

HORVÁTH Csaba Sándor

egyetemi adjunktus

Széchenyi István Egyetem, Apáczai Kar, Győr

senior lecturer

Széchenyi István University, Apáczai Faculty, Győr, Hungary

email: horvath.csaba@sze.hu

A VASÚT SZEREPE A BALKÁNI ÉS KELETI FRONTRA VALÓ SZÁLLÍTÁSBAN A NAGY HÁBORÚ ELSŐ ÉVÉBEN

ROLE OF THE RAILWAY IN THE TRANSPORTATION TO THE BALKAN AND EASTERN FRONT IN THE FIRST YEAR OF THE GREAT WAR

ABSTRACT

After the outrage against the Archduke Francis Ferdinand and his wife Sophie Hohenberg the Austrian–Hungarian Monarchy proclaimed war against Serbia. On the 29th of July 1914 the military forces were departing by railway towards Serbia (Balkan front). Early in the morning on this day, the Danube Fleet and the Artillery of Zimony launched the bombing of Belgrade. The Serbian leadership, in fear of a direct attack, blasted the railroad bridge that linked Zimony to Belgrade. The first front was opened. In the meantime, another front was opened in addition to the Balkans. Behind the scenes, preparations for the Russian mobilization were largely in progress. The Tsar Nicholas II of Russia ordered the general mobilization of the entire Russian army on July 31st, after which their attention turned to Galicia (eastern front). The aim of this study is to reveal the directions, the operating, the operation and the social impacts of direct frontlines and trains leading and running through Hungary and inland as well in these 2 fronts in the first year, so in 1914 of the Great War, which otherwise was not affected by the frontiers, did not become a war theatre. These trains transported military troops and resupply to the fronts. The growing transportation to the fronts caused stoppages in the traffic, the civil timetable was inhibited. Because of the quick Russian mobilisation Galicia had to be evacuated by trains, and it had resulted again growing traffic. Simultaneously the trains with casualties came back to Hungary. The civil inhabitants felt the horrid effects of the war: injured people, dead and the coffins. Trains were running from Austria to the eastern front to take resupplies every day. It produced unliveable traffic to the end of the first year.

Kulcsszavak: Nagy Háború, 1914, vasút, balkáni front, keleti front

Keywords: Great War, 1914, Railway, Balkan Front, Eastern Front

1. Bevezetés

Ferenc Ferdinándnak, az Osztrák–Magyar Monarchia trónörökösének 1914. június 28-án bekövetkező meggyilkolása után egy hónappal később a dualista állam hadat üzent Szerbiának, amely egy láncolatot indított el Európába, majd a kontinensen kívül is, és nőtte ki magát a Nagy Háborúvá. Az ország lakossága leginkább a vasúti közlekedés megváltozásából, a polgári menetrend felfüggesztéséből érezte meg az eseményt, hiszen elindult először a részleges, aztán az általános mozgósítás, a katonai alakulatok és az utánpótlás frontokra való szállítása. A hadüzenet átadását követően először délre, Szerbiába (balkáni front), majd nem sokkal később északkelet felé, az Orosz Birodalom irányába (keleti front) indult meg a magyar katonai csapatszállítás. Jelen tanulmány célja a – különben a frontok által nem érintett, háborús hadszíntérré nem váló – Magyarországon keresztül déli és északkeleti irányba vezető és közlekedő közvetlen frontvonalak és -vonatok irányainak, működésének, működtetésének és társadalmi hatásainak feltárása a Nagy Háború első évében, 1914-ben.

2. A Nagy Háború kitörése

Az imperialista időszak békésebb nagyhatalmi versenyének végét Ferenc Ferdinándnak és feleségének, Hohenberg Zsófiának 1914. június 28-án bekövetkező meggyilkolása jelentette.¹ Az Osztrák–Magyar Monarchia trónörököse és hitvese ellen Sarajevóban az Ifjú Bosznia mozgalom egyik szerb tagja, Gavrilo Princip követett el merényletet.² Ez az esemény – bár nem önmagában – a két szövetségi blokk (Antant és Központi Hatalmak) közötti konfrontáció kialakulását eredményezte, amelyvel elindult egy láncreakció Európában és a Világon is. A boldog békeidők Európája ezzel végéhez közeledett, teljesen átrendezve a hatalmi viszonyokat.³

A merénylet után a Monarchia ultimátumot küldött Szerbiának, és megszakította a diplomáciai kapcsolatot velük.⁴ Mivel a szerbek feltétel nélkül nem teljesítették volna a dualista állam kéréseit, a Monarchia 1914. július 28-án hadat üzent nekik, és megindította a mozgósítással kapcsolatos vasúti szállításokat.⁵ Ezt megelőzően nemcsak a Monarchia, hanem már július 25-től Németország,⁶ illetve 31-től és augusztus 1-től Franciaország és Oroszország is elrendelte a mozgósítást. Még ezen a napon a németek hadat üzentek az oroszoknak, 2-án megszállták Luxemburgot, 3-án hadat üzentek Franciaországnak, 4-én pedig átlépték a belga határt. Erre fel Nagy-Britannia és Belgium közölte a hadiállapot beálltát Berlinnel. Ezzel még nem volt vége, hiszen még augusztusban a Monar-

chia Oroszországnak, Szerbia Németországnak, a németek Montenegrónak, a franciák, a britek, a szerbek és Montenegró a Monarchiának, Japán Németországnak, végül a Monarchia Belgiumnak üzent hadat.⁷ Így a háború hamar globálissá vált. A mozgósítás és az utánpótlás-szállítás legfőbb eszköze ekkor már a vasút volt, amely gyorsaságával és óriási kapacitásával rövid háborút ígért, azonban nem így lett!

