

Majdán János

Összedőlt a menetrend.... Magyar vasutak a Nagy Háború első évében

Abstract

In Europe and Hungary the soldiers first got on the trains during the revolutionary waves of 1848-1849. The military headquarters deliberately put up the railway-systems in service of moving the military corps from the second half of the 19th century. The Austrian-Hungarian military commanders prepared for a war against Russia and Serbia, but separately. Railways transported soldiers both to southern and eastern directions when the Great War broke out on the summer of 1914. The civilian schedule of railways collapsed, the military trains were treated first everywhere. Enormous amounts of munitions, thousands of soldiers and horses were transported to the frontiers by the MÁV (Hungarian National Railways) in the first year of the Great War. On the north-eastern and southern parts – as signed on the map – meagre civilian traffic was conducted for six months.

Keywords: military train, of military importance, Galicia, Serbia, frontiers.

A vasút megjelenésekor és európai elterjedésekor az ipari, bányászati szállítások mellé fokozatosan tért nyert a személyforgalom, melyet a vasúti kocsik összetételének növekedése is jól jelzett. Ebben a forgalom bővülésben 1848-ig a katonaság nem vett részt.

A hadiforgalom megindulása és a katonai szempontú fejlesztések előtérbe kerülése

Az európai államok hadvezetése évekig idegenkedett a vasúti szállításoktól. Mivel a napóleoni háborúk után a kontinensen nagyobb egységeket nem mozgattak, ezért a gyakorlatból sem jelentkezett ilyen szállítási igény. Annál nagyobb problémákat okozott az 1848-1849-ben a forradalmi hullám visszaszorítására és egyéb népmozgások miatt igénybe vett katonaság átcsoportosítása.

Kísérleti jelleggel először Berlinből Poznańba utaztak katonák, majd 1848 nyarán vidékről utaztattak alakulatokat Párizsba. A Habsburg Birodalomban a prágai szláv kongresszushoz kapcsolódó utcai harcokat Windischgrätz herceg vezetésével résztvevő katonai alakulatok szeptemberre megszüntettek minden ellenállást, s innentől használhatók voltak más akciókra is. A pákozdi csata után Magyarországról kifutó birodalmi ezredek megsegítésére kapott parancsot a herceg, melynek megvalósításához gyors átcsoportosításra volt szükség. Ezt az akkor már működő Bécs – Prága vasútvonal segítségével bonyolította le, s minden felszereléssel együtt a szerelvén-

nyek átszállították az alakulatokat. A határ átlépése körüli vitákba bonyolódott magyar hadvezetés parancsára végül a honvédség alakulatai Ausztria területére értek, de időközben sikerült Windischgrätz századait átcsoportosítani. A Schwechat mellett megvívott ütközetben így tudtak megjelenni a prágai alakulatok és szolgáltattak tanulságot a gyors szállításról.¹

A magyar vezetés először tervezetten az országgyűlés 1848 utolsó napján tartott ülése után vette igénybe a vasúti szolgáltatást. Pestről Szolnokra a képviselők és tisztségviselők mellett sikerült a pénzjegynyomdát és a patron- és lőporgyárat is vonattal szállítani. A főváros sikeres kiürítése nem valószínű volt volna meg a két vasúti szerelvény nélkül.

Az Európában sikerrel kipróbált katonai és polgári átszállítások után a krími háborúba vonuló angol alakulatok Calais és Marseille között vonattal tették meg az utat, melynek következtében több nappal lerövidítették az utat a frontra. Bár Oroszországban működött már vasút, és Szevasztopolig elkészült a pálya is, de 1853-ban nem használhatták az ezredek átcsoportosítására. Az ok igen prózai: a pálya elkészült, de nem volt mozdony a szerelvények vontatására.²

Európán kívül először a szipoj lázadás leverésére (1857) vették igénybe alkalomszerűen az angolok a vasutat.

A szárazföldi közlekedés átszervezését hozó vasút sikeres és gyors szállításai bizonyították az időjárási elemektől nagyjából független új eszköz működését. Az osztrák katonai vezetés elsőként vette számításba a vasúti átcsoportosítást. Az itáliai hadszíntéren folyó hadműveletek előkészítése során 1859-ben számították ki előre a Bécsből történő ezred áthelyezéseket. Az egységek tudatosan megtervezett mozgását a birodalmi főváros és Milánó között egyvágányú pályán kellett lebonyolítani. A szerelvények menetrendi találkozásait, az állomások befogadó képességét, a mozdonyok teljesítményét figyelembe vevő számítások eredményeként 10 nap alatt átcsoportosították az osztrák alakulatokat.

