

TANULMÁNYOK

KÉRI KÁLMÁN

AZ OSZTRÁK—MAGYAR MONARCHIA VASÚTHÁLÓZATA 1914-BEN ÉS FELHASZNÁLÁSA AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN*

Egy ország hatalmának egyik fokmérője a közlekedése. Az első világháború kezdetének, 1914 július végének közlekedési viszonyait vizsgálva a vasút mellett csak a tenger- és folyamhajózás bírt jelentőséggel, mégpedig a tengerhajózás mindenekelőtt Angliában, illetve csökkenő mértékben Franciországbban, és Németországban. Ausztria—Magyarországon (a Monarchiában) a tengerhajózás nem volt számottevő tényező, a világháború kitörésétől kezdődően pedig Németország és a Monarchia, elzárva a tengerektől, csak a folyami- és vasúti közlekedésre volt utalva. Miután azonban a folyami hajózás, földrajzi okokból, csak korlátozottan tudott a közlekedés igényeinek megfelelni, a közlekedés súlyát a vasút viselte.

A Monarchia vasúthálózata általában

A Monarchia 1914. évi vasúthálózatának (1. számú melléklet, 226—227. o.) hossza 676 000 km² területen 48 300 km volt, nyomtáv és vágányszám szerint pedig a következőképpen tagolódott:

Hálózati összhossz 48 300 km		
rendes (1435 km) nyomtávú összesen		keskeny (1000, 900, 800, 760, 750 mm) nyomtávú
egyvágányú 37 300 km	kétvágányú 8500 km	2500 km

A vasúti hálózat eloszlása igen aránytalan volt: a Monarchia északnyugati része rendkívül sűrű, ugyanakkor Ausztria alpesi vidéke és Kelet-Magyarország rendkívül gyér vasúthálózattal rendelkezett.¹

A hálózat a szomszéd vasutakkal azonos nyomtávú volt, Oroszországot kivéve, ahol 1524 mm-es nyomtáv érintkezett három helyen a hazaival.²

* A tanulmányban előforduló helységnevek a korabeli hivatalos írásmódot követik. (A szerk.)

¹ Österreich — Ungarns letzter Krieg. (A továbbiakban: ÖULK) Erster Band, Wien, 1931. 86—87. o.

² ÖULK I.k. Beilage 3. : K.u.K. Kriegsschule. Studienbehefte 2. Heft. Eisenbahnwesen. (A továbbiakban: Kriegsschule) 15. o.



1. melléklet

O R O S Z O R S Z Á G



Földrajzi méltatás

A Monarchia közlekedését lényegében megosztotta:

- a) Az 1000 km hosszban folyó Duna és részben a Tisza.
- b) Az Alpok átlag 200 km széles és 500 km hosszú tömbje.
- c) A Kárpátok helyenként 100 km széles, 1300 km hosszban elterülő vonulata és
- d) az Adriától északra elterülő Karszt. (L. a 2. számú mellékletet, 230—231. o.)³

Az ezer km hosszban folyó Dunát 14 vasúti híd ívelte át (Linz, Wien, Budapest 2—2 híd; Mauthausen, Krems, Tulln, Pozsony, Komárom, Baja, Gombos, Újvidék 1—1 híd.) E hidak aránytalan elhelyezkedésére jellemző, hogy azok a magyar szakaszon egymástól 100—120 km-re voltak, sőt a bajai híd távolsága a legközelebbi budapesti hídtól 150 km volt; a legdélibb Tisza-híd is kb. 120 km-re feküdt a folyó torkolatától.

Az Alpok tömbjén át mindössze 4 vasútvonal vezetett: a Brenner-hágón, a Tauern-hegységen át, a Semmeringnél és a Neumarkt-i nyeregnél.

A Kárpátok vonulatán 13 rendes nyomtávú vasútvonal haladt át 1—1 a Vlára-szoroson át Morvaországba, illetve Csaczánál Sziléziába, 7 Galíciába — Zwardon, Suchahora, Orló, Mezőlaborc, Sianki, Lawoczne és Kőrösmező — 3 pedig Romániába — Gyimes, Tömösi-szoros, Vöröstoronyi-szoros —, 1 pedig Karánsebes és Orsova között, ez utóbbi a Porta Orientalison át.

A Karszt kb. 70—240 km szélességben és mintegy 600 km hosszban választotta el a Monarchia hátsó területeit az Adriától. A rendes nyomtávú vasút csak Triesztnél, Polánál és Fiuménál érte el a tengert és lényegében 500 km-en rendes nyomtávú csatlakozás nélkül hagyva a tengerpartot.

Külföldi kapcsolatok, főközlekedési irányok

A fennálló gazdasági kapcsolatoknak megfelelően, szűk területen 52 rendes nyomtávú vasútvonal haladt át a német, 2 pedig a svájci határszakaszon. A legalább négyszer-öttször hosszabb többi határszakaszt viszont csak 16 vasútvonal szelte át, mégpedig 6 Olaszország, 4 Oroszország, 5 Románia és csak 1 Szerbia felé.

A Monarchián belül Ausztriát és Magyarországot az osztrák császár — egyben magyar király — személye, a külpolitika, a honvédelem, részben pedig a pénzügy kötötte egymáshoz. Gazdaságpolitikájukat önállóan vezették, de vámunióban éltek. A vámunió ellenére azonban az 1300 km hosszú közös határon csak 20 vasútvonal haladt át, ugyanakkor a rövidebb osztrák—német határon mint már említettük, több mint kétszer annyi, azaz 52.

A vasútvonalak sugárszerűen indultak ki a két ország fővárosából. (2/a. sz. melléklet, 232—233. o.)⁴

Az osztrák vasutak fővonalai az alábbiak voltak:

1. A Wien—Linz—Salzburg kettősvágányú vonal, csak részben kettősvágányú folytatással Wörgl, Innsbruck, Bregenz felé. Ez a vonal biztosította a kapcsolatot a felső-ausztriai és a salzburgi tartománnyal, Tirollal és Voralberggel. Elágazásai voltak Passaunál, Braunaunál, Salzburnál, Kufsteinnél, Scharnitznál és Bregenznél (Bregenznél csatlakozás a német vasutakhoz, valamint Ere-

³ ÖULK Beilage 3., illetve 85., 86. o.

⁴ ÖULK 85., 86. o.

genznél és Feldkirchnél a svájci vasúthálózatához.) Ezt a vonalat keresztezte a (Berlin—München)—Kufstein—Innsbruck—Franzensfeste—Trient vonal, mely dél felé haladva érte el az olasz vasutakat.

2. A Wien—Gmünd—Budweis—Pilsen—Eger vonal kapcsolatot teremtett Dél- és Északnyugat-Csehország szén- és iparvidékével, a pilseni hadiipari központtal, valamint — a gmündeni elágazás révén — a politikai, közigazgatási és gazdasági szempontból fontos Prágával. Egernél több közvetlen kapcsolat volt a német vasutakkal.

3. A Wien—Znaim—Kolin—Leitmeritz—Teschen vonal a német vasutakhoz Drezda irányában Teschen-nél kapcsolódott és az észak-csehországi iparvidéket kapcsolta a fővároshoz.

4. A Wien—Brünn (innen kettősvágányú) vonal Böh. Trübau-n át Prágáig, majd Aussig Bodenbachba vezetett. Ez volt a kapcsolat Brünnel, Morvaország székhelyével és igen fejlett iparával, valamint Észak-Csehország gazdag iparával, végül Drezdával, a Német Birodalom egyik legvirágzóbb vidékének, Szászországnak fővárosával.

5. A Wien—Lundenburg—Prerau—Oderberg—Krakkó—Przemysl—Lemberg kettősvágányú vasútvonal Európa egyik legnagyobb teljesítőképességű közlekedési vonala volt. Ez a vonal szeli át a Szilézia (Märisch—Ostrau, Oderberg, Teschen) nagyipari központtá fejlődött vidékét, mely igen gazdag szénbányáival Bécs és az osztrák vasutak szükségletének zömét fedezte és a magyar vasutak szénszükségletéhez is hozzájárult. Érintve a Monarchia két legnagyobb várát, Krakkót és Przemyslt, végül a galíciai tartomány fontos közigazgatási, gazdasági és katonai központját Lemberget érte el. Ebből a vonalból Oswieczimnél és Szczakovánál elágazás teremtett kapcsolatot a németországi sziléziai iparvidékkel és Szczakova volt a legjelentősebb kapcsolat Oroszország felé (rendes nyomtávval Varsóig). E vonal meghosszabbítása kapcsolta a Monarchia vasútvonalait az orosz vasutakhoz Brodynál, Podwoloczciskánál és Novosielitzánál (Czernovitz mellett) végül Itzkany-nál a román államvasutakhoz.

6. a Wien—Marchegg—Pozsony—Budapest kettősvágányú és a

7. A Wien—Győr—Budapest nagy teljesítményű egyvágányú vasútvonalak a két főváros, Budapest és Bécs közlekedési fő ütőerei voltak, végül a

8. Wien—Bruck a. d. M.—Graz—Pragerhof—Laibach—Triest vonal, Bécset kötötte össze az Adriával és (elágazással Brucknál Klagenfurt, illetve Villach felé) Tarvison át létesített kapcsolatot Észak-Olaszországgal.

A magyar vasúthálózat központja Budapest volt. Onnan sugárszerűen futottak szét a fő vonalak. A már említett, Bécset Budapesttel összekötő két fővonalon kívül feltétlenül említést érdemel a

9. (Budapest)—Galánta—Zsolna—Teschen—Oderberg vonal, mely Németországnak a Ruhr-vidék mellett második legnagyobb iparvidékét, a sziléziait, valamint az osztrák sziléziai ipar- és bányavidéket kötötte össze Magyarországgal.

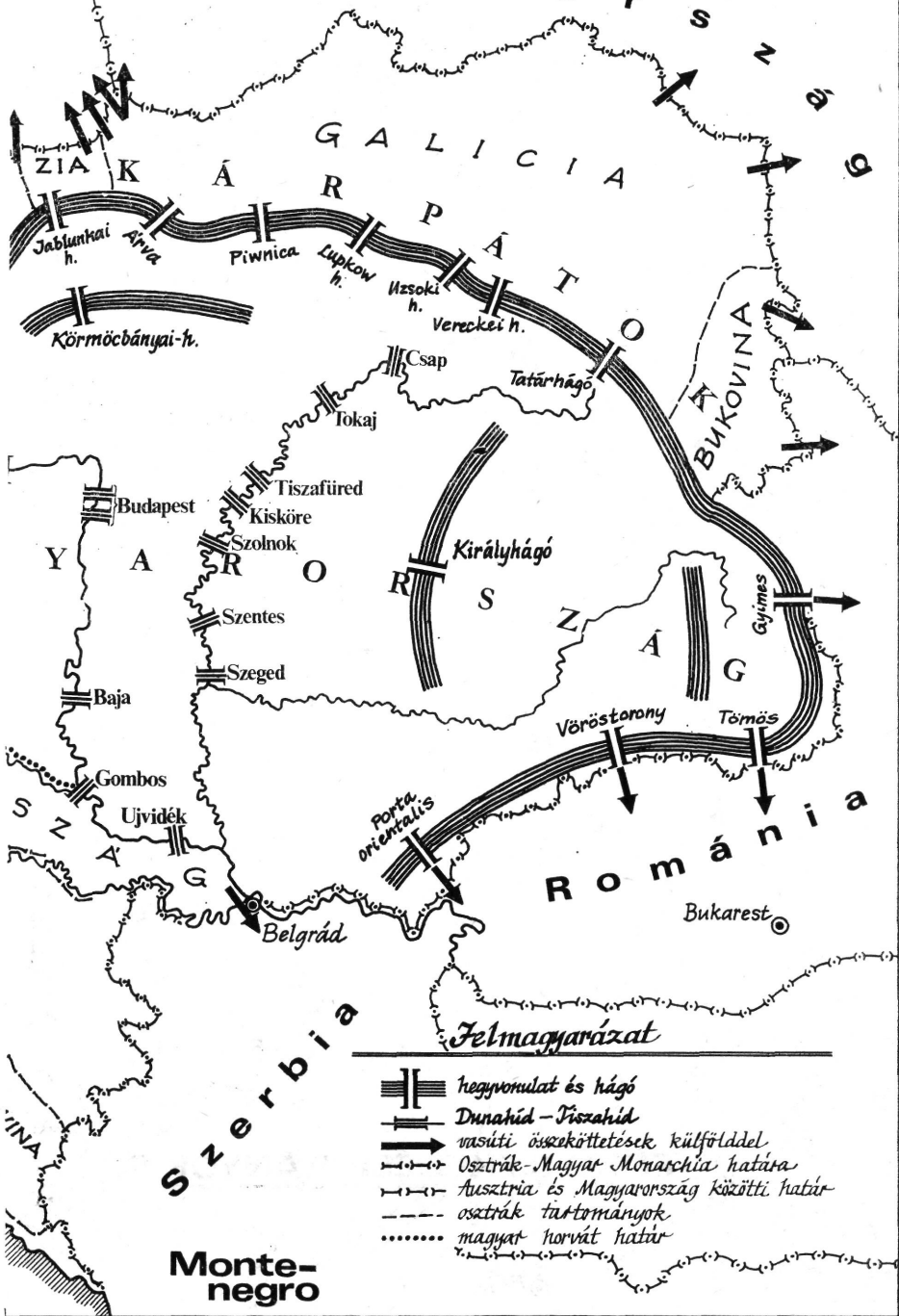
10. Budapest—Hatvan—Miskolc—Sátoraljaújhely—Mezőlaborc—Chyrow—Przemysl kettősvágányú vonalat csak Miskolcig használták ki kellően, folytatásában csak hadászati célok érdekében volt (nagy teljesítményre) kiépítve. Fontos elágazása volt Miskolcra, Kassára, Zsolnára, illetve Hatvanról, Ruttkán át Zsolnára.⁵

11. A Budapest—Újszász—Szolnok és a Budapest—Cegléd—Szolnok kettősvágányú vasútvonalak, melyek egyike

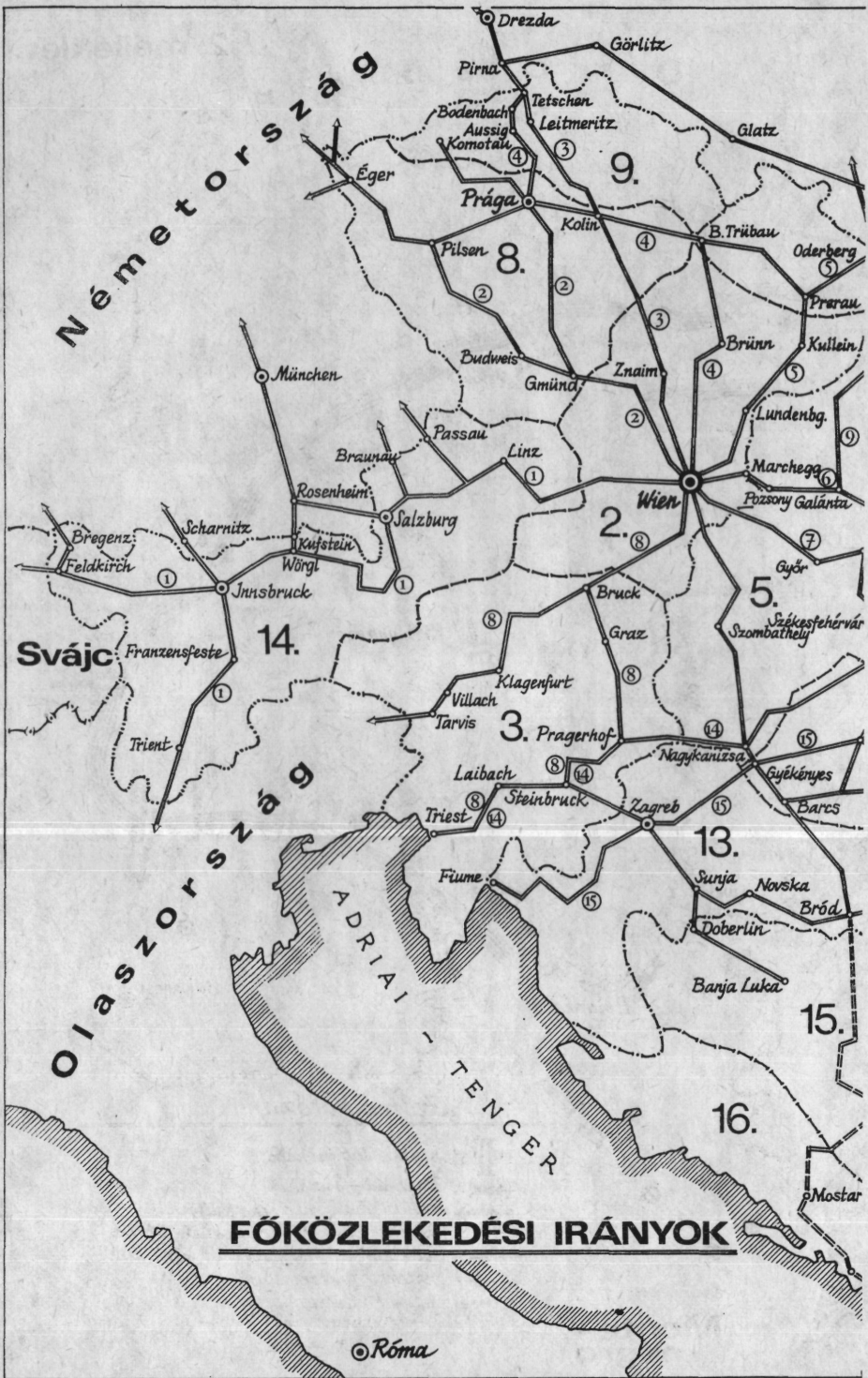
⁵ A világháború, 1914—1918. (Kiad. a M. Kir. Hadilevéltár) I—II—III—IV. k: Budapest, 1932. I. k. 89—93. o



2. melléklet



- ||| hegyvonulat és hágó
- == Dunahíd - Tiszahíd
- vasúti összeköttetések külfölddel
- Osztrák-Magyar Monarchia határa
- - - - - Ausztria és Magyarország közötti határ
- o o o o o osztrák tartományok
- magyar horvát határ



2a. melléklet

O r o s z o r s z á g



a) Püspökladány—Debrecenen át Csapra vezetett és az Északkeleti-Kárpátok vidékét kapcsolta a fővároshoz és Bátyun Lavocznen keresztül Lemberghez

b) Püspökladányból elágazva Nagyvárad—Kolozsvár—Tövis—Kiskapuson át Brassóba vezetett, onnan folytatásában Bukarestbe. Ez a vonal Erdélyt és a román fővárost kapcsolta Budapesthez.

c) a Szolnok—Arad—Temesvár—Orsova vonal ugyancsak Bukarestbe vezetett.

d) Arad—Tövis csatlakozással Brassón át Bukarestbe

12. A Budapest—Szabadka—Újvidék—Belgrád vonal viztosította az egyetlen kapcsolatot Szerbiával és a Konstantinápolyba vezető nemzetközi fővonallal.

13. A Budapest—Újdombóvár—Pécs—Eszék—Vinkovci—Indija vonal.

14. A Budapest—Székesfehérvár—Nagykanizsa—Pragerhof vonal a Triesttel való kapcsolatot szolgálta.

15. Az Újdombóvár—Gyékényes—Zágráb—Fiume vonal Magyarország egyetlen tengeri kikötőjéhez vezetett.

16. A (Budapest)—Cegléd—Kecskemét—Szeged vonal a fővárost Magyarország második legnagyobb városával kötötte össze.

Külön szükséges megemlíteni *Bosznia-Hercegovina* és *Dalmácia* vonalait, amelyek (kivéve a Zágráb—Novska vonal Sunja állomásából kiágazó Doberlin—Banja Luka vonalat) 760 mm-es nyomtávval épültek, s a keskeny nyomtávú kocsik és az igen nehéz pályaviszonyok folytán, bár kiválóan voltak megépítve és igazítva, korlátolt teljesítőképességgel rendelkeztek. Brodból kiindulva kapcsolták a Monarchia rendes nyomtávú vasúthálózatához Szarajevót, Mostart, Ragusát és a Cattarói öbölben fekvő Zeleniket.

*Vasútszervezet*⁶

A rendes nyomtávú vasutakat békében igazgatták:

a) Ausztriában a császári-királyi vasútminisztérium 16 igazgatósággal,

b) Magyarországon a magyar királyi kereskedelmi miniszter 12 üzemvezetőséggel;

c) a Déli vasút, valamint a Kassa—Oderbergi vasút külön igazgatósággal rendelkezett. Előbbi több elágazással Bécsset és Budapestet kapcsolta össze Trieszt-nél az Adriával, utóbbi a Németországból jövő forgalom egy részét vette fel és a sziléziai szénbányavidéket kapcsolta össze Észak-Magyarországgal.

d) *Bosznia-Hercegovina* keskeny nyomtávú vasúthálózata a császári és királyi pénzügyminiszter hatáskörébe volt utalva.

e) A fentiekén kívül még számos helyi jelentőségű magánvasút létezett, saját igazgatási szervezettel.

A rendes nyomtávú vasutak alkalmazottainak száma 200 000-et, vasúti munkásokkal együtt 440 000-et tett ki és a békeszükségletet kielégítette, éppúgy, mint a 12 000 mozdony, 39 500 személy- és 266 000 teherkocsi is. *Bosznia-Hercegovina*, *Dalmácia* (a továbbiakban: BHD) keskeny nyomtávú vasutai kb. 8000 háromtengelyes kocsival rendelkeztek.

A vasútvonalak — kevés, helyi jelentőségű vonaltól eltekintve, melyek villamos energiával, vagy fatüzeléssel működtek — gőzüzeműek voltak. A szükséges — részben gyenge minőségű — szén hetekre mindenkor biztosítva volt. Kenő- és egyéb, az üzem fenntartásához szükséges segédanyagok bőven állottak rendelkezésre.

⁶ *Enders—Ratzenhofer—Höger: Verkehrswesen im Kriege.* (A továbbiakban: VK) New Haven, 1931. 11. o.; A vezérkar vasúti irodájának térképmásolatai a szerző birtokában.

A hadi szénkészlet — kiváló minőségben — teljes forgalmat alapul véve, 8 hétre volt biztosítva.

Ezzel a szervezettel és vonalhálózattal, személyzettel és gördülőanyaggal (mozdony és kocsi) lépett be a Monarchia 1914 július végén az első világháborúba.⁷

Előkészítés a háborúra. Általános politikai helyzet

A vasutak háború esetére való előkészítése mindenkor függvénye azon haditerveknek, melyeket a vezérkarok békében előkészítenek. A haditervek viszont a politikai helyzet függvényei.

A Monarchia szomszédai Németország, Svájc, Oroszország, Románia, Szerbia és Montenegro, valamint Olaszország voltak. Nyílt szövetségi viszony állott fenn Németországgal és Olaszországgal, titkos szövetség Romániával. Oroszországgal és Szerbiával a Monarchia a fokozódó ellentétek állapotában élt, ám a szövetséges Olaszország és Románia politikája is mind nyíltabban a Monarchia ellen irányult, amennyiben a Monarchia területe olaszok, illetve románok lakta részeinek elszakítására irányult.

Ebből a politikai összképből adódott, hogy a Monarchiának csak a németországi és svájci határa volt katonai szempontból érdektelen, a többiekén katonai konfliktusokkal kellett számolnia. Ebből a helyzetből következett az a nem mindennapi körülmény, hogy a Monarchiának saját szövetségesével, Olaszországgal szemben is ki kellett dolgoznia egy haditervet (amit természetesen Olaszország is viszonzott a maga részéről); Románia mind bizonytalanabb magatartása is ellenrendszabályok előkészítésére kényszerítette.

Hadászati szempontból kívánatos lett volna a biztos ellenfelekkel és a bizonytalan barátból nyílt ellenfélle válható szomszédokkal szemben kedvező vasúti helyzetet biztosítani, gyors felvonulási és megfelelő kirakási lehetőségeket. Egy pillantás a vasúti térképekre azonban ennek lehetetlenségét mutatja, mert elhagyva az északnyugati határt, keletre haladva, majd délre fordulva mind gyéresebb vasúti hálózatot találunk. A hálózat fejlődését vizsgálva azonban azt is meg kell állapítanunk, hogy — különösen Oroszországgal szemben — az utolsó évtizedekben olyan költséges fejlesztésekre került sor, melyeket sem politikai, sem gazdasági érdekek nem indokoltak.

A katonai érdekek figyelembe vételét és adott esetben azok kikényszerítését az uralkodónak egy már 1872-ben kiadott legfelsőbb kézírata biztosította, melyet érdemes szó szerint idézni: „Figyelembe véve azt a nagy befolyást, melyet a vasúti hálózat a Monarchia védelmi képességére kifejt és arra a nagy befolyásra, melyet a vasútügy az utóbbi időben általában gyakorol, szükségét érzem annak, hogy a hadügyminiszter ösztönzésére újból elrendeljem, hogy a kereskedelmi minisztériumok minden döntésük előtt a hadügyminisztériummal egyetértésre jussanak minden olyan vasútügyben, mely bármily vonatkozásban is katonai érdekeket érint. Olyan esetben, midőn a hadügyminiszter követelményei nem lettek figyelembe véve és vele egyetértés elérhető nem volt, döntésem kikérésére hozzám előterjesztés teendő.”

Történelmi tény, hogy az uralkodói döntés majdnem mindig a katonai érdekeket tartotta szem előtt.

