

Balla Tibor,<sup>1</sup> Padányi József<sup>2</sup>

# Műszaki kiválóságok: Császár András ezredes<sup>3</sup>

## Engineer Geniuses: Colonel András Császár

Császár András ezredes katonai pályafutását szokványosnak is nevezhetnénk, hiszen nagyobb zökkenők nélkül haladt előre. Pedig olyan helyeken és időkben kellett helytállnia, mint az első világháború hadszínterei és az azt követő zavaros időszak. Térképészként is kimagasló tehetséggel végezte munkáját hazája javára.

Elsősorban – de nem kizárólagosan – a vasútépítés volt a szakterülete. Épített vasutat, hidakat, drótkötélpályákat az első világháború orosz, román és olasz hadszínterén. Kiemelkedő szakmai felkészültsége és hazája iránti rendíthetetlen hűsége emelte egyre magasabb beosztásokba.

**Kulcsszavak:** vasútépítés, hídépítés, első világháború, orosz hadszíntér, román hadszíntér, olasz hadszíntér, katonai térképészet

*The military career of András Császár could be considered ordinary, as he progressed through the ranks without any difficulties. Even when he had to serve with distinction in such difficult times as the fronts of the Great War, and the turbulent times after the war. As a cartographer, he further utilised his abilities in service of his country.*

*One of his main professional interests lay in building railroads. He built railways, bridges, funicular railways on the Russian, Italian, and Romanian frontlines of the First World War. His outstanding professional skills and his unwavering love for his country raised him into ever-higher positions.*

<sup>1</sup> Kutatóprofesszor, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar, e-mail: [balla.tibor@uni-nke.hu](mailto:balla.tibor@uni-nke.hu)

<sup>2</sup> Egyetemi tanár, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar, e-mail: [padanyi.jozsef@uni-nke.hu](mailto:padanyi.jozsef@uni-nke.hu)

<sup>3</sup> A Jacobi Ágost által szerkesztett könyvben tábornokként nevesítik Császár Andrást (JACOBI 1938: 504). Tekintve, hogy a rendelkezésünkre álló irattári források szerint Császár András legmagasabb rendfokozata ezredes volt, mi ebben a tanulmányban ezt használjuk.

**Keywords:** *railway construction, bridge construction, First World War, Russian Front, Romanian Front, Italian Front, military cartography*

## Bevezetés

Császár András (1. kép) 1883. június 7-én született Kolozsváron, római katolikus vallású családban, egy magyar királyi csendőr alezredes fiaként.

Az elemi iskola és egy reáliskolai osztály befejezése után, a különböző császári és királyi katonai képzőintézeteket végezte: az alreáliskola három évfolyamát Kassán, majd a katonai főreáliskola három évfolyamát Mährisch-Weiskirchenben, végül 1900 és 1903 között a Műszaki Katonai Akadémiát Bécsben, mindhárom intézményt nagyon jó eredménnyel.

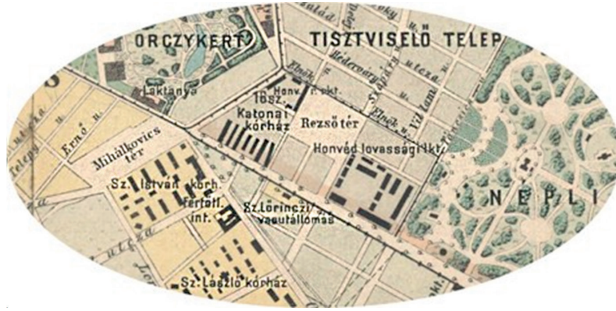
A korszak és az Osztrák–Magyar Monarchia hadserege elvárásainak megfelelően több nyelven is megértette magát, hiszen német és magyar nyelven tökéletesen beszélt és írt, franciául és angolul elegendő mértékben beszélt és írt. Angoltudása 1924-re azonban már gyenge minőségűre kopott.



1. kép: Császár András

Forrás: JACOBI 1938: 539.

1919. március 12-én nősült meg, felesége az 1889. augusztus 13-án született Seewald Ottilia volt. Gyermeekéldés nem kísérte házasságukat. Az első világháború utáni, trianoni Magyarország magyar királyi Honvédségében uralkodó lakásviszonyokat jól reprezentálja többek között az a tény is, hogy 1924-ben még a Budapest X. kerületében, az Üllői út 102. alatt található József főherceg lovassági laktanyában lakott (2. kép).



