

SZAKTÖRTÉNET

AZ ÖNÁLLÓ MAGYAR KATONAI KÖZLEKEDÉS KIALAKULÁSA

Németh Ernő¹

A közlekedés szerepének történeti áttekintése az első világháború előtti időkig

Elég egy pillantást vetnünk a történelem lapjaira, rögtön láthatjuk, hogy a közlekedésügy mindenkor elsősorban a katonai célok szolgálatában állt. A Perzsa Birodalom hatalmas útja, amely Suzából kiindulva Sardesbe vezetett, a perzsa hadsereg felvonulási útja volt a Görögország ellen vezetett hadjáratok idején. A Római Birodalom hatalmas, mintegy 100.000 km hosszú úthálózata (Róma-Afrika; Róma-Ázsia; Róma-Bizánc; Róma-Hispánia; Róma-Britannia) is elsősorban katonai célokat szolgált és csak később, amikor már az adott területek meghódítása befejeződött, vált a szervezés, valamint a közgazdaság nagyszerű eszközévé. A korszerű útépités Napóleon idején vette kezdetét, aki tudatosan felismerte, hogy a hadvezetés szempontjából az útépités döntő jelentőségű. Az általa építtetett utak tették lehetővé például a tüzéség Alpokon való átkelését.

Új fejezetet nyitott a közlekedés és egyúttal a hadviselés történetében a **vasút feltalálása**. Ha a vasút fejlődésének történetét tanulmányozzuk, akkor azt a katonai gondolkodástól nem is tudjuk elválasztani. **Moltke**² az elsők között volt, aki a hadviselés szempontjából a vasút döntő fontosságát átlátta, s erről számtalan tanulmányt is írt. Nagy szemlék alkalmával például a vasutas csapatok élére állt, azokat személyesen vezette, hogy így is kidomborítsa jelentőségüket. A német had-

¹ Dr. Németh Ernő ezredes, a hadtudomány kandidátusa (PhD), MH Közlekedési Szolgálatfőnök.

² Moltke, Helmuth Johannes Ludwig von (1848-1916) a német vezérkar főnöke.

sereg volt az első, amely műszakilag képzett vasutas csapattal rendelkezett, természetesen szintén *Moltke* befolyására. Tőle származnak az alábbi kijelentések: „- *Katonai szempontból minden vasútvonalat szívesen látunk, mégpedig kettőt szívesebben, mint egyet*”, vagy „- *Nem erődtítéseket kell építeni, hanem vasutakat.*” Különösen az 1870/71-es német-francia háború igazolta fáradozásait, ebben a háborúban már ugyanis a német vasutak fél millió embert szállítottak a hadszíntérre s a győzelem kivívásában nem kis szerepet játszottak.

Természetes, hogy a századfordulón hatalmas hadseregekkel rendelkező többi állam szintén felismerte a vasút óriási hadászati jelentőségét, s azok kiépítésében az egyes országok hadvezetőségének befolyása, valamint ezzel szoros összefüggésben a külpolitikai viszonyok voltak irányadók. Így pl. az **Osztrák-Magyar Monarchiában az Oroszország felé** irányuló vasútvonalakat építették ki a leg gondosabban. **Franciaország** saját vasútvonalainak kiépítése mellett orosz szövetségéséről sem feledkezett meg, s az Oroszországnak **1899-től 1912-ig** nyújtott 12 milliárd frankot kitevő francia kölcsön főleg Oroszország hadászati célokra szolgáló vasútvonalainak kiépítésére volt szánva. Amikor **1913-ban** ismét 2,5 milliárd frank kölcsönt nyújtott Franciaország Oroszországnak, azt ahhoz a kifejezett feltételhez kötötte, hogy vasúthálózatát keleti irányba fejlessze, valamint hadseregének békelétszámát jelentékenyen megemelje.

A vasút megjelenése tehát háttérbe szorította az utak korábbi hadászati, gazdasági és politikai jelentőségét. A robbanómotor feltalálása s a gépjárművek rohamos térhódítása a századforduló után csaknem visszaadta az utak egykori szerepét, amikor a gőzgép feltalálásáig a szárazföldi közlekedés legfőbb és egyetlen eszköze volt, úgy a békeélet, mint a háború szolgálatában. A **Központi Hatalmak** későn, az első világháború keserves tapasztalatain okulva látták csak be a gépjárművek adott körülmények közötti döntő fontosságát. A háború előtt ugyanis katonai szempontból sem a gépjárműveknek, sem ezzel összefüggésben az útügyeknek nem tulajdonítottak különösebb jelentőséget. Az antant Franciaország és Anglia révén ezen a téren a Központi Hatalmakkal szemben óriási fölényben volt már a háború kitörésekor, hátrányt az utóbbiak behozni nem tudták, így az a háború folyamán mindvégig éreztette káros hatását.

A közlekedési eszközök az időtájt legkorszerűbbjénél, a *repülőgép* fejlődésénél természetesen szintén a katonai szempontok játszottak főszerepet. Az első világháború előtt ugyanis a repülőgépet kizárólag felderítési célokra látták alkalmasnak, s Németországban sokáig kételkedtek háborús alkalmazhatóságukban. Amikor a *Wright testvérek* az első benzinmotorral hajtott repülőgép szerkesztői találmányukat a orosz hadügyminisztériumnak felajánlották, elutasító választ kaptak. Igaz, hogy Franciaország és Amerika vezető katonai körei ugyanúgy cselekedtek, mégis Franciaország a háború kitörésekor e téren is jelentő fölényben volt a Központi Hatalmakkal szemben.

