

# KATONAI LOGISZTIKA

## MILITARY LOGISTICS

25. ÉVFOLYAM

2017.3 - 4.SZÁM



A MAGYAR HONVÉDSÉG LOGISZTIKAI KÖZPONT és  
A MAGYAR KATONAI LOGISZTIKAI EGYESÜLET  
folyóirata



*The battle is won or lost  
before it ever begins by the  
logistician.*

*A csatát a logisztikus már  
azelőtt megnyeri vagy  
elveszíti, mielőtt az  
elkezdődne.*

*George S. Patton*

# **KATONAI LOGISZTIKA**

**A MAGYAR HONVÉDSÉG LOGISZTIKAI KÖZPONT  
ÉS  
A MAGYAR KATONAI LOGISZTIKAI EGYESÜLET  
KÖZÖS  
KATONAI LOGISZTIKAI FOLYÓIRATA**

## SZERKESZTŐ BIZOTTSÁG

**Elnök:** Dr. Turcsányi Károly nyá. ezds.

**Tagok:** Bakó Antal ny. ezds. Baráth István ddtbk.  
Dr. Báthy Sándor ezds. Dr. Bencsik István ny. altbgy.  
Dr. Doór Zoltán Dr. Gáspár Tibor ny. vörgy.  
Dr. Gyulai Gábor ny. ezds. Dr. Hegedűs Ernő őrgy.  
Dr. Keszthelyi Gyula ny. ddtbk. Kocsis Lajos ezds.  
Dr. Pohl Árpád ezds. Schmidt Zoltán ezds.  
Dr. Szenes Zoltán ny. vezds. Tóth László ny. alez.  
Dr. Tóth Rudolf ny. ddtbk. Veres István ny. ezds.

## LEKTORI BIZOTTSÁG

**Elnök:** Dr. Tóth Rudolf ny. ddtbk.

**Tagok:** Dr. Báthy Sándor ezds., Dr. Gáspár Tibor ny. vörgy.,  
Dr. Gyulai Gábor ny. ezds.

**Titkár:** Rai István ny. alez.

## SZERKESZTŐSÉG

**Cím: Magyar Katonai Logisztikai Egyesület**

1087 Budapest  
Kerepesi út 29/B.

**Főszerkesztő:** Dr. Keszthelyi Gyula ny. ddtbk.

**Felelős szerkesztő:** Veres István ny. ezds.

**Olvasó szerkesztő:** Tóth László ny. alez.

**Címlapterv:** Dr. Bencsik István ny. altbgy.

**Web:** Balogh János ny. ezds.

**Adminisztrátor:** Demeterné Szivák Petra közalkalmazott

**Felelős Kiadó:** Baráth István ddtbk.  
Magyar Honvédség Logisztikai Központ

**Megjelenik:** Félévente

**Postacím:** Katonai Logisztika Szerkesztőség  
1087 Budapest, Kerepesi út 29/B.

**E-mail:** [mkle@mkle.net](mailto:mkle@mkle.net)

**e-ISSN 1789-6398**

**ISSN 1588-4228**

A közölt cikkek a szerzők véleményét és nem a Szerkesztőbizottság álláspontját tükrözik!

## TARTALOMJEGYZÉK

<b>10 éves a Magyar Katonai Logisztikai Egyesület</b> Dobó Péter nyugállományú vezérőrnagy ünnepi beszéde	4.
<b>VÉDELMI SZAKLOGISZTIKA ÉS FELKÉSZÍTÉS</b>	
<b>Balogh János – Séllei Ferenc</b> Elgondolás a hadfelszerelés új rendszerű tárolására	11.
<b>SZAKTÖRTÉNET</b>	
<b>Felhívás</b>	53.
<b>Gáspár Tibor – Hegedűs Ernő</b> A Magyar Honvédség logisztikai rendszerének története I. 1945 – 1949 – anyagi ellátás	54.
<b>Daczi Péter</b> A kecskeméti szovjet laktanyák története, és helyzetük a szovjet csapatok kivonulása után	97.
<b>Somkutas Róbert</b> A hidak biztosításának szerepe a magyar haderő erőinek és eszközeinek előrevonásában az 1941 évi délvidéki hadmű- velet során	137.
<b>Druzsín József</b> A 100 éves mátyásfüldei repülőtér katonai, repülés- és gyár- tástörténeti, valamint katonai logisztikai emlékei	180.
<b>Kis Krisztián Bálint</b> Szolnok vármegyeszékhely és vasútállomás bombázása 1944-ben	219.
<b>Horváth Balázs Zsigmond</b> Az orosz, illetve szovjet páncélvonatok szerepe a harcban és a vasútvonalak biztosításában (1904-2018)	255.
<b>Tájékoztató – Információ</b>	300.

**Dobó Péter nyugállományú vezérőrnagy úrnak,  
az egyesület első elnökének  
ünnepi beszéde**

**az egyesület megalakulásának 10. évfordulójának tiszteletére  
tartott emlékülésen**

**Tisztelt Egyesületi tagok!**

**Kedves Vendégeink!**

**Hölgyeim és Uraim!**

Ünnepelni jöttünk össze a mai nap. 10 évesek lettünk. Nem nagy kor, de egy érdekvédelmi szervezetnél ennyi taggal és rendszeres programmal még is elismerést érdemlő.

Mielőtt az elmúlt 10 évre emlékeznénk, kérek mindenkit, adózzunk néma felállással azok emlékére, akik ez idő alatt hunytak el:

– az alapító tagok közül:

Baranyi Ferenc, aki az egyesület elnökségének titkára volt,  
Krenák János,

Finta József,

Zsiborás János,

– későbbi tagjaink közül:

Dr Ungvár Gyula,

Gerebenics József,

Dr. Janza Károly.

**Köszönöm szépen!**

Úgy gondolom, most egy jó alkalom van arra, hogy egy kicsit bepilantsunk az alakuláskori helyzet kulisszái mögé. Mi is volt a helyzet, milyen események motiválták az egyesület megalakulását?

Ismertek voltak a Magyar Honvédségben végbement, akkor stílusosan modernizációs folyamatoknak nevezett, permanens átszervezések, amelyek nem hagyták érintetlenül a logisztikai szervezeteket sem, sőt.

Igaz nem 10 évvel ez előtt kezdődött, jóval előtte az 1980 –as évekre nyúlik vissza a különböző drágakövekről elnevezett leszervezések időszaka. A magocska elmélet, amely szintén a pénztelenség miatti fegyverrendszer elemek, magocskák vásárlása, mindenfajta technikai és anyagi háttér nélkül. Akkor azt hittük, mint jó agráriummal rendelkező ország, hogy a magocskákat elvetettük és nagy - nagy erdők fognak nőni. Mint sok mindenből ebből sem lett semmi.

Akkoriban az átszervezéseknek egy mozgató rugója volt a pénztelenség. A megalakult szervezetek jóformán még el sem kezdtek működni, már újabb átalakítás vette kezdetét.

A szervezetek racionalizálása, a feladatrendszerek átalakítása, új szervezeti elemek létrehozása, az emberi erőforrás „gazdaságos felhasználása”, a gazdaság minden ágazatában és területén, így értelemszerűen a MH-ben is előtérbe került.

Visszagondolva az akkori időkre, a HIVATÁS, mint egy életre szóló elkötelezettség az akkori idősebb korosztály beivódott életfelfogása volt, a fiatalok, tisztelet a kivételnek, a Honvédségre már, mint munkahelyre tekintettek, mobilitásuk jelentősen csökkent. A helyőrségváltás helyett inkább a helyi alternatívákat keresték.

Ez aztán egyre erősebben jelentkezett, megszűntek a szakmai képzéseket végző tiszthelyettesi iskolák, átszerveződött a tisztképzés rendszere az aktív szakállomány létszáma fokozódó ütemben csökkent. Ezzel a maradéknak nőtt a leterheltségük, s kevesebb idő állt rendelkezésükre az elméleti kérdések és a rendszer működésének elemzésére, az átalakított feladatrendszerek elméleti megalapozására, összehangolására. És talán ami a legfontosabb a szabályozások naprakészen tartására.

Volt egy működésében kiforrott, rendszerében bejáratott, szakállománnyal viszonylag jól feltöltött ÖLTP, amely szervezet saját bőrén tanulta meg az MH ellátásának komplex rendszerét és jól működtette, mintegy életben tartotta az ellátási rendszert. Sőt képes volt felvenni a kor szakmai kihívását és a MH logisztikai rendszerét sikeresen integrálta a NATO logisztikai rendszeréhez és olyan új képességeket is kidolgozott és sikeresen hajtott végre, mint a missziós logisztikai támogatás, annak minden specifikumával együtt.

De jött a döntés, meg kell szüntetni és félév alatt fel kell számolni ezt a szervezetet, és egy merőben más ellátási rendszerre kell áttérni.

Az átalakítás természetesen azzal is járt, hogy jól képzett, a logisztika teljes vertikumát átfogó szakemberek is váltak ki a hadsereg kötelékéből, zömében nem is az aktív szolgálati élet vége felé közeledők, hanem viszonylag fiatalok.

Ez jól körülhatárolható és érzékelhető folyamat gondolkodtatta el, ösztönözte cselekvésre az akkor még aktív, és hála istennek jó néhányan jelenleg is dolgozó, valamint a rendszerből kivált, vagy éppen felmentési idejét töltő, magát logisztikusnak érző embert abba az irányba, hogy jöjjön létre egy olyan kezdeményezés, amely nem hagyja elveszni az eddig felhalmozódott elméleti és gyakorlati szakmai tudást.

Teremtődjön egy olyan fórum amelyhez csatlakozva folytatni lehet a szakma elméleti művelését, szabadon, most már nem kizárólag a szakági kötöttségekhez ragaszkodva. Hidat képezni és összekötő kapocsként szolgálni a civil szféra logisztikai irányába.

Ezek a gondolatok járták körbe az alapító tagok fejét. Egy percre sem volt alapja azoknak a vádaknak, hogy az ÖLTP nosztalgiája ösztökélte őket a szervezkedésre. A szakma szeretete, az elért eredmények féltése, logisztikus önérzet motivált akkor bennünket.

Visszatekerve az emlékezés filmszalagját, felvillan a Zách utcai objektum foci pályája, egy sor ismerős arc, eltökélt hozzáállás, ezt nem lehet veszni hagyni hangulat. Kiscsoportos megbeszélések, hogyan tovább, egyre többen jelzik, csinálni kell egy szervezetet, ahol megőrizhetjük a Katonai logisztika eszméjét.

Újabb kép, mikrofonállás, Szenes és Keszthelyi tábornokok megfogalmazzák az alapgondolatot, hozzuk létre az érdekvédelmi szervezetet. Gáspár Tibor szerényen visszahúzódva, még mindig a belső zúgolódás és felháborodás hangulatában helyeslően bólogat.

Papír indul körbe, aki gondolja, hogy társulna egy ilyen kezdeményezéshez, írja alá a csatlakozási lapot.

Ott helyben 41-en írtuk alá a jegyzéket, hogy kezdeményezzük és támogatjuk a Magyar Katonai Logisztikai Egyesületet megalakítását.

Spontán jött ötletből szilárd elhatározás és cselekvés kerekedett.

Megkezdődött az egyesület alakuló ülésének előkészítése.

A HM EI egyik irodájában gyűlt össze a szervező grémium Keszthelyi Gyula elnöklete mellett. Nagy volt a lelkesedés, készítsünk elő mindent, hogy minél előbb érdemi munkát tudjunk végezni. Összeállt az alakuló ülés napirendje, fel lettek kérve a vezetőség és tisztségviselők személyei.

41 fő alapítóval alakuló közgyűlés, bírósági bejegyzési kérelem, talán a nagy sietség miatt, egy formai ok miatti elutasítás, majd ugyanazon alapító tagokkal, megjegyzem nem volt egyszerű dolog pontosan ugyan azokat a személyeket és létszámában is egyezően megszervezni egy megismételt 2008. február 29-i alakuló közgyűlést, ami végre eredményes lett.

Egyesületünk 2008. március 28-ával már bejegyzett, TE 5218 számon nyilvántartott társadalmi szervezet lett.

Az ünneplés nem adhat felmentés az alól, hogy bevalljuk magunknak is, hogy bizony voltak és vannak elégtelenségek, vagy finoman szólva kevésbé sikeres ügyleteink is.

Az egyesületünk - amint az a tagság által jóváhagyott Alapszabályban is megfogalmazódott - azt a fő célt tűzte ki maga elé, hogy hozza egymáshoz közelebb a katonai logisztikával foglalkozó szakembereket és intézményeket a civil szféra logisztikai szakembereihez, intézményeihez, segítse elő köztük az üzleti, szakmai kapcsolatteremtést.

Terveink szerint a tevékenységünk kiterjedt a tudományos és gyakorlati kérdések vizsgálatára, az információk széles körű közreadására.

Segítséget szerettünk volna nyújtani az élő katonai szervezeteknek egy-egy konkrét ügy kapcsán, vagy igény esetén a téma iránt érdeklődő oktatási intézményeknek, szervezeteknek.

Emlékezzünk vissza Székesfehérvárra a Parancsnokságon felmerült Dunai átkelés előkészítésének szakmai problémáira.

Sorra kötöttük az együttműködési megállapodásokat, remélve, hogy a már prosperáló szervezetekkel karöltve mi is fel tudunk zárkózni, és valóban hasznos munkát tudunk végezni.

Végül is a sok megállapodásból érdemi és konkrét tevékenység a Magyar Logisztikai Egyesülettel alakult ki, amely kiállta az idők próbáját is és jelenleg is kiemelkedő partnerünk, segítőnk, élén Dr. Doór



Zoltánnal, akinek e fórumon is hálás köszönetet kell mondanunk az önzetlen segítségért.

Gyakorlatilag egymástól jól elválasztható ciklusok jellemezték az elmúlt 10 évet.

A kezdeti időszakban inkább a stacioner programok domináltak. Klubnapok sorát szerveztük jeles előadókkal. Államtitkárok, Vezérkari Főnökök, katonai és szakmai vezetők jöttek el meghívásunkra, és aktuális kérdésekről adtak tájékoztatást.

Részt vettünk minden évben a logisztikusok napja rendezvénysorozaton. Felkaroltuk a logisztikai szakgyűjtemény ügyét, megmentve azt a teljes feledéstől és a pincébe zárástól, mely tendencia jól érezhető volt a regnáló HM és MH vezetés hozzáállásán.

Az anyagok rendezésének gyakorlati munkájával sikerült elérni, hogy két alkalommal is a múzeumok éjszakája rendezvénysorozat egyik állomása lettünk.

Nyitottunk a tanintézetek felé, hallgatói szekciót szeretünk volna alapítani, ennek egyik jó alapjának tekintettük a mentorprogramot. A kezdeti fellendülés fokozatosan ellanyhult. Minden előzmény nélkül megszűnt a mentorprogram, a hallgatók részéről nem volt fogadókészség, vagy talán mi magunk nem tudtunk megfogalmazni részükre érdekes témákat.

Másik kezdeményezésünk a vidéki szekció alapítása volt. Kezdeményeztünk Székesfehérváron és Kecskeméten. Ebben sem volt fogadókészség.

Az első ciklusban a főerőkifejtés a tagtoborzásra irányult, és egy szervezetében szélesebb szakmai köröket is befogadni képes egyesület kialakítására fordult.

Ha egy kicsit nagyképűsködhettek, az első időszak a szervezeti és működési rendszer kialakítását, az egyesületi élet alapjainak lerakását volt hivatva szolgálni. Melynek elvitathatatlan érdeme, hogy együtt tartotta a logisztikai szakembereket, azoknak lehetőséget adott, hogy követni tudják a MH aktuális logisztikai tevékenységét, kihívásait, még ha nem is sikerült az általunk remélt jó együttműködés az aktív állománnyal. Összeségében elmondható, hogy ez az időszak az átmentés időszaka volt.

Hála a tagság előrelátásának csak két ciklust vezethet az elnökség, így jókor került sor a vezetés váltására, és bölcs döntéssel egy dinamikus, ötletdús vezetése lett az egyesületnek.

Látványos eredményt ez a vezetés tudott produkálni létszámban, a jelenleg is szolgálati beosztásban lévők tagi viszony arányának növelésében. Úgy gondolom, hogy egyetértetek velem, ha úgy fogalmazok, hogy az egyesületünk a dinamikus fejlődés szakaszába lépett.

Megreformálták az egyesületi életét, új szint vittek a rendszeres programokba több helyszínen, dinamikusabb programok jellemzik mostani énkünket.

Vezető szerepet vállalva a Katonai Logisztika szerkesztésében és kiadásában. Sőt felkutatta és digitalizálta a korábbi kiadványokat, és ezek mindenkor azonnali elérhetősége a webirodában páratlan lehetőséget biztosít az aktív állományoknak, a kutatóknak.

Életút interjúkat készít, melyek önvallomásszerűen tekintenek vissza a ma már történelminek nevezhető múltra.

Ezek elvitathatatlan érdemek és ezek csak az alapító tagok 10 évvel ezelőtt megálmodott szervezet a MKLE áldozatos munkájának köszönhető.

Lehetne sorolni azokat a sikeres, vagy sikertelen programokat, amelyek felkeltették a tagság érdeklődését vagy ellenkezőleg hidegen hagyták őket.

Azt gondolom, hogy az egyesületünk megtalálta helyét. Vannak követhető célkitűzések, a feladatok megoldását felvállaló tagságunk, bár az aktivitással kezdettől fogva elégedetlenek voltunk, vagyunk és bízom benne, hogy a következő 10 évben is elégedetlenek leszünk, mert az azt jelenti, hogy tovább tud prosperálni a szervezet.

Biztos vagyok benne, hogy a MH előtt álló „Zrinyi 2026” programban a MKLE megkerülhetetlen támasza lesz a MH aktív állományának, és biztos kapocs szerepét is betölti majd a MH logisztikai szervezetei és a MLE között. Kitűnő a kapcsolat az élő logisztikai szervezetekkel. Külön köszönet illeti a Logisztikai Központ vezetését a segítségért.

Talán egy hiányérzetünk lehet. Az MH-ban minden vezetési szint tárgyalópartnernek tekinti az egyesületet, de még nem támogatásilag is elismert szervezet. Félreértés ne essék nincs anyagi gondja az egye-

sületnek, de megfelelő anyagi támogatással több olyan terület is kaphatna lehetőséget, amelyre most nem tud a vezetés javaslatot tenni.

Ilyenekre gondolok, mint a logisztikai szakgyűjtemény, amely méltatlan helyzetben van, méltatlan a befektetett energia miatt és méltatlan a pótolhatatlan szakmai emlékek sorsát illetően is, vagy a kutató munkát felvállalók, a cikkel szerzőinek, lektorainak és a publikálóknak a dotálása.

### **Tisztelt Ünneplők!**

Tekintsünk büszkén az elmúlt 10 évre vissza. Minden hibáival és eredményeivel együtt a MKLE egy elismert és szakmai körökben tisztelt szervezetté nőtte ki magát. Kívánom, hogy a következő kerekévfordulós ünnepet is együtt tartsuk meg, még több fiatal agilis taggal bővülve.

Köszönöm figyelmeteket.

## ELGONDOLÁS A HADFELSZERELÉS ÚJ RENDSZERŰ TÁROLÁSÁRA

### Absztrakt

*A katonai logisztika vezetői által régóta áhított – reményeink szerint a Központi Logisztikai Bázis (KLB) részeként – megvalósulni látszó Központi Raktár kialakítása, az „áttárolás” végrehajtása<sup>3</sup> komoly előkészítő, tervező, szervező munkát igényel. A hadfelszerelés jelentős részének átvitele, képletesen szólva, a középkorból az újkorba, egy sor, az egész honvédséget érintő logisztikai előkészítést (nyilvántartás, vonalkód) igénylő feladat. Írásunkban a raktárra, raktározásra koncentrálva arra szeretnénk rámutatni, hogyan lehet közelíteni egymáshoz a tárolandó anyag mennyiségét a leendő raktár méreteihez. Minél inkább belemegyünk a részletekbe, annál világosabban fogjuk látni, hogy a részletek megismerésének, az aprólékos tervezésnek kimondottan komoly gyakorlati haszna van.*

**Kulcsszavak:** logisztika, raktár, tárolótér kapacitászámítás, raktárterület kihasználtsága, raktártérfogat kihasználtsága, tárolási mód, magas rendszerű raktár, hadfelszerelés

### Bevezetés

Célunk egy olyan tanulmány elkészítése, amely közérthető módon, lépésről-lépésre haladva mutatja be, hogyan javasoljuk több ezer rak-

---

<sup>1</sup> Balogh János nyá. mk. ezredes, legutóbbi beosztása: HM Fejlesztési és Logisztikai Ügynökség, anyagi-technikai- és közlekedési igazgatóhelyettes.

E-mail: [balogh.janos@hm.gov.hu](mailto:balogh.janos@hm.gov.hu)

<sup>2</sup> Séllei Ferenc nyá. ezredes, legutóbbi beosztása: MH Összhaderőnemi Parancsnokság, gazdasági főnök. E-mail: [sellei.ferenc@mil.hu](mailto:sellei.ferenc@mil.hu)

<sup>3</sup> A „Központi Raktár” és az „áttárolás” szavakat a honvédelmi szervezetek 2016. évi fő célkitűzéseinek és fő feladatainak, valamint a 2017-2018. évi tevékenysége fő irányainak meghatározásáról szóló 3/2016. (I. 22.) HM utasítás (hatályát veszítette 2017.03.31-én) tartalmazta. A 2018. 03. 31-ig érvényben lévő, a honvédelmi szervezetek 2017. évi feladatainak, valamint a 2018-2019. évi tevékenysége fő irányainak meghatározásáról szóló 64/2016. (XII. 22.) HM utasítás, „az MH központi készlet tárolási rendszere átalakítása”-ként említi.

lapnyi, több ezer m<sup>2</sup>-nyi polcon tárolható, illetve több ezer m<sup>2</sup>-nyi földön tárolandó hadfelszerelés elhelyezését egy adott méretű – a későbbiekben szükség esetén bővíthető – magas rendszerű, maximum 10 m belmagasságú raktárhelyiségben.

A hangsúly az „adott méretű” raktárhelyiségen van. Vagyis adva van egy raktár, amit meg kell tölteni anyaggal. A kihívás abban rejlik, hogy a hadfelszerelés mennyiségét kell a raktárhoz igazítani, nem fordítva. Nyilvánvalóan a tárolóhely-szükséglet nem fog megegyezni a tárolandó hadfelszerelés mennyiségével, így a végrehajtóknak kell alkalmazkodni a lehetőségekhez. A viszonylag pontos tervezéshez megítélésünk szerint alapvetően két dolog szükséges: 1. legyünk tisztában a tárolandó hadfelszerelés mennyiségével, tárolási feltételeivel és a prioritásokkal (ez a szükséglet), 2. legyünk tisztában azzal, hogy mi az („adott méretű”) raktár kapacitása (ez a lehetőség).

Ha ez a két adat megvan, akkor a szükséglet és a lehetőség viszonylag megfelelő pontossággal közelíthető egymáshoz.

## **1. A szükséglet meghatározása, avagy a tárolandó hadfelszerelés felmérése**

Kulcskérdés a tárolandó hadfelszerelés mennyisége és milyensége.

### **1.1. Alapkonceptió**

Tapasztalatból tudjuk, hogy a tárolandó hadfelszerelés felmérésére vonatkozó sokszor elrendelt feladat az elmúlt évtizedekben soha nem hozott egzakt eredményt. Nyilvánvalóan azért nem, mert aki a felmérést végeztette, végezte, a mindenkor tárolási előírások szerint gondolkodva (mást nem is tehetett volna) rendelte el, hajtotta végre a feladatot. Az sem volt igazán tiszta, hogy a meglévő vagy a mindenkor készletképzési elveknek megfelelően megalakítandó hadfelszerelést kell-e felmérni.

A közelmúltban általunk megtervezett és közvetlenül irányított, a központi készletben meglévő hadfelszerelés felmérésére irányuló feladat – reményeink szerint – pontos eredményt hozott. Az összes adat ismeretében, azok elemzésével, értékelésével az eddigieknél jóval pontosabban meghatározható a hasznos terület és hasznos térfogat szükséglete.

Az alapkoncepciónk az alábbi volt:

1. Gondolkodjunk korszerű, a nemzetgazdaságban már alkalmazott raktár-technikai és raktár-technológiai megoldásokat tartalmazó magasraktározási rendszerű raktárban, alapvetően raklapra helyezhető, dobozott, csomagolt egységgrakományokban.
2. Határozzuk meg az egységgrakományok elhelyezésére szolgáló elemek (raklap, konténer, polcok) méreteit, a tárolási magasság- és súlyhatárokat.
3. Mérjük fel a hadfelszerelést anyagcsoportonként, anyagfajtáként.
  - 3.1. Ehhez adjuk meg a hadfelszerelés alapadatait (megnevezése, mennyisége, 1 db-nak a tömege).
  - 3.2. Adjuk meg a csomagolóanyag (tárolóláda, doboz) méreteit (hosszúság, szélesség, magasság, tömeg).
    - 3.2.1. Ha a hadfelszerelés csomagolt, illetve csomagolható, adjuk meg a valós csomagolóanyag méreteit;
    - 3.2.2. Ha nem csomagolt, nem is csomagolható, vagy a tárolási szabályok szerint szabadon kell tárolni, mérjük meg az adott hadfelszerelést, és ennek méreteit alkalmazzuk egyfajta virtuális csomagolóanyagként.
4. A hadfelszerelés és a csomagolóanyag méreteinek ismeretében számoljuk ki a területet, térfogatot, tömeget és egyéb szükséges adatokat.
5. A számított értékek elemzésével tegyünk javaslatot a tárolás módjára: raklapon, polcon vagy földön tárolandó.
6. Kérjük be az adott hadfelszerelés tárolási feltételeire vonatkozó legszükségesebb adatokat, továbbá az adatrögzítő adatait.

Az alapkoncepció rögzítése után nyilvánvaló volt, hogy a végeredmény egy több ezer tételes adathalmaz lesz, amelyet csak egy megfelelő adatbázis-kezelővel lehet rögzíteni, nyomon követni és elemezni. Ennek tudatában az MS Access Visual Basic platformján elkészítettünk egy olyan programot, amely lehetővé teszi a bevitt adatok értékelését, elemzését, és javaslatot ad az optimális tárolási formára.

## 1.2. Raktárkapacitás meghatározása MS ACCESS programmal

Minden 3 dimenziójú anyaghoz, eszközhöz, készlethez stb. hozzárendelhető egy olyan mérőszám, amivel meghatározható annak a terület-, és/vagy a térfogat-szükséglete. Ehhez a legtöbb esetben egyet kell tenni: a hadfelszerelést – vagy ténylegesen vagy elméletben – bele kell helyezni egy téglatestbe (hívjuk egyszerűen doboznak), és meg kell határozni annak méreteit.

A doboz méretadatait ismerve, könnyen kiszámolható annak a térfogata, melynek ismeretében meghatározható, hogy egy adott helyre (pl. raklapra, polcra) mennyi fér el belőle.

A doboz méretadatai alapján az is meghatározható, hogy mely hadfelszerelés tárolható pl. raklapon (súly-/mérethatár), mely hadfelszerelés tárolható pl. állvány nélkül, halmozás nélkül.

A program néhány fontosabb előnye:

- a szükséges INPUT adat mennyisége 1-1 hadfelszerelésre vonatkozóan rendkívül csekély (1. ábra – Adatbevitel – Adminisztráció, Hadfelszerelés, Csomagolóanyag, Egyéb adat);
- az adatbázis-kezelő csak olyan adatokat kér be, amelyek a raktárvezetők által ismertek;
- az alapadatok helyes bevitele után azonnal egy sor olyan adatot biztosít (1. ábra - Adatelemzés – Javasolt Tárolási Mód), amely manuálisan csak nehézkesen számítható – sok-sok hibalehetőséggel (pl. mértékegység-átszámítások);
- a táblázat javaslatot ad az adott hadfelszerelés raktárban történő elhelyezési módjára vonatkozóan;
- két azonos elhelyezési mód esetén (pl. raklap is és polc is) gyors döntés hozható, mert a szükséges adatok azonnal láthatók és összehasonlíthatók (pl. raklap-mennyiség, polcterület stb.);
- a beiktatott ellenőrző pontokkal, kötelező adatokkal, hibaüzenetekkel az adatok helyessége/helytelensége azonnal kiszűrhető;
- számtalan beépített szűrési lehetősége révén képes egyedi vagy összesített kimutatást, kimutatás-diagramot, táblázatot, jelentést raktárra, anyagnemre, tárolóhelyre stb. megjeleníteni, kinyomtatni.

1. ábra. A program adatbeviteli felülete

### 1.3. A program alkalmazása az MH ARB esetében

A helyesen bevitt adatok alapján az adatbázis-kezelő precíz tárolóter kapacitászámítást képes végezni:

- minden olyan helyen – így természetesen az MH ARB elsősorban darabáros raktáraiban is –, ahol viszonylag nagy mennyiségű azonos cikkcsoportú hadfelszerelés van tárolva;
- ahol a tárolt hadfelszerelés-féleségek nagy mennyiségű azonos méretű tárolódobozokban, ládákban, egységcsomagokban vannak tárolva;
- polcra helyezhető hadfelszerelésre vonatkozóan;
- egyedi jellemzővel rendelkező hadfelszerelésre vonatkozóan (lásd 2. ábra).



Azon	Szakág	Hadfelszerelés (HF)			Csomagolóanyag (CSA)			HF-CSA	Állványos tárolás			Állvány nélküli tárolás			Tárolóhely	Tárolás (Raktar)					
		Megnevezése	Menny	Me	Súly (t)	Megnevezése	Menny		Súly (t)	Tárolótér Tipusa	Kell	Ter(m)2	Ter(m)3	F		Ter(m)2	Ter(m)3	U	Ter(m)2	Ter(m)3	Uj
4482	29-PC	Rába akku	80 db	2,8	Rába akku (méret)	80	2,8	Földön tárolás	<input type="checkbox"/>	0		<input checked="" type="checkbox"/>	2,1	4,1	<input type="checkbox"/>	0	0	Zárt	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	20512
4484	29-PC	Savas akku 74 Ah	40 db	0,6	74 Ah akku (méret)	40	0,6	Földön tárolás	<input type="checkbox"/>	0		<input type="checkbox"/>	0	0	<input checked="" type="checkbox"/>	1,9	0,4	Fűthető	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	20380
4485	29-PC	Savas akku 125 AH (NATO)	94 db	2,8	NATO akku (méret)	94	2,8	Földön tárolás	<input type="checkbox"/>	0		<input type="checkbox"/>	0	0	<input checked="" type="checkbox"/>	7,2	1,6	Fűthető	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	20333
4486	29-PC	Savas akku 185 Ah	64 db	2,9	Savas akku 185 Ah (méret)	64	2,9	Földön tárolás	<input type="checkbox"/>	0		<input type="checkbox"/>	0	0	<input checked="" type="checkbox"/>	7,2	1,7	Fűthető	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	20900

2. ábra. Alapadatok felülete a tárolótér-igény számításához

A kijelölt szervezetekre vonatkozó raktárkészlet-felmérés előkészítése 2015. február 20-tól március 25-ig, a felmérés végrehajtása 2015. június 30-ig, az adatok értékelése, elemzése július 15-ig tartott.

A helyszíni bejárások, segítségnyújtások során a gyakorlatban is láthattuk a régóta ismert gondokat, kiemelve azt, hogy az MH jelenlegi tárolási rendszerét mind a központi, mind a csapat tagozatban a rendelkezésre álló nyilvántartási rendszer határozza meg. A jelenleg alkalmazott ESZKÖZ programrendszer, a raktári nyilvántartások sok éves lemaradásban vannak a korszerű, vonalkódon alapuló, hálózatban működő nyilvántartási rendszerekkel szemben. A hadfelszereléseken nincsenek a nemzetgazdaságban már régóta alkalmazott és nélkülözhetetlen kódok (vonalkód, RFID), így a raktárban való megtalálásukat az állandó helyen való tárolás, a más anyagoktól való teljes fizikai elkülönítés biztosítja. Ez a rendszer a tárolótér kihasználása szempontjából rendkívül gazdaságtalan. Nem egy helyen láttuk, hogy egy szabványos tárolópolc kapacitását mindössze 8-10%-ban hasznosítják. A keresendő anyag beazonosítása, a konkrét tárolóhely megtalálása a raktáros felkészültségén múlik.

A mi koncepciónk szerinti felmérés egy alapvetően raklapállványos, magasrendszerű, korszerű informatikai rendszerrel támogatott, vonalkódon alapuló nyilvántartási rendszerrel ellátott raktárépület megvalósításának figyelembe vételével készült. A felmérés eredményei kizárólag akkor és úgy fogadhatók el, ha feltételezzük a vonalkódon alapuló informatikai rendszer meglétét, valamennyi hadfelszerelés vonalkóddal történő ellátását.

Hangsúlyozzuk, hogy a vonalkódok létrehozását és konkrét anyagokhoz rendelését meg kell előznie az MH anyagai teljes profiltisztí-

tásának és kodifikációjának<sup>4</sup>. Ezután lehet megkezdeni a vonalkódok anyagokhoz való logikai hozzárendelését, majd ezt követően lehet megkezdeni a vonalkód-címkék rögzítését az adott anyagra. A csomagolást és a vonalkód-rögzítést még az anyagok jelenlegi, eredeti tárolóhelyén javasolt végrehajtani, és az anyagokat csak ezt követően célszerű az új rendszerű raktárba átcsoportosítani. Az átcsoportosíthatóság időpontja tehát alapvetően függ a vonalkódok kialakításától, rögzítésétől és az új informatikai rendszerbe való bevitelétől. Az anyagok raktárba történő betárolásáig tehát van tennivaló bőven.

Megítélésünk szerint a felmérés sikerét alapvetően két dolog határozta meg. Az egyik, hogy a végrehajtó állomány a teljes felmérés alatt megfelelő szakértelemmel, lelkiismeretesen állt a dolgokhoz. A másik, hogy a feladat minden szinten jól előkészített, világos tennivalókat tartalmazott. A feladat végrehajtáshoz szükséges hardver (néhány helyen hiányzott a megfelelő kapacitású számítógép), de legfőképp a végrehajtó állomány részére biztosított szoftver gyakorlatilag egy olyan sablont jelentett, amelynek kitöltése, megfelelő tartalommal történő feltöltése még a gyakorlatlanabb felhasználó részére sem jelentett gondot. Természetesen mindemellett a hadfelszerelés, a csomagolóanyagok meg- és lemérése meglehetősen időigényes és nagy odafigyelést igénylő feladat.

## **2. A lehetőségek számbavétele, avagy a tárolótér kapacitásának vizsgálata**

Mielőtt elkezdenénk a tárolótér-kapacitás vizsgálatát, röviden ismertetjük nagybani elképzeléseinket.

### **2.1. Nagybani elgondolás**

Az új rendszerű raktárba nem a jelenlegi tárolási rendszerben, hanem korszerű és gazdaságos tárolási technikának és technológiának megfelelően terveztük a meglévő központi logisztikai hadfelszerelések tárolótér szükségletét. A tervezésnél figyelembe vettük a nemzetgazdaságban már alkalmazott raktár-technikai és raktár-technológiai megoldásokat. A raktár kialakítását egy, az anyagokat raklapokon tároló, magas-állványos, korszerű informatikai rendszerrel támogatott raktárépület megvalósításával képzeljük el.

---

<sup>4</sup> Ezt a megállapítást az elmúlt tíz évben készített összes Központi Logisztikai Bázisra (KLB) vonatkozó tanulmány tartalmazta.

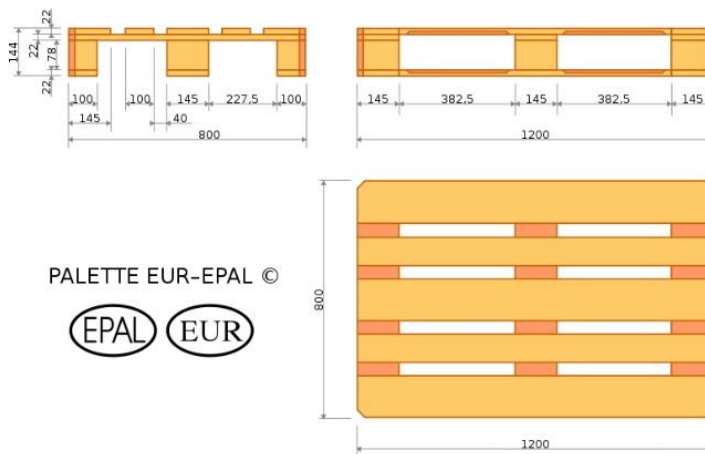
Az új raktárban csak azon anyagok tárolását tervezzük, amelyek a korszerű tárolási rendszerben gazdaságosan tárolhatók, az MH részére még hosszú ideig szükségesek, nem sorolhatók az inkurrencia körébe. Ebben a rendszerben az anyagok tárolásának lehetőségei:

### 2.1.1. Raklap-állványos tárolás

A hadfelszerelés közvetlenül szabvány raklapon (3. ábra) a saját vagy egyéb csomagolóanyagban (doboz, láda, keret, rekesz stb.) helyezkedik el, a raklappal együtt mozgatható.

A raklapokat egymás mellé egy sorba helyezzük; az egy sorban egymás mellett lévő raklapok optimális száma – figyelemmel az 1. pontban leírt felmérésből adódó súlyhatárokra, a tartógerenda teherbírására, valamint a gazdaságosságra<sup>5</sup> – 3 db.

Egy állványsoron – úgynevezett szinteken, figyelemmel a rakatmagasságokra – 4-5 raklapot helyezünk el egymás felett. Két ilyen raklap-állványsort hátoldalukkal közvetlenül egymás mellé helyezünk, így az állványsorok mindkét oldalról targoncával rakodhatók. Az állványsorok között hosszában és keresztben is az anyagmozgató gépeknek közlekedő utak szükségesek. A raklapokon olyan anyagokat helyezünk el, amelyek csomagolása vagy teherbírása megengedi az egymásra rakodást, amelyek halmozhatók.



3. ábra. A szabványos EU raklap méretei

<sup>5</sup> Lehetne 4, 5 raklap is, de ahhoz szükségtelenül túlméretezett, robusztusabb, nehezebb, drágább tartóoszlopok, keresztgerendák szükségesek.

### 2.1.2. Polcos tárolás

A raklap-állványok legalsó szintjén javasoljuk a raklapok méretével egyeztetett méretű polcok kialakítását. Itt az olyan anyagokat tároljuk, amelyek csomagolása vagy teherbírása nem engedi meg az egymásra halmozhatóságot. Ilyen polcokon tervezzük azon nagyon kisméretű, apró alkatrészek elhelyezését is, amelyeket jelenleg fiókrendszerekben tárolunk. Ezek a fiókrendszerek a polcokra áttehetőek. A vízszintes polcelemekből álló tárolóhelyen az anyagok kézierővel rakodhatók.

### 2.1.3. Állvány nélküli, nem halmozható (ÁNNH) tárolás

Ez elképzelésünk szerint a csomagoló eszközökben vagy azok nélkül lévő anyagok padlószintre rakását jelenti. Ebben az esetben az anyagok vagy csomagoló eszközük teherbírása vagy egyéb szakmai szempontok nem engedik meg az egymásra rakást. Az ilyen tárolású anyagokat – a lehetőségek függvényében – a raklap-állványok legalsó szintjén javasoljuk elhelyezni, így elkerülve a felettük lévő tér kihasználatlanságát.

### 2.1.4. Állvány nélküli, halmozható (ÁNH) tárolás

A raklapokon a túlsúly és/vagy a nagy méretük miatt túlnyúló, azokra gazdaságosan el nem helyezhető anyagokat állványok nélkül, közvetlenül a raktár padlóján javasoljuk elhelyezni. Az anyagok csomagolása (ládák, fadobozok, konténerek) vagy szerkezetük teherbírása megengedi a szakmai előírások szerinti egymásra rakást több sorban és oszlopban, általában 5 m magasságig.

## 2.2. A lehetőségek számbavétele

Fogalmaink szerint a „tényleges tárolóterület” alatt az áruval lefedhető „hasznos”, valamint az egyéb elemeket (közlekedő utak, oszlopok, lépcsők, korlátok stb.) magukba foglaló, úgynevezett „kiegészítő” területeket értjük.

A tanulmányban említett egyéb funkcióhoz köthető területeket „kiszolgáló terület”-nek hívjuk. Ezek: az árufogadó, árukiadó, kommissiózó, rakodóhelyek, a szociális helyek, irodák, illetve egyéb helyiségek.

A raktárkapacitás vizsgálata során egy (általunk elképzelt méretű) raktár alapterületéből indulunk ki. Ebbe helyezzük bele az elméleti (hasznos), illetve a valóságos (tényleges) tároló területet. Bemutatunk

egy általános érvényű és pontos számítási metodikát a tényleges tárolóterület állványrendszerrel történő optimális kialakítására vonatkozóan. Ezt követően, az így létrehozott tényleges tárolási terület adatait felhasználva kiszámítjuk és megvizsgáljuk a teljes raktárra vonatkozó főbb paramétereket. Végül a számítási metodikát átültetjük egy számláló táblázatba (MS Excel), és a megfelelő input adatokkal lehetővé tesszük a többféle opció szerinti adatkinyerést. Ahhoz, hogy a számított adatok ne csak számok formájában legyenek láthatók, az MS Excel Visual Basic platformján írtunk egy olyan programkódot, amely lehetővé teszi a bevitt adatok szerint számított főbb paraméterek méretarányos, vizuális megjelenítését.

### 2.3. A raktár alapterülete

Figyelemmel a raktárak alapvető funkcióira, így a mozgatásra, illetve a tárolásra, megállapíthatjuk, hogy az alapterület megválasztásának igen nagy jelentősége van, hiszen ehhez kell igazítanunk a tárolóterületet, figyelemmel a kiegészítő területekre. Nem mindegy, hogy mondjuk a csarnok tele van-e vasbeton oszlopokkal vagy nincs is oszlop, esetleg csak néhány. Nem mindegy, hogy a tényleges tárolóter kialakítását egy négyzet alapú vagy pl. egy igen hosszú, de viszonylag keskeny alapterületű raktárépületben kell elvégezni. A hatékonyság, illetve a raktár gazdaságos működésének biztosítása érdekében elsődleges szempontként kell kezelni az anyagmozgatási távolságok kialakítását, az áruáramlás folyamatosságának biztosítását. Ez utóbbi érdekében figyelni kell arra, hogy jobb, "ha hosszabb távú mozgásokat kell végezni, mintha sok kicsi anyagkezelési ciklus és rövid távolság összegeként áll elő ugyanaz a mozgás." Szem előtt kell tartani azt is, hogy „a raktári folyamatok irányításakor a hosszabb raktári mozgások preferáltak. Ha már az áru egyszer elindult, azt érdemes mozgásban tartani egészen addig, amíg végső állomására nem ér.”<sup>6</sup>

Ez csak néhány kiragadott jellemző, melyeknek figyelmen kívül hagyása nem várt eredményt okozhat. Tekintettel arra, hogy nekünk adott raktármérethez kell igazodni, arra kell törekednünk, hogy ezt a méretet a lehető leggazdaságosabban kihasználjuk, ezzel együtt a raktár legyen működőképes.

---

<sup>6</sup> Gelei Andrea: A vállalati logisztikai rendszer kitüntetett eleme a raktár - folyamat alapú megközelítés (Budapesti Corvinus Egyetem Gazdálkodástudományi kar 81. sz. Műhelytanulmánya 2007. július)

## 2.4. Állványrendszer kialakítása

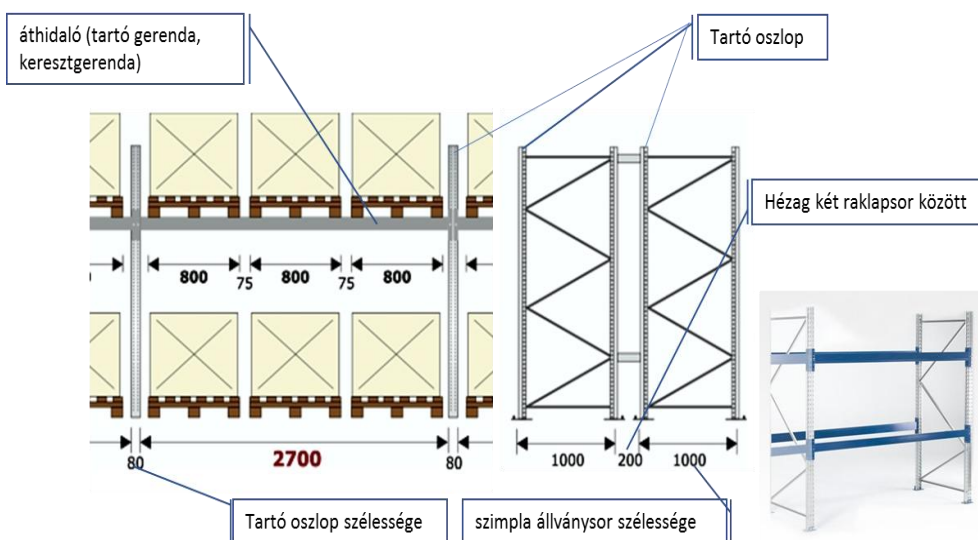
Magasrendszerű raktárról lévén szó, a fő tárolási mód a raklap-állványos tárolás.

A továbbiakban bemutatunk egy általánosítható, pontos számítási metodikát abból a célból, hogy bármilyen méretű tárolóterületre vonatkozóan képesek legyünk az állványrendszerrel történő kialakítást optimalizálni. Más szóval, képesek legyünk számításokkal alátámasztott adatokkal meghatározni, hogy adott területre vonatkozóan mennyi a maximálisan elhelyezhető raklapok száma, mi az a határ, ameddig el lehet menni annak érdekében, hogy a maximális raktár terület- és térfogat-kihasználtsági mutatókat elérjük.

Ehhez első lépésként szükséges az állványok méreteinek tanulmányozása (4. ábra).

### 2.4.1. Állványok méretei:

Áthidaló (tartó- / keresztgerenda) hossza	2,7 m
Tartóoszlop(ok) szélessége	0,08 m
Szimpla raklapsor szélessége	1,2 m
Hézag két raklapsor között	0,2 m
Közlekedő folyosók szélessége	2,8 m



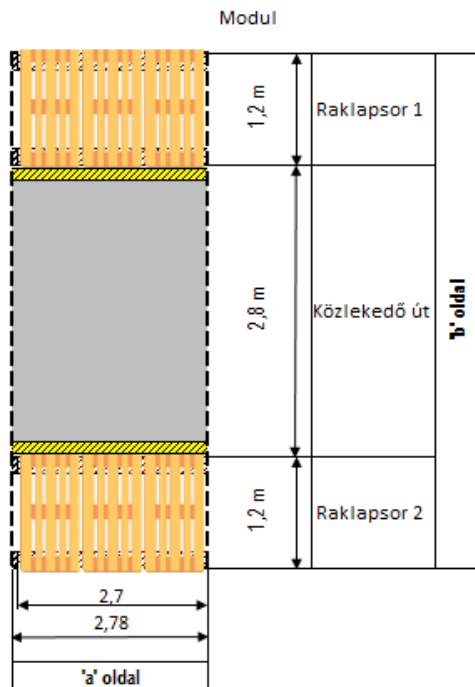
4. ábra. Az állványok egy célszerű elhelyezése

### 2.4.2. Modul tervezése

Az állványos rendszerben modulokat terveztünk. A „Modulok”, mint legkisebb tárolási egységek megértését igen fontosnak tartjuk, hiszen ezek határozzák meg mindazt, ami miatt egy raktárt megépítenek. A modulokból tevődik össze a tényleges és a hasznos tárolási terület, ezek mennyisége határozza meg a raklapok számát; végső fokon a moduloktól függ az, hogy mekkora lesz az adott raktárt jellemző alapterület: a raktárterület, valamint a raktártérfogat kihasználtsági foka.

A modul egy változatát, annak kialakítását és alapterületeit az 5. ábra mutatja – felülnézetből. Az egyértelmű beazonosítás miatt itt tisztázzuk, hogy az ábrán jelölt 'a' oldalt a továbbiakban modulszélességnek fogjuk hívni (jelölése: ModulW), a 'b' oldalt pedig modullátszóknak (jelölése: ModulH). A raklapsorok 'a' oldalal határolt része a raklapsor szélessége, a 'b' oldalal határolt része pedig a raklapsor hossza. A közlekedőút 'b' oldalal határolt része a közlekedőút szélessége, az 'a' oldalal határolt része pedig a közlekedőút hossza.

A modul, fogalmaink szerint, a szaggatott vonallal határolt terület. Egy modul = egy raklapsor + egy közlekedőút + egy raklapsor.



5. ábra. A „modul” vázlat

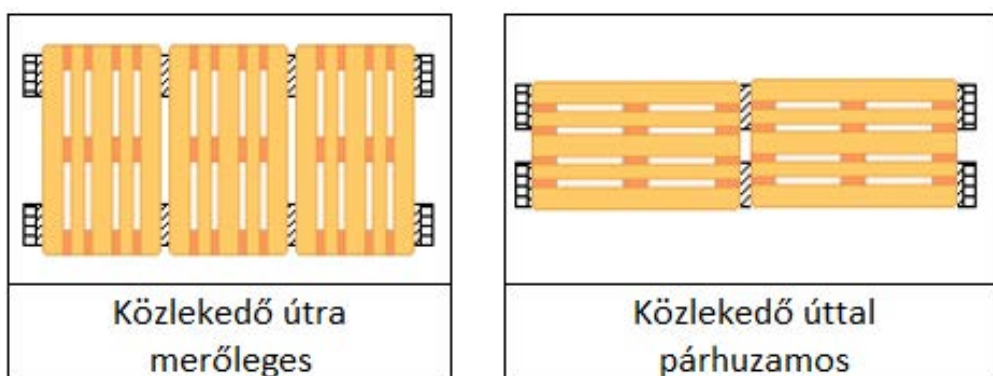
A tervezésnél a modul kihasználtságát vizsgáltuk. Arra voltunk kíváncsiak, hogy a modulhosszból ('b' oldal) mennyi a raklapsor-hossz 'b' oldallal határolt értéke, hiszen számunkra a rakatok által elfoglalt terület a fontos, illetve a hasznos. Az arány az alábbi képlettel írható le:

$$\text{modul kihasználtsága} = 2 \times \text{raklapsor-magasság} / \text{modulhossz.}$$

Látható, hogy két módon tudjuk növelni a modul kihasználtságát:

- a) a raklapsor magasságának a növelésével;
- b) a közlekedőút szélességének a csökkentésével.

A raklapsor hossza úgy növelhető, hogy a rakodólap nem futóra (az 1200 mm-es oldal a közlekedőúttal párhuzamosan), hanem arra keresztben (az 1200 mm-es oldal a közlekedőútra merőlegesen) van elhelyezve (6. ábra).



6. ábra. A raklapoknak a közlekedőútra merőleges és hosszanti elrendezése

A 6. ábra szerinti „párhuzamos” esetben egy 2 800 mm-es közlekedőútnál a modul kihasználtsága:

$$800+800 / 800+800+2\ 800 = 36,4\%.$$

A „közlekedőútra merőleges” esetben a modul kihasználtsága:

$$1200+1200 / 1200+1200+2800 = 46,1\%.$$

A közlekedőút szélessége a targoncatípus megválasztásával csökkenthető, pl. homlokvillás helyett tolóoszlopos targonca, vagy



elfordítható villástargonca alkalmazása. Ez esetben, ha a közlekedő út szélessége pl. 2200 mm-re csökkenthető, a modul kihasználtsága:

$$1200+1200 / 1200+1200+2200 = 52,2\% \text{ lesz.}$$

A közlekedőútra merőleges raklapelhelyezés tehát jobb modulkihasználtságot biztosít, célszerű ezt alkalmazni.

A számítások során a gyakorlati tapasztalatok szerinti 2,8 m széles közlekedőutat vettük alapul. Feltétlenül érdemes azonban a közlekedési út csökkentésén elgondolkodni, mert néhány cm mínusz is jelentősen növelheti a hasznos tárolási területet<sup>7</sup>. Az előírások betartása mellett itt gyakorlatilag egy mozgástér van, a targoncák helyes megválasztása. Ezen tehát nem érdemes spórolni; mindenképpen javasolt a legmodernebb, kimondottan a magasraktári feladatok végrehajtására kifejlesztett targoncák alkalmazása.

Összességében tehát a modul-kihasználtságot is figyelembe véve az 5. ábra szerinti modul-elrendezést javasoljuk. Egy Modul teljes szélessége ('a' oldala) 2,78 m, amely a 80 mm-es tartóoszlopból és a 2,7 m keresztgerendából áll. A Modul teljes, 5,2 m-es hosszát ('b' oldalát) a 2 raklapsor (1,2 + 1,2 m), valamint a közlekedőút (2,8 m) összege adja.

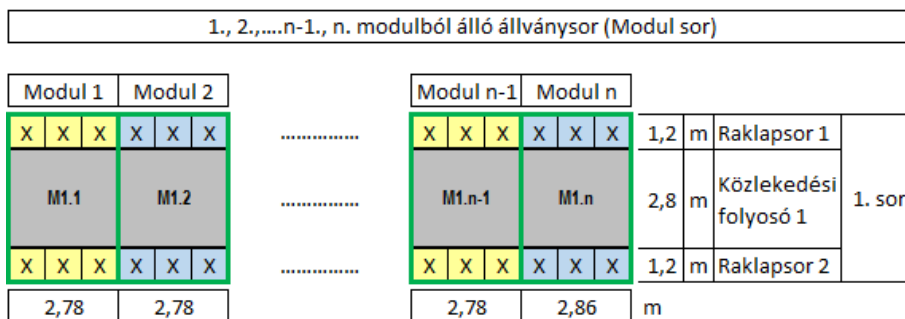
### 2.4.3. Több modul

#### 2.4.3.1. Modul sorok

A raktárban a modulméretek egész számú többszörösével ismétlődnek egymás mellett, amíg a raktár tényleges tárolóterülete adott oldalának a hossza megengedi (7. ábra). Ez adja a mi fogalmaink szerinti „Modul sor”-t.

---

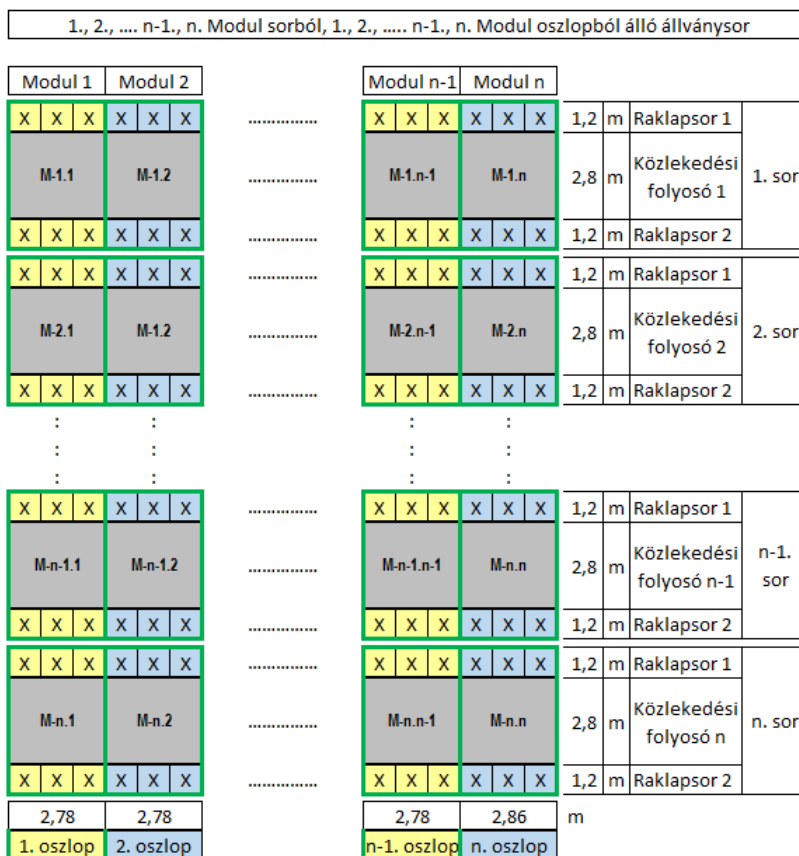
<sup>7</sup> Pl. egy 20 Modul oszlopból és 16 Modul sorból álló állványrendszerrel a 60 cm-rel csökkentett közlekedési folyosó közel 10 méterrel kevesebb oldalhosszúságot, összességében + 2 Modul sort, + 2 x 20 modult eredményez. Ez  $40 \times 6 = 240$  plusz raklapot jelent – egy szinten.



7. ábra. A „Modul sor” elrendezése

### 2.4.3.2. Modul oszlopok

Az 1., 2.,...,n-edik „Modul sor”-ok kialakításával létrejön az 1., 2., ..., n-edik „Modul oszlop”. A Modul sorok és oszlopok által határolt terület végső soron kiad egyfajta tárolási területet, ám az még nem a tényleges tárolóterület (8. sz. ábra).



8. ábra. A Modul sorok alkotta „Modul oszlopok”

A 8. ábrán bemutatott Modul sorok és oszlopok által határolt terület mutatja a 9. ábra. Az elképzelt tárolóterület 7 sorból, illetve 10 oszlopból (70 db modulból) álló állványsort tartalmaz.



9. ábra. A raktárterület elrendezése

Az ábrázolási mód ugyan más, de jól érzékelteti, hogy az egyes modulok hogyan alakítanak ki végül egy-egy Modul sort és Modul oszlopot. A Modul oszlopokat 3 egymás mellett lévő raklap (X-szel jelölve) adja ki. A Modul sorok könnyen beazonosíthatók: ahány Modul sor van, annyi közlekedő folyosóval kell számolni.

Azért választottuk ezt a fajta ábrázolási módot, hogy bemutassuk: közlekedő utak, folyosók nélkül nehezen képzelhető el működő raktár (nem beszélve a baleset-, munka-, és tűzvédelmi, egyszóval a hatósági előírásokról). Az ábra szerinti tárolóterületen egy-egy (keresztirányú) közlekedési folyosó több mint 30 m, így indokoltnak tartjuk az 1-7. sz. közlekedő folyosókra merőleges (hosszirányú) közlekedési utakat is kijelölni.

## 2.5. Tényleges tárolóterület

A tényleges tárolási terület megértéséhez a 10. ábra nyújt segítséget.

Az 1-7. sz. közlekedő folyosókra merőleges közlekedési utakat „közlekedési folyosó 8”, illetve „közlekedési folyosó 9”-ként jelöltük. A modul sorok és oszlopok által határolt területet most már körbejárhatóvá téve, reményeink szerint világossá vált, mit értünk a tényleges tárolóterület alatt.

Tekintsük a továbbiakban ezt az ábrát, illetve az ábra szerinti 7 sorból és 10 oszlopból (70 db modulból) álló állványsort számításaink alapjának, egyfajta ellenőrző sablonnak. A méretezett ábrából valamennyi szükséges adat leolvasható<sup>8</sup>, tételesen számolható, így a számítások könnyen ellenőrizhetők. Az ábrából leolvasható adatok alapján tehát:

- a) Modul sorok száma (NH): 7
- b) Modul oszlopok száma (NW):10
- c) Modulok száma (MSz): 70
- d) a modul oszlopok által határolt ('a') oldal hossza (TA): 33,48 m
- e) a modul sorok által határolt ('b') oldal hossza (TB): 37,60 m
- f) az 'a' és 'b' oldal által határolt terület nagysága (TT): 1258,848 m<sup>2</sup>
- g) közlekedési folyosók területe (KFT): 790,464 m<sup>2</sup>

---

<sup>8</sup> Az ikerállványok (Modul sorok) közötti távolság: 0,2 m (sárga vonallal rajzolva)



Ezek után nézzük a számításokat:

### 2.5.1. Tényleges tárolóterület meghatározása a modulok darabszámának ismeretében

Mivel egy modul mérete – a közlekedési út szélességétől függően – pontosan meghatározható, az  $n = 10$  modul oszlop és az  $n = 7$  modul sor által határolt oldalak hossza könnyen kiszámítható.

#### a) A modul oszlopok által határolt ('a') oldal hosszának (TA) meghatározása

$$TA = (n-1) \times \text{ModulW} + (\text{ModulW} + TO) + 2 \times KF, \text{ ahol}$$

ModulW = Egy modul szélessége 'a' oldala (m)

TO = Tartóoszlop szélessége (m)

KF = Közlekedő folyosó szélessége (m)

$$TA = (10-1) \times 2,78 \text{ m} + 2,78 + 0,08 \text{ m} + 2 \times 2,8 \text{ m} = \mathbf{33,48 \text{ m}}.$$

#### b) A modul sorok által határolt ('b') oldal hosszának (TB) meghatározása

$$TB = (\text{ModulH} + RKT) \times (NH-1) + \text{ModulH}, \text{ ahol}$$

ModulH = Egy modul hossza (m)

RKT = Hézag két raklapsor között (m)

NH = Modul sorok száma

$$TB = ((5,2 + 0,2) \times (7-1)) + 5,2 = \mathbf{37,6 \text{ m}}$$

#### c) A tényleges tárolóterület (TT) meghatározása:

$$TT = TA \times TB = 33,48 \times 37,6 = \mathbf{1258,848 \text{ m}^2}.$$

## 2.5.2. Modulok darabszámának meghatározása a tényleges tárolóterület ismeretében

### a) A Modul oszlopok (NW) számának meghatározása

Figyelemmel a 2.5.1./ a) pontban rögzített képletre:

$$NW = \text{Int}(TA - ((2 \times KF) - TO) / \text{ModulW})$$

$$NW = \text{Int}((33,48 - (2 \times 2,8) - 0,08) / 2,78) = 10, \text{ ahol}$$

TA = a modul oszlopok által határolt ('a') oldal hossza (m)

KF = Közlekedő folyosó szélessége (m)

ModulW = egy modul szélessége ('a' oldal) (m)

Int = függvény, amely a tizedes tört egész számát adja vissza (pl. 3,12 = 3; 3,67 = 3)

### b) A Modul sorok (NH) számának meghatározása

Figyelemmel a 2.5.1./ b) pontban rögzített képletre:

$$NH = \text{Int}(TB - (\text{ModulH} + \text{RKT} + \text{ModulH}) / (\text{RKT} + \text{ModulH}))$$

$$NH = \text{Int}(37,6 - 0,2 / (0,2 + 5,2)) = 7, \text{ ahol}$$

TB = a modul sorok által határolt ('b') oldal hossza (m)

RKT = Hézag két raklappal között (m)

KF = Közlekedő folyosó szélessége (m)

ModulW = egy modul szélessége ('a' oldal)

Int = függvény, amely a törtszám egész számát adja vissza (pl. 3,12 = 3; 3,67 = 3)

### c) A Modulok számának (MSz) meghatározása

A fenti számítások alapján, ismert modul sor-, és modul oszlop-szám mellett a modulok számának meghatározása igazán egyszerű, hisz a kettő szorzata adja az eredményt.

$$MSz = NW \times NH = 10 \times 7 = 70$$

Itt szeretnénk azonban rámutatni a modulok tárolóterülethez viszonyított helyzetéhez képest történő elhelyezése kapcsán jelentkező anomáliákra. Mire gondolunk?

Amikor a hadfelszerelés felmérését végeztük, alapkérdés volt, hány db csomagolóanyag (pontosabban csomagolt hadfelszerelés) fér a raklapra. Első megközelítésre raklapterület osztva a csomagolóanyag-területtel. Ez működött is a szabvány, vagyis raklaphoz méretezett dobozméretekkel, de eltérést mutatott más méretek esetén.

Vegyünk egy példát. Egy 20 x 30 cm-es alapterületű doboz területe  $0,06 \text{ m}^2$ . A raklap területe:  $0,96 \text{ m}^2$ . A kettő hányadosa alapján a raklapra helyezhető dobozok száma:  $0,96/0,06 = 16$  db. Ha azonban egy 25 x 35 cm-es dobozt veszünk, a fenti számítás alapján  $0,96/0,0875 = 11$  db-ot kapunk.

Valójában viszont egy 25 x 35 cm-es dobozból a raklap rövidebb (0,8 m) oldala mentén 3 db, a hosszabb (1,2 m) oldala mentén szintén 3 db, összesen 9 db helyezhető el. Fordítsuk meg 90 fokkal a dobozokat. Ekkor a rövidebb oldalra 2 db, a hosszabb oldalra 4 db, összesen 8 db fér el (11. ábra).



11. ábra. Azonos méretű elemek különböző lehetséges elhelyezése a raklapon és ennek hatása a kihasználtságra



Vagyis a területszámításos módszer ez esetben nem működik, helyette az alábbi számítási metódust kell alkalmazni:

$$\text{„Raklap 1”}: \text{Int}(\text{RSz} / \text{DSz}) \times \text{Int}(\text{RH} / \text{DH})$$

$$\text{„Raklap 2”}: \text{Int}(\text{RSz} / \text{DH}) \times \text{Int}(\text{RH} / \text{DSz})$$

$$\text{Raklap} = \text{Max}(\text{Raklap1}; \text{Raklap2})$$

ahol: RSz = Raklapszélesség (0,8 m)

RH = Raklaphosszúság (1,2 m)

DSz = Dobozszélesség (0,25 m)

DH = Dobozhosszúság (0,35 m)

Int = függvény, amely a törtszám egész számát adja vissza (pl.  $3,12 = 3$ ;  $3,67 = 3$ )

Max = függvény, amely a két szám (Raklap 1 és Raklap 2) közül a nagyobb értéket adja vissza)

behelyettesítve:

$$\text{„Raklap 1”}: \text{Int}(0,8 / 0,25) \times \text{Int}(1,2 / 0,35) = 3 \times 3 = 9$$

$$\text{„Raklap 2”}: \text{Int}(0,8 / 0,35) \times \text{Int}(1,2 / 0,25) = 2 \times 4 = 8$$

$$\text{„Raklap”} = \text{Max}(9;8) = 9$$

A „tanulság” kézenfekvő: legyen a raklap a tényleges tárolóterület, a dobozokat pedig feleltessük meg a moduloknak. Modulok vonatkozásában ugyanazt az eredményt szeretnénk elérni, mint a dobozoknál: szeretnénk a maximális darabszámú modult elhelyezni az adott tárolóterületen.

A „Raklap 1”-es számítási módszer a tárolóterület - modul viszonylatában általánosítható. Itt mindig ez adja az "optimális" megoldást, azaz a nagyobb modulszámot<sup>9</sup>. A lényege, hogy mind a tárolóterület, mind a modul vonatkozásában a rövidebb oldalakat a rövidebb oldalakkal, a hosszabb oldalakat a hosszabb oldalakkal kell arányba állítani. Az így kapott értékek egész számainak a szorzata adja a terüle-

---

<sup>9</sup> Bizonyos dobozméreteken belül (pl. ha a DSz > RSz/2 és a DH < RH/2) a Raklap 2 képlet adja a nagyobb számot. A dobozoknak megfelelő modul mérete bőven benne van az általánosítható körben, vagyis a Raklap 1 képlet a modul és a tárolóterület viszonylatában megállja a helyét.

ten elhelyezhető optimális (maximális) modul darabszámot. Természetesen a tárolóterület lehet négyzet alakú is, ekkor mindkét irányban ugyanannyi modul helyezhető el, az állványok tájolását (merrefussanak a közlekedőutak) a raktár egyéb paraméterei határozzák meg.

Visszatérve a 11. sz. ábra értékeihez, a fenti módszerrel számított összes modul szám:

$$\mathbf{MSz} = \text{Int}(TA / \text{Modul}W) \times \text{Int}(TB / \text{Modul}H)$$

ahol: TA = a modul oszlopok által határolt ('a') oldal hossza (m).  
(a példa szerinti 33,48 m-ből itt le kell vonni a 2 x 2,8 m-es közlekedési utakat, TA = 27,88 m)

TB = a modul sorok által határolt ('b') oldal hossza (m)

ModulW = Egy modul szélessége 'a' oldala (m)

ModulH = Egy modul hossza (m)

Int = függvény, amely a törtszám egész számát adja vissza  
(pl. 3,12 = 3; 3,67 =3)

behelyettesítve:

$$\mathbf{MSz} = \text{Int}(27,88 / 2,78) \times \text{Int}(37,6 / 5,2) = 10 \times 7 = \mathbf{70}$$

Ha valamilyen oknál fogva (pl. a tárolóterület adta lehetőségek) azonban a modulok elhelyezését 90 fokkal elforgatva kell telepíteni (a raklapsorok és a közlekedőutak függőlegesen futnak), akkor a modulok száma:

$$\mathbf{MSz} = \text{Int}(27,88 / 5,2) \times \text{Int}(37,6 / 2,78) = 5 \times 13 = \mathbf{65}$$

## 2.6. Hasznos tárolóterület

A hasznos tárolótér alatt a közlekedési folyosók nélküli, csak a raklapsorokat tartalmazó modulok által lefedett területet értjük.

### a) A modul oszlopok által határolt ('a') oldal hosszának (HA) meghatározása

A tényleges tárolóterület 'a' oldala a hasznos tárolóterület 'a' oldalához képest csupán a két közlekedési folyosó szélességében tér el.

Az 'a' oldal hossza tehát:

$$HA = TA - 2 \times KF, \text{ ahol}$$

HA = a modul oszlopok által határolt ('a') oldal hossza hasznos tárolási terület esetén (m)

TA = a modul oszlopok által határolt ('a') oldal hossza tényleges tárolási terület esetén (m)

KF = Közlekedő folyosó szélessége (m)

$$HA = 33,48 - 2 \times 2,8 \text{ m} = \mathbf{27,88 \text{ m}}$$

**b) A modul sorok által határolt ('b') oldal hosszának (HB) meghatározása**

$$HB = (\text{ModulH} - KF) \times NH, \text{ ahol}$$

HB = a modul sorok által határolt ('b') oldal hossza hasznos tárolási terület esetén (m)

ModulH = Egy modul hossza (m)

KF = Közlekedő folyosó szélessége (m)

NH = Modul sorok száma

$$HB = (5,2 - 2,8) \times 7 = \mathbf{16,8 \text{ m}}$$

**c) A hasznos tárolóterület (HT) meghatározása:**

$$HT = HA \times HB = 27,88 \times 16,8 = \mathbf{468,384 \text{ m}^2}$$

## 2.7. Közlekedési utak

A 10. ábrából is látható, hogy amennyiben a tényleges tárolóterületből kivonjuk a raklapsorok által lefedett, azaz a hasznos tárolóterületet, megkapjuk a közlekedési utak területét.

$$\mathbf{\text{Közlekedési utak területe} = TT - HT}$$

$$\text{Közlekedési utak területe} = 1258,848 \text{ m}^2 - 468,384 \text{ m}^2 = \mathbf{790,464 \text{ m}^2}$$

A 10. ábrán is szembetűnő sok szürke területet a számítások is alátámasztják: valójában a közlekedőutak területének az aránya a

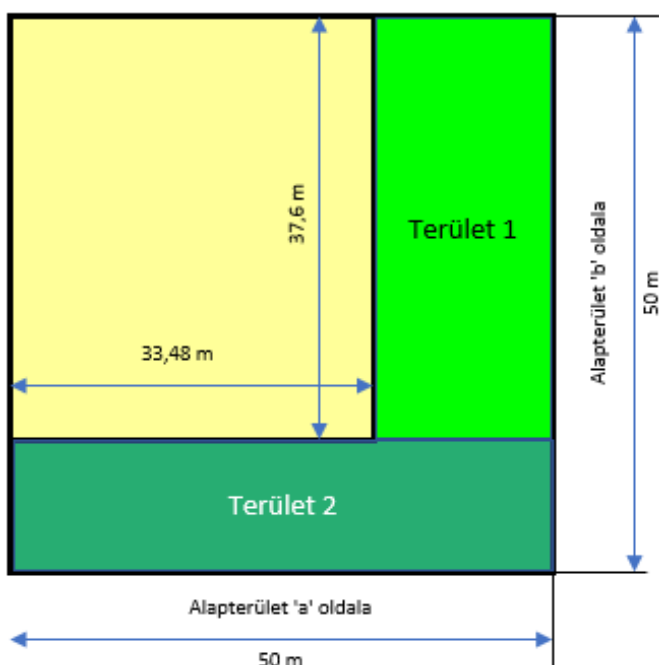
teljes területhez képest közel 63%. A szakirodalom nem véletlenül említi „szükséges rossz”-nak a közlekedési utakat.

## 2.8. Egyéb terület

Példánkban a tényleges tárolótér oldalainak hosszát (TA: = 33,48 m ('a' oldal), TB = 37,6 m ('b' oldal)) figyelembe véve legyen az elképzelt raktárunk alapterülete (12. sz. ábra) négyzet alakú, 'a' oldalát jelöljük „AA”-val, 'b' oldalát „AB”-vel, hosszuk legyen 50-50 m.

Az ábrán látható, hogy az egyéb terület („Terület 1” és „Terület 2”) a raktár alapterülete és a tényleges tárolótér (TT) különbsége.

$$\text{Egyéb terület} = 2500 \text{ m}^2 - 1258,848 \text{ m}^2 = \mathbf{1241,152 \text{ m}^2}$$



12. ábra. Egyéb területek

A „Terület 1” és „Terület 2” „maradék” területekre egy sor fontos objektumnak, raktár-elemnek kell még helyet, területet biztosítani. Példaként említjük az árugyűjtő és -elosztó területet, az áru átvételének, osztályozásának, kiadásának céljára kijelölendő területet, az anyagmozgató- és tárolóeszközök tárolásához, akkumulátorok töltéséhez szükséges területet, az igazgatási és a szociális helyiségek területeit.

### a) A „Terület 1” és „Terület 2” meghatározása

A szükséges egyéb elemek elhelyezése miatt szükség lehet a területek pontos értékeire:

$$\text{„Terület 1”} = TB \times (AA-TA) = 37,6 \times (50 - 33,48) = \mathbf{621,152 \text{ m}^2}$$

$$\text{„Terület 2”} = AA \times (AB-TB) = 50 \times (50 - 37,6) = \mathbf{620 \text{ m}^2}$$

## 3. A tér, térfogat, avagy a szintek értelmezése

A síkbeli lehetőségekről (terület, modul) térjünk át a térbeli lehetőségek vizsgálatára.

Egy középmagas raktár 6-10 m magas állványokkal rendelkezik. A példánkban szereplő raktár belmagassága 10 m. A gyakorlati tapasztalatok alapján, a tervezett átlagos hasznos tárolási magasságot min. 8,5 m-ben javasoljuk.

A szintek számát az egységtrakományok rakatmagassága<sup>10</sup> határozza meg. A hadfelszerelés tényleges felmérésekor ezt az értéket 1,5 m-ben (1,5 tonnás súlyhatárral) határoztuk meg.

A felmérésben szereplő hadfelszerelés darabáru-jelleget erősíti az a tény, hogy a 1,5 m-es magassághatár ellenére az összes raklap-szükséglet 88%-ában maximum 1 m a rakatmagasság. Tekintve, hogy a 1,5 m-es rakatmagasságú, raklapokon elhelyezhető egységtrakományok összes raklapszükséglethez viszonyított száma (12%) viszonylag magas, így ezzel a tétellel mindenképpen számolni kell, külön kell kezelni.

Ezt a gondolatmenetet tovább folytatva egyszerű belátni, hogy amikor nagy mennyiségű raklapos egységtrakományt kell tárolni, kifejezetten javasolt a hadfelszerelés rakatmagasság szerinti csoportosításának vizsgálata. Ha pl. az egységtrakományok 70-80%-a 1 m magas rácsos konténerben van csomagolva, akkor nyilvánvalóan gazdaságtalan 2 m szintmagasságú állványrendszerben tárolni azokat. Az állványrendszert ez esetben célszerű a nagyobb mennyiségű hadfelszerelés tárolása szempontjából gazdaságosabb kialakítással vá-

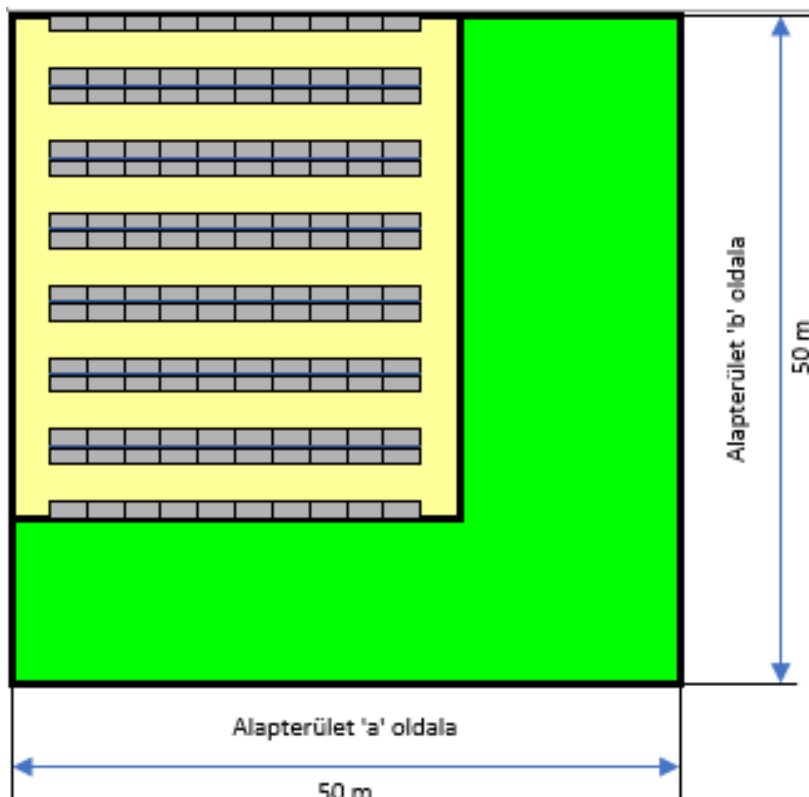
---

<sup>10</sup> Az a magasság, amelyet a raklapon elhelyezett egységtrakomány képez.

lasztani. A több raklapszámából adódóan jobb lesz a raktár hasznos térfogat kihasználtsága.

Állításunk igazolásához nézzük meg az alábbi példát:

A példánkban szereplő raktárban 7 sornyi 10 oszlopnyi, összesen 70 modulból álló állványrendszert helyeztünk el (13. ábra, szürke téglalapokkal ábrázolva). Minden modulban 2 x 3 db, összesen tehát  $6 \times 70 = 420$  db raklap található egy szinten.



13. ábra. A vizsgált raktári terület

A 14. ábra szerinti 4-szintes<sup>11</sup> elrendezés esetén  $4 \times 420 = 1680$  db raklapot tudunk használni.

Tegyük fel, hogy nekünk 2000 db raklapnyi hadfelszerelésünk van, vagyis a tárolási szükségletünk nagyobb, mint a tárolási lehetőségünk.

<sup>11</sup> A raklapok alatti legalsó szint (földszint) a polcos és állvány nélküli nem halmozható hadfelszerelés tárolására tervezett. Magassága max 2 m.

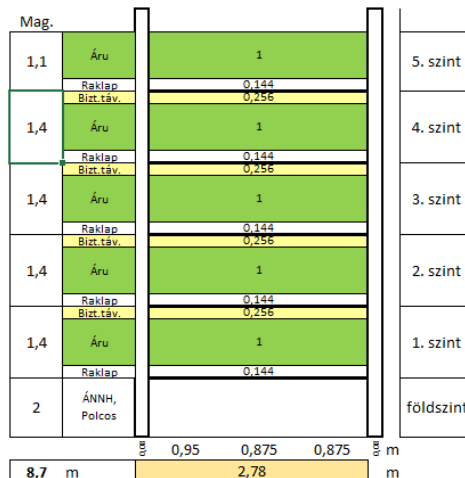
Ez esetben a két alapmegoldás:

- a) ha a raktári szintek száma nem növelhető, akkor a raktár tényleges tárolóterületét szükséges növelni, méghozzá a hiányzó modul szám területével. Az erre vonatkozó számítási módszert a 6. pontban (Megoldási javaslat hiányzó tárolóterületre) mutatjuk be.



14. ábra. Négyszintes elrendezés

- b) amennyiben a tényleges tárolóteren nem lehet módosítani, akkor megvizsgálhatjuk a tárolószintek számának növelését 4-ről 5-re. Ennek egy elrendezési változata látható a 15. ábrán.



15. ábra. Ötszintes elrendezés

Meglepő módon a szintek közti magasságot úgy is lehet csökkenteni, hogy közben a biztonsági távolságok 10 cm-rel nőnek. Az így elért teljes magasság 8,7 m. Az 5. szinttel nyert plusz 420 db raklap 100-zal több, mint a szükséglet ( $5 \times 420 = 2100$ ). A legfelsőbb szintre tervezhetjük az átlagostól eltérő (pl. a 1,5 m magas) egységgrakományok elhelyezését. Az 5. szinten várható – a tervezethez képest 50 cm-es magasságnövekedés – összességében a 4-szintes állványrendszer teljes magasságához képest mindössze 20 cm-es magasságnövekedést<sup>12</sup> okoz.

Látható, hogy a hadfelszerelés rakatmagasság szerinti csoportosítása vizsgálatának gyakorlati haszna igen komoly jelentőségű!

#### 4. Raktárterület kihasználtsága

A raktárterület kihasználtsági mutatója egy viszonyszám, ami azt mutatja meg, hogy milyen arányban, hány százalékban viszonyulnak a hasznos tárolóterületek az alapterülethez.

Raktárunkban négyféle raktározási módot különböztetünk meg, ennek értelmében:

- a) A hadfelszerelés állványos tárolása vonatkozásában a hasznos tárolóterület<sup>13</sup>: **468,384 m<sup>2</sup>**,
- b) A polcos, valamint az állvány nélküli (földön tárolt) nem halmozható (ÁNNH) hadfelszerelés tárolása vonatkozásában – tekintettel arra, hogy az az állványos tárolás földszintjén kerül kialakításra, illetve elhelyezésre – külön tárolóterületet nem számíthatunk, a hasznos területet az a) pontban már számoltuk.
- c) Az állvány nélküli (földön tárolt) nem halmozható (ÁNNH) hadfelszerelés b) ponttól eltérő tárolása esetén jelentkező hasznos tárolóterület hozzáadódik az a) pont szerinti területhez. Példánkban legyen a szükséges, illetve a meglévő ÁNNH terület nagysága **50 m<sup>2</sup>**.
- d) Az állvány nélküli (földön tárolt) halmozható (ÁNH) hadfelszerelés tárolása vonatkozásában jelentkező hasznos

---

<sup>12</sup> Remélhetőleg ez még megfelel a hatósági előírásoknak.

<sup>13</sup> Ld. 2.6. pont



tárolóterület szintén hozzáadódik az a) pont szerinti területéhez. Példánkban legyen a szükséges, illetve a meglévő ÁNH terület nagysága **400 m<sup>2</sup>**.

Összességében tehát a **raktárterület kihasználtsága** = az a), c) és d) területek összege osztva az (AT) alapterülettel) x 100 (%). Példánkban ez:  $((468,384 + 50 + 400) / 2500) \times 100 = \mathbf{36,74\%}$

## 5. Raktártérfogat kihasználtsága

A raktártérfogat kihasználtságának kiszámításához szükségünk van a tárolásra használható raktárrészek összegzett térfogataira, valamint a teljes raktártérfogatra. E kettő hányadosát 100-zal szorozva megkapjuk a raktártérfogat kihasználtsági tényezőt %-ban.

A 4. pont szerinti elvet követve a négyféle raktározási módból, illetve azok területeiből indulunk ki, kiegészítve az átlagos tárolási magasságokkal.

- a) Az állványos tárolás vonatkozásában:
  - i. a tárolási magasság: 8,5 m
  - ii. a tárolásra használható raktártérfogat (**m<sup>3</sup>**) =  $468,384 \times 8,5 = \mathbf{3981,264 \text{ m}^3}$ .
- b) A polcos, valamint az állvány nélküli (földön tárolt) nem halmazható (ÁNNH) hadfelszerelés vonatkozásában külön tárolóterületet nem számíthatunk, mert az az állványos tárolás földszintjén kerül kialakításra, a hasznos területet az a) pontban már számoltuk. A tárolási magasság erre is vonatkozik.
- c) Az állvány nélküli (földön tárolt) nem halmazható (ÁNNH) hadfelszerelés **b) ponttól eltérő** tárolása vonatkozásában:
  - i. az átlagos tárolási magasság: 1 m.
  - ii. a tárolásra használható raktártérfogat (**m<sup>3</sup>**) =  $50 \times 1 = \mathbf{50 \text{ m}^3}$ .
- d) Az állvány nélküli (földön tárolt) halmazható (ÁNH) hadfelszerelés tárolása vonatkozásában:
  - i. az átlagos tárolási magasság: 5 m.
  - ii. a tárolásra használható raktártérfogat (**m<sup>3</sup>**) =  $400 \times 5 = \mathbf{2000 \text{ m}^3}$ .

A raktár 10 m-es belmagasságából adódóan a térfogata:  $AT \times 10 = 2500 \times 10 = \mathbf{25000 \text{ (m}^3\text{)}}$ , a tárolásra használható össz. térfogat:  $3981,094 \text{ m}^3 + 50 \text{ m}^3 + 2000 \text{ m}^3 = \mathbf{6031,094 \text{ m}^3}$ .