2. kép: A honvéd lovasági laktanya Budapest korabeli térképén

Forrás: <https://bit.ly/45XfjGy> alapján készítették a szerzők

Az 1900-as évek első évtizedében az előjárói által róla készített minősítésekből kiderül, hogy jó kerékpáros, úszó, tornász, gyorsíró és távíró volt. Az 1920-as években feljebbvalói kiemelték, hogy a korábban már meglévő készségei mellett még jártas a földmérés (geodézia), a vasút-, a hid-, a sodronykötélpálya-építés területén is. Utóbbiakat a Korneuburgban, a Vasúti és Távíróezrednél elvégzett tanfolyamoknak köszönhetette.

Az 1924. november 30-án róla készült előjárói jellemzésben a következőket olvashatjuk: „A vasútsapatnál úgy békében, mint háborúban teljesített szolgálatainál fogva a vasút- és hidépítés stb. terén teljes jártassággal bír, és ezen szakmában mindenkor eredménnyel lesz használható.” Katonai értékét kiválóra minősítették, viszont a világháborúban kialakult nyagtohallása miatt csapatszolgálatra alkalmatlannak tartották.

## Pályafutása

Katonatiszti pályafutását 1903. augusztus 18-án kezdte meg hadnagyként a császári és királyi Vasúti és Távíróezredben Korneuburgban, ahol 1906-ig századszolgálatot látott el.<sup>4</sup> 1904–1905 folyamán gyalogsági lovaslótanfolyamot végzett Korneuburgban, nagyon jó eredménnyel. 1906. január 1-jétől raktártisztként tevékenykedett alakulatánál Korneuburgban. 1907. december 1-jétől a császári és királyi Katonaföldrajzi Intézet geodéziai csoportjában szolgált Bécsben, ahol számítási munkákat végzett, háromszögelési és szintezési munkákban vett részt, alapvonalméréseknél, viszonylagosnehézség-meghatározásoknál dolgozott.<sup>5</sup> 1909. május 1-jén főhadnaggyá nevezték ki beosztásában. 1909-ben Horvátországban és Dalmáciában, 1910-ben Bécsben és Budapesten, továbbá Karintiában és Tiroiban végzett geodéziai felméréseket. 1911-ben számítási munkálatokban vett részt a bécsi Katonaföldrajzi Intézet Trigonometriai és Csillagászati Osztályán.

<sup>4</sup> A cs. és kir. Vasúti és Távíróezred (K. u. K. Eisenbahn- und Telegraferegiment) 1883-ban alakult meg, és 1911-ben vált ketté a művelt szakmák szerint. A vasúti ezred mindhárom zászlóaljával Korneuburgban maradt.

<sup>5</sup> A bécsi Katonaföldrajzi Intézetet (Militärgeographisches Institut – M. G. I.) 1839-ben hozták létre, első parancsnoka Ritter Campana von Spülenberg vezérőrnagy lett. A világháború kitörése előtt jelent meg a Balkán-félszigetről az Operationskarte B 1:400 000-es méretarányban. A hadműveleti térkép nyolc lapon ábrázolta Bosznia-

1911. november 16-tól a császári és királyi Vasúti Ezredben látott el századszolgálatot Korneuburgban. 1913. november 11-től 1914. június 30-ig jó eredménnyel végezte a császári és királyi hadtest-tisztiiskolát Budapesten. 1914. július 1-jétől ismét századszolgálatot végzett Korneuburgban.

