10.24395/KRE.2025.003

Károli Gáspár Református Egyetem
Történelemtudományi Doktori Iskola
KRE TDI vezetője: Prof. Dr. Hermann Róbert DSc., egyetemi tanár

Varga Imre

A magyar haderő fejlesztése és gépjármű-ellátása

Doktori (PhD) értekezés

2024.

10.24395/KRE.2025.003

Károli Gáspár Református Egyetem
Történelemtudományi Doktori Iskola
KRE TDI vezetője: Prof. Dr. Hermann Róbert DSc., egyetemi tanár

Varga Imre

A magyar haderő fejlesztése és gépjármű-ellátása

A magyar katonai gépkocsizás történetének első évtizedei 1909 - 1945

Doktori (PhD) értekezés

témavezető:
Dr. Horváth Csaba
egyetemi docens
Károli Gáspár Református Egyetem

Budapest, 2024.

10.24395/KRE.2025.003

Károli Gáspár Református Egyetem
Bölcsészettudományi Kar, Történelemtudományi Doktori Iskola
Vezetője: Prof. Dr. Hermann Róbert DSc., egyetemi tanár

Doktori (PhD) értekezés

Varga Imre

A magyar királyi Honvédség fejlesztése és gépjármű-ellátása
A magyar katonai gépkocsizás történetének részlete
1909 - 1945

Témavezető: Dr. Horváth Csaba CSc., egyetemi docens

Doktori szigorlat időpontja:
Szigorlati bizottság tagjai:

-
-
-

Nyilvános védés időpontja:
Bíráló bizottság:

Opponenesek:

10.24395/KRE.2025.003

Tartalomjegyzék:

Előszó **6. oldal**
- A kutatás hipotézisei 8. oldal
- A kutatás célja 8. oldal
- A kutatás módszertana 8. oldal
- A kutatás problémái, szakirodalom 9. oldal
- A dolgozat felépítése 19. oldal
- A dolgozat időszerűsége 19. oldal

I. fejezet **21. oldal**
- Mi a gépkocsizás? 21. oldal
- Alapfogalmak 21. oldal
- A szabályzat értelmében 22. oldal
- A gépkocsizó csapat központi szervei 23. oldal
- A gépkocsizó csapatot meghatározó szervezetek 24. oldal
- A gépkocsizás intézetei 25. oldal
- Motoros járművek ismertetése, jellemzése általánosságban 26. oldal
- Motoros gépjárművek felosztása 26. oldal
- A haderőfejlesztések feltételei (pénz, pénz, pénz) 28. oldal

II. fejezet Rövid (és egyben hosszú) kezdet **32. oldal**
- Általános helyzet az összeomláskor 36. oldal
- Az összeomlás 37. oldal
- Az önálló magyar katonai gépkocsizás nehéz kezdete 38. oldal
- Párhuzamos út Bécsben 46. oldal
- A Magyar Tanácsköztársaság 55. oldal
- A Vörös hadsereg összeomlása, új rendszer jött létre 79. oldal

III. fejezet 1920-1929 (10 év csendes időszak) **86. oldal**
- A m. kir. Honvédség motorizált alakulatainak fejlődése és alkalmazása 98. oldal

IV. fejezet A motorizálás széleskörű elterjedése (1930 - 1940) **107. oldal**
- A motorizálás széleskörű elterjedése (1930 - 1940) 107. oldal
- 1931. 109. oldal
- 1932. 110. oldal
- 1933. 113. oldal
- 1934. 114. oldal
- 1935. 115. oldal
- 1936. 116. oldal
- 1937. 120. oldal
- 1938. 124. oldal
- 1939. A motorizáció aránya kiszélesedik 135. oldal
- 1940. 141. oldal
- A m. kir. Honvédség helyzete 1940. év végén (békehadrend) 149. oldal
- Az erdélyi bevonulás utáni helyzet 159. oldal
- Egyéb intézkedések a bevonulást követően 161. oldal

V. fejezet 1941. **167. oldal**
- 1941., Délvidék 167. oldal
- A délvidéki hadbalépés 168. oldal
- A délvidéki bevonulás követő hadműveleti és az azt követő békeszervezés 176. oldal

VI. fejezet Ténylegesen a háborúban (1941. nyár) 181. oldal
- Békeszervezés helyett újabb mozgósítás 181. oldal
- Az 1941-es békehadrend 203. oldal

VII. fejezet 1942. 214. oldal
- Előkészületek egy újabb hadműveletre 215. oldal
- A 2. hadsereg hadrendjébe tartozó alakulatok 227. oldal
- Békeszervezés 1942. évben 235. oldal
- Szervezés az 1942/1943-as békehadrend bevezetésével 239. oldal

VIII. fejezet 1943. 242. oldal
- Hazai fejlesztések és részleges mozgósítások a téli vesztes hadműveletek után 246. oldal
- Az 1943/1944-es utolsó békehadrend 254. oldal
- A hadrendi átállás melletti mozgósítások, egyéb szervezések 257. oldal

IX. fejezet 1944-1945. 260. oldal
- Szervezések és részleges mozgósítások 265. oldal
- A békehadrend alakulatainak utolsó részleges mozgósítása 289. oldal
- A magyarországi harcok előtti szervezések és áthelyezések 292. oldal
- A magyarországi harcok kezdetétől a fegyverletételig 295. oldal

Összegzés 305. oldal

Levéltári források 307. oldal

A jelölt tudományos közleményei, publikációi: 308. oldal

Felhasznált irodalom 309. oldal

Függelékek 310. oldal

10.24395/KRE.2025.003

Előszó

A magyar katonai gépkocsizás története rengeteg érdekességben bővelkedik, 1909-es kezdetétől kezdve egészen napjainkig. Feldolgozottsága igen kezdetleges állapotban van még ma is. A legkedveltebb szegmens, a magyar páncélosok tevékenységének, milyenségének, gyártásának kutatása is gyakran hoz új eredményeket, a páncélozás nélküli, hagyományos, nem hivatalosan kerekes vagy puha gépjárműveknek nevezett terület pedig alig ismert. Jelen munkámban nem a teljesség volt a cél, elsősorban terjedelmi okokból. Teoretikus kérdést vet fel az a helyzet, hogy az intézmények, alakulatok, szervek korabeli megnevezéseit alkalmaztam dolgozatomban, mely megnevezések és helyesírásuk gyakorta jelentősen eltér a mai szabályoktól. Ez a forma számomra jobban megkülönböztethető a mai rendszertől, akkor is, ha a publikálás szabályait tekintve ez helytelen. A harcok kimenetele, politikai, gazdasági és egyéb szempontok itt elemzések nem szerepelnek, ezek feldolgozására nem mertem vállalkozni. Ami viszont szerepel, sokszor igen részletes, adatokkal és megnevezésekkel teli elemzés. A haderő sokszínűségének bemutatása volt a cél, mely folyamaton belül bizonyos tendenciák fedezhetőek fel. Ezeket igyekeztem is a törzsszövegben vagy éppen lábjegyzetelésben, indokokkal együtt kiemelni és megmagyarázni.

A m. kir. Honvédség 1919 és 1945 közötti időszakban kísérletet tettem a végrehajtott gépjárműügyek bemutatására, elsősorban beszerzési és elosztási szempontokat követve. Az általában alkalmazott gyártókra vonatkozó jellegzetességeket az egyes fejezeteknél az egyes alakulatok jellemzésével lehet nyomon követni.

A munkához felhasznált források túlnyomó többsége levéltári anyagokból származik. Elsődlegesen a Hadtörténelmi Levéltárban őrzött különböző iratanyagok kerültek feldolgozásra, melyekből többet eddig senki nem kutatott átfogó jelleggel. Részben egy kompromisszum eredménye, hogy más levéltárak anyagai (például Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Győr Megyei Levéltár, stb.) nem kerültek feldolgozásra.

Engem mindig az érdekelt leginkább, amikor egy-egy háborús eseményről olvastam, hogy pontosan milyen eszközökkel és milyen módon vett abban részt a magyar haderő. Erről keveset lehet olvasni. Egyedül a páncélosok szempontjából feldolgozottabb a téma, de kutatásaim során ezen szegmensben is találtam újdonságokat. A dolgozatomban igyekeztem a technikatörténet, a szabályzatok és beszerzések körülményeinek bemutatása és a harci cselekmények helyett haderőfejlesztéssel és annak gépkocsizó hátterével, a gépjárművek felhasználásának módjával foglalkozni, amellyel talán ki lehet egészíteni a háborús eseményekben érintett alakulatok tevékenységét. Az elvi háttér, a kereskedelempolitika és gyártás nem tárgyalható előzmények nélkül, így a feldolgozást legalább 1918-tól kell kezdeni. Ebben az esetben viszont megérdemelte a témakör, hogy a kezdetektől, 1909-től tárgyalásra kerüljön.

Munkahelyi vezetőim javaslatára nem a folyóiratokban, illetve önálló kiadványokban megjelent munkákból indultam ki, hanem kutatásomat az alapoktól kezdtem, kikerülve az esetleges félrevezető könyvészeti forrásokat. Célszerűbbnek tűnt egy alapkutatást végezni levéltári anyagok alapján, az ellenőrizhetetlen adatokkal közzétett papíralapú vagy elektronikus publikációkat kikerülni.

A személyekre vonatkozó kutatások itt kimaradtak. Előzetes felmérésem alapján az 1909 és 1945 közötti időszakban legkevesebb 60000 fő körül mozog azoknak a tiszteknek és tiszthelyetteseknek, valamint azoknak a szakosított kiképzést kapott katonáknak a száma, akik a gépkocsizóvá tett fegyver- és csapatnemekhez, illetve a (gépkocsizó) vonat csapatnemhez

tartoztak, és akik valamilyen gépkocsizó szervezetnél szolgáltak az érintett politikai időszakok alatt. A nem szakosított legénységet nem is lehet szinte felbecsülni, mert létszámuk 100000-es mértéket ölt az írnoktól a gépkocsizó lövészeken és utászokon át a gépjármű vezetőkig. A felkutatásuk oly mértékű munka lenne, amelyet egyetlen személy gyakorlatilag képtelen elvégezni, tehát ehhez egy kutatócsoport felállítása lenne szükséges. Ennek kezdeteként lesz fontos a közeljövőben olyan jelentős személyek bemutatása, akik a magyar katonai gépkocsizás fejlődésében alapvető szerepet töltöttek be. (pl. Czajkowszki Emánuel, Bartholomeidesz Sándor, Tanos Béla, Szalay László II., stb.)

Családom, barátaim, kollégáim gyakran humorizáltak az egyes morzsák felfedezésekor mutatott lelkendezésemen. Én ezt mindig örömmel vettem, még ha nem is feltétlenül volt mindig érdekes másoknak mindaz, amit közöltem velük vagy éppen felfedeztem, kikövetkeztettem. A teljes kutatásom eredményét családom, barátaim mellett munkahelyem, a Honvédelmi Minisztérium - Hadtörténeti Intézet és Múzeum, Hadtörténelmi Levéltárban eltöltött éveknek köszönhetem, annak a környezetnek, amit ott megkaptam tapasztalatban, mind emberileg, mind szakmailag.

Szüleim, ***Éva*** és ***Imre*** alapvető támogatása és hatalmas türelme mellett ki szeretnék emelni több személyt, akik munkámat érdemben segítették. Közvetlen főnökeim, ***dr. Bonhardt Attila*** nyá. ezredes és ***dr. Számvéber Norbert*** alezredes urak, mint a Hadtörténelmi Levéltár korábbi és jelenlegi igazgatója, illetve ***dr. Kiss Gábor*** alezredes úr, a Hadtörténelmi Levéltár levéltárvezetője (illetve bécsi kirendeltségének vezetője) engedték, támogatták a mindennapi munkavégzésem mellett a hosszadalmas kutatásomat és feldolgozó munkámat. Megtisztelő volt, amikor szakmai véleményemet kérték saját munkájukban, vagy éppen intézményi ügyekben. Velük, illetve kedves barátaimmal, kollegáimmal szinte bármikor megoszthattam felfedezéseimet, kérdéseimmel szabadon fordulhattam hozzájuk. Mellettük köszönet illeti ***dr. Horváth Csaba*** ezredes urat, a HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum korábbi parancsnokhelyettesét, aki befogadta munkámat, mint önálló doktori témakört és ***Andaházi-Szeghy Viktor*** őrnagy urat, a Hadtörténeti Könyvtár korábbi vezetőjét, aki szakmai véleményével segített dolgozatom megírásában. Szakmai tapasztalataik, véleményük, iránymutatásuk mellett segítettek számos kompromisszum meghozatalában, amelyek nélkül a munka méginkább végeláthatatlan hosszúságba veszhetett volna.

Rengeteg apró észrevételt, elméletet, kérdésfelvetést, vagy egy túlbonyolított gondolatsor helyett kézenfekvő választ segítettek megtalálni, illetve rengeteg motivációt köszönhetek kollegáimnak és barátaimnak. Ők név szerint: ***Lakatos Júlia***, ***Fügedi Erika***, ***Joháczi Szilvia***, ***Haiser Anna***, ***Reszegi Zsolt***, ***Lenkefi Ferenc***, ***Hatala András***, ***Pánczél Mátyás***, ***Dávid Zsolt,*** ***Bálint Ferenc***. Pótolhatatlan támogatásukkal, ötleteikkel, véleményükkel, beszélgetésekkel előbbre vitték elmélkedéseimet, kutató és feldolgozó munkámat, mindennapi munkám végzése mellett. Így egyben köszönöm meg mindenkinek a bátorítást, türelmet, támogatást, vitákat és örömöket. Remélem, később is számíthatok rájuk, azaz rátok!

Remélem dolgozatomban minden kedves olvasó talál érdekes vagy értékes adalékot.

A szerző

A kutatás hipotézisei

A kutatás megkezdésétől kezdve (2010.) több olyan feltételezés alakult ki bennem, melyek az évek során valamelyest módosultak, az idő előrehaladtával erősödtek, majd gyakran igazolódtak.

A., A m. kir. Honvédség gépkocsizás szempontjából - fejlődése során - önálló utat járt be. Az Osztrák-Magyar Monarchiából megörökölt elveket a trianoni szerződés értelmében jelentősen korlátozott anyagi és személyi körülmények között kellett fejleszteni. Elsősorban a szomszédos államok, illetve nagyobb európai országok haderőszervezését részben ismerték, a trianoni békeszerződés katonai rendelkezései, Magyarország gyenge gazdasági helyzete és a hazai gyáripar viszonylagos elmaradottsága miatt nem követhette más államok elveit, ezért önálló, sajátos rendszerről beszélünk.

B., A haderőszervezés valóságos igényeket követve, a területi alapon szervezett, vagyis egy adott terület védelmére szolgáló, helyben sorozott állományú haderőben lehetőségeihez képest a legmodernebb minőségi gépjárművekkel látta el alakulatait és háttérszerveit.

C., A szerény hazai anyagi körülmények ellenére a különutas szervezeti fejlődés során jó piaci, illetve befektetési lehetőségek nyíltak a külföldi, elsősorban tengelyhatalmakhoz és semleges államokhoz köthető gyáripari és kereskedelmi szereplők részére.

D., A m. kir. Honvédség általánosságban több és jobb minőségű katonai gépjárműállománnyal rendelkezett szinte bármely időszakot tekintve, mint ahogyan az interpretálva van korabeli és utólagos visszaemlékezésekben, tanulmányokban. Az alakulatok általában előírás szerint el voltak látva, mozgósított alakulatok esetén pedig rögtönzésekkel olykor meg is haladták azt. Békében az évente kiadott állománytáblák, mozgósításkor a hadiállománytáblák elemzésén alapszik mindez, mely megfelelt vagy éppen eltért a valóságtól.

A kutatás célja

A két legfontosabb célom tudományos kutatómunkám során a haderő szervezeti fejlődésének nyomonkövetése, illetve alkalmazott gépjárműveinek adatbázis-szerű gyűjtése, a megrendelések körülményeinek feldolgozása, a mindenkori gépjárműanyag alkalmazásának és sorsának felkutatása volt. A dolgozat ebből merítve, kristályosítva kizárólag a honvédségi gépkocsizás azon szegmensével foglalkozik, amely a teljes mértékben motorizált alakulatok fejlődését és állományát mutatja be.

Létezik egy távlati terv is, mely célként nevezhető meg. A teljes haderő hasonló bemutatása, mint ahogy az itt szerepel, vagy inkább még részletesebben. Hiszen minden fegyver- és csapatnem megérdemli a feldolgozást.

Ezen kívül a módszer adaptálásával, hasonló nagy gyűjtő és feldolgozó munkával lehetségesnek látszik a haderő más fegyver- és csapatnemeinek egyenkénti elemzése, illetve komparatív bemutatása más magyar politikai időszakok haderejével vagy éppen más nemzetek rendszerével.

A kutatás módszertana

Vitatható, hogy egy csapatnem történetének egy nagyobb időszaka mikro- avagy makrotörténelem. Mivel a haderő összességének egy bizonyos részletéről beszélünk, mikrotörténetnek nevezném a disszertációt.

Nagyobb történelmi események elemzéséről nincsen szó, hanem ezeket végigkísérve, komparatív módszerrel elemzem a végigvezethető folyamatokat, hogyan és milyen módon fejlődött a magyar katonai gépkocsizás. Számos következtetés, sajátosság kerül bemutatásra. Technikatörténetnek is nevezhetjük a disszertációt, hiszen az elemzés lényege egyben az is, milyen sokszínű gépjármű anyagot alkalmazott a magyar haderő. Itt ismét ki merem jelenteni, hogy egyes periódusokban, az idő előrehaladtával egyre nagyobb arányban alkalmaztak korszerű, a követelményeknek és elveknek megfelelő gépkocsikat.

A manapság divatos visszaemlékezések, naplók, oral historyk a témával kapcsolatban tulajdonképpen nem használhatóak, mert a legritkább esetben foglalkoznak a gépjárművekkel. Pontos megjelölés szinte soha nem szerepel.

A lehető legegyszerűbb időrendi síkot igyekeztem követni. Ettől csak akkor tértem el, amikor egy-egy ügy végigvezetését, megértését ez könnyebbé tette.

Szűkített keretek között igyekeztem bemutatni, milyen elvek szerint szervezték a m. kir. Honvédség gépkocsizását, illetve milyen gépjárművekkel látták el azt. A korabeli szabályzatok, tanulmányok mellett elsősorban levéltári anyagokra támaszkodtam. Szigorú időrendi alapon bemutatásra kerülnek a szervezési változások, egybekötve az időszakokhoz köthető beszerzésekkel, majd a háborús években a részleges mozgósítások során felállított, teljes mértékben motorizált alakulatok szervezeti fejlődésével.

A feldolgozható levéltári dokumentumok döntő többsége a Hadtörténelmi Levéltárban áll rendelkezésre. A legfontosabb anyagcsoport a m. kir. Honvédelmi Minisztérium 1918 és 1945 közötti iratanyaga, azon belül annak 1/a. (szervezési), 3/b. (gépjármű), 6/k. (költségvetési), 14. (anyagi jogi) osztálya, illetve a vezérkari főnökség 1. osztálya volt. A kutatást persze kiegészítette jelentős mennyiségű egyéb ügyosztály, a Horthy-kori csapatanyag, Központi szállításvezetőség, Hadianyaggyártás hadbiztossága, Haditechnikai Intézet, Honvéd Főparancsnokság, Magyar Tanácsköztársaság, Polgári Demokratikus Forradalom iratai. Maradéktalanul szinte lehetetlen is felsorolni.

Kezdetleges állapotban van más levéltárakban található, elsősorban gyári iratanyagok és területi hatóságok dokumentum-együtteseinek kutatása. Itt elsősorban a kezdeti másfél évtized (kb. 1935-ig), illetve az utolsó háborús és első háború utáni hónapok kapcsán van több lehetőség érdemi adatok szerzésére.

A kutatás problémái, szakirodalom

Az időszakot tekintve az egyik legnagyobb hiányosság a katonai gépkocsizás történetének feldolgozatlansága, a historiográfia szórványossága. A m. kir. Honvédség szervezetére vonatkozóan készültek mind a mai napig használható írások (általánosságban pl. Dombrády Lóránd, Csima János, egyes fegyvernemekre vonatkozóan, elsősorban a gyorsfegyvernem esetében Sárhidai Gyula, Bonhardt, Attila, Számvéber Norbert). Ezekből kiderül, hogyan változott az alakulatok diszlokációja, szervezése, intézményei, kiképzése és harcászata. A gépkocsizásról azonban önálló, átfogó munka még nem készült, melyet talán jelen dolgozattal igyekszem pótolni.

A kutatás évei alatt fokozatosan kiderült, hogy a fejlesztések során az általános elv a minél szélesebb körű motorizálás volt. Kezdetben a nehéztüzérséget és a légvédelmi tüzérséget, ezt követően a vonatcsapatok egy részét és a legkorszerűbb gépkocsizó gyalogságot, illetve páncélos alakulatokat fejlesztették. Végül a gyalogság, műszaki csapatok és a különböző háttérintézmények következtek, de itt már csak a folyamat megkezdéséről beszélhetünk. A politikai rendszer végére, 1945. első felére a haderő majd minden alakulata, intézete és egyéb szervezete rendelkezett legalább egy gépjárművel. Egyetlen kivétel szinte

csak a munkás alakulatok csoportja volt, de a központi szervek ott is önálló gépkocsi osztaggal rendelkeztek. Tehát választani kellett: vagy bemutatásra kerül mindenki, vagy csak azok, akiket időközben teljes mértékben motorizáltak. Az utóbbi tűnt racionális döntésnek, hiába vannak hiányérzeteim az eredménnyel kapcsolatban.

A személyi oldala a kutatásnak nem került bemutatásra. Forrás rengeteg van. Az évek során kiderült az is, hogy olyan mennyiségű tiszti, tiszthelyettesi állományról beszélünk, amely több disszertációra elegendő. A legénységi személyzetről nem is beszélve. Szerény becslés szerint 1918. és 1945. között mintegy 10000 tiszt, 20000 tiszthelyettes és legalább 60000 legénységi katona az, aki gépkocsizó csapatnemhez köthető kiképzést kapott. Még többen vannak, akik teljesen motorizált alakulatnál szolgáltak. Így egyelőre az cél nem lehetett, hogy az "emberanyagot" feldogozzam.

A harcászat bemutatására nem törekedhettem, hiszen az elvi szabályzatokon kívül nem ismerünk egyebet a tényleges működés kapcsán. A gépkocsizás általánosságban nem ismert, tulajdonképpen senki nem írta le, nem mondta el, gyakorlatban hogyan nézett ki a mindennapi alkalmazás. A páncélosok működése az egyetlen részlet, amelyről léteznek morzsák, azonban a harci alkalmazás vagy kiképzés alatti, általános működés nem ismeretes. Két példa: nem ismerjük, hogy a páncélosok harc közben milyen módon mozogtak, milyen módon azonosították egymást harc közben, milyen döntési elvek szerint hajtottak végre harcfeladatokat. Nem ismert az sem, a harcokat hogyan támogatták a motorizált ellátó alakulatok, vagy a gépkocsizó alakulatok maguk hogyan vettek részt ütközetekben. Feltételezhető, hogy a lehetőségekhez mérten a szabályzatoknak megfelelően. Azonban a szabályzatban is az szerepelt: fontos tényező a rögtönzés. Ez érthető harcra, mozgásra, menetekre, sőt, akár még a konkrét feladat végrehajtása kapcsán alakulatok, alegységek szervezésére is.

Napjainkig átfogó jelleggel eddig senki nem foglalkozott az úgynevezett „Horthy-kori katonai gépkocsizással”. Egyes speciálisabb területek azok, amelyekből komolyabb kutatások, gyűjtőmunkák és feldolgozások készültek. A gépkocsizás területén belül a páncélos haditechnika az, amely alaposabban kutatott terület. Az 1930-as évektől kezdődően a páncélos fegyvernem volt (a légierő mellett) az egyik legkorszerűbb és legnagyobb „reklámértékkel” bíró, propaganda és harcászat szempontjából egyaránt kiemelkedő terület, amelyre a legnagyobb figyelem hárult. Az egyéb honvédségi és igénybevett polgári gépjárművekről, az egyes csapat- és fegyvernemek történetéről alig készültek feldolgozások. Éppen ezért szükség van a gépjárművek alkalmazásának részletes történeti bemutatására, mivel ezek jelentették és jelentik ma is egy korszerű haderő gerincét.

Az eddig megjelent irodalom két nagy csoportra osztható. Egyrészt a népszerűbb, technikai jellegű könyvek, cikkek és tanulmányok csoportjára, ahol a gépjárműtechnikára, illetve haditechnikára összpontosítanak. A történeti háttér bemutatása legfeljebb csak a főbb háborús cselekményekre tér ki, magyar vonatkozás jellemzően nincsen. Másrészt a csapattörténeteket, visszaemlékezéseket, a katonai elit, illetve az egyes nagyobb hadműveleteket vizsgálják. A hangsúly a cselekményeken, az embereken van. A haditechnikai alkalmazása háttérbe szorul.

Az 1919 szeptemberétől kialakult új politikai rendszer katonai gépkocsizásának eredete, hagyománya az Osztrák-Magyar Monarchiára vezethető vissza. A régi haderőben a gépkocsizás a közös ügyek közé tartozott. A leghasznosabb és tulajdonképpen egyetlen irodalom, amelyből az 1919 előtti katonai automobilizmus megismerhető, *Wilfried Schimon*

könyve, az „*Österreich-Ungarns Kraftfahrformationen im Weltkrieg 1914-1918*”[1]. A kezdeti évektől, nagyjából 1906-tól, amikor megjelent a haderőben maga a gépkocsi, az 1918 október-novemberi összeomlásig olvashatunk szervezeti fejlődésről, csapatok szervezéséről, kisebb részben pedig a haditechnikáról. Több olyan magyar személy neve megjelenik, akik az 1919 őszétől működő Magyar Nemzeti Hadsereg, majd Magyar Királyi Honvédség gépjárműügyeiben meghatározó személyek voltak. Valószínűleg terjedelmi okok miatt a lényegesebb, címben is szereplő időszakkal a könyv visszafogottabban foglalkozik. Az autócsapatok egyes alakulatainak tevékenységéről keveset tudhatunk meg. A könyvhöz könyvtári és levéltári kutatás alapján korabeli sajtótermékeket, illetve a bécsi cs. és kir. Hadügyminisztérium iratanyagát dolgozták fel. Bőségesen rendelkezésre áll mindkét forráscsoport, amely magyar szempontból még bécsi alapkutatásokra szorul.

A két háború között, illetve az 1945-ig tartó időszakban megemlítendő "A Magyar Katonai Szemle", amely számos alkalommal közölt le tanulmányokat, dolgozatokat a gépkocsizás fejlődéséről, fejlesztési lehetőségeiről. Ugyanakkor sajnos megállapítható, hogy a tényleges szervezésben ezek az egyébként gyakran érdekes témafelvetések nem játszottak szerepet. Néhány példa: Brunswick György: Csapatszállítás gépkocsin 1931-ből, lovag Czaykowski Emánuel: Országúti járművek fejlődése a világháború után 1933-ból[2], Sándor László: A Honvédség gépjárművesítése 1934-ből, vagy vitéz Barna Kornél: Az éjjeli repülés világítóberendezései.[3]

Brunswick, akit a Kormányzó Katonai Irodájában utimarshall néven emlegettek, saját önéletrajzi jellegű munkájában nem írt le semmit arról, milyen szerepe is lehetett a katonai gépkocsizással kapcsolatban. Sőt, 1919-es bekezdéseiben egyenesen ausztriai tartózkodást közöl a hazai vörös haderőben betöltött szerepével szemben. A díszelgő, kormányzót mindenhová kísérő személye egyáltalán nem kapcsolódott a gépkocsizáshoz, nem tárgyalt senkivel, sőt, nem számolt be a kormányzói utak eredményeiről sem. A levéltári iratanyagokban sem került elő olyan dokumentum, ahol a szerepe a haderő fejlesztésében bármilyen módon feltételezhető lenne.

Lovag Czaykowski Emánuel (előtte Manó) hadiműszaki törzskari ezredes minden szempontból a szakmát képviselte. Azonban a vizsgált időszak alatti szakmai, munkaköri ügyei mellett elenyésző szakmai írást találunk. Hagyatéka, visszaemlékezése nem ismert. Pedig korabeli iratok alapján bizonyíthatóan 1944 első feléig folyamatosan fontos szerepet töltött be a HTI-n keresztül a hazai honvédségi gépjármű-anyag fejlesztésében. Számos típust ismert, vezetett, vizsgált, választott ki kezdve a Fiat kis személyautóktól a Klöckner tehergépkocsikig. Ha létezne bármilyen hagyatéka, az mindennél értékesebb lenne.

Az 1918 és 1945 közötti időszak európai gépjárműveivel, elsősorban a német haderő által alkalmazott haditechnikákról népszerűsítő jelleggel foglalkozott, több évtizeden át a német Motorbuch Verlag (ma Paul Pietsch Verlag). A munkák többsége Walter J. Spielberger (1925-2005) nevéhez volt köthető, aki a legnagyobb gyűjtő munkát végezte.[4] Ő, illetve

[1] Magyarra fodítva a cím nagyjából annyit tesz: Ausztria-Magyarország gépjárműves alakulatai az 1914-1918-as világháborúban. Wilfried Schimon: Österreich-Ungarns Kraftfahrformationen im Weltkrieg 1914-1918, Hermagoras Verlag, Klagenfurt/Celovec – Ljubljana/Laibach – Wien/Dunaj, 2007.

[2] Abból a szempontból érdekes pl. az egyik írása, hogy a tanulmányában bemutatott járművek közül 1936-ban e tanulmány alapján szereztek be egy Panhard-Levassor gázgenerátoros tehergépkocsit Berlinből.

[3] Ez a tanulmány szintén rendhagyó, ugyanis ebben közölnek egy olyan képet egy Krupp L3H63 fényszóró gépkocsiról, amelyről egyetlen adatunk van hazai vonatkozás tekintetében. Kialakításáról, felhasználásáról azonban nem rendelkezünk adatokkal.

[4] Csak néhány példa: Walter J. Spielbergertől Beute Kraftfahrzeuge und Panzer der Wehrmacht két része, a Rad- und Halbkettenfahrzeuge és a Vollkettenfahrzeuge, illetve Kraftfahrzeuge und Panzer der österreichischen Heeres von 1896 bis Heute (1976, Stuttgart).

munkássága etalonnak számít nyugaton mind a mai napig, posztumusz is újra kiadják munkáit.[5] Forrásmegjelöléseket sajnos nem láthatunk, ami a népszerűsítő jellegű munkák jellemzője. Mégis úgy gondolom, ennél többet érő munkákról beszélünk. Az 1970-es évektől kezdődően készülnek népszerűsítő munkák, kezdetben csak német, majd francia és angolszász szerzőkkel.[6] A Motorbuch Verlag kiadványait követően, annak hagyományait megtartva az 1990-es évektől megnőtt a haditechnikával foglalkozó kiadók száma. Ilyen a teljesség igénye nélkül a Podzun Pallas Verlag, amely könyvek és füzetek egész sorozatát adta ki, a Nuts&Bolts, a Panzer trakts, a Tankokrad, a Waffen Arsenal vagy az Osprey Publishing típuscsaládokra, műszaki vonatkozásban, vagy képelemzéssel, esetleg hadszíntér szerinti gyűjtésben válogatott munkákkal, elsősorban német, olasz, illetve nyugati (amerikai, brit, francia) témákkal készültek, illetve készülnek. Általános leíró jelleget követnek, általában gyártóspecifikusan, vagy a polgári közlekedéshez köthetően.

A hadtörténeti jellegű feldolgozásokból kifejezetten nagy a választék, főleg német nyelven. Egyre több és több német katonai alakulat története kerül feldolgozásra, elsősorban angol, német, de olykor francia és magyar nyelven is. Sok esetben vannak magyar vonatkozású sorok, bekezdések, néha fejezetek, ahol a szövetséges magyar csapatok tevékenységét is megemlítik. A magyar haderő szervezeti fejlődésének és gépkocsizásának történetével nem foglalkoznak, nem is foglalkozhatnak, ellenben tevékenységének egyes elemei megismerhetőek. Jelen kutatásomban nem releváns munkák.

Manapság lényeges a különböző internetes felületek áttekintése is. Ezek megbízhatósága, minősége igen vegyes, mivel forrásaik nehezen azonosíthatóak. Ritka kivétel a haditechnikai jellegű oldalak közül a német Holger Erdmann „Kfz. der Wehrmacht", azaz a Wehrmacht gépjárművei című weboldal. A szisztematikusan rendezett, jól kereshető, nemzetekhez, gyártókhoz köthető haditechnikai leírások sok érdekességet tartalmaznak. A magyar vonatkozás elvétve fedezhető fel, bár ez nem hiba, nem ez a célja a munkának. Kideríthettem, hogy német levéltári és könyvészeti forrásokból egyaránt dolgozott, munkáját azonban 2020. környékén abbahagyta, azóta csak korrigálja az adatbázist.