Az alapadatok ismeretében a **raktártérfogat kihasználtsága**:

$$(6031,094 / 25000) \times 100 = \mathbf{24,13\%}.$$

## 6. Megoldási javaslat hiányzó tárolóterületre

A 3/a) pont adataiból kiindulva, a meglévő NW (Modul oszlop) = 10 x NH (Modul sor) = 7 összesen 70 db modul jelent, ami 420 db raklapot ad ki. A 4 szinten ez 1680 db raklapot jelent összesen. Nekünk viszont 2000 db raklapra van szükségünk, ami szintenként  $2000 / 4 = 500$  db. Az 500 db raklap  $500 / 6 = 84$  db modult tesz ki. Legyen ez az „új modulok száma” (MSz\_Új).

Az NW x NH = MSz, vagyis a „10 Modul oszlop” x „7 Modul sor” = „70 Modul szám” képletet tehát úgy kell alakítani, hogy az új modulok száma (MSz\_Új), egyszerre csak egy oldal változtatása esetén, 84-et adjon ki.

a) a „Modul sor” (NH = 7) legyen változatlan, ekkor:

$$\mathbf{NW\_Új} \times NH = MSz\_Új,$$

ahol: NW\_Új = az új „Modul oszlopok” száma, 'a' oldal növelése céljából,

$$NW\_Új = \text{Int}(MSz\_Új / NH) = \text{Int}(84 / 7) = \mathbf{12}$$

b) a „Modul oszlop” (NW = 10) legyen változatlan, ekkor:

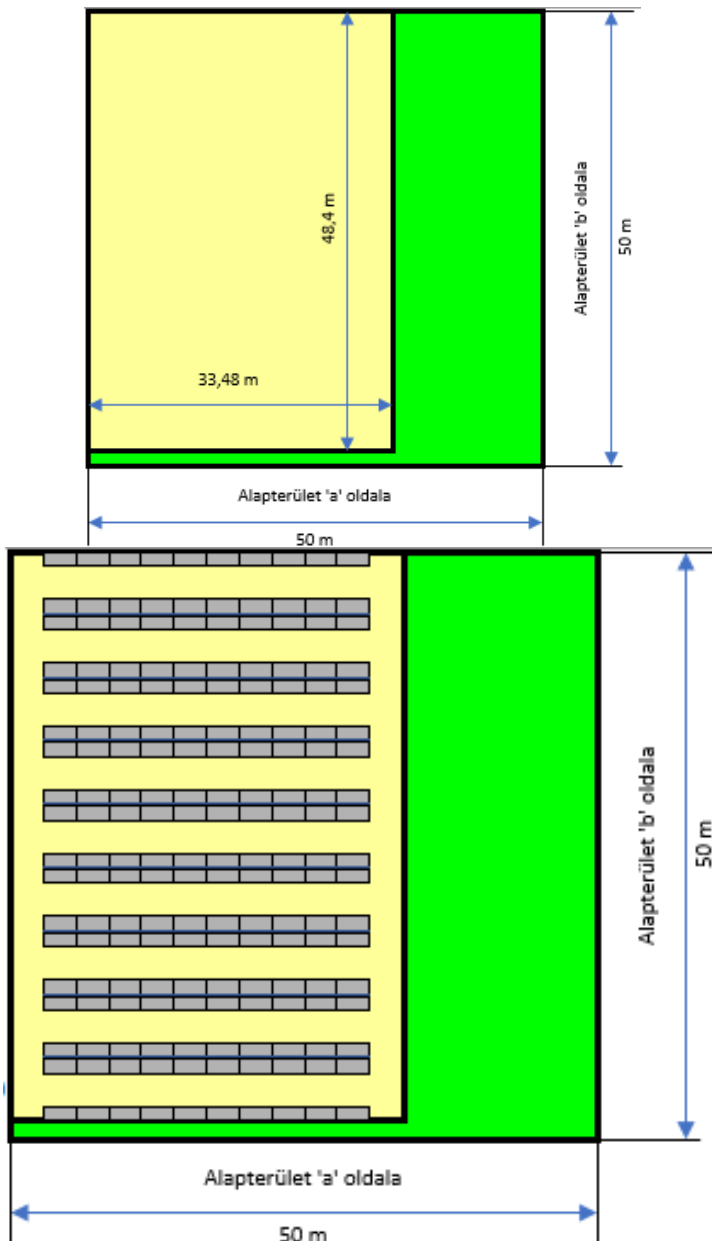
$$\mathbf{NH\_Új} \times NW = MSz\_Új,$$

ahol: NH\_Új = az új „Modul sorok” száma, 'b' oldal növelése céljából,

$$NH\_Új = \text{Int}(MSz\_Új / NW) = \text{Int}(84 / 10) = \mathbf{9}$$

Megvizsgálva a „Modul sorok” ('b' oldal) növelésének a lehetőségét, válasszuk a b) megoldást. Ekkor az eddigi 7 helyett növeljük 9-re a sorok számát. (A „modul oszlopok” száma = 10) Ezzel, a 18. ábrán

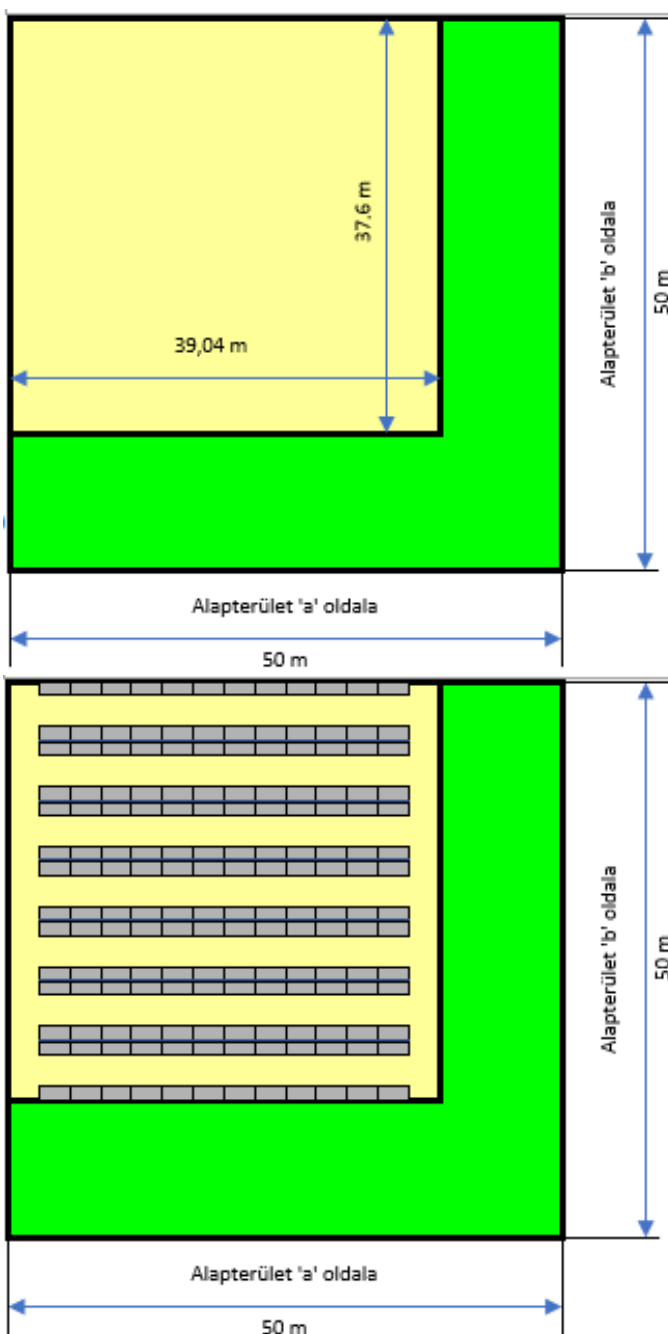
látható módon, a tényleges tárolási terület 'a' oldalának megtartásával a 'b' oldal 2 „modul sornyi” távolsággal (48,4 m-re) nő.



18. ábra. A rakterület bővítése a Modul sorok számának növelésével

Megvizsgálva a „Modul oszlopok” ('a' oldal) növelésének a lehetőségét, válasszuk az a) megoldást. Ekkor az eddigi 10 helyett növeljük 12-re az oszlopok számát. (A „Modul sorok száma” = 7) Ezzel, a 19.

ábrán látható módon, a tényleges tárolási terület 'b' oldalának megtartásával az 'a' oldal 2 „modul oszlopyi” távolsággal (39,04 m-re) nő.



19. ábra. A rakterület bővítése a Modul oszlopok számának növelésével

## 7. MS Excel számoló táblázat

Az MS Excel táblázatban összefoglalt közel 70 db adat 1/3-a beviteli (fehér háttér), 2/3-a pedig számított adatokat (zöld háttér) tartalmaz.

Az MS Excel Visual Basic platformján elkészített program kódja segítségével a kapott alapadatok – a 20. ábra szerinti kívánt gomb megnyomásával – mérethelyesen ábrázolva, vizuálisan is megtekinthetők (12., 13., 18., 19. ábrák).



20. ábra Az Excel táblázat főmenüje

### 7.1. Raktár

A raktár alapterületére, belmagasságára vonatkozó adatok:

Megnevezés		Oszlop-Sor megadással	Terület megadással
Raktár	Raktár	"a" oldal hossza (m) (AA )	50
	Raktár	"b" oldal hossza (m) (AB )	50
	Raktár	területe (m <sup>2</sup> )	2500
	Raktár	belmagassága (m)	10
	Raktár	térfogat (m <sup>3</sup> )	25 000

## 7.2. Tárolási területek

### 7.2.1. Állványos (Raklapos) tárolás

A tárolási kapacitásra vonatkozó adatok meghatározása alapvetően két módon történhet (Ld. fejléc):

- a) oszlop-sor megadással,
  - b) terület megadással.
- a) Oszlop-sor megadása esetén a „Modul száma 'a' oldal (oszlop (NW))”, valamint a „Modul száma 'b' oldal (sor) (NH)” adatokat kell beírni az adott cellákba. A két adat megadásával megkapjuk többek között a tényleges tárolótér 'a' és 'b' oldalának nagyságát.
  - b) Terület megadással: A táblázat lehetőséget ad a gyakorlatiasabb megoldás, azaz a tényleges tárolótér adatainak megadására is. A tényleges tárolótér 'a' és 'b' oldalának megadásával megkapjuk a modul oszlopok (NW) és modul sorok (NH) számát.

Állványos (Raklapos) tárolási terület	Alapadatok	áthidaló hossza (m) (2,7)	2,7	
		tartóoszlop szélessége (m) (0,08) TOSz (0,08)	0,08	
		Szimpla raklapsor szélessége (m) (1,2) SzRSz	1,2	
		Hézag két raklapsor között (m) (0,2) RKT	0,2	
		Közlekedő folyosók szélessége (m) KFSz (2,8)	2,8	
	Modul	szélessége KF együtt (m) ModulW	2,78	
		magassága KF együtt (m) ModulH	5,2	
		Egy modul hasznos területe (m <sup>2</sup> )	6,48	
		száma "a" oldal (oszlop) (NW)	10	10
		száma "b" oldal (sor) (NH)	7	7
	"Hasznos" tárolótér	"a" oldal Közlekedési Folyosó nélkül (TA_KFN)	27,88	
		"b" oldal Közlekedési Folyosó nélkül (TB_KFN)	16,8	
		tárolóterülete (m <sup>2</sup> ) KFN	468,384	

Katonai Logisztika 2017. évi 3-4. szám

Tényleges tárolótér	"a" oldal Közlekedési Folyosókkal TA (KFSz-szel)	33,48	33,48
	"b" oldal Közlekedési Folyosókkal TB (KFSz-szel)	37,6	37,6
	területe (m <sup>2</sup> )	1258,848	
Egyéb (maradék) terület	"a" oldali (m <sup>2</sup> )	620	
	"b" oldali (m <sup>2</sup> )	621,152	
	összesen (m <sup>2</sup> )	1241,152	
Közlekedési folyosók	területe (m <sup>2</sup> )	790,464	
	aránya a tényleges tárolótérhez (%)	62,79	
Tervezett átlagos tárolási magasság (m)		8,5	
Tárolásra használható raktártérfogat (m <sup>3</sup> )		3981,264	
Modulok száma		70	
Modulonkénti raklapok száma		6	
Raklapok száma szintenként		420	
Szintek száma: (4 szint: fszt.: 2 m, 2., 3., 4., 5. szint: 1,8 - 1,8 m) Szintek száma: (5 szint: fszt.: 2 m, 2., 3., 4., 5., 6. szint: 1,4 - 1,4 m)		5	
Tárolótéren elhelyezhető raklap összesen (db)		<b>2100</b>	
Raklapigény 1,5 m rakatmagasságig	Raklap (db)	100	
	Modulok száma	17	
	Sorok száma	1,7	
	Szintek száma	0,17	
Raklapigény 1 m rakatmagasságig	Raklap (db)	2000	
	Modulok száma	334	
	Sorok száma	33,4	
	Szintek száma	3,34	
<b>Raklapigény mindösszesen (db)</b>		<b>2100</b>	
Hiány - Többlet	raklapigény szintenként	420	
	Modul igény szintenként	70	
	tényleges raklaphiány (-), többlet (+) (db)	<b>0</b>	

	modulszám hiány (-), többlet (+) (db)	0
	tárolóterület hiány (-), többlet (+) (m <sup>2</sup> )	0
	Javaslat a hiány megszüntetésére: ModulW 'a' oldal (NW) növe- lése:	0
	Javaslat a hiány megszüntetésére: ModulH 'b' oldal (NH) növe- lése:	0
	<b>A raktárterület kihasználtsági tényezője (%)</b>	18,74
	<b>Raktártérfogat kihasználtsági tényezője (%)</b>	15,93
	<b>Magasság kihasználtsági tényező (%)</b>	85

A raklapigények (1 és 1,5 m magasságú) megadásával azonnal láthatóvá válnak a (megadott tényleges tárolóterre vonatkozó) lehetőségek.

Amennyiben hiány jelentkezik, akkor a kékkel jelölt háttérű adatok megmutatják azt a modul sor (NH), illetve modul oszlop (NW) mennyiséget, amellyel a hiány megszüntethető. (A számításokat ld. a 6. pont alatt.) A két adat megadásával (Tárolóter / Modul) a kapott eredmény ellenőrizhető, az adott tárolóter módosítható.

#### 7.2.2. Állványos tárolás - Polcos, Állvány nélküli nem halmozható (ÁNNH)

<b>Állványos (Raklapos) tárolási terület</b>	<b>Polcos tárolás, Állványok alatt, földszinten</b>	Modulok száma	70
		Polc területigény (m <sup>2</sup> ) - Normál polc	400
		Polc területigény (m <sup>2</sup> ) - Alacsony polc	400
		Polcok száma (db) - Normál polcterület	2
		Polcok száma (db) - Alacsony polcterület	4
		Modulok száma (db) - Normál polcos	31
		Modulok száma (db) - Alacsony polcos	15
	<b>Állvány nélküli nem halmozható tárolás, Állványok alatt, földszinten</b>	ÁN Nem Halmozható (ÁNNH) területigény (m <sup>2</sup> )	200
		Meglévő (maradék) Modulok száma a földszinten	24
		Meglévő (maradék) Terület a földszinten (m <sup>2</sup> )	155,52
		Területhiány (-), többlet (+) (m <sup>2</sup> )	-44,48



Az általunk tervezett polcos, valamint az állvány nélküli, nem halmozható (ÁNNH) hadfelszerelés tárolásához szükséges területet a modulok számából határoztuk meg, figyelemmel a tartóoszlopokra is.

A szintek vizsgálatához hasonlóan, érdemes alapos vizsgálatnak alávetni a polcos, illetve az ÁNNH tárolási igényt is. Az állványrendszer földszinti területének más célra történő felhasználásával gyakorlatilag ahány modul, annyiszor 6 db raklapos anyag tárolási lehetőség elvész. Raktárunkban ez 420 db raklapot jelent, hiszen a fenti adatok alapján mind a 70 db modulnyi területet más célra (polcos és földön, nem halmozható tárolást igénylő hadfelszerelés raktározására) terveztük. (Sőt, a terület nem is elég, közel 50 m<sup>2</sup>-nyi terület még hiányzik).

Mivel itt nagy mennyiségű különféle csomagolóanyagú polcon tárolandó darabáru raktározását is meg kell oldani, az a legfontosabb, hogy a hadfelszerelés tárolása rendezett, átlátható, biztonságos és könnyen hozzáférhető módon történjen, és hogy azok gond nélkül rendelkezésre bocsáthatók legyenek. Ezt alapul véve – „B” opcióként – célszerű lenne a polcos tárolást az erre a feladatra kitalált pl. polcos, többszintes, galériás, darabáru-utántöltős vagy automatizált rendszerekhez készült állványrendszerekkel megvalósítani. Túl azon, hogy a kimondottan raklapos tárolásra tervezett helyeket nem foglalja el, az ily módon kialakított, fizikailag is elkülönített polcos tárolásnak számtalan előnye<sup>14</sup> van.

### 7.2.3. Állvány nélküli tárolás – Halmozható (ÁNH)

<b>ÁNH terület</b>	ÁNH területigény (m <sup>2</sup> )	<b>400</b>
	Tömbös tárolás miatti terület igénye +60% (m <sup>2</sup> )	<b>640</b>
	Meglévő ÁN Halmozható (ÁNH) terület (m <sup>2</sup> )	640
	Átlagos tárolási magasság (m)	5
	Hasznos raktártérfogat (m <sup>3</sup> )	<b>2000</b>
	ÁNH területhiány (-), többlet (+) (m <sup>2</sup> )	<b>0</b>
	<b>A raktárterület kihasználtsági tényezője (%)</b>	<b>16</b>
	<b>Raktártérfogat kihasználtsági tényezője (%)</b>	<b>8</b>
	<b>Magasság kihasználtsági tényező (%)</b>	<b>50</b>

<sup>14</sup> Magas kommissziózási teljesítmény, azonos helyigény mellett megsokszorozza a tárolóhelyet, a raktár teljes magasságában kihasználható stb.

A raktárterület és a raktártérfogat kihasználtsági tényezők számításánál az ÁNH területigényt vettük alapul, hiszen a képletekben a hasznos tárolási területet kell alapul venni.

#### 7.2.4. Állvány nélküli tárolás - Nem halmozható (ÁNNH)

<b>ÁNNH terület</b>	ÁNNH területhiány (-), többlet (+) (m <sup>2</sup> )	<b>-44,48</b>
	Meglévő ÁNNH terület (m <sup>2</sup> )	50
	Átlagos tárolási magasság (m)	1
	Tárolásra használható raktártérfogat (m <sup>3</sup> )	50
	ÁNNH területhiány (-), többlet (+) (m <sup>2</sup> )	<b>+5,52</b>
	<b>A raktárterület kihasználtsági tényezője (%)</b>	2
	<b>Raktártérfogat kihasználtsági tényezője (%)</b>	0,2
	<b>Magasság kihasználtsági tényező (%)</b>	10

Könnyű belátni, hogy egy magasrendszerű raktárban az „ÁNNH” tárolási mód a leggazdaságtalanabb. Amennyiben mégis szükséges, akkor egy megoldásként célszerű lehet az adott hadfelszerelést a raklapos állványrendszer földszintjén elhelyezni, a 7.2.2. pontban leírtak alapján. A példánk szerinti adatok azt mutatják, hogy az állványrendszer földszintjén nem fér el az ÁNNH hadfelszerelés. Ami ott hiányként jelentkezik, az itt területigény. Raktárunkban tehát ki kell jelölni egy akkora területet, ahol az ÁNNH hadfelszerelés tárolható.

#### 7.3. Összesített kihasználtsági tényezők (%)

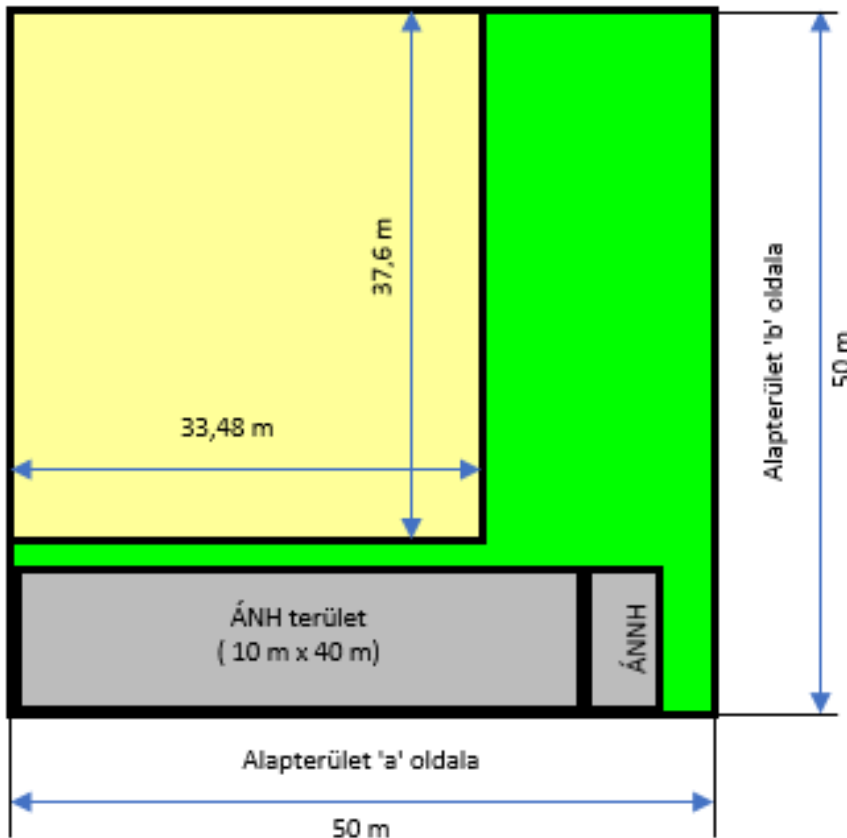
<b>A raktárterületek kihasználtsági tényezője (%)</b>	36,74
<b>Raktártérfogatok kihasználtsági tényezője (%)</b>	24,13

A táblázat a raktár fő kihasználtsági mutatóit jeleníti meg a megadott adatok, illetve a 4. és 5. pontokban bemutatott számítások alapján.

### 7.4. Egyéb területek rajzolása

<b>Egyéb terület</b>	Terület 1 ('a', 'b' oldal [m])	ÁNNH terület	5	10
	Terület 2 ('a', 'b' oldal [m])	ÁNH terület	10	40
	Terület 3 ('a', 'b' oldal [m])			
	Terület 4 ('a', 'b' oldal [m])			

Hasznos lehet különböző méretű területek megjelenítése, illetve azok síkbeli elhelyezése pl. a hasznos tárolóterülethez viszonyítva. A „terület 1..4” adatok megadásával a „T1”...„T4” gombok megnyomásával a területek méretarányos ábrázolása látható.



21. ábra. Egyéb területek

## Összefoglalás

A tárolási szükségletek és lehetőségek vizsgálata során arra törekedtünk, hogy egy példán keresztül lépésről-lépésre végigvigyük az olvasót azon a látszólag egyszerű folyamaton, melynek célja a modulokból levezethető komplett állványrendszer elméleti kialakítása.

Írásunk egyrészt egyfajta útmutató, módszer, általános érvényű számítási metodika, másrészt – a letölthető MS Excel fájl miatt – egy kész, paraméterezzhető eszköz a felhasználó számára egy raktár tényleges tárolóterületének állványrendszerrel történő optimális kialakítására vonatkozóan. A számítás során kapott, a teljes raktárra vonatkozó főbb adatok ismeretében, azok értékelésével, elemzésével többféle változatú megoldás készíthető. Ennek végső soron, pl. a gazdaságosabb és precízebb megrendelés előkészítésének lehetősége miatt, komoly gyakorlati haszna lehet.

Az elgondolásban rávilágítottunk a hadfelszerelés rakatmagasság szerinti csoportosítása vizsgálatának rendkívüli jelentőségére. Ezzel összefüggésben óriási gyakorlati súlya van az elgondolás szintek számára vonatkozó javaslatának (3. pont). Nem csak gazdaságossági megfontolásból, hanem a telepíthető raklapok számának drasztikus növelésének lehetősége miatt is javasolt ennek megfontolása.

Ugyancsak célszerű átgondolni a polcos és az állvány nélküli, nem halmozható hadfelszerelésnek az állványos (raklapos) tárolóterület földszintjén történő raktározását. Amennyiben van rá lehetőség, javasolt a polcos tárolást az erre a feladatra kitalált pl. polcos, többszintes, galériás, darabáru-utántöltős vagy automatizált rendszerekhez készült állványrendszerekkel megvalósítani. Nem vizsgáltuk, de könnyen belátható, hogy az így kialakított rendszer azonos helyigény mellett megsokszorozza a tárolóhelyet, a raktár teljes magasságában kihasználható, megnő a kommissiózási teljesítmény, és végső soron egy komplett szinttel növeli a raklaptárolási-kapacitást.

Végül hangsúlyozzuk, hogy az írásunkban ismertetettek csupán egy nagybani tervezéshez elegendők. Egy raktár komplex tervezéséhez megkerülhetetlen a megfelelő szakemberek, mérnökök alkalmazása. Megalapozott tervezési irányelvek vagy szükséges módszertanok hiánya mellett egy pontatlan raktártervezés túl azon, hogy nem költséghatékony, honvédségről lévén szó, minősített esetben nem várt következményekkel is járhat. Éppen ezért fontos a

szakemberekkel történő tervezés végrehajtása, amely végső soron pénzt és időt megspórolva nyújthat megtérülő, időtálló megoldást.

**Felhasznált irodalom:**

Gelei Andrea, A vállalati logisztikai rendszer kitüntetett eleme a raktár - folyamat alapú megközelítés (Budapesti Corvinus Egyetem Gazdálkodástudományi kar 81. sz. Műhelytanulmánya 2007. július)

Prof. Dr. habil Kulcsár Béla tanszékvezető egyetemi tanár,  
Bohács Gábor egyetemi tanársegéd BME Építőgépek, Anyagmozgatógépek és Üzemi Logisztika Tanszék, Magasraktári targoncák II. Transpack, csomagolási, anyagmozgatási magazin 2002 December  
<http://www.pointernet.pds.hu/ujsagok/transpack/2002-ev/02-oktober/tra-07.html>

Raktár térfogat kihasználás, Transpack, csomagolási, anyagmozgatási magazin 2002 December  
<http://www.pointernet.pds.hu/ujsagok/transpack/2002-ev/02-oktober/tra-09.html>

## **Tisztelt Olvasó!**

Egyesületünk ez évi közgyűlésén döntés született az egyesületen belüli tudományos kutatómunka beindításáról. Ennek egyik területe a hadsereg logisztikai rendszere történetének feltárása, kutatása, a történelmi tények tanulságainak rögzítése. Sajnos, jelenleg csak kettő főből áll a kutatócsoport, de bízom benne, hogy mások is csatlakoznak hozzánk.

A hadsereg logisztikai rendszerének történetét 1945-től napjainkig kívánjuk feldolgozni a következő fejezetek szerint:

- I. 1945 – 1949 – anyagi ellátás**
- II. A Hadtáp főnökség fejlődése és tevékenysége 1949 – 1989**
- III. A technikai ágazatok (fegyverzet, páncélos és gépjármű, repülőműszaki, műszaki, vegyivédelmi, híradó) fejlődése és tevékenysége 1949 – 1985**
- IV. Integrációs kísérletek az ötvenes és hatvanas években**
- V. A magyar hadiipar fejlődése és kapcsolata a hadsereggel**
- VI. A fegyverzeti és technikai integráció**
- VII. Az anyagi-technikai integráció**
- VIII. A logisztikai rendszer kialakulása és fejlődése napjainkig**
- IX. Következtetések**

Az első fejezet első változata elkészült. Kettős céllal adjuk közre. Az első az, hogy bemutassuk, mire gondoltunk a logisztikai rendszer történetének megírásakor. A második pedig az, hogy lehetőséget adjunk tagtársainknak, olvasóinknak, hogy észrevételeikkel, a birtokukban lévő dokumentumokkal kiegészítsék, jobbá, teljesebbé tegyék a tanulmányt. Erősen bízunk abban, hogy közös munkával tartalmas tanulmányban tudjuk összegezni múltunk eseményeit.

Továbbra is biztatunk mindenkit, hogy kapcsolódjon be a munkába!

**Dr. Gáspár Tibor, Dr. Hegedűs Ernő**

## **A MAGYAR HONVÉDSÉG LOGISZTIKAI RENDSZERÉNEK TÖRTÉNETE**

### **I. 1945 – 1949 – anyagi ellátás**

#### **Absztrakt**

*A szerzők egy nagyobb kutatási téma – A Magyar Honvédség logisztikai rendszerének története – első fejezetét adják közre. Az első fejezet a hadsereg anyagi rendszerének kialakulását, fejlődését, majd teljes átalakulását mutatja be 1945-től, a Honvédség megalakulásától 1949-ig, a szovjet típusú hadsereg-szervezetre történő áttérésig.*

**Kulcsszavak:** *anyagi csoport, anyagellátás, anyagi csoportfőnökség, hadfelszerelés, hadbiztos.*

#### **Abstract**

*The authors present the first chapter of a major research topic - the history of the logistics system of the Hungarian Defence Forces. This chapter introduces the formation, the development and the complete transformation of the army's materiel system from 1945 (the formation of the Defence Forces) to 1949 (the conversion to the Soviet-type organization of the army).*

**Keywords:** *materiel group, materiel supply, materiel supply directorate, military equipment, supply commissary*

#### **Bevezetés**

Az anyagi ellátás, anyagi-technikai biztosítás, logisztika fogalmak gyakorlatilag hasonló tevékenységeket takarnak. Az adott korban, a tudományos megközelítésnek megfelelően változott a biztosítási/támogatási folyamat megnevezése, de a tartalom lényege és célja szinte állandó maradt. A cél mindig az volt és most is az, hogy a feladatot ellátó katona kapjon meg minden eszközt és anyagot, kellő időben és helyen, amely a kitűzött célok eléréséhez szükséges.

Tanulmányunk célja e tevékenység történeti fejlődésének a bemutatása 1945-től napjainkig terjedő időszakban. Bemutatjuk a szervezetek változásait, a feladatok végrehajtásának fejlődését. Nagy hangsúlyt fektetünk a különböző szakterületek kapcsolatára, együttműködésére. Részletesen foglalkozunk az integrációs kísérletekkel, majd a végrehajtott integráció megvalósulásával.

Végső célunk, hogy az elmúlt, több mint 70 év történéseiből mára is érvényes következtetéseket vonjunk le, összegezzük a logisztika fejlődésének tapasztalatait.

Az Ideiglenes Nemzetgyűlés megválasztotta Magyarország új kormányát Debrecenben 1944. december 22-én. A kormány december 28-án hadat üzent Németországnak. A Moszkvában 1945. január 20-án megkötött fegyverszüneti egyezményben a kormány kötelezte magát arra, hogy a fasiszták elleni harcra nyolc hadosztályt állít fel. Ezen események aktuálissá tették az új hadsereg megszervezését.

A kialakult helyzetben a hadseregszervezés nem volt egyszerű feladat. Mind az üzemek, gyárak, mind a polgári és katonai raktárak súlyos károkat szenvedtek a földi és légitámadások, hadműveletek következtében, továbbá az erőszakos német kiűrités és rombolás miatt.

A hadsereg anyagi megalapozásának munkái nagyobb lendületet akkor kaptak, amikor az 1945. január 19-i szervezési intézkedés alapján megalakult a Honvédelmi Minisztérium és anyagi csoportja, az alábbi alárendeltekkel:

- a./ hadbiztosi alcsoport (kölségvetési, ruházati és élelmezési ügyek);
- b./ hadmérnöki alcsoport (hadiipar, fegyver, lőszer, gépkocsi és üzemanyag ügyek);
- c./ orvosi alcsoport (egészségügy, állategészségügy);
- d./ egyéb anyagi alcsoport (vonat-, műszaki-, híradóanyag és irodafelszerelés).<sup>1</sup>

Az 1945. január 31-én kiadott rendelet változatlanul hagyta a 7 katonai körzetet (Budapest, Székesfehérvár, Szombathely, Pécs, Szeged, Debrecen, Miskolc), ezen belül az ellátás szervezetét, rendsze-

---

<sup>1</sup> Dr. Móricz Lajos, dr. Ligeti Rudolf: A Magyar Honvédség Vezérkarának előtörténete. Honvédelem, 1984/7. szám.



rét, a területi raktárak hálózatát. Május hónapban befejeződött az első alapvető hátországi ellátó intézmények létrehozása, amelyek a következők voltak:

- Élelmezőraktár;
- Ruharaktár;
- Ágyraktár;
- Kerületi gépkocsijavító műhely;
- Egészségügyi anyagraktár;
- Állategészségügyi anyagraktár;
- Központi Átvételi Bizottság.<sup>2</sup>

Az új magyar hadsereg egyik problémája volt a szállítás. A háborúban eltűnt vagy megsemmisült a Magyar Királyi honvédség majdnem teljes gépjármű állománya. A HM 3/b. osztály és alárendeltségébe tartozó HM Gépkocsi osztag (később szertár) első feladata az ország területén maradt, a régi honvédség tulajdonát képező gépjárművek begyűjtése, majd ezek üzembe helyezése volt. A szertár első parancsnoka Oltay Károly alezredes volt.<sup>3</sup>

A begyűjtést két gyűjtőállomásra szervezték, egy budai és egy pesti állomásra. A budapesti gyűjtésen túl is történtek intézkedések. 1945 januárjában, majd márciusban a honvédelmi miniszter, február 19-én a Miniszterelnökség 222/1945. sz. rk. körrendeletben intézkedett, hogy a megyék közigazgatása szervezze meg a „katonai fegyver, lőszer... gépkocsi-anyag, országos jármű... stb. gyűjtését.”<sup>4</sup>

A januári miniszteri rendelet alapján 1945. február 27-én az anyagi csoportfőnök az alábbi intézkedést adta ki:

*„1. A Honvédség gépjárműveinek kiadása rövid időn belül várható, ezért az alakulatok gépjárműanyaggal, üzemanyaggal, gépjármű szakszerelővel való ellátásának megalapozására 1. sz. mellékletként*

---

<sup>2</sup> Nagy – Dr. Pisztrai – Tóth – Dr. Zimonyi: A Magyar Katonai Ellátó (Hadtáp) Szolgálat története. Zrínyi Katonai kiadó és MN Hadtápfőnökség, Budapest, 1984. – 557. oldal.

<sup>3</sup> Bemutatom az alakulatot. Honvéd Altiszti folyóirat.  
[www.honvedelem.hu/ekonyvtar.zrinyimedia.hu](http://www.honvedelem.hu/ekonyvtar.zrinyimedia.hu)

<sup>4</sup> Varga Ádám: A páncélos- és gépjárműtechnikai eszközök második világháború utáni fejlődéstörténete. A magyar harc- és gépjárműfejlesztések története. A Magyar Honvédség Páncélos- és Gépjárműtechnikai Szolgálatfőnökség kiadvány, 2005. – 289. oldal.

kiadott „Munkaterv” ütemenkénti végrehajtását rendelem el. (A melléklet nincs az irat mellett.)

A ker. P-ságok a részlet intézkedések kiadásáig és a munkatervek területre vonatkozó részét saját hatáskörükben a lehetőségekhez képest hajtsák végre, vagy legalább a későbbi végrehajtáshoz szükséges előkészítéseket tegyék meg.

2. A ker. P-ságok feltétlenül gondoskodjanak arról, hogy a gépjárművek átvételéhez mielőbb megfelelő számú gépjárművezető és javításra alkalmas katonai és polgári javítóműhelyek rendelkezésre álljanak. Különösen felhívom a figyelmet a következő honvédségi szervek épületeinek a lehetőség szerinti, mielőbbi karbahelyezésére:

Mátyásfüldi-honv. gk. szertár, Hajmáskértábor-i honv. gk. jav. műh., Bp-i 101. gk. tanezred (Zách u.), Bp-i honv. közp. gk. tároló (Pongrácz út) és a honv. hdt. ker. gk. jav. műhelyek, valamint az összes honvédségi garázsok.

3. A ker. P-ságok elhagyott magyar és német katonai és polgári gépjárműveket – még szétszedett és roncs állapotban is, valamint ilyenek alkatrészeit gyűjtsék és helyezték azokat biztonságba. A katonai (magyar és német) gépjárműveket haladéktalanul jelentsék be a HM-be, mert azokat át kell adni az Ellenőrző Bizottságnak.

4. A ker. P-ságok kutassák fel és gyűjtsék össze a területükön található, a régi honvédségnél használatban volt gépjármű anyagi nyomtatványokat, gépjármű szakutasításokat, ag. gazd-i utasításokat, HK-akat, gjmű. szolg-ra vonatkozó HM, Hdt., ker. rendeleteket, tansegédleteket (oktató falitáblák, metszetek).<sup>5</sup>

Az Anyagi csoport szervezetét egy 1945. március 8-án kelt rendelkezés módosította. Az Anyagi csoport a katonai főnök alárendeltségébe került.

Az Anyagi csoport vezetőjének 1. helyettese alá tartozott a fegyverzeti, lőszer- és optikai anyag; a műszaki és közlekedési anyag; a vonat, ló, állategészségügyi és egészségügyi anyag.

Az Anyagi csoport vezetőjének 2. helyettese ügykörébe a költségvetési, illetmény, ruházati, felszerelési, élelmezési, nyugellátási, elhelyezési és építési ügyek tartoztak.<sup>6</sup>

A jóváhagyott szervezési intézkedéseknek megfelelően az új had-

<sup>5</sup> HL MN KGY-A/II/b – 44. A Magyar Néphadsereg Páncélos- és Gépjárműtechnikai Szolgálatfőnökség története. I. fejezet, 1. számú melléklet.

<sup>6</sup> Markó György: A Honvédelmi Minisztérium szervezete 1945 – 1956. Argumentum, 2011. – 14. oldal.

osztályok hadrendjében az anyagi szolgálat felépítése, az ellátás rendszere a háború előttihez képest alig változott.

Az új hadsereg szervezésénél - számolva a személyi állomány feltöltésénél, a fegyverzeti és más hadianyag-ellátásban meglévő nehézségekkel -, kissé háttérbe szorítva a korszerű szervezési elveket, viszonylag szerény hadrendet alakítottak ki. Ennek megfelelően a következő fegyverzet szerepelt a hadosztályok állománytáblájában:

- puska	5 280 db
- géppisztoly	3 469 db
- pisztoly	1 481 db
- golyószóró	355 db
- géppuska	108 db
- könnyű aknavető	36 db
- nehéz aknavető	24 db
- páncéltörő ágyú	24 db
- tábori löveg	24 db
- légvédelmi ágyú	6 db

A nem kis feladatot jelentő fegyver-előteremtésre kifejtett erőfeszítések többirányúak voltak.<sup>7</sup>

A megalakuló kerületi parancsnokságok, bevonulási központok, a szervezendő csapatok feladatai között megszabták a körzetükben lévő tanyákon, falvakban, városokban, az elhagyott katonai objektumokban felkutatni és begyűjteni a hadi és hadfelszerelési anyagokat, mindenekeelőtt a fegyvereket és lőszereket.

A végzett munkáról számol be a 7. kerület parancsnoka 1945. április 6-i helyzetjelentésében: "*A fegyverzet gyűjtése folyamatban van. A már kijavított fegyvereket a hadosztály alakulatainak adatták át. Sok, rossz állapotban lévő fegyverzet kerül elő. Ezeket a fegyvermesteri műhelyekben javítják.*"<sup>8</sup>

A Magyar Honvédség 20 féle magyar és német eredetű lövészfegyvert és 15 féle tüzérségi eszközt használt. A lövészfegyverekhez

<sup>7</sup> Dr. Csabai Károly, dr. Móricz Lajos: Tények és adatok az 1945. és 1955. közötti évek magyar hadtörténetéhez. Hadtudomány, 1991/2. szám.

<sup>8</sup> Nagy – dr. Pisztrai – Tóth – dr. Zimonyi: i. m.

325 fajta lőszer volt rendszeresítve. Ezért a begyűjtött fegyverek és lőszer nagy sokfélék voltak, nehezítve a csapatok ellátását.<sup>9</sup>

1945. március folyamán jelentős megrendeléseket adtak a fegyver- és lőszergyártással foglalkozó gyárak részére; a MÁVAG, GAMMA, MOM, DANUVIA, a Csepelen lévő gyárak kaptak feladatokat 132 db különböző löveg, 30 db lövegirányzék, 350 db tájoló és 350 távcső biztosítására. A háború végéig azonban gyártás nem volt, mivel az üzemek nem tudtak működni a háborús rombolások miatt.<sup>10</sup>

A fegyverzet begyűjtéssel történő biztosítása nem eredményezhetett teljes megoldást. Ezért a kormány a Szovjetunióhoz fordult segítségért. A szovjet kormányhoz 1945. február 4-én intézett kérdésben az alábbiak olvashatók: *"Miután a magyar hadiipar csak hónapok múlva képes a felállítandó honvédséget fegyverzettel és lőszerrel ellátni, kéri a kormány a Szovjet Kormányt, hogy az első négy hadosztály felszereléséhez szükséges fegyverzeti és ruházati felszerelést, gépkocsi és vonatanyagot, lovakat, továbbá két hadtest részére legszükségesebb repülő anyagokat rendelkezésére bocsátani szíveskedjék. Tisztelettel közli a kormány, hogy egyidejűleg intézkedett az ipar helyreállítására, továbbá arra vonatkozólag, hogy az országban mindenemű, a hadsereg felállításához szükséges anyag, illetve hadfelszerelési cikk és felszerelés összegyűjtessék."*<sup>11</sup>

A kormány által kért első anyagi szükséglet jegyzéke többek között a következő tételeket tartalmazta:

- gyalogsági fegyver (+optikai anyag és lőszer)	73 500 db
- ágyú és tarack	980 db
- aknavető	650 db
- harckocsi	300 db
- tüzérségi vontató	640 db

Más forrásban ezen adatok a következők: *"Az átiratban négy korszerűen felszerelt hadosztályhoz kértek embert és felszerelést, egyebek között 15 ezer lovat, 650 db különböző űrméretű aknavetőt, 110 db légvédelmi eszközt, 400 db páncéltörő ágyút, 470 db tarackot, 140*

<sup>9</sup> Baranyi József: A Magyar Néphadsereg fegyverzeti eszközeinek technikai fejlődése (színvonala) 1945 – 1980 között. Kézirat, a szerző birtokában.

<sup>10</sup> HL MN – KGY A II/B – 32/a. Összefoglaló a fegyverzeti szolgálat fejlődéséről és tevékenységéről az 1945. januártól 1949. 8. 1-ig terjedő időszakban.

<sup>11</sup> Nagy – dr. Pisztrai – Tóth – dr. Zimonyi: i. m. – 559. oldal

*db harckocsit, 1100 db személygépkocsit, 3380 db tehergépkocsit, 173 db repülőgépet és 100 ezer főre elegendő ruházatot és más szükséges eszközöket."*<sup>12</sup>

A hadsereg felszerelését a kormány szintű tárgyalások eredményeként erre a célra megalakult szovjet-magyar katonai bizottság gyorsította meg.

1945. március 16-án kezdték meg a magyar és német fegyverek átvételét a kőbányai vasúti pályaudvaron települt szovjet zsákmányraktárból. Az átvétellel egyidőben gondoskodtak azok javításáról is, így a puskák, golyószórók, géppuskák javítására az óragyár Angol utcai üzemét jelölték ki, a lövegeket a szovjet tábori tüzérségi javító-műhely hozta rendbe Budán. Nemsokára bekapcsolódott a javítási munkákba a Danuvia Fegyver- és Lőszergyár is.<sup>13</sup>

A honvéd kerületi parancsnokságok is hoztak létre fegyver- és tüzerjavító műhelyeket, legelsőként az 1. kerületi parancsnokságé a Timót utcai 6. szám alatti régi tüzérszertárban kezdte meg munkáját.<sup>14</sup>

Az így átvett és kijavított fegyverekkel március-áprilisban történt meg a 6. és 1. hadosztályok ellátása. Március 23-án a 6. hadosztály az alábbi fegyvereket kapta: 363 db magyar és 3037 db német puska, 125 db magyar és 32 db német golyószóró, 46 db magyar géppuska, 15 db magyar 120 mm-es aknavető, 4 db magyar és 32 db német 81 mm-es aknavető, 10 db 76 mm-es német páncéltörő ágyú. Április 9-én az 1. hadosztály a következő fegyvereket kapta: 4736 db puska, 274 db golyószóró, 5 db 10,5 cm-es tábori löveg, 36 db 81 mm-es aknavető, 9 db 120 mm-es aknavető.<sup>15</sup>

Az átvett fegyverzet ellenére a 6. hadosztálynál március végén az elrendelt anyagok 60 százaléka még hiányzott. Tüzérségi lövegek nem érkeztek, az aknavetőket és páncéltörő ágyúkat pedig irányzék és lőszer nélkül kapták. Műszaki és híradó anyagot nem szállítottak, gépkocsi pedig csak néhány volt.

---

<sup>12</sup> Szántó Mihály: Néphadseregünk megszervezése – szakirodalmunkban. Honvédelem, 1984/4. szám

<sup>13</sup> HL MN – KGY A II/F – 3: Az MN Fegyverzeti Szolgálatfőnökség közvetlen alárendeltjeinek történeti összefoglalása.

<sup>14</sup> Nagy – dr. Pisztrai – Tóth – dr. Zimonyi: i. m.

<sup>15</sup> Mucs Sándor – Zágonyi Ernő: A Magyar Néphadsereg története. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1984.

Az 1. hadosztálynál április 23-án többek között a fegyverek közül hiányzott még 3440 géppisztoly, 79 golyószóró, 14 géppuska, 15 nehéz aknavető, 5 páncéltörő ágyú, 18 tüzérségi löveg, 6 légvédelmi ágyú. A hadosztály a rendszeresített gépkocsi szállítótér 10 százalékával sem rendelkezett.<sup>16</sup>

A feltöltés negyedik forrása volt a különböző alakulatok és fegyveres csoportok (például Budai Önkéntes Ezred, partizánok stb.) által hozott fegyverek. Azonban ez sem volt jelentős, például a Budai Önkéntes Ezredtől 254 db puskát, 13 géppisztolyt, 2 db golyószórót és 80 pisztolyt vettek át.

Április 16-án fejeződött be a kijavított fegyverek utolsó tételeinek átadása. A javítási munka azonban anyagihiány miatt nem járt teljes sikerrel, például az aknavetők és lövegek egy részénél az irányzékot csak később tudták pótolni.

A csapatok lőszerellátására megalakultak a hadosztály lőszerkezelő oszlopok, felkészültek a lőszer fogadására.<sup>17</sup>

A csapatok fegyverrel és lőszerrel történő feltöltése még a hadműveleti területen is folytatódott. Így ír erről az egyik visszaemlékező: *"Hoztak különféle optikai anyagokat is: távcsöveket, tájolókat, felderítő műszereket ... A gyalogsági fegyverek minőségi javítása érdekében megtörtént a hadosztályoknál lévő Mauser rendszerű puskák és golyószórók kicserélése peremes lőszerhez való fegyverekre. A csapatok fegyvereikhez megfelelő lőszerellátást kaptak, megkezdődött a fegyverek belövése."*<sup>18</sup>

A magyar hadosztályok - miközben készültek a bevetésre - elhelyezési körleteikben összegyűjtötték az elhagyott fegyvereket és lőszeret.<sup>19</sup>

A két hadosztály felszerelése és hadműveleti területre irányítása mellett fontos feladat volt a határőrizet megszervezése is. A Honvédelmi Minisztérium 1945. február 22-én kiadott intézkedése alapján kezdődött meg a határőrség megszervezése.<sup>20</sup> Ez a feladat is sok

---

<sup>16</sup> Dr. Balló István: Ötven éve alakult meg a Magyar (Demokratikus) honvédség. Új Honvédségi Szemle, 1995/6. szám.

<sup>17</sup> Nagy – dr. Pisztrai – Tóth – dr. Zimonyi: i. m.

<sup>18</sup> Nagy – dr. Pisztrai – Tóth – dr. Zimonyi: i. m. – 582. oldal

<sup>19</sup> Nagy László: Egy ezredév Magyarország hadtörténelméből. Magyar Honvédség Oktatási és Kulturális Anyagellátó Központ, 1994.

<sup>20</sup> Dr. Csabai Károly, dr. Móricz Lajos: i. m.

gonddal járt a megfelelő fegyverzet hiánya miatt.

*"A fegyverzet és a határszolgálat ellátásához egyéb technikai ellátottság tekintetében a helyzet ugyancsak siralmas volt. A 7. kerületi parancsnokság jelentéséből kitűnik, hogy fegyverzetük amellet, hogy hiányos, nagyon vegyes, és kéri annak az egységesítését. A 2. kerületi parancsnokság 1945. júliusi jelentésében arról panaszkodik, hogy csupán puskával van megfelelően ellátva, pisztoly, golyószóró, géppisztoly és géppuska teljesen hiányzik. A 3. kerületnél a június hónapban végrehajtott szemlérlől készült feljegyzés is azt állapítja meg, hogy a "fegyverzet még nincs meg mindenütt." A 7. kerületi parancsnokság augusztusban azt jelentette, hogy pisztolyból még mindig majdnem teljes a hiány, és az előírt 228 db géppisztolyból is csak 28 db van. A fegyverzethiány a későbbiek folyamán ugyan csökkent, de még 1946 nyarán is puskából 1740 db, pisztolyból pedig 935 db volt a hiány."*<sup>21</sup>

A háború befejezése után a hadműveleti területen lévő csapatok hazatértek, és megkezdődött a hadsereg létszámcsökkentése. A hadsereg is része lett a hatalomért folytatott harcnak. A politikai érdekek kezdetben nem tartották szükségesnek a hadseregfejlesztést.

A Honvédelmi Minisztérium Budapestre költözésével az anyagi csoportfőnök Vörös Gyula vk. alezredes lett. Az 1945. május 30-án kelt szervezési rendelet a korábbiaknál már jóval kimunkáltabb szervezetet ismertet. A rendelet értelmében a honvédelmi miniszter közvetlen alárendeltségébe tartozott az Elnökség, a katonai főnök, a politikai államtitkár, míg a Személyi, az Anyagi és a Hadiipari felszámoló csoport fölé egy új elöljáró: a katonai közigazgatási főnök került.

Az Anyagi csoport alárendeltségében volt a Hadfelszerelési alcsoport és a Hadbiztosi alcsoport.

A Hadfelszerelési alcsoport osztályai: Tüzér, fegyver és lőszer osztály; Ló, vonat és állategészségügyi osztály; Gépjármű és üzemanyag osztály; Orvosi osztály.

A Hadbiztosi alcsoport osztályai: Illetmény és ellátási osztály; Élelmezési osztály; Ruházati osztály; Építési osztály; Elhelyezési osztály; Szociális és ellátási osztály; Számvevősségi osztály.

A Hadiipari felszámoló csoport osztályai: Elvi osztály; Felszámolást

---

<sup>21</sup> Mucs Sándor – Zágonyi Ernő: i. m. – 119. oldal

végrehajtó és ellenőrző osztály; Honvéd kincstár követeléseket és tartozásokat felszámoló osztály.<sup>22</sup>

Egy 1945. július 17-én kiadott szervezési rendelkezés az eddig ismertetettel szemben a következő változtatásokat jelentette. A katonai közigazgatási főnök alárendeltségében több szervezet neve némileg megváltozott, és több új osztály jött létre. Az Anyagi csoport alárendeltségében:

- a Hadfelszerelési alcsoport osztályai: Tüzér, fegyver és lőszer osztály; Ló, vonat és állategészségügyi osztály; Gépkocsi és üzemanyag osztály (névmódosulás); Orvosi osztály.
- a Hadbiztosi alcsoport osztályai: Költségvetési osztály (új szervezet); Illetmény és ellátási osztály; Élelmezési osztály; Mező- és erdőgazdasági osztály (új szervezet); Ruházati osztály; Építési osztály; Elhelyezési osztály; Szociális és ellátó osztály (névmódosulás); Számvevősegi osztály.
- az Ipari felszámoló csoport (névmódosulás) osztályai: Elvi ipari felszámoló osztály (névmódosulás); Végrehajtási és ellenőrzési osztály (névmódosulás); Követelési és tartozási osztály (névmódosulás).<sup>23</sup> Az Ipari felszámoló csoport a katonai közigazgatási főnök közvetlen alárendeltségébe került.

A Szövetséges Ellenőrző Bizottsággal folytatott egyezkedést követően, 1945. október 30-ával új ügy- és személyzeti beosztás lépett életbe.

Az Anyagi csoport alárendeltségében volt a Hadfelszerelési alcsoport és a Hadbiztosi alcsoport.

A Hadfelszerelési alcsoport osztályai:

Tüzér, fegyver és lőszer osztály – a Honvédség ellátása fegyverzettel, optikai anyaggal, lőszerrel, lőporral és robbanóanyaggal. A régi Honvédség légierejének likvidálása.

Ló, vonat és állategészségügyi osztály – a Honvédség lópojtása. Lófelszerelés és vonatügyek. Állategészségügy.

Gépkocsi és üzemanyag osztály – a Honvédség gépjármű ügyei. A Honvédség ellátása gépjárművekkel, kerékpárokkal,

---

<sup>22</sup> Markó: i. m. – 16 – 18. oldal.

<sup>23</sup> Markó: i. m. – 21. oldal.



ezek üzemeltetéséhez szükséges anyagokkal.

Orvosi osztály – a Honvédség egészségügyi szolgálatával kapcsolatos ügyek.

A Hadbiztosi alcsoport osztályai:

Költségvetési osztály – a honvédelmi tárca költségvetésével kapcsolatos ügyek.

Illetmény és ellátási osztály – illetmény ügyek. Ellátásban állók (nyugdíjasok stb.) ügyei. Hadigondozási ügyekben összekötő a Népjóléti Minisztériummal.

Élelmezési osztály – a Honvédség élelmezési ügyei. Honvéd kincstár kezelésében lévő gazdaságok és birtokok mező- és erdőgazdasági kezelése, irányítása és felügyelete.

Ruházati osztály – a Honvédség ruházati és felszerelési ügyei.

Építési osztály – laktanyák, lőterek, gyakorlóterek és repülőterek építése, átalakítása és karbantartása. Laktanyák berendezése és nyilvántartása.

Elhelyezési osztály – csapatok és intézetek elhelyezése. Ingatlanok vétele, elidegenítése. A beszállásolási törvénnyel kapcsolatos ügyek intézése. Tisztek és tiszthelyettesek lakásügyei.

Szociális ellátási osztály – a honvéd tiszti, tisztviselői és tiszthelyettesi kar részére gyógyházak üzemeltetése. Egyenruházati üzemek létesítése. Élelem stb. beszerzési csoportok fenntartása. Tényleges és nyugállományú tisztek és tiszthelyettesek betegellátási ügyei. A hadigondozásnak a honvédelmi tárcát érintő ügyei.

Számvevőszéki osztály – a Honvédség számellenőrzésével kapcsolatos ügyek. A közigazgatási számvevőszéki segédszolgálat ellátása. Hadipénztár.<sup>24</sup>

1946. február 5-vel újabb átalakulás történt. Az Anyagi csoport Anyagi főcsoportfőnökséggé alakult át közvetlenül a miniszter alárendeltségében. Az Anyagi főcsoportfőnökség alárendeltségébe egy önálló osztály és két csoport tartozott, az utóbbiak alá sorolt további osztályokkal.

---

<sup>24</sup> Markó: i. m. -24 -25. oldal.

A főcsoportfőnökség közvetlen Anyagellenőrző osztály ügyköre: a hadiipar leépítésének végrehajtása, hadiüzemek leszerelése és átállítása, a honvéd kincstári rendelések, külföldi megrendelések tisztázása, kincstári előlegek felszámolása, a kitelepítési költségek elszámolása.

Felszerelési csoport – Fegyver és lőszer osztály; Ló, vonat és állategészségügyi osztály; Gépkocsi és üzemanyag osztály; Orvosi osztály. Az egyes osztályok ügykörei:

Fegyver és lőszer osztály – a Honvédség ellátása fegyverzetrel, optikai anyaggal, lőszerrel, robbanóanyaggal.

Ló, vonat és állategészségügyi osztály – a Honvédség lópótlása, lófelszerelés, állategészségügy, vonatügy.

Gépkocsi és üzemanyag osztály – a katonai alakulatok és szervek ellátása gépjárművekkel és az üzembentartásukhoz szükséges anyagokkal.

Orvosi osztály – a Honvédség egészségügyi szolgálatának ellátása.

Gazdászat közigazgatási csoport – Költségvetési osztály; Illetmény és nyugdíj osztály; Ellátási osztály; Szociális és jóléti osztály; Építési és elhelyezési osztály. Az egyes osztályok ügykörei:

Költségvetési osztály – a honvédelmi tárca költségvetési ügyei.

Illetmény és nyugdíj osztály – illetmények, honvédségi ellátásban állók ügyei. Hadigondozási ügyekben összeköttetés a Népjóléti Minisztériummal.

Ellátási osztály – a Honvédség élelmezése, a tárca kezelésében lévő mező- és erdőgazdaságok irányítása és felügyelete, a Honvédség ruházattal való felszerelése.

Szociális és jóléti osztály – honvédségi gyógyházak üzembentartása, tényleges és nyugállományú tisztek és tiszt-helyettesek betegellátása, a hadigondozás honvédelmi tárcát érintő ügyei.

Építési és elhelyezési osztály – laktanyák, löterek, gyakorlóterek és repülőterek építése, átalakítása, karbantartása, laktanyák berendezése és nyilvántartása, az alakulatok és szervek elhelyezése, ingatlanok vétele, kisajátítása, beszállásolás,

## honvédségi lakásügyek.<sup>25</sup>

A lőszerrel, robbanóanyagokkal való ellátást és a tárolási munkákat akadályozta a lőszerraktár-hiány. A különböző gyűjtőhelyek nem voltak alkalmasak a lőszerrel végzendő munkára és tárolásra. A szovjet hadsereg alakulatai a volt központi lőszerraktárak közül a magyar hatóságoknak átadták az 1. számú lőszerraktár, Csepel és a 4. számú lőszerraktár, Törökbálint (csak a felszíni épületek) raktárak anyagait, őrzését, amelyet az első időben polgári őrséggel szerveztek meg.<sup>26</sup>

Nem segítette elő a tervszerű távlati munkát, hogy a honvédség leépítése kapcsán megkezdődött vagy intenzívebbé vált a volt honvédségi épületek, gépek stb. értékesítése, így a volt Timót utcai Tüzér Szertár gép-, sin- és talpfa-anyagainak eladása a HM 421275/ép. elh. – 1946 és a 420206/mű. t. száll. – 1946 ügyiratok alapján. Az anyagok elszállítását Bály Sándor ezredes a Fegyverzeti osztály részéről 1946. június 26-án leállította.<sup>27</sup>

Ugyanebben az időben folyt az év elején a Szovjet Hadsereg által a kerületi parancsnokságoknak átadott (visszaadott) volt lőszerraktárak eladása a MERIDIÁN RT útján, holott már folyni kellett a honvédség fejlesztésével foglalkozó munkának, melynek eredményeként a honvédség részére 10 – 12 központi lőszerraktár szükségletével számoltak.<sup>28</sup>

Az 1946-os évben megkezdődött a szakcsapatok, intézetek felállítása. A Fegyverzeti osztály alárendeltségében a következők jöttek létre.

A HM 24000/EIn. szerv. 1946. aug. 10. számú intézkedéssel a Fegyverzeti osztály létszáma 35 fő lett (fegyverjavító műhely nélkül). Megalakult:

- a Honvéd Tüzér és Fegyver Szertár:

Létszáma: 92 fő,

Parancsnok: Nagy Kálmán főhadnagy,

Telephely: Budapest, IX. Forinyák u. 2.

---

<sup>25</sup> Markó: i. m. – 30 – 31. oldal.

<sup>26</sup> HL MN – KGY A II/B – 32. A Magyar Néphadsereg Fegyverzeti Szolgálat története.

<sup>27</sup> HL MN – KGY A II/B – 32. i. m.

<sup>28</sup> HL MN – KGY A II/B – 32. i. m.

- az 1. számú honvéd lőszerraktár (1946. X. 1.-el)

Létszám: 27 fő,

Megbízott parancsnok: Jakabffy Gyula főhadnagy.<sup>29</sup> Ez volt a 4. számú központi lőszerraktár. A földalatti tárolóhelyek továbbra is a Vöröshadsereg felügyelete alatt maradtak.

A megalakult szervezetek jelentős munkát végeztek az összegyűjtött fegyverek és lőszer osztyályozása, javítása, hatástalanítása és raktározáshoz való előkészítése területén. Példa erre a „Magyar Nemzet” című napilap 1947. április 29-i számában megjelent tudósítás:

*„Miniszteri elismerés a tüzér- és fegyverszertár munkásainak.*

*A demokratikus honvédség alakulatai közül, a felszabadulás utáni nehéz viszonyok között – a műszaki csapatok mellett – a tüzér- és fegyverszertár munkásai és vezetői BÁLLY SÁNDOR vezérőrnagy irányításával – fáradságot nem ismerő szorgalommal és a legnagyobb erőfeszítéssel szolgálták a honvédség felszerelési ügyét. Romokból és roncsokból alakították újjá és adták át – kiképzés céljából a csapattesteknek a különböző felszerelési eszközöket és műszaki anyagokat. (Lövegek, aknavetők, szögmérők és egyéb műszerek.) Az átadásnál megjelent DINNYÉS LAJOS honvédelmi miniszter is, aki beszédben köszönte meg a szertár munkásainak, tisztjeinek és beosztottjainak az újjáépítés során végzett teljesítményüket és napiparancsban is kifejezte legteljesebb elismerését.”<sup>30</sup>*

A csapatoknál felmerülő javítási igényeket a fegyver műmesterek elégítették ki a hadosztálynál, illetve a Kerületi parancsnokságoknál szervezett műhelyekben. Ezek a műhelyek igen kis létszámmal működtek, az összegyűjtött fegyverekből kitermelt vagy a régi készletekből megmaradt alkatrészeket használták fel a régi műhelyfelszerelések segítségével.

A kezdeti helyzet után, a még mindig sok problémával küszködő gépjármű szolgálat feladatát némileg javult helyzetben folytatta. A Gépkocsi Szertár ez időben a szállítást, javítást, anyagellátást is végezte. 1947 augusztusára már műhelygépekkel is rendelkeztek.<sup>31</sup> Visszaköltözés után üzembe helyezték az Ezredes utcai karbantartó állomást. Rendezték a tárolt anyagokat, pl. az üzemanyagot külön

<sup>29</sup> HL MN – KGY A II/B – 32. i. m.

<sup>30</sup> HL MN – KGY C277: Báilly Sándor nyá. vezérőrnagy visszaemlékezése.

<sup>31</sup> A „műhelygép” kifejezés feltehetőleg a forgácsoló gépektől a hegesztő apparátig mindent jelentett.

választották az egyéb gépjármű-anyagtól. A jelentések szerint a Szer-tár teljesítő képessége nem a létszámtól, hanem az anyagbeszerzési és ellátási lehetőségektől függött. A havi 120 eFt-os hitelkeretből 30 kis-, 10 közepes- és 5 nagyjavítást tudtak elvégezni. Az olajok minő-sége miatt jellemző meghibásodás volt a csapágyolvadás. 1947 júliu-sában említést érdemel a gépkocsi osztály javaslata „a szakszemély-zet összpontosítása kiképzés céljából”. A gépkocsi iskola 1948. már-cius 1-én kezdte meg működését.<sup>32</sup>

Az első lényeges új gépjármű-beszerzések 1948. első felében rea-lizálódtak 150 db Doolge Weapon, valamint 6 db Hudson személy-gépkocsi beérkezésével. Ugyancsak 1948 januárjában kezdődött meg a nyugatra hurcolt gépjárművek hazahozatala.

1948. június 5-én a gépkocsi iskola szervezetében már 4 db harc-kocsi található.

A Gépjármű Szertárnál 1948. áprilisban végrehajtott Hadbiztosi el-lenőrzés felvetette a javítási és az anyagellátási tevékenység külön-választásának szükségességét.

1948 októberében a szertár ismét Mátyásfüldre költözött<sup>33</sup>, és ha-marosan hozzákezdték a ma is álló raktárépületek felépítéséhez. Az intézet rendeltetése volt a beérkező új járműtípusok átvétele és csa-patpróbája. Megszervezték a technikai kiszolgálások rendszerét, a teljesített kilométer alapján történő rendszeres ellenőrzést.

1946-ban a szakfeladatok végrehajtására Budapesten – a régi bá-zis romjain – létrehozták a Honvéd Híradó Szertárt. Feladata a kato-nai alakulatok híradó eszközökkel való ellátása és ezek szertári (üzemi) javítása volt. A katonai híradás gyorsan fejlődött, egyre több

---

<sup>32</sup> Varga Ádám: A páncélos- és gépjárműtechnikai eszközök második világháború utáni fejlődéstörténete. A magyar harc- és gépjárműfejlesztések története. A Magyar Honvédség Páncélos- és Gépjárműtechnikai Szolgálatfőnökség kiad-vány, – 290. oldal.

<sup>33</sup> A két háború között a Magyar Királyi Honvédség gépjárművekkel, gépi harcesz-közökkel, kerékpárokkal és üzemanyaggal való ellátását a Magyar Királyi Hon-véd Gépkocsi Szertár végezte. 1939-re a gépkocsi-szertár tevékenységi köre egyre bővült. A korábbi szűk objektum nem biztosította a megnövekedett felada-tok végrehajtását, ezért a szertár Mátyásfüldre költözött át. A második világhá-ború árnyékában, a hadsereg felszerelése érdekében a Mátyásfüldön működő Magyar Általános Gépgyár területét és eszközeit a honvédség vette igénybe. A gyár katonai parancsnokot kapott, és a kapu fölé felkerült a Magyar Királyi Hon-véd Gépkocsi Szertár felirat. – Bemutatom az alakulatot: i. m.

anyag és eszköz áramlott a hadseregbe. A Honvéd Híradó Szertár már nem tudott megfelelően működni a régi helyen és ezért az 50-es évek elején Gödöllőre költözött. Ebben az időszakban a tárolási lehetőségek javítása érdekében raktárakat hoztak létre Pétervásárán és Nyíregyházán.

A háborút követően néhány tiszt, tiszthelyettes és polgári alkalmazott a demokratikus hadsereg tagjaként 1945 tavaszán a Daróczi úti raktárban jelentkezett munkára. Feladatuk volt a raktári infrastruktúra lehetőségek szerinti helyreállítása, a szakmai munka megindítása érdekében. A létszám folyamatosan emelkedett, az alkalmilag felvettekkel együtt 100 – 150 főre növekedett. Abban az időben a szervezetet Ruházati Részvénytársaságnak nevezték. A legfontosabb feladat a volt hadsereg anyagainak összegyűjtése volt. A nyugatra elhurcolt anyagokból 25 vagonnyi érkezett vissza, melyből selejtezés után mintegy 75% volt további felhasználásra alkalmas. A szakmai munka mellett a munkaidő felét a továbbiakban is a romeltakarítás tette ki, amely veszélyes tevékenység volt. Még 1951-ben is megsérült két katona, amikor a lebombázott posztógyár alagsorában vasgyűjtés közben robbanás történt.

A Ruházati Részvénytársaság 1946. október 1-ig működött. Felszámolása után a Honvédelmi Minisztérium Hadfelszerelési Csoportfőnökség vette át a raktár felügyeletét, melynek a megnevezése Honvéd Ruházati Anyagraktár (RASZ) lett. (Más forrásban a megnevezés: Ruházati Anyagszertár (RASZ)).<sup>34</sup>

A fegyverzeti anyagokkal kapcsolatos munkák szakszerű végzése szükségessé tette a szakember-utánpótlás rendezését. Ennek első lépése, hogy 1946. október 01-én 2 éves tanfolyam kezdődött fegyver-, tüzér műmester és tüzszerész szakon 64 fővel (fegyvermester 28 fő, tüzér műmester 16 fő és tüzszerész 20 fő).<sup>35</sup>

Az 1946. november 29-én megtartott anyagi főcsoportfőnöki értekezleten elvi döntés született, hogy a várható 70 000 fős létszámhoz viszonyítva fokozatos fejlődéssel 10 – 12 központi lőszerraktár megalkotására lesz szükség. Az értekezleten döntöttek az etyeki 11.

---

<sup>34</sup> Boros László: Budapest Daróczi úti Ruházati Raktár 90. évfordulójára (1905 – 1995) Katonai Logisztika, 1996/1. szám. – 220. oldal.

<sup>35</sup> HL MN – KGY A IV/A – 2: Összefoglaló a fegyverzeti biztosítás fejlődéséről 1945. 01. 01-jétől 1980. 12. 31-ig.

számú és a pusztapótharaszti 12. számú központi lőszerraktár 20 évre történő bérbeadásáról.<sup>36</sup>

Az 1947-es esztendő két olyan eseménnyel indult, amelyek alapvetően meghatározták a történések további menetét. Február 10-én Párizsban aláírták a magyar békeszerződést, amelynek a hadseregre vonatkozó előírásai értelmében Magyarországnak jogában állt egy 70 000 fős hadsereget szervezni. Jogilag megvolt a lehetőség arra, hogy a Szövetséges Ellenőrző Bizottság diktátumaitól megszabadulva sikerüljön az engedélyezett kereteket kitölteni. Ugyanakkor az év januárjában jelentették be az úgynevezett „köztársaság-ellenes összeesküvés” leleplezését. A koalíció legnagyobb erejét adó Kisgazdapárt jelentős meggyengülését, Nagy Ferenc miniszterelnök lemondását eredményezte az ügy felgöngyölítése. A koncepciók ízű eljárásba bevont tisztek eltávolítása a kommunisták hadseregen belüli pozícióit erősítette.

Az új miniszter Dinnyés Lajos lett, aki nem sokat értett a hadsereg ügyeihez. A szakmai irányítás biztosítása érdekében a Honvédség legmagasabb katonai elöljárója a Honvédség felügyelője lett.

Az 1947. május 6-án kiadott szervezési rendelet értelmében a honvédelmi miniszter közvetlen alárendeltségében működött a Honvédség felügyelője, akit szemlejog illetett meg a Honvédség csapatai felett kiképzés, fegyelem és anyagi ellátás vonatkozásban. Biztosította a Katonai, a Kiképzési és az Anyagi csoportfőnökségek munkájának összhangját. Ezzel az átalakítással az Anyagi főcsoportfőnökség csoportfőnökség lett.<sup>37</sup>

Az Anyagi főcsoportfőnökség átszervezéséről még 1947. április 2-án külön intézkedés született. A főcsoportfőnökség az Anyagi csoportfőnökség elnevezést kapta, és szervezete is megváltozott.

A Felszerelési alcsoport alárendeltségében maradt a Fegyver osztály; a Ló, vonat és állategészségügyi osztály és a Gépkocsi és üzemanyag osztály; míg az Orvosi osztály a Honvédség felügyelőjének közvetlen alárendeltségébe lépett.

A Gazdászati közigazgatási alcsoport osztályai: Költségvetési osztály; Illetmény és nyugdíj osztály; Élelmezési osztály; Ruházati osz-

---

<sup>36</sup> HL MN – KGY A II/F – 4: Összefoglaló az MN FVSZF-ség alárendeltségében tartozó lőszerraktárak történetéről.

<sup>37</sup> Markó: i. m. – 32 – 33. oldal.

tály; Építési osztály; Elhelyezési osztály. Megszűnt a Szociális és jóléti osztály, míg az Építési és elhelyezési osztály külön Építési osztályra és Elhelyezési osztályra vált szét. Ez történt az Ellátási osztály esetében is: külön Élelmezési és külön Ruházati osztály jött létre.

Csoportfőnök közvetlen maradt az Anyagellenőrző osztály.<sup>38</sup>

A hadsereg fegyverzeti ellátása 1945. júniustól 1948-ig lényegében stagnált, új eszközzel való ellátás nem történt. Az alakulatok felszerelése csak azzal javult, hogy az átszervezésekkel járó létszámcsökkentések során végrehajtott anyagösszevonások minimális lehetőséget biztosítottak a fegyverek cseréjére. Összességében a fegyverzet minősége alulmaradt a kor színvonalának.

A volt 7. számú központi lőszerraktár 1947 júliusában került a Magyar Honvédség felügyelete alá, miután Devecser község előljárósága értesítette a Honvédelmi Minisztériumot, hogy a „megszálló orosz csapatok a raktárt kiürítették”, és a birtokba vételre intézkedést kért. A HM részéről intézkedés történt a pécsi 2. Kerület Parancsnokság felé, hogy az őrzésről gondosodjon. Itt alakult meg 1949. év folyamán a második lőszerraktár.<sup>39</sup>

Magyarország a békeszerződés III. rész 12. cikke (katonai és légügyi rendelkezések) szerint 65 000 főnyi szárazföldi hadsereget és 5 000 főnyi (90 repülőgéppel rendelkező) légi haderőt tarthatott.<sup>40</sup>

*"Az 1947-ben kidolgozott 4 éves hadseregfejlesztési terv szerint a békeszerződésben engedélyezett 70 ezer fős haderő 1948. és 1951. között alakul ki úgy, hogy a létszám 1948-ban 20 ezerre, 1949-ben 45 ezerre, 1950-ben 60 ezerre, 1951-ben pedig 70 ezerre emelkedik. A fejlesztés végrehajtásához pedig 1800-2000 leszerelt tiszt vehető a tényleges állományba. A haderő a vezérkari főnök vezetése alatt 4 hadtestből /hadtestenként 2-2 dandárból és közvetlen alakulatokból/, 16 határőrszázalóaljából, 73 iskola- és 150 harcigéppel rendelkező légi-erőből, valamint légvédelmi, műszaki, híradó és ellátószervekből fog állni."* - olvasható dr. Csabai Károly, dr. Móricz Lajos tanulmányában.

A hadrend fegyverzeti és felszerelési szükségleteit a következőképpen határozták meg (db): 10 000 puska, 7000 pisztoly, 40 000 géppisztoly, 1000 golyószóró, 500 géppuska, 250 könnyű aknavető,

<sup>38</sup> Markó: i. m. – 35 – 36. oldal.

<sup>39</sup> HL MN – KGY A II/F – 4.

<sup>40</sup> Dr. Csabai Károly, dr. Móricz Lajos: i. m.



150 nehéz aknavető, 500 gépágyú, 160 közepes harckocsi, 80 nehéz harckocsi, 350 rohamlöveg, 332 tarack, 90 légvédelmi ágyú, 1500 motorkerékpár, 800 személygépkocsi, 2500 db 3 t tehergépkocsi, 1000 db 5 t tehergépkocsi. Az együttműködés, valamint a korszerű kiképzés biztosítására a vezérkari, a hadműszaki, a hivatásos és tartalékos tiszti képzés, a csapat- és seregtest gyakorlatok végrehajtását tervezték.<sup>41</sup>

A Minisztertanács a módosított hadsereg-fejlesztési előterjesztést május 8-i ülésén megvitatta, és elvi hozzájárulását adta a honvédség katonai létszámának 3000 fővel való felemeléséhez. Több új szervezet felállítása kezdődött meg, így a Katonai Műszaki Intézeté és a Katonai Átvételi Intézeté.

A politikai életben 1947 őszén beállt változás a hadseregfejlesztés gyorsítását eredményezte. A hadsereg vezető beosztásainak túlnyomó többségét ekkor már a kommunista párt tagjai töltötték be. Az 1946 tavaszán létrehozott Katonai Bizottság keretében a hadsereg kizárólagos kommunista irányítását igyekeztek megvalósítani.<sup>42</sup> A Fegyver Osztály vezetését Bocsor Pál ezredes vette át.<sup>43</sup>

A kidolgozott négyéves hadseregfejlesztési terv az eredeti elképzelések szerint azonban nem realizálódott, mivel már ebben az időszakban felmerült, hogy a hároméves népgazdasági terv befejezése előtt ki kell dolgozni az első ötéves népgazdasági tervet, és ezzel összhangban a hadsereg fejlesztésére is 5 éves tervet kell készíteni.<sup>44</sup>

1947. október 1-vel újabb változások történtek a Honvédelmi Minisztériumban. Az átszervezést követően a honvédelmi miniszter közvetlen alárendeltségébe tartozott a Honvédség felügyelője, az Elnökség csoportfőnökség, a Katona politikai csoportfőnökség, Számvevőség, a Katonai csoportfőnökség, a Kiképzési csoportfőnökség, az Anyagi csoportfőnökség, valamint a politikai államtitkár.

---

<sup>41</sup> Dr. Okváth Imre: A hadseregfejlesztés kezdete Magyarországon 1947 – 1949. Hadtörténelmi Közlemények, 1992/3. szám.

<sup>42</sup> Dr. Okváth Imre: Hadseregfejlesztési elképzelések és a hadiipar kiépítésének megkezdése, 1947 – 1948. Hadtörténelmi Közlemények, 1994/3. szám.

<sup>43</sup> HL MN – KGY A II/B – 32/b: A Magyar Néphadsereg Fegyverzeti Szolgálatfőnökség rövid története, 1948 – 1980 közötti időszak.

<sup>44</sup> HL MN – KGY A II/B – 8. A Magyar Néphadsereg Vezérkara Anyagtervezési és Közgazdasági Csoportfőnökség története.

Az Anyagi csoportfőnökség szervezetében történt változások: ide került a Honvédség felügyelője alárendeltségéből az Orvosi osztály, megszűnt viszont az Anyagi csoportfőnökség közvetlen Anyagellenőrző osztály.<sup>45</sup>

1947. december 12-én megváltoztatták az Anyagi csoportfőnökség szervezetét. A csoportfőnökségen belül addig létezett Gazdászat közigazgatási alcsoportfőnökség a korábbi osztályait megosztva ketté vált I. és II. gazdaszat közigazgatási alcsoportfőnökségekké. Az Orvosi osztály csoportfőnök közvetlen lett. A csoportfőnökség állományába került a Jóléti alap.

A Felszerelési alcsoportfőnökség szervezete nem változott.

I. gazdaszat közigazgatási alcsoportfőnökség – Élelmezési osztály; Ruházati osztály; Jóléti alap.

II. gazdaszat közigazgatási alcsoportfőnökség – Költségvetési osztály; Illetmény osztály; Építési osztály; Elhelyezési osztály.<sup>46</sup>

Az 1948. január 21-én kiadott rendelet csak finomított az 1947-ben kialakított szervezeten. Az Anyagi csoportfőnökségen, az addig csoportfőnök közvetlen Orvosi osztályt Egészségügyi osztály néven a II. gazdaszat közigazgatási alcsoportfőnöksége alá rendelték.<sup>47</sup>

A hadsereg fejlesztésének anyagi és kiképzési elősegítése érdekében 1948 februárjában tárgyalások kezdődtek Magyarország és a Szovjetunió között. Ennek eredményeképpen 1948. február 10-én Szovjet – Magyar Barátsági Együttműködési és Kölcsönös Segélynyújtási Szerződést írtak alá. A Szovjetunió vállalta, hogy a Magyar Honvédség számára 9,5 millió dollár (110 millió forint) értékben átad fegyverzeti felszerelést, illetve megfelelő dokumentációt a hazai gyártás megindításához.<sup>48</sup>

A két kormány közötti hadianyag-szállítási egyezmény megkötésére 1948. július 02-án került sor Moszkvában. Ebben a Szovjetunió kormánya vállalta, hogy - 1948 folyamán - a következő fegyverzeti és haditechnikai anyagot szállítja Magyarországnak (db):

- puska

17 000

---

<sup>45</sup> Markó: i. m. – 37 – 38. oldal.

<sup>46</sup> Markó: i. m. – 39 – 41. oldal.

<sup>47</sup> Markó: i. m. – 41. oldal.

<sup>48</sup> HL MN – KGY A II/B – 32.

- pisztoly	10 000
- géppisztoly	5 000
- golyószóró	750
- géppuska	340
- aknavetők	160
- 76 mm-es löveg	72
- 122 mm-es tarack	36
- 57 mm-es gépágyú	24
- 85 mm-es légvédelmi gépágyú	24
- T-34 harckocsi	31
- 76 mm-es rohamlöveg	16
- iskola-repülőgép	18

Ezen kívül 3 teljes lőszer-javadalmazást (1 javadalmazás általában 9-10 napra elegendő lőszert jelentett) a felsorolt eszközökhöz. A magyar kormánynak a 110 millió forintos hitelt tíz év alatt, 1949. január 1-jei kezdettel, áruszállítások formájában kellett visszafizetni.<sup>49</sup>

Az átadás – átvételek viszonylag ütemesen folytak, ezt bizonyítja az 1. számú mellékletben található átadás – átvételi jegyzőkönyv. Igaz, a jegyzőkönyvben szereplő mennyiségek nem mindenben egyeznek az Egyezményben szereplő számokkal.

A szerződésben foglalt mennyiség a honvédség első évi szükségleteit csak golyószóróból, géppuskákból, valamint T-34 harckocsikból fedezte, minden egyéb másból hiány mutatkozott. Ennek megszüntetésére a honvédség vezetői pótigénylést nyújtottak át a szovjet kormány részére, mintegy 258 millió forint értékben.<sup>50</sup> Az erre vonatkozó szerződést 1949. július 8-án írták alá. Idézet a szerződésből:

*„1. cikkely*

*A Szovjetunió Kormánya hajlandó a Magyar Köztársaság Kormányának 1949. év folyamán fegyverzetet és haditechnikai felszerelést szállítani hitelben, 118 millió rubel összegben, franko-vagon vasútállomás a szovjet-magyar határon, a jelen Egyezményhez csatolt (1. sz. melléklet) felsorolás szerinti mennyiségben és árakon.*

*2. cikkely*

<sup>49</sup> Dr. Okváth Imre: I. m.

<sup>50</sup> Dr. Okváth Imre: I. m.

*A Szovjetunió Kormánya hajlandó, a Magyar Köztársaság Kormányának kérésére, technikai segítséget nyújtani a jelen Egyezményhez csatolt (2. sz. melléklet) felsorolás szerinti fegyverzet, lőszer és műszerek szovjet mintái gyártásának megszervezésében, a Magyar Köztársaság Kormánya részére gyártási szabadalmak rendelkezésre bocsájítása, szovjet mintapéldányok szállítása és szovjet szakemberek Magyarországra való küldése útján.*

*A gyártási szabadalmak használata térítés nélkül áll a Magyar Köztársaság Kormánya rendelkezésére, a dokumentáció elkészítésével kapcsolatos tényleges kiadások megtérítése ellenében. Az említett szovjet minták szállításának, valamint a szovjet szakemberek Magyarországra küldésének feltételeiben a két kormány illetékes szervei meg fognak állapodni egymással.<sup>51</sup>*

Az Egyezmény 2. számú mellékletében, a gyártásra átadott szabadalmak a következő fegyverekre, lőszerekre és műszerekre vonatkoztak:

„Gyalogsági fegyverzet:

7,62 mm 91/30 M puska,  
7,62 mm TT pisztoly,  
7,62 mm 41 M PPS géppisztoly,  
7,62 mm DP golyószóró.

Aknavetők:

82 mm 41 M zászlóalj aknavető,  
120 mm 41 M ezredaknavető.

Tüzérségi fegyverek:

37 mm 1939 M légvédelmi gépágyú,  
76 mm 42. évi ZISZ-3 M hadosztálylöveg,  
122 mm „M-30” mintájú tarack.

Optikai műszerek:

10x-es szögtávcső,  
Tájéoló,  
Teodolit,  
Felderítő műszer,  
BJ állványos távmérő.

Lőszer:

---

<sup>51</sup> HL MN 1951/T 85. d.

7,62 mm puskatöltény,  
7,62 mm TT pisztolytöltény,  
82 mm aknák,  
120 mm aknák,  
76 mm repeszgránátlőszer a ZISZ-3 ágyúhoz,  
76 mm páncéltörő – nyomjelző lőszer a ZISZ-3 ágyúhoz,  
122 mm repeszgránátlőszer a 38 M tarackhoz,  
37 mm lőszer az 1939 M légvédelmi gépágyúhoz.<sup>52</sup>

Egy 1948. október 1-jén kelt kimutatás szerint szovjet, német és magyar fegyverekből az alábbi mennyiséggel rendelkezett a hadsereg:<sup>53</sup>

- pisztoly	6 163 db	- tábori ágyú	18 db
- géppisztoly	3 048 db	- tábori tarack	30 db
- puska	26 133 db	- hegyi ágyú	4 db
- golyószóró	830 db	- légvédelmi ágyú	26 db
- géppuska	775 db	- harckocsi	15 db
- könnyű aknavető	945 db	- önjáró löveg	8 db
- páncéltörő ágyú	62 db		

A fegyverzeti anyagok mennyiségének növekedése szükségessé tette a központi tárolóhely bővítését. Ezért a Honvéd Tüzér Szertár 1948-ban átköltözött a Timót utcába, a fegyverszertári feladatok a Forinyák utcában maradtak. Az összlétszám 196 főre nőtt.<sup>54</sup>

A Honvédelmi Minisztérium szervezete 1948 tavaszán jelentősen megváltozott. Igaz, ez a változás az Anyagi csoportfőnökséget kevésbé érintette. A csoportfőnökség továbbra is három alcsoportfőnökségre oszlott.

A Felszerelési alcsoportfőnökség alárendeltségébe tartozott a Fegyver osztály; a Ló, vonat és állategészségügyi osztály és a Gép-kocsi és üzemanyag osztály. Ügyköreik:

---

<sup>52</sup> HL MH 1951/T 85. d.

<sup>53</sup> Csendes László, Gellér Tibor: Háborútól a forradalomig. Adatok a magyar hadsereg történetéből. 1945 – 1956. Magyar Honvédség Oktatási és Kulturális Anyagellátási Központ, 1994.