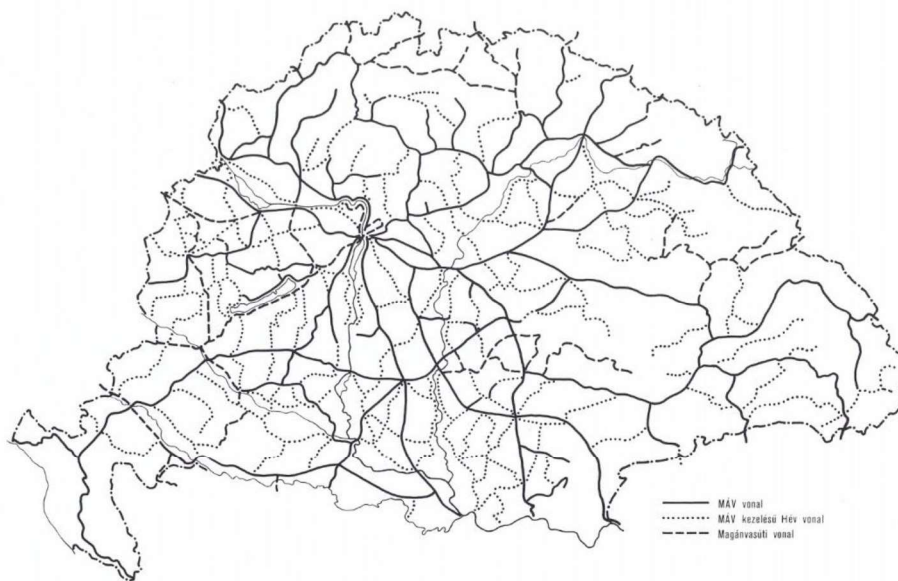
3. A magyar vasúthálózat az első világháború előestéjén

Magyarországon 1846. július 15-én adták át az első gőzvontatású vasutat Pest és Vác között.⁸ Ezzel a vonallal kezdődött meg hazánkban az új közlekedési eszköz térhódítása, amely 1914-ig, az első világháború kitöréséig Európa egyik legsűrűbb kötőtpályás rendszerévé duzzadt. Az egyes fő- és mellékvonalak irányát korszakonként eltérő érdekek határozták meg. Az abszolutizmus időszakában leginkább az osztrák igényeknek megfelelően. Majd a politikai és gazdasági kiegyezés lehetővé tette a magyarországi kapitalizmus gyorsabb fejlődését, ami a vasútügynek is kedvezett. Ezt követően egyértelműen a Széchenyi által megálmodott Pest–Buda centrikus rendszer kezdett kiépülni az országban, amelyben négy fővonalhoz sok transzverzális pálya illeszkedett. Az abszolutizmus Bécs-központú hálózatfejlesztésével szemben ez a magyar fővárost kívánta rendszer központjává tenni, pótolva az alapvető hiányosságokat. Ennek függvényében a már korábban meglévő nyugati irányú vasúti összeköttetések mellett előirányozták a Fiumébe, Galíciába és a Balkán-félsziget felé vezető vaspályák kiépítését is.⁹ A vasútnak az 1870-es években jelentkezett a katonai–logisztikai specializált funkciója. Ugyanis a korszak leggyorsabb közlekedési eszközeként egyértelműen a mozgósítás fő elemévé vált. Az egyetlen hátránya, hogy a kötött pálya miatt csak ott használhatták, ahol kiépült. Így innentől a kormányok stratégiai vonalakat is építtetnek. A Monarchia és Magyarország szempontjából egy ilyen – az 1878-as berlini kongresszuson kapott felhatalmazás után – a Bosznia-Hercegovina okkupációját elősegítő Budapest–Szabadka–Zimony–Belgrád fővonal volt. A szerződésben vállaltaknak megfelelően a magyar kormány kincstári pénzből hozta létre ezt a pályát, megteremtve a Balkán felé vezető vasúti összeköttetést.¹⁰ Ez volt az első, de nem az utolsó kifejezetten katonai–logisztikai célból megépített vasút Magyarországon. Már a kortárs, Forró Lajos *A vasutak, mint a modern társadalom és gazdasági élet megalkotói* című tanulmányában megjegyezte, hogy a hadügyet a vasutak teljesen átalakították, hiszen a hadviselés jellege és technikája általa alapjaiban megváltozott. A csapatfelvo-

nulás és az összpontosítás lényegesen rövidebb időt vett igénybe, és az utánpótlás biztosítása sokkal könnyebben megoldhatóvá vált a vasúttal. Ez alapján Forró megállapította, hogy a vasút csökkenti a háború időtartamát,¹¹ ami a későbbiekben gyakran nem bizonyult helytállóknak! Az viszont kijelenthető, hogy a vasút a gyors mozgósítás legfőbb eszköze lett. A vasút óriási hadászati relevanciája elvitathatatlan, hiszen háttérbe szorította a közutak korábbi hadászati, gazdasági és politikai jelentőségét.¹²

A fővonalak és a hozzájuk vertikálisan kapcsolódó, azokat összekötő helyi érdekű vasutak kiépülése 1914-re nagyjából befejeződött. Az első világháború előtt a közforgalmú vasúthálózat hossza 22 869 km-t tett ki, ebből 21 258 km volt rendes, 1611 km volt keskeny nyomtávolságú. Az ország vasútsűrűsége (7,1 km/100 km²) megközelítette a fejlett európai országok és megelőzte a dél- és délkelet-európai országok vasútsűrűségét.¹³

1. térkép: A magyar vasúthálózat 1914-ben
Map 1.: Hungarian railway network in 1914



Forrás: Czére, 1989. 104. old.