A közlekedés szerepe az első világháborúban általában

A mindennapi élet gyakorlati módon igazolja a gazdasági javak (legyenek azok akár fogyasztási, akár termelési javak) használati értékét jelentős mértékben meghatározza, hogy azok a felhasználásra tervezett helyen a megadott időben, a szükséges mennyiségben és összetételben rendelkezésre állnak, vagy nem. Ez a megállapítás fokozott mértékben kifejezésre jut háborúban, amikor kiemelt jelentősége van annak, hogy a kitűzött cél megvalósulásához szükséges eszközök, anyagok és felszerelések kellő időben azon a helyen legyenek, ahol felhasználás szempontjából a legnagyobb szükség van rájuk. *Ezt a célt szolgálja a közlekedés.* A közlekedés döntő szerepet játszott a történelmi múlt háborúiban is, jelentősége az első világháborúban tovább fokozódott.

A közlekedés szerepe az első világháborúban

A világháborúban természetesen valamennyi létező közlekedési eszközt a hadviselés szolgálatába állították, kezdve az emberi és az állati erőről a vasutakon és a vízijárműveken át a motorral hajtott szárazföldi, illetve légi szállítóeszközökig.

Vasúti szállítás

Teljesítőképességénél fogva az I. világháborúban a közlekedés legfőbb eszköze a vasút volt. Azokat az óriási ember és anyagtömegeket, amelyeket a hadműveleti és hadigazdálkodási célokból egyik

helyről a másikra kellett mozgatni, egyetlen más közlekedési eszköz sem lett volna képes elszállítani. ***Nézzünk néhány adatot a vasutak világháborús teljesítményéről.***

A világháború kitörésekor a mozgósítás alatt a német hadsereg **760.000** főnyi békelétszámát **3.834.000** főre kellett kiegészíteni, ezen kívül néhány százezer lovat, több ezer teher és személyszállító autót, majd a közel négymillióra rúgó hadsereg számára szükséges élelmiszer és felszerelést, továbbá a flotta tekintélyes szénszükségletét kellett szállítani. A német vasutak ezt az óriási megmozdulást **4 nap alatt, 1914. augusztus 4-8-ig, 17.991 szállítmány felhasználásával** bonyolították le. Ezt követte a hadsereg felvonulása, amely a mozgósítás 6. napjától a 15. napjáig tartott, ez alatt az idő alatt a német vasutak **11.100** szállítmány igénybevételével **3.120.000** embert és **800.000** lovat szállítottak részben nyugatra, részben keletre. ***A kölni Hohenzollern hídon az említett időszakban 2.150 mozgósítási és felvonulási szállítmány haladt keresztül, ami azt jelenti, hogy kb. 10 percenként haladt át rajta egy-egy katonaszerelvény.***

A mozgósítás és a felvonulás befejezése után sem csökkent a vasutakra háruló feladatok nagysága. A hadműveleti 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 **Ludendorff³**: „***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 e második nem kevésbé volt fontos az elsőnél és a háború kimenetele szempontjából hasonló jelentőséggel bírt. A világháború a Központi Hatalmakat csaknem minden nyersanyag behozataltól 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

³ Ludendorff, Erich von (1865-1937) tábornok a 2. német hadsereg szállásmestere.

Lüttich, Charleroi és Lengyelország szénmedencéinek szénével kellett helyettesíteni. A világháború előtt Skandináviából jövő ércet a Longw medence, valamint a Lengyelország és Szerbia érce pótolta. ***Az óriási módon fellendült hadi ipar növekvő követelményeinek kielégítése fokozott nehézségekkel járt a magyar vasút szem-pontjából 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 gyűjtővonatok és zárt távolsági vonatok 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 gabonánség leküzdése érdekében Romániába küldött üres, onnan pedig rakott gabona-szerelvények átlaga napi **20 zárt vonat** volt.

A csapatszállító vonatok forgalma mellett az utánpótló vonatok, valamint a már említett gabonavonatok mennyisége a leginkább igénybevett Budapest-Marcheyi vonal mindkét irányú forgalmát például ***átlag napi 150 vonatra*** emelte. Ez a rekordforgalom minden nagyobb fennakadás nélkül került végrehajtásra. Romániából ezen kívül 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 adott országot. Megtörtént, hogy a löveg, mire a rendeltetési helyére juthatott, több mint ezer kilométert utazott. Ilyen óriási feladatoknak a vasutak bármennyire is pompásan voltak megszervezve és felszerelve, csak a legnagyobb nehézségek árán, akkor sem hibátlanul tudtak megfelelni. ***Ludendorff*** mondása érzékelteti talán ismét legjobban a kialakult helyzetet: „...***rövid ideig tartó háborúra rendezkedtünk be és most mindent a hosszú ideig tartó háborúra kellett átszerveznünk.***”

Közúti szállítás

A közlekedési eszközök sorában a közúti gépjárművek a világháború alatti fontossága igen nagymértékben megnőtt. Ezen eszközök fejlesztése és alkalmazása terén az antant hatalmak óriási fölényben voltak a központi Hatalmakkal szemben. Erre példaként az az adat szolgál, hogy a háború végén a Központi Hatalmak valamennyi hadiszíntéren összesen **40.000** gépjárművel rendelkeztek, ugyanakkor az antant csak a nyugati hadszíntéren több mint **200.000** közúti gépjárművet vett igénybe a szállítási feladatok megoldására.