<sup>54</sup> HL MN – KGY A II/B – 32.

Fegyver osztály – a Honvédség ellátása fegyverzettel, optikai anyaggal, lőszerrel, lőporral és robbanóanyaggal.

Ló, vonat és állategészségügyi osztály – a Honvédség lópótlása, lófelszerelési és vonatügyek, állategészségügy, honvéd kincstár kezelésében lévő gazdaságok és birtokok mező- és erdőgazdasági kezelése, irányítása és felügyelete.

Gépkocsi és üzemanyag osztály – a Honvédség gépjármű ügyei, a Honvédség ellátása gépjárművekkel, kerékpárokkal, az ezek üzembentartásához szükséges anyagokkal.

Az I. gazdaszat közigazgatási alcsoportfőnökség alárendeltjei voltak: Élelmezési osztály; Ruházati osztály és Szociális osztály. Ügyköreik:

Élelmezési osztály – a Honvédség élelmezési ügyei, honvédségi beszerzési ügyek, honvéd étkezdék ügyei.

Ruházati osztály – a Honvédség ruházati és felszerelési ügyei.

Szociális osztály – jóléti ügyek, a volt Jóléti alap vagyonának kezelése, gyógyházak és üdülők vezetése, az oda történő beutalások intézése. Társadalmi egyesületek stb. által a tárcának juttatott segélyek elosztása. Özvegyi otthon irányítása, támogatása.

A II. gazdaszat közigazgatási alcsoportfőnökség alárendelt osztályi voltak: Költségvetési osztály; Illetmény és nyugdíj osztály; Építési osztály és Elhelyezési osztály. Ügyköreik:

Költségvetési osztály – a honvédelmi tárca költségvetéssel kapcsolatos ügyei.

Illetmény és nyugdíj osztály – illetmény ügyek, ellátásban állók (nyugdíjasok stb.) ügyei, hadigondozási ügyekben összeköttetés tartása a Népjóléti minisztériummal, segélyek és jutalmazási ügyek.

Építési osztály – laktanyák, gyakorlóterek és repülőterek építése, átalakítása, karbantartása és berendezése. Építési anyagok beszerzésének és kezelésének elvi ügyei.

Elhelyezési osztály – parancsnokságok, csapatok, intézetek stb. elhelyezési ügyei, ingatlanok nyilvántartási, hasznosítási és elidegenítési ügyei, bérösszegek, beszállásolási díjak stb. biztosítási ügyek, világítási ügyek, tisztii és tisztihelyettesi laká-

sok, elhelyezéssel kapcsolatos kárügyek, markotányosokkal kötendő szerződések elvi ügyei.

Az Egészségügyi osztály a Katonai főcsoport főnökének alárendeltségébe került Kfcs X. (egészségügyi) osztály megnevezéssel.<sup>55</sup>

Ebben az időben fogalmazódtak meg a honvédség ellátását biztosító hadiipar kiépítésének alapelvei. A magyar hadiipari termelésnek 1949/50-től biztosítania kellett a magyar honvédség lőpor- és robbanóanyag-, lőszer-, könnyű- és nehéz gyalogsági fegyver-, lövegszükségletét. A hadiipar által gyártandó termékek körét a gyártáshoz szükséges nyersanyagok, szabadalmak beszerzésétől tették függővé. Fontos szempontként határozták meg azt is, hogy a haditermelés ne veszélyeztesse a népgazdasági célkitűzések megvalósíthatóságát. E szempontok figyelembe vétele után nem tartották kívánatosnak, hogy Magyarország harci repülőgépek, páncélos járművek, nehéz tüzérségi eszközök, valamint különleges gépjárművek gyártásába kezdjen. A hadsereg-fejlesztési javaslatokat 1948. január 29-i ülésén fogadta el az MKP Politikai Bizottsága.<sup>56</sup>

A magyar honvédség anyagi és fegyverzeti ellátását biztosító hadiipar kiépítését az ország súlyos háborús veszteségei miatt - melyben a közvetlen hadianyaggyártó ipari berendezések 95-100%-os károsodást szenvedtek - nagyon alacsony szinten kellett elkezdni. Első lépésként az Anyagi csoportfőnök 1947. decemberi körlevelét tekinthetjük, melyet az ország 67 legnagyobb gyárához, üzeméhez küldött el, annak megállapítására, hogy a hazai ipart milyen mértékben lehet a hadseregfejlesztés folyamatába bevonni.

A feladatok koordinálására 1948. július 5-én létrejött az Iparfejlesztési Igazgatóság. A hadiipar megszervezéséért felelős Sólyom altábornagy az 1948/49. évi hadiipari beruházásokra tervbe vett összeg ismeretében - 240 millió forint - az újjászervezendő hadiipar legfontosabb feladatát a következőkben határozta meg: 1949. szeptember 1-ig el kell készíteni a honvédségnél rendszeresítendő gyalogsági és tüzérségi fegyverek, tüzérségi lövegek szovjet szabványok szerinti - mintapéldányait, valamint meg kell teremteni az év végén meginduló sorozatgyártás feltételeit. Ennek érdekében ezen időszakra a lőszer-gyártásnak már teljes kapacitással kellett működnie, amely feltételezte az ehhez szükséges lőpor- és robbanóanyag szükségletek teljes

---

<sup>55</sup> Markó: i. m. – 49 – 51. oldal.

<sup>56</sup> Dr. Okváth Imre: i. m.

biztosítását. A hadipari termelésbe 15 üzem, gyár bevonásával számoltak.

A hadiipari kapacitást szolgáló beruházások megkezdésére közel 31 millió forint hitelt kapott a HM. A vállalatok az alábbi hitelösszegeket vehették fel az 1948. szeptember-december hónapokban:<sup>57</sup>

- Nitrokémia Rt.	11 102 700,- Ft
- Magyar Lőszerművek	5 071 400,- Ft
- Vadásztölténygyár	1 992 500,- Ft
- W.M. Csepel	3 592 400,- Ft
- Dunai Repülőgépgyár	2 953 900,- Ft
- Gamma	747 600,- Ft
- MÁVAG-Diósgyőr	3 500 000,- Ft
- Lampart Rt.	2 037 000,- Ft

A fegyvergyártás fontos kérdés volt. A Katonai Bizottság is rendszeresen foglalkozott ezen kérdésekkel. Példa erre az 1948. szeptember 6-i ülése, ahol két előterjesztés is foglalkozott a lövegyártás gondjaival.

„A Diósgyőr-i új gyár lövegyüzeme.

*Lövegyártásra jelenleg csak Diósgyőr-i új gyár jönne tekintetbe, mert:*

*a./ csak itt állnak rendelkezésre a szükséges nyersanyagot előállító üzemek;*

*b./ csak itt állnak rendelkezésre a megmunkáláshoz szükséges melegüzemek;*

*c./ a szükséges gépek nagyrésze itt áll rendelkezésre.*

*A terv az, hogy a gyár 1949. év végére régi békebeli lövegyártó kapacitásának 25%-át elérje. Ehhez a szükséges beruházásokat és üzemi átcsoportosításokat ez év őszén el kellene kezdeni.*

*Fenti körülmények mellett a gyár a terv-feladatok túlnyomó részét is el tudja még végezni. 1949. évtől kezdve a gyár fokozatosan, teljes egészében, lövegyártásra térne át.*

---

<sup>57</sup> Dr. Okváth Imre: i. m.



*Miután fenti tárgyban a Tervhivatal és az Iparügyi Minisztérium is érdekelt, döntést kéne hozni.”*

„A MÁVAG. löveggyártó gépeinek visszahozatala Csehországból.

*A Diósgyőr-i MÁVAG. löveggyártó gépparkjának nagyrésze Csehországban van. A békeszerződés 29.§-a értelmében a cseh kormány ezeket lefoglalta és jóvátételi kötelezettségünk kiegyenlítéséig lefoglalva tartja.*

*A kintlévő magyar vagyonörökét a cseh kormány a múlt év végén elbocsátotta. Jelenleg nem állapítható meg, hogy a gépek továbbra is Rotava-ban vannak-e, avagy a cseh iparban szétszították azokat.*

*A honvédség eddigi lépései, melyeket a Pénzügyminiszteren és az Iparügyi Miniszteren keresztül tett, nem vezettek eredményre.*

*A gépek igen nehezen pótolhatók és hiányuk a hadiipar feltámasztását megnehezíti.*

*Szükséges volna, hogy akár közvetlenül, akár közvetve /:esetleg a Szovjetunióra gondolunk:/ megfelelő lépéseket tenni, hogy a gépeket sürgősen visszakapjuk.*

*Eddigi megállapítások szerint az alábbi gépek vannak kint:*

<i>Horizont</i>	<i>6 db;</i>
<i>Nagy eszterga</i>	<i><u>10</u> db;</i>
<i>Kis eszterga</i>	<i>26 db;</i>
<i>Csőhuzagoló</i>	<i><u>3</u> db;</i>
<i>Függőleges maró</i>	<i><u>26</u> db;</i>
<i>Hosszmaró</i>	<i><u>11</u> db;</i>
<i>Fogmaró</i>	<i>2 db;</i>
<i>Kup foggyalú</i>	<i>1 db;</i>
<i>Gyalú</i>	<i>7 db;</i>
<i>Shaping</i>	<i><u>4</u> db;</i>
<i>Véső</i>	<i>13 db;</i>
<i>Csiszoló</i>	<i>4 db;</i>
<i>Fűrész</i>	<i>1 db;</i>
<i>Furógép</i>	<i>1 db,</i>
<i>Menetmaró</i>	<i>4 db;</i>
<i>Egyéb</i>	<i>20 db.</i>

*Ezek közül elsősorban az aláhuzott tételekre van szükség.*<sup>58</sup>

1948. szeptember 9-ével a hadsereg szoros pártirányításának teljesebbé tétele érdekében Farkas Mihály, a Magyar Dolgozók Pártjának főtitkár-helyettese, az MDP újjászervezett Katonai Bizottságának elnöke lett a honvédelmi miniszter és egyúttal a honvédség parancsnoka.<sup>59</sup>

A következő hónapokban az MDP politikájában jelentkező új vonásoknak megfelelően öt éves tervvé alakították és felemelték az év elején jóváhagyott 4 éves hadseregfejlesztési tervet. Ez mindenekelőtt a hadsereg tervezett létszámának nagymértékű növelésében, a fejlesztés ütemének erőteljes meggyorsításában, a szovjet szervezeti és vezetési megoldások átvételére és az áttérés idejének lerövidítésére irányuló törekvésekben és követelményekben jutott kifejezésre.<sup>60</sup>

A megkötött szerződés értelmében szovjet tanácsadók kezdtek meg működésüket a hadseregben, megindult a hadsereg szovjet mintára történő átszervezése.

A Honvédelmi Minisztériumban – Prokofjev vezérőrnagy, főtanácsadó vezetésével – 7 fős szaktanácsadó csoport kezdte meg munkáját. A főtanácsadó a magyar honvédség helyzetéről és hadrafoghatóságáról szóló első jelentését 1948. október 20-án terjesztette elő Farkas Mihály honvédelmi miniszternek. A jelentésben többek között kifejtette, hogy a honvédség fegyverzete nem kielégítő, a helyzetet csak súlyosbította, hogy a rendelkezésre álló anyag magyar, német és szovjet típusokból tevődött össze. A szovjet főtanácsadó – a helyzet megváltoztatása érdekében – a Magyarországon fellelhető összes fegyver számbavételét és a csapatok egytípusú fegyverzettel való ellátását javasolta.<sup>61</sup>

Felhívta a figyelmet a fegyverzet megőrzésének és megóvásának fontosságára. Javasolta intézkedés kiadását a megóvás érdekében. Javasolta, hogy a hadsereg-fejlesztési tervek alapján állítsanak össze

---

<sup>58</sup> HL VIII. 1. HM Honvédség Felügyelője 1946 – 1948. 842. d.

<sup>59</sup> Dr. Csabai Károly, dr. Móricz Lajos: i. m.

<sup>60</sup> Szervezeti változások a második világháború után a haderőreform kezdetéig. MHVK Hadművelési Főcsoportfőnökség, Tudományos Munkaszervezési Osztály, 1990.

<sup>61</sup> Dr. Okváth Imre: A hadseregfejlesztés kezdete Magyarországon 1947 – 1949. Hadtörténelmi Közlemények, 1992/3. szám.

megrendelést a Szovjetunió irányába a szükséges fegyverzet időben történő biztosítása érdekében. Javaslatában kitért az átfegyverzés tervezésének és gyárak helyreállításának szükségességére, hogy Magyarország minél előbb gyártani tudja a szükségletének megfelelő anyagokat (puskák, géppisztolyok, pisztolyok, lövészlőszer, aknavető és tüzérségi löszerek, különböző technikai anyagok).

A jelentés részét képező kimutatás a Magyar Hadsereg 1948. 10. 1-i meglévő fegyverzetéről a 2. számú mellékletben található.<sup>62</sup>

A főtanácsadói összefoglaló kitért a tiszti és tiszthelyettesi képzés, a laktanyák berendezése és a fegyelem problémaköreire is. A jelentés alapján olyan munkaterv készült, amely rövid idő alatt igyekezett a hiányosságokat kiküszöbölni. A legfontosabb feladatnak a vezetési struktúra átalakítását, a fegyvernemi parancsnokságok létrehozását tartották.

1948. november 1-vel a HM. 44252/EIn. Afcs. Rendelettel a honvédségnél a fegyverzeti szolgálatot érintően a következő anyagokat rendszeresítették:

- 7,62 mm 48M pisztoly,
- 7,62 mm 48M géppisztoly,
- 7,62 mm 48M puska,
- 7,62 mm 48M golyószóró,
- 7,62 mm 48M géppuska,
- 82 mm 48M aknavető,
- 120 mm 48M aknavető,
- 76 mm 48M ágyú,
- 122 mm 48M tarack,
- 37 mm 48M légvédelmi gépágyú,
- 85 mm 48M légvédelmi ágyú,
- és mindezek löszerei.<sup>63</sup>

A lövészfegyverek a második világháború ideje alatt korszerű fegyverek voltak, nagy előnyük, hogy egységes löszert alkalmaztak,

---

<sup>62</sup> HL VIII. 1. HM Honv. Felügyelője 1946 – 1948. 842. d.

<sup>63</sup> HL MN – KGY A II/B – 32.

amely nagyban segítette a lőszerellátást. A löszerek az egy típuson belül többféle lövedékkel voltak szerelve, amelyek növelték a fegyverek hatékonyságát.

A lövészfegyverekhez rendszeresített löszerek féleségei:

- 7,62 mm-es könnyű lövedékű puskatöltény,
- 7,62 mm-es nehéz lövedékű puskatöltény,
- 7,62 mm-es acélmagvas lövedékű puskatöltény,
- 7,62 mm-es páncéltörő-gyújtó lövedékű puskatöltény,
- 7,62 mm-es belövő-gyújtó lövedékű puskatöltény.<sup>64</sup>

A csapatoknál lévő fegyverzet lecserélése szovjet fegyver- és lőszeranyagra 1948 végén kezdődött meg. Megjelentek a különböző anyagismereti utasítások is. Rendszeresítésre kerültek 1948 végén a tüzérszerek egységfelszerelése is, melyek a technikai biztosítás anyagi alapjait teremtették meg.

A fegyverzeti felszerelések változása, illetve azok technikai biztosítása érdekében 1948. augusztus hónapban tanfolyam indult a Tüzér Szertárban a lövészfegyver, aknavető és a lövegek megismerésére és az alapvető javítások elvégzésére, 46 fő tiszt, 46 fő tiszthelyettes, műmester és 31 fő fegyvermester részére.<sup>65</sup>

Változások történtek a HM szervezetében. 1949. február 1-én került létrehozásra a Honvéd Vezérkar, melynek keretében Szállásmesteri csoportfőnökség alakult. A Szállásmesteri csoportfőnökség neve 1949. augusztus 1-től Anyagtervezési csoportfőnökségre változott.<sup>66</sup>

Az anyagi tervezés kezdeti időszakában központi anyagellátó rendszer volt érvényben, így a Vezérkarnál tervezték a közvetlen hadianyagon kívül a ruházatot, felszerelést, élelmiszert teljes egészében a kidolgozott normák alapján. Elkészült az úgynevezett „cikklis-ta”, amely több ezer anyagot tartalmazott (mindenféle fogyóanyagot, még a szöveget is).<sup>67</sup>

---

<sup>64</sup> Baranyi József: i. m.

<sup>65</sup> HL MN – KGY A IV/A – 2.

<sup>66</sup> HL MN – KGY A II/B – 8. A Magyar Néphadsereg Vezérkara Anyagtervezési és Közigazgatási Csoportfőnökség története.

<sup>67</sup> HL MN – KGY A II/B – 8/a. A MNVK Anyagtervezési Csoportfőnökség története.

A Honvédelmi Minisztérium új szervezetében az Anyagi csoportfőnökség ismét főcsoportfőnökség lett.

Az Anyagi főcsoportfőnökség alá közvetlenül tartozott a Parancsnoksági osztály, a Személyügyi osztály és a 4. önálló (egészségügyi) osztály.

A főcsoportfőnök-helyettes útján volt alárendelve az Ellenőrzési osztály és a Pénzügyi főosztály. A Pénzügyi főosztály szervezetébe tartozott a Költségvetési osztály és az Illetmény osztály.

Az Anyagi főcsoportfőnökség I. (felszerelési) csoportfőnöksége alárendelt osztályai: 1. a. (fegyver) osztály, 1. b. (gépjármű) osztály, 1. c. (ló) osztály, 1. d. (műszaki és közlekedési) osztály és 1. e. (repülő) osztály.

A II. (gazdászat közigazgatási) csoportfőnökség tagozódása: 2. a. (élelmezési) osztály, 2. b. (ruházati) osztály és a 2. c. (szociális) osztály volt.<sup>68</sup>

A III. (elhelyezési) alcsoportfőnökség a 3. a. (elhelyezési) és a 3. b. (építési) osztályból tevődött össze.

A csoportfőnökségeken, illetve a III. (elhelyezési) alcsoportfőnökség szervezetében, a felsoroltakon túl, egy-egy Titkárság is volt.

1949. április 30-án kibocsátották az első tüzér műmesteri és fegyvermesteri tanfolyamot végzett 14+20=34 fő fegyverzeti tiszthelytest.<sup>69</sup>

A minisztérium következő, gyökeres átalakítása, a szovjet tanácsadók közreműködésével, 1949. augusztus 1-vel lépett érvénybe. A fegyvernemi szemlélők fegyvernemi parancsnokságokká alakultak át. A fegyvernemi parancsnokok elnevezése: Honvéd gyalogság parancsnoka, Honvéd páncélos csapatok parancsnoka, Honvéd tüzérség parancsnoka, Honvéd repülő csapatok parancsnoka, Honvéd műszaki csapatok parancsnoka, Honvéd híradó csapatok parancsnoka (egyben a Vezérkar III. csoportfőnöke).

Az Anyagi főcsoportfőnökség új elnevezése Honvéd hadtápszolgálat főnökség lett. Alárendeltségéből az illetékes fegyvernemi parancs-

---

<sup>68</sup> Markó: i. m. – 60. oldal.

<sup>69</sup> HL MN – KGY A II/B – 32.

nokságok alárendeltségébe került az 1. a. (fegyver) osztály (a tüzér parancsnoksághoz), az 1. d. (műszaki és közlekedési) osztály (a műszaki parancsnoksághoz), az 1. e. (repülő) osztály (a repülő parancsnoksághoz). Ellenben a Számvevőség alcsoportfőnökség és a Honvéd Vezérkar 4. önálló (közlekedési) osztály beolvadt a Hadtápszolgálat főnökség szervezetébe.

A Honvéd hadtápszolgálat főnökség szervezete az alábbiak szerint alakult:

Törzs – Szervezési és tervezési osztály, Kiképzési osztály, Ellenőrző osztály, Ellátó osztály.

I. (hadbiztosi) csoportfőnökség – 1. a. (szervezési és tervezési) osztály, 1. b. (élelmezési) osztály, 1. c. (ruházati) osztály, 1. d. (vonat) osztály.

II. (elhelyezési és építési) csoportfőnökség – 2. a. (szervezési és tervezési) osztály, 2. b. (elhelyezési) osztály, 2. c. (építési) osztály.

III. (gépkocsi) csoportfőnökség – 3. a. (szervezési és tervezési) osztály, 3. b. (gépjármű) osztály, 3. c. (üzemanyag) osztály.

IV. (egészségügyi) csoportfőnökség – 4. a. (szervezési és tervezési) osztály, 4. b. (egészségügyi) osztály, 4. c. (üdültetési) osztály.

Közvetlen osztályok – 5. (személyügyi) önálló osztály, 6. (hitelgazdasági) önálló osztály, 7. (közlekedési) önálló osztály, 8. (állategészségügy és ló) önálló osztály.

Az Anyagi főcsoportfőnökség korábbi Pénzügy főosztályából és a miniszter közvetlen Számvevőség alcsoportfőnökségből a Honvéd hadtápszolgálat főnökség keretében új csoportfőnökség alakult, Pénzügyi csoportfőnökség elnevezéssel. Alárendelt osztályai: 1. (általános pénzügyi) osztály, 2. (költségvetési) osztály, 3. (gazdasági) osztály, 4. (illetmény) osztály, 5. (pénzügyi ellenőrző) osztály, 6. (nyugdíj) osztály.

A Honvéd hadtápszolgálat főnökség valamennyi csoportfőnökségének szervezetéhez egy-egy Titkárság és egy-egy Iroda is tartozott.<sup>70</sup>

---

<sup>70</sup> Markó: i. m. – 68. oldal.

A honvédségi szükségletek kielégítését biztosító hadiipar kiépítése 1949 folyamán nagy lendülettel indult meg. Hadiipari jellegű beruházásokat 21 vállalatnál kezdtek el. A beruházások során a meglévő gyárépületek felújítására, bővítésére, valamint modern szerszámgépekkel való felszerelésére koncentráltak. 1949-ben két új létesítmény felépítését kezdték meg: egy földalatti lőszergyárét (Andezit Művek Jobbágyi – Nógrád megye), valamint a diósgyőri MÁVAG lőszer- és lövegüzemét.<sup>71</sup>

A csapatok, tüzérraktárak növekedésével párhuzamosan növekedett a tüzér ellátó szolgálathoz rendszeresített technikus tiszti létszám, és egyre növekedett a hiány. Ezen a helyzeten úgy változtattak, hogy az 1949 tavaszán a Honvéd Tüzér és Fegyver Szertárban indult tiszthelyettesi tanfolyam elvégzése után az állomány egy részét tisztté avatták (a kiváló és jó eredménnyel végzettek) tüzér technikus, fegyver technikus és légvédelmi tüzér technikus szakon. Ők voltak az első avatott technikus tisztek, akik az új hadseregben kapták a kiképzést. Az avatás 1949. október 16-án volt, összesen 87 fő tisztet és tiszthelyettest avattak.<sup>72</sup>

Az átszervezés mellett a szovjet fegyverszállítások ütemesen folytak. Szinte naponta érkeztek szerelvények hadianyaggal megrakva, kirakásuk, átvételük jelentős munkát adott a raktárak állományának. Jól példázza ezt három, egymást követő szállítási helyzetjelentés.

*„12. sz. szállítási helyzetjelentés*

*Szigorúan bizalmas*

*A 100/0390 sz. szállítmány 1949. szeptember 3-án 23 óra 50 perckor beérkezett Devecserbe. A szállítmány tartalma 20 vagon tüzérségi lőszer. A kirakódás folyamatban van.*

*Budapest, 1949. szeptember 4-én.*

*Gergely Béla százados*

*13. sz. szállítási helyzetjelentés*

*Szigorúan bizalmas*

*A 100/0391 sz. szállítmány 1949. szeptember 4-én beérkezett 8 óra 40 perckor Budaörs vasútállomásra. A szállítmány tartalma 47 vagon tüzérségi lőszer. A kirakódás folyamatban van.*

<sup>71</sup> Okváth Imre: Bástya a béke frontján. Magyar haderő és katona politika 1945 – 1956. AQUILA Kiadó, 1998.

<sup>72</sup> HL MN – KGY A II/B – 32/b.

Budapest, 1949. szeptember hó 5-én.

Gergely Béla százados

14. sz. szállítási helyzetjelentés

Szigorúan bizalmas

A 100/0392. szállítmány 1949. szeptember 5-én 15 óra körül beérkezett Devecserbe. A szállítmány tartalma 31 kocsi tüzérségi lőszer. A kirakás folyamatban van.

Budapest, 1949. szeptember 5-én.

Gergely Béla százados<sup>73</sup>

A szovjet hadianyag-szállításokról Lőrincz ezredes, Anyagtervezési csoportfőnök aláírásával feljegyzés készült. Ebben a következők kerültek rögzítésre:

„1./ Első szállítmány:

Leszállításra került 1948-ban. Első törlesztési összeg esedékes 1949-ben, 11.300.000 Ft értékben. A törlesztendő összegről a pénzügyminisztérium útján csak 1949 szeptemberében értesültünk.

2./ Második szállítmány:

Az igénylést 1948 végén állítottuk össze. Az igénylés kiterjedt az 1950. fejlesztési év szükségleteire is. Az igényelt anyag összértékét 85 millió dollárban, azaz 1 milliárd 20 millió Ft-ban számítottuk ki. /:A számvetést még az Anyagi főcsoportfőnökség végezte.:/

Az igénylést 1949. év februárjában adtuk át.

Az igénylés teljesítéséről szóló értesítés 1949. május végén, illetve június elején érkezett meg.

Az egyes anyagokból kérelmünket nagyjában az alábbiak szerint teljesítették:

Fegyverzet:

Nehéz anyagban átlagban 50%.

Repülőanyag:

Vadász- és csatarepülőgépek 100%.

Felderítő gépek: 0%.

---

<sup>73</sup> HL VIII. MN 1952/T 85. d.



### Harcocsi-anyag:

T-34 közepes harckocsi 50%.

A szerződésileg biztosított anyag értéke 258 millió Ft-ot tesz ki.

Tehát, ha azt vesszük, hogy kérelmünket átlagosan 60%-ban teljesítették, akkor a mi számvetéseink alapján kb. 550 – 600 millió Ft-ot tenne ki a leszállított anyag értéke. Ezzel szemben viszont a Szovjetunió kormánya a leszállított anyag értékét csak 258 millió Ft-ban jelölte meg, tehát ez azt jelenti, hogy ők lényegesen olcsóbb egységárakat számolnak, mint ahogyan mi becsültük az általunk nem ismert anyagok értékét. Teljesen bizonytalan előttünk a legnagyobb értéket kitevő repülőanyag ára. Számvetéseink alapját ugyanis az képezte, hogy a békében ismert árakat 3,5-del vagy 4-gyel szoroztuk. Így egy vadászgép árát 1 975 400 Ft-ban /170 000 dollár/, egy rombológép árát pedig 2 324 000 Ft-ban /200 000 dollár/ számoltuk. Az alapadatokat a repülőcsapatok parancsnokságától vettük. Ha ezekkel az adatokkal beszorozzuk a leszállított 52 db vadászgép és 52 db romboló mennyiségét, akkor 223 568 800 Ft jön ki, amely az egész 258 millió Ft-ot kitevő anyag értékének legnagyobb részét kitenné. Ebből is világos az, hogy éppen a legnagyobb összegekre rugó repülőanyag árának becslésénél túlzott árakat számoltunk, a szovjet árak ezeknél lényegesen olcsóbbak, azonban semmi konkrét adatunk nincsen arra, hogy ezt megbecsüljük.

### 3./ Harmadik igénylés:

1949 júniusában újabb kérelmet adtunk át, amely összértékét 2 milliárd 700 millió Ft-ra becsültük. Ebben az összegben a döntő részt repülőanyag képviselte 1 milliárd 975 millió négyszázezer Ft értékben. Itt ugyanazokat a magas egységárakat számítottuk, mint az előző igénylés alkalmával. Valószínű, hogy ez az összeg a helyes árak alkalmazásával lényegesen csökkenni fog.

Ekkor voltak folyamatban az ötéves terv számvetései és tárgyalásai is. Mi a szovjet anyag törlesztésére 1952. évtől kezdve évi 200 millió Ft-ot állítottunk be. Mivel ekkor az anyagigénylésünk még nem volt teljesen kész, az igényelt anyag összértékét 2 milliárd Ft-ban becsültük meg. Az anyagigénylés véglegesen csak az ötéves terv tárgyalásának befejezése után készült el, ennek során még több igényt bele kellett dolgozni és így becslésünk szerint az anyagigénylés összértéke 2 milliárd Ft-ról 2 milliárd és 700 millió Ft-ra emelkedett fel. /:Az MDP Hadigazdálkodási Bizottsága utoljára f. év június hó 7-én tárgyalta a honvédség ötéves tervét./

### 4./ A jelenlegi, kiegészítő anyagigénylés számvetésben ugyan-

*csak teljesen bizonytalan tételt jelent a repülőanyag.*

*A részletes törlesztési tervet a csatolt melléklet tartalmazza (nem volt a dokumentum mellett). Hozzá kell még fűzni azt, hogy amennyiben a repülőanyag árára biztos vagy legalábbis megközelítő adatot kapunk, valószínű az, hogy lényegesen kisebb összegeket kell törleszteni, sőt lehetséges az is, hogy teljes egészében elég lesz az ötéves terv folyamán beállított 615 millió Ft. Ugyancsak bizonytalan tényező az, hogy mit, milyen %-ban fogunk a Szovjetuniótól kapni. A második anyagrendelés teljesítéséből látjuk azt, hogy kérelmünket átlagosan 50 – 60%-ban teljesítették."<sup>74</sup>*

A feljegyzésből látható, hogy a szállítások mennyi bizonytalanságot tartalmaztak, holott a mindkét fél által aláírt szerződések konkrét mennyiségeket és egységárakat tartalmaztak. Úgy tűnik, hogy a szovjet fél eltért a szerződéstől.

A következő szerződést 1950. január 6-án írták alá 239 692 rubel értékben, amely fegyver- és lőszerminták szállítását tartalmazta. Majd ezt követte az 1950. december 9-én aláírt megállapodás, amely fegyver és hadianyag szállításáról szólt 236 700 000 rubel (710 millió Ft) értékben, 1950. évi és 1951. I. félévi szállítási határidővel.<sup>75</sup>

## Összefoglaló

Tanulmányunk első fejezete bemutatja az anyagi ellátórendszer kialakulását és fejlődését. Jól nyomon követhető, hogy az anyagi ellátás szervezete együtt fejlődött a hadsereggel. Ahogy nőtt a hadsereg létszáma, szervezeteinek száma, úgy fejlődött ellátási rendszere is. A kis létszámú Anyagi csoport csoportfőnökséggé, majd főcsoportfőnökséggé fejlődött. Ez a folyamat nem volt egyszerű. Végigtekintve a szervezeti formákat, az alosztályok, osztályok megnevezését, rendeltetését, megállapítható, hogy sok esetben útkeresés folyt. Az évente többször végrehajtott szervezetmódosítások azt bizonyítják, hogy a döntéshozók nem mindig találták meg a helyes utat.

Ezen időszak történéseinek áttekintése számunkra azt a tapasztalatot erősíti, hogy a szervezeti változtatásokat csak nagy óvatossággal, kellő elemzések elvégzése után célszerű végrehajtani. Igaz

---

<sup>74</sup> HL VIII. MN 1952/T 85. d.

<sup>75</sup> HL VIII. MN 1952/T 85. d.

ugyan, hogy a hadseregek életében vannak olyan időszakok, amikor – főleg politikai meggondolások miatt – gyors átalakításokra van szükség. Ilyenkor, a legjobb szándék ellenére is, hibák történhetnek, amelyeket előbb-utóbb korrigálni kell.

Magyar Honvédelmi Minisztérium.

## Á T A D Á S - Á T V É T E L I

## j e g y z ő k ö n y v.

A Szovjetunió és a Magyar kormány között létrejött megállapodás alapján, a Szovjetunió, 1948. június 28. és július 21-e közötti időben, az alábbi hadianyagot adta át a Magyar honvédelmi minisztérium részére.

- 1./ 375 db, azaz háromszázhetvenöt db 7.62 mm-es DP mintájú gyalogsági kézigéppuskát /: golyószórót :/, VI.28-án.
- 2./ 170 db, azaz százhetven db 7.62 mm-es Maximov géppuskát, állvány nyal, VI.28-án.
- 3./ 13.500 db, azaz tizenháromezeröttszáz db 7.62 mm-es 91/30 mintájú puskát, VI.28-án és VI.30-án.
- 4./ 5.000 db, azaz ötezer db 7.62 mm-es TT pisztolyt, VI.28-án.
- 5./ 40 db, azaz negyven db 82 mm-es aknavetőt, VI.28-án.
- 6./ 40 db, azaz negyven db 120 mm-es aknavetőt, VI.28-án.
- 7./ 36 db, azaz harminchat db 76 mm-es páncéltörő ágyut mozdonyal, VI.28-án.
- 8./ 13.500 db, azaz tizenháromezeröttszáz db, 120 mm-es aknavető löszert VI.28-án.
- 9./ Az 1.- 7. folyószámig felsorolt fegyverzeti anyaghoz, 2 azaz kettő wagon kiegészítő cikket, VI.28-án.
- 10./ 2.500 db, azaz kettőezeröttszáz db, 7.62 mm-es géppisztolyt, VI.30-án
- 11./ 12 db, azaz tizenkettő db, 85 mm-es félautomata légvédelmi ágyut, a hozzátartozó 3 azaz három db löelem képzővel, VI.30-án.
- 12./ 12 db, azaz tizenkettő db, 37 mm-es légvédelmi gépágyut, VI.30-án.
- 13./ A 11. és 12. folyószám alatt felsorolt légvédelmi ágyuhoz és gépágyuhoz 2 azaz kettő wagonban, alkatrészeket, szakasz és üteg felszerelést, VI.30-án.
- 14./ 5.000 db, azaz ötezer db, 122 mm-es tarackhoz löszert, VI.30-án.
- 15./ 22.000 azaz huszonkettőezer db 85 mm-es tüzérségi löszert, a légvédelmi ágyuhoz és T-34 harckocsihoz, VII.6-án és VII.9-én.
- 16./ 23.000 azaz huszonháromezer db 76 mm-es tüzérségi löszert, a páncéltörő ágyuhoz és SU-76 rohamlőveghez, VII.6-án és VII.9-én.
- 17./ 13 azaz tizenhárom wagon műszaki anyagot és folyam átkelési anyagot, VI.30-án, VII.8-án és VII.23-án.

Katonai Logisztika 2017. évi 3-4. szám

- 18./ 8 db, azaz nyolc db SU-76 rohamlöveget, VII.5-én.
- 19./ 15 db, azaz tizenöt db T-34 harckocsit, VII.15-én.
- 20./ 15.000 db, azaz tizenötezer db, 37 mm-es légvédelmi gépágyúhoz lőszer, VII.13-án.
- 21./ 3.501.600 db; azaz hárommillióöttszázegyezerhatszáz db, 7.62 mm-es puskához, géppisztolyhoz, golyószóróhoz és géppuskához lőszer, VII.5-én.
- 22./ 2.751.840 db, azaz kettőmillióhatszázötvenegyezer nyolcszáznegyven db, 7.62 mm-es pisztoly töltényt, VII.5-én.
- 23./ 13.500 db, azaz tizenháromezeröttszáz db, 82 mm-es aknavető lőszer, VII.5-én.
- 24./ 18 db, azaz tizennyolc db 122 mm-es tarackot, valamint 1 azaz egy waggonban tarackhoz tartalék részeket, műszereket és tartozékokat, VII.15-én.
- 25./ 3 azaz három elektromos állomást /: 4 waggonban :/, VII.16-án.
- 26./ 2 azaz kettő waggonban repülőkhöz részére műszaki anyagot, VII.11-én

Budapest, 1948. évi július hó 23-án.

Átadó:

Átvevő:

alezredes  
a hadianyagot átadó Szovjet kül-  
niti minisztérium parancsnoka.

Beleznay István vezérőrnagy,  
a Magyar honvédelmi minisztérium  
anyagcsoportjának vezetője.



Forrás: HL VIII. MN 1952/T 85. d.

IV. Вооружение.

ВЕДОМОСТЬ

Наличия вооружения в Венгерской Армии на 1. 10. 48г.

Наименование оружия	Советское		Венгерское		Немецкое		Всего единиц воору- жения	Ожидается к получению из СССР
	колич- ество	ка- чество	ка- либр	ноли- чество	ка- либр	ноли- чество		
Пистолетов	7,62	5000	разный	1163	-	-	6163	5000
Автоматов	7,62	2500	9	548	-	-	3048	2500
Винтовок	7,62	13500	8	7367	7,92	5286	26153	13500
Ручных пулем.	7,62	375	8	199	7,92	256	830	375
Станк. пулем.	7,62	170	8	105	7,92	500	775	170
Легких мином.	82 мм	40	81	130	-	-	170	40
Тяжелых "	120	40		28	-	-	68	40
Противотанк. ор.	76,2	18	75	44	-	-	62	18
Полевых орудий	76,2	18	-	-	-	-	18	18
Полевых гаубиц	-	-	105	12	-	-	12	-
Горных пушек	-	-	75	4	-	-	4	-
Ср.нал. гаубиц	122	18	-	-	-	-	18	18
Зен. орудий	37	12	40	2	-	-	14	12
Среднекал. зен. ор.	85	12	-	-	-	-	12	12
Танков	T-34	15	-	-	-	-	15	15
Со мех. установок	СУ-76	8	-	-	-	-	8	8

Из прилагаемой ведомости видно, что для современного оснащения Венгерской Армии этого вооружения недостаточно, в особенности мало минометов, орудий и бронетанковых средств.

2./ Изучение новой материальной части производится по всех частях Венгерской Армии, за исключением штабов, управлений и равного рода тыловых учреждений. Материальную часть в основном освоили, знают наименование частей оружия, умеют разбирать и собирать оружие.

Forrás: HL VIII. 1. Honv. Főfelügyelője 1946 – 1948. 842. d.

### A táblázat alatti megjegyzés fordítása:

Az fenti táblázatból látható, hogy a Magyar Hadsereg modern ellátására ez a fegyverzet nem elegendő, különösen a kevés aknavető, löveg és páncélozott eszköz miatt.

2./ Az új fegyverzet elsajátítása folyamatban van a Magyar Hadsereg minden egységénél, a törzseket, az intézményeket és a különböző ellátó szerveket is beleértve. A technikai eszközöket alapvetően elsajátították, ismerik a fegyverek alkatrészeinek megnevezéseit, szét tudják szedni és össze tudják rakni azokat.

## A táblázat fordítása:

## KIMUTATÁS

## a Magyar Hadsereg fegyverzetéről 48. év 10. 1-én

Fegyverzet megnevezése	Szovjet		Magyar		Német		Fegyverzet összesen	Várható szállítás a Szovjetunióból
	kaliber	mennyiség	kaliber	mennyiség	kaliber	mennyiség		
pisztoly	7,62	5 000	különféle	1 163	-	-	6 163	5 000
géppisztoly	7,62	2 500	9	548	-	-	3 048	2 500
puska	7,62	13 500	8	7 367	7,92	5 286	26 153	13 500
golyószóró	7,62	375	8	199	7,92	256	830	375
géppuska	7,62	170	8	105	7,92	500	775	170
könnyű aknavető	82 mm	40	81	130	-	-	170	40
nehéz aknavető	120 mm	40		28	-	-	68	40
páncéltörő fegyver	76,2	18	75	44	-	-	62	18
tábori löveg	76,2	18	-	-	-	-	18	18
tábori tarack	-	-	105	12	-	-	12	-
hegyi ágyú	-	-	75	4	-	-	4	-
közepes kaliberű tarack	122	18	-	-	-	-	18	18
légvédelmi löveg	37	12	40	2	-	-	14	12
közepes kaliberű légvédelmi löveg	85	12	-	-	-	-	12	12
harckocsi	T-34	15	-	-	-	-	15	15
önjáró löveg	Szu-76	8	-	-	-	-	8	8

## Irodalomjegyzék

Baranyi József: A Magyar Néphadsereg fegyverzeti eszközeinek technikai fejlődése (színvonala) 1945 – 1980 között. Kézirat, a szerző birtokában.

Bemutatom az alakulatot. Honvéd Altiszti folyóirat. [www.honvedelem.hu/ekonyvtar.zrinyimedia.hu](http://www.honvedelem.hu/ekonyvtar.zrinyimedia.hu)

Boros László: Budapest Daróczi úti Ruházati Raktár 90. évfordulójára (1905 – 1995) Katonai Logisztika, 1996/1. szám.

Csendes László, Gellér Tibor: Háborútól a forradalomig. Adatok a magyar hadsereg történetéből. 1945 – 1956. Magyar Honvédség Oktatási és Kulturális Anyagellátási Központ, 1994.

Dr. Balló István: Ötven éve alakult meg a Magyar (Demokratikus) honvédség. Új Honvédségi Szemle, 1995/6. szám.

Dr. Csabai Károly, dr. Móricz Lajos: Tények és adatok az 1945. és 1955. közötti évek magyar hadtörténetéhez. Hadtudomány, 1991/2. szám.

Dr. Móricz Lajos, dr. Ligeti Rudolf: A Magyar Honvédség Vezérkarának előtörténete. Honvédelem, 1984/7. szám.

Dr. Okváth Imre: A hadseregfejlesztés kezdete Magyarországon 1947 – 1949. Hadtörténelmi Közlemények, 1992/3. szám.

Dr. Okváth Imre: Hadseregfejlesztési elképzelések és a hadiipar kiépítésének megkezdése, 1947 – 1948. Hadtörténelmi Közlemények, 1994/3. szám.

HL MN – KGY A II/F – 3: Az MN Fegyverzeti Szolgálatfőnökség közvetlen alárendeltjeinek történeti összefoglalása.

HL MN – KGY A II/B – 8. A Magyar Néphadsereg Vezérkara Anyagtervezési és Közgazdasági Csoportfőnökség története.

HL MN – KGY A II/B – 8/a. Az MNVK Anyagtervezési Csoportfőnökség története.

HL MN – KGY A II/B – 32. A Magyar Néphadsereg Fegyverzeti Szolgálat története.

HL MN – KGY A II/B – 32/a. Összefoglaló a fegyverzeti szolgálat fejlődéséről és tevékenységéről az 1945. januártól 1949. 8. 1-ig terjedő időszakban.



HL MN KGY-A/II/b – 44. A Magyar Néphadsereg Páncélos- és Gépjárműtechnikai Szolgálatfőnökség története. I. fejezet.

HL MN – KGY A II/F – 4: Összefoglaló az MN FVSZF-ség alárendeltségében tartozó lőszerraktárak történetéről.

HL MN – KGY A IV/A – 2: Összefoglaló a fegyverzeti biztosítás fejlődéséről 1945. 01. 01-jétől 1980. 12. 31-ig.

HL MN – KGY C277: Bály Sándor nyá. vezérőrnagy visszaemlékezése.

HL VIII. 1. HM Honvédség Felügyelője 1946 – 1948. 842. d.

HL VIII. MN 1952/T 85. d.

Markó György: A Honvédelmi Minisztérium szervezete 1945 – 1956. Argumentum, 2011.

Mucs Sándor – Zágonyi Ernő: A Magyar Néphadsereg története. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1984.

Nagy László: Egy ezredév Magyarország hadtörténelméből. Magyar Honvédség Oktatási és Kulturális Anyagellátó Központ, 1994.

Nagy – Dr. Pisztrai – Tóth – Dr. Zimonyi: A Magyar Katonai Ellátó (Hadtáp) Szolgálat története. Zrínyi Katonai kiadó és MN Hadtápfőnökség, Budapest, 1984.

Okváth Imre: Bástya a béke frontján. Magyar haderő és katona politika 1945 – 1956. AQUILA Kiadó, 1998.

Szántó Mihály: Néphadseregünk megszervezése – szakirodalmunkban. Honvédelem, 1984/4. szám

Szervezeti változások a második világháború után a haderőreform kezdetéig. MHVK Hadműveleti Főcsoportfőnökség, Tudományos Munkaszervezési Osztály, 1990.

Varga Ádám: A páncélos- és gépjárműtechnikai eszközök második világháború utáni fejlődéstörténete. A magyar harc- és gépjárműfejlesztések története. A Magyar Honvédség Páncélos- és Gépjárműtechnikai Szolgálatfőnökség kiadvány, 2005.

Daczi Péter<sup>1</sup>

## A KECSKEMÉTI SZOVJET LAKTANYÁK TÖRTÉNETE, ÉS HELYZETÜK A SZOVJET CSAPATOK KIVONULÁSA UTÁN

### **Absztrakt**

*A tanulmány Kecskemét város szovjet laktanyáinak történetét tekinti át, ismertetve a laktanyák – rendszerint magyar katonai előzményekre kitekintő – építésének történetét, az itt állomásozó szovjet alakulatokat, illetve azok kivonását, elszállításuk körülményeit is. Ismertetésre kerülnek a laktanyaépítések egyes gazdasági vonatkozásai, illetve az újrahaznosítás 1991. utáni eseményei, eredményei is.*

**Kulcsszavak:** laktanya, katonai infrastruktúra, csapatkivonás, szállítás, finanszírozás

### **1. A Rudolf laktanya**

#### **1.1. A laktanya története**

Kecskeméten az első laktanyák Lestár Péter polgármesternek köszönhetően épültek. Tervei között szerepelt ugyanis egyebek között az út- és utcahálózat korszerűsítése illetve a laktanyák építése. Az 1879. évi 36. törvénycikk 33. §-a lehetőséget adott a településeknek, hogy a lakosságnak eddig sok nehéz pillanatot okozó beszállásoltási rendszertől megszabaduljanak, továbbá a Honvédelmi Minisztérium 25 éven keresztül térítést fizetett a laktanyát építő városoknak.

A város már 1881-ben elhatározta a Rudolf lovassági laktanya építését, de adminisztratív okok miatt erre csak 1886–1887 között került sor. Az építészek Pártos Gyula és Lechner Ödön voltak, a kivitelezést Erdélyi Mihály és társai, Heitzmann és Milkó szegedi vállalkozók, Árkay Sándor műlakatos, Nagy Pál esztergomi kőfaragó, illetve Rainer Károly szegedi asztalos vállalta.

---

<sup>1</sup> Eötvös Lóránd Tudományegyetem történelem szakos végzős hallgatója, e-mail: dpetya95@gmail.com

1887. július 28-án gróf Pejacsevich Miklós lovassági tábornok megtekintette az épülő laktanyát, melyet három hónap múlva, október 1-én adtak át. Az átadási ünnepségen sok tábornok, köztük az idetelepülő k. und k. 7. huszárezred parancsnoka, és a civil elit jelentős része, például Lestár Péter volt jelen. 1893. október 1-én megérkezett a k. und k. 13. huszárezred is.

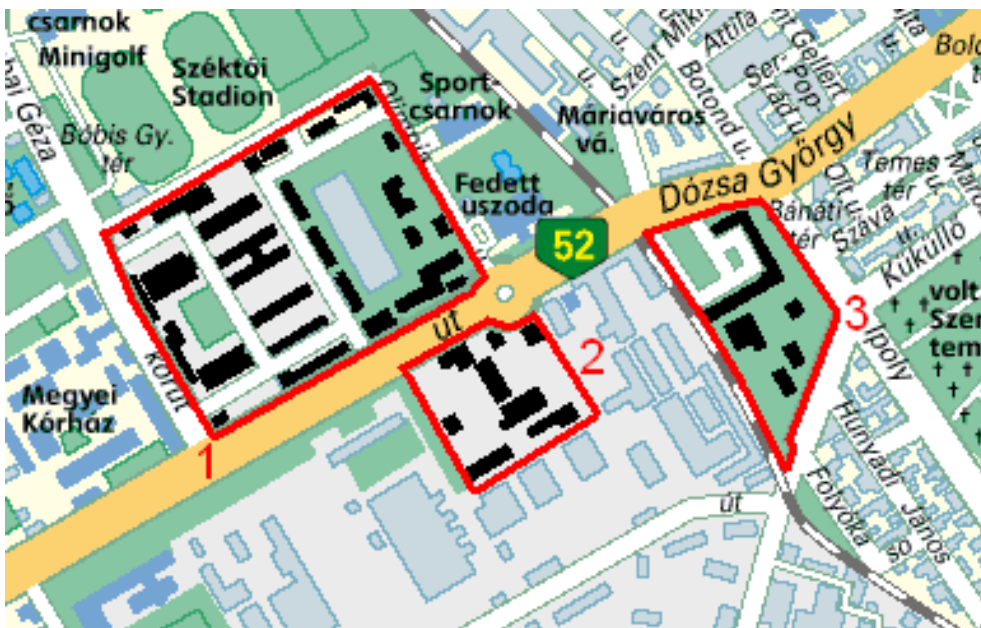
A garnizon az I. világháborút követően honvédségi tulajdonban maradt. 1923-ban ide költözött Kecskemét helyőrség parancsnoksága. A húszas években szinte minden évben rendeztek itt valamilyen jelentősebb eseményt. 1925-ben vívőversenyt, 1926-ban jótékonyági lovas-ünnepélyt, 1928-ban pedig Borbála napi ünnepségeket tartottak a laktanyában. 1938. szeptember elején elkezdték bővíteni az objektumot egy 88 ló elhelyezésére alkalmas istállóval és egy 17 db gépkocsi tárolására alkalmas járműszínnel.



*1. ábra. Szovjet tüzérezred szemléje a Rudolf laktanyában, 1980 körül*

A II. világháború után a garnizont átnevezték Losonczy István laktanyává, majd az ötvenes években a szovjet 407. gárda tüzérezred költözött be, akik a területen állították fel Kutuzov marsall emlékművét. A tisztek a laktanya melletti (Máriaváros vasútállomáshoz közeli) lakótelepen (melyet külön a tiszteknek építettek a hatvanas években), illetve az egykori Ferenc József laktanyában kerültek elszállásolásra. Érdeemes még megemlíteni, hogy egy üzemanyag-tároló telep is ki-

építésre került a laktanya mögött a jelenlegi Tatár soron, melyet a kivonás után elbontottak, és a területet rekultiválták.



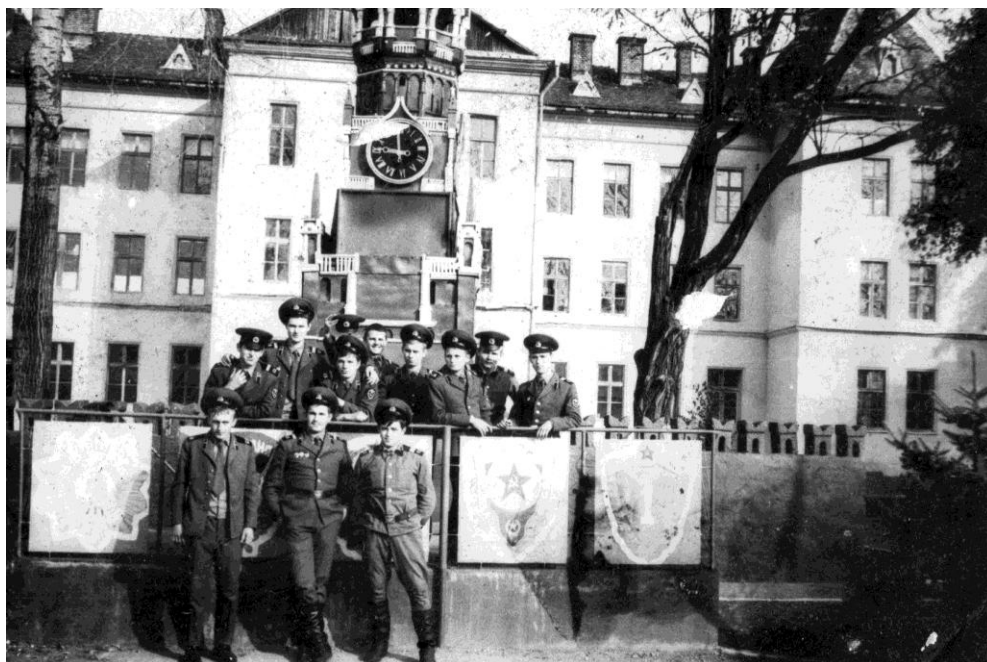
2. ábra. A Rudolf laktanya

1–Rudolf laktanya, 2–Erzsébet laktanya, 3–Ferenc József laktanya

Az itt települő szovjet tüzérezredet 1989-ben vonták ki (az alakulatot először Táborfalvára költöztették át a szovjet csapatcsökkentés miatt kiürült laktanyába, egy évvel később pedig kivonták hazánkból), és a megüresedett laktanya a Honvédelmi Minisztérium őrzetébe került. Egy esztendővel később, 1990. április 24. és 25. között a szovjet fél átadta a Városi Tanácsnak az Erzsébet laktanyával együtt. A két objektum együtt 12 hektár nagyságú volt, és 33 épületből állt. Fáy Ferencné tanácselnök-helyettes írta alá az átadásról és az átvételről szóló jegyzőkönyvet a Honvédelmi Minisztérium képviselőjével együtt. Később létrehozták a Közép–Európai Nemzetközi Alapítványt, és az alapítók úgy döntöttek, hogy a laktanya területét funkcionálisan megosztják. A műemlék épületeket és környezetüket egyetem létrehozására, két kb. negyven méter szélességű területet pedig bérbeadás céljára különítettek el. Ezen területek bérbeadásából származó bevételek voltak hivatottak az alapítvány működési kiadásait fedezni. Később a laktanya újra önkormányzati tulajdonba került.

A laktanya épületeit – néhányat leszámítva – nem használják, üresen állnak, csak egy épületet újítottak fel a laktanya sarkában. A két nagylovardát és az istállót bérlik, de ennek ellenére lehangoló lát-

ványt nyújtanak. Pár épületet már elbontottak, a garázsok egy része is romosan áll. Az utóbbi időben tárgyalások folytak egy új sportcentrum építéséről a laktanya területén, de eddig még nem kezdődött el az építkezés.



*3. ábra. Sorkatonák nem sokkal a leszerelésük előtt az alakulótér dísztribünjén*

## **1.2. A Rudolf laktanyában települt magyar alakulatok**

**4. honvéd huszárezred** – A négyes huszárok 1882-óta állomásoztak a városban, és itt is maradtak az I. világháború kitöréséig.

**7. k. und k. (Vilmos) huszárezred** – Ez az alakulat költözött be elsőnek a frissen felépített huszárlaktanyába 1887-ben.

**8. k. und k. (Esterházy) huszárezred** – 1904 áprilisában érkezett az alakulat, majd 1914-ben innen indult a frontra.

**13. k. und k. (Jászkun) huszárezred** – 1893-ban érkeztek Kecskemétre, és kilenc évig maradtak a helyőrségben.

**M. Kir. 5. (Losonczy István) tüzérosztály** – Az 1920-as évek elején érkezett az 5. aknavető századával.

**M. Kir. 4. (Kinizsi Pál) tüzérosztály** – Egyes források szerint a Rudolf laktanyában állomásozott az alakulat, majd 1939. január 20-án Szolnokra települt.

**M. Kir. 3. tüzérosztály** – A 13. gyaloghadosztály része volt, 1944 októberében súlyos veszteségeket szenvedett, 1945. január 18-án újraszervezték a tüzérosztályt.

### **1.3. A Rudolf laktanyában települt szovjet alakulatok**

**в/ч пп 28865<sup>2</sup> – 198 зв ап 93 зв мсд** (198 гвардейский артиллерийский полк 93 гвардейская мотострелковая дивизия) – a 93. gépesített lövész gárdahadosztály 198. önjáró tüzér gárdaezrede (a 60-as évektől már Kecskeméten települt, 1965. előtt a 198. gárda tüzérezred néven. Hívójele: „ЦВЕТОЧНЫЙ”). Az alakulat részt vett Cseh-szlovákia 1968-as megszállásában.

**в/ч пп 93754 – 407 зв ап 2 зв мд** (407 гвардейский артиллерийский полк 2 гвардейская механизированная дивизия) – a 2. gépesített gárdahadosztály 407. Bogdan Hmelnyickij és Alexander Nyevszkij renddel kitüntetett tüzér gárdaezrede (a 60-as évek előtt települt itt).

## **2. Az Erzsébet laktanya**

### **2.1. A laktanya története**

A két, 1897-ben épült (1996-ban lebontott) csapatkórházi épület mellett a 20. század elején emelték a Galíciában állomásozó 13. közös huszárezred részére az Erzsébet (pót)laktanyát, melyet Erzsébet királyné tiszteletére neveztek el, és amely név később, a második világháború után átment a csapatkórházra is. A laktanya tervrajzai 1902 végén készültek, az épületek 1905-ben már álltak. Még ebben az évben átköltöztették a Czollner térről a katonai lovardát a laktanyába. 1911. július 8-án földrengés volt Kecskeméten, amely kis mértékben megrongálta a laktanyát is.

A Tanácsköztársaság idején 5 főt vitettek be a laktanyába kihallgatásra, majd a vörös diktatúra elleni szervezkedés vádjával kivégezték őket. A kórház az 1919-es év után sokat veszített a jelentőségéből,

---

<sup>2</sup> в/ч пп 28865 (войсковая часть полевая почта 28865) – 28865-ös tábori postaszámú katonai alakulat

mivel a háború után nem állomásozott annyi katona a helyőrségben, mint korábban. 1924-ben a Magyar Királyi Kecskeméti Honvéd és Közrendészeti Kórház nevet kapta, egy évvel később azonban civil kórház lett. 1945 tavaszán a laktanya átnevezési hullám eme objektumot sem kerülte el, júniustól a Petőfi laktanya nevet vette fel. Egy évvel később a Tiborc kollégium költözött a laktanyába, majd később a szovjet 166. önálló híradózászlóalj állomásozott itt. A laktanya és a csapatkórház feltehetőleg 1949 után, talán a szovjet alakulat beköltözésekor egyesült.

A 70-es években épült egy étkezde is. A laktanyát 1989-ben hagyta el a híradózászlóalj, de nem mentek messzire, ugyanis a közeli Alsószéktón/Homokbányán lévő nagyobb laktanyába költöztek át, miután az ott lévő logisztikai zászlóalj áttelepült Orgoványra. A híradók áttelepítése része volt egy folyamatnak, melynek keretében Kecskemét belső részeiből kivonták a szovjet csapatokat. Az üres Erzsébet laktanya a HM-hez került, és a Rudolf laktanyával együtt adták át a városnak 1990 áprilisában.



*4. ábra. Az Erzsébet laktanya magányos főépülete napjainkban*

A kivonulás után a laktanya a kecskeméti Média Kft.-hez került. A 90-es évek elején a Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat Levéltára iratainak egy részét tárolták itt ideiglenesen, míg az új levéltári épület felépült. 1994-ben elkezdték felszámolni a kft.-t, és a felszámoló, a

Dunaholding Kecskemét kft. 1996-ban elkezdte leromboltatni a laktanya század eleji épületeit. A laktanya öt tömbje közül kettőt lebontottak.

Manapság a laktanya igen rossz állapotban van, a tetők lyukasak, a vakolat is inkább a földön van, mint a falon. Az egyik lovardába egy bútorüzlet költözött be, de mostanra már üresen áll, míg a másik épületben egy autós cég működött 2016-ig, amikor is a területet részben rekultiválták, és ennek kapcsán az épületet lebontották. A régi laktanya területén *Erzsébet lakópark* kerül felépítésre, mely az istálló és a főépület megmentését jelenti. Ugyanakkor, ha ez mégsem valósulna meg, a műemléki védetség miatt nem bonthatják el a megmaradt épületeket, így a századfordulós laktanyaépületekben még sokáig „gyönyörködhetnek” az Izsáki úton elhaladók.

## **2.2. Az Erzsébet laktanyába települt magyar alakulatok**

**94. k. und k. gyalogezred** – Az egyik cseh sorozású pótzászlóalj állomásozott itt az I. világháború alatt.

**13. k. und k. (Jászkun) huszárezred** – Az alakulat a Rudolf laktanyában volt elhelyezve, de néhány alegysége az Erzsébet laktanyában szállt meg.

## **2.3. Az Erzsébet laktanyába települt szovjet alakulatok**

**В/ч пп 32839 – 166 обс 93 зв мсд** (166 отдельный батальон связи 93 гвардейская мотострелковая дивизия) – a 93. gépesített lövész gárdahadosztály 166. önálló híradózászlóalja.

**В/ч пп 52266 – 166 обс 93 зв мсд** (166 отдельный батальон связи 93 гвардейская мотострелковая дивизия) – a 93. gépesített lövész gárdahadosztály 166. önálló híradózászlóalja. Az alakulat részt vett Csehszlovákia 1968-as megszállásában is.

## **3. A Ferenc József laktanya**

### **3.1. A laktanya története**

A fentebb már említett laktanyaépítési törvényt figyelembe véve Lestár Péter az 1881. április 8-kai közgyűlésen indítványozta, hogy Kecskemét városa építtessen gyalogsági garnizont is. Előbb ugyan a



lovassági laktanya épült meg, de egy évtizeddel Lestár előterjesztése után hozzákezdhettek a gyalogsági építéséhez is. Miután elkészült az épület, az ezredesi objektumból költöztek át ide a katonák.

1892. július 20-án herceg Lobkowitz Rudolf altábornagy megtekintette az újonnan felépített laktanyát. Az altábornagy 1902. július 21-én ismételten megszemlélte a laktanyát és vele az itt állomásozó 38-as gyalogezred bakáit. Az 1900-as évektől már kávéház is működött a laktanyában. Később, a világháború során, itt is ápoltak sebesülteket, 1915. február 16-án zenés misét is rendeztek a betegeknek. A háború után a nemzetőrség ugyan őrizte, de mégis eltűnt a laktanyából 500-600 korona értékű szabó- és cipőanyag, ezüstkészletek, és a szeszital állomány is megcsappant.

Az 1920-as évek elején a szegedi 9. honvéd gyalogezred III. zászlóaljja, majd azt felváltva a II. zászlóalj állomásozott a laktanyában 1932. október 1-ig, amikor a 7. honvéd gyalogezred I. zászlóaljja települt ide Kaposvárról, Szörényi Árpád őrnagy vezetésével. Később az ezred a város háziereje lett, 1939. november 26-án ünnepség keretében csapatzászlót kaptak a várostól. 1942. május 31-én (a Hősök Napján) emléktáblát állítottak a laktanyában az I. világháborús áldozatoknak.



5. ábra. Az egykori Ferenc József laktanya 2016-ban

A második világháború végén hadifogoly gyűjtőtáborként szolgált a garnizon. 1945 tavaszán az objektumot átnevezték Zrínyi Miklós laktanyává. Három évvel később az I. emeleten lakásokat alakítottak ki a rászorulóknak, és bérbe adták. 1950-ben rövid ideig itt települt a magyar 12. lövészadosztály parancsnoksága, majd a laktanya szovjet kézbe került. Ők aztán a déli részen két lakóházat húztak fel, és a főépülettel együtt az egész objektumot a tisztek és családjaik elszállásolására használták, külön katonai egységük nem állomásozott itt. 1989-ben hagyták el az objektumot a szovjet családok. Az egykori laktanya az Erzsébet és a Rudolf laktanyával együtt a HM-hez került, majd egy évvel később a város vette át.

*„Kecskemét, 1994. november 14. hétfő. A városi közgyűlés döntött arról, hogy a Kodály Zoltán Ének-zenei Általános Iskola és Zeneművészeti Szakközépiskola a Ferenc József laktanyába költözhessen. A nagyhírű kulturális és oktatási intézmény jelenlegi helyét a református egyház visszakapta. A kormány az iskola átköltöztetésének támogatására 500 millió forintot ítélt meg. Az elkészült műszaki terv szerint viszont az egykor a város által építtetett, majd a szovjet csapatok által használt, s immár megüresedett laktanya oktatási célra való felhasználásához több mint egymilliárd forintra van szükség. A képviselőtestület a rendkívül magas összeg ellenére is megszavazta költségvetéséből a felújításhoz, átalakításhoz szükséges 800 millió forintot.”* Írta az MTI 1991. november 14.-i tudósítása. Így a főépületet a kivonulás után felújították és kibővítették, jelenleg a Kodály Zoltán Ének-zenei Iskola működik itt, a másik épületet pedig átalakították inkubátorházzá. A két lakóépületet sem hagyták magukra, a szovjet tisztek egykori lakásait magyar családok foglalták el.

### **3.2. A Ferenc József laktanyában települt magyar alakulatok**

**38. k. und k. gyalogezred (1868-1918)** – A legendásan sok csatában győztes alakulat majd 50 évig állomásozott Kecskeméten. A parancsnoka Anton Ritter Mollinár altábornagy volt, aki 37 évig volt a parancsnok. A Mollinár ezred az I. világháborúban mindegyik fronton megfordult.

**M. kir. 9. (szegedi) honvéd gyalogezred (1920-as évek elejétől 1932-ig)** – A laktanyában állomásozott a III. zászlóalj, majd őket felváltotta a II. zászlóalj.

**M. kir. 7. (Zrínyi Miklós) honvéd gyalogezred (1932. október 1-től a II. vh-ig)** – A 13. gyalogadosztály egyik alakulata volt, a pa-

rancsnokság az Árpád körüti laktanyában állomásozott. A felvidéki bevonuláskor az ezred ikerezredet (31. gyalogezred) állított fel.

**MN 1709.** (1950 nyaratól októberig) – A 12. lövészadosztály parancsnoksága települt itt rövid ideig néhány közvetlen alakulatával, majd október 10-15 közt áttelepült Kiskunhalasra.

## 4. A kadafalvi helikopter-repülőtér és a Csalánosi parkerdő

### 4.1. A repülőtér története

„A 70-es években hozták létre a 93. gépesített lövész gárdadosztály helikopterrajának repülőtérét Kadafalva mellett a Csalánosi parkerdőtől délre. Az itt állomásozó helikopteralakulat 1983-ban századdá fejlődött, majd 1989-ben a tököli helikopterezred 3. százada lett, de csak a kivonás előtt települt át oda.

Baleset is előfordult a reptéren, 1989. október 4-én egy Mi-24-es helikopternek leállt a főrotorja a levegőben, a gép a landolás után az oldalára dőlt, és a pilóta komolyabban megsérült.” – derül ki Vándor Károly: Légierő társbérletben című kötetéből.



6. ábra. A repülőtér irányítótornya.  
A háttérben Mi-24-es helikopterek

A repülőtérén nagyobb épületkomplexumok nem voltak, egy étkezdet leszámítva, mivel az alakulatok csak települtek a reptéren, a katonák az 1 km-re lévő alsószéktői laktanyában kerültek elhelyezésre. A helikoptereken kívül egy másik egység gyakran megfordult a reptéren, méghozzá a 902. önálló légiszállítású deszant roham zászlóalj, ugyanis sokszor innen vitték őket a közeli Ágasegyháza és Orgovány melletti ugrásokra. (A szovjetek Afganisztánban 1979-től hatékonyan alkalmazták a helikopteres rohamdeszant harceljárást, ezt követően sorra állítottak fel ilyen alakulatokat. [12]) A kivonás után a helikopter leszállóhelyeket majdnem teljesen beépítették, az épületek nagy részét lebontották, újakat húztak fel, a terület jelenleg a Heliport Technikai Park tulajdona.



7. ábra. Szovjet deszantosok várnak a beszállásra egy An-12-es szállítógép mellett a kadafalvi repülőtéren

Sajnos a Csalánosi parkerdőről kevés információ áll a rendelkezésre, de annyit biztosan tudni, hogy az 1800-as évek közepétől lőtérként, illetve gyakorlóterként használták a területet. 1876-ban említik meg először, amikor is augusztus végén az erdő mellett löversenyt tartottak. 1889. július 20-án a 4. honvéd huszárezred céllövészetet hajtott itt végre. Az I. világháború után is lőtérként használták, az újoncok az erdőben kialakított lőtérré jártak lövészetre.

Az 1930-as évek végén egy lőszerraktár is épült itt, melyet a II. világháború során bombáztak a szovjetek, végül a város kiürítésénél a távozó honvédek felrobbantották. A háború után a magyar csapatok használták a területen lévő gyakorlóteret. Feltehetőleg 1956 után ez a

terület is szovjet kézbe került, akik lőszerraktárként, lőtérként és gyakorlótérként használták.<sup>3</sup>

Továbbá az erdő nyugati részén volt a hadosztályparancsnokság vendégháza egy külön kazánházzal, illetve 100 méterre az erdőben egy bunker, amely feltehetőleg a főtisztek óvóhelyeként szolgált. A személyzetet állandó jelenléttel két sorkatona alkotta. A vendégház két lakosztályból, négy egyágyas szobából, egy nagy nappaliból kandallóval, és egy étkezőből állt. Az első háló mellett még egy billiárd-szoba is volt. Egyes források szerint a kivonás után egy ideig civil fegyveres őrök őrizték a vendégházat és a bunkert.

Napjainkban az itt található kevés épület többségét elbontották, csak két épület maradt meg az erdő nyugati részén, illetve a mester-séges töltések. A terület sokáig nem volt látogatható, bár 2002-ben akna- és fegyvermentesítették a területet, most is elő-elő bukkannak töltényhüvelyek, illetve éles lőszer.



8. ábra. A csalános lövőtér és a Rudolf laktanya (nyíllal megjelölve) egy 1929-es katonai térképen (saját gyűjtemény)

<sup>3</sup> Említésre érdemes történeti adalék: a rendszerváltás után különféle rémhírek terjengtek az erdőben garázdálkodó, lányokat megrontó katonákról, és beszéltek azt is, hogy amit az oroszok kivonuláskor nem tudtak magukkal vinni, azt az erdőben elásták. Az utóbbit bizonyítja a rengeteg szovjet eredetű szemétkerak, mely még ma is sok helyen fellelhető az erdőben.

## **4.2. Kadafalván települt szovjet alakulat**

**в/ч пп 34120 – 347 оез 36 ВА** (347 отдельная вертолетная эскадрилья 36 воздушная армия) – 36. Légi Hadsereg 72. helikopter raja, majd 1983-tól 347. önálló helikopter százada.

**в/ч пп 31956 – 488 оеп БУ / 3 эскадрилья 36 ВА** (488 отдельная вертолетная эскадрилья боевого управления 36 воздушная армия) – 36. Légi Hadsereg 488. önálló harci vezetési helikopterezredének 3. százada 1989–1990. (Az információért köszönet Vándor Károlynak.)

## **5. A technikai javítóüzem**

### **5.1. A javítóüzem története**

A technikai javítóüzem az Izsáki út és a vasút között volt elhelyezve. Az objektumról jelenleg kevés információ áll rendelkezésre, de annyi bizonyos, hogy amint nőtt a Kecskeméten települő szovjet alakulatok száma, úgy vált fokozottan szükségessé egy önálló javító zászlóalj elhelyezése a helyőrségben. Bár a kisebb javításokat a garnizonokban is el lehetett végezni, a nagy mennyiségű járműállomány számára mégis célszerűbb volt a kecskeméti székhelyű 93. gépesített lövész gárdahadosztály önálló javító zászlóalját a városba telepíteni, és így a nagyjavításokat is el lehetett intézni helyben.

Az itt települő alakulatot 1989 nyarán áttelepítették Kiskunhalasra az onnan kivont harckocsiezred helyére, majd nem sokkal később ebből az új helyőrségből vonták ki hazánkából.

Az üresen maradt Izsáki úti laktanya sorsáról nem sok információt tudunk, csupán annyi bizonyos, hogy mára elbontották, és helyén az OBI, valamint a Tesco áll.

### **5.2. A javítóüzemben települt alakulat**

**в/ч пп 80895 – 73 орвб 93 гв мсд** (73 отдельный ремонтно-восстановительный батальон 93 гвардейская мотострелковая дивизия) – 93. gépesített lövész gárdahadosztály / 73. önálló javító zászlóalj.

**В/ч пп ? – ? орвб 2 зв мд** – 2. gépesített gárdahadosztály/ ? önálló javító zászlóalja (az 50-es években)<sup>4</sup>.

## 6. A homokbányai / alsószéktói laktanya<sup>5</sup>

### 6.1. A laktanya történetének kezdetei 1943-ig

Másfél évszázaddal ezelőtt Kecskemét még közel sem volt olyan nagy kiterjedésű város, mint ma. Petőfivárosnak még nyoma sem volt, a felsőszéktói tanyák többsége sem állt még, helyükön a Széktói rét terült el. A XIX. században gyakran rendeztek löversenyeket itt, majd az első világháború után reptérként szolgált a rét. Az 5. vörös repülőszázad települt itt, és innen repülte bevetéseit a közeledő román csapatok ellen. Aztán elköltözött a repülőalakulat, és a rét üresen maradt egészen a II. világháború kitöréséig.

Ahogy sorban állították fel az új páncélos alakulatokat, úgy vált szükségessé az új laktanyák építése. Így volt ez a homokbányai laktanya esetében is. Az objektumot az 1940-es évek elején kezdték el építeni az Izsáki út jobb oldalán, a mai benzinkút helyén. A laktanya 1943-ra el is készült, és a II. páncélos zászlóalj valamint a zászlóalj egyik szállítószázada költözött be a frissen felépített laktanyába.

### 6.2. Harcok Kecskemét térségében 1944-ben

1944 októberében egyre közeledett Magyarország belsejéhez a front, ezért október 9-én elrendelték a Duna-Tisza közének kiürítését. A front október 10-én érte el először Kecskemétet, amikor szovjet csapatok törtek be a reptérre, illetve a város keleti részébe, akiket ekkor még sikerült visszaverni.

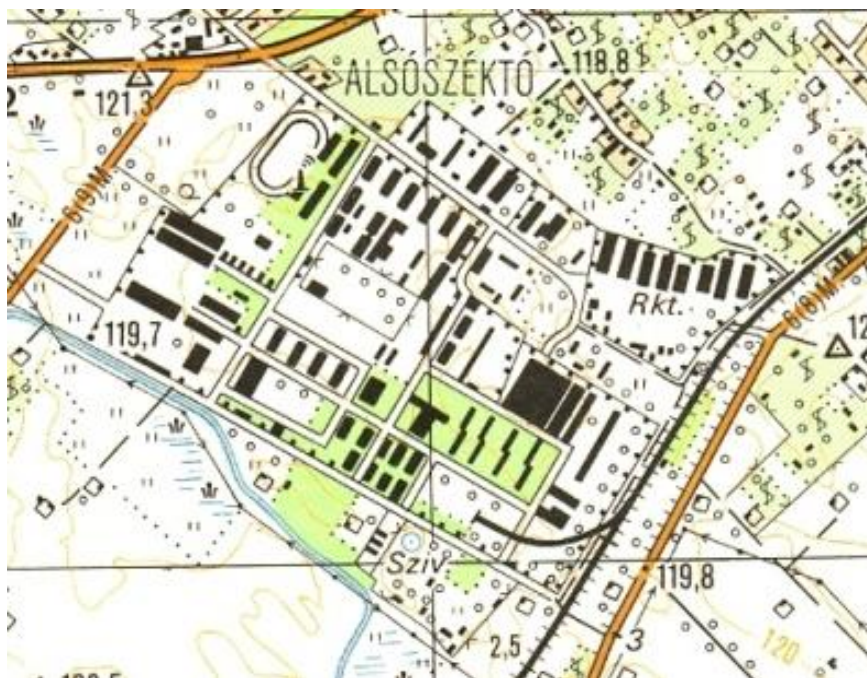
Hitler erődvárossá nyilvánította a várost, holott szinte semmilyen harcászati jelentőséggel nem bírt már.

---

<sup>4</sup> Feltehetően a **В/ч пп 64041 – 190 орвб 2 зв мд** (190 отдельный ремонтно-восстановительный батальон 2 гвардейская механизированная дивизия) – 2. gépesített gárdahadosztály 190. önálló javító zászlóaljáról van szó (a <http://talks.esosed.ru/static-comments/mapia/1133798/page-1/> oldal alapján a szerkesztő megjegyzése)

<sup>5</sup> Az alábbiakból jelentős rész Heltai Nándor Ébredező városrészek című könyvéből származik, melyet újabb információkkal, alakulatnevekkel, fejezetekkel, bekezdésekkel és visszaemlékezésekkel egészítettem ki.[3]

Október 29-én általános támadást indított a 2. Ukrán front, de egy német páncélososztálynak még ekkor is sikerült ellenállni az oroszoknak, a város csak november 1-én esett el, amikor is előző nap északi irányban kitortek a németek, és a szovjetek hajnalban megszállták a várost.



9. ábra. Az alsószéktői laktanya egy 1989-es honvédségi térképen (a térkép nem teljesen pontos, több épületet nem, vagy rossz helyen tüntet fel)<sup>6</sup>

### 6.3. A laktanya a háború után

A háború után több laktanya átnevezését is kérelmezték, így 1945 nyarán a Rákóczi Ferenc nevet kapta az üresen álló laktanya. A háború okozta károkat, sérüléseket nem javították ki, ehelyett 1946-ban versenytárgyalást írtak ki a laktanya lebontására. Tégláit a máriavárosi templom építéséhez ajánlották fel, és ezzel véget ért a laktanya rövid pályafutása.

A háború után pár évvel megkezdődött a hadsereg földuzzasztása. Rohamosan növekedni kezdett a hadsereg létszáma, így megint szükségessé vált az új laktanyák építése. Kecskeméten az új magyar laktanyát 1950-ben kezdték el építeni Alsószéktőn, az Izsáki út bal

<sup>6</sup> Az engedélyező neve és az engedélyszám a forrásfelsorolásnál található: [1]



oldalán. A 64. Állami Építőipari Tröszt magasépítő vállalatát bízták meg az építéssel. Az új laktanya a Zalka Máté nevet kapta, és az első alakulatok 1951 őszén érkeztek. Október 8-án a 2. felderítő zászlóalj, 15-én a 81. híradózászlóalj, majd a 12. lövészezred és a 88. légvédelmi tüzérosztály költözött be. November elején a 18. tüzérezred és a 302. tüzér javítóműhely érkezett meg. Az idetelepült alakulatok az 5. lövészhadosztály alárendeltségében voltak (a hadosztályparancsnokság a belvárosban lévő laktanyába települt, megszűnésekor a helyére a В/ч 73404-es szovjet alakulat került), a 18. tüzérezredet leszámítva mely hadtest-közvetlen egység volt. Furcsának tűnhet, hogy ilyen sok alakulat egyetlen laktanyában volt elszállásolva, de az alsószéktői objektumot több mint 10 000 katona elhelyezésére tervezték. 1952-ben a 3. honi légvédelmi tüzérosztállyal bővült a laktanya, melynek az állománya az objektum dél-nyugati részén került elhelyezésre. 1953-ban a híradózászlóalj kitelepült Táborfalvára, s helyére a 174. javító zászlóalj érkezett.

#### **6.4. A forradalmi események Kecskeméten**

1956 októbere és novembere a kecskemétiak számára is eseménydús napokat tartogatott. Október 23-án este a 12. lövészezrednek magasabb harckészültségi fokozatot rendeltek el, majd másnap az alakulat elindult Budapestre. 24-én az összes alakulatnak teljes harckészültséget rendeltek el. 25-én megerősítették a laktanya őrségét, és felfegyverezték az építőszázad katonáit is. Másnap a hadsereg erői sortűzet nyitottak a megyei börtönnél demonstráló tömegre. Eközben a Pestre felvonult lövészezred parancsot kapott, hogy szovjet alárendeltségben számolja fel a Corvin közti fegyveres csoportokat.

Október 28-án bevonult az alsószéktői laktanyába a 24. harckocsirohamlöveg ezred Kalocsáról. Egy nappal később megalakult a kecskeméti nemzetőrség, és kb. 300 főt hoztak be a laktanyába kihallgatásra. November 2-án Kecskemétre rendelték a 75. páncéltörő tüzérosztályt és a 16. harckocsiezred egy részét is az alsószéktői laktanya védelmére.

Ugyanezen a napon már érzékelhető volt a szovjet csapatmozgás, a környező utakat fokozatosan kezdték lezárni. November 4-én a bevonuló szovjet csapatok elfoglalták a laktanyát, és lefegyverezték a magyarokat, időközben visszatértek a Budapestre felvezényelt csapatok is. Ezután már különösebb esemény nem történt a laktanyában a forradalom során.

### **6.5. A laktanya tulajdonosváltása és az 1957 utáni építkezések**

1957 tavaszán megkezdték a 3. gépesített hadtest, és ezzel együtt az 5. lövészadosztály felszámolását. Az alakulatok leadták a felszerelésüket a központi raktáraknak, a legénységet leszerelték vagy szétszórták más alakulatokhoz. Így tavaszra szépen lassan kiürült a laktanya, míg a 12. lövészezred április 2-án végül átadta az objektumot egy szovjet alakulatnak (egyes források szerint a В/ч 25707-es számú alakulatnak), és ezzel új fejezet nyílt a laktanya történetében.



*10. ábra. A parancsnok, Zelenyev a 110. ezred emlékműve előtt.  
(A ZIS-3-as páncéltörő ágyút 1987 körül lecserélték egy BMP gyalogsági harcjárműre, és kisebb átépítést végeztek az emlékművön.)*

A 93. gépesített lövész gárdahadosztály<sup>7</sup> 1956-ban érkezett Magyarországra, 1957-től Kecskeméten települt a Déli Hadseregcsoporthoz.

<sup>7</sup> Teljes neve: A kétszeres Vörös Zászló, Szuvorov és Kutuzov renddel kitüntetett 93. „Harkovi” gépesített lövész gárdahadosztály. Az alakulat az első csapatok közt volt, amelyek behatoltak Romániába 1944-ben. Részt vett a magyarországi harcokban is (feltehetőleg Esztergom környékén), a háborút pedig Csehszlovákiában fejezte be. A hadosztály 1943 és 1944 között három lövészezredből, a 278., 281., 285.-ből és a 198. gárda tüzérezredből állt. A második világháborút követően újraszervezték, és hazavonták, továbbá a 35. számot kapta a hadosztály, az ezredek pedig a 110., 111. és a 112-ik számot és a gépesített jelzőt kapták.

alárendeltségében. 1957-től 35. gépesített lövész gárdahadosztály néven jegyezték, csak 1965-ben kapta vissza a 93-as számot és később részt vett Csehszlovákia megszállásában.

Heltai Nándor: *Ébredező városrészek* című művében (melyben a szerző az elsők közt foglalkozott a laktanya szovjet történetével), sok érdekes fejezet tárul elénk a homokbányai objektum hidegháborús történetéből. Következzék hát ezekből pár szemelvény. A szovjet fél követelésére a hatvanas években bővítették az alsószéktői laktanyát, ugyanis csak azzal a feltétellel költöztek volna ki a város belterületén önkényesen lefoglalt lakásokból, iskolából, az iparos székházból stb., ha a magyarok új épületeket emelnek a katonai objektumban. Az építkezések költségeit az Állami Fejlesztési Bank állta. Követeléseiket egyre újabakkal toldották meg, amely miatt szűkebb körben még az akkori megyei első titkár, a későbbi belügyminiszter is kifakadt.



*11. ábra. Szovjet katonák a Kecskemét közigazgatási határt jelölő táblánál*

Épült itt többek között egy 2500 négyzetméteres étterem és 4500 négyzetméteres parancsnoki épület, 500–600 néző befogadására alkalmas színházterem, egy szabadtéri mozi, hét társas- és három

panelház, egy CLASP rendszerű, 24 tantermes, 6500 négyzetméter alapterületű, tornateremmel is rendelkező iskola (a № 64-es), és két épület, melyben diákokat és tanárokat szállásoltak el. (A belvárosban egyébként egy főiskola is működött a Szent Imre utcában, mely ma a Szent Imre katolikus óvoda és általános iskola.)

Továbbá külön helikopter-leszállóhelyek is épültek a légénységi étkezdétől dél-nyugatra, a laktanyán kívül.

Eközben nálunk családok százai szenvedtek a kínzó lakáshiány miatt, megoldhatatlan helyiséghiánnyal küzdöttek az egészségügyi, kulturális és szociális intézmények, amikor az itt időző fegyveresek csak Kecskeméten több ezer négyzetméter ingatlant birtokoltak.



*12. ábra. A légénységi étkeзде előtt, 1985 októbere*

A Vendégalakulat számlára utaltak át megyei, városi alapból származó milliókat is. Dr. Mező Mihály volt tanácselnök, korábban vb. titkár, majd a megyei tanács tervosztályának vezetője szerint az alsószéktői laktanyák építési költségeinek több mint kétharmadát a magyarok fizették. Ritkán fordult elő, hogy az oroszok a saját zsebükből nyúltak volna. Egy alkalommal kérték, hogy a legfelsőbb szín-

ten egyeztetett tervekben meghatározottnál nagyobb lakást építsenek a parancsoknak, és vállalták a különbözet megtérítését.



*13. ábra. A hadosztályparancsnokság kiszolgáló személyzetének épülete. Korábban a parancsnokság a személyzettel együtt a Burga utcában lévő volt Horthy Miklós laktanyában volt elhelyezve*

A megállapodás a Kecskemét város központjához csatlakozó, Honvéd tér 1. számú alatti laktanya, valamint a város területén elszórtan lévő lakások áttelepítéséről, illetve összevonásáról szólt.

Az 1972. március 28-án kelt, magyar és orosz nyelven 5-5 példányban készült dokumentumot a megyei és a városi tanács elnöke, egy-egy közvetlenül illetékes magyar és szovjet katonatiszt írta alá, Borisz Patrovics Ivanov vezérezredes, a Déli Hadseregcsoport parancsnoka és Szűcs László vezérőrnagy miniszterhelyettes látta meg.

