

SZAKTÖRTÉNET

TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS A VASÚT VILÁGHÁBORÚBAN BETÖLTÖTT SZEREPÉRŐL

II.

*Németh Ernő*¹

A vasút első világháborúban betöltött szerepével a tanulmány első része a "Katonai logisztika" 2. évfolyam 1. számában foglalkozott. A továbbiakban szükségesnek tartom, hogy felvillanásszerűen megemlítésre kerüljenek azok a hatások, melyek a vasúthálózatunkat közvetlenül az első világháború befejezése után, majd azt követően - elsősorban a politikai változások miatt - a két világháború között érték. Ezek után a magyar vasútak második világháborús szerepéről - ugyancsak a teljesség igénye nélkül - kerül néhány fontosabb epizód feldolgozásra.

A vasúthálózatunk helyzete közvetlen az első világháború után és a két világháború közötti időszakban

Úgy ítélem meg, hogy az első világháború befejezését követően feltétlenül szólni kell arról a hatásról, amit a trianoni békediktátum aláírása (1920. június 04.) a vasúthálózatunk alakulására kifejtett.

Először is meg kell említeni, hogy a trianoni határok között maradt ország üzemben lévő vasútvonalainak hossza mindössze 8705 km-re zsugorodott (lásd. 1. sz. vázlat). Az első világháborút követően tehát elvesztett az államvasúti hálózat 61,5 %-a, azaz mindössze 38,5 %-a maradt meg. A magánvasútak közül a Kassa Oderbergi Vasút teljes hosszában idegen területre került. Építési hosszt tekintve 1921-ben 100 km²-re számítva 9,3 km vasút volt hazánkban.

A minden ésszerűséget nélkülöző trianoni határmegállapítás a vasút tekintetében olyan helyzetet teremtett, amelyhez hasonlót a történelem-

¹ Dr. Németh Ernő alezredes, MH Közlékedési Szolgálat/önöktség kiemelt szállító főtiszt

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

A két világháború közötti időszak politikai változásai természetesen hatással voltak az ország vasúthálózatának alakulására is, amiről nagyon röviden szükségesnek tartok említést tenni. Az 1938. november 02-i első bécsi döntés (1938. évi XXXV. t.c.) alapján visszacsatolt felvidéki területtel együtt visszakerült a Budapest-Pozsony fővonal Szencig. Újra bekapcsolódhatott a hazai vasúti forgalomba Érsekújvár, Losonc, Kassa, Ungvár, Munkács és Beregszász is. Az ország területe 1939-ben 117237 km² lett, a vasúthálózat hossza elérte 10582 km-t, a vasútsűrűség mértéke pedig 9,0 km/100 km²-re változott.

1940. augusztus 30-ai második, az ún. *belvederi döntés* után Kelet-Magyarország és Erdély egy része újra magyar fennhatóság alá került (1940. évi XXVI. t.c.). Az ország ekkor 43492 km² területtel és ezzel együtt 1860,364 km szabványos, valamint 423,215 km keskeny nyomtávolságú vasúttal gyarapodott (*lásd 2. sz. vázlat*). Az ország területe 160729 km² lett, a teljes vasúthálózat hossza 12864 km-re nőtt, így a vasútsűrűségi mutató értéke 8,0 km/100 km² -re változott.

A világesemények változásainak következtében 1941. júniusában ismét növekedett vasúthálózatunk. A Délvidék visszacsatolásával visszatért a Bácska, a baranya háromszög és a Dráva-Mura köze. Délen a Dráva, majd a Duna, keleten a Tisza képezett új természetes határt (2. sz.

vázlat). Az ország területe az újabb területekkel 172133 km² lett, a MÁV vasúthálózata 12742,957 km-re nőtt, így a vasútsűrűséget jellemző érték 8,14 km/100 km²-re változott. Az összes vasútvonalak 47 %-a fővonal, 53 %-a mellékvonal jellegű volt, a kettős vágányú vonalak üzleti hossza 1184 km, villamosított 187 km.

Az ország vasúthálózata szempontjából ez a helyzet alakult ki, amikor a békés tevékenység helyébe újból a háborús feladatok kielégítése került előtérbe.

