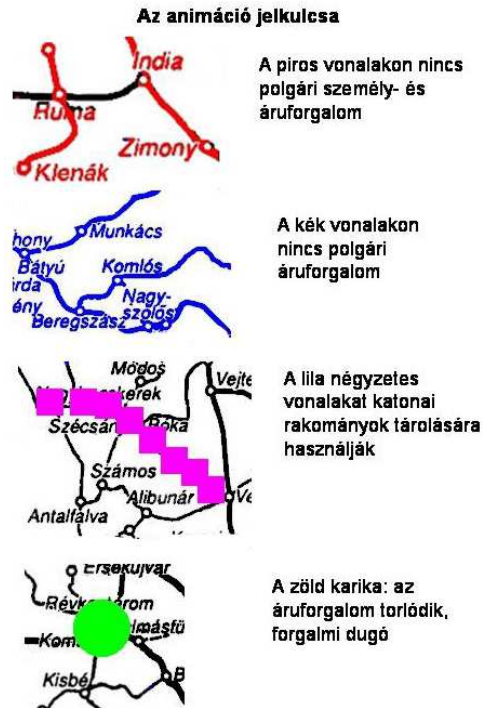


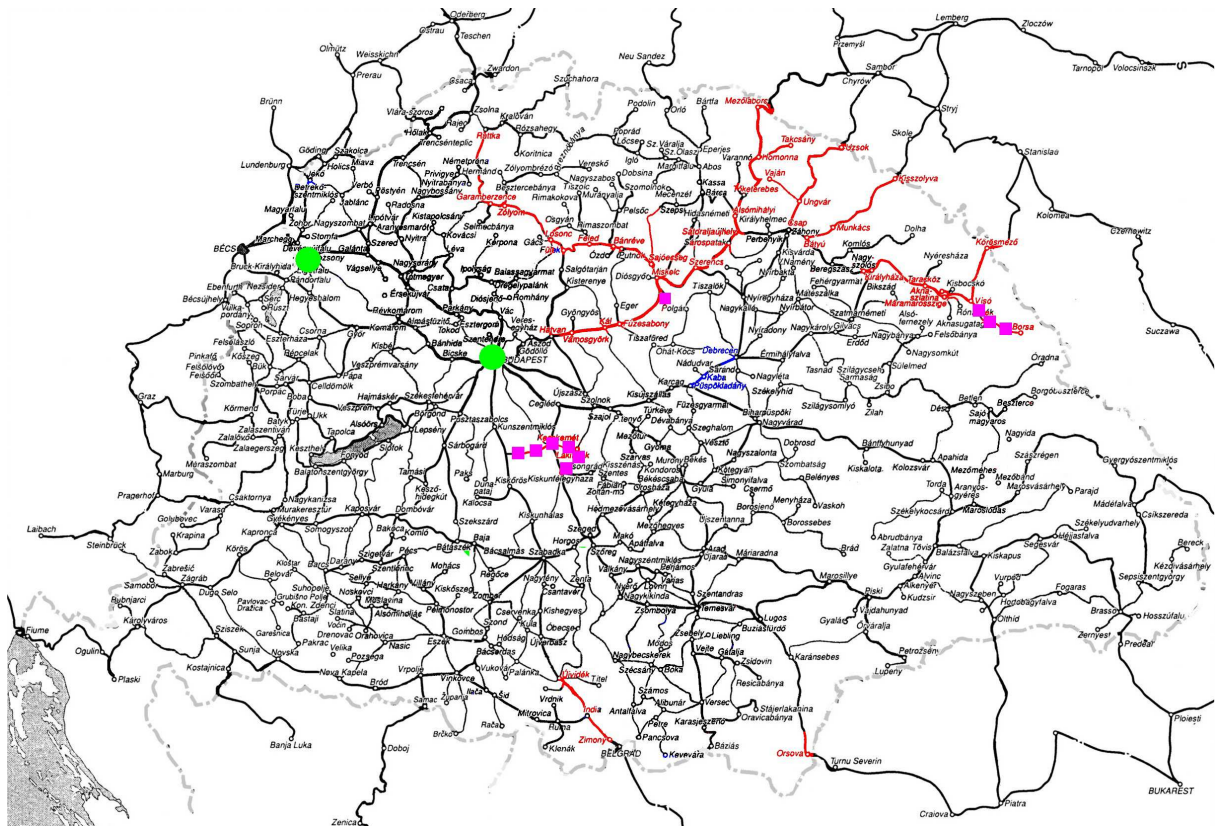
Újabb animáció a nagy háborúról.
A háború logisztikai hátszaga: a vasúti szállítás (1914–1915)



