épült ki. Ebben az évben a helyi érdekű

vasutakra nézve hozott XXXI. tc. a külföldi tőke érdeklődését is felkel-tette, így egymásután épültek ki helyiérdekű vasutak. Ezekkel együtt 1890-ben 11.301 km, 1900-ban 17.245 km, 1910-ben 20.315 km, 1914-ben pedig 22.345 km hosszú vasútvonal volt az akkori Magyarország 282.900 km²-es területén kiépítve. A vasúthálózat gerincét ekkor már a MÁV és az általa kezelt vonalak képezték.

A vasútépítésekhez szükséges pénzt csak kisebb mértékben lehetett állami költségvetésből fedezni, azt döntő mértékben a *vasúti magántár-saságok* biztosították. Állami költségvetésből csak azokat a vasútvonala-
kat finanszírozták, amelyeket az ország szempontjából legfontosabbnak tartottak, ennek eldöntésénél pedig kiemelt szerepe volt a **honvédelmi érdekeknek**.

A vasút hadászati jelentőségét a kor katonai vezetése idejekorán fel-ismerte. Fontos szerepet szántak a vasútnak a mozgósítások végrehajtá-sánál, hiszen ahol a vasút kiépült a vasútállomásokra összegyűjtött bevo-nulók tömegét szervezeten, gyorsan a mozgósítási helyekre lehetett szállítani. Ugyan így felismerték a vasút nyújtotta kedvező lehetőségeket a hadművelati felvonulás végrehajtásában. A honvédség szervezetében fokozatosan megjelentek a **katonai vasúti szállításokat szervező és irá-nyító szervezetek, megalakultak a vasútépítő alakulatok**.

A Monarchia új elvek szerint átszervezett hadseregét Bosznia és Hercegovina okkupációja során vetették be először, súlyos harcok és meglehetősen nagy áldozatok árán. Az 1878., július 28-án kezdődött megszállás a lakosság heves ellenállása miatt katonai hadműveletté vált. A hadműveletben résztvevő XIII. (Zágráb) majdan az augusztus 22-én mozgósított III., IV., V. hadtest hadosztályainak felállításánál - kezdet-ben közel 100 ezer fő, majd folyamatosan a létszámot 280 ezer főre kellett emelni -, valamint a hadművelet alatti utánszállításoknál a Monarchia délkeleti területén már megépített vasúthálózatot igénybevétték. Mivel a mozgósításban érintett területen jelentős létszámot megmozgató szál-lítóeszköz (a gépkocsit még nem találták fel) a vasúton kívül nem állt rendelkezésre, ezért az 1870-71-es porosz-francia háború tapasztalatainak megfelelően a mozgósítási szállítások végrehajtásnál a vasút szerepe ebben az esetben is kidomborodott.

A Monarchia vasúthálózatának okkupáció utáni fejlődése a gyors mozgósítás és csapatszállítás érdekeit szolgálta. Az anyagi lehetőségek-

hez mérten megélenkült vasútépítés tervezésénél a nyomvonalakat úgy jelölték ki, hogy azok alkalmasak legyenek a jövőendő hadszínterek elérésére és a nagy katonatömegek szállítására. Előtérbe kerültek a Balkán és Oroszország felé vezető irányok. A Magyar Kormány nem tudta viszont érvényesíteni a Románia felé Erdélyen keresztül vezető vasútvonalak jelentősebb fejlesztését, mivel a Magyarországról Bukovinába irányuló vasút építése Ausztria gazdasági politikáját károsan befolyásolta volna, ezért az építést pénzügyi eszközökkel hátráltatta. Ez a körülmény viszont hadászati szempontból rendkívül hátrányosnak bizonyult a háború folyamán. (Magyarország vasúthálózatának hossza az 1878-as 6.904 km-ről 1914-re 22.345 km-re emelkedett.) A bécsi hadügyminisztérium nagy figyelemmel kísérte a vasútépítő munkálatokat, a császár Katonai Irodája évente megkapta az összefoglaló jelentéseket az állásokról, ezeket a jelentéseket a katonai vezetés folyamatosan felhasználta tervei kidolgozásához.

A magyar vasutak szerepe az első világháborúban

Teljesítőképességénél fogva ebben a világháborúban a közlekedés legfőbb eszköze a vasút volt. Azokat az óriási ember- és anyagtömegeket, amelyeket a hadművelleti és hadigazdálkodási célokból egyik helyről a másikra kellett mozgatni, egyetlen más közlekedési eszköz sem lett volna képes elszállítani. A mozgósítás és a felvonulás, a hadművelleti okokból történt csapatszállítások, átcsoportosítások, csapatösszevonások, a szabadságra menők szállítása, valamint a hátország és a megszállt területek személy- és áruforgalmának lebonyolítása gyakran szinte teljesíthetetlen feladat elé állította a vasutakat. Ezzel kapcsolatban mondta *Ludendorff*: *"A világháború alatt végeredményben minden válság közlekedési válságra volt visszavezethető."*