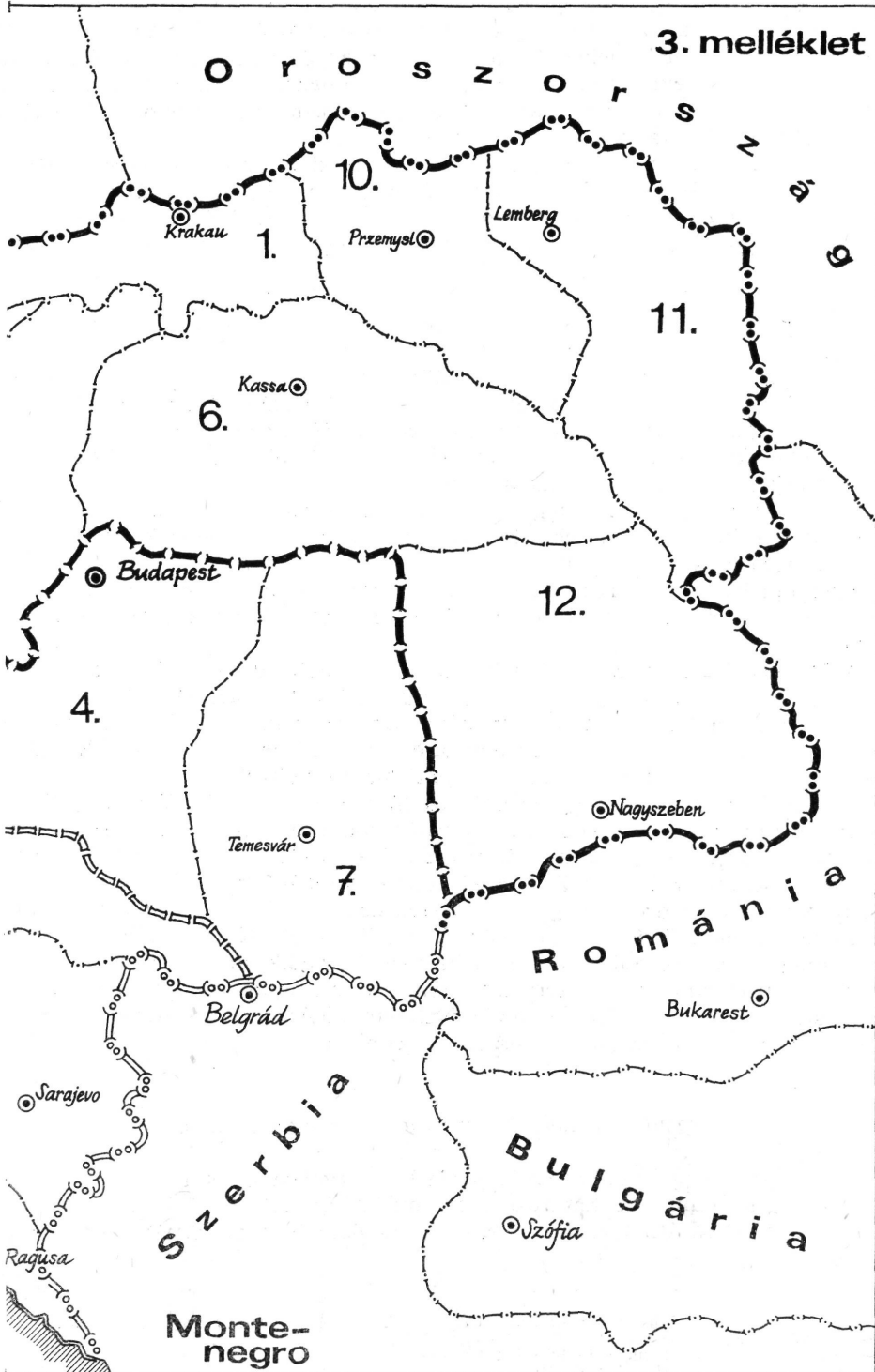
A hadászati érdekek döntő figyelembe vételének példája a Miskolc—Przemysl közötti, kettősvágányú vonal megépítése, valamint az Uzsoknál, Lavocznánál



**A MONARCHIA
HADEREJÉNEK
TERÜLETI ELOSZTLÁSA**

- „B” min. csop.: 13. 15. 16. hadtest
 „B” lépcső : 8. 9., 4. 7. hadtest
 „A” lépcső : 1. 2. 3. 5. 6. 10. 11. 12. 14. hadtest

3. melléklet



és Kőrösmezőnél áthaladó kárpáti vasútvonalak száz tengely befogadóképességre építése, noha ezeken a polgári forgalom napi 4—5, Uzsoknál pedig mindössze 2—3 vonatpár közlekedését tette csak szükségessé, a Magyarország és Galícia közötti mérsékelt politikai és igen gyenge gazdasági kapcsolat folytán. A Budapest—Przemysl vonal második vágánya gazdasági szempontból Miskolcig, legfeljebb Sátoraljaújhelyig volt csak indokolt.

Tisztán katonai megfontolások alapján épült ki nagy teljesítményű vonallal az Oswieczim—Spytkovice—Skavina—Krakkó vonal is, miután a már korábban megépített Oswieczim—Trzebina—Krakkó vonal kb. 60 km hosszban az orosz tüzéség, helyenként az orosz gyalogság tűzhatáskörletébe esett.⁸

Haditervek

A világháború előtt kialakult külpolitikai helyzet következtében a Monarchia hadvezetősége a következő haditerveket készítette elő:⁹ a) Oroszország ellen; b) szövetségese, Olaszország ellen; c) Szerbia és Montenegro ellen, ha Oroszország beavatkozásával egyelőre nem kell számolni; d) vázlatos haditerve volt ugyancsak szövetségese, Románia ellen.

Az Oroszország és tőle függetlenül az Olaszország elleni haditerv úgy volt megalkotva, hogy a Monarchia hadseregének egy része egyidejűleg Szerbia és Montenegro ellen is felvonul.

Egyidejű háborúra Oroszország és Olaszország ellen a Monarchia vezérkara nem készített haditervet, mert ilyen fegyveres konfliktust kilátástalannak értékelt.

A Monarchia fegyveres erejének békebeli területi elhelyezését és a haditervekben való elosztását¹⁰ a 3. sz. vázlat szemléleti. (236—237. o.)

A Monarchia tizenhat békehadttestéből Oroszország, vagy Olaszország ellen felvonul az „A” lépcső és a „B” lépcső, összesen 13 hadtest, ugyanakkor Szerbia és Montenegro ellen a „B min” csoport három hadtesttel.

Abban az esetben, ha egy Szerbia és Montenegro elleni háborúban Oroszország beavatkozása nem valószínű, avagy azzal csak eredményes hadművelet után kell számolni, úgy Szerbia és Montenegro ellen felvonul a „B min” csoport mellett a „B” lépcső is, összesen tehát 7 hadtest.

Ha azonban az orosz vagy olasz beavatkozás a Szerbia elleni felvonulás, vagy már a hadművelet alatt következne be, a „B” lépcső addig marad délen, amíg az „A” lépcső felvonulása be nem fejeződik, azaz csak azt követően kerül a főhadszintérre. Ez természetesen azt jelentette, hogy a „B” lépcső 4 hadteste a főhadszintér kezdeti hadműveleteinél hiányzik, ami súlyos következményeknek lett kútforrása az oroszokkal szemben.

A vasúti hálózat a konkrét haditervek szempontjából

Hadászati szempontból három tényezőt kell figyelembe venni.

- a) A haditerv által meghatározott felvonulási körletet;
- b) a terület vasúthálózatát a kirakási lehetőségek szempontjából, azaz hogy

⁸ Feldmarschall *Conrad*: Aus meiner Dienstzeit. Band I—IV. (A továbbiakban: *Conrad*) Wien—München, 1922. Band III. 754—760., 775—780. o.

⁹ Uo., valamint A világháború: 1914—1918. I. k. 89—93. o.

¹⁰ A világháború, 1914—1918. I. k. 89—93. o.

rendelkezésre állanak-e elég sűrű és megfelelő teljesítőképességű vonalak és kirakásra alkalmas állomások;

c) a hátországból a felvonulási körletbe vezető vasútvonalak számát és teljesítőképességét.

Az 1. számú mellékletből kitetszően szembeszökő, hogy a vasúthálózat a Németországgal szomszédos Észak-Csehországban a legsűrűbb és, bár kisebb mértékben, de elég sűrű az osztrák-német határ további szakaszain is. E ténynek azonban nem volt jelentősége hadászati vonatkozásban, mint ahogy Németország ellen 1914-ben mint már évtizedekre visszamenően nem készült haditerv.

Más a helyzet az oroszországi haditervnél (4. sz. melléklet, 244—245. o.) A kirakóközvetlen északi határa Kolomea—Podhajce—Krasne—Zolkiew—Rawaruska—Rozwadow volt. E vonal mögött a kirakáshoz elég vasútállomás állott rendelkezésre, már békében kiépített, megfelelően hosszú rakodókkal. A kirakóközvetlenbe vezető vasútvonalak vonatkozásában már nem volt a helyzet ennyire kedvező, részben mert a kirakóközvetlenet tápláló legnagyobb teljesítményű vasútvonal, a Krakkó—Lemberg vonal, Krakkónál és annak közelében az orosz könnyűtüzérség, helyenként a gyalogság tűzhatáskörletén belül feküdt, részben pedig mert a Teschen—Zaybusch—Neusandez—Jaslo vonal alig volt képes felvenni a Kárpátokon át szállított szállítmányokat. A többi tápláló vonal közül nagy teljesítményű csupán a Miskolc—Mezőlaborc—Chyrow vonal volt, mely azonban Mezőlaborc és Zagorz között már nehéz hegyipályának minősült.

A Siankin, Volócon, Kőrösmezőn át vezető vonalak kis teljesítményűek voltak és nem feleltek meg a kirakóközvetlen nagyobb befogadóképességének. Megállapítható ugyanakkor, hogy a Kárpátokon át vezető vasútvonalak békében nem voltak kellően kihasználva, kiváltképpen a Miskolc—Chyrow vonal, melyen csak hadászati okokból építették ki a második vágányt.

A Szerbia elleni felvonulásnál a Száváig terjedő kirakóközvetlen Brodtól Indijáig megfelelő kirakólehetőségekkel rendelkezett. A táplálóvonalak teljesítőképessége is megfelelő volt, ám a Bosznia és Szerbia közötti határ vonal mögötti felvonulás már csak nagy nehézségek közepette volt végrehajtható. Egyrészt a Brodtól kiinduló egyetlen keskenyvágányú táplálóvonal csekély teljesítőképessége miatt, másrészt, mert a kirakóközvetlenben csupán Visegradnál vezetett egy vasútvonal, egyébként a felvonulási körlettől 60—120 km távolságra voltak a kirakóállomások. (1. és 4. számú melléklet, 226—227., 244—245. o.)

Az Olaszország elleni felvonulásnál (6. számú melléklet, 254. o.) figyelemre méltó, hogy nagy befogadóképességű kirakóközvetlen csak Trieszt, Görz és Villach körzetében volt kialakítható, ahová nagy teljesítményű táplálóvonalak is vezettek. Tirolba vezetett ugyan egy nagy teljesítményű vasútvonal, de kirakóállomások csak egymástól nagy távolságra voltak (Franzensfeste, Bozen és Trient.)

A háborús előkészítés szervezete és feladatai békében

A vasúti hálózat igénybe vételét katonai célokra békében a hadügyminisztérium és a vezérkar közös 5 EB (Eisenbahnbüro) osztálya végezte, melynek 27 vasútvonal-parancsnokság volt alárendelve.¹¹

Az 5 EB osztály Bécsben székel, 1914-ben 14 vezérkari végzettségű és 24 katonai vasúti szolgálatban kiképzett tisztből, a vasúti és táviró ezred 1—1 tisztjéből, néhány hadbiztosból és katonai műszaki tisztviselőből állott. Ez a szerv tartotta a kapcsolatot az osztrák vasútügyi minisztériummal és a magyar

¹¹ ÖULK Ergänzungsheft 9.

kereskedelmi minisztériumnak államhűség szempontjából megbízható, nagyon jól felkészült tisztviselővel.

A 27 vasútvonal-parancsnokságból 14 az osztrák igazgatóságokkal, 12 a magyar vasúti üzletvezetőségekkel, 1 pedig a BHD keskenyvágányú vonalait üzemeltető igazgatóságával tartott kapcsolatot.

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

Az 5 EB osztály békefeladatai:¹²

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 jöhető ellenfelek vasútjainak és a saját vasútvonalak rombolására, a 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 és kiadása;

5. javaslattétel újításokra, melyek a vasútvonalak teljesítőképességét fokozzák;

6. új vonalak építésénél a katonai érdekek képviselője;

7. az 5 EB és a vasútvonal-parancsnokságok békés és háborús viszonyok között szükséges tisztjeinek kiképzése.

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

a) megállapítani, mily mértékben vehetők igénybe a békemenetrendben szereplő vonatok katonai személyek és áruk szállítására, azaz milyen a békében közlekedő vonatok kihasználtsága és hány katonai személy, ló, illetve mennyi felszerelés és áru szállítására használhatók;

b) a polgári szükségletek kielégítését szolgáló vonatok mellett hány és milyen vonat állítható be a békemenetrendbe kizárólag katonai szállítási célokra, továbbá

c) az egyes pályaszakaszok vasútforgalmi és műszaki helyzetének vizsgálata alapján a hadimenetrend megállapítása.

E munkánál figyelembe kellett venni: a vasúti pálya felépítményét, a vasúti állomások egymáshoz való távolságát és berendezését.

A felépítménynél döntő fontosságú volt a sínek minéműsége, azaz hogy milyen súlyú mozdonyok közlekedését tették lehetővé, továbbá, hogy a felépítmény lejtési és kanyarviszonyai az 500, vagy 250 tonna súlyú katonai szerelvények vontatásához milyen súlyú és vonóerejű mozdony, vagy mozdonyok igénybevételét tették lehetővé, illetve szükségessé.

Gyengébb pályákon csak kisebb tengelynyomású mozdonyok közlekedhettek, melyek vonóereje is kisebb volt.

A meglevő mozdonyok elbírálása fenti szempontokból rendkívül fon-

¹² Kriegsschule, 40—42. o.

tos volt, mert ez határozta meg, hogy az egyes pályaszakaszokon mely mozdony sorozatok közlekedhettek.

Ezt követte az egyes vasútvonalak maximális katonai igénybevehetőségének megállapítása, azaz, hogy egyvágányú pályán a vonatkeresztezésre alkalmas állomások milyen távolságra vannak egymástól és hogy ezek az állomások 500 vagy 250 m hosszúak-e (tehát 100 tengelyes, 50 tengelyes, avagy csak annál kisebb vonatok keresztezésére alkalmasak-e).

E munka során állapították meg, hogy háborús tömegszállítások esetén adott vonalszakaszon hány és hány kocsiból álló katonavonat közlekedhet 24 óra alatt. Ez a szám — a hadimenetrend elméleti teljesítőképességének mutatószáma — különösen fontos volt az egyvágányú pályáknál a kétirányú, tehát zavartalan, keresztezéses forgalom esetében, tekintet nélkül esetleges forgalmi akadályokra, be- és kirakásokra stb.

A számítások alapját tehát az adott vonal két egymástól időben legtávolabbi állomása, valamint az állomások — keresztezések célját szolgáló — sínpárjainak hossza képezte.

Tekintettel arra, hogy a vasúti teherkocsik csak igen kis számban voltak légfékkal felszerelve, a katonavonatok átlagos sebességét a pályaviszonyoktól függően (emelkedések, kanyarviszonyok stb.) 20—30 km-ben kellett alapul venni. Egyvágányú pályák esetében tehát a legnagyobb kitérőállomások távközétől, a menetidőtől, helyesebben annak kétszeresétől, továbbá egy tízperces biztonsági időtényező hozzászámításától függött a naponta közlekedhető katonavonatok száma. Az így kapott elméleti eredményt („A”) az alábbi képlettel számították ki: *egyvágányú pályánál*: $A \text{ (napi vonatpár)} = \frac{\ddot{U}}{2s/v + 0,1}$ ahol \ddot{U} = napi üzemórák száma, s = legnagyobb állomásközök és v = vonatsebesség (km/óra). *Kétvágányú pályánál*: $A = \frac{\ddot{U} \cdot v}{s}$ a napi vonatpárok száma, illetőleg az az

időtartam, mely az egymást követő vonatok közt betartandó volt. (Az így kiszámított elméleti teljesítőképességet tünteti fel az 1. számú melléklet.)

A katonai célokra gyakorlatilag felhasználható vonatok számát azonban jóval kisebbre vették, mert postavonatok céljára is igénybe vettek egy-két vonatpárt, szükségleti vonatként pedig (biztonsági okokból, előre nem látható szállítási szükségletekre) 15—20%-ot. Ha tehát egy vonal elméleti teljesítőképességét 24/100 azaz 24 száztengelyes, azaz 50 tehervagonos teljesítményben állapították meg, akkor gyakorlatilag le voltak még egy-két postavonatpárt és kb. 5 szükségleti vonatot, azaz maradt tisztán katonai szállítási célra 24—5, azaz 19 száztengelyes vonat.

Ezek a menetrendek alacsony alapsebességgel, minden katonavonatra egységes menet- és várakozási idővel készültek, figyelembe véve azt az esetet is, hogy a szóban forgó vonalon a hadiforgalom a békeforgalmat lényegesen felülmúlja és ezért háború esetén személyzeti, mozdony- és mozdonyvezetői kiegészítésre szorul, és hogy a személyzet esetenként idegen pályán kénytelen szolgálatot teljesíteni, igen rossz idő, vihar, zivatar, zápor stb. esetén is.

E megfontolások eredménye volt, hogy az utazósebesség (menetidő, állomási tartózkodás, vasútműszaki kezelési idő [víz-, szénvétel, mozdonycsere, valamint az étkezésekre megállapított idő] összege) egyvágányú pályákon csak kb. 11 km-t, kettősvágányú pályákon 15 km-t tett

ki óránként. Ebből adódtak a rendkívül hosszú menetidők pl. Déltirolból Czernovitzba 5 nap.

(Emlékeztetőül: kézfékes kocsiknál az engedélyezett legnagyobb sebesség 45 km volt. Alapsebesség: két állomás közötti átlagsebesség; utazósebesség: az egy meghatározott pálya befutásához szükséges idő.)

1914-ben 313 vasútvonalra volt kész a hadimenetrend, 31 200 km pályahosszra és 3846 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 készült.¹³

Az eddig előadottak alapján megállapított napi teljesítmények azonban biztonsági szempontból még mindig nem elégítették ki a felvonulást tervező és a végrehajtásért felelős 5 EB vezetőjét és munkatársait.

Tartva attól, hogy egyes felvonulási vonalakon a felvonulás első napjaiban a megfelelő számú és rendű mozdony még nem áll rendelkezésre, és a hadimenetrendben engedélyezett teljesítmény nem lesz elérhető, a naponként indítható és közlekedhető katonavonatok számát tovább csökkentették úgy, hogy a felvonulás egyes napjain csak a 6. sz. mellékleten látható mértékben vették igénybe az ötödik szállítási napra tervezett maximális teljesítményt.¹⁴

Erdemes a táblázatban foglalt adatokat megvizsgálni a következő kiegészítéssel:

Általános mozgósítás: 1914. július 31.

Első mozgósítási nap: augusztus 4.

Első felvonulási nap: augusztus 6.

Nem tekintve július 31-ét és augusztus 1-ét, a személyzet- és mozdonykiegészítésre rendelkezésre állott augusztus 2., 3., 4. és 5., azaz négy nap.

Ennyi idő alatt még a tiroli, a fiumei vagy az erdélyi nehéz mozdonyok is a Kárpátokhoz érhetek volna, ahol szükség volt rájuk, a Bécs—Krakkó—Lemberg vonalon pedig a békeforgalom nagyobb volt, mint a hadiforgalom. Ezért itt személyzet- és mozdonykiegészítés nem lehetett szükséges. Ilyenformán az 1914. augusztus 6-án meginduló felvonulási szállításoknál a lehetséges 140 száztengelyes vonat helyett 1914. augusztus 6-án 44, 7-én 60, 8-án 74, 9-én 104 és csak augusztus 10-én 140 száztengelyes vonatot indítani valóban indokolatlan volt.

Ugyanezen alapelvet követve a déli felvonulásnál a helyzet a következő volt: a lehetséges 112 (száztengelyes) vonat helyett: 1914. július 30-án 34, 31-én 45, augusztus 1-én 56, 2-án 78 vonatot indítottak és csak 3-án 112-t.

Mint intő példa álljon itt a Bécs—Krakkó—Lemberg vasútvonal 60/100 tengelyes elméleti, 48/100 tengelyes hadimenetrendi és 40/100 tengelyes vezérkari felfogás szerinti teljesítőképessége. Az általános mozgósítás kihirdetése után az öt nappal későbbi első felvonulási napra 13 száztengelyes vonat indítása, illetve forgalma volt előkészítve! Egy kétvágányú vonalon, melyen békében Bécs és Oswieczim között egy irányban napi átlagban legalább 55 megpakott száztengelyes tehervonat, valamint 20 gyors- és személyvonat közlekedett! Itt aligha lehetett szükség személyzeti- és mozdonykiegészítésre!

¹³ Kriegsschule, 12—38. o.

¹⁴ ÖULK 15. o.

A mozgósítási és felvonulási szállítások előkészítése

A katonai vasúti szolgálat tehát felöleli az összes teendőket, melyek a békében biztosítják a szükséges vasúti szállításokat, előkészítik a háború esetére előre megtervezhető szállításokat és felkészülnek az ezen túlmenő szállítási követelmények végrehajtására is. (A hátszágban időlegesen, vagy véglegesen visszamaradó katonai alakulatok szállítási szükségletei, továbbá a háborús polgári személy- és áruszállítás, hadiipari stb. szállítások megtervezése.)

A leglényegesebb és legidőtrátlóbb feladat a haditerveknek megfelelő vasúti felvonulás előkészítése volt. Ennek alapjai voltak:

a) A vezérkar főnöke által jóváhagyott haditerv, mely az egyes hadosztályok, hadtestek és hadseregek, valamint a hadsereg-főparancsnokságnak közvetlenül alárendelt alakulatok felvonulási körleteit jelölte meg. A haditerv megadta az egyes zászlóaljok, lovasszázadok, ütegek, lőszeroszlopok stb. felvonulási helyét, ahová, vagy amelynek közelébe azok a vasúttal elszállítandók.

b) A vasúttal elszállítandó alakulatok mozgósítási állomása és a mozgósítás befejezésének, azaz a hadiállomány elérésének időpontja.

c) A mozgósítás első napjain a békemenetrend, majd néhány nap múlva a békében elkészített hadimenetrend; ennek teljesítőképessége adta meg 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 montenegrói vonatkozásban) valamint olasz csapatok átszállítási tervét Tirolon és Karintián keresztül, Salzburgon át Németországba (onnan Elzászba).

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

A mozgósítandó alakulatok ugyanakkor közlik a vasútvonal-parancsnokságokkal személy-, ló- és anyagszállításaik helyét, mértékét és idejét, melyek ahhoz szükségesek, hogy mozgósításukat időben befejezhessék. Ide tartozott a mozgósítási állomásoktól ideiglenesen — gyakorló- és lőterekre — kihelyezett csapatrészeknek a mozgósítási állomásra való visszaszállítása is.

Össze kellett állítani többek között a bevonulási vonatokat is. A békeidőben közlekedő személyszállító vonatok ugyanis képtelenek felvenni a mozgósítási hirdetések következtében bevonulók tömegét. Ezért a békében kizárólag katonai célokra fenntartott vonatokból a főbb bevonulási központok felé bevonulási vonatok indítását készítették elő. E vonatok menetrendjét a mozgósítással egyidejűleg kellett kihirdetni.

A felvonulás alatt a kis forgalmat lebonyolító vonalakról a békeforgalomnál nagyobb forgalmú vonalakra irányítják az ott alkalmazható mozdonyokat, esetleg több mozdony összekapcsolásával, úgynevezett mozdonyvonatokként.¹⁵

Az eddig említett mozgósítási és bevonulási vonatoktól függetlenül készítették elő a felvonulási vonatokat.

Ezek feladata volt

a) A mozgósítási állomásoktól tartósan távoli helyőrségekben elhelyezett alakulatoknak a mozgósítási állomásra szállítása.

¹⁵ *Ratzenhofer*: Das Kriegseisenbahnwesen. Konkrete Kriegsvorsorgen. Militärwissenschaftlichen und technischen Mitteilungen (a továbbiakban: *Ratzenhofer MWM* 1928.), Heft 1/2. 149—159. o.