1915-től a MÁV nem naptári évenként készítette el az üzletjelentését, hanem – összefüggésben a világháborúval – bevezette az üzleti év (július 1–június 30.) fogalmát. Az adatgyűjtés periodizációjának ez a megváltoztatása mai szemmel nézve igen szerencsés döntés volt, mert ez teszi lehetővé, hogy a háború első évét összefüggően – a békebeli működés volumeneinek torzítása nélkül – elemezzük.

A háború első évében a vasúti szállítási teljesítmények szerkezete, sőt térbelisége is erőteljesen megváltozik. Az 1914–1915-ös üzletévben az utasok 10%-a katona (korábban 2%), a továbbított szerelvényeknek pedig 15%-a katonavonat. A MÁV hálózatán 261 ezer katonavonatot közlekedik. A katonavonatok 45%-a két üzletvezetőség, a debreceni és miskolci területén sűrűsödik össze.

Mi derül ki a bemutatott animációból? Egyértelmű, hogy a polgári forgalomban keletkező zavarok a katonai forgalom következményei. Éppen ezért a vizuálisan megjelenített adatokat mint a hadsereg mozgásának és a háborúnak egy sajátos lenyomatát is értelmezni lehet. Mindezekon túl a térképekben tükröződnek a MÁV műszaki színvonalának jellemzői, sőt kiderül belőlük a vasút irányítási struktúrájának megbomlása is. Mindezt már egyetlen nap konkrét példájával is lehet illusztrálni.



1914. november 9. Zajlik a 2. hadsereg áthelyezése Kelet-Galáciából Szilésziába

Mi látszik ezen a térképen? A pirossal jelzett vonalakon csúcsforgalom van, nagy valószínűséggel folyamatosan továbbítják a katonai szerelvényeket. Úgy tűnik, mintha a kelet-galíciai vasúti csatlakozásokon beáramló vonatokat kizárólag a Miskolc–Ruttká közötti vonalon továbbítanák szilésziái úti céljuk felé. Mindez azonban csak látszólagos, hiszen az ábrázolt adatok nem tartalmazzák a Kassa–Oderbergi Vasút fővonalának (Kassa–Ruttká–Oderberg) eseményeit. A térkép másik feltűnő része: a teljes forgalomkorlátozás hirtelen megszűnik Hatvannál. Mindennek okát a MÁV műszaki színvonalában, illetve a vasút irányítási rendszerének megbomlásában kell keresnünk. Hatvan már nem a miskolci, hanem a MÁV központi üzletvezetősége területén fekvő csomópont volt. A miskolci vasútparancsnokság a 2. hadsereg áthelyezésének szállítási feladatára egyöntetűen – a polgári forgalom teljes leállításával – reagált és nem vette figyelembe a Miskolc–Hatvan–Budapest közötti vonal kiváló műszaki paramétereit. Ez a kétvágányos vonalszakasz ti. már fel volt szerelve a legkorszerűbb térközbiztosító berendezésekkel is. A forgalomkorlátozás Hatvannál tehát azért szűnik meg, mert a budapesti vasútparancsnokság irányítói képesek voltak figyelembe venni a vonal adottságait és tudták kezelni azt a hadiforgalmat, amelyet a miskolci döntéshozók nem.

Nem véletlen, hogy a háborús években még fegyelmezetten hallgató vasutasság, 1918 után a csalódottság és harag hangján szólal meg. Csalódtak a vasútirányító katonai hatóságok szakértelmében. Haragudtak, mert a katonák nem hagyták őket dolgozni. A magyar vasutasság egyöntetűen úgy érezte: ők jobban csinálták volna.