A Magyar Államvasutak szerepe a második világháborúban

Az első világháborús tapasztalatok alapján a második világháborúban is a vasútak tették lehetővé az előkészített tervek alapján végrehajtott gyors mozgósításokat, a haditervek rendelkezése szerint a gyors felvonulásokat, a hadműveletek alatti gyors átcsoportosításokat, a folyamatos, zavartalan ember- és anyagutánpótlást. A háború eshetőségével számolva már békében biztosítani kellett a vasúti közlekedés zavartalanságát. Számolni kellett a háborúban fontossá váló vasútvonalak építésével, karbantartásával, esetenként arra való alkalmassá tételével, hogy a hadi igényeknek megfelelően teljesítményét, kapacitását fokozni lehessen.

A német hadvezetés is számolt a magyar vasút hadászati jelentőségével. Már 1939. szeptember 09-én kérte a német külügyminisztérium a Magyar Kormányt, hogy bocsássa a német hadsereg rendelkezésére a kassai vasútvonalat a Lengyelországba irányuló csapatszállítások céljára. Ezt követően Szlovákia is kérte hasonló célokra a vasútvonal használatát. A kormány ekkor még mindkét kérést elutasította.

Komoly szerepet szánt a magyar vasútnak a náci vezetés abban a Románia elleni megszállási tervében is, amit a román olaj megszerzése szempontjából arra az esetre készített, ha az angolok a Balkánon partraszállnak.

A magyar vasútat nem érte felkészületlenül a hadiigényeknek megfelelő vasúti szállítások kielégítése. Némi túlzással talán, de bátran ki lehet jelenteni, hogy mindíg az élvonalban "harcolt". Az ország még nem lépett be a második világháborúba, de a vasút már fontos szerepet játszott 1940. nyarán, amikor a Legfelső Honvédelmi Tanács határozatot hozott

a hadsereg teljes mozgósítására és a magyar-román határon való felvonulásra. Ekkor mozgósítva lett az ország haderejének egésze, mindhárom hadsereg, kb. 550.000 ember, amely erő a magyar-román határra lett felvonultatva. Az ezzel kapcsolatos szállítási feladatok megoldásának legnagyobb része a vasútra hárult.

1940. októberében a német csapatok hazánk területén átvonulva jutottak el Romániába, az ezzel kapcsolatos szállítás teljes mértékben a vasútra hárult. Ugyan így jelentős szerepe volt a vasútnak a német csapatok és a mozgósított 3. Magyar Hadsereg Jugoszlávia elleni felvonulásában és előnyomulásában.

Nem térve ki a második világháború minden mozzanatával kapcsolatos vasúti szállításokra, a 2. Magyar Hadsereg orosz frontra történt kiszállítását feltétlen szükségesnek tartom megemlíteni. A 2. Hadsereg három szállítási lépcsőben vonult el a hadműveleti területre. **Az első szállítási lépcső** 1942. április 17-én indult, ebbe a III. hadtest hadosztályai, a IV. hadtest közvetlen alakulatai és a hadseregvonat egy rész tartozott. A csapatok zömmel Orjol és Kurszk, részekkel pedig Voroszhba és Lvov körzetében rakodtak ki. 1942. május 30-án **a második szállítási lépcsőben** a IV. hadtest hadosztályai és a VII. hadtest közvetlen alakulatai kezdték meg a felvonulást. A vasútvonalak túlterheltsége és a partizán támadások miatt Gomel környékén és attól délnyugatra kellett kirakodniuk (*3. sz. vázlat*), ahonnan még hosszú (100-120 km-es) gyalogmenet várt rájuk. **A harmadik szállítási lépcső** 1942. június 15-én indult el a VII. hadtest hadosztályaival, az 1. páncélos hadosztály lánctalpas egységeivel, a hadsereg közvetlen alakulatokkal és a repülődandár földi részével. Kurszk körzetében rakodtak ki, így hamarabb beérkeztek az arcvonalra, mint az előző lépcső nagy megerőltetéssel járó, hosszú gyalogmenetet végrehajtó csapatai. A 2. Hadsereg orosz frontra történő kiszállítása mintegy három hónap alatt lett végrehajtva, ezalatt a szállításához 882, egyenként száztíz tengelyes vasúti szerelvényt vettek igénybe, összesen 4410 vasúti vagon. Ez a szállítás jelentős feladatot jelentett a magyar vasútnak, amit végül is szakmai szempontból nézve eredményesen oldott meg. Ismét bebizonyosodott, hogy egy ilyen horderejű hadműveleti feladat hatalmas méretű szállításai más módon megoldhatatlanok lettek volna. A magyar vasút *ugyanígy részt vett* a súlyos veszteségeket szenvedett 2. Hadsereg 1943. április 24-től május elsejéig tartó hazaszállításában. Sajnos igaz, hogy a vaskereszt lovagkeresztjével kitüntetett Jány ve-

zérezedest akkoriban úgy emlegették, hogy aktatáskában hozta haza a hadseregét.