Németország

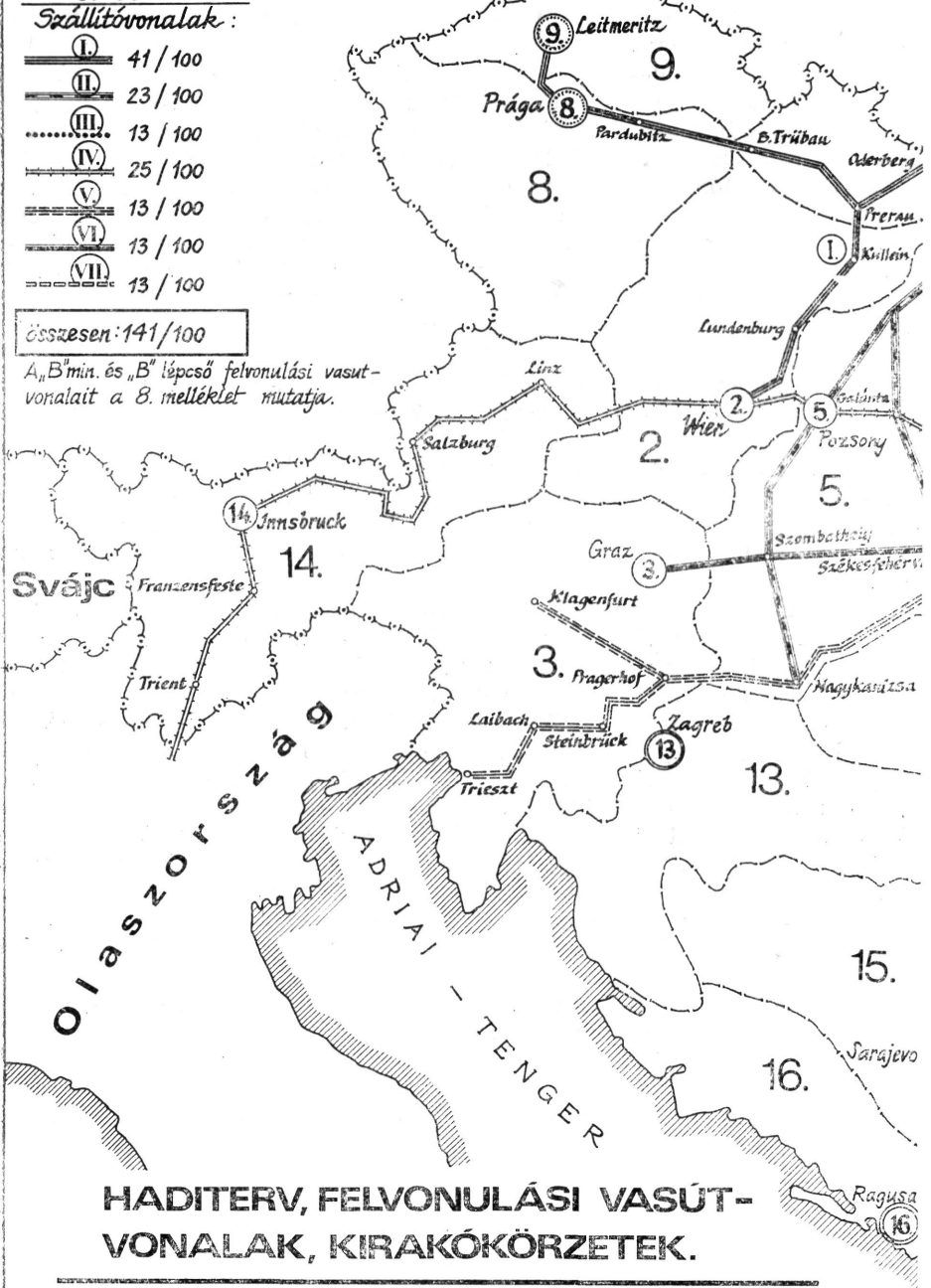
Megjegyzés

Szállítóvonalak:

- ① 41 / 100
- ② 23 / 100
- ③ 13 / 100
- ④ 25 / 100
- ⑤ 13 / 100
- ⑥ 13 / 100
- ⑦ 13 / 100

Összesen: 141 / 100

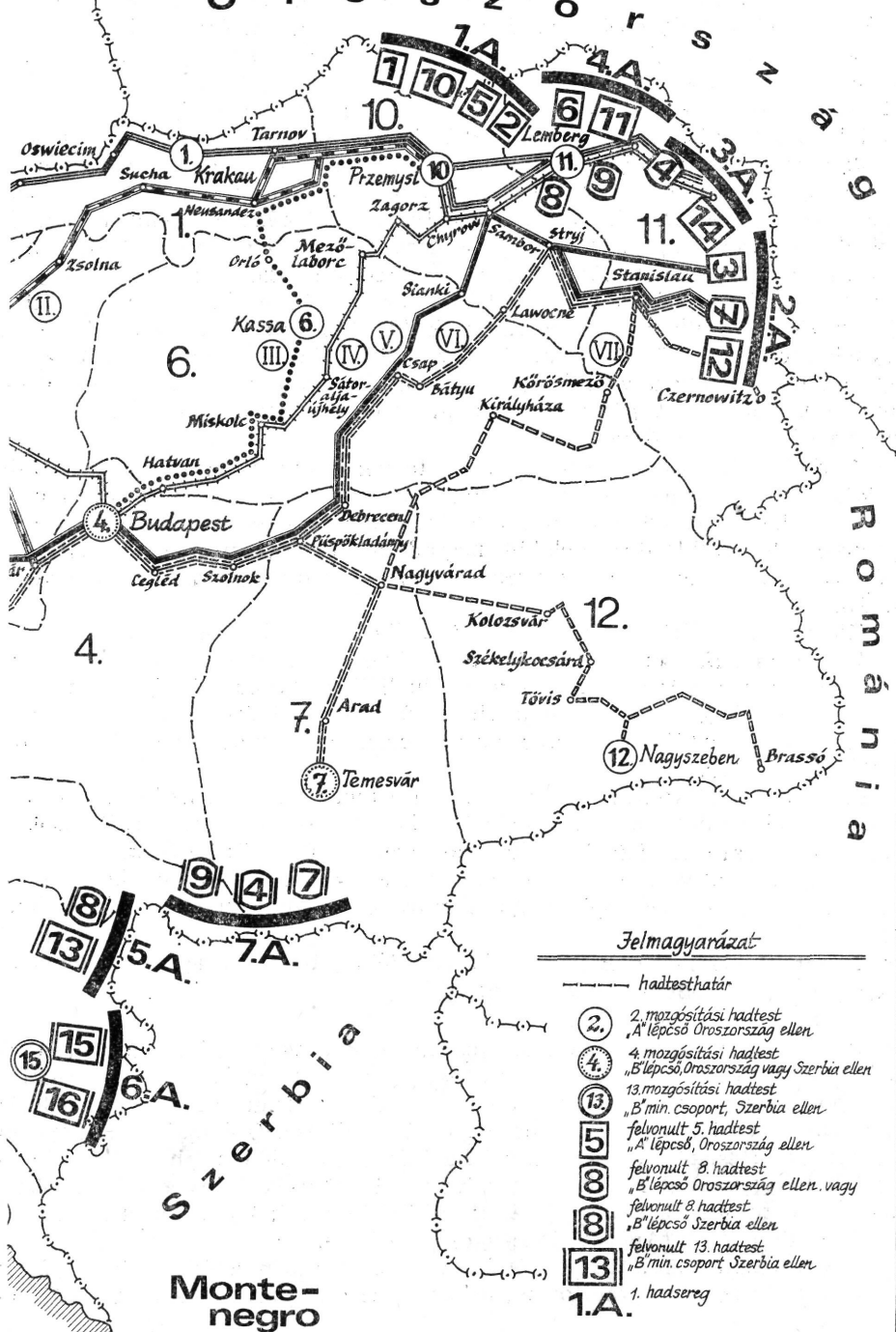
A, B min. és „B” lépcső felvonulási vasutvonalait a 8. melléklet mutatja.



HADITERV, FELVONULÁSI VASÚTVONALAK, KIRAKÓKÖRZETEK.

Érvényes és előkészítve 1914 július elejéig

4. melléklet



Jelmagyarázat

- hadtesthatár
- ② 2. mozgósítási hadtest
„A” lépcső Oroszország ellen
- ④ 4. mozgósítási hadtest
„B” lépcső Oroszország vagy Szerbia ellen
- ⑬ 13. mozgósítási hadtest
„B” min. csoport, Szerbia ellen
- ⑤ felvonult 5. hadtest
„A” lépcső, Oroszország ellen
- ⑧ felvonult 8. hadtest
„B” lépcső Oroszország ellen. vagy
- ⑧ felvonult 8. hadtest
„B” lépcső Szerbia ellen
- ⑬ felvonult 13. hadtest
„B” min. csoport Szerbia ellen
- 1.A. 1. hadsereg

Békében a császári és királyi (k.u.k.) gyalogezredek és önálló zászlóaljak, valamint lovasezredek részben, vagy teljes egészükben területen kívül voltak elhelyezve, azaz távol attól a helyőrségtől, melynek környékéről ember- és lókiegészítésüket kapták. Ezeket az alakulatokat — kevés kivételtől eltekintve — a mozgósítás első napjaiban a mozgósítási állomásokra kellett szállítani, ahol a hadiállomány felvételére szükséges ember-, ló- és anyagpótlást megkapták.

Eme szállítások nagyságáról a 7. számú melléklet ad képet. (258. o.)

A táblázatból kitűnik, hogy a 622 alakulatból csak egyharmadának egyezik békeállomáshelye a mozgósítási állomásával, 198 más helyőrségben van, de még saját hadteste körletén belül, 141 azonban más hadtest területén állomásozik. A k.u.k. 80. gyalogezred I. és III. zászlóalja például békében Lembergben, II. zászlóalja Zloczowban, IV. zászlóalja a hercegovinai Nevesinjében volt elhelyezve. Az ezred kiegészítését Zloczow környékéről kapta. Mozcósítás esetén az I. és III. zászlóaljat békeállománnyal Zloczowra szállították, ahol a II. zászlóaljjal együtt hadiállományra egészítették ki. A Nevesinje-i zászlóalj pedig, melynek mozgósítási és felvonulási helyül Bosznia-Hercegovinát határozták meg, a hadiállományra való kiegészítést vasúton kapta Zloczowból Brod-ba, ahonnan az a keskenyvágányú vasúton jutott el Mostarba. Onnan háromnapos gyalogmenettel érte el Nevesinjét.¹⁶

b) A riadóalakulatok szállítása. Ide tartoztak a határ biztosítására kijelölt riadóalakulatok parancsnokságai és csapatai béke-, vagy felemelt állomány-nal, továbbá lovassági szállítmányok (ugyancsak béke-, vagy felemelt lét-számmal) a lovasfelderítés mielőbbi megindulása és egyben a felvonulási kör-letek biztosítása érdekében a vezérkar hadművelleti osztályának követelményei alapján.

c) Kiegészítő szállítások a BHD területén elhelyezett alakulatokhoz.

A békében a BHD területén tartósan elhelyezett csapatok mozgósítási helye azonos volt békehelyőrségükkel, viszont a hadiállományhoz szükséges ember, ló és felszerelés kiegészítését a Monarchia különböző helyőrségeiben elhelyezett anyaezredüktől kapták. Anyaezred alatt az az ezred értendő, amelytől BHD-ba ki lettek különítve.

Ezek a kiegészítő szállítmányok rendszeren a mozgósítás harmadik napján indultak el békemenetrendben, a már békében kizárólag katonai szállításokra fenntartott vonatokon. Később a hadimenetrendbe iktatták be őket.

Első céljuk Brod volt, ahová naponta csak annyi vonat futhatott be, amennyinek átrakása a keskenyvágányú vasútra és továbbirányítására lehetséges volt.

E csapatok jelenlétére BHD-ban határvédelmi, belbiztonsági és felvonulási szempontból okvetlenül szükség volt.

d) Postavonatok közlekedtetése.

A hadimenetrendekben biztosított vonatokból a kétvágányú pályákon rendszeren kettő, egyvágányú pályákon egy vonat postavonatként közlekedett. Feladatuk a posta továbbítása volt, valamint igen kis létszámú katonai egységek és egyenként utazó katonai és polgári egyének szállítása. Utóbbiak a mozgósítás első napjaiban csak a katonai vasúti hatóságok és külön meghatalmazott politikai hatóságok által kiállított igazolvánnyal vehették igénybe e vonatokot, melyek menetrendjét békében előkészített hirdetémenyek útján ismertették.

e) Ellátási vonatok (Approvisionszüge) biztosítása.

Az úgynevezett fakultatív, feltételes vonatok részben a felvonult csapatok élelmezési szükségleteit szállították, másrészt az erődöket és egyéb katonai in-

16 ÖULK Ergänzungsheft 9.

tézményeket látták el lőszerrel és élelemmel, illetve az erődök megerősítéséhez és újak építéséhez végeztek szállításokat, végül egyéb katonai intézmények anyagi szükségleteinek kielégítését szolgálták. E célra Krakko, Przemysl, Lemberg rendeltetéssel egy kettősvágányú vonalon napi 4—5 vonat, az egyvágányú vonalakon 1—1 vonat volt fenntartva.

f) Az olasz csapatok átszállítása Tirolon.

Az osztrák—magyar, német és olasz vezérkar megállapodása alapján két olasz lovashadosztálynak és három olasz hadtestnek kellett volna Tirolon és Karintán át a franciák ellen felvonult német erők balszárnyára, Elzászba jutnia.

Ezen erők szállító vonalai Ausztrián keresztül a következők voltak:

I. Ala—Innsbruck—Kufstein

II. Ponteba—Tarvis—Villach—Schwarzach—Salzburg

III. Cormons—Cervignano—Görz—Asling—Klagenfurt—S. Michael—Sels-tal—Linz, onnan Simbach, illetve Passau.

Az I. vonalra volt utalva: a 2. olasz lovashadosztály, a fél V. hadtest és a XI. hadtest.

A II-es vonalra volt utalva: az 1. olasz lovashadosztály, a fél V. hadtest, a VII., vagy VIII. hadtest.

A III. vonalra volt utalva: a VIII., vagy a VII. hadtest.

A megállapodás szerint az olasz alakulatok mozgósítását a német mozgósítással azonos időpontban kellett volna elrendelni és a lovashadosztályok élének az ötödik mozgósítási napon kellett volna a kirakóközvetbe, Strassburgba érkezniük, a végeknak a tizedik mozgósítási napon.

A hadtestek élének a tizenötödik mozgósítási napon kellett volna beérkezniük és kb. a huszonharmadik mozgósítási napon a hadművelleti készséget elérniük.

Az olasz vezérkar az egyes olasz szállítmányok tervezett beérkezését Ala, Tarvis, Cormons, Cervignano állomásokra pontosan közölte és az osztrák—magyar vezérkar teljes részletességgel dolgozta ki — a saját erők szállításához hasonlóan — az átszállítást.

Az olasz erők étkeztetéséről, egészségügyi ellátásáról az osztrák—magyar vezérkarnak kellett volna gondoskodnia.

A német vezérkar az olasz erőknek a német határállomásokra érkezéséről pontos adatokat kapott.

Az olasz erők átszállítását oly módon tervezték, hogy a saját felvonulás végrehajtását nem befolyásolta volna, bár az erős osztrák hegyimozdonyok egy részét lefoglalta.¹⁷

g) *A tulajdonképpeni felvonulási tömegszállítások lebonyolítása*, melyek célja a hadsereg zömének a mozgósítási állomásokról a vezérkar főnöke által meghatározott szállítási sorrendben a felvonulási körzetekbe szállítása volt.

Az eddig tárgyalt szállítási szükségleteket az 5 EB-nek a következő év március 1-ig kellett kidolgoznia, ezután április 1-ig a vasútvonal-parancsnokságok dolgozták ki a vasút-igazgatóságok és üzletvezetőségek megfelelő közegeivel a vasútforgalmi és műszaki részleteket minden vasúti szolgálati hely részére. Minden év április 1-én az új mozgósítási és felvonulási évre kidolgozott előkészületek léptek érvénybe.

Az 1914—15-ös mozgósítási évre tehát az 5 EB és a vasútvonal-parancsnokságok az 1913-as vasútteljesítményi adatok alapján dolgozták ki az 1914. április 1-én érvénybe lépett riadó- és felvonulási terv szállítási szükségleteit.

17 Kriegsarchiv, Wien. Dreibund Elaborat. Originalakten.

Az eddig leírt munkálatokat minden esztendőben újra és újra a legrészlete-
sebben elvégezték. Ezt szükségessé tették az állandóan változó külpolitikai hely-
zet mellett az ellenfélnek tekintett államokban bekövetkezett katonapolitikai
helyzetváltozások, melyek a kölcsönös erőviszonyokra is kihatottak, a saját
hadseregben bekövetkezett változások (új alakulatok, létszám- és felszerelés-
változások, mozgósítási készség, helyőrségváltozások stb.), végül a saját vasúti
helyzetben bekövetkezett változások (új vonalak, teljesítménynövekedések, ra-
kodási lehetőségek bővülése stb.).

A vasúti felvonulási szállítmányok előkészítése

A vezérkar főnöke 1913 őszén jóváhagyta a vezérkar hadműveleti osztálya
által előterjesztett, az 1914—15. mozgósítási évre érvényes haditerveket, melye-
ket a hadműveleti osztály az 5 EB osztállyal közölt, közelebbről

az „R” eset részletes haditervét, midőn Oroszország ellen az „A” és „B” lépcső
vonul fel;

a Szerbia elleni haditervet, midőn a „B min” csoport és a „B” lépcső vonul
fel, végül

az Olaszország elleni haditervet („A” + „B” lépcső).

Ezzel megindulhatott a vasúti felvonulás kidolgozása.

Tévedések elkerülése végett a haditervekkel kapcsolatos minden írásbeli
anyag a vezérkar szolgálati nyelvén, németül készült, a magyar vasutak belső
szolgálatára vonatkozó részek azonban magyarul, az alábbi jelzésekkel:

Oroszország ellen: fehér papíron „R” (Russland) jelzéssel,

Olaszország ellen: kék papíron „I” (Italien) jelzéssel és

Szerbia ellen: sárga papíron „B” (Balkan) jelzéssel.

Az 5 EB az egyes hadtestek mozgósítási állomásainak és az előírt felvonulá-
si körleteknek a megismerése után megállapította a felvonulási vasútvonalakat
és javaslatot tett az első szállítási nap meghatározására. Ennél figyelembe vette
az esetleges mozgósítás kihirdetésének feltételezett időpontját (x nap) és azok-
nak a napoknak a számát, amelyekre a vasutaknak szükségük lesz a hadifor-
galmi előkészületek megtételére. A vasúti felvonulás napjának elfogadása után
minden haditervben, külön-külön, minden alakulat vonatkozásában — zászló-
alj, lovasszáhad, üteg, önálló szakaszig bezárólag — meghatározták a szállítási
és a szállítással összefüggő adatokat, azokat feljegyezték a hadimenetrendre,
grafikonon rögzítették, majd a berakásra utasított alakulatok számára kivona-
tokat készítettek.

Részleteiben kidolgozták a *vasúti felvonulást*

a) *Oroszország ellen* („A” és „B” lépcső) mely a felvonulási körlet hátrahelye-
zéséig, 1914. július 25-ig volt érvényben (l. a 4. számú mellékletet, 244—245. o.);

b) *Olaszország ellen* („A” és „B” lépcső) (l. az 5. számú mellékletet, 250—251. o.);

c) *Szerbia ellen* („B min” csoport és „B” lépcső) (l. a 8. számú mellékletet, 260—
261. o.);

d) *Oroszország ellen* („A” és „B” lépcső), mely a felvonulási körlet *hátrahe-
lyezése után*, 1914. július 26-tól volt érvényes (l. a 8. számú mellékletet).¹⁸

A fenti haditervek vasútfelvonulási kidolgozásához az adatok a következők
voltak:

1. Menetkészültségi idő.¹⁹

¹⁸ A világháború, 1914—1918., I. k. 90—91. o.

¹⁹ Az egyes fegyvernemeknek menetkészültségüket a következő mozgósítási napokon kellett elérniük: a gyalogság-
nak kb. a 4., a lovasságnak kb. a 3., a tüzérségnek kb. a 7—8. mozgósítási napon. Kriegsarchiv, Wien, Eisenbahn-
bureau (a továbbiakban: EBB) 4110., 4114. sz. csomó.

2. Berakás helye (állomás, rakodó száma)²⁰
3. Berakás ideje²¹
4. Az alakulat szállítmány száma²²
5. Hadrendi megnevezése
6. Előírt létszám: tiszt, legénység, ló, málhásállat, áru tonnában, mozgókonyhák, szétszedhető járművek, szét nem szedhető járművek.
7. A fentieknek megfelelően a kocsisükséglet: személykocsik, személyszállításra berendezett (ló és öszvér szállítására berendezett), áruszállításra alkalmas teherkocsik, nyitott teherkocsik mozgókonyhák részére, egyéb nyitott teherkocsik lövegek, járművek részére.²³
8. A szükséges kocsik száma és tengelyszáma.²⁴
9. Az alakulattal egy szállítónalon, egy vonaton együtt futó alakulatok szállítmány száma, azok tengelyszámának megadásával.
10. A szállítás indulási időpontjának megadása (mozgósítási nap, óra, perc).
11. A beérkezés és továbbindulás időpontjának megadása a következő állomásokra vonatkozóan (ellenirányú vonat bevárása, víz- és szénvétele, mozdonycseré, étkezés és lóitatás időpontja és tartama).²⁵

20 A nagy állomások több rakodóval rendelkeztek, ezek igénybevételeit úgy kellett szabályozni, hogy torlódások ne legyenek és a berakásra utasított alakulatok egymást ne zavarják. Egy száztengelyes vonat kirakására általában másfél órát számítottak.

21 A felvonulási szállítások a mozgósítás harmadik napján indultak meg és azok tisztá „R” illetve tisztá „I” esetében (A+B lépcső) kb. a mozgósítás 25. napjáig, „R” + „I” esetében (csak A lépcső) kb. a mozgósítás 18. napjáig, végül „B” esetében („B min” és „B” lépcső) kb. a mozgósítás 18. napjáig tartottak. Kriegsarchiv, Wien, EBB uo.

22 Minden berakásra kerülő alakulat egy számot kapott, melyből kivethető volt a kijelölt szállítónalon és hogy az alakulat hadrendileg hova tartozott.

23 E szállítványszámokat az 5.EB egy rendszerbe foglalt — csak az EB-n belül titkosan kezelendő — táblázatban állította össze, melyből kitént, hogy a szállítvány riadószállítvány-e, avagy tulajdonképpen szigorúan vett felvonulási szállítvány.

Például a k.u.k. 3. huszárezred 2. századának, melynek berakóállomása Sopron volt és indulása az első riadónapra volt elrendelve, szállítmány száma „R” esetben 113 601 volt. A 100 000-es számokkal a még béke menetrendben indítandó alakulatok voltak jelölve, a negyedik, ebben az esetben a 6-os szám, a szállítónalon számát jelentette. Ez az alakulat tehát Pozsonyból Budapestre lett szállítva, ahonnan a VI-os szállítónalon Újszász, Püspökáldány, Csap, Lawoczne, Stry-en át került Lembergbe.

A rendes felvonulási szállítványok négy- vagy öttagú szállítvány számokkal lettek ellátva.

Például a 3. k. u. k. császárvadász ezred III. géppuskás osztagának berakóállomása Trient volt és indulása innen a mozgósítás hatodik napjára volt elrendelve. A 4326-os számot kapta. A négy- vagy öttagú szállítvány számok a már hadimentrendben irányított szállítványokat jelölték. Ezek első száma mindenkor a felvonulási vasútvonalat jelölés és azt jelentette, hogy az alakulat Trientből indulva Innsbruck, Salzburg, Linz, Wien, Pozsony, Budapest, Miskolc, Mezőlaborc, Zagorj, Samboron át lett Lembergbe szállítva és annak környékén kirakva. A háromszáz-as szám a táblázat szerint a XIV. hadtest 8. hadosztályához tartozást jelentette.

23 Egy személykocsira számítottak 20 tisztet, egy személyszállításra berendezett teherkocsira 36 katonát, egy lószállításra berendezett kocsira 6 lovat és 3 katonát vagy 4 málhásállatot terhükkel és 4 katonát. Egy fedett kocsi számítottak 12 t áru szállítására, egy nyitott teherkocsi mozgókonyhák részére, egyéb nyitott teherkocsikat 10 szétzedett jármű vagy két szét nem szedhető jármű részére.

E számításoknál mindenkor kétfélegyes, szabvány nyomtávú kocsit vettek alapul. *Ratzenhofer*, MWM 1928., 60. o.

A keskeny nyomtávú kocsik három tengelyesek voltak. Ezeknél egy kocsi számoltak 20 tisztet vagy 24—30 katonát vagy 4 lovat 3 katonával vagy 1—2 málhásállatot terhükkel, egy szét nem szedhető vagy két szétszedhető járművet vagy 6 hegyilöveget.

24 A katonavonatot maximálisan kihasználandó, a kisebb szállítványokat a berakóállomáson vagy útközben, más kisebb szállítványokkal összekapcsolták, hogy egy 100 vagy 50 tengelyes vonat létrejöjjön.

Egyes alakulatok kocsisükséglete 100, vagy 50 tengelynél nagyobb volt. Ezeket az igénybeveendő vonal állomásainak befogadóképessége szerint megosztották. A többléből visszamaradó részt más kisebb szállítványokkal egyesítették, melyek az azonos szállítónalon részben, vagy teljes hosszában igénybevétték.

Az egyszerűség kedvéért szabványvonatokat is rendszeresítették a következő jelzésekkel: Iz (Infanteriezug) egy rendszeresített létszámú gyalogszálló részére; Kz (Kavalleriezug) másfél lovasszázad részére; Az (Artilleriezug) egy könnyűtűteg részére.

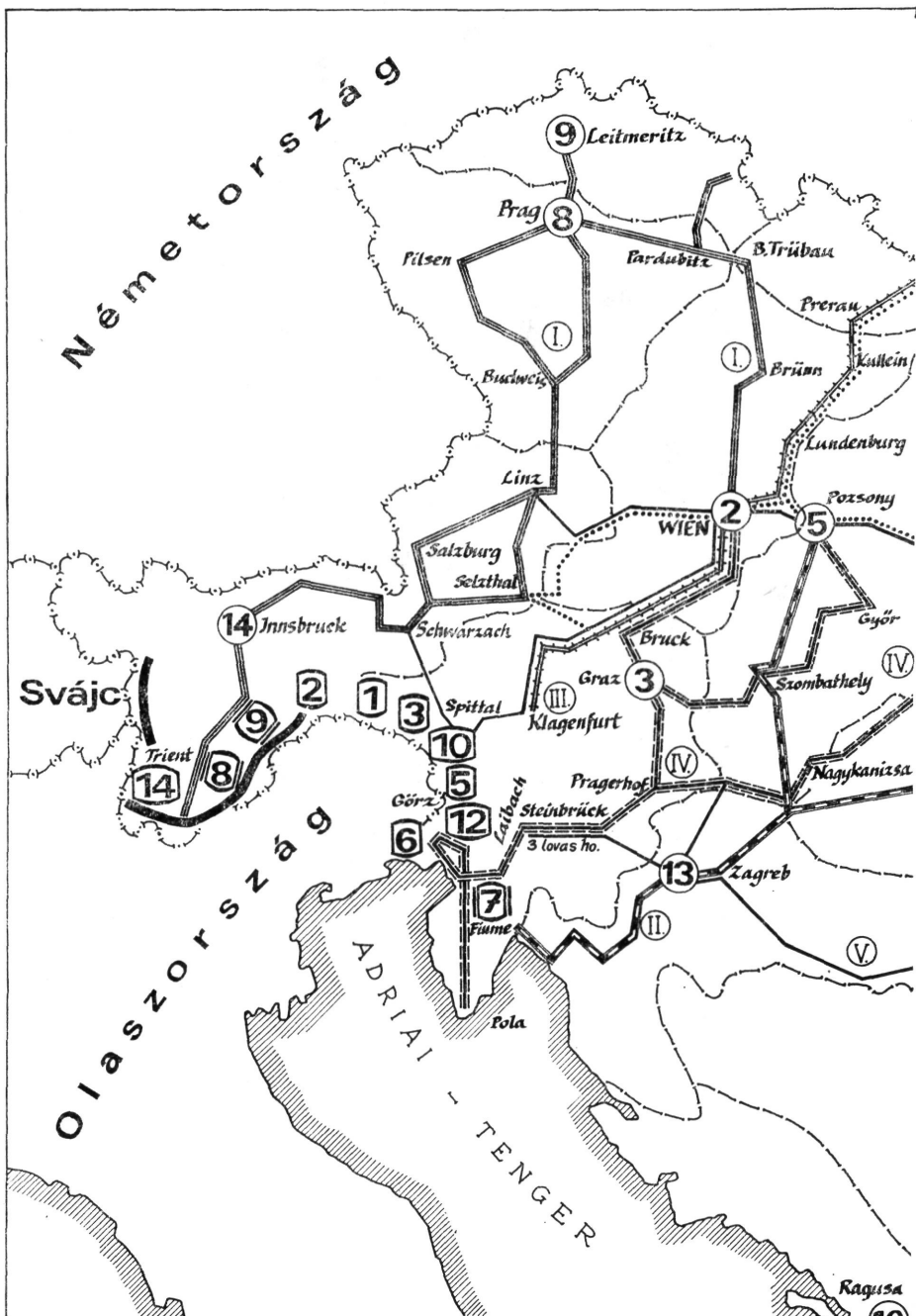
A szabványszerelvényeket rendszerint akkor állították össze, mikor a hadseregfőparancsnokság nagyobb erők időben közeli vasúti szállítását tervezte, de a szállítandó alakulatokat és a szállítás idejét még nem döntötte el. A szabványszerelvényeket ilyenkor nagy állomásokon tárolták a szállítás elrendeléséig. Előnyük az, hogy a szállítás elrendelésékor azonnal rendelkezésre állottak, hátrányuk viszont, hogy a tényleges létszámadatok hiányában a vonat kocsijainak egy része gyakran üresen maradt.

Előkészítettek ezenkívül kórház- és betegszállító vonatokat, lószér- és élelmezési típusvonatokat is. Ezek közül a kórházvonatok részben berendezve már békében készenlétben állottak. Egy ilyen kórházvonat 25 kocsiból állott és 144 súlyos beteg ellátására volt berendezve. *Kriegsschule*, 58—59. o.