Ha a vasútnak nem közvetlen a hadvezetőség szolgálatában kifejtett munkáját, hanem a **hadigazdálkodás** szempontjából teljesítendő feladatát vizsgáljuk, úgy arra az eredményre jutunk, hogy a második nem kevésbé volt fontos az elsőnél és a háború kimenetele szempontjából hasonló jelentőséggel bírt. A világháború a Központi Hatalmakat csaknem minden nyersanyag-behozattól elvágta, aminek következtében a közlekedési viszonyokban is jelentős eltolódás állt be, ami a háborús gazdálkodásban is éreztette hatását. Így pl. a korábbi angol szénszállítmányokat a Ruhr vidék és Szilézia, valamint a meghódított Lüttich, Charlery és

Lengyelország szénmedencéinek szenével kellett helyettesíteni. A világháború előtt Skandináviából jövő ércet a Longw medence, valamint a Lengyelország és Szerbia érce pótolta. Az óriás módon fellendült hadiipar növekvő követelményeinek kielégítése fokozott nehézségekkel járt a magyar vasút szempontjából is. 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 gyűjtővonatokat és zárt távolsági vonatokat rendszerét**. A szintén korábbi orosz és amerikai importgabona helyett Németország részben Magyarországra, majd 1917-től kezdve legnagyobb részben Románia gabonakészleteire szorult, amikor az Ausztriában és Németországban beállt gabonaínség leküzdése érdekében Romániába küldött üres, onnan pedig rakott gabonaszerelvények átlaga napi 20 zárt vonat volt.

A csapatszállító vonatok forgalma mellett az utánpótló vonatok, valamint a már említett gabonavonatok mennyisége a leginkább igénybevett Budapest-Marcheggi vonal mindkét irányú forgalmát például átlag napi 150 vonatra emelte. Ez a rekordforgalom minden nagyobb fennakadás nélkül lett végrehajtva. Romániából ezenkívül igen tekintélyes mennyiségű fát és olajat szállítottak a Központi Hatalmak. Mindez természetesen a szállítási irányokban és viszonylatokban gyökeres változást okozott, amit a vasutaknak simán, a hátszágok életét lehetőleg minden zökkenőtől megkímélve kellett végrehajtani.

A hátszágon belül történt szállítások jelentős része a hadianyaggyártással volt összefüggésben. Előfordult például, hogy egy löveg egyes alkatrészeit a legkülönbözőbb városokban lévő gyárakban állították elő, s amíg a löveg elkészült, addig gyakran keresztül-kasul szelte az országot. Megtörtént, hogy a löveg mire a rendeltetési helyére juthatott, több mint ezer kilométert lett utaztatva. Ilyen óriási feladatoknak a vasutak bármennyire is pompásan voltak megszervezve és felszerelve, csak a legnagyobb nehézségek árán tudtak megfelelni.

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 a végsőkig történő megfeszítésével **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 elképzelhetetlen. A hadászati vezetés a hatalmas horderejű feladatok megoldása érdekében az addig (ekkor mértékben) nem próbált, nagy jelentőségű tényezőt a vasutat kedvező tapasztalatokkal használta fel.

A magyar vasutak helyzete a két világháború között

A trianoni határok között maradt ország üzemen lévő vasútvonalainak hossza mindössze 8.705 km-re zsugorodott. Az első világháborút követően tehát elveszett az államvasúti hálózat 61,5 %-a, azaz mindössze 38,5 % maradt meg. A magánvasutak közül a Kassa-Oderbergi Vasút teljes hosszában idegen területre került. Építési hosszt tekintve 1921-ben 100 km²-re számítva 9,3 km vasút volt hazánkban.

A minden ésszerűséget nélkülöző trianoni határmegállapítás a vasút tekintetében olyan helyzetet teremtett, amelyhez hasonlót a történelemben azóta sem találtunk. Az integer Magyarország vasúthálózatán 27 határ állomás volt, melyek kevés kivétellel magyar területen voltak és ezekből 6 bonyolított le vámkülföldi forgalmat. Trianon után egyetlen egy régi határállomás sem maradt meg. Helyettük 49 vasútvonalat metszett az új határ. Ezen átkelési pontok közül csak 7 esett kisebb-nagyobb középállomásra, a többi 42 vonal pusztá mezei földek közepén, nyílt vonalon lett keresztülvágva. Valamennyi fővonalunkat csomópontszerű rendelkezési állomás, mint Szabadka, Arad, Nagyvárad, Szatmárnémeti, Fülek és Párkányáná előtt szakították szét. *A vasút hadműveleti alkalmazását tekintve különösen nagy veszteségnek számított, hogy az összes határmenti övonalunk idegen területre került. Mindezekon felül a megmaradt kétvágányú fővonalaink nagyobbik részén az egyik vágányt fel kellett bontani. Ilyen vonalak voltak: Kunszentmiklós-Tass és Szabadka, Tiszatenyő-Arad, Hatvan és Losonc közti vonalak.* Tetézte a meginduló élet nehézségeit, hogy vasúti járműveink zömét elvitték és a megmaradt vasútvonalak állapota a háborús évek, illetve cselekmények következtében siralmasan elhanyagolt volt.