*„Eszerint I/1. pont:*

*A laktanya áttelepítése céljára [...] a meglévő homokbányai laktanya mögötti területet jelöli ki. Az 52. számú dunaföldvári úttól a homokbányai laktanyához leágazó bekötőút észak-keleti oldalán – kb. 350 méter hosszúságú és 100 méter széles területre van szükség.*

*A terület mezőgazdasági művelés alatt áll, azon néhány régebbi, esetleg engedély nélkül létesített épület van. A terület tulajdonjoga-*

*nak megszerzése a Honvédelmi Minisztérium – mint későbbi kezelő – feladata, míg a rajta lévő építmények megürítése és szanálása a városi tanács feladatát képezi.*

*A 3. pont szerint az új laktanyaépület 28–30 millió Ft értékű előirányzatú költségéhez a Honvédelmi Minisztérium 35 százalékos, a Kecskeméti Városi Tanács ugyancsak 35 százalékos, a Bács–Kiskun megyei tanács pedig 30 százalékos arányban járul hozzá, az alábbi táblázat szerinti ütemezésben.*

*7. pont: A város területén szétszórta lévő, állami kezelésű és tanácsai rendelkezés alatt álló 104 darab, szovjet családok által lakott lakás összevonása és áttelepítése érdekében a városi tanács megépített a homokbányai laktanya területén 2 darab MOT. 156/61 típusú, épületben 56 darab egyszobás és 52 darab kettőszobás összkomfortos új lakást. A lakóépületek a HM tulajdonába és a szovjetparancsnokság használatába kerülnek. A lakásberuházás megvalósításának ideje 1972-1974 években célszerű, a laktanya áttelepítésével egy időben.*

*9. pont: A 108 db lakás elkészülte után, az üzembe helyezésétől számított 30 napon belül a szovjet parancsnokság átköltözteti a város belső területén használt tanácsai lakásokból a lakókat, és a megürült lakásokat a magyar néphadsereg ingatlangazdálkodó szervei útján a városi tanács rendelkezésére bocsátja.”*

## **6.6. Mindennapok a laktanyában**

A laktanyában az ötvenes évektől egészen a kivonásig zajlott az élet. Egyszerre több alakulat állomásozott itt, melyek gyakran tartottak gyakorlatokat. A csapatok feltehetőleg a Bócsa környéki lő- és gyakorlótérre jártak ki a nagyobb gyakorlatokra, lövészetekre, de a Csalánosi parkerdőnél is tartottak lövészetet és kisebb gyakorlatokat. Olykor-olykor a sorkatonákat is kiengedték (persze csapatban), hogy segédkezzenek a szüretelésben, ezért a volt katonák közül sokan emlékeznek meg az internetes fórumokon a finom cseresznyéről. A laktanyában természetesen könyvtár is működött (a szovjetek szerint több mint 3 millió könyvvel), illetve itt nyomtatták a Gárdista című folyóiratot is. 1986-ban egy ideig Maszhadov, a későbbi csecsen elnök volt a laktanya parancsnoka.

A Fémmunkás Vállalat magyar-szovjet baráti társaságának meghívására hazánkban tartózkodó nyugdíjas szovjet táborno elragadtatással számolt be a Kecskeméti szolgálatos százados fia leveleiről. Ő maga annyira fellelkesedett a városközponti Univer áru kínálatán,

hogy onnan levélben gratulált Kádárnak a megvalósult kommunizmusért. (Álmétkodását csak az értheti meg, aki legalább néhány napot eltöltött a Szovjetunióban.)



*14. ábra. Ünnepi felvonulás a hátsó alakulótéren. Háttérben a gyengélkedő*

Naponta fogynak a tanúk, a lehetséges emlékezők. Örvendetes, hogy – ellentétben a második világháború utáni időszakokkal – itt kevésbé lehetett hallani szovjet katonák atrocitásairól. Kegyetlen szigorral tartották a laktanyában a sorkatonaságot. A tisztek nemegyszer puskatussal „motiválták” a sorkatonákat a feladat végrehajtására, hiszen a testi fenyítés nem volt tiltott. Halálesetre is volt példa, melynek okai máig tisztázatlanok. Igaz az Alsószéktóhoz közeli gazdák okkal panaszkodtak: a gyakorlatra igyekvő vagy onnan hazatérő katonák meg-megdézsmálták a gyümölcsösöket, a szőlőket.

A katonák egy része, mint minden más helyőrségben, itt is megismerkedett a magyarokkal. (Előfordult, hogy például a kulturális tiszt feleségül szerette volna venni az egyik magyar művelődési intézmény igazgatónőjét, de ehhez nem kapta meg felettesei hozzájárulását.)

Olykor egy-egy vállalat, intézmény és egy-egy szovjet alakulat kölcsönös előnyökön alapuló alkalmi megállapodást kötött. Például a Bács-Kiskun Megyei Nyomdavállalatot szovjet katonák, darus kocsik költöztették át új telephelyre, amiért a nyomdavállalat egy zenekari felszerelést ajándékozott a katonáknak.

Az 1968-as csehszlovákiai események a laktanyát is érintették. Néhány itt állomásozó alakulat részt vett északi szomszédunk megszállásában, illetve helikopterek szálltak le a sportpályán.



15. ábra. Őrségváltás

1989. február 18-án, a csapatkivonások előszeleként körülbelül 500-an látogattak el a Nyitott Kapuk Napján a laktanyába. A polgári személyek megismerkedhettek az itt lévő haditechnikával, és választ kaphattak kérdéseikre. A filmvetítésekkel és videoprogrammal színesített nyílt napon a szovjet katonai vezetők arról is szóltak, hogy a csapatkivonás keretében kb. 10 000 katona, és velük együtt kb. 4000 családtag távozik. Pár nappal később a szovjet hadsereg és a flotta megalakulásának 71. évfordulója alkalmából ünnepi állománygyűlést tartottak a laktanyában. Az eseményen részt vett Matvej Burlakov vezérezredes a DHDSCS parancsnoka, aki köszöntötte a magasabb egység parancsnokait, a szolgálatot teljesítő katonákat, a hozzátartozókat és vendégeket. Az ünnepségen jelen volt Kárpáti Ferenc vezérezredes, honvédelmi miniszter is.

Marina Pavelko – Alexander A. Pavelko őrnagy lánya – 1978-ban született, 6 évesen érkezett Magyarországra, Kecskemétre. A kivonuláskor 11 éves volt. Visszaemlékezéseit olvasva talán jobban el tud-



juk képzelni, hogy milyen is lehetett egy ilyen „katonai város”. (A szöveg saját fordításom.)



16. ábra. A 110. ezred emlékműve, az előtérben tiszti családok

„Apám (Alexander A. Pavelko) őrnagy, az ezredparancsnok politikai helyettese volt... A legkorábbi emlékem az utazás Moszkvából Magyarországra. Hat éves voltam akkor, az öcsém egy. Apa már nyáron elment, mi úgy készültünk, hogy októberben utazunk... A vonat másfél nap alatt ért Moszkvából Magyarországra, éjjel két óra körül érkeztünk Kecskemétre. Emlékszem az izgalomra, amikor a határon Csapnál a kereket keskeny nyomtávúakra cserélték. A vagon magásra emelték valamilyen szerkezettel, és egy óra múlva lassan leengedték. Engem ugyancsak nagyon meglepett az időeltolódás. A mi „szovjet” időnk szerint már este 10 óra körül járt, azaz nekem, egy hatéves gyereknek már az ágyban lett volna a helyem, de itt, egy valamilyen magyar város mellett elhaladva örömmel fedeztem fel, hogy még csak nyolc óra van! Leírhatatlan öröm!

Az első reggel: A legelső házban laktunk, az iskola mögött, a helikopter pilóták házában. Ébredés után egyből rohantam az ablakhoz, hogy kinézhessek. A szemem előtt egy kis játszótér azután egy fehér jelekkel ellátott aszfaltozott tér, és egy sosem látott szépségű épület, piros betétekkel az ablakai alatt. Mint később kiderült ez volt az iskola, ahol az első osztályba elkezdtem járni. És még valami, a mai napig hiszem, hogy nekem az a ház volt a legszebb a városunkban,

*amelyikben mi laktunk. Bejárat, és az összes erkély sárga áttetsző üvegből készült, és ez nagyon látványos volt! Csak később épült egy másik, ötemeletes zöld épület, amely az ABC-vel szemben áll, és mi több azokban a lakásokban már szőnyegpadló is volt (az is zöld)!*

*A városunkban háromjegyű telefonszámok voltak, a miénk volt a 123-as szám... Mindössze három televíziós csatornát lehetett fogni, az egyik közülük magyar volt... Egyébként a városunk mindig nagyon tiszta volt. A katonák megtisztították az gypszegélyeket, és ahol nem volt fű, oda ültettek, azaz fűvel átszőtt földdarabokat hoztak, aztán leterítették a szükséges helyre a fűvel felfelé. A város tele volt nyárfákkal.*



17. ábra. A ház, amelyben Alexander A. Pavelko szovjet őrnagy és családja lakott. Előtérben szovjet katona a tornapályán

*A házunktól balra – a katonák sportpályája, kerítéshálóval. A háló alatt könnyű átjutni. Gyakorló eszközök (még hozzá minden két példányban) nagyon vidám dolog! A legemlékezetesebb egy árok volt: két rönk keresztben rajta, alatta átjáró. ...*

*A gyakorló téren túl volt egy hatalmas szabadtéri mozi a katonák számára. A legjobb filmeket...én éppen ott láttam.*

*A házunk mellett kezdetben volt egy elhagyott magyar épület, vaskerítéssel körbekerítve... Később a házat elbontották, és egy játszótér épült a helyén...*

*A tiszti klub. A zeneiskola (felsőbb fokú). A tiszti klubban megrázó filmeket vetítettek - borzalmasakat...A tiszti klubban gyakran voltak koncertek, az előadóművészek a SzU-ból érkeztek hozzánk.<sup>8</sup>*



18. ábra. A szovjet katonavárosban működő iskola

*A katonai gyakorlópálya oldalában, a bejáratánál (ott, ahol az átjáró volt gyakorlópályáról a tornateremhez és az étkezőhöz) volt egy kis pad.*

*Február 23. Kötelező iskolai felvonulás. Az osztályok választhattak a fegyvernemek közül, katonai egyenruhát vettek fel, és tornateremben masíroztak és katonadalokat énekeltek.*

*A raktár. Ez az a hely, ahova minden nap jártunk ingyen kenyérért, vajért, tojásért, konzervért stb. – a fejadagunkért... A lakásunkban az erkélyen mindig volt egy csomó doboz alma, sűrített tej, valamint bor és likőr. Nem sok, de nagyon sok!*

*Az ABC... Volt ott mindenféle, minden mennyiségben! ... Az ABC mellett később felépült a kávézó, ahol fagyit lehetett kapni, amit automatából töltöttek háromszögletű ostyapohárkába... Az ABC-től nem*

---

<sup>8</sup> Viktor Szaltikov, Anne Veski és Alexander Rozenbaum. Egyszer az egész iskola elment egy Vicna koncertre.

*messze volt egy irodaszerület, ahol előjegyzéssel könyveket is árultak (ezek ma is ott vannak otthon a polcokon)...*



*19. ábra. A szovjet katonaváros területén található ABC*



*20. ábra. A harmadik gépesített lövészzászlóalj tagjai a sportpálya mögött*

*Az iskola előtt, közel a laktanya bejáratához, volt egy hatalmas stadion 400 méteres futópályával... Nyáron néha elmentünk meggyet szedni a magyarok kertjébe. Fizettek is érte, persze meggyel. De köztünk szőlőt és szüreteltünk kajszibarackot is. Ezeken a helyeken már forinttal fizettek. A 4 nap alatt megkeresett pénzzel (elég sok volt) felmerült a kérdés, hogy mire költjük...*

*A városunk elvileg zárt volt, de ha az ember ki akart jutni, akkor kimászhatott a stadion mögötti kerítésen. Aztán az 1-es busszal bejuthatott a városba.*

*A vásárlások. Ebben az időben a családnk, valamint más családok is nagyon fontos bevásárlásokat tettek, ekkor vettük meg az első Panasonic magnókat, a videót, szőnyeget, bundát anyának és nekem majd, ha megnövök meg a Volga autót.*

*Miután videomagnót is vettünk, néztük a kazettákat, amelyeken Jackie Chan, Bruce Lee vagy Jean Claude van Damme szerepelt. Méghozzá nagyon sokszor!...*

*Szórakozás – Menetel és énekel egy szakasz katona, és mi menetelünk és énekelünk velük.*

*Sport - Emlékszem, amikor a mieink (SzSzSzR) a magyarokkal fociztak. Ezt a meccset a televízió is közvetítette. Nyertünk 6:0-ra. Ujjongott is az egész város.*

*A távozásunk: 1990 nyarán utaztunk el. Kijevbe mentünk. Szomorú. Szomorú. Szomorú. ... Még valami – a büszkeség, hogy külföldön voltunk, segített!”*

## **6.7. A kivonulás**

*„1991. június 16. Éjfél előtt néhány perccel az utolsó szovjet katonai szerelvény is elhagyta Magyarországot. A kormány közel 100 milliárd forintba becsülte a szovjet csapatok által okozott károk értékét, ezen belül 66,5 milliárdra a környezeti és természeti károkat. Az elhagyott szovjet laktanyák számbavételekor derült fény azokra a többnyire nyomorúságos életkörülményekre, amelyek között az itt állomásozó szovjet csapatok éltek. Nyilvánosságot kaptak azok az „ideológiai körülmények” melyek szintén meghatározták életüket.” – írta az MTI egyik 1991-es tudósítása. [5]*

1989 áprilisában Lobanov vezérőrnagy, a szovjet déli hadsereg-csoport fegyverzeti parancsnok-helyettese bejelentette: Kecskemétről az év végéig 700-800 katonát szerelnek le. A 93. gépesített lövész

gárdahadosztályt, melynek több alakulata és a parancsnoksága is Kecskeméten állomásozott, 1990. december végétől 1991 márciusáig fokozatosan vonták ki hazánk területéről, összesen 116 vonatszerelvénnel (a kivonási ütemterv szerint). Elsőként persze a tisztek családjait.



21. ábra. Főtisztek a szemlén

Jobbról: Kalita őrnagy, Hnyikov őrnagy és Vascsenko őrnagy

A rádióelektronikai egységeket még 1990 májusában és júniusában kivonták. A biztosító és kiszolgáló egységeket, valamint az anyagi készleteket fokozatosan szállították el.

A 93. gépesített lövész gárdahadosztály 1990. szeptember 19-én, a kivonás megkezdése után nem sokkal 214 db T-64-es harckocsi, 139 db BMP gyalogsági harcjármű (ebből 60 db BMP-2, 64 db BMP-1 és 15 db BMP-1K), 6 db BTR-70-es páncélozott csapatszállító jármű, 71 db 2Sz1-es önjáró tarack, és 36 db 2Sz2-es nehéz aknavető volt hazánk területén, a hadosztály keretében. A harckocsik közül 44 db, a gyalogsági harcjárművek közül 42 db, a csapatszállító járművek közül 80 db, az önjáró tarackok közül pedig 60 db, valamint 18 db BM-21-es rakéta sorozatvető volt ekkor már a Szovjetunió területén. A hadosztály a kijevi katonai körzetbe települt. (Az adatok a Déli Hadseregcsoporthoz emlékdoldaláról származnak {[www.ugv.su](http://www.ugv.su)})

Az utolsó szovjet katonák (az objektumőrök, és az átadást végző tisztek stb.) 1991 júniusában távoztak.

Heltai Nándor 1990. december 20-án *A legyőzött kétszer fizet?* című írásában a megyei lapban helytelenítette, hogy a szovjetek kártérítést követeltek a túlnyomórészt magyarok által épített tiszt lakásokért, laktanyákért.[14] V. N. Zuraljov vezérőrnagy, hadosztályparancsnokot azonban tévesen tájékoztatták, különben nem írhatta volna: „*nincs itt magyar pénz egy fillér sem, mert a szovjet Honvédelmi Minisztérium fizetett saját bugyellárisából*”. Sajnálkozását fejezi ki az általa egyébként más írásaiból ismert újságíró éles kritikai hangja miatt, mert ők tulajdonképpen jóindulatúan jártak el a térítési összeg megállapításánál. Négyszeresét is kérhettek volna ugyanis a piaci törvények alapján, de tekintettel voltak a barátságra, meg az épületek elhasználódására.

### **6.7. A laktanya története a szovjet csapatok kivonulása után – az épületek hasznosítása**

Ki gondolta volna két évtizede, hogy az 1-es autóbusz útvonalát meghosszabbítva behajt a laktanyába? Sejtette-e valaki, hogy 2001-ben magyar utcanevek kerülnek a nem is olyan régen még cirill betűkkel nyilvántartott épületekre? A derülátók sem hitték, hogy az új évezred első évtizedének közepére-végére Homokbányán kellemes lakókörnyezet alakul ki. Először, egy évvel a katonák kiköltözése után, az elhelyezési gondokkal küszködő Lestár Péter Szakközépiskola és Szakiskola költözött a Homokbányai laktanyába. A 24 tantermes iskolában a mintegy 700 diákot csaknem ötven pedagógus, szakoktató tanítja, neveli.

Kollégiumépítő akció keretében alakítottak ki 2000-ben és a következő két évben két modern diákothont Homokbányán. A kétágyas és 2+kétágyas szobákban ideális körülmények között tanulhat a Kecskeméti Főiskola mindhárom karának közel 500 hallgatója. A kormányzat 2000 nyarán elfogadott állami bérlakás-építési program keretében az egyik legsikeresebb pályázatot a kecskemétiiek nyújtottak be. A Széchenyi-terv első ütemében 120 lakást alakítottak ki. A következő évben újabb 120 család örvendezhetett új otthonának. A két 60 lakásos lakótömb rekonstrukciója 765 millió forintba került, ehhez a Gazdasági Minisztérium a Széchenyi-terv keretében 530 millió forinttal járult hozzá. Mivel a háztömbök az Oktatási Minisztérium valamint a Kecskeméti Főiskola kezelésében vannak, közösen nyújtották be a pályázatot, a tulajdonjog azonban a városhoz került.

A megyei napilap *Homokbánya egy új városrész* címmel három érdekelt ember nyilatkozatát közölte 2002. január 16-án. Dr. Szécsi Gábor polgármester szerint:

*„Most már jól látható, hogy az újabb és újabb beruházások nyomán ez a 70 hektáros terület néhány éven belül Kecskemét hangulatos, barátságos, sokak számára igazi otthon teremtő városrésze lesz. Így a homokbányai városrész lassanként megtelik élettel, pezsgéssel. Köszönhető ez az önkormányzati bérlakásoknak, az egy vállalkozó által megvalósított beruházás keretében megvásárolható lakásoknak, kollégiumoknak és a működő középiskoláknak.”*

Jánosi István (akkori) alpolgármester: *„célszerűnek látszik egy piac-közeli, gazdaságosan működtethető bérlakás állomány kialakítása. Ennek érdekében első ütemben 120 bérlakás kialakítására nyújtottuk be támogatási igényünket a Gazdasági Minisztériumhoz. A pályázat nyert, így Homokbánya területén egy házigyári és egy úgynevezett blokkos technikával készült tömb felújítására kerülhetett sor.”*

Az ötszörös túljelentkezés miatt újabb pályázatot adtak be költségelví bérlakások építésére. Az elnyert 530 millió forintos támogatás lehetővé tette újabb két, blokkos technológiával épült tömb megújítását. A főiskola negyven lakásra kapott bérlőkijelölési jogot, a Belügyminisztérium tízre, a másik tömb hatvan lakására pályázhattak a polgárok. A cél az volt, hogy mielőbb életképes, lüktető életű városrész alakuljon ki.



22. ábra. Felújított lakóépület a volt szovjet laktanyában



Mint az ismeretes, a 2000-es években 120, költségalapon meghatározott lakbérű bérlakásba költözhettek be a lakók Homokbányán. 2002 elején pedig a Gazdasági Minisztérium arról értesítette az önkormányzatot, hogy elfogadta a város pályázatát újabb 120 lakás kialakítására.

Újabb építkezések 2010-ben kezdődtek, amikor tudósházat építettek az egyik legénységi épületből:[18] *„Ma még lerobbant laktanya-épület, jövő ilyenkor korszerű tudósház áll majd a Kecskeméti Főiskola kollégiumai mellett a homokbányai városrészben. Az 1,2 milliárd forintos beruházás a legjelentősebb eleme annak a sokrétű uniós fejlesztési projektnek, amelyet a főiskola a Társadalmi Infrastruktúra Operatív Program támogatásával hajtott végre 32 hónap alatt.”* – írja Kecskemét város internetes oldala.

Az utolsó felújítási munkálatok 2010 végén és 2011 elején zajlottak le, amikor is egy magyar mintájú panelházat (fentebb látható) hoztak lakható állapotba. A felújítás során kicserélték a nyílászárókat és a vezetékeket, új energiatakarékos burkolást kapott az épület, majd visszakapcsolták a hálózatra a közműveket is.

2013-ban mintegy 750 millió forint értékben hirdetett meg a Kecskeméti Főiskola értékesítésre ingatlanokat a volt szovjet negyedben. Az ingatlanok tulajdonosa a magyar állam, a főiskola a kezelői jogot gyakorolja, de sikeres értékesítés esetén a befolyt összeget az intézményfejlesztésre fordíthatja.

Mint ismeretes, a főiskola a közelmúltban mondott le mintegy 1,3 milliárd forint értékű ingatlan kezelői jogáról Homokbányán, hogy a kecskeméti önkormányzat hasznosításra tulajdonba kaphassa azokat. A főiskola ezzel is igyekezett elősegíteni a városrész rehabilitációját. A most meghirdetett ingatlanok a főiskola kezelésében maradtak és értékesítésüktől a homokbányai terület további fejlődését várja az intézmény. A laktanya benépesülését jelzi az is, hogy 2001-ben hét utca (Agyag, Homokkő, Homokszem, Kvarc, Téglás, Vályogvető, Rosta) kapott nevet.

## **6.8. A laktanya napjainkban**

A laktanya szerencsére még nincs olyan rossz állapotban, mint pl. a szentkirályszabadjai, de nemsokára hasonló sorsra jut, ha nem tesznek valamit az ügy érdekében. Az északi lakótelepet (a laktanya déli részében is található három lakóház) majdnem teljesen újjáépí-

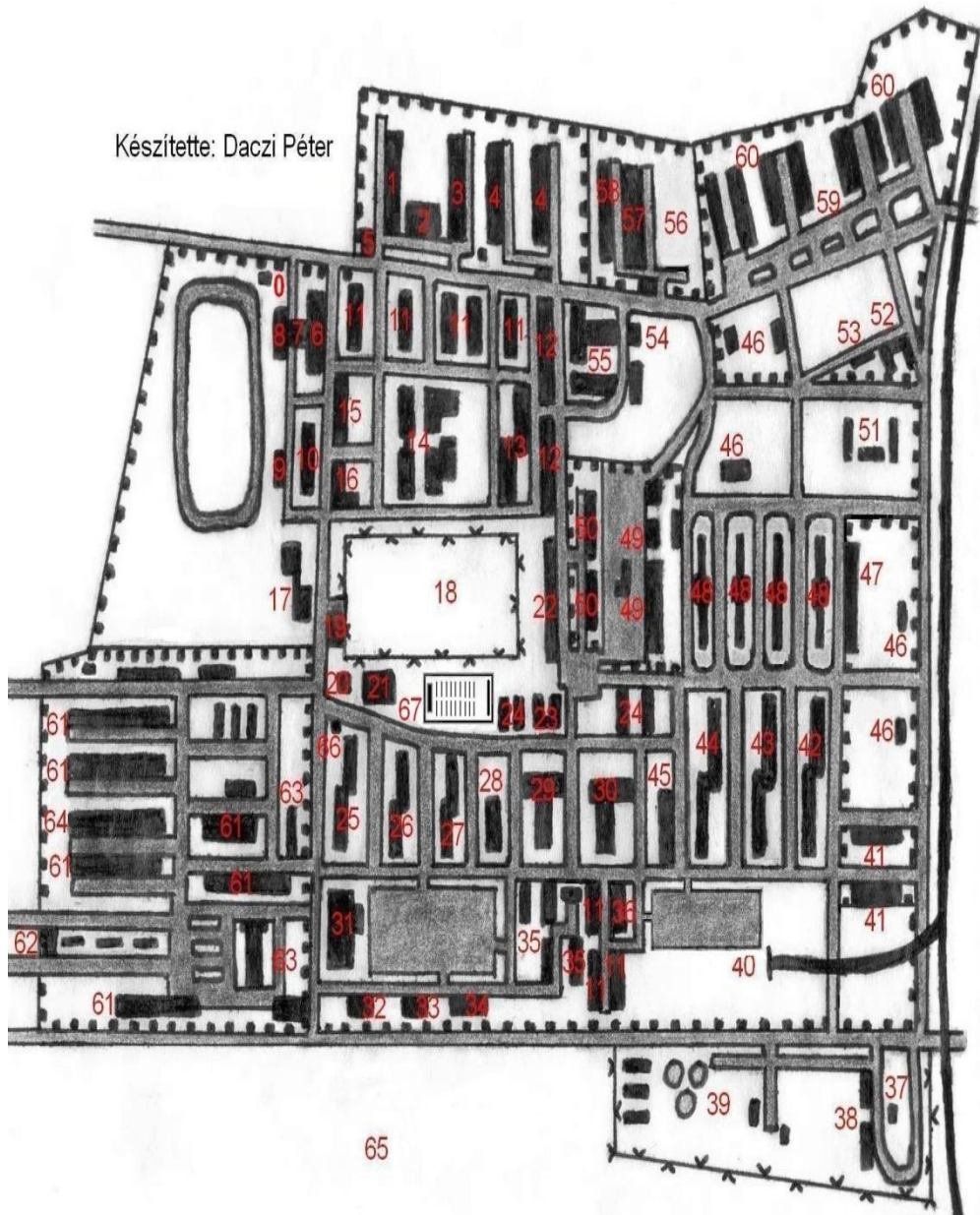
tették, egy társasházat és a két kijevei panelt leszámítva (a kijevei mintájú panelek sajnos nem felelnek meg a magyar szabványoknak, talán ezért sem újítták fel őket). A vegyi védelmisek és a gépkocsizók legénységi épületei szolgálnak jelenleg kollégiumként illetve tudósházként. A többi épület romosan felújításra vár, de sajnos jó pár közülük már menthetetlen. Már amelyek megmaradtak.

Ugyanis a laktanya észak-keleti részén lévő raktár-telepet és az ott lévő garázsokat, melyek fémből és hullámpalából épültek, még a kivonuláskor elbontották a távozó oroszok, és eladták az értékeesebb részeket. A rendszerváltás után elsőként a kijevei panelekkel szemközti épületeket, majd a laktanyaparancsnok házát bontották el, mivel már életveszélyesek voltak. 2008 őszén pedig a gépjármű telephelyet és vele együtt a sportpályát ítélték halálra, holott itt voltak a laktanya legjobb állapotban megmaradt épületei, mindezt csak azért, hogy a helyére egy Decathlon, illetve két körforgalom épülhessen. Ironikus módon a felépült áruház és a körforgalmak még csak nem is „lőgnának” bele a telephelybe.

A bontások után kivágták a sportpálya és a telephely melletti 150x200 méteres erdőt is, melynek helyén most egy bokor nélküli, törmelékkel teli pusztaság van. A Google Earth-ön még meg lehet tekinteni, hogy hogyan is nézett ki ez a rész korábban. A 110. ezred alakuló terét autós iskolák használják gyakorlásra, míg a másakra a kollégium foci- és kosárpályáját építették. A többi épület üresen, romosan, növényekkel benöve és kifosztva áll jobb sorsra várva.

A vakolat sok helyen hiányzik, az ablakok nagy részét betörték, a fém-alkatrészeket és a vezetékeket az utolsó darabig ellopták. A színházat és a hadosztály parancsnoki épületét airsoft játékosok használják olykor-olykor. Az utak fel vannak repedezve és néhol teljesen benőttek. Ilyen állapotok jellemzik most a laktanyát. Elvéve találni egy-egy ütött-kopott egyenruhafoszlányt, szétázott papírokat, szétrozsdásodott bögrét, melyek az előző rendszerre emlékeztetnek.

Manapság gyakran és boldogan térnek vissza nosztalgiázni az itt szolgált sorkatonák, tiszték és hozzátartozóik, hiszen az itt eltöltött évek felértek életük legszebb éveivel. Sajnos azonban szomorúan, nem egyszer könnyekkel kísérvé veszik tudomásul, hogy a „városuknak” csak kis részébe tért vissza az élet...



23. ábra. A homokbányai laktanya térképe

- 0**–bejárat, mellette a sportpálya  
**1**–hadosztályparancsnoki épület  
**2**–tishti színház / mozi  
**3**–a parancsnokság személyzetének legénységi épülete, étkezdéje  
**4**–járműpark  
**5**–bejárat, mellette transzformátor és egy Lenin festmény  
**6**–főépület, tishti klub, végén lakások és újságos  
**7**–színház / mozi  
**8**–disco  
**9**–kazánház, szén- és élelmiszerraktár mellette óvoda  
**10**–bölcsőde, az emeleten tishti lakások  
**11**–lakóépületek  
**12**–kijevi panelházak  
**13**–magyar mintájú panelház  
**14**–iskola  
**15**–kollégium / tanári szálló  
**16**–ABC  
**17**–magyar mintájú panelház  
**18**–edző- és kiképzőpálya  
**19**–cipész- és ruhajavító  
**20**–szauna  
**21**–ruházati raktár  
**22**–szennyvíz-átemelő  
**23**–raktár  
**24**–baromfiólak, élelmiszerraktár  
**25, 26, 27**–legénységi épület (110. ezred)  
**28**–ezredparancsnoki épület  
**29**–mosókonyha  
**30**–42, 43, 44, 45 önálló zászlóaljok étkezdéje  
**31**–legénységi étkezde, konyha  
**32**–klub  
**33**–teázó  
**34**–kazánház  
**35**–nőtlen tishti, altishti szálló  
**36**–gyengélkedő  
**37**–olajfogadó  
**38**–rakodó  
**39**–szivattyúk  
**40**–vasúti rakodó, mellette kiképzőpálya  
**41**–garázsok, benzinkút (rádiótechnikai felderítők)  
**42**–legénységi épület (gép. löv. kiképző zászlóalj, később 902. légideszant), mellette őrség-felkészítő  
**43**–legénységi épület (vegyivédelmisek északi részen, rádiós felderítők a délin)  
**44**–legénységi épület (logisztikai zászlóalj)  
**45**–legénységi épület  
**46**–őrség épületek  
**47**–raktár  
**48**–garázsok, elhúzzható álcahaló függönnyel, és ejtőernyő szárítóval  
**49**–járműjavító telep  
**50**–élelmiszerraktárak  
**51**–sertéstelep  
**52**–kazánház  
**53**–melléképület  
**54**–laktanyaparancsnok háza  
**55**–lakások  
**56**–üzemanyagtartályok helye  
**57**–pékség  
**58**–raktár  
**59**–járműmosó, hadosztály elhelyezési szolgálat épületei  
**60**–raktárak, garázsok  
**61**–garázsok  
**62**–porta, mellette üzemanyagvételező pont  
**63**–járműjavító  
**64**–raktár  
**65**–helikopter–leszállóhelyek  
**66**–emlékmű (BMP gyalogsági harc-jármű)  
**67**–szabadtéri mozi

## 6.9. Alsószéktón állomásozott magyar alakulatok (a háború előtt)

**V. önálló gépvontatású tüzérosztály** – Ez az alakulat költözött be a frissen felépített páncélos laktanyába, 1944 októberében megszűnt.

## 6.10. Homokbányán állomásozott alakulatok

**MN 1285** 81. híradózászlóalj (1951–1953) – Az alakulat október 15-én érkezett homokbányára, majd 1953-ban települt Táborfalvára, helyére a 174. javító zászlóalj került.

**MN 1739** 2. felderítő zászlóalj (1951–1957 tavaszáig) – Az alakulat október 8-án érkezett Kecskemétre az 5. lövészadosztály alárendeltségében, 1957 tavaszán felszámolták.

**MN 2222** 88. légvédelmi tüzérosztály (1951–1954) – Az 5. lövészadosztállyal érkezett az egység, majd 1954-ben Orgoványra diszlokált.

**MN 2872** 12. lövészezred (1951–1957 tavaszáig) – Az 5. lövészadosztály alárendeltségében települt itt, 1957-ben az alakulatot felszámolták, és április 2-án átadta a szovjeteknek a laktanyát.

**MN 2905** 174. javító zászlóalj (1953–1957 tavaszáig) – A híradózászlóalj helyére érkezett, 1957-ben felszámolták.

**MN 5975** 302. tüzér javítóműhely (1951–1957 tavaszáig) – 1957-ben az 5. lövészadosztály felszámolásakor ez az alakulat is hasonló sorsra jutott.

**MN 7130** 18. tüzérezred (1951–1957) – Hadtest–közvetlen alakulat volt, 1951. november 1-jén érkezett, 1957. elején felszámolták.

**MN 7051** 3. honi légvédelmi tüzérosztály (1952–1955) – Az alakulatot 1952. november 1-jén hozták létre Kecskeméten az 55. légvédelmi tüzérosztály részeként, feladata a reptér védelme volt, de a homokbányai laktanya dél-nyugati részén volt elhelyezve. 1955. november elején települt át Veszprémbe.

### **6.11. Kecskeméten állomásozott szovjet alakulatok 1957 előtt**

**в/ч пп 16132** – *Управление и штаб 2 гв мд* (*Управление и штаб 2-ой гвардейской механизированной дивизии*) – 2. gépesített gárdahadosztály parancsnoksága és törzse.

**в/ч пп 19626** – *76 огвбс 2 гв мд* (76 отдельный гвардейский батальон связи 2 гвардейская механизированная дивизия) – 2. gépesített gárdahadosztály 76. önálló gárda híradózászlóalja (Az 50–es évek végén átkerült a 19. páncélos hadosztályhoz Esztergomba).

**в/ч пп 21474** – *56 омедсб 2 гв мд* (56 отдельный медико-санитарный батальон 2 гвардейская механизированная дивизия) – 2. gépesített gárdahadosztály 56. önálló egészségügyi zászlóalja.

**в/ч пп 52779** – *690 оаб 2 гв мд* (690 отдельный автомобильный батальон 2 гвардейская механизированная дивизия) – 2. gépesített gárdahadosztály 690. önálló gépkocsizó zászlóalja. (Az '50–es évek végén átkerült a 19. páncélos hadosztályhoz Esztergomba).

**в/ч пп 61492** – *5 гв мп 2 гв мд* (5 гвардейский механизированный полк 2 гвардейская механизированная дивизия) – 2. gépesített gárdahadosztály 5. Szuvorov renddel kitüntetett „Volnovakhai” gépesített gárdaezrede.

**в/ч пп 81154** – *99 огвrb 2 гв мд* (99 отдельный гвардейский разведывательный батальон 2 гвардейская механизированная дивизия) – 2. gépesített gárdahadosztály 99. „Nyikolajevi” önálló felderítő gárdazászlóalja.

**в/ч пп ?** – *67 оутб 2 гв мд* (67 отдельный учебный танковый батальон 2 гвардейская механизированная дивизия) – 2. gépesített gárdahadosztály 67. harckocsi kiképző zászlóalja.

### **6.12. Homokbányán állomásozott szovjet alakulatok**

**в/ч пп 07292** – *13 ОБХЗ* (13 отдельный батальон химической защиты) – 13. önálló vegyvédelmi zászlóalj (1979 novemberében áttelepült Aszódra). Az alakulat részt vett Csehszlovákia megszállásában 1968-ban.

**в/ч пп 18181** – *ЦУ УФПС ЮГВ* (Центральный Узел Узел фельдегерской почтовой связи Южная Группа Войск) – A Déli Hadsereg-csoport futárpostai hálózatának központi postázója.

**в/ч пп 16286** – н. а.<sup>9</sup>

**в/ч пп 32379** – *КЭЧ 93 гв мсд* (Квартирно-эксплуатационная часть 93 гвардейская мотострелковая дивизия) – 93. gépesített lövész gárdahadosztály elhelyezési szolgálata.

**в/ч пп 32839** – *КЭЧ района* (Квартирно-эксплуатационная часть района) – Kecskemét körzet elhelyezési szolgálata.

**в/ч пп 37311** – *444 обс радиопомех РЭБ* – 444. rádióelektronikai harc, rádiózavaró önálló híradózászlóalj, a 70. rádiótechnikai ezred egy egysége (nem kizárt, hogy korábban 777. számon jegyezték).

**в/ч пп 39627** – *36 отд. учебный мотостр. б-н* – 36. önálló gépesített lövész kiképző zászlóalj, a 70'-es évek végén feloszlatták.

**в/ч пп 41633** – *334 орхз 13 гв тд* (334 отдельная рота химической защиты 13 гвардейская механизированная дивизия) – 13. gárda páncélos-hadosztály 334. önálló vegyivédelmi század (egyes források szerint inkább a 41632-es p. számú alakulat, a 90. vegyivédelmi század települt Kecskeméten).

**в/ч пп 45261** – *Управление и штаб 93 гв мсд* – 93. gárda gépesített lövészadosztály parancsnokság.

**в/ч пп 56664** – *3 оаб 93 гв мсд* (3 отдельный автомобильный батальон 93 гвардейская мотострелковая дивизия) – 93. gépesített lövész gárdahadosztály 3. önálló gépkocsizó zászlóalja (a 80-as évektől 1119. önálló logisztikai zászlóalj). Az alakulat részt vett Csehszlovákia megszállásában 1968-ban.

**в/ч пп 61607** – *110 гв мсп 93 гв мсд* (110 гвардейский мотострелковый полк 93 гвардейская мотострелковая дивизия) – 93. gárda gépesített lövészadosztály 110. gépesített lövész gárdaezrede (1956-ban érkeztek a 35. gépesített gárdahadosztály alárendeltségében. A II. világháborúban 278. gárda lövészezred néven volt jegyezve majd a háború után 1955-ig 110. gépesített gárdaezred.) 1991 elején a 110. ezred felszerelése a következőkből állott a DHDSCs emlékdala szerint: 48 db T-64; 89 db BMP (44 db BMP-2, 43 db BMP-1, 2

<sup>9</sup> A <http://www.rulit.me/books/vooruzhennye-sily-sssr-posle-vtoroj-mirovoj-vojny-ot-krasnoj-armii-k-sovetskoj-read-421434-332.html> oldalon fellelhető információ alapján a 16286-os tábori postaszámú alegység a 93. gépkocsizó lövész gárdahadosztály alárendeltségében lévő 133. önálló vegyivédelmi zászlóalj volt (a szerkesztő megjegyzése)

db BMP-1K); 18 db 2Sz1, 12 db 2Sz12, 2 db PRP-3, 1 db R-145BM, 2 db MTP; 1 db MT-55A.

**в/ч пп 61607–Т – 902 одшб** (902 отдельный десантно-штурмовой батальон) – 902. önálló légiszállítású deszant rohamzászlóalj (1979-ben érkeztek hazánkba a DHDSCs alárendeltségében).

**в/ч пп 73404 – 159 зенап 2 эв мд** (159 зенитно-артиллерийский полк 2 гвардейская механизированная дивизия) – 2. gépesített gárdahadosztály 159. Bogdan Hmelnyickij és Kutuzov renddel kitüntetett légvédelmi tüzérezred. 1956-tól a 2. gépesített gárdahadosztály alárendeltségében Kecskeméten települt, majd átkerült Komáromba a 19. páncélos hadosztályhoz (1945-1965 159. légvédelmi tüzérezred, 1965-től 159. légvédelmi rakétaezred). Az alakulat a magyar 5. lövészadosztály parancsnokság helyére érkezett 1957. február 7-én.

Készült az állami alapadatok felhasználásával. A laktanyákba való belépési engedélyekért köszönöm a segítséget a Homokbányai Kolégium igazgatójának, illetve Kecskemét város Polgármesteri Hivatalának. (Továbbá köszönöm a segítséget a „Kihalt laktanyák” fórum tagjainak az alakulatok pontos azonosításáért. Külön köszönet jár Heltai Nándornak is.)

### **Források, engedélyek**

- [1] A katonai térkép használatának az engedélyszáma: 194–3/2012 – HM Engedélyezte: Tóth László okleveles mérnök ezredes, szolgálatfőnök.
- [2] Kenyeres Dénes: Kecskemét helyőrség története – szerzői kiadás, 2004.
- [3] Heltai Nándor: Ébredező városrészek
- [4] Vándor Károly: Légierő társbérletben – VPP kiadó 2009. <http://www.soviet-airforce.com/>
- [5] <http://www.mti.hu/mti/>
- [6] <http://archivum.epiteszforum.hu/>
- [7] <http://www.muemlekem.hu/> és Zombor Gábor
- [8] A magyarok krónikája – Officina Nova kiadó, 1996
- [9] Képek forrása: saját albumok, illetve <http://ugv.su>, <http://www.odnoklassniki.ru/>



- [10] A gyorsleventék látogatása a Rudolf laktanyában, 1943 márciusában:  
<http://filmhiradok.nava.hu/watch.php?id=4954>
- [11] Képek a Rudolf laktanya jelenlegi állapotáról:  
<http://www.panoramio.com/user/5471218/tags/Rudolf%20laktanya>
- [11] Képek az Erzsébet laktanya jelenlegi állapotáról:  
<http://www.panoramio.com/user/5471218/tags/Erzs%C3%A9bet%20laktanya>
- [12] Turcsányi Károly – Hegedűs Ernő: A légideszant: 2. kötet. Ejtőernyős–, helikopteres– és repülőgépes deszantok a modernkori hadviselésben: 1945-2010. Debrecen: Püldo Kiadó, 2011. 231 p.
- [13] Képek a kadafalvai objektum jelenlegi állapotáról:  
<http://www.panoramio.com/user/5471218/tags/Kadafalva%20-%20%D0%9A%D0%B0%D0%B4%D0%B0%D1%84%D0%B0%D0%BB%D0%B2%D0%B0>
- [14] Heltai Nándor: *A legyőzött kétszer fizet?* című írása a megyei lapban, 1990. december 20-án
- [15] Képek a homokbányai/alsószéktői laktanya jelenlegi állapotáról:  
<http://www.panoramio.com/user/5471218/tags/Als%C3%B3sz%C3%A9kt%C3%B3%20-%20%D0%90%D0%BB%D1%88%D0%BE%D1%81%D0%B5%D0%BA%D1%82%D0%BE>
- [16] Egy 1990-es videó, mely a 93. gépesített lövész gárdahadosztály napján készült<sup>10</sup>:  
[http://www.ugv.su/video/kecskemet\\_deny\\_div.php](http://www.ugv.su/video/kecskemet_deny_div.php)
- [17] Egy korabeli híradórészlet a homokbányai/alsószéktői laktanyáról:  
<http://www.youtube.com/watch?v=nMYbQp3yQ4U>
- [18] Egy 2010-es híradórészlet a homokbányai/alsószéktői laktanya egyik legénységi épületének Tudósházzá alakításáról:  
[http://kecskemetitv.hu/hun/s\\_!news/i\\_\\_2/i\\_\\_59495](http://kecskemetitv.hu/hun/s_!news/i__2/i__59495)

---

<sup>10</sup> A videó első felében az ünnepi előadás látható a kultúrházban, a második felében pedig az ünnepi felvonulás a sportpályán, amelyen az egész laktanya részt vett.

Somkutas Róbert<sup>1</sup>

## A HIDAK BIZTOSÍTÁSÁNAK SZEREPE A MAGYAR HADERŐ ERŐINEK ÉS ESZKÖZEINEK ELŐREVONÁSÁBAN AZ 1941 ÉVI DÉLVIDÉKI HADMŰVELET SORÁN

### **Absztrakt**

*A Magyar Királyi Honvédség 1941-es délvidéki hadjáratakor a gyors-hadtest támadása során a csapatoknak számos vízi akadályt kellett leküzdeni közúti és vasúti hidak birtokbavételével. A hidak biztosítása érdekében került harcbavetésre a pápai ejtőernyős zászlóalj. A páncélozott felderítőcsapatok szintén szerephez jutottak a hidak birtokbavételében. A vasútépítő zászlóaljak hídépítő és -javító tevékenysége a páncél- és ellátóvonatok előrevonását tette lehetővé. A hidak szerepe jelentős volt a magyar haderő erőinek és eszközeinek előrevonása során a délvidéki hadműveletben. Az ehhez kötődő katonai tevékenységeket ismerteti a tanulmány, figyelembe véve a hadművelet katonai logisztikához kötődő egyes vonatkozásait is.*

**Kulcsszavak:** erők mozgatása, támadó művelet, hidak rombolása és birtokbavétele, ejtőernyős zászlóalj, felderítőcsapatok, vasútépítő zászlóaljak

### **Bevezetés**

A katonai logisztika – egyéb elemei mellett – a katonai erők mozgatásának, szállításának tudománya. A NATO katonai logisztika definíciója szerint a **katonai logisztika**: „Az **erők mozgatásának ...tudománya**, amelynek elemei a ... raktározás és szállítás, a fenntartás-karbantartás, illetve a **személyszállítás**.”<sup>2</sup> A támadó fél erőinek előrevonását, utánpótlással való ellátását a védő a közúti és a vasúti hidak felrobbantásával gátolhatja. Különösen alkalmas erre a közép-európai terep, amelyet sűrűn szelnek át különféle folyók, folyamok. Közép-Európában a 18. század óta jelentős mértékű a csatornaépí-

<sup>1</sup> Somkutas Róbert nyá. ezredes, e-mail: rsomkutas@hotmail.com

<sup>2</sup> Demeter György (szerk.): NATO kézikönyv. Stratégiai és Védelmi Kutatóintézet, Budapest, 1993.

tés.<sup>3</sup> Ez újabb vízi akadályokat állít a támadó elé, amelyek leküzdésére különféle műszaki és átkelő eszközökkel is sor kerülhet, leggyorsabban mégis a *hidak birtokbavételével* oldható meg ez a feladat.



1. ábra. A csatornák képezték a délvidéki műveletek egyik legkomolyabb akadályát (Fortepan 107503)

A Magyar Királyi Honvédség 1941-es délvidéki hadjárata során a támadó gyorshadtest gépkocsizó- és lovasdandárjainak *előrevonási útvonalán a csapatoknak számos vízi akadályt kellett keresztezniük hidak birtokbavételével*. Mindezek következtében a hidak szerepe jelentős volt a magyar haderő erőinek és eszközeinek előrevonása során az 1941. áprilisi délvidéki hadműveletben. A cikknek nem célja a teljes délvidéki hadművelet bemutatása (mivel a délvidéki műveletről egy – elsősorban a felderítő-zászlóaljok tevékenységére koncentráció, de a műveletek menetét is részletesen leíró – többrészes publikációt a Haditechnika folyóirat 2017. évi 3. és 4. számában közölt a szerző), azonban kiemelt figyelmet fordít *a hidak birtokbavételével, biztosításával, sérülésszerű javításával stb. kapcsolatos katonai tevékenység bemutatására*. A hidak biztosítása érdekében került harcba-

---

<sup>3</sup> 1802-ben elkészült a Dunát és a Tiszát összekötő Ferenc-csatorna, aminek jelentős szerepe volt a szállítás fejlesztésében, illetve a magyar gabonakereskedelem szempontjából, mivel az addigi dunai hajózási útvonalat 227 km-rel rövidítette meg, amely az áthaladás időtartamát 20 nappal csökkentette. Turcsányi K. et al.: Haderők és hadviselés az előltöltős fegyverek korában. Budapest: HM Hadtörténelmi Intézet és Múzeum, 2015.

vetésre a pápai ejtőernyős zászlóalj.<sup>4</sup> Emellett a páncélozott felderítőcsapatok szintén szerephez jutottak a hidak birtokbavételében. A vasútépítő zászlóaljak hídépítő és -javító tevékenysége a páncél- és ellátóvonatok előrevonását tette lehetővé. A teljesebb kép érdekében szükség szerint röviden bemutatjuk a velük együttműködő gyorsfegyvernemi és gyalogos erők tevékenységét is.



*2. ábra. A pápai ejtőernyős zászlóalj egyik ejtőernyős százada egy Ca-101/3m szállítórepülőgép előtt, kiképző ugróruhában és fejdőben. A tervek szerint a délvidéki hadművelet során a hidak biztosítása érdekében kerültek harcbavetésre az ejtőernyősök*

A pápai ejtőernyős zászlóalj legnagyobb szabású bevetésére került sor ekkor, a délvidéki hadművelet során. A tervek szerint a hidak biztosítása érdekében kerültek harcbavetésre az ejtőernyősök. Azonban nemcsak a támadó csapatok harc- és gépjárműveinek közötti hidakon történő előrevonása, de a harcoló csapatokat követő *vasúti*

---

<sup>4</sup> A művelet során hősi halált halt a zászlóalj alapítója és parancsnoka, Bertalan Árpád őrnagy is. E cikknek egyfajta aktualitást ad, hogy 2016. január 1-jén Szolnokon létrejött az MH vitéz Bertalan Árpád 2. Különleges Rendeltetésű Ezred - az MH 34. Bercsényi László Különleges Műveleti Zászlóalj és az MH 88. Könnyű Vegyes Zászlóalj fúziójával. Mindkét katonai szervezet jogelődjének a vitéz Bertalan Árpád őrnagy által megalakított 1. Honvéd Ejtőernyős Zászlóaljat tekinti, amely 1938-ban állt fel.

*hadtápszállítások számára a vasúti hidak biztosítása* is felmerült, mint a hadművelet során megoldandó probléma. A páncélozott felderítő-csapatok ezért szintén jelentős szerephez jutottak a hidak birtokbavételében. Eredményesen tevékenykedtek ezen a területen a gépkocsizó dandárok alárendeltségében harcoló páncélozott felderítő-zászlóaljok, amelyek az ép vagy rombolt hidak birtokbavételében, illetve kijavításában is részt vállaltak.

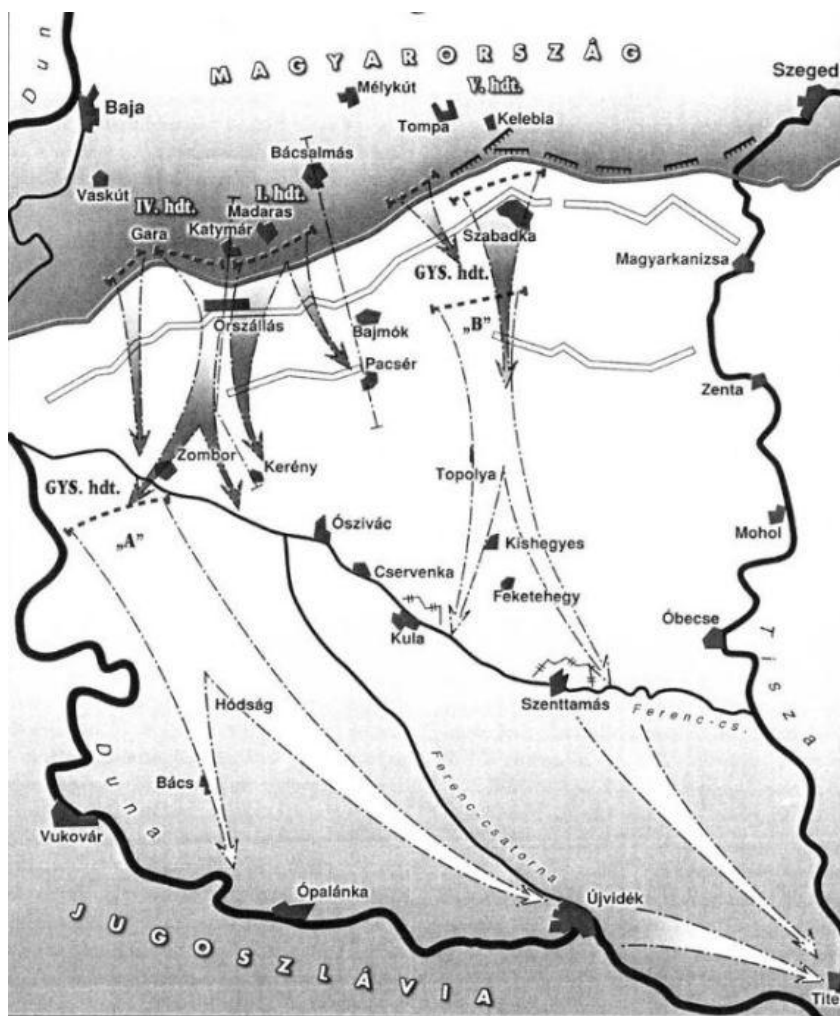


*3. ábra. A felrobbantott Zákányi (Gyékényesi) vasúti híd a Dráván (Fortepan 101936)*

De az 1941-es évben még a haderő aktív támadó erőinek részét képezte az a négy korszerűsített páncélvonat is, amelyeket harcoló, illetve harctámogató feladatrendszerrel vontak előre az első lépcsőben. Támadó tevékenységük biztosításának elengedhetetlen feltétele volt (lett volna) a vasúti hidak épségben történő birtokbavétele. A páncél- és ellátóvonatok előrevonását végül részben a vasútépítő zászlóaljok hídépítő és -javító tevékenysége tette lehetővé.

## 1. Műveleti előzmények: a szövetséges erők tevékenysége és a magyar hadműveleti tervek

1941. április 7-én jelentette be a horvát nacionalisták vezére (Kvaternik Slavko) az önálló Horvátország megalakulását. Néhány órára rá Horthy kiáltványt bocsátott ki, melyben - hivatkozva Jugoszlávia felbomlására – elrendelte az 1918-ban elcsatolt magyarlakta területeknek a magyar csapatok általi birtokbavételét az ott élő magyar lakosság védelmezése érdekében.<sup>5</sup>



4. ábra. A 3. magyar hadsereg parancsnokának hadműveleti elgondolása

<sup>5</sup> HIM HL TGY 2721 dr. Kálmán D., 52.

Eközben megindultak a német haderő Jugoszlávia elleni támadást előkészítő műveletei is. 1941 áprilisában a német csapatok dél-dunántúli beérkezésekor a háború előjelei már az egész magyar-jugoszláv határszakaszon észlelhetők voltak. A határt mindenütt lezárták, megszakították a két ország közötti közlekedést úton, vasúton egyaránt, a fontosabb műtárgyakat előkészítették robbantásra, és a közös határszakasz teljes szélességében aknamezőket és műszaki akadályokat telepítettek. A jugoszlávok a német csapatok hadműveleti tevékenységének akadályozására a **letenyei és murakeresztúri hidakat felrobbantották.**<sup>6</sup>

A Fővezérség április 9-én kiadta a - német hadműveleti direktívához igazított- Vkf.28./Föv. hdm.41.IV.9. számú utasítását. Ebben feladatul szabta a 3. hadseregnek, hogy erőivel a Duna-Tisza közén felvonult ellenséges erőket semmisítse meg, és a Duna-Tisza között mielőbb vegye birtokba.<sup>7</sup>



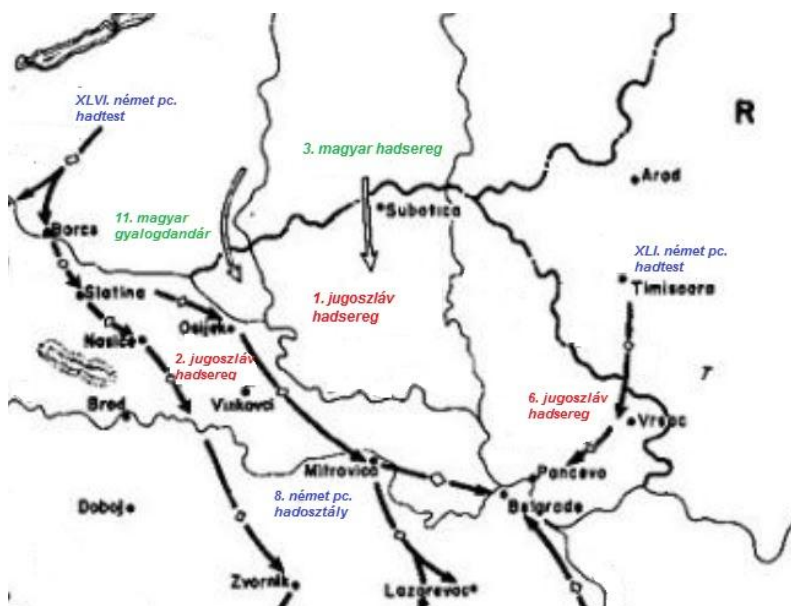
5. ábra. A felrobbantott Bezdan híd a Ferenc-csatornán  
(Fortepan 76996)

A német és magyar vezérkar közösen kidolgozott tervei alapján a 3. magyar hadseregnek a Duna és a Tisza közötti területen kellett támadnia. Súllyal (vagy más kifejezéssel élve: a főerőkifejtését összpontosítva – S. R.) a Szabadkától nyugatra eső területre a határtól

<sup>6</sup> <http://crowland.uw.hu/images/csata/delvidek.html>, a letöltés ideje:2016. november 9.

<sup>7</sup> HIM HL TGY 2191 Pokorny H. Délvidék 1941, 37.

mintegy 20 kilométerre lévő jugoszláv erődvonaltól áttörése után, a gyorshadtest előrevonásával és – a német csapatok nyugati hadjáraitak tapasztalata alapján – az 1. felderítő zászlóalj bevetésével nyomuljon előre, és üldözze a visszavonuló jugoszláv erőket Palánka – Újvidék vonaláig, majd szállja meg a Duna vonalát.



6. ábra. A német Marita hadműveleti terv részlete

A 3. hadsereg támadásával egyidőben a Duna jobb partján csoportosított 11. gyalogdandár a baranyai háromszöget, míg a fővezérség közvetlen 9. gyalogdandár a Muraközt szállja meg.<sup>8</sup>

A 3. hadsereg parancsnoka (Gorondy-Novák Elemér altábornagy) elhatározásának meghozatala után 10-én 18 órakor kezdődő parancsnoki értekezleten felvázolta a szándékát, és szóban intézkedett támadási csoportosítás felvételére. A 3. hadsereg támadásának tervezett megindítása IV.12-én 8 óra volt.

A csapatok támadásához meghatározta:

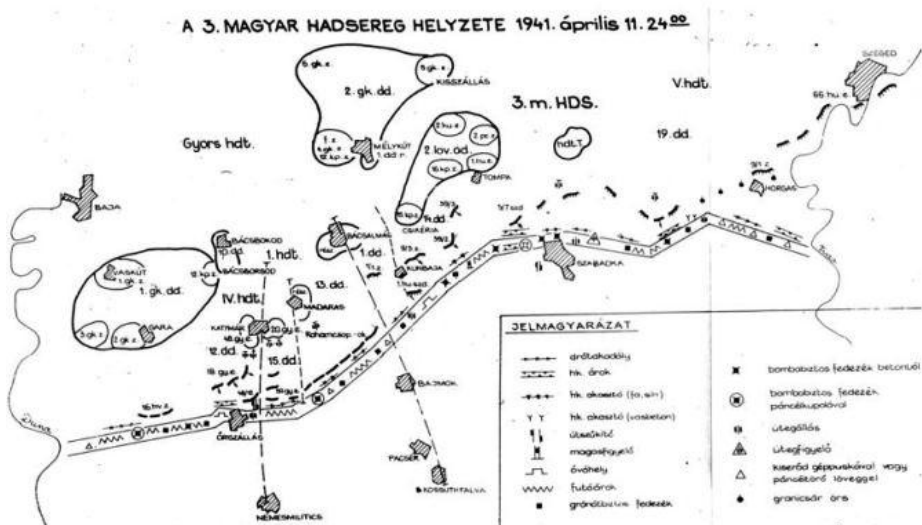
- A hadsereg támadó csoportosításának **jobbszárnyán** felvonult **IV. hadtest** (Pk. Horváth László altábornagy) **két dandárral**, zömmel Zomborra, részeivel Nemesmiletics irányában támad.

<sup>8</sup> HIM HL TGY 2721 dr. Kálmán D., 54.



- **Tőle balra az I. hadtest** (Pk. Declava Zoltán altábornagy) a **13. és 15. dandárjával** Bajmok – Bácskossuthfalva vonaláig előretör, és Nemesmiletics – Pacsér erődvonal felgöngyöltése után keleti irányban biztosítási feladatokat lát el.
- A hadsereg **balszárnyán az V. hadtest** (Pk. Silley Antal altábornagy) alárendeltségébe tartozó **14. dandár** Horgos – Csantavér irányban nyomul előre.

A német csapatok támadó tevékenységének gyors térnyerése a Fővezérséget további sürgetésre ösztönözte. A hadsereg írásbeli parancsainak elkészítésének ideje alatt - 10-én 23:45-kor a hadseregparancsnokság géptávírón tájékoztatást kapott, hogy még az éjjel parancsot kap a támadás 11-én reggel történő végrehajtására. A Fővezérség megfogalmazása szerint „oly korán és annyi erővel (támadjon), amennyi csak összehozható a helyileg jól összefogott erőkkel, úgy a zöm helyén, mint Szabadka, mint Szegednél, valamint a Baranyai háromszögben”. A hadseregparancsnok hiába hivatkozott a már kiadott parancsokra, a még nem befejezett felvonulásra és egyéb nehézségekre. A géptávíró-párbeszédbe bekapcsolódott a Fővezérség hadműveleti csoportjának vezetője, vitéz László Dezső vezérőrnagy, és kifejtette a hadseregparancsnoknak az új intézkedés kiadásának kiváltó okait.<sup>9</sup>



7. ábra. A 3. magyar hadsereg helyzete 1941. április 11-én 24 órakor<sup>10</sup>

<sup>9</sup> HIM HL TGY 2191 Pokorny H. Délvidék 1941, 39.

<sup>10</sup> Kiss G. F.: A M. kir. honv. gyorscsapatai. 151.p.

A sürgősen megküldött új intézkedés eredményeként a parancsnok - az eligazításon már elrendelt csoportosítás mellett kitarva – elhatározta, hogy 11-én délután csapataival átlépi a határt, de csak a karaulák - a jugoszláv határ mentén kiépített őrházak, határvédelmi erődítmények - vonalát veszi birtokba, és az ellenséges erődvonallal harcérintkezésbe lép. Majd 12-én 8 órától kihasználva a saját tüzérségi- és bomba-, valamint a németek által biztosított zuhanóbombázók csapásait, Őrszállástól keletre végrehajtja az erődöv áttörését, és ezt követően a gyors seregtesteket a Ferenc-csatornától délre alkalmazva megakadályozza az ellenség visszavonulását a Duna jobb partjára, és bekerítve megsemmisíti azt.<sup>11</sup>

Megítélése szerint az ország belső területeire betört német csapatok intenzív támadása miatt a jugoszláv csapatok már nem képesek komoly ellenállás kifejtésére, ezért folyamatosan visszavonulnak, illetve felkészültek a polgári lakossággal közösen végrehajtandó partizán-tevékenységre (*amely ettől kezdve csetnik-harc néven szerepelt a jelentésekben.*).

## 2. A főerők átjutása az erődövön

A Marita-terv végrehajtása német részről egyre jobban tért nyert. A Dél-Dunántúlról Jugoszláviába betörő német 8. páncélos hadosztály a Duna és a Brod folyó között 12-én 2 óra 30 perckor már elérte Mitrovicát, és délután folytatta a továbbnyomulását Belgrád irányában.

A hadsereg az erődvonal áttörésére vonatkozó alapintézkedését - még a támadás végrehajtása előtt - 12-én hajnali 3.30-kor kiadott kiegészítő intézkedéssel - pontosította a feladatokat. A hadseregpáncsnok – az előző napi tapasztalatok és a német csapatok által elért sikerek alapján - már nem számolt az ellenség által megszállt erődövben szívós védelmi tevékenységgel, mivel már a távolabbi körzetből is menekülésszerűen özönlöttek vissza a jugoszláv csapatok. Ezért a seregtesteknek feladatuk szabta az ellenségnek a **Ferenc-csatornához** történő visszavetését, majd ezt követően a Duna jobbpartjához a lehető legrövidebb idő alatt való kikerkezést.

---

<sup>11</sup> HIM HL TGY 2191 Pokorny H. Délvidék 1941, 39-40.



8. ábra. Jugoszláv határőr torony (Fortepan 71477)

A hadsereg kiegészítő intézkedése még az erődök megszállásával számolt, és ennek megfelelően szabta meg **a tüzércsapatok** tűzfeladatait. A tüzérségi előkészítés végrehajtásában a hadtest osztályai mellett a hadsereg közvetlen nehéztüzérsége is részt vett.

A tüzércsapatokat április 11-éről 12-re virradó éjszaka vonták előre a kijelölt tüzelőállásaikba. A rossz útviszonyok miatt öt üteg csak késve érkezett be tüzelőállásába, így csak később kapcsolódtak be a végrehajtásba. A tervek szerint az erődöv 2 km-es áttörési szakaszára április 12-én 8 órától a hadsereg rendelkezésére álló négy tüzérezred és nyolc közepes, illetve nehéz tüzérüteg összesen negyven ütege tüzelt.

A tüzérség alkalmazásánál komoly gondot jelentett az, hogy „az osztályoknál csak 1 – 1 fénytérkép lett kiadva, Borbála-jelentés és

sebességfokozat hiányzott, valamint a mérőszázadok még nem érkeztek meg”<sup>12</sup>, ezért a tüzérségi előkészítés belövessel kezdődött. Ez természetesen azzal járt, hogy a váratlan tűzcsapásokról és a támadás meglepetésszerűségéről le kellett mondani. A tüzérfelderítés – az előbb említett hiányosságok miatt - nem tudta kielégíteni a tüzér- és a harcoló csapatok igényét.



9. ábra. A Jugoszláv békeerődítmények a Duna-Tisza között (MKSZ 1941 II.)

**A gyorshadtest** készen állt, hogy az áttörés után a három seregetét késedelem nélkül a részükre meghatározott irányokban bevesse. A gyorshadtest parancsnoka Katymár D.- re előre települt, hogy

<sup>12</sup> HIM HL TGY 2191 Pokorny H. Délvidék 1941,82. – A fénytérkép valószínűleg a kevés rendelkezésre álló térkép miatt elkészített "térképmásolat" lehetett, a két tüzér szakkifejezés definícióját a kutatásaim során még nem leltem meg. -SR

közvetlenül intézkedhessen az üldözés bevezetésére. Közben Bácsalmáson találkozott a hadseregparancsnokkal, aki a kialakult új helyzet (az „erődvonala áttörése”) miatt személyesen intézkedett a gyors csapatok további feladatára. Ezek szerint a gyors hadtest az áttörés után átveszi az I. és a IV. hadtest eredeti feladatát, és a leggyorsabban előretör Zombor D, Kerény, Bácsgyulafalva területére. Ha a gépkocsizó dandárok nem tudnának előrejutni az útviszonyok miatt, akkor az összes páncélosegységét felderítésre és biztosításra „dobja előre” (*sic!*), a 2. lovasdandárt pedig hozza előre a nagyfeladat bevezetésére. A gépkocsizó dandárokat a Duna keleti partján Hercegszántón, Garán át mozgassa, ha az előrejutás ott nem lehetséges, ellenkező esetben erőszakolja ki előrejutásukat Kunbaja, Bajmokon át, végső esetben Szabadkán át. A 2. gépkocsizó dandárt, ha lehet, Nemesmiliticsen alkalmazza.<sup>13</sup>



10. ábra. Erődív telepítési rendszere (MKSZ)

A feljegyzések szerint a hadtestparancsnok más nézetet vallott a csapatai alkalmazásáról. Jelentette: mivel az ellenség már nem fog ellenállást kifejteni, ezért az 1. gépkocsizó dandárt Zomboron át a Duna mentén Újvidék irányában; a 2. gépkocsizó dandárt Kerényen át a Ferenc-csatorna déli partja mentén a Tiszáig; a 2. lovasdandárt Bajmok, Bácsstopolya, Óbecse általános irányban; míg a felvonuló 1. lovasdandárt a 2. lovasdandár mögött, második lépcsőként javasolja alkalmazni.

<sup>13</sup> HIM HL TGY 2191 Pokorny H. Délvidék 1941, 98.



volna Mélykútra, a harcálláspontjára – még ott személyesen a saját elgondolásának megfelelően adta ki parancsát a 2. lovasdandárnak.<sup>14</sup> *(Ez az érdekes esemény mutatja, hogy egy haderőben a régi és az új harcászati-hadműveleti elvek, elgondolások akár össze is „csap-hatnak” egy hadművelet végrehajtása során. A hadművelet végén kiderült, hogy melyik parancsnok látta jól a feladatok megvalósításának módját. – S. R.)*

A **IV. hadtest** balszárnyán a 2. gyalogdandár Hercegszántónál lépte át az államhatárt, és benyomult a Gara-Zombor vasútvonal és a Duna által határolt területre. A 12. gyalogdandár Gara – Vaskút térségéből Regőcén át Zombor felé támadott. Második lépcsőként a 10. gyalogdandár követte.

Az **I. hadtest** sávjában a 15. gyalogdandár Ólegyen – Flóra-puszta között átlépve az államhatárt – az Őrszállást és Nemesmiliticset összekötő országúton nyomult előre. Tőle balra a 13. gyalogdandár Kunbaja körletéből Bajmok felé menetelt. Mögötte a második lépcső az 1. gyalogdandár volt.

Az **V. hadtest** jobbszárnyán a 14. gyalogdandár Szabadka, a 19. gyalogdandár Csantavér – Zenta irányában támadott.

### **3. Az ejtőernyős zászlóalj művelete a hidak biztosítása érdekében**

A Magyar Királyi Honvédség első ejtőernyős harci bevetésére 1941. április 12-én került sor a délvidéki hadművelet folyamán. A hadművelet tervezése során a korszerű harcászati elveket alkalmazva – a Duna-Tisza közében végrehajtandó sikeres szárazföldi tevékenység biztosítása érdekében – alkalmazásra tervezték a Bertalan Árpád őrnagy vezette, 1940 augusztusában zászlóaljja szervezett pápai ejtőernyős csapatot.<sup>15</sup>

A 3. hadsereg-parancsnokság javaslatára a Fővezérség által a hadsereg rendelkezésére bocsátott ejtőernyős köteléket<sup>16</sup> a gyors-hadtest seregtesteinek támogatására, a saját csapatok előrenyomu-

---

<sup>14</sup> HIM HL TGY 2191 Pokorny H. Délvidék 1941, 98-99.

<sup>15</sup> Turcsányi Károly – Hegedűs Ernő: A légideszant I. Elméletek, eljárások és a légi gépesítés a kezdetektől 1945-ig, Püedlo, 166.

<sup>16</sup> HIM HL TGY 2191 Pokorny H. Délvidék 1941, 127

lásának és az ellenség üldözésének meggyorsítására, valamint a hadműveleti szintű bekerítés lehetővé tételére vetették be.<sup>17</sup>



12. ábra. Dravasabolcs, a felrobbantott vasúti híd (Fortepan 77781)

Az Újvidék – Títel irányában végrehajtott támadás folyamán az ejtőernyős zászlóalj az eredeti terv szerint azt a feladatot kapta, „**hogy öt szállítórepülőgéppel, két hullámban kiszállítva, egy-egy századdal foglalja el a Ferenc- és Ferenc József –csatorna kulcsfontosságú hídjait, szerelje le a hidakon esetleg elhelyezett robbanótölteteket, és védelmi állást kialakítva tartsa azokat addig, amíg a gépesített alakulatok megérkeznek.**” A két elfoglalásra kijelölt **híd a Ferenc – csatornán ívelt át Zombornál és Szenttamásnál**, a támadás fő irányjaiban. A támadás folyamatosságának biztosításával a tervek szerint jelentős szerep hárult volna a hidakat megvédő ejtőernyős alakulatokra.<sup>18</sup>

A szerb erők **a zombori és a szenttamási híd környékét**, valamint a településeket műszaki zárrendszerrel, megerősített védelemmel és légvédelmi gépágyúkkal oltalmazták. Az ejtőernyős támadás előtt a német és a magyar légierő bombázógépei tettek kísérletet a légvédelmi rendszer semlegesítésére, és **légi felderítési adatokat szerezni a hidak állapotáról, valamint az ott lévő erők tevékenységéről.** Ezek szerint **a hidak már robbantásra előkészített állapotban vol-**

<sup>17</sup> Horváth Csaba – Lengyel Ferenc: A délvidéki hadművelet 1941. április, Püedlo, Budapest, 2005, 67.

<sup>18</sup> Turcsányi Károly – Hegedűs Ernő: A légideszant I. Elméletek, eljárások és a légi gépesítés a kezdetektől 1945-ig, Püedlo, 166.



**tak**, a támadást megelőző órákban pedig a szerb erők nagy tömegben folyamatosan vonultak vissza a hidakon. A helyi légi fölény kivívását a Börgöndi repülőtérrel felszálló vadászrepülő-század kapta feladatul.



*13. ábra. Újvidék, a lerombolt vasúti híd maradványa. Előtérben a helyreállításhoz felhalmozott javítóanyag (Fortepan 107673)*

A mostoha időjárási viszonyok miatt az ejtőernyősöket szállító Savoia-Marchetti SM-75 gépek terheléssel nem tudtak volna felszállni a pápai repülőtér vizes talajáról. Ezért a repülőgépek átrepültek Veszprémbe, a bevetésre kész köteléket és felszerelését átszállítva a fedélzetükön. **Az első hullámban bevetett ejtőernyősöket a zombori hídnál kívánták alkalmazni.** Veszprémből 17 órakor indult a bevetés, de a tervezett öt gép helyett csak négy állt rendelkezésre, ezért a szükséges felszerelést meg kellett osztaniuk, ezáltal valószínűleg így kismértékben megnövelték a gépenkénti terhelést. Szállítórepülőgépenként 26 fő ejtőernyőst, négy fő gépszemélyzetet és a málházott felszerelést kellett volna a célterület fölé eljuttatni. Az elsőként felszálló vezérgép csak nagy nehézség árán tudott felemelkedni, majd 50 méteres magasságban – vagy túlterhelés és a rakomány megcsúszása miatt, vagy hidraulikahiba miatt – kormányozhatatlanná vált, és visszazuhant a földre. A gép azonnal felrobbant, és a fedélzeten lévők közül húszan meghaltak, köztük a harccsoport parancsnoka, Bertalan őrnagy, emellett megsemmisült a bevetés egész dokumentációja is.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> Turcsányi Károly – Hegedűs Ernő: A légideszant I. Elméletek, eljárások és a légi gépesítés a kezdetektől 1945-ig, Püspökladány, 166.



*14. ábra. Kiképzési ugrás végrehajtása Pápán*

A megmaradt állomány a katasztrófa ellenére ragaszkodott a második harcfeladat végrehajtásához. A harccsoport parancsnoka Kiss Zoltán hadnagy lett (mivel a zászlóalj parancsnokhelyettese is megsérült), aki intézkedett az eredetileg tervezett állomány és felszerelés csökkentésére, hogy a három gép biztonságosan kijuttathassa a harccsoportot. Végül a Fővezérség engedélyével megkezdhatték feladatukat, **a szenttamási híd elfoglalását** (ekkorra ugyanis **a szerbek már felrobbantották a zombori hidat**). A megmaradt három szállítógép 19 órakor, szürkületkor szállt fel.

A késői indulás meghatározónak bizonyult a kijuttatás végrehajtására is, mert az egyre nehezebb láthatóság miatt navigációs tévedésből a csoportot a kijelölt ledobózóna Újverbász dél helyett 15 km-rel északkeletre, Szabadkától délre történt meg az ugratás. A következő hullám kijuttatása már szóba sem jöhetett.

A várostól délre jelentkezett Kiss Zoltán hadnagy Sándor alezredesnél a 2. gépkocsizó dandár elővéd zászlóalja parancsnokánál. Jelentette a harccsoport helyzetét és feladatát. A begyülekeztetett ejtőernyős századot a Sándor-csoport első menetlépcsőjébe osztotta

be a parancsnok.<sup>20</sup> (Végül is a hadsereg által megszabott feladatot, hogy „a század a Ferenc-csatorna átjáróit, különösen az **újverbászi vasúti és a szenttamási közúti hidat biztosan kézbe vegye és elrombolását megakadályozza**”<sup>21</sup> – mint látni fogjuk - majd teljesíteni fogják, igaz, nem légi, hanem gépkocsin történő kijuttatással, és nem a gépesített csapatok előtt, hanem azokkal együtt! – S.R.)



15. ábra. Savoia – Marchetti SM 75 szállítórepülőgép Pápán.  
Egy ilyen repülőgép balesete okozott késést az ejtőernyős művelet végrehajtása során

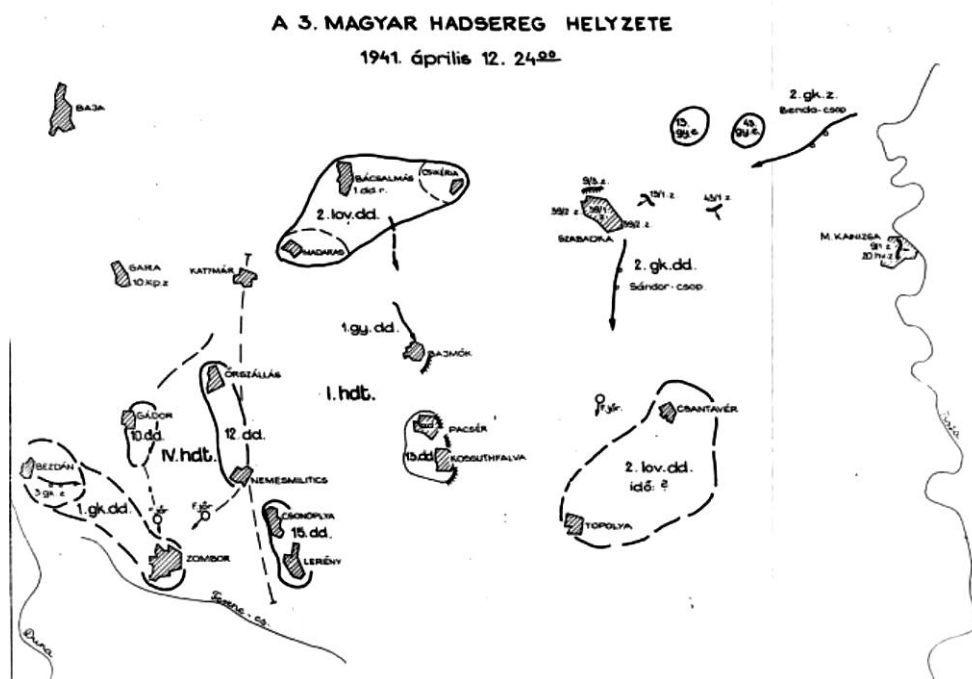
Az eredeti terv szerint **a 2. gépkocsizó dandár feladata lett volna a szenttamási hídra való előrenyomulás** és az ejtőernyősökkel való kapcsolatfelvétel. Ez azonban nem valósulhatott meg az eredeti elgondolás szerint, mert a 2. gépesített dandár a rossz állapotú utak és az állandó csetnik-harcok közepette hajtotta csak végre lassú előrevonását. Szerencsére a menet élén haladó Sándor-csoport fel tudta venni velük a kapcsolatot, és így sikerült kijutni a szenttamási hídra. A hadseregpáncsnokság az ejtőernyősök beérkezéséről csak 13-án 11 órakor szerzett tudomást.

<sup>20</sup> HIM HL TGY 2191 Pokorny H. Délvidék 1941, 113.

<sup>21</sup> HIM HL TGY 2191 Pokorny H. Délvidék 1941, 127.

## 4. A 2. gépkocsizó dandár támadó műveletei 12-én, és a felderítőcsapatok szerepe a hidak birtokbavételében és helyreállításában

Az 1. felderítő zászlóalj Toldi harckocsikkal felszerelt könnyűharckocsi-százada (pk. Barthalos Zoltán százados) Zombor felé nyomult előre. A századdal tartott parancsnoki harckocsiján a zászlóalj parancsnoka is. Gyuriti pusztánál a század rajtaütött az ott rejtőzködő jugoszláv csoporton, és az ellenség járőreit szétszórta. Fogságba ejtett 74 főt, és sorozatlövő fegyvereket zsákmányolt. A század a felderítés folytatása során a Zombortól északra mintegy 2 km-re lévő Obziri szállásoknál lerohant egy másik rejtőzködő csoportot is. A sikeres támadás során a század foglyul ejtett 1 tisztet és 86 fő legénységi állományú katonát, valamint páncéltörő és sorozatlövő fegyvereket is zsákmányolt.



16. ábra. A 3. magyar hadsereg helyzete  
1941. április 12-én 24 órakor<sup>22</sup>

A könnyűharckocsi-század Nemesmileticsen át - mint az első magyar alakulat - érkezett Zomborba 11.30- kor. **A Ferenc-csatornán**

<sup>22</sup> Kiss G.F.: A M. kir. honv. gyorscsapatai. 160.p.

**átvezető hidakat addigra a szerbek felrobbantották**, így annak jobb partját nem tudták birtokbavenni. Egy órán belül már a felderítő zászlóalj zöme is beérkezett.<sup>23</sup> A zászlóalj beérkezése után azonnal biztosította a területet, és **nekifogott a csatornahidak helyreállításihoz.**<sup>24</sup> 16.30-kor érkezett meg a páncélgépkocsi század, mely Bezdán felől közelítette meg a várost. A zászlóalj vonata és kerekessel járművei 5-6 óra múlva csatlakoztak a zömhöz.



17. ábra. Az egyik felrobbantott csatornahíd (Fortepan 107646)

Az 1. felderítő zászlóalj a dandárparancsnoktól és a beérkező hadseregparancsnoktól megkapta a további feladatokat. Ezek szerint a csatorna északi partján Verbászig kell előretörnie, lehetőség szerint **egy hidat vegyen birtokba (ha nem, akkor építsen)**, és a zászlóalj a továbbiakban Újvidék felé fog előretörni. A feladat megszabása idején a zászlóaljvonat még nem érkezett be Zomborra, így a zászlóalj a vonat és üzemanyag-tartalék nélkül kezdte meg feladatát. Végül a zászlóalj - *mivel a csatorna valamennyi hídja már rombolt volt* - **Kulán talált egy olyan rombolt hidat, amelyet az árkász szakaszával 13-án 6 óráig a harckocsik számára helyrehozott**, és a későbbiek folyamán biztosította a csatorna déli partjára történő átjutást.<sup>25</sup>

<sup>23</sup> KISS Gábor Ferenc: A Magyar Királyi Honvédség gyorscsapatái 1938–1941, Doktori (PhD) értekezés, Szegedi Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Történelemtudományi Doktori Iskola, Szeged, 2012, 171-172

<sup>24</sup> HIM HL TGY 2191 Pokorny H. Délvidék 1941, 102.

<sup>25</sup> HIM HL TGY 2191 Pokorny H. Délvidék 1941, 103.

A **2. gépkocsizó dandár** 11-éről 12-ére virradó éjjel érkezett meg Mélykút–Jánoshalma–Kisszállás területére.<sup>26</sup> Azonban nem sikerült elérnie a teljes feltöltést erre az időpontra, emiatt a dandár az egészségügyi oszlopának, lőszerkezelő oszlopának, a felderítő zászlóalj puskásszázadának, valamint árkászszakaszának hátrahagyásával vonult el. A hiányos feltöltés főleg járművek tekintetében jelentett problémát. A **járműhiány** mértékét jelzi, hogy a dandárnak 135 motorkerékpár, 16 személygépkocsi, 21 tehergépkocsi, 8 sebesültszállító gépkocsi, valamint 10 könnyűharckocsi és 8 páncélgépkocsi hiánya volt. Ezeket a hadművelet folyamán nem is tudták pótolni.

Mivel a gépkocsi nyilvántartásokat nem egyeztették a valós helyzettel, a forgalomszabályozó század 49 helyett csak 8 motorkerékpárral vonult el, illetve **az utászszázad a hidanyagát** kénytelen volt Tiszakirván visszahagyni.<sup>27</sup>

Mindezek ellenére a dandár 12-én 13 órakor parancsot kapott, hogy erői zömével érje el Zombor és Kerény térségét, míg részeivel Bácsgyulafalvát. Tartsa az összeköttetést az I. hadtest csapataival. Hajtson végre felderítést Újszivác, Kula, Újverbász irányában, tartson összeköttetést Topolya és Kossuthfalván át az előrenyomuló 2. lovasdandárral.

A dandárparancsnok intézkedésére felállították a „**Sándor-csoportot**” (pk. Sándor István alezredes a 4. gépkocsi zászlóalj parancsnoka), és állományába szervezték a 4. gépkocsizó zászlóaljon kívül a **2. felderítő zászlóaljat** (az 1. könnyű harckocsiszázad kivételével), a 12. kerékpáros üteget, a 2. légvédelmi gépágyús üteg két félszakaszát és a 2. gépkocsizó utászszázad felét. A Sándor-csoport 15 óra 30 perckor indult meg Bácsbokodon át Zomborra.

Közben a gyorshadtest parancsnoka a megváltozott harcászati helyzet miatt (az V. hadtest és a 2. lovasdandár részei Szabadkát már elérték, és a Duna mentén vezető utak csaknem járhatatlanok voltak) új feladatot szabott a 2. gépkocsizó dandár részére. E szerint a Sándor-csoport azonnali indulással törjön előre Kisszállás, Tompa, Szabadka, Topolyán át Újverbász, Szenttamás területére, itt létesítsen hídfőt, és derítsen fel Újvidék irányában.

---

<sup>26</sup> HIM HL TGY 2191 Pokorny H. Délvidék 1941, 112.