25 A keresztvezési állomásokon az ellenirányú vonat beérkezési idejétől függően 2—10 percig tartó várakozási idővel számoltak. Kettősvágányú pályákon a vonat csak oly állomásokon állott meg, ahol étkeztetést, itatást, szén- vagy vízvételt készítettek elő, vagy az a vasútiüzemi szolgálat szükségessé tette. Étkezésére egy-, másfél órát, itatásra fél órát, vízvétele legalább 10 perc, szénvétele, mozdonyesérére legalább 15 percet biztosítottak.

Étkezésre és itatásra naponként háromszor, de legalább kétszer adtak időt. Külön nyújták azokat az állomásokat, ahol déli étkezésben kellett az alakulatot részesíteni, vagy csak étkezőkiegészítést nyújtani, illetve ahol két napra kellett húst felvételni, a beteg- és kórházvonatoknak reggelit és esti étkezést kiszolgáltatni.

Az addigi szállítás vonalról egy másikra való átirányításra — az adott pályaudvarok elhelyezésétől függően — akár három órát is kellett számolni. Példának álljon itt egy vonat, mely Graz felől fut be Wien Südbahnra, de hogy Oderberg felé fusson tovább, először a Nordbahnra kellett áttállítani, ami három órát vett igénybe. De a Győr felől Budapest Kelenföldre beérkező vonatnak is négy óra áttállítási időre volt szüksége, hogy Rákos állomásra kerüljön és Hatvan vagy Szolnok felé továbbjusson. *Kriegsarchiv*, Wien, EBB M 9—19. sz. csomó.



HADITERV OLASZORSZÁG ELLEN

Érvényes 1914. IV. 1-től

5. melléklet



R o m á n i a

Felmagyarázat

- hadtesthatár
- ⑨ 9. mozgósítási hadtest
- ⓑ 9. felvonult hadtest („B” lépcső)
- I. } vasúti felvonulási vonalak
- II. }
- II.a }
- III. }
- IV. }
- V. }

Tartalék: Wienben 11. hadtest, Budapestben 4. hadtest, Galiciában mozgó állomáshelyeiken négy lovashadosztály.

12. Beérkezés és továbbindulás időpontja azon állomásokra, ameddig a szállítást a központi szállításvezetőség irányította és ahonnan tovább már a tábori szállításvezetőség.²⁶

13. A kirakóállomás helye és a kirakodás időpontja, az azonos időpontban kirakó alakulatok szállítmányszáma és tengelykiszabata, végül a kirakóállomásokról az elrendelt felvonulási körletig való gyalogmenetek.²⁷

14. A szállítón vonalon települt pályaudvar-parancsnokságoknak, étkezési- és betegellátóállomásoknak, valamint annak a vasútvonal-parancsnokságnak a megjelölése, mely az adott vasútvonalszakaszon a szállítással kapcsolatos minden intézkedésre hivatott.

15. A szállítmány súlya és az előírt fékszázalék.²⁸

16. A hadimenetrendi vasútforgalmi vonatszám megadása vonalszakaszonként.²⁹

Az eddig ismertetett adatok alapján képet kaptunk a grafikonokra és az azokból készült szállítási parancsokra bejegyzett adatok tömegéről.

A hadimenetrendi grafikonok elkészítése után dolgozták ki a be- és kirakási áttekintéseket és a berakásra utasítandó alakulatok részére a szállítási parancsokat. Ezeket minden szállítmányszámmal ellátott alakulat részére el kellett készíteni és tartalmazniuk kellett a grafikonok megfelelő adatait is.

A konkrét felvonulást előkészítő munkálatok nagyságára még az alábbi adatok is támpontot nyújtanak.

Összesen 313 vonalra készültek hadimenetrendek (grafikonok). Tekintettel arra, hogy három, egymástól független felvonulás első 30 napját kellett előkészíteni, a szükséglet $313 \times 30 \times 3 = 28\,170$ példány volt. „R” és „I” esetben ezek majdnem minden példányára szükség volt, „B” esetben természetesen kevesebbre.

Az elszállításra kerülő alakulatok száma — melyek minden ismertetett adatát rá kellett vezetni a grafikonokra — „R” esetben kb. 3000, „I” esetben kb. 3000, „B” esetben kb. 1000 többségében száztengelyes vonatot igényelt; e számhoz hozzájönnek még a BHD-re szállítandó kiegészítések kb. 600, az olaszok átszállítására kb. 600, azaz összességében 8200 száztengelyes vonat, nem számítva a hadtesteken belül szükségelt mozgósítási vonatokat.³⁰

Megjegyzendő, hogy a békében a grafikonon előkészített szállítások nem jelentették a teljes szállítási szükségletet. Voltak ugyanis alakulatok, melyek harctéri alárendelése és kirakási helye békében még nem volt eldönthető (C jelzésű alakulatok). Ezek egy részére a szállítási parancsot a hadsereg-főparancsnokság a vasúti felvonulás különböző szakaszai alatt adta ki. E szál-

26 A Központi Szállításvezetőség a vonatokat csak a kirakókörzet hátsó határáig irányította. „R” háború esetén például az I. szállítón vonalon Oswieczimig, a többin a kárpáti átjárókig. Onnan tovább a tábori szállításvezetőségek irányították. Ezek ugyanis, a helyszínen lévén, jobban tájékozódhattak a változó hadihelyzetről, a hozzájuk befutó vonatokat célszerűbben tudták az adott helyzetnek megfelelően irányítani és — az adott lehetőségeken belül — jobban megfelelthettek a hadseregparancsnokságok kívánásainak is. *Ratzenhofer*, MWM 1928. 157. o.

27 A rövid rakodóval rendelkező kirakóállomásokon rakodóhidak és hordozható rakodók felhasználásával rögtönzött rakodókat létesítettek. Ezek a háború alatt nagyon jó szolgálatot tettek. *Ratzenhofer*: Das Kriegseisenbahnwesen. Allgemeine Kriegsvorsorgen. MWM 1927., Heft 11/12. 441. o. (A továbbiakban: *Ratzenhofer*, MWM 1927)

28 Az előírások szerint, a szállítón vonalon kiépítettségétől függetlenül, minden negyedik kocsit kézzel kellett el látni. Ez igen megnehezítette a vonatok összeállítását. Az így kialakított fékszázalék megfelelt a hegyipályák szükségletének, de felesleges volt sík pályáknál. Így például a Bécs—Krakkó—Lemberg vonalon ennek fele vagy harmada is megfelelt volna. Uo. 440. o.

29 A katonai vasúti hatóságok szállítási az 5 EB által meghatározott szállítmányszámok alapján történtek. A vasúti hatóságok és végrehajtó szervek azonban a vasútműszaki vonatszámok alapján dolgoztak. Pl.: Wörgl—Salzburg 46.; Salzburg—Bécs—Hüttendorf 152.; Bécs—Hüttendorf—Bécs-Ostbahnhof 2121 és 2122; Felső-Osterrich—Marchegg 147.; Marchegg—Budapest-Rákosrendező 159.; Budapest-Rákosrendező—Rákos elágazás 1209.; Budapest—Rákos-elágazás 1209.; a Budapest Rákos—Mezőlaborc 414.; Mezőlaborc—Zagorz 917.; Zagorz 917.; Zagorz Zloczow 25. vasútforgalmi és vasútműszaki vonalszámok. Kriegsarchiv, Wien, EBB Linienblatt R IV.

—Chyrow 917.; Chyrow—Sambor 319.; Sambor—Lemberg 1848. Lemberg—Zloczow 25. vasútforgalmi és vasútműszaki vonalszámok. Kriegsarchiv, Wien, EBB Linienblatt R IV.

30 *Ratzenhofer*, MWM 1928., 154. o.

lítások kis részben még a felvonulás alatt voltak végrehajtandók, zömük azonban a felvonulás befejezte után.

A munka menetére még csak annyit, hogy a felvonulások mindegyikének („R”, „I”, „B”) előkészítését egy-egy vezérkari törzstiszt vezette, minden szállítónalat pedig („R” esetben 7, „I” esetben 5, „B” esetben 4) egy-egy vezérkari százados. A riadószállítmányok előkészítését és adott esetben végrehajtását egy vezérkari törzstiszt végezte; az olaszok átszállításáért Tirolon át, az „I” vezérkari törzstiszt volt felelős.

A grafikai munka után sor került az ott rögzített adatok kiértékelésére, különböző kimutatások és táblázatok (berakási és kirakási áttekintések stb.), különleges jelentések és tájékoztatók előkészítésére és a felvonulás végrehajtó hatóságainak, katonai és vasúti személyzetének kiértékelésére létszám, szak-képzettség és feladatkör szempontjából, valamint a mozdony- és kocsihelyzet kielégíthetőségének, vagy hiányának kimutatására. Rendkívül fontos volt a felvonulás biztonságát és meggyorsítását elősegítő javaslatok megtétele (vonalteljesítményfejlesztés, új vonal építés, rakodó kiegészítés stb.).

A titoktartás érdekében a kidolgozott előkészületek adatait a vezető katonai és katonavasúti végrehajtószervek, továbbá a vasúti végrehajtó szervek különböző mértékben kapták meg.

A minden adatot tartalmazó grafikonok több példányban az 5 EB-n maradtak, belőlük egy-egy példányt a tábori szállításvezetőségek számára tartalékkoltak. A vasútvonal-parancsnokságok csak azokat a grafikonokat kapták, melyek a hatáskörükbe eső felvonulási vonalakra vonatkoztak, valamint a szomszédos vasútvonal-parancsnokságok grafikonjainak csatlakozó részét.

A grafikonokból készített be- és kirakási áttekintéseket, melyek csak az alakulatok berakási, illetve kirakási állomásait, és a berakás, illetve a kirakás idejét ismertették, megkapták a vezérkarfőnökség megfelelő osztályai, az osztrák Landwehr és a Magyar Honvédelmi Minisztérium, a területen illetékes hadtestparancsnokságok és tábori szállításvezetőségek, valamint a hadsereg- és hadtestparancsnokságok szállásszabályozó vezérkari tisztjei és az illetékes vasútvonal-parancsnokságok.

A grafikonok lőszer-, élelem- és egészségügyi ellátásra vonatkozó részét a Hadügyminisztérium megfelelő osztályainak is kiadták, hogy a békeelőkészületeket megtehessék.

A be- és kirakási áttekintéseket, valamint a csapatok számára előkészített szállítási parancsokat az 5 EB osztályon lezárt borítékokban őrizték és csak a mozgósítás kihirdetése után adták át azokat a címzettek által kiküldött futártiszteknek. A tábori szállításvezetőségek parancsait, azok megalakulásáig, őrizték. A vasútvonal-parancsnokságokat e kimutatásokkal már az előkészítő munkálatok befejeztével ellátták, hogy az előkészítés részletmunkáit elvégezhessek.

A végrehajtó vasúti hatóságok a grafikonoknak kizárólag a vasúti forgalom előkészítéséhez szükséges adatait kapták meg, az egyes vonatok tartalmát (hadrendi alakulat száma és ereje stb.) nem.

A szállítási parancsokat a berakásra utasított alakulatok parancsnokai időben megkapták, hogy a kellő előkészületeket megtehessék. E parancsoknak a kirakás helyét és idejét ismertető részét a parancsnoknak titkosan kellett kezelnie. Ezeket az adatokat csak néhány órával a kirakás előtt ismertette.

A BHD-ban levő alakulatok kiegészítését szolgáló szállításokat minden felvonulási esetre külön ki kellett dolgozni. Ezek a Monarchia minden hadtestének területéről (kivéve a III. és XIV. hadtestet) Brodra voltak irányítandók

Az R+B kirakodóközrzetekbe futó vasútvonalak, teljesítmények levezetése

6. melléklet

felvonulási vasútvonal	elméleti teljesítőképesség (10v tengelyes)	hadimenet- rendi	ebből posta- ellátó vonat		marad- katoná- vonat	ebből közlekedhet mozgósítási napon										MEGJEGYZÉS: A Kárpáti átjárók miatt a kettős- vágányú vonal telje- sítője nem használható ki:
						3.		4.		5.		6.		7.		
						%	vonat	%	vonat	%	vonat	%	vonat	%	vonat	
Wien Oderberg Krakau, Lemberg	60	48	2	6	40		13		17		21		30		41	
Pozsony Krakau Tarnow	30	25	1	1	23		7		9		12		16		23	Galánta-Zsolna
Miskolc Rzeszow Przemysl	15	15	1	1	13		4		6		7		10		13	
Miskolc Mezőlaborc Chyrow Przemysl	48	30	1	4	25	30%	8	40%	10	50%	13	70%	18	100%	25	Budapest – Sátoraljaújhely
Debrecen Csap Sianki Sambor	15	15	1	1	13		4		6		7		10		13	
Debrecen Csap Lawocsne	15	15	1	1	13		4		6		7		10		13	
Nagyvárad Körösmező Delatyn	15	15	1	1	13		4		6		7		10		13	
	198	163	8	15	140		44		60		74		104		140	
összes felvonulási vonal	134	120	4	4	112		34		45		56		78		112	

ügy, hogy csak annyi vonat érkezzen be oda naponként, amennyinek tartalmát a keskeny nyomtávú vasút egy nap alatt képes volt továbbszállítani. Az üres szerelvények visszatérésére üres grafikonok állottak rendelkezésre (Gegenlinienblätter). Miután azonban az üres szerelvények visszairányítása a

kirakóközvetben végbemenő előre nem látható mozgások miatt előre nem volt szabályozható, következésképp nem is volt előkészíthető.

Az eddig vázolt, békében kidolgozott munkát az EB-nek néhány, a vezérkarhoz beosztott fiatal tiszttel megerősített tisztikara végezte, továbbá a vasútvonal-parancsnokságok tisztjei és kb. 120—140, megbízhatóság szempontjából válogatott és kiváló szakismeretekkel rendelkező vasúti tisztviselő.

A mozgósítások elrendelése, a felvonulás

1914. június 28-án szerb merénylők agyonlövők Ferenc Ferdinándot, a Monarchia trónörökösét, és feleségét.

1914. július 1-én reggel a vezérkar főnöke Oroszország és Románia előreláthatóan bizonytalan magatartása miatt és nagy orosz lovastömegeknek az eddig kidolgozott kirakóközvetek elleni támadásával számolva elrendeli az Oroszország elleni felvonulás kirakóközvetjeinek a San—Dnyeszter vonalra való visszahelyezését. E munkálatokat a hadműveleti osztálytól kapott új felvonulási körletek megadásával az 5 EB haladéktalanul meg is kezdte és július 25-ig be is fejezte.³¹

1914. július 20. Az 5. EB osztály tisztjeit behívják szabadságukról.

1914. július 23-án a Monarchia jegyzéket intéz Szerbiához és 48 óra határidő mellett felszólítja, hogy vállaljon kötelezettséget a Monarchia elleni provokációk beszüntetésére.

1914. július 24-én a vasúti közlekedésre illetékes minisztériumok utasítást kapnak, hogy 10 000 vasúti kocsi július 27-re tartsanak készletben, hogy a riadószállítások távirati utasításra elindulhassanak. Az 5. EB osztály előkészíti a hadtestparancsnokságok részére elkészített csomagokat, melyek a „B” felvonulással kapcsolatos utasításokat tartalmazzák, hogy többek között az elszállításra kerülő alakulatokat a berakás időpontjáról idejében értesíthessék. A szállítványparancsnokoknak kiadják a szállítási parancsot, lezárt borítékban.³²

1914. július 25. Szerbia nem ad kielégítő választ, ezért este 9 óra 23 perckor első riadónapnak július 27-ét, első mozgósítási napnak pedig július 28-át meghatározva a következő alakulatok mozgósítását rendelték el:

a) A minden esetben Szerbia ellen felvonuló „B min” csoport (13., 15., 16. hadtest);

b) az Oroszország be nem avatkozása esetén Szerbia ellen felvonuló „B” lépcső (4., 7., 8., 9. hadtest) és ezen felül

c) a grazi 3. hadtest, továbbá az 1. és 11. lovashadosztály.

Egyben hatályba lépnek az 1914. április 1-ével kezdődő új mozgósítási év határozmányai, többek között

a) a háború esetére felállítandó katonavasúti szervek megalakulása;

b) az előző a), b), c) alattiak hadiállománya emeléséhez szükséges szállítványok.³³

31 ÖULK I.k., 14. o.

32 Kriegsarchiv, Wien, EBB 4119. sz. csomó, 1914. VII. 24.

33 A világháború, 1914—1918. I.k. 96. o.

1914. július 26. Vasutakon békeforgalom, hazatérő katonakötelesek miatt egyes vonalakon a személyszállító vonatok másodrészekkel közlekednek. A vasutak felkészülnek a következő napi riadó- és mozgósítási szállításokra.

1914. július 27. A hadügyminisztérium és a vezérkar főnöke közös vasúti osztálya — a mozgósítási utasításoknak megfelelően — feloszlik és megalakulnak a katonai vasúti hatóságok, a meglévő vasútvonal-parancsnokságok pedig kibővített hatáskörrel kezdik meg működésüket az alábbiak szerint:³⁴

Mindenekelőtt a vezérkar vasúti osztálya, az 5. EB oszlik három részre:

- a) A tábori vasútügyek főnökségére, több tábori szállításvezetőséggel;
- b) a központi vasúti és hajózási vezetőségre, és
- c) a hadügyminisztérium vasúti osztályára, a katonai vasúti szolgálat anyagi ügyei intézésének feladatával.

A tábori vasútügyek főnöke egy tábornok, vagy idős vezérkari tiszt. 1914-ben erre a beosztásra az 5. EB vezetőjét, Straub János vezérkari ezredest jelölték ki, aki már hosszú éveket töltött a vezérkar vasúti osztályán és a vezérkari iskolán évekig a vasút- és hajózási ügy, valamint a hadiforgalom tanára volt (e tárgyról igen hasznos tankönyvet is írt).

A tábori vasútügyek főnöke (a hadiforgalom főnöke) a vasúti szolgálat legfőbb irányítója volt a Monarchia területén és a hadsereg által elfoglalt idegen területeken. A hadsereg-főparancsnokság hadtáp-főparancsnokságának volt alárendelve. Utasításokat ettől, vagy közvetlenül a hadsereg-főparancsnokságtól kapott.

Ez az alárendeltség még azt a felfogást tükrözte, hogy a vasutat főleg utánszállítási eszköznek tekintették, nem pedig hadászati eszköznek, mely a hadsereg hadászati felhasználásának, tehát az első felvonulás után az átcsoportosításoknak is nélkülözhető eszköze. Vezetőjének pedig fontos szerepe van a legfőbb vezetés terveinek mérlegelésénél, majd elhatározásának és terveinek megalkotásánál.

Ennek felismerése már 1914 végén oda vezetett, hogy a tábori vasutak főnökét a hadsereg-főparancsnokságnak közvetlenül alárendelték.

Alárendeltségében működött a központi vasútügyi és hajózási szállításvezetőség.

A Központi Szállításvezetőség (Zentraltransportleitung) feladata — bécsi székhellyel, élén egy magas rangú vezérkari törzstiszttel — az egész vasúti szolgálat irányítása volt a felvonulás alatt, majd a későbbiekben a háterszágban a hadiforgalom főnöke által megállapított állomásokig. Ezekről további irányítást már a tábori szállításvezetőségek végezték.

Amíg a hadiforgalom főnöke a hadsereg-főparancsnokság vasúti szakembere és a katonai vasúti szállítások nagyvonalú tervezője, addig a Központi Szállításvezetőség a megtervezett és elrendelt vasúti szállítások részleges kidolgozója, végrehajtó és ellenőrző szerve volt, országos általános és részletes hatáskörrel minden vasúti szállítással összefüggő kérdésben, valamint teljes rendelkezési joggal. Egy katonai, egy vasúti osztályra, mozdony- és kocsintézésre tagozódott. Tanácsadó szervként ide voltak beosztva az egyes minisztériumok és a különböző vasútigazgatóságok képviselői.

A Központi Szállításvezetőségnek voltak alárendelve a vasútvonal-parancsnokságok, a központi szállításvezetőség hatáskörével és szervezetével, de saját területükre korlátozva. Alárendeltségükben voltak a nagyobb elágazási állomások, nagy helyőrségek, katonai táborok, vasúti étkeztető és itatóállomások.

³⁴ Kriegsarchiv, Wien, EBB 4119. sz. csomó, 1914. VII. 27.; *Ratzenhofer*, MWM 1928., 58—60. o.

kon felállított pályaudvar-parancsnokságok. Feladatuk volt a katonai és egészségügyi rend biztosítása és a kiadott utasítások végrehajtásának ellenőrzése.

A tábori szállításvezetőségek feladata volt a szállítás szabályozása a felvonulási körletben és az ahhoz közvetlenül csatlakozó vasúthálózaton. („R” esetben pl. Oswieczimtól északra és keletre, valamint az összes kárpáti átjáróktól közvetlenül délre épített vonalakon.) Vezetőjük vezérkari törzstiszt volt, aki mellé több vezérkari tisztet osztottak be, továbbá az osztrák vasútiügyi miniszter, illetve a magyar kereskedelemügyi miniszter képviselőjét, valamint a területére eső vasútigazgatóságok, a posta- és távirdaigazgatóság kirendeltjeit.

Helyük „R” esetben Krakkó, Stanislau, Lemberg; „B” esetben Szabadka volt. Alárendeltségükbe tartozott a működési területükön elhelyezett összes vasúti végrehajtó szerv, továbbá a vasúti (építő, forgalmi és üzemi) csapatok, a vasút-biztosító és karbantartó népfölkelő alakulatok.

Fő feladatuk volt a felvonulási előmunkálatokban elkészített forgalmi és kirakási utasítások betartása, a hadihelyzet változásai folytán a hadsereg- és hadtestparancsnokságok kívánalmainak lehetséges teljesítése alapján a kirakó-körzetek megváltoztatása, a vasútvonalak kiürítésének szabályozása, vasúti torlódások feloldása, közreműködés a rombolások helyreállításában és az üres vonatok hátrairányításának szabályozása.³⁵

Július 27-én a békemenetrend van érvényben, de előkészületek folynak az „E” esetre előkészített mozgósítási és riadószállításokra. Ahol szükséges, bevonulási vonatokat indítanak.

1914. július 28. A Központi Szállításvezetőség megkezdí működését. Béke-
menetrend; a „B” esetben igénybe veendő szállítóvonalakat azonban már elő-
készítik a másnap meginduló hadiforgalomra.

Megalakul a szabadkai tábori szállításvezetőség.

1914. július 29. 0^h-kor megindul a Szerbia ellen már békében előkészített
vasúti felvonulási forgalom. (8. sz. vázlat, 260—261. o.)

A „B” esetre megállapított vonalakon hadiforgalom, kivéve a Bécs—Graz—
Pragerhof—Nagykanizsa vonalat, melyen a felvonulási vonatok békemenetrend
szerint közlekednek, miután az e vonalra irányított szállítmányok száma nem
követeli meg a hadimenetrendre való áttérést.

A haditervnek megfelelően megindul a „B min” csoport és egyben a „B
lépcső” szállítása, tehát azon hadtestek szállítása is, melyeknek helye egy orosz
beavatkozás esetén az északi arcvonalon volna.

Azokon a vonalakon, melyeken a hadimenetrend érvénybe lépett, megindul-
tak a postavonatok.

1914. július 30-án a vasúti szállítás zavartalanul folyik.

1914. július 31. Az olasz külügyminiszter közlése: A (német, olasz, osztrák—
magyar) Hármasszövetség tisztán védelmi jellegű, viszont a bécsi kormány
Szerbia elleni erőszakos magatartásával európai háborút provokál, melyhez
a római kormány hozzájárulását nem kérte ki. Ennélfogva Olaszországot
semmi sem kötelezi, hogy a háborúban részt vegyen.³⁶ Ezzel az olasz erők
átszállítása tárgytalanná vált és az általuk lekötött nehéz hegyimozdonyok,
más célokra, rendelkezésre állottak.

35 Kriegsschule, 61—64. o.

36 Conrad IV, 153. o.

A Császári és Királyi csapatok zömének elhelyezési viszonyai

7.melléklet

fegyvernem	alakulat	összesen	helyőrség					
			mozgósítási állomáson	mozgósítási állomáson kívül				
				saját hadtest területén		Bosznia Hercegovina Dalmátia	külföldön	
				belül	kivül			
Császári és Királyi csapatok (K.u.K.)	gyalogság	zászlóalj (4 század)	470	170	155	86	58	1(Albánia)
	lovasság	osztály (2-3 század)	84	10	36	38	–	–
	hegyitüzérség	osztály (2-3 üteg)	21	4	3	2	12	–
	vártüzérség	zászlóalj (2-3 század)	24	10	3	6	4	–
	árkász utász	zászlóalj (3-4 század)	23	13	1	7	4	–
		622	207	198	141	75	1	
összesen			622					

Értesítés érkezik, hogy Románia semleges marad. Ezek ellenére a felvonulatandó erők jobbszárnyán a hátrahelyezett kirakókörzetek érvényben maradtak.³⁷

A „B” esetre előkészített és végrehajtás alatt álló felvonulás zavartalanul fut, tehát futnak már a „B lépcső” egyes alakulatai is. Az orosz mozgósítás és a Monarchia határai közelében lezajlott csapatszállítások hatása alatt 12 óra 35 perckor az uralkodó elrendeli az *általános mozgósítást* azaz végrehajtatják az egész fegyveres erő mozgósítását, első riadónapnak augusztus 2-át, első mozgósítási napnak augusztus 4-ét határozva meg.³⁸

Megalakulnak az „R” esetre felállítandó tábori szállításvezetőségek (Krakkó, Stanislau, Lemberg).

Este a vezérkar hadműveleti irodája és Conrad tábornok, a vezérkar főnöke a „B” lépcsőt bizonyos megfontolások alapján északra tervezik átirányítani. Ezt az 5. EB osztály volt vezetője Straub vk. ezredes, mint a tábori vasúti ügyek főnöke, nem vállalja, félve egy vasútforgalmi zavartól, mely az előkészített vasúti felvonulás végrehajthatóságát súlyosan veszélyeztetné. Utasítás születik tehát, hogy a „B” eset megkezdett vasúti felvonulása minden változtatás nélkül végrehajtható, tehát az Oroszország elleni felvonulás esetére kijelölt 4., 7., 8., 9. hadtestek délre szállítása is.