A Monarchia hadvezetése meglehetősen későn ismerte fel a vasút fontosságát, így azonnali fejlesztésekről döntött. 1883-ban, a császári és királyi Vasúti Ezred megalakulása utáni években hozták létre a tisztikar vasúti szolgálatban való jártasságához szükséges képzési rendszert. Ennek egyik meghatározó eleme volt, hogy évente adott számú tisztet vasúti forgalmi, fűtőházi és műhelyszolgálatra vezényeltek az osztrák és a magyar államvasutakhoz, akik így megismerkedhettek a vasút működtetésével. Ezenkívül a tisztek egy részét kötelezték, hogy a bécsi műegyetemen hidépítést, géptant, elektrotechnikát tanuljon. A vasúthoz való vezénylés után a tiszteknek a vasúti hivatalnokok számára előírt elméleti és gyakorlati vizsgákon kellett számot adni a tudásukról. Ezenfelül – a természetes lö-, lovaglő- és vívógyakorlatokon kívül oktató tanfolyamokat tartottak a vasúti és távirószolgálattal kapcsolatos tudnivalókról. Önkéntesnek a vasúti ezredhez pedig csak az jelentkezhettek, aki a Monarchia területén található műegyetemek egyikén az általános mérnöki vagy a gépészmérnöki szakon az első szigorlatát sikeresen teljesítette. A tartalékos tisztek kiképzése az ezred önkéntes iskolájában történt, amely 1885 óta működött. A legénység állományának nagyobb részét vasútépítőnek, kisebb részét a távirószolgálatra képezték ki. Az elméleti oktatás a téli hónapok alatt a század legénységi iskoláiban és a zászlóalj tisztesiskolájában folyt.<sup>6</sup>

A Monarchiában a rendes nyomtávú vasutak alkalmazottainak létszáma 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 keskeny nyomtávú vasútjai körülbelül 8000 háromtengelyes kocsival rendelkeztek. A vasútvonalak – kevés, helyi jelentőségű vonaltól eltekintve, amelyek 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. A hadi szénkészlet – kiváló minőségben – a teljes forgalmat alapul véve, 8 hétre biztosította a működést.

A háború kitörésekor a hadseregben 28 vasútépítő század, 4 táborig lóvasút, 1 gőzüzemű táborig vasút, 3 mozgó vasúti szertár, 1 állandó vasúti szertár és a krakkói, przemysli és polai táborig vasutak álltak a Monarchia rendelkezésére. (3. kép) Az 1914-ben mozgósított alakulatok összes létszáma 640 tisztre, 37 500 emberre, 1300 járműre és 16 900 lóra tehető.<sup>7</sup>

---

Hercegovina, Horvátország, Délkelet-Magyarország, Szerbia, Montenegró, Albánia területét, és kis darabon átnyúlt Bulgáriába és Görögországba is. Rövid néhány évtized alatt a Monarchia hadvezetése a bécsi M. G. I. tevékenysége által különböző méretarányú katonai térképsorozatokat birtokába jutott. Ezek felhasználásával folytak a háborús előkészületek az első világháborút megelőző években. Forrás: MICZEK 1971.

<sup>6</sup> STENCINGER 2020.

<sup>7</sup> JACOBI 1938: 383.

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 a túlzó vasútforgalmi biztonsági tényezők alapján készült.<sup>8</sup>



3. kép: Tábori lóvasút, 1915

Forrás: [https://digital.onb.ac.at/rep/access/preview/BAG\\_15525881](https://digital.onb.ac.at/rep/access/preview/BAG_15525881)

A vasúti szállítás és a vasútépítő csapatok fontosságát bizonyítja, 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 sodronypálya-forgalmi különítmény, 41 sodronypálya-forgalmi szakasz, 1 villamos vasúti építő század, 1 villamos vasúti forgalmi század, 8 vasúti forgalmi zászlóalj, 19 függetlenített vasúti forgalmi század (az elfoglalt vasútvonalakon), 13 vasútforgalmi század (közvetlenül a harcvonal mögött), 3 vasútikomp-különítmény (a Száván Belgrádtól nyugatra Zabrežnál, Szerbiában a Dunán Belgrádtól keletre Semendriában és Gyurgyevónál a Dunán, Bulgária és Románia között), végül 5 pánccsvonat műszaki csoport.<sup>9</sup>