<sup>27</sup> KISS Gábor Ferenc: A Magyar Királyi Honvédség gyorscsapatai 1938–1941, Doktori (PhD) értekezés, Szegedi Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Történelemtudományi Doktori Iskola, Szeged, 2012, 175

A dandár többi részéből létrehozva a **Benda-csoportot** (pk. Benda alezredes, a dandár parancsnokhelyettese), állományában az 5. és a 6. gépkocsizó zászlóalj, a felderítő zászlóalj egy könnyűharckocsi százada, a 2. gépkocsizó könnyű tüzérosztály, a 11. kerékpáros üteg, az utászszázad fennmaradó része, három légvédelmi gépágyús félszakasz és a híradó század. Feladata, hogy a Sándor-csoport után indulva Kisszállás, Tompa, Szabadka, Topolyán át meneteljen Kishegyes, Emőd, Bajna, Topolya területére, és ott biztosítva szállásoljon el. 18 órakor a dandár vezérkari főnöke érte utol egy új parancssal, hogy annak megfelelően az új menetvonalon, Szabadkán át – Verbász és **Szenttamás** irányában – törjön előre, majd létesítsen ott **híd-főt**.



*18. ábra. Magyar ejtőernyősök Caproni Ca-101 gépekre szállása gyakorló ugráshoz*

A dandár 2. és 3. menetlépcsőjét közben a dandár vezérkari főnökének javaslatára (hivatkozva a rossz, nehezen járható utakra) megfordították, és a dandár zömével együtt Szegeden át meneteltek Szabadkára, hogy onnan folytassák az előrevonásukat a menetcéljuk felé.

A Sándor-csoport első lépcsője folytatta feladatát a már a megkezdett menetvonalon. A kötelék este 9 órakor érkezett Szabadkára, ahol utasították, hogy Topolyánál várja a további parancsokat. Azonban az előrevonás során a felderítő járőre Kishegyesnél ellenséges erőkön ütött rajta, elővédje pedig Topolyától délre szintén harcba lépett.

## 5. A vasútépítő zászlóaljok tevékenysége és a páncélvonatok előrevonása

A délvidéki hadművelet során a 3. hadsereg rendelkezésére álló **vasútépítő zászlóaljok** igen komoly erőfeszítéssel felderítették, felmérték a vasúti pályák, **vasúti hidak**, az állomások állapotát. Felmérték a károkat és a helyszínen rendelkezésre álló anyagokat és szerszám készleteket, és azonnal megkezdtek a romok eltakarítását, valamint a sérülések, rongálások és rombolások helyreállítását is. **Mindez annak érdekében történt, hogy a rendelkezésre álló páncélvonatok szükség esetén támogatni tudják a gyalogság harcát, illetve a szükséges utánszállítások mielőbb vasúti szállítással is megvalósulhassanak.**



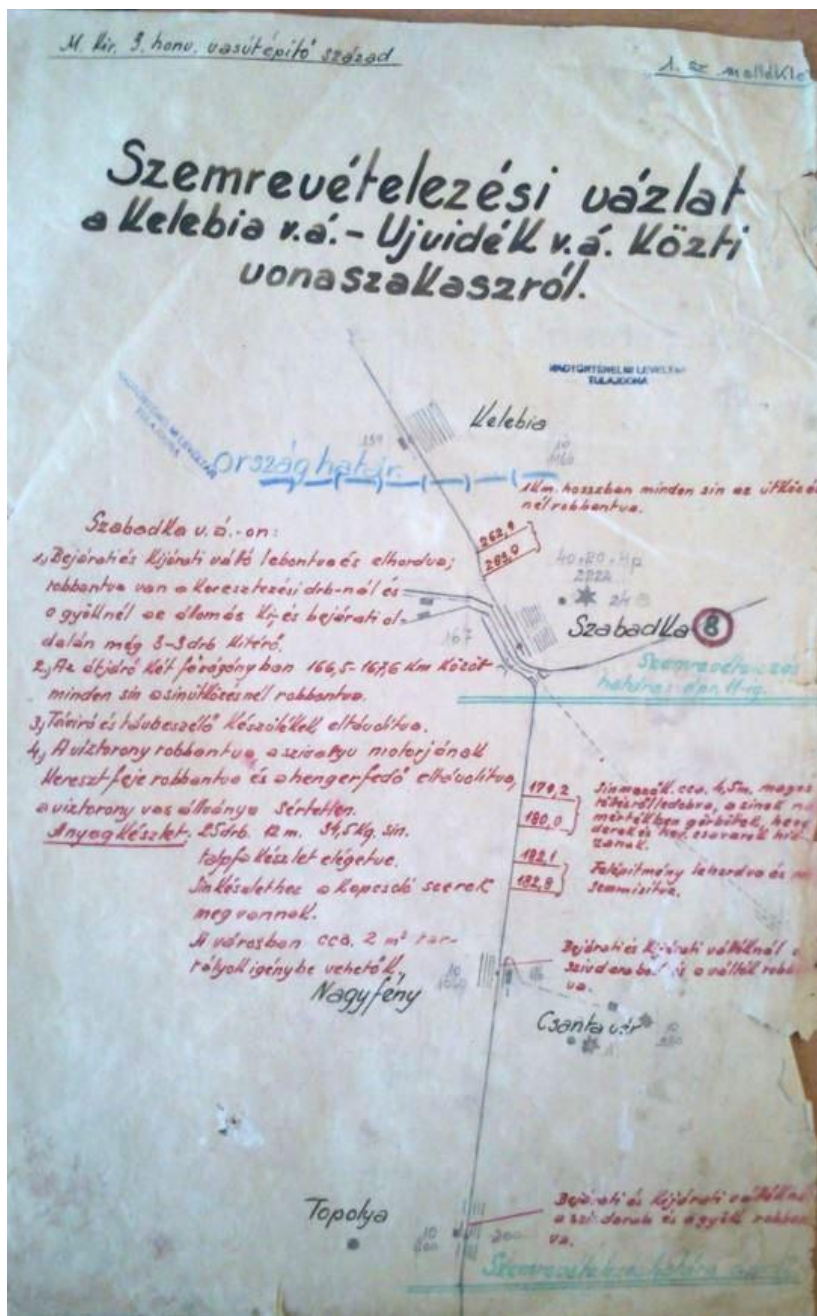
19. ábra. A határon megnyitott műszaki záron átgördülő magyar vasúti szerelvény (Fortepan 107633)

A hadsereg intézkedett a **páncélvonatok** bevetéséről is.<sup>28</sup> A hadsereg a rendelkezésre álló páncélvonatai kifutásával elsősorban az V. hadtest sávjában számolt. Az V. hadtest az intézkedését április 12-én 14 órakor adta ki a páncélvonatok előrenyomulására. A parancs szerint a 101. páncélvonatot Kelebián át, a 102. páncélvonatot Kisszállá-

<sup>28</sup> HIM HL TGY 2191 Pokorny H. Délvidék 1941, 127.



son át Szabadkára irányították, a 103. páncélvonatot Horgoson át Zenta, Óbecse, Temerin, Titelre rendelték ki.<sup>29</sup>



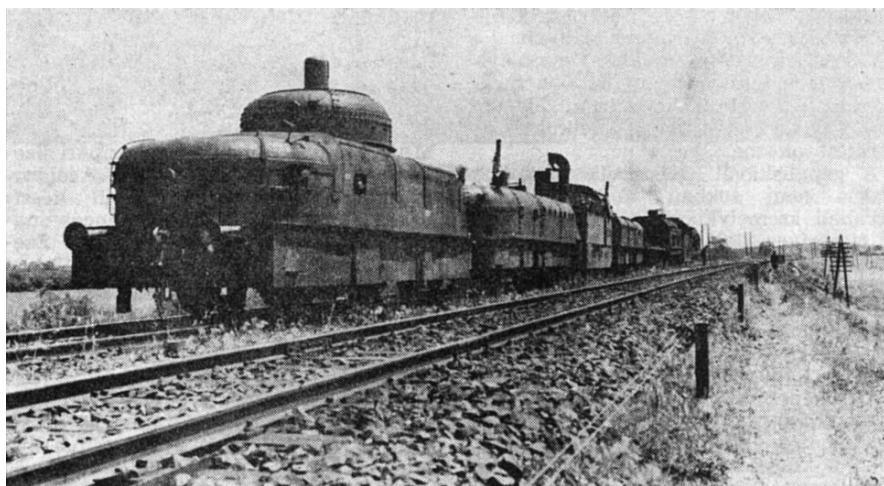
20. ábra. Szemrevételezési vázlat részlet, m. kir. 3. honvéd vasútépítő század

<sup>29</sup> HIM HL TGY 2191 Pokorny H. Délvidék 1941, 125

13-án 20 órakor megindult a 102. páncélvonat. Ez a vonat - **a vasútvonal 72 helyen való helyreállítása után** - egészen a szabadkai pályaudvar váltójáig beérkezett. Itt parancsnoka jelentkezett a 14. dandárparancsnoknál, és jelentette, hogy a páncélvonat rövid időn belül befuthat a pályaudvarra. A vasútvonalon azonban **csak azután tud tovább haladni, miután a hidászok a Szabadkáról délre lévő hidat helyrehozták.**<sup>30</sup>



*21. ábra. Magyar csapatok vasúti szállítása*



*22. ábra. A négy magyar páncélvonat egyike*

<sup>30</sup> HIM HL TGY 2191 Pokorny H. Délvidék 1941, 121.

A nap értékelése szerint „a hadsereg seregtestjeinek április 12-i tevékenységére jellemző volt a lendületes előretörés és az általános elszánt akarat a feladatainak elvégzésére és a menetcéljainak elérésére. Pedig hihetetlen nehézségeket kellett a gyakran párhuzamosan, egy útvonalon előrenyomuló oszlopoknak leküzdeniük, mivel a jugoszlávok a határ és az erődív közti utakat szándékosan teljesen elhanyagolták. E nehézségeket még fokozta a hosszú esőzés, amennyiben az utak és a talaj mélyen átázva, sok helyen mocsaras jelleget vettek fel.”<sup>31</sup>

## **6. A 2. gépkocsizó dandár és az ejtőernyős század együttes harctevékenysége a szenttamási híd elfoglalása érdekében április 13-án**

A Sándor-csoport este 22:12 órakor jelentett a dandár parancsnokának az akkor elért helyzetéről és az elhatározásáról, hogy 13-án hajnalban folytatja előretörését.

A hadtestparancsnok április 12-én 23 óra 45 perckor kiadott intézkedésében meghatározta az alárendeltek másnapi feladatait. Ez alapján a hadtest feladatául szabta, hogy 13-án a gépkocsi seregtestek súllyal Újvidéknél, részekkel pedig Titelnél és Palánka területén ériék el a Dunát, a lovasdandárok pedig jussanak ki a Ferencsatornához Topolya, Új-Verbász, Szenttamás és Óbecse körzetében. Ennek érdekében a terv szerint:

- **az 1. gépkocsizó dandárnak** a nap végére ki kellett érnie zömmel Petrócz, Szépliget, Dunagálos területére, részekkel pedig Palánkára és a Vukovárral szembeni Duna-szakaszra;
- **a 2. gépkocsizó dandár** Szabadkán és Új-Verbászon át történő előrevonás után a dandár zömével ki kellett jutnia Temerin, Káty és az Újvidéktől északra eső területre, részével pedig Újvidéket és Titelt vegye birtokba;
- **a 2. lovasdandár** Szenttamás, Kishegyes, Új-Verbász területére nyomuljon előre, és részeivel szállja meg Óbecsét;
- **az 1. lovasdandár** Topolya, Bajsa, Vojnits, Jakab major területét foglalja el.

---

<sup>31</sup> HIM HL TGY 2191 Pokorny H. Délvidék 1941, 127.



kelési lehetőségeinek birtokbavételére alkalmazott **ejtőernyős század** megmaradt részének parancsnoka. (A századot Ó-Verbász területe helyett navigációs tévedés miatt Szabadka dél területén dobták ki.) A csoportot az első menetlépcsőbe osztotta be Sándor alezredes.

A Sándor-csoport feladatul kapta, hogy törjön előre Kisszállás, Tompa, Szabadka, Topolyán át Új-Verbász, Szenttamás területére, itt létesítsen hídfőt, és derítsen fel Újvidék irányában. A Sándor-csoportnak csak a 4. zászlóalj (egy puskás század nélkül), a 2. felderítő zászlóalj egy könnyűharcokosi- és páncélgépkocsi százada, valamint egy légvédelmi gépágyús fél-szakasz állt rendelkezésére, mivel a 2. gépkocsizó dandár Szabadka előtt visszafordult, és Szegeден keresztül próbálta elérni menetcélját. Szabadka dél területén csatlakozott a csoporthoz a korábban említett ejtőernyős század. A Sándor-csoport felzárkóztatta állományát (a 4. gépkocsi zászlóalj zöme, a légvédelmi gépágyús szakasz és az ejtőernyős század) Nagyfény térségében, és 4 órakor megindult. A felderítő járőre és elővédje együtt menetelt a Kozocsa-csoporttal, de Szenttamásnál megállva az elővéd jelentette, hogy az ellenség a községben védelemre rendezkedett be, és erős tűzerejű ellenséggel lépett harcba. Erdélyi József százados, a 2. felderítő zászlóalj páncélgépkocsi századának parancsnoka még az elővédet is megelőzve, páncélgépkocsin személyesen derítette fel a szenttamási helyzetet. Kiderült, hogy a szenttamási védelem kiépített, erődített vonalakra támaszkodik. A helyszínre érkező csoport parancsnoka látta, hogy a Szenttamás körül kiépített erődvonalban csetnikék és az ellenséges gyalogság harcol. A saját felderítő járőre és az elővédje mintegy 400 méteres szélességben lassan támad, amelyet a saját páncélgépkocsik az útról letérve - de elakadva - a tűzükkel támogatnak. Mivel Kozocsa ezredes csapatai már a községben harcoltak, Sándor alezredes önállóan megkezdte a külső harc vezetését.

A **szenttamási híd birtoklásáért** folytatott harc a délvidéki hadműveletek egyetlen olyan harci eseménye volt, ahol a magyar csapatok az ellenség szervezett védelme ellen vették fel a harcot. Szenttamás község a jugoszláv védelmi rendszer vonalában helyezkedett el, és a község fontosságát az odavezető utak és **a Ferenc-csatornát átívelő közúti híd adta, mely a magyar csapatok előrenyomulása számára kulcsfontosságú volt.** Ennek megfelelően építették ki és szervezték meg a védelmüket a jugoszláv csapatok, felhasználva a csetnik csoportokat is. Az előretörő magyar csapatok támadási ütemének lassítása érdekében készen álltak arra, hogy a **szenttamási híd felrobbantásával lassítsák a magyar csapatok térnyerését - mint**

*ahogy azt korábban is a műutak, a vasutak és azok hídjainak felrobbantásával tették.*



24. ábra. A magyar csapatok által végrehajtott délvidéki művelet általános térképvázlata a csatornákkal

**A szenttamási hidat hatórás harc árán, jelentős szerencsével sikerült épségben elfoglalni**, melyben fontos szerepet játszottak az ejtőernyős csapatok, igaz nem úgy, ahogy az eredeti hadműveleti tervben szerepelt.

A beérkezett 2. gépkocsizó puskás századot a géppuskás századdal, a rohamszakaszával és páncéltörő ágyús rajával az elővéd jobb szárnya mellett harcba vetette azzal a céllal, hogy a községbe betörve **érjék el a hidat és azt vegyék birtokba**. A csoportosítás jobb szárnyára irányította az **ejtőernyős századot**, hogy a község nyugati kijáratát mielőbb elérve kelljen át a csatornán, és a déli irányból kísérelje meg *birtokbavenni a hidat*. A saját hátának biztosítását pedig az akkor beérkezett 15. kerékpáros zászlóalj egy századának szabta feladatul. Kemény helység harc fejlődött ki, ahol a védők igyekeztek kihasználni a küzdő magyar egységek közti réseket. A beérkező 2. lovasdandár kisharckocsiszázada, mely reggel még a Szabadka déli részén harcolt, Sándor alezredes alárendeltségbe került, aki azt a településtől északra tartalékba helyezte.

9 órakor a **Kozocsa csoportba** tartozó 4./1. gépvontatású könnyű üteg parancsnoka, Szabó Gyula százados elhatározta, hogy **a híd birtokbavételével megakadályozza annak felrobbantását**. Egy tűzszakaszt előrevont a hídhoz, mely réslövéssel kilőtte a túlparti

robbantó helyéül szolgáló betonmegfigyelőt. A hozzá beosztott **gépkocsizó utászrajjal** áthajtott a hídon, elvágva a gyújtózsínókat.



25. ábra. A magyar ejtőernyős katonákat hazai gyártású ejtőernyővel látta el a hadiipar

Szabó százados a felderítő járőrrel, a lövegkezelőkkel és még 20-30 felfegyverzett polgári személlyel megszállta a szűkebb hídfőt. 10 óra 30 perckor jelentette a helyzetét Kozocsa ezredesnek. A jelentést Sándor alezredes is vette. Ezzel egyidejűleg **az utászok megkezdték a hídra szerelt robbanóanyagok leszerelését, mely mennyisége 14 mázsa volt.** A kapott jelentés alapján Sándor alezredes kirendelte a 4./2. puskás századát Szabó százados csoportjának leváltására, és a század biztosította a továbbiakban ezt a fontos hídfőt.

A **gyorshadtest** 13-án a 20 órás helyzetének jelentésekor megállapította, hogy a gyorshadtest 11-én erős menetek végrehajtásával a

gyalogos hadtestekre felzárkózva, azokon 12-én a legnehezebb ter-  
rep- és menetfeltételek mellett haladt előre, 13-án pedig messze elő-  
retörve, harcok árán, minden akadályt leküzdve elérte a kitűzött célját  
– a Duna vonalát.<sup>34</sup>



*26. ábra. Magyar ejtőernyősök menetben. Az ejtőernyősszázad mindössze a gépkocsizó csapatokkal együttműködő gyalogságként vett részt a szenttamási híd elfoglalásában április 13-án*

A hadművelet vezetésére bizonyos mértéig jellemző volt, hogy a 3. hadsereg törzsének a parancsa, melyben a Duna-Tisza közének birtokbavételét rendeli el, csak 13-án este 19 órakor érkezett meg a Gyorshadtesthez, mikor ezt a feladatot a gyorscsapatok már teljesítették.

A Gyorshadtest a kitűzött hadműveleti céljait teljesítette, ezért másnapra a hadtest parancsnoka, Miklós Béla vezérőrnagy úgy döntött, hogy az elért területeket biztosítja, megtisztítja az ellenséges erőktől, és megszállja a Duna-vonalat.<sup>35</sup> A terület pacifikálására annál inkább is szükség volt, mivel a beérkező erők beszállásolását vagy éjjelezését csaknem mindenhol a hátra hagyott csetnik erők rajtaütései zavarták.

---

<sup>34</sup> HIM HL TGY 2191 Pokorny H. Délvidék 1941, 138.

<sup>35</sup> HIM HL TGY 2191 Pokorny H. Délvidék 1941, 138



## 7. A további műveletek néhány, a csapatok mozgatásához és ellátásához kötődő tapasztalata

A MARITA-hadművelet a jugoszláviai fronton a németek részéről sikeresen folytatódott. Április 12-én elfoglalták Belgrádot. Április 13-ára a német hadosztályok már mélyen Jugoszlávia belsejében nyomultak előre. Április 15-én harapófogóba fogták Szarajevót, a 2. jugoszláv hadsereg kapitulált, és a német csapatok bevonultak Nis városába. Eközben a jugoszláv kormányzat képviselői már 14-én este megjelentek Kleist tábornok, az 1. páncéloscsoport parancsnokának főhadiszállásán, hogy fegyverszünetet kérjenek. A tárgyalások eredményeképpen április 17-én Belgrádban aláírták a fegyverszünetet, mely másnap délben lépett életbe.<sup>36</sup>

Mielőtt befejeződtek volna a jugoszláviai műveletek, a németek már április 12-én puhatolódtak a magyaroknál, hajlandóak-e egy rövid időre a gyorsadtestet az 1. német páncéloscsoport alárendeltségében alkalmazni Szarajevó térségében. A német kérést a vezérkar hajlandó volt teljesíteni, de kérte, hogy ezt politikai úton rendezzék.

Április 13-án meg is érkezett Hitler távirón leadott üzenete Horthyhoz, hogy hozzájárulását kérje az alábbiakhoz:

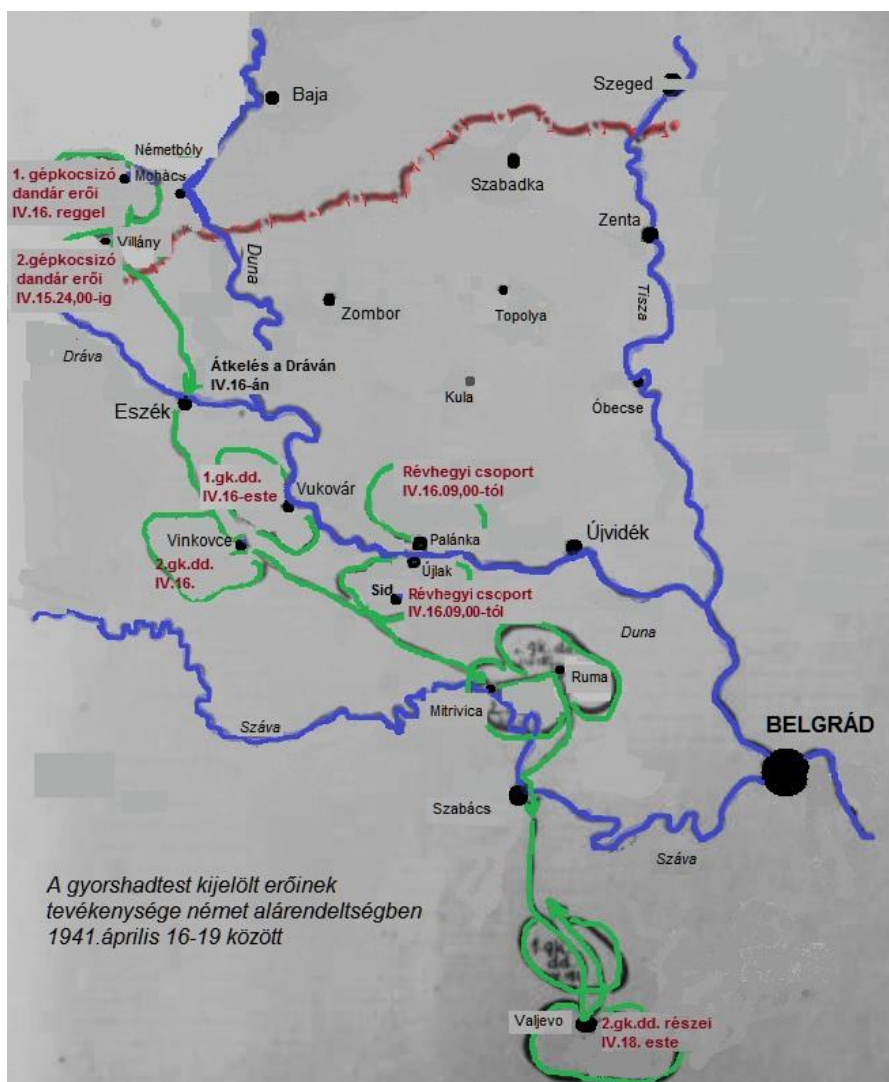
1. A magyar hadsereg zöme - mivel a Szerbia elleni további hadművelethez már nincs rá szükség - megállítandó a Dráva-Duna általános vonalon.
2. Az 1. és a 2. gépkocsizó dandárokból álló gyorsadtest vegyen továbbra is részt a német motorizált egységek hadműveleteiben, a német hadsereg kötelékében.
3. A jugoszláv állam teljes összeomlása talán már a mai napon befejezett ténynek tekinthető.

A Minisztertanácsban éles vita alakult ki az ügyről, de végül is április 13-án a vezérkar megkapta az engedélyt a kormányzótól a gyorsadtest kivonására.<sup>37</sup>

---

<sup>36</sup> KISS Gábor Ferenc: A Magyar Királyi Honvédség gyorscsapatai 1938–1941, Doktori (PhD) értekezés, Szegedi Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Történelemtudományi Doktori Iskola, Szeged, 2012, 185.

<sup>37</sup> Az 1941-es délvidéki magyar hadműveletek, <http://crowland.uw.hu/images/csata/delvidek.html>, a letöltés ideje: 2017.05.09.



27. ábra. A gyorshadtest kijelölt részeinek tevékenysége német alárendeltségben

A politikai engedély birtokában már aznap este 21 órakor a Fővezérség hadműveleti főnöke beszélt a 3. hadsereg vezérkari főnökével. Ennek a beszélgetésnek alapján a hadsereg futártisztje 14-én 8 órakor kézbesítette, hogy a hadtestparancsnok tegyen javaslatot a német Balkán-hadsereg kötelékébe átlépő, gépesített részekből összevonandó gyorshadtest összeállításáról.<sup>38</sup> A hadtest javaslatában a hadtestparancsnokságra további két vezérkari tiszt beállítását, **egy híradó zászlóalj, az újonc híradó katonák tapasztaltakra való**

<sup>38</sup> HIM HL TGY 2191 Pokorny H. Délvidék 1941, 152.

**lecserélését kérte.** Rámutatott az anyagi és a szervezeti hiányosságok pótlására is: **egészségügyi oszlop, lőszerkezelő oszlop, fél forgalomszabályzó század beállítását javasolták** a hadrendbe, **gépkocsik, motorkerékpárok és térképek pótlását** kérték.<sup>39</sup>



*28. ábra. Lovak bevagonírozása a délvidéki művelet során  
(Fortepan 77012)*

15-én a **2. gépkocsizó dandár** Palánkán lévő 5. és az Urszentistvánánál lévő 6. gépkocsizó zászlóaljaihoz **az üzemanyag-utánpótlás nem érkezett meg idejében**, ezért a két alosztályt a dandár menetoszlopának végére tudták csak besorolni a vonat (hadtáp) alegységek után. Az **1. gépkocsizó dandár** menete - mely a 2.

<sup>39</sup> Kiss Gábor Ferenc: „Lovon, gyalog, autón, biciklin, vasúton...” A magyar királyi honvédség gyorscsapatai 1938-1941, Belvedere, Szeged, 2014, 176.

gépkocsizó dandárt követte - még több nehézségbe ütközött. A dandár menetvonalát átszelő **Ferenc József-csatornán csak egy szűkséghíd állt a csapatok rendelkezésére**, és a gépkocsizó dandárt váltó Szenttamásról beérkező 2. lovasdandár csapatai is csak ezt használhatták.



29. ábra. Országos járművek bevagonírozása a délvidéki művelet során (Fortepan 77010)

A 1. gépkocsizó dandár vonatát kiegészítették az 1. lovasdandár állományából egy sütőoszloppal, egy ételmező oszloppal és egy szeroszloppal, <sup>40</sup> amely jelentősen megnövelte a menetoszlop hosszát. Annak ellenére, hogy a dandár első menetlépcsőjének az elvonulása már 15-én 11 órakor megkezdődött, este lett, mire az utolsó részek is el tudták hagyni Újvidéket.<sup>41</sup> A dandárnál is **gondot jelentett a meglévő üzemanyag-mennyisége, mert április 12-13-án töltötték fel utoljára a csapatok gépjárműveit. Ezzel a feltöltéssel hajtott-**

<sup>40</sup> Kiss Gábor Ferenc: A Magyar Királyi Honvédség gyorscsapatai 1938–1941, Doktori (PhD) értekezés, Szegedi Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Történelemtudományi Doktori Iskola, Szeged, 2012, 198

<sup>41</sup> HIM HL TGY 2191 Pokorny H. Délvidék 1941, 160.

ták végre a délvidéki bevonulásukat, előttük állt a 15-16-i átcsoportosítás, de **addig nem tudta pótolni az utánszállítás a felhasznált üzemanyag-mennyiséget.** Szerencsére Újvidéken zsákmányoltak körülbelül 2 dandár-javadalmazásnyi üzemanyagot, ami már biztosította az átcsoportosítás végrehajtását.<sup>42</sup>

18-án az üzemanyagrészesleg lemaradása miatt **a csapatoknak már csak 10–30 km-re elegendő üzemanyagkészletük maradt,** így a németektől kellett 20 000 litert felvételezni, amely 50 km-es körzetben való tevékenységet biztosított a dandár részére.<sup>43</sup>

## 8. Ellátási és üzemeltetési tapasztalatok a Délvidéken

A Marita-terv végrehajtásában 1941. április 16-tól a magyar királyi honvédség I. Gyorshadteste – állományában az 1. és a 2. gépkocsizó dandárral és az úgynevezett Révhegyi-csoporttal – már a német Kleist páncéloscsoport alárendeltségben hajtotta végre a hadművelési feladatait.<sup>44</sup> Április második felében végrehajtott művelési tevékenységük rövidnek és a folyamatosan alakuló politikai és hadművelési helyzet miatt esetenként ellentmondásosnak is volt mondható.

A gyorshadtest kivonására vonatkozó előzetes intézkedést április 29-én adták ki és csak május 4-én kezdték meg annak végrehajtását. A kivonási parancs megérkezésével a 15. kerékpáros-zászlóalj, mely korábban a hadtest alárendeltségébe tartozott - Újvidékre vonul át, ahol azt követően megszálló feladatokat látott el.<sup>45</sup>

---

<sup>42</sup> KISS Gábor Ferenc: A Magyar Királyi Honvédség gyorscsapatai 1938–1941, Doktori (PhD) értekezés, Szegedi Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Történelemtudományi Doktori Iskola, Szeged, 2012, 199.

<sup>43</sup> KISS Gábor Ferenc: A Magyar Királyi Honvédség gyorscsapatai 1938–1941, Doktori (PhD) értekezés, Szegedi Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Történelemtudományi Doktori Iskola, Szeged, 2012, 200

<sup>44</sup> A csoportosítás az 1. páncélos zászlóalj parancsnoka Révhegyi ezds. után kapta a nevét és alárendeltségében az 1. és a 2. páncélos zászlóalj, a 10., 12., 13., 14., 15., 16. kerékpáros zászlóalj és kerékpáros útegeik voltak. - Kiss Gábor Ferenc: „Lovon, gyalog, autón, biciklin, vasúton...” A magyar királyi honvédség gyorscsapatai 1938-1941, Belvedere, Szeged, 2014, 176.

<sup>45</sup> Kiss Gábor Ferenc Magyar Királyi Honvédség gyorscsapatai 1938–1941, Doktori (PhD) értekezés, Szegedi Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Történelemtudományi Doktori Iskola, Szeged, 2012, 200

A hadtestparancsnokság május 5-én hagyta el Eszéket és még aznap Budapestre érkezett. A Délvidékről beérkező gyorshadtest alakulatait Budapesten ünnepélyesen fogadták, majd ezt követően a csapatok felvonultak és visszatértek laktanyáikba.

A gyorshadtest hadműveleti tevékenységének – annak ellenére, hogy az sajátos körülmények között zajlott le a Délvidéken - több hozadéka is volt. Az egyik ilyen fontos tény volt az, hogy hadműveleti vonatkozásban a magyar csapatok közül először vettek a németekkel közösen végrehajtott „koalíciós” műveletben és ennek során a parancsnokok tapasztalatokra tudtak szert tenni a szövetségesekkel való együttműködésben. Akkor még nem gondolták, hogy ezeket hamarosan már valós harci tapasztalatok is bővítik majd.

A német parancsnokság alatt végrehajtott műveletek nagyobb távolságokon való, önálló, seregtesztintű tevékenységet igényeltek, melyek sok, addig nem tapasztalt gondot is felvetettek. A szervezeti, vezetési, ellátási, utánpótlási kérdéseket a vezérkar tapasztalatgyűjtő munkacsoportja igyekezett összegyűjteni és ajánlásokat tenni azok orvoslására. A technikai vonatkozású kérdésekben a Haditechnikai Intézetnek és a különböző gép- és harcjárműveket gyártó honi vállalatoknak keletkezett sok megoldandó feladata.

A gyorscsapatok rendelkezésére álló harc- és gépjármű állomány egy jelentős részét mozgósított járművekkel egészítették ki. A bevonultatott gépkocsik gumibroncsa 50-60 km után tönkrement, esetenként egyes járművek honvédségi alkalmazásra alkalmatlanok voltak (pl. 2. gépkocsizó dandárnál). Szerkezetük nem bírta a megterhelést, illetve már bevonuláskor gyenge műszaki állapotban voltak. Erre a dandárparancsnokságok azt a javaslatot tették, hogy a gyorseregtesteknél - ahol a gépkocsik sokkal nagyobb igénybevételnek vannak kitéve, mint más, például gyalogdandároknál – állítsanak be rendszerített, állandó honvédségi gépkocsikat, melyek költségszempontról is gazdaságosabb megoldás jelenthet. Így a gyorscsapatokat teljesen függetleníthetnék a polgári gépjárművektől.<sup>46</sup>

Továbbá kifogásolták a bevonultatott polgári járművek külső megjelenését is. A bevonultatott civil gépkocsik sok esetben (az adott cég

---

<sup>46</sup> 920920 HL Vkf. 5161/8. eln. 1. 1941. Tapasztalati jelentések gyűjtője. 2. ; HL Vkf. 5161/22. eln. 1. 1941, Kiss Gábor Ferenc Magyar Királyi Honvédség gyorscsapatái 1938–1941, Doktori (PhD) értekezés, Szegedi Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Történelemtudományi Doktori Iskola, Szeged, 2012, 204.

jellegének megfelelő) feltűnő, színes reklámokkal voltak ellátva, melyek cseppet sem büszkélkedtek „katonás külsővel”, és ráadásul ezekkel kellett a hadműveleteiket, majd az azt követő díszelzéseket is végrehajtaniuk.<sup>47</sup>

A magyar királyi honvédségnél rendszeresített gépjárművek közül a Botond terepjárók teljes egészében megfeleltek a katonai elvárásoknak mind igénybevétel, mind pedig műszaki kiszolgálás szempontjából is. A felderítő zászlóaljak gépkocsizó lövész alegységei részére is ezt a technikát rendszeresítették, és ez jól bevált az alkalmazások során. Jól bírták a fokozott igénybevételt, és csak kisebb műszaki hibák fordultak elő. A Ford Marmon tehergépkocsikkal ellátott vonatalegységek már sokkal több gonddal küszködtek, mert a nem megfelelő műszaki megoldásai, hibái miatt állandó kiesések fordultak elő.

A páncélosok zömét alkotó Ansaldo kisharckocsik műszaki korlátai jelentősen befolyásolták azok alkalmazhatóságát. Mivel a csapatok nem rendelkeztek külön harckocsi szállító tehergépkocsival, ezért a kisharckocsiszázad naponta legfeljebb 40-50 km-t tudott megtenni, különben a lánctalpgörgők leolvadása miatt az eszközök harcképtelenné váltak. Ezek a problémák már a korábbi évek kiképzési feladatainak végrehajtása során is jelentkeztek, előrevetítve ezzel az eszközök a harcoló csapatoktól való kivonását.

A páncélosok szállításának problémája már a délvidéki hadműveletek előtt is felmerült. Ezen helyzet megoldására 1941 januárjában a Haditechnikai Intézet javaslatot terjesztett be. Eszerint – német mintára a meneteket saját lánctalpaikon hajtsák végre, míg nagyobb távolságra vasúton szállítsák őket. Ugyanakkor a sérült, üzemképtelen páncélosok szállítására javasolta speciális harckocsi szállító egység beszerzését szállításra és vontatásra.<sup>48</sup>

A hadműveletek egyébként erősen igénybe vették a páncélos technikát. A végrehajtott nagy menettávolságok miatt az egyes alegységek június közepére már felhasználták a kiképzési évre engedélyezett 3800 kilométeres keretet.<sup>49</sup>

---

<sup>47</sup> uo.

<sup>48</sup> HIM HL Vkf 4153. eln. 1. 1941. K. hk. szállító berendezése.

<sup>49</sup> Kiss Gábor Ferenc Magyar Királyi Honvédség gyorscsapatai 1938–1941, Doktori (PhD) értekezés, Szegedi Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Történelemtudományi Doktori Iskola, Szeged, 2012, 206

Gondot jelentett a gépkocsizó alakulatoknál a megfelelő szerelő szakállomány hiánya. Ez abból is adódott, hogy a szeroszlopba viszszaüzemelt szerelő állomány sok esetben fontos, hadiipari üzem munkása volt, és emiatt az adott személy - mint hadiipari munkás - felmentés alatt állhatott. Így például e miatt a 2. gépkocsizó dandár szeroszlopa a szakképzett létszám elégtelen volta miatt gyakorlatilag működésképtelen volt, a hadművelet után – 8 nap alatt! – 1 harckocsit, 49 motorkerékpárt, 33 személygépkocsit, 47 tehergépkocsit, 20 tüzérségi vontatót, 1 sebesültszállító gépkocsit voltak kénytelen hátra szállítani javításra.<sup>50</sup>

Hasonló gondok voltak az 1. gépkocsizó dandárnál ahol a javítószolgálat sokszor alkatrészcserét sem tudott elvégezni, mivel gyakran a legfontosabb cikkek is hiányoztak a javító készletéből. Ezekben az esetekben is Budapestre kellett szállítani a gépjárművet, ahonnan legkevesebb 2-3 hónap múlva kapta vissza az alakulat.

A páncélostechika javításához szükséges anyag és felszerelés egyáltalán nem állt a csapatok rendelkezésére. A parancsnokok nem tehettek semmit sem, amikor egy-egy harckocsi meghibásodott vagy találat ért, mert nem rendelkeztek javító készlettel – hiába lett volna a javítása csak 1-2 óra. Minden közép- vagy nagyjavításhoz gyári részlegre volt szükség, s azok 10-14 napnál hamarabb nem jelentek meg helyszínen.<sup>51</sup>

A szeroszlopok tevékenységét az is hátráltatta, hogy nem állt rendelkezésükre megfelelő darus vontató jármű, amikor a sérült, vontatásra szoruló gépkocsikat, páncélgépkocsikat és harckocsikat javításra alkalmas helyre kellett bevontatni. Így ezt a feladatot egyáltalán nem, vagy csak nagy nehézségek árán egy másik harci járművel tudták végrehajtani.<sup>52</sup>

A javítószolgálat és megfelelő vontatók megléte a második világháborúban nagyon fontos háttértényezőnek bizonyult. A sérült, akár kilőtt járművek idejében való elvontatása és megjavítása nagyban

---

<sup>50</sup> Kiss Gábor Ferenc Magyar Királyi Honvédség gyorscsapatái 1938–1941, Doktori (PhD) értekezés, Szegedi Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Történelemtudományi Doktori Iskola, Szeged, 2012, 206

<sup>51</sup> HIM HL Vkf. 5161/8. eln. 1. 1941. Tapasztalati jelentések gyűjtője. 4.

<sup>52</sup> Kiss Gábor Ferenc Magyar Királyi Honvédség gyorscsapatái 1938–1941, Doktori (PhD) értekezés, Szegedi Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Történelemtudományi Doktori Iskola, Szeged, 2012, 206



csökkentheti a megsemmisült járművek számát. Ez a veszteségek terén nagyságrendi csökkenést is jelenthet.

A műszaki kiszolgáló háttér másik fontos tényezője a megfelelően képzett szakembergárda. A gépjárművek tekintetében a képzett szerelő személyzet hiánya mellett a kiképzett üzembetartó állomány elégtelen létszáma is szembeszökő: 1941. március 1-i jelentés szerint a Honvédségen belül hiányzott 4397 fő gépkocsivezető és 1045 motorkerékpár vezető (de visszatérve a kiképzett szerelőállományra: hiányzott 136 gépkocsi műmester, 248 gépkocsi szerelő, 271 fegyvermester, 43 kerékpár szerelő).<sup>53</sup>

A Haditechnikai Intézet javaslata szerint sürgősen rendezni kellene ezt az állapotot, mivel megfelelő karbantartás hiánya miatt a gépjárműanyag idő előtt elveszíti használhatóságát. A megfelelő szakszemélyzet beállítása elmaradt a jármű beszerzések ütemétől, ezért a probléma lényege, hogy egyaránt meg kellene szervezni a járművek műszaki felügyeletét és karbantartását.

A katonai *motorkerékpároknál* történt a legtöbb kiesés, mivel a gépeket 45 km/óra feletti sebességre tervezték, de az oszlopokba besorolva, kénytelenek voltak a számukra kedvezőnél lassabban haladni, így a hűtés elégtelensége miatt műszaki hibák léptek fel.<sup>54</sup>

## Összefoglalás

A magyar csapatok hadműveleti tevékenységét a Duna-Tisza közötti területek elfoglalására április 11-15 közötti időszakra tervezték. Ennek teljesítésével befejeződött a magyar csapatok délvidéki hadművelete<sup>55</sup>, és a katonai közigazgatás bevezetése után hamarosan az állami közigazgatás vette át a hatalmat a visszaszerzett terület fölött.

---

<sup>53</sup> Kiss Gábor Ferenc Magyar Királyi Honvédség gyorscsapatok 1938–1941, Doktori (PhD) értekezés, Szegedi Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Történelemtudományi Doktori Iskola, Szeged, 2012, 207

<sup>54</sup> Kiss Gábor Ferenc Magyar Királyi Honvédség gyorscsapatok 1938–1941, Doktori (PhD) értekezés, Szegedi Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Történelemtudományi Doktori Iskola, Szeged, 2012, 207

<sup>55</sup> HORVÁTH Csaba: A Magyar Királyi Honvédség a Románia és Jugoszlávia elleni tervek tükrében, AETAS 22. évf. 2007. 4. szám 69-96.

A tervezett feladatok végrehajtása azonban – mint ahogy a **mozgósítás és a csapatok beérkeztetése – nem a tervek szerint haladt, és hiányosságokat mutatott.** Nem véletlen, hogy nagyszámú elemzés készült az alkalmazások, különböző eljárások tapasztalatairól. Megjegyzendő, hogy a **menetek során tapasztalható torlódások** (a csetnik támadások okozta zavarok kivül) a forgalomszabályozás esetenkénti teljes hiánya,<sup>56</sup> illetve amiatt következtek be, mert egyes parancsnokok nem vették figyelembe az ott lévő forgalomszabályozásra kijelölt részleg parancsnokának utasításait!

A **hidak elfoglalására** irányuló harctámogató harctevékenységek közül az ejtőernyősök harcbavetésétől várta a legnagyobb eredményeket a vezetés, ám ez – a bekövetkezett baleset következtében – csak alacsony hatékonysággal valósult meg. Az első ejtőernyős támadás célpontjául tervezett **zombori hidat** - amelyet az ejtőernyősök repülőszerencsétlensége miatt meg sem tudtak időben közelíteni - *a szerbek felrobbantották, és hosszas munkájába tellett a műszaki csapatoknak, hogy újra használhatóvá váljon. Ez jelentős idővesztést jelentett a támadó magyar csapatok számára.*<sup>57</sup> Az ejtőernyős század mindössze a gépkocsizó csapatokkal együttműködő gyalogságként vett részt a szenttamási híd elfoglalásában április 13-án. Sokkal eredményesebben tevékenykedtek ezen a területen *a felderítő zászlóaljok, amelyek az ép vagy rombolt hidak birtokbavételében, illetve kijavításában is részt vállaltak. Jelentős szerepe volt a rombolt hidak javításában a vasútépítő zászlóaljoknak,* amelyek e tevékenységükkel a páncélvonatok és az utánpótlást szállító szerelvények előrevonását egyaránt lehetővé tették.

Elmondható, hogy a **csapatok siettetése, a különböző vezetési szintek eredeti intézkedéseinek a fővezérség és a hadseregparancsnokság, de esetenként a hadtestek, sőt a dandárok általi esetenkénti ad hoc megváltoztatása** (hivatkozva a kialakult helyzetre, nehézségekre), **a vezetékes és rádióhíradás alacsony fegyelme és nem megbízható volta sok nehézséget okozott a csapatok harci feladatainak teljesítésében.** Az **összeköttetés hiánya** - és ebből következően - a csapatok helyzetének nem ismerete többször is előfordult a délvidéki hadművelet során. A terület domborzati viszonyai nem nehezítették a kapcsolattartást, még a rádiókészülékek hatótávolsága is a körülményekhez képest megfelelő volt.

---

<sup>56</sup> HIM HL TGY 2191 Pokorny H. Délvidék 1941, 143.

<sup>57</sup> TURCSÁNYI Károly – HEGEDŰS Ernő: A légideszant I. Elméletek, eljárások és a légi gépesítés a kezdetektől 1945-ig, Püedlo, 166.

**Problémát jelentett a híradó állomány létszáma, valamint** annak gyenge kiképzettsége és gyakorlatlansága. Sok gondot okozott **a vezetékes vonalak folytonos megszakadása**, illetve az, hogy a parancsnokok nem tartózkodtak a rádióállomásoknál! A IV. hadtestparancsnok a hadműveleti naplójában jegyezte meg, hogy (valószínűleg az említett okok miatt) 12-én 24 óráig nem sikerült egyetlen seregtessel sem létesíteni összeköttetést! (S. R.) Ez az összeköttetés hiánya hadsereg szinten is előfordult.

A **légi felderítés** sok segítséget adhatott volna a közeli mélyégben lévő ellenséges erők felderítésében a gyorshadtest alárendeltségébe osztott szombathelyi III. közelfelderítő repülőszázad által. Azonban a század Szombathelyről nagy késéssel települt át Pécsre, így szinte csak a hadművelet befejezésekor vált alkalmazhatóvá. A *WM-21 „Sólyom” típusú repülőgépek pedig elavultnak számítottak* (a limitált, vizuális felderítési lehetőségével, valamint azzal, hogy rádió nélküli légijárműként jelentéseit is csak „ledobással vagy a visszaérkezése után távbeszélőn tudta megtenni”, amely komoly idővesztéssel jelentett).

A gyalogos seregtestekhez képest sokkal jelentősebb menetteljesítményeket fölmutató **gyorscsapatok** seregtesteinek viszonylagos korszerűségük ellenére is számos problémával kellett megküzdeniük. A délvidéki műveletben alkalmazott csapatok hatékonyságát erősen negatív irányban befolyásolták a „korlátozott” harci körülmények (lásd az utak igen rossz állapota, műutak rombolása, *hidak, átkelőhelyek felrobbantása*, csetnik-harcok). Ezek kihatottak az *utánszállítás biztosítására* is, és a *vonatok (hadtáplépcső) időbeni beérkezésére, melyek (különösen üzemanyag vonatkozásában) létfontosságúak* voltak a gépesített szervezeteknél. De komoly gondot jelentett a mozgósítás során nem kellő mértékben feltöltött loállomány hiánya is.

A hadműveletek végeztével a Magyar Királysághoz visszacsatolt Bácska, Baranyai-háromszög és Muravidék összesen 11 601 km<sup>2</sup> terület és 1 145 000 fős lakosság gyarapodást jelentett a magyar államnak. A délvidéki hadművelet során *már a valós háborúhoz közeli állapotban harcoltak a magyar csapatok*, azonban a jugoszláv haderő a magyar csapatok ellen nem alkalmazott páncélozott eszközöket és repülőket sem. Ennek ellenére a délvidéki területekért vérrel is fizetni kellett. A Honvédelmi Minisztérium az újságok számára 1941. április 28-án kiadott közleménye szerint a bevetett csapatok vesztesége 719 fő volt, melyből halott 5 tiszt és 60 közkatona; súlyos sebesült 16 tiszt és 648 katona. (Az 1941. december 9-én a német katonai attasénak

adott tájékoztatás csak 467 főt említ, de a két adat közötti eltérés a súlyos sebesültek felgyógyulásából és esetleges halálából is adódhatott.<sup>58)</sup> Délvidéken a magyar gyorscsapatok első ízben vettek részt német csapatokkal közösen egy „koalíciós” hadműveletben. Ez csak bevezetője volt egy sokkal nagyobb művelet-sorozatnak, amelyre a keleti hadszíntéren került sor 1941-1942-ben.

### Felhasznált irodalom

Az 1941-es délvidéki magyar hadműveletek:

<http://crowland.uw.hu/images/csata/delvidek.html>

A letöltés ideje:2017. február 24.

DEMETER György (szerk.): NATO kézikönyv. Stratégiai és Védelmi Kutatóintézet, Budapest, 1993.

HIM HL TGY 2191 Pokorny H. Délvidék 1941,

HIM HL TGY 2721 dr. Kálmán Dániel., 52.

Horváth Csaba – Lengyel Ferenc: A délvidéki hadművelet 1941. április, Püldo, Budapest, 2005, 67.

HORVÁTH Csaba: A Magyar Királyi Honvédség a Románia és Jugoszlávia elleni tervek tükrében, AETAS 22. évf. 2007. 4. szám 69-96.

KISS Gábor Ferenc: A Magyar Királyi Honvédség gyorscsapatái 1938–1941, Doktori (PhD) értekezés, Szegedi Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Történelemtudományi Doktori Iskola, Szeged, 2012, 171-172

KISS Gábor Ferenc: „Lovon, gyalog, autón, biciklin, vasúton...” A magyar királyi honvédség gyorscsapatái 1938-1941, Belvedere, Szeged, 2014, 176.

TURCSÁNYI K. et al.: Haderők és hadviselés az előtöltős fegyverek korában. Budapest: HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum, 2015.

TURCSÁNYI Károly – HEGEDŰS Ernő: A légideszant I. Elméletek, eljárások és a légi gépesítés a kezdetektől 1945-ig, Püldo, 166.

---

<sup>58)</sup> HORVÁTH Csaba: A Magyar Királyi Honvédség a Románia és Jugoszlávia elleni tervek tükrében, AETAS 22. évfolyam. 2007. 4. szám, 89.

Druzsín József<sup>1</sup>

## A 100 ÉVES MÁTYÁSFÖLDI REPÜLŐTÉR KATONAI, REPÜLÉS- ÉS GYÁRTÁSTÖRTÉNETI, VALAMINT KATONAI LOGISZTIKAI EMLÉKEI I. RÉSZ

### **Absztrakt**

*A Magyar Honvédség Anyagellátó Raktárbázis mátyásföldi telepelyén már 1939-től kezdve működött valamilyen katonai logisztikai szervezet,<sup>2</sup> de a Honvédség jelenléte ennél sokkal régebbi időkre vezethető vissza. Az élő történelmi múlttal és hagyománnyal rendelkező katonai szervezet laktanyája a 100 éves múltra visszatekintő, de ma már használaton kívüli, füves repülőtér mellett található, mely olyan események helyszíne volt, amelyek a magyar katonai repülés, a katonai gépjárműellátás és katonai logisztika fejlődésében, de sok esetben a magyar történelemben is meghatározó szerepet játszottak.*

**Kulcsszavak:** Mátyásföld, katonai repülés, repülőgépgyártás, gépjárműellátás, katonai logisztika

### **1. Repülőgépgyártástörténet és a katonai repülés fejlődése**

#### **1.1. A Magyar Általános Gépgyár repülőgépgyára Mátyásföldön**

A Rákosi rétek és Mátyásföld voltak az 1900-as évek elején az amatőr magyar aviatika bölcsői, ahol Horváth Ernő, Svachulay Sándor, Zsélyi Aladár és sokan mások készítették biciklialkatrészekből, zongorahúrból, fából és vászonból első, saját tervezésű monoplánjait. Az aviatikusok kezdetleges hangárokból lakva, sokszor szájuktól vonták meg a falatot, csak hogy repülhessenek.<sup>3</sup> Hihetetlen teljesít-

<sup>1</sup> A szerző hivatásos honvéd százados a repülőműszaki logisztika területén tevékenykedik az MH Logisztikai Központ állományában.  
E-mail: druzsin.jozsef@gmail.com

<sup>2</sup> Leskó Zsigmond: Bemutatkozik az MH Logisztikai Ellátó Központ. Katonai logisztika 2009/2. szám

<sup>3</sup> Dalia László: Repülő emberek Sportpropaganda Vállalt 1987.

ményüket szépen példázza, hogy 1909-14 között szám szerint 52, Magyarországon tervezett és megépített repülőgépről maradtak fenn részletesebb műszaki adatok.<sup>4</sup> Emléküket a környező utcák nevei (Zsélyi Aladár, Prodam Guido, Pilóta utca, Repülőtér HÉV Megállóhely) és egy emlékmű is őrzi.

Podvinecz Dániel (1859-1908) és Heisler Vilmos (1860-1918) 1884-ben nyitották meg Budapesten "Gépbizományi és Gépügynöki Kereskedők" nevet viselő vállalkozásukat. Kezdetben mezőgazdasági gépek és alkatrészek, majd malomipari eszközök forgalmazásával foglalkoztak. 1892-ben műhelyt nyitottak, és alkatrészek előállítására, szerelési-javítási munkák végzésére vállalkoztak. Az iparosodás útjára lépett ország stabilmotorok iránti igényét tapasztalva elhatározták, hogy robbanómotorokat gyártanak. Mivel e célra a VI. kerület Botond utcai műhelyük alkalmatlan volt, így 1900-ban a Külső Váczi úton új telephelyre költöztek. 1901-től cégük nevét Budapesti Malomépítésszet- és Gépgyár, Podvinecz és Heisler-re változtatták, és a malomberendezések mellett megkezdték a gázgépek, benzinmotorok, majd gőzgépek és kazánok építését is. Főleg álló, egyhengeres, 8 lóerős fekvő elrendezésű stabilmotorokat gyártottak. Az utóbbi, ingaregulátoros, kihagyásos szabályozású motort kerekre szerelve, benzinlokomobilhoz is használták. Egy budapesti magánvállalkozás megbízására kisautóbusz összeszerelésébe fogtak. A szíjhajtású jármű fődarabjait a francia Amédée Bollée kocsikat licencia alapján készítő Leedorfer Automobil-Werk nevű osztrák cégtől vásárolták. Az első budapesti autóbuszt is ők készítették, mely rövid ideig a Belváros és a Köztemető között közlekedett. Az első motoros járművek után továbbiak összeszerelésére és -üzembővítés után - további Bollée-rendszerű autóbuszok gyártására vállalkoztak. 1906-tól az aacheni Cudell autógyár termékeit összeszerelve hozták forgalomba 20 lóerős, 2,5 literes, 24 lóerős, 3,9 literes, 40 lóerős, 6,8 literes négyhengeres motorokkal szerelt személyautóikat. Phönix márkaneven gyártották 8 és 14 lóerős, kéthengeres, fekvőhengeres motorral szerelt 750, illetve 1000 kg teherbírású kisteherautóikat. 1908-ban a felszámolt triezsti Alba-autógyár kész- és félkész termékeit vásárolták fel. Ezekből egy kisebb, 24 lóerős személygépkocsit és egy nagyobb teljesítményű 40 lóerős autóbuszt, valamint teherautót építettek, ugyancsak Phönix márkaneven. A nagyobb méretű és önálló autógyártás folytatása érdekében 1911-ben a gyárat átszervezték. Nevüket ekkor Budapesti Gép, Malom és Automobilgyár Rt-re változtatták, ami a

---

<sup>4</sup> Winkler László: Magyar konstrukciók Rákostól napjainkig 1. Repülés 1967/5. szám

rákövetkező évben újból módosult és **Magyar Általános Gépgyár Részvénytársaság** lett.

A sikereken felbuzdulva elhatározták, hogy saját autótípus gyártanak. A fejlesztés irányítását az aradi MARTA-műveknél tapasztalatot szerzett Fejes Jenőre bízta. Első saját tervezésű 90/120 furat/lökötű, 3 literes, 25 lóerős személyautójuk 1912-ben készült el. A cég gyártmányaira jellemzően, a motoron kívül több más, idegen alkatrészt is felhasználtak az építéshez. A sikeres gépkocsiból közel ötven darabot készítettek, bár a kocsiszekrényeket más cégek gyártották. A személyautók mellett - azok motorjával - kis darabszámban kéttonnás teherautókat is előállítottak. 1913-tól a Torinói Fiat licence alapján háromtonnás teherautók gyártásába fogtak, melyeket nagyrészt "szubvenció" járműként értékesítettek. A szubvenció értelmében, az a magánszemély, aki a katonai előírásoknak megfelelő teherautót vásárolt, a hadügyminisztériumtól pénzbeli támogatást kapott. A tekintélyes összeg vásárláskor 4000 korona, további öt éven át pedig évenként 1000 korona volt. A mintegy 50 jármű a MÁG márkanévet kapta, de feltüntették rajtuk, hogy Fiat licenc alapján készítették. A gyár 1913-1914-es években bocsátotta ki az Austro-Daimler licenc alapján készített, 120, 160 és 200 lóerős HIERO-repülőgépmotorokat.<sup>5</sup>

Közvetlenül az első világháború kitörését megelőző hónapokban a Posta számára megkezdték egy 50 darabos levélgyűjtő kisautó sorozatgyártását Csonka János tervei alapján, de a háború kitörésekor a gépkocsik gyártását leállították. Az addig elkészült motorokat és alkatrészeket a Honvédség kívánságára kerekes és kézben hordozható kivitelben, villamos áramfejlesztő aggregátorokba építették. A HIERO-repülőgépmotorok gyártásával egy időben a Ganz és Társa Danubius részére mintegy 50 darab Fiat-rendszerű teherautó-motort is legyártottak, melyeket háromtonnás Ganz-Fiat teherautókba építettek be.

**A háború kitörése után a megnövekedett hadimegrendelések kielégítésére a Váci úti gyár már kicsinek bizonyult. Ezért a hadsereg ösztönzésére 1915-ben Mátyásföldön új nagy gyártelep építésébe fogtak.** A századforduló után létrejött üdülőtelep melletti urasági szántón – a korábbi Beniczky birtokon - hozták létre a Magyar Általános Gépgyár repülőgépgyárát.

---

<sup>5</sup> Endresz István: Fejezetek a hadirepülés történetéből 9. Repülés 1967/3.

Új lendületet adott az üdülőttelep fejlődésének az 1915-ben a Magyar Általános Gépgyár által kezdeményezett repülőgépgyár és repülőtér létesítése. A gyártól és munkásságtól viszolygó Nyaralótulajdonosok Egyesületét a szervező vállalat azzal nyugtatta meg, hogy a gyár a nyaralóttelepen kívül esik, füstnélküli lesz, és munkásai elsőrendű műszerészek lesznek. Kiépülése után a világháborús gépezet ellátását szolgálva kb. 1200 munkást foglalkoztatott a környékről.



*1. ábra. Az 1916-ban megépült Magyar Általános Gépgyár (MÁG) Keresztúri úti – ma Újszász úti – gyárának, 1939-től M. Kir. Honvéd Gépkocsiszertárnak a főépülete a II. világháború alatt és ma*

Ebben az időszakban jelent meg az első világháborús harctéren az új harci eszköz, az együléses vadászrepülőgép, amellyel az Osztrák-Magyar Monarchia ekkor még nem rendelkezett. A MÁG vezetése felismerte, hogy a katonai gépjármű és repülőgépmotor-gyártás mellett jól fizető kereslet mutatkozik repülőgépekre is. Megállapodás született ezért a legsikeresebb vadászrepülőgép-gyártó Fokker Repülőgépgyár és a MÁG között, hogy utóbbi Mátyásföldön kibővíti üzemait vadászrepülőgépek építésére és berepülésére.

A repülőgépgyár építése 1916-ban kezdődött, és 1917-ben fejeződött be, de a gyár egyes részei már 1916-ban üzemeltek, és itt készültek az Osztrák-Magyar Monarchia akkor legmodernebbnek számító, a Gebauer Ferenc által feltalált, szinkronizált, tehát légcsavar körön keresztül tüzelni képes géppuskával felszerelt Fokker B és D, valamint a Berg licenc alapján gyártott Aviatik C és D típusú katonai vadászgépei.<sup>6</sup> Ezek berepülése szükségessé tette a gyártelep mellett

<sup>6</sup> A repülőgépek feladatkörtől függő típusjelzései tekintetében az I. világháborús német hagyományok gyökeresedtek meg. A központi hatalmak légierejében egységesen A-val jelölték az iskolagépeket, B-vel a fegyvertelen felderítőket és gyakorlógépeket, C-vel a felfegyverzett felderítőket, D-vel a vadászokat és W-vel a vízi repülőgépeket, hidrolánokat. Minden gyár a saját neve után elhelye-



egy repülőtér megépítését is. A cinkotai dombok között elterülő 900 x 800 méteres füves repülőtér nyugati sarkában épült fel a MÁG gyár 80 x 20 méteres repülőgép-szerelő hangárja, amelynek kapui közvetlenül a repülőtérre nyíltak. Ez volt a kezdeti állapot, amelyet állandó fejlesztéssel mindig újabb épületekkel és célszerű barakkokkal bővítettek.<sup>7</sup> A Magyar Általános Gépgyár főépülete a 39 méter magas dísztoronnyal és a szerelőcsarnokok egy része máig is eredeti állapotukban fellelhetők.

„A gyár az 1916. évben a hadvezetőség által megrendelt aeroplánmotorok gyártásával, a második félévben pedig azon felül az ismert Fokker-típusú repülőgépek gyártásával volt teljesen elfoglalva... a gyártelep építési munkái befejezésükhöz közelednek s e gyár üzembehelyezése az év folyamán fokozatosan fog megtörténni. A gyártelep, amelyhez tartozó hatalmas telek egy repülőtér létesítését is megengedi, lehetővé fogja tenni, hogy az aeroplánmotor, automobil és repülőgyártás racionális módon jelentősen fokoztassék... az alapítke 3 000 000 koronáról 5 000 000 koronára emeltetett fel, amely tőkeemelésben a Magyar Általános Hitelbank vezetése mellett, az ismert Skoda-Daimler csoport és a Fokker-művek vettek részt.”<sup>8</sup>

Anthony Fokker a világháború első éveiben jó kapcsolatot alakított ki a mátyásföldi MÁG vezetőségével. 1916-ban 50 db Fokker vadászgép gyártására kapott megrendelést a fővárosi üzem. Így 1916-ban a MÁG repülőgépgyára egy csapásra a Monarchia legfejlettebb repülőgépüzeme lett, ahol a gyártást Antoni Fokker személyesen irányította. Fokker Magyarországra hozta a három legújabb vadászgépének – a Dr.I, a D.VI és a D.VII – egy-egy prototípusát, és 1918. május elején bemutatót szervezett. A D.VII-es prototípusát, a Fokker V 12-est (gy.sz. 1980) 1918. január 3-án szállították Mátyásföldre motor és fegyverzet nélkül. A MÁG mérnökei egy 150 LE-s Le Rhône forgómotort építettek a repülőgépbe, amely a bemutató során nyújtott teljesítményével nagyon kedvező benyomást tett a szakemberekre. A repülőcsapatok vezetése megvásárolta a prototípust, és további 14 repülőgépet rendelt Fokker schwerini gyártótól.<sup>9</sup> A kétfedelű magyar repülőgépek már 1917-ben precíz kidolgozásuk miatt nagy elismerést

---

zett betűjellel lajstromozta a megfelelő nemet, s a betűjelet gyáranként újból indított római számmal jelzett típus szám követte. In: Szűcs József: Híres repülőgépek Repülés 1968. 2. szám

<sup>7</sup> Szerkesztő Csóka Ferenc: XVI. kerületi helytörténeti kézikönyv

<sup>8</sup> Lantos Antal: Mátyásföld története KHF 28. 154. o. idézi: Rákos és Cinkota környéke 1917. február

<sup>9</sup> Czirók Zoltán: A Fokker D.VI-os vadászgép Magyarországon

arattak. Ettől az időtől a gyártás fokozatosan felfutott, havi 10 gép kibocsátására fejlődött, majd 1918-ban már havi 20-36 gép átadásáról szólnak az adatok. Összességében 1917-ben 58, 1918-ban már 205 repülőgépet gyártottak a MÁG csarnokaiban.<sup>10</sup> A háború során 1000-1100 fő dolgozott a MÁG-nál, amely emellett számos külső vállalkozót (beszállítót) is foglalkoztatott. Nem zárható ki, hogy ezek a beszállítók bizonyos mértékben igénybe vették a gyártól nem messze települő hadifogolytábor 1500-3000 lakójának munkaerejét is, amelyet a haderő a helyszínen felállított asztalos-, kovács- stb. műhelyekben biztosított – a szükséges szerszámokkal együtt.<sup>11</sup> A hadifogoly munkások aránya az elkövetkező években tovább növekedett: az 1917. január 1-jei adatok szerint a hadifoglyok 91,62%-a dolgozott a táborokon kívül, csakúgy, mint 1918-ban. A legénységi hadifoglyok nagy része a különböző üzemekben, a mezőgazdaságban, az erdőgazdaságban, a bányászatban dolgozott. Munkára általában azokat a foglyokat küldték ki, akik korábban is hasonló munkát végeztek.<sup>12</sup>

### *1.1.1. Az Aviatik D vadászrepülőgép gyártása*

Az Aviatik D.I-es vadászrepülőgépet az osztrák hadvezetés nem titkolt szándékkal azért tervezte, hogy a jóval korszerűtlenebb Hansa-Brandenbrug C.I-es repülőgépet leváltsa. A biplán tervezője Julius von Berg volt, ezért a gépet később a pilóták csupán „Berg”-nek nevezték.

A rendszeresítést követően hamar kiütköztek a repülőgép hiányosságai és gyengeségei. Több pilóta panaszkodott rá, hogy gyenge a törzsön lévő hátsó féklapát, gyenge volt a gép manőverezőképessége, és a motor nem bírta el a gépet, ezért hamar túlmelegedett.

---

<sup>10</sup> Csanádi Norbert – Nagyvárad Sándor – Winkler László: A Magyar repülés története Műszaki Kiadó 1974.

<sup>11</sup> Különböző számítások szerint az Osztrák–Magyar Monarchia területére mintegy 1,2 millió – 2,3 millió hadifogoly került. Ugyanakkor az 1914 nyaratól folyamatosan kézbesített behívók hatalmas munkaerőhiányt eredményeztek a gazdaságban, a Pest megyei településekről több mint 110 000 férfi vonult be katonai szolgálatra. A kieső munkáskezek pótlására 1915-től érkeztek hadifoglyok, akiknek többsége a cári Oroszország alattvalója volt, de ukránok, moldávok, lengyelek és az Osztrák-Magyar Monarchiával hadban álló többi ország katonái (románok, szerbek, montenegróiak, olaszok) is kerültek Budapestre és Pest megyébe. In: Itt igazi háború van - Az I. világháború Pest megyei forrásai (Magyar Nemzeti Levéltár) [http://mnl.gov.hu/mnl/pml/hadifoglyok\\_pest\\_megyeben\\_1914\\_1921](http://mnl.gov.hu/mnl/pml/hadifoglyok_pest_megyeben_1914_1921)

<sup>12</sup> Miklós Tamás: Hadifoglyok az Osztrák–Magyar Monarchia területén az első világháború idején Internet: 2015.11.21.

Az Aviatik D.I-es gépből a háború során mintegy hétszáz darabot gyártottak. Elkezdték a gép továbbfejlesztett változatát gyártani Aviatik D.II néven, ám a háború véget ért, mielőtt az új gép részt vehetett volna a harcokban. Gyártói: Aviatik, Wiener Karosserie Fabrik, Lohner, Lloyd (Aszód), MÁG (Budapest), Thöne & Fiala.



2. ábra. Aviatik D.I vadászrepülőgép, amelyet a MÁG is gyártott Mátyásföldön

### AVIATIK D.I REPÜLŐGÉP JELLEMZŐI<sup>13</sup>

1. sz. táblázat

motor	Austro-Daimler, soros, vízhűtéses, 200 LE
fesztáv	8 m
hossz	6,86 m
magasság	2,48 m
üres tömeg	610 kg
felszálló tömeg	852 kg
max. sebesség	185 km/h (tengerszinten)
csúcsmagasság	6150 m
max. rep. idő	2,5 óra
fegyverzet	2 db szinkronizált, 8 mm-es Schwarzlose géppuska

<sup>13</sup> A gép leírása (angol nyelven). TheAerodrome.com. (Hozzáférés: 2012. december 30.)

### 1.1.2. Fokker D vadászrepülőgép

A Fokker D.VII első világháborús vadászrepülőgép, amely Reinhold Platznak, a Fokker-Flugzeugwerke főtervezőjének tervezőasztalán született meg 1918 nyarán és őszén. Nagyjából 1700 darabot gyártottak belőle. Szolgálatba állítása után a D.VII gyorsan bebizonyította kiváló képességeit, a fegyverletételkor kötelezték Németországot, hogy az összes gépet adják át a szövetségeseknek. A gépet még évekkel a háború után is széles körben alkalmazták.



3. ábra. Fokker D.VII vadászrepülőgép. A Magyar Általános Gépgyár licenc alapján gyártotta a típust Mátyásföldön

A tervező 1916 óta a V-sorozat kísérleti gépein dolgozott, ezek voltak az első repülőgépek önhordó szárnyakkal. A vastagabb keresztmetszetű szárnyak nagyobb felhajtóerőt és könnyebben kezelhető átesési jellemzőket nyújtottak, mint a korábban használt vékonyabb szárnyak. 1917-ben a Fokker elkészítette a V.11 biplánt, melyet a szokásos Mercedes D.IIIa motorral szereltek fel. Manfred von Richthofen repült a V.11-gyel, úgy találta, hogy bonyolult repülni vele, kényelmetlen és zuhanórepülésben instabil.

Ezekre reagálva a Fokker főtervezője átdolgozta a gépet, megnövelte a gép törzsének és vezérsíkjainak hosszát, és merevítést kapott az oldalkormány. A javított V.11 repülése után Richthofen már dicsérete a gépet. A Fokker gyár nem volt felkészülve a teljes légierő kiszol-

gálására, így a nagy riválisok, mint az Albatros és az AEG (Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft) is beszállt a D.VII licencgyártásba.

Az Osztrák-Magyar MÁG (Magyar Általános Gépgyár) licenc alapján gyártotta a típust, melyet 1918 vége felé Austro-Daimler motorokkal szerelt.

A gyártás a háború vége után is folytatódott, több mint 50 gépet gyártottak le. Manfred von Richthofen egy nappal a típus érkezése előtt halt meg, így már nem repülhette harcban. Más pilóták, például Erich Löwenhardt és Hermann Göring, a típussal gyorsan növelni kezdték győzelmeik számát, és dicsérték a konstrukciót.

## FOKKER D.VII REPÜLŐGÉP JELLEMZŐI

2. sz. táblázat

Fesztáv	7,2 m (alsó és felső szárny)
Szárny húr alsó és felső	1,25 m
Teljes szárnyfelület	16 m <sup>2</sup>
Törzs hossz	6,2 m
Magasság	2,71 m
Tömege üresen	274 kg
Felszálló tömeg	481 kg
Motor	80 LE Oberursel
Maximális sebesség	130 km/h

A típus eleinte nem volt nagy számban jelen a harctéren, de júliusra már 407 darabot alkalmaztak a fronton. Igazán nagy mennyiségben augusztustól harcoltak vele, addigra 565 légygyőzelmet értek el a típussal. A háború végén, novemberben 776 darab D.VII állt csapatszolgálatban.<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Owers, Colin. ""Especially...The D.VII...": The post-1918 career of the Fokker D.VII: Part One". Air Enthusiast, No. 60-61.

### 1.1.3. Az első helikopter-kísérletek

Mára igazi ipartörténeti érdekesség a gyárban 1918-ban épített, korát messze megelőző kísérleti helikopter. A fischamendi K.u.K Fliegerarsenal Flugzeugwerk-ben dolgozó dr. Kármán Tódor professzor, tartalékos főhadnagy (fizikus) aerodinamikus, dr. Wilhelm Zurovetz tartalékos hadnagy, cseh konstruktor és az intézet parancsnoka, Petróczy István őrnagy megtervezték a világ első kötött, elektromotoros, majd benzinmotoros megfigyelő helikoptereit. A szó szoros értelmében ezek az eszközök még nem voltak igazi helikopterek, hiszen irányíthatatlanságuk miatt pányvakkal kötötték ki őket, de az abban a korban használt megfigyelő léggömbök leváltásának ígéretét hordozták.<sup>15</sup> Az alkotók után (Petróczy-Kármán-Zurovecz) PKZ-1-nek nevezett kísérleti eszköz 1917-18 között a MÁG-ban épült. A villanymotorral működő, 2-2 db ellenforgó, négytollú emelőlégcsavarokat a fischamendi kísérleti telep Légcsavarkísérleti Intézetét vezető Asbóth Oszkár tartalékos alhadnagy tervezte meg. A 650 kg tömegű gép felemelkedését 190 LE-s Austro-Daimler elektromotor segítette, mely 195 kW-os energiaszükségletét közvetlen földi kábel összeköttetéssel oldották meg. 1918 márciusában volt az első sikeres tesztrepülés, illetve 0,5 méteres emelkedés. A kísérletek folytatását azonban a negyedik felszállás után, a motor leégése miatt fel kellett függeszteni. Legnagyobb tervezett magasság 800 méter lett volna. A repülések során kezelő nem tartózkodott a gépben.

Az alternatívát jelentő, immár robbanómotoros hajtású PKZ-2 munkálataival is a Dr. Lipták és Társai Gépgyár Rt.-t bízták meg, a kísérleti repülésekre pedig Mátyásföldön került sor. Összesen 36 sikeres repülést végeztek, ezek során a légcsavarok fölé felszerelték az 1,3 m átmérőjű és 1,5 m magas megfigyelőkosarat is. Fényképek tanúsága szerint emberes repülési kísérletekre is sor került. A 6 méteres rotorátmérőjű, kéttollú, koaxiális elrendezésű légcsavarokat 3 db, francia hadizsákmányból származó Le Rhone 9 hengeres, 120 LE-s motor hajtotta.

A PKZ-2 a kísérleti repülések során 1918-ban oldalszél következtében belengett, és 50 méteres magasságból leesve összetört ugyan, de rövid működésével bebizonyította, hogy helikopterrel is lehet repülni.<sup>16</sup> Az elért magasság és a 30 perces repülési idő akkor világre-

---

<sup>15</sup> Winkler László: Magyar konstrukciók Rákostól napjainkig 3. Repülés 1967/7. szám

<sup>16</sup> Dr. Hajdú Ferenc-Sárhidai Gyula: A Magyar Királyi Haditechnikai Intézettől a HM Technológiai Hivatalig HM TH Budapest, 2005.

kordnak számított, noha azt a FAI nem tartotta nyilván. Sajnos a kísérleti eszközök az adott technikai színvonalon nem tudták beváltani a hozzájuk fűzött reményeket, és nem tudtak megfelelni a haditechnikai követelményeknek, de az elv helyességét igazolták.



4. ábra. A Petróczy-Kármán-Zurovecz-féle osztrák-magyar PKZ-2 helikopter kísérleti lebegése 1918-ban

Asbóth nem hagyott fel a helikopter-kísérletekkel, és 1928-30 között Kistrákos fölött további repüléseket végzett, de merev légcsavarjaival a kormányzás problémáját nem tudta megoldani.<sup>17</sup>

## 1.2. Forradalmi eszmék a MÁG-ban

Az 1917. esztendőől Máttyásföld a Magyar Általános Gépgyár révén jelentős helyet foglal el a magyar forradalmi munkásmozgalom történetében. Mosolygó Antal fényezőmunkás és Mikulik József ösztönzésére a MÁG munkásai is tevékeny részt vállaltak a küzdelemben. A MÁG repülőgépgyárat a háborús kormányzat hadiüzemmé nyilvánította, és ellenőrzésére katonai parancsnokságot állított fel. A parancsnoki tisztséget Eördögh százados töltötte be. A gyárban alkalmazott munkások többsége már munkásmozgalmi tapasztalatokkal rendelkezett; egy részük frontot járt szakmunkás volt. Mindez elősegítette a helyi munkásmozgalom gyors kibontakozását, és így a MÁG rövid időn belül a forradalmi munkásmozgalom pestkörnyéki központjává emelkedett. Az első összecsapásokra 1917 májusában került sor. A háború okozta válság miatt a reálbérek csökkentek, a munka irama viszont nőtt. A gyár munkásai béremelést követeltek, de a bizalmiak tárgyalásai nem vezettek eredményre. A munkásokat a

<sup>17</sup> Csanádi Norbert – Nagyvárad Sándor – Winkler László: A Magyar repülés története Műszaki Kiadó 1974.

frontra küldés rémével fenyegették, akik erre munkabeszüntetéssel válaszoltak. Másnap a 32. gyalogezred egyik százada megszállta a műhelyeket. A munkások ekkor ülősztrájkot kezdtek. Háromnapos sztrájk után a gyár vezetősége meghátrált, és teljesítette a dolgozók követelését. Az események felgyorsultak az orosz forradalom hírére, sorra alakultak munkástanácsok, zajlottak munkabeszüntetések, tiltakozások, a karhatalom részéről pedig sortűzek dördültek el.<sup>18</sup>

1918. január 18-án a fővárosban és vidéken egyaránt háromnapos általános sztrájk tört ki. A sztrájkolók békét, választójogi reformot és a közellátás megjavítását követelték. A mátyásfüldei MÁG-ban is leállt a munka. A hatalom ekkor fegyverrel próbálta a munkásokat megfélemlíteni: 1918. június 20-án csendőrökkel nyitott sortűzet a MÁVAG béremelést követelő munkásaira. A sortűz hatása - amelynek négy halott és húsz sebesült áldozata volt - rendkívüli lett. A mátyásfüldei repülőgépgyár munkásai nyomban abbahagyták a munkát, és gyalog elindultak Pestre. Útközben más gyárak 3000 munkása csatlakozott hozzájuk, hogy a Vasas székházban tiltakozó gyűlésen részt vegyenek. Fő követelésük a munkásgyilkos kormány megbuktatása és a béke megkötése volt, miközben ismételten sürgették a munkástanácsok megalakítását. A sztrájk, amely nyolc, helyenként tíz napig tartott, megbénította a haditermelést, a csapat- és a hadianyagszállításokat, végső fokon megrázkódtatta az egész kormányzati rendszert. A júniusi általános politikai sztrájk során a MÁG azon üzemek közé tartozott, amely utolsónak vette fel a munkát.

1918. október 27-én, amikor a Nemzeti Tanács 12 pontos kiáltványát a budapesti Országház téren ismertették, és a tömeg Károlyi Mihály kinevezését, valamint a hatalomnak a Nemzeti Tanács részére történő átadását követelte, és mert a király azt megtagadta, másnap sok ezres tömeg indult Pestről a budai várba. A mátyásfüldei dolgozók Friedrich István bátorítására áttörték társaikkal a katonák és csendőrök sortűzével védett kordont. A "Lánchídi csata"-ként ismert forradalmi eseménynek három halottja és több mint félszáz sebesültje volt. A vérengzés hírére minden budapesti üzemben, így Mátyásfülde is letették a munkások szerszámaikat, és izzó hangulatú gyűléseken tiltakoztak a véres terror ellen. Gyűlés volt a MÁG-ban is, ahol a munkásság a vezetőséggel együtt a "legnagyobb fokú megbotránkozását fejezte ki a reakció szolgálatában álló rendőrség és csendőrség hóhérmunkája felett. A gyűlés elhatározta, hogy a munkásság kész erélyesebb eszközökhöz is nyúlni a reakció tobzódásának ellen-

---

<sup>18</sup> Ifjúmunkás 1917. évi július 1-i szám



súlyozására..." A gyár dolgozói ezután félórás munkabeszüntetéssel fejezték ki gyászukat a Lánchídnál elesettek miatt.<sup>19</sup>

1919. január 18-án a mátyásfüldi MÁG-ban megalakult a KMP helyi szervezete, és még aznap megválasztotta 16 tagú vezetőségét. Már ekkor határozatot mondtak ki a párt lapjának, a Vörös Újságnak kötelező előfizetéséről. Itt született határozataik egyben az 1918/1919-es forradalmi periódus munkásmozgalmával és politikai életével kapcsolatos alapvető állásfoglalásukat is híven tükrözik.<sup>20</sup> Amikor a KMP az üzemi tanácsokon keresztül mozgalmat indított a termelés ellenőrzése érdekében, a mátyásfüldiek azt a saját üzemükben már decemberben megvalósították. Az akkori vezérigazgató mellé a munkások Mikulik Józsefet, míg a műszaki igazgató mellé Mihályi Zoltánt állították be. Ettől kezdve a gyár vezetősége a Munkástanács felügyelőtagjának jóváhagyása nélkül semmiféle intézkedést nem tehetett. 1919 júniusában Böhm Vilmos hadügyi népbiztos a repülőgépgyári munkásokat fokozott termelésre szólította fel, mert a Hadügyi Népbiztosság Mátyásfüldnek havi hat repülőgép elkészítését irányozta elő. A dolgozók az alábbi szövegű táviratban válaszoltak: *"...a termelés teljes erőfeszítéssel halad. Példának vesszük azt az odaadást, amelyet katona elvtársaink a fronton mutatnak. Repülőgépeinkkel küldjük üdvözetünket a proletár Vörös Hadseregnek."*<sup>21</sup>

### **1.3. A MÁG termelése a trianoni békediktátum után**

1920-ban az Antant a trianoni békeszerződés szellemében a repülőgépgyárat, mint hadüzemet felszámolta, így a MÁG a repülőgépgyártásról ismét az autógyártásra tért át. A dolgozók létszámát Mátyásfüldön is fokozatosan csökkentették. A gyár munkássága - jelentősebb vezetőinek elvesztése és csekély létszáma folytán - már nem játszott jelentős szerepet a húszas évek munkásmozgalmában. Endre László gödöllői járási főszolgabíró az alispánhoz 1921. március 18-án tett jelentésében felpanaszolja, hogy a MÁG mátyásfüldi gyára csak olyan munkásokat alkalmaz, akiket a szocialista szakszervezet ajánl, egyéb munkásokat a szervezett dolgozók bojkottálják és üldö-

<sup>19</sup> Népszava 1918. október 30-i szám

<sup>20</sup> Kimondták ugyanis, hogy, a gyár munkássága a szakszervezeti egység mellett áll, politikai téren azonban bárki, bármely osztályharc alapján álló politikai párt tagja lehet. Szükségesnek tartják a munkás-, katona- és paraszttanácsok hatalmi szervvé való kiépítését és az öntudatos proletárság felfegyverzését. Kimondták, hogy a gyár munkássága a proletárdiktatúra alapján áll. Vörös Újság 1919. január 23-i szám

<sup>21</sup> Népszava 1919. június 8-i szám

zik. "...Célszerű volna e tekintetben a rendőrséggel közbelépni..." ajánlja Endre, a későbbi alispán, majd belügyi államtitkár.<sup>22</sup> A mátyásföldi munkások hűek maradtak a munkáshagyományokhoz, szolidárisak voltak a nemzetközi mozgalommal, és megrendülten gyászolták Lenin halálát.<sup>23</sup>

A háború után, a még mindig Austro-Daimler érdekeltségű gyárban hamarosan újra beindult az autógyártás, annak ellenére, hogy a románok a gépi berendezések nagy részét leszerelték és elszállították. A háború előtt elkezdett postai típus megmaradt alvázainak, 60/100 furat/löketű, 10 lóerős motorjainak felhasználásával és utángyártott alkatrészekből egy régi-új, egyajtós személyautó-típust dobtak piacra. A baloldali első ülés elfordításával lehetett a hátsó üléseket elfoglalni. A négyülékes kocsik favázás, alumíniumlemez borítású nyitott és csukott karosszériáit a Neuschloss és Lichtig Repülőgépgyár és Faipari Rt. készítette.

A gépkocsik döntő részét külföldön, az angol exportőr kívánságára WOHL-MÁG márkanéven hozták forgalomba. Mivel a típust még a háború előtt tervezték, eléggé elavultnak számított. Továbbgyártása helyett 1922-23-ban egy új, elsősorban taxi-feladatot ellátó jármű fejlesztésébe fogtak. A sorozatgyártás 1925-ben kezdődött, és Magomobil, Magomobil Pax, Magomobil Lex változatokban 1929-ig folyt 62/107 és 63/100 furat/löketű 4 hengeres motorokkal. A taxisok által kedvelt, "nyalókának" becézett kocsikból még 1947-ben is futott néhány a fővárosi taxivállalatnál. A Magomobilokhoz a személy-, illetve taxi-karosszériákat a Neuschloss és Lichtig, a Metallo, a Zupka, a Misura cégek, továbbá a fővárosi taxivállalat készítette.

1925-ben a vezérigazgató Horovitz György, igazgatók Hollander Dezső és Szigeti Andor voltak. A gyár létszáma 5 főtisztviselő, 45 tisztviselő, 10 művezető, 400 szakmunkás, 100 napszámos volt. Az ipartelep gépei: 20 db famegmunkáló gép, 450 db vas- és fémmegmunkáló gép és 60 db különböző gép. A teljes berendezés 1300 munkás foglalkoztatását tette lehetővé, mely 1200 személy- és 600 teherautó-alváz készítését jelentette évenként.

A nagyobb gépkocsik iránt jelentkező kereslet hatására, 1927-ben hozzákezdtek a túratípusok kifejlesztéséhez. Az ötszemélyes, 67/100 furat/löketű hathengeres motorral ellátott autók 1928-tól Magosix né-

---

<sup>22</sup> PmL Alisp.ir. 9737/1921.

<sup>23</sup> Réti László: "Lenin és a magyar munkásmozgalom" Sarló és Kalapács 1936. évi 2. szám

ven kerültek piacra. A típusból kisteherautó, kisebb furatátmérőjű (59/100 furat/löketű) motorral pedig taxi is készült. 1929-1930-ban megjelent a típus 71,5/100 furat/löketű motorral ellátott luxuskivitele, ugyancsak Magosix jelvénnel, de Super Six megjelöléssel készült. A Magosixek előállítására a gyártás végleges leállításáig, 1932-ig folyt.

Az ismertetett típusokon túl a gyár 1927-1928-ban villamos hajtású 2,5 tonna teherbírású, 8 m<sup>3</sup>-es, zárt csomagszállítókat is készített a Posta számára. A Hansa Lloyd licence alapján készült 14 lóerős, 410 elemes Tudor akkumulátorral dolgozó járművek egy töltéssel jó úton 20-22 km/óra sebességgel, 60-70 km-es utat tettek meg. A kocsik villamos berendezését a Ganz Villamossági Gyár készítette.