Kivételt csupán az 1. és 11. lovashadosztály képezett. Az 1. lovashadosztály már kirakott részei békemenetrendben a kárpáti vonalakon északra szállítandók, az 1. lovashadosztály még el nem szállított és a 11. lovashadosztály összes alakulatai közvetlenül szállítandók az északi arcvonalra. A mozgósított III. hadtest szállítása a „B” hadszíntérre elmarad és a békében előkészített módon szállítandó északra.³⁹

1914. augusztus 1. A vezérkar hadműveleti osztálya újból szorgalmazza a „B” lépcső alakulatainak északraállítását. Ennek hatása alatt kerül sor az 5. EB újabb javaslatára, melynek lényege:

a) azok a hadosztályok, melyekből részek már szállítás alatt állanak, vasúti felvonulásukat délre folytatják és északra csak az „R” felvonulás befejezésekor szállítják őket;

b) azok a hadosztályok, melyek felvonulásukat dél felé még meg nem kezdték, közvetlenül szállítandók északra.⁴⁰

Conrad tábornok e javaslatot elfogadta és az északra való felvonulást a 8. számú melléklet szerint határozták el.

E döntés eredményeként a „B” lépcső négy hadtestközvetlen csoportjának, tizenegy hadosztályának és egy lovashadosztályának elszállításából 1914. augusztus 1-én 12 óráig — azon időpontig, ameddig egy július 31-én este kiadott változtató intézkedés végrehajtható lett volna — a következők valósultak meg: két hadtestközvetlen csoportból még csak 1—2 száztengelyes szállítmány indult el, a két hadtestközvetlen csoportból semmi, négy hadosztály még áll; négy hadosztályból kb. 30% lefutott már, vagy szállítás alatt van, ezek a budapesti és temesvári hadtest egyes hadosztályai; három hadosztályból eddig összesen 22 száztengelyes szállítmány indult el, ezek viszont a csehországi hadosztályok.

Ez utóbbi három hadosztály és két hadtestközvetlen csoport teljes szállítási szükséglete 202 száztengelyes katonavonatot tesz ki, melyből a 22 futásban levő

37 Uo. 154. o.

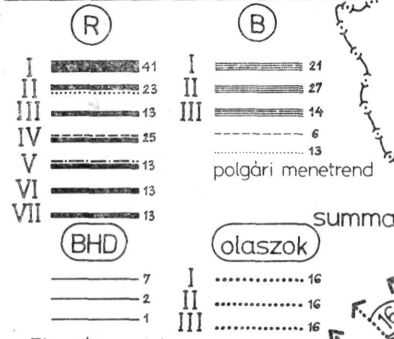
38 Uo. 155. o.

39 Kriegsarchiv, Wien, EBB 4119. sz. csomó, 1914. VII. 31.

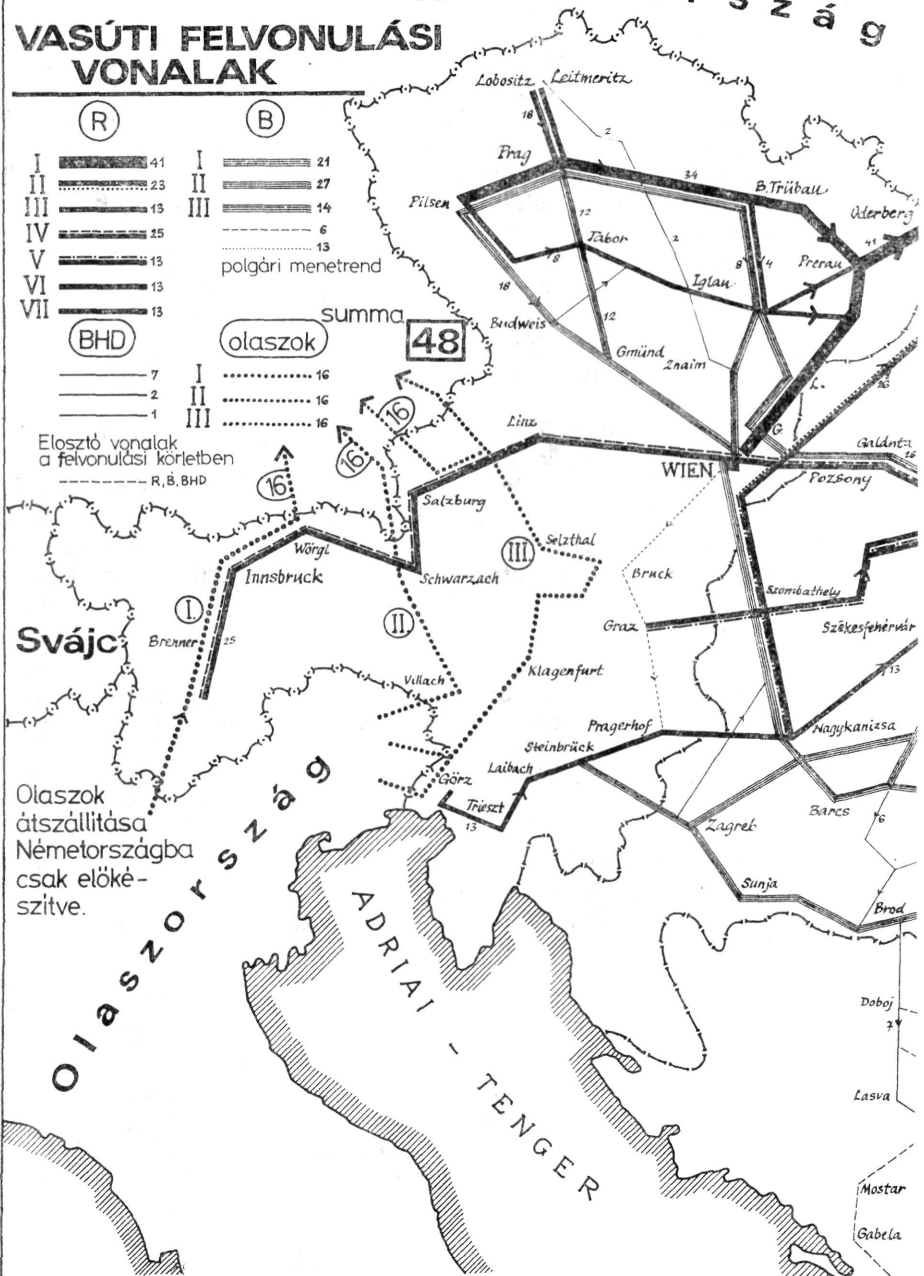
40 Uo. (1914.) VII. 27. és Ratzenhofer, MWM 1928., 58—60. o.

VASÚTI FELVONULÁSI VONALAK

Németország



Elosztó vonalak a felvonulási körletben
 ----- R, B, BHD

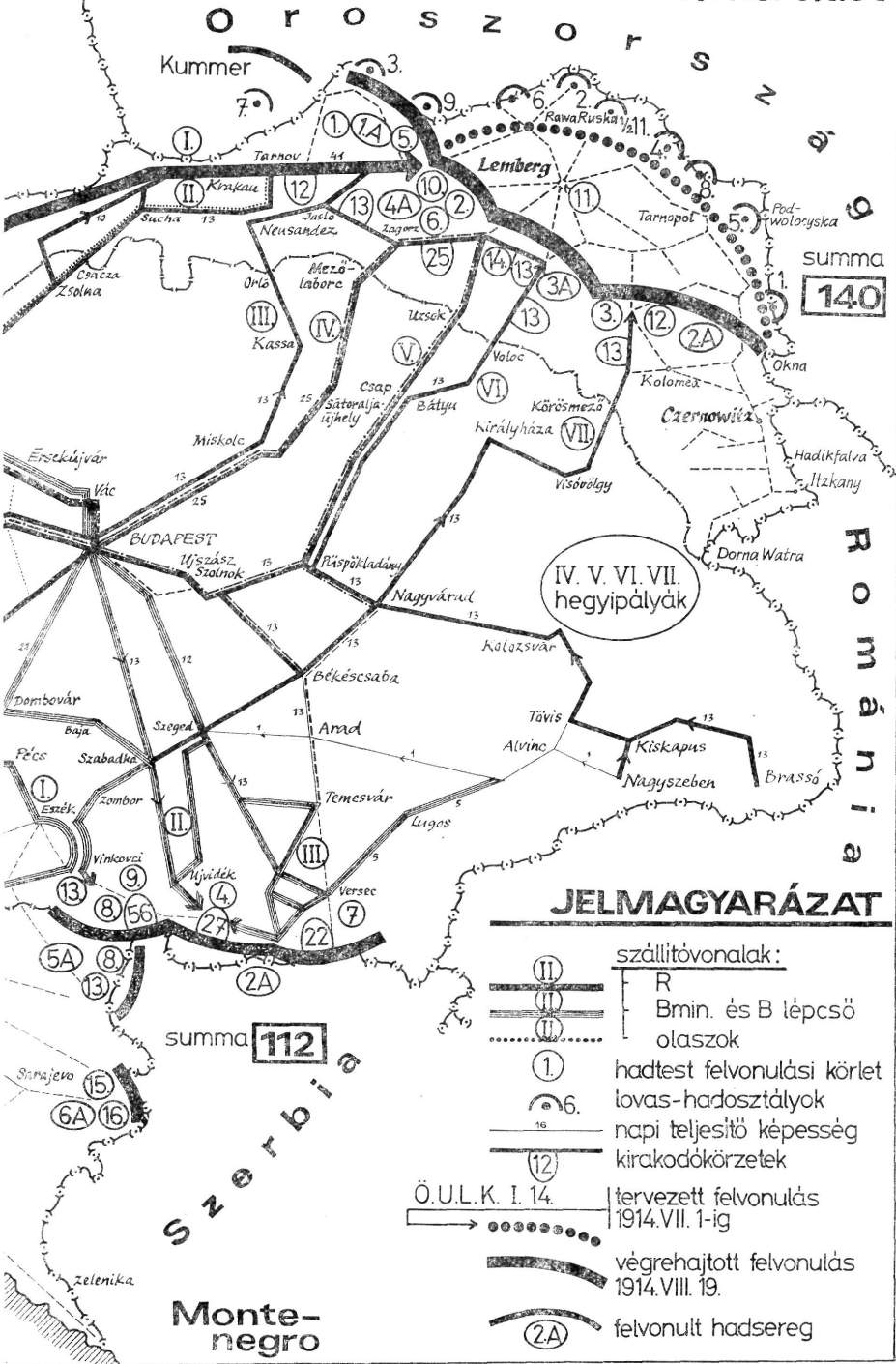


Olaszok átszállítása Németországba csak előkészítve.

VÉGREHAJTOTT FELVONULÁS

1914 július végétől augusztus elejéig

8. melléklet



JELMAGYARÁZAT

- szállítóvonalak:
- R
 - Bmin. és B lépcső
 - olaszok
 - hadtest felvonulási körlet
 - lovas-hadosztályok
 - napi teljesítő képesség
 - kirakodókörzetek
 - Ö.U.L.K. I. 14. tervezett felvonulás 1914.VII. 1-ig
 - végrehajtott felvonulás 1914.VIII. 19.
 - felvonult hadsereg

vonat északra való átirányítását a hadiforgalom főnöke nem tartotta lehetségesnek. Következésképpen 180 száztengelyes szerelvény feleslegesen futott le a további napokban délre.

E napon a „B” felvonulás zavartalanul folyt. A bevonulók tömege nagy volt.

Az „R” mozgósítási és riadószállítmányok másnapi indítására előkészületek folyamatban voltak.

A bevonulók tömege helyenként 3—4, sőt a Salzburg—Bécs vonalon 8 **má-sod-rész** indítását is szükségessé tette.

1914. augusztus 2., 3. (Első és második riadónap)

„R” mozgósítási és bevonulási szállítások, utóbbiak megerősítve rendben futnak. A „B” felvonulási vonalakat kivéve — melyeken már a hadimenetrend van érvényben — még békemenetrend.

1914. augusztus 4. (Első „R” mozgósítási nap)

Még békemenetrend, egyébként mint augusztus 3-án. Egyben előkészületek az „R” esetre kijelölt szállítónalok szabaddá tételére.

1914. augusztus 5. (Második „R” mozgósítási nap)

Postavonatok és egy-egy élelmezési vonat közlekedtek a nagyvárosok tejjel és gyorsan romló áruval való ellátására. Az „R” szállítónalokat 24 óráig, éjfél-ig, szabaddá teszik. A vasúti kocsikat ember- és lószállításra berendezik, a kórház- és betegvonatokat felszerelik. Személyzet- és mozdonykiegészítés folyamatban.

1914. augusztus 6. (Harmadik mozgósítási, egyben hadiforgalmi felvonulási nap).

A tömegfelvonulás „R” felé a békeelőkészületeknek megfelelően megindul, de az augusztus 1-én és 2-án hozott módosításoknak megfelelően.

Posta- és élelmezési vonatok mint augusztus 5-én. Hadiforgalomra igénybe nem vett vonalakon lecsökkentett személy- és teherforgalom.⁴¹

A „B” felvonulás augusztus 12-én lényegében befejeződik.

Az „R” felvonulásnak a békeelőkészületeknek megfelelően augusztus 22-e körül kellett volna befejeződnie és a vezérkar úgy számolt, hogy augusztus 18-ával elindulhatnak délről a „B” lépcső azon hadosztályai, melyeket az északi arcvonatra szántak. Erre azonban, főleg a kárpáti vonalakon bekövetkezett késések és torlódások miatt, másrészt a déli arcvonalon bekövetkezett események miatt — súlyos harcokba keveredtek — csak később került sor, így a 4. hadtest csapatai augusztus 30-án raktak be és végül csak szeptember 9-én raktak ki északon;⁴² a 7. hadtest csapatai augusztus 22-én raktak be és szeptember 1-ig raktak ki;⁴³ a 9. hadtestparancsnokság és a közvetlenek már augusztus 23-án megérkeztek északra, de a hadtest egyik hadosztálya csak 1915. január végén;⁴⁴ a 8. hadtestparancsnokság és csapatai csak 1915 februárjában érkeztek északra.⁴⁵

Így a fentiekben említett csapatok az augusztus végi, szeptember eleji csatákban északon hiányoztak és nem tudták az oroszok erőfölényét ellensúlyozni. Ennek volt következménye a veszteségteljes visszavonulás és a Közép- és

41 Kriegsarchiv, Wien, EBB 4119. sz. csomó, (1914.) VIII. 6.

42 ÖULK I. k. 66. o.; A világháború, 1914—1918 III. k. 351., 355. o.

43 ÖULK I. k. 66. o.; A világháború, 1914—1918 III. k. 437., 388. o.

44 ÖULK I. k. 66. o.; A világháború 1914—1918. III. k. 100. o.

45 A világháború 1914—1918 III. k. 106. o.

Nyugat-Galíciában lezajló váltakozó harc, mely karácsonyig Galícia majdnem teljes elvesztésével járt.

A „B” felvonulás, néhány késéstől eltekintve, a békeelőkészületeknek megfelelően zajlott le.

Az „R” felvonulásnál megállapítható, hogy a „A” lépcső csapatai a békében előkészített időben raktak be és a megállapított menetidőket betartva a kijelölt szállítónalakon futottak a Központi Szállításvezetőség és a tábori szállításvezetőségek átadó, illetve átvevő állomásáig. (Oswieczim és a kárpáti vasútállomások a kárpáti átjáróknál). Innen a tábori szállításvezetőségek a hátrahelyezett kirakóállomásokig irányítottak, melyek azonban idő hiányában nem voltak kellően előkészítve és így a kirakásoknál zavarok keletkeztek; a nehézségeket fokozták az előre nem látott harci események, melyek rögtönzéseket követeltek és az üres szerelvények rendszeres hátrairányítását lehetetlenné tették. Kivétel e téren csak a krakkói szállításvezetőség területének egy része volt, főleg az I-es szállítónalvonon, az Oswieczim—Krakkó—Tarnów vonalon, lévén ez kettősvágányú. A nyugati irányú visszavonulás Krakkóig és Sucháig nem nélkülözötte teljesen a tervszerűséget.

Ahol azonban az orosz seregek a határt átlépték és támadó előnyomulásukat megkezdték, ott a tervszerűség helyett a rögtönzések léptek előtérbe, olyanira, hogy a vonatoknak a kijelölt kirakóállomás előtt valahol, sok esetben nyílt pályán kellett kirakni és kellő felderítés híján rögtön harcba lépni.

Az üres szerelvényektől viszont a kirakóállomásokat meg kellett tisztítani, hogy helyet adjanak az újabb kirakásra rendelt csapatoknak. Az üres szerelvényeknek ez a rendszertelen visszaözönlése az egyvágányú pályákon minden rendszeres forgalmat megakadályozott és torlódásokat okozott, akadályozva a csapatokkal megrakott szerelvények előrejutását. Nehéz pályákon, márpedig a kárpáti vonalak ilyenek voltak, a torlódások csak fokozódtak. És ezt az áttekinthetetlen helyzetet még súlyosbították a pánikszerűen menekülővel megrakott vonatok. Erre a katasztrófális helyzetre a legjobb példa a kettősvágányú vonalon fekvő Mezőlaborc vasútállomásának esete, ahová az északról jövő menekültvonatok minden biztonsági szabályt megszegve özönlöttek, a kellő követési időt vagy távolságot figyelembe nem véve. Így történhetett meg, hogy a 4. hadtest csapatait a válságos helyzetben küzdő hadosztályok szívósrongva várják, ők viszont Mezőlaborc állomását több mint 36 óráig el sem hagyhatják.⁴⁶

Tömegszállítások az 1914. évi vasúti felvonulás után.

Átcsoportosítások

A vezérkar békében az első vasúti felvonulás előkészítése után átcsoportosításokkal csak elméletileg foglalkozhatott.

Átcsoportosítások általában szükségessé válhatnak:

a) a számbajöhető hadszíntereken belül, pl. egyik szárnyról a másikra, avagy

b) egyik hadszíntérről a másikra, pl. „B”-ből „R”-re, vagy fordítva, „I”-ből „B”-re, vagy fordítva. Az „R”-ből „I”-re és fordítva való átcsoportosítás mérlegeléséről nyom nem maradt.

⁴⁶ *Mohácsi Béla*: A Magyar Királyi Államvasutak a világháború alatt. Budapest, 1921. (a továbbiakban: *Mohácsi*) 11—16. o.; A világháború 1914—1918 III. k. 39. o.

A hadszíntérre való felvonulásnál a felvonulási vasútvonalak teljesítménye a fontos, a hadszíntéren belül való átcsoportosításnál viszont a harántvonalaké, melyek a szállítást a hadszíntér valamely körzetéből ugyanazon hadszíntér egy másik körzetébe teszik lehetővé.

Ezeket a lehetőségeket hadszínterenként vizsgálva — figyelembe véve az egyes szállítónalakat ama szakaszának teljesítőképességét, mely a legkisebb teljesítményre képesek — a következőket állapíthatjuk meg. (Az átcsoportosítási lehetőségeket a 9. sz. vázlat és a 9/a, b, e. számú táblázatok mutatják, 266—267., 269., 270., 271. o.)

a) Az északi harctéren („R”) harántvonalként számba jöhetett elsősorban a Czernovitz—Stanislaw—Lemberg egyvágányú és a Lemberg—Krakkó kettős-vágányú vasút (I.); második harántvonalnak a Stanislaw—Stryj—Sambor—Chyrow—Zagorz—Jaslo—Neusandez—Sucha—Oswiecim vonal tekinthető (II); harmadik harántvonalnak a majdnem teljes hosszában a Kárpátoktól délre épített Delatyn—Kőrösmező—Királyháza—Csap—Sátoraljaújhely—Kassa—Rutka—Zsolna—Csacza—Teschen—Oderberg vonalat, (VI.) végül a Volóc rántvonalnak vehetjük a Mezőlaborc—Sátoraljaújhely—Miskolc—Losonc—Rutka—Zsolna—Csacza—Teschen—Oderberg vonalat, (VI.) végül a Volóc vagy Uzsok—Csap—Szolnok—Budapest—Pozsony—(Bécs)—Gänserndorf—Prerau—Oderberg vonal kínálkozik (V.).

Az első és második harántvonal — de különösen az első — a várható hadműveletekhez közel húzódik és ezért esetleges igénybevétele bizonytalan. Legbiztosabb a Kárpátok mögött megépített harmadik, negyedik és ötödik harántvonal. Az első és második harántvonalak, vagy csupán az első harántvonal kiesése esetén az átcsoportosításra rendelkezésre álló teljesítményt a 9. a számú táblázat mutatja, mely mindössze 32 száztengelyes vonatot tesz ki és a Magyarország közepéig, Budapestig nyúlik vissza, több száz km-re az arcvonal mögé.)

A déli harctéren („B”), mely Orsovától 600 km hosszban nyúlik le a Monarchia legdélibb csücskéig, Cattaróig, a Duna és Tisza, majd Bosznia és Hercegovina hegyeinek elválasztó hatása érvényesül. A Dunán vasúti híd csak Gombosnál, Újvidéken, Baján és Budapesten van. Így tehát ezek és az ezektől délre húzódó vasúti vonalak teljesítménye adja meg az átcsoportosítási lehetőségeket.

A VI. számú harántvonal az Arad vagy Temesvár—Szeged—Szabadka—Zembor—Vinkovce—Brod, a VII. számú harántvonal a Békéscsaba—Szeged—Szabadka—Baja—Pécs—Gyékényes, vagy Baja—Újdombóvár—Gyékényes—Zágráb vonal. A VIII. harántvonal a Békéscsaba—Szolnok—Budapest összekötő vasúti híd és onnan Székesfehérvár—Nagykanizsa, vagy Budapest—Újdombóvár—Pécs—Vinkovce vonal. Jellemző, hogy vasúton Pancsováról csak a szegedi Tisza-hídon, majd az újvidéki Duna-hídon át lehet Zimonyba jutni. Az azonos hadszíntér két pontja légvonalban kb. 20 km-re fekszik, vasúton viszont kb. 400 km-re, mert a legdélibb Tisza-híd Szegeden volt. A 9. sz. vázlatból is kivehető, hogy a hadszíntér nyugati részébe való átcsoportosítás csak Brodig mutat elfogadható értékeket, mert a Boszniában és Hercegovinában futó Brod—Sarajevo—Mostar—Zelenika vonal teljesítménye igen csekély.

Az olasz hadszíntér („I”) két szárnya — Görz vidéke és a Tirolban fekvő Trient — között a légvonalbeli távolság csupán 200 km. Egy átcsoportosítás azonban itt is tetemes kerülőket követel.

Az első harántvonalnak a IX-es számú vehető, a Görz—Villach—Franzensfeste—Trient vonal, 16 száztengelyes vonat teljesítménnyel, mely azonban helyenként az olasz közepes és nehéz tüzérség által megfigyelhető volt és annak hatástávolságában feküdt, különösen Tolmeinnél, továbbá Toblach és

Innichen között. Második harántvonal a X. sz., a Laibach—Klagenfurt—Schwarzach—Innsbruck—Franzensfeste—Trient vonal, 20 szántengelyes vonat napi teljesítménnyel, végül a XI. sz., harántvonal a Pragerhof—Marburg—Graz—Bécs—Linz—Salzburg—Innsbruck—Franzensfeste vonal, 36 szántengelyes vonat napi teljesítménnyel.

A 9. sz. mellékletet, valamint a 9/a., b., c. táblázatokat (266—267., 269., 270., 271. o.) figyelembe véve megállapítható, hogy az egy arcvonalon belüli átcsoportosítási lehetőségek igen függenek az adott hadműveleti helyzetektől, melyek az átcsoportosítási lehetőségeket igen hátrányosan befolyásolhatják.

Az északi arcvonalon a I-es és II-es harántvonalak megszakítása, vagy veszélyeztetettsége közel 1000 km-es kitérőt eredményezhetett, 35%, illetve 50% teljesítménykieséssel.

A délkeleti hadszíntéren („B”) Vinkovce, Újvidék vagy Szabadka kikapcsolása, vagy erős veszélyeztetettsége katasztrofális teljesítménycsökkenéseket okozhatott és egy több mint 600 km-es kitérésre kényszeríthetett.

A Tiszától keletre levő erők átcsoportosítása a Tiszától nyugatra, vagy a Dunától nyugatra — a hadihelyzet folytán — csak nagy kerülőkkel és erősen csökkenő teljesítménnyel hajtható végre.

Az olasz hadszíntéren a határtól kb. 25 km-re fekvő Villach kikapcsolása majdnem 1000 km-es kitérőt eredményezhetett, mindössze 36 szántengelyes vonal teljesítménnyel.

A meglévő vasúthálózat tehát átcsoportosítási lehetőségek szempontjából nem volt kedvező és a hadvezetőséget elhatározásaiban erősen korlátozta.

Merőben más volt a helyzet az egyik arcvonalról a másikra való átcsoportosítások esetében. Az északi „R” arcvonalra napi 140, a délkeleti „B” arcvonalra napi 112, a délnyugati „I” arcvonalra napi 140 szántengelyes vonat volt irányítható és ehhez a hátszorból megfelelő táplálóvonalak — a korábbi felvonulási vasútvonalak — állottak rendelkezésre.

Az átcsoportosítási szállítások célja tehát erők átcsoportosítása volt a) egy arcvonalon belül, illetve b) egyik arcvonalról a másikra.

Az első világháború alatt végzett számos erőátcsoportosítás vasúti részét itt ismertetni tanulságos és hálás feladat volna, de nem fér e tanulmány keretébe és ezért csak jellegzetes példákra szorítkozunk.

Átcsoportosítások egy arcvonalon belül.

Az első két átcsoportosítási szállítás volt.

a) A 35. népfelkelő dandár elszállítása 1914 szeptember közepén a Tatárhágótól Krakkóba a Kőrösmező—Királyháza—Érmihályfalva—Debrecen—Szolnok egyvágányú vonalon, majd a Szolnok—Budapest—Galánta—Zsolna kettős-vágányú vonalon, onnan pedig tovább, Oderbergen át Krakkóba.⁴⁷ a berakást és irányítást Debrecenig a 20-as számú debreceni vasútvonal-parancsnokság intézte, onnan Zsolnáig a Központi Szállításvezetőség, tovább Krakkóig az 1-es számú krakkói tábori szállításvezetőség.

b) A 43. gyaloghadosztály elszállítása szeptember végén az Uzsoki hágótól Tarnówba az Ungvár—Csap—Miskolc—Budapest—Galánta—Zsolna—Oderberg—Tarnów vonalon történt.⁴⁸ Ezek a szállítások — bár nem érték el a napi 50 (100 tengelyes) vonatot sem — azért érdemelnek említést, mert rövid idő

⁴⁷ *Ritzenhöfer*: Das Kriegseisenbahwesen. Lenkung der Massentransporte durch die Militäreisenbahnbehörden. MWM 1930., Heft 3/4. 233., 234. o.

⁴⁸ Uo.



9. melléklet

O r o s z o r s z á g



alatt kellett megszervezni és végrehajtani őket. Az itt szerzett tapasztalatok eredményezték a vasúti hatóságokkal való szorosabb együttműködést, a polgári menetrendekbe való jobb beilleszkedést, a vasútbiztonsági szabályok betartása mellett a sebesség- és fékszázalék kezelésének a békeelőkészítésekkel szemben liberálisabb és célszerűbb alkalmazását.

c) Az 1914. november közepén két hadtesttel végrehajtott átcsoportosítást a 10. számú melléklet szemlélteti. Ez jól mutatja a III-as szállítónalnak Budapest—Bécsig való kitérőjét, miután galíciai harántvonalakat az orosz előnyomulás miatt nem lehetett igénybe venni.⁴⁹ (278. o.)