A két világháború közötti időszak politikai változásai természetesen hatással voltak az ország vasúthálózatának alakulására is, amiről nagyon röviden szükséges említést tenni. Az 1938. november 02-i **első bécsi dön-**

tés (1939. évi XXXV. tc.) alapján visszacsatolt felvidéki területtel együtt visszakerült a Budapest-Pozsony fővonal Szencig. Újra bekapcsolódhattott a hazai vasúti forgalomba Érsekújvár, Losonc, Kassa, Ungvár, Munkács és Beregszász is. Az ország teülete 1939-ben 11.237 km² lett, vasúthálózat hossza elérte a 10.582 km-t, a vasútsűrűség mértéke pedig 9,0 km/100 km²-re változott.

1940. augusztus 30-ai második, az ún. **belvederi döntés** után Kelet-Magyarország és Erdély egy része újra magyar fennhatóság alá került (1940. évi XXVI. tc.). Az ország ekkor 43.492 km² területtel és ezzel együtt 1.860,364 km szabványos, valamint 423,215 km keskeny nyomtávolságú vasúttal gyarapodott. Az ország területe 160.729 km² lett, a teljes vasúthálózat hossza 12.864 km-re nőtt, így a vasútsűrűségi mutató értéke 8,0 km/100 km²-re változott.

A világesemények változásainak következtében 1940. júniusában ismét növekedett vasúthálózatunk. A Délvidék visszacsatolásával visszavért a Bácska, a Baranya háromszög és a Dráva-Mura köze. Délen a Dráva, majd a Duna, keleten a Tisza képezett új természetes határt. Az ország területe az újabb területekkel 172.133 km² lett, a MÁV vasúthálózata 13.742,957 km-re nőtt, így a vasútsűrűséget jellemző érték 8,14 km/100 km²-re változott. Az összes vasútvonalak 47 %-a fővonal, 53 %-a mellékvonal jellegű volt, a kettős vágányú vonalak üzleti hossza 1.184 km, villamosított 187 km.

A vasút hadászati jelentőségét ebben az időszakban is alátámasztva az 1930-ban megjelent "*A vezetés kézikönyve*" a "vasút hivatását" a következőképp határozta meg: "*Úgy a felvonulásnál, mint a hadműveletek alatt, csap.szállítás és korszerű hads-eknél a hatalmas anyagi szükségletek után-szállítása. A vasút a hadviselés egyik legfontosabb eszköze, a hálózat kiépítése és megszervezése a hadműveletekre döntő befolyású lehet.*"

A magyar vasutak szerepe a második világháborúban

Az első világháborús tapasztalatok alapján a második világháborúban is a vasutak tették lehetővé az előkészített tervek alapján végrehajtott gyors mozgósításokat, a haditervek rendelkezése szerint a gyors felvonulásokat, a hadműveletek alatti gyors átcsoportosításokat, a folyamatos, zavartalan ember- és anyagutánpótlást. A háború eshetőségeivel

számolva már békében biztosítani kellett a vasúti közlekedés zavartalan-ságát. Számolni kellett a háborúban fontossá váló vasútvonalak építésé-vel, karbantartásával, esetenként arra való alkalmassá tételével, hogy a hadi igényeknek megfelelően teljesítményét, kapacitását fokozni lehes-sen.

A magyar vasutat nem érte felkészületlenül a hadiigényeknek meg-felelő vasúti szállítások kielégítése. Némi túlzással talán, de bátran ki le-het jelenteni, hogy mindig az élvonalban "*harcolt*". Az ország még nem lépett be a második világháborúba, de a vasút már fontos szerepet játszott 1940 nyarán, amikor a Legfelső Honvédelmi Tanács határozatot hozott a hadsereg teljes mozgósítására és a magyar-román határon való felvo-nulásra. **Ekkor mozgósítva lett az ország haderejének egésze, mindhá-rom hadsereg, kb. 550.000 ember**, amely erő a magyar-román határra lett felvonultatva. Az ezzel kapcsolatos szállítási feladatok megoldásának legnagyobb része a vasútra hárult.

1940 októberében a német csapatok hazánk területén átvonulva ju-tottak el Romániába, az ezzel kapcsolatos szállítás teljes mértékben a vasútra hárult. Ugyan így jelentős szerepe volt a vasútnak a német csa-patok és a mozgósított 3. magyar hadsereg Jugoszlávia elleni felvonulá-sában és előnyomulásában.