A világgazdasági válság következményeként egyre romló gazdasági viszonyok miatt a kocsik értékesítése a nullára csökkent. Már többszáz eladatlan alváz állt a gyártelepen, amikor a vállalat bankja, a Magyar Általános Hitelbank elrendelte a létszám csökkentését és a gyártás leállítását. Ezekben az időkben a mátyásfüldi MÁG gyártelepen már alig száz munkás dolgozott. **1933 februárjában aztán végleg megszűnt a gyár**, alkalmazottait néhány kivételével elbocsátotta.<sup>24</sup> A felszámolási feladatokba a MÁG-kocsik eladását végző Méray Motorkerékpárgyár Rt-t is bevonták, ahol az alvázakra karosszériát szereltek, és gondoskodtak értékesítésükről. Az utolsó Magosixek 1934-ben találtak gazdára. A gyár agóniája - ami alatt autót már nem gyártottak - 1940-ig tartott, ekkor véglegesen felszámolták. A gyár fennállása alatt mintegy 2000 személyautót, 150 teherautót (autóbuszt is beleértve), 800 repülőgépmotort, 300 repülőgépet és 1000-nél több automobilmotort állított elő.<sup>25</sup>

## 2. Az Osztrák–Magyar Monarchia légierije az I. Világháborúban

A magyar repülés történetének sajátossága, hogy a rákosmezei kísérletező éveket (1909 - 1914) közvetlenül az I. Világháború követte, és így az addig kísérleti és sporteszközként használt repülőgép azonnal harci eszközzé vált anélkül, hogy annak békés felhasználása közlekedési eszközként megvalósulhatott volna.

<sup>24</sup> Népszava, 1933. február 5-i. szám

<sup>25</sup> Négyesi Pál: Podvinecz-Heisler és MÁG <http://magyarjarmu.hu/ipar/podvinecz-heisler-es-mag/>

Az Osztrák–Magyar Monarchia légierije 1893-ban, megalapítása-kor csupán néhány léggömbös osztagból állt, később viszont repülőgépeket és hidroplánokat is rendszeresítettek. Az első világháború kitérésekor a Császári és Királyi Légierő mindössze 65 használható repülőgéppel és néhány léggömbbel rendelkezett. A repülőgéphiány csökkentésére sorra alakultak a hátországi repülőgépgyárak.

Az orosz fronton a pilóták főként felderítési feladatokat hajtottak végre, ám 1916-ra itt is megélénkült a repülőtevékenység, így az osztrák-magyar pilóták kemény légiharcot vívtak az orosz birodalmi repülőekkel. Az olasz front 1915-ös megnyitásakor a légierő fő feladata bombázás és felderítés volt, ám a későbbiekben szinte minden vadászszázadot idevezényeltek, s ezen a fronton vívtak legnagyobb légiharcaikat a Monarchia pilótái.

A háborút követően az országba betörő román és olasz csapatok a használható gépek és műszerek java részét hadizsákmányként elhurcolták. A fegyverszünet megkötését követően az olasz fronton állomásozó repülőszázadok teljes gépállománya és felszerelése az olaszok és az antantcsapatok hadizsákmánya lett. A Magyar Királyság területén állomásoztatott, illetve gyártás alatt lévő repülőgépeket a megszálló román csapatok rekvirálták el és szállították ki az országból. Az elrejtett, megmaradt repülőgépeket az Antant ellenőrző bizottsága felkutatta és megsemmisítette.

A trianoni békeszerződésben megtiltották, hogy Magyarországnak katonai léghajózási járművei lehessenek. Ezekkel az intézkedésekkel felszámolták az Osztrák–Magyar Légierőt, és egy ideig megakadályozták a Magyar Légierő felállítását is. A légierő embervesztéseiről pontos adatok csupán 1918. október 10-ig állnak rendelkezésre, ekkor ugyanis az Osztrák–Magyar Monarchia katonailag összeomlott. Ekkor a légierő kötelékéhez 79 repülőszázad és megközelítőleg negyvenkétezer fős, a léggömbös osztagokkal együtt ötvenezer fős legénység tartozott. A légierő hősi halottainak száma a háború végéig elérte a 728-at, akik közül 318 fő volt magyar származású. A sebesültek száma megközelítőleg 550-600 fő volt. A Monarchia repülőgépvészteségéről pontos kimutatás nincs, azonban balesetek és légi párbajok során elpusztult gépek száma mintegy 3000 darab körül mozog.<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup> Dr. Csonkaréti Károly: A császári és királyi légierő. Hajja & Fiai Könyvkiadó, 2008.

### 3. A Tanácsköztársaság katonai repülése és a mátyásföldi repülőter

Károlyi Mihály kormánya az Antant iránti szimpátiájának elnyeréséért 1918. november elején elkezdte a frontokról hazajövő katonák leszerelését, és elrendelte a repülőgépgyárak eredeti létszámának  $\frac{1}{4}$  részére történő csökkentését is. Közben vidéken zavargások törtek ki, amikhez fegyveres katonaszökevények és leszerelt katonák is csatlakoztak. November 6-án megalakult az új karhatalom, ennek keretében a MÁG mátyásföldi repülőterén létrejött az 1. Légi Rendőrségi Repülőosztály. Egyelőre a gyárban fellelt 6 db Aviatik D.I vadászgéppel, az egy géppuskával felszerelt „papírszárnyú” Berggel szerelték fel őket. Már aznap egy háromgépes raj Stohrer Viktor vezetésével karhatalmi repülést végzett Budapest környékén, röpcédulaszórással egybekötve.<sup>27</sup> A légügyi vezető szervekre és a repülőcsapatokra vonatkozó hivatalos szervezési rendelet 13 repülőosztály felállításával számolt, melyet két repülőcsoport parancsnokság fogott össze. Az I. (budapesti) repülőcsoporthoz tartozott a mátyásföldi is. A katonai repülőek technikai és szervezeti fejlődése következtében 1918 novemberében a mátyásföldi I. repülőosztály - gépállománnyal és személyi állománnyal történő feltöltése után - századokra tagozódott.<sup>28</sup> 1919. január 4-én átszervezték a légierőt. A Magyar Repülő Csapatok parancsnoki posztját Petróczy István alezredes foglalta el. A Magyar Repülő Csapatok keretén belül a korábbi repülőosztályok átcsoportosításával és összevonásával 8 harci repülőosztályt állítottak fel, egységes számozással: 1. Mátyásföld, 2. Albertfalva, 3. Győr, 4. Kaposvár, 5. Szeged, 6. Arad, 7. Debrecen, 8. Rákos. A mátyásföldi osztály Légi rendőr elnevezése megszűnt. 1919. március 21-én kikiáltották a magyarországi Tanácsköztársaságot. A Népbiztosok Tanácsa kinyilvánította, hogy a repülőalakulatok ezentúl a Vörös Hadsereg szolgálatában állnak, és hadiállapotban vannak. Várható volt a román és cseh repülőerők támadása.

A légierő vezető szervének neve Vörös Repülő Csapat Parancsnokságra változott Steiner József őrnagy vezetésével. A légierő keretébe 8 repülőosztály, 3 különítmény és egy kiképző repülőosztály tartozott. Április 8-án a repülőosztályok tábori repülőszázadokká alakultak, és egy kivétellel a területileg illetékes gyaloghadosztályok alá-

<sup>27</sup> Hajdú Péter: Fokker D.VII-es vadászgép magyarországi alkalmazása I. rész

<sup>28</sup> Nagyvárad - M. Szabó - Winkler: Fejezetek a magyar katonai repülés történetéből Műszaki Könyvkiadó 1986. Bp.

rendeltségébe kerültek. Az egykori Légi rendőrségből (majd 1. mátyásföldi repülőosztályból) felállított 8. repülőszázad a 37. osztály közvetlen irányítása alatt maradt, és elsősorban honi légvédelmi feladatokat látott el Háry László százados parancsnoksága alatt.<sup>29</sup> A budapesti ellenforradalmi kísérlet időszakában a katonai repülőegységeket alkalmazták a belső rend helyreállítására, a csoportos rendbontások megfékezésére.

A Központi Hatalmak nomenklatúrájában C-vel jelölt egymotoros, kétfedelű, kétszemélyes, felfegyverzett felderítő- és bombázógépek közül a Hansa Branderburg C.I, az UFAG (MARE)<sup>30</sup> C.I és az aszói Loyd által gyártott Phönix C.I voltak a legismertebbek. A D jelű vadászokat a MÁG Fokker D.VII, a MÁG és Lloyd Berg D.I és az UFAG Hansa Branderburg W.29 képviselte.<sup>31</sup> A 9 repülőszázadba szervezett Vörös Repülőcsapatok géplétszáma a forradalom leverésének idejére elérte a 770-et.<sup>32</sup>

## **4. A Magyar Királyi Honvéd Légierő tevékenysége Mátyásföldön**

### **4.1. A katonai repülés megszervezése**

A magyar kormány minden igyekezettel megpróbálta kijátszani a Trianoni békediktátum rendelkezéseit, és az első világháború idején kiképzett repülő (műszaki és pilóta) személyzetet és anyagi-technikai eszközöket a „jobb időkre” átmenteni. Ezért 1939-ig a Magyar Királyi Légierő nyílt színre lépéséig a magyar polgári repülés, beleértve az alapképzést biztosító sportrepülést (Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap) és a forgalmi repülést is, elsődlegesen a jövőbeni katonai repülés céljait szolgálta.

A Tanácsköztársaság leverését követően, 1919. augusztus 19-én újjáalakult a HÜM 37. osztálya, melynek élére Petróczy István alezre-

---

<sup>29</sup> Olasz Lajos: Légi csendőrség Magyarországon a két világháború között és a második világháború időszakában in Magyar csendőrség-történeti tanulmányok / Parádi József et al. szerk. Szemere Bertalan Magyar Rendvédelemtörténeti Tudományos Társaság Bp. 2015.

<sup>30</sup> Ungarische Flugzeugfabrik Aktien Gesellschaft (Magyar Repülőgépgyár)

<sup>31</sup> Kovács Ferenc: A Magyar Tanácsköztársaság repülőgépei II. Repülés 1968/4. szám

<sup>32</sup> Kovács Ferenc: A Magyar Tanácsköztársaság repülőgépei I. Repülés 1968/3. szám

dest nevezték ki, helyettese Kenesse Waldemár százados volt. A főváros és az ország nagy részének román megszállása miatt a légügyi irányítás csak minimális repülőerő felett rendelkezett. 1920-ban az Antant a trianoni békeszerződés értelmében a MÁG repülőgépgyárat, mint hadiüzemet felszámolta, de a katonai repülés soha nem szűnt meg Mátyásföldön, sőt a kormány a magyar légierő titkos bázisává fejlesztette azt. A titkos légierő gépei ekkor polgári lajstromjellel, de katonai századjelvényekkel repültek. A mátyásföldi repülőtéren szolgáló repülőkatona bújtatva, csendőregyenruhában látták el feladataikat.



*5. ábra. A rejtett haderő részét képező, 1922-ben felállított Repülőter Gondnokság egykori épülete, ma a Müller György Óvoda és Általános iskola használatában, részben pedig lakások*

A VKF 2. rádiófelderítő alegységei szintén megkezdték működésüket, központjuk a mátyásföldi katonai repülőtéren volt.<sup>33</sup> **1922. március 1-én felállították a mátyásföldi repülőter-gondnokságot**, melynek működését a Minisztertanács ideiglenesen 1923. január 1-ig engedélyezte. A rejtett haderő részét képező repülőter-gondnokság, mint „polgári szervezet” működött, és a Kereskedelemügyi Minisztérium II. Légiforgalmi szakosztálya alárendeltségébe tartozott. A repülő-

<sup>33</sup> A katonai felderítés és hírszerzés története. Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, Felderítő Tanszék, Egyetemi Jegyzet, Budapest, 2001.

téren ekkor csak polgári lajstromjelekkel ellátott katonai repülőgépek és személyzet volt. A polgári jellegűnek álcázott katonai repülőtergondnokságok 1924-től mint „csendőrkülönítmény parancsnokságok” működtek a Légügyi Hivatal alárendeltségében. A repülőtereken felállított csendőrkülönítmények állományát döntő többségében katonai pilóták alkották, akik rendszeres repülőképzésen és -gyakorlatokon vettek részt.

1923-ban éled újjá a polgári légiforgalom, amikor a Magyar Légi-forgalmi Részvénytársaság Fokker gépein újra megindítja Mátyásföldről a rendszeres légijáratokat.<sup>34</sup> Hamarosan több mint 360 járat vitte az utasokat és a postát a vidéki városokba és a környező országokba.

1927. március 31-én megszűnt Magyarország közvetlen nagyhatalmi ellenőrzése. Az ún. Párizsi Egyezmény megkötése, a polgári repülést sújtó korlátozások enyhítése nyomán nagyobb mozgástér nyílt a katonai repülés rejtett fejlesztése előtt is. A titkos légierőnek a csendőrség keretében, rejtve fenntartott állománya 1929-ben 548 fő volt.<sup>35</sup> Az 1931-es hadrendben szereplő „légi csendőr” elnevezés csupán egy harci alakulat rejtésére szolgált, rendvédelmi feladatkörben való alkalmazását nem tervezték. A légi felségjog érvényesítése, a jogosulatlan berepülések visszaszorítása érdekében a LÜH javaslatot terjesztett a HM elé, hogy állítsanak fel Mátyásföldön egy légi csendőr repülőszázadot 4–5 harci repülőgéppel. A felfegyverzett, de polgári jelzéseket viselő gépek feladata egyrészt a légtér biztosítása - főként a veszélyeztetett határszakaszok mentén -, másrészt a polgári légiközlekedés ellenőrzése volt.

1940 tavaszán a gyakori szlovák berepülések miatt az ország északkeleti körzeteinek biztosítása érdekében a katonai vezetés rendkívüli intézkedésekre kényszerült. Az ismétlődő szlovák légtérsértések miatt a VKF május 5-én elrendelte egy vadászrepülő raj Kassára telepítését. A feladatot a mátyásföldi 1/3. vadászrepülő század CR-42-es gépei hajtották végre. **1939. január 1-jei hatállyal létrehozták a rejtett légierőből a Magyar Királyi Honvéd Légierőt.**

A döntés sok szervezeti és diszlokációs változást eredményezett. 1938 őszén a vadászszázadokat áthelyezték Kecskemérről Mátyásföldre. 1938-tól a már nyíltan szerveződő Magyar Királyi Légierő kü-

---

<sup>34</sup> Az MTI 1923. július 16. belföldi hírek

<sup>35</sup> HL VKF Ein. 1. 105 804/1929.; VKF Eln. Hr. 1999/1929.



lönféle repülőalakulatai jelentek meg itt. Elsőként a II. vadászosztály „Kör Ász” százada települt Mátyásfüldre CR-32-es típusal. A „budaörsi 1/1” vadászrepülő század infrastrukturális és szervezési okokból valójában soha nem települt Budaörsön. 1938 novemberétől ideiglenesen, majd 1939 októberétől végleg, a század Mátyásfüldön települt. Számozása már 1939. október 1-től 1/3-ra változott.<sup>36</sup>

1941-ben a Mátyásfüldön állomásozó katonai szervezetek:

- Fővezérség futárrepülő raja (Fw-58, Ar-96, Bü-131 típusokkal);
- VI. közelfelderítő század Valgóczy István százados vezetésével (WM-21 típusal);
- 1. vadászrepülő ezred Schwager János alezredes parancsnoksága alatt (CR-32-es gépekkel);
- 1/II. vadászosztály – 1/3-4. vadászszázadai Heppes Miklós őrnagy vezetésével (CR-42-es gépekkel);
- I. közelfelderítő század Zámbo Dezső százados parancsnoksága alatt He-46 típusú repülőkkel; 2/1. vadászszázad (CR-32-es gépekkel).



6. ábra. A mátyásfüldi Kör Ász század CR-32 repülőgépe

Az 1940-ben megszűnt Teve század legénysége még ugyanebben az évben szintén Mátyásfüldön átült FIAT CR-42 gépekre, és új nevük Szent György, századjelvényük a lovon nyargaló kopjás páncélos lovag lett. Ez az állapot 1941 végéig tartott, amikor ez az egység is megszűnt. A Budapestet védő Kör Ász és Szent György vadászszá-

<sup>36</sup> Becze Csaba: Kör Ász – egy vadászrepülőszázad története 1936-1941 Püedlo Kiadó, Budapest é.n. 8-11. o.

zadok feloszlása után megalakul Mátyásfüldön az 5. vadászosztály, melynek első százada, az 5/1, CR-42-esek tovább viselte a volt 1/3 század Kör Ász jelvényét, feladata Budapest védelme lett. Később Bagoly jelvényt éjszakai vadászszázaddá alakult.

Ugyanitt alakul meg az 5/2 század, amely 1937-től viselte a legendás vörös puma fejet, először 1/3, majd 2/2 hadrendi számmal. Az egység először CR-32-eseket használt, később Re.2000 Héja gépeken kezdett el gyakorolni. Ennek az egységnek a személyzetéből 1942 végén pilótákat küldtek ki a Donhoz a kolozsvári 2/1 Keresztes pók század személyzetének a leváltására. A Keresztes pók század 4 pilótája azonban a fronton maradt a Pumások átképzésére, mivel nem minden Pumas pilóta fejezte be otthon a Héja átképzést. A Puma pilóták a fronton átvették a Dongó és Keresztes pók századjelvényt festett megmaradt Héjakat, és azokon repültek tovább, amíg át nem vezényelték őket Bf 109 kiképzésre.

A harmadik mátyásfüldi század az 5/3 volt. Erről az egységről keveset tudni, ezért érdekesek a Teve jelvényes gépről fennmaradt, Svájc-ból hazakerült fotók. A futóprobléma miatt hasraszállt gépről készült felvételen, a mátyásfüldi reptéren 1939-40-ben szolgált FIAT CR-32-eseken használt Teve századjelvény látható, valószínűleg az 1941-ben felállított 5/3 század állományában. 1942-től itt állomásoztak a Budapest védelmét ellátni hivatott 2/1. vadászszázad „Héja” gépei is. 1943 nyarán az 5/1, 5/2, 5/3 századok alkotják az 5/1 vadászosztályt Mátyásfüldön Re 2000 típusal. 1943-ban az IKARUS Repülőgépgyár Rt. berepülő bázisa lett Mátyásfüld. Budapest szovjet körülfoglalásakor 1944. december 24-én elesett a budaörsi, majd 27-én a ferihegyi és 30-án a mátyásfüldi repülőtér is.

#### **4.1. Az ejtőernyős fegyvernem Mátyásfüldön**

Az ejtőernyőt Magyarországon először de Leroux francia akrobata mutatta be a városligeti Iparcsarnok előtt gyülekező kíváncsiak számára. Az ejtőernyőzés legendás alakjának, a német Katerina Paulus nevéhez fűződik a kis csomagba összehajtogatott és magától kinyíló ejtőernyő gondolata és kivitelezése. Ő 1905-ben rémisztette Budapest polgárait azzal, hogy hőlégballonjából a város felett ugrott ki. Az I. Világháborúban nem alkalmaztak kiterjedten ejtőernyőket, mert a pilóták egyöntetű véleménye szerint: „inkább a hősi halál, mint a gyáva megfutamodás...”

Az 1930-as évek elején kezdtek katonai szakírók foglalkozni a harmadik dimenzió, a függőleges átkarolás megvalósításának elméleti kérdéseivel. A magyar szaksajtóban 1930 elején jelent meg a finn Friedrich W. Borgmann cikkének kivonata, mely szerint az első világháborúhoz hasonló állóháborúk bebizonyították, hogy a szárazföldön döntést kicsikarni lehetetlen, így gyors megoldást jelenthet a függőleges átkarolás, melyet az író repülőgépek leszállásával tart kivitelezhetőnek.

A hazai katonai szakemberek közül Szentnémedy Ferenc vk. százados kezdett el foglalkozni az ejtőernyős csapatok alkalmazásának kérdéseivel.<sup>37</sup> Ezt követően sokáig a repülőgépes leszállást tekintették a függőleges átkarolás egyetlen kivitelezhető módjának, az ejtőernyős dobással célba juttatott csapatok elképzelése évekig nem került szóba. A téma első felvetésére a Szovjetunió 1935. augusztus 18-ai első tömeges ejtőernyős bemutatójáról készült tudósítás szolgált. Ekkor ugyanis 400 teljes fegyverzetű katonát deszantoltak egy légibemutatón. Ezt követően a magyar szaksajtó általánosan elfogadta az ejtőernyős kirakást, mint a függőleges átkarolás megvalósítható módszerét. 1938 nyarának végén, Szombathelyen megalakult egy önkéntesekből álló kísérleti ejtőernyős keret. Parancsnokául vitéz Bertalan Árpád századost jelölték ki, aki vitézségével az I. Világháborúban a Mária Terézia Rend lovagkeresztjét és tiszti arany vitézségi érmet szerzett.<sup>38</sup>

1937-ben a megszülető ejtőernyős fegyvernem létrejöttének egyfajta nyitányaként Mátyásföldön került megrendezésre az első Légbőlmentési Konferencia (Kutató-mentő) és repülési bemutató, melyre a fővárosból 15 ezer fő látogatott ki. A bemutatón szerepelt a Magyar Vöröskereszt HA-FKB lajstromjelű, Fokker F.VII-es típusú, négyágvas mentőrepülőgépe, melyből orvos- és ápolószemélyzet, köztük két hölgy is ejtőernyővel ugrott ki. Az első magyar hölgy, aki ejtőernyős ugrást hajtott végre a Mátyásföldi repülőtér felett Medveczky Gabriella (1911-2001) vöröskeresztes nővér volt.<sup>39</sup> Társa Tatár Margit másodikként ért földet.<sup>40</sup>

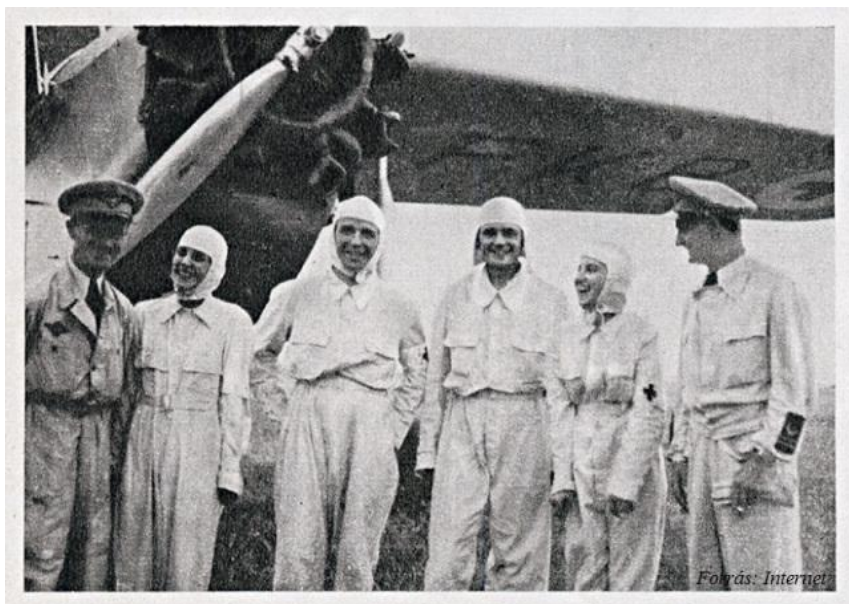
---

<sup>37</sup> Turcsányi Károly – Hegedűs Ernő: A légideszant I. kötet. Püldo Könyvkiadó, Nagykovácsi, 2007.

<sup>38</sup> [www.masodikvh.hu/erdekessegek/alakulatok/1602-a-magyar-kiralyi-honvedseg-ejternys-alakulatanak-toertenete-1938-1945](http://www.masodikvh.hu/erdekessegek/alakulatok/1602-a-magyar-kiralyi-honvedseg-ejternys-alakulatanak-toertenete-1938-1945) (2017.05.25.)

<sup>39</sup> Dr. Vajda Pál: Nők, akik az eget ostromolták V. Repülés 1968/10. szám

<sup>40</sup> <https://kepesrepules.wordpress.com/2016/09/30/evfordulok-2016-oktober/>



*7. ábra. A mátyásföldi repülőtéren 1937-ben megtartott első Légbőlmentési Konferencia hajózó személyzete*

Az 1939 szeptemberében Mátyásföldön tartott ejtőernyős bemutatók már a szakmai elismertség jegyében zajlottak. Az ejtőernyőskeretet ekkor már, mint a haderőfejlesztés szempontjából kívánatos, a korszerű hadviselés elveit megvalósító csapatot mutatták be a szakmai közönségnek. Küszöbön állt a honvédség hadrendjében egy ejtőernyősszázad megalakítása is.

Nem volt egyértelmű az ejtőernyőscsapatok haderőnemi alárendeltségének kérdése, így azonos érdeklődés mutatkozott mind a szárazföldi haderőnemi, mind a légierő részéről. A honvédség tábornoki karának tartott ejtőernyős bemutatót a szombathelyi ejtőernyőskeret Mátyásföldön. A hadtest- és hadosztályparancsnokok mellett megjelentek a Honvédelmi Minisztérium tisztjei és a Törzstiszti tanfolyam hallgatói is. A keret tagjai 300 méter magasságból hajtottak végre ugrást, és harcászati gyakorlat keretében egy repülőtér elfoglalását mutatták be. Néhány ejtőernyős nagy magasságú ugrást is bemutattott a közönségnek.

A légierő vezetése fokozott figyelemmel kísérte az ejtőernyőscsapatok fejlődését. 1940-ben az ejtőernyősszázad az éves kiképzési tervnek megfelelő foglalkozásokat és gyakorlatokat hajtotta végre. Ekkor már nem az új típusú csapatok bemutatása, a katonai felső

vezetés meggyőzése dominált, hanem a háborús körülmények között folytatott gyors kiképzés.

A Törzstiszti tanfolyam hallgatói számára a mátyásföldi repülőtéren ebben az évben is ejtőernyős bemutatót tartottak, ezúttal áprilisban. Ekkor már az új, nagyobb szállítóképességű SM-75 Savoia- Marchetti szállító repülőgépekből ugrottak az ejtőernyősök, összesen 26 fő.<sup>41</sup> 1943-ra 36 ejtőernyős leventecsapat működött az országban, 30-60 fős létszámmal csapatonként. A leventék és a HMNRA sorköteles korú növendékei számára a mátyásföldi repülőtéren nyári tábort szerveztek, ahol ugrótornyos ejtőernyős-képzésre és szoktatórepülésekre is sor került. A mátyásföldi táborba 5-600 fős létszámot vonultattak be nyaranta. Az őszi bevonuláskor ez a létszám állt rendelkezésre a pápai ejtőernyős alakulat számára.<sup>42</sup>

## **5. Mindennapok a mátyásföldi nemzetközi és katonai repülőtéren<sup>43</sup>**

### **5.1. A nemzetközi légiforgalom kialakulása és fejlődése a mátyásföldi repülőtéren<sup>44</sup>**

A mátyásföldi repülőtérről 1918. július 4-én emelkedett fel az a Brandenburg típusú repülőgép, mely postaküldeménnyel indult Bécsbe. Az esemény a magyar légiposta születésnapjának tekinthető.

Az első kísérletet röviddel az Osztrák-Magyar Monarchia összeomlása után rendszeres járatok követték, az Őszirózsás Forradalom időszakában, majd a Tanácsköztársaság napjaiban az ország szívéből indultak postarepülőgépek, melyek hivatalos küldeményeket szállítottak.

---

<sup>41</sup> Turcsányi Károly – Hegedűs Ernő: A magyar légideszantcsapatok alkalmazásának, haditechnikai eszközeinek és szervezetének fejlődése (1933-45) I-II. rész Katonai Logisztika 2016. évi 3-4. sz.

<sup>42</sup> Szíjj Jolán (szerk): Az IHNÉTOV munkanaplója: vitéz Béldy Alajos vezérezredes Hadtörténeti Levéltárban őrzött irataiból 1941-1943. Petit Real Kiadó, Budapest, 2002. és Huszár János: Honvéd ejtőernyősök Pápán. Jókai Kör, Pápa, 1993. 70. o.

<sup>43</sup> Dr. Moys Péter: Légiforgalmi irányításunk története.(1920 - 1945) www.hungarocontrol.hu 2003. 01. 14.

<sup>44</sup> A MALÉV Repülés- és Üzemtörténeti Kör 1983. évi Konferencia kiadványában megjelent tanulmány bővített kiadása. 2003. januárban Susánszky L. tanulmánya alapján kiegészítve

Az I. világháború befejezését követően 1920. február 11-én, Budapesten megalakult a Magyar Aeroforgalmi Rt. (MAEFORT). Első postajáratát Albertfalváról Szegedre indította, majd rendszeres légiposta járatot üzemeltetett Szombathelyre. Öt és fél hónap alatt összesen 138 107 darab postai küldeményt továbbítottak repülőgéppel.

A világháborúban győztes szövetséges Entente (antant) államok, katonai ellenőrző bizottsága 1921 tavaszán – mivel a cég katonai célok szolgálatában is állt – megtiltotta a MAEFORT további működését, így 1921. december 6-án a MAEFORT-ot felszámolták. Elmondható, hogy 1921-től tizenöt esztendőn keresztül Mátyásföld volt a hazai közforgalmú repülés központja, sőt a Magyar Légiforgalmi Társaság megalakulásától nemzetközi légiforgalmat is bonyolított.

A mátyásföldi repülőtér 700x800 m-es füves terület volt, kiszolgáló-épületekkel, hangárokkal, amely 12,5 km-re fekszik a városközponttól. A füves repülőtér nemcsak leszálló jellel és szélzsákkal rendelkezett, de saját villamosenergia-ellátó központja, meteorológiai és rádiótornya is volt. A gyár 39 méter magas, jó tájékozódási pontként szolgáló víztornya mellett 1936-ban elkészült a Bauhaus stílusú, modern forgalmi épület és üvegfalú irányítótorny is.



*8. ábra. Fokker F.III utasszállító repülőgép a mátyásföldi laktanya területén napjainkig épségben fennmaradt ún. „Horthy hangár” előtt 1930-ban*

Még életben volt Magyarországon a békeszerződésben kimondott repülési tilalom, amikor a Franco-Roumain Légiforgalmi Társaság

1922 tavaszán megindította Párizs – Strassburg – Prága - Budapest légijáratát, melyet később e vállalat jogutódja a Nemzetközi Légiforgalmi Rt. (CIDNA) 1925-ben Belgrádon és Bukaresten keresztül Konstantinápolyig (Isztambul) meghosszabbított. E légitársaság felkérésére a m. kir. Posta rádió-kirendeltséget létesített Mátyásföldön. A rádió-kirendeltség adóállomása a Csepel-szigeten települt, de a 250 wattos Huth adót Mátyásföldről billentyűzték. A vevőállomást a repülőtéri postahivatal helyiségében telepítették. A vevőkészülék egy viszszacsatolt audion kapcsolású készülék volt, kétfokozatú hangerősítővel. A szolgálatot a m. kir. Posta rádiótávírárszai látták el a repülőterek közötti repülésmeteorológiai és a repülőüzemi táviratok forgalmazásával. 1922. november 17-én a szövetséges hatalmak feloldották a magyarországi repülési tilalmat, így két magyar légiforgalmi vállalkozást is alapíthattak Budapesten: a Magyar Légiforgalmi Rt.-t (MLRt.) és a német érdekeltségű AEROEXPRESS-t.

1923 tavaszán megkezdődtek a Magyar Állami Gépgyár (MÁG) mátyásföldi repülőteréről és a budapesti József nádor Műegyetem előtti alsó rakparti vízirepülő állomásról (AEROEXPRESS Junkers F-13 típusú hidroplánjaival) a séta- és propaganda-repülések a főváros fölé. Európában az északnyugat – délkeleti légiforgalmi irányon központi szerepet töltött be Mátyásföld, mivel minden nemzetközi repülést végző külföldi repülőgép leszállt itt üzemanyagot felvenni, esetleg itt is éjszakázott. A MALERT (Magyar Légiforgalmi Részvénytársaság) F.III, Fokker VII., Fokker VIII. és Fokker XI. típusú repülőgépekkel Budapest – Wien – Budapest útvonalon bonyolította le a légiforgalmat. Magyarország további két Fokker F.VII típusú repülőgépet vásárolt Hollandiában az ML Rt. részére. A gépek 1928 szeptemberében érkeztek meg Mátyásföldre. Lajstromjeleik 1931-ig H-MFKA és H-MFKB voltak, amelyek 1932-ben HA-FKA-ra és HA-FKB-re változtak. A HA-FKB jelű repülőgépet 1935-ben a Légierő vette át.

Ezen kívül más, külföldi légiforgalmi társaságok repülőgépei is használták a mátyásföldi repülőteret: a már említett CIDNA (Nemzetközi Légiforgalmi R.T.) Caudron típusú gépekkel, a DLH (Deutsche Luft Hansa), a KLM (Holland Királyi Légitársaság) Amszterdam – Jakarta távon<sup>45</sup> az Imperial Airways (később British Airways) és az olasz Ala Littoria.

A légiforgalom növekedése indokoltá tette, hogy a Rádió-kirendeltség önálló rádióadóval rendelkezzen. Ezért a Huth adót Cse-

---

<sup>45</sup> Zsille P.: Interkontinentális járat Mátyásföldről Aeromagazin 2007. május

pelről áttelepítették Mátyásfüldre, hogy a repülőtér a légi járművek fedélzeti rádióállomásaival közvetlen összeköttetést tarthasson. Később ez tette lehetővé a fedélzeti rádió-iránymérést is. 1923 májusában Csepelen üzembe helyeztek egy régebbi, 1 kW teljesítményű rádióadót az 1250 méteres hullámhosszon a légiforgalom kiszolgálására, a vevőállomás azonban végig Mátyásfüldön maradt.<sup>46</sup>

1925-ben megindult a rendszeres belföldi légi közlekedés is Budapest és négy vidéki nagyváros: Debrecen, Miskolc, Nagykanizsa és Szeged között, ahol a repülőgépek légi postai küldeményeket, leveleket és újságot szállítottak, de esetenként utast is fedélzetükre vettek.

A rendszeres légiforgalom megkövetelte a különböző földi szolgálatok megszervezését, beleértve a repülőterek megfelelő kialakítását és felszerelését is. A repülőtéri ügyeleti szolgálat általában napkeltétől napnyugtáig terjedt, illetőleg, amennyiben a repülőtéren éjszakai forgalom is volt (pl. Mátyásfüldön 1931-től), úgy ügyeleti szolgálatot éjszaka is kellett tartani.

## **5.2. A légügyi hatóság megszervezése és a repülőtéri szolgálatok tevékenysége<sup>47</sup>**

A m. kir. Kereskedelemügyi Minisztérium szervezetében felállított m. kir. Légügyi Hivatal<sup>48</sup> 1924. április 10-én kezdte meg működését. A Légügyi Hivatal (a Légierő Vezérkar fedőszerve) egyben a Kereskedelemügyi Minisztérium V., Légügyi Szakosztályaként működött, így hatáskörébe tartozott a polgári légügyi igazgatás vezetése és ellenőrzése is. Mint középfokú légügyi hatósági szervezet végezte a légi közlekedést kiszolgáló meteorológiai és rádiószolgálat megszervezését és ellátását. A m. kir. Légügyi Hivatalnak alárendelt repülőtér-gondnokságok, mint első fokú légügyi hatósági szervek működtek. Ezek a Budapest-Mátyásfüldi és a vidéki (Szombathely, Székesfehérvár, Szeged, Nyíregyháza, Kaposvár, Miskolc) repülőtereken települtek. Az állami érdek, az államvagyon védelme, a jogszabályok betartásának ellenőrzése a repülőtér-gondnoksági feladatokat ellátó repülőtéri csendőrkülönítmények feladatát képezte. A mátyásfüldi

<sup>46</sup> A Huth adót 1924-ben visszatelepítették Csepelre, és ezzel kezdte meg a m. kir. Posta az első kísérleti műsorszóró adásokat.

<sup>47</sup> Olasz Lajos: Légi csendőrség Magyarországon a két világháború között és a második világháború időszakában in Magyar csendőrség-történeti tanulmányok / Parádi József et al. szerk. Szemere Bertalan Magyar Rendvédelemtörténeti Tudományos Társaság Bp. 2015.

<sup>48</sup> m. kir. kereskedelemügyi miniszter 45.179/XI-1924 számú rendelete



repülőtéren a repülőtéri csendőrkülönítményen kívül más állami szervezetek is teljesítettek szolgálatot<sup>49</sup>: az útlevél-ellenőrzést végző rendőri közegek, a vámkirendeltség, a postahivatal, a meteorológiai kirendeltség és a rádiókirendeltség.

A felsoroltak közül a csendőrkülönítmény, valamint a meteorológiai és a rádiókirendeltség a Légügyi Hivatal felügyelete alá tartozott.<sup>50</sup> A szolgálatot ellátó csendőrszemélyzet tulajdonképpen hivatásos katonai repülő volt, de a békeszerződés létszámkorlátozásai<sup>51</sup> miatt bújta-tott szervezetben működtek. Az 1930-as években nagyarányú fejlesztések és építkezések kezdődtek Mátyásföldön. Új hangárok mellett ekkor épült a *csendőrlaktanya*, melyben ma a Müller György Óvoda és Általános Iskola működik. Az Újszász utca - akkori nevén: Keresztúri út - másik oldalán két (84, 86. sz.), úgynevezett pilótaházat is építettek a repülőhajózók és családjaik részére.

A Légügyi Hivatal a repülőtéri csendőrkülönítmény parancsnokságok közegei útján gondoskodott a légiforgalom szabályozása tárgyában hozott törvény<sup>52</sup>, rendeletek, továbbá repülőtér rendtartási és üzembiztonsági szabályai betartatásáról. A repülőtérről induló repülőgépek felszállása csakis a csendőr hozzájárulásával történhetett. A repülőtéri csendőrkülönítmények saját működési területükre vonatkozó alkalmi le- és felszállási engedélyeket önállóan adhattak ki. Természetesen a nemzetközi és belföldi menetrend szerinti repüléseket a Légügyi Hivatal engedélyezte előzetesen. A repülőtérrendet a Légügyi Hivatal által kinevezett repülőtér-vezető (egyben a csendőr-kirendeltség parancsnoka) állította össze, mely a Légügyi Hivatal jóváhagyásával lépett érvénybe. Az ügyeletes repülőtéri csendőrszolgálaton kívül a forgalmi idő alatt állandóan legalább egy utasgép kiszolgálásához elegendő szerelő személyzetnek jelen kellett lennie, valamint az időjárás-jelentéseket felvevő rádiótávírást és egy egészségügyi közegnek is szolgálatot kellett teljesítenie. A repülőtéri rádiószolgálatot 1923-1933-ig a m. kir. Posta, majd 1933. március 1-től 1938. ápriliséig a LÜH és 1938. májustól ismét a m. kir. Posta látta el.

---

<sup>49</sup> Susánszky László: A Magyar Posta szerepe a repülő hírközlésben. Postai és Távközlési Múzeumi Alapítvány Évkönyve – 1993. p. 82-87. (Budapest 1994.) 83. o.

<sup>50</sup> A repülőtéri rádiószolgálatot 1923-1933-ig a m. kir. Posta, majd 1933. március 1-től 1938. ápriliséig a LÜH és 1938. májustól ismét a m. kir. Posta látta el.

<sup>51</sup> A Trianoni Békeszerződés 35.000 főben állapította meg a magyar honvédség létszámát és csak a belső rend fenntartására alkalmas fegyverzetet szerelheték fel. Légierővel M.o nem rendelkezhetett.

<sup>52</sup> 1921. évi XXXIII. tc. (a trianoni békeszerződésről)

Az útlevel-ellenőrző és vámigazgatási közegek a külföldre indított és a külföldről érkező repülőgépeknél ellenőrizték a repülőgép utasait és rakományát.



9. ábra. Repülőtéri meteorológiai szolgálat állomása Mátyásföldön  
1943-ban

A repülőgépek indítása a forgalmi épület előtti betonlapról zászlójelzésekkel történt. Az indulási jel megadása után a felszálló repülőgép széllal szemben startolt, majd a repülőtér szélétől számított legalább 500 méter távolságra egyenes vonalban kellett repülnie. Másik repülőgép addig nem indulhatott, amíg az előbbi a kb. 200 méteres magasságot el nem érte. A repülőtér felett, valamint ennek szélétől számított 1000 méteren belül és 1000 méter magasság alatt a repülőgépek a fordulokat balra voltak kötelesek végrehajtani, csakúgy, mint leszállás előtt. Az állami repülőterek használatáért járó fel- és leszállási illetékeket és tárolási díjakat a Légügyi Hivatal állapította meg, és beszédésükről a csendőrkülönítmény gondoskodott.”<sup>53</sup> Megállapítható tehát, hogy forgalmi repülésünk kezdetén a légirendészeti

<sup>53</sup> Magyar Aviatikai Évkönyv - 1929. 149. oldal

és a légiforgalmi irányítási tevékenység nem vált el egymástól, mindkét feladatot a repülőtéri csendőrökönként látták el.<sup>54</sup>

### 5.3. Rádió, mint hírközlő és navigációs eszköz a repülőgépen

A rádió adó-vevő készülék első ízben az 1920-as évtizedben került felszerelésre forgalmi repülőgépekre, mely ekkor még rádiótávíró-készülék (Morse) volt. Az ML Rt.<sup>55</sup> először az 1928-ban vásárolt Fokker F.VIII típusú utasszállító repülőgépeire szereltetett fel ilyen készüléket. Az európai légiközlekedés kezdeti éveiben, már a 20-as évek közepétől, a rádió elsősorban a repülőterek közötti összeköttetés céljára szolgált, a légiforgalom kiszolgálásához szükséges időjárás-jelentések és előrejelzések, valamint a repülőgépek indulási és érkezési idejének jelentése, továbbá a légiforgalommal kapcsolatos egyéb fontos és sürgős tájékoztatások repülőterek közötti továbbítására. A rádiótávírók a m. kir. Légügyi Hivataltól szakaszolgalmati engedélyt kaptak. A vizsga tárgya a nemzetközi rádiótávíró-egyezményben megállapított tárgyakon kívül legalább két idegen nyelvnek, a németnek és a franciának a szolgálat ellátásához szükséges mértékű ismerete volt. 1927-ben Washingtonban a nemzetközi légiforgalmi rádióértekezleten osztották fel a légiforgalmi frekvenciasávokat úgy, hogy azokon egymás zavarása nélkül lehessen forgalmazni. A felosztás egy része még ma is érvényben van! A 194-285 kHz a levegő-föld összeköttetés céljára; a 285-315 kHz kizárólag földi rádióirányadó állomások céljára; a 315-350 kHz a légimozgó szolgálat céljára, ezen belül a 333 kHz a nemzetközi forgalomban általános hívás céljára; az 500 kHz frekvencia pedig a segélykérés céljára szolgált. A rádióforgalmazás külön fedélzeti rádiótávíró alkalmazásával, a tengeri hajózás rádiószolgálatánál alkalmazott ún. Q-kódex átvételével, illetve saját légiforgalmi célú kódsorozat kialakítása segítségével történt. **Magyarországon a mátyásföldi nemzetközi légikötőben működött először postai rádió-iránymérő állomás**<sup>56</sup>, amely a vidéki repülőtereken (Kaposvárott és Szombathelyen) létesített rádió-iránymérő állomások telepítése után - ezekkel együttműködve - körzeti repüléstájékoztatót, illetve 1944 májusától 1945. év végéig forgalomirányítást is végzett.

<sup>54</sup> A m. kir. repülőtéri gondnokságok működési körének megállapítása tárgyában kiadott 47.618/XI-24 K.M. számú miniszteri rendelet

<sup>55</sup> 1931-ben az állam megvásárolta a vállalat részvényeit és ezután használták a MALERT rövidítést.

<sup>56</sup> Dr. Abody (Anderlik) Előd: A repülőgép és a repülés. Pósa Károly kiadása, Budapest, 1942, 468. oldal; Zákány Zoltán: A repülés üzeme; Veress László: A légkör (Repülő időjelző szolgálat)

A rádió navigációs lehetőségek és módszerek fejlődésével (önbemérési navigáció) a repülőgép személyzete már földlátás nélkül is folyamatosan tudott tájékozódni, felhő felett vagy akár felhőben is. Ezzel viszont megszűnt az a lehetőség, hogy egymást látva biztonságosan elkerülhessék az összeütközést az egymást keresztező útvonalon haladó repülőgépek. A légiforgalom sűrűbbé válása miatt a földi szolgálatok többé már nem csak tájékoztatták a repülőgépeket egymás helyzetéről, hanem irányították is a forgalmat, és biztonságosan elkülönítették egymástól a repülőgépeket. A rádió-iránymérő szolgálat nem csak az útvonalon közlekedő repülőgépeket segítette, hanem rossz látási viszonyok esetén a repülőter megközelítését és a leszállást is. A felhőáttörést vagy a repülőter megközelítését ilyenkor az ún. „ZZ eljárás”-sal hajtották végre a repülőteri iránymérő állomás (GONIO) segítségével. A pilóta megkapta a használatos leszállópálya irányát, de a végső egyenesen repülve és az iránymérőtől kapott helyesbítések figyelembevételével úgy kellett beosztania a süllyedést, hogy a leszállóküszöb előtt 1 km-re telepített GONIO fölé kb. 50 méter magasan érkezen. Itt a GONIO állomás tetején álló földi figyelő a motorzaj irányát érzékelve szócsövén lekiabált az iránymérőtávírásznak és közölte, hogy égtáj szerint milyen irányból hallja a közeledő repülőgépet. Ezt egyezményes jellel a fedélzetre továbbították. Ha jó irányból jött ZmZ-t, (gázt le, leszállhat), ha nem volt jó a megközelítés, JmJ-t kapott, ami azt jelentette, hogy át kell startolni és a megközelítést megismételni. Természetesen mind a GONIO-ban, mind a repülőgép-fedélzeten összeszokott, nagy gyakorlattal rendelkező személyzetre volt szükség a „ZZ eljárás” biztonságos végrehajtásához. A m. kir. Posta Központi Távíróhivatal Rádió-üzemközpont Repülőteri Kirendeltsége 1923. márciustól biztosított szolgálatot a Mátyásföldi repülőtéren a repülőterek közötti meteorológiai és forgalmi hírváltás céljából. A "Telefunken" gyártmányú rádió-iránymérő állomást 1931-ben telepítették Mátyásföldön. Az iránymérő állomásokat itt is és a vidéki repülőtereken is a Légügyi Hivatal (Légierő) üzemeltette 1933. március 1-től 1938 áprilisáig. 1944. március végéig Budaörsön, majd a német megszállás alatt Mátyásföldön működött a vezető iránymérő állomás, német katonai ellenőrzés alatt, de magyar postai személyzettel. A polgári légiforgalmi vezető Horváth L. Nándor postafőtiszt volt. A GONIO 333 kHz-en forgalmazott a repülőgépekkel, 336 kHz-en egymás között leveleztek a rádió-iránymérő állomások, és 322 kHz volt a leszállító frekvencia.

A kisantant országok hosszas tárgyalások után elismerték Magyarország fegyverkezési egyenjogúságát az 1938 augusztusában, a jugoszláviai Bledben tartott konferencián. Ennek következtében hiva-

talosan szétvált az országban a polgári és a katonai repülés 1939. év elejétől. A régi, polgári ruhába bújtatott, tapasztalt katonai személyzetet 1939 júniusától a sportrepülésből átvett és intenzív kiképzésen átesett fiatal pilótákkal, majd 1941-re a három éves iskola után, frissen végzett műszaki személyzettel váltották fel.<sup>57</sup> A m. kir. Posta 1938 májusában - már Budaörsön - nemzetközi nyomásra átvette a polgári légiforgalom biztosítását ellátó rádiószolgálatot (iránymérés és helymeghatározás) a Légügyi Hivataltól. Ekkor már megkezdődött a m. kir. Honvéd Légierő nyílt szervezése, és csak a katonai repülés maradt a Légügyi Hivatal alárendeltségében.

#### 5.4. Érdekességek a repülőtér életéből

Mivel hosszú évekig Mátyásföldön volt Budapest nemzetközi forgalmat is bonyolító légikikötője, így érthető, hogy nagyon sok fontos és érdekes politikai, repüléstörténeti és sportesemény történt itt. Ezek közül csak néhányat kiragadva szeretnénk bemutatni az események gazdagságát. A sportrepülés terén is számos nevezetes esemény és világrekord fűződik a repülőtérhez, például: 1928-ban Kaszala Károly, a legendás pilóta és Lampich Árpád tervező-pilóta számos zártköri és távolsági világrekordot állított fel innen startolva L2 Róma gépükkel.



10. ábra. Bánhidi Antal és gépe, a Gerle 13. A gép miután körberöpülte a Földközi tengert, Mátyásföldön ért földet

<sup>57</sup> Zainkó Géza: A MALERT története. Bp. 2002. Kézirat.

1933-ban Bánhidi Antal a maga tervezte gépével, a Gerle-13-mal körbepülte a Földközi tengert, majd az egész Európa által figyelemmel kísért 100 óra 22 perces repülést követően Mátyásföldön ért földet. Ezt a túrát 2015-ben ismételték meg magyar repülők, szintén kísérleti géppel, 80 óra alatt. Az 1931. év érdekes eseménye volt az LZ 127 jelzésű Zeppelin léghajó magyarországi útja.

1931. március 29-én a léghajó érkezésekor és később elindulásakor is, a repülőtéri rádió kirendeltség rádió-összeköttetést tartott a léghajó fedélzeti rádióállomásával.

A másik világraszóló esemény az volt, hogy 1931. július 16-án a „Justice for Hungary” Lockheed Sirius típusú repülőgép az észak-amerikai Grace Harbourból leszállás nélkül repült haza.



11. ábra. Lampich Árpád és gépe az L2, amelyet Kaszala Károly, első világháborús pilóta repülte be 1925-ben Mátyásföldön

Igaz, hogy a 25 óra 40 perces repülés után - műszaki hiba miatt – Mátyásföld helyett Bicske határában értek földet, de a két magyar óceánrepülőt, Endresz György pilótát és navigátorát, Magyar Sándort ezrek várták Mátyásföldön.

A repülőtéri rádió kirendeltség is felkészült, és egy nagy érzékenyséű vevőkészülékkel figyelte a repülőgép HNZA hívójelű fedélzeti rádióját. Az összeköttetés azonban nem jött létre, mert a fáradt navigátor kikapcsolta a rádiót, amikor az európai kontinens fölé érkezve már földlátással tudta folytatni a tájékozódást, és nem volt többé szüksége a hajók segítségével történő navigálásra.



*12. ábra. Endresz György és gépe a Lockheed Sirius. A két magyar óceánrepülőt, Endresz György pilótát és navigátorát, Magyar Sándort ezrek várták Mátyásföldön 1931-ben*

A sportember és szenvedélyes repülő, Horthy István kormányzóhelyettes is gyakran repült Mátyásföldön. A néhai repülőtér délnyugati sarkában máig áll, és a Honvédség ma is használja rendezvénycsarnokként azt a hangárt, ahol egykor az ifjabb Horthy repülőgépet tárolták. A csarnok jelzésére – tiszteletből – a „H” betű szolgál.



*13. ábra. Horthy István főhadnagy kormányzóhelyettes rendszeresen repült Mátyásföldön. A repülőtér délnyugati sarkában máig áll, és a Honvédség ma is használja rendezvénycsarnokként azt a hangárt, ahol egykor repülőgépet tárolták*

Az Újszász utca 41-43. számú épületben, a MÁG dísztornyáról könnyen felismerhető, elhanyagolt állapotú főépületében látható még a reptérre néző, Horthy-erkélynek nevezett épületrész, mely mögött a kormányzóhelyettes úr szolgálati lakása rejtőzik.

Felesége, Gróf Edelsheim Gyulai Ilona emlékirataiban így emlékezik a régi idők repüléseire: *"Pista (Horthy István) kis gépével gyakran tettünk meg rövidebb repülőutakat az országon belül. Néha műrepülést is csinált velem Pista, amit nagyon élveztem, csak a háton repülést nem szerettem, mert a gép aljáról a pizok az arcomba hullott. Ez határozottan az élet szebbik oldala volt, és jobban is szórakoztatott, mint a társadalmi és hivatalos elfoglaltság... Repülni tanulni sokkal könnyebb volt. Pista tanácsára először a vitorlázórepülést tanultam meg. Azt mondta, majd ő megtanít motoros géppel repülni. Először egy Tücsök nevű nyitott ülésű vitorlázón tanultunk, amelyet a földön vontattak... Ezek után domboldalon "siklottunk" le, és csak ezután tanultunk fordulókat csinálni, és vitorlázni a Cimbora nevű vitorlással... idővel letettem az A, B és végül a C vizsgát."*<sup>58</sup>

1945. október 3-án landolt az az amerikai katonai szállítógép a mátyásföldi repülőtéren, amely Szálasit és kormányának néhány tagját, többek között Szöllösi Jenő volt miniszterelnök-helyettest, Reményi-Schneller Lajos pénzügyminisztert, Bárdossy László és Imrédy Béla ex-miniszterelnökök mellett Budapestre hozta. Szálasira Péter Gábor, a kommunista irányítás alatt álló Politikai Rendészeti Osztály (PRO) vezetője, a későbbi terrorszervezet, az ÁVH hírhedt főnöke személyesen tette rá a bilincset. Szálasit a repülőtérről az Andrassy út 60-ba, a Hűség Házába, az egykori nyilas pártházba vitték, amely akkor már a politikai rendészet székháza volt.

1956 novemberében Nagy Imre miniszterelnököt a mai Lidl áruház helyén állott, úgynevezett „Francia hangárban” tartották fogva, és innen, a mátyásföldi repülőtérről hurcolták el a szovjetek repülőgéppel. A magyar katonai vezetőket a különítmények részben a hajnali órákban lakásukon, részben a Minisztériumban fogták el. A tábornokokat és tiszteket Tökölre szállították, majd egy részüket – az elfogott kormánydelegáció tagjaival együtt – repülőgépen a Szovjetunióba deportálták<sup>59</sup>. Másokat helikopteren szállítottak át Mátyásföldre.<sup>60</sup>

<sup>58</sup> Gróf Edelsheim Gyulai Ilona (Horthy István kormányzóhelyettes özvegye): Becsület és kötelesség Európa Könyvkiadó Bp, 2001.

<sup>59</sup> Horváth Miklós: 1956 hadikrónikája. Akadémia Kiadó, Budapest, 2003.418. o.

<sup>60</sup> Szűcs Miklós: Ezredes voltam 1956-ban a vezérkarnál. Szabad Tér Kiadó, Budapest, 1989. 131. o.



**Irodalom:**

A XVI. kerület története (Minerva, Bp., 1971.) könyv

Dr. Abody (Anderlik) Előd: A repülőgép és a repülés. Pósa Károly kiadása, (Budapest, 1942.) A magyar repülés centenáriuma Magyar Repüléstörténeti Társaság Bp., 2009.

A MALÉV Repülés- és Üzemtörténeti Kör 1983. évi Konferencia kiadvány 2003. január

A Repülő Szertár, Központi Repülő Anyagraktár, MH RAEK, MN PCGTEK, MH LEK csapattörténeti könyvei

Boczák Attila: A logisztikai támogatási rendszer korszerűsítésének lehetőségei, Honvédségi Szemle 2011 6. sz.

Baranyi Ferenc - Lengyel András: Gondolatok a KLB-ről Katonai Logisztika 2003/4 szám. Baráth István: Az MH logisztikai rendszerének aktuális helyzete konferencia előadás Budapest 2013.

Becze Csaba: Kör Ász – egy vadászrepülőszázad története 1936-1941 Püedlo Kiadó, Budapest é.n.

Czirók Zoltán: A Fokker D.VI-os vadászgép Magyarországon

Corvin Hírnök – Corvin Helytörténeti Klub évkönyvei (1970-1996)

Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története. Műszaki Kiadó Bp. 1977

Dr. Csonkaréti Károly: A császári és királyi légierő. Hajja & Fiai Könyvkiadó, 2008.

Dalia László: Repülő emberek Sportpropaganda Vállalt 1987.

Endresz István: Fejezetek a hadirepülés történetéből 9. Repülés 1967/3.

Fábián András – Ozsváth Sándor: A magyar tervezésű és gyártású Levente II. kiképző repülőgép és légialkalmas másolatának megépítése III. rész Haditechnika 2016/5. szám

Dr. Gáspár Tibor: Adalékok A Magyar Honvédség Logisztikai Ellátó Központ történetéhez I. rész Katonai Logisztika 2015.

Dr. Gáspár Tibor: Fejezetek a Fegyverzeti Szolgálat és jogelődei történetéből IV. rész

Gerlei Tamás - Kukla László-dr. Lovász György: Az Ikarus évszázados története. Maróti Kiadó. Bp., 2007.

Győri J.: A magyar katonai repülés kronológiája Zrínyi Bp., 2009.

Gróf Edelsheim Gyulai Ilona: Becsület és kötelesség Európa Könyvkiadó Bp, 2001.

Dr. Hajdú Ferenc-Sárhidai Gyula: A Magyar Királyi Haditechnikai Intézetől a HM Technológiai Hivatalig HM TH Budapest, 2005.

Horváth Miklós: 1956 hadikrónikája. Akadémia Kiadó, Budapest, 2003.

Kaposvári László: Az MH logisztikai rendszerének fejlesztési irányai konferencia előadás Budapest 2013.

Kodolányi Gyula: A m. kir. Posta nagyidai és pápai Adcock rendszerű új középhullámú rádió iránymérő állomásai. Magyar Posta XVI. Évf. 5. szám (1942.)

Kovács Ferenc: A Magyar Tanácsköztársaság repülőgépei II. Repülés 1968/4. szám

Lantos Antal: Mátyásföld története KHF 28.

Leskó Zsigmond: Bemutatkozik az MH Logisztikai Ellátó Központ. Katonai logisztika 2009./2

Magyar Aviatikai Évkönyv - 1929. (Budapest, József kir. herceg előszavával.)

Dr. Moys Péter: Légiforgalmi irányításunk története.(1920 - 1945)

Nagyvárad - M. Szabó - Winkler: Fejezetek a magyar katonai repülés történetéből Műszaki Könyvkiadó 1986. Bp.

Olasz Lajos: Légi csendőrség Magyarországon a két világháború között és a második világháború időszakában in Magyar csendőrség-történeti tanulmányok / Parádi József et al. szerk. Szemere Bertalan Magyar Rendvédelemtörténeti Tudományos Társaság Bp. 2015.

Owers, Colin. "'Especially...The D.VII...": The post-1918 career of the Fokker D.VII: Part One". [Air Enthusiast](#),

Repülési Lexikon Akadémiai Kiadó Bp., 1991.

Sárhidai Gyula: Az utolsó Messerschmittek Magyarországon. Hadi-technika

Susánszky László: A Magyar Posta szerepe a repülő hírközlésben. Postai és Távközlési

Szűj Jolán (szerk): Az IHNETOV munkanaplója: vitéz Béldy Alajos vezérezredes Hadtörténeti Levéltárban őrzött irataiból 1941-1943. Petit Real Kiadó, Budapest, 2002.

Szűcs Miklós: Ezredes voltam 1956-ban a vezérkarnál. Szabad Tér Kiadó, Budapest, 1989.

dr. Takács Ferenc: Halló, itt a mátyásföldi reptér...

Turcsányi Károly – Hegedűs Ernő: A légideszant I. kötet. Püldo Könyvkiadó, Nagykovácsi, 2007.

Turcsányi Károly – Hegedűs Ernő: A magyar légideszantcsapatok alkalmazásának, haditechnikai eszközeinek és szervezetének fejlődése (1933-45) I-II. rész Katonai Logisztika 2016. évi 3-4. sz.

Dr. Vajda Pál: Nők, akik az eget ostromolták V. Repülés 1968/10. szám

Varga Imre: A M.K. Honvéd Gépkocsiszertár története – Járműközpont a hadseregben Katonai Logisztika 2015. április

Varga Imre: Adalékok az MH Anyagellátó Raktárbázis történetéhez – A Gépkocsi Szertár I. – II. rész. Katonai Logisztika 2016. évi II. és 2017. évi 1. szám

Vesztényi János: A magyar katonai repülés 1920-1942. Magyar Szárnyak Bp. 1993/94

Winkler László: Mátyásföldi repülőtér története Bp. 1996. Corvin Kiadó

Winkler László (Szerk.): 80 éves a Mátyásföldi Repülőtér Corvin Hírnök Bp., 1996.

Winkler László: Magyar konstrukciók Rákostól napjainkig Repülés 1967.

Zsák Ferenc: A harmadik magyar repülőgépgyár

Zsák Ferenc: A Mátyásföldi repülőtér története Aeromagazin 2002. szeptember

Zsille P.: Interkontinentális járat Mátyásföldről Aeromagazin 2007. május

Kis Krisztián Bálint<sup>1</sup>

## SZOLNOK VÁRMEGYESZÉKHELY ÉS VASÚTÁLLOMÁS BOMBÁZÁSA 1944-BEN

### **Absztrakt**

*A II. világháborúban a kontinentális haderők szállító rendszereinek legfontosabb logisztikai eszköze a vasút volt. Ezt felismerve a szövetséges és a szovjet légierő elsősorban a német és a magyar haderő ellátási rendszerének kulcsát képező vasútállomásokat, vasúti hidakat támadta. Ez történt 1944-ben Szolnokon is, ahol elsősorban a vasúti szállító kapacitások legérzékenyebb részei – pályaudvar, vasúti híd, gördülő anyag – képezte a bombatámadások tárgyát. 1944. június 2-a és december 17-e között Szolnok városát összesen 23 alkalommal érte légitámadás. Szolnok a negyedik helyet foglalja el azon magyar városok sorában, amelyeket a szövetségesek leginkább bombáztak – Budapest, Győr és Szombathely után –; mindez a vasútállomásnak volt köszönhető. A magyar városok elleni szövetséges bombázás közös, szorosán összehangolt hadművelet volt, célpontjai kifejezetten a magyar pályaudvarok voltak. A cikk beszámol a légitámadásról, az okozott károkról és a helyreállítás munkálatairól is.*

**Kulcsszavak:** vasúti hadiszállítás, II. világháború, német haderő, Magyar Királyi Honvédség, Szolnok, pályaudvar, vasúti híd, légierő, stratégiai bombázás

### **Bevezetés**

2009-ben, a Szolnokot ért első légitámadás 65. évfordulója alkalmából rendeztek először kiállítást a tragikus eseményről és következményeiről a szolnoki megyei levéltárban. Jelen sorok szerzője akkor levéltáros–tárlatvezetőként közel száz alkalommal ismertette a drámai eseménysorozatot a látogató csoportokkal az általános iskola

---

<sup>1</sup> Történész, tanár, idegenvezető. E-mail: kicolibri@gmail.com

alsó tagozatától a közép- és főiskolás, illetve felnőtt csoportokon át egészen a nyugdíjas korosztályig.<sup>2</sup>

A szerző néhány évvel később előadás formájában mutatta be a kutatási eredményeket „Érdekes Szolnok” című városismereti sorozatának keretében a szolnoki Verseyhy Ferenc Könyvtárban.<sup>3</sup> A következőkben mindezen ismertetések átdolgozott és bővített változatát közöljük, pontos szakirodalmi hivatkozással. Ahol külön nem jeleztük, forrásunk a levéltár kiállítási anyaga volt.

## 1. Az előzmények rövid történeti áttekintése

A II. világháború előestéjén két hatalmi tömb alakult ki:

1. a *tengelyhatalmak*: Németország, Olaszország, Japán részvételével; ehhez csatlakozott Magyarország is, illetve
2. a *szövetségesek*: elsősorban Anglia, az USA és a Szovjetunió részvételével.

Hazánk az ún. kassai incidens után kapcsolódott be a németek Szovjetunió elleni inváziójába. Az egyébként bizonytalan eredetű légitámadást az I. bécsi döntés értelmében 1938-ban Magyarországhoz visszacsatolt felvidéki város, Kassa ellen 1941. június 26-án követték el – a hivatalos jelentések szerint szovjet felségjelzéssel ellátott repülőgépek. A magyar kormány még aznap hadat üzent a Szovjetunió-nak, és másnap – a szovjet kormány cáfolata ellenére – a magyar hadsereg átlépte a keleti határt. Ezzel hazánk belépett a II. világháborúba.

Magyarország II. világháborús részvétele során a Leventeintézmény és a kötelező sorkatonai szolgálat biztosított ugyan katonai előképzést, de harcjárműben és fegyverzetben komoly ellátási gondok is akadtak a háború folyamán.

Közben, majd két évvel a háborúba való belépés után, 1943. június 7-én *Molotov* szovjet külügyi népbiztos a moszkvai brit nagykövetnek szóló jegyzékében a következő, hazánkra és népünkre nézve igen

---

<sup>2</sup> A tárlatvezetés szövegét ld.: Kis Krisztián Bálint: *Előadások, beszédek, tárlatvezetések*. [Kézirat.] Szolnok, 2011. 27–38. p. Lelőhely: MNL JNSZML könyvtára, Szolnok, valamint Verseyhy Ferenc Könyvtár, Szolnok

<sup>3</sup> Az előadás időpontja: 2013. március 29.

tragikus következményeket ígérő nyilatkozatot tett a tengelyhatalmak háborús veresége esetére:

*„A szovjet kormány úgy véli, hogy azért a... segítségért, amelyet Magyarország Németországnak nyújtott, ...a felelősséget nemcsak a magyar kormánynak kell viselnie, hanem... a magyar népnek is.”* (Csak zárójelben jegyezzük meg, hogy ha a kényszermunkatáborokba, vagyis „*málenkij robotra*” hurcolt magyar civilek és az 1950-es évekig a Szovjetunió légereiben ártatlanul sínylődő honvédek tízezreire gondolunk, fenyegetésüket a szovjetek valóra is váltották.)

A másik szövetséges nagyhatalom, a britek külügyminisztériumának Közép-Európa Osztálya vezetőjének följegyzése, mely Londonban, 1943. szeptember 22-én kelt, kissé finomabban fogalmazott, de egyértelműen tragédiát sejtet:

*„Általánosságban Őfelsége kormánya szívesen látja a független Magyarország további fennállását a háború után, lehetőleg a Dunamedencében megalakítandó valamely államszövetség tagjaként. Előzőleg azonban Magyarország megfelelő jóvátétellel tartozik a szövetségesek általa megtámadott tagországainak.”*

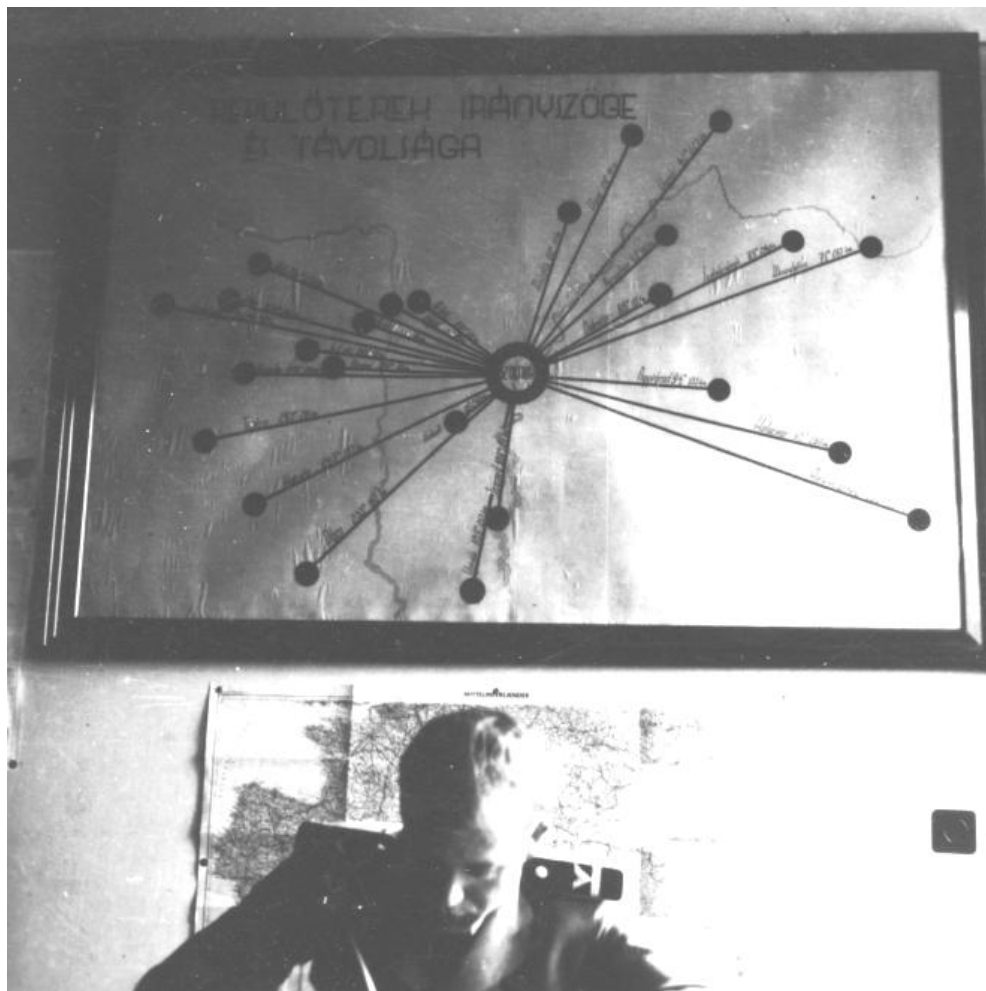
Végül idézzük a tengerentúli szövetséges, az USA álláspontját is hazánk II. világháborús részvételével kapcsolatban. *Cordell Hull* amerikai külügyi államtitkár 1943. december 12-én a következőket írta Horthynak és a magyar felső vezetésnek:

*„Tisztában kell lenniök azzal, hogy osztolni fognak annak a szörnyű vereségnek következményeiben, amelyet az egyesült nemzetek a németek számára előkészítenek.”*

A szövetségesek elhatározták, hogy légitámadásokat mérnek a tengelyhatalmak államaira, köztük hazánkra. *A légitámadások célja az ellenség utánpótlási vonalainak elvágása, a háborúra termelő gyárak, üzemek, valamint a katonai objektumok megsemmisítése volt.*

Hazánkban az első, szövetségesek által végrehajtott légitámadásra Budapest ellen 1944. április 3-án került sor. Ellenséges bombázó repülőgépek ezután többször is átrepültek Jász-Nagykun-Szolnok megye területe fölött is, de egyelőre harci cselekményekbe még nem kezdtek. Azonban már csak idő kérdése volt, hogy *Szolnok, mint vasúti csomópont a Zagyván, de különösen a Tiszán átívelő vasúti híddal*, valamint az 1930-as évek végén kialakított szandaszőlősi ka-

tonai repülőtérről mikor válik a szövetségesek légitámadásainak egyik fő célpontjává.



1. ábra. Repülőterek irányszöge és távolsága Szolnoktól. Szandaszőlősi katonai repülőtér, 1940 körül (Forrás: [www.fortepan.hu](http://www.fortepan.hu))

## 2. A bombázások technikai háttere: légoltalom és repülőgépek

### 1.1. A légoltalom rendszere

Az első, repülőgépekről végrehajtott bombatámadások az I. világháború idején, 1916-ban zajlottak. Erre válaszként – a repüléstechnika nagyarányú fejlődésével párhuzamosan – a két világháború között

kialakult a légoltalom, a támadó repülőgépek elleni védekezés sajátos szabályrendszere.

Magyarországon 1935-ben jelent meg az ún. légvédelmi törvény, majd két évvel később, 1937-ben létrejött a Légoltalmi Liga. A társadalmi szervezet szolnoki csoportja 1938-ban alakult meg. A szervezet tagjai a következő teendőket látták el: szakmai oktatás, gyakorlati képzés, riasztás, elsötétítés, tűzvédelem, elsősegélynyújtás, mentőszolgálat, helyreállítási munkálatok végzése, valamint az egyik legfontosabb feladatként az óvóhelyépítés. A szolnoki csoport egyik propagandaplakátja a sokrétű feladatkört röviden és találóan így fogalmazta meg: *„Legszentebb hazafiúi és emberbaráti kötelesség a Légoltalmi Ligában vállalt szolgálat”*.

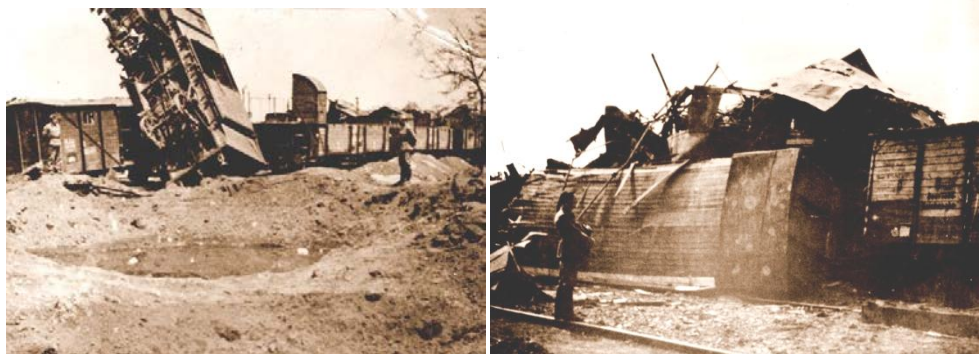
A fősorolt feladatok közül az elsötétítés egyébként nem jelent mást, minthogy este a fényforrások kiváló célpontnak számítottak a légtérből tekintve, minden fényforrást el kellett tehát oltani, ki kellett kapcsolni, illetve a sötétítő függönyöket be kellett húzni. Hiszen valóságos hazaárulásnak számított egy-egy ellenséges harci gépet nyomra vezető fénypont az éjszaka sötétjében, amiért ráadásul szigorú pénzbüntetés is járt.



2. ábra. Súlyosan sérült vasúti épületek az 1944. június 2-i légitámadás után



A már említett óvóhelyeknek három alapvető típusa volt: az árokrendszerű nyitott vagy fedett óvóhely, a felszínen épített, valamint a föld felszíne alatt kialakított óvóhely. Az óvóhelyépítések első nagy hulláma hazánkban 1938-ban kezdődött. Ennek során valamennyi óvóhelytípusból országsszerte, de elsősorban a legveszélyeztetettebbnek minősített területeken számosat létesítettek. A gyakorlati életben vidéken, falusi-tanyasi környezetben, tehát mezőgazdasági területek környékén általában árokrendszerű óvóhelyeket alakítottak ki. Nagyobb településeken, közlekedési csomópontok, gyárak és üzemek térségében a legjobb esetben vasbetonból készült óvóhelyeket építettek. Ezen belül megkülönböztettek továbbá ún. TGS (törmelék-, gáz- és szilánkbiztos), valamint BGS (bomba-, gáz- és szilánkbiztos) óvóhelyeket.



*3. ábra. Felrobbant és a detonáció következtében rendellenesen álló vasúti kocsik az 1944. június 2-i légitámadás után*

Minden óvóhelyhez előteret is ki kellett alakítani. Szigorúan szabályozták az óvóhelyek berendezését és felszerelését is. A szolnoki városi vízművek területén, valamint a MÁV fűtőházhoz kapcsolódó felszíni, illetve a Tisza Szálló pincéjében létesített felszín alatti óvóhely tervrajza a szolnoki megyei levéltárban található.

Végül, de nem utolsósorban említsük meg, hogy a szolnoki légvédelmi központ a Szent Ferenc utca 6. sz. alatt (a mai Templom úton) rendezkedett be.

### **1.2. A második világháború harci repülőgépeinek rövid áttekintése**

A vadászrepülőgépek a harci repülőgépek egyik csoportja volt. Ezek feladata általában a légtér védelme. A vadászrepülőgépek általában egyfős személyzettel repültek, egy-egy vadászgép hosszúsága

és szárnyfesztávolsága 9–10 m volt, géppuskákkal, gépágyúval szerelték föl őket, esetleg kisebb mennyiségű bombát szállíthattak. Az egyik legismertebb ilyen korabeli vadászgép a német Messerschmitt Bf 109, illetve a szovjet Jakovlev Jak–9 volt.

A német gyártmányú *Messerschmitt Bf 109G „Gusztáv”* vadászgépet 1942 nyarán a Szovjetunió ellen és Észak-Afrikában vetették be először. Ebből a változatból készült a legtöbb. Hajtóműve egy 1435 LE-s DB 605D, függő 12 hengeres V-motor. A gép szárnyfesztávolsága 9,97 m, hosszúsága 8,95 m, magassága 2,34 m. Egyfős személyzettel repült, legnagyobb sebessége 684 km/h (7400 m magasságban). Hatótávolsága 560 km, fegyverzete egy 30 mm-es, légcsavartengelyen át tüzelő MK 108 gépágyú, két 20 mm-es, MG 151 gépágyú a szárnyak alatti gondolában, illetve 2 db 7,92 mm-es géppuska a motor felett.<sup>4</sup>

A *Jakovlev Jak–9* volt a legnagyobb számban gyártott szovjet repülőgéptípus 1942–45 között. Hajtóműve egy 1260 LE-s Klimov VK-105 PF 12 hengeres V-motor. A gép szárnyfesztávolsága 10 m, hosszúsága 8,56 m, magassága 2,44 m. Egyfős személyzettel repült, legnagyobb sebessége 580 km/h (5000 m-en). Hatótávolsága 825 km, fegyverzete egy 37 mm-es Nudelmann gépágyú és egy 12,7 mm-es Berezin géppuska.<sup>5</sup>

Az ugyancsak szovjet *Iljusin Il–2* csatarepülőgép 1941–1945 között volt használatban. Különböző támogató bevetésekre alkalmazták. Kétüléses változatát 1942-től használták. A hátsó ülés személyzetére azért volt szükség, hogy a gép hátsó részét védje. S valóban: ez a típusváltozat elődeinél már kisebb veszteséget szenvedett el a háború folyamán. Egyúttal ez volt az első szovjet géptípus, amely rakétát hordozott. A kétüléses változat hajtóműve egy 1770 LE-s Mikulin AM-38F V-12 motor. A gép szárnyfesztávolsága 14,6 m, hosszúsága 11,6 m. Legnagyobb sebessége 412 km/h (2000 m-en). Fegyverzete két 20 mm-es gépágyú, egy 12,7 és két 7,62 mm-es géppuska, illetve legfeljebb 400 kg bombateher vagy 8 db 25,4 kg-os rakéta.<sup>6</sup> A típusból 36 000 darabot gyártottak a háború folyamán, így jelentős hatást gyakorolt a keleti hadszíntér műveleteire.<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup> Munson, Kenneth: *A második világháború repülőgépei*. A hadviselő felek valamennyi repülőgépe. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1994. 163–166. p.

<sup>5</sup> A második világháború repülőgépei, 128–[129.] p.

<sup>6</sup> A második világháború repülőgépei, [126]–127. p.

<sup>7</sup> Hegedűs Ernő: A közvetlen támogató repülő eszközök fejlődése és szerepe a második világháborúban. Repüléstudományi Közlemények 18. évf. 2. sz.

A vadászgépek mellett a légi háború igazán döntő harci egységei kétségkívül a *bombázógépek* századai voltak. Országonként ezeknek is különböző típusai alakultak ki. Általánosságban elmondható, hogy ezek a gépek akár 5–7 fős személyzettel repülhettek, egy-egy bombázógép kb. 20 m hosszú és 30 m szárnyfesztávolságú volt, a szállított bombamennyiség pedig meghaladhatta akár a hétezer kg-ot is. A bombázógépek általában kötelékben, más néven kombat boxban repültek, és hajtották végre akcióikat. Talán a legismertebb ilyen gép az angol Halifax és az amerikai B–24-es Liberator típus volt.

Az angol *Handley Page Halifax* volt az első, magánvállalat által gyártott bombázórepülőgép Nagy-Britanniában, és egyúttal a második négymotoros nehézbombázó típus. A csillagmotoros Halifax III. behúzható farokkerékkel 1943 közepén jelent meg. Hajtóműve 4 db 1650 LE-s Bristol Hercules XVI kétsoros csillagmotor. A gép szárnyfesztávolsága 31,75 m, hosszúsága 21,37 m, magassága 6,32 m. Hétfős személyzettel repült, legnagyobb sebessége 453 km/h (4110 m-en). Hatótávolsága 1650 km, fegyverzete kilenc 7,7 mm-es Browning géppuska, valamint legfeljebb 5900 kg bombateher.<sup>8</sup>



4. ábra. Brit Handley Page Halifax bombázórepülőgép

<sup>8</sup> A második világháború repülőgépei, 112–[113.] p.



5. ábra. B-17 G Flying Fortress bombázógépek a szobi vasúti híd bombázásakor 1944-ben (Forrás: [www.fortepan.hu](http://www.fortepan.hu))

Az ugyancsak angol *Vickers Wellington* a második világháború egyik legnagyobb szerepet játszó repülőgéptípusa volt, és bevetései során mindig minimális veszteségeket könyvelhetett el. A legjelentősebb Wellington-sorozat az 1943-tól gyártott Mk. X változat volt. Hajtóműve két 1585 LE-s Bristol Hercules VI kétsoros csillagmotor. A gép szárnyfesztávolsága 26,25 m, hosszúsága 19,67 m, magassága 5,34 m. Hatfős személyzettel repült, legnagyobb sebessége 408 km/h (4425 m-en). Hatótávolsága 2125 km, fegyverzete hat 7,7 mm-es Browning géppuska és 2720 kg bombateher.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> A második világháború repülőgépei, 217–220. p.

Az amerikai *Boeing B-17 Flying Fortress* „Repülő Erőd” az USA világháborúba való belépésétől a háború végéig került bevetésre. Az utolsó sorozatban gyártott B-17G típus hajtóműve négy 1200 LE-s Wright GR-1820-97 Cyclone kétsoros csillagmotor. A gép szárnyfesz-távolsága 31,64 m, hosszúsága 22,26 m, magassága 5,8 m. Tízfős személyzettel repült, legnagyobb sebessége 480 km/h (9150 m-en). Hatótávolsága 2960 km, fegyverzete 13 db 12,7 mm-es géppuska és legfeljebb 7850 kg bombateher.<sup>10</sup>



6. ábra. B-24-es bombázógép bevetése Nyíregyháza vasútállomása ellen 1944-ben (Forrás: [www.fortepan.hu](http://www.fortepan.hu))

Az ugyancsak amerikai gyártmányú *Consolidated B-24 Liberator* az USA, Nagy-Britannia és a Brit Nemzetközösség fegyveres erőinél sokrétű feladatkört látott el. Bombázó, utas- és teherszállító, üzemanyag-szállító, tengeri, illetve tengeralattjáró-felderítő és –elhárító gépként egyaránt alkalmazták. Ez volt a második világháború alatt a legnagyobb számban gyártott amerikai bombázórepülőgép-típus. A B-24J, melyből jó néhányat fotófelderítő géppé alakítottak, az F-7 megkülönböztető jelzést kapta. Ennek a típusnak a hajtóműve négy 1200 LE-s Pratt&Whitney R-1830-65 Twin Wasp kétsoros csillagmo-

<sup>10</sup> A második világháború repülőgépei, [48]–50. p.

tor. A gép szárnyfesztsávolsága 33,55 m, hosszúsága 21,16 m, magassága 5,49 m. Tizenkét fős személyezettel repült, legnagyobb sebessége 480 km/h (9150 m-en). Hatótávolsága 3360 km, fegyverzete tíz 12,7 mm-es géppuska és 2275 kg normál bombateher, mely rövid távú bevetésnél elérhette az 5450 kg-ot is.<sup>11</sup>

Áttérve a Magyar Királyi Honvéd Légierő gépeire, a legismertebb a *Reggiane Re-2000* repülőgéptípus és magyar változata, a MÁVAG „Héja” I, illetve II. nevet kapta. (Egy ilyen típusú géppel zuhant le és halt repülőhalált a keleti (szovjet) fronton 1942 nyarán vitéz nagybányai Horthy István kormányzóhelyettes is.)



7. ábra. A Magyar Királyi Honvéd Légierő *Reggiane Re-2000 Falco* (Héja) típusú vadászgépe (Forrás: [www.fortepan.hu](http://www.fortepan.hu))

A rohamos technikai fejlődés közepette a gép 1943-tól már elavultnak számított. Az eredeti olasz I. sorozat hajtóműve egy 1000 LE-s Piaggio P. XI RC 40 kétsoros csillagmotor, a gép szárnyfesztsávolsága 11,01 m, legnagyobb sebessége 537 km/h (5500 m-en).<sup>12</sup>

Az 1918. évi fegyverszünetek után a brit Királyi Légierő, a *Royal Air Force* (RAF) volt a világ legerősebb légiereje. A két világháború közötti német katonai lépések hatására 1934-ben tervet dolgoztak ki a brit légierő fejlesztésére is. 1939. szeptember 3-án, amikor a RAF

<sup>11</sup> A második világháború repülőgépei, 61–65. p.

<sup>12</sup> A második világháború repülőgépei, 321. p.

belépett a II. világháborúba, vadászereje nem kevesebb, mint ezer harci repülőgépből állt. Ehhez társult az is, hogy a háború alatt folyamatos – technikai és egyéb – fejlesztéseket hajtottak végre.<sup>13</sup>

Az Amerikai Egyesült Államok Haderejének Légieroje, a *United States Army Air Force* (USAAF) 1940. június 20-án kapta nevét. Első egységei 1941–42-ben érték el az európai hadszíntereket, és ott létrehozták a 8. AAF betűrövidítésű amerikai légi hadsereget.<sup>14</sup> Emellett jött létre a 15. AAF. Az ezekbe besorolt wingek, azaz repülőosztályok három századból álltak.