A gépjárművek jelentősége a hadviselés szempontjából mozgékonyságukban és abban a lehetőségben volt, hogy bárhol, rögtön alkalmazhatók voltak. A vasútról alkalmazását tekintve kiderült, hogy kötött pályája miatt ahol az megépítésre nem került, vagy azt elpusztították, ott gyakorlatilag szerepe megszűnik. A gépkocsi azonban mindenhova eljutott, ahol valamilyen úton közlekedni lehetett és ha még páncélzattal is ellátták, akár az ellenséges területre is behatolt. A háború bizonyította a gépkocsik alkalmazásának lehetőségét, *mint például:* kitűnően igénybe lehetett venni csapatok és betegek szállítására, tüzérségi eszközök különböző terepen történő vontatására, a különböző anyagfélések szállítására. A gépkocsit fel lehetett használni mint személy-, röntgen-, rádió-gépkocsi, mint terepjáró, páncélkocsi és tank. **Verdun** ostroma alkalmával például a gépkocsi szerepe az ostrom és ezzel együtt a háború kimenetelére nézve döntő befolyást gyakorolt. Az egyetlen Verdunhoz vezető úton (ezt az utat a franciák kimagasló szerepére való tekintettel „*voie secrée*”-nak, azaz „*szent út*”-nak nevezték el!), melyet a németek nem tudtak tüzérségi tűz alá venni, minden más forgalmat beszüntettek, s azon csak a Verdunból jövő, vagy oda menő – anyagot és embert szállító – gépkocsik közlekedhettek. *Itt a gépkocsik 14, gyakran 5 percenként követték egymást, s volt olyan nap, amikor 12.000 gépkocsi haladt át a Bar-le-Duc-Verduni úton.* Csak ezzel a közúti szállítási ütemmel lehetett Verdun szükségletét fedezni és csak így tudták a franciák tartani Verdunt, amely ha elesik, döntő jelentőségű lett volna a háború kimenetele szempontjából.

Annak okát, hogy a Központi Hatalmak az antanthoz viszonyítva kevés gépjárműve volt, elsősorban az üzemanyag és a gumi hiányában kell keresni. A háború előtt ugyanis ezek beszerzésére és elraktározására nem gondoltak. Így tehát ezen a téren nem is vehették fel a

versenyt az antanttal, mert annak az egész világ nyersanyagkészlete a rendelkezésére állt.

Vízi szállítás

A víziutaknak, e fontos közlekedési lehetőségnek háborús fontosságát csak a világháború alatt ismerték fel igazán. Itt elsősorban a belvízi, másodsorban a tengerpartmenti hajózásra kell gondolni, amelyek bár meg sem közelítették a háborús gazdaságban a vasút jelentőségét, de mégis mint a vasúti szállítás kiegészítésére és tehermentesítésére nélkülözhetetlen volt. A világháború alatt a kedvezőtlen vízfolyási irányok dacára a **Duna** játszott fontos szerepet. Ezen a folyón például 1917 novemberétől kezdve *naponként átlag 10 hajó* jött fel a Vaskapun keresztül és szállította a Központi Hatalmak részére az élelmiszert (ennek súlya kereken **3 millió** tonnát tett ki), a takarmányt, a nyersanyagot, a gyapjút, az olajat, stb. Romániából például napi **90 vagon** olajat szállítottak el, ennek egy részét a vasút vitte, de nagyobb részét tankhajók szállították fel a Dunán. A víziszállítás a háborúban jelentkező feladatainak megoldásában is jelentkeztek problémák, ezeket az ilyen jellegű feladatok volumenére és háborús körülmények közötti végrehajtására való felkészületlenség okozott.

Repülés

A háború során a repülésügy szinte hihetetlen fejlődésen ment keresztül. Ekkor kezdtek a kormányzatok mindkét oldalon pénzt fektetni a repülőgépvázak és motorok fejlesztésébe, ami aztán a repülőgépek, különösen a vadászgépek gyors fejlődését indította el. A háború után az amerikai transzkontinentális utasforgalom igényeinek kielégítésére fejlesztették ki az első szállító repülőgépeket. Látnunk kell viszont, hogy ebben a háborúban *a repülőgép elsősorban mint fegyver és nem mint szállító eszköz került alkalmazásra.* Az akkori fejlettségénél, lehetőségeinél fogva a csapatok részére szükséges anyagok, felszerelések, stb. szállításánál mint lehetőséggel komolyan nem számoltak, a Monarchnia hadserege mindösszesen **7 léghajóval** és **36 repülőgéppel**

rendelkezett⁴, azonban csírájában megjelent egy új közlekedési alágazat kialakulásának lehetősége, amit később légi-szállításnak neveztek el.

Összegezve tehát a közlekedés adott kor technikai színvonala által nyújtott lehetőségeit a hadvezetés az első világháborúban is és az azt megelőző időszakban is kivétel nélkül a maga szolgálatába állította. Tette ezt több vagy kevesebb sikerrel aszerint, hogy a háborút megelőző időkben milyen volt a közlekedés eszközeinek fejlettségi foka, mennyire ismerte fel az egyes eszközök alkalmazásában rejlő lehetőségeket, illetve megtette-e a megfelelő előkészületeket az üzemeltetéshez, valamint a kibővítéshez, úgy a szervezés, mint az anyagbeszerzés terén.

A háborús előkészítés vasúti tervezését végző katonai szervezetek és feladataik⁵

Az 1860-70-es évektől elsősorban német példa alapján az Osztrák-Magyar Monarchia hadseregében is létre hozták a katonai vasúti szerveket. Ezek a vasút szervezeti felépítését követve, ahhoz igazodva az adott helyen (**üzletigazgatóság**) képviselték a katonai érdekeket. A vasúti üzletigazgatóságokon a vasutasokkal együtt dolgozó tisztek a vasúti szolgálatot értő, hadműveleti felkészítésben részesült, magasan képzett szakemberek voltak.

A Monarchia vasúti hálózatának katonai célokra történő igénybevételeinek tervezését a háborút megelőző időszakban már a hadügyminisztérium és a vezérkar közös 5. EB (Eisenbahnbüro) osztálya végezte, melynek 27 vasútvonal-parancsnokság volt alárendelve.