A háború kitöréséig a katonaság csak alkalmasszerűen avatkozott be a vasút életébe, vett részt a közlekedés lebonyolításában. Az éves hadgyakorlatok, a nyári összetartások, a katonai alakulatok átvezénylése a polgári forgalmat nem zavarta. A közös és a magyar hadügyi tárca megrendelőként lépett fel a vasutaknál, a szállítási költségeket fizette. Bár a politikai feszültség érződött, 1914 nyarán az előre eltervezett katonai moz-

gásokon túl más hadi forgalom nem bonyolódott az országban.¹⁴ Megállapítható tehát, hogy a hazai – európai viszonylatban is rendkívül sűrű – vasúthálózat katonai–stratégiai céloknak is megfelelően jött létre, amit későbbi használata is bizonyított.

4. A magyar vasút a Nagy Háború első évében

Miután 1914. július 24-én a Monarchia ultimátumára szerb részről elutasító válasz érkezett, 27-én elhatározták Bécsben, hogy a meghirdetett mozgósítás kezdésével egyidejűleg július 28-án deklarálják a háborút. Ezen a napon megkezdődött az osztrák–magyar haderő részleges mozgósítása Szerbia felé.¹⁵ Ezzel elindult a háború, amelynek az első frontja a Balkánon nyílt meg.

A mozgósítás alapját az 1912. évi véderőről szóló XXX. törvénycikk szolgáltatta.¹⁶ A honvédelmi miniszter a vasutaknál, azok műhelyeiben, pályafenntartási, vontatási, műhelyi és szertári szolgálatban tartósan alkalmazottakat azonban a népfelkelési szolgálat alól felmentette a hadiforgalom akadálytalan lebonyolítása érdekében.¹⁷ Továbbá a hadkötelesek közül a külszolgálati személyzet egy részének a háború egész tartamára, másik részének pedig a mozgósítás 40-dik napjáig – amely meghosszabbítását kérhette az adott üzletvezetőség a hadügyminisztériumtól¹⁸ – nem kellett hadba vonulnia. Így a világháború kitörésének napján a vasútnál dolgozó 163 247 főből 13 554 vonult csak be tényleges katonai szolgálatra. Akik nem tartoztak bele mentesülők körébe – a nélkülözhetetlen, vagy különleges beosztással bíró vasúti alkalmazottakat kivéve – a háború első napján kötelesek voltak bevonulni.¹⁹

A pattanásig feszült helyzetben már 1914. július 24-én a vasúti közlekedést koordináló minisztériumok utasítást kaptak, hogy 10 000 kocsi július 27-ére tartsanak készenlétben a riadószállítások mielőbbi elindítása érdekében. A Monarchia vasútjait katonai célokkal koordináló 5. Eisenbahnbüro (EB) osztály előkészítette a hadtestparancsnokságok részére küldendő, felvonulással kapcsolatos utasításokat. Általános mozgósítás esetén a polgári szállítást időlegesen korlátozták, új postavonatmenetrendet vezettek be, a budapesti pályaudvarok forgalmát szabályozták és kihírdették a helyi vonatok menetrendjét. A hadimenetrendi vonalakon elrendelték, hogy az 1. és 2. mozgósítási napon a bevonulási forgalom a polgári menetrend személyszállító vonataival bonyolítandó. A 3. mozgósítási naptól kezdve naponta csak a postavonatok, a 6. naptól a posta- és helyi vonatok, a bevonuló vonatok pedig csak a 3., 4. és 5. napon közlekednek.²⁰ A zimonyi pályaudvart katonai csapatok foglalták el,

a vasúti szolgálatot is ők koordinálták innentől.²¹ Július 27-én bár még a békemenetrend volt érvényben, lázasan folytak a mozgósítási előkészületek, és bevonulási vonatok is indultak már. Az érintett vonalakon az összes áruforgalmat időlegesen szüneteltették.²²