A szovjet katonai repülőalakulatokat a *Vörös Hadsereg Légieroje*<sup>15</sup> tömörítette.

A német katonai légierő, a *Luftwaffe* Hermann Göring légügyi miniszter főparancsnokságával 1935 márciusában alakult meg.<sup>16</sup> Tulajdonképpen szorosabb, még pontosabban alárendelő kapcsolatba a magyar légierővel Magyarország német megszállásával került.

A magyar harci repülőgépekből álló alakulatokat a *Magyar Királyi Honvéd Légierő* fogta össze. A békés és önálló fejlődést kétségkívül megakasztotta, és a magyar katonai légierőre jelentős befolyást gyakorolt Magyarország 1944. március 19-i német megszállása. Ekkor a német légierőnek rendelték alá a magyar harci repülőgépalakulatokat is. 1944. május 1-i hatállyal *Heppes Aladár* repülő őrnagy parancsnoksága alatt Veszprémben megalakították a 101. vadászrepülő-osztályt, elsősorban a volt 2/1., 1/1. (eredetileg Szolnokon állomásozó) és 5/3. vadászrepülő-századból. (Szolnokon korábban 9+3 db Messerschmitt Me–109-ből álló század teljesített szolgálatot.) Ez a kötelék, tulajdonképpen a 101/II. vadászrepülő-osztálytörzs (négy századdal), mint a honi légvédelmi parancsnokság alárendeltje látott el légvédelmi szolgálatot Magyarország légterében egészen 1944. szeptember 25-ig. A jelzett időszakban csak angol és amerikai légitámadások idején alkalmazták őket. Erre az időpontra megalakult a 101/II. vadászrepülő-osztálytörzs is (két századdal), melynek székhelye Kenyeriben volt. Ezzel létrejött a 101. vadászrepülő-ezred (1–6. századdal) 1944. szeptember 30-án. A 101/2. és a 101/4. vadászrepülő-század korszerű Messerschmitt Me–109 G14, majd G10 típusú repülőgépekkel rendelkezett. Időközben megszervezték a 102. va-

---

<sup>13</sup> A második világháború repülőgépei, 11–16. p.

<sup>14</sup> A második világháború repülőgépei, 23–27. p.

<sup>15</sup> A második világháború repülőgépei, 30. p.

<sup>16</sup> A második világháború repülőgépei, 9. p.

dászrepülő-osztályt is, melybe ugyancsak több századot osztottak be. A 101. vadászrepülő-ezredet végül 1944. szeptember 25-én kivonták a Honi Légvédelmi Parancsnokság irányítása alól, az 1. honvéd repülőhadosztály kötelékébe került, és a szovjet előrenyomulás kapcsán mindinkább áttért a frontbevetésekre. Aztán a nyilas hatalomátvétel újabb és újabb változásokat hozott, de általánosságban elmondható, hogy ez az esemény ismét szorított a német légi erőhöz fűződő viszonyon.<sup>17</sup> A kötelékek harci gépeinek száma a bevetésekkel párhuzamosan folyamatosan csökkent. Mindez kétségkívül ugyancsak kifejezetten negatív következményekkel járt a honi – különösen pedig a szolnoki – légvédelem esetében. Témánk szempontjából az a lényeges, hogy tulajdonképpen az imént felsorolt kötelékek alkották, illetve alkothatták *volna* Szolnok ún. légi légvédelmét, melynek visszásságával alább külön fejezet részben foglalkozunk.

### **3. Szolnok város és vasúti szállító kapacitásainak bombázása**

#### **3.1. A Szolnokot ért légitámadások**

Hazánkban az első, szövetségesek által végrehajtott légi támadásra Budapest ellen 1944. április 3-án került sor. Ellenséges bombázórepülőgépek ezután többször is átrepültek Jász-Nagykun-Szolnok vármegye területe fölött, de egyelőre harci cselekményekbe még nem kezdtek. Azonban csak idő kérdése volt, hogy *Szolnok mint vasúti csomópont a Zagyván, de különösen a Tiszán átívelő vasúti híddal*, valamint az 1930-as évek végén kialakított szandaszőlősi katonai repülőtérről mikor válik a szövetségesek légitámadásainak egyik legfőbb célpontjává.

Szolnok, mint közlekedési és katonai hídfőállás, az I. világháborúhoz hasonlóan 1944 nyarán ismét frontvárossá vált. A vármegyeszékhely első bombázására 1944. június 1-ről 2-ra virradó éjszaka – még pontosabban 1 óra 10 és 1 óra 45 perc között – került sor; ekkor még viszonylag kisebb károkat okozott az angol támadó kötelék, mely néhány angol Wellington és B-24-es gépből állt. Ezek két célmegjelölő, más néven „karácsonyfa”-bombát, majd több rombolóbombát dobtak le.

---

<sup>17</sup> M. Szabó Miklós: *A Magyar Királyi Honvéd Légierő 1938–1945*. Bp., 1999. 112–114, 255. p.





8. ábra. B-24-es bombázógépek bevetése a szolnoki vasútállomás ellen 1944-ben (Forrás: [www.fortepan.hu](http://www.fortepan.hu))

A szám szerint 27 db rombolóbomba két lakóépületet döntött romba, és több kisebb ház megrongálódott. A légicsapás hat civil emberéletet követelt.<sup>18</sup> Ez tulajdonképpen sikertelen támadásnak tekinthető, mivel a 205. Group célmegjelölő gépei tévesen, Szolnoktól mintegy 30–40 km távolságra, és ott is csak szétszórva dobták le világító bombáikat, s csak néhány gép jutott el a tulajdonképpeni célponthoz. A légvédelmi tüzérség folyamatosan lőtte a támadó gépeket, de gyakorlatilag nem okozott bennük jelentősebb kárt, és végeredményben csak annyit ért el, hogy alig maradt lőszere a következő bombázásra.

Közvetlenül ezután, június 2-án reggel 8 óra után érte a várost a legsúlyosabb légicsapás az amerikai és a szovjet főparancsnokság által előkészített „*Frantic Joe*” hadművelet keretében. *Tulajdonképpen ez volt a második világháború folyamán az első közös, szorosan összehangolt hadművelet, mely 1944. június 2–11. között zajlott, és célpontjai kifejezetten a magyar pályaudvarok voltak.*

---

<sup>18</sup> Magó Károly: *Szolnok elleni légitámadások a második világháború idején.* In: Zounok 25. Levéltári Évkönyv. Szolnok, 2010. 389–429. p.



9. ábra. Szövetséges légitámadás a szolnoki vasútállomás ellen 1944 nyarán

Szolnok, mint Közép-Magyarország rendező-pályaudvarral ellátott legfontosabb vasúti csomópontja, a hadműveletben az első helyen szerepelt.<sup>19</sup> A légi akció végrehajtói amerikai gépek voltak, még pontosabban a 15. AAF B–24-es gépeiből álló kötelékek.<sup>20</sup> A 49. Wing első kötelékét még további kettő követte. Szurovecz Pál szolnoki lakos 2009-ben a következőképpen emlékezett vissza a sorsdöntő eseményekre: „aznap..., amikor még több száz kilométerre húzódtak... a frontok, az éjszaka folyamán, de főleg a reggel bekövetkezett szőnyegbombázás közvetlen közelünkbe hozta a háborút. Ezen a napon, 1944. június 2-án reggel hét óra körül a Budapest II. rádió meghosszabbította adását, és légi veszélyre figyelmeztetett... nyil-

<sup>19</sup> Pataky Iván–Rozsos László–Sárhidai Gyula: *Légi háború Magyarország felett.* 2. kötet. Zrínyi Kiadó, Budapest, [1992.] 31, 36. p.

<sup>20</sup> Borus József: *A szolnoki pályaudvar bombázása 1944. június 2-án.* In: Jászkunság. 1980. 1–2. sz. 73–80. p.

vánvalóvá vált..., hogy több repülőkötelék tart az ország felé. Ezek a repülőgépek – négymotoros nehézbombázók voltak – már a szövetségesek által elfoglalt olasz területekről szálltak fel... A nevezetes napon Magyarország fölött szikrázóan napos, derűs volt az ég. Nyolc óra előtt [valójában pontosan 8 óra 22 perckor – a szerző megjegyzése] szólaltak meg a légiriadót jelző szirénák szaggatott hangjai Szolnokon. Ezután hosszú... percekig... csend lett, majd fentről morajló zúgás hallatszott. ...a jelzőbombák után elkezdődött a tömegével hulló bombák... fülsiketítő süvöltése, dobhártyarepesztő robbanásai. A... három [Walter Grabowski százados, az I/642. sz., vagyis a szolnoki városparancsnokság parancsnoka szerint öt<sup>21</sup>] hullámban bombázó gépek terheiket percek alatt leszórták, majd ismét csend lett, amelyet néha szakított meg egy-egy robbanás a vasúti rendezőpályaudvarról, ahol időzített bombák, tartálykocsik, lőszeres vagonok robbantak. Ezen a napon Szolnokot 130 gép támadta, és 870 bombát dobtak le... A lebombázott, letarolt városrész látványa borzalmas volt. A vasútállomás körüli utcák közül a Liget... [és] a Lehel utcai MÁV kolóniák, a Jósika utca, Mátyás király utca, Levente utca, Szép utca és a Géza utca házainak túlnyomó többsége romba dőlt...<sup>22</sup>

Az amerikai B–24-esek délről északnyugatnak fordulva hullámonként 21 géppel, mintegy 3000–6000 m-es magasságban oldották ki bombaterhüket, és mindezt különösebb zavarás nélkül. Az első bombák a pályaudvaron, illetve annak környékén 8 óra 29 perckor robbantak. A légcsapás legkésőbb 9 óráig tartott.<sup>23</sup>

A szolnoki vasútállomás sínállományában véghezvitt pusztítást térképen is megörökítették (11. ábra), melynek eredeti példánya a Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL, Budapest) gyűjteményében található.<sup>24</sup> A térképen nemcsak a támadás iránya rajzolódik ki, hanem az is nagyon jól látszik, hogy a kötelékekben támadó repülőgépek egymással párhuzamosan repülve, sávosan dobták le bombáikat. Ezeket a sávokat nevezzük bombaszőnyegnek, és innen ered a szőnyegbombázás elnevezés.

A károk fölmérésével megbízott, 1944. június 3–16. között a helyszínen tevékenykedő német *Mink* őrnagy, a „bevetési törzs” vezetője

<sup>21</sup> Vö.: Borus: Id. cikk [A szerző megjegyzése]

<sup>22</sup> Megdöböntő erejű képanyagot közül többek között: Kaposvári Gyula: *Szolnok képekben*. Szolnok, 1984. 128–[129.] p. Lelőhely: MNL JNSZML Pártarchívumi iratok, Fényképgyűjtemény

<sup>23</sup> Borus: Id. cikk

<sup>24</sup> MNL OL XXIX–H–50. 749. doboz 20229/1947. MÁV Igazgatóság

június 7-i távbeszélőn közölt jelentése szerint összesen 655 bombatölcsért számoltak össze.



10. ábra. A szolnoki vasútállomás környéki utcák romos épülete az 1944. június 2-i légitámadás után (Leleőhely: MNL JNSZML Pártarchívumi iratok, Fényképgyűjtemény)

*Paulovits Mihály állomásfőnöktől pedig azt tudjuk, hogy az állomás területére 282 db 50 kg-os bomba esett, a közülük fel nem robbant 30 bombát pedig a magyar tűzszerészek hatástalanították.<sup>25</sup> A bombateher gépenkénti átlagából összegezve a ledobott mennyiség 286 tonna lehetett.<sup>26</sup> Erről és a további Szolnokot ért légitámadásokról rendelkezünk újabb kutatási adatokkal is, melyeket *Magó Károly* törzsőrmeister, a Szolnoki Repülőmúzeum munkatársa külön táblázatba foglalt 2009-ben. A táblázatot a kiállítás egyik vitrinjében minden látogató megismerhette. A többi, a szolnoki bombázással kapcsolatos adatot is innen vettük át, természetesen egyértelmű utalással. A táblázat alapján a fenti bombamennyiség 103 db B–24-es bombázógéppel és 46 db P–38-as kísérőgéppel számolva 213 tonna a vasútállomásra és környékére zúdított bombát jelent.*

Megdöbentő, de a régi vasútállomás épülete szinte alig szenvedett károkat; az ún. resti, vagyis a pályaudvari étterem teteje, *számos vágányszakasz és váltó viszont teljesen megsemmisült. Elpusztult a vasúti berendezések nagy része is.*

---

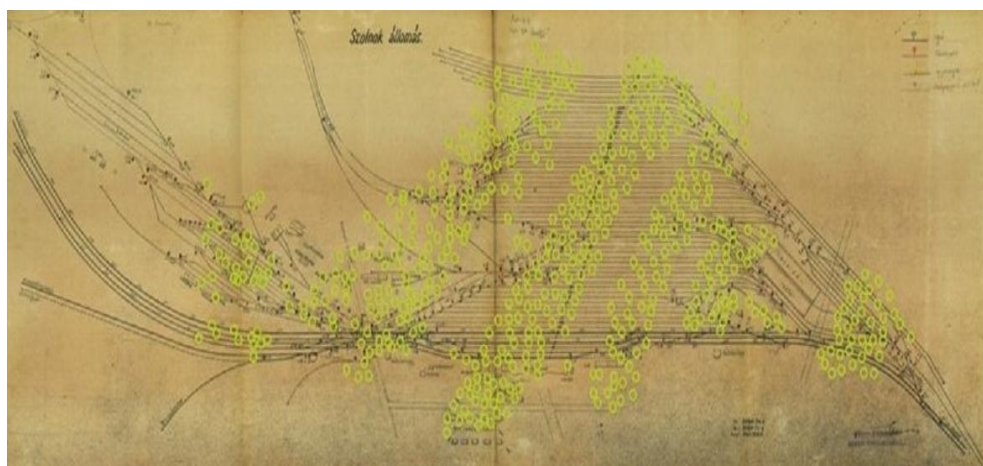
<sup>25</sup> Borus: Id. cikk

<sup>26</sup> Légi háború Magyarország felett 2. 303. p.



11. ábra. A szolnoki vasútállomás épülete az 1944. június 2-i légitámadás után

Megsérült valamennyi átmenő vágány, ezért a forgalom napokig szünetelt. Tönkrement összesen 772 teher- és 51 személyvagon, valamint 17 poggyászkocsi. A Mink-féle bevetési törzs június 4-i első jelentése szerint súlyosan sérült 16, könnyebben 43 épület. Aztán ezt a számot három nappal későbbi jelentésében Mink 346 súlyosan sérült, illetve romba dőlt, valamint 206 kevésbé károsodott házra változtatta.



12. ábra. A szolnoki vasútállomás sínállományát ért találatok 1944. június 2-án

A szolgálatban lévő vasutasok közül harmincan haltak meg. Az állomásfőnök becslése szerint az okozott károk elérték a 45 millió pengőt. Az alispánt helyettesítő vármegyei főjegyző augusztus 31-i jelentése szerint *a szolnoki vasúti felüljáró híd is használhatatlanná vált.*<sup>27</sup> *Egyes vasúti kocsikból származó roncsdarabok több száz métert is megtettek a detonáció következtében* (egy vasúti kocsi tengelyét pl. egészen az ún. Gólyáig, vagyis az Eötvös térig röpített el a detonáció).

1944. június 2-án egyébként hazánkban nemcsak Szolnok városát érte súlyos légitámadás, hanem több más közlekedési, ipari és katonai központot is (pl. Debrecen, Miskolcot és Szegedet, valamint a II. bécsi döntéssel 1940-ben Magyarországhoz visszatért Nagyváradot és Kolozsvárt). **Összességében az egész Kárpát-medence keletnyugati vasúti forgalmának egyik legfontosabb vonalát (a Debrecen–Szolnok–Budapest vasútvonalat) a hadművelet három napra teljesen megbénította, és viszonylag hosszú időre csökkentette a többi bombázott vonal átbocsátóképességét.**<sup>28</sup> Ettől kezdve ország- és városszerte éjjel-nappal számítani lehetett újabb és újabb, szövetségesek által végrehajtott légitámadásra. A folyamatos fenyegetettség-érzés keltésének célja nyilvánvalóan a lakosság fokozott félelemben tartása volt. Tehát a szövetségesek a fizikai hadviselés mellett igen erőteljes eszközként használták föl a lelki terrort is.

*A szolnoki vasútállomás több szempontból ugyancsak fontos volt a németek számára is.* A keleti frontról ide futottak be a szabadságos vonatok, az állomás mellett tetvetlenítették a Harmadik Birodalom felé tartó katonákat, akik ezután a közeli Wehrmacht-táborba kerültek. A szabadságról visszatérő, ismét keleti frontra vezényelt alakulatok útvonala pedig ennek fordítottja volt. Így *a pályaudvaron napi átlagban mintegy 3000 német katona fordult meg, a táborban pedig mintegy 2000 szabadságos katonát lehetett elhelyezni.* A június 2-i állapot a következő volt: a táborban mintegy 400 átutazó katona tartózkodott, a tetvetlenítőben és 100 m-es környezetében 1250 katona volt, és éppen a légiriadó kezdetekor gördült be Bécs felől az állomásra a 850 katonát szállító SF 140. sz. szabadságos vonat. A légitámadás következtében a németek személyi veszteségei elsősorban a tetvetlenítőnél, az egészségügyi állomáson és környékén keletkeztek, mivel

---

27 A jelentésből hosszabb szakaszokat idéz: *Szolnok város története. I. kötet.* Szerk.: Kaposvári Gyula–Mészáros Ferenc. Szolnok, 1975. 239. p.

28 Légi háború Magyarország felett 2. 37. p.

ezek már az első hullámban telitalálatot kaptak. A tetvetlenítő mellett álló *tehervonatot is találat érte, mivel – mint később kiderült – 10 vasúti kocsi rakománya lőszer volt.* Erről a veszélyes rakományról azonban az állomás személyzete nem tudott. A pályaudvaron egyébként még további 15 tonna nitroglicerint is tároltak, amely szerencsére nem robbant fel, és június 9-én elszállították Debrecenbe. A fent említett, a légitámadás következményeinek fölmérésére fölállított német bevetési törzs adatai szerint *a bombatámadásnak 174 német áldozata volt. A magyarok veszteségét pedig 159 polgári és 3 honvéd halott, valamint 450 sebesült formájában állapították meg.* További halottakat még feltételeztek, és a következő napokban-hetekben folyamatosan kerültek is elő újabb és újabb holttestek. Szolnok tisztiorvosa viszont 1100 áldozatról számolt be, de ez nem feltétlenül jelent halálos áldozatot, hanem bizonyára a sebesültekkel együtt megállapított számról van szó.<sup>29</sup> A legújabb összesített kutatási adatok szerint 163 magyar, 174 német és egy szovjet halottal számolva az áldozatok száma 338 fő lehetett. A magyar sérültek száma 351–450 fő közé tehető, a német sérültek száma kb. ezer fő.<sup>30</sup>

1944. június 2-án feladatát teljesítve, az amerikai kötelékek háborítatlanul repültek tovább, majd Debrecen, illetve Miskolc bombázása után, mindösszesen egy gép veszteséggel leszálltak a szovjet támaszpontokon.<sup>31</sup> *A szövetségesek részéről jól megtervezett és kivitelezett légi akció váratlanságával hetekre kikapcsolta a szolnoki pályaudvart a keleti front személyi és dologi utánpótlásából.* Ugyanakkor mindez hatással volt Szolnok későbbi katonai és civil lakosságának életére és mindennapjaira is.<sup>32</sup>

*Szolnokot ezután is sorra érték a légicsapások.* A sorozatos bombázások következtében a városlakók nagy része a környékbeli kisebb településekre, falvakba (pl. Besenyszögre, Nagykörűbe, Szajolba) menekült. Ezek alapvetően nem számítottak katonai célpontnak, és az itt kijelölt szükséglakásokba vagy ismerősökhöz-rokonokhoz költözhetek be a városból elmenekülők. Nem véletlen, hogy Szolnok város elöljárósága már 1944. június 5-én plakátot és szórólapot tett közzé *„Vidékre költözők figyelmébe!”* megszólítással. Végül a vármegyeszékhely II. világháború előtti több mint 40 ezres lélekszáma egy-

---

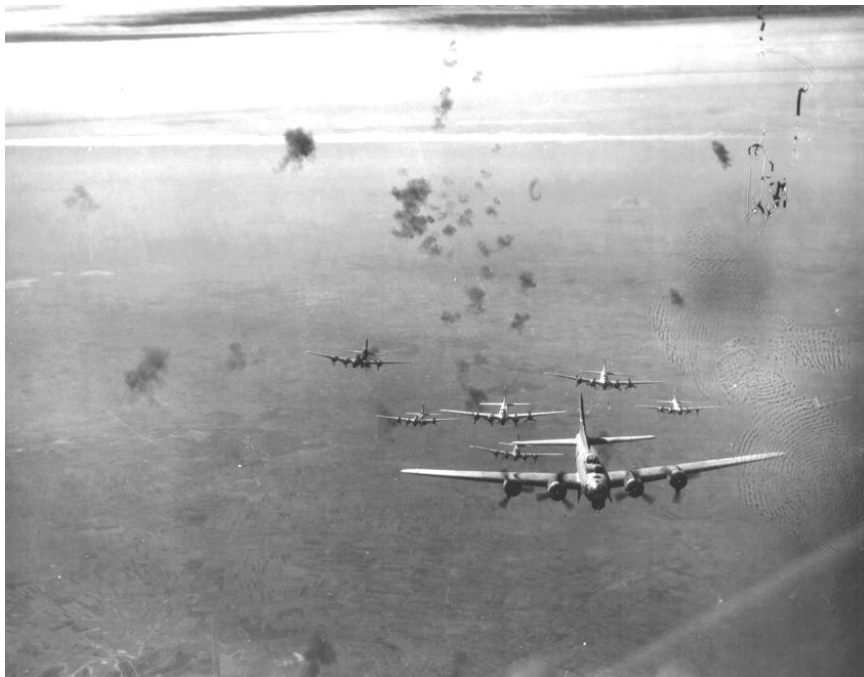
<sup>29</sup> Borus: Id. cikk

<sup>30</sup> Magó: Id. tanulmány

<sup>31</sup> Szolnok város története I. 239. p.

<sup>32</sup> Borus: Id. cikk

korú szemtanúk állítása szerint alig négyezer(!) főre,<sup>33</sup> vagyis az eredeti összlakosság közel 10%-ára zsugorodott össze.



13. ábra. Debrecen város térsége 1944. szeptember 21-én. B-17 Flying Fortress bombázógépek köteléke légvédelmi tűzben (Forrás: [www.fortepan.hu](http://www.fortepan.hu))

Azonban nemcsak a helyi közigazgatási szervek éltek a nyomtatott szó erejével. Általában ilyen módon értesítették előre a polgári lakosságot az ellenséges gépek várható támadásáról is. Arról van tudomásunk, hogy Szolnok térségében még 1944. április 23-án éjjel egy Halifax típusú gép több mint száz kg-nyi ilyen tartalmú röpcédulát szórt le. Azonban megdöbbentő módon azt követően, hogy a helyi hatóságok elrendelték és végrehajtották ezek összegyűjtését, egyetlen ismert példány sem maradt meg. A röpcédulák hatóságok által történő begyűjtésének oka valószínűleg az volt, hogy elkerüljék a további pánikot a lakosság körében.

Ugyanakkor a légitámadások során a szövetségesek 6000–8000 m magasságból fényképfelvételeket is készítettek. Az ilyen és ehhez hasonló felvételekkel bizonyosodtak meg az ellenséges repülőparancsnokságok arról, milyen sikerrel járt a katonai akció. Egyes va-

<sup>33</sup> *Adatok Szolnok megye történetéből. II. kötet.* Szolnok Megyei Levéltár, Szolnok, 1989. 248. p.



dászgépeket egyébként – amint a fentiekben már említettük – külön a fényképezés céljára alakítottak át. Eltávolították a bombateher viselésére alkalmas felszerelésüket, hogy a légifelveteleket minél kedvezőbb feltételek között készíthessék el.

Azt is tudjuk, hogy a támadó repülőgépek dél-olaszországi területekről szálltak föl – Foggiából, illetve a környékbeli repülőterekről. (Előzményként kell megemlíteni, hogy 1943 nyarán a szövetségesek partra szálltak Olaszországban, ahol támaszpontokat létesítettek, majd megkezdték előrenyomulásukat észak felé.) A szövetségesek jó együttműködését jelzi, hogy az olasz területekről fölszálló amerikai bombázógépek hazánk légtérében végrehajtott akcióik után föltankolásra és bombakészleteik újratöltésére a Szovjetunió területén szálltak le (Poltava vagy Pirjatyin repülőterén), majd újabb bombateherrel repültek át ismét hazánk légtere fölött is. Ezt nevezzük „ingabombázásnak”. Ezzel egyúttal jelentősen megnövelték a bombázógépek kihasználtságát.<sup>34</sup>

1944. június 27-én délelőtt negyed 11-kor, föltehetően az amerikai 5. Wing 20–30 bombázóból álló köteléke támadta négy hullámban a várost.<sup>35</sup> Szolnok lakott területére több mint egy tucat rombolóbomba hullott, súlyosan megrongálódott húsz, könnyebben hét ház. A légi-csapás öt-hat emberéletet követelt, a sérültek száma kilenc fő volt.<sup>36</sup>

1944. július 2-a a hazánk elleni legnagyobb légitámadások napja. Ezen a napon több mint 620 db B–17-es és B–24-es bombázógép számos fővárosi és győri célpont mellett *a szolnoki vasúti hidat is támadta*.

Azonban a 15. AAF AZON-FORCE 5 vagy 6 db B–17-es gépének bombái nem találtak célba, annak ellenére, hogy – mint elnevezésük is mutatja – rádióirányítású siklóbombák voltak. A bombák nagy része a városra hullott, melynek 7 halálos áldozata is volt. Négy bomba pedig a Szolnoki Cukorgyár iparvágányait rongálta meg.<sup>37</sup> A szolnoki halotti anyakönyv tanúsága szerint azonban senki sem halt meg a légitámadás következtében.<sup>38</sup> 2009-es adatok szerint egyébként mindösszesen 13 tonna bomba zúdult a városra.

---

<sup>34</sup> Szolnok város története I. 238. p., Légi háború Magyarország felett 2. 31, 34. p.

<sup>35</sup> *Nemzeti Jövőnk*. 1944. június 27. 3. p.

<sup>36</sup> Magó: Id. tanulmány

<sup>37</sup> Légi háború Magyarország felett 2. 88, 106. p.

<sup>38</sup> Magó: Id. tanulmány



*14. ábra. Szövetséges légitámadás a szolnoki vasúti Tisza-híd ellen  
1944 nyarán*

1944. július 10-én a 8. AAF és feltételezhetően a 15. AAF bombázógépei, július 20-án pedig kizárólag a 15. AAF gépei támadtak.<sup>39</sup> Az újabb kutatási eredmények megcáfolni látszanak ezt a két időpontot.<sup>40</sup>

1944. augusztus 20-án bizonyíthatóan a 8. AAF és feltételezhetően a 15. AAF gépei 182 bombát dobtak le, összesen 400,4 tonna mennyiségben.<sup>41</sup> *A városban az amerikai bombázógépeknek három*

---

<sup>39</sup> Légi háború Magyarország felett 2. 253. p.

<sup>40</sup> Magó: Id. tanulmány

<sup>41</sup> Légi háború Magyarország felett 2. 304. p.

*célpontja is volt: a szolnoki pályaudvar, a katonai repülőtér és a vasúti Tisza-híd.* Más adat szerint a szolnoki pályaudvarra és környékére 600 db rombolóbomba hullott. Súlyos károk keletkeztek, de a vasúti közlekedés hosszabb időre nem szakadt meg.<sup>42</sup> Az akciót újabb adatok szerint 94 db B–24-es gép hajtotta végre, melynek során 222 tonna bomba zúdult a vasútállomásra és környékére. A szandaszőlősi repülőteret kb. 8000 db kisméretű repeszbombával támadták.<sup>43</sup> A helyi építésvezető augusztus 23-án táviratban jelentette az 1. repülőhadosztály parancsnokságának a keletkezett károkat. Eszerint a nőtlen tisztek részére készülő épületből a bombatalálat mintegy 50 m<sup>2</sup>-nyi cserepet vitt le, és megrongálta a lécezést. Az egyik 200 fős légénységi épületben egy bomba átütötte a II. emelet fölötti födémét, ezen kívül „megrongált kb. 200 négyzetméter cserepet, az ácsszerkezetet és azt a helyiséget, melyben robbant. Más... kisméretű bombák a reptér területén... sok ablakot betörték, kisebb károk keletkeztek az épülő német barakktáborban is.”<sup>44</sup> A két támadás áldozatai között mintegy 90 halott volt.<sup>45</sup> Részletezve: a szomszédos Rákóczifalván 47, Szolnokon 24 polgári áldozattal számolhatunk, emellett 10 magyar és 9 német katona vesztette életét. (A korabeli bombázó repülőgépek célzási és találati aránya ugyanis igen alacsony volt.) További fontos adalék, hogy egy B–24 típusú gép lezuhant az akció során, azonban nem a légvédelem lövedékei miatt, hanem egy magasabban szálló bombázórepülőgép által kioldott bomba következtében. A zuhanást négyen élték túl. A személyzet ezen tagjait Rákóczifalvára,<sup>46</sup> majd kihallgatásra Debrecenbe szállították, végül pedig hadifogolytáborba kerültek. (A többi, hősi halált halt repülőst először a községben temették el, majd 1946-ban földi maradványaikat Budapesten, az Amerikai Katonai Temetőben helyezték végső nyugalomra.)

*A vasúti Tisza-hídra ezen a napon 200 rombolóbombát dobtak le – eredménytelenül.*<sup>47</sup> A közutak közül a Szolnok–Újszászi út és a szolnoki összekötő út kapott több találatot. A bombatölcsérek betömése és az útpálya helyreállítása azonban már néhány nappal később, 23-án elkészült. Ugyanakkor a magyar légvédelmi tüzérség négy bombázógépet lőtt le.<sup>48</sup>

<sup>42</sup> Légi háború Magyarország felett 2. 156. p.

<sup>43</sup> Légi háború Magyarország felett 2. 156. p.

<sup>44</sup> A jelentésből idéz: Szolnok város története I. 239. p.

<sup>45</sup> Légi háború Magyarország felett 2. 156. p.

<sup>46</sup> Magó: Id. tanulmány

<sup>47</sup> Légi háború Magyarország felett 2. 156. p.

<sup>48</sup> Szolnok város története I. 239. p.

1944. augusztus 28-án a 15. AAF B–24-es bombázógépei 59 bombát dobtak le, összesen 129,8 tonna mennyiségben.<sup>49</sup> Ezen a napon egyébként ez volt a harmadik amerikai kötelék, amely magyarországi célpontok ellen hajtott végre légitámadást (a szőnyi olajfinomítót és Miskolcon a Tiszai-, illetve a rendezőpályaudvart támadó kötelékek mellett). *A mintegy száz amerikai bombázógép 200 nagyobb méretű rombolóbombát dobott a Tiszán átívelő szolnoki vasúti hídra.* A légitámadás viszonylag kisebb, gyorsan kijavítható károkat okozott.<sup>50</sup> Újabb adatok szerint a támadás végrehajtója 83 db B–24-es bombázógép volt, és emberéleletet nem követelt.<sup>51</sup>

1944. augusztus 29-én a 15. AAF B–24-es bombázógépei 17 bombát dobtak le 37,4 tonna mennyiségben, a B–17-es bombázógépek pedig 29 bombát, 50,8 tonna mennyiségben.<sup>52</sup> Újabb adatok szerint a légiakció végrehajtója 22 db B–17-es és 17 db B–24-es amerikai bombázógép volt. *Mindösszesen 160 rombolóbomba hullott a vasútállomásra és magára a városra, 79 tonna mennyiségben.* Mindez feltehetően 8 emberéleletet követelt. A szolnoki halotti anyakönyvben azonban nincsenek bejegyezve az áldozatok adatai.<sup>53</sup> Ezen a napon ugyancsak több vasúti és közlekedési központ, valamint repülőtér volt az amerikai bombázók célkeresztjében. Az akciósorozat célja tulajdonképpen Románia 1944. augusztus 23-án véghezvitt átállásának hadászati biztosítása volt.<sup>54</sup>

Szeptember 1-jén a 15. AAF B–24-es bombázógépei 10 bombát dobtak le, összesen 22 tonna mennyiségben.<sup>55</sup> *Egy kisebb kötelék 99 rombolóbombával ismét a szolnoki vasúti Tisza-hídat próbálta megsemmisíteni.*<sup>56</sup> Újabb adatok szerint a támadást 60 db B–24-es bombázógép és 52 db P–51-es kísérőgép hajtotta végre. A ledobott bomba mennyiségét is pontosabban ismerjük, mely az elsődleges célpont esetében az átlagszámításnál jóval több volt, 40 tonna lehetett. *Emellett további közel 30 tonna bomba hullott a híd környékére.* A légicsapás egy emberéleletet követelt.<sup>57</sup> Kitekintésként megemlíjtjük, hogy ekkorra a támadások súlypontja immár az ország középső és keleti te-

---

<sup>49</sup> Légi háború Magyarország felett 2. 304. p.

<sup>50</sup> Légi háború Magyarország felett 2. 181. p.

<sup>51</sup> Magó: Id. tanulmány

<sup>52</sup> Légi háború Magyarország felett 2. 304. p.

<sup>53</sup> Magó: Id. tanulmány

<sup>54</sup> Légi háború Magyarország felett 2. 181, 183. p.

<sup>55</sup> Légi háború Magyarország felett 2. 304. p.

<sup>56</sup> Légi háború Magyarország felett 2. 183–184. p.

<sup>57</sup> Magó: Id. tanulmány

rületeire tevődött át. 1944. augusztus 20-a után tulajdonképpen ezen a területen nem is múlt el nap légitámadás nélkül,<sup>58</sup> s ez Szolnok esetében is igen mozgalmas időszak volt. Szeptember 3-án a 15. AAF B–24-es bombázógépei 105 bombát dobtak le, összesen 231 tonna mennyiségben.<sup>59</sup> Újabb adatok szerint a ledobott bomba mennyisége jóval kevesebb, „csupán” 139 tonna volt. *A célpont a vasúti Tisza-híd volt.* A légicsapást 54 db B–24-es bombázógép hajtotta végre, melyek fedezését 64 db P–51-es kísérőgép végezte.<sup>60</sup>

1944. szeptember 5-én a 15. AAF B–17-es bombázógépei 27 bombát dobtak le, összesen 65,3 tonna mennyiségben.<sup>61</sup> A bevetett bombázógépek száma 94, melyeket 26 db P–38-as gép fedezett. A bombázás során 270 rombolóbombát dobtak le.<sup>62</sup> *A vasúti Tisza-híd elleni támadást tehát különösen súlyosnak tekinthetjük.* Dél felől hat hullámban érkeztek az amerikai négymotoros gépek. Az első hullám a hídtól délre, az országút és a Holt-Tisza között elhelyezkedő légvédelmi ütegetek támadta. A légvédelmi ágyúk a bombazápor közepette hevesen, de eredménytelenül tüzeltek. A következő hullámok célpontja immár a híd volt, s bár az egész környéket szó szerint fölszántották a bombatalálatok, a hidat mégsem sikerült eltalálni. Csak a város felé eső ártéri hídszerkezetet érte találat. A csekélynek tekinthető eredmény oka, hogy az amerikai gépek a hídra merőlegesen repülve oldották ki bombaterhüket, hogy a légvédelmi tüzérség kevésbé tudja löni őket, mint közvetlenül a vasútvonal mentén. Emiatt a ledobott bombák találati valószínűsége rendkívül kismértékűre zsugorodott.

**A csekély találat ellenére is a Szolnok–Debrecen közötti vasúti összeköttetést ettől kezdve csak jelentős kerülővel tudták megoldani,**<sup>63</sup> mivel immár az egész hídszerkezet megcsúszott.

1944. szeptember 19-én bizonyíthatóan a 8. AAF és feltételezhetően a 15. AAF B–17-es bombázógépei 91 bombát dobtak le, összesen 220,2 tonna mennyiségben.<sup>64</sup> Más adatok szerint a célpontra 200

---

58 Légi háború Magyarország felett 2. 183–184. p.

59 Légi háború Magyarország felett 2. 304. p. Más forrás pontosan tízszer ennyi bombát említ. Vö.: A Magyar Királyi Honvéd Légierő, 253. p.

60 Magó: Id. tanulmány

61 Légi háború Magyarország felett 2. 304–305. p.

62 Magó: Id. tanulmány

63 Szolnok város története I. 240. p.

64 Légi háború Magyarország felett 2. 181. p. Más forrás szerint mintegy 400 db 250 kg-os bomba hullott ezen a napon a szolnoki pályaudvarra és környékére. A légicsapásnak 21 halálos áldozata volt. Vö.: A Magyar Királyi Honvéd Légierő, 253. p.

bomba hullott.<sup>65</sup> Az akciót 91 db amerikai bombázógép hajtotta végre. A délelőtti folyamán az „Operation FRANTIC” hadművelet utolsó mozzanataként az amerikai légierő szovjet támaszpontokról induló bombázógépei *a rombolóbombákat a szolnoki pályaudvarra, a MÁV Jár-műjavító épületére és a környező lakóépületekre dobták le.* A bombaszőnyeg mintegy fél km<sup>2</sup>-nyi területen pusztított, és 21 emberéletet követelt, a szolnoki halotti anyakönyv tanúsága szerint ez a szám 12. Egyébként bombák robbantak a szomszédos Cegléden is. S ezzel az amerikai és angol légitámadások sorozata és egyúttal a fent említett „ingabombázás” időszaka befejeződött. A támadást végrehajtó gépek Dél-Olaszországban szálltak le és onnan repültek vissza Angliába.<sup>66</sup> Egyébként ez volt az első és egyben utolsó eset, amikor az Angliában települt bombázógépek Szolnokot támadták.<sup>67</sup>

Október elejére a szovjet front a város határához ért, ezért az amerikai légierő beszüntette a bombázást. Ekkor már jelentős számú magyar és német katona állomásozott Szolnokon. A vármegyeszékhelyen felállított lövegeket, légvédelmi állásokat és a városban állomásozó katonákat immár a szovjet légierő gépei támadták folyamatosan. Az első szovjet légitámadásra 1944. október 8-án került sor. A város légterében megjelenő kötelékeket azonban több esetben is sikeresen támadták a magyar és német vadászgépek. Az éjszakai bombázásokat a szovjet 213. Éjszakai Bombázó Hadosztály gépei hajtották végre.

Válaszként a német 13. Páncélos Hadosztály kivonult Szolnokról. A városban immár csak gyenge magyar és német katonai erők maradtak. A szolnoki katonai repülőteret is ezen a napon vették birtokba a szovjetek.

Október 13-án délelőtti 10 óra körül a szovjet repülőgépek a vasútállomás környékét támadták. A bombázásnak egy halálos áldozata volt. Másnap szolnoki katonai célpontokat támadott a szovjet légierő. Légiakna-találat miatt a szolnoki halotti anyakönyv tanúsága szerint négy katona is életét vesztette.

Október 21-én is éjjel-nappal támadták a várost a szovjet harci repülőgépek. A célpontok között kiemelt helyen az országutak, a Zagyva- és a Tisza-híd szerepeltek. A halotti anyakönyv tanúsága szerint

---

65 Csomor Mátyás: *A polgári védelem Szolnok megyében.* Szolnok, 1968. 23. p.

66 Légi háború Magyarország felett 2. 190. p.

67 Magó: Id. tanulmány

ezen a napon egy civil veszítette életét a légitámadások következtében.

Október 23-án a szovjet 5. Légihadsereg II–2-es gépei Szolnok és Szajol környéki célpontokat támadtak. Válaszként a német 52. Vadász Ezred 6. százada támadta a harci repülőgépeket. Az akció során több szovjet II–2-es gépet is lelőttek.

Október 25-én a szovjet bombázógépek szolnoki légvédelmi állásokat támadtak, melynek során egy magyar katona halt meg. Másnap 17 órakor a *MÁV Járműjavító és a teherpályaudvar környékét támadták a szovjet harci repülőgépek*. A bombázás két magyar civil áldozat életét követelte. Október 28-án 20 órakor a célpont megegyezett a két nappal azelőttivel. A támadás következtében két szolnoki lakos halt meg. Másnap 11 óra körül támadtak a szovjet harci gépek. A légitámadás egy szolnoki civil áldozatot követelt.<sup>68</sup>

1944. november 4-én végül beállt a teljes fordulat – Szolnok végérvényesen szovjet kézre került.<sup>69</sup> Ettől kezdve pedig német repülőgépek mértek légicsapást a város lakott területeire. Azok az utánpótlási útvonalak ugyanis, amelyek kezdetben a németek keleti irányú, vagyis Szovjetunió elleni támadását biztosították, a háborúban beállt fordulat után ugyanezt a célt szolgálták, csak immár a szovjetek esetében nyugat, vagyis Németország ellenében. *Ezért volt kezdetben a szövetségesek, majd a németek célja többek között a magyar vasúti közlekedési útvonalak megsemmisítése.*

November 11-én valószínűleg a magyar 101/4. század raja volt az utolsó magyar kötelék, mely harci bevetésen vett részt Szolnok felett. 13 óra körül német bombázógépek támadták a várost. November 26-án, december 6-án éjjel és 12-én ugyancsak német légitámadás érte Szolnokot.

December 17-én 22 órakor támadták német gépek a várost. A pontatlan célzás miatt ekkor veszítette életét a második világháborús légitámadások utolsó ismert szolnoki áldozata. December 19-én vagy 20-án, valamint 24-én bombázták még a németek Szolnokot. A szovjet csapatok azonban ún. ködbombákat vetettek be a harci repülőgépek megtévesztésére, így azok pontatlanul céloztak, és a hidak mellé dobták bombaterhüket.

---

68 Magó: Id. tanulmány

69 Adatok Szolnok megye történetéből II. 248. p.

A német légitámadások halálos áldozatainak száma a szolnoki halotti anyakönyv bejegyzései szerint alkalmanként egy fő volt, de a december 5-ről 6-ra virradó éjjel, a 12-én és a 19-e után végrehajtott légitámadás szerencsére egyáltalán nem követelt emberéletet.

A Szolnok elleni légitámadások eseményekben és fordulatokban gazdag sorozata tehát végül 1944. december 24-én ért véget. A légitámadások 206 nap alatt zajlottak, és összesen 483 emberéletet követeltek.<sup>70</sup>

A következőkben áttekintően rendszerezzük a szövetségesek, majd a német vadász- és bombázógépek szolnoki célpontjait. A sorban a legtöbbször, különösen a szovjet front közeledtével és áthaladásával, a város lakott területe szerepel. A bombázás alkalmainak száma ez esetben pontosan egy tucat.

A második helyen szerepel a szolnoki vasútállomás és környéke, melyet leginkább angol és amerikai repülőgépek bombáztak 1944 őszéig, majd decemberben egyszer a németek. Mindösszesen öt légitámadást számoltunk össze.

A harmadik fő célpont a szolnoki vasúti Tisza-híd volt, melyben csak ritkán sikerült komolyabb károkat okoznia a szövetségesek bombázógépeinek. A sorozatos kudarcok oka az volt, hogy a híd alapvetően kisméretű célpontnak számított, és igen nehéz feladatnak bizonyult pontosan telibe találni.

A szolnoki vasúti hidat egyébként öt alkalommal bombázták. Összesen 652 közepes és nagyméretű (500–1000 fontos) rombolóbombát dobtak le rá, de minden igyekezet ellenére csak az egyik ártéri íve sérült meg. A híd igazi tragédiáját végül a szovjetek elől visszavonuló német csapatok okozták, akik egyszerűen felrobbantották.<sup>71</sup>

Végül a célpontok sorában gyakoriság szerint ugyan utolsó, de mégiscsak kiemelt helyen szerepel a szandaszőlősi katonai repülőtér. Ezt mindössze egy alkalommal, de tragikus módon éppen 1944-ben Szent István ünnepnapján támadták.

A Szolnok ellen végrehajtott ismert légitámadások száma a szovjetek által mért légitámadások nélkül 1944. június 2-a és szeptember 19-e között a várostörténet 1975-ös kiadása szerint összesen 11

---

70 Magó: Id. tanulmány

71 Légi háború Magyarország felett 2. 304. p.



volt,<sup>72</sup> majd később, a kutatások folytatásával 13-re emelkedett.<sup>73</sup> A szovjet hadijelentésekben azonban nincs pontos dátum sem az ez előtt, sem az ezután végrehajtott bombázásokról.<sup>74</sup> A ma ismert adatok alapján megállapíthatjuk, hogy 1944. június 2-a és december 24-e között Szolnok városát a fentieknél jóval több, összesen 28 napon érte légitámadás – egy nap akár többször, illetve több célpontot is. Eből csupán egy akciót, a június 2-i éjszakai bombázást hajtották végre angol repülőgépek. Azután a június 2-a reggeli és szeptember 19. közötti időszakban összesen 12 napon amerikai gépek hajtottak végre bombatámadást. A következő periódus - október 8. és 29. között - pedig a szovjet légierőhöz kötődik, összesen 9 nap időtartamban. Végül, de nem utolsósorban, a hadi helyzetben beállt fordulat után, november 11. és december 24. között német gépek bombázták a várost, mégpedig nem kevesebb, mint 7 napon. Mindent egybevetve, a légitámadások összesen közel félezer emberéletet követeltek, és több mint ezerre tehető a sebesültek száma. Az áldozatok száma – amelybe, mint már említettük, egyes források szerint feltételezhetően beleértették a halottakat és a sebesülteket is – az első bombázás napján volt a legmagasabb. Később már jóval kevesebb áldozattal jártak a légitámadások, hiszen – amint már ugyancsak említettük – a várost tömegesen hagyták el az emberek.

Az 1946-ban készült amerikai „15. AAF Statistics” adatai szerint bombázógépek az 1937-es határokat tekintve magyarországi célpontokra 1944 folyamán mindösszesen 24 170,96 tonna bombát dobtak le. A kizárólag szolnoki bevetésre felszállt gépek száma B-17-es típus esetén 123, ebből a célt bombázó gépek száma 112, a ledobott bombamennyiség pedig 275,5 tonna volt. B-24-es bombázógéptípus esetén ezek a számok a következőképpen alakultak: a 400 bevetésre felszállt gépből 357 bombázta a célt, és közben 785,4 tonna bombát dobtak le.<sup>75</sup> Ugyanakkor ezek az adatok tehát csak és kizárólag az amerikai akciók adatait tartalmazzák.

Magó 2009-es táblázatának összesítése során arra a végeredményre jutottunk, hogy magára a városra, Szolnokra a légitámadások során összesen 1146 tonna (több mint egymillió kg!) bombát zúdítottak az angol és az amerikai bombázógépek. Természetesen ehhez még hozzá kellene számolni a szovjet és a német légierő által ledo-

---

72 Szolnok város története I. 238–240. p.

73 Napra pontosan, a bevetett alakulatokkal együtt felsorolva közli: Légi háború Magyarország felett 2. 253. p.

74 Légi háború Magyarország felett 2. 251. p.

75 Légi háború Magyarország felett 2. 300, 301. p.

bott bombamennyiséget, azonban egyiket sem ismerjük, ugyanakkor bizonyosan nagyarányban megnövelte a fõnt említett mennyiséget. Mindenesetre az biztos, hogy Szolnok a *negyedik* helyet foglalja el azon magyar városok sorában, amelyeket a szövetségesek leginkább bombáztak – Budapest, Gyõr és Szombathely után.<sup>76</sup>

### 3. Szolnok légvédelme

A harci repülõgépek elleni védekezés általában két helyszínen zajlott: a földön légvédelmi ütegek segítségével, valamint a levegõben repülõgépek bevetésével.

Szolnok számos magas pontján létesítettek légvédelmi üteget, gépágyú ugyancsak volt néhány helyen (pl. az ún. Gólyánál lévõ hajdani víztorony tetején vagy a Tisza-parton a tárház magasabb tornyán). Azt is tudjuk, hogy a szolnoki vasútállomást, a vasúti Tisza-hidat, valamint a szajoli vasútállomást mindössze tucatnyi géppuska és mindössze két légvédelmi üteg védte. Ezek felszereltsége is igen gyenge és szegényes volt – a kilõtt lövedékek gyakran még a repülõgépek repülési magasságát sem érték el.

Grabowski városparancsnok 1944. június 8-i kihallgatása során a következõket mondta a hat nappal korábbi események kapcsán: *„A magyar légvédelmi tüzérség elhárító tüze feltûnõen csekély volt, holott az elmúlt éjjel egy óráig tartó légiriadónál világítóbombákkal és a pályaudvar elleni látszattámadás [valójában tehát sikertelen légiakció] során a légvédelem minden ágyújával tüzelt.”*

A további okokat kutatva, 1944. június 7-i jelentésében Mink a súlyos veszteségek okát nyolc pontban jelölte meg, melyek közül nem kevesebb, mint három a légvédelem elégtelenségét hangsúlyozza a következõ formában: *„2. A légiriadó késõi elrendelése és a rossz jelentõrendszer. 3. A légvédelmi tûz hiánya. 8. Közömbösség légítámadásokkal szemben.”*<sup>77</sup>

Azonban azt kell mondanunk, hogy különösen az utóbbi pont – legalábbis magyar részrõl – nem igazán érthetõ, értelmezhetõ.

---

76 Légi háború Jász-Nagykun-Szolnok vármegye felett. Kiállításvezetõ. Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Levéltár, Szolnok, 2009.

77 Mindkét jelentésbõl idéz: Borus: Id. cikk

A légvédelem másik területe az ún. légi légvédelem, melynek keretében a támadó repülőgépek ellen repülőgépeket, pl. vadászgépeket vetnek be. Tekintettel arra, hogy a német megszállás után, 1944. május 10-én – ahogyan már említettük – a szolnoki gépeket Veszprémbe telepítették át, a légi légvédelemre tulajdonképpen nem nagyon lehetett számítani.

Ennek illusztrálására következzen a sorsdöntő 1944. június 2-i nap, amikor a veszprémi repülőtérről reggel 7 óra 55 perckor 30 magyar vadászgép szállt fel. Győr légterébe indultak, hogy ott csatlakozzanak a német légierő 8. J. D. kötelékéhez, de a német vadászgépeket nem találták a kijelölt légtérben. E téves és ez esetben végzetesnek bizonyuló riasztás a magyar–német vadászirányítási rendszerben föl-fölbukkanó helyzetérzékelési és irányítási zavarokat jelzi. Ekkor Heppes Aladár őrnagy Budapest fölé vezette kötelékét, és csak itt kaptak parancsot a Szolnokot bombázó amerikai kötelékek megtámadására. Mire azonban Szolnok fölé értek, az ellenséges bombázó-kötelékek már nemcsak teljesítették küldetésüket, hanem zavartalanul el is vonultak. Egyébként egyúttal ez volt a magyar 101. vadászrepülő-osztály második sikertelen országos bevetése...<sup>78</sup>

Másik tipikus példa az eredménytelenségre augusztus 20-a, Szolnok és Szeged újabb bombázásának napja. Veszprémbe a 101. vadászrepülő-osztály 20–24 gépe *Irányi Pál* főhadnagy vezetésével 8 óra 50 perckor szállt fel, de hiába körözött Budapest légterében, mert nem fővárosi volt a célpont. Míg a védelmi célból odarendelt magyar légi alakulatok két órán át a főváros fölött hiába cirkáltak, az amerikai bombázók zavartalanul szórták bombáikat a szolnoki és szegedi célpontokra. Az *Irányi* által egyébként jól észlelt, Budapestet láthatóan nem fenyegető ellenséges kötelék megtámadását a vadászirányító központ azonban megtiltotta. Azután 12 óra 15 perckor ismét felszálltak a magyar vadászgépek, de ellenséggel ez alkalommal sem küzdöttek meg...<sup>79</sup>

A másik oldalon a szövetséges támadó alakulatok jól felszereltek voltak, és szinte minden apró részletre gondoltak. Ennek egyik bizonyítéka, hogy az amerikai harci gépek személyzetének valamennyi tagja induláskor kapott egy selyemtérképet is, mely – a papírral ellentétben – ellenáll a víznek és a gyűrődésnek is. Az egyik ilyen térképen Közép- és Dél-Európa egy része látható – köztünk hazánk tria-

---

78 Légi háború Magyarország felett 2. 36. p.

79 Légi háború Magyarország felett 2. 156. p.

noni területével. Ha a harci repülőgép lezuhant, a túlélő személyzet ennek a térképnek a segítségével tájékozódott.

#### 4. A légitámadások következményei

A földön a légitámadásoknak kétféle tragikus következményével kell számolnunk. Mindkettő kétségkívül súlyos és tragikus örökség. Az egyik a szöveges beszámolókból olvasható pusztulás: Szolnok város, valamint a MÁV járműjavító megdöböntő erejű beszámoló a háborús károkról. Az 1944. november 28-án kelt polgármesteri (statisztikai) jelentés adatai szerint a későbbiek folyamán még bombázott Szolnok mintegy 7000 lakóháza közül ezer dőlt romba, további 1500 lakóépület súlyosan megsérült.<sup>80</sup>

Azután, a légicsapások befejezését követően több mint félével később, 1945. július 24-én kelt a 837/1945. sz. főispáni jelentés, amely arányaiban jóval kevesebb elpusztult, illetve megsérült épületről tájékoztat: *„a város területén romba dőlt 521 drb. ház, súlyosan megrongálódott 468 ház, kevésbé rongálódott 700 ház.”* Súlyos károkat szenvedett a cukor-, a papír-, a téglá- és a vattagyár, valamint a távvezeték-hálózat. Ezen kívül bombatalálatot kapott az oktatási intézmények közül a Fa- és Fémipari Szakiskola, a Bábaképző Intézet, a Polgári Fiúiskola, a Felsőkereskedelmi Iskola és három elemi iskola épülete. A csendőrlaktanya telitalálatot kapott. *„A kegyeletet sértő rombolások között a legsúlyosabb az izraelita temető[, melynek] összes sírkövei ledöntve, a halottasháza... telitalálatot kapott. A katolikus temető sírjainak egy részét bombatalálatok felforgatták, különösen a hősi temetőben. A református temető bombatalálatot kapott.”<sup>81</sup>*

---

80 *Olvasókönyv Szolnok megye történetéhez.* Összeáll.: Antal Árpád, szerk.: Kaposvári Gyula. Szolnok, 1969. 152. sz. dokumentum, 225. p. = *Millenniumi emlékkönyv. Válogatás Jász-Nagykun-Szolnok megyei írásos emlékeiből.* Szerk.: Zádorné Zsoldos Mária. Szolnok, 2000. 221–222. p., *Adatok Szolnok megye történetéből* II. 248. p.

81 A dokumentum teljes szövegét több megyei vonatkozású forráskötet is közli: *A felemelkedés útján 1944–1970.* Dokumentumok Szolnok megye negyedszázados történetéből. Szerk.: Ungor Tibor. Szolnok, 1971. 32. p., *A felszabadult Szolnok megye.* Válogatott források 1944–1948. Szerk.: Tóth Tibor. Szolnok, 1980. 52. p., *Történelemformáló hétköznapiak Jász-Nagykun-Szolnok vármegyében.* Szerk.: Somlyai Magda. Szolnok Megyei Levéltár, Szolnok, 1981. Részben idézi: *Adatok Szolnok megye történetéből* II. 250. p.

A légiháborúk másik következményével szinte nap mint nap mi magunk is találkozhatunk. Ez nem más, mint a föld által rejtett bombák, illetve repülőgéproncsok. A II. világháború befejezése után két évvel, Szolnok város 1947-es jegyzőkönyvi bejegyzésében még mindig a következőkről értesülünk: *„A Magyar Kormány... a robbanóanyagok összegyűjtését, illetve eltávolítását rendelte el. A város területén tekintélyes számban vannak földbe fúródott és fel nem robbant bombák, melyek kiszedési munkadíjára fedezet nem áll rendelkezésre.”* Nem véletlen, hogy építkezések vagy nagyobb földmunkák alkalmával napjainkban is újabb és újabb II. világháborús bombákat fordítanak ki a munkagépek országsszerte. Sőt, a szolnoki tiszai vasúti híd környékén horgászók még ma is láthatják a ledobott bombák viszsamaradt tölcseireit – a légiháborúk szomorú emlékeként a híd mindkét oldalán...

A bombák mellett a föld és a természetes vizek (folyók, tavak) mélye repülőgéproncsokat is rejt. Ennek föl kutatására a hadtörténelem speciális ága, a roncskutatás szakosodott. A hazánk területén a II. világháború során lezuhant több száz repülőgép közül napjainkig csupán azok mintegy 10%-a került elő. A többi lezuhant gépet föld- vagy vízréteg fedi, és arra vár, hogy rátaláljanak. Ugyanakkor egyes lezuhant gépeket már a becsapódás után bizonyosan darabjaira szedve széthordtak, és valamilyen formában hasznosítottak.

Magó Károly közreműködésével a roncskutatás 2009. évi állása szerint 62 lezuhant harci repülőgépről tudunk Jász-Nagykun-Szolnok megye mai területén. A legnagyobb veszteséget a szovjet légierő könyvelhette el: a megye területén 37 harci repülőgépük zuhant le; a veszteséglistán őket követik a németek 17 lezuhant géppel. Ma úgy tudjuk, hogy az amerikai légierő 3 gépet veszített (Szolnok, Rákóczi-falva és Törökszentmiklós körzetében), míg az angol légierő egyetlen lezuhant harci repülőgépéről van tudomásunk (Jászfényszaru környékén).

Végül, de nem utolsósorban, a teljesség kedvéért adjuk meg a magyar légierő veszteségeit is: négy lezuhant magyar harci gépről van tudomásunk. (Ezek Jászberény, Besenyszög, Tószeg és Jászsószentgyörgy körzetében zuhantak le.)

## Bibliográfia

### 1. Források

Magyar Nemzeti Levéltár (MNL) Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Levéltára (Szolnok) irat- és fényképgyűjteménye

*Történelemformáló hétköznapiak Jász-Nagykun-Szolnok vármegyében.* Szerk.: Somlyai Magda. Szolnok Megyei Levéltár, Szolnok, 1981.

MNL OL, Budapest

*Magyar történeti szöveggyűjtemény 1914–1999. I. kötet.* Szerk.: Romsics Ignác. Osiris Kiadó, Budapest, 2000.

Horthy Miklós: *Emlékirataim.* Európa Könyvkiadó–História, Budapest, 1990. Sorozat: Extra Hungariam

MNL OL XXIX–H–50. 749. doboz 20229/1947. MÁV Igazgatóság

### 2. Földolgozások

Romsics Ignác: *Magyarország története a XX. században.* Osiris Kiadó, Budapest, 2001.

*Szolnok város története I.* Szerk.: Kaposvári Gyula–Mészáros Ferenc. Szolnok, 1975.

Kaposvári Gyula: *Szolnok képekben.* Szolnok, 1984.

*Légi háború Jász-Nagykun-Szolnok vármegye felett.* Kiállításvezető. Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Levéltár, Szolnok, 2009.

Képek forrása: MNL JNSZML (Szolnok), MNL OL (Budapest)

*A felemelkedés útján 1944–1970.* Dokumentumok Szolnok megye negyedszázados történetéből. Szerk.: Ungor Tibor. Szolnok, 1971. 32. p.,

*A felszabadult Szolnok megye.* Válogatott források 1944–1948. Szerk.: Tóth Tibor. Szolnok, 1980. 52. p.,

*Történelemformáló hétköznapiak Jász-Nagykun-Szolnok vármegyében.* Szerk.: Somlyai Magda. Szolnok Megyei Levéltár, Szolnok, 1981. Részben idézi: Adatok Szolnok megye történetéből II. 250. p.

*Szolnok város története. I. kötet.* Szerk.: Kaposvári Gyula–Mészáros Ferenc. Szolnok, 1975. 239. p.

Kis Krisztián Bálint: *Előadások, beszédek, tárlatvezetések*. [Kézirat.] Szolnok, 2011. 27–38. p. Lelőhely: MNL JNSZML könyvtára, Szolnok, valamint Verseghy Ferenc Könyvtár, Szolnok

*Adatok Szolnok megye történetéből. II. kötet*. Szolnok Megyei Levéltár, Szolnok, 1989.

Borus József: *A szolnoki pályaudvar bombázása 1944. június 2-án*. In: Jászkunság. 1980. 1–2. sz. 73–80. p.

Csomor Mátyás: *A polgári védelem Szolnok megyében*. Szolnok, 1968.

Hegedűs Ernő: *A közvetlen támogató repülő eszközök fejlődése és szerepe a második világháborúban*. Repüléstudományi Közlemények 18. évf. 2. sz.

*Légi háború Jász-Nagykun-Szolnok vármegye felett*. Kiállításvezető. Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Levéltár, Szolnok, 2009.

M. Szabó Miklós: *A Magyar Királyi Honvéd Légierő 1938–1945*. Bp., 1999.

Magó Károly: *Szolnok elleni légitámadások a második világháború idején*. In: Zounok 25. Levéltári Év-könyv. Szolnok, 2010.

Kaposvári Gyula: *Szolnok képekben*. Szolnok, 1984. 128–[129.] p. Lelőhely: MNL JNSZML Pártarchívumi iratok, Fényképgyűjtemény

Munson, Kenneth: *A második világháború repülőgépei*. A hadviselő felek valamennyi repülőgépe. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1994. 163–166. p.

*Olvasókönyv Szolnok megye történetéhez*. Összeáll.: Antal Árpád, szerk.: Kaposvári Gyula. Szolnok, 1969.

*Millenniumi emlékkönyv. Válogatás Jász-Nagykun-Szolnok megyei írásos emlékeiből*. Szerk.: Zádorné Zsoldos Mária. Szolnok, 2000. 221–222. p., *Adatok Szolnok megye történetéből II.* 248. p.

Pataky Iván–Rozsos László–Sárhidai Gyula: *Légi háború Magyarországon felett*. 2. kötet. Zrínyi Kiadó, Budapest, [1992.]

Horváth Balázs Zsigmond<sup>1</sup>

## AZ OROSZ, ILLETVE SZOVJET PÁNCÉLVONATOK SZEREPE A HARCBA ÉS A VASÚTVONALAK BIZTOSÍTÁSÁBAN (1904-2018)

### Absztrakt

*Oroszország és a hajdani Szovjetunió méretei és útviszonyai szükségessé tették a közlekedés és áruszállítás zökkenőmentessége érdekében a terület vasútvonalainak lehetőség szerinti folytonos fejlesztését és karbantartását. Hatékony fegyveres felügyeletre is szükség volt főleg a határszéleken az elmúlt század elejétől napjainkig, így a haderő és a vasútmérnökök, a többi európai országhoz hasonlóan, páncélvonatokkal oldották meg ezeket a biztosítási feladatokat. A jelen írás – kitérve a vasúti tűzéréség eszközeire is – rövid áttekintést nyújt ennek a fegyvernemnek a fejlődéséről egészen napjainkig, mivel Oroszország még a mai napig is alkalmaz vasúti harci eszközöket.*

**Kulcsszavak:** vasúti szállítás, objektumvédelem, vasútvonal-biztosítás, páncélvonat, vasúti tűzéréség, rakétatűzéréség, polgárháború, első világháború, második világháború, hidegháború

### Bevezetés

A páncélvonatok az európai államok egymással párhuzamosan fejlesztették. A vasúttal kapcsolatban álló harci egységek már a sínek lefektetésének idején is nélkülözhetetlenek voltak, hiszen a vágányokat – különösen háborús időszakban – *már építésük során is őrizni, biztosítani kellett.* A hadviselő államok *saját vasútvonalaik műveleti területhez közeli szakaszain már csak az ellenfél páncélvonatai támadásának kivédésére is kénytelenek voltak páncélvonatot állomásoztatni.*

Az 1830-as években lendületet kapott vasútépítések összekapcsolták a vasérc- és szénmezőket egymással és a kikötőkkel is, a nyersanyagok és a munkaerő szabad áramlása soha nem látott ipari

---

<sup>1</sup> Angoltanár, művészettörténész, a Tudományos Újságírók Klubjának tagja.



fellendülést hozott létre.” [8] A vasút fontosságát a cári Oroszország is központi kérdésnek tekintette. 1900 és 1904 között - főleg a nyugati országokban - több mint 4000 km-nyi pálya épült. Példátlan anyagi áldozatok árán épült ki a szibériai vasút, amelyre Oroszországnak szüksége volt ahhoz, hogy megszerezze Mandzsúriát. A szibériai vasúthálózat gerincvonal lett az orosz gazdaságpolitika számára, és lehetségessé tette a közép-ázsiai tartományok feltárását is. Ugyanez a gazdaságpolitikai előkészítő szerep jutott a déli tartományokra nézve a kaukázusi stratégiai vasútvonalaknak. Logikus, hogy *a fejlesztések sikeres kivitelezése érdekében katonáknak is részt kellett venniük a munkában. Kezdetben hét vasúti hadosztály alakult, és első bevétecsükre 1904 és 1905 fordulóján, az orosz-japán háború idején került sor. Oroszország - és később a Szovjetunió - méretei és útviszonyai szükségessé tették a közlekedés és áruszállítás zökkenőmentessége érdekében a terület vasútvonalainak lehetőség szerinti folytonos karbantartását, illetve hatékony katonai felügyeletét, főleg a határszéleken az elmúlt század elejétől napjainkig. A haderő és a vasútmérnökök, a többi európai országhoz hasonlóan, páncélvonatokkal oldották meg ezeket a feladatokat a politikai konfliktusok idején. Tervezőmunkásságuk igen figyelemreméltó páncélvonat-megoldásokat eredményezett. Oroszország még a mai napig is alkalmaz vasúti harci eszközöket, amelyek között rakétatüzérség hordozására alkalmas típusok is kifejlesztésre kerültek. [6, 7]*

Összesen mintegy 300 páncélvonat-egység épült a tanulmány által vizsgált időszakban Oroszországban, majd a Szovjetunióban. [1] A szovjet szárazföldi csapatoknak 1941 júniusában 8 páncélvonatszázalója volt, amely szám 1942 első felére 40-re, majd az év végére 64-re emelkedett. [12] Ezzel szovjet részről mennyiségileg a II. világháború megvívását meghatározó tényezővé vált a páncélvonatalkalmazás. (Összevetésképpen: a német haderő jóval kevesebb páncélvonatot alkalmazott, elsősorban vasútbiztosító feladatokra a partizánveszélyes területeken.) A szovjet páncélvonatok vizsgálata ilyen értelemben is fontos kutatói feladat.

## **Az első világháború**

Az első világháborúban négy orosz páncélvonat vett részt, amelyek elsődleges feladata a front mögötti területek védelme volt. Ez kényszerfeladat volt, és a frontok megmerevedésével véget ért. Mivel az első világháború csatamezőin nem nagyon közlekedhettek vona-

tok, a páncélozott szerelvények a frontvonalakhoz legközelebb elhelyezkedő állomások vágányain tartózkodtak. Az egységek mindegyike hasonló fegyverekkel rendelkezett: 76,2 mm-es lövegekkel és géppuskákkal. A lövegek nem tudtak teljesen körbefordulni. Később történtek módosítások, és azokat tornyokban helyezték el – az első konstrukciók nem ritkán olyan nagyméretűek voltak, hogy a vagonok alvázat teljesen lefedték.



*1. ábra. A VS-60 típusú páncélvonat*

A polgárháború kitöréséig stagnáltak a fejlesztések, majd az a szókas terjedt el, hogy szerkocsikat kezdtek átalakítani a vasúti üzemekben úgy, hogy azok oldalfalait kivágták a géppuskák számára. Egy másik rögtönzött megoldás volt, hogy tábori lövegeket raktak teljes talpazattal pőrekocsikra. Páncélozás alig létezett, és a mozdonyok teljesen védtelenek voltak a támadások ellen. A kocsikon összehegesztett vágányelemek vagy homokzsákok szolgáltatták a védőfelszerelést.

## **A polgárháború évei**

A fejlesztések evolúciójának megértése érdekében ki kell térnünk először a polgárháború éveire. Az első fontos esemény Duhonyin tábornok utolsó elkeseredett kísérlete volt Oroszország kapitulációjának megakadályozása érdekében. 1917 novemberében támadást intézett a szembenálló csapatok ellen, és alkalmazott taktikája, amely a gyalogsággal és a lovassággal való szoros együttműködést részesítette előnyben, a páncélvonatok második világháborús bevetését mindvégig befolyásolta. A tábornok parancsnoksága alá tartozó vonat

személyzete szoros összhangban harcolt a többi egység katonáival, még tengerészekkel is. Az egységek egymással való kooperálása, illetve a vonatok kialakítása a legnagyobb tűzerő és biztonság elérése érdekében doktrínává vált. A kivitelezők a vonatok mindkét végére irányító-állásokat is szerkesztettek, hogy a sínekre helyezett akadályokat már ideje korán az őrszemek vegyék észre, és a harcászati szituációtól függően reagálhassanak.



*2. ábra. A 204-es számú páncélvonat nagykaliberű lövege propagandafelvételen 1919 körül*

A későbbi Vörös Hadsereg mindent megtett ennek a fegyvernemnek a kihasználására elsősorban azért, mert a fehérgárdista erők ellen olyan eszközhöz juthatott, amely a csaták kimenetelére valóban döntő hatást gyakorolt, illetve a huszadik század kezdeti évtizedeiben, Oroszországban egyedül csak vasúttal lehetett bejárni az ország távol eső pontjait. Az első bevetések során a kezelőszemélyzetek nagy bátorságról tettek tanúbizonyságot, mivel nagy részük pontosan azok közül a munkások közül került ki, akik maguk a szerelvényeket is építették. A vonatok sorsának alakulása, valamint a politikai nézetek iránti elkötelezettség különleges ideológiai egyveleggel látták el a harcoló katonákat.

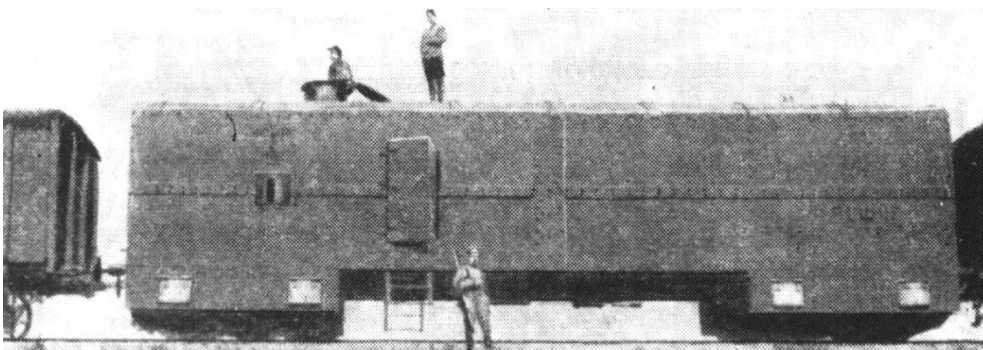
*1918 és 1919 között 23-ról 59-re emelkedett a páncélozott szerelvények száma, majd a polgárháború végére ez a szám 103-ra duzzadt.* [4] Ezeket több alkalommal javították, és bevetették még a második világháború első hónapjaiban is. Alkalmazásukra vonatkozóan az ellenséges terület felderítése és biztosítása volt a feladat, de gya-

kori volt a vita a hadrendbe sorolást illetően. Nehéz volt eldönteni, hogy a vonatok a gyalogság vagy a tüzérség érdekeit szolgálják-e jobban.



*3. ábra. PR-35 típusú páncélozott mozdony karbantartás közben*

A tábori tüzérséggel ellentétben magasabb volt a tüzelési hatékonyság, és több lőszer is jutott a telepített fegyverekre. Különleges bevetések idején még felderítő ballont is felbocsáthattak a páncélvonatból, hogy pontos legyen a frontszakasz felderítése.



*4. ábra. A Volga elnevezésű páncélvonat megfigyelőballon-szállító kocsija 1919-ben*

1918-ban Caricin (a későbbi Sztálingrád) ostromának sikerét is a vonatok mozgékonyasága biztosította, és a csata után nyilvánvalóvá vált az is, hogy az esetleges találati sérüléseket nem lehet csupán tábori körülmények között javítani, és szükséges a még jobban képzett szakembergárda alakítása. Az új körülmények lehetővé tették 6 és 8 milliméteres páncéllemezek alkalmazását és a fegyverek, valamint a mozdonytípusok egységesítését. Ha nagyobb, 100 vagy 120 mm-es hajóágyúkat szereltek a vonatra, akkor az külön parancsnokság alá tartozott, és feladata kizárólag az objektumvédelem volt, különösen tengerparti helységeiben.



5. ábra. A munkások egy páncélvonat kommunikációs eszközeinek vezetőkeit építik be

Az egységesítési törekvéseknek köszönhetően végleg a gyalogság támogatása maradt a (bizonyos szempontból a korai páncélos fegyvernemhez sorolható) páncélvonatok elsődleges feladata, amelynek köszönhetően 1920-ban sikerült legyőzni a lengyel lovasságot is az intervenciós időszak során. *Ha egy ütközetre vasútvonal mellett került sor, ott mindig volt jelen páncélvonat.* Amíg nem sikerült elegendő mennyiségű harckocsi és páncélautó alkalmazását megszervezni, addig a támadás esetén a páncélvonat támadott először, vagonjaiban a személyzetten kívül 90 katonával, akiknek addig kellett tartaniuk

állásukat, amíg az utánpótlás meg nem érkezett. Amennyiben szükséges volt, a páncélvonatoknak a lovassággal is együtt kellett működniük, hogy kihasználhassák mindkét fegyvernem mozgékonyágát. Védekezésnél a szerep felcserélődött, és a szerelvény a háttérben maradt, hogy egy ellencsapással megsemmisítse az előretörő ellenség páncélos egységeit.

A vonatokat kettesével vagy hármásával osztották *zászlóalj* *akba*. A vonatok közötti kommunikációt először géppuskákkal ellátott *hajtányokkal*, majd külön erre a célra átépített *páncéla* *utókkal* szervezték meg. A szabványosítás során mind a közvetítő egységek, mind pedig a vonatok, de legfőképpen a mozdony esetében kapott hangsúlyt a légvédelem. A következő nagyobb háború kimenetelét már a légifölény fogja eldönteni, ezért semmilyen mozgást biztosító eszköz nem maradhat védtelenül. Az először megépített sorozatpéldányokon ezek a fegyverek még nem voltak beintegrálva a járművek formaterveibe, inkább csak hatékony kiegészítésként szolgáltak.

A szovjet páncélvonatok jelentőségét mi sem támasztja alá jobban, mint az, hogy 1921-ben Trockij minden nagyobb utazását két páncélvonat biztosításában tette meg.

## **További fejlesztések a II. világháború végéig**

A BP-43-as típus számított a páncélvonatok fejlődési csúcspontjának. A szerelvényhez használt OW típusú mozdony kötény jellegű páncélozást kapott, és a legfontosabb alkatrészeit kis nyílászárókon keresztül érthette el a személyzet. A szerkocsin helyezkedett el a parancsnoki torony egy nyitott platformmal a szomszédságban, amelyet egy DSK típusú légvédelmi géppuska fészkének szántak. Ennél a típusnál már rádió biztosította a kapcsolatot a többi egységgel, a vonat belsejében pedig hangcsöveken keresztül és szignáljelzésekkel folyt a kommunikáció. A csőrendszerhez egyaránt használtak fémből, illetve gumiból készült elemeket. A vonatokhoz tartozó PL-43-as páncélozott vagontípus T-34-es tornyot kapott, illetve egyenként 3-3 géppuskát. Ezekből egy a tornyokban, kettő pedig a kocsitest két oldalán helyezkedett el.

A vonatoknak a T-34/76 harckocsikéval megegyező tornyai a mérnökök tudatos, az univerzális felhasználhatóság érdekében hozott döntése miatt kerültek rendszeresítésre, és ezt a felfogást vitték át a

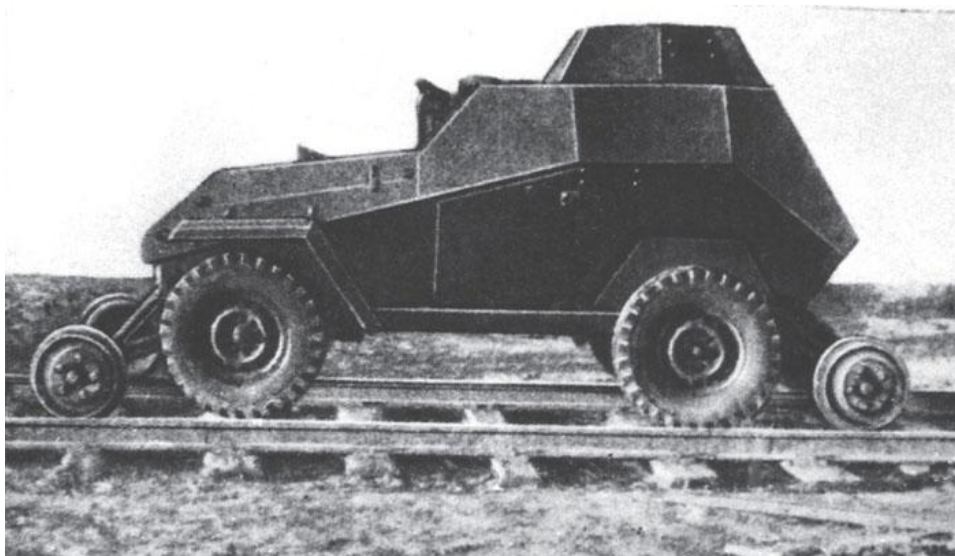
Vörös Hadsereg őrnaszádjaira is. Ez a kivétel egyedül csak a Szovjetunióban fordult elő, de a teljesség kedvéért meg kell jegyeznünk, hogy az elv jelentősen függött a hadianyagkészletektől is, illetve a harckocsigyárak kapacitásától. (Érdekességképpen megemlítendő, hogy a második világháború első veszteséges évei még páncélozott villamosokat is eredményeztek a nagyvárosokban, például Odesszában, az ottani harckocsigyár révén.)



6. ábra. A „За Родину” (A Hazáért) feliratú, 2. számú páncélvonat, tornyában tüzérségi távmérővel

A vonatok tájékozódását is a T-34-es harckocsik tornyainak kémlelőnyílásai biztosították, és a vagonok között biztosított volt az átjárási lehetőség. A zárt tereket a mozdony gőzével fűtötték (emiat kedvelték a zsákmányolt szovjet típusokat a Wehrmacht katonái is). A vagonok szabadon maradt külső felületeit hadianyagok tárolására használták, és a vonatok elején további pórekocsik voltak, amelyek az esetleges aknák hatástalanítására szolgáltak, de *pálya-helyreállítási anyagokat is rakodtak rájuk.*

A légvédelmi vagonokon egyenként kettő nyitott, de magas oldalfalú, forgásra nem alkalmas felépítményt szerkesztettek a hadmérnökök. A fegyverzet két 1939-es 37 mm-es légvédelmi gépágyúból állt. Haladás közben ezeket a menetiránynak megfelelően fordították, vízszintes állásban. Az állásokat fentről páncéllemezek védték, amíg bevetésre nem kerültek a fegyverek, és ha szükség volt a védelemre, ezeket lehajtották. A tornyokon három kémlelőnyílás volt, zsalukkal felszerelve. A tornyokba a szegélylemezek felől lehetett bejutni, de voltak speciális esetekre fenntartott csapóajtók is a fenékrészen.



*7. ábra. BA64b sínautó, amely képes volt a sínpályától független terepjárásra is*

Az 1930-as évek egyik legkülönlegesebb innovációja a ZsDT-3 típusjelzésű „vasúti torpedó” volt, amelyet az Ordzsonikidze-i Gépgyár fejlesztett ki. Ez nem volt más, mint egy öngyilkos szerelvény más páncélvonatok ellen, amely egy feláldozható mozdonyból és egy pórekocsiból állt. A pórekocsit robbanóanyagokkal rakodták meg, és nagy sebességgel behajtották a célpontba. A mozdony egy akkumulátoros meghajtású kéttengelyes vontató hajtány volt, a robbanó rakomány 224 kg súlyából 99 kg-ot tett ki a gyújtóanyag. A hajtány maximális sebessége 37 km/h volt, és 9,6 kilométer megtételére volt képes. Az első ilyen szerelvényeket 1938-ban állították szolgálatba, és az eredeti tervek szerint minden páncélvonathoz ötöt-ötöt kapcsolak volna. Bár 1941-re sok állt rendelkezésre belőlük, nem maradtak fenn adatok a bevetésükre vonatkozóan.



## Páncélvonatok harci alkalmazása a második világháború éve alatt

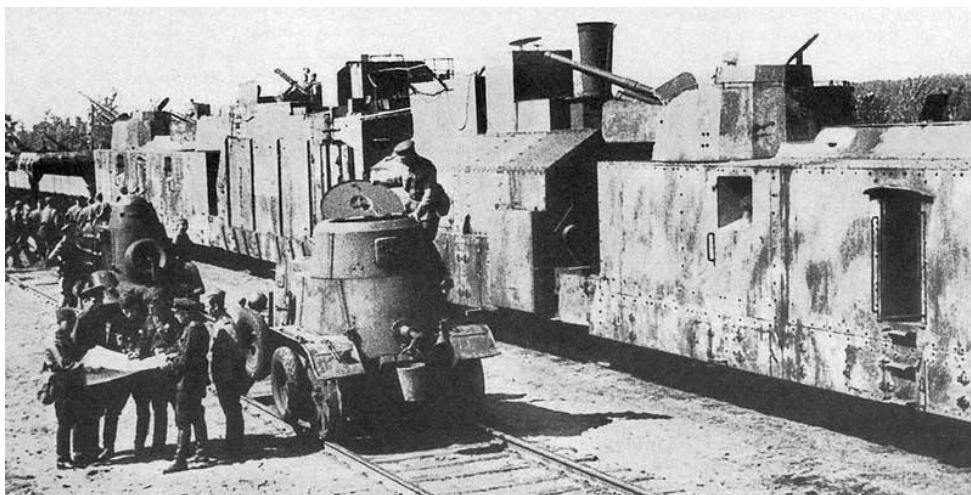
A Nagy Honvédő Háború kezdeti szakaszában is jól bizonyítottak a páncélvonatok. A vasutas depókat úgy alakították át, hogy azok páncélozott vagonokat is tudjanak gyártani. 1941. augusztus és szeptember között 20 többé-kevésbé módosított páncélvonatot építettek a szovjetek. A terveket a poltavai mozdonyszerelő gyárban hagyták jóvá, és egységesen az NKPSz-42 típusmegjelölést kapták. Az NKPSz a Vasúti Népbiztosság (Народный Комиссариат Путей Сообщения) hivatalának nevéből ered. Ezek megfeleltek a ВР-35-ös modellek egyszerűsítésének, de több páncélzattal. A tervek kidolgozottsága ellenére a megvalósítás sok rögtönzéssel történt a kezdeti háborús veszteségek következtében fellépő szervezési hibák miatt.



8. ábra. A „Красная Звезда” Vörös csillag elnevezésű páncélos moztorvonat KV-1-es harckocsi-toronnyal

1941-ben Vorosilovgrádban (ma Luganszk) két vonat is megépült. Az egyik az „Особый бронепоезд №1” (Speciális rendeltetésű páncélvonat №1) Moszkvát védte, de egy év alatt megsemmisült, a másikat csak később sikerült megépíteni, mert az üzem elköltözött. A gyárban dolgozók nagy része már 1918-ban is foglalkozott páncélozott járművek építésével. A vonatokat megszakítás nélkül több műszakra osztva építették. A vonatokat az erős Ov osztályba tartozó mozdonyból, két támadó páncélkocsiból, illetve kétágyús kocsiból álltak 107 mm-es lövegekkel. A második szerelvényt végül is a 18. hadsereg támogatására osztották be, amellyel Rosztovban harcoltak a né-

metek ellen. Az 1941. november 28-i harcokban a legénység több mint ezer lövedéket lőtt ki a német állásokra Alekszandrovka közelében.



9. ábra. BP-35 típusú vonat a hozzárendelt felderítő sínautó egységekkel

Másnap, miután az oroszok visszafoglalták Rosztovot, a „За Родину” (A Hazáért) feliratú vonatot a Donyec-medencébe (Донбасс) irányították. A térségben december 6-ig folytatott felderítő hadműveleteket, amikor is az ellenség törbe csalta, és mögötte felrobbantotta a sínpályát. A katonáknak sikerült kemény munkával helyreállítani a pályaszakaszt, és megszökni a gyűrűből.

A német harci alakulatok folyamatosan törekedtek a páncélvonatok leküzdésére. December 28-án egy Debalcevo (Дебальцево) elleni sikeres támadás után egy páncélvonat a honállomása felé tartott, de útközben egy bombázókötélék megtámadta. A vonat védői két gépet lelőttek, de a többiek célba találtak, és kisiklatták a mozdonyt. Mind a mozdonyvezető, mind pedig a vonatparancsnok megsérült. A pályát azonban ismét sikerült helyreállítani, és egy másik mozdonnyal a még éppen maradt vagonokat elszállítani.

Végül a mozdony is visszakerült Vorosilovgrádba javításra. A munkák januárra be is fejeződtek, de az új honállomást később a németek elfoglalták a szerelvénnel együtt, amely addig éjszakai tüzérségi támogatást hajtott végre Popasznaja (Попасная) körzetében.