Nem térve ki a második világháború minden mozzanatával kapcsolo-s vasúti szállításokra, *a 2. magyar hadsereg orosz frontra történt kiszál-lítását feltétlen szükséges megemlíteni*. Ez a szállítási feladat mintegy há-rom hónap alatt lett végrehajtva, ezalatt a szállításhoz 882, egyenként száztíz tengelyes vasúti szerelvényt vettek igénybe, összesen 4.410 vasúti vagon-t. Ez a szállítás jelentős feladatot jelentett a magyar vasútnak, amit végül is szakmai szempontból nézve eredményesen oldott meg. Ismét bebizonyosodott, hogy egy ilyen horderejű hadműveleti feladat hatalmas méretű szállításai más módon megoldhatatlanok lettek volna. A magyar vasút ugyan így részt vett a súlyos veszteségeket szenvedett 2. hadsereg 1943. április 24-től május 1-jéig tartó hazaszállításában.

A második világháború további menetében - a német megszállás, majd az ország hadszíntérré válása idején, egészen a háború befejezéséig - a Magyar Államvasutak az adott időszakban meglévő teljes kapacitásá-val a mindenkori hadászati vezetés rendelkezésére állt. Szovjet adatok alapján a katonai vasúti szállítások összevolumene 1944-ben érte el az

egész háború alatti legmagasabb színvonalat. Ebben az évben vívott hadászati támadó műveletek méreteinek, a frontok számának növekedése, azok mind magasabb számú harci technikával és fegyverzettel való ellátása szükségessé tette a vasúti szállítások volumenének növelését. A szovjet hadvezetés a hadműveleti helyzet viszonyaitól és az adott állam vasútja lehetőségeitől függően határozta meg a nyugateurópai nyomtávú vasutak igénybevételének rendjét. A katonai vasúti szállítások végrehajtására a Szovjetunió és a szomszédos államok vasútjainak találkozásánál átrakó bázisokat (körleteket) hoztak létre. Érdemes megemlíteni, hogy a szovjet katonai vezetés addig nem alkalmazott taktikaként vetette be azt a módszert, hogy több esetben hajtottak végre az ellenség megtévesztésére vasúti szállításokat, ezzel is imitálva a hadműveletek egyes irányokba való előkészítését, saját csapataik főcsapás irányának kiválasztását.

A Magyar Államvasutak vasúthálózata - amíg nagymértékben nem rongálódott -, valamint görülőanyagkészlete kedvező feltételeket biztosított a katonai szállítások végrehajtására. A második világháború tapasztalatai alapján ismételten bebizonyosodott, hogy mind a hadműveleti feladatok előkészítése, mind megvívása során az után- és hátraszállítások érdekében a vasutat maximálisan fel kell használni. A vasút hadászati jelentősége továbbra is elvitathatatlan volt.

A Magyar Államvasutak és a honvédelem kapcsolatának alakulása a második világháború befejeződésétől napjainkig

A második világháború utolsó évében a hazánk területén folytatott hadműveletek és szövetséges bombázások következtében és nem utolsósorban a visszavonuló német csapatok vandál pusztításai miatt **súlyos veszteséget szenvedett az ország vasúti hálózata**. Az ország háborús kárainak 17 %-át a közlekedés és ennek kétharmadát a vasút szenvedte el. A mérhetetlen pusztítás ellenére a vasút működése nem állt meg, sőt az ország egyes területeinek felszabadulásával párhuzamosan már a hadműveletek időszakában megindult a helyreállítás. E munkában fokozatosan bekapcsolódott és aktívan részt vett az újjászerveződő *demokratikus magyar hadsereg is*. A háborút követő időszak első éveiben a vasútépítő- és helyreállító, valamint a tűzszerész csapatok áldozatkész munkája is hozzájárult ahhoz, hogy viszonylag rövid időn belül sikerült az ország vasúti hálózatát csaknem teljes egészében működőképessé tenni. A vasút mi-

előbbi újjáépítése azért is bírt nagy jelentőséggel, mert a háborús veszteségek miatt sem az ország, sem az újjászerveződő hadsereg nem rendelkezett számottevő tehergépjármű parkkal. Így a katonai szállítások is gyakorlatilag csak vasúton történhettek.

A katonai szállításokat ez időben az alapvetően az előző hadsereg szervezeti és működési rendjére épült közlekedési szolgálat szervezte. A katonai vasúti, közúti és vízi szállításokkal, a vasúti biztosítással, a vasúti szállítmányok kísérésével, valamint a közlekedési szakanyag biztosítással kapcsolatos központi, HM szintű tervező munkát 1945. március 1-jétől a Honvédelmi Minisztérium Műszaki és Szállítási osztálya végezte. **Az 1945-1948 közötti időszak** katonai közlekedési feladatai sajátosan alakultak. A hadsereg szállítási igényei - elsősorban a csapatszállítások vonatkozásában - lényegesen csökkentek, a megmaradó szállítások a katonai műszaki-, építő- és tüzszerész csapatok tevékenységéhez, valamint a hadsereg és a lakosság ellátásához kapcsolódtak. A szállítmányok túlnyomó többségét az építő- és tüzelőanyag, valamint az élelmiszer képezte. A szállítmányok őrzését és kísérését a vasútbiztosító őrségek végezték. Ebben az időszakban jelentősebb csapatszállítás 1945. április 12. és május 7. között volt, amikor a 6. és az 1. magyar gyaloghadosztályok Debrecen és Jászberény térségéből a Budapest-Székesfehérvár-Celldömök-Sopron vasútvonalon kerültek elszállításra a hadműveleti területre.