Július 28-án a Monarchia vasútjait háborús időszakban koordináló Központi Szállításvezetőség (Zentraltransportleitung) megkezdte működését, és előkészítette szállítónalakat a másnap meginduló forgalomra. 1914. július 29-én 0 órakor elindultak a vonatok Szerbia felé a hadtestekkel, és hadimenetrend lépett érvénybe a Budapeستől délre eső és a Marchegg–Budapest vonalakon,²³ egyúttal a postavonatok is közlekedtek.²⁴ Az üzletvezetőségeken (ahol a vasútvonal-parancsnokságok is voltak) a hadiforgalom lebonyolítása nehéz feladatot rótt a személyzetre, ahol az üzletvezetők maguk is próbálták motiválni beosztottaikat: „*Mindnyájunknak tudtában kel lennie annak, hogy történelmi jelentőségi időket élünk, amidőn édes hazánk megvárja minden fiától, hogy kiki a tőle telhető legnagyobb erőfeszítéssel, hazaszeretettel és lelkesedéssel fogja teljesíteni hazája iránti szent kötelezettségeit.*”²⁵ Július 29-re virradóra a dunai flottilla és a zimonyi tüzérség bombázta már Belgrádot. A szerb hadvezetőség pedig a közvetlen támadástól tartva, felrobbantotta a Zimonyt Belgráddal összekötő vasúti hidat.²⁶ A Balkán felé meginduló mozgósítás az első napokban csekély mennyiségű volt, még a polgári forgalom mértékét sem érte el. E forgalom a Budapest-balparti és központi, a szombathelyi, a zágrábi, szegedi, temesvári és szabadkai üzletvezetőségek vonalain bonyolódott. A vonalak közül a pécsi, a szegedi, a zimonyi és a zágrábi jelentette a fő felvonulási útvonalat napi 30–30 vonattal, amelyeken polgári forgalmat korlátoztak,²⁷ az áruszállítást időlegesen beszüntették.²⁸

A balkáni mellett egy újabb front is kezdett időközben megnyílni. Július 31-én a teljes orosz haderőre kiterjedő általános mozgósítás is megtörtént, amivel Galícia felé is terelődött már a figyelem.²⁹ A Monarchia uralkodója, Ferenc József ugyanezen a napon 12 óra 35 perckor elrendelte a részleges³⁰ mellett az általános mozgósítást augusztus 4-től szeptember 4-ig.³¹ Az öt napos csúszás vasútechnikai okoknak volt titulálható.³² Ugyanis innentől indult el a tömeges csapatszállítás a Száva mellé és Boszniába, illetve az orosz frontra, de a nyugati front felé közlekedő szerelvények is leterhelték az általuk érintett vonalakat.³³ A kétfrontos háború azonban komoly fejtörést okozott a vasúti forgalomszervezésnek, mivel a frontváltáshoz szükséges menetrendek még el sem készültek. Ezek híján a szállításért felelős vezérkari tisztek nem vállalták a rögtönzés kockázatát. Így egyetlen megoldás kínálkozott csak, a délre közlekedő szerelvények folytatják útjukat, majd a kirakodás után megfelelő időben indultak a galíciai frontra. Ez a szerencsétlen szállítási manőver, a vasút tervezés hibái jelentős szerepet játszott később a Monarchia 1914. évi nagy vereségeiben.³⁴ A balkáni frontra közvetlenül főként a Budapest–Zág-

ráb(–Sunja–Bród)–Fiume, Sopron–Szombathely–Nagykanizsa–Barcs–Bród, Budapest–Szabadka–Újvidék–Zimony, Budapest–Újszász–Szolnok–Békéscsaba–Arad–Temesvár–Báziás(–Pancsova), Budapest–Újdombóvár–Pécs–Eszék–Vinkovce–India Križevci–Virovitica, Dugo Selo–Novska, Banova Jaruga–Pakrac, Károlyváros–Caprag, Steinbrück–Sziszek és szükség esetén kisebb mellékvonalakon közlekedtek a szerelvények.

2. térkép: A balkáni frontra vezető vasútvonalak
Map 2.: Railway lines to the Balkan front



Forrás: saját készítés

Galícia felé a Budapest–Hatvan–Miskolc(–Mezőlaborc)–Kassa–Orló, Budapest–Cegléd–Szolnok–Püspökladány–Debrecen–Nyíregyháza–Csap(Bátyú–Lawoczne)–Sianki, Békéscsaba–Nagyvárad–Érmihályfalva–Királyháza–Kőrösmező, Pozsony–Lipótvár–Zsolna, Zsolna–Csaca, Legenye–Alsómihályi–Kassa és az ezekhez kapcsolódó mellékvonalakon történt a szállítás.³⁵ Ez utóbbira a miskolci és a debreceni üzletvezetőség fővonalain, Mezőlaborc, Sianki, Lawoczne és Kőrösmező

kilépőállomásokon napi 40–50 vonat közlekedett inntől.³⁶ A fokozódó harcok és a vasút stratégiai jelentősége miatt ekkor kiadták a vasúti alkalmazottak számára, hogy ha valaki – gyanús – repülőgépet, vagy autót látna, az a legközelebbi vasútvonal-parancsnokságnak jelentse ezt.³⁷

A frontra induló vonatokat és katonákat az egyes vasútállomásokon éljenezve és ajándékokkal fogadták az ott megjelent helyiek. A szuvenir mellett sok szeszes italt is kaptak hadba indulók, amelyet a nyári hőségben gyakran azonnal el is fogyasztottak. Ennek azonban sok esetben káros hatása volt a katonákra, akik rosszullette, gyengeségre és gyomorba-jokra panaszkodtak. Ezt elkerülvén a belügyminiszter már augusztusban megtiltotta az alkoholos italok ajándékozását a frontra készülő fegyvereseknek.³⁸ Ugyanakkor előírta a friss és tiszta ivóvízzel és frissítővel való ellátásukat.³⁹ A rokonaikat elhagyó katonák, férjek hiánya azonban egyúttal azt is jelentette, hogy családjuk fenntartó nélkül maradt, így a vasút a hadba vonult alkalmazottainak családtagjai részére adománygyűjtést szervezett, hogy ezzel könnyítse nélkülözésüket.⁴⁰