Hasonlóan előre megtervezett katonai használatra került sor 1866-ban a porosz hadsereg részéről. Az osztrákok ellen felvonuló alakulatokat 21 nap alatt a hadszíntérre szállították a vasúti szerelvények. A 197 ezer katonán kívül 55 ezer lovat és 5.300 kocsit is átcsoportosítottak a vasút segítségével.

A hadműveletek szempontjából egyre fontosabb vasutakat kincstári támogatással kezdték fejleszteni Poroszországban. A Franciaország felé korábban megnyitott pályák esetében több irányban elkészült a második vágány is, s ezáltal mindkét irányban fokozatos forgalom zajlott. Az 1870-ben kitört francia-porosz konfliktus idején 8 nap alatt korábban nem is gondolt óriási nagyságú katonaságot sikerült vasúti kocsikkal a frontvonalra küldeni. A porosz hadvezetés 400 ezer katonát, a hozzájuk csatolt nehéztüzérsé-

¹ MAJDÁN János: *A közlekedés története Magyarországon 1700-2000*, Pécs, 2014.

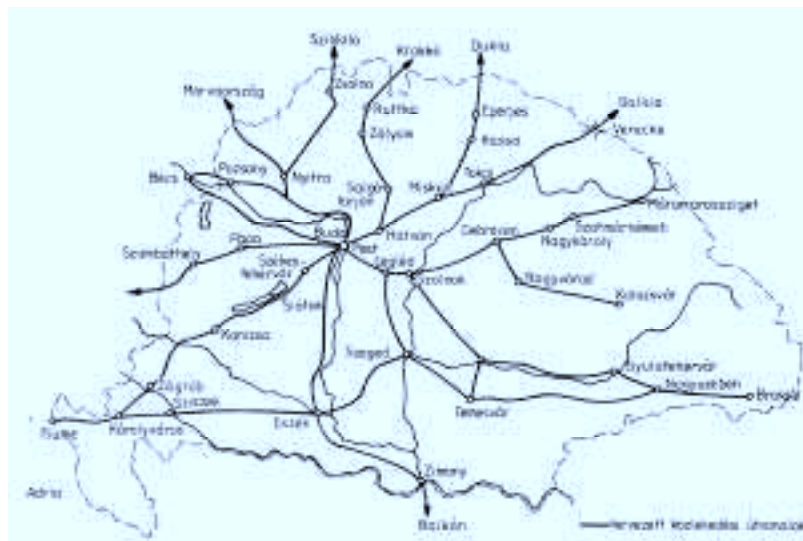
² CSÍKVÁRI Jákó: *A közlekedési eszközök története* Budapest, 1883.

get, a csapatok utánpótlását és a teljes élelmezési ellátását már vonatokkal biztosította. A műszaki újdonságok bevezetése terén kibontakozó versenyben a katonaságon belül új egységek jöttek létre. A vasutak működését biztosító, az esetleges problémákat megoldó 6 táborig osztály teljesen új szervezeti egységet jelentett mind a katonaság, mind a vállalatok keretében.

A korszakban Európán kívül az Amerikai Egyesült Államokban vették igénybe a katonák átcsoportosítására a vasutakat. A polgárháború során 1864-ben 3 nap alatt százezer északi katona utazott vonaton a frontvonalra. Itt jelent meg a vasúti pálya tudatos rongálása, ezért az északi hadsereg műszaki alakulatai között szervezték meg az első helyreállító egységet.

A vasutak katonai használata Magyarországon

A hazai vasútépítések megkezdésekor már fontos szempont volt az országhatárok elérése. A világ első vasúti törvénynek tartott 1836. évi szabályozás során a diéta által támogatott hálózat valamennyi vonala a határokig futott, bár a kivitelezést – pénz híján – magánvállalatokkal képzelték el.³



1836. XXV. tcz. az ország közjövőét és kereskedését gyarapító magános vállalatokról

Széchenyi István európai útjai során tapasztalta, illetve a magyar állam gazdaságát, a polgári átalakulás gyorsítását előmozdító fejlesztési tervei miatt megfogalmazta a hazai közlekedés fejlesztését. A világ első – korban ismert minden közlekedési eszközt figyelembe vevő – hálózatfejlesztési terve 1848 januárjában látott nyomtatásban napvilágot.

³ Magyar törvénytár 1836-1848 törvénycikkek Budapest, 1896.