Átcsoportosítások egyik arcvonalról a másikra.

a) Ez a példa az 1915. május hó 23-án bekövetkezett olasz hadüzenet következtében szükséges átcsoportosítást szemlélteti. Ennél figyelembe kell venni, hogy a délnyugati „I” arcvonalra történő átcsoportosítás két másik — az orosz „R” arcvonalon belül folyamatban levő — átcsoportosítás idejére esett. (L. a 11. sz. mellékletet, 282—283. o.)

Egyidejűleg futottak még német szállítmányok Oderbergből a déli „B” hadszíntérre, Oderberg—Bécs—Budapest között, közösen használva a vasútvonalat az olasz hadszíntérre irányítottakkal és Budapesten keresztezték is egymást. A délnyugati, tehát „I” arcvonalra irányított szállítmányok — eredetüket illetően — három csoportra oszlottak: 1. német szállítmányok, melyek a Német Birodalomból jöttek, 2. osztrák—magyar szállítmányok, melyek az orosz „R” hadszíntérről és 3. osztrák—magyar szállítmányok, melyek a szerbiai „B” hadszíntérről érkeztek, összességükben tehát a Monarchia mindhárom hadszínterét érintették.⁵⁰

Hasonló nagy méretű, a Monarchia minden hadszínterét — esetenként a francia—német hadszínterét is érintő — átcsoportosítások voltak még:

b) 1915 szeptemberében a Szerbia legyőzését célzó és Szerbia megszállásával járó, a Bázias—Pancsova Duna-szakasz mögött felvonuló, kb. 1400 vonatot magába foglaló, napi 40—60 száztengelyes vonatot jelentő szállítmányok.

c) Külön említést érdemel a Montenegro elfoglalását előkészítő átcsoportosítás, mely a BHD keskenyvágányú vasutat vette igénybe, minden várakozást felülmulóan. 1915. december 6-tól 56 nap alatt 629 vonat haladt át a Sarajevo és Mostar közötti szakaszon, az Iwan nyergen, melyen csak fogaskerekű vontatás volt lehetséges. Több napon át 16 vonat bonyolította le a forgalmat (50 keskeny nyomtávú kocsival), melyből egy szén-, egy posta- és két élelmezési vonat volt, s melyeknek többek között a Monarchia nagy hadikikötője, Cattaro ellátását is biztosítaniuk kellett.

d) Az 1916 tavaszán Tirol északkeleti részéből Velence irányába megindított támadás előkészítéséhez 1849 száztengelyes szállítmány mozgatása volt szükséges, 60 napon át, napi 28 vonat teljesítménnyel. A táplálónalnak ennek többszörösét is bírták volna, de a Dél-Tirolba vezető egyetlen vasútvonal, egyéb szállításokkal is megterheltetvén, többet felvenni és kirakni nem tudott. A Dél-Tirol keleti határa mögött felvonult haderőhöz felhasználták a hátsországból, az északi és szerbiai hadszíntérről 1241, az olasz arcvonal karintiai részéről 187, az Isonzo mellékéről 421 száztengelyes szállítmányt.⁵¹

e) 1916 augusztus végén törtek be a románok Erdélybe. Az előretörés kivédésére, majd kiűzésükre, Németországból szállításra került 1150 vonat, az orosz hadszíntérről 740 vonat, a Balkánról 100, az olasz hadszíntérről pedig 140 vonat.

⁴⁹ Uo. 238. o.

⁵⁰ *Ratzenhofer*: Die Auswertung der inneren Linie im Dreifarten-Krieg. MWM 1931., Heft 6/7. 1031—1047. o.

⁵¹ *Ratzenhofer*: Militärische Bahnauswertung im 1. Halbjahr 1916. MWM 1933., Heft 4. 251—259. o.

használható harántvonalak										össz- teljesit- mény
I.		II.		III.		IV.		V.		
hossza	napi teljesit- mény	hossza	napi teljesit- mény	hossza	napi teljesit- mény	hossza	napi teljesit- mény	hossza	napi teljesit- mény	
627 km	40	648 km	15	703 km	12	617 km	9	920 km	12	88/100
			15		12		9		12	48/100
			12		9		12		33/100	



Jelmagyarázat:  nem vehető igénybe

Megjegyzés: Minden harántvonal teljesítménye a legkisebb teljesítőképeségű vonalak alapján lett meghatározva.

használható harántvonalak						összteljesítmény
VI.		VII.		VIII.		
hossza	napi teljesítmény	hossza	napi teljesítmény	hossza	napi teljesítmény	
411 km	20	678 km	12	636 km	16-20	48-52/100
	X		12		16-20	28-32/100
	X		X		16-20	16-20/100



Az eddig felsorolt szállítmányok Magyarország északi és keleti vasútvonalhálózatát teljesen igénybe vették.⁵²

f) A Monarchia csapatai 11 csatában állták az Isonzónál az olaszok rohamait, melyek célja Triest elfoglalása és Stájerország déli részének birtokba vétele volt. Ezek az elhárító harcok nagy veszteségekkel jártak és a nagy túlerővel, valamint nagy anyagi fölényrel rendelkező olasz támadások mind veszélyesebbé váltak. Ezért a német és az osztrák—magyar hadvezetőség elhatározta a támadást és az olaszoknak az Isonzó vonalról való visszaszorítását.

A támadás kezdetét 1917. október 24-re határozták meg. A támadó csapatok a Villach—Görz és a tengerpart vonalra, részben attól nyugatra vonultak fel.

⁵² Mohácsi, 49—57. o.

① Olasz arcvonal

9.c melléklet

használható vasútvonal						összteljesítmény
IX.		X.		XI.		
hossza	napi teljesítmény	hossza	napi teljesítmény	hossza	napi teljesítmény	
433km	16	490 km	20	936 km	36	72/100
			20		36	56/100
					36	36/100

Trieszt — 200 km — Görz

Az átcsoportosítás folyamán osztrák—magyar részről hat, német részről hét hadosztály vonult fel, 30 nap alatt napi 100—120, összesen 3000 száztengelyes vonattal. Az osztrák—magyar hadosztályok Erdélyből, Bukovinából és Kelet-Galiciából lettek leszállítva, a német hadosztályok részben a francia hadszíntérről, részben az orosz arcvonalról kerültek a hadszíntérre.⁵³

g) Az 1918. június 14-én meginduló piavei csatához a piavei arcvonalra 565, a dél-tiroli arcvonalra 541, a karintiai arcvonalra 47, összesen 1153 száztengelyes, túlnyomóan Erdélyből és Bukovinából, kisebb részben Galiciából és Oroszlengyelországból érkező szállítmány érkezett. (Hét, részben lóról szállított lovashadosztály, tizenhat gyalghadosztály, tizenöt átfegyverzett, korszerűsített tüzérandár és nagyszámú nehéztüzérség.) A kirakóközvetben irányuló forgalom nagyságát a 12. számú melléklet mutatja.⁵⁴

Érdekességként ide kívánkoznak még az alábbi szállítmányok:

h) 1916 szeptemberében egy török hadtest szállítása Konstantinápolyból az Alduna melletti Kevevárával szemben levő kompra, onnan Temesvár—Arad—Békéscsaba—Nagyvárad — Királyháza—Kőrösmezőn át a galíciai arcvonalra, hogy egy állásrész védelmét átvegye. E szállítás átlag napi 20 szerelvényvel összesen kb. 200 száztengelyes vonatot tett ki. E csapatok visszaszállítása 1917. június 15-én kezdődött a Kőrösmező—Debrecen—Nagyvárad—Szeged—Szabadka—Újvidék—Belgrád vonalon Konstantinápolyba.⁵⁵

i) Történetek csapatszállítások a Monarchia területéről a német—francia front-ra is, és pedig 1914. augusztusában 30,5 cm-es mozsárütegek, hogy segítsék a francia erődök leküzdését és⁵⁶

j) sor került 1918 nyarán egy osztrák—magyar hadtestnek (az 1. és a 35. gyalghadosztály) nyugatra szállítására is.⁵⁷ Végül

k) voltak szállítások Törökországba, főleg Palesztinába (tüzéralakulatok).⁵⁸

Bármily átcsoportosításról legyen is szó, a táplálóvonalak mellett a kirakó-állomások is figyelembe veendőek. E téren a helyzet csak akkor kielégítő, ha kellő számú és megfelelő rakodóval rendelkező vasútállomás áll rendelkezésre. Minél több, már békében megépített rakodóval és hozzá vezető úttal számolhat a csapat, annál kedvezőbbek az átcsoportosítási lehetőségek, melyeket a rögtönzött, vagy hordozható rakodók megléte csak fokozhat. Ehhez viszont megfelelően épített vasútállomások kellene, ahol felállításukra kellő hely rendelkezésre áll

A Conrad által 1914. július 1-én elrendelt hátrahelyezésnél a nagyrészt már békében megépített rakodóknak csak egy részét lehetett igénybe venni, mert azok az új, hátrahelyezett rakodóközvetben kívül estek, ahol pedig időhiány miatt új rakodók kellő hosszban még nem voltak kiépíthetők. Következésképpen a tervezettnél hosszabb kirakási idők adódtak és előre nem látott torlódások keletkeztek, melyek a harctérre rendelt csapatok késői beérkezését eredményezték.

53 *Vajna—Náday*: Hadtörténelem. Budapest, 1936, 695. o.

54 *ÖULK VII. k. 12. sz. melléklet.*

55 *Mohácsi*, 37. o.

56 *Ehrenbuch unserer Artillerie*. Wien, é.u., II. k. 528. o.

57 *Uo.* 536. o.

58 *Uo.* 528. o.

Különböző katonai szállítási feladatok a háború alatt

A hadászati célokból elrendelt katonai tömegszállítások mellett — melyeknek csak egy részét ismertettük az előző fejezetekben — állandóan futottak a létszám-, fegyver-, lőszer- és műszaki anyag kiegészítő szállítmányok, a szabadságos, sebesült- és betegvonatok, foglyszállító vonatok, az ellenség sikerét követő kiürítési és menekültvonatok, majd a visszafoglalt, vagy idegen országok területéből elfoglalt vasútvonalak benépesítését szolgáló vonatok.

A Monarchia és a szomszédos ellenséges országok területén azonban nemcsak az osztrák—magyar haderő harcolt, hanem időnként német és török csapatok is. A németek mindenekelőtt az északi és az olasz hadszíntéren, Erdélyben — a Románia és Szerbia leverését előkészítő felvonulások alkalmával — vették igénybe a Monarchia vasúthálózatát, majd a Romániában és Szerbiában visszamaradt német csapatok mindennemű katonai utánszállítása is a Monarchia vonalait terhelte.

Voltak német csapatok Bulgáriában és Törökországban is, melyek az anyaországgal kapcsolatot csak a Monarchia vasutai útján tudtak tartani.

A Monarchia és Németország fokozatosan vesztették el behozatali lehetőségeiket és így fokozott mértékben az általuk elfoglalt területek segélyforrásaira voltak utalva.

A skandináv államok és Svájc, maguk is behozatali nehézségekkel küzdve, csak korlátozott mértékben állottak rendelkezésre. Olaszország 1915 tavaszától, Románia pedig 1916 ősztől kiesett.

Az elfoglalt Ukrajna, Románia, Szerbia, valamint a szövetséges Bulgária és Törökország nyersanyagaira — mindenekelőtt Németországnak — főleg élelmezési és hadiipari szempontból feltétlenül szüksége volt. A német rendeltetésű ukrán szállítmányok kivételével ezek a szállítások (élelmiszerek, főleg gabona, haszon- és vágóállatok, ipari anyagok és a rendkívül fontos olajszállítmányok) mind a Monarchia vasutait vették igénybe. Ellenkező irányban iparcikkek, szén, gépek és üres szerelvények futottak.

A háború alatt felfejlődött hadiipar és az azt kiszolgáló mellékiparágak nyersanyag- és tüzelőanyag-szállítmányai nagy tömegű, rendszeres és biztos szállításokat követeltek.

Az eddig leírt szállítmányok a Monarchia összeomlásáig Konstantinápolytól a Monarchia vasúthálózatán keresztül a nagy német városokig közösen megállapított menetrend szerint közlekedtek és a Monarchia egyvágányú vonalait rendkívül igénybe vették, időnként csak csökkentett polgári forgalmat tettek lehetővé. Nagyobb csapatszállításoknál a polgári forgalom erős korlátozására került sor.

A Monarchia vezérkara és a német vezérkar között a háború előtt a katonavasúti együttműködés lényegében csak az olaszok átszállítására szorítkozott. A háború folyamán azonban ez mind szorosabbá vált. Ennek eredménye volt többek között, hogy a Salzburg—Rosenheim—Kufstein kettősvágányú, igen kedvező vontatási feltételekkel megépített német vonalon osztrák—magyar szerelvények is közlekedhettek. Ezzel tehermentesíthető volt az igen nehéz hegyi mozdonyokat igénylő Salzburg—Bischofshofen—Schwarzach—St. Veid—Wörgl vonal.

Polgári forgalom

Az 1914. évi felvonulás első napjaiban a felvonulási vasútvonalakon a polgári forgalom teljesen szünetelt. Egyes nagyvárosok ellátására a biztonsági célokra fenntartott vonatokból egyet-kettőt engedélyeztek (tej, hús stb. szállítására).

1914. szeptember 4-én néhány felvonulási vonalra — melyeknek hadimenetrendjét a katonai szállítások már kevésbé vették igénybe — a Központi Szállításvezetőség már engedélyezett polgári forgalmat. Ezt 1914. szeptember 14-én számos vonalra kiterjesztette, majd néhány nap múlva intézkedés született a polgári menetrend minden vonalra való helyreállítására, a rendelkezésre álló személyzet, mozdony és kocsiallag figyelembe vételével, szállítási sorrendet, előnyzést biztosítva természetesen a jövőben is elrendelendő katonai szállításoknak. Nagyarányú tömegszállításoknál a szükséges katonai szállításokat biztosítani kellett, a polgári forgalom ismételt korlátozásának árán is.

A különböző katonai követelményeknek és az azokkal járó különböző mérvű korlátozásoknak a figyelembe vételével a menetrendszerkesztők, a vasútvonal-parancsnokságokkal egyetértésben, különböző hadimenetrendeket szerkesztettek. Az alap a polgári menetrend volt, néhány katonai célra fenntartott vonattal, melyek a polgári forgalmat nem befolyásolták.

Ha a fenntartott vonatok száma kisebb volt, mint amennyire a katonai szállítások miatt szükség lett volna, olyan polgári vonatokat vettek igénybe, melyeknek meghatározott ideig való kimaradása a polgári szállítási szükségleteket túlzottan nem korlátozta.

Végül készültek tiszta hadimenetrendek is, különböző alapsebességeket alapul véve, különböző békebeli forgalomtechnikai előírások enyhébb értelmezésével és így nagyobb sebességek figyelembevételével.

1917 őszeig a vasutak általában képesek voltak a rájuk háruló feladatok teljesítésére. Az ellátási nehézségek azonban a vasutasok munkaképességét is károsan kezdték befolyásolni. A javításra váró mozdonyok számának emelkedése, tehát az üzemképes mozdonyok számának csökkenése, a változatlan forgalmi igényekből fakadó erősebb igénybevétel a forgalmi zavarokat fokozta. Fontos szállítások késői indítása, a vonatkésések, torlódások már napirenden voltak.

Mind gyakoribb volt a mozdonyoknak a szállítás alatt bekövetkező üzemképtelensége, ami — különösen egyvágányú pályákon — torlódásokat, késéseket okozott, a vasutasok szolgálatban töltött idejét meghosszabbította, pihenőidejüket lecsökkentette.

A békebeli személyzet egy részének már a mozgósítás elrendelésekor kellett bevonulnia, egy másik részének pedig az első felvonulás befejeztével, de belátva a vasutasokra háruló fontos feladatokat, a hadügyminisztériumtól bizonyos részben bevonulási halasztást kaptak. Midőn azonban a Monarchia és Németország seregei nagy orosz területeket foglaltak el, s azok vasútvonalait, valamint a háború alatt ott épített vasútvonalakat személyzettel kellett ellátni (bepépesítés) igen erősen érezhető személyzethiány lépett fel. Ezen úgy igyekeztek segíteni, hogy ahol lehetett, az alsóbb beosztásokból magasabb munkakörbe helyeztek vasutasokat (például mozdonyvezetők pótlása mozdonyfűtőkkel stb.), illetve személyzetfelvételhez folyamodtak. Mivel azonban minden épkezéskor ember háborús katonai szolgálatot teljesített, az újonnan felvettek zöme nem felelt meg az előírt feltételeknek. Végszükségben a katonai vezetés bocsájtott rendelkezésre idős, esetleg törődött népfelkelőket, sőt hadifoglyokat is, hogy kellő számú fékező stb. rendelkezésre álljon.

1916-ban a magyar vasutaknál kisebb mértékben, de az osztrák vasutakon igen erősen igénybe vettek már női munkaeőket is, mégpedig a mozdonyvezetői és fűtői szolgálatot kivéve, majdnem minden szolgálati ágban.⁵⁹

A vasúthálózat bővülése és csökkenése

a) A hadműveletek során 1914 szeptemberétől 1915 májusáig Galícia és Bukovina területét — egy kis nyugati sáv kivételével — sőt Északkelet-Magyarország egy részét is orosz csapatok foglalták el és a krakkói vár külső erőd-műveit is megközelítették. Az orosz hadsereg által birtokba vett területen a Krakkó—Chabowka vonaltól a Przemysl—Chyrow vonalig, valamint Magyarország előbb említett részein és Bukovinában váltakozó harcok folytak, minek következtében egyes vasútvonalak, vasútállomásaikkal, többször gazdát cseréltek. (1., 13., 14. melléletek, 226—227., 286—287., 289. o.)

Bár kiürítési intézkedések voltak, azokat csak részben, vagy egyáltalán nem hajtották végre. Kelet-Galiciában azért nem, mert az orosz előnyomulás üteme váratlanul érte a lakosságot és vele a vasutasokat és a legtöbb helyen pánikot okozott, melynek következtében a békében előkészített rombolásokra nem kerülhetett sor; az értékes vasúti anyag (mozdonyok, kocsik, állomási berendezések) java részét pedig hátrahagyták. A menekülő vasutasok családjukkal, ingóságokkal, állataikkal és a százezerszámra rúgó polgári lakossággal együtt rohmozták meg a vasúti kocsikat; mozdonyt kerítve, vonatvezető és fékezők nélkül, rendszertelenül, a forgalmat veszélyeztetve és gátolva özönlöttek nyugat felé, vagy a kárpáti átjárók irányába, óhatatlanul összekeveredve a sebessült-, és betegszállító vonatokkal.

Galícia középső részében a kiürítési előírások már szabályszerűen hajtottak végre.⁶⁰

Mivel a kiürítésre e területen már tervszerűen készültek és azt gondosan végre is hajtották, értékes vasúti anyagokat mentettek meg, melyeket a területek 1915 tavaszán történt elfoglalása után ismét beépítettek. Mozdonyokat és kocsikat, valamint hírközlvetítő- és jelzőberendezéseket jelentős számban meg lehetett menteni, de egy részük pótlására a hátországból azért szükség volt. Az építményeket és a nehéz gépi berendezéseket azonban csak ideiglenesen és nem teljes mértékben lehetett helyreállítani és csak hónapok múltán — sok építőanyagot vonva el a hátországtól és a hadseregtől — tudták azokat teljes kapacitással szolgálatba állítani.

A hullámzó hadműveletek következtében többször előfordult, hogy az alig helyreállított, vagy helyreállítás alatt álló létesítményeket ismét rombolni kellett. Voltak hidak, melyeket a Monarchia csapatai háromszor romboltak le, majd kétszer igyekeztek helyreállítani, de a tartós helyreállításra csak 1915 májusa után került sor.

Az 1914. évi galíciái hadműveletek vasúti veszteségeiről képet az alábbi adatok adnak: elpusztult kb. 1000 km vasúti pálya, 150 vasútállomás, 150 mozdony és 20 000 vasúti kocsi.⁶¹ Az oroszok — az általuk elfoglalt területeken — természetesen azonnal megkezdték a sínpályák széles nyomtávra való átszegezését. A Lemberg—Krasne—Zloczow rendes nyomtávú kettősvágányú pályán csak az egyik sínpárt szegeztek át széles nyomtávra, a Krasne—Brody vona-

⁵⁹ VK 43. o.

⁶⁰ A világháború 1914—1918. III. k. 39. o.; VK 184. o.; *Mohácsi*, 14—16. o.; *ÖULK Ergänzungsheft* 6., 1 8—31o.

⁶¹ Uo

lon pedig a talpfákon meghagyták a rendes nyomtávú sínpart és a sínek mind-egyike mellett leszegeltek még egy sint, de széles nyomtávra.

b) A következő nagymérvű kiürítésre az 1916. évi erdélyi hadjárat alatt került sor. A katonailag majdnem védtelen kárpáti átjárókon számottevő ellenállás nélkül beözönlő román hadsereg elől a magyar lakosság egy része pánikszerűen menekült. A vasutasok magatartása viszont példaadó volt. A kevés rendelkezésre álló idő ellenére alig maradt vissza gördülőanyag és berendezés, a rombolásokat is az előírt módon és ütemben sikerült végrehajtani.

Míg a vasutasok magatartása példás volt, addig a polgári lakosság pánikszerű menekülésére jellemző, hogy Brassótól északra egy 13 km-es lejtős pályán egyidejűleg 17 vonat mozgott északi irányban.⁶²

c) Czernovitz elvesztésével a bukovinai hálózat kapcsolata a Monarchia vasútaival megszakadt. Az ittrekedt gördülőanyag java része Románián keresztül került vissza az osztrák vasutakhoz.⁶³

d) Dél-Tirolban a területvesztéséig igen keskeny határ menti sávra korlátozódtott, Görztől nyugatra ugyancsak. E területeken tervszerűen történt a kiürítés és a rombolás.

A hálózat hosszának növekedése

Az 1915. évi Oroszország elleni hadjárat sikerei, az 1915. évi Szerbia elleni sikeres támadás, az 1916. évi Románia és Olaszország elleni hadjárat, végül az oroszországi forradalom által előidézett katonai helyzet tekintélyes területnyereséget hozott magával és ezzel a Monarchia vasúthálózatának kiterjedését. (L. a 13. számú melléklet, 286—287. o.)

A hadműveletek során elfoglalt területek vasúti hálózatának üzembe helyezésére, forgalmának megindítására és karbantartására katonai vasúti igazgatóságokat állítottak fel. Ezek élén, mint igazgató, törzstiszt, vagy magasabb rangú vasúti tisztviselő állott. A vasúti igazgatóságok a kezelésbe vett vasútvonalak hosszától függően több katonai üzemzetiséggel rendelkeztek, amelyek viszont egy vagy több katonavasúti (forgalmi) alakulattal dolgoztak.

Németország és a Monarchia mind nehezebbé váló anyagi helyzete megkövetelte az elfoglalt területek gazdasági kiaknázását. Ez viszont szükségessé tette a meglévő vasúti hálózat üzembe helyezését, helyenként javításokkal és kiegészítésekkel a teljesítményük növelését, sőt új vasútvonalak építését is. Mindezt csak részben lehetett helybéli vasúti személyzettel és munkásokkal megoldani, szükséges volt tehát a folytonos katonai behívások folytán amúgy is létszámhiányokkal küzdő és rendszerint kimerült honi személyzet kivezénylése, mozdonyok és vasúti kocsik kirendelése, ami csak fokozta az amúgy is állandósult hiányokat.

A gazdasági kérdések mellett a küzdő hadsereg utánpótlásának biztosítása volt a vasúti közlekedés legfontosabb feladata.

Ahol pályarombolás folytán elzárt vonalszakaszokon némi gördülőanyag fennmaradt, ingaforgalmat bonyolítottak le, hogy az utánpótlást elősegítsék.

Az idegen hálózat igénybevételénél figyelembe kell venni azt, hogy az oda vezényelt személyzet ismeretlen pályán és állomásokon, jó ideig menetrend nélkül, ideiglenes és szükség-jelzőberendezésekkel teljesített szolgálatot, gyakran az ellenséges tüzésérg tüzének kitéve. Egyes helyeken bizonyos esetek-

⁶² *Moldási*, 14—15., 52. o.
⁶³ VK 106. o.

ben, a várható veszteségek csökkentése érdekében, csak éjjel és ködben volt célszerű a közlekedés.

Az arcvonaltól távolabbi területeken, ahol a vasút teljesítőképessége azt lehetővé tette, a vasúthálózatot a megszállott területek polgári lakossága is igénybe vehette.

A megszállott területek vasúthálózatának vezető szervei a következők voltak:

a) Északi Katonai Vasút (Heeresbahn Nord) Radom székhellyel, Orosz-Lengyelországban, 1810 km rendes nyomtávú, 266 km keskeny nyomtávú vonallal.

b) Déli Katonai Vasút (Heeresbahn Süd) Szerbiában, Belgrád székhellyel. A szerbiai vasúthálózatból 140 km rendes nyomtávú és 430 km keskeny nyomtávú vonallal.

c) Délkeleti Katonai Vasút (Heeresbahn Süd-Ost) Romániában, Crajova székhellyel, 540 km hosszban.

d) Délnyugati Katonai Vasút (Heeresbahn Süd-West) Udine székhellyel, Észak-Olaszországban, 620 km hosszal, végeredményben összesen 3310 km, kb. 500 vasútállomással.

Fentiekhez hozzájött még a Brest-Litowski békeszerződés után az

e) Ukrajnai Katonai Vasút (Heeresbahn Ukraine) Kiev székhellyel.

f) Albániában üzembe helyezték a keskeny nyomtávú Virpazar—Antivari vonalat.⁶⁴

A *Heeresbahn Nord*, az Észak Katonai Vasút területére esett a Krakkótól északnyugatra fekvő dombrowai szénvidék, mely naponta 500 vagon elsőrendű sziléziai szenet adott. E hálózat gerincét a Szczakowa—Kielce—Radom—Deblin—Lublin—Kowel vonal adta, a hatalmas koweli pályaudvarcsoporttal, mely a keleti hadszíntér egyik legfontosabb vasúti fogadó és rendező állomása volt. E vonalat teljes hosszában rendes nyomtávra szegelték át és a Krakkótól északra fekvő miechowi alagút helyreállítása után Deblinig kettősvágányú, nagy teljesítményű vonal volt.

A Heeresbahn Nord területén fokozatosan békeforgalomnak megfelelő helyzet alakult ki, amit számos új vonal építése is bizonyít, melyek Lengyelország e vidékét szorosan kötötték Galíciához és így a Monarchia tulajdonképpeni vasúti hálózatához.