10. ábra. BP-35 típusú vonat légvédelme Maxim géppuskákkal

1942 áprilisában A. L. Bondarenko vonatparancsnok és legénységének egy része továbbképzésen vett részt, míg I. M. Bobrikovot a 2. számú páncélvonat parancsnokává nevezték ki. A szerelvényt Poltava környékén állomásoztatták tovább. A következő német offenzíva miatt a szovjeteknek a Donyec folyó mentére kellett visszavonulniuk. Július 13-án Rodakovo (Родаково, ukránul Родакове) mellett több páncélvonatnak kellett megakadályoznia az ellenség előrenyomulását Vorosilovgrád felé. Két nap alatt a vonatok kiűzték a német helyőrséget Szlavjanoszerbszk (Славяносербск) és Zimogorje (Зимогір'я)<sup>2</sup> állomásokról, ám Melovaja (Меловая)<sup>3</sup> közelében az egyiket légitámadás érte. Ezt sikerült elhárítani áldozatok nélkül, de előremenet közben újabb gyalogos egységekkel

<sup>2</sup> Ukrajna, Luganszk körzet (a szerkesztő megjegyzése)

<sup>3</sup> Ukrajna, Harkov körzet (a szerkesztő megjegyzése)

került szembe, akik légítámogatást kértek, amely felrobbantotta a síneket. A sok véráldozat ellenére tovább folytatódtak a harcok, és végül több mint 30 bombázó repült el a terület fölött. A vonatot végül a szerkocsinál telitalálat érte. A detonáció további két páncélozott vagonot lerepített a sínekről, és a kezelőszemélyzet is súlyosan megsérült. A nap végére a „За Родину” feliratot viselő páncélvonat teljesen megsemmisült, míg a másik vonat a pálya állapota miatt nem tudott visszavonulni. A maradék legénység visszavonult, és a helyszínen maradt felszerelést felrobbantotta.

Említésre érdemes még, hogy Sztálin nyolc páncélozott vonat kíséretében ment a potsdami konferenciára a második világháború végén.

## A vonatok szerkezeti felépítése

A GKO – Государственный Комитет Обороны (Állami Honvédelmi Bizottság) – 1941 októberében vette át a páncélvonatok tervezését, ezzel megalapozva a vonatok fejlesztésének második fázisát. Eredetileg 32 zászlóaljat hoztak volna létre, egyenként két-két szerelvénnel 1942 elejéig. A BP-35-ös és NKPSz-42-es konstrukciók gyengének minősültek, mert négytengelyes kocsijaik nagyon magasak voltak, és tornyaik sem illettek egységesen a vonatok sziluettjébe. Mondani sem kell, hogy rendkívül könnyű célpontok voltak. Ráadásul egy páncélozott vagon elvesztése a teljes vonat tűzereje felének megsemmisülésével járt. Erre a hadvezetés is rájött, és „OB-3” (Облегченный Вариант – könnyített változat) néven új terveket készítettett, amelynek kisebb, már csak kéttengelyes kocsijai voltak, egyetlen ágyúval. A változat annyira közkedvelt lett, hogy csak „Третий” (A Harmadik) névvel illették. A tervek kidolgozását nagyban siettették a háborús események, és a tervrajzok az elkészült tervezési szakaszoknak megfelelően rögtön a gyárakba kerültek.

Az OB-3-asok kilenc NKPSz gyárban és 43 szerelőműhelyben készültek egyidőben. Csak olyan műhelyekkel lehetett számolni, amelyek rendelkeztek megfelelő eszközökkel az acél megedzéséhez, amely a páncélzat alapeleme. A valóságban viszont csak négy olyan szerelvény készült el, amelyeknek ilyen jellegű felszereltsége volt - ezeket nevekkkel is ellátták: „Лунинец” (Luninets<sup>4</sup>), „Омский

---

<sup>4</sup> Belorusz város

„Железнодорожник” (Omszki vasutas), „Енисей” (Jenyiszej) és „Красноярец” (Krasznojári).

A legtöbb vonat hagyományos acéllemezek felhasználásával készült úgy, hogy a védelmet valójában két réteggel oldották meg, egy kevés hézaggal közöttük. Az üres helyet cementtel töltötték fel.



11. ábra. BP-43 típusú páncélvonat egy lövegkocsija T-34-es toronnyal

A Vörös Hadsereg Tüzérségi Főosztálya, amely a szerelvények felgyvezéséért volt felelős, a kezdetekben csak régi tüzérségi eszközöket tudott azokra telepíteni (76 mm 1902-es, 76 mm 1927-es, 76 mm AA 1914-es, L-10 76 mm harckocsilövegek és lefoglalt polgárháborús, francia és lengyel 98-asok). A modernebb F-22-es és F-34-es 76 mm-es ágyúk csak korlátozott számban voltak elérhetőek. A géppuskák és ágyúk tekintetében Maximok, DT-k és elkobzott Browninkok kerültek beépítésre.

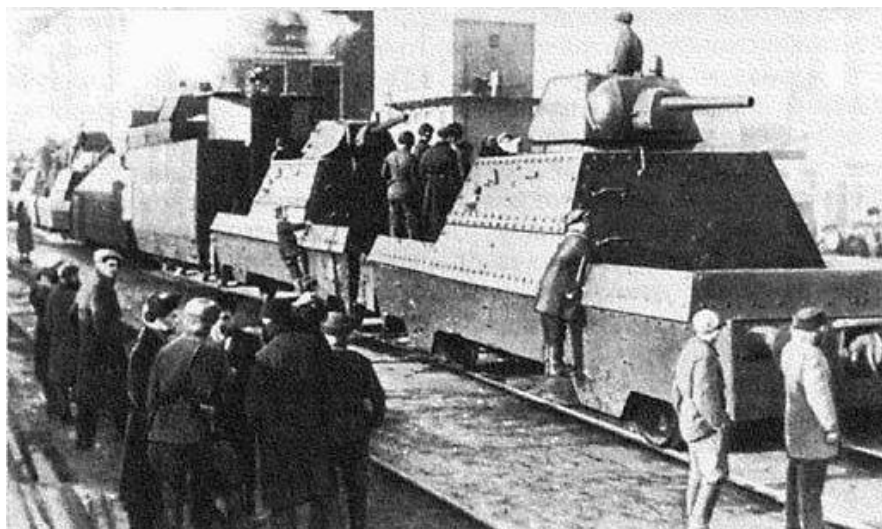
A tüzérségi felszerelésekhez szinte alig volt utánpótlás azok külföldi eredete miatt, és az optikai célzóberendezések teljesen hiányoztak. Ezek a tényezők a gyárak munkásainak és később a katonáknak is nagy gondot okoztak. Minden OB-3-as vonat egy OV vagy OK típusú páncélozott és légvédelmi gépágyúval is felszerelt mozdonyból (30-50 mm-es páncéllemezekkel borítva) és négy páncélozott kocsi-ból állt. A kocsik 30-80 mm-es rétegelt vagy betonnal kiegészített páncéllemezeket kaptak, amelyek 30°-os szögben döntve voltak. A lövegek hatszög alapú tornyokban helyezkedtek el, kiegészülve koc-sinként öt géppuskával. Négy ebből a vagonok négy sarkán, vala-

mint egy a löveg kiegészítéseként helyezkedett el. Csak a lövegen volt irányzék, más optikai eszköz nem állt rendelkezésre. Csak a vagontestbe vágott nyílásokon keresztül volt lehetséges a kilátás és a navigáció. Egy vagonban 12 katona teljesített szolgálatot.

## PÁNCÉLVONAT TÍPUSOK

1. számú táblázat

Típus, év-szám	Mozdony	Lövegkocsik	Légvédelmi kocsik	Darabszám
VS-60, 1931	VS-60	2 x VS-60	nincs	kb. 15
Nehéz páncélvonat, 1933	VS-60	2 x VS-60	nincs	13
BP-35, 1936	PR-35	2 x PL-35 (1938-tól PL-37)	1 x SPU-BP	kb. 67
Páncélozott légvédelmi vonat, 1940	nincs	nincs	2 kocsi (15mm páncélzattal) fegyverzet: 2 x 76mm légvédelmi ágyú + 1 x négycsöves Maxim + 2 géppisztoly	5
Páncélozott légvédelmi vonat, 1941	nincs	nincs	3-tól 6 kocsiig 37mm vagy 76mm-es légvédelmi lövegekkel	több mint 100
NKPSz-42, 1941	NKPSz-42	2 x NKPSz-42	nincs	kb. 20
BP-42, 1941	PR-43 (30 - 45 mm-es páncélzattal)	2 x PL-42	2 tetszőleges fegyverzetű kocsi	5
Krím-típus, 1941	nincs, de páncélozott 30 mm-ig	3 tetszőleges fegyverzetű kocsi (pl. 76 mm-es tengerezési 34K típusú lövegek)		7
OB-3, 1942	NKPSz-42	4 x OB-3	0..1..2 x PVO-4	kb. 65
BP-43, 1943	PR-43	4 x PL-43	2 x PVO-4	27



*12. ábra. BP-43 típusú páncélvonat építésének utolsó mozzanatai*

A gyártás megszervezésének nehézségei miatt a tervezett mennyiségből csak 10 darab készült el 1942. január elsejéig. Ezek még ugyanabban a hónapban 12-vel, majd februárban 17-tel és legvégül márciusban 26-tal egészültek ki. Összesen 65 példány került összeszerelésre, és minden zászlóalj kapott még két PVO-4-es (PVO: Противовоздушная Оборона - légvédelem) légvédelmi páncélvagont is.

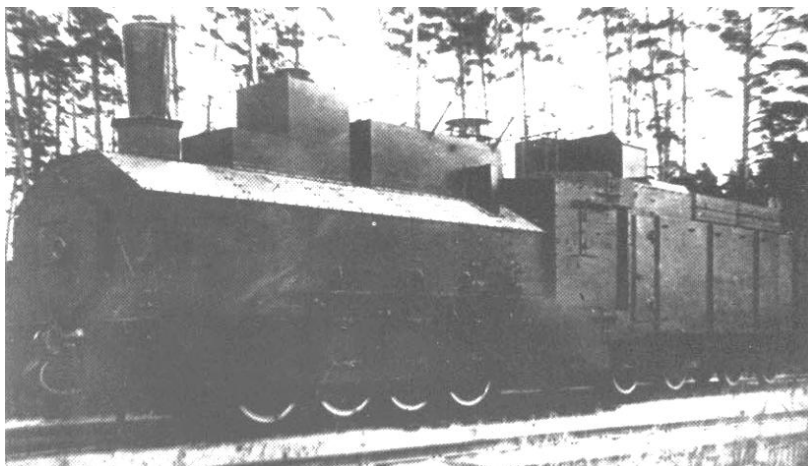
A PVO-4-es típus két 20-25 mm-es ágyúval vagy két 12,7 mm-es légvédelmi géppuskával volt felszerelve. Az OB-3-asok annak ellenére, hogy eredményesen szerepeltek a harctereken, a felhasznált anyagok rossz minőségének köszönhetően nagy veszteségeket szenvedtek. A gyártás évében a megépült szerelvények közül 20 selejtlísta került. A bevetésekre főleg a tavaszi hónapokban került sor, és a páncélvonatok sorra mind részt vettek a második világháború döntő csatáiban Voronyezsnél, Harkovnál, Sztálingrádnál és Észak-Kaukázusban.

Érdekes adalék, hogy az egységeket sok esetben légvédelmi célokra használták, amelyekre eredetileg nem tervezték. Egy ilyen esetre került sor június 28-án, amikor a Южноуралский Железнодорожник (Dél-Urali vasutas) nevű vonat I. E. Orlov parancsnoksága alatt a 40. hadsereg és a 121. lövészászlóalj hátvédjeként teljesített szolgálatot Цигры - Мармыжи<sup>5</sup> térségében. A sze-

---

<sup>5</sup> Kurszki régió (a szerkesztő megjegyzése)

relvény 14 órán állt harcban az ellenséges repülőekkel tíz csapást is átvészelve, ezalatt öt repülőt lőtt le. Estére minden lőszer elfogyott, és az ellenség meg tudta rongálni a síneket a Мармыжи állomás közelében. Mivel nem lehetett többé mozogni a pályán a legénység felrobbantotta a felszereléseket és gyalog vonult vissza.



13. ábra. BP-43 típusú páncélvonat mozdonya

A páncélvonatokat az északi kaukázusi területekért folytatott harcokban vetették be 1942 őszén. Sok egység életét sem sajnálva küzdött a győzelem érdekében. A németek friss csapatokkal Elhotovo – Ardon – Vlagyikavkáz (Эльхотово – Ардон – Владикавказ) és Elhotovo – Beszlán (Эльхотово – Беслан)<sup>6</sup> irányába kezdték meg az offenzívát. Rövidesen nyilvánvalóvá vált, hogy áttörés következhet be az "Elhotovo Kapuja" néven ismert térségben, ami szabad utat eredményezne Vlagyikavkáz irányába.

1942. október 29-én a 36. páncélvonat-zászlóaljat vezényelték ki a térség biztosítására. Az egység két páncélvonattal rendelkezett, a 731-es „Вперед, на Запад!”-dal (Előre nyugatra!) és a 717-es „Оренбургский железнодорожник”-kal (Orenburgi vasutas), amelyeknek honállomásai Alagir és Ardon voltak. Október 30-ának reggelén a vonatok elérték a számukra kijelölt harcállásokat. 11 órakor, a köd felszállása után, a 717-es szerelvényt 18 repülőgép támadta meg. A mozdonyvezetők bravúros teljesítményének köszönhetően két támadó gépet sikerült lelőni, de harckocsik is megjelentek. A nap folyamán sikerült azok támadásait is visszaverni, de két páncélozott vagon odaveszett, és a sínpálya is súlyosan megrongálódott, így min-

<sup>6</sup> Észak-Oszét települések (a szerkesztő megjegyzése)



den további helyváltoztatás ki volt zárva. Estére, miután minden lőszer elfogyott, a vonat parancsnoka, I. I. Fandej a kezelőszemélyzet evakuálását és visszavonulását rendelte el Alagirbe. Az ütközet hétórás időtartama alatt 22 német páncélos és páncélozott szállítójármű semmisült meg a szovjet adatok szerint.



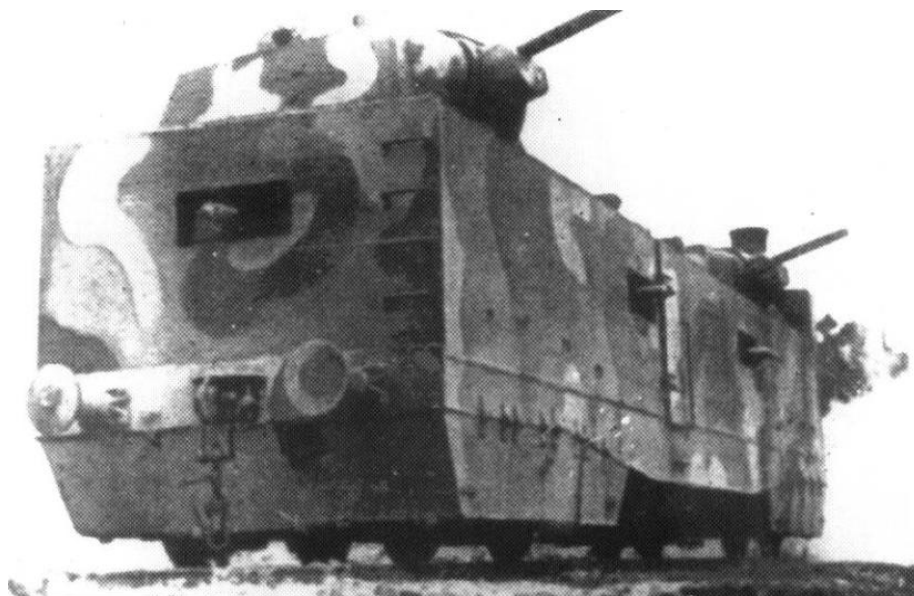
14. ábra. BP-43 típusú páncélvonat T-34-es tornyokkal

A 731-es másnap szolgálatba is állt, és növényzettel álcázták. A harci taktika az volt, hogy az ellenséget a lehető legközelebről verjék vissza, hogy jók legyenek a találati arányok. Sikerült is az első alkalommal hat tankot és három csapatszállítót megsemmisíteni telitalálatokkal. A mozdony vezetőfülkéjét két találat érte, így V. F. Galusko parancsnok, illetve a teljes kezelőszemélyzet az életét vesztette. A szerelvény ennek ellenére nem maradt egy helyben, mivel a fékek is megsérültek, elkezdett gurulni. Az útpálya végén csak az állította meg, hogy beleszaladt a 717-es számú vonatba. A baleset következtében a 36. zászlóalj mindkét vonatát elvesztette, de sikerült 24 órára feltartóztatnia az ellenséget, amíg meg nem történt a harcoló csapatok átcsoportosítása.



15. ábra. TGM-14 típusú mozdonyok és TG-16 típusú tolatómozdonyok összekapcsolva

Egy másik terv alapján került összeállításra a „Козьма Минин” (Kozma Minyin) elnevezésű vonat, amely 1942 februárjára készült el a Gorkij gyárban, és a 659-es lajstromszámot viselte. Az OB-3-mal ellentétben a kocsik a BP-35-ös és az NKPSz-42 sorozatok továbbfejlesztései voltak. Ezek nagy négytengelyes konstrukciók voltak, mind zárt, mind nyitott kivitelben. Minden zárt kocsi két T-34-es toronnyal volt felszerelve. A tanktoronyok 76 mm-es lövegeihez még további hat géppuskát is beépítettek a tervezők, ezekből négy a tornyokon kívül volt a kocsik oldalfalában. A vagonok 45 mm-es páncélzattal rendelkeztek, és nyitott változataikon további önvédelmi eszközként egy M-8-as rakétavető és két légvédelmi gépágyú volt. A vonatot egy mozdony húzta, és két-két zárt és nyitott vagonból állt, kiegészítve szokás szerint 3-4 pórekocsival.



16. ábra. KV-1-es tornyokkal felszerelt lövegkocsi 1942 márciusában

Az utolsó lépcső a szovjet páncélvonat-tervezésben a már korábban említett BP-43-as típus volt. Ez az OB-3 és a Kozma Minyin terveinek egyesítéséből született. A teljes vonatok négy PL-43-as és két PVO-4-es páncélozott vagonokból álltak, amely utóbbiakhoz léghárító fegyverzet is tartozott. A mozdony is kapott légvédelmet. A Vörös Hadsereg részére 21 db BP-43-as épült, illetve ismeretlen mennyiségben az NKVD (Народный Комиссариат Внутренних Дел - Belügyi Népbiztosság) is kapott belőlük. A vonatokhoz tartozó mozdonyok gyártására három üzem kapott megbízást: Podolszk a PB típust, Kolona a KB típust és Harkov a HB típust gyártotta.

## PÁNCÉLVONAT SPECIFIKUMOK

2. számú táblázat

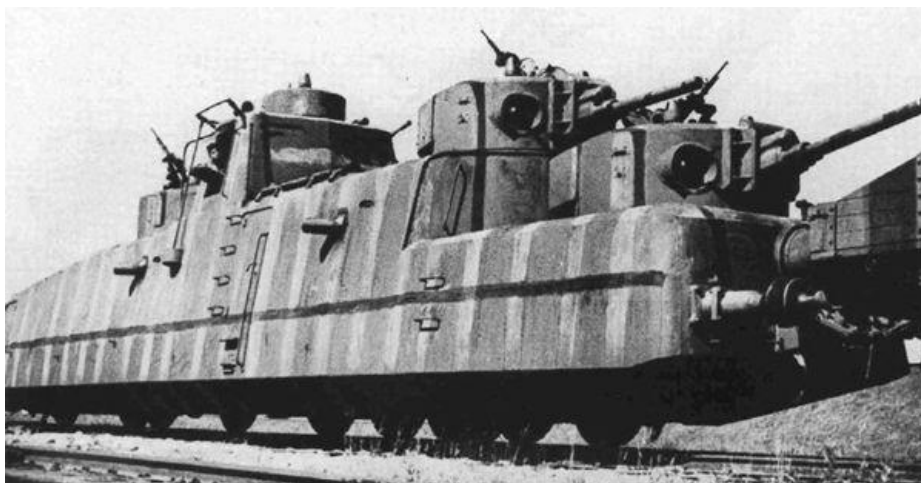
Típus	Tengelyek száma	Fegyverzet	Fegyverek hatótávolsága	Javadalmazás	Páncélzat (mm)			Személyzet	Tömeg (t)	Darabszám
					oldal	tető	torony			
VS-60 mozdony	4+4	nincs	-	-	10	8	16	10	126	pontosan nem ismert
PR-35 mozdony	4+4	kétcsöves Maxim légvédelmi géppuska			10	8	15	17	129,5	pontosan nem ismert
NKPSz-42 mozdony	4+4	négycsöves Maxim légvédelmi géppuska és 3 PV-1			30-50			változó	változó	pontosan nem ismert
PR-43 mozdony	4+4	DSK			30-60			változó	változó	pontosan nem ismert
VS-60 könnyű kocsi	4	2 x 76,2 mm 1902 és 2 x Maxim (2 toronyban) + 4 x Maxim	10 km	540 töltet, 10 000 töltény	16	8	16	30	67	pontosan nem ismert
PT-35 nehéz kocsi	4	1 x 107 mm 1910 és 1 x Maxim (egy toronyban) + 4 x Maxim	15 km	168 töltet, 25 000 töltény	20	16	20	23	69	kb 27
PL-35 könnyű kocsi	4	2 x 76,2 mm 1902 és 2 x Maxim (2 toronyban) + 4 x Maxim	12 km	560 töltet, 27 000 töltény	15	10	15	30	69	pontosan nem ismert

Katonai Logisztika 2017. évi 3-4. szám

PL-37 könnyű kocsi	4	2 x 76,2 mm 1902/30 és 2 x Maxim (2 torony- ban) + 4 x Maxim	14 km	560 töltet, 30 000 töltény	20	15	20	30	70	pontosan nem ismert
SPU-BP légvédelmi kocsi	2	négycsöves Ma- xim légvédelmi géppuska		10 000 töltény	20			3	12	28
PL-42 tüzérségi kocsi	4	2 x 76,2 mm F-34 és 2 x DT (2 T-34 toronyban) + 4 x Maxim	10 km	változó	45	20	52	változó	változó	10
NKPSz-42 tüzérségi kocsi	4	2 x 76,2 mm és 2 x géppuska (2 toronyban) + 4 x géppuska	pontosan nem ismert	változó	válto- zó	válto- zó	változó	változó	változó	kb 40
Krím-típus tüzérségi - légvédelmi kocsi	4	2 x 76,2 mm (Lender vagy 34K) + néhány géppus- ka	pontosan nem ismert	változó	válto- zó	válto- zó	változó	változó	változó	pontosan nem ismert
OB-3 könnyű kocsi	2	1 x 76,2 mm 1902/30 és 1 x DT (egy toronyban) + 4 x Maxim	pontosan nem ismert	180 töltet, 6300 töltény	30-80	12	változó	változó	változó	pontosan nem ismert
PL-43 tüzérségi kocsi	2	1 x 76,2 mm F-34 és 1 x DT (egy T- 34 toronyban) + 2 x DT	10 km	168 töltet, 4536 töltény	45	20	52	változó	változó	54
PVO-4 légvédelmi kocsi	2	2 x 37 mm 61-K		1200	30			változó	változó	120

A zászlóaljok körülbelül 335 katonával rendelkeztek. Bár nem tudni a pontos adatokat, általában a páncélvonat mellett még egy tartalék mozdony, egy páncélhajtány, két páncélautó, három motorbicikli és tíz teherautó is rendelkezésre állt. Ha gyalogsági támogatás is volt jelen, akkor hat 82 mm-es aknavető is elérhetővé vált.

Az MBV („Моторный броневой вагон”) páncélos motorkocsit 1936-37 között tervezték az СКБ-2 (Специальное Конструкторское Бюро №2 - Speciális Tervező Iroda) mérnökei. A legtöbb technikai megoldás a T-28-as páncélossal hozza rokonságba, amely ugyanennek az irodának volt a terméke. A megvalósítás teljesen önálló teljesítmény volt, formáját tekintve öttengelyes megoldással. Az első kettő rendelkezett meghajtással, a többi csak futó volt. A vonat tömege 79,8 tonna volt, és 40 katona kellett a kiszolgálásához. A kocsiszekrényt 16-18 mm-es döntött páncélzattal látták el. Meghajtáshoz egy M-17T repülőgép-motort építettek be, amely képes volt akár 120 km/h-ra felgyorsítani a kocsit. Fegyverzetként három T-28-as torony, öt géppuska és egy négyes egységbe összekapcsolt Maxim géppuska-együttes került beépítésre. A szerelvény javadalmazása 365 akna és 32 962 géppuskatöltény volt.



*17. ábra. MBV-2 típusú páncélos motorvonat*

A motorkocsik rendkívül sikeresen szerepeltek szinte végig a háború során. Bár páncélozottságuk nem volt nagy, mégis a lövegeiknek és gyorsaságuknak köszönhetően ellensúlyozni tudták a fellépő hiányosságokat. Már a háború előtt is készült belőlük 40 darab, és jobban sikerült konstrukciónak bizonyultak, mint a BP-35-ös szerelvény. Nemcsak a megszokottnál háromszor nagyobb motorteljesítmény, de

a relatív kis méret is nehezen befogható célponttá tette. Későbbi változtatásként a T-34-esek tornyait építették be a kocsikba.

Az önjáró BD hajtányt, amely jelentősen kisebb méretű volt az MBV-nél is, felderítésre használták. Ezekből több kivitel készült három- és négytengelyes elrendezéssel, amelyekbe 45 mm-es és 76 mm-es ágyúk kerültek beszerelésre. Olyan SP elnevezésű hajtány is készült, amelynél KV-1 harckocsitornyokat alkalmaztak. Ilyen egységek mellett szolgáltak a sínekre átépített páncélsztrakok is, főleg a D-2, BA-6, BA-10 és BA-20 típusok. Ezekre külön fémkerekeket építettek emelőszerkezetekkel, amelyek segítségével mind a sínpályán, mint az utakon is mozoghattak. A fegyvereken nem változtattak a tervezők. A leginkább előnyben részesített páncélsztraci típus a D-2 volt az NKVD kötelékében, 1941-től.

## A légvédelmi feladatkörű páncélvonatok

A szovjet páncélvonatok másik ágát a kifejezetten légvédelemre specializálódott egységek alkották, amelyeknek elsőrendű feladata volt a vasúti csomópontok bombázás elleni védelme. A kifejlesztésük 1942-ben kezdődött, amikor bebizonyosodott, hogy a mobil légvédelem ilyen formája rendkívül hatékony.



18. ábra. PVO-4 és BP-43 légvédelmi kocsik összekapcsolva

A vonatok egy mozdonyból és öt kéttengelyes, légvédelmi fegyverekkel ellátott 12-15 mm páncélvastagságú vagonból álltak. Három kocsi 7,62 mm-es géppuskával, illetve a többi két kocsi egy 37 mm-es gépágyúval és egy 12,7 mm-es DSK géppuskával volt felszerelve. A jobb objektumvédelem érdekében kiegészítő egységeket is rendeltek a vonatok mellé, ugyancsak 12,7 mm-es kaliberű fegyverekkel.



*19. ábra. Rögtönzött vasúti légvédelmi egység GAZ-AA teherautó platójára szerelt Maxim géppuskákkal*

A vagonokról a fegyverek leszerelhetőek és telepíthetőek voltak. A csomópontok környékén az első megoldás volt az elfogadott. Összesen 8 vonat szolgált Sztálingrad körzetében és 35 Kurszknál. Összesen 200 darab épült, és mind különálló egységként működhetett minimális alárendeltséggel.

Az oroszok a legnagyobb előnyt a vonatok könnyű mozgathatóságában látták. Ideális esetben egy vonat akár 500 km-es távolságot is meg tudott tenni egy nap alatt. A páncélozás jó minőségű volt, és ellenállt a kézfegyverek töltényeinek és a repeszeknek. Közeli célpontokra legalább négy ágyú és akár 12 géppuska is tudott tüzelni, ha sikerült a célpontot oldalról megközelíteni. Az sem volt elhanyagolható szempont, hogy a küzdőterek olyan nagyok voltak, hogy akár harcoló katonák is helyet foglalhattak a páncélozott vagonokban.

Az orosz szerzők mind pozitívan emlékeznek meg a páncélvonatokról, különösen nagyra becsülve a háború első hónapjaiban tanúsított eredményeiket. Ezek közül két vonatot, az 56-os és a 72-es számút tartják különösen nagy becsben, mert vagy hadoszlopokat és áttörni készülő egységeket semmisítettek meg, vagy akár hét repülő-

gépet is lelőtték, az Üzbegisztán névre keresztelt vonat pedig egészen Brandenburgig jutott el 1945-ben.



20. ábra. PL-42 típusú lövegkocsi T-34 tornyokkal a Sztálinért elnevezésű páncélvonatból



21. ábra. Teljes OB-3-as páncélvonat



## EGYÉB PÁNCÉLOZOTT EGYSÉGEK SPECIFIKUMAI

3. sz. táblázat

Típus	Tengelyek száma	Fegyverzet	Legnagyobb sebesség	Javadalmazás	Páncélzat (mm)			Személyzet	Tömeg (t)	Darabszám
					oldal	tető	torony			
D-2 motorkocsi		2 x 76,2 mm 1902 és 2 x DT (2 toronyban) + 4 x Maxim + kétsöves Maxim légvédelmi géppuska	75 km/h	500 töltet és 32 000 töltény	16	10	16	16	változó	30
MBV motorkocsi	5	3 x 76,2 mm KT + 5 x DT + 3 légvédelmi DT (3 T-28 toronyban) + 4 x Maxim + 1 x DT + 1 x négycsöves Maxim légvédelmi géppuska	120 km/h	365 töltet és 10 962+22 000 töltény	16	10	20	kb. 40	40	2
BTD nehéz motorkocsi	2	1 x 45 mm 20K és 1 x DT (T-26 toronyban) + 1 x DT + 3 x Maxim + 1 x kétsöves Maxim légvédelmi géppuska	pontosan nem ismert	154 töltet és 1536+21 000 töltény	16	8	13	9	változó	5
DTP motorkocsi	2	1 x Maxim (egy toronyban + 6 x DT	pontosan nem ismert	4032+3000 töltény	8	4	változó	változó	változó	6
BD-41 motorkocsi		T-40 torony és test	pontosan nem ismert	változó	9	6	10	változó	változó	12

A légvédelem szerepe annyira kritikussá vált az orosz katonai doktrínában az első hónapok után, hogy a mérnökök és a vasutas műhelyek külön specializált vonatokat is létrehoztak objektumvédelem céljából. Ez azért volt elkerülhetetlen, mert a harckocsik fejlődése átvette a kezdeményező szerepet a támadásokban, hiszen azok nem voltak sínhez kötve, a Christie-féle felfüggesztés pedig különösen jó terepjáró képességet biztosított.

A légvédelmi vonatok természetesen továbbra is pályaudvarokat védtek, de vizekkel kapcsolatos létesítményeket is, és sokszor a légénységük tengerészekből állt. 1986-ig cikkeztek az orosz folyóiratok a vonatok hőstetteiről, mint például a Bolsevik névre keresztelt vonatról, amely 13 000 km<sup>2</sup>-nyi területet biztosított, és harminc repülőgépet lőtt le.

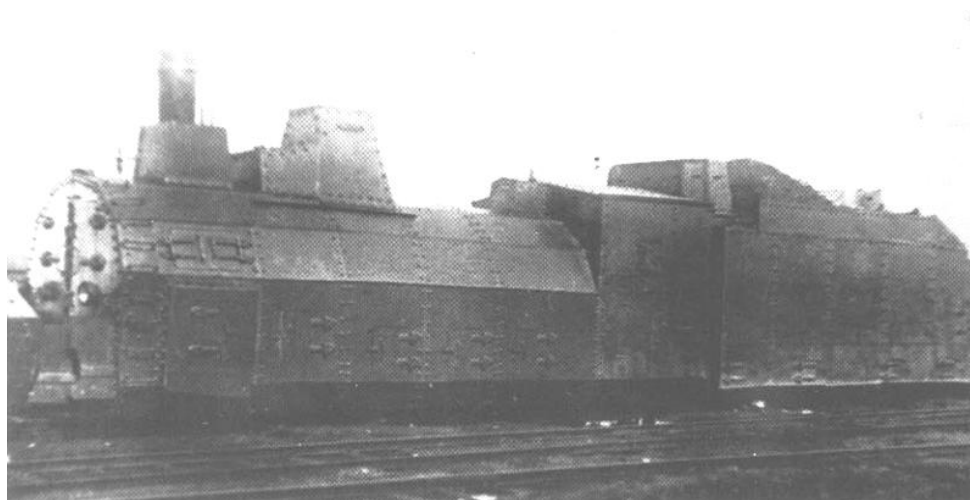
A páncélvonatok a hagyományos légvédelmi egységekkel azonos rendszerben teljesítették szolgálatukat, az ütegeik szakaszokból álltak, illetve távmérő és megfigyelő egységek is segítették őket. Az igazi eltérés abban rejlett, hogy a többi létező fegyvernem eszközei a vonatokon is megjelentek, ez a vonatok lövegtornyaira éppen úgy vonatkozik, mint arra, hogy a rakétavető Katyusák csövei is a vagonokra kerültek. A Kozma Minyin vonat pontosan éppen ezek közé tartozott, amely Gorkijban készült el 1942-ben, és végleges felszerelését, az M8-as rakétákat, a fronton szerelték fel rá.

## **A páncélvonat-építés és a vasúti tüzérség kapcsolata**

A különleges felszerelések megjelenése révén a vasúti lövegekre is ki kell térnünk, mivel 1917-ben ilyen névvel kezdték el illetni az orosz hadseregben a páncélvonat-szerelvényeket. Természetesen ennek az elnevezésnek csak a háború után nőtt meg a jelentősége. 1920-ban jelent meg például az „атаман Чуркин” (Csurkin ataman) elnevezésű vonat, amely már valóban rendelkezett a mozdony elé kapcsolt olyan négytengelyes vagonnal, amelyre felszereltek egy előretüzelő nagyobb kaliberű löveget. A vonathoz még felderítő ballon is tartozott, melynek segítségével 20 km távolságra elláttak a tüzérségi megfigyelők.

A későbbiekben ez a megközelítés már tudatos volt, és 1927-ben A. G. Dukelszkij hadmérnök már azzal próbálkozott, hogy megoldást

találjon az ISMAIL nevű csatahajó 356 mm-es lövegeinek vonaton való alkalmazására.



22. ábra. OB-3 típusú páncélvonat mozdonya

1924-től javultak az ország gazdasági mutatói, és már lehetőség adódott, hogy ne csak újra felhasználjanak lövegeket a vonatépítők, de újakat is fejlesszenek a tengerészeti mintái alapján. A kaliberek szempontjából 130 mm és a már említett 356 mm voltak a mérethatárok. A hadvezetés célja egyértelműen határvédelem volt, és a szerelvények az esetleg még hiányzó erődítmények hiányát pótolták volna. Mára már nem lehet tudni, hogy ebből az elképzelésből mennyi valósult meg a második világháború kitöréséig. A 356 mm-es kivitelből, amely végső formájában 340 tonna tömegű volt, kettő készült, és az egységek a Csendes-óceán partvidékén teljesítettek szolgálatot. A fejlesztések későbbi szakaszaiban egy standard 180 mm-es kaliber alakult ki, amely a támadó tengeri hajók ellen is bevethető volt. A tervek mögött egyértelműen a rugalmasság és mozgékonyág igénye rejlik.

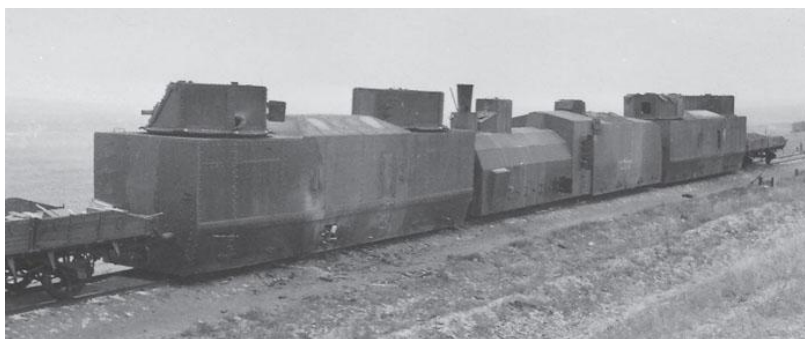
Az 1929-es évben három fő kategóriába osztották fel az összes járművet:

- könnyű páncélvonat, A-típus;
- könnyű páncélvonat, B-típus;
- különleges páncélvonat, ON.

Ezt az osztályozást csak a mozdonyok lövegeinek űrméretei befolyásolták.

## Leningrád ostroma és a páncélvonatok

A második világháború első olyan jelentős ütközete, amikor a nagy kaliberű (részben vasúti) lövegek jelentős műveleti szerepet játszottak, Leningrád ostroma volt. A mozgósítás akkor kezdődött meg, amikor a Wehrmacht megközelítette Nyéva városát. A szovjetek négy balti-tengeri egységet csoportosítottak a területre, és végül összesen 29 üteg, 70 löveggel támogatta a védőállásokat. Az utóbbiakat sebtében építették meg 1941 során, és a szükség miatt felhasználták hozzájuk a még teljesen meg nem épült hadihajók 100, 130 és 152 mm-es lövegtornyait. A legmeglepőbb, hogy ezeknek a fegyvereknek a tűzhatékonyasága és találati aránya nagyon hasonlított a hagyományos tüzérség teljesítményéhez, és összesen két fő negatívum róható fel a megoldásnak: az egyik az, hogy a sínek megléte nélkül lehetetlen volt a mozgathatóságot megoldani, a másik pedig az, hogy a nagy méretek miatt nehézkes volt az álcázás.



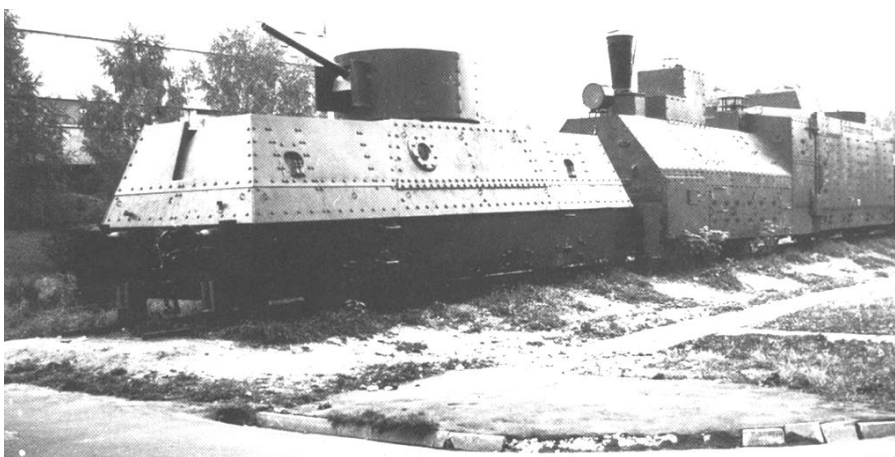
23. ábra. NKPSz-42 típusú páncélvonat mozdonya és lövegekocsijai

1942. január 8-án a 101 tengerészeti dandár és a tengerészeti tüzérség egy irányítás alá szerveződött. Ennek köszönhetően hatvan-négy löveget lehetett mozgósítani a kritikus területekre, amelyek Leningrád területére 144 000 töltényt lőttek ki. A lövegek főleg távoli célpontra tüzeltek, de a Kronstadt-i tengeri forgalmat is védték. A megfigyelést a 3. légballon zászlóalj szervezte meg, amely annyira jól segítette a munkát, hogy 1943-ra már néhány egység felszabadult a körzetből és visszairányíthatóvá vált az eredetileg neki szánt állomáshelyére.

A következő nagy bevetés Moszkva ostroma volt, amelyben a 200-as és 193-as zászlóaljak vettek részt. A kaliberek mérete 100, 130 és 152 mm volt – ezek maradtak a meghatározó méretek Sztálingrád idején is.



24. ábra. NKPSz-42 típusú páncélvonat álcázva



25. ábra. OB-3 típusú páncélvonat előfutóval

Az utolsó nagy bevetések egyike 1945 áprilisában Königsberg és Pillau ostroma volt, de a háború után már a tengerparti objektumok védelmét rakéták vették át.

Az utolsó épen maradt szovjet löveg Szevasztopol állomásának egyik mellékvágányán pihen.

## Sínautók, motorkocsik

Sínautók tekintetében a polgárháború idején a Garford-Putyilov típus volt a legkedveltebb. A kísérletek odáig vezettek, hogy a BA sorozat 6-os, 10-es és 20-as tagjainak eleve cserélhető kerékfelfüggesztéseket szerkesztettek a mérnökök, hogy azok síneken is tudjanak haladni. A járművek a „ЖД” típusmegjelölést kapták, amely oroszul a vasút rövidítése volt. Ezek olyan jól sikerültek, hogy a németek

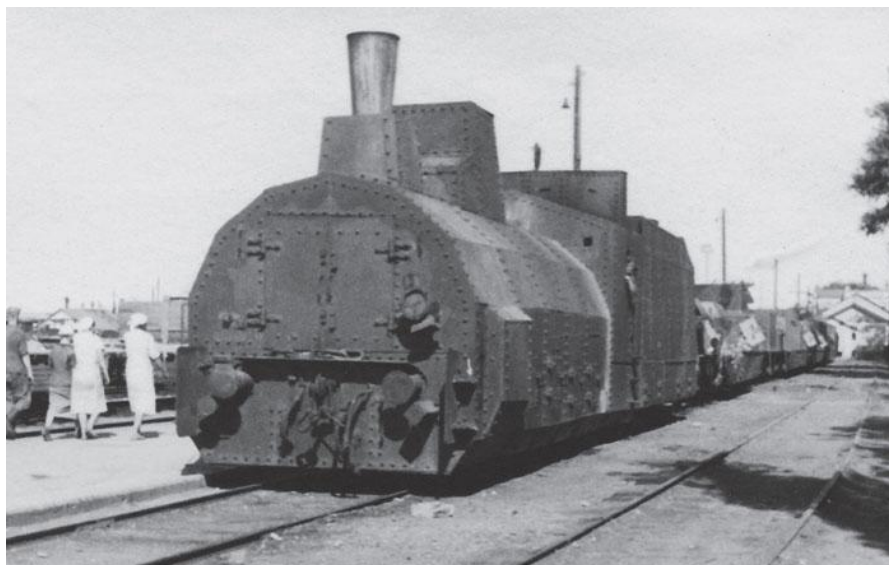
a zsákmányolt példányokat maguk is bevetették. A BA sorozat tervezett 64-es változata sosem épült meg, viszont előre vetítette azt a megoldást is, amely szerint a kocsik megtartják rendes kerekeiket, és kisebb görgőszerű kiegészítésekkel illeszkednek a sínre. Ez a megoldás a háború után honosodott meg a szovjeteknél, és főleg a vágányépítő különítmények használták.



26. ábra. OB-3 típusú páncélvonat mozdonya a Sztálinért elnevezésű páncélvonatból

A második világháború kitörése előtt 3 db sínautó járt a páncélvonatokhoz, amelyek több kilométeres távolságból derítették fel a vágányszakaszt a szerelvény számára. Észszerű elméleti gondolat volt a páncélkocsik tényleges vonattá alakítása, és az elképzelés végeredménye a páncélozott motorkocsik kidolgozása. 1930-ban a Kirov gyár létrehozta az MBV - Моторный броневой вагон (páncélos motorkocsi) járművet, amely főként a T-28-as közepes harckocsi alkatrészeit használta fel.

A második világháború alatt a legnagyobb változáson a légvédelmi vagonok mentek keresztül. 1941-ig ugyanis csak csekély számban épültek ilyen jellegű harcjárművek. Ennek az is volt az oka, hogy objektumvédelemre a kezdeti időkben elégnek találták a telepített légvédelmi eszközöket.



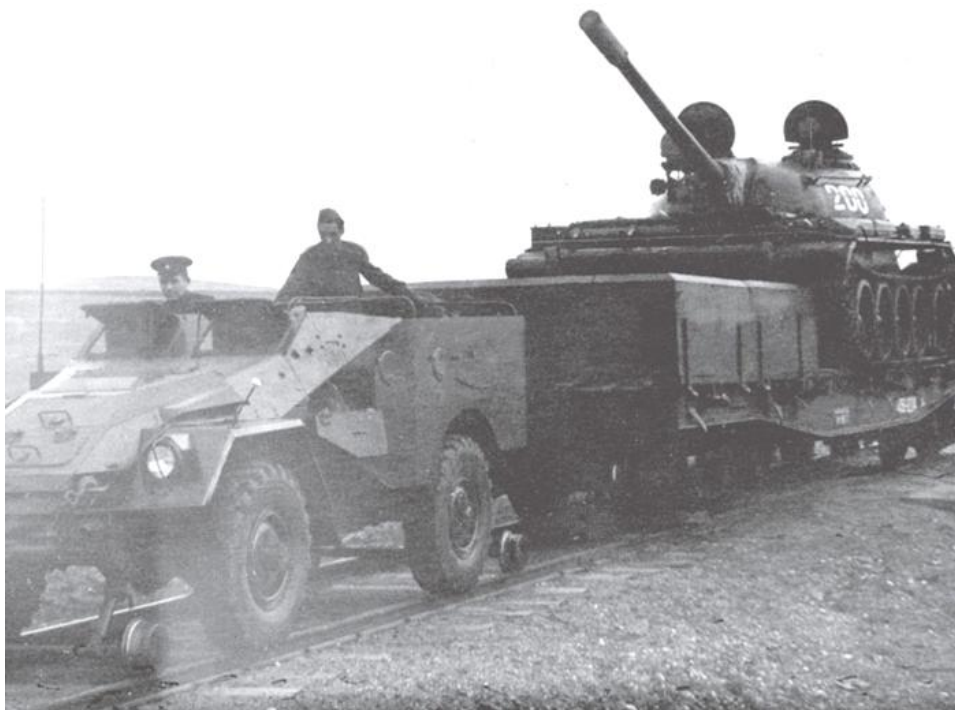
27. ábra. OV típusú páncélozott mozdony

Az első vonatokra jellemző volt a rögtönzés, és rendkívül sokféle vagon típust használtak fel hozzájuk. A kezdeti nagy veszteségek megköveteltek egy gyors áthidaló tervet, amely a már ismert OB-3-as típusú vagonokat eredményezte, OV osztályú mozdonyok vontatásával. A kezdeti időszak után az átalakulás drámai volt, és körülbelül 200-ra volt tehető az orosz kötőpályás egységek száma 1945-re.

## **Páncélvonatok a második világháború után**

A háború után az 50-es évek végére és a következő évtized elejére határvita alakult ki Kína és a Szovjetunió között Damanszkij szigetét illetően, melyet a kínaiak Zhenbao néven ismernek. 1968 márciusában egy kéthetes ütközetből ugyan az oroszok kerültek ki győztesen, de továbbra is nagy erőket vonultatott fel mindkét oldal a terület ellenőrzése érdekében. A környezeti tényezők miatt a szovjet katonák nagyban függtek a Transzbajkái és Transz-Szibériai vasútvonalaktól. Az utóbbi 100 kilométerre feküdt az arcvonaltól, és könnyen volt támadható. A terület biztosításában a többi egység mellett a páncélvonatoknak is nagy szerepe volt.

Az állam ennek okán megbízta a harkovi 65-ös számú mozdonygyárat egy új szerelvény kifejlesztésére. Az üzem megalapításának pillanatától a T-64-es harckocsik gyártásáért is felelős volt.



28. ábra. BTR-40 típusú sínautó és T-55-ös harckocsit szállító lövegekocsi

A terv követte a már bevált formulákat, de a tornyok most a T-55-ös páncélosról és a ZSU 23-4 Silka légvédelmi egységről származtak, négy 23 mm-es AZP-2313 gépágyúval. Az új vonatok mozdonyai dízelüzeműek voltak, amely az áram- és a szénellátás problémáit egy csapásra megoldotta.

A mozdonyokat Ljugyinovo-ban (Людиново)<sup>7</sup>, a vagonokat Kalinyinban szerelték össze, és 1970-re el is készült egy teljes szerelvény. Feladata a határvidék ellenőrzése volt, de harcban nem vett részt, mivel az adott határvita addigra lecsendesedett. A tervek 1979 februárjában kerültek ismét előtérbe, amikor is a hadvezetés megalapította a távol-keleti parancsnokságot. Az ezután épített vonatok megalkotásának filozófiája mögött az állt, hogy a vonat parancsnoki kocsijain kívül a többi támadó vagy védelmi egység a lehető legmozgékonyabb, „moduláris” legyen.

---

<sup>7</sup> Oroszország, Kalugai régió (a szerkesztő megjegyzése)





29. ábra. BTR-40 típusú sínautó, amely képes terepen haladásra is

Így középre egy TGM-14-es típusú tolatómozdony került, amely előtt és mögött pórekocsikon T-55-ös és T-62-es harckocsik sorakoztak. A vagonok végén, a harckocsik mögött leszerelhető kazamatákat alakítottak ki gyalogsági katonák részére, akik periszkópokkal figyelhették a hadi helyzetet. A mozdonyokhoz összesen ötször két harckocsit kapcsoltak, amely csoportosítást a moduláris rendszeren belül kell érteni, tehát két-két harckocsi támadhatott a szerelvénytől függetlenül. A rendszerrel a csoportok hatékonyan összesen 500 km-nyi vasúti pályát tudtak ellenőrzésük alatt tartani.



30. ábra. Modern páncélvonat lövegkocsija T-55-ös tankkal és védelmi kazamatával

A doktrínában szerepelt, hogy a vonatoknak a biológiai és nukleáris hadviselés okozta szennyeződések ellen is védelmet kellett nyújtaniuk személyzetük számára. A páncélvonatok kísérő egységeinek tekintetében előszeretettel került alkalmazásra 1991-ig a BTR-40 ZsD típusú páncélautó, amely lehajtható külön vasúti kerekes megoldásokkal rendelkezik, hogy a pályán és azon kívül is tevékenykedhessen.



*31. ábra. Modulós rendszer szerint összeállított hidegháborús páncélvonatok TGM-14 típusú mozdonyokkal*

A szerelvények építésük után hosszú ideig csak hadgyakorlatokon és egy alkalommal egy vasúti baleset műszaki mentésében vettek részt 1986-ban. 1990-ben a bakui és Sumqayıt-i<sup>8</sup> felkelések idején kerültek ismét előtérbe, hogy biztosítsák az összeköttetést a Dél-Kaukázus és Oroszország között. A hadművelet után a vonatokat elbontották, és csak a mozdonyaik maradtak meg.

A későbbi vonatok építési elképzelései továbbra is megmaradtak, viszont sok esetben a páncélszabvány kidolgozottsága eléggé gyors építésről tanúskodik. Gyakori az a megoldás is, hogy egy harcjárművet a pórekocsin különféle felépítményekkel vesznek közre, amelyek védelemre hivatottak, de a vagon szerkezete nem alkot egyetlen egységet.

---

<sup>8</sup> Város Azerbajdzsánban (szerkesztő megjegyzése)

## Rakétaüzerség kötött pályán

A Szovjetunióban a fejlesztők keresték a ballisztikus rakétarendszerek mobilitását növelő megoldásokat. A terv megvalósításához az alapot a hosszú ideig tárolható, minden időben harckész, szilárd hajtóanyagú rakéták megjelenése adta meg. [7]

Az 1987 októberében épített BZsRK (Bojevoj Zseleznodorozsnüj Raketnüj Komplexsz – Katonai Vasúti Rakétakomplexum) - 17 kocsi-ból álló vonat - egy vasúti járműről indítható interkontinentális ballisztikus rakétákkal felszerelt hadászati rakétaezred szerelvénye volt. A szerelvény alapvetően négyféle kocsitípusból állt:

- rakéta szállító-indító kocsi,
- áramfejlesztő kocsi,
- indításvezérlő kocsi és
- kiszolgáló kocsik.

A 23,6 m kapcsolófejek közötti hosszúságú kocsik 3200 mm tengelytávolságú négytengelyes ízelt forgóvázakon futottak. Egy BZsRK szerelvény 17 vagonból állt: egy 7 kocsis parancsnoki és személyzeti egységből, három indító egységből és egy üzemanyag-szállító kocsi-ból. A kocsik 125 t teherbírású négytengelyes forgóvázat három DM 62 sorozatú mozdonnyal vontatták. A rakétaindító komplexum a kiindulási bázistól számított 200 km sugarú körben korlátlan mozgásterű volt. Az RSz-22V (GRAU index 15Zs44), háromfokozatú, szilárd hajtóanyagú rakéta, 104,5 t indító tömeggel, 10 000 km hatótávval és kisebb, mint 500 m találati pontossággal (CEP) rendelkezett. A rakéta teljes hossza 23,3 m, átmérője 2,4 m volt. A BZsRK rendszerben alkalmazott RT–23 jelzésű rakéták változatai:

- 15F143 GRAU<sup>9</sup> jelzésű robbanófejjel ellátott egy robbanófejes;
- több robbanófejes változat (RSz–22B jelű, 15Zs52 GRAU indexszámú).

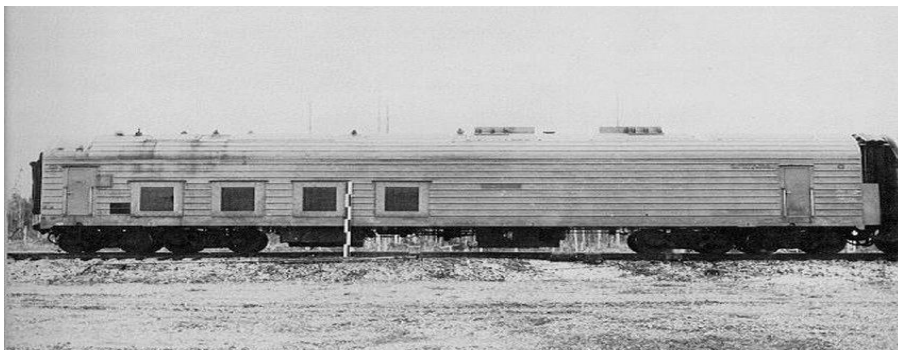
A Mologyec elnevezésű továbbfejlesztett rakétát 10 darab önálló röppályán mozgó, egyenként 550 kt (más források szerint 430 kt) robbanóerejű termonukleáris robbanófejjel látták el. A 2 m hosszú harciresz tömege a robbanófejekkel együtt 4050 kg volt.

---

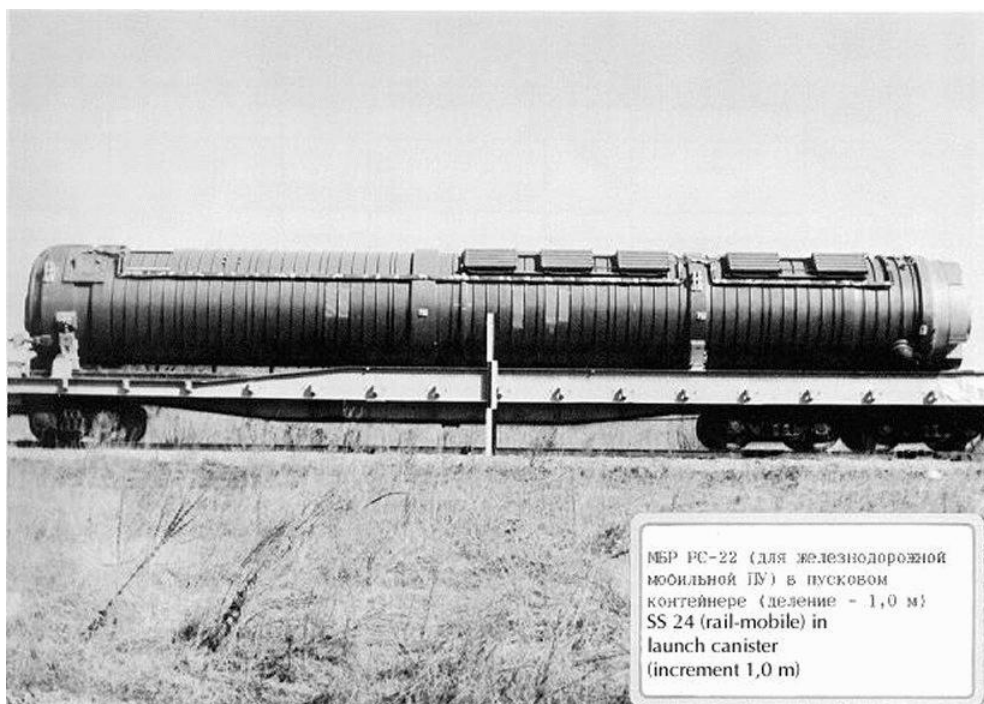
<sup>9</sup> Glavnoje Raketno-Artillerijszkoje Upravlenyje - Rakéta és Tüzérségi Eszközök Főcsoportfőnöksége



*32. ábra. Az indítóegység egy orosz múzeumban*



*33. ábra. Az indítóegység indításvezérlő vagonja*



34. ábra. Az indítókonténer

A szerelvény legnagyobb megengedett sebessége 100 km/h volt. A három mozdony egy vezetőállásból vezérelve a szerelvényen belül bárhol elhelyezkedhetett, így harchelyzetben a három rakétaindító egység a szerelvény megbontása után egymástól függetlenül is tevékenykedhetett. A DM-62 mozdonytípus a közismert M-62 sorozatú mozdonyok katonai célra továbbfejlesztett változata volt. A luganszki Októberi Forradalom mozdonygyárban készített típus a gyár korszerűbb TE-109 típusához kifejlesztett, forgóvázakon futott. A mozdonyokat ABV (nukleáris-biológiai-vegyi) védelemmel is ellátták.

Egy 15P961 GRAU indexszámú rakétaindító egység három egymáshoz mechanikusan rögzíthető vagonból állt: rakéta szállító-indító kocsi (TEL), indításvezérlő kocsi és áramfejlesztő kocsi. A szállító-indító vagon üzemi tömege a 126 t tömegű konténeres rakétával és a hidraulikus berendezéssel együtt összesen 200 t volt.

Egy hadászati rakétaezredet képező, 3 mozdonyból és 17 vagonból álló autonóm szerelvény egy ellátmánnyal két hónapig működhetett az ellátó bázistól számított 1500 km sugarú körzetben. A teljes BZsRK rakétarendszert 1989. november 28-án minősítették hadra foghatónak. Ekkor három hadosztály állt szolgálatban egyenként négy-négy rakétaezreddel. A szerelvények naponta 1000 km utat te-

hetek meg feltűnés nélkül, és a rakéták indítása a vasúti pálya bármely pontján megállva megtörténhetett.

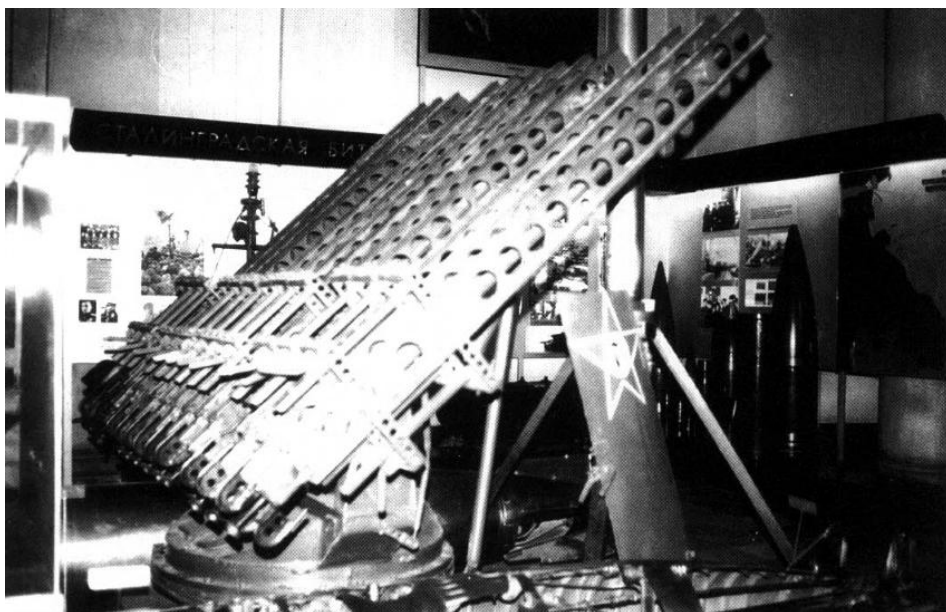


*35. ábra. Az indítóegység kiemelt rakétakonténerrel*



*36. ábra. A rakétás vonatszerelvény*

A BZsRK rendszerrel 1991. decemberben egy éles rakétaindítást hajtottak végre. A kozsztromai bázishoz tartozó P-450 vonatszerelvényről indítottak egy rakétát, amely a kijelölt röppályán haladva pontosan a Kamcsatkán kijelölt célterületen csapódott be.



*37. ábra. Univerzális rakétaállvány, amely páncélvonatokon és hajókon is alkalmazásra került*

A BZsRK szerelvények leszerelésére Brjanszk körzetében egy telepet létesítettek, ahol az első szerelvény elbontására 2003. júniusban került sor. A kivétel egy három kocsiból álló rakétaindító egység, amely ma Szentpéterváron, az Orosz Vasutak múzeumában látható.

Oroszország a 2010-es években 40 új interkontinentális ballisztikus rakétával (ICBM) erősíti meg stratégiai rakétaerőit, amelyek képesek bármilyen védelmi rendszer áttörésére. Az alkalmazásra kijelölt típus a Jarsz (NATO kódnevén SS-27. Mod.2), amellyel a közelmúltban hajtottak végre újabb kilövési kísérletet. A kilövés sikeres volt, a rakéta irányítható feje pontosan csapódott a kijelölt 10 célpontba. (A robbanófejek egyesített ereje megfelel 45 hirosimai atombombának.)

A Jarsz a Topol rendszer korszerűsített változata, és az új, szilárd hajtóanyaggal működő modell hatótávolsága körülbelül 12 070 kilométer. Silóból és mozgó hordozóból egyaránt indítható, amely azért előnyös, mert előre nem mérhető be.

A tervek szerint 2021-re valamennyi Topolt lecserélik, és a lajstromban már szerepelnek az RS-26-os, Rubezsnek nevezett változatok. A mozgékonyt mindig is előnyben részesítő gondolkodásmód révén kidolgozták a rakéták vasúti szerelvényekre vitelét is.

A régebben, 2005-ig szolgálatban lévő BZsRK hordozó szerelvények újragondolásáról van szó, így a rendszer 2040-ig marad majd szolgálatban.

A fejlesztések azonban nem állnak meg, hiszen 2016-ban sor került a Sarmat nehézzrakéta kísérleteinek megkezdésére is. Mint a TASZSZ hírügynökség beszámolt róla, ez a 11 ezer kilométeres hatótávolságú rakéta hivatott leváltani a Vojevoda rendszert (NATO-kódneve SS-18 Satan). A cél az amerikai rakétavédelem átütésének képessége, mivel a Vojevoda a kitűzött célpontokat el tudja érni átrepülve mind az északi, mind a déli sark fölött.

## Páncélvonatok napjainkban

Amikor a Csecsen polgárháború kirobbant, a vasútmérnökök a pályák karbantartása érdekében többféle szerelvényt állítottak össze, amelyek közül többnek a feladata az ellenség aknáinak hatástalanítása volt.



38. ábra. Modern páncélvonat kocsija fegyverzet nélkül

Ezeket a vonatokat helytelenül a köztudat páncélvonatoknak tekintette. Csak 2002 végén jelent meg négy páncélvonat a területen: az



Amur, a Bajkal, a Don és a Terek. Ezek közül az első három új kocsi-  
ból állt, és csak az utolsóban szerepeltek korábban is használt  
vagonok a már korábban selejtezett szerelvényekből.

A vonatok összeállítása a következő volt:

- pórekocsi ZU-23-2-vel;
- pórekocsi BMP-2-vel;
- pórekocsi T-62-vel;
- páncélozott vagon, rögzített toronnyal gyalogsági könnyű-  
fegyverek és gránátvetők számára;
- szerszámos kocsi;
- egy vagy két személyvagon a személyzet számára;
- két vagy három, biztonsági okokból a vonathoz kapcsolt vagon  
homokzsákokkal;
- egy vagy két pórekocsi rádiós kocsikkal;
- mozdony.

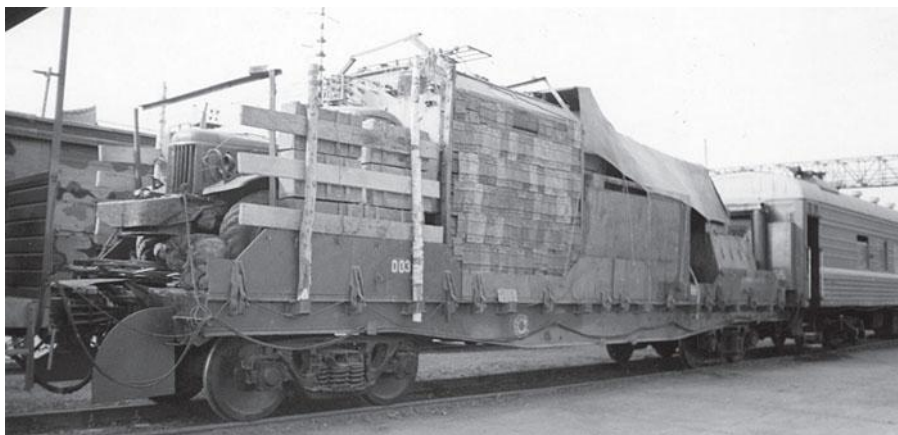


*39. ábra. Szovjet páncélvonat a kubinkai múzeumban*

2002 októberében egy ötödik vonat, egy ismét Kozma Minyin név-  
re keresztelt szerelvény érkezett az egységek Hankala-i honállomá-  
sára. A vonatot a helyszínen talált anyagokból átépítették, és egy  
BMP-2-es harckocsival egészítették ki, amelyet talpfákból rakott ol-  
dalfalakkal külön is védtek. A Kaukázusban szolgálatot teljesítő vona-

tok igen figyelemreméltó eredményeket értek el: közel 1000 km-nyi vasúti pályát aknamentesítettek, körülbelül száz katonai vonatot védtek és 32 000 km-nyi vasútvonalat ellenőriztek Oroszország és Cseccsenföld között.

2004-ben az Orosz Hadsereg megalapította ZsDk (Zseleznodorozsnyiki) - Vasutas Szervezetét, amelyet négy hadtest, huszonnyolc brigád és számos kisebb alegység alkot. A szervezet fő feladata a vasút helyes működésének fenntartása szállítási és harcászati célokra.



39. ábra. Modern páncélvonat kommunikációs kocsija Zil teherautóval



40. ábra. Magyar csapatok által zsákmányolt szovjet páncélvonat a keleti hadszíntéren (Fortepan 74250)

2010-ben a hadvezetés és a belügyminisztérium úgy határozta, hogy felújítják és modernizálják a Kozma Minyin-t. A felszerelés közé tartozott az M4K „Камыш” (Nád) zavarórendszer, amely 20 km-es körzetben hatástalanítja a rádióirányítású aknákat.

A légvédelmet ZPU-4-es páncélozott járművek, passzív zavar dipólfelhő-kilövők és géppuskák biztosítják. A további tüzert egy 30 mm-es 2A42 géppágyú, 9P135 M páncéltörő rakéták és a már fentebb említett BMP-2-es harckocsi biztosítja. Szükség esetén még két T-62-es harckocsi is mozgósítható a bevetéshez. A többi vonatot 2013 után feltehetően szétvágták a kaukázusi hadműveletek végeztével. A hadvezetés azonban további fejlesztéseket rendelt el, mint például a legújabb 152 mm 2S19 Msta-S tarack alkalmazásának kidolgozását páncélvonatokra.

A páncélvonatoknak az orosz köztudatban betöltött és megbecsült helyét mi sem bizonyítja jobban, minthogy 2015. április 30-án, az 1945-ös győzelem 70. évfordulójának alkalmából az orosz posta több bélyeget is megjelentetett, amelyeken különféle hadifelszerelések szerepelnek. Négy bélyegen ezek közül páncélvonatok vannak: „Московский метрополитен” (Moszkvai Metró, ВР-43-as típus), „Москвич” (Moszkvai, ОБ-3-as típus), „Истребитель немецких захватчиков” (A német megszállók megsemmisítője, ОБ-3-as típus) és a „Козьма Минин” - Kozma Minyin.

### **Felhasznált irodalom:**

[1] Russian Armoured Trains. Pavel Voylov, szerkesztette: Ben Turner és Jeremy Mac Donald. <http://soviethammer.blogspot.hu/p/russian-armoured-trains.html>, elérés: 2017. 04.17.

[2] Armoured Trains. Steven J. Zaloga. 2008. Osprey Publishing

[3] Armored Trains of the Soviet Union, 1917-1945. Wilfried Kopenhagen. 1997. Schiffer Publishing, Ltd.

[4] The armoured trains that turned the tide of the Russian Civil War. Alexánder Korolkov.

[https://in.rbth.com/economics/2014/06/03/the\\_armoured\\_trains\\_that\\_turned\\_the\\_tide\\_of\\_the\\_russian\\_civil\\_war\\_35699](https://in.rbth.com/economics/2014/06/03/the_armoured_trains_that_turned_the_tide_of_the_russian_civil_war_35699), elérés: 2017.04.17.

[5] Armoured Trains: An Illustrated Encyclopedia 1825-2016, Paul Malmassari. 2016. Naval Institute Press

[6] Paul Malmassari: RT-23 Molodets kötőtpályás rakétahordozó. Album, 2016.

[7] Villányi György: BZsRK: rakétabázis a síneken. Haditechnika 2011. évi 6. sz.

[8] Turcsányi Károly – Bán Attila – Hegedűs Ernő – Molnár Gábor: Haderők és hadviselés az elöltöltő fegyverek korában HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum, Budapest, 2015.

[9] <http://rbase.new-factoria.ru/missile/wobb/15g61/15g61.shtml>

[10] <http://www.astronautix.com/lvs/rt25zh61.htm>

[11] <http://www.snariad.ru/strategy/молодец/>

[12] Szabó Péter – Számvéber Norbert: A keleti hadszíntér és Magyarország 1941-1943. Püedlo Kiadó, Debrecen. 13, 51, 60. o.

## **A SABER GUARDIAN 2017 GYAKORLAT ÉS AZ MH LOGISZTIKAI KÖZPONT TEVÉKENYSÉGE**

A Saber Guardian 2017 az Amerikai Egyesült Államok szárazföldi haderejének Európában állomásozó katonai szervezetei által támogatott, nagy láthatóságú gyakorlat. A Saber Guardian 2017 célja az észak-atlanti szövetség varsói csúcstalálkozásán megfogalmazottak szellemében a hiteles kollektív védelmi képességek demonstrálása volt, de egyben a Magyar Honvédség számára is jó lehetőséget teremtett a képességek kipróbálására és a szövetséges együttműködés hatékonyságának elmélyítésére. Ez a nemzetközi összhaderőnemi NATO gyakorlat Bulgária, Magyarország és Románia területén került végrehajtásra. A résztvevő 22 ország fegyveres erői hajtották végre sikeresen a különböző jellegű feladatokat.

Az MH Logisztikai Központ feladatai a Sabre Guardian gyakorlat során:

- a Befogadó Nemzeti Támogatás keretében az áthaladó, valamint a kiképzési tevékenységet végrehajtó szövetséges katonai szervezetek támogatása;
- az érkezők fogadása, a mozgás-irányítás feladatai (Határátlépést Koordináló Közlekedési Parancsnokság, Vasúti és Repülőtéri Katonai Parancsnokság);
- közúti menetoszlopok, katonavonatok kísérése;
- hajtóanyag feltöltési hely biztosítása (Lébény - Mosonszentmiklós, USA);
- menettámogató központ (Táborfalva, CSC, hajtóanyag feltöltés USA, szállás, gép-, és harcjárművek elhelyezése, javítási tevékenységhez helybiztosítás);
- technikai támogatás meghibásodás esetén (nehézgép szállító szerelvény);
- a kapcsolódó gyakorlatok központi logisztikai támogatása.

A feladat végrehajtása érdekében az MH Logisztikai Központ egy, az alárendeltségében működő támogató parancsnokságot (RSOM - Reception, Staging and Onward Movement - Erők Fogadása, Állomásoztatása és Előre vonása) hozott létre. Az MH LK a Befogadó Nemzeti Támogatás keretében végezte az áthaladó, valamint a kiképzési tevékenységet végrehajtó szövetséges katonai szervezetek támogatását, az érkezők fogadását, a mozgás-irányítás feladatait, a közúti

menetoszlopok, illetve a katonavonatok kísérését, továbbá a technikai támogatást meghibásodás esetén. Végezte a kapcsolódó gyakorlatok központi logisztikai támogatását.

Az Amerikai Egyesült Államok szárazföldi haderejének Európában állomásozó katonai szervezetei által támogatott gyakorlat logisztikai részéből az MH Logisztikai Központ a megszokott feladatain túl speciális, eddig nem alkalmazott támogató elemekkel is kivette részét.

A gyakorlat nemzeti kijánlott kiképzési rendezvényeinek stratégiai szintű koordinálására Gyakorlat Irányító Csoport került megalakításra, melyben állandó tagként az MH Logisztikai Központ is képviselteti magát. Az RSOM Parancsnokság alárendeltségében működő Konvoj Támogató Központ – „Convoy Support Center” (CSC) az MH Anyagellátó Raktárbázis állományából, a Mozgás Koordináló Központ – „Movement Coordination Center” (MCC) pedig az MH Katonai Közlekedési Központ állományából került megalakításra.

A Táborfalván települő Konvoj Támogató Központ a gyakorlaton a STANAG 2580 (ATP-3.13.1 – RSOM procedures) feladatokat látta el. A logisztikai támogatásba bevonható összes technikai kapacitással és a rendelkezésre álló technikai eszközzel szolgálta ki a vezetés-irányítás igényeit. Fontos feladata volt a segítségnyújtás a kijelölt útvonalat használó gépjárművek részére, a szükséges egészségügyi, javítási-karbantartási, műszaki mentési szolgáltatások biztosítása; a terület menedzsment, műszaki tevékenység és „Force Protection” koordinálása, és az egyeztetés a hatóságokkal a továbbhaladás érdekében. A központ fő feladatai közé tartozott a továbbindulási feltételek biztosítása, szoros együttműködésben azzal az – ugyancsak az MH LK alárendeltségébe tartozó – állománnyal, amely az amerikai konvojokat országunk északnyugati illetve délkeleti határátkelőhelyein fogadta, és kísérte közöttük. (Összeállította: Dr. Hegedűs Ernő mk. őrnagy és Druzsinszki József szds.)

## **NEMZETKÖZI TEREPI-JÁRMŰ RENDSZEREK TUDOMÁNYOS EGYESÜLETÉNEK TEREPI-JÁRMŰVES KONFERENCIÁJA BUDAPESTEN**

Budapesten tartotta szeptember 24. és 27. között konferenciáját a Nemzetközi Terepi-Jármű Rendszerek Tudományos Egyesülete, angol nevén International Society for Terrain-Vehicle Systems (ISTVS). A konferencián több mint 120 vendég vett részt, és 75 előadás/poszter illetve tudományos dolgozat jelent meg. A konferencia-

szervezők a Rába Járműipari Holdingot, mint nagy múlttal rendelkező hazai járműgyártó céget és a MH Logisztikai Központot kérték fel a konferencia szakmai nap főtámogatójainak.

Az ISTVS egyesület jelenleg Japántól az Egyesült Államokig tömöríti a járműtechnikával, terepjáráselmélettel, mezőgazdasági-, katonai-, erdészeti járművekkel, valamint az égitest jármű-robotokkal foglalkozó ipari- és kutató-oktató szakembereket. Tudományos rendezvényeivel jelentős nemzetközi fórumot biztosít az ipar, a kutatás-fejlesztés, a felsőoktatás és egyéb szakmai szervezetek, egyesületek közötti tapasztalatcseréhez és információáramláshoz. Az egyesület 2012-ben ünnepelte alapításának fél évszázados évfordulóját.

A konferencia megnyitóünnepséggel kezdődött, ahol Dr. Kiss Péter, az ISTVS elnöke és a konferencia főszervezője köszöntötte a vendégeket, majd Dr. Sitkei György akadémikus tartott bevezető előadást „A talajmechanika kihívásai és lehetőségei” címmel.

A plenáris előadáson Baráth István dandártábornok mutatta be a konferencia résztvevőinek a Magyar Honvédség Logisztikai Központ küldetését és feladatait, majd Dr. Lelkes Márk, a Rába Fejlesztési Intézet vezetője tartott előadást a Rába mezőgazdasági futóművek, járószerkezetek fejlesztéséről.



Baráth István dandártábornok plenáris előadást tart: “The Mission and Task of the Hungarian Defence Forces Logistics Centre” címmel

Az ISTVS konferenciákat hagyományosan egynapos szakmai bemutatónak, „Technical Tour” kíséri, mely jellemzően járműbemutató, vagy

kutatóintézet, kísérleti laboratórium megtekintése. Ennek keretében a konferencia résztvevők meglátogatták a Rába Technológiai Centrumot, nagy érdeklődéssel figyelték a kiállított Botond katonai szállítójárművet, és előadás keretében megismerhették a gyár múltját és jelenét.



Az ISTVS 2017 konferencia résztvevői

A szakmai nap második felében a vendégek az écsi Rába Ring próbapályára mentek, ahol katonai tábor, valamint bemutatóra felsorakozott járművek várták a résztvevőket. Hat járművet mutattak be, négy Rába katonai szállítójárművet és két, szintén hazai fejlesztésű és gyártású Komondor 4x4 és 6x6 páncélozott katonai járművet, melyet a Gamma Műszaki Zrt. biztosított. A járművek statikus bemutatását követően a próbapálya különböző szakaszain mozgás közbeni járműbemutató következett. Jelentős érdeklődés fogadta az ún. váltott hullámú szinusz akadályokon történő igen látványos járműmozgást, ahol a futómű és vázszerkezet jelentős hajlító-csavaró igénybevételnek van kitéve. Volt emelkedőn felfelé való haladás közbeni, valamint terepi és országúti (parabolikus pálya) járműbemutató is.

A konferencia szervezés háttérintézménye a gödöllői Szent István Egyetem Folyamatmérnöki Intézet Járműtechnika Tanszéke volt. A tanácskozáson résztvevők visszajelzése alapján, a konferencia mind szakmailag, mind pedig programját tekintve nagyon sikeres és hasznos volt, pozitív szakmai tapasztalatokat és maradandó emlékeket nyújtott.

(Összeállította: Dr. Kiss Péter - Dr. Máthé László)



## **A HADSEREG SZÁMÁRA LÉTKÉRDÉS A MEGBÍZHATÓSÁG**

„A hadsereg számára létkérdés a megbízhatóság” – ez lehetne a mottója annak a rendezvénynek, melyet az MH Logisztikai Központ Műszaki Átvevő és Vizsgáló Osztálya rendezett meg az év közepén a báró Hazai Samu laktanyában. A minőségbiztosítási szakmai napon több mint 150 polgári és katonai szakértő vett részt.

A rendezvény aktualitását a 2016-os változások adták: a NATO AQAP 2110 normatív dokumentum és a benne hivatkozott NATO-szabályzók, valamint a szervezeti változás, mely okán a minőségbiztosítás feladatrendszere az MH Logisztikai Központhoz került. A rendezvényre meghívást kaptak az állami minőségbiztosítási szervezet, a Honvédelmi Minisztérium és a Magyar Honvédség képviselői is. Részvételre hívták a Katonai Minőségirányítási Rendszert üzemeltető és azt bevezető vállalkozásokat, valamint hadiipari beszállítókat is.

A szakmai napot az MH Logisztikai Központ parancsnoka, Baráth István dandártábornok nyitotta meg, majd átadta a szót a szakmai előadóknak. Az előadásokban az új szabályzókat, követelményrendszereket ismertették az előadók.

## **ÜNNEPI MEGEMLÉKEZÉS LOGISZTIKUSOK NAPJÁN**

A 2017. évi logisztikusok napját 2017. november 30-án ünnepelte az MH Logisztikai Központ.

Az 1989-ben kialakított hagyománynak megfelelően az idén is megünnepelték a logisztikusok napját valamennyi logisztikai katonai szervezetnél. Az MH Logisztikai Központ november 30-án délután tartotta ünnepi állománygyűlését az alakulat laktanyájában. A rendezvényen részt vettek az együttműködő katonai szervezetek, a társ fegyveres szervek és az együttműködő polgári szervezetek képviselői. A meghívottak között kiemelt figyelmet kapott a Magyar Logisztikai Egyesület és a Magyar Katonai Logisztikai Egyesület. Részt vettek a rendezvényen a honvédelmi tárca gazdasági társaságainak képviselői is. Az ünnepségen felolvasták a honvédelmi miniszter és a honvéd vezérkar főnöke közös ünnepi köszöntőjét. Az ünnepi megemlékezést a Nemzeti Közszolgálati Egyetem tanszékvezetője, Dr. Gyarmati József alezredes tartotta. Beszédében – tekintettel az év vége közelségére – visszatekintett a lassan lezáruló év legfontosabb feladataira: a PRECISE RECEPTION – 2017, SAUBER GUARDIAN-

2017 és a SAFETY FUEL- 2017gyakorlatokra. A szervezési intézkedésre, melynek során egy új igazgatósággal bővült a szervezet struktúrája. Kitért a Zrínyi 2026 programra és beszélt a logisztikai felsőoktatás aktualitásairól is.



A résztvevők az ünnepi beszédet hallgatják

Az ünnepi beszédet követően elismerések átadására került sor. Ismertették, hogy a honvédelmi miniszter december 01-ével előléptette ezredessé Gumpál Pál alezredest. Több vezérkari főnöki emléklapkett, MH Összhederőnaaemi Parancsnoki és az Logisztikai Központ parancsnoki emléktárgyat és oklevelet is átadott Baráth István dandártábornok. A parancsnok a rendezvényen búcsúztatta el a nyugalománya vonuló Bakó Valentyína közalkalmazottat.

Délután az MH Anyagellátó Raktárbázis Újszász utcai objektumában folytatódott a megemlékezés. A tradíció szerint koszorúzták meg a résztvevők a Magyar Ellátó Katonák Emlékművét. Az emlékműnél dr. habil. Horváth Attila alezredes, a Nemzeti Közszolgálati Egyetem tanszékvezetője mondott nagy sikerű beszédet. Elmondta, hogy a művészi katonaábrázolások a költészettől a filmekig csak a harcoló katonát ábrázolják. De a logisztikus katonákkal a hadművészet is mostohán bánik. Az ellátó katona mindig is a háborúk névtelen hőse volt. Beszédében kitért az emléktáblára, melyet a logisztikusok állították és őriztek meg. Beszédében a jövőnek szóló példaként az alábbiakat említette: „Az 1848-49-es Forradalom és Szabadságharc a magyar hadtörténelem olyan sikeres példája volt, amelynek tapasztalata-

iból ma is tanulhatunk. A szabadságunkért vívott háborúnak nem voltak meg a katonai, hadiipari és logisztikai feltételei. Az akkori helyzettel kapcsolatban az egykori hadmérnök és matematikus Bolyai János szavai jutnak eszembe „A semmiből egy új, más világot teremtettem!” Majd ezekkel a szavakkal zárta beszédét: Az 1848-49-es Forradalom és Szabadságharc példája ma is erőt adhat, a Zrínyi 2026 Honvédelmi és Haderőfejlesztési Program előkészítése és végrehajtása időszakában. Szerencsénkre nem kell a semmiből kezdeni, de nekünk logisztikusoknak van és lesz ezzel kapcsolatban feladatunk.

A beszédet követően került sor a koszorúk elhelyezésére. Koszorút helyezett el a XVI. kerület polgármestere, a IX. kerületi polgármesteri hivatal képviselője, a Honvéd Vezérkar és közvetlen szervezetei, az MH Összhaderőnemi parancsnokság és alárendelt szervezetei, a Nemzeti Közszolgálati Egyetem képviselői, a nyugállományú szervezetek képviselői, a Magyar Katonai Logisztikai Egyesület és az MH Logisztikai Központ és alárendelt szervezetei is.



Koszorúzás az emléktáblánál

A késő délután a kerekévfordulós nyugállományú vezetők köszöntése jegyében telt. Szintén a többéves tradíció szerint fogadta az MH Logisztikai Központ parancsnoka a nyugállományú vezetőket. Az idén húsz, korábban a logisztika területén dolgozó vezető beosztású nyugállományú főtiszt és tábornok fogadta el Baráth dandártábornok meghívását a találkozóra. A parancsnok a kerekévfordulós születésnapjukat a 2017. év folyamán ünnepelt nyugállományú kollégáknak egy-egy emléklap átadásával tette emlékezetessé az összejövetelt.



A kerekévfordulósok és az őket köszöntők

Megható színfoltja volt az estének az MH Anyagellátó Raktárbázis megbízott parancsnoka, Dolányi Sándor alezredes tisztelgése Kiss József ezredes úr előtt. Kiss ezredes úr volt az első parancsnoka a frissen avatott Dolányi hadnagynak az MH Üzemanyagellátó Központban. Háláját fejezte ki a nyugállományú ezredes felé azért a fogadtatásért és azért a bánásmódért, amellyel az akkori pályakezdőt fogadta és segítette. Az este baráti beszélgetésekkel zárult.



Dolányi Sándor alezredes köszönti egykori parancsnokát