A második világháború további menetében - a német megszállás, majd az ország hadszíntérré válása idején, egészen a háború befejezéséig - a Magyar Államvasútak az adott időszakban meglévő teljes kapacitásával a mindenkori hadászati vezetés rendelkezésére állt. Szovjet adatok alapján a katonai vasúti szállítások összvolumene 1944-ben érte el az egész háború alatti legmagasabb színvonalat. Ebben az évben vívott hadászati támadó műveletek méreteinek, a frontok számának növekedése, azok mind magasabb számú harci technikával és fegyverzettel való ellátása szükségessé tette a vasúti szállítások volumenének növelését. A szovjet hadvezetés a hadművelleti helyzet viszonyaitól és az adott állam vasútja lehetőségeitől függően határozta meg a nyugat-európai nyomtávú vasútak igénybevételének rendjét. A katonai vasúti szállítások végrehajtására a Szovjetunió és a szomszédos államok vasútjainak találkozásánál átrakó bázisokat (körleteket) hoztak létre.

Érdeemes megemlíteni, hogy a szovjet katonai vezetés addig nem alkalmazott taktikaként vetette be azt a módszert, hogy több esetben hajtottak végre az ellenség megtévesztésére vasúti szállításokat, ezzel is imitálva a hadműveletek egyes irányokba való előkészítését, saját csapataik főcsapás irányának kiválasztását.

A Magyar Államvasútak vasúthálózata - amíg nagymértékben nem rongálódott - valamint gördülőanyagkészlete kedvező feltételeket biztosított a szovjet katonai szállítások végrehajtására. Ez így volt mindaddig, amíg a visszavonuló német csapatok (a vasút hadászati jelentőségét ismerve) azért, hogy a szovjetek előnyomulását lassítsák *hatalmas méretű veszteséget okoztak a MÁV-nak*. Elpusztult csaknem a teljes vasúthálózat, az állomások jelentős része, felrobbantották az összes dunai és tiszai vasúti hidat. Jelentős veszteségeket szenvedtek a különböző vasúti berendezések, műtárgyak és a járműállomány. A mérhetetlen pusztítás helyreállítása a front elvonulása után azonnal megkezdődött.

A második világháború tapasztalatai alapján ismételten bebizonyosodott, hogy mind a hadművelleti feladatok előkészítése, mind megvívása során az után- és hátraszállítások érdekében a vasutat maximálisan fel kell használni. **A vasút hadászati jelentősége elvitathatatlan, az ország védelme érdekében sok-sok változatban alkalmazásra kerülhet.** Nem

szabad azonban arról sem megfedkezni, hogy a nemzetgazdaság működőképességének is nélkülözhetetlen eszköze.

Történeti áttekintésből levonható következtetések

A vasút mindig fontos szerepet töltött be az ország gazdasági életében. Voltak időszakok amikor jelentőségét megpróbálták elhomályosítani, ezzel együtt fejlesztését visszaszorítani. Amikor azonban a nemzetgazdaságban a gazdasági kérdések kerültek előtérbe mindig vissza kellett nyúlni a vasúthoz és áldozni kellett annak fejlesztésére. Mindezt azért érdemes megtenni, **mert a befektetések rövid idő alatt megtérülnek, mivel a vasút gazdálkodása már a beruházások és a korszerűsítések idején is gazdaságos lehet.**