Rendes nyomtávú vonalként épült: a Nadbrzezic—Ostrowice vonal (50 km, Visztula-híddal), a Rozwadow—Lublin vonal (86 km, híddal a San folyón), valamint a Sokal—Wladimir—Wolynsky vonal (40 km hosszban); e három vonalat még az oroszok kezdték kiépíteni, széles nyomtávval.

Osztrák—magyar és német csapatok építették a Belzec—Rejoviez vonalat 130 km, a Wladimir—Wolynsky—Wojmical vonalat 30 km és a Kowel—Kamien Kasirski vonalat 50 km hosszban.

Csak osztrák—magyar csapatok építése volt a Zawada—Zamosz—Wladimir—Wolynsky vonal 50 km, a Kamionka Strumilova—Kristinopol—Sokal vonal 48 km, a Kamionka Strumilova—Lubaczewka vonal 28 km, a Kiwercy—Troszniec vonal 15 km és a Radziwilow—Novo Podczajew vonal 20 km hosszban.

Keskeny nyomtávú vonalként megépült a német vasúti igazgatóság alatt álló területen osztrák—magyar és német csapatok által Praszka és Dzialoszyn közötti 34 km-es vonal.

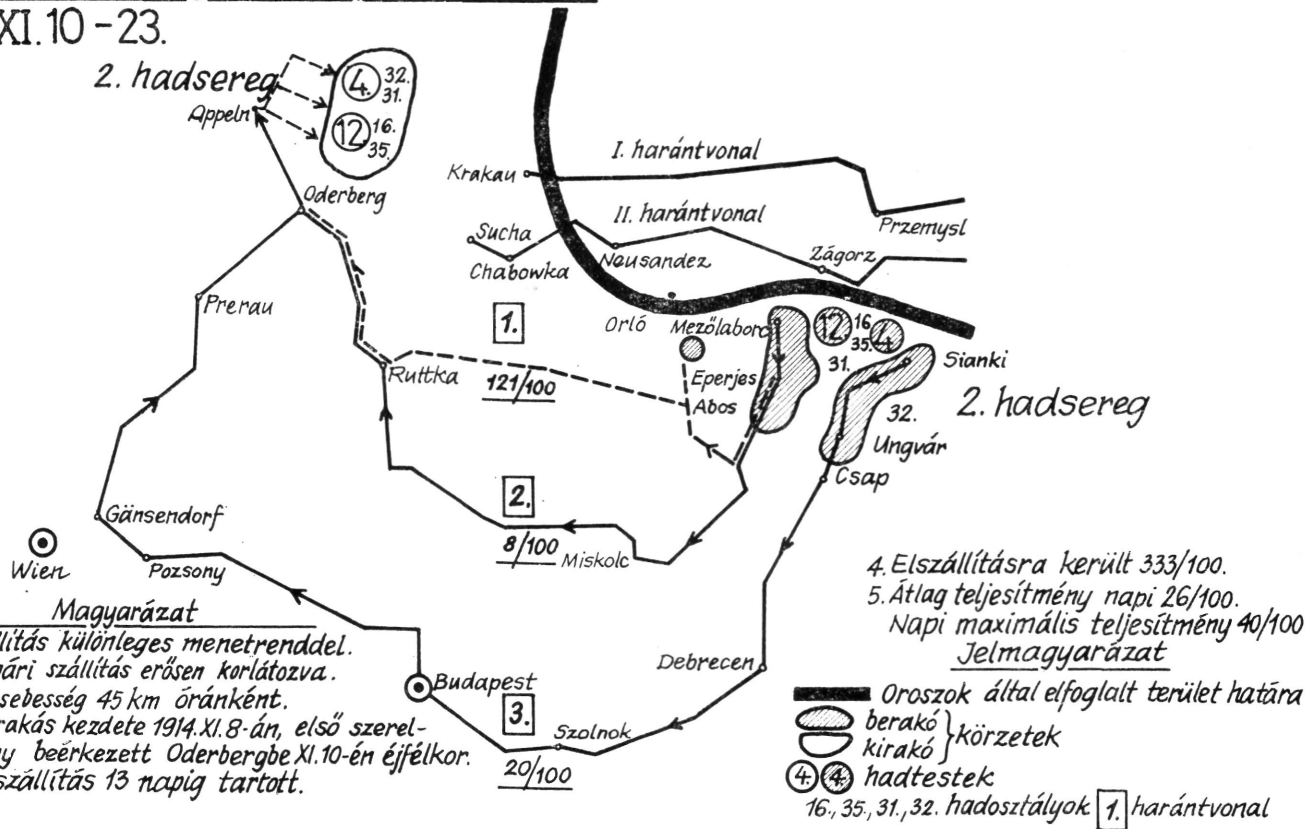
Az oroszok által megkezdett vonalak széles nyomtávra épültek. A Wladimir—

⁶⁴ VK 197. o. és a Zentraltransportleitung által kiadott hálózati térképek (a szerző birtokában).

A 2. hadsereg átcsoportosítása

10. melléklet

1914.XI.10-23.



Wolinsky—Sokal széles nyomtávú vonal meghosszabbításában széles nyomtávra szegezték át az oroszok a Ravaruska—Jaroslaw—Debica vonalat, hogy a lemberg—przemysłi rombolásokat kikerülve jussanak el Krakkó felé.⁶⁵

A *Heersbahn Süd* a Bulgáriával és Törökországgal való vasúti kapcsolatot, valamint a makedóniai arcvonal utánszállítását biztosította és Szerbia gazdasági, nem utolsósorban bányászati kincseinek kiaknázását szolgálta.

E feladatok ellátásában különösen fontosak voltak az összességükben 430 km hosszú keskenyvágányú vasutak, melyek a hadsereg élelmezésének tekintélyes részét szállították a Szávához, ahonnan a szállítmányokat rendes nyomtávú vasutakra rakták át.

Kizárólag gazdasági érdekből épült meg 40 km hosszban Lajkovac és Čačak között egy keskeny nyomtávú vonal, Rajja (Belgrádtól délre kb. 35 km) és Baba között pedig egy 8 km-es rendes nyomtávú vonal, mely egy fontos bányát kapcsolt a meglévő vasúthálózathoz.

Heeresbahn Süd-Ost. Románia elfoglalt részének gazdasági kiaknázása majdnem teljesen német kézben volt, ezért a román vasutak legnagyobb része német vezetés alatt, német kezelésben működött. Az egész román vasúthálózat kezelése a Monarchia vasutait — figyelembe véve a már fennálló nagy létszám- és anyagihiányt — amúgy is rendkívül megterhelte volna.

A *Heersbahn Süd-West* vonalai mindenekelőtt a Piave mögött álló hadsereg utánpótlását, kiegészítését, kiképzését szolgálták. A jó elhelyezési viszonyok folytán számos kiképzőtábor, lövőiskola, különböző tanfolyamok voltak itt elhelyezve. Ezt a célt szolgálta a Sacile—Costa 16 km hosszú rendes nyomtávú vasút építése is.

Heeresbahn Ukraine. A breszt-litovszki békekötés után némileg vonakodva szállták meg a Monarchia csapatai Dél-Ukrajna egy részét, egyes vasútvonalakat egyedül, másokat a németekkel közösen kezelve. E vonalak révén voltak elérhetők a donyeci kőszénbányák, valamint a nagy és rendkívül termékeny feketeföldi ukrajnai mezőgazdasági vidékek.

A forgalom itt a széles nyomtávon feltalált mozdony- és kocsianyaggal, részben a visszamaradt polgári vasutasokkal indult meg.

A Monarchia csapatai által megszállott terület 200 000 km²-én 6000 km széles nyomtávú és 400 km keskeny nyomtávú hálózat volt. A visszamaradt személyzet a forradalom által erősen demoralizált állapotban látta el szolgálatát. A forgalom kb. 1870 széles nyomtávú mozdonnyal és 45 000 kocsi-val indult meg, a mozdonyok fele azonban javításra szorult. Dacára a közeli szénbányáknak, a szükséges szénmennyiséget Németországból kellett pótolni, naponta átlag két szénvonattal. (A mozdonyok egy része olajtüzelésű volt!) A szükséges kenő- és javítóanyagot a Monarchiának kellett biztosítania, noha az a hátsóországban is hiánycikk volt. Szükségből fatüzeléssel is kísérleteztek, majdnem eredménytelenül.

A katonai vasúti hatóságok (néhány száz fő) vezetésével és öt katonai vasúti üzemszázad bevetésével mégis sikerült — szükségforgalmat — lebonyolítani.⁶⁶

65 VK 197—199. o.; ÖULK Ergänzungsheft 6., 18—31. o.

66 Uo.

Vonalhálózat-növekedés saját területen végrehajtott fejlesztésekkel

A mindinkább fellépő személyzet- és építőmunkaerő-hiány és az anyagi nehézségek ellenére tekintélyes volt az építő tevékenység. Ez részben közvetlenül szolgálta a küzdő alakulatok személyzeti és anyagutánpótlását, részben közvetve, a központi ellátás révén. A vasútfejlesztések a nagyobb teljesítményt, a fokozott és biztosabb forgalmat voltak hivatva szolgálni (második vágány-pár fektetésével, egyvágányú pályák megerősítésével, állomásépítésekkel stb.).

Rendes nyomtávú egyvágányú vonalak építése:

a) A Dornawatra—Felsőborgó benzinelektromos vontatásra berendezett 32 km hosszú hegyipálya, mely a Bukovinában küzdő alakulatok egyetlen vasúti utánpótlási lehetősége volt.

b) A Batajnica—Zabrez közötti 28 km-es vonal Szerbiában a keskeny nyomtávú vasúttal való kapcsolat miatt létesült. A Száva déli partjára szállított nagy mennyiségű gabona került itt — komp révén — rendes nyomtávú hálózatra.

c) A 10 km-es Zenta—Csóka vonal ideiglenes fahíddal kötötte össze a Tisza két partján haladó vasúti vonalakat, közvetlenebb kapcsolatot teremtve a Duna és a Tisza között elterülő Bácska és a Tiszától keletre elterülő Bánát között. Mivel az ideiglenes Tisza-híd biztonságát a folytonos javítások ellenére sem lehetett már szavatolni, idővel leszerelték.

d) Az Ogulin—Plaski—Verchovine vonal 70 km hosszban egy régóta tervezett, az Adria partján fekvő Spalatóig vezető vasútvonal kezdeti részét jelentette. A bizonytalan hajóközlekedésre utalt északkeleti Adria vidékét lett volna hivatva rendes nyomtávú vasúttal az országos hálózathoz kötni. Feltétlenül említést érdemel a

e) Hermagor Kötschach és Mautern közötti 30 km-es, valamint a

f) Klausen és Plonn közötti 30 km-es vonal, továbbá az

g) Auer—Predazzo vonal (50 km), mely kizárólag az olasz arcvonalon küzdő csapatok utánszállítására épült.

h) Toblach vasútállomás megkerülésére 3 km-es vonal épült, mivel a vasútállomás és a közvetlenül befutó vágányok az olaszok által megfigyelhetők és tüzérségi tűzzel eláraszthatók voltak.⁶⁷

Keskeny nyomtávú vasútépítés:

a) A (Tuzla)—Siminhan—Balatovci vonal (30 km) közvetlenül szolgálta a Drina mentén küzdő csapatok utánszállítását.

b) Az 50 km-es Jajce—Cardak vonal a nyugat- és kelet-boszniai keskeny vágányú vasutakat kötötte össze, így Szarajevót Spalatóval.⁶⁸

Második vágányok fektetése

a) Cormons—Görz között, 12 km hosszban, a hadsereg felfokozott szükséglete folytán megnövekedett forgalom biztosítására.

b) Salzburg—Wörgl között, 90 km hosszban. A Bécsből Tirolba vezető igen nagy forgalmú vasútvonal Bécs, Salzburg, Innsbruck és Bozen között kettős vágányú, Salzburg és Wörgl között azonban csak egy vágányú volt. Ez hát-

67 VK 124., 187—189. o.; ÖULK Ergänzungsheft 6., 18—31. o.

68 Uo.

rányos szűkületet jelentett, annál is inkább, mert a Németország felől jövő, Wörglnél csatlakozó forgalom rendkívül megnőtt.

c) Brannsol—Trient—Cagliano, 62 km hosszban. Az Innsbrucktól dél felé vezető tiroli fővasútvonal csak Brannsolig volt kettős vágányú, a Dél-Tirolban küzdő csapatok ellátása szempontjából azonban a második vágány még Trient-től délre is szükséges volt. (12. sz. melléklet, 285. o.)

d) A Bécs—Bruck an der Leitha vonal (42 km) a Bécs—Pozsony vonal tehermentesítésére készült.⁶⁹

Építés alatt álló vonalak voltak:

a) Haidenschaft—Schwarzenberg—Unterleutsch (40 km);

b) Landeck—Reschenscheidegg (70 km);

c) Toblach—Calalzo (80 km hosszban) E vonalak kizárólag az olasz hadszíntéren küzdő csapatok utánpótlásának megkönnyítését szolgálták volna.

d) A Kisilva (Dornawatra)—Dorna Candreni vonal (45 km) a bukovinai vasúthálózatnak a magyar vasúthálózattal való összekapcsolására és a bukovinai csapatok nehéz utánszállítási viszonyainak megkönnyítésére épült.

e) A Verchovine—Knin vonal (140 km hosszban), a már megépített Ogulin—Verchovine vonal folytatását jelentette volna az Adriáig, Spalatóig.

f) A Vardiste—Uzice keskenyvágányú vasútvonal 50 km hosszban a szerbiai keskenyvágányú vasutak egyetlen kapcsolata lett volna a boszniai hálózattal.

g) A Linz Gaisbach—Wartburg—Budweis és a Leitmeritz—Schreckenstein—Aussig vonalakon a 2. vágány, végül Wien—Krakkó vonalon Prerau—Schönbrun—Witkovizt (Mostrau) között a 3. vágány fektetése folyt.⁷⁰

Vasútezred

A Monarchia békében egy három zászlóaljából álló vasútezreddel rendelkezett, melynek állomáshelye Bécs mellett, Korneuburgban volt, egy kis része pedig a Banja Luka—Dobrlin rendes nyomtávú vasutat kezelte és üzemeltette Bosznia északnyugati részében.

Az általános mozgósítás kihirdetésekor az ezred 28 vasútépítő századot állított fel.

A vasútépítő alakulatok fontosságát mi sem bizonyítja jobban, mint hogy a háború végéig a vasútezred a következő alakulatokat állította fel: 30 vasúti század, 32 tábori vasúti század, az előbbieknél könnyebb felszereléssel, 2 hídépítő különítmény, 1 hídkiemelő különítmény, 1 víz alatt vágó különítmény, 1 vasútépítő nyomjelző különítmény, 8 sodronypályaforgalmi különítmény, 41 sodronypályaforgalmi szakasz, 1 villamosvasúti építő század, 1 villamosvasúti forgalmi század, 8 vasúti forgalmi zászlóalj, 19 függetlenített vasúti forgalmi század az elfoglalt vasútvonalakon, 13 vasútforgalmi század közvetlenül a harc-vonal mögött, 3 vasúti komp különítmény (a Száván Belgrádtól nyugatra Zab-reznél, Szerbiában a Dunán Belgrádtól keletre Semendriában és Gyurgyevónál a Dunán, Bulgária és Románia között), végül 5 pán célvonat műszaki csoport.

69 VK 121.o.

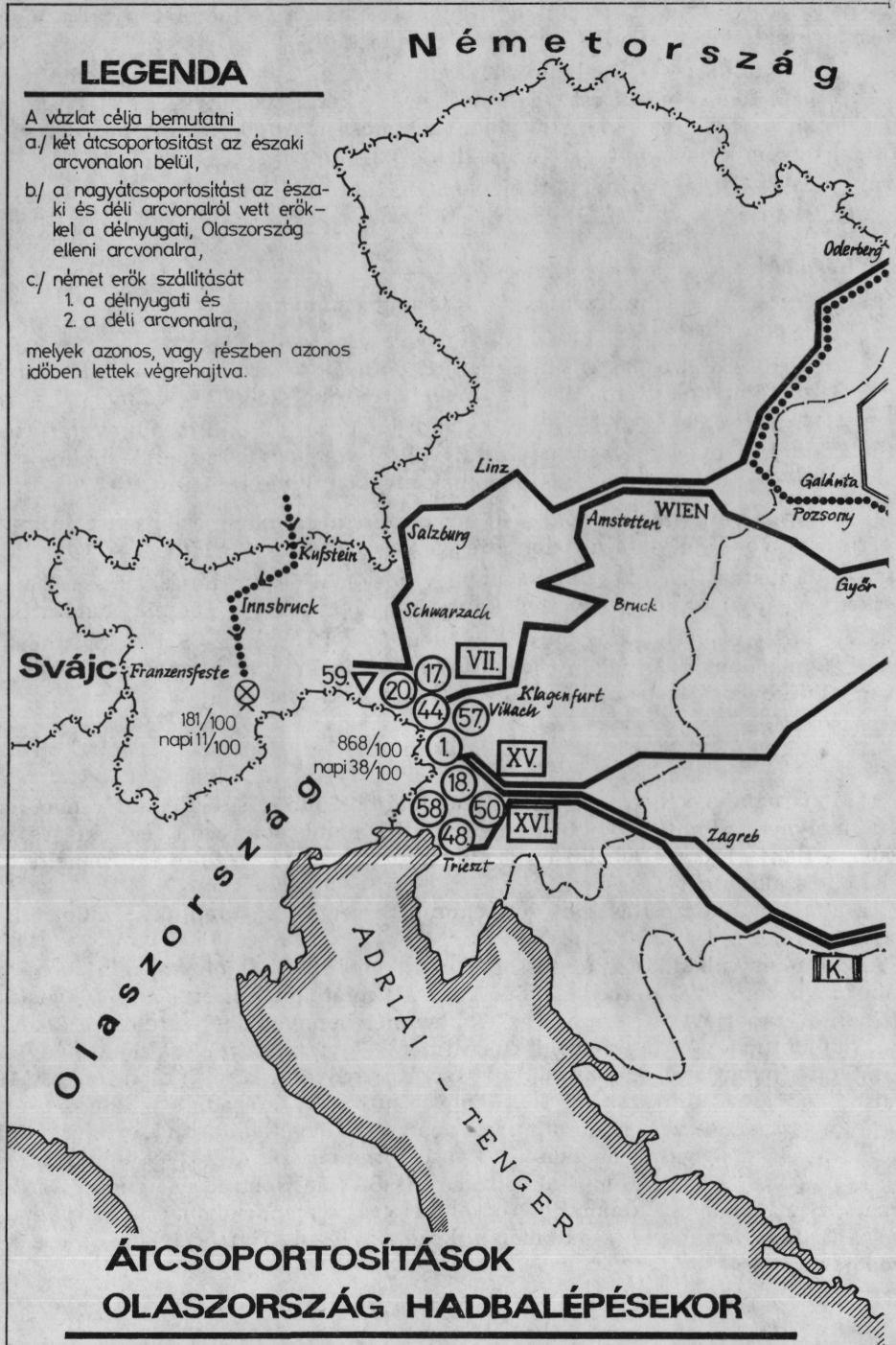
70 VK 122. o.

LEGENDA

A vázlat célja bemutatni

- két átcsoportosítást az északi arcvonalon belül,
- a nagyátcsoportosítást az északi és déli arcvonalról vett erőkkel a délnyugati, Olaszország elleni arcvonalra,
- német erők szállítását
 - a délnyugati és
 - a déli arcvonalra,

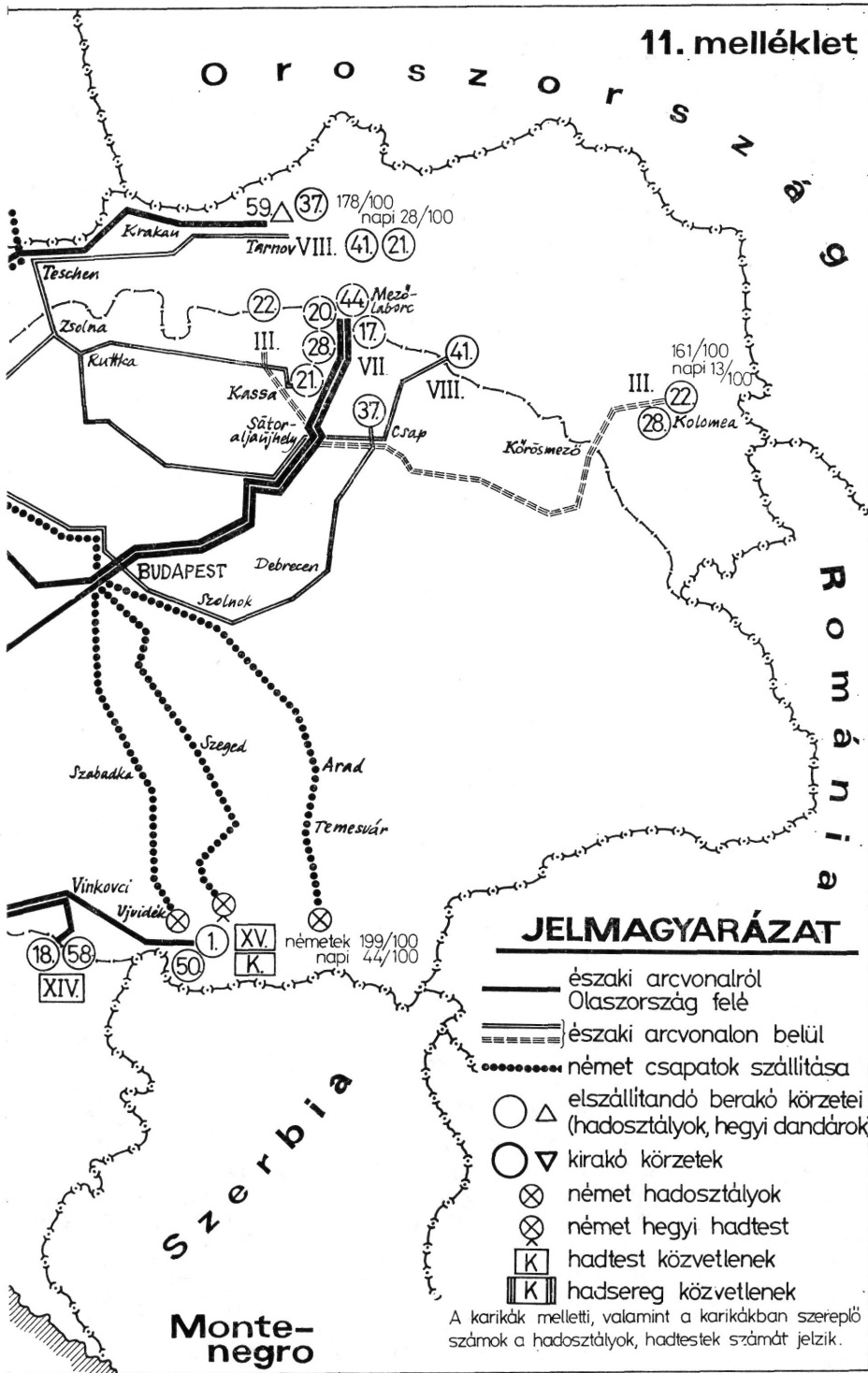
melyek azonos, vagy részben azonos időben lettek végrehajtva.



ÁTCSOPORTOSÍTÁSOK OLASZORSZÁG HADBALÉPÉSEKOR

1915. V.23.

11. melléklet



JELMAGYARÁZAT

- északi arcvonaltól Olaszország felé
- - - északi arcvonalon belül
- német csapatok szállítása
- △ elszállítandó berakó körzetei (hadosztályok, hegyi dandárok)
- ▽ kirakó körzetek
- ⊗ német hadosztályok
- ⊗ német hegyi hadtest
- [K] hadtest közvetlen
- [K] hadsereg közvetlen

A karikák melletti, valamint a karikákban szereplő számok a hadosztályok, hadtestek számát jelzik.

A vasútezred alakulatainak volt köszönhető, hogy az előnyomuló hadtesteket az ellenség rombolásai ellenére is nyomon követte a vasúthálózat; hogy az utánszállítási csapatokkal, lőszerral és élelemmel minél hamarabb megindulhattott (helyreállítási munkák, üzembe helyezés, üzemkezelés); hogy a katonai, esetenként polgári szükségleteknek megfelelő vágányfejlesztéseket végrehajtották. A vasútezred vezette az új vonalak építését, közreműködött az építő munkálatoknál, végrehajtotta az ellenség késleltetését célzó vasúti rombolásokat, illetve helyrehozza az előnyomulást gátló rombolásokat, forgalomképesé tette és üzemeltette az újonnan elfoglalt idegen vonalakat, ellátta és a háború folyamán az olasz harctéren megépítette és üzemben tartotta a részben csapat-, részben anyagi utánpótlás szempontjából nélkülözhetetlen sodronykő-télpályákat.

A vasútezred alakulatait fegyelem, nagyfokú műszaki tudás, önfeláldozás és lankadatlan szorgalom jellemezte.⁷¹

A Monarchia vasúthálózatának felbomlása

Az angol—francia csapatok 1918. évi sikerei a macedóniai arcvonalon Szerbia elfoglalásához vezettek, a Monarchiával szövetséges Bulgária fegyverszünetet kért, az angol—francia csapatok pedig az újonnan szervezett szerb hadsereggel a Duna—Száva vonal felé közeledtek. Ez szükségessé tette e vonal védelmének megerősítését, tehát csapatok ideszállítását, egyben Szerbia, Bulgária, Bosznia, Hercegovina, Montenegro, Albánia és Románia megszállott részének katonai és gazdasági kiűritését. Ezek a szállítmányok tömegükkel és rendszer telenségükkel a magyarországi vonalakon nagy torlódásokat okoztak.

1918. november elején a Monarchia vezérkara fegyverszünetet kért, Magyarország pedig külön kérte ezt Belgrádban.

Károly osztrák császár és magyar király a Monarchia nemzeteire bízta sor-suk meghatározását, amivel a Monarchia egysége megbomlott és új államok megalakítására nyílt lehetőség. Ezzel kezdetét vette a Monarchia hadseregének és vasúthálózatának széthullása is. (15. sz. melléklet, 290—291. o.)

A harcerekrekről mind rendetlenebbül vonultak vissza a milliós hadseregek katonái, hadifoglyok százezrei rohanták meg a vasútállomásokat, hogy minél előbb hazaérjenek. A szállítási rend felbomlott. A Központi Szállításvezetőség még rendet szeretett volna teremteni, de már nem volt, aki rendelkezéseit elfogadja, mert megalakulnak a Monarchiától való elszakadás nemzeti szervei, melyek a vasúthálózat minél nagyobb részét iparkodnak vezetésük alá vonni, minél több mozdony és kocsit birtoklásával.