Az 1948. évet követő időszak erőltetett ütemű hadseregfejlesztése meghatározó jelentőséggel bírt a katonai szállítások és a katonai közlekedési szolgálat történetében. A hadsereg létszámának növekedése, az új haditechnikai eszközök beérkezése és a csapatokhoz történő eljuttatása jelentős személy- és technikaeszköz szállításokat igényelt. A hadsereg szervezésével kapcsolatos átcsoportosítások, a táborozások és a gyakorlatok csapatszállításai, valamint a több tucat újonnan épülő katonai létesítményhez irányuló anyagszállítások mind nagyobb szállítási kapacitást igényeltek a Magyar Államvasutaktól, és egyre nehezebben megoldható feladatot jelentett a kislétszámú katonai közlekedési szolgálat állományára. Az új hadsereg kiépítése, felszerelése, kiképzése és felkészítése szovjet segítséggel történt, így természetesnek látszott, hogy a katonai közlekedés átszervezése is szovjet mintán alapuljon. A katonai közlekedési szolgálat átszervezése során 1948. nyarán megalakult a Honvédelmi Minisztériumban a Honvéd Vezérkar önálló közlekedési osztálya, majd irányítása alatt 1949 tavaszán létrejöttek a MÁV területi Igazgatóságainak székhelyein a Vasúti Katonai Szállításvezetőségek, valamint a fon-

tosabb vasúti csomópontokon a Vasútállomás Katonai Parancsnokságok. Az új szervezetű katonai közlekedési szolgálat személyi állományának jelentős részét a Magyar Államvasutaktól kiemelt kádárek képezték. E döntés hátterében az állt, hogy ez időben a katonai szállításokban fő szerepet a vasúti szállítás kapott (80-85 %), a vízi szállítások aránya 3-4 %-ot tett ki. A közhasználatú közúti gépjárművekkel történő szállítások gyakorlatilag elenyésző mértékűek voltak, ugyanakkor a hadsereg szállítóeszközeivel végzett - 15-20 %-os részarányt képező - közúti szállítások viszont nem tartoztak a katonai közlekedési szolgálat feladatkörébe.

Az 1950-es évek elején kialakított új szervezetű Katonai Közlekedési Szolgálat személyi állományának és a Magyar Államvasutak vezetőinek, dolgozóinak együttműködése eredményeként szabályozott keretek között folytak a szállítások és folyamatosan biztosított volt a csapatok és a vasúti szervek felkészítése háborús feladataikra. A katonai közlekedési szervek szerepe és fontossága mindjobban ismertté vált a hadseregben és a polgári közlekedésben. Sajnos, az 1950-es évek közepének, végének hadsereg leépítési folyamata a katonai közlekedési szolgálatot sem kerülte el. A HM létszámának csökkentésével az önálló közlekedési osztály egy részéből létrejött a Központi Katonai Szállításvezetőség (az MH Katonai Szállítási Főigazgatóság jogelődje), csökkent a létszám a területi Vasúti Katonai Szállításvezetőségeknél és megszüntetésre került jónéhány Vasútállomás Katonai Parancsnokság is.

A Katonai Közlekedési Szolgálat szervezetének csökkentése ellenére feladatai nem változtak. Továbbra is alapfeladata a katonai szállítások tervezése és szervezése, továbbá a közlekedési rendszer (hálózat) háborús működésének felkészítésére irányuló munka szervezése, koordinálása. A vasúti szállítások és a vasúthálózat előkészítésével kapcsolatos tevékenység - hagyományosan - vezető helyet foglal el a közlekedési szolgálat munkájában. Ez elsősorban abból ered, hogy a katonai vasúti szállítások alakulása jól jellemzi a hadsereg feladatainak jellegét, nagyságát, a haditechnikai eszközrendszerének fejlődését és átfogó képet ad a csapatok mennyiségi és minőségi változásairól.