A vasút **hadműveleti szerepének fontosságával az adott katonai vezetés mindig számolt. Fejlesztésénél, korszerűsítésénél a lehetőségek függvényében igyekeztek a honvédelmi érdekeket érvényre juttatni.** A magyar vasútak mind az első, mind a második világháborúban teljes kapacitásukkal a hadászati jellegű feladatok megoldását szolgálták. **A jelentős mennyiségű hadműveleti szállítások gyors, szervezett, időben történő végrehajtása a vasút adta kedvező lehetőségek kihasználása nélkül elképzelhetetlen lett volna.** Mindkét világháborúban a hadászati vezetésnek a vasút nyújtotta szállítási lehetőségek adtak módot arra, hogy a hadrakelt haderő nagy csapattömegeit és a harc megvívásához szükséges hatalmas anyagszükségleteket mielőbb a legelőnyösebb helyzetbe hozza, hogy a harcot a csaták folyamán mindvégig táplálja, valamint ahhoz, hogy a kedvezően alakult hadászati sikereket kellően kiaknázza és a harc dinamikájának megfelelően egy elkövetkező ütközethez a legelőnyösebb körülményeket megteremtse. A kedvezőtlenül alakult hadihelyzetben is teljesítőképessége határainak többizben áldozatkész, kitartó hűségével **(amely mindkét világháború alatt fényes tanújelét adta hazafiságnak, megbízhatóságnak és munkabírásnak)** igyekezett eleget tenni bonyolult feladatai maradéktalan megoldásának. A magyar vasútasokra jellemző szakmaszeretet, kitartás, áldozatkész munkavállalás tette lehetővé, hogy mindkét világháború után valamennyi közintézmény közül aránylag igen rövid idő alatt a vasút állt leghamarabb talpra és emelkedett békebeli működőképességének és berendezkedésének színvonalára.

A két világháború alatt nyújtott példamutató helytállás jelent egyrészt biztosítékot arra, hogy a magyar vasút szolgáltatásaira az országot ért - esetlegesen bekövetkező - fegyveres konfliktusban (annak legbonyolultabb körülményei között is) a hadászati vezetés a jövőben is számíthat.

FELHASZNÁLT IRODALOM

Új Magyar Lexikon, Akadémiai Kiadó Budapest, 1962. tizedik, változatlan kiadás

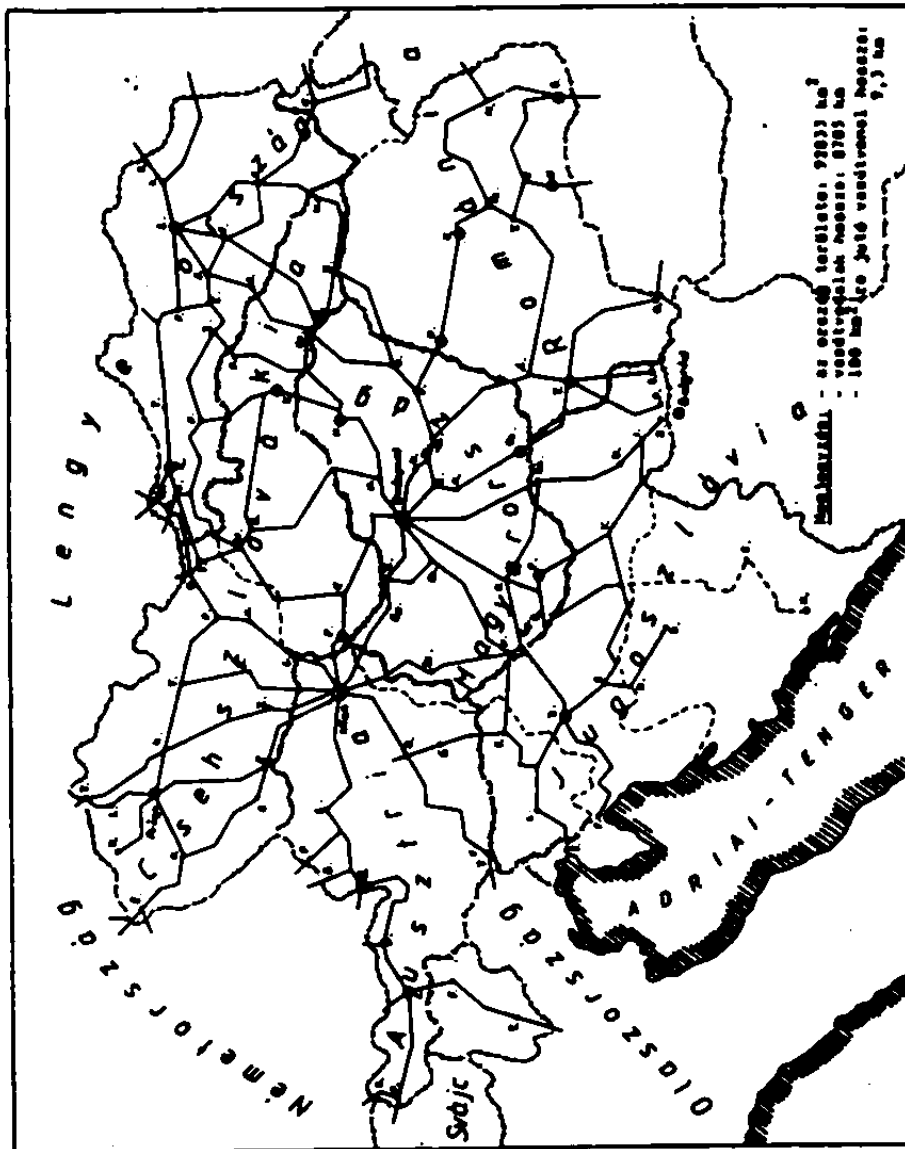
Magyarország Hadtörténete (2), Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1985.