Mivel a Központi Szállításvezetőség intézkedései már hatástalanok maradtak, megalakult Bécsben a Közös Forgalmi Bizottság, amelybe minden elszakadó rész képviselőjét meghívták, hogy a nagy rendetlenségben némi rendet teremthessenek. A delegátusoknak azonban csak egy része jelent meg, tehát lényegi munkát ez a szerv nem végezhetett.

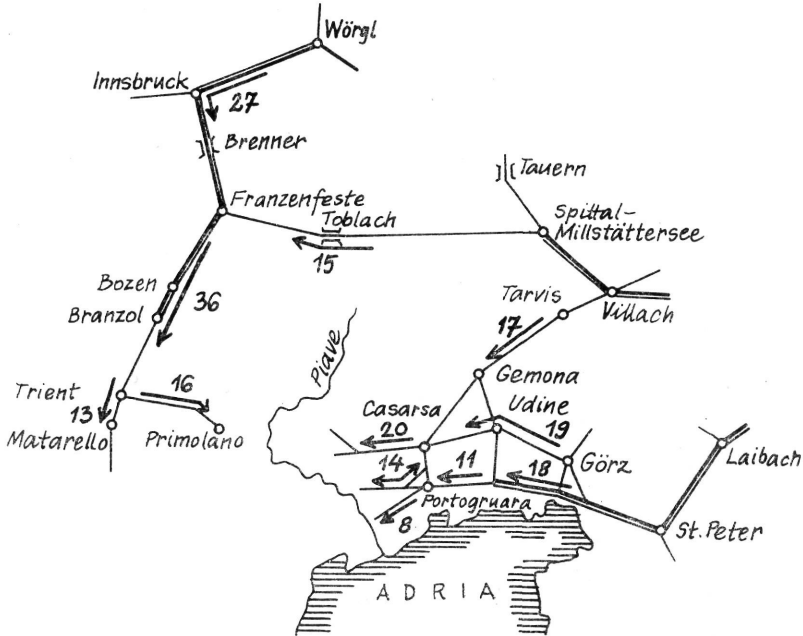
A Monarchia vasutaiból Lengyelország, Csehszlovákia, a Szerb-Horvát Királyság, Románia és Olaszország részesült. A megmaradt töredékekből alakulnak meg a Német-Osztrák Köztársaság vasutai és az új Magyar Államvasutak. (L. a 15. számú mellékletet.)

⁷¹ Magyar műszaki parancsnokságok, csapatok és alakulatok a világháborúban. Budapest, 1938. 377—455., 478—487. o.

Napi szállítási teljesítmény

12. melléklet

1918. V. 15. és VI. 15. között



	Déltirol	Piave
Katonavonat	25	40
Szenesvonat	3	3
Katonai személyeket szállító vonat	8	11
összesen	36	54

— egyvágányú vonal

== kettősvágányú vonal

← 13 Napi átlag szállítási teljesítménye 100 tengeres vonatokban.

A mozdonyokból és vasúti kocsikból az előbb említett államok általában a birtokba vett vasúthálózat nagysága és békeforgalma alapján részesülnek. Ebben kivételt csupán Románia képezett, mely a megmaradt magyar terület nagy részének megszállásával az azon a területen levő legkorszerűbb mozdonyok és a kocsik minőségileg kifogástalan részét lefoglalta és hátra irányította, mesz-sze túllépve a reá legálisan eső részt.

Az olasz hadsereg birtokba vette Tirol és Krajna egy részét, Isztriát és Dalmáciát, a Csehszlovák légiók Csehországot, Szilézia egy részét, Észak- és Északkelet-Magyarországot, a román hadsereg fokozatosan haladt a Tisza vonaláig,

majd 1919-ben megszállta a Duna—Tisza között, Észak-Magyarország és a Du-
nántúl egy részét, Szerbia a Duna—Tisza közének egy részét, Pécsét és az at-
tól a Szávaig terjedő területet, Horvátországot, Bosznia-Hercegovinát, Monte-
negrót és Krajinát, a lengyel légiók pedig Szilézia egy részét és Galíciát.



A megszállással együtt járt az ott talált, majd a területen átfutni szándékolt vasúti gördülőanyag visszatartása, melynek folyamán a Magyar Államvasutak állományából Romániába került 1292 mozdony, 69 udvari- és termeskocsi, 790 posta- és kalauzkocsi, 17 300 teher- és több mint 1000 tartály- és kazánkocsi.



A Magyar Államvasutak gördülőanyag-állományának alakulása⁷²

	1914. aug. 1. (az első világháború kezdete)	1918. nov. 1. (az első világháború vége)	1919. nov. 1. (a forradalmak és a román megszállás ideje)
Mozdony	3 400	3 400	410 üzemképes
Teherkocsi	65 000	40 000	14 000 üzemképes

Összefoglalás, méltatás

Az eddigiek alapján megállapítható, hogy a Monarchia vasúthálózata a világháború folyamán nagy területeken volt kitéve háborús pusztításoknak (Galícia, Bukovina, Erdély, Északkelet-Magyarország egy része), ennek ellenére állomásbővítésekkel, sínmegegerősítésekkel és vonalak kettősvágányúvá való átépítésével tekintélyes teljesítménynövekedést ért el.

Igen kiterjedt vasúthálózatot vett át és helyezett üzembe a csapatai által elfoglalt területeken, az ellenség által saját vasúthálózatán és az elfoglalt területeken végzett nagyarányú rombolásokat helyreállította, a gördülőanyagot (mozdony, kocsi) az adott ipari lehetőségekhez mérten gyarapította, a békében külföldről beszerzett, de háborús időkben már be nem szerezhető üzemi segédanyagokat — ha nem is kellő mennyiségben és minőségben — pótolta.

Szénnel, az utolsó háborús évet kivéve — ha időnként kisebb korlátozásokkal is — kellően el volt látva.

A kezdeti háborús veszteségek, a megnövekedett vonalhosszak, az 1914. július végi személyzeti és gördülőanyag-helyzetet hátrányosan befolyásolták.

Személyzeti vonatkozásban a legfiatalabb korosztályok fegyveres szolgálatra történt behívása, a katonai vasúti csapatokhoz való bevonása, új vonalak benépesítése és a felfokozott háborús szállítási szükségletek fokozták a személyzet elfáradását. Hozzájárult ehhez, hogy gyakorlatilag lehetetlen volt betartani az előírt karbantartási, javítási és vizsgálati időket; az elhanyagolt mozdonyoknak az állomásokon vagy nyílt pályán való „fekve maradása” és az ebből adódó késések és torlódások a szolgálatban töltött időt jelentősen meghosszabbították. A háború idején felvett férfiak és nők szolgálatba állítása létszámviszonyokat helyenként némileg enyhítette, de megszüntetni nem tudta.

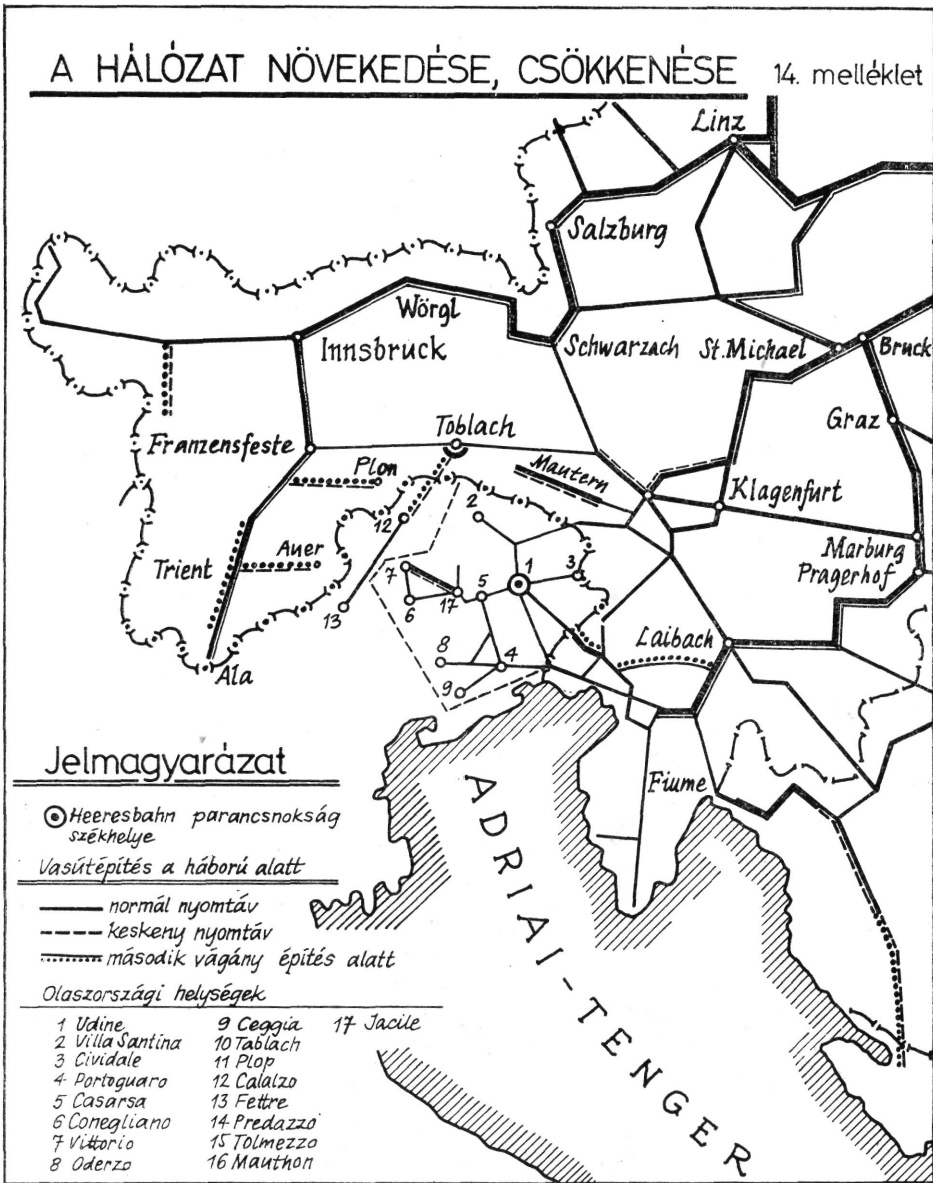
Ilyen körülmények között bonyolították le a Monarchia vasutasai a felfokozott forgalmat a háború tartama és a fokozódó gazdasági nehézségek közepette. Külön ki kell emelni a németajkú és magukat magyaroknak valló vasutasok áldozatkészségét és fáradhatatlanságát, szolgálatuk nélkülözhetetlenségét.

A cseh, galíciai és orosz nemzetiségű vasutasok egy része, ha nem is teljes szívvel, de szintén teljesítette kötelességét.

A katonai és polgári vasutas szervek együttműködése a háború folyamán sokat fejlődött, a titoktartás a katonák részéről majdnem teljesen megszűnt, annál is inkább, mert fenntartásával a polgári vasutasoknak nem lehetett volna biztosítani a feladataik végrehajtásához szükséges előkészületi időt.

⁷² Keleti Dénes: A megsemmisített Államvasutak. Kézirat, Budapest, 1921. Kocsi- és mozdonyállag-táblázatok; Zelovich Kornél: A magyar vasutak története. Kézirat, Budapest, é. n.

A HÁLÓZAT NÖVEKEDÉSE, CSÖKKENÉSE 14. melléklet



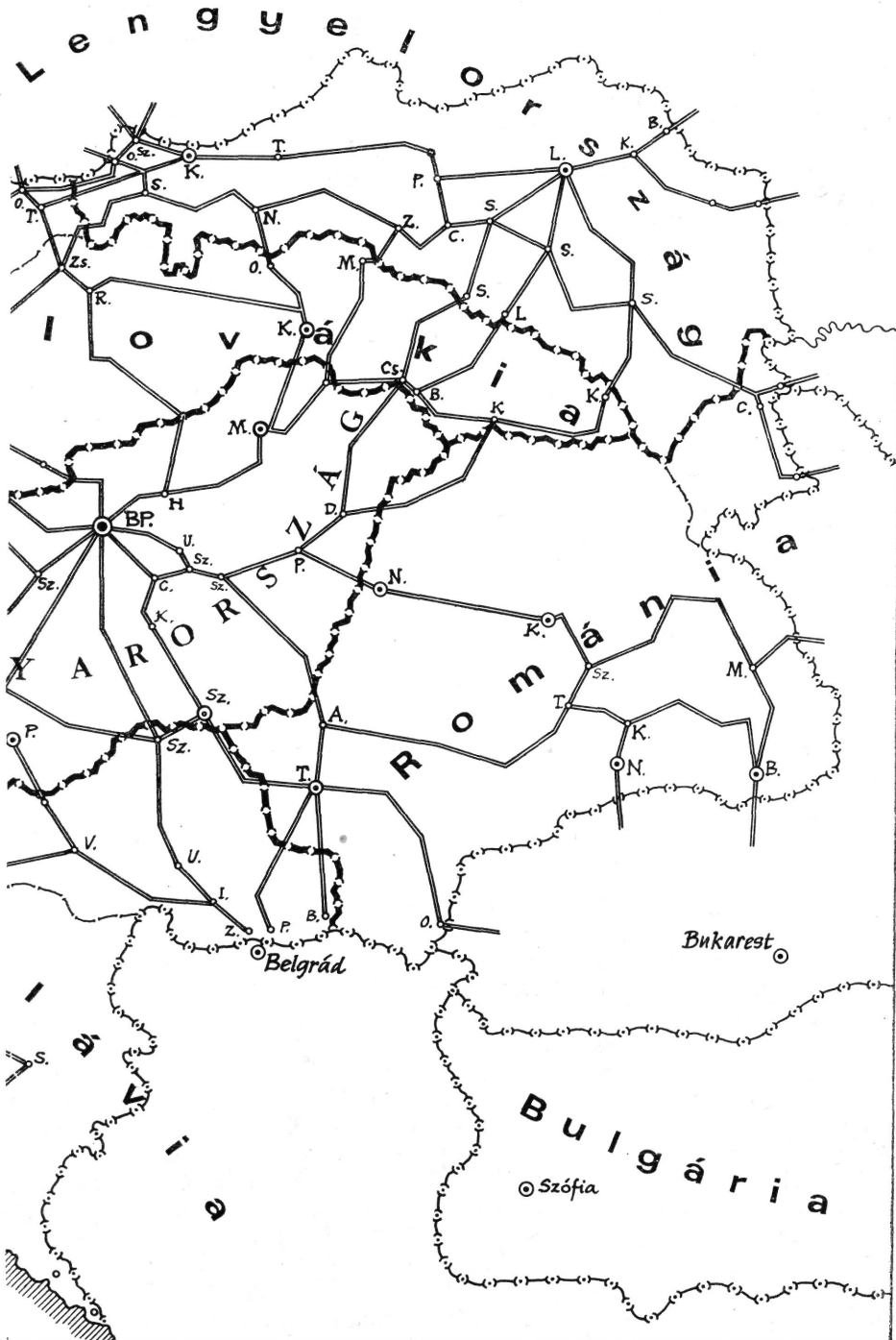
A katonai és polgári szállítási szükségletek közötti összhang — a katonai szükségletek elsőbbségét mindenkor fenntartva — mindinkább összhangba került.

1914 augusztusában és szeptember elején még minden szállítmány — katonai és polgári egyaránt — katonai irányítás alatt állott. Néhány hét múlva a szállítási lehetőségek egy részét szabaddá tették és azok felett a továbbiakban a (polgári) vasúti szervek rendelkeztek. Az együttműködés odáig fejlődött,



**A MONARCHIA VASUTAINAK
SZÉTBOMLÁSA 1918 UTÁN**

15. melléklet



hogy a végén a katonák csak a menetrendekben biztosított vonatok egy részét tartották fenn maguknak, a többivel a polgári vasúti szervek rendelkeztek.

Így ment át a sematikus vasútirányítás — mely mindent maga akart intézni — mindinkább polgári kézbe, ami gazdaságosabb, szakszerűbb, a teljesítőképességet jobban kihasználó vezetést eredményezett.

A katonák és vasutasok különböző méretű és időtartamú katonai szállítások figyelembevételével előre kidolgozták a menetrendeket, melyek révén a katonai szállítási szükségleteket órák alatt ki tudták elégíteni.

Már az 1914. évi felvonulás alatt sok és hasznos tapasztalatot szerzett a katonai vasúti szervezet és ezeket már az első galíciai átcsoportosításnál hasznosította. Túlzás nélkül állítható, hogy eme első átcsoportosítás után — és a továbbiakban is, az egész háború folyamán — mesterien használta ki az adott szállítási lehetőségeket és a legfelsőbb vezetés helyes tájékoztató és teljesen megbízható végrehajtó szerve volt. Ebben értékes segítséget kapott a polgári vasúti szervektől és súlyos időkben is számíthatott a vasutasok lelkiismeretességére, kitartására és szorgalmára.

A kezdetben egymásnak idegen osztrák—magyar és német vasúti szervek között az idők folyamán segítő szellemű együttműködés alakult ki.

A Monarchia katonai vasúti szervezetének munkája részben korábbi, saját szállításokból merített tapasztalatokon, részben más hadseregek katonai tömegszállításainak tanulmányozásán alapult.

A saját szállításokból merített tapasztalatok elavultak voltak (1866: porosz—osztrák és osztrák—olasz háború, 1878: Bosznia—Hercegovina okkupációja), részben nem voltak tömegszállítás jellegűek, mint a hadgyakorlati szállítások.

Az idegen hadseregek tömegszállításainak példájául rendelkezésre állottak az 1870—71. évi német—francia háború német felvonulási szállításai, melyek az első világháborúig mintául szolgáltak.

Nyugodtan állíthatjuk, hogy a Monarchia katonai vasúti szervezete kiváló elméleti képzettséggel rendelkezett és kiváló előkészítő munkálatokra volt képesítve, de a tömegszállítások gyakorlati végrehajtásához nem rendelkezett kellő tapasztalattal. Ez pedig túl óvatos, rendkívül nagy biztonsági tényezőkkel dolgozó, sematikus, minden kockázatot kizárni akaró, merev munkarendszerre vezetett már a békebeli előkészítő munkák során is.

Az első világháború előtt a vezérkarok rövid háborúval számoltak, melyben a kezdeti sikereknek különös fontosságot tulajdonítottak és ezért mindent elkövettek, hogy az ellenséget a felvonulásban megelőzzék és a hadműveleteket mind korábban megkezdhesék.

A Monarchia katonai doktrínáját is fenti elgondolás uralta, az összes fegyveres erők vezérkarának főnökét, hőtendorfi Conrad Ferenc gyalogsági tábornokot és beosztottjait is: *rövidebb idő alatt mozgósítani, mint az ellenfél, gyorsabban felvonulni a hadszíntéren, hamarabb elérni a hadműveleti készséget és a még felvonulását be nem fejezett ellenfelet összefogott erővel megtámadni, a hadászati kezdeményezést megragadni és azt az ellenség megtöréséig megtartani.*

E cél eléréséhez persze megfelelő feltételek kellettek, mégpedig

a) olyan hadseregszervezet, mely a gyors és zavartalan mozgósítást és a csapatok harckészségét biztosítja;

b) olyan vasúti helyzet, mely az ellenfél vasúti helyzeténél fölényesebb, vagy legalábbis azzal egyenértékű;

c) olyan magas fokú elméleti és gyakorlati felkészültséggel rendelkező szervezet, mely ki tudja sajtolni a meglévő vasúti helyzetből a maximális teljesítményt, amely a percekre épített pontosság helyett, helyi kockázatokat vállalva, nem a részek, hanem az egésznek gyorsabb lebonyolítását vállalja.

A Monarchia legfőbb katonai vezetősége a minél gyorsabb felvonulást kívánta, legfelsőbb katonai vasúti szervezete viszont — kellő gyakorlati tapasztalatok hiányában — csak a múlt, részben már elavult tapasztalatai, részben más hadseregek felvonultatásából merített elméleti ismeretek alapján, csak a legnagyobb biztonság figyelembevételével merte a felvonulás vasúti részét előkészíteni és végrehajtását felelősséggel vállalni. A legtökéletesebb biztonság viszont már annyi biztonsági tényezőzt vett számításba, hogy azok a vasút gyorsaságának rovására mentek.

Röviden: *a hadműveletek mielőbbi megkezdhetőségét a vasúti felvonulás módja késleltette*, a vasúti felvonulás időpontjának indokolatlan késői és a szállítási ütem rendkívül sematikus megállapításával.

Az orosz vasúthálózat felvonulási célokat szolgáló vonalait a világháborút megelőző időben, francia pénzen, nagyvonalúan fejlesztették. Ez a tény, kiegészítve a mozgósítást megelőző tekintélyes csapatszállításokkal, eleve fölényt jelentett. Az osztrák—magyar kirakóközvetek hátrahelyezése által az ellenséggel való találkozás időpontja is kitolódott (helyenként három napi menettel) és ezzel a kezdeményezés elérésére való törekvés már csak a felvonult hadsereg balszárnyán volt némileg indokolt. Az események ismeretében megállapítható, hogy a hadsereg zömének hátrahelyezése nem volt indokolt, a hátrahelyezett kirakóközvetből való előnyomulás sürgetése pedig — az ellenséggel való érintkezés mielőbbi felvétele céljából — a csapatoktól, igen kedvezőtlen útviszonyok közepette, túlzott menetteljesítményeket követelt. A támadó szellemben nevelt, de igen fáradt, a kellően elő nem készített ellátás miatt leromlott, legyengült csapatok az első ütközetekben pótolhatatlan veszteségeket szenvedtek.

Végeredményben tehát leszögezhetjük, hogy

1. a háború kitörésekor a Monarchia vasúthálózata többre volt képes, mint amennyire a hadvezetőség igénybe vette.

2. A szerbek elleni felvonulásban részt vevő, de Oroszország ellen szándékolt erők zömét a vasúthelyzet nem megfelelő áttekintése és egy részbeni átcsoportosításért felelősséget nem vállaló katonai vasúti vezetés elvonta attól, hogy a kezdeti hadműveletekbe bekapcsolódjon és az orosz fölényt mérsékelje.

3. A katonai vasúti vezetés a fentiek miatt nem segítője, hanem béklyója volt annak, hogy a hadvezetőség a békében előkészített haditervét érvényesíthesse és közvetve előidézője volt az 1914. évi őszi hadjárat balsikereinek és rendkívül súlyos veszteségeinek emberben, lóban, anyagban és területben.

4. Tárgyilagosan meg kell azonban állapítani, hogy a katonai vasúti vezetés már az első felvonulás tapasztalatait gyorsan és helyesen szűrte le és a továbbiakban kiváló segítője és eszköze lett a hadvezetésnek; a katonavasutasok, polgári vasutasok és a vasúti végrehajtó szervek a háború okozta ellátási nehézségek és a vasúti eszközök leromlott állapota ellenére is rendkívüli teljesítményt nyújtottak.

Калман Кери

СЕТЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В АВСТРО—ВЕНГЕРСКОЙ МОНАРХИИ В 1914 ГОДУ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЕЁ В ПЕРВУЮ МИРОВУЮ ВОЙНУ

Резюме

В период первой мировой войны железные дороги Австро—Венгерской монархии сыграли чрезвычайно важную роль как с военной, так и с военно-экономической точки зрения. После географической и экономической оценки этой сети железных дорог автор дает характеристику их использования со стратегической точки зрения. Он излагает общие принципы подготовки и проведения военных железнодорожных перевозок. Автор анализирует военные планы, подготовленные на мобилизационный 1914—1915 год, затем останавливается на том, каким образом территориальное распределение и пропускная способность сети железных дорог служили осуществлению планов вР время развязывания войны, запланированному в мирное время развертыванию войск, начиная с их погрузки на железной дороге на месте мобилизации и до их выгрузки на месте развертывания.

Более подробно излагая использование отдельных железнодорожных линий соответственно требованиям отдельных военных планов, автор характеризует масштабы железнодорожных перевозок, запланированных и направлявшихся только в направлении России или только Сербии, или одновременно в обоих направлениях.

Анализируя возможности, представлявшиеся сетью железных дорог при перегруппировке в пределах одного фронта или между фронтами, а следовательно масштабы использования преимуществ, которые обеспечивались стратегической, внутренней железной дорогой, на примере нескольких действительно произведенных перегруппировок.

Автор указывает на тот факт, что по железной дороге перебрасывались немецкие и турецкие войска, осуществлялись перевозки для собственной и для германской военной экономики, организовывалась железно-дорожная служба на оккупированных территориях или, возможно, ликвидировалась. И в заключение исследователь характеризует железнодорожную обстановку, сложившуюся в результате распада монархии.

Kálmán Kéri

DAS EISENBAHNNETZ DER ÖSTERREICHISCH—UNGARISCHEN MONARCHIE IM JAHRE 1914 UND IHRE INANSPRUCHNAHME IM ERSTEN WELTKRIEG

Resümee

Zur Zeit des ersten Weltkrieges spielte das Eisenbahnnetz der Österreichisch—Ungarischen Monarchie eine sehr wichtige Rolle sowohl von militärischem als auch von kriegswirtschaftlichem Gesichtspunkt.

Nach der geographischen und wirtschaftlichen Würdigung dieses Eisenbahnnetzes schildert die Studie seine strategische Verwendbarkeit. Sie legt die allgemeine Prinzipien der Vorbereitung und Durchführung der militärischen Lieferungen auf der Bahn dar. Nach der Schilderung der für die Mobilisationsjahre 1914/15 vorbereiteten Kriegspläne der Monarchie, läßt der Verfasser sich auch darüber aus, wie die geographische Verteilung und Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes die Durchführung der zur Zeit des Friedens — von der Waggonierung am Ort der Mobilisierung an bis zum geplanten Auswaggonierung auf dem Aufmarschgebiet — entworfenen Aufmarschpläne bei der Ausbruch des Krieges diente.

Während der Verfasser die den Forderungen der einzelnen Kriegspläne entsprechende Inanspruchnahme der einzelnen Bahnlinien ausführlich darlegt, schildert er den Bahnaufmarsch und den Umfang der geplanten Lieferungen in die Richtung von Russland oder Serbien und der gleichzeitig in die beiden Richtungen erfolgten Lieferungen.

Er analysiert die durch das Bahnnetz gebotenen Möglichkeiten für die Umgruppierungen innerhalb und zwischen den einzelnen Frontlinien, d. h. das Ausmaß der Ausnützbarkeit der Vorteile der inneren strategischen Bahn durch die Darstellung einiger tatsächlich durchgeführten Umgruppierungen.

Der Verfasser beschreibt die Inanspruchnahme der Bahn für die Lieferung von deutschen und türkischen Truppen und für eigene und deutsche kriegswirtschaftliche Lieferungen, weiterhin für die Organisation und eventuelle Liquidierung des Verkehrsdienstes auf den besetzten Gebieten und zuletzt spricht er über die infolge des Zusammenbruchs der Monarchie entstandene Lage der Bahn.