Az 5. EB osztály Bécsben székelt és 1914-ben 14 vezérkari végzettségű és 25 katonai vasúti szolgálatban kiképzett tisztből, a vasúti táviró ezred 1-1 tisztjéből, néhány hadbiztosból és katonai műszaki tisztviselőből állt. Ez a szerv tartotta a kapcsolatot az osztrák vasútügyi

⁴ Galántai József: Az első világháború, Gondolat, 1980. 170. O. (Továbbiakban: Galántai).

⁵ Österreich-Ungarnsletzter Krieg, Engenzungsheft 9-10.old.

minisztériummal és a magyar kereskedelmi minisztériumnak államhűség szempontjából megbízható, nagyon jól felkészült tisztviselőivel.

A 27 vasútvonal-parancsnokságból 14 az osztrák igazgatóságokkal, 12 a magyar vasúti üzletvezetőségekkel, 1 pedig a Bosznia-Hercegovina, Dalmácia keskeny nyomtávú vonalait üzemeltető igazgatóságával tartott kapcsolatot.

A vasútvonal-parancsnokságok az 5. EB osztályon keresztül a vezérkar főnökének voltak alárendelve. A vasútvonal-parancsnokságok székhelyei: Bécs (5 db), Budapest (2 db), továbbá Innsbruck, Kolozsvár, Trieszt, Prága, Linz, Miskolc, Villach, Szombathely, Lemberg, Szabadka, Pécs, Temesvár, Pilsen, Arad, Zágráb, Stanislau, Szeged, Debrecen, Krakkó, Szarajevó.

Érdemes felsorolni az 5. EB osztály békefeladatait⁶:

1. A saját és szomszéd államok vasútvonalainak és azok teljesítőképességének folyamatos nyilvántartása, beleértve a változások által előidézett harcászati és hadászati befolyásokat;
2. Javaslattétel a számba vehető ellenfelek vasutainak és a saját vasútvonalak rombolásra kijelölt, illetve előkészített műtárgyak nyilvántartása, előkészületek megtétele a helyreállításukra, végrehajtásuk esetén az adott hadműveleti helyzetre gyakorolt befolyásuk;
3. Azon törvények és rendeletek nyilvántartása, melyek a vasutak forgalmát általánosságban, továbbá az egyes vasútvonalak forgalmát, üzemeltetését közvetlenül szabályozzák;
4. Katonai szállítmányokkal kapcsolatos rendeletek és szabályzatok előkészítése, megtárgyalása, kiadása;
5. Javaslattétel újításokra, melyek a vasútvonalak teljesítőképességét fokozzák;
6. Új vasútvonal építésénél a katonai érdekek képviselője;

⁶ Tanszéklet: 20. old.

7. Az 5. EB és a vasútvonal-parancsnokságok békés és háborús viszonyok között szükséges tisztjeinek képzése;

A vasúti főhatóságokkal egyetértésben az 5. EB feladata volt még:

- Annak megállapítása, hogy milyen mértékben vehetők igénybe a békemenetrendben szereplő vasutak katonai személyek és áruk szállítására, azaz milyen a békében közlekedő vonatok kihasználtsága és hány katonaszemély, ló, illetve mennyi felszerelés és áru szállítására használhatók.
- A polgári szükségletek kielégítését szolgáló vonatok mellett hány és milyen vonat állítható be a békemenetrendbe kizárólag katonai szállítási célokra.
- Az egyes pályaszakaszok vonatforgalmi műszaki helyzetének vizsgálata alapján a hadimenetrend megállapítása. 1914-ben 313 vasútvonalra volt kész a hadimenetrend, 31.200 km pályahosszra és 3.846 vasútállomásra. Ezeknek a hadimenetrendeknek a többsége az egyes vasútvonalak 1904. évi állapota alapján készült és a lehető legnagyobb biztonság elérése érdekében részben már elavult, részben túlzó vasútforgalmi biztonsági tényezők alapján készült⁷.

A fentiekben felsorolt feladatok elvégzésénél figyelembe kellett venni: a vasúti pálya felépítményét, a vasútállomások egymáshoz való távolságát és berendezését, valamint azt, hogy háborús tömegszállítások esetén adott vonalszakaszon hány kocsiból álló katonavonat közlekedhet 24 óra alatt.

A katonai vasúti szolgálat leglényegesebb és legidőrablóbb feladata a haditerveknek megfelelő vasúti felvonulás előkészítése volt. ***Ennek a munkának alapjául szolgáltak***⁸:

- A vezérkar főnöke által jóváhagyott haditerv, mely az egyes hadosztályok, hadtestek és hadseregek, valamint a hadsereg-főparancsnokságnak alárendelt alakulatok felvonulási körleteit je-

⁷ Tansegédlet: 23.old.

⁸ Tansegédlet: 26.old.

lölte meg. A haditerv megadta az egyes zászlóaljok, lovaszázadok, ütegek, lőszeroszlopok stb. felvonulási helyét, ahová vagy amelynek közelében azok vasúttal elszállíthatók voltak;

- A vasúttal elszállítandó alakulatok mozgósítási állomásait és a mozgósítás befejezésének, azaz a hadiállomány elérésének időpontját;
- A mozgósítás első napjain a békemenetrend, majd néhány nap múlva a békében elkészített hadimenetrend teljesítőképessége alapján a naponta indítható katonavonatok számát.

A vezérkar hadműveleti osztálya minden év őszén átadta a vezérkar 5. EB osztályának a vezérkar főnöke által jóváhagyott haditerveket (orosz, olasz, szerb és montenegró vonatkozásában).