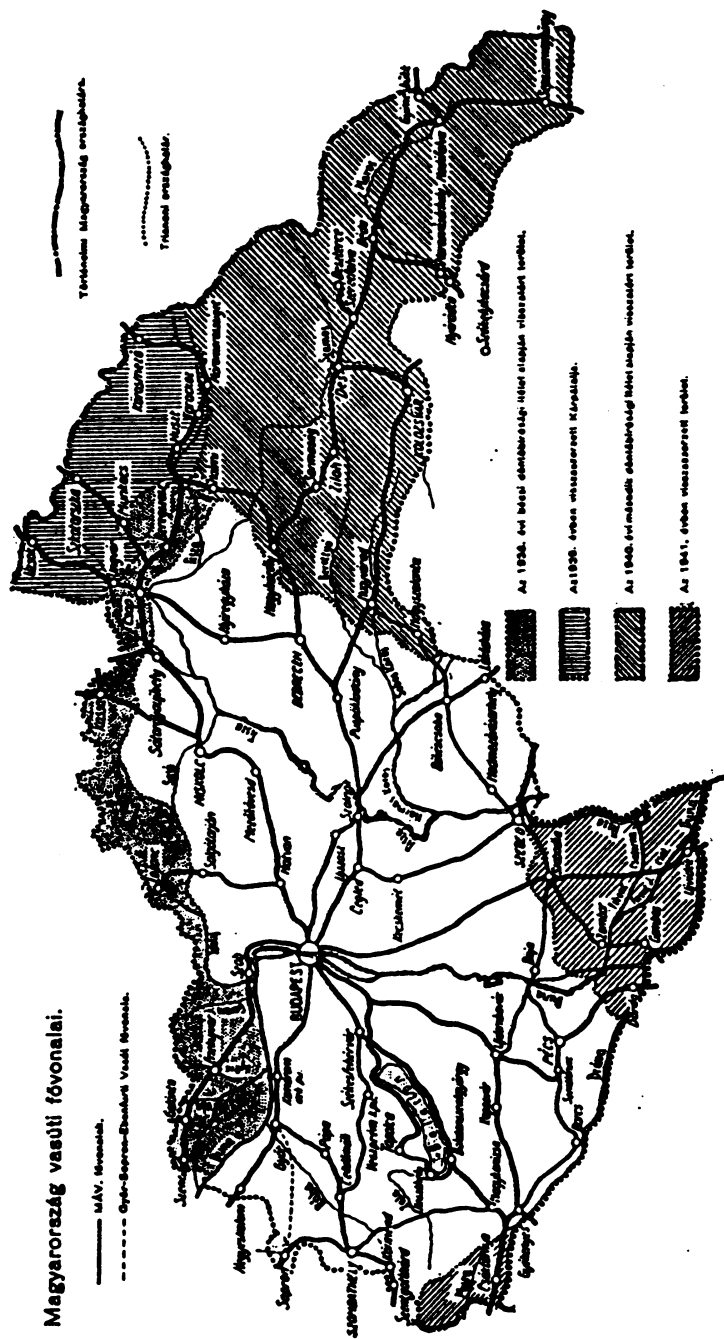
Kéri Kálmán - Dr. Német Ernő: A közlekedési szolgálat története 1945. előtt Tansegédlet. (MH Közlekedési Szolgálatfőnökség kiadványa, 1991.)

Szabó Péter: A 2. M. HDS az im., HK 1986. 3. sz.

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

A MONARCHIA VASUTAINAK SZÉTBOMLÁSA 1918 UTÁN





A IV. hadt. ELŐREVONÁSÁNAK ÚTVONALA 1942. jún. - aug. 3. az. véstel.