Több kutatói közösséget érdemes még kiemelni. A „Lexikon der Wehrmacht" német weboldal a német haderő szervezésének történetét igyekszik bemutatni csapat szinten, illetve személyi (főleg tiszti) vonatkozásban, egyesítve a hadtörténet iránt érdeklődőket a családfakutatókkal és technika rajongókkal. Ennek egy kiegészítő jellegű, angol nyelvű változata WWII. Day by Day volt, ahol hadinaplók és hadrendi táblák bemutatásával próbálkoztak, azonban egy szerver-összeomlás miatt a munka megakadt, a veszteségeket később sem pótolták. Egy másik német csoport a „Panzer-Archiv" volt, ahol több tag professzionális, hivatásos és amatőr kutatóként, levéltári kutatói munkát is végzett, de az oldal szintén 2020. környékén megszűnt. Mindkét közösség elsősorban német témákban működik-működött, tapasztalatom szerint azonban igen nyitottak a magyar és más külföldi témák iránt, igaz, csak német forrásokat ismernek. Az angol nyelvű oldalakból ugyanilyen kivétel az Axishistory, ahol szintén jelen vannak a német kutatók és számos angolszász, illetve egyéb nemzetiségű gyűjtők, családfakutatók, hadtörténészek és amatőr kutatók, ahol a munka lényegében korabeli fényképek elemzésén alapszik. Magyar weboldalak közül hasonló

[5] Panzerfahrzeuge und Fahrzeuge der Reichswehr 1920-1935, illetve Radfahrzeuge der Reichswehr 1920-1935 a közelmúltban, illetve 2017 februárjában jelentek meg.

[6] Így jött létre koprodukcióban a Halbkettenfahrzeuge des deutschen Heeres a már ismert Spielbergertől, egy ír szerzőtől, Hilary Louis Doyle-tól és egy amerikai kutatótól, Thomas L. Jentztől, akik egyaránt közel száz munkát adtak ki a német haditechnikáról. Más szerzők, mint pl. W. Oswald: Kraftfahrzeuge und Panzer der Reichswehr, Wehrmacht und Bundeswehr (1973. Stuttgart), vagy Wolfgang Fleischer: Deutsche Heeresfahrzeuge, Anhnger und Sonderhänger bis 1945 mind a megszokott divat szerinti munkák.

formában a „roncskutatás.hu” működik, ahol szintén jelen vannak a történészi, muzeológusi és amatőr gyűjtői személyek, de az elmúlt években a népszerűség valamelyest csökkent.

Német, amerikai, orosz, osztrák állami közintézmények, elsősorban könyvtárak és levéltárak honlapjai, adatbázisai, illetve digitalizált gyűjteményei, melyek egyre nagyobb mennyiségben szabadon böngészhetőek, igen hasznosnak bizonyulnak. Magyarországon is működik az online kutatás, de itthon a hozzáférés a legtöbbször regisztrációhoz van kötve, ráadásul magánvállalkozások irányából. A hazai állami levéltári és könyvtári digitalizálás és ezáltal olvashatóvá tétel a szerény anyagi körülmények között nem jellemző. A különböző jogi anyagok, közlönyök, szakmai folyóiratok azonban több forrásból (pl. Hungaricana, Arcanum) elérhetőek bárki számára, így a rendeleti, elvi hátterek sok részletét meg lehet már ismerni közintézmények felkeresése nélkül is.[7]

A Haditechnika magazin több évtizedes fennállása alatt gyakran jelentetett meg magyar gépkocsizáshoz köthető írásokat. Számos szerzőt lehetne említeni, azonban néhány nevet mindenképpen ki kell emelni, akik részben levéltári, könyvészeti kutatásik, illetve személyes kapcsolataik (pl. egykori katonatisztekkel) alapján gyűjtöttek és írtak. Éder Miklós, Sárhidai Gyula, Dr. Turcsányi Károly, Dr. Csonkaréti Károly és Dr. Dombrády Lóránt azok, akik talán a legnagyobb gyűjtő munkát végezték évtizedeken át, akkor is, amikor a Horthy-kori haderő kutatása nem volt veszélyektől mentes. Gyakran átvettek egymástól információkat, ami nyomon követhető számos cikkük, tanulmányuk alapján. Sajnos gyakran hibás adatokat felhasználva, mendemondákat is tényként kezelve. (pl. olyan apróságok, mint a 37 M. Hansa-Lloyd könnyű tüzérségi vontatóból 74 darabot vásároltak 1937-ben. Ez egy korabeli HTI-s fényképes kiadványban szerepelt így[8], ahol valójában az 1942-es selejtezés utáni mennyiségi adatot vették át a készítők.) Haris Lajos és Ottó ugyancsak komoly gyűjtői munkát végeztek, azonban sok esetben általuk kiszínezett adatokkal magyaráztak beszerzéseket, alkalmazott gépkocsi típusokat, ami jelentősen félrevezető, ha az ember nem a levéltári kutatásból indul ki.

Az idegen nyelven kiadott magyar irodalom nem túl gyakori. Az egyik Mujzer Pétertől a „Huns on wheels” című könyv, amely a szerző Haditechnika magazinban magyarul megjelent megjelent cikksorozatán alapszik. A szerző elsősorban a magyar páncélos alakulatok 1931 és 1945 közötti működésével foglalkozik. Felhasznált forrásai nehezen követhetőek. Tartalom alapján a Éder Miklós, Sárhidai Gyula, illetve a Haris testvérek munkáira támaszkodik. Levéltári kutatásokat sokáig nem folytatott a szerző.

A másik Bernád Dénes „Magyar Warriors Vol. 1.” és "(...) Volume 2." című könyvei.[9] Ezek tulajdonképpen az évekkel korábban megjelent munka, a „Madarska armada”, cseh nyelvű könyv angol fordítású és több könyvre szétbontott változata.[10] Forrásmegjelöléseket nem tüntet fel a szerző, tartalmilag minden fegyver- és csapatnemmel kíván foglalkozni, mégis pongyolán ír szinte mindenről. A régi nagy gyűjtők írásaiból szemezgetett adatokat, sok esetben pontatlanul idézve (hivatkozás nélkül), legendákat tényként kezel utánajárás nélkül, hibás dátumokkal, szakmailag hiányos kifejezéseket alkalmazva, olykor politikai sablonokat is beillesztve a mondandóba. Népszerűsítő munkának hosszú, a külföldi olvasót félrevezető, szakmai anyagnak nem nevezhető. A haderő tényleges szervezéséről és

[7] Magyarországon ilyen pl. az Arcanum különböző közintézmények vegyes digitalizált anyagaival, a Digitalizált Törvényhozási Tudástár a közlönyökkel és egyéb jogszabályi anyagokkal, vagy a Fortepan.hu fényképanyagokkal.

[8] A HTI füzetek egy része a dolgozat szerzőjének tulajdonában van.

[9] Huns on wheels, Hungarian Mobile Forces in WWII, Armoured, Cavalry, Cyclist, Motorised Rifles, Péter Mujzer, saját kiadás, 2015., illetve Magyar warriors vol. 1., The history of the Royal Hungarian Armed Forces 1919-1945, Dénes Bernád & Charles K. Kliment, Helion&Co. Ltd., 2015.

[10] Madarska armada 1919-1945, Charles K. Kliment – Dénes Bernád, 2007.

alkalmazott haditechnikáról nem kapunk igazi képet. Magyar nyelven nem véletlenül nem jelent meg a munka.

Új szereplő a külföldi és hazai piacon egy magyar kiadó könyvsorozata. A PeKo Publishing Kft. célja többek között az adott időszak megfelelő minőségű népszerűsítése. Elsősorban kiváló minőségű fényképanyag bemutatásával, album jellegű kiadványokat készítenek, de a hadtudományi típusú, adatokban gazdag írásokkal is igyekeznek foglalkozni. Magyarországi harcokról könyveket a Puedlo kiadó munkáit követően itt találunk, minőségileg kíváló színvonalon. Szerzőik közül többen magyarok, a közelmúlt óta Dr. Számvéber Norbert írásainak hazai kiadója ez a vállalkozás, illetve több páncélos-kutatóé is, mint Pánczél Mátyás vagy Barnaky Péter. Elsősorban a páncélos fegyvernem szemszögéből ismerkedhetünk meg a történesekről, fejlesztésekről a fenti szerzők munkáikban. Egyértelműen levéltári és könyvészeti forrásokon alapuló munkákról beszélünk, melyekre maradéktalanul hivatkoznak is.

Érdekes módon az orosz irányvonal teljesen kimarad. A közelmúltban kerültek a piacra először olyan munkák, ahol orosz forrásból dolgozó bolgár kutató foglalkozott magyar vonatkozású harcászati leírással. Az orosz levéltárakban rengeteg felfedezetlen dokumentum és tárgyi emlék rejtőzik. Jelenleg Dr. Számvéber Norbert az egyetlen, aki minőségi és objektív [értsd katonai vonatkozású, nem politikailag átitatott] orosz iratanyaggal is dolgozik. Krausz Tamás és Varga Éva Mária kísérlete egy orosz anyag feldolgozására sikertelen maradt, pontosabban botrányt eredményezett, mivel szelektáltak az anyagokból, illetve egy politikailag megírt jelentéssorozatot nem a maga helyén kezeltek. A másik kísérlet az azonos anyag esetében (a megszálló erők 1941-43-as tevékenységéről felvett jegyzőkönyvek) Ungváry Krisztiántól került publikálásra. Itt nem katonai alkalmazásokról, szervezeti értelmezésekről van szó, hanem személyes visszaemlékezések összességéről. Önmagában érdekes, hiánypótló munkák, esetemben azonban nem relevánsak. A körülmény szegényessége azért is elszomorító, mert orosz, illetve oroszajkú történészek egyre gyakrabban jelennek meg hazai, illetve más Közép-európai, továbbá Nyugat-európai levéltárakban. Ők általában nyitottak, információcserében érdekeltek. Hiszen azon túl, hogy maguknak kutatnak, arra is kíváncsiak, mik lehetnek az Orosz Föderáció államkincstárának tulajdonában. Ugyanis ők maguk sem tudják, a magyar nyelvet manapság már nem ismerik. Ezek beazonosításában csak az akkor legyőzött államok mai történészei és levéltárosai tudnának segíteni, amennyiben ismerik az orosz nyelvet is.

A magyar irodalom ugyancsak technikai és hadtörténeti jellegű csoportokból áll. Előbbi szerényebb. A legmegbízhatóbb alapja Zsuppán István kutatásainak volt köszönhető, aki a magyar automobilizmus történetében leginkább jártas személyiség volt. Életműve viszont nem készült el, a nagy mű leegyszerűsített változata posztumusz jelent meg.[11] A téma iránt érdeklődőknek talán Zsuppán István munkásságát, szorgalmát érdemes leginkább ajánlani! Cikkei, tanulmányai sok helyen olvashatóak, melyek komoly könyvészeti és levéltári kutatáson alapultak. Az ő munkásságát próbálja valamilyen módon folytatni elsősorban Négyesi Pál, Ocskay Zoltán, Burányi Gyula. Katonai vonatkozásban azonban nem jártasak. Saját honlapjuk („magyarjármű”) mellett szaklapokban is publikálnak, mint pl. a „Veterán autó és motor”.

A megbízhatóbb nyomtatott termékek közé tartozik Finta László ötrészesnek szánt, végül négy nagyobb tanulmányban megjelent feldolgozása, amely az Ikarus buszgyár államosítás előtti jogelődjének, az Uhri Imre-féle majd Uhri Testvérek karosszériaüzemének történetével foglakozott. Itt a kutató évtizedeken át tartó gyűjtéséről van szó, egyértelműen levéltári,

[11] A magyar autó – A magyar autógyártás története, Zsuppán István (szerk. Négyesi Pál és Ocskay Zoltán), Oldtimer Média Kft., Budapest, 2009.

könyvtári kutatással, illetve a rokoni szálak felgöngyölítésével. Igen sok értékes részletet tárt fel, sok helyes és ritkábban félrevezető megállapításokkal. A tanulmányok bátran ajánlhatók bárkinek.[12] Hagyatéka igen értékes lehetett, sorsáról azonban nem tudunk továbbiakat.

Magyar viszonylatban a népszerűsítő munkák és hadtörténeti jellegű tanulmányok, cikkek sokszor összemosódnak. Relatíve kevés szereplője van a médiának, leszámítva az internetet, ahol megjelennek a témakörrel kapcsolatos írások. Szerző ennél jóval több kerül elő. Legtöbbjük „hullócsillag", egy-két cikk után eltűnnek. A nyomtatott termékek közül a Haditechnika magazin, a Regiment magazin, a Katonai Logisztikai Egyesület kiadványai a jelentősebbek, de visszaemlékezések, személyekhez köthető gyűjtemények leírásai (stb.) gyakorta jelennek meg olyan társadalomtörténeti vagy régi hagyományú, vegyes politikai érintettségű folyóiratokban, mint például a Rubicon vagy a Katonaújság. A régi politikai lapok manapság a reneszánszukat élik, így igen sok kisebb újság, folyóirat van a piacon. A haderőfejlesztés szempontjából viszont elhanyagolható a jelentőségük. Korábban (a rendszerváltozástól kezdődően a 2000-es évek elejéig) divatos volt angolszász jellegű munkák magyar nyelvű kiadása. Ezek gyakorlatilag leegyszerűsített fordítások voltak, a népszerűsítő jelleg részeként. (pl. Hajjai kiadó sorozatai, pontosan olyan kivitelben, mint az 1990-es évek külföldi füzetei/könyvei) Igény még mindig van rájuk, azonban az olvasóközönség kezdi felismerni, hogy nem ez az az út, ami által megismerhető hazánk (had)története. Manapság új divat alakul ki: sokkal nagyobb igény mutatkozik és valljuk be, eladhatóbb a visszaemlékezések közlése, a katonai és politikai elit vizsgálata. Ezek azok az irányok, amelyek az egyszeri, komoly történeti tudás nélküli olvasó részére kézzel foghatóak, akár családján keresztül, vagy épp gondolkodásmódja kapcsán. Ennek megbízhatósága sokszor megkérdőjelezhető. Hadtörténeti kutatások során, főleg technikai jellegű vonatkozásban gyakorta bizonytalanok, kevéssé használhatóak. Én magam kifejezetten ritkán hiszek például egy naplónak vagy hasonló személyes visszaemlékezésnek. Viszont el kell ismerni, hogy az olvasóközönséget ezekkel lehet megfogni.

A haditechnika kutatásában látszólag sokan tevékenykednek. A könyvészeti források ismeretén felül, elsősorban levéltári kutatást nagyon kevesen végeznek. (lásd a már említett szerzők) Jogos a kérdés, akkor miből dolgozik a legtöbb szerző? Lényeges részlet, hogy az 1970-es évektől ugyanúgy, ahogy nyugaton, itthon is megkezdődött az 1945 előtti rendszer feldolgozása. A politika persze beleszólt (mikor nem teszi?), éppen ezért sokszor irányított megfogalmazások vannak, mégis fontosak. Hiszen kiderült: van igény az időszak értelmezésére, kezdve az Osztrák-Magyar Monarchia széthullásától a Magyar Tanácsköztársaság kísérletén át a Horthy kormányzósága, sőt, a nyilas időszakig. Mindenki valamilyen érzelemmel kapcsolódik mindegyikhez. Éppen emiatt tele van a köztudat tévhitekkel, téves ismeretekkel, mert minden időszak, minden politikai csoport a maga érdekeit szolgáló érzelmekre próbál hatni, mind a mai napig. A történész szakma (is) ennek a hagyományoknak megfelelően működik. A többség elfelejtette a politikától semleges elemzés törekvését. Eladhatóságról, divatos irányzatokról beszél mindenki, a szerzők pedig igen gyakran ennek megfelelően publikálnak. Nem a valós körülmények felkutatása és értelmezése a cél. Tehát megmarad az óriási igény a múlt objektívabb megismerésére, csak erről nem szokás beszélni az indulatokkal teli világban. Én úgy tanultam a politikatudományokat és a történészi munkát is, hogy a pártatlan szemléletet követve értelmezzem az általam gyűjtött

[12] A megjelent könyv formátumú tanulmányok: Ikarus Story 1: A Karosszériagyártó Uhri Imre, Finta László, saját kiadás, ISBN 978-963-06-2019-2, Ikarus Story 2: Az Uhri Testvérek története 1933-137, saját kiadás, ISBN 978-963-06-9581-7, Ikarus Story 3: az Uhri Testvérek története 1938-1940, saját kiadás, ISBN 978-963-06-9582-4, Ikarus Story 4: Az Uhri Testvérek története 1941-1943, saját kiadás, ISBN 978-963-08-4838-1.

információkat. Így talán a legnehezebb kutatni, de talán összességében kevesebb is a téves következtetés.

A rendkívül népes szerzői csoportból csak néhány olyan szerzőt érdemes megemlíteni, akik manapság is forrásként használható, honvédségi gépkocsizáshoz köthető cikkeket írnak. Schmidt László az egyikük, aki katonai gépjárműveket, illetve 1945 előtti technikai érdekességeket mutat be, objektíven próbál bemutatni. Kizárólag könyvészeti forrásokból dolgozik, de ismeri mind a hazai, mind a külföldi szakirodalmat. Somkutas Róbert könyvtári és levéltári kutatások segítségével korabeli szabályzatokat, szervezési előírások anyagait kutatja és közli tárgyilagosan, kutatása elsősorban a felderítő alakulatok történetéhez kötődik. Dr. Andaházi Szeghy Viktor, a Hadtörténeti Könyvtár korábbi vezetője, munkájánál fogva is gazdag könyvészeti anyagból dolgozott. Ők mind a fellelhető irodalmat mutatják be munkáik során, melyek jó alapul szolgálnak egy-egy téma későbbi kutatásához.

Ugyanakkor elérkeztünk a magyar szakirodalom azon részéhez, amely egy átmenete, eredője a hadtörténeti jellegű kutatói csoportnak, amelyből mind a mai napig építkeznek a megnevezett, vagy épp egyszeri szerzők. A régi, alapműnek tartott, amolyan típusleírásnak szánt könyv „A Magyar Királyi Honvédség fegyverzete” című munka volt, amely tartalma az akkoriban feltárásra került anyagokból lett válogatva. Az a kutatás valamikor az 1970-es évektől indulhatott. Hangsúlyos a válogatás szó, mert csak néhány dokumentum alapján történtek megállapítások, nem pedig egy szisztematikus, elemző, összehasonlító kifejtés több száz vagy ezer dokumentum alapján. A közölt adatok az éppen felfedezett iratok alapján sokszor nem valótlanok, de mindenképpen hiányosak. Lényeges, hogy készülésekor, azaz 1992-ben részleteiben időszerű munka volt. Mára azonban idejét múlt. Ez tulajdonképpen nem a fenti könyv minőségét kritizálja, hanem azokat a frissebb, átfogónak hirdetett könyvekét, cikkekét, amelyek még mindig ezt a munkát használták/használják fel mondandójuk gerinceként, aktualizált adatok nélkül.[13] A szerzők közül Dr. Bonhardt Attila tudása, tapasztalata a szárazföldi haderő páncélos technikájának ismeretében utolérhetetlen mind a mai napig. Winkler László gyűjtő munkája a légierő története kapcsán volt kiemelkedő. Sárhidai Gyula az, aki a régi nyugati divatnak megfelelően a „haditechnikában általánosan jártas” szerző volt. Ennek a mások által alapműnek tekintett könyvben a hiányzó részek (tehát a páncélosokat és a légierőt kivéve minden) hozzá köthető. Az imént megnevezett néhány részterületet leszámítva népszerűsítő jellegről van szó, kevés valóságtartalommal. Sokáig nem volt egyértelmű, de a közelmúltban előkerült iratanyagoknak köszönhetően kiderült, hogy a könyvben szereplő képek gyatra minőségének oka az eredeti, m. kir. Haditechnikai Intézet által, saját kiadványában gyengén retusált képanyag változtatás nélküli felhasználása volt.[14]

Az egyik klasszikus, szintén etalonnak tekintett munka a „Magyar Királyi Honvédség külföldi gyártású páncélos járművei 1920-1945”, illetve ennek a hazai megfelelője.[15] Tartalmát tekintve mind az évtizedekkel ezelőtti, erősen válogatott információkra vannak alapozva, az új kutatási eredmények beépítése nélkül, sokszor téves következtetéseket bemutatva.

„A magyar harc- és gépjárműfejlesztések története” című munka, ami később a „Magyar Autógyárak katonai járművei” címen került széles körben kiadásra, egy szerzői közösség

[13] A Magyar Királyi Honvédség fegyverzete, Bonhardt Attila – Winkler László – Sárhidai Gyula, Zrínyi Katonai Könyv- és Lapkiadó, Budapest, 1992., ISBN 963-327-182-7.

[14] Ezúton köszönöm Hatala András gyűjteménykezelő segítségét, aki eljuttatta hozzám a fenti HTI kiadványt.

[15] A Magyar Királyi Honvédség külföldi gyártású páncélos járművei 1920-1945, Bíró Ádám-Éder Miklós-Sárhidai Gyula, Petit Real Könyvkiadó, 2006., ISBN 963-9267341 és A Magyar Királyi Honvédség hazai gyártású páncélos járművei 1920-1945, Bíró Ádám-Éder Miklós-Sárhidai Gyula, Real Könyvkiadó, 2012., ISBN 978-9639267404.

részeként született meg. Sok esetben egymást átfedő fejezetekről van szó, teljesen eltérő megközelítésekkel. Egyes lábjegyzetelt részek, melyek egyértelműen levéltári kutatásokon alapultak, rendszerint megbízhatóak. Ezek döntően a páncélosokkal foglalkozó részek és Dr. Bonhardt Attila nyá. ezredes, az akkori Hadtörténelmi Levéltár és Irattár igazgatójának köszönhetőek. Ezzel szemben a többi, főleg kerekes járművekről szóló rész (időszaktól függetlenül) jelentősen halványabb minőségileg. Az esetek többségében bizonytalan forrásokból, vagy éppen forrás nélkül készült egyéni gondolatok, megállapítások sorozata. No de ez csak több éves feldolgozó munka után vált világossá.[16]

Igazi levéltári alapokon nyugvó, de azt alaposan felhígított jelleggel bemutatva készítették el a „Harckocsik 1916-tól napjainkig" című munkát, amelyben részletesen igyekeztek a magyar páncélosok történetével foglalkozni. Sajnos itt is észrevehető, hogy régi információk alapján dolgoztak.[17] Ennek egy jelentősen átalakított, feljavított, magyar vonatkozású megfelelője, ugyancsak szerzői csoportból a „Magyar páncélosalakulatok története", amely sok érdekességet tartalmaz.[18]

Politikai eszmetörténettel, illetve honvédségi fejlődésről, honvédségi tevékenységről rengeteg szerzőnek vannak munkái. A minőséget tekintve a spektrum teljes skálájáról szó van. Ezek egy része a szakmához tartozik, egy része pedig egyszeri érdeklődő, illetve önjelölt történész. Előbbiek hivatásuk kapcsán dolgoznak, utóbbiak az éppen divatos témákból szemezgetnek. Utóbbi nyomon követése bonyolultabb és értékét tekintve nem is részletezem. A szakma pedig valamelyest igazodott a divathoz.

Eszmetörténeti, rendszerleíró munkák legtöbbször Dr. Ungváry Krisztián és Dr. Romsics Ignác neve kerül elő. Ők, Révész Tamás vagy éppen Krausz Tamás egyaránt dolgoznak könyvészeti és levéltári anyagokból, hazai és külföldi forrásból egyaránt. A haderő működését, szerepét viszont csak specifikusan vizsgálják. Ugyanez érvényes az olyan történészek tevékenységére, akik az elmúlt évtizedekben az 1918 utáni politikai rendszereket valamilyen szempontból vizsgálták. Ők mind egy történeti koncepció szerinti értelmezést vezetnek le, a haderőt, sőt az iratokat magukat is, mint eszközt tekintik. A fennmaradt, Honvédséghez köthető iratanyagokat ennek megfelelően válogatják.

Az egyik legjobb és legátfogóbb, ma is bátran használhatóak bármely a korszak iránt érdeklődő részére Dombrády Lóránd munkái. Tulajdonképpen az első olyan kutató volt, aki megpróbálta a politikai, gazdasági és honvédségi síkot összehasonlítani a m. kir. Honvédség esetében. A legjelentősebb összefüggések, az ország gazdasági helyzetének és a haderő fejlesztésének elemeit mind megismerhetjük. Alapvető kutatási alapján rendelkezésünkre áll minden olyan tényadat, mellyel a vizsgált időszakot könnyebben megérthetjük.[19]

A haderő szervezésének és alkalmazásának első úttörő szerzője Dr. Csima János volt, aki kizárólag levéltári forrásokat kutatva állította össze mindazt, amit tudni lehetett a m. kir.

[16] A magyar harc- és gépjárműfejlesztések története, A magyar honvédség páncélos és gépjárműtechnikai szolgálatfőnökség kiadványa (szerk. dr. Varga A. József), 2005., illetve Magyar autógyárak katonai járművei, (szerk. dr. Varga A. József), Maróti könyvkiadó, 2008., ISBN 963-900-5959.

[17] Harckocsik 1916-tól napjainkig, dr. Bombay László – Gyarmati József – dr. Turcsányi Károly, Zrínyi Kiadó, Budapest, évszám nélkül, ISBN 963-327-332-3.

[18] Magyar páncélosalakulatok története, Bonhardt Attila - Pánczél Mátyás - Végh Ferenc - Szerekes József - Hattyár István - Sári Szabolcs, Zrínyi Kiadó, 2015, ISBN 9789633276563.

[19] Többek között lásd Dombrády Lóránd és Tóth Sándor: A Magyar Királyi Honvédség, 1919 - 1945. Zrímyi Katonai Kiadó, Budapest, 1987., ISBN 963-326-359-X, Dombrády Lóránd: Magyar gazdaság és hadfelszerelés 1938-1944 (Akadémiai Kiadó, 1981.), A magyar hadigazdaság a második világháború idején (Petit Reál, 2003.), A horthysta katonai vezetés erőfeszítései a páncélos fegyvernem megteremtésére 1938-1940 (Hadtörténelmi Közlemények 4/1970.), A magyar ipar háborús mozgósítása 1938-40 közti években (Hadtörténelmi Közlemények 2/1973.) és „A magyar páncélos magasabbegységek kiépítésére tett erőfeszítések a háború időszakában 1941-1944" (Hadtörténelmi Közlemények 4/1974.)

Honvédségről. Kutatásom során egyértelműen mintaként tekintettem és tekintek mind a mai napig e remek kiadványra. Magam is találkoztam a felhasznált dokumentumok jelentős részével és megállapítható, hogy az egyik legtárgyilagosabb irodalom, amit olvashattam. A levéltári jelzetek ugyan sokszor már nem relevánsak, kis utánajárással azonban könnyedén megtalálható minden említett forrás.[20]

Lényeges megemlíteni Dr. Szakály Sándor munkásságát, aki az 1920 és 1945 közötti m. kir Honvédség katonai elitjével foglalkozik évtizedek óta. Tevékenysége megkerülhetetlen bárkinek, aki az adott rendszer Honvédségével foglalkozik, alapos munkája mintaértékű. Bár e dolgozat a haderő fejlődésében és működésében fontos szerepet betöltő személyekkel külön nem foglalkozik, a későbbiekben csak ezzel együtt lehet majd még teljesebb képet alkotni. Ehhez pedig Szakály professzor úr módszereit és kitartását érdemes mindenképpen követni. Forrás jelentős mennyiségben rendelkezésre áll, mind a Hadtörténelmi Levéltárban, a Központi Irattárban és több más, elsősorban budapesti levéltárban.

Döntő változás a rendszerváltás után mintegy 10 évvel megindult, új tudományos feldolgozói munkafolyamattal következett be. Ezek szinte kizárólag hazai és külföldi levéltári forrásokból készültek, a kutatás legfrissebb állapotát bemutatva, félretéve az addigi munkák többségét. Az esetek többségében a Puedlo Kiadó által megjelentetett munkákról van szó, melyeket fiatal hadtörténészek kezdtek írni, új típusú, objektívabb megközelítést hoztak a korszak kutatásába. Esetenként szó van haditechnikáról, mint eszközökről, szervezeti felépítésekről egyre részletesebben, de a fő hangsúly az eseményleírásokon, a fegyveres konfliktusokon van. (csak néhány példa, akik munkássága releváns a honvédségi gépjárművek alkalmazásánál: Dr. Számvéber Norbert, Dr. Horváth Csaba, Dr. Szabó Péter, Illésfalvi Péter, Pánczél Mátyás, Dr. Reszegi Zsolt, Dávid Zsolt, Hatala András, Dr. Andaházi Szeghy Viktor, Hegedűs Ernő) Olvashatunk ilyen formában, átfogó jelleggel a keleti hadszíntér és Magyarország összefüggéseiről, a délvidéki, erdélyi, alföldi, budapesti, felvidéki és dunántúli hadműveletekről, a megszálló erők tevékenységéről.[21] Részben tőlük, részben a kevéssé ismert szerzők munkái jelennek meg időről időre a Hadtörténelmi Közlemények kiadványaiban.

A hadi- és gépjárműtechnikán kívül bíztató a helyzet, ha a haderőfejlesztés feldolgozásáról van szó. Nehezen indult el a folyamat, pontosabban egy nagyjából 65 évvel ezelőtt készült munka után az elmúlt évtized hozott csak új lendületet a már megemlített szerzőkkel. Az eredeti, a szerzőről csak „Csimának” nevezett, a magyar királyi Honvédség szervezeti fejlődését és alkalmazásának részleteit bemutató kiadvány alapos, kizárólag levéltári anyagokat feldolgozó munka volt.[22] Ma is használja a szakma, és még mindig megbízhatónak számít. Ezt követően aztán erősen felhígított, a magyar királyi Honvédség történetét feldolgozni kívánó, sok tévhitet szerepeltető munkák készültek, politikai részrehajlással fűszerezve. Ezek inkább népszerűsítő jellegűek voltak, habár alapműnek

[20] Dr. Csima János: Adalékok a Horthy-hadsereg szervezetének és háborús tevékenységének tanulmányozásához (1938-1945), Honvédelmi Minisztérium Központi Irattára kiadványa, 1961.

[21] Csak néhány példa: A Keleti hadszíntér és Magyarország 1943-1945, Szabó Péter – Számvéber Norbert, Puedlo Kiadó Kft., évszám nélkül, ISBN 963-9477-079.; A Délvidéki hadművelet, 1941 április, dr. Horváth Csaba – Lengyel Ferenc, Puedlo Kiadó Kft., évszám nélkül, ISBN 963-9477-419.; Az alföldi páncélos csata, harcok a Tiszántúlon, 1944 október, dr. Számvéber Norbert, Puedlo Kiadó Kft., 2007., ISBN 978-963-9673-885.; Páncélos hadviselés a budapesti csatában, 1944. október 29. - 1945. február 13., dr. Számvéber Norbert, Puedlo Kiadó Kft., 2011, ISBN 978-963-3249-132-5.

[22] Adalékok a Horthy-hadsereg szervezetének és háborús tevékenységének tanulmányozásához (1938-1945), Dr. Csima János, Honvédelmi Minisztérium Központi Irattára kiadványa, 1961.

számítanak, szinte mind a mai napig.[23] Ez inkább érdekességeket, visszaemlékezéseket, illetve részletes névsorokat tartalmaz.

Egyetlen csapattörténethez köthető kiadvány készült eddig, amely a katonai gépkocsizás egyik központi szervezetéhez, a m. kir. 101. honvéd gépkocsizó tanezred szerepéről emlékezett meg.[24]

A szó szoros értelemben vett honvédségi gépkocsizás kapcsán a katonai logisztika történetével egyetlen kutató, Dr. habil Horváth Attila foglalkozik. Az ő munkássága az, amely a honvédségi utánszállítás kapcsán komoly, részletes és tartalmilag igazolható írásokat közöl. Ugyanakkor a m. kir. Honvédség gépjármű-alkalmazásának az általa vizsgált terület csak egy bizonyos része. Így szerencsére volt, van és lesz munkám bőven.

A dolgozat felépítése

A disszertáció, szűkített jellege mellett szoros időrendi síkot követ. Először igyekszik bemutatni a legfontosabb kérdést, mi is a katonai gépkocsizás. Ezt követően az időszakra jellemző, teljesen motorizált alakulatok által alkalmazott gépjárművek rövid leírása következik, fényképekkel, hogy az olvasó vizuálisan is összeköthesse az elemzésekben szereplő típusmegnevezéseket. Majd következik, nem teljesen arányos módon a szervezeti fejlődés, párhuzamba állítva a fejlesztésekhez szükséges gépjármű-beszerzéseket. Részletes az első másfél év, ahol a hadi- és békeszervezés egybeesik. Rövidebb a békeévek, részben rejtés alatti működés. Majd ismét részletesebb a nyílt béke- majd hadiállományú fejlesztés rendszere egészen a politikai rendszer bukásáig.

A dolgozat időszerűsége

Az 1990-es rendszerváltást követően önállósodott magyar haderő hasonló utat járt be. Szerény anyagi körülmények között, régi elveket továbbfejlesztve igyekezett fejlődni. Ezt sorozatos politikai döntések hol segítették, hol hátráltatták. Az ország anyagi helyzete miatt a haderő igen költséges korszerűsítése megmaradt az elvi reformok szintjén. Emiatt komoly fejlesztésekről, igazi fejlődésről nem beszélhetünk. Annak ellenére nem, hogy szakmailag igen komoly örökség állt rendelkezésre emberanyagban, tudásban és technikában egyaránt. Hangzatos terv rengeteg készült, a szövetségi rendszer, amelyhez csatlakoztunk, rengeteg lehetőséget adott más államok rendszerének megismerésére. Gyakorlati adaptálás, esetleg jobbítás mind nyílt kérdés volt. Azonban az évek alatt az állomány elfogyott, a technikai anyag elöregedett, a haderő szervezeti felépítéséből egyes ágazatok teljesen eltűntek racionalizálás címszóval. Bizonyos politikai döntések az alakulatok és más honvédségi szervezetek jogfolytonosságát megszakították, ezzel kiüresítve a hagyományok kérdéskörét. Elvi síkon állíthatjuk, hogy bizonyos szektoroknak nincs hivatalosan múltja? Igen. Pl. a katonai gépkocsizásnak (vagy vonatcsapatoknak) nincsen csapatnemi napja. Csak a katonai logisztikának, ami egy ennél tágabb, motorizáltság szempontjából pedig szűkebb szegmens. Se emlékmű, se emléknap, se hagyományőrző egyesület nem létezik.