„Közlekedésünk nem képezik az ország velejét ugyan, de csak olly hatásuk van, mint élő test véreinek”⁴ rögzíti Széchenyi. Az összefoglaló munkában írja: „Feladatunk nem egyéb, mint a világ-családdal állandó kapcsolatba lépni.”⁵ A gróf látószögében ugyanakkor kizárólag a gazdasági kapcsolatok és a személyi utazás lehetőségének bővítése volt. A fejlesztési programban még nem esik szó a vasutak esetleges katonai hasznosításáról. A térképen is rögzített közlekedési hálózat kiépülése esetén az országhatárokat többségében mellékvonalakkal, vagy megépített közutakkal javasolta elérni. A kereskedelmi szempontok kizárólagossága a gazdaságfejlesztés elsődlegességét mutatja. Az állami szerepvállalás fontossága, és bizonyos esetekben kötelezősége jelzi: a hazai modernizációban a közlekedés stratégiai kérdés.

A Magyarországon megindult vasúti építkezések a tőkehiány miatt nem állami, hanem magán kivitelezésben készültek el 1848-ig. (Pozsony–Nagyszombat lóvasút, Pestről előbb Vácra, majd Szolnokra épült pályák, Bécsből Sopronig és Pozsonyig forgalomba helyezett szakaszok.) Valamennyi vállalkozó az áruforgalom lebonyolítására helyezte a hangsúlyt, bár minden vonalon első perctől kezdve volt személyszállítás is.

A magánbefektetők helyett Széchenyi István az első felelős magyar kormány tagjaként megpróbálta az állami fejlesztésű és tulajdonú közlekedési hálózatot létrehozni, de a rövid minisztersége alatt sem a pénzügyi, sem később a katonai helyzet nem tette lehetővé programjának megvalósítását. Bár a szabadságharc alatt 1848-49-ben alkalmanként igénybe vették katonák a gőzvonatású szerelvényeket, de tudatosan nem vonták be a vasutakat a hadműveletekbe. A harcok elmúltával bevezetett alkotmány nélküli időszakban Bécs kincstári vasútfejlesztésekbe kezdett, de az állam rendkívüli eladósodása miatt kihirdetett államcsőd után (1853) ismét magáncégek építették, működtették a vasutakat.



A Magyar Királyságban megépült magánvasutak az Államvasút létrejötte előtt

⁴Grof SZÉCHENYI István: *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről* Bevezető, 4.

⁵ Uo. 10.

A csődbement Pest – Salgótarján vasúti társaság megmentése kapcsán megalakított Magyar Államvasutak (1868) kezdetben mozaikszerű hálózata emelte ismét napirendre az állami szerepvállalást. Kezdetben a gömői iparvidéken, illetve Zágráb és Károlyváros között megnyitott vonalak fejlesztését tűzte ki a tárca célul, de egyre világosabbá vált az országosan összekapcsolt hálózat megteremtésének igénye és gazdasági szükségszerűsége. A belföldi gazdasági élet szervezése és a mezőgazdasági árufelesleg kivitele előtérbe hozta az országos stratégiai szempontok figyelembe vételét.⁶

A Magyar Államvasutak gazdasági, majd katonai nézőpontokat előtérbe helyező fejlesztése

A magyar kormány első nagy katonai igényekhez igazodó beruházása a társállamban, Horvátországban valósult meg. A Száva és a Dráva folyók közötti térség egy részében működő, a Bécsben székelő Haditanács fennhatósága alatt lévő határőrvidék vasúti elérése Bosznia – Hercegovina előtérbe kerülésével vált fontossá. A Száva mentén sok korábbi engedélyes próbált vasutat építeni, de egyiknek sem sikerült megvalósítania terveit. A balkáni kérdés előtérbe kerülése, majd ennek megoldására 1878-ban Berlinben összeült kongresszus döntései alapján az Osztrák-Magyar Monarchia felhatalmazást kapott Bosznia – Hercegovina megszállására. A megszállás előkészületei, majd az annektált tartomány működtetése, a katonai utánpótlás biztosítása mind-mind a vasút segítségével lehetett volna leghatékonyabban lebonyolítani. Abban a térségben 1878 nyaráig nem működött vasút.

A magántársasági építkezések elmaradása miatt mind a közös hadsereg, mind a magyar kormány kincstári vasútépítést tartott fontosnak. Az Alföld-Fiume Vasút Zombor és Eszék közötti szakaszán – a Duna jobb-parti – Dálja állomástól dél felé kiindulva lehetett legrövidebb úton Magyarország felől elérni az országhatárnak számító Szávát. A MÁV kapta megbízásaként a határig tartó szakasz minél gyorsabb kivitelezését. Bár a hadvezetés és a magyar kormány már 1877 novemberében megkezdték a közigazgatási bejárást és kijelölték a nyomvonalat. A MÁV kivitelezési pályázatot hirdetett a Dálja és a Száva-parti Brod közötti vonal megépítésére – 1878. augusztus 17-i határidővel. A tényleges kivitelezés meg sem indult az átadási határidőig, pedig a vasútra óriási szükség lett volna. Végül személyes felkérésre egy korban jó nevű vállalkozó (Schwarcz Ármin) vállalta a majd száz kilométeres vasút megépítését. Három hónapot kapott az építkezésre, melyet három szakaszra osztva bonyolított le. Az esőzések, a szávai árhullám, a katonai felvonulás ellenére – néhány napos késéssel – 1878. november 22-én megtartották a műtanrendőri bejárást, s másnap megindulhatott a forgalom.