A hadügyminisztérium mozgósítási osztálya ugyanakkor közölte a mozgósítási hadrendet és az abban szereplő alakulatok mozgósítási állomásait, valamint azt az időpontot, amelyben az illető alakulat az elszállításra kész állapotot eléri.

A mozgósítandó alakulatoknak ugyanakkor közölniük kellett az illetékes vasútvonal-parancsnoksággal a személy-, ló- és anyagszállításaik helyét, mértékét és idejét, amelyek ahhoz voltak szükségesek, hogy a mozgósításaikat az ún. mozgósítási vonatokkal időben befejezzék.

Össze kellett állítani többek között a bevonulási vonatokat is. A békeidőben közlekedő vonatok ugyanis képtelenek voltak felvenni a mozgósítási hirdetmények következtében bevonulók tömegét. Ezért a békében kizárólag katonai célokra fenntartott vonatokból a főbb bevonulási központok felé ún. bevonulási vonatok indítását készítették elő. Ezeknek a vonatoknak a menetrendjét a vasút mozgósítással egyidejűleg hirdette meg.

A mozgósítási és bevonulási vonatoktól függetlenül kellett előkészíteni az ún. felvonulási vonatokat. Ezek feladata volt:

- A mozgósítási állomásokról tartósan távoli helyőrségekben elhelyezett alakulatoknak a mozgósítási állomásra szállítása;

- A riadóalakulatok szállítása. Ide tartoztak a határ biztosítására kijelölt riadóalakulatok parancsnokságai és csapatai béke és/vagy felemelt állománnyal, továbbá a lovassági szállítmányok;
- Kiegészítő szállítások a Bosznia, Hercegovina, Dalmácia területén elhelyezett alakulatokhoz;
- Postavonatok közlekedtetése;
- Ellátási vonatok biztosítása. Az ún. fakultatív, feltételes vonatok részben a felvonult csapatok élelmezési szükségleteit szállították, másrészt az erődöket és egyéb katonai intézményeket látták el lőszerrel, élelmiszerrel, illetve az erődök megerősítéséhez, újjak építéséhez végeztek szállításokat;
- Az olasz csapatok átszállítása Tirolon. Ezt azért kellett tervezni, mert az osztrák-magyar, német és olasz vezérkar megállapodása alapján két olasz lovashadosztálynak és három olasz hadtestnek kellett volna Tirolon, Karintián át a franciák ellen felvonult német erők balszárnyára, Elzászba jutnia;
- A tulajdonképpeni felvonulási tömegszállítások lebonyolítása, melynek célja a hadsereg zömének a mozgósítási állomásokról a vezérkar főnöke által meghatározott szállítási sorrendben a felvonulási körzetekbe történő szállítása volt.

A felsorolt feladatok alapján jelentkező szükségleteket az **5. EB-nek** a következő év március 1-ig kellett kidolgoznia, ezután április 1-ig a **vasútvonal-parancsnokságok** dolgozták ki a vasúti igazgatóságok és üzletvezetőségek megfelelő közegeivel a vasútforgalmi és műszaki részleteket minden vasúti szolgálat hely részére. Minden év április 1-jén az új mozgósítási és felvonulási évre kidolgozott előkészületek léptek érvénybe.

A katonai vasúti szolgálat feladatai tehát felölelték az összes teendőket, amelyek békében biztosították a katonaság részére szükséges szállításokat, előkészítették a háború esetére előre megtervezhető szállításokat és felkészültek az ezen túlmenő szállítási követelmények végrehajtására is. Ilyenek voltak a háborúban időlegesen, vagy véglegesen visszamaradó katonai alakulatok szállítási szükségleteinek,

továbbá a háborús polgári személy- és áruszállításának, hadiipar, stb. szállításainak a megtervezése.

A Monarchia hadseregében a mozgósítást 1914. július 28-án rendelték el. Ezzel Bécsben felállításra került a **Központi Katonai Szállításvezetőség**. A szállításvezetőség lényegében az 5. EB szervezeti felépítésének megfelelően lett mozgósítás után megszervezve. A vasút részéről a különböző vonalparancsnokságokhoz, kocsintézőségekhez 315 fő vonult be. Érdeemes megjegyezni, hogy a MÁV 163.247 alkalmazottjából a mozgósítás napján 13.554 fő vonult be a különböző katonai vasúti alakulatokhoz.

A Központi Katonai Szállításvezetőség feladata volt a korábban leírtaknak megfelelően valamennyi közlekedési alágazatra vonatkozóan a katonai szállítások irányítása, részletes tervezése és a szállítások végrehajtásának ellenőrzése.

A szerteágazó szállítási feladatok egy kézben tartása érdekében az akkori hadvezetés szükségesnek látta, hogy a vezérkar főnöke mellett legyen egy olyan beosztású személy, aki a szállítási kapacitások felhasználását a kitűzött hadművelleti vagy hadászati cél érdekében koordinálja, egy kézben tartja. A beosztást az ún. **hadiforgalom főnöke** látta el. Ezt a funkciót mint arra a legalkalmasabb beosztású személy gyakran a központi szállításvezető töltötte be.

Az önálló Magyar Központi Szállításvezetőség megalakítása

A világháború negyedik évében, 1918 októberének végén a politikai zavargások mind nagyobb mértéket öltöttek. A szerbiai front visszavonása a Központi Hatalmak részéről az olasz fronton az olaszok újabb hatalmas támadását vonta maga után. A magyar belpolitikai hatások alatt az olasz harcvonalon is kezdetét vette a magyar hadsereg fokozatos visszavonása.

Az egyre bonyolultabb, válságos körülmények között 1918. október 30-ról 31-re virradó éjjel Budapesten kirobban az ún. „**őszirózsás forradalom**”. A kormányhatalmat a **Nemzeti Tanács Végrehajtó Bizottsága** vette át.