3. térkép: A keleti frontra szállító vasútvonalak
Map 3.: Railway lines towards the eastern front



Forrás: saját készítés

Időközben folytak már a harcok a két hadszíntéren. Az ország lakossága az elkezdődő háborút leginkább abból érezkelhette, hogy a hatóságok az arcvonalban megsebesült, lebetegedett és – zárt koporsókban az – elhunyt⁴¹ katonákat már e hónap folytán elkezdték – leginkább a postavonatokkal⁴² – hazaszállíttatni. Egy maródi személyért, vagy annak kísérijéért III. osztályú katonajegy árát, vonatonként és kilométerenként legalább 4 korona 80 fillért kellett elszámolni a vasúton való hazaszállítástért. Emellett a Nemzetközi Hálókocsi Társaság (Compagnie Internationale des Wagons-Lits) háló- és étkezőkocsijaiból egészségügyi katonai különvonatok⁴³ is közlekedtek a hadszínterekre, amelyeknél a felvonuláskor és az utánpótlás szállításakor katonai díjszabásszerű rendes különvonati illetéket kellett felszámítani a hadügyminisztérium terhére.⁴⁴ A balkáni fronton a szerbek augusztus 23-ra az osztrák–magyar csapatokat a kiindulópontjukra, a folyók mögé verték vissza. A Monarchia első katonai expedíciója tehát kudarcba fulladt. A Potiorek-offenzívák ezzel véget értek, az azt koordináló tábornagyot felmentették, majd nyugdíjazták.⁴⁵ E kiszorításnak leginkább morális következményei voltak, hiszen jelentősen rontotta az Oroszország ellen vonulók lelki arculatát.⁴⁶

Míndeközben Galíciában már hatalmas méretű harc folyt. A frontvonalak zavartalan közlekedését hamar megzavarták a rendeltetési állomásokon a kirakodás körül beállott nehézségek. Ezzel a mozgósítás precízen kidolgozott ütemterve gyorsan felborult, lelassult.⁴⁷ A kezdeti sikerek után, főként a tévesen megítélt, vártnál gyorsabb – az ekkor megnyitott kelet–nyugati vasutaknak köszönhető – orosz mozgósítás miatt a Monarchia csapatai itt is hátrálásra kényszerültek. A vasutak alig szállították ki a frontokra a katonákat, szeptember 14-én az orosz előrenyomulás miatt megkezdődött Galícia kiürítése.⁴⁸ Ekkor került sor az első átcsoportosításra is, amikor a 35. népfelkelő dandárt 40–50 vonattal⁴⁹ a Tatár-hágótól Krakkóba kellett szállítani a Kőrösmező–Királyháza–Érmihályfalva–Debrecen–Szolnok–Budapest–Galánta–Zsolna vonalon Oderbergen át.⁵⁰ Ezzel egy időben elindult a harcok által érintett terület – nincstelen – magyar és osztrák–galíciai, túlnyomórészt zsidó polgári menekültek hulláma, akik a belügyminisztérium terhére ingyen utazhattak vonattal a hátországba,⁵¹ vagy akár a későbbiek során vissza a lakhelyükre.⁵² E vonalak forgalmát növelte ezen felül az, hogy a térségben működő – osztrák – vasutak személyzetét, ingóságát, leltári tárgyakat is Magyarországra – majd innen Marcheggen és Bruck an der Leithán át Ausztriába – kellett menekíteni, ami óriási terhet rótt a miskolci és debreceni üzletvezetőségre, az északkeleti vaspályákra.⁵³ E front vonalai a balkánival egyetemben olyannyira leterheltté váltak, hogy személyzethiány jelentkezett, amit a hadvezetőség a vasúti alkalmazottak hadköte-

lezettség alól való mentesítésével próbált orvosolni. Ráadásul erre az időszakra már a szerbek által ágyúzott magyar területek lakossága is ingóságaival együtt visszább húzódott.⁵⁴

Erre az időre megjelent egy kór, az ázsiai kolera, amely a katonákat veszélyeztette leginkább. A hadi szállítmányoknál is fennállt a kolera-járvány továbbterjedése. A keleti frontra igyekvő katonákat fenyegette leginkább a fertőzés, Romániából érkezett a betegség. Ezt követően elrendelték a beteg, vagy gyanús személyek, – a harcterről visszaérkező⁵⁵ – szerelvények elkülönítését, kezelését, továbbá az árnyékszékek kocsikban⁵⁶ való elhelyezését, a szigorított fertőtlenítését, szappan használatát,⁵⁷ és a laktanyák tisztán tartását. A helyzet annyira súlyos volt, hogy voltak karantén alá helyezett községek,⁵⁸ így például Vésztő, Békés, Körösladány, majd Arad is.⁵⁹ Egyúttal Magyarországról Romániába csak Verciorova és Predeal állomásokon engedélyezték a vasúti forgalmat, míg a Gyimesbükk–Palánka és Caineni határon keresztül nem lehetett közlekedni.⁶⁰ Ennek azért volt jelentősége, mert az ellenséges hatalmaktól körülzárt Németország nyersanyaggal (gabona, liszt, borsó, bab stb.)⁶¹ való ellátása Romániából⁶² történt – értelemszerűen – a magyar vonalakon keresztül.⁶³ A MÁV a fertőzött területen dolgozóknak ingyenes védőoltást biztosított a zavartalan közlekedés lebonyolítása érdekében.⁶⁴