[23] Például: A Magyar Királyi Honvédség 1919-1945, Dombrády Lóránd – Tóth Sándor, Zrínyi Katonai Könyv- és Lapkiadó, 1987, ISBN 963-326-359, illetve Magyarország felszabadítása, Gazsi József – Kis András – Nagy Gábor – M. Malahov – Ölvédi Ignác – Száva Péter – Tóth Sándor – Váradi György, Zrínyi Katonai Kiadó, Kossuth Kiadó, Budapest, 1980.

[24] A m. kir. 101. honvéd gépkocsizó tanezred a 2. világháborúban, 1941-1945, Móritz Mihály – Fónod Sándor, CSBOOK Kft., évszám nélkül, ISBN 97896388111-72

Létezik egy, mostanra több nevet megért fejlesztési program, amely az 1938. március 5-én meghirdetett győri programmal állít párhuzamot. A két politikai és gazdasági rendszer azonban teljesen eltérő alapokon nyugszik. Az alakulatok szervezési rendszere sem hasonlít, sőt, tulajdonképpen hivatalosan a haderő működésének, szervezésének célja sem egyezik. Régen piaci körülmények között, állami segítéssel hazai és külföldi beszerzések zajlottak a területi alapon működő haderő részére országvédelmi, majd 1938-tól revíziós célokra kiélezett módon. A komoly, sok évtizedes múlttal rendelkező, általában magántulajdonú vállalkozások hazai és külföldi vállalatokkal versenyhelyzetben lobbiztak (akkor nem így hívták), pályáztak, termeltek. Az állam pályázati felszólításokkal igyekezett a hazai ipart elősegíteni, de ahol mennyiségről, esetleg minőségről volt szó, nem maradt el a versenynek megfelelő külföldi vállalatok bevonása sem. Manapság ennél sokkal ködösebb, területi jelleget csak részlegesen felölelő honvédségi rendszerről beszélünk, számos területen csökkentett vagy eltörölt képességekkel. A fejlesztési háttér pedig még ködösebb, így nem látható át, milyen célja is van a haderő működésének, ehhez mik a személyi és anyagi igényei. Az alakulatok nem ismerik múltjukat és nincs elképzelésük a jövőjüket tekintve. A rendszerváltozást követő évtizedek különböző politikai beállítottságú kormányai által a Magyar Honvédség egymást követő átszervezései mesterségesen megszakították a jogutódlás kérdését, miközben a rendszert működtető állomány, a helyőrségek, az alakulatok folytonosságában megmaradtak. Biztosan szükséges a jogutódlás kérdését így kezelni? Milyen hagyományokat keresünk, ha jogszabályok alapján mereven el kell választani a múltban és jelenben lévő haderőt? Vagy éppen válogatni a politikai rendszerek haderejéből. 1990 óta újrakezdés újrakezdést követ haderőfejlesztés kérdésében. Mindig megszakítva a folyamatokat, kicserélve az állományt, új és új irányokat nyitva a nagy útkeresésben.

A legfontosabb a hagyományok kérdése lenne, hogy a fejlesztések, szervezések elvi részét megértsük, az alakulatok tagjaival pedig elfogadtassák azt. Rengeteg hagyomány van, amely többet ér az elfeledésnél vagy a mellőzésnél, mert politikailag épp inkorrekt. "Múlt nélkül nincs jövő!", ahogy a Hadtörténelmi Levéltár mottója szól. A haderőfejlesztés a múlt ismerete nélkül üres, mögöttes háttér nélkül pedig nehéz tartalommal megtölteni a folyamatosan változtatgatott fejlesztéseket.

I. fejezet

Mi a gépkocsizás?

Az Osztrák-Magyar Monarchia időszakában, majd az azt követő gyakori politikai változások közepette kevés lehetőség nyílt a hagyományos fegyver- és csapatnemek fejlesztésére. A gépkocsizás, mint olyan, azzal az elvrendszerrel dolgozott, melyet a Monarchiából megörökölt. A gyakorlatias működés érdekében egyszerűen változtatás nélkül, csak magyarra fordított, eredetileg német nyelvű szabályzatokon alapult a rendszer.

Az 1920-as évek közepén a súlyos nemzetközi és hazai gazdasági válság, továbbá a szigorú antant ellenőrzés mellett történt meg az első jelentős lépés, amikor is hatályba lépett az új szolgálati szabályzat "E-19 Utasítás a m. kir. honvéd gépkocsizó csapat számára".[25]

Ez volt az első alkalom, amikor már nem egy átmeneti, csak ideiglenes szervezett rendszert vezettek be. Éppen ezért választottam a legfontosabb fogalmak, elvek, intézmények bemutatására ezt az időpontot, megelőzve a időrendileg tárgyalt, illetve elemzett kezdeti éveket. A korábbi fogalmakat ekkor magyarosították, véglegesítették, melyeket ugyan kisebb változtatásokkal, de lényegét tekintve 1945-ig alkalmaztak.

Az új szolgálati utasítás alapjaiban tisztázta a legfőbb kérdéseket, alapfogalmakat és más részleteket, hozzáigazítva a magyar viszonyokhoz. Egyben tisztázta, hogy egy önálló csapatnemről van szó.

Magyar szempontból a nehéz anyagi helyzet és a külföldi ellenőrzések, kötelező adatszolgáltatások, illetve a tulajdonképpeni elszigetelődés nem tette lehetővé külföldi minták részletes vizsgálatát és teljes mértékű honosítását. A magyar katonai gépkocsizást a megörökölt körülmények alakításával, korszerűsítésével lehetett és kellett megújítani. Ez egy sajátos, gyakorlatias rendszert eredményezett, idővel beépítve sok saját elképzelést, majd a lazuló ellenőrzések kapcsán olasz, angol és német elemeket, melyeket a beszerzett gépjárművek felhasználásával illesztettek a rendszerbe.

Alapfogalmak

A **gépjárműanyag** fogalma és csoportosítása.

Gépjárműanyagot képzett, illetve gépjármű-anyaggazdálkodási szolgálat hatáskörébe tartoztak a robbanó- és elektromotor hajtotta gépjárművek, ezek alkatrészei és nyersanyagai, a gépjárművek üzemben tartásához szükséges félkész- és nyersanyagok, kézi szerszámok, munka- és szerszámgépek, gépjárműjavító műhelyek és kísérleti állomások műszaki berendezései és készülékei, különleges ruházati cikkek, szakkönyvek és szakfolyóiratok, továbbá a fentiekből keletkező hulladékok.

A gépjárműgazdálkodás szervei, közegei

Minden alakulat és intézet (stb.), amely gépjárműanyaggal rendelkezett és azt önállóan kezelte, **gépjárműanyag számadótest**et képezett.

A csapattestek, intézetek stb. szervezetszerű egységei, pl. gépvontatású tüzér ütegek, vagy az Állami Gépkocsiüzem (később Egyesített javítóműhely vagy gépkocsi szertár), melyek egyes alosztályai a szervezetszerűen hozzájuk tartozó gépjárműanyagot maguk kezelték és gondozták, az anyag alkalmazását és használatát illetően szabad rendelkezési joggal bírtak (szabad gazdálkodási jog), a számadótestek önálló **gazdálkodási alegység**et képezték.

[25] Hadtörténelmi Levéltár (HL), Vezérkari főnökség (VKF) 33718/biz./3.oszt.-1926.

Azon alakulatok, intézetek (stb.), melyek anyagot önállóan kezeltek, de anyagelszámolás tekintetében más alakulathoz volt utalva, **gépjárműanyaggazdálkodási testet** képeztek.

Önálló gépjárműanyag számadótestek: Állami Gépkocsiüzem (a HM 3/b. osztály központi szerve), az 1.-7. gépkocsiosztagok és a központi gépkocsizó (kiképző) tanosztály.

A szabályzat értelmében

A gépkocsi csapat szolgálati könyve mellett a csapatnemre vonatkozott még a "Szolgálati Szabályzat I. és II. része", A "Harcszabályzat I. és II. része", a "Lőutasítás a kézi lőfegyverek számára", a "Katonai testnevelésre utasítás", az "Utasítás a csapatgyakorlatok számára", az "Utasítás a csapatiskolák számára", a "Műszaki oktatás a nem műszaki csapatok számára" és az "Utasítás a m. kir. honvéd tábori tüzérség műszaki-közigazgatási szolgálatára". Hamarosan kiderül, ezek hogyan kötődtek a gépkocsizáshoz.

A gépkocsizó csapat a m. kir. Honvédség kiegészítő részét képezte. Felszerelése, szervezete a békekötés határozványai miatt korszerűtlen és a győztes államokhoz képest csekély létszámú volt. A korabeli megfogalmazást értelmezve ezt a hátrányt az anyagi és személyi állomány korszerűsítésével, hivatástudat erősítésével, szükség esetén tettre készséggel, önfeláldozással (vakmerőséggel?), a lehető legjobb szellemi és anyagi minőség fenntartásával és más államok hasonló szervezetinek részletes ismertetésével és ezáltal adaptációkkal kívánták fejleszteni.

A meglévő szerény mennyiségű és minőségű anyaggal kellett a feladatokat teljesíteni, melyhez elengedhetetlen volt az átfogó és kiváló szakképzettség.

A gépkocsizó csapatnak fel kellett készülnie arra, hogy a korábbi gyakorlattal ellentétben az autócsapat képes legyen a szükségszerűen összeállított gépkocsi alakulatok felállítására. Ennek a feladatnak ugyanis addig jellemzően nem tudott megfelelni. A későbbiekben kiderül, hogy tulajdonképpen ez a szakképzettség és tanított rögtönzési készség vált a gépkocsizó csapat egyik legfőbb erényévé.

A legfontosabb a képzett és gyakorlatias emberanyag biztosítása volt. a gépek másodlagos tényezőnek minősültek, " a gépkocsi a test, a férfi a lélek", amely döntő feltétel a harcban. A jó gépkocsizó katonának ismernie kellett a saját és más hadseregek gépjárműegységeit, főbb elvrendszereit is.

A gépkocsizó csapat korszerű haderőkben a hadvezetés egyik legnélkülözhetetlenebb eszköze, mely mozgékonyságánál és nagy teljesítő képességénél fogva harcoló csapatokat, harceszközöket és mindennemű szükségleteket gyorsan és biztosan továbbítani képes, csapatkörletekben és azon kívül egyaránt.

Ezzel a harc és harcképesség fontos és nélkülözhetetlen eszközévé válik, a többi fegyvernemeket a győzelem kivívásában, illetve feladatok maradéktalan ellátásában támogatja. Ezáltal a győzelem kivívásában közvetve részt vesz.

A gépkocsizó csapat sikeres harctéri szolgálatainak alapfeltételei:

- a gépkocsizók egységes szigorú fegyelme és feszes renden alapuló egybeforrasztása, zárt kötelékben való alkalmazása
- a gépkocsi oszlop- és szakaszparancsnokoknak (tiszteknek) alapos autóműszaki képzettsége
- a gépkocsizó alakulatoknak magasabb gépkocsizó parancsnokságok hatáskörébe való összefoglalása a nélkülözhetetlen egységes vezetés és a gépjárművek leggazdaságosabb kihasználása céljából
- a gépkocsizó csapatnak már a békében megadandó különleges műszaki kiképzéséhez szükséges anyagi eszközök, annak érdekében, hogy a csapat feladatának és teljesítő képességének tudatában még a legnehezebb helyzetekben is megállhassa a helyét

A gyakorlatban a teljes mértékben motorizált vonatalakulatok voltak ilyenek:[26]
- gépkocsizó vonatparancsnokság (mindennemű vonatalkulatok magasabb (hadsereg, hadtest) szintű összefogására rendelt törzs)
- gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság (magasabbegységek - hadosztály, dandár - vonatalakulatainak összefogására rendelt törzs)
- tehergépkocsi oszlop (önálló feladatokat végrehajtani képes szállító alakulat)
- sebesültszállító gépkocsi oszlop (önálló feladatot ellátó, sebesültszállításra szolgáló alakulat)
- gépkocsi szeroszlop (önálló feladatot ellátó, gépjárműjavító alakulat)

A gépkocsizó csapat feladatai
- csapatszállítás, harceszközök, lőszer és egyéb szükségletek szállítása
- törzsek, osztagok stb. mozgékonnyá tétele a szervezetszerűleg hozzájuk beosztott gépkocsikkal
- felderítő, összekötő, hírszerző, híradó és jelentőszolgálat külön e célra szolgáló gépjárműveken
- sebesültek és betegek szállítása
- szállítószolgálat (utánpótlás) ellátása a hadtáp, azaz mögöttes területen
- a hadsereg gépjárművekkel ellátott alakulatai anyagszükségletének biztosítása, fedezése, pótlása és központi ellenőrzése
- a gépjárművekkel ellátott csapatok gépkocsizó személyzeti szükségletének fedezése és pótlása
- karhatalmi autószolgálat riadó intézkedések szerint

A "jövendő háborúban" a főfegyvernemek, elsősorban a tüzérség sem nélkülözheti a motorikus vontatást, szállítást. Az autócsapat részére 1926-ban új feladat nyílt meg, mert ennek kellett a többi fegyvernemeket a motoros járművek kezelésében kiképezni, mindennemű szakirányú kérdésekben tanáccsal ellátni és a gépkocsi-anyagszükségletet pótolni, illetve központilag javítani. Ezáltal a gépkocsizó csapatnak az összes fegyvernemek sajátosságait és harcfeladatit tüzetesen ismernie kellett.

A gépkocsizó csapat központi szervei

A m. kir. Honvédség 1920-tól kezdődően állandó szervezettel működött, melynek részeként a m. kir. honvéd gépkocsizó csapat vegyesdandáronként[27] egy-egy, összesen hét gépkocsi osztagból állt. Ez a rendszer természetesen az idő előrehaladtával folyamatosan bővült. Elnevezése előbb gépkocsizó vonatosztályra változott, megnövelt anyagi és személyi létszámmal rendelkezett, majd az ország területi gyarapodásával és két új hadtest felállításával a szakmailag alárendelt alakulatok mennyisége is nőtt. Az időközben beállított kiképző alakulat (központi gépkocsizó tanosztály), továbbá a gyorscsapatok részeként felállított gépkocsizó alakulatok és gépkocsizó tüzérség jelentősen növelte a rendszer összetettségét, megtartva azonban az addig meghatározott alapelveket. Ezt úgy kell érteni, hogy a gépkocsizó gyalogság, motorizált tüzérség, utász, híradó és egyéb, a gyorscsapatok keretein belül

[26] A teljesen motorizált harcoló alakulatok tárgyalása később a hadrendek tárgyalásánál került bemutatásra.
[27] A trianoni békeszerződés következtében hét dandár fenntartását engedélyezték, melyek a legmagasabb szintű katonai közigazgatási szervek voltak. A m. kir. Honvédségben 1922. május 1-jétől a dandárok vegyesdandár megnevezéssel rendelkeztek, melyek több fegyver- és csapatnemet összefogó magasabb parancsnokságok voltak. A vegyesdandárokat katonai közigazgatási tevékenységük és területi illetékességük megtartása mellett 1938. november 22-től hadtestekké nevezték át.

szervezett alakulat a gépkocsizó csapat vonatkozó szakmai kiképzését kapta, feladatait pedig a fegyvernemeket összeegyeztetve, egyben alkalmazva hajtotta végre.

Minden vegyesdandárnál/hadtestnél egy külön gépkocsizó csapatbeli tiszt mint autónyilvántartó (később gépkocsi nyilvántartó) tiszt volt rendszeresítve. Ezeknek az osztagnál ellátott kötelességeik mellett a vegyesdandárnál/hadtestnél a gépkocsizó csapat személyzetének, polgári gépjárművek, autószakmába vágó anyagi forrásoknak, üzemeknek és iparágaknak a nyilvántartását végezte az őket érintő (honvédségi és egyéb) rendeletek szerint.

Korszerű hadseregekben a gépkocsizó csapat élén a gépkocsizó csapatparancsnokság állt, melynek fő feladata a személyi és anyagi felkészültség állandó kiépítése és tökéletesítése, az utánpótlás megszervezése és irányítása volt. Ez magyar viszonylatban többlépcsős rendszerben épült ki. Valójában központi "gépkocsizó csapatparancsnokság" nélkül, élén a "gépkocsi felügyelővel"[28], majd a HM 3/b. osztály vezetőjével és gépkocsizó vonat ügyekkel érintett alosztályaival, továbbá a Honvéd Vezérkar (Vezérkari főnökség szakosztályai), a HM III. csoportfőnökség (anyagi ügyek), a gépkocsi szertár, a Haditechnikai Intézet, a Központi Átvételi Bizottság és központi gépkocsizó tanosztály (később 101. gépkocsizó tanezred) megfelelő közegeivel. Az esetenként szükséges szakvélemények, szakági kérdések bedolgozása (pl. katonai egészségügy, élelmezés, ruházat, tüzérség stb.) jellemzően a HM 3/b. osztályán keresztül valósult meg.

A gépkocsizó csapatparancsnokság feladatai: [valójában a gépkocsi felügyelő és egyéb szakosított szervekhez delegáltan]

- a központi állományvezetés és központi gépjármű nyilvántartás [ténylegesen HM 3/b. osztály, gépkocsi szertár, központi gépkocsizó tanosztály, gépkocsizó vonatosztályok, majd a gépkocsizó alakulatok saját állománykezelő szervei]: állományvezető és nyilvántartó szerv, a gépkocsizó csapat tiszti és legénységi személyek, katonai és polgári gépjárművek nyilvántartását végzi, személyek esetében szakképzettségük, gépjárműveket pedig típusuk, tulajdonosuk és gépjármű kerületenkénti fellelhetőségük szerint
- személyzeti pótosztag [gépkocsi szertár, központi gépkocsizó tanosztály, gépkocsizó vonatosztályok hatáskörébe utalva]: minden gazdászat-közigazgatási ügyeket lát el (pl. ruházat, felszerelés) minden gépkocsizó alakulat, valamint gépkocsival ellátott csapatok személyi pótlását biztosítja.
- anyagkezelő bizottság (III. csoportfőnökség, gépkocsi szertár, gépkocsizó vonatosztályok)
- átvételi bizottság (Központi Átvételi Bizottság)
- központi anyagpótló állomás (gépkocsi szertár, ritkábban gépkocsizó vonatosztályok)
- gépkocsi kísérleti állomás (Haditechnikai Intézet)
- abroncsolási főraktár (gépkocsi szertár abroncsraktár alosztálya)
- üzemanyag főraktár (gépkocsi szertár üzemanyag alosztály és üzemanyag raktárai)

A gépkocsizó csapatnemet meghatározó szervezetek

A haderő motorizálásáért az előzőekben felsoroltak közül elsősorban három szervezet felelt:

- A m. kir. Honvéd Vezérkar 1. osztálya:

A honvédség hadra foghatóságáért felelős alosztály volt, amely többek közt kidolgozta és kiadta a haderő sikeres működéséhez szükséges fegyverekre, eszközökre, felszerelésre vonatkozó iránykövetelményeket. Meghatározta, hogy a rendszeresítendő eszközöknek milyen műszaki tulajdonságokkal kell rendelkezniük, hogy a honvédség elé tűzött harcászati és hadászati követelményeknek megfeleljenek.

[28] A Honvédelmi Minisztérium 26. (autó) és 53. (vonat) osztály vezetője, egyben az autó- és vonatcsapatok felügyelője.

- m. kir. Haditechnikai Intézet:
A honvédség tudományos intézeteként figyelemmel kísérte a műszaki tudományok kül- és belföldi fejlődését, hogy javaslatot tehessen azok katonai célokra való felhasználására. A vezérkar iránykövetelményei alapján kiválasztotta azokat a harceszközöket, hadianyagokat, amelyek a honvédségben való rendszeresítésre szóba jöhetnek. Közreműködött azok kül-, vagy belföldön történő beszerzésben. Ha követelményeknek megfelelő termék nem állt rendelkezésre megtervezte-megterveztette azt, és a prototípus megszerkesztésében és legyártásában szorosan együttműködött a mintapéldány elkészítésével megbízott üzemmel. Irányította a bevezetésre kerülő hadianyagok csapatpróbáit, azaz annak vizsgálatát, hogy azok műszaki és hadi használhatósági szempontból megfelelnek-e a vezérkar követelményeinek. Ennek sikeressége esetén javaslatot tett az új fegyver, harceszköz, stb. esetleges rendszeresítésére. Állandóan figyelemmel kísérte, hogy a honvédségben rendszeresített vagy beállított hadianyagok mennyire felelnek meg a legújabb követelményeknek, és szükség esetén javaslatot tett azok korszerűsítésre, közreműködött a változtatások megtervezésében és kivitelezésben.
- A m. kir. Honvédelmi Minisztérium 3/b. (gépjármű) osztálya:
Figyelemmel kísérte a vezérkar járművekre és harcjárművekre vonatkozó iránykövetelményeit, a Haditechnikai Intézettel szorosan együttműködve részt vett azok beszerzésében. Rendszeresítés vagy rendszerbe állítás esetén kiadta a megrendeléseket, vezette az ezekkel kapcsolatos tárgyalásokat. A szerződés megkötése után az e célra rendelkezésre álló költségvetésből intézte a kifizetéseket. Folyamatosan ellenőrizte a szerződésben foglaltakat, különösen a szállítási határidőket. Tartotta a kapcsolatot a gyártokkal, közreműködött a nyersanyagszállítások és a beszállítókkal való együttműködés biztosításban. Részt vett a beérkező járműszállítmányok átvételében (ezt a Központi Átvételi Bizottság végezte)[29], irányította azok szétosztását. Az osztály felelt a honvédségi gépjárművek, harcjárművek nyilvántartásáért, hadrafoghatóságuk (üzemanyag- és alkatrészellátás, karbantartás) anyagi és személyi biztosításáért.

A gépkocsizó csapat intézetei

A gépkocsizó osztag/vonatosztály végezte a szakszemélyzet kiképzését, felriasztás vagy mozgósítás esetén önálló alakulatok állított fel, területileg illetékes más fegyvernemek alakulatait központi szervként ellátta és kiszolgálta, szakszemélyzeti pótlását és kiegészítését adta minden szakmabeli kérdésekben érintett alegységnek.

A gépkocsizó osztag/gépkocsizó vonatosztály a hadseregben a gépkocsizó csapat csapatteste. Az osztag/osztály állománytest és egyben gazdászat-közigazgatási egység is. Kiképzés szempontjából a legfontosabb önálló gépkocsizó alakulat.

A gépkocsizó osztag/osztály feladata a katonai gépkocsi szolgálat ellátása és a katonai gépkocsi forgalom lebonyolítása a vegyesdandáron/hadtesten belül, az állomány kezelése, valamint előgondoskodások a személyi és anyagi szükségletek pótlására.

Egy korszerű gépkocsizó osztag/osztály tagozódása:
- parancsnokság (parancsnok, segédtiszt, állománykezelő, gazdasági hivatal, anyagkezelőség)
- forgalmi és szállítási oszlop (később századszintű kötelék, jellemzően két teljes értékű gépkocsi szakaszra osztva, önálló feladatok ellátására alkalmasan)
- anyagraktár
- gépkocsi javítóműhely

[29] Bizonyos termékek esetében, melyek elsősorban Németországból érkeztek, 1941-et követően általában mellőzték a hazai átvételi bizottsági vizsgálatot, mert a német szervek ezt a maguk szabályrendszere szerint a gyártást követően elvégezték.

A vegyesdandárok (később hadtestek) állomáshelyén elhelyezett gépkocsizó osztagok/osztályok katonai, fegyelmi és kiképzési szempontból a vegyesdandár/hadtest parancsnokságainak, műszaki és műszaki közigazgatási tekintetben a HM illetékes szakosztályának (elsősorban 3/b. osztálynak) alárendelve.

A gépkocsizó osztag/osztály parancsnoka egy gépkocsizó csapatbeli törzstiszt, aki egyúttal a vegyesdandár/hadtest gépkocsi előadója is. Feladata a gépkocsi szolgálat vezetése és irányítása, a kiképzés vezetése a szabályzat szellemében. Felelős az osztag erkölcsi, szellemi és gyakorlati kiképzéséért, a rábízott anyagok kezeléséért, karbantartásáért és hiánytalanságáért. Önálló fegyelmi fenyítő hatalommal is bír.

Célok és feladatok:

- teher-, sebesültszállító- és egyéb gépkocsi (vontató) oszlopok felállítása, felszerelése és a hadszíntérre való útbaindítása
- egyes gépjárművek felszerelése és útbaindítása a hadszíntérre, illetve a hátország parancsnokságaihoz, intézeteihez
- mozgó gépkocsi műhelyek felállítása és útbaindítása
- gépjárművek javítása
- körzetükben illetékes gépkocsizó legénység műszaki kiképzése gépkocsivezetőkké és szakmunkásokká

Tagozódásuk általánosságban parancsnokságból, gazdasági hivatalból és anyagkezelőségből, gépkocsi javítóműhelyből, járműtárolóból, anyagraktárból, szakmunkás iskolából, üzemanyagraktárból és abroncsanyag-raktárból állt. Ezek személyi és felszerelési összetétele a gépjárműállomány mennyisége (vagyis az alakulatok) szerint különbözött.

Ezek a szervezetek katonailag és fegyelmileg a területileg illetékes vegyesdandároknak/hadtesteknek voltak alárendelve, műszaki szempontból pedig közvetlenül a gépkocsizó csapatparancsnokság, esetünkben a HM 3/b. osztály és a gépkocsi szertár alá tartoztak.

Személyzetpótlást elméletileg központilag biztosítottak, gyakorlatban inkább a gépkocsi szertáron és a gépkocsizó vonatosztagokon keresztül, a háborús években pedig részben már egyes gépkocsizó alakulatok hatáskörében is végeztek.

Motoros járművek ismertetése és jellemzése általánosságban

Európában jellemzően a járművek mozgását gépi berendezés segítette elő. Leginkább elterjedt ezekből a benzinmotor volt. Emellett, elsősorban nehezebb, pl. mezőgazdasági járműveknél nyersolaj, egyes országokban, mint Magyarország pedig a termelhető üzemanyagok kapcsán faszén és szesz is szóba jöhetett. Előbbiből gázgenerátoros üzemeltetés volt lehetséges, ami már a háborús időszakban terjedt el, jellemzően a polgári közlekedésben. Szesz alkalmazása széleskörben elterjedt volt, benzinmotoros gépjárművekhez használt kereskedelmi kútbenzinszesz, vagyis motalkó (motoralkohol) képében. Magyarország, a későbbi szövetségi rendszeren belül kezdetben benzinüzemű gépjárműveket használt. Azonban a háborús időszakra általában jellemző benzinhiányt a m. kir. Honvédségben nyersolaj (dízel) üzemű gépkocsik tömeges beállításával sikerült kompenzálni, mely hazai termelésből fedezve volt.

Motoros gépjárművek felosztása

Katonai és harctéri alkalmazás szempontjából a gépjárművek általában nem offenzív jellegű, illetve offenzív harceszközre oszthatóak fel. (A fontosabb honvédségi gépjárművekről bővebben a függelékben olvashatóak kisebb összeállítások.)

Nem offenzív jellegű motoros járművek:
- könnyű személygépkocsi (kis és közepes személygépkocsi)
- nehéz személygépkocsi (túra vagy nagy személygépkocsi)
- sebesültszállító gépkocsi
- autóbusz
- ipari járművek (tehergépkocsik, áruszállító gépkocsik)
- páncélozott csapatszállító gépkocsi (lövészpáncélos)
- üzemanyag szállító gépkocsi (vagy tartály gépkocsi)
- műhely gépkocsi
- öntöző gépkocsi
- vágány gépkocsi
- fényszóró gépkocsi
- rádió gépkocsi
- traktor (vontatók, mezőgazdasági munkagépek)
- motorkerékpár

Offenzív harceszközök, azaz különleges gépkocsik:
- páncélautó (később páncélgépkocsi)
- harckocsi (harckocsi, rohamlöveg, rohamtarack stb.)
- lövegautó (vagyis önjáró löveg)

kis személygépkocsi: jellemzően 1000 kg alatti önsúllyal rendelkező, legfeljebb 1500 cm^3 hengerűrtartalmú, 4 üléses, nyitott karosszériás gépkocsik, kevésbé jó minőségű utakon is használhatóak
nagy személygépkocsi: 1000 és 25000 kg közötti önsúly, 1500 cm^3-nél nagyobb motor, 4-6 üléses, jobb minőségű utakon használhatóak, jellemzően parancsnokságok, törzsek részére beállítva
sebesültszállító gépkocsi: a polgári mentőkhöz hasonló, zárt felépítményű, négy hordágy vagy nyolc ülő beteg szállítására alkalmas
autóbusz: mélyépítésű tehergépkocsi alvázra szerelt, személyszállításra alkalmas felépítménnyel, parancsnokságok, törzsek, sebesültek szállítására alkalmasak, de kizárólag szilárd utakon
tehergépkocsi: hasznos teher szállíthatósága alapján több kategóriába sorolva, felépítménytől és mérettől függően teher-, csapat- és löveganyag szállítására is alkalmasak
páncélozott csapatszállító gépkocsi: páncélozott felépítménnyel ellátott közepes (3 tonnás) tehergépkocsialvázak, ellenséges tűzben veszélyeztetett területen történő mozgásra. Felderítő, hírszerző, jelentő, járőr és biztosító feladatokra alkalmas.
tartály gépkocsi: üzemanyagok, olajak, illetve víz szállítására alkalmas tehergépkocsi
műhely gépkocsi: tehergépkocsi alvázra szerelt, műhelyfelszereléssel, szerszámokkal és szerszámgépekkel ellátott felépítménnyel, esetenként vontató kábeldobbal kiegészítve. Villanyáramot beépített vagy vontatott generátorral termel.
öntöző gépkocsi: közepes tehergépkocsi alvázára szerelt, tartállyal is ellátott gépkocsi, beépített fecskendőkkel. Poros utak öntözésére, gépkocsi forgalom rejtésére alkalmazható. Csapatok részére ivóvíz vagy mosdóvíz szállítására is alkalmas.
tűzoltó gépkocsi: motorhajtású szivattyúval ellátott, víztartállyal vagy létrával rendelkező gépkocsi, elsősorban tűzvédelmi feladatokra beállítva

vágány gépkocsi: hagyományos közepes tehergépkocsi (esetleg személyautó), vasúti nyomtávra szélesítve és vasúti görgőkkel átszerelhető abroncsokkal
fényszóró gépkocsi: közepes vagy nehéz tehergépkocsi alvázra szerelt, generátorral vagy generátor pótkocsival ellátott, légvédelmi fényszórót szállító kocsi
rádió gépkocsi: különböző méretben, különböző távíró, központ, vagy rádió berendezésekkel ellátott, zárt felépítményű gépkocsi
traktor, vontató: mezőgazdasági jellegű, nehéz súlyú vontatmányokat mozgatni képes, rendszerint nagy teljesítményű, nagy hengerűrtartalmú nyersolaj motoros, kapaszkodó körmökkel szerelhető kerekes gépjárművek, elsősorban tüzérségi eszközök vontatására, terepen és közúton egyaránt
motorkerékpár: oldalkocsis, vagy oldalkocsi nélküli, különböző hengerűrtartalmú motorokkal szerelt gépjárművek, jellemzően nagy jelentőséggel bíró, futár, összekötő, felderítő feladatkörben. Oldalkocsis motorkerékpárok esetenként kis személygépkocsik pótlására is beállíthatóak.
páncélgépkocsi: páncélozott felépítménnyel és fegyverzettel szerelt tehergépkocsi alváz, gyors járóképességgel és fordulékonysággal, szükségszerűen terepen is alkalmazhatóan, de jellemzően nagy súlya miatt kiépített kövezett utakon mozgatva. Magyarországon az utak és hidak kisebb terhelhetősége miatt a nehezebb, 8-12 tonnás páncélgépkocsik alkalmazása nem jöhetett szóba.
harckocsi: ritkábban régi fedőnevén tanknak is nevezik, páncélozott és fegyverzettel felszerelt, műutak mellett terepen is alkalmazható, támadó jellegű gépjármű, elsősorban hernyólánccal szerelve. Egyaránt szükség volt könnyű és nehéz harckocsira, előbbiek a haderő szerves részeként, a nehezebb harckocsik a felső hadvezetés rendelkezése szerint súlypontokon, áttörésre fenntartva. Egyre nagyobb teret nyert a közepes harckocsi, amely egyszerre ötvözte a gyors járás, jó terepjárás, elégséges páncélvédettség, erősebb fegyverzet kérdését.
lövegautó: tehergépkocsik illetve hernyótalpas járművek, különlegesen kialakított felépítménnyel, vontatás helyett a felépítményen szállított löveggel. A löveg alkalmazásához nem volt szükség külön telepítésre, a járműről voltak alkalmazhatóak.

A haderőfejlesztés feltételei (pénz, pénz, pénz)

A haderőfejlesztés legfontosabb tényezője, amely általában megszabja azokat az irányelveket, melyek alapján a haderő szerkezetét kialakítják, illetve amilyen eszközökkel, esetünkben gépjárművekkel feltöltik, nem más, mint a pénz.