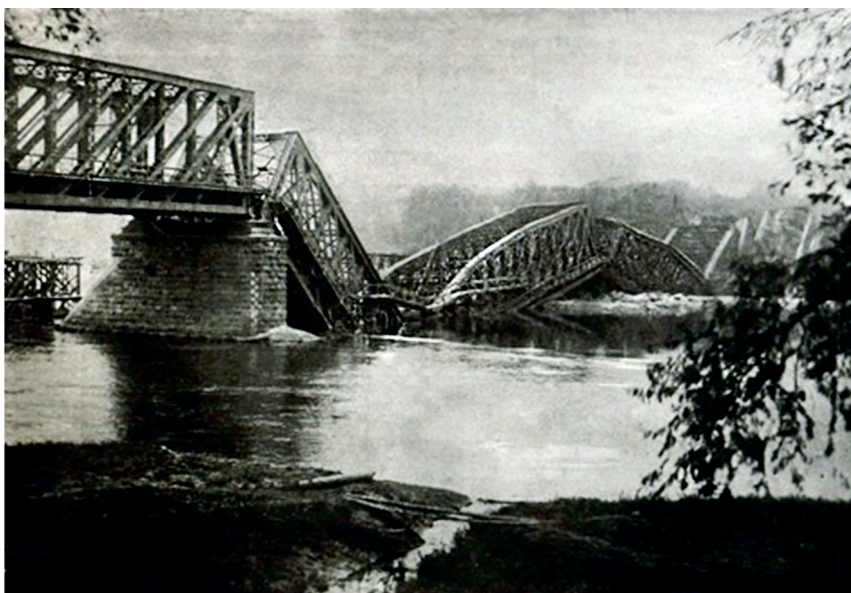
<sup>8</sup> KÉRI 1985: 225–294.

<sup>9</sup> KÉRI 1985: 281.



## Az első világháborúban

1914. július 28-tól, az első világháborús mozgósítás elrendelésétől kezdve a II. pótszázad parancsnoka volt alakulatánál Korneuburgban, 1914. augusztus 1-jén pedig századossá nevezték ki. 1915. február 1-jétől frontszolgálatot látott el, nevezetesen a császári és királyi 2. vasútépítő század parancsnokaként vett részt műszaki feladatok megoldásában, Galíciában az orosz hadszíntéren. Részt vett a Tarnów–Rzeszów közötti vasútvonal helyreállításában, a tarnóvi és a rzeszóvi vasúti híd építésében, Dębica és Rzeszów vasútállomásainak helyreállításában. 1915. június 16-tól a császári és királyi 37. vasútépítő század és az ezzel kapcsolatos vasútépítő csoportok parancsnokaként tevékenykedett az orosz hadszíntéren Volhíniában, így különböző vasúti hidak (például az ivangorodi, rozajszcei) építésében, a Betzer–Cholm rendes nyomtávú vasút építésében (4. kép).



4. kép: Rombolt vasúti híd Ivangorodnál

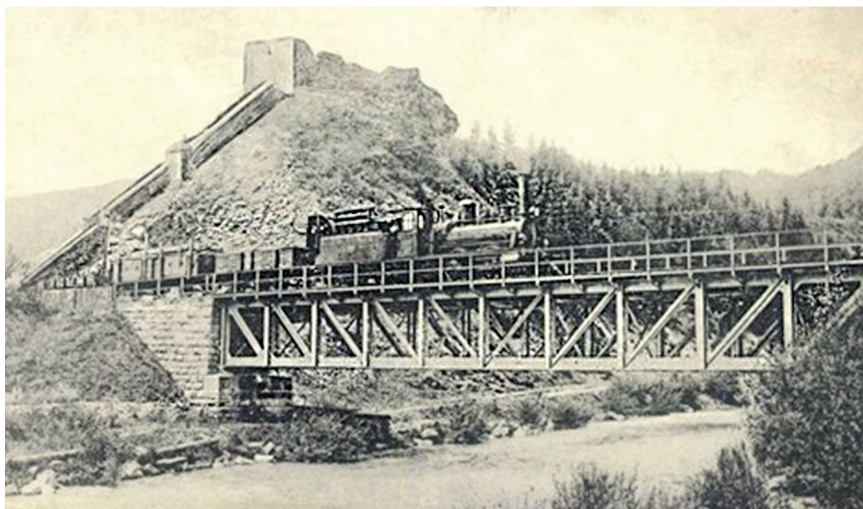
Forrás:[https://keptar.oszk.hu/090500/090511/569\\_664\\_pix\\_Oldal\\_07\\_kep\\_0002\\_nagykep.jpg](https://keptar.oszk.hu/090500/090511/569_664_pix_Oldal_07_kep_0002_nagykep.jpg)

Érdeemes itt idéznünk egy rövid részletet Jacobi Ágost könyvéből, amely szikár pontossággal mutatja az építés nehézségeit:

„1915 augusztus 13.-tól kezdve 2 hidász- és 2 vasutasszázad együttesen megépítette az Ivangorodnál a Visztulán átvezető vasúti hidat. A robbantott, kétpályás állandó vasúti híd mellett épült 550 méter hosszú új híd, augusztus 28.-án adatott át a forgalomnak. A híd építésénél sok nehézséget okozott az, hogy a cölöpöket 8 méter mélyen kellett a lágy homoktalajba beverni. Emiatt kétféle magasságú cölöpverőtagot használtunk. A magasabb állványzatú tag 4 m-re verte le a cölöpöket, ezután következett a 4 m-rel alacsonyabb állványzatú tag, és további

4 m-rel 8 m-re verte le a cölöpöket. 4 ilyen tagpárral dolgozott a jobbparti részen a 2 hidász-század, a tervezett időket könnyen betartva. A balparti részen a 2 vasutasszázad magasabb állványzatú cölöpverővel, közvetlenül 8 m-re verhetette le a cölöpöket és a tervezett időket nem tudta betartani. Ez a körülmény a mi könnyű, egyszerű, fából készült cölöpverő állványaink jószágát igazolta.”<sup>10</sup>

1916. augusztus 4-től alakulata élén a román hadszíntéren, az erdélyi vasútállomások (például Kolozsvár, Czigányi) kibővítésében, 1916. szeptember 22. és október 6. között a gyergyóditrói és várhegyi vasúti hidak helyreállításában vett részt. 1916. október 7. és 1917. január 10. között a Héjjasfalva és Székelyudvarhely közötti vasútvonal helyreállításában vett részt, vasúti rakodók építését vezette Gyergyóditrón, Gyergyószentmiklóson, Madéfalván, továbbá vasútállomások kiépítését Marosfőn, Vaslábán, Szárhegyen, azontúl drótkötélpálya építését irányította Gyimesközéplekon, valamint részese volt a gyimesi vasúti híd és az Elie Radu településen található vasútállomás helyreállításának, utóbbinak ellenséges tűzben (5. kép).



5. kép: A gyimesi vasúti híd

Forrás: <https://bit.ly/3XYk6PQ>

1917. január 11 – 1917. április 15. között Madéfalva vasútállomásának kibővítésében, a Csík-szentsimon–Úzvölgy-drótkötélpálya építésében, a Magyaros hegyi felvonók megépítésének megkezdésében vett részt. 1917. április 16-tól ismét az orosz hadszíntéren Volhíniában, Galíciában, Bukovinában tevékenykedett. Először az iwaniczy-i átrakodó pályaudvar építésében, majd 1917. augusztus–szeptemberben a Kałusz–Czernowitz-i vasútvonal, továbbá négy híd és három vasútállomás helyreállításában. Az érintett vasúti csapatok ezenkívül 166 km felépítményt és 29 állomást, 80 km vágányhosszal – tehát összesen 246 km-t – szereltek át orosz

<sup>10</sup> JACOBI 1938: 224.

nyomtávról szabványosra, és kijavították az állomások egyéb megrongált üzemi és forgalmi berendezéseit is.<sup>11</sup> Beszédesebb adat, hogy csak 1914-ben, a galíciai harcokban elpusztult körülből 1000 km vasúti pálya, 150 vasútállomás, 150 mozdony és 20 000 vasúti kocsi, azaz ilyen veszteség mellett kellett biztosítani az állandó vonatközlekedést.<sup>12</sup>

1917 szeptembere és decembere között pedig a császári és királyi 37. vasútépítő század és építőcsoport (4 munkásszázad) parancsnokaként a Besszarábiában található Jurkatz–Gromeshti keskenyvágányú gőzvasút építésében vett részt.

1917. december 20-tól 1918. november 19-ig az olasz hadszíntéren szolgált. 1918 januárja és májusa között a Valle di Cadore – Calalzo közötti benzin-elektromos tábori vasút építésében, a Cortina d'Ampezzo-i pályaudvar építésének megkezdésében vett részt. 1918 júniusában alakulataival készenlétben állt az osztrák–magyar hadsereg által végrehajtott piavei offenzíva végrehajtásának támogatására. 1918 júliusa és novembere között a császári és királyi 37. vasútépítő század parancsnoka, valamint a 6 munkásszázadnyi erőt képviselő III/b vasútszervező építésvezetője volt a Toblach – Cortina d'Ampezzo közötti állandó keskenyvágányú vasútnál (6. kép).