A kaotikus helyzet érzékeltetéséhez néhány adalék: A vasutakon egyszerre minden megállt, megszűnt a határátmenet, a katonai szállítványok egyik napról a másikra elvesztették címzettjüket és útközben felbomlottak. A frontkatonák széttépve minden köteléket elhagyták a csatatereteket és kisebb-nagyobb csoportokban gyalog, lóháton vagy a közlekedő vonatkora fölkapaszkodva, kinek milyen lehetősége volt, özönlöttek minden irányból, minden irányba hazafelé. A különböző nemzetiségű hadifoglyok mind szanaszét szélednek. Megszűnt a közbiztonság, megszűnt minden rend és fegyelem.

Október 30-án még bőven ontotta irányítási sürgőnyeit a monarchia bécsi székhelyű Központi Szállításvezetősége. Az intézkedésekben leírtak azonban már végrehajtás nélkül maradnak.

A kialakult helyzetben 1919. november 01-jén újjászervezték a Hadügyminisztériumot. A Hadügyminisztérium szervezeti felépítését 1918. november 01-1918. december 31. közötti időszakra a Hadtörténeti Levéltárban fellelhető iratanyag tartalmazza. Ebben az iratanyagban Vasúti Szállításvezetőség megnevezéssel lett felvéve az a szervezet, amely a továbbiakban **Magyar Központi Szállításvezetőség** néven funkcionált.

A Forradalmi Kormány az 1914. július 28-án Bécsben megalakult Központi Szállításvezetőség magyar csoportját hazarendelte. Ennek a csoportnak a létszámából **Julier Ferenc v.k.t. alezredes** vezetésével Budapesten megalakult a fent említett okmányban szereplő Magyar Központi Szállításvezetőség.

Julier Ferenc v.k.t. alezredes életútja

Julier Ferenc Nagyváradon született, 1878. október 10-én, és Budapesten hunyt el, 1944.április 25-én. A Ludovika Akadémia elvégzése után 1897-ben avatták honvédtiszté és a m.kir.3. honvéd gyalogezredhez került.

1914-15-ben a m.kir. 11. Honvéd lovashadosztály vezérkari főnöke volt. A hadosztály a tűzkeresztségen az 1914. augusztus 15-i sztojanowi lovasrohamban esett át. A szeptemberi galíciai visszavonulást a 3. és a 4. Hadsereg közötti résben sikeresen fedezte, katonáival november elejére Krakkó északi előteréig hátrált. December 2-től

Dombra térségében csapataival újra előrenyomult, majd a december 8-12-i limanowai csatában sikeresen tartóztatta fel az orosz támadást. December közepétől 1915. április közepéig a Gribow-Uscie Ruskie terepszakaszon az állásháború körülményei között, „*lóról szállva*” biztosította a 3. és 4. hadsereg összeköttetését. Április végén beosztották a német 11. hadsereg kötelékébe, ismét „*lóra szállva*” részt vett a május 2-i gorlicei áttörést követő galíciai előretörésben. A Bug bal partján tört előre hosszasan, s szeptember 21-én katonáival erőszakosan átkelt a Stochod folyón. Október 10-től a cs. és kir. Hauer-lovashadtest kötelékébe lépett, majd mivel az arcvonal megmerevedett, Galuziótól keletre rendezte be csapatai állásait.

1916-1917-ben a m.kir. Honvédelmi Minisztériumban, majd a m.kir. Honvéd Főparancsnokság pótlásügyi főnökségén szolgált. Ott érte az őszirózsás forradalom, ekkor vezérkari alezredes volt. 1918 novemberében szolgálatot vállalt a **Magyar Népköztársaság Honvédelmi Minisztériumában**. Vezetésével 1918. november 01-jén megalakításra került a Magyar Központi Szállításvezetőség. A Magyarországi Tanácsköztársaság idején előbb a Hadügyi Népbiztosság hadműveleti osztályvezetője volt, majd az 1919. május 5-étől felállított hatvani III. hadtest vezérkari főnöke. **Stromfeld Aurél** június 29-i lemondását követően, július 3-tól augusztus 1-ig a Vörös Hadsereg Vezérkarának főnöke volt. A Tanácsköztársaság bukása után eljárást indítottak ellene, amely felmentő ítélettel zárult. Azzal vádolták, hogy elárulta a románoknak a tiszai offenzíva terveit. Felmentése után jelentkezett a Nemzeti Hadseregbe, de nem vették át. 1932-ben tartalékos ezredessé léptették elő.

Katonai szakíróként és hadtörténészként is ismertté vált. Főbb művei: Magyar hadvezérek (Stádium Budapest, 1931.); ***A vezérkarok szervezete és működése*** (Magyar Közigazgatástudományi Intézet, Budapest, 1932); 1914-1918. ***A világháború magyar szemmel*** (Magyar Szemle Társulat, Budapest, 1933.). Nyugdíjasként tanított a **Ludovika Akadémián**, főbb művein kívül rengeteg tanulmány, cikk megírása kötődik a nevéhez. Katonai szakírói munkáját elismerve felvételre került a **Magyar Katonai Írók Körébe**.

Következtetések

1. A vasút feltalálása az emberiség haladásának talán legfontosabb határköve volt. Társadalomformáló szerepe hamar

megmutatkozott a közgazdasági, a város, ipar, kereskedelem, valamint a kulturális, nemkülönben a hadászat területén is.