Általánosságban a következő vázolható fel a m. kir. Honvédség esetében.

1920 áprilisától beszélhetünk arról első alkalommal, amikor valóságos költségvetési keretet kapott a haderő. 1920 és 1927 között egyértelműen leegyszerűsített, csökkentett állapotról volt szó, ahol igazából a rendszer fenntartására költöttek.

1927-től, bár kötött formában, de már lehetett gondolkodni tényleges fejlesztésekről, bővítésekről. 1920. és 1930. között egyértelműen eseti beszerzések történtek. A kiöregedő gépjármű anyag helyett az éppen kieső, fejlesztés, átszervezés esetén pedig fellépő hiányt pótoltak egyes megrendelésekkel. A selejtezéseket külön anyagi források szerzésére használták fel, kifejezetten hatékonyan. A még használhatóvá tehető teljes gépjárműveket elárverezték, az alkatrészekre szétbontott gépkocsikat, felépítményeket, nyersanyagként használható fémeket, gumit, üveget, faanyagot értékesítették. A befolyó összegekből, melyek nem képezték az éves költségvetés részét, szerszámokat, szerszámgépeket, nyersanyagot,

üzemanyagot, ritkábban pedig gépjárműveket vásároltak. Az elsődleges forrás az adott évi békeszervezés központi költségvetésből fenntartott keretéből volt biztosítva.

1920. és 1943. között létezett az úgynevezett F-hitel. Ez a "Felriasztási" hitelkeret elsősorban eseti felhasználású, a hátországi alakulatok fejlesztésével volt kapcsolatos. Rendészeti jellege volt eredetileg, de mivel a kerethez ritkán nyúltak, később a nagyobb fejlesztések kiegészítésére, utólag felterjesztett bővítési vagy szervezési ügyekben szorgalmazott beszerzésekhez használták fel.

A Monarchiából megörökölt szokások alapján a '30-as évek közepéig viszonylag gyakori volt az alakulatoknál működő alapítványok tagdíjakból fenntartott kaszinók mellett lovak és gépjárművek vásárlása. Általában olyan helyeken fordult ez elő, ahol településtől távolabbra eső katonai objektumokról, vagy vagyonosabb tiszti állományról volt szó, pl. Hajmáskér, Örkénytábor vagy Budapest, továbbá központi szervezetként a Honvéd Jóléti Alap.

Az antant ellenőrzések csökkenése, majd 1927-es megszűnése, a gazdasági világválságot követő fokozatos élénkülés lehetővé tette a komolyabb fejlesztések lefolytatását is. A '30-as évek közepétől a Honvédség éves költségvetése továbbra is jellemzően a rendszer fenntartására volt fordítva. Emellett azonban megjelentek olyan beruházási hitelek, melyeket elsősorban a hazai, illetve egyes külföldi hitelintézetek is támogatni kezdtek. Az elsődleges cél a hazai ipar termékeinek megrendelése volt, de annak (specifikus igényeknél) szakági hiányában, indokolt esetekben külföldi gyártmányokat is választhattak a beszerzéseket irányító szervek.

Az első jelentősebb folyamat az Iparügyi Minisztérium hitelkeretével (IMI hitel) indult. Elsősorban a hazai ipar fejlesztéséről volt szó. Honvédségi megrendeléseket hazai gyártók bevonásával igyekeztek kiadni. A legfontosabb cél az volt, hogy a magyarországi ipar - minden ágát bevonva - a mutatkozó igények alapján erőltett tempóban növelje termelési teljesítményét, mellyel a teljes állami gazdaság forgalmát és korszerűsítését lehetett elérni.

1935-ben megjelent párhuzamosan az IMI hitellel a valamivel szerényebb, de irányítottabb Árpád hitel, amely a felsőbb katonai vezetést érintette, majd a korszak lefontosabb hitelkerete, az 1.000.000. lírás olasz hitelcsomag. Utóbbi hirtelen olyan fellendülést eredményezett, ami néhány évig meghatározta a haderő arculatát. A líra hitelkeret teljes mértékben honvédségi csomag volt, melynek részeként felszerelési tárgyakat, műszaki anyagokat, fegyverzetet, repülőgépeket és nagy mennyiségű gépkocsit rendeltek. Gyártási jogok megszerzésére is sor került (pl. Pavesi vontatók hazai összeszerelésével.). A törlesztést igen kedvező határidővel kellett megkezdeni. Olaszország gazdasági gondjai, majd háborús veresége azt eredményezte, hogy a hitelösszeget teljes mértékben nem is kellett már megtérítenie Magyarországnak.

1937-re az ország fizetőképessége jelentősen javult, így üzleti lehetőségeket látva, nemzetközi szerződés született Németországgal. Sonderkonto néven külön Birodalmi Márka alapú hitelkeretet nyitottak. Ennek részeként jelentős mennyiségű fegyverzet és gépjármű érkezett igen rövid idő alatt, szintén kizárólag a m. kir. Honvédség részére. A törlesztés nyomban megkezdődött, később azonban részben átállították nyersanyag rekompenzációra. Ez azt jelenti, hogy a Birodalmi Márkában megrendelt gépjárművekért azonos értékű, meghatározott mennyiségű és típusú nyersanyaggal kellett törleszteni.

1938-al megkezdődött a haderő részére termelő hazai üzemek legnagyobb beruházása, az úgynevezett Győri-program. Ezzel párhuzamosan a Magyar Nemzeti Banknál folytatólagos hitelkereteket nyitottak az elkövetkezendő évekre. Minden esetben a haderőfejlesztésre lekötött hitelről volt szó. Elsőként a Győri-programmal, a Huba hadrend fejlesztéseire létrehozott Huba I hitelkeret volt bevezetve. A legfontosabb hazai gépjármű-beszerzések a

Huba I-hez (vagy H-I) köthetőek: Botond raj gépkocsik, Toldi könnyű harckocsik és Nimród páncélgépágyúk.[30]

Ezt kiegészítve következett a szerényebb H-IA keret, az 1940. évi területi bővítések esetében megnövelt haderő igényeire. Az ezzel párhuzamosan bevezetett Hegyi hitel a kárpátaljai és erdélyi visszacsatolt területekre tervezett hegyi, illetve hegyi felszerelésű határvadász alakulatok szükségleteit egészítette ki.

Az ugyancsak szerényebb Huba II (H-II) hitelkeret 1941. és 1942. során kisebb hazai beszerzéseket fedezett.

1941 nyarától azonban a központi költségvetés engedélyezett egy úgyszólván korlátlan hitelkeretet, amely már teljes mértékben a háborús gazdaság fenntartására szolgált. Ezt Részleges mozgósítási (RM) hitelkeretnek hívták. Ennek részeként számoltak el minden nemű német beszerzést, a hazai alakulatok mozgósításánál mutatkozó teljes pénzszükségletet ezzel a hitelkerettel fedeztek, illetve a hadműveleti területen működő magyar haderő teljes anyagi működését ezzel számolták el, egészen 1945-ig.

Az RM hitel mellett az utolsó megvalósult hazai fejlesztési terv részeként Huba-III (H-III) hitelkeretet nyitottak. Hasonló nagyságú és fontosságú volt, mint a Huba I, az ehhez társított Turán hitellel az 1941 és 1944 között megrendelt hazai gyártású gépjárművek és páncélosok teljes mennyiségét ebből a hitelkeretből fedezték.

Az 1940-től bevezetett újabb, de kisebb olasz líra hitelkeret jelentős része nem lett már felhasználva, ráadásul az olasz ipar nehéz helyzete miatt nyersanyag rekompenzációval volt párosítva. Megrendelések ugyan jelentős mennyiségben történtek, azonban a németek által ellenőrzött olasz hadiipar csak kisebb tételeket teljesített.

1942-től a megnövekedett európai gazdasági verseny miatt megjelent Dánia, amely Dán Koronában számolta el az elsősorban nyersanyag- és mezőgazdasági termékeken alapuló rekompenzációt. A m. kir. Honvédség esetében dánoktól importált amerikai és dán gyártású, részben új, részben használt (Ford) személygépkocsikról beszélhetünk.

1943-tól Svájc és a német irányítás alatt álló Franciaország is belépett szereplőként. Itt külön hitelkeret létrehozása nélkül, elsősorban nyersanyag rekompenzációval számoltak, a franciák esetében pedig lovak exportálásával.

1944-től kívánták bevezetni a következő nagy fejlesztési tervhez köthető hitelkeretet. A Szabolcs-terv német típusú, legkorszerűbb, háborús tömeggyártásra bevezetett fegyverzettel és gépjárművekkel készült.[31] A Szabolcs-hitelből és az RM hitelből vegyesen fedezték a

[30] A m. kir. Honvédség mennyiségi és minőségi fejlesztésére kidolgozott tervezet, amely 1938.okt.1-től lépett életbe. A I. fázis 107 ezer fős béke- és 250000 fős hadilétszámú, három hadseregre, hét hadtestre tagozott, 21 gyalog-, két gépkocsizó-, két lovas-, egy folyamőr- és egy repülődandárból, három hadosztály erejű határbiztosító erőből, továbbá Fővezérség- és hdt-közvetlen alakulatokból álló haderő kiépítését tűzte ki célul. Az országgyarapításokkal a Huba-hadrend keretében két újabb hadtest és had gyalogdandár felállítását és felszerelését kellett megoldani. A Honvédség mennyiségi fejlesztése 1941. év végéig megtörtént. Az 1941. október 1-től meginduló II. fázis apáncélos és légvédelmi erők kiépítésével a minőségi fejlesztést célozta. 1943-ig két páncélos- és egy gépkosizó lövészhadosztály, illetve három légvédelmi tüzérdandárból álló légvédelmi hadtest felállításával számolt a gyalogság nehézfegyvereinek és a tüzérség löveganyagának növelése mellett. A III. fázisban 1943-ban a légierő modernizálását tervezték, a páncéls fegyvernem fejlesztése és a haderő tűzerejének növelése mellett.

[31] 1943-ban kidolgozott rövidtávú hadseregfejlesztési koncepció. A hadi tapasztatok alapján a haderő harcértékét mennyiségi fejlesztés nélkül, a meglevő alakulatok, parancsnokságok összevonásával, a fegyverzet korszerűsítésével, tűzerejének növelésével, megfelelő anyagi tartalékok beállításával és gyorsított motorizálással kívánták növelni. A hadrendi kötelékek számát a kilenc gyalog-, két páncélos-, egy lovashadosztályban, két hegyidandárban, hét légvédelmi dandárban, a Székely Határvédelmi Erőkben, valamint a Folyamerőkben és egy repülőhadosztályban határozták meg. A hadiipar korszerű fegyverek gyártására való átállítását irányozta elő és szorgalmazta a m. kir. Honvédség gépkocsi-állományának növelését. A Szabolcs-hadrend intézkedései az 1944. évi hadiesemények következtében csa részben valósultak meg.

Szabolcs-hadrend fejlesztéseit, melyek többsége azonban sosem valósult meg. Egyes csapatnemek esetében beszélhetünk eredményekről: páncéltörő ágyúk, tüzérségi vontatók és korszerű német fegyverzet beszerzése. A háború végéig azonban hivatalosan a Huba-hadrend maradt érvényben, méghozzá békeszervezésben, részleges mozgósítások bevezetésével.

1944. év végétől, amikor tulajdonképpen megszűnt a m. kir. Honvédség egységes, független irányítása, a német alárendeltségben lévő magyar alakulatok és a Németországba kitelepített szervek, intézetek, alakulatok anyagi ügyeit átvette a német fél. Tulajdonképpen a német közigazgatás tartotta fenn a nem harcoló szerveket, míg minden anyagi javat a magyar harcoló alakulatok között osztottak el. A szétosztott, alárendelt alakulatok a német magasabb vezetési törzsektől függtek, a már bevezetett magyar fejlesztési hitelkeretekből pedig csak a már futó megrendeléseket kellett teljesíteni. A magyar haderő racionalizálása kapcsán számos magyar hadiipari megrendelést töröltek, melyeket a német szervek vállaltak át saját gyártási kapacitásukból.

II. fejezet

Rövid (és egyben hosszú) kezdet

A korszerű haderő működésének, működtetésének szerves részét képezi a gépjárművek alkalmazása. A magyar haderő esetében sem volt, illetve van ez másképp. Kevéssé ismert részlet az, hogy a magyar Honvédség[32] történetisége során gyakran kipróbálta a legtöbb technikai újítást, már megjelenésekor. Az más kérdés, hogy a hagyományok és az anyagi körülmények kapcsán milyen mértékben honosította meg az újításokat. Az automobilizmus esetében bizonyítható, hogy a géperejű járművek megjelenését követően igen hamar megjelentek az Osztrák-Magyar Monarchián, illetve a m. kir. Honvédségen belül is.

A közös haderő tradícióiból eredően a gépkocsizás általánosságban a három fő fegyvernem, a gyalogság, lovasság és tüzérség kiszolgálását végző vonatcsapatokhoz volt besorolva, mely alárendelt viszony a Monarchia fennmaradása alatt állandó volt. Hasznossága miatt maga a gépkocsizás fejlesztéseken esett át, alkalmazása lassan szélesedett, szabályzatai mellett tanintézeti háttere is létrejött, mind a császári és királyi (közös) haderő, mind az önálló magyar honvédség részeként. 1914-ben a legtöbb alárendelt csapatnemmel együtt a gépkocsizás is közös (központi) irányítás alá került, legfelsőbb szinten a császári és királyi Hadügyminisztérium által. 1918. október végéig így működött, fejlődött a katonai automobilizmus osztrákos-németes jellegű elgondolások szerint, melynek fő alkalmazási területe a logisztika feladatinak ellátásában merült ki.

1909. június 21-én vetette fel elsőként a m. kir. Honvédelmi Minisztérium 12. osztálya (lóügyek), hogy a gépkocsiügyeket fel kellene venni a minisztérium ügyrendjébe. Ezt jóváhagyva az autóügyeket a HM 12. osztályának rendelték alá. Kiképzés, szervezés és fegyvergyakorlatok alatti alkalmazás szempontjából a HM 1. osztály ügykörébe tartozott. Emellett megbízást kapott még a HM 6. osztálya pénzügyi, gazdászati vonatkozásban, a HM 7. osztály felszerelési és ruházati beszerzésekben, a HM 8. osztály élelmezési és vonatügyekben (szakszemélyzet és szállításszervezés), illetve a HM 10. osztály a mozgósítási és utánpótlásügyekben. A HM 12. osztály szakelőadója a gépkocsi ügyek műszaki előadója nevet viselte volna, továbbá gépkocsizó jelvényt hordott volna. Ezt az 1. osztály végül megvétózta, mivel leszögezték, a gépkocsiügy a közös haderő ügyének számít, honvédségi szempontból önállóan nem létezett. Ehhez a véleményhez csatlakozott július 12-ével a honvédelmi miniszter. Így végül az osztályok között megosztva, nyíltan nem, csak félig-meddig elrejtve jelent meg a magyar gépkocsiügy.[33]

1910. június 27-étől lépett érvénybe az „Utasítás a m. kir. Honvédség géperejű járóműveinek kezelésére és karbantartására” című tervezetet. Ezzel együtt adták ki a honvéd gépkocsivezetői jogosítványokat, és a gépkocsi üzembentartására, kezelésére és az ezzel felmerülő összes gazdászati teendők végzésére szükséges nyomtatványokat.

A honvédségi gépjárművek üzemeltetése március 15-étől központi költségvetési tételre lett elszámolva. Motorkerekek [motorkerékpárok] üzemátalányát a honvéd központi lovasiskola gyakorlati átalányából, míg a tehergépkocsik használatával felmerülő személyi és tárgyi kiadásokat az addig bérfuvarozók fizetésére fenntartott keretből vonták le. A honvéd élelmező raktárnak rövid úton kiadott két ideiglenes gépkocsivezetői jogosítványt azonnali hatállyal bevonták és megsemmisítették. A gépkocsivezetőknek távbeszélőn minden nap a

[32] Mint gyűjtőfogalom említem, politikai rendszertől függetlenül.
[33] HL, Honvéd Főparancsnokság (HFP) 1863/eln.-1909.

Honvédelmi Minisztérium gépkocsi ügyeket előadó tisztnek, vagy annak helyettesének, a gépkocsi felügyelő altisztnek jelenteniük kellett az előző napi eseményeket, az esetleges üzemzavarokat stb.

Az első honvédségi gépkocsikat a Magyar Benz Automobilgyár Rt. szállította, melyekhez 1912 februárjáig vállaltak szavatosságot. Ez azonban az abroncsokra, a gyújtókra, illetve a gépkocsivezető esetleges hibáira és erőszakos módon keletkezett károkra nem vonatkozott.[34]

Az első honvédség részére beszerzett automobil két személygépkocsi és három pótkocsival is rendelkező tehergépkocsi volt, melyeket 1910. február végéig kellett leszállítani. A Honvédelmi Minisztérium részére lett beosztva a két Benz személyautó, a honvéd központi ruhatárnak egy Benz tehergépkocsi pótkocsival, a honvéd élelmező raktárnak pedig két Benz tehergépkocsi pótkocsival. Vezetésükhöz 12 személyre volt szükség. Négy ember megfelelő kiképzéssel rendelkezett, nyolc legénységi állományú katona pedig a Benz gyárhoz lett kirendelve január 21-ét követően a kiképzés időtartamára.[35]

1911. április 28-án gépkocsik vezetésére szükséges legénység kiképzésének megkezdését rendelték el Budapesten. Honvédségi gépjárművek megismerésére és vezetésére való kiképzés vált szükségessé. A honvédségi gépkocsikon leendő esetleges folytatólagos szolgálattétel végett május 10-étől a m. kir. Honvédelmi Minisztérium kikülönített századához tartósan vezényelt legénységi állománnyal indult az átképzés. A m. kir. Honvéd Főparancsnokság épületében voltak elhelyezve a kikülönített századnál. Kiképzésükért a gépkocsi ügyeket felügyelő tiszt volt felelős. Ő intézkedett a honvéd gépkocsik (és motorkerékpárok) szükséges beszerzéséről, közvetlenül és rövid úton.

1912. március 29-én újabb gépkocsivezető tanfolyamot állítottak fel. A kiképzés az előző évi részleteknek megfelelően, április 10-étől május 31-éig tartott. Ekkor már a Honvédelmi Minisztérium gépkocsi osztagáról volt szó. Kettéválasztották a kiképzést, így már volt külön komolyabb elméleti és gyakorlati oktatás is, minták és rajzok alapján. Az elméleti oktatás három fő részből állt. A motor szerkezettan részeként szó volt benzin-, villamos- és gőzmotorok ismertetéséről általánosságban, azok előnyeiről és hátrányairól, továbbá a négyütemű motorok részletes ismertetéséről. A kocsi szerkezettanban a meghajtás módozatait, erőátvitelt, sebességváltót, lánc- és „gardanhajtás”-t, stb. oktattak. Végül következtek a forgalmi szabályzatok, ahol a "gépjárművek közúti forgalmáról szabályzatot", azaz a belügyminiszter 57000/1910. számú rendeletét, illetve a budapesti m. kir. Államrendőrség Főkapitányságának rendeleteit oktatták. Gyakorlati kiképzésben természetesen szerelési és hajtási (vezetési) gyakorlatokat végeztek. Szakmai látogatásokat szerveztek a Magyar Ruggyantaárugyár Rt., a Benz Automobilgyár Rt. üzemeiben, illetve a főváros nagyobb gépkocsi javító műhelyeiben.

1913. április 15. és május 31. között tartották a harmadik honvédségi gépkocsivezető tanfolyamot, az előző évivel azonos módon és ahhoz hasonló létszámmal. 1913-al hatályon kívül helyezték az 1910-es változatot és átdolgozva kiadták az új, „Utasítás a m. kir. Honvédség géperejű járóműveinek kezelésére és karbantartására” című szabályzatot. Lényegében természetesen keveset változott. Fontosabb különbség volt, hogy az első három évben bővült a honvédségi gépjárművek mennyisége. A Honvédelmi Minisztérium gépkocsizó osztagánál három személyszállító gépkocsi (legfeljebb hat személy szállítására alkalmas személyautó), egy alváz és öt motorkerék (motorkerékpár) volt. Kikülönítve a honvéd központi ruhatárnál volt egy tehergépkocsi pótkocsival, a honvéd élelmező raktárnál pedig két tehergépkocsi pótkocsival. Ezek egyforma, legfeljebb 3 tonna szállítására alkalmas tehergépkocsik voltak. A pótkocsik 2 tonna terhelhetőséggel rendelkeztek. A

[34] HL, HFP 1786/eln.-1910.
[35] HL, HFP 795/fp.-1910.

személygépkocsik a honvédelmi miniszter és a honvéd főparancsnok rendelkezésére álltak (*VII-1* és *VII-2* budapesti illetőségű polgári rendszámmal). Rendszerint gyakorlatokon és szemleutakon használták. Az alváz az előbbi két személyautó alvázának javítása alkalmával volt használatba véve. [Részben szerelési tanalvázként, részben alkatrészforrásként.] Egy használt személygépkocsi a gépkocsizó tanfolyamnál oktatási célokat szolgált. Ez a gépkocsizó szolgálatban lévő személyek gyakorlásra, valamint a szolgálatban lévő gépkocsik ellenőrzésére és a gépkocsizó osztagnál előforduló belső szállítások eszközlésére szolgált. Egy motorkerékpár oldalkocsival a honvéd távíró iskola részére volt beosztva, de csak szükség esetén lehetett a gépkocsizó osztagtól igényelni. A további négy motorkerékpárt a gépkocsizó osztagnál tárolták, esetenkénti alkalmazásáról maga a honvédelmi miniszter döntött. A kikülönített raktáraknál beállított három tehergépkocsi az intézetek fuvarozó szolgálatát látták el. A gépkocsi ügyeket előadó tiszt intézkedései alapján ezek a tehergépkocsik a raktárak részére megerősítésként beállíthatták további szállításokhoz, vagy igény szerint bármely más katonai szerv rendelkezésére is bocsájthatták. Minden személyautóhoz és motorkerékpárhoz egy-egy, a miniszter és a honvéd főparancsnok autójához még egy-egy gépkocsivezető, minden gépkocsihoz egy további felügyelő altiszt (mint tartalék gépkocsivezető) volt beosztva. Minden tehergépkocsihoz egy gépkocsivezető, egy segéd, a pótkocsihoz pedig egy fékező volt biztosítva. Minden beosztott személy a Honvédelmi Minisztérium gépkocsizó osztagához tartozott, a gépkocsi ügyeket előadó tisztnek, mint alosztály-parancsnoknak alárendelve, aki egyben a fegyelmi jogköröket is gyakorolta. Az állomány így egy írnok törzsőrmesterből (vagy őrmester), egy felügyelő altisztből (őrmester), négy személygépkocsi-vezetőből, egy tartalék gépkocsivezetőből, három tehergépkocsi vezetőből, három segédből, három fékezőből és öt motorkerékpár-vezetőből állt. A meglévő gépkocsikat kezdetektől fogva, nagy kihasználtságuk ellenére fokozottan kímélni kellett. Igen nagy volt a beszerzési áruk, még drágább az esetleges javíttatásuk, ráadásul kiesésük hosszúnak ígérkezett a javítás időigényessége miatt. Ennek érdekében a személyzeteknek, felelős viselkedésük betartatása mellett megfelelő pihenőidőt biztosítottak, a gépkocsiknak pedig rendszeres és alapos karbantartást írtak elő.[36]

1914. március 15-étől indították a negyedik, egyben utolsó magyar gépkocsivezető tanfolyamot. A korábbiakkal teljesen azonos feltételekkel, valamelyest emelt létszámmal folytatták le a kiképzést.

1914-ben a központi irányítást átszervezték. Nyáron, a haderő mozgósításakor már több szinten működött autóügyekben irányító szerv: a cs. és kir. Hadügyminisztérium 5. M osztálya /technikai-, léghajó- és autómobilügyek/[37] volt a legmagasabb szintű szerv. Emellett működött az automobilügyek irányítójának parancsnoklásával a bécsi automobil kísérleti osztály.[38] A csapatoknál pedig megalakult a közlekedési csapatok dandáránál az automobil osztály Klosterneuburgban.[39]

1914. nyár vége döntő fordulatot hozott. Az autóügyek egységesen átkerültek a mozgósításokat követően a közös Hadügyminisztérium irányítása alá. 1914. szeptember 21-én újraszervezték a magyarországi honvédségi gépkocsik elosztását. A m. kir. Honvédelmi Minisztérium megtartotta két személygépkocsiját. A budapesti hídfőparancsnokság (később Budapest hídfő-hadosztály) tíz személyautóval rendelkezett, melyekből hat az erődítési kirendeltséghez volt beosztva. A budapesti térparancsnokságnál egyetlen személygépkocsi

[36] HL, HFP 3752/fp.-1913.
[37] k. u. k. Kriegsministerium, 5. M Abteilung, Technische-, Luftschiffer- und Automobilwesen.
[38] Leiter des Automobilwesens, Automobilversuchsabteilung. Robert Wolf volt az első nagy személyisége a közös katonai automobilizmusnak, aki 1900-tól már autócsapatbeli tisztnek tekinthető.
[39] Verkehrstruppenbrigade, Automobilabteilung

volt. A Weiss Manfred lőszergyárnál két személy- és két tehergépkocsi volt. A budapesti katonai mentőállomás egyetlen autóbusszal rendelkezett. Budapest katonai parancsnokság autóreferenséhez egy személyautó volt beosztva. Minden más parancsnokság, csapat és állomás le kellett, hogy adja összes gépkocsiját a katonai parancsnokságoknak. A cs. és kir. katonai parancsnokságokból akkor magyar közigazgatási területen kilenc volt, név szerint Budapest, Kaposvár, Kecskemét, Pécs, Szabadka, Székesfehérvár, Szolnok, Újvidék és Zombor. Ezeken kívül hadtáp-katonai parancsnokságok is működtek, méghozzá Újvidéken, Tiszaistvánfalván, Sajkásszentistvánon és Piroson, ahol beosztott automobilok és autóküldönc állomások voltak. Szervezet szerint a hadtest- és hadosztály-parancsnokságoknál kerülhettek beosztásra személygépkocsik, továbbá az egyes katonai raktáraknál és műhelyeknél. Ezek pontos mennyisége egyelőre nem ismert. Autóküldönc állomások magyar közigazgatási területen Budapesten, Szekszárdon, Újvidéken, Győrött és Egerben voltak.[40]

1914 októberében Klosterneuburg mellett Prágában és Budapesten is berendezésre került az Automobilpótraktár, melynek feladata teljes autóoszlopok felállítása, abroncsok biztosítása, illetve a frontról visszatérő gépkocsik javítása volt.[41] A raktárak egységes jelleggel, parancsnokságból, javítóműhelyből, illetve benzin- és gumiraktárból álltak. A szakosított állomány kiképzését 1915 márciusával kezdték meg, majd 1916. év elejétől pótosztályt is létrehoztak.[42]

1915. augusztus 1-jével állították fel Bécsben a gépkocsiügyek összefogására az úgynevezett k.u.k. Kraftfahrtruppenkommando-t, azaz cs. és kir. Gépkocsizó csapatparancsnokságot. Ez a cs. és kir. Hadügyminisztérium közvetlen alárendeltségében volt, elsődlegesen a személyi beosztásokért, szükséges személyzet kiképzéséért és az anyagszükségletek biztosításáért felelt. Továbbá előmunkálatokat végzett a minisztérium megfelelő osztályainak a szervezet kapcsán, a szabályzatok készítésénél, újítások bevezetésénél, hadi tapasztalatok kihasználásával kapcsolatos kérdésekben. A magyarországi szervek, amelyek a parancsnokság közvetlen alárendeltségébe tartoztak, a budapesti „Kraftfahrersatzdepot", magyarul autópóttár, a budapesti benzinraktár és az almásfüzitői benzinraktár voltak.[43]

A császárság területén először 1916 júniusától[44], a birodalomhoz igazítva a 4885/1917. számú miniszterelnöki rendelet[45] végrehajtásával, 1918. március 1-től pedig a Magyar Királyság területén csak azon gépjárművek maradhattak üzemben, melyek tulajdonosai üzemanyag beszerzésére és felhasználására külön engedélyt kaptak. Az engedélyt egyenként, a m. kir. Kereskedelmi Minisztertől kapták. Az engedéllyel rendelkező automobilok hadirendszámot kaptak. Ezzel tulajdonképpen a haderő szolgálatába álltak. A legtöbb tulajdonos eleve katonai beszállító, vagy katonai igénybevétel alatt álló intézmény volt, a hadigazdaság szolgálatába állítva. A hadirendszámokat a Budapest székesfővárosi magyar királyi Államrendőrség főkapitánysága, vidéken a gépjármű kerületek hivatalos szakértői adták ki lakhely szerint. A kiosztást 1918. február 22-éig kellett befejezni. A kivételek csakis az uralkodói, a királyi ház és a katonai igazgatóságok autói voltak. Előbbiek koronás rendszámot viseltek, utóbbiak pedig szinte nem is voltak rendszerben.[46] A hadirendszámok

[40] HL, HFP 4396/eln.-1914
[41] Wilfried Schimon: Österreich-Ungarns Kraftfahrformationen im Weltkrieg 1914-1918, Hermagoras Verlag, Klagenfurt/Celovec – Ljubljana/Laibach – Wien/Dunaj, 2007., (később Schimon: Kraftfahrformationen), 53-54. oldal
[42] Schimon: Kraftfahrformationen, 93. oldal.
[43] Schimon: Kraftfahrformationen, 30-31. oldal.
[44] Schimon: Kraftfahrformationen, 158. oldal.
[45] 1918. január 14-én adták ki.
[46] 362/1918. számú Belügyminiszteri Rendelet

rendszere összetett volt. A gépkocsik eredeti forgalmi rendszámai nem változtak, az uralkodói gépkocsikat leszámítva nem kerültek leszerelésre. A hadirendszámokat felfestették a sárhányókra, általában alig látható módon. Különböző számcsoportokat osztottak ki a jelentősebb közigazgatási szerveknek. Magyar szempontból leglényegesebbek a budapesti katonai kerület, illetve az autópóttár részére KN 12001-13000, a pozsonyi és kassai katonai kerületi parancsnokságok KN 14001-15000, a temesvári és nagyszebeni katonai kerületi parancsnokságok KN 17001-18000 számtartományai voltak.[47]

1918. október utolsó napjaiban az Osztrák-Magyar Monarchia széthullott. A honvédségi gépkocsik zöme visszamaradt a hadműveleti területeken, nyugaton, keleten és a Balkánon. A háború alatt a hazai polgári gépjárműanyag többségét államosították vagy igénybevétel alá vonták. Ennek eredményeként Magyarországon alig maradt használható gépjármű. Ilyen körülmények között a Magyar Polgári Demokratikus Népköztársaság rövid fennállása alatt előbb elvi síkon próbálták rendezni a gépjárművek katonai feladatát, amely végül nem lett más, mint a már ismert régi közös haderőre jellemző rendszer. Mivel anyag alig volt hozzá, a kiképzett tiszti és legénységi keret pedig lassan került újra haza, ráadásként közülük igen kevesen vállalták a továbbszolgálatot, érdemi szervezés nem történt. A független magyar katonai gépkocsizás 1918. november 3-ával jelent meg, egyelőre minisztériumi szinten.[48]

Általános helyzet az összeomláskor

Az Osztrák-Magyar Monarchia területén évente rendeztek gépjármű felmérést. A közhiedelemmel ellentétben 1918-ban is végeztek ilyet. A korabeli adatok szerint 17500 darab automobil volt a császárság területén. A hadműveleteknek köszönhetően az állomány valamelyest kiegészült zsákmányolt anyaggal, ugyanakkor jelentős mértékű volt a hadi veszteség is. Egyes becslések szerint az összeomlás pillanatában 9000 és 11000 közötti mennyiség volt a közös hadsereg (és a minimális polgári közlekedés) birtokában. A szakadást követően ennek a negyede, 2500-2800 mindenféle gépjármű csehszlovák közigazgatási területen maradt. Ez az arány nagyobb, mint ami a vagyonfelosztás kapcsán járt volna. Ezzel szemben további követeléssel élt a csehszlovák fél. Ebből a mennyiségből kb. 650 gépkocsi állt katonai szolgálatban. Ennek töredéke volt, amely a magyar szervekkel elmenekült a csehszlovák területekről.[49] A korabeli magyar közigazgatási terület adatai korlátozottan maradtak fenn. 1917-es évből rendelkezünk részletekkel, melyek szerint összesen 2829 darab személy- és 345 darab tehergépkocsi volt nyilvántartásba véve.[50] Ezek zömét katonai igénybevétel alá vonták. A maradék üzemanyag-, olaj-, vagy leginkább abroncsbeszolgáltatás alatt állt és üzemen kívül, tulajdonosánál, vagy városi garázsokban várták jobb sorsukat. Budapesten - mint a Magyar Királyságon belül gépkocsikkal leginkább ellátott terület - 1918. augusztus 4-étől a Budapesti Automobilközlekedési Rt., amely a legtöbb bérkocsit (taxit) üzemeltette, 25 darabos állományra csökkentette a 800000-es lakosságra jutó, üzemben maradó automobilok számát. Jellemzően, mint más társaságoknál, a háború kezdete óta nagy hiány mutatkozott gumiban, üzemanyagban és szakképzett személyzetben.[51] Emellett 1918. március 1-jétől a cs. és kir. Kereskedelmi Minisztérium csak azon tulajdonosoknak engedélyezte automobiljaik közlekedését, akik az abroncs- és üzemanyag-beszolgáltatások

[47] Schimon: Kraftfahrformationen, 160. oldal
[48] HL, Hadügyminisztérium (HüM), 28210/eln.1.oszt.-1918.
[49] Zur Sachdemobilisierung der Kraftfahrzeuge, Fremdenblatt 1919. január 12., WienBibliothek Digital
[50] Statisztikai szemle 1926, 5. szám, 288. oldal
[51] Fremdenblatt 1915. augusztus 4., WienBibliothek Digital

mellett is üzemben tudták tartani azokat.[52] A gépkocsi ügyek központi irányítása november elején teljesen megszűnt. Az osztrák tartományokban 1918. december 15-étől állították vissza a gépjárművek szabad közlekedését, minden korábban életbe léptetett korlátozó rendelkezést hatálytalanítottak. A katonai igénybevétel alól mentesített automobilokat eredeti tulajdonosaik újra szabadon használhatták.[53] 1919. április 1-től a bécsi gépjárművekre új nyilvántartási rendszert vezettek be. Az üzemképes gépkocsik többsége Bécsben közlekedett, a régi tulajdonosok helyett sokszor újak vásárolták ki a raktárakban tárolt anyagot. Az eredeti bécsi rendszámokat újra kiosztották, a tulajdonosoknak kötelező jelleggel újra jelentkezniük kellett a megfelelő hatóságoknál.[54] Ugyanakkor az abroncsok és üzemanyagok jelentős hiánya miatt felmerült, hogy április után a teljes gépkocsiforgalmat leállítják Bécsben.[55] Erre végül nem került sor.