Példaként említendő, hogy míg az 1950-es évek elején az újonnan szervezett, viszonylag kevésbé gépesített "*tömeg hadsereg*" összes szállításainak 80-85 %-át képező vasúti szállítások átlagosan mintegy 350-450 katonavonat közlekedését jelentette évente, addig az 1960-as évek közepén - a hadseregfejlesztés második, a lánctalpas harcjárművekkel fel-

szerelt gépesített lövész csapatok megalakulása időszakában - már a vasúti szállítások részaránya csak 65-70 %, mégis átlagosan 525-625 katonavonat közlekedett. Az 1970-es és 1980-as években a vasúti szállítások arányának további fokozatos csökkenése ellenére a szállítások mennyisége egyre erőteljesebb ütemben emelkedett. A hadsereg kiképzési és szervezési feladatai miatt a ténylegesen megnövekedett vasúti szállítások a 80-as évek elején már átlagosan 750-890 katonavonat igénybevételét is szükségessé tette. Meg kell említenünk, hogy a Magyar Államvasutaknak már az 1950-es évektől folyamatosan számolni kellett a hazánkban ideiglenesen állomásozó szovjet csapatkontingens vasúti szállítási igényeinek teljesítésével is, amely az akkori Magyar Néphadsereg vasúti szállításaival közel azonos nagyságrendben - és gyakran azonos időben - jelentkezett. Ez a megterhelés - különösen a szállítási csúcsidőszakokban - már a Magyar Államvasutak számára is komoly gondot jelentett a népgazdasági szállítások teljesítésében. Ennek elkerülése érdekében bevezetett korlátozások - a pillanatnyi eredmények mellett - a Magyar Néphadseregben azonban ismételten a drágább közúti szállítások növekedését eredményezték.

A Katonai Közlekedési Szolgálat történetében újabb fordulópontot az **1970-es és 1980-as évek** szervezési ciklusai jelentették. Az időközben hadtáp alárendeltségbe került önálló közlekedési osztályszolgálatfőnökséggé szerveződött, létrejöttek a seregtest szintű közlekedési és szállító szolgálatok, a hadosztályok szállítószolgálati szakmai alárendeltségbe kerültek. Bővülő feladatkörrel a közvetlen alárendeltségbe tartozó Központi Szállításvezetőségből létrejött a Katonai Szállítási Főigazgatóság, a Magyar Államvasutak területi Igazgatóságainak székhelyén működő Katonai Szállításvezetőségekből Katonai Szállítási Igazgatóságok alakultak. A katonai gépkocsiszállítások irányítására is alkalmas közlekedési diszpécser szolgálat kialakításával és rendszerbeállításával, valamint a közlekedési szakanyaggazdálkodás újbóli létrehozásával megteremtődtek a komplex katonai közlekedési szolgálat alapjai. Kiteljesedése azonban csak az 1980-as évek elején - a közlekedési építő- és üzemeltető szakcsapatok és a szállítóegységek közvetlen alárendeltségbe kerülésével - valósulhatott meg. A '80-as évek végére újból megteremtett tisztképzéssel, a főiskolai és akadémiai oktatási egységek megalakításával minden idők legszélesebb skáláján működő magyar katonai közlekedési szolgálata létezett.

A Katonai Közlekedési Szolgálat folyamatos térhódítása nem a véletlen, hanem a tudatos és következetes hadseregfejlesztő munka eredménye volt. Létét nemcsak a vezetői és előljárói akarat, hanem stratégiai jelentőségének és objektív szükségszerűségének felismerése alapozta meg. Sajnálatos, hogy a rendszerváltást követő időszak pacifista szemléletén és napjaink könyörtelen anyagi helyzetében megvalósuló "*hadseregátalakítási folyamatban*" ismét a szolgálat (töredékének) fennmaradásáért kell küzdeni.

A Katonai Közlekedési Szolgálat tevékenysége mindvégig szorosan kötődött a Magyar Államvasutakéhoz. Ez a kötődés egyrészt a mindennapos vasúti szállításokon keresztül, másrészt pedig a vasutak háborús működéséhez szükséges feltételek biztosításában és a felkészítésben valósul meg. Az elmúlt fél évszázad számtalan pozitív példája tanúsítja a vasúti és katonai közlekedési szakemberek korrekt együttműködését.

A vasúti szakemberek áldozatkész munkája testesült meg valamennyi katonai szervezetünk hazai hadgyakorlatának, és a Varsói Szerződés kötelekében hazai területen végrehajtott nemzetközi együttműködési hadgyakorlatok szállításainak pontos megszervezésében és biztonságos végrehajtásában. A vasúti és a katonai közlekedési szakemberek megbízható együttműködésének komoly próbáját jelentette a történelmi jelentőséggel bíró szovjet csapatkivonási szállítások határidőre történő végrehajtása (15 hónap alatt mintegy 1600 db vasúti szerelvény), valamint a közelmúltban a NATO IFOR csapatainak Magyarországra, illetve az országon keresztül történő szállításai (közel 450 db katonavonat). A mindennapos együttműködési feladatok zökkenőmentes végrehajtása minősíti mind a vasúti, mind a katonai közlekedési szakállomány felkészültségét, rátermettségét.