⁶ Magyar vasúttörténet 1. kötet ((főszerkesztő: Dr. KOVÁCS László Budapest, 1997.

Az első katonák megrendelésére épült hazai vasúton óriási forgalom bonyolódott le, s a későbbi években folytatódott a Száva partján futó pálya építése. A határ horvát oldalán kelet-nyugati irányban megépült MÁV vasút biztosította Bosznia-Hercegovina gyors elérését, a tartomány modernizációjának alapjául szolgált. Az 1908-ban bejelentett annexióig több irányból vasútvonal érte el a tartományt, melynek a Monarchiába történő végleges beolvasztását a gyors szállítás és utazás is lehetővé tette.

A XIX. század végén a korábban magánvállalati keretben működő vasutak piaci alapon történt állami kezelésbe vétele lehetőséget adott az egységes járműpark kialakítására. A MÁV hálózata Baross Gábor államtitkársága, majd minisztersége idején (1883-1892) vált összekapcsolódó közlekedési rendszerré. Az óriási európai visszhangot kiváltó radikális menetdíj-csökkentés, majd a szállítási díjak mérséklése ugrásszerű forgalom növekedést hoztak és ezáltal az Államvasút gazdaságos vállalattá vált. A XIX. század utolsó évtizedében a pozitívba fordult államháztartás egyfelől jelezte a hazai gazdaság megerősödését és a belső tőkefelhalmozódás előtérbe kerülését. Másrészt a kormány a MÁV közlekedési szerepének növelése mellett egyértelmű stratégiai szempontok alapján kijelölt vasúti fejlesztéseket kezdeményezhetett.

Ilyen területfejlesztéssel egybekapcsolt hálózatbővítés volt a Székely körvasút megépítése, a Balaton északi partján Tapolcáig húzódó új vonal. A helyi érdekű vasutak esetében is az engedélyezési eljárás során egyik fontos szempont volt az esetleges katonai szállítások lebonyolítási lehetősége. A Dunántúlon észak-déli irányban épült Győr – Veszprém – Dombóvár vicinális esetében a közös hadügyminisztérium képviselője ragaszkodott a pályaívek, az alagutak, az állomások áteresztő sínjeinek katonák által megfelelőnek tartott változatainak megépítéséhez. Hasonlóan közös hadügyminisztériumi igény szerint építettek robbantó fülkét a Drávát átívelő vasúti hídjukba a Baranya-Szentlőrinc – Sellye – Slatina vicinális kivitelezésekor. A közös hadügy vasút iránti érdeklődésének növekedését a Bosznia-Hercegovina okkupációja, majd az ottani berendezkedés és a tartomány annexiója váltotta ki.⁷

A katonaság következetesen erőltette az államhatárok vasúti elérését, ennek eredményeként első osztályú államvasúti pályák épültek 1914-ig Románia irányában előbb Orsova és Brassó, majd Gyimesbükkig és a Vöröstorony szorosig közlekedtek vonatok. A szerbiai határon egyedül Zimonynál kapcsolódott össze a két szomszédos államvasúti hálózat.

Az Osztrák – Magyar Monarchia belső határának számító Galícia felé Mezőlaborc, Uzsok, Verecke és Kőrösmező kapcsolódó állomás nyílt meg a forgalom számára. Ausztria irányába Pragerhof, Gratz, Lajtaújfalu. Bruck, Pozsony mellett a vicinálisok közül is az országhatárig közlekedtek szerelvények.

A vasutak stratégiai jelentősége az éves hadgyakorlatok lebonyolításánál is mindig szempont volt. A nyári tartalékos gyakorlatokat vasútállomással

⁷ Majdán János: *Helyi érdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon Budapest, 1998.*

rendelkező települések mellett tartották, s így a mozgósításon túl a különböző szállítási módszerek megismerése szintén feladatként szerepelt.

A katonaság legénységi állománya megszokta a vasúti szállításokat, a tisztikar valamilyen gyakorlatot szerzett a be- és kivagonírozásba. A különféle hadműveleti tervek készítői, az alakulatok felvonulását tervezők számoltak a vasút nyújtotta lehetőségekkel. A Bosznia-Hercegovinában szerzett három évtizedes szállítási tapasztalatok azt sugallták, hogy nagyobb katonai akció esetén zökkenőmentes lesz a vasúti szállítás.