Az összeomlás

A korabeli magyar polgári és katonai közigazgatás területén az erdélyi és a bácskai térségek voltak hadműveleti területnek tekintendők. A jelentősebb és közvetlenül veszélyeztetett cs. és kir. Erdély Csoportparancsnokság alárendeltségében az összeomláskor még működő gépkocsizó alakulat a cs. és kir. 129. könnyű autóoszlop volt Gyergyószentmiklóson. Az alakulat eredeti 40 tonna teherbírásából 26 maradt bevethető az összeomláskor: 13 bevethető és hét üzemképtelen tehergépkocsival rendelkezett. A Brassóban állomásozó cs. és kir. 70. sebesültszállító oszlop 20 gépkocsijából 18 volt bevethető. A szintén Brassóban állomásozó cs. és kir. 46. mozgó autójavítóműhely egyetlen 3 tonnás tehergépkocsival rendelkezett. Az ugyancsak Brassóban elhelyezett cs. és kir. 1. benzinraktár, a csíkszeredai 12. benzin fiókkirendeltség, a berecki 14. benzin fiókkirendeltség és a hadsereg-tartalékként kikülönített brassói cs. és kir. 1. lovashadosztály autóanyagraktára minden tárolt anyagával visszamaradt a birodalom széthullásakor. A csapatoknál szétosztott további nyolc bevethető és öt javítandó személy-, 16 üzemképes és 12 javítandó teher-, egy-egy hibátlan és sérült sebesültszállító, illetve egy üzemképes és két javítás alatt álló szerelvény gépkocsi[56], továbbá egy üzemképtelen motorkerékpár ugyancsak a román királyi haderő kezére került. A csoport alárendeltségében lévő cs. és kir. 236., illetve 237. autóoszlop a Nagybányai bányafelügyelőségnél maradt, a helyi aranybányákban. Gépkocsiállományából elképzelhető, hogy néhány „hazakerült”, mivel a román katonai megszállás 1919. január első felében következett csak be.

A cs. és kir. Erdély Csoportparancsnokságnak alárendelt kisebb további egységek, mint a cs. és kir. 217., 218. és 219. autó hadihíd felszerelések oszlopai elszéledtek. A Brassóban tartózkodó cs. és kir. I. gőzmotoros eke oszlop, illetve a Borgóprund-Dornavölgyben elhelyezett cs. és kir. 1. benzin-elektromos vasúti század valószínűleg vasúti szállítással magyar területre visszajutott. Ezzel szemben az igen nagy számban rendelkezésre álló elektrogenerátoros vasúti szakaszok nem kerültek a hátországba. Elveszett a cs. és kir. elektrogenerátoros tábori raktár, illetve a 393., 395. és 596. elektrogenerátoros vasúti szakasz Marosvásárhelyen, a cs. és kir. 908. elektrogenerátoros vasúti szakasz Nyárádtőn, a 718. és 719. szakaszok Brassón, a 716. szakasz Barcarozsnyón, a 711. szakasz Várhegyen, a 715. és 720. szakaszok Galgócáson, az 593., 709. és 710. szakaszok Gyimesbükkön, az 520. szakasz

[52] Die Zeit, 1917. december 21. WienBibliothek Digital
[53] Fremdenblatt 1918. december 4. WienBibliothek Digital
[54] Négy számsort a benzines, egy számsort az elektromos, kettő számsort pedig az autótaxikra osztottak ki. Neue Freie Presse 1919. április WienBibliothek Digital
[55] Neues Wiener Tagblatt 1919. április 5. WienBibliothek Digital
[56] Pótkocsival ellátott tehergépkocsi.

Ojtozon és a 714. szakasz Berecken.[57] Ez legalább 15 teljes szerelvényt jelent vasúti üzemre átalakított Austro-Daimler M12 tüzérségi vontatókkal és pótkocsikkal.

A Kárpátoktól délre lévő, német császári Mackensen hadseregcsoportnak alárendelt cs. és kir. 16. Generalkommando (kvázi hadsereg) csapatai harcolva próbáltak békehelyőrségeikbe visszajutni.[58] A cs. és kir. 16. postaautó oszlop, a cs. és kir. 307. tehergépkocsi oszlop, a cs. és kir. 39. sebesültszállító autóoszlop, illetve a cs. és kir. 93., 170. és 171. mozgó autóműhelyek valószínűleg hátrahagyták összes gépkocsijaikat, azaz legalább 26 darab személy- 15 darab teher- és két darab különleges („speciális") gépkocsiját, egy darab műhely gépkocsiját, három szóló motorkerékpárját és egy teljes autó- és üzemanyagraktárat.[59] Ugyanis a fegyveresen hazafelé tartó csoportok jellemzően vasúti szerelvényeken közlekedtek, melyeken automobiljaikat nem tudták elhelyezni. „Lábon", azaz kerekeken kivételes esetekben német alakulat-töredékek jöttek csak vissza magyar területre.

A bukovinai és galíciai területen határvédelmet és megszálló feladatokat ellátó cs. és kir. 4. Generalkommando alárendeltségében a cs. és kir. 7. postaautó oszlop ugyancsak elvesztette minden automobilját.

A kevésbé ismert, keleti hadszíntéren ritkábban látott gépkocsizó tüzérségről is érdemes szólni néhány szót. Az orosz és román haderő ellen jóval ritkábban vetettek be mozgó tüzérséget, mint az olasz hadszíntéren. Részben ennek is köszönhető, hogy az összeomláskor magyar közigazgatási területen alig tartózkodott ilyen alakulat. Harcoló alakulatok közül kizárólag a cs. és kir. 11. nehéz tüzérezred III. osztályához tartozó 9., 10. és 11. ütegek 15 cm-es tarackjait, illetve 12. ütegnek 10 cm-es tarackjait vontathatták gépkocsikkal. Nagy valószínűség szerint azonban ezek is fogatoltak voltak, mert a nagy értékű vontatókat gyakran frissítésre hátraszállított alakulatoknak osztották be. Egyedüliként a cs. és kir. Hadügyminisztérium alárendeltségében lévő, átfegyverzésre hátrairányított cs. és kir. 1. nehéz tüzérezred I. osztályának 1. ütege tartózkodott Győrben, amelynek 38 cm-es tarackjai valóban, a hozzá tartozó összes gépjárművel és elektromos segédhajtással ellátott pótkocsijával a győri Magyar Waggon- és Gépgyár Rt. lövegüzemében voltak elhelyezve.

A balkáni hadszíntéren a front lassú mozgással a magyar határok felé tolódott az összeomláskor. A cs. és kir. Kövess hadseregcsoport, a Boroevic csoport, Bosznia-Hercegovina katonai parancsnoksága, a szerb katonai közigazgatás alárendeltségében lévő számos alakulatok ugyancsak elvesztették gépjárműveik zömét. A cs. és kir. 35., 37., 38., 55., 62., 63., 64., 65., 77., 81., 156., 209., 226., 239., 262., 282., 308., 309., 361., 362., 364., 393., 402., 403. teherautóoszlopok, illetve a 22., 39. és 43. sebesültszállító autóoszlopok egyike sem tudott rendezett körülmények között visszatérni. Ugyanígy jártak a Balkánon a német 11. hadsereghez utalt 178., 195., 208., 307., 356., 363., 404., 411., 414. és 418. tehergépkocsi oszlopok, illetve a 39. sebesültszállító autóoszlop és a dalmát postaautóoszlop.

Az önálló magyar katonai gépkocsizás nehéz kezdete

A közös hadseregből kivált magyar központi katonai szervek irányítását átvette a m. kir. Hadügyminisztérium, illetve a Bécsben működő közös cs. és kir Hadügyminisztériumból

[57] HL, II. 109. k.u.k. 1. Generalkommando/ Gruppenkommando Siebenbürgen 21. doboz, 1918. szeptemberi állapot szerint

[58] Abban az esetben, ha az osztrák-magyar csapatokat valamilyen német magasabbparancsnokság, esetünkben a romániai német Mackenzen-hadseregcsoport alárendeltségébe osztottak be, személyi és anyagi ellátásukra önálló szállásmesteri osztályokat (Quartiermeisterabteilung), későbbi elnevezéssel hadtápparancsnokságokat (Generalkommando) hoztak létre. Ilyen volt a nagyszebeni székhelyű k.u.k. 16. Quertiermeisterabteilung, illetőleg a későbbi k.u.k. 16. Generalkommando.

[59] HL, I. 54. Bécsi felszámoló hivatal, 1. doboz, szám és fólió nélküli jelentés; a speciális jelző minden egyéb feladatot ellátó típust jelöl, ebben az esetben valószínűleg vontatóról volt szó

önállósodott Bécsi magyar felszámoló hivatal. A közös és magyar felszámoló hivatalok jogelődje 1918 júniusa óta létezett, már akkor készültek az átmeneti állami gazdaságok kiépítésére, illetve minden olyan vagyoni érték elosztására, amely addig a hadigazdaságot szolgálta. Megkezdték a felkészülést a gyárak, üzemek, vállalatok, gazdaságok visszaadására, kárpótlására.[60]

Október 31-ével kiadták a teljes haderőre vonatkozó lefegyverzési parancsot. A magyar királyi honvéd alakulatok hazatérése megkezdődött. Engedélyt adtak a sapkarózsa levételére és a nemzeti kokárda viselésére.[61] November 1-jével őfelsége I. Károly császár (és IV. Károly király) rendeletére minden Magyarországon elhelyezett katonai parancsnokság és azoknak alárendelt csapatok, intézetek (nemzetiségük figyelembevétele nélkül) a magyar hadügyminiszternek rendeltettek alá. Kivételt kizárólag az elszámolásban, azaz a vagyonfelosztásban érintett esetek képeztek, melyek közvetlenül a bécsi cs. és kir. Hadügyminisztérium ügykörében maradtak.[62] Az új katonai közigazgatás fő területi szervei a budapesti, pozsonyi, kassai, temesvári és nagyszebeni magyar katonai parancsnokságok lettek.

1918. november 3-ával a bécsi cs. és kir. (közös) Hadügyminisztérium 5/M. (gépi műszaki) osztályának és ásványolajcsoportjának teendőit átvette a Budapesti katonai parancsnokság. Az összes magyarországi ásványolajfinomító, a cs. és kir. Hadügyminisztérium tulajdonát képező készletek, illetve minden magyar szervet érintő megrendelések teljesítésének ellenőrzése ehhez a két részleghez került, amivel tulajdonképpen kijelenthető, hogy elvi-szabályozási szinten megkezdődött az önálló magyar honvédségi gépkocsizás szervezése.[63]

1918. november 4-én határozat született a Hadügyminisztérium átszervezéséről. A Hadügyminisztérium I. csoportja alá tartozó 1. osztály ügykörei számítottak a legfontosabbnak. Alá tartozott az összes elvi- és tiszti ügyek mellett a karhatalom szervezése, alkalmazása, a csendőrség ügyei, közlekedés- és összeköttetésügyek (benne a rádió- és léghajóügyekkel), illetve a gépkocsiügyek.[64] A visszaözönlő erők leszerelése, kordában tartása volt a legfontosabb tényező, ehhez pedig a gyorsan mozgó és rendészeti feladatokra alkalmazható erőkre volt mindenképpen szükség. Az ország egész területén az alakulatok póttesteit és közigazgatási szerveit szervezték át karhatalmi és nemzetőri alakulatokká.

November 6-ával *nemes Anton Goldbach von Sulittaborn* tábornagy beteget jelentett és csehországi családjához távozott, aki az Erdélyi csoportparancsnokság, az utolsó magasabb vezetési törzs parancsnoka volt, amely teljes értékű harcoló alakulatokkal is rendelkezett a magyar közigazgatási területet tekintve. A csoportparancsnokság többségében nem magyar nemzetiségű állománya szintén távozott. A szűkebb magyar törzs parancsnokságát, miután a magyar Hadügyminisztérium alá lépett, a m. kir. 216. honvéd gyalogdandár ideiglenes parancsnoka vette át.[65] A csoportparancsnokság vezérkari főnöke, a parancsnokhelyettes, a személyzet 70%-a, a m. kir. 216. honvéd gyalogdandár parancsnoka egyaránt távozott. A kincstári intézetek, raktárak, gazdasági telepek, kisebb alakulások - mint az autóoszlopok - személyzete egyszerűen megszökött.[66] A nem mozgatható kincstári javakat a helyben alakult

[60] Reichspost, 1918. június 2., WienBibliothek Digital
[61] HL, Polgári Demokratikus Forradalom (Polg.Dem.) 3. doboz, HM 28064/eln.1.oszt.-1918.
[62] HL, Polg.Dem. 3. doboz, HM 28071/eln.1.oszt.-1918.
[63] HL, HüM. 28210/eln.1.oszt.-1918.
[64] HL, HüM. 27865/eln.10.oszt.-1918.
[65] HL, Polg.Dem. 9. doboz, HM 1918. évi karhatalmi napi jelentések, 1918. november 6.
[66] HL, Polg.Dem. 9. doboz, HM 1918. évi karhatalmi napi jelentések, 1918. november 9. és HL, II. 102. (Armeeoberkommando) 58. doboz, 1918. november 1-jei (11. számú) hadrendi jelentés a k. u. k. Gruppe Siebenbürgenről

nemzeti tanácsoknak adták át. Az erdélyi határszakasz hadműveleti területéről emiatt tulajdonképpen nem vittek vissza semmit a hátországba. Bár a román királyi haderő kijelentése szerint a határt nem szándékozta átlépni, ebben a helyzetben a közrend fenntartására sem állt rendelkezésre elég erő, nemhogy egy román betörést megfékezzenek. Ezt tudták a románok is. Az Erdélyi csoportparancsnokság Brassón maradt, ott helyben nemzetőrséget kellett szervezni. A rendészeti szervek közül néhány töredékalakulatot leszámítva csak a csendőrségre lehetett számítani. Az erdélyi nemzetiségi csoportok egyre többször magyarellenes hangot emeltek, a visszaözönlő katonák, éhező lakosság fosztogatásai és a folyamatosan visszavonuló német császári csapatok komoly fenyegetést jelentettek mindenkire. November 8-ával az Erdélyi csoportparancsnokságnak minden fegyverzetét és felszerelését [elméletileg] le kellett adnia a helyben alakuló nemzeti tanácsoknak, az állományt pedig eredeti pótkereteikhez kellett visszairányítani.[67]

A Zomboron lefoglalt két automobilt a hadügyminiszter meghagyta a helyi nemzeti tanácsnak, karhatalmi feladatok ellátására. A gépkocsik nyilvántartásba vételét követően ezeket a kereskedelmi miniszternek kellett bejelenteni, tájékoztató jelleggel. A „délvidéki akció" keretein belül, a visszavonuló német csapatok által a polgári lakosságnak eladásra kínált gépkocsijait hadügyminiszteri intézkedés által ki kellett vásárolnia egy kiküldött bizottságnak és az autókat a központi szállításvezetőség közreműködésével haladéktalanul Budapestre küldeni. A megvásárolt gépjárművek listáját bevagonírozás előtt el kellett küldeni a Hadügyminisztériumnak.[68] Aznap a román haderő megkezdte Moldvában a mozgósítást.

November 12-én a románok megkezdték a magyar határ átlépését, ellenállás nélkül megszállták Tölgyest és Borszéket.[69] Debrecenbe [eltúlzott felderítési jelentések alapján] 300 gépkocsival érkeztek meg az első nagyobb német csapatok Erdélyen keresztül. A Debrecenbe 12-én és 13-án este a [már „csak"] 200 német gépkocsi a *Mackensen* hadseregcsoport mintegy 2000 fegyveres katonáját szállította, akik Budapest kikerülésével kívánták útjukat folytatni.

1918. november 14-én intézkedés történt a gépjárműügyek átszervezéséről. A korábbi katonai közigazgatás területileg illetékes szerveinél, azaz a cs. és kir. hadtestparancsnokságoknál 1918 novemberéig voltak rendszeresítve autóreferensek. Ez a beosztás megszűnt. Helyét autóügyi előadók vették át. Ezek az újonnan létrehozott katonai kerületi parancsnokságok törzseinél lettek beállítva, helyileg a korábbi magyar közigazgatási területen lévő hadtestparancsnokságok helyőrségeiben. Egyedül Kolozsvárott (valószínűleg a volt nagyszebeni cs. és kir. XII. hadtestnél) voltak rendezetlen körülmények, a még harc közben visszavonuló német, osztrák és magyar, illetve előnyomuló cseh, román és francia csapatok miatt nem sikerült megfelelő tapasztalattal és szakképzettséggel bíró előadót kinevezni. Mivel a nagyszebeni katonai kerületi parancsnokság október utolsó napjaiban beolvadt az Erdélyi csoportparancsnokságba, az (V.) erdélyi katonai kerületparancsnokság némi késéssel, november második felétől kezdett csak működni.

A Hadügyminisztérium 10/m. osztálya lett 1918. november 15-étől az autóügyekért felelős központi szerv az új, még végleges határok nélküli Magyar Királyság területén. Elméletileg minden volt cs. és kir. „autócsapat összes alakulása" a minisztérium gépkocsiosztagába osztatott be. Ez nem jelenti azt, hogy a megmaradt összes gépjárművet egyetlen helyre kívántak volna összevonni, ez eleve lehetetlen lett volna. Különösképp azért, mert a csapatok egy része felbomolva, vagy épp harcolva igyekezett magyar vagy osztrák területre visszajutni, központi irányításuk nem volt, ráadásul anyaguk zömét hátrahagyták. A cél csupán adminisztratív volt, hogy valamelyest ellenőrizni lehessen, kik, merre és hogyan

[67] HL, Polg.Dem. 12. doboz, Honvédelmi Minisztérium (HM) 29354/katonapolitikai osztály-1918.
[68] HL, Polg.Dem. 9. doboz, HM 1918. évi karhatalmi napi jelentések, 1918. november 11.
[69] HL, Polg.Dem. 9. doboz, HM 1918. évi karhatalmi napi jelentések, 1918. november 13.

tevékenykednek, kiket lehet tovább alkalmazni, mely szervezeti egységgel, mely személyekkel lehet számolni. Továbbá megkezdték számos bevonultatott gépjármű leszerelését, megváltását. Honvédségi anyaggal gyakorlatilag nem rendelkeztek. A karhatalom szempontjából fontos szerepe lett volna a gépkocsizó csapatoknak. Ezzel szemben, gyakorlatilag kivétel nélkül, amelyik hazatért, leszerelt, állományuk szétszóródott. Az egyetlen működő szervezetként a Hadügyminisztérium gépkocsiosztaga említhető Budapesten, amely ekkor egy központi javító műhelyre, egy kocsi- és anyagraktárra, egy-egy központosított személy- és tehergépkocsi oszlopra, ismeretlen mennyiségű fuvarozási oszlopokra (valószínű országos járművekkel, azaz szekerekkel és taligákkal) és egy kikülönített személy- és gépkocsioszlopra tagolódott. (Utóbbi minden bizonnyal a Hadügyminisztérium legmagasabb beosztású tagjainak volt fenntartva.)[70]

Tulajdonképpen az egyes katonai kerületparancsnokságok autóügyi előadói kaptak minden gépjárművel kapcsolatos feladatot. Az összes katonai célra szolgáló automobil és motorkerékpár nyilvántartása, az azokhoz szükséges üzemanyagok kezelése, tárolása, raktározása, autócsapatbeli tisztek és gépkocsivezetők személyi ügyei hozzájuk tartoztak. Minden autóügyi előadó közvetlenül a Vezérkar főnökének lett alárendelve. A műszaki-, személyi kérdések, illetve a kerületek személyzetei a frissen felállított Hadügyminisztérium 10/m. osztályához tartoztak. Az autóügyi előadónak autócsapatbeli tisztnek kellett lennie. Minden, a kerület területén tevékenykedő autócsapat és intézmény az ő közvetlen alárendeltségébe kellett lépjen. A jogfolytonosság érdekében néhány pont kivételével az addig létezett hadtestparancsnoksági autóreferensek szolgálati szabályzata maradt érvényben. Minden előadó számára rendszeresítettek egy személy- és egy kis tehergépkocsit.[71] A haderőn belül ezeket leszámítva szervezetszerűen csak a gyalog- és lovashadosztály parancsnokságok kaptak hadrend szerint két-két gépkocsit.

November 16-ával a Kolozsvári katonai kerületi parancsnokság az Erdélyi csoportparancsnokság feloszlatását rendelte el.[72] Ezzel megszűnt az utolsó, harcoló alakulatokat összefogó magasabb vezetési szerv a magyar közigazgatási területen. A csellengő, visszavonuló, illetve karhatalmi feladatot ellátó alakulatok összefogását a kerületi parancsnokságoknak kellett volna ellátni. A megfelelő felkészültségű állománnyal is rendelkező vezetési csoportok vagy a határon túl tartózkodtak, vagy épp nem vették őket igénybe. Példaként említhető, hogy a XII. hadtestparancsnokság Brodyban (Galícia), a XVII. hadtest törzse Podvolociskában (Ukrajna), a XXV. hadtestparancsnokság Novosielicában volt (Ukrajna). A Kövess hadseregcsoport parancsnokság Mohácsról Budapesten át, hajóval Bécsbe utazott, ahol leszerelt. A (k. u. k.) 16. Generalkommando (kvázi cs. és kir. 16. hadseregparancsnokság), amely a német Mackensen hadseregcsoportnak volt alárendelve, november 16-án is még a magyar határon kívül, mélyen a Román Királyság területén vonult vissza. Az újonnan megalakult magasabbparancsnokságokat, a[z Erdélyi] Keleti hadseregparancsnokságot Budapesten, a XII. hadtestparancsnokságot Nagyváradon, a XVII. hadtestparancsnokságot Debrecenben, a XXV. hadtestparancsnokságot Kassán, 103. gyaloghadosztály törzsét Kassán, a 155. gyaloghadosztály törzsét Nyíregyházán és a 145. gyalogdandár törzsét Székesfehérváron egyaránt leszerelték. Ezek zöme persze a régi közös haderőben meglévő törzsek voltak, itthonról próbálták meg őket újjászervezni, miközben az eredeti parancsnokságok még úton voltak hazafelé. Ezek egyébként felszerelésük zömét nem hozták magukkal, mindent leadtak a német és ukrán hatóságoknak. Így csak központi segítséggel lehetett volna bevethetővé tenni az újjáalakított törzseket.

[70] HL, HM 29788/eln.10.oszt.-1918.
[71] HL, HM 29782/eln.10.oszt.-1918.
[72] HL, Polg.Dem. 9. doboz, HM 1918. évi karhatalmi napi jelentések, 1918. november 16.

November 17-én Jásztelken leomlott a Zagyva folyó hídja. A Jászberény felé tartó 50-60 tehergépkocsiból álló német oszlop megrekedt a híd előtt. Eredetileg ételt szállítottak, valószínűleg a Mackensen hadseregcsoport egyik élelmező raktárát menekítették. A német legénység, hogy vasúti jegyeket válthasson, igyekezett minél több ételt és néhány gépkocsit eladni a helyi lakosságnak. Kérték a szolnoki nemzeti tanács anyagi segítségét, azonban pénz hiányában nem állt módjukban segíteni.[73] A gépjárműveket és rakományukat hátrahagyva a német csoport valószínűleg gyalog folytatta útját.

November 17-én közölték a franciák, hogy a 20-a utáni napokban, Budapest végcéllal egy vegyes csoporttal fognak megindulni Újvidék térségéből. A francia Keleti hadseregparancsnokság alárendeltségében egy hadtestparancsnokság, egy hadosztályparancsnokság Budapestre, egy kombinált hadosztályban a 227. ezred Törökbálintra, két tüzérosztály, egy lovas század, egy utász század, illetve a 41., 44. és 1. gyarmati ezredek Kőbánya, Rákoskeresztúr, Pestszentlőrinc és Soroksár területére kívántak vonulni. Több oka is lehetett a tervnek: szóba jöhetett részben a magyar haderő leszerelésének ellenőrzése, a német Mackensen hadseregcsoport leszerelése, illetve részben a többi antant haderő távol tartása Budapesttől. Korlátozott mennyiségben gépkocsik és páncélosok tartoztak a francia antant erőkhöz. A magyar alakulatok leszerelése a maga módján folyamatosan zajlott az arra kijelölt helyeken. A Mackensen hadseregcsoport két csoportosítása ellenállt minden lefegyverzési parancsnak, saját erőivel biztosította a vasútvonalak nyitvatartását, szerelvényeihez legtöbbször senkit nem engedtek. November 18-án a főerők Lugoson, Karánsebesen, Aradon (LIII. hadtest, 217. hadosztály, 6. tartalék hadosztály), Szegeden (Alpenkorps), Békéscsabán (11. hadsereg) és Hódmezővásárhelyen (XXXIX. hadtest) tartózkodtak, illetve az erdélyi vasútvonalak mentén, Nagyszeben és Temesvár között szinte mindenütt, tíznél több hullámban vonultak magyar területeken keresztül, elméletileg az Odera-menti vidékek felé.

November 21-én a piliscsabai nemzeti tanács jelentése szerint 30 német automobil, teljes rakományával együtt hátra lett hagyva a határban. Néhány gépkocsit a helyi lakosság magához vett. 18 gépkocsit a Gépkocsizó osztály [vélhetően itt a Hadügyminisztérium 10/m. osztályáról volt szó] átvett, nyolc további gépjármű ügyéről pedig még tárgyaltak a nemzeti tanáccsal. Az 55. számú motoros eke műhely parancsnoksága Nagyváradról Budapestre vonult vissza, a minisztériumtól kértek parancsot a leszerelési helyük megnevezésére. Korábban a cs. és kir. autócsapatnak, illetve a m. kir. Földművelésügyi Minisztérium XII/a. osztályának voltak kettős jelleggel alárendelve. Az értékes anyagot a helyi bizonytalan helyzet miatt nem kívánták elveszíteni, ezért jöttek el Nagyváradról. A műhelyfelszerelést végül a Hadügyminisztérium megtartotta (valószínűleg a Tattersallba irányították), a személyzetnek pedig a legközelebbi póttesthez kellett bevonulnia leszerelésre, valószínűleg az autópóttárba.[74] A Központi szállításvezetőség Budapesten utasítás alapján katonai kirakodó osztagok felállítását rendelte el és az addig átvett javakról kimutatást kellett készítenie. A katonai javak kirakodása érdekében az összes rendelkezésre álló tehergépkocsit a Dunai pályaudvar (Ferencvárosi Dunapart), illetve a Nyugati pályaudvar területére irányíttatták. Továbbá tervezték egy repülőosztag beállítását is a Dunai teherpályaudvaron.[75]

[73] HL, Polg.Dem. 11. doboz, HM 715971/eln.8.oszt.-1918., IV. tétel.
[74] HL, Polg.Dem. 9. doboz, HM 1918. évi karhatalmi napi jelentések, 1918. november 21.
[75] Minden bizonnyal hidroplán repülőgépekkel. HL, Polg.Dem. 9. doboz, HM 1918. évi karhatalmi napi jelentések, 1918. november 21., HM 720629/ált.1/b.oszt.-1918-ra hivatkozva

November 22-én a győri Magyar Waggon és Gépgyár Rt. lövegüzeméből nagyjavított 30,5 cm-es mozsarak és 42 cm-es tarackok átvehetőségét jelentették, ahol az ütegekhez való teljes autóanyag is rendelkezésre állt. Az autóütegek elszállításáról intézkedés nem történt.[76]

November 24-én Erdélyben, Küküllőszegen a román járőrök ellenőrző pontot állítottak fel, ahol minden lovat, automobilt, fegyvert és lőszert lefoglaltak a visszavonuló csapatoktól. Általában kevés adat maradt fenn a német visszavonuló erők fegyverzetéről. Aznap a Szeged – Algyő – Sándorfalva szakaszon vonuló német Alpenkorps („alpesi hadtest") erejét 9000 főre, 3000 lóra, 1000 országos járműre, 50 ágyúra, 100 géppuskára és 30 gépkocsira becsülték.[77]

1918. december 7-én a hadügyminiszter rendeletben közölte a katonai kerületi parancsnokságokkal, hogy a német Mackensen (hadsereg-) csoport a fegyverszüneti bizottsággal történt megállapodása kapcsán a magyar csapatok Budapest-Rákos vasútállomáson, Szolnokon, Nagyváradon és Aradon leszerelik a németek alakulatait. Csak minimális felszerelést és fegyverzetet tarthattak meg a német szállítmányok. Többek között minden automobilt le kellett adniuk. Egyedül a német tábornokok, tábornoki helyet ideiglenesen betöltő törzstisztek és a vezérkari főnökök (hadosztálytól felfelé) tarthattak meg egy-egy személygépkocsit. Az így elkobzott anyagokat a Magyar Hadügyminisztérium rendelkezései szerint külön kellett gyűjteni, felhasználásukról később kívántak intézkedni.[78]

Aznap első alkalommal, a cseh betörések kapcsán Tornalján kettő, Rimaszombaton pedig egy páncélautó jelenlétéről adtak jelentéseket, amelyek a megszálló és rendfenntartó feladatot láttak el az ottani erők alárendeltségében. Ezek minden bizonnyal az ukrán és galíciai területről visszatérő osztrák-magyar erőkkel megkerült és/vagy a kassai autójavító műhelyben kijavított gépjárművek voltak, melyeket még vélhetően eredetileg az orosz cári haderőtől zsákmányoltak 1918 októbere előtt.

1918. november 10-én még tervezetben[79], majd december 22-étől a végrehajtásban *Böhm Vilmos* hadügyminiszter-helyettes az ország egyes területeinek katonai kiürítéséről döntött. A kiürítésre jogilag csak a belgrádi fegyverszüneti szerződésben megállapított demarkációs vonaltól (Beszterce – Maros folyó – Szabadka – Baja – Dráva folyó) délre, illetve délkeletre fekvő terület jöhetett szóba. Az antant csapatai ezt a vonalat átléphették, stratégiailag fontos pontokat szállhattak meg, de ezeket az esetleges részeket kiüríteni magyar részről nem kellett. A csehek és románok ezzel szemben további követelésekkel léptek fel. A magyar fél közölte az antant misszióval, hogy nem hajlandó a vonaltól északra sehol leszereléseket végrehajtani. Az esetlegesen előremozgó ellenséges csapatokkal szemben fegyveres ellenállást viszont megtiltották a felesleges vérontás elkerülése végett. A hadügyminiszter szerint a meglévő katonai erők szervezett harcot nem tudtak volna felvállalni. Csupán a fosztogató bandákkal tudtak foglalkozni. A kényszerű helyzetnek megfelelően azonban fel kellett készülni további kiürítésekre, méghozzá a cseh és román követelések szerinti Dévény – Duna főág – Verőce – Pásztó – Szarvaskő – Diósgyőr – Miskolc – Abaújszántó – Sátoraljaújhely – Latorca folyó – Szeredne – Uzsok vonaltól északra és nyugatra, illetve az Arad – Békés – Nagyvárad – Szatmárnémeti vonaltól délkeletre. Ez tulajdonképpen a teljes kolozsvári katonai kerületet, a szegedi és kassai katonai kerületek nagy részét, pozsonyi katonai kerület felét jelentette. A kiürítendő területekről majdan elméletileg csak anyagi szempontból kellett elszállítani minden parancsnokságot, alakulatot, póttestet, intézetet, teljes iratanyagukkal, pénztárukkal, ruházattal és élelmiszerrel. Az el nem vihető javakat a helyi vagy városi hatóságoknak kellett

[76] HL, Polg.Dem. 9. doboz, HM 1918. évi karhatalmi napi jelentések, 1918. november 22.
[77] HL, Polg.Dem. 9. doboz, HM 1918. évi karhatalmi napi jelentések, 1918. november 24.
[78] HL, Polg.Dem. 8. doboz, HM 39922/eln.karhat.oszt.-1918.
[79] HL, HM 29644/eln.1/a.oszt.-1918.

készpénzért, jegyzőkönyvileg eladni, átadni. Minden érintett alakulat és intézmény egy-egy fogatolt kiürítő különítményt kellett létrehozzanak. Az értéket az egyes alakulatoknak kijelölt ideiglenes állomáshelyére, vagy anyag- és személygyűjtő állomásokra kellett eljuttatnia.[80] Az összes személy- és tehergépkocsit, illetve fogatolt járműveket a demarkációs vonal saját oldalára kellett elhozni. Kivétel kizárólag a helyi szinten igénybe vett minden nemű jármű lehetett, melyek az élelmezés biztosításában kaptak feladatot. Az egyes autóügyi előadók többségénél a hatásköri területüket alapvetően meghatározta a kiürítés, komoly szerephez nem is jutottak, sőt, idővel meg is szűntek. Arról persze itt nem volt, nem lehetett szó, hogy elsősorban a csehek legalább tíz alkalommal változtattak az általuk követelt demarkációs vonal pontos helyéről, mint ahogy arról sem, hogy a román fél ezt a vonalat milyen fokon nem tartotta be, és milyen indokokkal.