1914. október 29-én az Oszmán Birodalom elkezdte bombázni az orosz kikötőket,⁶⁵ így a központi hatalmak oldalán belépett a háborúba ellenfelét többfrontos harcra kényszerítve.⁶⁶ Ennek tudatában novemberre és decemberre sem csökkent az orosz frontra szállító magyar vonalak terhelése. Egyrészt a közös hadsereg utánpótlás-szállítása napi 50 szerelvényt jelentett Ausztriából Marcheggen és Bruck an der Leithán⁶⁷ keresztül. Ez a visszafelé közlekedő szerelvényekkel – beleértve az egyre növekvő fogolyszállítmányok számát – napi 85 vonat volt már. Másrészt a népfelkelő legénységet is szállítani kellett.⁶⁸ Az egyre veszedelmesebb keleti front újabb csapatok idevaló koncentrációját igényelte, így a déli harctéren nélkülözhető alakulatokat, és a 43. gyaloghadosztályt az Uzsoki-hágótól az északra szállították a lehető legrövidebb időn belül. Erre a Zimony–Szabadka–Szeged–Békéscsaba–Nagyvárad–Debrecen–Csap–Lawoczne, a Debrecen–Királyháza–Körösmező, illetve az Ungvár–Csap–Miskolc–Budapest–Galánta–Zsolna vonalakon volt lehetőség. Hosszú harcokra kellett berendezkedni e fronton már, amit a csekély teljesítőképességű, egyvágányú miskolci és debreceni vonalak láttak el utánpótlással. Majd Krakkó orosz ostromakor csapateltolásokra is sor került. Előzetes menetterv nélkül napi 40–45 szerelvény szállított egy teljes hadtestet Észak-Magyarországról a Marchegg–Rákos–Hatvan–

Ruttka–Zsolna, illetve a Galánta–Zsolna vonalakon át Nyugat-Galíciába.⁶⁹

Az év végére a Kasselik Ferenc és az Erzsébet Alapítvány a Vörös-Kereszt Egylet kezelésében egy kórházvonalat állított ki, amely a keleti front vonalain közlekedett innentől.⁷⁰ Az Egylet ezen kívül a hadszíntérről hazaszállított sebesült és beteg katonák frissítővel, étellel és itallal való ellátását is megszervezte az előre erre kijelölt „*üdítő állomáson*”.⁷¹

Erre az időre a – főként a frontok felé irányuló – nagy, néha már elviselhetetlen méretű forgalom miatt ismételen korlátozni kellett a polgári szállítmányokat, amelyek nem élvezhettek prioritást a hadi – leginkább a hátvidékről a felvonulási területre csapatokat és felszereléseket szállító⁷² – szerelvényekkel szemben.⁷³ Ilyen nehézségekkel, az egyre növekvő forgalommal és kapacitáshiánnyal kellett megküzdenie a magyar vasútnak a Nagy Háború első évében.

5. Összegzés

Mindent összevetve megállapítható, hogy a háború kitörésének éve szinte az egész magyar vasúthálózatot óriási próba elé állította. A többfrontos háború és a folyamatos növekvő csapat- és utánpótlás-szállítás, beleértve az átcsoportosításokat is az év végére már elviselhetetlen forgalmat generált a magyar vasúton, melynek akkor még nem igazán volt komoly alternatívája. A vasúti hálózat fő ütőerei a Bécs felől Budapesten át Szerbia és Galícia irányába óriási mértékű forgalmat bonyolítottak. Az átcsoportosításokkal pedig a transzverzális vaspályákra is nagy terhet rótt. Emellett a hadba vonuló vasúti alkalmazottak miatt kapacitáshiány is jelentkezett a magyar vasútnál, ami a katonai szolgálat alól való felmentéssel lehetett csak enyhíteni. Ennek eredményeként lassult a forgalom lebonyolítása a tél kezdetére, ráadásul a harctereken is elmaradtak a sikerek. A rossz vasúti logisztikának és a túlterheltségnek köszönhetően mindkét fronton hátrány érte a hadsereget, amely a kezdeti vereségeket eredményezte.

JEGYZETEK/NOTES

1. Hajdu Tibor–Pollmann Ferenc (2014): A régi Magyarország utolsó háborúja. 1914–1918. Osiris Kiadó. Bp. (a továbbiakban: Hajdu–Pollmann 2014.) 45. old.
2. Galántai József (1980): Az első világháború. Gondolat Kiadó. Bp. (a továbbiakban: Galántai 1980.) 77–87. old.