6. kép: A Toblachon átmenő keskenyvágányú vasút vonalvezetése

Forrás: KÉRI 1985: 226. alapján készítették a szerzők

Ahhoz, hogy érzékeltetni tudjuk a vasúti szállítás szerepét az olasz hadszíntér hadműveleteiben, nézzük meg a következő adatokat! A Monarchia csapatai 11 csatában állták az Isonzónál az olaszok rohamait, amelyek célja Trieszt elfoglalása és Stájerország déli részének birtokba vétele volt. Ezek a védelmi 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 hadvezetés elhatározta a támadást és az olaszoknak az Isonzó vonaláról való visszaszorítását. A támadás kezdetét 1917. október 24-ére határozták meg. A támadó csapatok a Villach–Görz- és a tengerpartvonalra, illetve részben attól nyugatra vonultak fel. Az átcsoportosítás folyamán osztrák–magyar részről hat, német részről hét hadosztály vonult

<sup>11</sup> JACOBI 1938: 442.

<sup>12</sup> KÉRI 1985: 275.



fel, 30 nap alatt napi 100–120, összesen 3000 száztengelyes vonattal. Az osztrák–magyar hadosztályok Erdélyből, Bukovinából és Kelet-Galíciából érkeztek, míg a német hadosztályok részben a francia hadszíntérről, részben az orosz arcvonalról kerültek a hadszíntérre.<sup>13</sup>

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 Galíciából és Orosz-Lengyelországból érkező szállítmány érkezett. Összesen hét, részben lóról szállított lovashadosztály, tizenhat gyaloghadosztály, tizenöt átfegyverzett, korszerűsített tüzérandár és nagyszámú nehéztüzérség.

## A világháború után

Császár András 1918. november 20-tól a magyar vasútezred helyettes parancsnoka és műszaki segéd tisztje volt Vácott, 1919. március 21-től kezdődően a vörös vasútcsoport kötelékében az 5. és az 1. hadtest parancsnokságán a vasútépítés vezetőjeként folytatott tevékenységet Párkányánán és Cegléden. 1919. augusztus 1-jétől a magyar vasúti pótkeret parancsnoki beosztását töltötte be Budapesten, 1919. szeptember 1-jétől őrnagyi rendfokozatban. 1919. december 1-jétől geodétaként szolgált a Katonai Térképező Csoportnál Budapesten.

Mivel hallása az 1917 februárjában a román hadszíntéren elkapott influenza szövődménye következtében jelentős mértékben megromlott, és csapatszolgálatra alkalmatlanként csak irodai szolgálatra nyerhetett beosztást, 1920. január 1-jén beosztották a budapesti Magyar Királyi Pénzügyminisztérium XIII/C osztályára (állami térképészet) Budapesten. 1920. január 16-tól geodétaként teljesített szolgálatot a XIII/C osztály szerkesztőosztályán Budapesten. 1920. szeptember 1-jétől a geodézai csoport vezetője volt az őrnagyi rendfokozatnak megfelelő altanácsnoki rangban, a magyar fővárosban. 1923. május 1-jén fenti beosztásában alezredessé (tanácsnokká) nevezték ki.

1929. május 1-jén ezredessé (főtanácsnokká) nevezték ki a helyi alkalmazású tisztek csoportjában és az 1920 óta betöltött beosztásában. 1934. szeptember 1-jén helyezték nyugállományba. 1936. január 6-án hunyt el Budapesten, az I. kerületi Labanc út 14/a. alatti lakásában.

Szakmai tehetségét, szorgalmát több osztrák–magyar és magyar kitüntetés adományozásával is elismerték: 1908. december 2-től a Katonai Jubileumi Keresztnek, 1913-tól az 1912–13. évi Mozdósítási Keresztnek, 1916. május 15-től a Katonai Érdemkereszt III. osztályának hadidíszítménnyel, 1917. december 21-től az Osztrák Császári Ferenc József-rend lovagkeresztjének hadidíszítménnyel, 1924-től a Katonai Tiszti Szolgálati Jel III. osztályának, 1929-től a Kormányzói Dicsérő Elismerésnek, 1933-tól a Katonai Tiszti Szolgálati Jel II. osztályának a birtokosa volt. A felsoroltakon kívül 1917. november 10-én a császári és királyi vezérkar főnökének dicsérő elismerését kapta az ellenség előtt teljesített kiváló szolgálataiért.