Az alábbi táblázatban az 1918 év végén, ismeretlen időpontban meghatározott hadrend látható.[81] A táblázathoz tartozó, csapatvonatot meghatározó állománytábla szerint, melyet utólag tévesen 1919. május 30-ára dátumoztak, a gyalog- és lovashadosztály parancsnokságok számára két-két autót írt elő.[82]

hadosztály	**dandár**	**ezred**	**megjegyzés**
40. gyaloghadosztály (Budapest) *(m. kir. 40. honvéd gyaloghadosztály)*	79. gyalogdandár (Budapest) *(m. kir. 79. honvéd gyalogdandár)*	29. gyalogezred (Budapest) *(m. kir. 29. honvéd gyalogezred)* 30. gyalogezred (Kecskemét) *(m. kir. 30. honvéd gyalogezred)*	
	80. gyalogdandár (Kaposvár) *(m. kir. 80. honvéd gyalogdandár)*	6. gyalogezred (Kiskunfélegyháza) *(m. kir. 6. honvéd gyalogezred – Szabadka)* 19. gyalogezred (Kaposvár) *(m. kir. 19. honvéd gyalogezred - Pécs)*	
41. gyaloghadosztály (Budapest) *(m. kir. 41. honvéd gyaloghadosztály)*	81. gyalogdandár (Budapest) *(m. kir. 81. honvéd gyalogdandár)*	1. gyalogezred (Budapest) *(m. kir. 1. honvéd gyalogezred)* 17. gyalogezred (Székesfehérvár) *(m. kir. 17. honvéd gyalogezred)*	
	82. gyalogdandár (Veszprém) *(m. kir. 82. honvéd gyalogdandár)*	20. gyalogezred (Nagykanizsa) *(m. kir. 20. honvéd gyalogezred)* 31. gyalogezred (Veszprém) *(m. kir. 31. honvéd gyalogezred)*	
37. gyaloghadosztály (Győr) *(m. kir. 37. honvéd gyaloghadosztály)*	73. gyalogdandár (Pozsony) *(m. kir. 73. honvéd gyalogdandár)*	13. gyalogezred (Pozsony) *(m. kir. 13. honvéd gyalogezred)* 18. gyalogezred (Pozsony) *(m. kir. 18. honvéd gyalogezred - Sopron)*	
	74. gyalogdandár (Nyitra) *(m. kir. 74. honvéd gyalogdandár)*	14. gyalogezred (Nyitra) *(m. kir. 14. honvéd gyalogezred)* 15. gyalogezred (Trencsén) *(m. kir. 15. honvéd gyalogezred)*	
39. gyaloghadosztály (Kassa) *(m. kir. 39. honvéd gyaloghadosztály)*	77. gyalogdandár (Kassa) *(m. kir. 77. honvéd gyalogdandár)*	9. gyalogezred (Kassa) *(m. kir. 9. honvéd gyalogezred)* 11. gyalogezred (Munkács) *(m. kir. 11. honvéd gyalogezred - Jászberény)*	

[80] HL, HM 34200/eln.1/a.oszt.-1918.
[81] HL, Polg.Dem. 4. doboz, HM 29867/eln.1/a.oszt.-1918. 1. sz. melléklete
[82] HL, Polg.Dem. 7. doboz, 7/104. (HM 1918. eln. 6. oszt., alap és iktatószám nélkül)

	78. gyalogdandár (Miskolc) *(m. kir. 78. honvéd gyalogdandár)*	10. gyalogezred (Miskolc) *(m. kir. 10. honvéd gyalogezred)* 16. gyalogezred (Besztercebánya) *(m. kir. 16. honvéd gyalogezred)*	leszerelt
23. gyaloghadosztály (Szeged) *(m. kir. 23. honvéd gyaloghadosztály - feloszlatva)*	45. gyalogdandár (Szeged) *(m. kir. 45. honvéd gyalogdandár - feloszlatva)*	5. gyalogezred (Szeged) *(m. kir. 5. honvéd gyalogezred)* 2. gyalogezred (Gyula) *(m. kir. 2. honvéd gyalogezred - feloszlatva)*	
(*előtte m. kir. 51. honvéd gyaloghadosztály alárendeltségében*)	39. gyalogdandár (Nagyvárad) *(m. kir. 39. honvéd gyalogdandár)*	4. gyalogezred (Nagyvárad) *(m. kir. 4. honvéd gyalogezred)* 3. gyalogezred (Debrecen) *(m. kir. 3. honvéd gyalogezred)*	csak a 4/II. zászlóalj maradt meg
38. gyaloghadosztály (Kolozsvár) *(m. kir. 38. honvéd gyaloghadosztály)*	75. gyalogdandár (Kolozsvár) *(m. kir. 75. honvéd gyalogdandár)*	21. gyalogezred (Kolozsvár) *(m. kir. 21. honvéd gyalogezred)* 24. gyalogezred (Zilah) *(m. kir. 24. honvéd gyalogezred - Fogaras)*	
	40. gyalogdandár (Szatmárnémeti) *(m. kir. 40. honvéd gyalogdandár)*	12. gyalogezred (Szatmárnémeti) *(m. kir. 12. honvéd gyalogezred – Eger)* 32. gyalogezred (Dés) *(m. kir. 32. honvéd gyalogezred)*	
5. lovashadosztály (Budapest) *(m. kir. 5. honvéd lovashadosztály)*	9. lovasdandár (Kassa) *(m. kir. 9. honvéd lovasdandár)*	1. lovasezred (Budapest) *(m. kir. 1. honvéd huszárezred)* 5. lovasezred (Kassa) *(m. kir. 5. honvéd huszárezred)*	hazatéréskor kifosztották
	10. lovasdandár (Zalaegerszeg) *(m. kir. 10. honvéd lovasdandár - feloszlatva)*	6. lovasezred (Zalaegerszeg) *(m. kir. 6. honvéd huszárezred)* 7. lovasezred (Pápa) *(m. kir. 7. honvéd huszárezred)*	hazatéréskor kifosztották
11. lovashadosztály (Arad) *(m. kir. 11. honvéd lovashadosztály)*	21. lovasdandár (Debrecen) *(m. kir. 21. honvéd lovasdandár)*	2. lovasezred (Debrecen) *(m. kir. 2. honvéd huszárezred)* 9. lovasezred (Szamosújvár) *(m. kir. 9. honvéd huszárezred - Marosvásárhely)*	
	22. lovasdandár (Szeged) *(m. kir. 22. honvéd lovasdandár - feloszlatva)*	3. lovasezred (Szeged) *(m. kir. 3. honvéd huszárezred)* 4. lovasezred (Arad) *(m. kir. 4. honvéd huszárezred - Szabadka)*	

1919. január 21-étől a cseh helyzet miatt részleges mozgósítást kellett végrehajtani. Ezt akkor nem így nevezték. Csupán néhány bevethető csoportot kerestek. Szükség volt rá, mivel a csehek Fülek megszállása után láthatóan Salgótarján felé kívánták folytatni útjukat. Az addigi, az erdélyi szakaszt leszámítva többségében békés helyzet hirtelen megváltozott. Fülek is már a demarkációs vonalon volt, Salgótarján elcsatolásáról, vagy semleges zónába helyezéséről nem volt szó. A cseh csapatok a teljes Szécsény – Fülek szakaszon mozgásban voltak, így magyar védelmi szakaszt kellett itt létrehozni. Január 21-én Salgótarján védelmét a 40. hadosztály parancsnokság vette át. Fülektől délre nemzetőrök, a miskolci 10. gyalogezred egy százada és egy (a székely különítmény roncsaiból szervezett) székely század állt védelemben. Salgótarjánban egy karhatalmi csoport, egy székely zászlóalj és a miskolci 10. gyalogezred másfél százada tartózkodott. Aszódon az igen gyenge és megbízhatatlan besztercebányai 16. gyalogezred részeiből szervezett különítmény, Rétságon Pálmay százados

különítménye állomásoztak. Erősítésnek Budapestről Salgótarjánba küldték az 1. vadászezred V. zászlóalját és a 23. páncélvonatot.[83] Látható, hogy a szervezés alatt automobilok szóba sem kerültek, a harcokban gépkocsival rendelkező alakulatok nem vettek részt. Heves harcok indultak a térségben, ahol kölcsönös veszteségek mellett a csehek teret nyertek, többek között elfoglalták Balassagyarmatot. A várost január 28 és 29-én sikerült visszafoglalnia az időközben odairányított kiskunsági 38. gyalogezred egy századának, a besztercebányai 16. gyalogezred különítményének és a Hatvanból áthelyezett iglói géppuskás tanfolyamnak. Drégelypalánkon tartózkodott a Pálmay-csoport egy gyalogos és egy géppuskás százada, de addigra nem bevethető állapotban. A 40. nehéz tüzérezred egy szakaszát Szekszárdról Aszódra irányították. Balassagyarmat megszállását a budapesti 29. gyalogezred géppuskás századának kellett átvennie. A 23. páncélvonatot biztosító és felderítő feladatra szintén átküldték Salgótarjánból Balassagyarmatra. A csehek bekerített csoportja másnap letette a fegyvert.[84]

A „magyar autócsapat" szervezetét, bár még ki sem épült, 1919. február 22-ével megszüntették. A rengeteg hiányossághoz mérten, racionalizált módon rendezték az autóügyeket. A Hadügyminisztérium 45. osztály vezetése alatt (újra) létrehozták a Hadügyminisztérium autóüzemét. Tulajdonképpen a leszerelt alakulat polgári szervként működött tovább, mintegy 200 polgári személlyel, akikkel kollektív szerződést kötöttek. A Hadügyminisztérium autóüzeme kb. 30 személy-, 30 teher- és két sebesültszállító gépkocsival rendelkezett. Elsőként, immáron tényleges szervezéssel megalakult a „magyar autócsapat" keretparancsnokság, gazdasági hivatallal megerősítve. Egyben leegyszerűsítették a Hadügyminisztérium 45. osztályának ügykörét. Az autócsapatbeli tisztek, az osztályhoz beosztott egyéb tisztek, továbbszolgáló altisztek személyi ügyei, a Hadügyminisztérium Házi polgári üzemének ügyei voltak a legjelentősebbek. Mellette az autócsapat keretparancsnokság felállítása, fejlesztése és szervezése, a légi csapatok autóügyei, a tüzérség és egyéb speciális autók és autóalakulatok ügyei tartoztak hozzá. A katonai szempontból gépkocsikra és üzemekre vonatkozó országos nyilvántartás vezetése mellett a katonai automobilok és alakulatok üzemanyagokkal, ásványolajtermékekkel való ellátása, illetve a kísérleti állomás üzemeltetése volt a meghatározó feladat.

A Hadügyminisztérium részére feleslegessé vált gépkocsik, üzemanyagok racionális felhasználására, a felesleges anyagok leszerelésére (és értékesítésére), az üzemek és személyzet polgári átszervezésére, az illetékes hadügyminisztériumi osztályokkal együttműködésben felállították a Hadügyminisztérium 45/a. osztályát.[85]

Párhuzamos út Bécsben

A hazai rendezést időben megelőzve a bécsi cs. és kir. Hadügyminisztérium felszámoló hivatalában létrehozott Bécsi magyar felszámoló hivatalnál megkezdődött a korábbi közös osztrák-magyar vagyon arányos felosztása. Sajátos módon a bécsi folyamatok sokkal lényegesebbnek bizonyultak anyagi értelemben a későbbi magyar haderő gépkocsiügyeit tekintve, az akkor otthon történtekhez képest. Az előzetes megállapodások szerint a császárság közös tulajdonából 20% „járt" a magyar félnek. Ez az egyes laktanyákban gyűjtött anyag felmérésével kezdődött, majd az ott részletesen átvizsgált, kiválogatott vagyoni tárgyak 1/5-ét a magyar fél felbecsült összegben megváltotta. A kiválasztott, kijavított és szállításra felkészített anyagot az Anyagértékesítő Intézet Részvénytársaság bécsi kirendeltségén keresztül fizették ki. Ez az intézmény kvázi rejtett katonai szervezet volt, katonatiszt tagjai

[83] HL, Polg.Dem. 7. doboz, 7/36., HM 1675/eln.5.oszt.-1919.
[84] HL, Polg.Dem. 7. doboz, 7/40.
[85] HL, Polg.Dem. 2. doboz, HM 4364/eln.45.oszt.-1919

járták az eredetileg közös laktanyákat Német-Ausztriában[86], helyi szinten egyeztettek, válogattak, foglalóztak a rendelkezésre álló technikából.

A szervezeten belül kettős működéssel dolgoztak. A minisztériumi felszámoló hivatal III/lm. (légügyi és motor) csoportja a légügyi és automobil anyagok ügyeivel foglalkozott. A csoport szoros együttműködésben végezte munkáját az német-osztrák Militärliquidierungsamt (katonai felszámoló hivatal) 5/M osztályával, amely az automobil-, telefon- és távíró ügyekért volt felelős. A szakmai, felmérő munkákat az Anyagértékesítő Intézet Rt. keretein belül szervezett részlegek végezték. Automobilokat is tároló laktanyák voltak a bécsi Arsenal (autóütegek, autócsapat parancsnokság és raktár), Rotunde autóraktár, „Olympia Garage" javítóműhely, kisegítő autójavító műhely, „Engelsäle" (Angyalterek) autópótraktár, autó anyag állomás, cs. és kir. IV. autócsapat parancsnokság, cs. és kir. II. autócsapat parancsnokság pótosztálya, cs. és kir. III. autócsapat parancsnokság pótosztálya, Strebersdorf autópótraktár, Strebersdorf autó kísérleti osztály, cs. és kir. XXI. benzinfőraktár és a cs. és kir. XXI. (strebersdorfi) autóraktár. Vidéken Horn am Znaim településen a tehergépjármű osztag, Klosterneuburgban a vonatanyagraktár és az autócsapatok kísérleti osztálya, Innsbruckban az autópótraktár, a lienzi autópótraktár, a linzi autóraktár, a steyri autópótraktár, a grazi autópótraktár, illetve a Puch művek átvételi osztaga Grazban, a bécsújhelyi Daimler művek átvételi osztaga, végül a bregenzi és salzburgi autóraktárak.[87] Strebersdorf kerület vonatlaktanyájában és a Rotunde nevű nagy csarnokban kellett elvégezni a legnagyobb mértékű felmérést a felhalmozott autóanyagban, melyek az automobilok kiemelt gyűjtőtáborai voltak.[88] A folyamat igen hosszúnak ígérkezett. A vagyoni tárgyak felosztása elhúzódott, az éppen aktuális államformák, azaz előbb a Magyar Demokratikus Népköztársaság, majd a Magyar Tanácsköztársaság (a kettő együtt „Magyar Köztársaság") hónapjai alatt változatlan összetételben folytatódott, a kiválogatott technika felkészítése a hazaszállításra hosszú hónapokat vett igénybe. Az egyeztetések folyamatosak maradtak. A hónapok során rendszeres időközönként hattagú tanács ült össze, az éppen rendelkezésre álló anyag alapján kvótarendszert vezettek be. Ez a kvótarendszer minden egyes tárgyalás során változott. A megegyezés szerint minden egyes laktanyában és intézetben tárolt kincstári vagyon 1/5-e (20%-a) magyar tulajdonnak minősült. Azonban az egyes felek vásárlása/megváltása során folyamatosan változott a készlet, esetenként kisebb súrlódások közepette. Az 1918 decemberére jellemző jogtalan elszállítások eltűntek, 1919 év elejétől az egyes raktárak a háború alatti fegyelemmel folytatták munkájukat.[89]

A kvótarendszer megkezdése előtt, 1918. december 12-én már benyújtott egy igénylést a cs. és kir. Hadügyminisztérium felszámoló hivatalánál működő magyar hivatal 21 darab Fiat-Tripolis tehergépkocsihoz tartozó alkatrészekre. Ezt követte az első mennyiségi igénylés, amely két kétüléses és 47 négyüléses személyautóról, 44 darab 2 tonnás tehergépkocsiról, 57 3 tonnás tehergépkocsiról, 26 sebesültszállítóról, tíz mozgóműhelyről és 15 ütegparancsnoki személyautóról szólt. 1919. január 17-én pedig egy újabb mozgóműhely gépkocsi került a listára.

Rendszeres bizottsági egyeztetések indultak. Általában személyesen folytak a megbeszélések, mivel a telefonos hálózatba a nyár elejéig a magyar bizottság tagjai a hiányos felszerelés miatt ritkán tudtak bekapcsolódni. A rendszeres párbeszéd fenntartásának

[86] Korabeli megnevezés ez a forma, ami tulajdonképpen a mai Ausztriát jelenti, jelezve a német nyelvhasználatot.
[87] HL, I. 54. Bécsi felszámoló hivatal, 2. doboz, 71., 72., 73., 74., 75.,76., 77. és 78. számú jelentései, szám és fólió nélkül
[88] Rotunde hasonló szerepet töltött be a korabeli Bécsben, mint a a budapesti régi Iparcsarnok
[89] Strebersdorfból jelentettek pl. december elején „idegen katonák" által elvitt gépkocsikat. Neuer Wiener Tagblatt, 1918. december 8., WienBibliothek Digital

biztosítására hét darab személygépkocsit vásárolt a leendő kvótából a magyar bizottság. 1919. április 25-én állították ki az első átvételi jegyzőkönyvet az első vásárlólevéllel együtt egy Rába személyautóról. Ezt követte öt további személyautó 26-án, nevezetesen két Gräf&Stift, egy Locomobil és egy Pierce-Arrow személyautó, végül május 15-én egy Laurin&Klement személyautó, melyeket már a Hadügyi Népbiztosság bécsi meghatalmazottja vett át. A hetedik automobil, amely közvetlenül a Hadianyagokat felosztó és átvevő bizottság saját autója volt, egy újabb Laurin&Klement személygépkocsi volt. Utóbbi a várhatóan cca. 350 darabos gépkocsianyag teljes átvételéig a bizottság állandó automobiljává lett kijelölve.[90]

Az első kvóta 1919. április 18-án már az akkor rendelkezésre álló mennyiségből arányosan lett igényelve: összesen 32 személy-, 22 sebesültszállító-, nyolc szerelvény-, 143 teher- és nyolc műhely gépkocsiról, 22 pótkocsiról, kilenc vontatható taligáról, 18 karosszériáról, 14 alvázról és 24 roncsról volt szó. Ez összesen 301 darab gépjárművet és fődarabot jelentett. A gyűjtőhelyek ekkorra már ki lettek jelölve, így a bizottság Rotunde, Strebersdorf, Klosterneuburg, Lienz, Innsbruck, Salzburg és Graz laktanyáiban, illetve a Gräf&Stift gyárában válogathatott, illetve foglalózhatott.

A második kvóta az április 29-ei bizottsági egyeztetéstől lépett életbe. Innentől kezdve mindegyik egy rövid ideig létező kvóta volt. Az összes tervezet az első, illetve annak módosított változatához volt viszonyítható. Általánosságban növelték az igényelt gépjárművek számát, esetenként azonban teljesíthetetlen mértéket mutattak. Elméletileg így 366 darab gépkocsiról és fődarabról lett volna szó. Bécsben nem volt jelentősebb gond a gépjárművek válogatásakor. Ezzel szemben a tiroli tartományok polgárháborús állapota miatt nehezebb volt a vagyonfelosztást végrehajtani. Lienzből a kijelölt mennyiség nem állt rendelkezésre, május elején csak két sebesültszállító- és 12 tehergépkocsit, illetve három elektromos generátor pótkocsit tudtak biztosítani, azaz az igénylés kétharmadát. A tábor szerint ez a mennyiség egyébként is meghaladta a rendelkezéseknek megfelelő 1/5-ös magyar hányadot. (Ez a kijelentésük valótlan volt.) Lienz parancsnokságának kérésére a különbözetet Strebersdorf adta a későbbiekben. A 1919 májusától egyre többször fordult elő, hogy az osztrák szerveknek a kiválasztottak helyett más gépkocsikat kellett felajánlania a magyaroknak. A szűkös anyagi keretek miatt nem csak maguk a gyártók, hanem a német-osztrák állam is kiárusította megmaradt vagyonát és egy-egy jó ajánlatot benyújtó magánszemély vagy vállalkozás azonnali fizetéssel elvihette a kiszemelt gépjárművet a laktanyák udvaráról is.

1919. május 3-án a rendes gépjárműbeszerzésen felül a Korneuburg melletti vasúti anyagraktár és gyakorlótér összegyűjtött eszközeiből lefoglaltak egy-egy Fiat és Praga személyautót, egy Mág tehergépkocsit, négy motoros hajtányt, illetve nyolc Büssing teher-sínautót. Továbbá igényt tartottak az egyéb felszerelések 1/5-ére, egy teljes elektrogenerátoros vasúti szerelvény mozdonyára pótkocsikkal és a korneuburgi autóanyagraktár 1/5-ére. Általában a többi „utódállam” tevékenységéről keveset közöltek a bizottsági egyeztetések alatt és azon kívül. Egyedül az ismeretes, hogy a csehszlovák bizottság már 1919 februárjában elszállította a rá eső részt Korneuburgból. Ezt a laktanya készséges alkalmazottai közölték a magyar bizottság tagjaival.[91]

Május 3-ától indult meg, elsőként [a] Rotundéban a gépkocsik kiválasztása, „vásárlási levéllel” ellátása. Tíz személy-, három szerelvénygépkocsi és egy alváz lett foglalózva. Május 6-án újabb egy személy- és egy szerelvénygépkocsi, három alváz és egy kétkerekes vontatható taliga kapott magyar papírokat. Május 6-án és 20-án összesen 15 aradi gyártású

[90]HL, I. 54. Bécsi felszámoló hivatal, 2. doboz, szám és fólió nélküli jelentés
[91]HL, I. 54. Bécsi felszámoló hivatal, 2. doboz, szám és fólió nélküli jelentés a 21/1919-es anyagigénylésből

Marta tehergépkocsi, 15-én pedig három Puch és egy Mercedes személyautó került a „Magyar Köztársaság” vásárlási listájára.

A május 21-én és 22-én kiválasztott 23 különféle tehergépkocsi egyharmada, a két sebesültszállító autó, öt műhely gépkocsi és két pótkocsi a későbbi korrektúrák, illetve az időközbeni eladások miatt rövidesen törlésre került. Az első szemle során kiválasztott Delaunay szerelvény gépkocsi időközben olyan állapotba került, hogy nem lehetett volna épségben elszállítani, így azt kicserélték egy, a magyaroknak megfelelőbb Fiat (4TS) szerelvény gépkocsira.

Május 23-án kiválasztottak három újabb Puch személyautót, egyet azonban törölni kellett. Időközben eladták. Az osztrák adminisztráció lassúsága miatt egyszerű volt az ilyen adás-vétel, ha valaki nem hivatalos szervként vásárolt. A magyar bizottság az első foglalózástól kezdve minden esetben kérte a kiválasztott gépjárművekhez a vásárlólevelek („Kaufbrief”) és átvételi engedélyek („Ausfolgeschein”) kiállítását. Előbbieket azonnal átadták, azonban a kiszállításhoz szükséges iratokat visszatartották. A német-osztrák bürokrácia oly módon volt hajlandó átadni a teljes dokumentációt, amíg követhették a magyar közigazgatási területekről a vagyonfelosztás kapcsán kölcsönös folyamatos elszállítást. Érdekes módon ez jellemzően a közös minisztériumok által magyar üzemektől, vállalkozásoktól megrendelt anyagokra korlátozódott, amely sokszor késztermékeket, élelmiszert és egyéb anyagokat jelentett, pl. gépkocsikat nem. A magyarországi (illetve más utódállamokban lévő) közös laktanyák területén nem jártak felszámoló bizottságok. Az ott lévő javak elveszettnek, vagyis az utódállam tulajdonának tekintendő. Így volt ez Magyarországon is. Az osztrák állam nem kapott vissza semmit.

Május 24- én és 26-án újabb tíz Marta tehergépkocsit választottak ki Rotundéban. Május végétől megindult a felmérés Innsbruckban is, ott azonban rögtön eladták az első két pótkocsit és egy alvázat, ezek helyett 26-án újakat jelöltek ki. 28-án Strebersdorfban kijelöltek hat sebesültszállító gépkocsit, illetve nyolc Ganz-Fiat és Austro-Fiat gyártmányú kéttengelyes pótkocsit. Mivel nem volt ismeretes, mikor indulhatnak meg a szállítások, az osztrák fél jelzésére két pótkocsit Rotundéból kellett volna igényelni a strebersdorfiak rossz állapota miatt. Erre a cserére végül nem volt szükség.

A harmadik kvóta szerinti teljesítésre a május 30-ai bizottsági megbeszélés után tértek át. Az előző mennyiségből ezzel levonták a nem tartalékolható, azaz a még eladásra váró és csak ideiglenesen tárolt eszközöket. A harmadik kvóta összesen 336 darab gépjárművel és fődarabbal számolt. Részleteiben ez 29 személy-, 18 sebesültszállító-, négy szerelvény-, 170 teher-, tíz műhelygépkocsit, 26 pótkocsit, kilenc vontatható taligát, két alvázat, 32 karosszériát, 28 roncsot és nyolc mezőgazdasági vontatót jelentett. Ez már többségében megvalósuló kvótának minősíthető. Az új kvóta szerint vissza kellett adni három személy-, három sebesültszállító-, egy szerelvénygépkocsit, tíz alvázat és 29 roncsot.[92] Természetesen ezekre pénz nem volt fizetve, így kár nem érte a magyar államot. Sőt, kijelenthető, hogy a május végén még csak tárolt eszközökből kijavításuk után egy bizonyos mennyiséget később megvásárolhattak.

Június 2-án egy újabb sebesültszállító autóval és egy műhely gépkocsival gyarapodott az állomány Rotundéból. 3-án Strebersdorfban egy személy- és hét tehergépkocsit, illetve öt pótkocsit foglalózott le a magyar bizottság.

Június 5-én belépési engedélyt kaptak a szállítási nehézségek miatt két üzembe, mivel a katonai telephelyeken nem volt épp készleten néhány igényelt gépjármű. Bécsújhelyen a Daimlernél kiválasztottak három javítás alatt lévő tehergépkocsit, a bécsi Böhm cégnél (előtte Dion-Werke) pedig egyet.

[92] HL, I. 54. Bécsi felszámoló hivatal, 4. doboz, szám és fólió nélküli táblázatos jelentés

Június 13-án az osztrák fél kérdésben fordult a magyar felszámoló hivatalhoz. A Daimler műveknél javításon lévő Praga tehergépkocsira tett igénylést kérdőjelezték meg, ugyanis Rotunde telephelyről kiadtak egy Puch tehergépkocsit, amelyet az osztrák szervek a magyar kvótából vontak le. A 2631-es rotundei nyilvántartású teherautó azonban sosem került a magyar katonai erőkhöz. Vélhetően a szabad vásárlási jogot kihasználva egy magyar magánszemély vette meg a kérdéses gépkocsit, vélhetően félreértés történt. A magyar fél a Praga tehergépkocsihoz ragaszkodott.[93]

Június 16-án a felszámoló hivatal újabb megbeszélést tartott. Ezt tekinthetjük a negyedik kvótának. Azonban mennyiségi változtatást nem eszközöltek. Amit lehetett sejteni, most a német-osztrák fél tényként közölt: a raktárvezetőségek utasítást kaptak, hogy autóanyagot egyelőre nem adhatnak át a magyar átvevő szerveknek. Az átadás-átvétel akkor lesz kivitelezhető, ha Magyarország részéről a felszámolási munkák után az osztrákoknak járó pénzösszeget, Németausztriában is érvényes fizetőeszközzel ki nem egyenlítik. A kifizetés lehetősége ekkor erős nehézségekbe ütközött. A magyar koronát, mely bár egyenértékű volt az osztrák koronával, Ausztriában nem fogadták el. Külföldre, illetve idegen megszállás alatt lévő magyar közigazgatási területre, ráadásul külföldi valutával pénzt utalni csak a magyar Forradalmi Kormányzótanács pénzügyi népbiztosának engedélyével lehetett.[94] A Magyar Tanácsköztársaság fegyveres konfliktusban állt határainak legnagyobb részén, főleg északon és keleten, a francia békediktátumokat nem ismerte el. Bár az osztrák állammal konfliktus egyelőre nem volt, a politikai és katonai helyzet miatt nem lehetett egyhamar pénzátutalásra számítani.

Június 16-án az osztrák fél közölte, a Lienz melletti raktárat a hónap végéig kiürítik és feloszlatják. Az ott kiutalt tíz gépjárművet el kellett szállítani, különben az ottani anyag a felszámoláskor a magyarok számára elvész. A kiválasztott Puch sebesültszállítót, három Marta, két Büssing és egy Nesselsdorfer tehergépkocsit, illetve három elektrogenerátoros pótkocsit Bécsbe szállították.

Június 18-án Rotunde autóraktárban kiválasztottak és lefixáltak a magyar kvótában 23, a legváltozatosabb márkájú gépkocsironcsot. Az csupán érdekesség, hogy ritka elemként mindegyik eredeti rendőrségi és hadirendszáma ismeretes, illetve az, hogy a későbbi kompenzációk miatt ebből 11-et idővel töröltek a magyar csomagból.[95]

A bécsi raktárak anyagával is némi nehézségek adódtak. A nagy mennyiségű gépjármű javítása elhúzódott. Így az osztrákok kérésére a Bécsből nem fedezhető kvótát Salzburg és Graz autóraktáraiból kellett kiegészíteni.

Június 20-án az aktuális kvóta szerint kiválasztottak Salzburgban 57 tehergépkocsit és hét vegyes állapotú tehergépkocsi alvázat.[96] Innsbruckban négy korábban foglalózott műhely gépkocsit eladtak, helyettük szintén Salzburgból szereztek teljes értékű, M15 mozgó műhelygépkocsit.[97] Strebersdorfban kiválasztottak két személyautót és két tehergépkocsit. Az egyik Laurin&Klement személyautót később kompenzáció miatt törölték.[98]

Június 27-én újabb bizottsági megbeszélés volt, az április 18-ai eredeti kvóta korrigálására került sor. Az akkor meghatározott mennyiségből törölni kellett egy sebesültszállító és három szerelvény gépkocsit, illetve tíz alvázat. Ennek oka leginkább az adott típusok hiánya volt,

[93] HL, I. 54. Bécsi felszámoló hivatal, 4. doboz, szám és fólió nélküli jelentés 1919. június 13-án

[94] A Forradalmi Kormányzótanács XII. rendelete 1919. március 26. óta volt érvényben, *Varga Jenő* volt a pénzügyi népbiztos.

[95] HL, I. 54. Bécsi felszámoló hivatal, 4. doboz, 633. számú jelentés

[96] HL, I. 54. Bécsi felszámoló hivatal, 2. doboz, 71. és 72. számú jelentés

[97] Magyar terminológiában 15M-ként, azaz 1915 mintájúként neveznénk, de ez még a régi osztrák-magyar megnevezése a típusnak.

[98] HL, I. 54. Bécsi felszámoló hivatal, 4. doboz, 953 számú jelentés

egyszerűen nem tudtak összeszedni elegendő üzemképes gépjárművet. Cserébe lehetőség nyílott a többi típuscsalád darabszámának növelésére. A magyar fél igényt tarthatott további 15 teher- és két műhely gépkocsira, három pótkocsira, 14 karosszériára és 37 roncsra.[99]

A hetedik, és egyben legjobban feltárható kvóta korrektúra 1919. július 6-án készült el bizottsági megbeszélésen. A magyar fél átadta értesítésben a kvótáknak megfelelően kiválasztott gépjárművek részletes listáját, benne részletezve a típusokat, tárolási helyeket az osztrák leltározási számokkal, a vásárlási levelek számát kocsinként. Továbbá meghatározták egyeztetés útján az egyes gépkocsik kereskedelmi árát és a kiegyenlítés módját. Támpontnak a második kvótát vették, feltüntetve az időközben lecserélt gépjárműveket is. Kényszerű okokból Rotunde raktárból 13 roncsot töröltettek (kettőt mégis átvettek), a Daimler-Werke műhelyéből igényelt három tehergépkocsiból pedig kettőt.