A békeidőszakban végrehajtásra kerülő katonai szállítások megkönnyítésére, a szállítások okozta környezeti ártalmak csökkentése érdekében számos műszaki, technikai megoldást dolgoztak ki a vasúti és a katonai közlekedési szakemberek. Ezek közé tartozik az univerzális rögzítő eszköz kifejlesztése és rendszeresítése, valamint katonai iparvágányok és rakodók kiépítése. Mindezek szükségszerűsége és gazdaságossága szorosan összefügg a csapatok kiképzési feladataiból adódó katonai vasúti szállításokkal. A kiképzési programok rendszerint a zászlóaljtól magasabb szintű alegységek gyakorlatának színhelyéül a nagyobb térbeli kiterjedésű és magasabb technikai szinten kiépített központi gyakorló-

terek igénybevételét írták elő. Emellett meghatározott időszakonként számolni kellett nemzetközi együttműködés keretében végrehajtandó gyakorlatokkal is. Mindezen kiképzési feladatok elkerülhetlenné tették a kijelölt csapatok számára a vasúti szállításokat. Rendszerint a központi gyakorlótéren végrehajtott kiképzési feladatokra a zászlóalj szintű gyakorlók alkalmanként 3-4 katonavonattal kerültek elszállításra és ugyanennyivel vissza. Természetesen a központi gyakorlótérek térségében lévő vasútállomások ahhoz, hogy a nagyszámú csapatszállítmány kirakására és berakására mindenkor alkalmasak legyenek megfelelő előkészítést és folyamatos karbantartást igényeltek. De ugyanez a helyzet az adott helyőrségben diszlokált alakulatokhoz legközelebbi vasútállomások esetében is. Az egy-egy zászlóaljszintű alegységre jutó kiképzési gyakorlatok számának (és az elszállítandó csapatszállítmányok mennyiségének) arányában került sor az adott térségben lévő vasútállomás előkészítésére, illetve szükség esetén a katonai rakodásokat lehetővé tevő vasúti iparvágány(ok) és rakodó(k) kiépítésére.

A kijelölt vasútállomások előkészítésével és kiépítésével kapcsolatos feladatokat és költségeket a Honvédelmi-, és a Közlekedési Minisztériumok rendszerint közösen tervezték és biztosították. A kivitelezési munkálatokat a Magyar Államvasutak vasútépítő szervei, főnökségei és a Magyar Néphadsereg vasútépítő csapatai végezték. Ennek keretében került sor az 1973-tól 1988-ig terjedő időszakban a nagyatádi, a lenti, a győri, a szolnoki, a táborfalvai, a pápai, a tapolcai, a hajdúhadházi, és még néhány helyőrség katonai iparvágányának és rakodójának, valamint a gyakorlóterek térségében Hajmáskér, Herend, Balinka, Bodajk, Uzsa, Zalahaláp, Csorna és még néhány vasútállomás rakodójának korszerűsítésére, újjáépítésére. Mindezen elkészült beruházások - a Magyar Államvasutak tulajdonába tartoznak - a katonai szállítások mellett javították a polgári vasúti fuvarozás feltétel rendszerét is.

A Magyar Államvasutak és a Katonai Közlekedési Szolgálat együttműködésének másik fontos területe a vasúti hálózat és a vasút szerveinek háborús működésre történő felkészítése. Ez a felkészítési munka a hadszíntér előkészítésének keretében, alapvetően állami költségvetési források felhasználásával folyik. Figyelembe véve a vasútüzem sajátosságait, az infrastruktúra kiépítésének idő- és költségvonzatait a vasút háborús működésre történő felkészítését már a béke időben meg kell kezdeni és folyamatosan szinten kell tartani. A közlekedés valamennyi ágazatának területén csak ezen az elven működő felkészítés lehet hatékony. Meg-

ítélésünk szerint a közlekedés háborús feltételrendszerének biztosítására ésszerűen fordított költségek döntő többsége már a béke időszakban is - az általános elveknek megfelelően - megtérül, ugyanakkor a feltételek hiánya végzetes hiba lehet.