A vasút szerepe a Nagy Háború első hónapjaiban Magyarországon

A szarajevói merénylet idején az Osztrák – Magyar Monarchia közös hadseregében több kidolgozott mozgósítási terv állt a katonai vezetés rendelkezésére. Minden katonai mozgás esetén számoltak a vasutakkal és az átcsoportosításokat elsősorban a MÁV szerelvényeivel kívánták lebonyolítani. Volt azonban egy nagy hiba: az esetleges szerb hadjáratra és a vélhetően bekövetkező orosz hadba lépés ellensúlyozására külön – külön mozgósítási terv készült. A k.u.k. vezetése időbeli elcsúszással számolt az esetleges kétfrontos harcra.

A Császári és királyi közös hadsereg keretében már a békeidőben is létezett a legfőbb hadparancsnokság mellé beosztott Tábori vasútügyek főnöke (Chef der Feldeisenbahnwesens), aki az egész hálózatra nézve érvényesítette a hadi szempontok figyelembe vételét. A békebeli utánpótlást is döntően vasúton szállították, melyet a hadtápkörletek vasútjai esetében az ottani Tábori szállításvezetőségek vezényeltek (Feldtransportleitung). Mind a Bécsben dolgozó főnök, mind a hadtápot szervező körzeti szállításvezetők békében a polgári forgalommal összehangolva, annak szempontjait figyelembe véve végezték munkájukat. A polgári és a katonai forgalom nem zavarta egymást.⁸

A háborús mozgósítás esetén Bécsben a közös hadügyminisztériumban megkezdte működését a Központi szállításvezetőség (Zentraltransportleitung), amely a front mögötti vasutak felett rendelkezett. A Monarchia vasúti forgalmát katonai szempontok alapján teljes mértékben irányító vezetőség helyi szerve a MÁV és a magánvasutak üzletvezetőségéhez delegált Vonalparancsnokságok (Eisenbahnlinienkommmando) voltak. A legfontosabb vasúti gócpontokra külön telepítettek szállítmány-parancsnokságokat (Transportüberwachungskommmando), melyek a gyakorlatban biztosították a katonai szállítások elsőbbségét.

A Szerbiának megküldött hadüzenet után a katonai parancsnokságok minden szinten átvették a vasúti forgalom irányítását. Az előre kijelölt alakulatokat 1914. július 28-án mozgósították és megindult a bevagonírozásuk. A terveknek megfelelően rakodó szerelvények a ténylegesen forgalomba lévő vagonok jelentős részét lefoglalták. Ehhez az állomásokon megnöve-

⁸ *Magyar vasúttörténet* 5. kötet (főszerkesztő: Dr. KOVÁCS László Budapest, 1997.

kedett forgalomhoz kapcsolódott a három nappal később elrendelt általános mozgósítás. A tartalékosok behívása első lépésben a polgári személyvonatokra zúdított hatalmas utazó tömeget, akik igyekeztek egységükhöz minél gyorsabban eljutni. Ezt a keresztező forgalmat a MÁV szerelvényei még – kisebb-nagyobb késésekkel, de sikeresen – lebonyolították. Az időközben bevagonírozott ezredeket augusztus 3-án útnak indították Szerbia felé.

Bár a katonai szerelvények számára elsőbbséget biztosítottak minden vonalon, de a korabeli forgalmi adatok alapján pontosan látszik, hogy nagyon lassan haladhattak a vonatok célállomásuk felé.⁹

A délre megérkezett egységek megkezdték a kipakolást, amikor Oroszország augusztus 5-én hadat üzent az Osztrák – Magyar Monarchiának. Az orosz gazdasági fejlődést kevésbé nyomon követő bécsi hadvezetés nem számolt azzal a ténnyel, hogy a japánokkal vívott vesztes háború után a cár átszerveztette a mozgósítást. A korábbi két-három hét helyett a nyugati határokhoz közel állomásoztatott alakulatokat a hadüzenet másnapján támadásba lendültek. Csatlakoztak hozzájuk a hadgyakorlat címén szintén Galíciához közeli ezredek. Az orosz fejlesztések eredményeként időközben