3. Majoros István (2005): Nemzetközi kapcsolatok 1789–1914. In: Vadász Sándor (szerk.): 19. századi egyetemes történelem 1789–1914. Korona Kiadó. Bp. 81–82. old.
4. Galántai 1980. 91–124. old.
5. Hajdu–Pollmann 2014. old.
6. A délután izgalmai Belgrádban. *Est*, 1914. július 26. 179. szám.
7. Galántai 1980. 129–137. old.
8. Majdán János (1987): A „vasszekér” diadala. A magyarországi vasútépítés 1914-ig. Kossuth Kiadó. Bp. 31. old.
9. Czére Béla (1989): A vasút története. Corvina Kiadó. Bp. (a továbbiakban: Czére 1989.) 86–88., 99. old.
10. Horváth Csaba Sándor (2017): A vasút funkciói és társadalmi, gazdasági hatásai Magyarországon 1920-ig. *Közlekedéstudományi Szemle*, 2017. 4. szám, 55. old.
11. Forró Lajos (1909): A vasutak, mint a modern társadalom és gazdasági élet megalkotói. *Vasúti és Hajózási Hetilap*, 1909. február 12. 7. szám, 63. old.
12. Németh Ernő (1994): A közlekedés szerepe az első világháborúban. *Honvédségi Szemle*, 1994. 2. szám, 26. old.
13. Czére 1989. 104. old.
14. Majdán János (2014): A közlekedés története Magyarországon (1700–2000). Pro Pannónia Kiadó. Pécs. (a továbbiakban: Majdán 2014.) 104. old.
15. Kurtz Géza–Kristófy Géza (1937): A cs. és kir. „Albrecht főherceg” 44. gyalogezred és a cs. és kir. 105. gyalogezred története. Merkantil Nyomda. Bp. 25. old.
16. 1912. évi XXX. törvénycikk a véderőről. <https://net.jogtar.hu/getpdf?docid=91200030.TV&targetdate=&printTitle=1912.+%C3%A9vi+XXX.+t%C3%B6rv%C3%A9nycikk&referer=1000ev> (letöltési idő: 2018. 08. 14. 16:13)
17. Fegyverbe! *Tolnamegyei Közlöny*, 1912. október 25. 43. szám, 1–2. old.
18. HM HIM Hadtörténelmi Levéltár és Irrattár. B. I. 55 a. Vasúti ügyek 1914–16. 4677. doboz. (a továbbiakban: HL 4677.) Valamennyi külszolgálati főnökségnek. 1914. július 31.
19. Mohácsy Béla (1925): A magyar királyi államvasutak a világháború alatt. Hornyánszky Viktor Részvénytársaság. Bp. (a továbbiakban: Mohácsy 1925.) 5–7. old.
20. HM HIM Hadtörténelmi Levéltár és Irrattár. B. I. 55. Vasúti ügyek 1914–16. 4669. doboz. (a továbbiakban: HL 4669.) Bizalmas! Hadiforgalmi ügy.
21. A délután izgalmai Belgrádban. *Est*, 1914. július 26. 179. szám, 3. old.
22. HL 4677. Bizalmas. 1914. július 29.
23. Hadi menetrend a vasutakon. *Pesti Napló*, 1914. július 27. 176. szám, 15. old.
24. Kéri Kálmán (1985): Az Osztrák–Magyar Monarchia vasúthálózata 1914-ben és felhasználása az első világháborúban. *Hadtörténelmi Közlemények*, 1985. 2. szám, (a továbbiakban: Kéri 1985.) 257. old.
25. HL 4677. Felhívás összes alkalmazottainkhoz. 1914. július 30.

26. Galántai 1980. 121–124. old.
27. Mohácsy 1925. 7. old.
28. HL 4677. 59. számú körlevél. 1914. július 30.
29. Hajdu–Pollmann 2014. 61. old.
30. HL 4669. Bizalmas Hadiforgalmi ügy. 1914. július 30.
31. HL 4677. Bizalmas. 1914. július 29.
32. Radák Lajos (szerk.) (1939): A m. kir. debreceni 2. honvéd huszárezred története 1869–1918. Bp., Hornyánszky Viktor Rt – Magyar Királyi Udvari Nyomda. Bp. 11. old.
33. HL 4677. 67. számú körlevél. 1914. augusztus 4.
34. Pollmann Ferenc (2010): A balkáni front. In: Romsics Ignác (főszerk.): Magyarország az első világháborúban. Bp., Kossuth Kiadó – Hadtörténeti Intézet és Múzeum. Bp. 45. old.
35. HL 4677. 89. számú körlevél. 1914. augusztus 19.
36. Mohácsy 1925. 10–11. old.
37. HL 4669. Repülőgépekről teendő jelentés. 1914. augusztus 13.; Gyanús autók és aeroplánok csak közvetlen a vonalparancsnoknak jelentendő. 1914. augusztus 21.
38. HL 4677. Másolat másolata 18844/914. III. tam. üv. számhoz. 1914. augusztus 23.
39. 6281/1914. B. M. ein. számú körrendelet a hadba vonuló katonák szeszes italokkal való megajándékozásának eltöltése tárgyában. *Baranya Vármegye Hivatalos Lapja*, 1914. augusztus 27. 40. szám, 469. old.
40. HL 4677. Valamennyi szolgálati főnökségnek. 1914. szeptember 28.
41. HL 4677. 237. számú körlevél. 1914. november 20.
42. HL 4677. Állomási főnökségnek. 1914. augusztus 12.
43. HL 4677. Bizalmas. Hadiforgalmi ügy. 1914. október 27.
44. HL 4677. 72. számú körlevél. 1914. augusztus 9.
45. Hajdu–Pollmann 2014. 93. old.
46. Galántai 1980. 181–182. old.
47. Mohácsy 1925. 10–11. old.
48. Majdán 2014. 105. old.
49. Kormányjelentés. Statisztikai évkönyv. 1915–1918. 57. old.
50. Kéri 1985. 265. old.
51. HL 4677. 172. számú körlevél. 1914. október 10.
52. HL 4677. 195. számú körlevél. 1914. október 24.
53. HL 4669. Rendelet. 1914. november 26.
54. Mohácsy 1925. 16. old.
55. HL 4677. 159. számú körlevél. 1914. október 3.
56. HL 4677. Rendelet 1914. október 19.
57. HL 4677. 193. Körlevél. 1914. október 21.
58. HL 4677. Valamennyi Külszolgálati Főnökségnek és a nagybecskereki forgalmi főnökségnek. 1914. október 6.
59. HL 4677. 165. számú körlevél. 1914. október 8.
60. HL 4677. Körlevél. 1914. október 6.