Egy szerencsésen fennmaradt táblázat betekintést nyújt az április 18-án és június 6-án helyszínenként tárolt állományra, illetve a hatodik magyar kvótára vonatkozó módosításra. Ezt az érthetőség kedvéért leegyszerűsítve mutatom be:

	szgk.	**ssz. gk.**	**szer. gk.**	**tgk.**	**műhgk.**	**pótk.**	**kar.**	**alváz**	**roncs**	**taliga**
Rotunde	966/952	152/146	105/104	784/900	10/10	71/72	95/96	56/55	157/176	21/20
Strebersdorf	141/121	64/60	29/24	288/254	4/4	65/71	102/167	122/83	176/336	57/57
Lienz	4/5	4/4	2/2	45/45	-	7/7	1/1	2/2	-	-
Innsbruck	162/162	66/63	26/22	502/530	19/19	88/93	61/63	5/7	-/2	-
Salzburg	15/15	22/24	-	245/255	-/10	7/7	1/1	-	-	-
Graz	194/229	35/42	6/4	248/297	-/1	4/10	-/2	-/2	-/2	-

Ebből a magyar hatodik kvótában beállott változások:

-	szgk.	ssz. gk.	szer. gk.	tgk.	műhgk.	pótk.	kar.	alváz	roncs	taliga
-	+7	+1	-1	+17	+2	+2	+4	+27	+8	-

A számadatok első tagja az április 18-án, a második a június 6-án meglévő, teljes tárolt mennyiséget mutatja az egyes telephelyeken. A rövidítések feloldásához: szgk.=személygépkocsi, ssz. gk.=sebesültszállító gépkocsi, szer. gk.=szerelvény gépkocsi, tgk.=tehergépkocsi, műhgk.=műhely gépkocsi, pótk.=pótkocsi, kar.=karosszéria

A hetedik kvótával megszabott igénylés teljes mennyiség:

-	szgk.	ssz. gk.	szer. gk.	tgk.	műhgk.	pótk.	kar.	alváz	roncs	taliga
-	17	18	5	165	10	27	27	4 (-8)*	28	8

*A hetedik kvóta rögzítése után törölt mennyiség.

Július 3-án kisebb panaszt nyújtottak be az osztrákoknak. Helyszíni szemle alkalmával azt tapasztalták, hogy a Gräf&Stift-nél leadott három műhely gépkocsi javítását gyakran háttérbe helyezték, vélhetően az azonnal eladott gépkocsik sietős javítása miatt. Az osztrákok arra hivatkoztak, hogy a megegyezésekben nem fektették le a munkák folytatólagos végzését. A másolati példányra nem vezették fel a teljes mondatot, miszerint hat-hét munkanap kellett volna a munka befejezéséig, mert a magyar fél ezt eleve elutasította.[100] Mivel nagy értékű műhely gépkocsikról volt szó, sikerült beazonosítani egyéb részleteket: egy gépkocsi használt példány volt, 24657 hadirendszámmal. A másik kettő a közös Hadügyminisztérium által megrendelt, de nem teljesített szállítmányból származott, a gyár területét sosem hagyták el, forgalmi- és hadirendszám egyaránt nem lett ezekre kiadva. A papírügyeket leszámítva nem volt végül gond velük, idővel átkerültek a m. kir. Honvédség állományába.

[99] HL, I. 54. Bécsi felszámoló hivatal, 2. doboz, 95. számú jelentés
[100] HL, I. 54. Bécsi felszámoló hivatal, 4. doboz, 3271./1919. jelentés

A július 6-ai korrektúrával megerősítették a június 27-ei igénylést Grazból négy személy-, két sebesültszállító- és 48 tehergépkocsival. Ebből négy tehergépkocsi kijelölése hiányzott csak, továbbá hozzá írhattak két műhely gépkocsit. (Ebből az egyik eredetileg egy rotundei kocsi cseréjeként volt feltüntetve, de ezt végül törölték és átvették mindegyik példányt.) A teljes kvótából hiányzott két műhely gépkocsi, két négykerekes pótkocsi, hat roncs és nyolc mezőgazdasági vontató. Ezekre kértek felvilágosítást, hol szemlélhetik meg és hogyan választhatnak belőlük.

Az egyenként meghatározott értékeket összegezve bizottságilag átlagárat állapítottak meg típusonként. A személygépkocsik 11.000, a tehergépkocsik 14.500, a karosszériák 500, a roncsok 3.500, az alvázak pedig 5.000 koronás értékkel bírtak. A műhely gépkocsik általában 18.500 korona értékkel bírtak, ezzel a legértékesebb részét jelentették a megváltandó csomagnak.

A végleges, hetedik kvóta megvalósítása elhúzódott 1919. július végéig, az új politikai berendezkedés hajnaláig. A felszámoló bizottság tagjai alapos munkát végeztek, igyekeztek leegyszerűsíteni a leendő új gépkocsizó csapatok hátterét és viszonylag szűk gyártmánycsaládból válogattak.[101]

1919. július 7-én Rotundéban a törlendő csomagból megtartottak két roncsot, Strebersdorfban foglalóztak két pótkocsit és Grazból megérkezett a visszaigazolás a két műhelygépkocsiról, illetve négy roncsról.[102]

Július 8-án leadták az igénylést június 27-én megajánlott 15 teher-, két műhely gépkocsira, három pótkocsira, 14 karosszériára és 37 roncsra. Valószínűleg a felszámoló hivatal megigényelte rájuk a vásárlóleveleket, még a kiválasztás előtt, mivel akkor azokat az osztrák fél visszautasította.[103]

Július 22-én a politikai helyzet miatt a magyar felszámoló hivatal kérte a kirendelt autószakértők folytatólagos munkájának biztosítását. Magyarországról negatív hírek érkeztek, egyes vörös politikai vezetők már megérkeztek Bécsbe és veszélybe került a németausztriai kiküldetés eredményes befejezése. Ugyanis addig egyetlen gépkocsi sem lépte át a határt. Kérték a pénzügyi kérdések mielőbbi rendezését, hogy a Magyarország részére Grazban és Stájerországban biztosított gépkocsianyag megvétele sikeres legyen. Grazban addigra a vétellevelek elkészültek, készpénzfizetés ellenében a teljes csomag elszállítható volt. A többi raktárban tárolt anyaghoz még addig nem érkeztek meg a vétel- és menetlevelek, a gépkocsik kifizetéséhez ezeket ki kellett osztani, hogy aztán a teljes csomagot útba indíthassák Bécsbe.

A vétellevelekre azonnal szükség volt, ugyanis a helyi raktárvezetőségek csak kivételes esetekben tárolták az egyébként megjelölt gépkocsikat. A szabad vásárlókat részesítették előnyben, ők azonnal fizettek és vihették, amire rámutattak. Július 22-étől a bizottság tagjai elvonultak a strebersdorfi és klosterneuburgi raktárakba, hogy a kiválasztott gépjárműanyagot csomagolják és felkészítsék az elszállításra. Elkészítették az egyes automobilok műszaki jegyzőkönyveit, továbbá elkészítették a jelentések és akták másolatait, melyeket a Hadügyi Népbiztosság 45. osztályához kívántak eljuttatni. Leghamarabb az innsbrucki raktárban kellett intézkedni, ahol az osztrák raktárvezetőség a magyarokra eső részt is eladta volna néhány napon belül.

A bizottsági tagok nézete szerint, amint az osztrákok aláírják a rájuk kényszerített békefeltételeket, a magyar bizottság munkája pedig lehetetlenné válna, ausztriai tartózkodásuk céltalan lenne. Ellenben, ha csak a felszámolás részletei változnának, a tárgyalások folytatása és a felmerülő kérdések szabályozása a felszámolás menetét csak időlegesen megakasztanák,

[101] HL, I. 54. Bécsi felszámoló hivatal, 2. doboz, 120. számú jelentés
[102] HL, I. 54. Bécsi felszámoló hivatal, 2. doboz, 121. számú jelentés
[103] HL, I. 54. Bécsi felszámoló hivatal, 2. doboz, 123. számú jelentés

úgy kérik a bizottság szakmai munkájának folytatását, két-három autószakértő visszatartását. Nekik továbbra is lenne rálátásuk a vidéki és bécsi autóügyekre, szakmai véleményt adhatnának a felszámoló hivatalnak, bizottsági üléseken vennének részt, illetve a felmentési ügyeket intézhetnék el.[104]

A bécsi felszámoló és átvevő hivatal végül a helyén maradt. Az osztrákok egyelőre nem írtak alá semmit. Ellenben a politikai és hadműveleti helyzet miatt augusztus 2-ával lemondott a Forradalmi Kormányzótanács, a Magyar Tanácsköztársaság megszűnt. Az egy érdekes mozzanat, hogy a bécsiek szakmai munkáját politikai nézetektől függetlenül elismerték, személycserék nélkül működhettek tovább. Sőt, a július 31-én beterjesztett, Lienzbe és Innsbruckba küldendő képviselők utazását augusztus 4-én engedélyezték. A tiroli tartományi kormány augusztus végéig adta meg a beutazási és tartózkodási engedélyeket.[105]

A megvásárolt ausztriai gépjárművek gyártmányairól: személygépkocsik, felépítmény nélküli alvázak és roncsok szempontjából igen vegyes volt a kép, alig volt több egyforma közöttük. Egységesítési jelleg sokkal inkább volt jellemző a többi típusra. A legfontosabb tehergépkocsik tervszerűen lehettek kiválogatva. A legnagyobb mennyiségben aradi Marta gyártmányokat foglaltak le, szám szerint 39 darabot és egy szerelvény gépkocsit. A fegyverszüneti tárgyalások szerint várható volt, hogy Arad magyar kézen marad, ezáltal biztosítottnak tűnt a gépkocsik alkatrész-utánpótlása, ráadásul a típust még mindig képes volt gyártani a haditermelésről visszaálló üzem. Ezt követte 30 darab osztrák Nesselsdorfer tehergépkocsi. Erre igény jóval kevesebb volt, pótlásáról nem lehetett biztonsággal gondoskodni. A későbbi évek ritka szereplője volt. A 22 darab Praga és négy darab Rába tehergépkocsi ugyancsak indokolt választás volt. A győri Rába gyár Praga licensz alapján Praga gyártmányokat szerelt össze, termelőképessége várhatóan sokáig garantálható volt. Bár Fiat tehergépkocsikból keveset vásároltak, a hazai Ganz által gyártott két alváztípus meghatározó szereplője volt a későbbi magyar haderőnek. A német Büssing, illetve osztrák Fross-Büssing tehergépkocsijaiból 14 teljes példányt biztosan vásároltak. Kiváló hírnévnek örvendett a típus, a nagyobb teherbírása miatt népszerű típus volt, ráadásul hazai gyártása is megoldott volt Ganz-Fross-Büssing, vagy Ganz-Büssing néven. Az egyéb típusok szükségmegoldásként kerültek a vásárlási listára. A Benz, Saurer, Puch és egyéb márkák inkább az adott helyzetben keletkezett, gazdaságosság alapján született döntésnek voltak köszönhetőek. Általában használt, kijavított tehergépkocsikról volt szó, kivéve az egyetlen Saurert. Ez a gyárból lett új állapotban elhozva. A gyár 1916-ban kapott megrendelését 1918. október végéig nem tudta teljesíteni. Az addig elkészült példányokat az összeomlásig raktárukban tárolták, majd hirtelen nyomott áron kiárusították. A magyar bizottság által beszerzett egyetlen Saurer 3 tonnás tehergépkocsi is egy ilyen kiárusított, eredetileg hadi célokra készült gépjármű volt. Hasonló háttér kapcsolódik a Gräf&Stift két tehergépkocsijához, két szerelvény gépkocsijához és tíz M15 mozgóműhely gépkocsijához is. Ugyancsak nem teljesített megrendelésből származtak. A gyár munkájával a Monarchia nem volt elégedett, gyakran hátráltatták a munkákat, az összeomlás után át is alakult a cég vezetése, új név alatt. A műhely gépkocsik ügye külön fontos volt, a haderő legértékesebb eszközei közé tartoztak. Igen keresett cikkek voltak a felszámolás alatt. Egyetlen alkalommal kisebb konfliktus is adódott az osztrák és magyar bizottság között, amikor az Innsbruckban a rossz állapotú, hiányos kocsikat próbálták átadni teljes értékűek helyett, miközben a foglalás üzemképes, teljes műhelyberendezéssel ellátott gépjárművekről szólt.

[104] HL, I. 54. Bécsi felszámoló hivatal, 2. doboz, olvashatatlan számú jelentés, szignálta *Jakab Tivadar* és *Mayercsák Gyula*

[105] HL, I. 54. Bécsi felszámoló hivatal, 2. doboz, szám és fólió nélküli (osztrák) jelentés

A harmadik „szakág” a sebesültszállító gépkocsiké volt. 11 darab Puch VIII, két darab Opel és egy darab Laurin&Klement típus volt beazonosítható. A Puch alapvető típus volt a háború alatt és után is. Bár teljes autók és alkatrészek beszerzése a későbbiekben nehézségekbe ütközött, az új magyar haderő egyik meghatározó típusává vált.

Említést kell tenni a grazi szállítmányról. Önmagában igen jelentős csomagról volt szó. Jelenleg azonban két Gräf&Stift műhely- és egy Nesselsdorfer tehergépkocsi kivételével nem ismeretes, mely márkákból állt össze. Három személy-, két sebesültszállító, 47 tehergépkocsi és négy roncs ismeretlen.

A Magyar Tanácsköztársaság

A magyar csapatok hazatérése, leszerelése még tartott, amikor a Magyar Népköztársaság helyét átvette a Magyar Tanácsköztársaság 1919. március 21-én. 1919. március 20-án átadták a francia küldöttség tagjai a később Vix-jegyzékként elhíresült diktátumot, amely az új magyar határok megjelöléséről szólt. Március 21-én ezt hivatalosan elutasították, majd a hatalomra lépő Forradalmi Kormányzótanács nyomban megkezdte a megmaradt haderő átszervezését. Elsődlegesen azzal a céllal, hogy megvédjék az eredeti magyar határokat. A leszerelt csapatokkal töredékesen lehetett számolni, állományuk szétszóródott, a többség hazatért. Csupán csekély számú volt tiszt és képzett legénység állt rendelkezésre, így megindult az ígérethullám, az erőltetett toborzás és kiképzés. A hiányzó létszámot a magyarországi gyárakban és egyéb üzemekben toborzott munkásokkal igyekeztek kiegészíteni. Szükség is volt rá, mivel április közepén először a román, majd a cseh csapatok megkezdték a sebtében meghúzott demarkációs vonalak átlépését.

A Hadügyminisztérium megnevezése Hadügyi Népbiztosságra változott, szervezete jelentősen átalakult. A leszerelési főcsoport IX. műszaki csoportja, illetve az A főcsoport XX. (közlekedési) csoportja kettős alárendeltségébe vont 45. osztályához kerültek a gépkocsiügyek.[106] Április 3-án bevezették az autódiktatúrát, ekkortól gépjárművek csak „hadviselés és közcél szolgálatában" voltak üzemben tarthatóak. A Hadügyi Népbiztosság feladata volt a még közlekedő gépkocsik új rendszámmal való ellátása. A rekvirálás útján összeszedett állományból elsősorban a Vörös hadsereg és a Vörösőrség szükségleteit kellett biztosítani.[107]

Rendeletben felállította a Hadügyi Népbiztosság a „*vörös hadsereg autócsapat*" parancsnokságát.[108] Ez önálló szervezeti egységként, közvetlenül a Hadügyi Népbiztosság 45. osztályának alárendelve irányította az autócsapatok felállítását és tevékenységét. A „Vöröshadsereg Autócsapatának" szervezete, kicsit más néven, de hasonló elképzelésű volt az 1918 novemberében leírtakkal. Mivel a felépítés tervezete adott volt, a részletes rendelkezések még kidolgozás alatt álltak, politikai okokból először a személyi állomány szociális kérdéseit rendezték. A gépkocsikezelésben és javításban jártas személyek értéke, szociális helyzete fontosabb volt a technikánál. Meghatározott zsolddal és különböző pótlékokkal anyagi juttatást kaptak rendeleti úton szolgálataikért, ezzel igyekeztek minél több szakképzett személy továbbszolgálatát biztosítani.

A magyar autócsapatok, a felsőbb katonai szervekből és kizárólag a hat+egy hadosztályból álló szervezéssel, összesen 223 gépkocsival számoltak. Ebből kilenc kétüléses és 50 négy-hatüléses személyautó, 45 darab 2 tonnás és 59 darab 3 tonnás tehergépkocsi, 22 sebesültszállító gépkocsi, hét szerelvény gépkocsi, kilenc műhely gépkocsi és 22 segély (és ütegparancsnoki)[109] gépkocsi volt. A megvalósult feltöltöttség az állománytáblával szemben jelentősen elmaradt.

A Hadügyi Népbiztosság 45. osztályának közvetlen alárendeltségébe a Polgári autóüzem vezetősége, a magyar autócsapat parancsnokság és az autópótraktár tartoztak. A Polgári autóüzem vezetőséghez rendelték a már megalakult, a Hadügyi Népbiztosság [előtte Hadügyminisztérium] saját „házi autóosztagát", melyhez egy anyagraktár, egy műhely, illetve elméletileg tíz személy-, 20 teher- és két sebesültszállító gépkocsi tartozott. Ez tulajdonképpen átnevezés nélkül a már hónapokkal korábban kialakult elvek szerint működött, valóban polgári személyi és anyagi állománnyal. A tíz személyautót a Várban a

[106] HL, Polg.Dem. 1. doboz, HM 34575/eln.A.oszt.-1918.
[107] Forradalmi Kormányzótanács LII. rendelete
[108] HL, Hadügyi Népbiztosság (HüNb.) 5711/eln.45.oszt.-1919
[109] A segély gépkocsik rögtönzött sebesültszállító járművek voltak.

Hadügyminisztérium épületében helyezték el (itt volt az anyagraktár és a műhely is), a 20 tehergépkocsi pedig a Vérmező autógarázsában volt tárolva. A házi osztag mellett rendelkezésre állt három tehergépkocsi oszlop tíz-tíz gépkocsival. Az első az I. élelmező raktárban, a második a II. élelmező raktárban, a harmadik a Központi Ruhatár telephelyén, a Lenkei utca 1. szám alatt állomásozott.

A magyar (később Vörös) autócsapat parancsnokság több szervezeti egységből állt. A segédtiszti hivatal két-két személy- és tehergépkocsival rendelkezett. Az átvételi bizottság részére egy-egy személy- és teherautó állt rendelkezésre, az élelmezési hivatalnak pedig egy tehergépkocsi. Az Ezredes utcai (autópótraktár) laktanyában volt továbbá egy gyengélkedő szoba egy sebesültszállító gépkocsival.

Az autócsapat parancsnokság alá tartoztak a felállítás alatt lévő gyaloghadosztályok autószázadai és azok pótszázadai. Hét autószázad szervezését kezdték meg, I. – VI. hadrendi számmal, illetve a székely különítmény (később dandár) esetében egy szám nélküliét. Az autószázadok működtetéséért hat autócsapat parancsnokság volt felelős (1-6. hadrendi számmal)[110], alárendeltségükben voltak a pótszázadok. Egy autószázad elméletileg összesen 65 fős állománnyal és 27 gépkocsival[111] rendelkezett. A századparancsnokság elméletileg egy kétüléses, két négyüléses személyautóval, egy teher-, egy segélygépkocsival [általában nem állt rendelkezésre], egy pótkocsival ellátott műhely gépkocsival [ez is hiányzott] és egy szerelvény gépkocsival rendelkezett. Alárendeltségébe három szakasz tartozott, egyenként egy négyszemélyes autóval, három teher- és egy sebesültszállító gépkocsival. Minden század alárendeltségében szerepelt egy repülőcsapatokhoz beosztott autó szakasz, egyenként egy segély-, három teher- és egy sebesültszállító gépkocsival, illetve egy a tüzérséghez beosztott autószakasz. Utóbbi egy ütegparancsnoki személy-, három teher- és egy sebesültszállító gépkocsiból állt volna, de szervezésük kérdését egyelőre nem rendezték. Az autószázadok feladata ekkor a régi elveknek megfelelően, kizárólag a csapatok, sebesültek, lőszer, élelmiszer, műszaki anyag és egyéb hadsereg-szükségletek szállítása volt. Az alakulatok személyi és anyagi kiegészítését a (vörös) Autócsapatkeret parancsnokság végezte a budapesti Ezredes utca 7. szám alatti telephelyről.[112] Valószínűsíthető, hogy az állománytáblába beállított, de valóságban hiányzó anyagnál a Bécsben foglalózott anyagokat is figyelembe véve határozták meg. Ez az anyag azonban ekkor nem volt leszállítható.

Az autópótraktár volt a legfontosabb háttéralakulat. Jól felszerelt műhellyel, autóanyag pótállománnyal, abroncsraktárral, autóraktárral és a speciálautók[113] kocsiszínjével, illetve saját üzemanyagraktárral rendelkezett. Az autóanyagraktár a parancsnoksággal közösen két személy-, egy teher- és egy sebesültszállító gépkocsival dolgozhatott. Az abroncsraktár részére az abroncsok rekvirálására egy személy- és egy tehergépkocsi volt beosztva. Az üzemanyagraktár [vagy benzinfőraktár] egy személyautóval és egy tehergépkocsival rendelkezett.

A központi műhely négy részlegből állt. A parancsnoki irodához egy személyautó tartozott. Az üzemi irodához egy személy- és egy tehergépkocsi volt beosztva. Az anyagkezelőségen ugyancsak egy személy- és egy tehergépkocsi volt. 1919 májusáig ez volt a legfontosabb javítóműhely, ahová a gépkocsikat és alkatrészeket beszállíthatták felmérésre, karbantartásra és üzembehelyezésre.

---

[110] Végül ezek nem álltak fel, csak egy, mint központi szerv.

[111] Egy kétüléses- és öt négyüléses személyautó, öt 2 tonnás- és nyolc 3 tonnás tehergépkocsi, három sebesültszállító gépkocsi, egy szerelvény gépkocsi, egy műhely gépkocsi és három segélygépkocsi.

[112] HL, HüNb. 5711/eln.45.oszt.-1919.

[113] Ekkor és még a későbbiekben is így nevezték a különleges feladatra szolgáló gépjárműveket, kezdve a páncélgépkocsiktól a tartályautókig mindent. A Vörös hadsereg ekkor még nem rendelkezett páncélgépkocsival. Esetünkben mezőgazdasági (lánctalpas) vontatóról, vágány gépkocsiról, halottszállítóról lehetett szó.

Az autókísérleti állomás egy parancsnoki irodából, egy kísérleti csoportból, egy kocsizó csoportból, egy műszaki osztályból, egy tanulmányi csoportból, egy műhelyből és egy műszaki raktárból állt. Összesen két kétüléses és három négyüléses személyautóval, egy 2 tonnás és egy 3 tonnás tehergépkocsival, egy pótkocsis műhely gépkocsival és egy segélygépkocsival rendelkezett.

A meglévő haderő, az erőltetett toborzással folyamatos átszervezésre került. A régi haderőn alapuló, majd a polgári demokratikus rendszerben tovább működő dandárokat hat hadosztályba szervezték. A román intervenció elől magyar területre menekülő székely [erdélyi] alakulatokból és intézetekből egy erős, ezred erejű különítményt szerveztek. A cári orosz haderőből származó valamikori orosz hadifoglyokból, más haderőkből önként jelentkező idegen honosságú katonákból, illetve a rutén kisebbségből próbálták megszervezni a Ruszka-krajnai vörösgárda hadosztályt. A tengeri- és folyami erők hajó nélkül maradt tagjaiból, illetve szárazföldi kiszolgáló személyzetből megkezdték a tengerész vörös dandár felállítását. Ezen magasabbegységek mindegyikéhez próbáltak egy autóosztagot beállítani.[114]

Bevezettek továbbá egy szigorító rendeletet is, melyben leszögezték, súlyos az üzemanyaghiány, így azok kiadása, kezelése igen nagy körültekintést igényelt. A már kiadott anyagokért minden esetben az egyes gépkocsik sofőrjei feleltek, hiányosságok, hibák, vagy visszaélések esetében a gépjármű-ellenőrző állomások közegeinél forradalmi törvényszék előtt kellett felelniük.[115]

Március 28-ától a Hadügyi Népbiztosság álláspontja szerint fel kellett készülni a nagymértékű üzemanyaghiány miatt a gépjárműforgalom korlátozására.[116] A súlyos helyzet ellenére az átmeneti időszakra jellemző, hátországot előnyben részesítő rendszer nem változott. Ugyanis a harcoló alakulatok a Monarchia összeomlása óta nem kaptak központi pótlást. Helyben rekvirált, illetve eleve meglévő anyaggal harcoltak. Ezzel szemben a hátországban a jelentős mennyiségű közigazgatási szerv, politikai szereplő és katonai vezető szolgálati gépkocsikkal közlekedett mindenhová, melyet a központi szervek ténylegesen, vagy épp hallgatólagosan sokáig jóváhagytak.

Március végén megkezdték a magyar haderő újbóli átszervezését. Az addigi karhatalmi feladatok mellett a hagyományos alakulatok összeállítását is igyekeztek végrehajtani. Nagy létszám- és fegyverhiánnyal küzdöttek, ráadásul a központi irányítás sem volt megszervezve. Dátum nélkül, de ezekből a napokból származó gépkocsiállomány adatok segítségével érzékelhető, mely területeken voltak harcoló alakulatok. A „székely hadosztálynak” nevezett székely különítmény, benne a 21. gyalogezred ezredcsoportjával és a 39. dandárcsoporttal Nagyvárad és Debrecen központtal próbálta a demarkációs vonalat megszállni. Három személy-, tíz teher- és két sebesültszállító gépkocsival rendelkeztek, ami egy rendszeresített autóoszlopnak felelt meg. A nyíregyházi csoport, amelyből az új 5. vörös hadosztály lett szervezve, körülbelül három személy- és tíz tehergépkocsival rendelkezett, ami szintén közelített egy rendes autóoszlophoz. Szegeden körülbelül öt személyautó és tíz tehergépkocsi volt. Ezek többségét nem hozták el a politikai helyzet miatt, azokat az ott szerveződő magyar politikai közösség (szegedi Hadügyminisztérium illetve Fővezérlet) vette használatba. Aradon a „régi” 23. hadosztálynál egyetlen személyautó volt. Vácott, *Schwarczer József* alezredes csoportjánál (amelyből a 1. vörös dandárt szervezték) egyetlen személyautó volt. Győrben körülbelül öt személy- és tíz tehergépkocsi volt, ezek valószínűleg a 4. vörös hadosztályba kerültek annak autóoszlopaként. Ezeken felül Budapesten, a Hadügyminisztérium házi autóüzemében 30 teher- és 30 személygépkocsit, az Aréna úti teherautó garázsban mintegy 50

[114] HL, Magyar Tanácsköztársaság (MTK.) 66. doboz, 66/14/21., hadrendi táblázatok
[115] HL, HüNp. 131544/eln.45.oszt.-1919.
[116] HL, MTK. 43. doboz, 43/2/40., HDS.pság. 328/207.

tehergépkocsit, a Váci úti garázsban pedig körülbelül 30 személygépkocsit tároltak. Ezzel a szerény állománnyal gazdálkodott kezdetben a Forradalmi Kormányzótanács Hadügyi Népbiztossága. A meginduló toborzás és gyors kiképzés után az újonnan alakuló ezredeket új magasabbegységek alárendeltségébe szervezték. Székesfehérváron az 1. hadosztály, Cegléden a 2. hadosztály, Budapesten a 3. hadosztály, Győrben a 4. hadosztály, Nyíregyházán és Miskolcon az 5. hadosztály, Békéscsabán a 6. hadosztály volt felállítás alatt, a székely különítmény pedig Nagyvárad és Debrecen között tartózkodott.[117]

Március 31-én Makón egy eltévedt francia légelhárító üteget szerelt le a magyar nemzetőrség. A legénységet internálták, a négy 7,7 cm-es önjáró légvédelmi ágyús gépkocsit, miután a Hadügyi Népbiztosság 50. osztályának kezelésébe kerültek, Békéscsabára irányították, ahol új üteget kívántak belőlük szervezni. Az üteg elméletileg a 6. hadosztálynak lett alárendelve.[118]

A gépjárművek gyűjtése igen nehézkes volt. A budapesti helyőrségben, 1919. április 1-jén a 3. hadosztály 32. dandáránál nyolc automobil, a nemzeti lovardában (azaz a Tattersallban, elhelyezett albizottságnál) pedig további négy gépkocsi állt rendelkezésre, esetleges karhatalmi feladatok ellátására.[119]

Április 3-ával rendelték el, hogy minden hadosztály részére egy autóosztagot kell beállítani hadrend szerint, amelynek az alárendelt erők élelmezését, lőszerutánpótlás mozgatását és egyéb műszaki anyagok szállítását kellett biztosítania.[120] A hadműveleti helyzet indokolta az osztagok bevezetését, mivel önmagában a vasút és a kevés rendelkezésre álló ló és országos jármű nem tudta ezt a feladatot ellátni. A fenti adatok alapján feltételezhető, hogy a székely különítmény, illetve a 4. és 5. autóosztagok azonnal megalakultak.

Április 14-én a délvidéki 6. vörös hadosztály Budapesten állt szervezés alatt. A hadosztály az egyik legütőképesebb magasabbegységgé vált igen rövid idő alatt. Az újonnan felállított 6. autóosztag igen jó feltöltöttséggel rendelkezett, bár egyelőre nem volt menetkész. 111 fős létszáma nagyobb volt, mint bármely előírás szerinti állomány. Nyolc lőfegyverrel, két személy- és tíz bevethető tehergépkocsival rendelkezett, további 12 személyautó és öt tehergépkocsi javításra szorult. Az önálló repülőszázadban egy személyautó és három tehergépkocsi volt.[121] Az állomány tulajdonképpen két teljes autóoszlopra elegendő anyagot tett ki. Az alakulat néhány hét múlva a magyar katonai gépkocsizás egyik kulcsszereplőjévé vált.

Április 23-án az automobilügyeket általánosságban áthelyezték a Vörös hadsereg parancsnokságához. A Hadügyi Népbiztosság ekkortól csak néhány szakmai kérdést tarthatott meg, elsősorban a személyi és anyagi utánpótlásért volt felelős. Az autócsapat parancsnok egyben a Vörös hadsereg parancsnokságának autóügyi előadója lett. Budapestről átkerült Gödöllőre, a hadseregparancsnokság állomáshelyére. Az autócsapat parancsnokának három alárendelt osztálya volt. A három osztály parancsnoka tulajdonképpen a három beosztott autóügyi előadó volt. Az I. és II. osztály elméletileg két-két századdal, a III. osztály öt századdal, saját autóosztaggal, autóműhellyel, benzinraktárral, autóraktárral rendelkezett. A három osztály mellett az autócsapat parancsnok alárendeltségében maradt meg az összes budapesti intézmény, azaz az autópóttár, három század erejű autóműhely, benzinfőraktár, gumiraktár és az autóanyagraktár.[122]

[117] HL, MTK. 43. doboz, 43/1/23. (dátum nélkül)
[118] HL, MTK. 43. doboz, 43/5/109.
[119] HL, MTK. 91. doboz, 91/2/7.
[120] HL, MTK. 43. doboz, 43/2/32., HDS.pság. 5. osztály-1919, 328/203.
[121] HL, MTK. 91. doboz, 91/28/120.
[122] HL, MTK. 67. doboz, 67/6.

A hadseregparancsnokság autóügyi előadói státusza a II. (anyagi) csoportjába volt beosztva. A haderő autóügyi kérdései ekkortól ezen osztályszintű szervezet irányítása alá került, ezzel működött együtt a Hadügyi Népbiztosság 45. osztálya.[123]

Április 23-ai állapot szerint a Sáray-Szabó csoport [székely különítmény 39. dandárcsoportja] parancsnoksága Balmazújvárosban tartózkodott, csapatait Tiszafüred irányába irányította vissza. A 4. hadosztály Hajdúszoboszló – Kaba vonalát tartotta, az 1. hadosztály Hajdúhadház - Bököny - Nyíradony – Nyírmihálydi vonalon állt, a székely különítmény zöme Nyírbogát – Vásárosnamény vonalon harcolt. Az erdélyi kerületi parancsnokságtól aznap már nem érkezett jelentés. (Az 5. hadosztály zöme pedig Nyíregyházán tartózkodott.) A Debrecenből visszaözönlő csapatokat elméletileg a 39. dandárnak alárendelt tiszafüredi autóosztagnak kellett volna felfognia. Az osztag három személy- és két tehergépkocsival rendelkezett.[124] Másnap, április 24-én, részben a be nem fejezett szervezés, másrészt a külpolitika nyomására elrendelték a Tiszántúl kiürítését.[125] A hirtelen jött döntés olyannyira váratlan volt a csapatok számára, hogy 26-áig az 5. autóosztag automobiljainak zömét hátrahagyta Nyíregyházán és csak három személy- és egy tehergépkocsit hozott át a Tisza jobb partjára.[126] Feltételezhető továbbá, hogy a Szegeden, Aradon és egyéb, tiszántúli területeken hátramaradt gépjárművek zömét ugyancsak nem hozták magukkal az egyes alakulatok. A régi 23. hadosztály teljes egészében eltűnt, a Szegedi kerületi parancsnokság ugyancsak visszamaradt. A Tisza partján Csongrád és Szolnok között a 6. hadosztály állt védelemben, parancsnoksága Nagykőrösön tartózkodott. Szolnokon az újonnan alakuló 7. hadosztály és a tengerész dandár erői állomásoztak. Szolnoktól északra a helyzet teljes mértékben tisztázatlan volt. A csapatok zöme Tiszafüred felé vonult vissza, sok alakulat szétszóródott, vagy felmorzsolódott. A következő napokban felderítési jelentések Püspökladány térségéből a főúton nagy autóforgalmat és csapatmozgásokat jeleztek.[127] A jelentés ellenséges csapatoknak nevezi ezeket az erőket. Valójában a saját visszaözönlő debreceni vörös csapatokról lehetett szó, ugyanis az antant erők tulajdonképpen nem rendelkeztek gépjárművekkel. Tokajon, a vasútállomáson pedig [mélyen a székely különítmény mögött] lőszerlerakatot terveztek létrehozni a csapatok utánpótlására, egy - feltehetőleg Nyíregyházához közel eső - köztes lerakattal együtt. A tokaji raktár, a köztes állomás és a csapatok között tehergépkocsikkal kívánták megoldani az utánpótlást, mivel vasúti szerelvény a térségben nem tudta átlépni a Tiszát.[128]

Április 24-én a még be nem vethető mozgó tüzérség három 15 cm-es 15M autóágyú üteggel (egy-egy löveg), két 38 cm-es M17 autómozsárral (egy-egy löveg, egy löveg autóalváz nélkül, melyeket végül leszereltek) és egy 24 cm-es autótarack (egy löveg, de cső nélkül, szintén leszerelve) rendelkezett.[129]

Április 27-én a Pálmay-csoport, amely a Börzsöny felőli irányokat zárta le, számos hadianyag mellett igényelt egy páncélautót is.[130] Ezt elutasították, a vörös hadsereg ekkor még nem rendelkezett ilyen eszközökkel. (Szemben a cseh csapatoknál volt több is.)