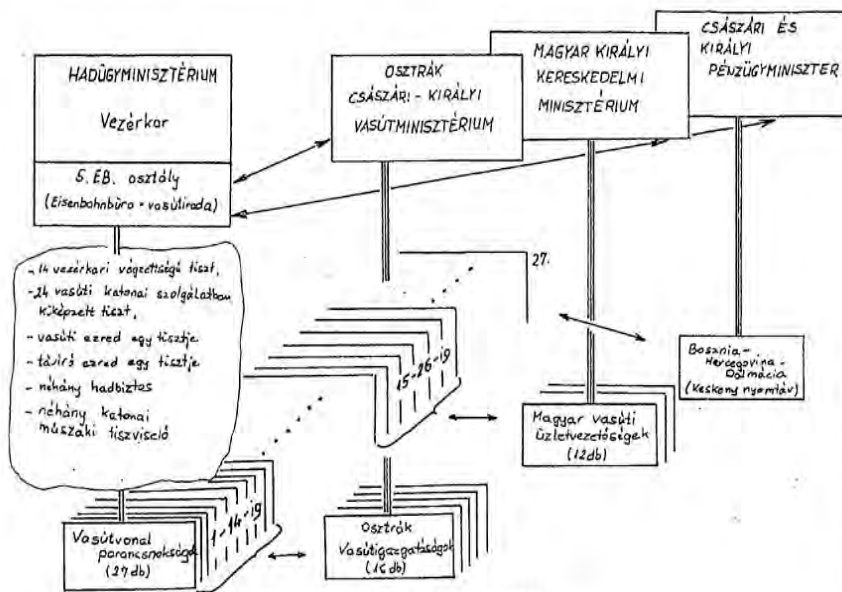
2. Az Osztrák-Magyar Monarchia, de különösen Magyarország a vasútfejlesztés terén a nagy és gazdag államokkal felvett nemes versenyben jelentős eredményeket ért el. A Pest-Vác között 1846. július 15-én megnyitott első vasútvonal átadásától az első világháború kezdetéig eltelt 68 év alatt az ország akkori 282.900 km²-es területén 22.345 km vasútvonal épült és szinte behálózta az ország egész területét.
3. A századfordulón tömeghadseregekkel rendelkező európai nagyhatalmak, így az Osztrák-Magyar Monarchia hadvezetése is egy esetleges háborús felvonulási, majd a háború alatti utánpótlási és egyéb szállítások lebonyolítása szempontjából a vasútnak különösen nagy jelentőséget tanúsított. A vasút megjelenése és hatalmas iramú fejlődése tehát a századforduló idejére háttérbe szorította az utak korábbi hadászati, gazdasági és politikai jelentőségét.
4. A vasút katonai célú szervezett felhasználásához kialakításra és folyamatosan fejlesztésre kerültek a Monarchia vasútépítő csapatai. Ezek a csapatok arra lettek felkészítve, hogy az ellenség által lerombolt vasútvonalakat a leggyorsabban helyreállítsák, ha kellett minél előbb új táborig vasútvonalakat építsenek, s azokon a forgalmat berendezzék. Feladatuk volt a vasútvonalak kiürítése és elrombolása is. Ezek a csapatok a háború kezdetére a leggyorsabban és a lehető legelőrelátóbb módon voltak felszerelve, kiképzettségük teljesen megfelelt a háború követelményeinek.
5. A vasúti hálózat katonai célokra történő igénybevételének tervezéséhez, a katonai vasúti szállítások irányítására lettek létrehozva a Monarchia katonai vasúti szervei (hatóságai). Feladataik felölelték az összes teendőket, amelyek békében biztosították a katonaság részére szükséges szállításokat, előkészítették a háború esetére előre megtervezhető szállításokat és felkészültek az ezen túlmenő szállítási követelmények végrehajtására is.
6. Az első világháború befejezésének időszakában a Bécsből hazarendelt magyar közlekedési tisztek csoportjából **1918. no-**

vember 01-jén Julier Ferenc v.k.t. (vezérkari törzsbeli) alezredes vezetésével megalakult az önálló Magyar Központi Szállításvezetőség. Ez a dátum azért fontos számunkra, mert a levéltári kutatások eredményeként egyértelműen bizonyítottá vált az az időpont, **amitől a Magyar Katonai Közlekedési Szolgálat megalakítását számíthatjuk.** Ez nem azt jelenti természetesen, hogy a történelmi múltban nem volt olyan szervezet, amely a hadrakelt csapatok utánpótlásának szállításait szervezte. 1918. november 01-je viszont az a konkrét dátum, amikor a zűrzavaros történelmi múlt után a katonai közlekedési szolgálat más akkori magyar katonai szervekkel együtt önállóan megalakításra került.

A vasúthálózat katonai célokra történő igénybevételének irányítása békében (1914)