Nem ismerünk olyan írásművet, amelyet a nevéhez köthetnénk. Sírját nem sikerült felkutatnunk.

<sup>13</sup> KÉRI 1985: 272.

## Befejezés

Császár András ezredes tevőlegesen részese volt annak a hősiesség szolgálatnak, amelyet a vasútezered katonái végeztek. A vasútezered alakulatainak volt köszönhető, hogy az előnyomuló hadtesteket – az ellenség folyamatos rombolásai ellenére is – nyomon követte a vasúthálózat. Olyan magyar katonák szolgáltak ebben a csapatnemben, mint Bartha Károly, Feimer László és Schmoll Endre.

A vasútépítő katonák érdeme, hogy az utánszállítás csapatokkal, lőszerezéssel és élelemmel minél hamarabb megindulhatott (helyreállítási munkák, üzembe helyezés, üzemkezelés), hogy a katonai, esetenként polgári szükségleteknek megfelelő vágányfejlesztéseket végrehajtották. A vasútezered katonái vezették az új vonalak építését, közreműködtek az építő munkálatoknál, végrehajtották az ellenség késleltetését célzó vasúti rombolásokat, illetve helyrehozták az előnyomulást akadályozó rombolásokat. Forgalomra alkalmassá tették és üzemeltették az újonnan elfoglalt vasútvonalakat, ellátták és a háború folyamán, az olasz harctéren megépítették, üzemeltették a részben csapat-, részben anyagi utánpótlás szempontjából nélkülözhetetlen sodronykötélpályákat. A vasútezered alakulatait fegyelem, nagyfokú műszaki tudás, önfeláldozás és lankadatlan szorgalom jellemezte. Mindez igaz Császár Andrára is, aki katonai pályafutásának meghatározó szeletét a vasút szolgálatában töltötte.

Minden katonát egy cél vezérelt: 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.<sup>14</sup>



7. kép: A vasúti ezred rendfokozati jelzése (őrnagy)

Forrás: [https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:Major\\_im\\_K.u.k.\\_Eisenbahn-Regiment.png](https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:Major_im_K.u.k._Eisenbahn-Regiment.png)

## Felhasznált irodalom

Hadtörténelmi Levéltár, Budapest, Tiszti anyakönyvi lapok 7896.

Hadtörténelmi Levéltár, Budapest, HM Általános 4. osztály 1936.

Hadtörténelmi Levéltár, Budapest, HM Felülvizsgálati iratok 90. doboz.

JACOBI Ágost szerk. (1938): *Magyar műszaki parancsnokságok, csapatok és alakulatok a világháborúban.*

Budapest: Közlekedési Nyomda K. F. T.

<sup>14</sup> KÉRI 1985: 292.

- KÉRI Kálmán (1985): Az Osztrák–Magyar Monarchia vasúthálózata 1914-ben és felhasználása az első világháborúban. *Hadtörténelmi Közlemények*, 32(2), 225–294. Online: [https://epa.oszk.hu/00000/00018/00150/pdf/EPA00018\\_hadtortenelmi\\_1985\\_02\\_225-294.pdf](https://epa.oszk.hu/00000/00018/00150/pdf/EPA00018_hadtortenelmi_1985_02_225-294.pdf)
- MICZEK György (1971): Az Osztrák–Magyar Monarchia katonai térképészete. *Hadtörténelmi Közlemények*, 18(4), 685–712. Online: [https://epa.oszk.hu/00000/00018/00250/pdf/EPA00018\\_hadtortenelmi\\_1971\\_04\\_685-712.pdf](https://epa.oszk.hu/00000/00018/00250/pdf/EPA00018_hadtortenelmi_1971_04_685-712.pdf)
- STENCINGER Norbert (2020): Vajon találkoztak? Egy vasutas század emlékirata. *Nagyháború.blog*, 2020. december 31. Online: [https://nagyhaboru.blog.hu/2020/12/31/vajon\\_talalkoztak](https://nagyhaboru.blog.hu/2020/12/31/vajon_talalkoztak)