61. HM HIM Hadtörténelmi Levéltár és Irattár. B. I. 76. Szállítmányok 1914–1916. 4681. doboz. (a továbbiakban: HL 4681.) Bizalmas. hadiforgalmi ügy. 1914. szeptember 21.
62. Mohácsy 1925. 23. old.
63. HL 4669. 87. számú körrendelet. 1914. október 3.
64. HL 4677. Valamennyi külszolgálati főnökségnek, az üzletvezetőség I–IV. osztályának és a nagybecskereki forgalmi főnökségnek. 1914. október 25.
65. Hajdu–Pollmann 2014. 110. old.
66. Galántai 1980. 217–218. old.
67. Marchegg–Galánta–Rákos–Miskolc–Sátoraljaújhely, innen Mezőlaborc, illetve Csap–Sianki, Csap–Lawoczne; Bruck an der Leitha–Ferencváros–Rákos–Szolnok–Debrecen, innen Csap–Lawoczne, illetve Királyháza–Kőrösmező. In: Mohácsy 1925. 18. old.
68. HL 4677. 255. számú körlevél. 1914. december 8.
69. Mohácsy 1925. 20. old.
70. HL 4677. 286. számú körlevél. 1914. december 29.
71. A vasúton szállított beteg és sebesült katonáknak üdítőszerekkel, étellel, itallal ellátása. *Magyar Közigazgatás*, 1914. november 22. 47. szám, 1. old.
72. HL 4681. Valamennyi állomási és fűtőházi főnökségnek.
73. HL 4681. Bizalmas. 1914. december 28.

FELHASZNÁLT FORRÁSOK/REFERENCES

Levéltári források

HM HIM Hadtörténelmi Levéltár és Irattár. B. I. 55 a. Vasúti ügyek 1914–16. 4669., 4677., 4681. doboz.

Nyomtatott forráskiadványok

Forró Lajos (1909): A vasutak, mint a modern társadalom és gazdasági élet megalkotói. *Vasúti és Hajózási Hetilap*, 1909. február 12. 7. szám, 62–64. old.

Kormányjelentés. Statisztikai évkönyv. 1915–1918.

Mohácsy Béla (1925): A magyar királyi államvasutak a világháború alatt. Hornyánszky Viktor Részvénytársaság. Bp.

Sajtó

Baranya Vármegye Hivatalos Lapja, 1914.

Est, 1914.

Magyar Közigazgatás, 1914.

Pesti Napló, 1914.

Tolnamegyei Közlöny, 1912.

Szakirodalom

- Czére Béla (1989): A vasút története. Corvina Kiadó. Bp.
- Galántai József (1980): Az első világháború. Gondolat Kiadó. Bp.
- Hajdu Tibor–Pollmann Ferenc (2014): A régi Magyarország utolsó háborúja. 1914–1918. Osiris Kiadó. Bp.
- Horváth Csaba Sándor (2017): A vasút funkciói és társadalmi, gazdasági hatásai Magyarországon 1920-ig. *Közlekedéstudományi Szemle*, 2017. 4. szám, 52–59. old.
- Kéri Kálmán (1985): Az Osztrák–Magyar Monarchia vasúthálózata 1914-ben és felhasználása az első világháborúban. *Hadtörténelmi Közlemények*, 1985. 2. szám, 225–294. old.
- Kurtz Géza–Kristófy Géza (1937): A cs. és kir. „Albrecht főherceg” 44. gyalogezred és a cs. és kir. 105. gyalogezred története. Merkantil Nyomda. Bp.
- Majdán János (1987): A „vasszekér” diadala. A magyarországi vasútépítés 1914-ig. Kossuth Kiadó. Bp.
- Majdán János (2014): A közlekedés története Magyarországon (1700–2000). Pro Pannónia Kiadó. Pécs.
- Majoros István (2005): Nemzetközi kapcsolatok 1789–1914. In: Vadász Sándor (szerk.): 19. századi egyetemes történelem 1789–1914. Korona Kiadó. Bp. 9–82. old.
- Németh Ernő (1994): A közlekedés szerepe az első világháborúban. *Honvédségi Szemle*, 1994. 2. szám, 25–30. old.
- Pollmann Ferenc (2010): A balkáni front. In: Romsics Ignác (főszerk.): Magyarország az első világháborúban. Bp., Kossuth Kiadó – Hadtörténelmi Intézet és Múzeum. Bp. 42–57. old.
- Radák Lajos (szerk.) (1939): A m. kir. debreceni 2. honvéd huszárezred története 1869–1918. Bp., Hornyánszky Viktor Rt – Magyar Királyi Udvari Nyomda. Bp.

Internet

www.netjogtar.hu