1. vázlat

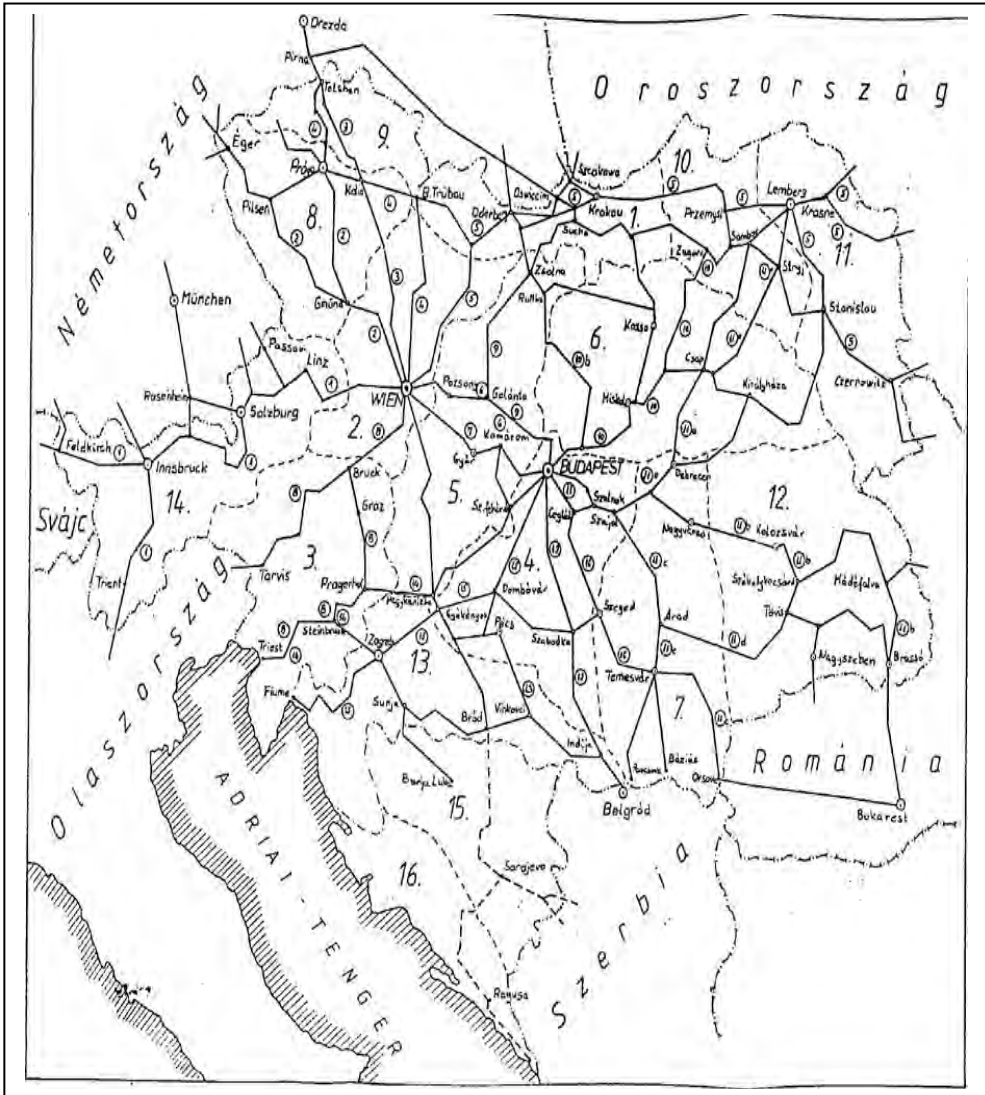
A VASÚTHÁLÓZAT KATONAI CÉLOKRA TÖRTÉNŐ IGÉNYBEVÉTELÉNEK IRÁNYÍTÁSA BÉKEBEN (1914)



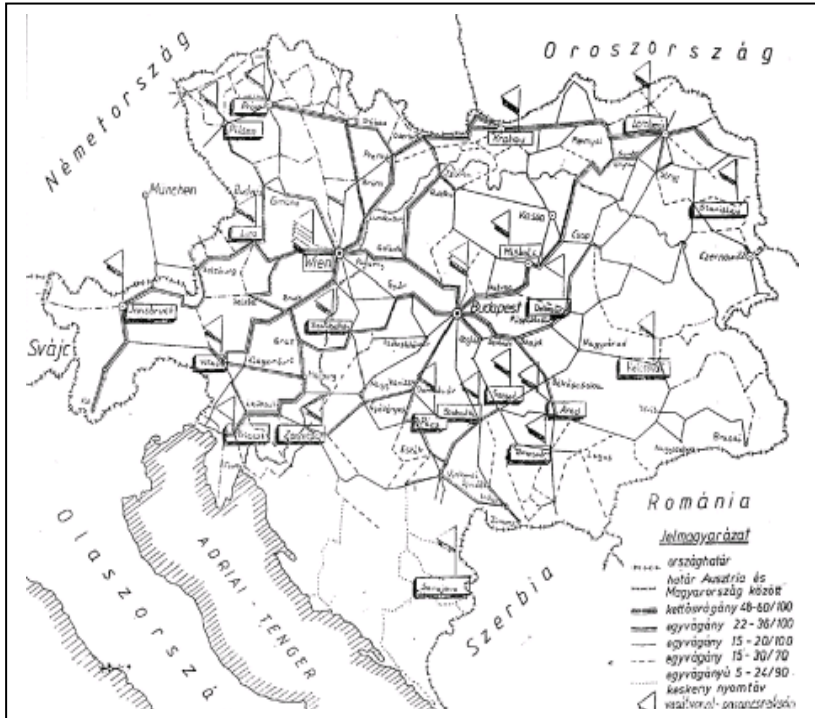
AZ 5. EB. OSZTÁLY FONTOSABB BÉKE FELADATAI

- 1.) Saját és a szomszédos államok vasútvonalainak nyilvántartása;
- 2.) Javaslattevél a saját és a szomszédos vasúthálózat rombolására, helyreállítására, azok hadműveletekről gyakorolt hatására;
- 3.) Vasutak üzemeltetését szabályozó törvények, rendeletek nyilvántartása;
- 4.) Katonai szállítmányokra vonatkozó rendeletek előkészítése, megtárgyalása, kiadása;
- 5.) Javaslattevél újításokra, a vasútvonalak teljesítőképességének fokozására;
- 6.) Vasútvonalak építésénél a katonai érdekek képviselője;
- 7.) Szaktisztek béke és háborús szükséglet szerinti kiképzésére;
- 8.) Vasúti béke menetrend alakulásának figyelemmel kísérése;
- 9.) Hadimenetrend megállapítása.

2. vázlat



3. vázlat



4. vázlat