<i>MÁV vonal</i>	<i>napi vonat</i>
<i>Budapest - Zimony</i>	40
<i>Szeged - Zimony</i>	30
<i>Budapest - Pécs - Bród</i>	30

az európai irányú vasútvonalakat forgalomba helyezték és a katonaság vonattal történő átcsoportosítása is gyakorlattá vált. Mindebből következett, hogy az közös hadsereg vezetése meglepetéssel tapasztalta a határokat gyorsan elérő és támadólag fellépő orosz hadsereg jelenlétét. Nem volt mit tenni, a szerb front felé vonatozó ezredek egy részét Szabadkán visszafordították és napi 20 szerelvényel a keleti frontra irányították. Három nap alatt a MÁV 60 szerelvény katonát és felszerelést szállított el Kőrösmezőn át Csernovicba, illetve Tarnopolba. Minden előzetes tervezés és kijelölt menetirány nélkül szállított két lovas hadosztály teljes zűrzavart okozott a MÁV hálózat egyébként is zsúfolásig megtelt déli és keleti térségében.

A szerb frontról átirányított alakulatok mellett az eredetileg is a keleti határhoz indult ezredek augusztus 4. és szeptember 4. között Kőrösmező mellett Lawocne, Sianki és Mezőlaborc határállomásokon keresztül is Galíciába tartottak. Az óriási forgalmat lebonyolító állomásokon napi 40-50 katonavonat hagyta el az országot kelet felé.

Bár a vasutak építéskor általában számítottak a hosszú katonai szerelvények befogadására, de a kirakodás ütemét nem lehetett előre pontosan meghatározni. A felvonulás sebezhető pontja a visszairányuló szerelvények indítása volt, melynek elmaradása, vagy lassúsága alapvető zavarokat okozott az ország

⁹ Frisnyák Zsuzsanna készített 24 órás mozgó térképet a szerelvények minden órában jegyzett tartózkodásáról. A katonai szerelvények átlagos mozgása 10 kilométer volt óránként. - www.iho.hu

más területén is. A Galíciába tartó alakulatok néhány hét után nem értek fel a határállomásokhoz, hanem 50-100 kilométerrel a végállomás előtt megakadtak, Homonnán, Nagymihályon, Sátoraljaújhelyen ácsorogtak, vagy ott kipakolva úton tették meg a további utat a frontra. Zavaró kettőség alakult ki a Kárpátok keleti hágóinál, ahol 1915. január 15-ig folyamatosan zajlott a kilépés.

A magyar és közös hadsereg alakulatai kelet felé utaztak, miközben az orosz egységek 1914 utolsó hónapjaiban olyan erővel támadtak, hogy az éppen kipakolt kocsikba a közigazgatás, az üzemek, az iskolák menekülő személyeit, családjaikat szállították vissza a Kárpátokon át Magyarországra. A Mazuri tavaknál állomásozó monarchiabeli tűzértséget a MÁV szerelvényei mentették ki az orosz bekerítésből 1915 januárjában és szállították a 176 vonatot a biztonságos Töketerebesre.

Az egyre veszélyesebb orosz frontra november elejétől újabb alakulatokat vitt át a MÁV (kb. 110 szerelvényt) a szerbiai térségből. A közös hadseregben túl német alakulatokat is bevetettek az előretörő orosz csapatok megállítására. Menetrend nélkül napi 40 vonatot szállítottak nyugatról keletre a mozdonyok. E forgalmon túl Németország és Románia között a fővonalon naponta 20-25, a mellékvonalakon és a helyi érdekű vasutak pályáin 10-12 szerelvény vitt árukat és olajat. Ráadásul november 4-től a vonalakon megjelentek a harcterről sebesülteket szállító, Vöröskereszt fennhatósága alatt álló szerelvények.

A polgári szerelvények átépítésével 1914. október 10 és november 30. között 6 páncélvonat is forgalomba állt, s a fronthoz közeli vasúti pályákon teljesített szolgálatot.

Az észak-keleti országrészben keletkezett vasúti zavarok miatt ebben a térségben a távolsági személyforgalom teljesen leállt. A napi egy postavonaton kívül a fővonalon csak katonai szerelvények közlekedtek. Néhány helyi érdekű vasút naponta egy pár szerelvényt biztosította a minimális forgalmat.

Bár minden vezető gyors háborút ígért, vagy gondolt, de 1915 januárjától a szerb frontról újabb 100 szerelvényen csoportosították át a katonákat Galíciába. Az Osztrák-Magyar Monarchia katonái mellé német alakulatok indultak Magyarországon keresztül keletre – 160 vonattal. Május 16 és 23 között további 180 szerelvényen utaztak a németek az orosz frontra.

A MÁV következő nagy feladata Olaszország hadba lépésével (1915. május 23.) alakult ki, mivel a déli és a keleti fronton túl dél-nyugati irányba is szállítani kellett a katonákat. Az átcsoportosítást napi 25-30 szerelvényt végeztek el. A világháború első évfordulója táján folytatódtak a hektikus vasúti szállítások. Az orosz frontról 142 vonattal alakulatokat csoportosítottak az olasz hadsereg ellen.