A magyar vasúti hálózat háborús működésre történő felkészítését csaknem negyvenéven keresztül a Varsói Szerződéstől eredő kötelezettségek, követelmények és elvárások határozták meg. Ennek megfelelően - és az ország földrajzi adottságai alapján - a fejlesztésnek a keletnyugati irányú vasúti szállítások folytonosságának biztosítására kellett összpontosulnia. A földrajzi méretek a hadászati elvek alapján három-négy vasúti főirány, továbbá 100-120 km-es mélységekben harántirányok előkészítését tette lehetővé. Alapkövetelményként főirányokban minimálisan 1200 tonna össztömegű, legalább 120 tengelyes katonavonatok közlekedése volt meghatározva, egyvágányú pálya esetén 24 - kétvágányú esetén 72 - vonatpár/nap áteresztő képességgel. A harántirányokra vonatkozó követelmény csupán az áteresztőképességben - 18 vonatpár/nap - volt engedékenyebb. Bonyolította a vasúthálózat felkészítését, hogy a keleti "*csatlakozást*" objektív okok miatt csak átrakás útján lehetett biztosítani, emellett a Duna és a Tisza körzetében a hidak rombolása esetére ideiglenes átrakó körleteket kellett előkészíteni. A konkrét műszaki előkészítő munkák mellett a felkészítéshez tartozott a háborús üzemvitel megszervezése és feltétlenül szükséges volt a járműpark - mind a vontató, mind a vontatott - kellő mértékű területi megosztottságának figyelemmel kísérése is. Néhány konkrét hadszíntér előkészítési munkát a vasútépítő szakcsapatok bevonásával hajtottunk végre. Ennek eredményeként készült el a dunai ideiglenes átrakó körletben a Szalkszentmárton-Dunaújváros közötti vasúti uszályhíd mindkét oldali hozzáfető pálya szakasza 1977-ben, az Adony-Lórév közötti tartalék vasúti uszályhíd egyik oldali lejárója 1976-ban, valamint a tiszai ideiglenes átrakó körletben a Tiszaug-Lakitelek közötti állóaljzatú összerakható vasúti híd mindkét oldali hozzáfető pálya szakasza. Ezek a nagyjelentőségű dublőr átkelőhelyek a "*TRANZIT-85*" elnevezésű közlekedési rendszergyakorlat keretében üzemeltetés közben is bemutatásra kerültek az ország, valamint az érintett szervek vezetőinek. E stratégiai jellegű beruházásról elismeréssel szóltak - megtekintésekor - a Varsói Szerződés szövetséges katonai vezetői is. A folyami átkelőhelyek kialakítása mellett még számtalan vasútállomás, vonalszakasz, deltavágány és rakodó került az előírások szerint - döntően a vasúti szervek közreműködésével - előkészítésre. Hasonlóan tervszerűen folyt a vasúti járműpark felkészítése, összetéte-

lének a kívánt szinten tartása, valamint a vasúti kocsik és vontatójárművek mentesítésére szolgáló helyek, javító és szerelő műhelyek (üzemek) felkészítése is.

A vasút háborús működéséhez a vasúti szakállomány felkészítése egyrészt a tartalékos tisztképzés keretében és összekovácsoló gyakorlatokon, másrészt a vasút által szervezett szaktanfolyamokon történt. Mindkét felkészítési formában előadásokkal, konzultációkkal és a gyakorlatok levezetésével aktívan részt vettek a katonai közlekedési szakemberek is.

Az elmúlt évtizedekben a közlekedési rendszer honvédelmi (háborús) felkészítése (és tervezése) olyan objektív alapokra épült, amelyet gyakorlatilag elsősorban a műszaki-technikai követelmények és a közlekedés-földrajzi adottság és nem a politikai beállítottság határozott meg.

Napjainkban a közlekedési rendszer háborús felkészítéséhez - sajnos hasonlóan valamennyi szakterülethez - egyre kevesebb erőforrás jut. Az erőforrások nyújtotta lehetőségek ismeretében a Katonai Közlekedési Szervek és a Magyar Államvasutak személyi állománya változatlanul azon munkálkodik, hogy a magyar vasút a megváltozott feltételek és körülmények között a honvédelmi követelvényeknek továbbra is megfeleljen. *E munkájuk, együttműködésük eredményességéhez a Magyar Államvasutak 150 éves évfordulója alkalmából sok sikert kívánunk.*

Felhasznált irodalom

1.) Új Magyar Lexikon, Akadémiai kiadás, Budapest, 1960. tizedik, változatlan kiadás.

2.) Magyarország Hadtörténete (2) Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1985.

3.) *Dr. Balló István: A magyar vasútügy helyzetének főbb jellemzői 1867-1879 között, Közlekedés Tudományi Szemle XLIV.évf. 2. szám.*

4.) *Dr. Csiba József-Kóltai Mariann-Mezei István: a 125 éves MÁV, MÁV Rt. Vig.kiadványa, 1993.*

5.) *Mohácsy Béla*: A Magyar Királyi Államvasutak a világháború alatt, Hornyánszky Viktor Rt. kiadványa, Budapest, 1925.

6.) *Dr. Kerkápoly Iván*: Vasúti földrajz és történet, Királyi Magyar Egyetemi Nyomda kiadványa, Budapest, 1943.

7.) *Feld marsall Conrad*, Aus meiner Dienstzeit, Band I-IV., Wien-München, 1922.

8.) *Kéri Kálmán-Dr. Német Ernő*: A közlekedési szolgálat története 1945. előtt (Tansegédlet) MH Közlekedési Szolgálatfőnökség kiadványa, 1991.

9.) *Szabó Péter*: A 2.m. HDS HK 1986. 3. szám.

10.) *Műszaki Szemle*, II. évfolyam, 1926. július-augusztus, 7-8. szám.

11.) *A vezetés kézikönyve I. rész*, Budapest, 1930-as kiadás.