Eltelt egy esztendő a háborúból, s kiderült, hogy a trónörökös halálát megbosszuló gyors katonai lerohanással nem sikerült Szerbiát megbüntetni. A rövid katonai akció helyett bonyolult európai háború keletkezett és látha-

tóan hosszú távú harcra rendezkedtek be a hadseregek. Az Osztrák-Magyar Monarchia három fronton is érdekelt volt és több ízben szükségessé vált a szövetséges német alakulatok bevetése.

Mind a katonai felvonulások lebonyolításában, mind az utánpótlás biztosításában kulcsszerepet kapott a vasúti hálózat. A világ első olyan háborúja zajlott, ahol a hadseregek mellett – időnként az alakulatok jelentőségét is megelőzve – a logisztikai szervezés és az anyagi erők mozgósítása előtérbe került. A kontinens egyik legsűrűbb vasúti hálózatával rendelkező Magyarországon hatalmas forgalom zajlott a vonalakon. Mivel a vonalak döntő többsége az Államvasút tulajdonában, vagy kezelésében működött, ezért viszonylag könnyen lehetett járműveket és személyzetet is átcsoportosítani. Ugyanakkor a korabeli mozdonyok kapacitása, a szerelvények száma, az állomások befogadóképessége behatárolta a MÁV forgalmi teljesítőképességét. Mindezek ismeretében a kortársak és az utókor is nagy tisztelettel adózott a vasutasok heroikus teljesítményének. Ferenc József külön levélben köszönte meg a zűrzavaros időszakban végzett kiváló munkájukat.¹⁰

„A Felség elismerése

A mozgósítás és hadi felvonulások a katonai vasúti hatóságok és a közlekedési intézetek végrehajtó közegeivel szemben a legfelsőbb hivatalnoktól kezdve az utolsó vasúti munkásig úgy a hűség kötelelességteljesítés, mint az önálló cselekvés és tetterő a legmesszebbmenő követelményeket támasztották, melyeknek mindannyian kifogástalanul megfelelték.

A háború tartalma alatt is a monarchia összes vasúti és hajózási vállalatai erejüknek teljes megfeszítését igénylő fokozott tevékenységet fejtettek ki; a vasúti alkalmazottak és a hajók személyzete ellenséges tűzben bátorságot és hidegvérűséget tanúsítottak.

Ezt örömmel ismerem el és mindazoknak, kik a vasutasoknak és hajózási vállalatoknak fényes teljesítményeik körül érdemeket szereztek, Köszönetemet és legfelsőbb Megelégedésemet fejezem ki.

Megbízom Önt, hogy ezen Elismerésemnek közhíré tétele iránt intézkedjék.

Kelt Bécsben 1915 év január hó 12-én”

A legfelsőbb helyről érkezett dicséretet minden érintett olvashatta az igazgató tolmácsolásában¹¹:

„A midőn Ő Felsége királyi elismerését intézetünk egész személyzetének tudomására juttatom, örömmel és büszkeséggel fordulok a magyar királyi államvasutak összes alkalmazottjához, vasutas társaimhoz, hogy mélyen érzett hálámat és

¹⁰ Ferenc József levele a MÁV igazgatójához, Tolnay Lajoshoz, Budapesti Közlöny 1915. január 16.

¹¹ Magyar Királyi Államvasutak Hivatalos Lapja. 1915. január 19.

meleg köszönetemet nyilvánítsam mindnyájuknak azért az odaadó, nem ritkán önmegtagadást kívánó buzgaloméért és teljes készségéért, a mellyel intézetünk alkalmazottjai felismerve mint vasutasok a vasutasnak a hadviselésben való oly kiváló fontosságát és áthatva mint hazafiak annak a tudatától, hogy a létében megtámadott szeretett hazáért erőink végső megfeszítésével mindent meg kell tennünk, - vasutas és hazafias kötelességeiket teljesítik. És a mikor méltánylás teljes mértékével emlékezem meg arról a társadalmi tevékenységről, a megértő és szerető áldozatkészségről is, a mely a mai rendkívüli időkben és súlyos viszonyok között alkalmazottaink egész egyeteménél megnyilvánul, mint az intézet első tisztviselője, mindnyájunk nevében meghajtom az elismerés zászlaját azoknak a társainknak megszentelt emléke előtt, a kik a kötelességteljesítés mezején életükkel áldoztak

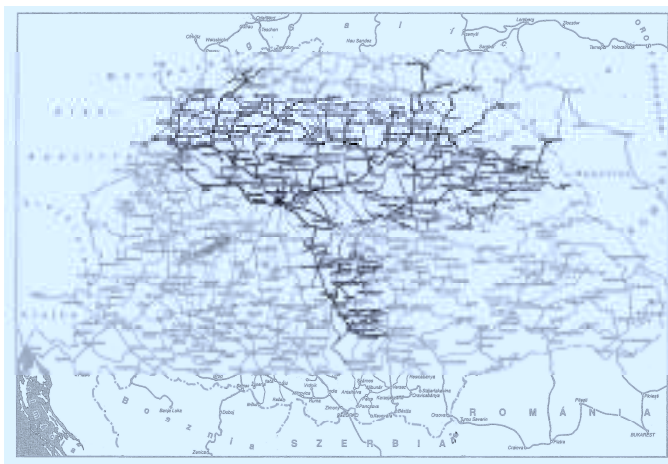
Nincs is kétségem aziránt, hogy intézetünk minden egyes alkalmazottja, a mint eddig, úgy ezentúl is önfeláldozásig fokozó odaadással fogja teljesíteni a reá váró kötelességeket és minden erejével hozzá fog járulni ahhoz, hogy a létért vívott küzdelem, a mint ezt mindnyájan megingathatatlan hittel hisszük, teljes diadallal érjen véget.

Budapest, 1915. január hó 19.

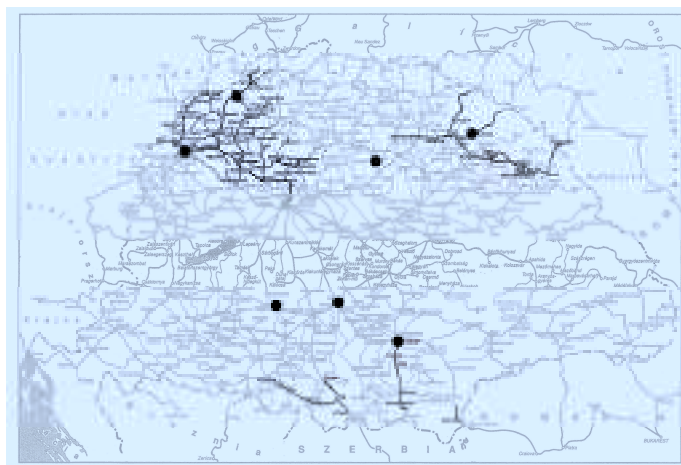
Tolnay s.k."

A háború első évében minden vonalon a katonai szerelvények elsőbbséget élveztek. A hivatalos menetrend vagy a felvonuló alakulatok miatti torlódások miatt, vagy a mozgósítás és szállítások következtében kialakult járműparki hiányából eredően az egész országban összedől. A vonatok működése a felvonulás által nem érintett vonalakon is akadozott és napi 1-2 pár szerelvény indítására korlátozódott. Az ország észak-keleti térségében működő vonalakon 1914 karácsonyáig gyakorlatilag szünetelt a polgári forgalom. A műszaki hibák javítását csak ideiglenes jelleggel végezték el, a személyzet munkaideje a szállítási igényekhez igazodva a gyakorlatban végső erőfeszítéséig tartott, esetenként három napig is szolgálatban maradtak a mozdonyvezetők. A tervezett menetrend a háború során továbbra sem áll helyre, bár a fővonalakat leszámítva általában naponta indultak szerelvények a polgári lakosság számára is. A békeidőben megszokott személyforgalom fele - harmada zajlott a MÁV hálózatán, míg a teher- és katonai szállítások gyakorlatilag számolatlanul haladtak. A katonai vezetés minden szinten átvette a vasúti forgalom irányítását, melynek lebonyolítása - az első hazai vasúti sztrájk tapasztalatai alapján - a katonai szolgálati körbe vont vasutasok áldozatos munkájával történt. A vasút, mint közlekedési eszköz bebizonyította: a szárazföldi hadviselés a szerelvények és a hálózat nélkül abban a korban megvalósíthatatlan. A gyakorlatban kiderült, hogy helyesek voltak a közlekedéssel foglalkozó szakemberek és politikusok országosan belüli és határokhoz vezető fejlesztési tervei. A vasút a hálózatra ne-

hezedő hatalmas terhelést kibírva – ha zökkenőkkel is, de – Magyarországon működött.¹²



A katonai átcsoportosításokat lebonyolító vasutak (1914. augusztus 8.)



Katonai szerelvények által lefoglalt MÁV vonalak és a hadiforgalom szempontjából kulcsfontosságú csomópontok 1914. november 3-án.

¹² www.iho.hu