1919. április 30-án az 1. hadosztálynál, három személy- és hat tehergépkocsival rendelkezett, ami egy féloszlopnak felelt meg. Egy személy- és egy tehergépkocsi a régi cs. és

[123] HL, MTK. 9. doboz, 9/14/325/b (a fóliószám hiányzott)
[124] HL, MTK. 46. doboz, 46/5/55.
[125] HL, MTK. 43. doboz, 43/27/669.
[126] HL, MTK. 43. doboz, 43/30/796.
[127] HL, MTK. 46. doboz, 46/13/291.
[128] HL, MTK. 46. doboz, 46/14/304.
[129] HL, MTK. 46. doboz, 46/5/107. Autóágyú ás autótarack ütegek esetében vontatott tüzérségi eszközökről beszélünk. Önjáró tüzérséggel a magyar haderő nem rendelkezett.
[130] HL, MTK. 43. doboz, 43/32/975.

kir. 4. repülőszázad részeiből megalakult kaposvári 1. repülőszázadnál állomásozott, a 44. dandár alárendeltségében. Ezeket később 8. hadosztályhoz osztották be, mint 4. szakaszt, de a megalakuló 8. autószázadhoz soha sem csatlakoztak. A repülőszázad ekkor két repülőgéppel[131] és az említett két automobillal rendelkezett.

Április 30. és május 1. között, Tiszafüred kivételével, ahol egy szűkebb hídfőt megtartottak, mindenütt elérték a Tisza vonalát a román királyi csapatok.[132] Május 1-jén megalakult a tengerész vörös dandár törzsénél az autóosztag, egy féloszlop, összesen két személy- és négy tehergépkocsival.[133]

Május 2-án hajnalban Szolnokon, miután a románok felzárkóztak a Tiszára, ellenforradalom tört ki. Megpróbálták rávenni a románokat a folyó átlépésére, ehhez próbálták a fehér csapatok a város főbb csomópontjait elfoglalni. Fehér csapatok addig nem álltak rendelkezésre, riadólánccal és a vörös haderőtől átlépő katonákból szerveződtek. Az 1. vörös ezred III. zászlóalja gyakorlatilag elszéledt, a 68. gyalogezred két százada pedig átállt a fehérekhez.[134] A városban tartózkodó, a hadsereg közvetlen alárendeltségében lévő, összevont 6. és 7. repülőszázadok parancsnokát személyautójával együtt elfogták.[135] Szolnokon elkeseredett utcai harcok indultak. A budapesti 1. vörös ezred parancsnokának irányításával erős harccsoportot szerveztek. Május 2-án délután 15:30-kor az 1. vörös ezred Szolnok északkeleti felébe, a 4. bihari ezred pedig a város délkeleti felébe tört be, támogatásként pedig Tószeg irányába, a szolnoki átkelő fedezésére a tengerész dandár harccsoportját küldték.[136] A hadműveleti iratokban nem szerepelt, de a támadáshoz csatlakozott a vörös hadsereghez és a vörösőrséghez sem tartozó Cserny-különítmény. Május 3-án Szolnokot és térségét megtisztították, a szolnoki átkelők nem sérültek meg. Az elfogott ellenforradalmi katonákból a Cserny-különítmény statáriális jelleggel többeket kivégzett, előbb 3-án Szolnokon, majd 4-én Abonyban és ismételten Szolnokon.

Ezidő alatt, május 3-ától *Werth Henrik*, a 7. hadosztály parancsnoka egy szűkebb bizottsággal a románokhoz ment át tárgyalni. A lényeg az volt, hogy a románoknál esetleg meg lehessen váltani a további területi igényeiket. Vállalhatatlan követelésekkel éltek. Az átadandó 1800 mozdonyból, 4100 személykocsiból, 40000 zárt és 20000 nyitott tehervagonból, a Csap és Szeged között lévő teljes tiszai hajózási anyagból, 400 túraautomobilból és 500 autókamionból (szerelvény gépkocsi) összesen nem volt ennyi az országban, nemhogy ennek csak bizonyos részét átadják. A megváltást úgy képzelték el, hogy tíz napon belül, majd azt követő újabb tíz napban 35-35%-át a leírt mennyiségnek átadják a magyarok.[137] Természetesen a tárgyalás véget ért. Jellemző részlet, hogy saját felderítési adatok szerint a román királyi haderő sem a hadműveleti területen, sem a hátországban nem rendelkezett (bevethető) autóalakulatokkal, páncélautókkal vagy autóütegekkel. Repülőosztagból is egyetlen egy volt Bukarestben.[138]

Május 4-én, röviddel a történtek után, a hadműveleti terület határán lévő vörös tengerész dandár 2. tengerész ezrede Szolnokon feltartóztatott egy autóoszlopot. A 7. hadosztályához irányított autószázad a szolnoki hídfőből Gödöllőre (majd elméletileg teljes felszereléssel

[131] A 161.151 és 161.189 gyári számú rövid járatú Brandenburg C.I. vadászrepülőgépek. HL, MTK. 67. doboz, 67/5/10. Javítás alatt állt továbbá a 34.820 gyári számú Lloyd-Berg D.I. vadászrepülőgép és a 11.907 gyári számú Lohner B.I. rövid járatú vadászrepülőgép. HL, MTK., 67. doboz, 67/7/14.
[132] HL, MTK. 47. doboz, 47/5/92.
[133] HL, HüNb. 9329/eln.6.oszt.-1919.
[134] HL, MTK. 47. doboz, 47/8/139.
[135] HL, MTK. 47. doboz, 47/8/131.
[136] HL, MTK. 47. doboz, 47/10/202.
[137] HL, MTK. 47. doboz, 47/14/347., HDSpság. 505/17.
[138] HL, MTK. 48. doboz, 48/1/60.

onnan vissza az I. hadtesthez, Ceglédre) tartott, három személy- és hét tehergépkocsival. A 2. tengerész ezred őrse engedély nélkül elkobozta a gépkocsikat és a dandár állományába tagozták be. Az esetet jelentették, az automobilokat le kellett adni Gödöllőre.[139] Egy részletesebb jelentésben már több gépkocsiról volt szó. A lefoglalt automobilok között valójában öt személyautó, egy Benz 45 Le-s nyitott, egy Benz 35 Le-s nyitott, egy Puch VIII 16/30 Le-s[140] nyitott, egy Praga 35 Le-s nyitott és egy Laurin&Klement 14/16 Le-s nyitott személygépkocsik, illetve hét 3 tonnás Fiat tehergépkocsi volt, azaz más különítményektől és polgári személyektől is rekvirálhattak a tengerészek. A tengerész dandárt végül ezekben a napokban oszlatták fel és szervezték át egyetlen ezreddé a 7. hadosztályon belül. A tengerész dandárnak Budapesten volt még egy Puch 14/20 Le-s nyitott, két Berliet 20 Le-s csukott, egy Benz 25 Le-s csukott személyautója, javítás alatt egy Daimler 60Le-s nyitott (túra-), egy Mercedes 35 Le-s nyitott és egy Fiat 18/24 Le-s nyitott személyautója, a tengerészdandár laktanyájában pedig egy Schicheres-Puch VIII [helyesen Puch VIII luxus-] személy és öt ismeretlen típusú tehergépkocsija.[141] A tengerész dandártól a 7. hadosztály visszakapott két személy- és nyolc tehergépkocsit, melyeket május 20-án kellett átvennie.

Május 4-én a szolnoki hídfőből megkezdték a csapatok részleges átcsoportosítását. A várostól délre egészen Csongrádig a folyópartot fedező 6. hadosztályt teljes egészében kivonták és felkészítették átszállításra, hogy részt vehessen a csehek ellen tervezett támadásban.[142] A hadosztály helyét két újonnan szervezett alakulat, az 51. és 52. vörösőr zászlóalj vette át, melyek a Kecskeméten állomásozó 2. hadosztály alárendeltségében voltak. Egyik első szállítmányként a 6. hadosztály parancsnoksága, a törzs, egy csendőr század [helyesen a hadosztály vörösőr százada], fél árkász század és a 6. autóoszlop Nagykőrösről Cegléden és Gödöllőn át Hatvanba indult vasúti szállítással.[143] Május 5-ei jelentés szerint a 6. autóoszlop 140 fővel, bevethetően négy személy- és 14 tehergépkocsival, illetve javításra szoruló hat személy- és négy tehergépkocsival rendelkezett.[144] Állományát tekintve rendkívül erős, századnál is nagyobb létszámot jelent ez, melyet eredeti utánszállítási feladatain túl, először az önálló magyar katonai gépkocsizás történetében, korszerű módon, néhány nap múlva, támadó feladat végrehajtására alkalmaztak az első vonalban. A javításra szoruló gépkocsikat ekkor a hatvani autógyűjtő állomásra irányították.[145] 6-ával rendszeresítették a hadosztály hadrendjében a huszárokból szervezett 6. rohamzászlóaljat két tehergépkocsival, melynek feladata a támadás megnyitása lett a 46. dandár szakaszán, a 6. autószázad állományát öt személy- és 12 tehergépkocsira csökkentették le.[146] A hadosztály parancsnoksága, teljes tüzérsége és ellátó alakulatai Hatvanban tartózkodtak, míg a 46. dandár Lőrinczyn [ma Lőrinci], a 101. dandár pedig Heréden gyülekezett, hogy két nappal később megindduljanak Losonc és Fülek irányába a cseh csapatokkal szemben.[147] A hadosztály alárendeltségébe lépett a 3. 15 cm-es autótaracküteg is, amely május 11-étől Salgótarjánból egy műszaki karhatalmi századdal együtt a Lapujtőn [ma Karancslapujtő] álló, észak-északnyugat felé támadó 46. dandárt támogatta mozgó harcban.[148] A 6. autószázad

[139] HL, MTK. 87. doboz, 87/4/78., Bp.kat.pság., 238./karh.oszt.-1919.
[140] Amikor egy gépkocsi teljesítményét tört számmal adják meg, az első a petróleum, a második a benzin/motalkó üzemanyaggal elért legnagyobb teljesítményt jelenti.
[141] HL, MTK. 9. doboz, 9/14/228-230.
[142] HL, MTK. 47. doboz, 47/12/253.
[143] HL, MTK. 47. doboz, 47/12/257.
[144] HL, MTK. 43. doboz, 43/14/300.
[145] HL, MTK. 66. doboz, 66/19/28.
[146] HL, MTK. 9. doboz, 9/21/417. (1919. május 27., a 6. rohamzászlóalj felszámolása után)
[147] HL, MTK. 91. doboz, 91/28/123. és 130.
[148] HL, MTK. 91. doboz, 91/28/132.

kikülönített része ezekben a napokban Kisterenye és Salgótarján között biztosította az utánpótlást.

Május 5-én a 2. autóosztag csak 21 fős állománnyal rendelkezett, egyelőre Kecskeméten volt felállítás alatt.[149] A 2. hadosztály önmagában érdekesség, ugyanis a tiszántúli hadműveletben nem vett részt, a 6. hadosztállyal egy körzetben látta el a védelmet, második vonalban. Alakulatainál elhúzódott a szervezés, így csak a 6. hadosztály elvezénylésekor vette át a Tiszapart védelmét Szolnok és Csongrád között.

Május 5-ével állították fel [átszervezéssel] az új hadtestparancsnokságokat. Az I. hadtest Cegléden, a II. hadtest Székesfehérváron, a III. hadtest Hatvanban. *Böhm Vilmos* az összes haderő irányítását Gödöllőn másnap vette át.[150]

Aznap Aradon megalakult az első, Tanácsköztársaságtól független ellenkormány, *gróf Károlyi Gyula* miniszterelnökségével. A hadügyminiszter *Szabó Zoltán* ezredes, az összeomlásig Erdélyben harcoló m. kir. 216. honvéd gyalogdandár utolsó parancsnoka lett. A Szegeden maradt gépjárműveket a szegedi Hadügyminisztérium és a Fővezérlet vette át.

Arad környékét addigra román, Szeged térségét pedig francia antant csapatok szállták meg, a vörös haderő visszamaradt részeit leszerelték. Szegeden motorizált antanterők is megjelentek. Az 1., 7., 37., 44., illetve az összevont 95. és 145. gyalogezredek mellett a 175. tüzérezred, a 9. francia műszaki ezred egy 80 gépkocsiból álló amerikai autóosztaggal, a 3. és 10. francia repülőosztagok állomásoztak.[151] Érdekesség, hogy a gyalogság jelentős része színesbőrű, gyarmati katonákból állt.

Május 7-ével az újonnan felállított I., II. és III. hadtestparancsnokság mellé egy-egy autóosztagot állítottak be. Három-három személy- és két-két tehergépkocsit írtak elő. A I. és II. hadtestek elméletileg Budapesten vették át, a III. részére pedig Hatvanba kellett indítani a kiutalt automobilokat.[152]

Még aznap a hadseregparancsnokság a Hadügyi Népbiztossággal szembemenő álláspontot fogalmazott meg az általános működéssel kapcsolatban. Szerintük a folyamatban lévő harcok miatt mindent meg kellett tenni, hogy a csapatoknak a további harchoz, a parancsnokságoknak a vezetéshez és az utánpótlás biztosításához összes szükséges eszköz rendelkezésre álljon. A modern harcok egyik vezetési fő eszköze az automobil volt. Az autóügyek szervezésében a Hadügyi Népbiztosságon belül a létrejött működési forma nem adott kellő garanciát, hogy a működő hadsereg igényeit kiemelt fontossággal kezeljék. Az autóügyek mihamarabbi megreformálására volt szükség, hogy egy harcoló hadsereget tudjanak ellátni. Ehhez a vezetést és ellenőrzést olyan kezekbe kellett helyezni, amely elsősorban arra hivatott, hogy a Hadügyi Népbiztosság keretein belül a mozgósított hadsereg érdekeit képviselje. Erre a Hadügyi Népbiztosság 62. osztályát nevezték meg. [Ez az osztály akkor már a 6. (anyagi) osztály alárendeltségében működött és a haderő anyagi ügyeinek intézését végezte.] Azt remélték, hogy az addigi tendenciákkal ellentétben először nem a hátország igényeit fogják ellátni, amit már a Hadügyi Népbiztosság legtöbb tagja is többször jelzett mint hátrányos körülményt. Példaként hozták fel a 3. hadosztályt, amely jelentős szerepet kapott a csehek elleni harcokban, bevethető automobillal azonban nem rendelkezett. Ezzel szemben Budapesten „mindenki” autón közlekedett. Az tény, hogy a haderő utánpótlására a vasút kevésnek bizonyult, lovak és országos járművek pedig alig maradtak elégséges mennyiségben. A kérdés megoldását tehát a 62. osztályban látták, egy autóügyi előadó beállításával, melynek munkájával elégedett volt a hadsereg főparancsnokság. A

[149] HL, MTK. 90. doboz, 90/19/308.
[150] HL, MTK. 47. doboz, 47/14/328.
[151] HL, MTK. 48. doboz, 48/1/5., HDS.pság. 506/1.
[152] HL, MTK. 9. doboz, 9/1/12., 6. (anyagi) oszt., HDS.pság. 507/257.

hátországi forgalomban lévő automobilok számának meghatározása, az üzem- és műszaki anyagok kiutalása és ellenőrzése, illetve minden egyéb autóügybeli kérdésre az osztály lett volna hivatva. Az intézkedést sürgősen kérték, mivel közel állt a helyzet ahhoz, hogy az ország egész területén leálljon az autóforgalom. Az autóügyi előadóhoz javasolták továbbá egy-egy gumi-, hajtóanyag- és műszaki anyagokat felügyelő referens beállítását is.[153] 6-ától korlátozták a Budapest és Gödöllő közötti autóforgalmat a gumi- és üzemanyaghiány miatt, a budapesti városparancsnokságnál megigényelten és az állomásfőnökséggel együttműködve menetrendszerű járatokat vezettek be. Ezen az útszakaszon, kivételes esetekben kizárólag *Böhm Vilmos* hadseregparancsnok, vagy *Stromfeld Aurél* vezérkari főnök különengedélyével lehetett túraautót igénybevenni.[154]

Május 7-én Sárai-Szabó-csoport autóparkja már Albertfalván volt. Tiszabesenyőről [ma Besenyőtelek] kilenc üzemképtelen gépkocsival tértek vissza. Négy további automobil csatlakozását várták, az osztag összesen 35 főből állt. Ez az autóosztag nem volt más, mint a 39. dandárnak alárendelt, tiszafüredi autóosztag, amely a tiszántúli kiürítést volt hivatott segíteni. A gépjárművek kijavítása kapcsán várakoztak az albertfalvai Első Magyar Repülőgépgyár Rt. területén.[155]

Május 8-án a 6. hadosztály szakaszán, az egyébként 4. hadosztály 69. dandárjához tartozó csepeli 22. munkás ezred műszaki osztaga, illetve géppuskás százada Aszód határába, Nagykartalra [ma Kartal] érkezett, ahol az ellenséges páncéljárművek elleni biztosítás érdekében úttorlaszokat épített ki az Apc-Pásztó és Szarvasgede felől Nagykartalra vezető utakon.[156] Veszély esetén ezeket az egyébként nyitott úttorlaszokat szállták meg és zárták le, géppuskák támogatásával. Szécsénynél a csehek a hírek szerint páncélautó(ka)t vetettek be, ezért is volt szükség ilyen intézkedésekre mögöttes területen. Az úttorlaszok Kartal, illetve Hatvan kivezető útvonalain létesültek, lezárva a Salgótarján felől délre vezető utakat. Ez kivételes intézkedés volt, sehol máshol nincs nyoma annak, hogy a vörös haderő épített volna ilyen műszaki zárakat.

Május 8-án és 9-én, a 6. hadosztály beérkezéséig a munkás zászlóaljak helyi vállalkozásokat hajtottak végre, megzavarva ezzel a csehek tevékenységét és előkészítve a nagyobb támadást, felderítve az ellenséges csapatok helyzetét.

Május 10-én, elsősként a magyar hadtörténelemben, korszerű, harccsoportos harcmodorral, több fegyver- és csapatnem együttes bevetésével a 6. hadosztály megkezdte ellentámadását Losonc irányába. Elöl a 46. dandár, északnyugati irányban (Fülek felé) pedig az autószázad egy öt gyalogos századból és tüzérségből álló harccsoport részeként üldözte a visszavonuló cseheket. Itt új harceljárást alkalmaztak első alkalommal. A menekülő csehek üldözését gépkocsikra ültetett gyalogsággal hajtották végre. A műszaki és gyalogos századokat a 6. autószázad szállította közvetlenül a csehek peremvonaláig, a helyi utakon a cseh utóvédeket megkerülve a visszavonulók oldalába vagy azok mögé. Az ellenséget kikerülve letették a gyalogságot, amely így mindig váratlan irányból támadhatta a rögtönzött állásaikban lévő cseh csapatokat. A 6. rohamzászlóalj pedig minden erődített állást leküzdött, miközben a szállításukat végző gépkocsikról (két géppuskával felszerelt tehergépkocsi) és a saját fogatolt tüzérütegtől és egy autóütegtől fedező tüzet kaptak.

Az utóbbi ütegről nem sokat tudni. Valószínűsíthető, hogy a franciáktól zsákmányolt négy önjáró lövegből Békéscsabán felállított szám nélküli üteget osztották be a békéscsabai (más néven tisztántúli) 6. hadosztályhoz. Ez az üteg május 11-én a Leochey-csoport előtt haladt

[153] HL, MTK. 9. doboz, 9/3/58-59., HDS.pság. 506/450.
[154] HL, MTK. 48. doboz, 48/1/63., HDS.pság. 24/irig.oszt.-1919.
[155] HL, MTK. 48. doboz, 48/1/73.
[156] HL, MTK. 48. doboz, 48/5/197.

Salgótarjántól északnyugatra egy műszaki karhatalmi századdal, közvetlenül a Karancsberénynél harcoló Polyákovits-csoport mögött. Feladatuk ugyancsak a csehek üldözése volt, illetve a saját harccsoportok közötti rések biztosítása.

A 2. és 8. páncélvonatok és a 101. dandár a rohamzászlóaljjal északnak, Fülek felé támadtak és hasonló eredményességgel haladtak. A legyező-szerűen nyíló támadás kapcsán az összeköttetést gépkocsikkal igyekeztek kialakítani. *Polyákovits* ezredes csoportja, amely a 101. ezred I., V. és IX. zászlóaljából, illetve a 46. ezred IV. zászlóaljából állt, továbbá az alárendelt karancsaljai (azaz Karancsalja felé haladó) tüzércsoporthoz (69. tüzérezred 3. ütege, 29. tüzérezred 5. ütege, 17. tüzérezred 3. ütege és a 101. tüzérezred 3. ütege) egy személyautót kapott erre a célra. *Leochey* alezredes csoportja, amely a 101. ezred II. és VI. zászlóaljából állt, a Polyákovits csoportot követte, hozzájuk szintén egy személyautót osztottak be. *Tóth* főhadnagy zászlóalja, amely 46. ezred VI. zászlóalját jelentette, demonstrációs jelleggel Homokterenye [ma Mátraterenye] – Bárna – Zagyvaróna területére vonult három gépkocsival. *Köller* alezredes dandárcsoportja, amely az 53. vadász ezredből és a 46. ezred IV. zászlóaljából állt, a Polyákovits-csoport támogatásaként Salgótarján felé támadott, összekötő feladatra egy sínmotorkocsit utaltak ki.[157]

Miért is egyedülálló ez a támadás? A nagy háborúra jellemzően, széles frontszakaszokat teljes hosszában szállták addig meg a csapatok, elöl gyalogság és műszaki alakulatok, mögöttük helyhez kötött tüzérséggel. A kényszerhelyzetben, amikor se gyalogság, se lőfegyver, se tüzérség nem állt rendelkezésre, sakktábla-szerű harccsoportos tevékenységre kellett átállni. Ez magával vonta a folytonos mozgást. A kevés ló és fogatolt eszköz sérülékeny volt ilyen helyzetben. Tehát adott volt, hogy gépjárművekkel, velük szállított csapatokkal és nehezebb fegyverekkel tűztámogatást is biztosítva mozgó harcba kezdjenek. Előképzettség és gyakorlat nélkül terveztek meg a magyar haderőn belül egy jól átgondolt támadást, amely egyszerre használt fel minden rendelkezésre álló erőt. Mélységben áttörés elleni műszaki akadályokat rendezett be sikertelen támadás esetére, majd az erőket koncentrálva, több irányt kiválasztva, súlypont-szerűen támadott. Elöl vállalkozásokkal felderítést hajtottak végre gyengébb erőkkel, majd páncélvonatokkal kötött pályán, közúton pedig gépkocsikkal szállított gyalogsággal áttörték a védelmet. A nagy tűzerő érdekében gépkocsikon szállított géppuskákat és motorizált (önjáró és gépvontatású) tüzérséget vetettek be, a rohamcsapatok pedig műszaki képzettségüket kihasználva erődített akadályokat küzdöttek le. Gyors előrehaladással megzavarták az ellenséget, mélységben pedig több új támadási irányt vettek fel, szétaprózva a zavarodott cseheket. A legsebezhetőbb páncélvonatok egymást biztosították, saját vasútépítő részleggel rendelkeztek. A szemben álló egyetlen cseh páncélvonat nem kockáztatott két nagyobb tűzerejű harceszközzel szemben. A gyors áttörés a cseh tüzérséget is megkerülte, akik inkább elmenekültek. Ugyanakkor a saját híradást sikerült futár motorvonattal és személyautókkal fenntartani, a lőszer és élelmiszer utánpótlást pedig ugyancsak gépkocsikkal oldották meg késedelem nélkül. A harcok eredményeként a jobb szomszéd erők megkezdhették a felzárkózást és szintén átmentek támadásba. Itt már nem alkalmazták a fenti rögtönzött motorizált erők bevetését, a siker kivívásához a hagyományos tüzérséggel támogatott gyalogsági támadás is elegendő volt.

Május 10-ére a mozgósított hat hadosztálynál megalakultak az autószázadok, illetve autóosztagok. Az 1. [hadosztály] autóosztag nyolc személy- és kilenc tehergépkocsival rendelkezett. A 2. autóosztag technikai állománya ismeretlen, ellenben megállapítható, hogy két szakasznyi erővel rendelkezett, ugyanis két tisztje és 23 katonája volt. A 4. autóosztag két személy- és nyolc tehergépkocsival, az 5. autóosztag egy személy- és hat tehergépkocsival rendelkezett. Egy fennmaradt alkatrészigénylés kapcsán kijelenthető, hogy a 4. autóosztagnál

[157] HL, MTK. 48. doboz, 48/11/316.

legalább egy Benz személyautó és egy Rába tehergépkocsi, az 5. autóosztagnál pedig három Büssing tehergépkocsi volt alkalmazásban.[158] A kiutalt alkatrészeket az alakulatok a Hatvanban létesített felvételező állomáson vehették át. A 6. autószázad állománya nem változott, a 3. hadosztály autószázadáról pedig csak annyi volt ismeretes, hogy 6-ai adatok szerint egyetlen egy személyautóval rendelkezett.[159] A felállítás alatt lévő 7. és 8. hadosztályok, illetve a székely különítmény dandárrá bővített csoportja még nem rendelkezett [bevethető] gépjárművekkel.[160]

Május 13-án, a mozgósított 1. vörös hadosztály autóosztaga négy személy- és kilenc tehergépkocsival rendelkezett. A következő napokban az osztag a hadosztály előnyomulását segítette a cseh csapatokkal szemben, Mezőkeresztes térségében. A hadosztály főerői, a 7., 8. és 9. munkás ezredek a 32. és 38. tüzérezred ütegeivel Ábrány és Harsány településeken át Kisgyőr irányába vonultak fel a szomszédos 5. hadosztály egy védelmi szakaszát átvenni. Az 5. vörös hadosztály 29. és 39. gyalogezredének egy-egy zászlóalja Füzesabonyban tartózkodott az egészségügyi intézetükkel és a 3. páncélvonattal együtt. Mezőkeresztesen az 1. hadosztály 32. gyalogdandára biztosított. Füzesabonyról kiindulva, Mezőkövesden és Mezőkeresztesen keresztül az 1. autószázad látta el az utánpótlás jelentős részét.[161]

Május 14-én egy autóoszlopot egy személy- és nyolc tehergépkocsival Kisterenyére irányítottak át, hogy a 6. hadosztály támadását támogassa.[162] Ez valójában egy átcsoportosítás volt, melynek során a 6. autószázad kikülönített részét a *Köller*-csoporttól a *Polyákovits*-csoport utánpótlásának biztosítására vezényelték át. Történt mindez úgy, hogy másnap a századot teljes egészében kivonták és Hatvanba irányították vissza, feltételezhetően a gépjárművek leromlott műszaki állapota miatt.

Május 15-ével rendelték el hivatalosan a meglévő autószázadok átszervezését, amelyet a rendelkezésre álló autóanyag alapján kellett végrehajtani. A II. vörös hadtestnek kellett felállítani a feltételekhez mérten a 8., 9. és 10. autószázadokat. Az egyes autószázadok minimális létszáma egy parancsnokból, 15 gépkocsivezetőből, 12 segédből, öt személy- és tíz tehergépkocsiból kellett álljon, teljesen egységesítve azokat. Beállítottak a hadtestparancsnokságoknál is egy-egy autószakaszt, egyenként öt gépkocsivezetővel, négy segéddel, két-két személy- és tehergépkocsival, illetve egy oldalkocsis motorkerékpárral.[163] A mozgósított I. és III. hadtest parancsnoksága azonnali jelleggel rendelkezett már beosztott autóosztaggal, miután az alárendelt autószázadoktól áthelyeztek automobilokat. A frissen megalakult I. autóosztag ekkor egy személy- és két tehergépkocsiból, a III. autóosztag pedig két személy- és három tehergépkocsiból állt. Az autószázadok átszervezése a 7. hadosztály autószázadot ugyancsak érintette, amely aznap vált menetkésszé.[164]

Május 16-ára a gépvontatású tüzérségi eszközök gyűjtése többségében befejeződött. Felállították a Budapesti nehéz tüzérosztályt, amely megkapta a bevethető 30,5 cm-es, mozsarakat, 21 cm-es tarackot és 15 cm-es autóágyúkat, továbbá tervezték 15 cm-es autótarackok beállítását is. A szervezést közvetlenül a Tüzérség főfelügyelője, illetve a Műszaki és fegyverző csoport vezetője végezte. A tüzérosztály törzse fogatolt volt, a budapesti Frankl Leó (előtte Andrássy) laktanyában lett elhelyezve. Az alá összevont önálló ütegek viszont a régi közös hadsereg szerinti szervezésben voltak felállítva, kivétel nélkül

[158] HL, MTK. 9. doboz, 9/3/61-67., HDS.pság. 509/256.
[159] HL, MTK. 48. doboz, 48/1/62.
[160] HL, MTK. 67. doboz, 67/3/5.
[161] HL, MTK. 90. doboz, 90/3/5.
[162] HL, MTK. 48. doboz, 48/11/319.
[163] HL, MTK. 9. doboz, 9/9/160.
[164] HL, MTK. 67. doboz, 67/8/16.

Hajmáskéren. Az ütegek elméletileg két-két löveget kaptak.[165] Május 20-án Budapesten két 30,5 cm-es mozsár volt menetkész állapotban, bevetésükről azonban még nem született döntés.[166]

A május 15-én elrendelt átszervezési utasítást 18-ával kellett végrehajtani. A 2. autószázad leadott egy személyautót az I. hadtest autóosztagának, két személyautót és nyolc tehergépkocsit pedig az aszódi hadsereg-autótartalékba. A 7. autószázad leadott az autótartalékba három személy- és két tehergépkocsit. Ugyancsak leadott az 1. autószázad három személyautót és a 3. autószázad három személyautót a hadsereg autótartalékába, Aszódra. A 6. autószázad állományát jelentősen lecsökkentették, hét személy- és 16 tehergépkocsival lett kevesebb. Két tehergépkocsit a 3. autószázadnak, három személy- és két tehergépkocsit a 4. autószázadnak, három teherautót az 5. autószázadnak, négy személy- és kilenc tehergépkocsit a hadsereg autótartalékába adott le. Az önálló autóműhely szintén elkerült a 6. hadosztálytól és átnevezést követően a III. hadtest autóműhelyévé alakult át. Az 5. autószázad – ritka kivételként – átvehetett két személyautót a hadsereg autótartalékából. Az I. és II. hadtestek a teljes feltöltöttséghez igénylést nyújtottak be egy-egy pótkocsis motorkerékpárra[167], Ceglédre a Budapest Váci úti anyagkezelőségtől 21-én, Siófokra pedig 26-án utaltak ki egy-egy ilyen motorkerékpárt.[168] Győrben 20 személyautót, illetve 15 tehergépkocsit tároltak május 16-án. A Hadügyi Népbiztosság 45. osztályával egyetértőleg ezeket, persze a korlátozott lehetőségeket figyelembe véve a II. hadtest 8., 9., és 10. autószázadainak felállításához kellett felhasználni. A rekvirált és javítás alatt álló győri gépkocsik – a győri autóosztag megbízásából – Lakos Miklós mechanikai műhelyében, illetve a Győri Wagongyár [Rt.] autóosztályánál lettek elhelyezve, miután kérték a műhelyek munkásainak katonai szolgálat alóli felmentését.[169] A 6. autószázadhoz tartozó adat, hogy összesen hat üzemképes gépkocsijuk maradt, a többit (2-3 darab) éppen javították. A teljes feltöltöttséghez két autóoszlopot igényeltek.[170] Ez tulajdonképpen megegyezett azzal a mennyiséggel, amennyit elvettek tőlük az autószázadok átszervezésével és amellyel előtte részt vettek a sikeres csehek elleni támadásban.

Május 17-én a Hadügyi Népbiztosság felszólította az összes automobillal rendelkező alakulatot, indoklás nélkül, hogy valamennyi üzemképes NAG 3 tonnás tehergépkocsikat jelentsék be.[171] Ezt a német márkát valószínűleg csak a német Mackensen csoport alakulatai hagyhatták magyar közigazgatási területen. Elképzelhető, hogy a nem tisztázott jogi kérdések miatt kellett összegyűjteni a valamikori német katonai tulajdonú gépjárművek adatait. A súlyos gépjárműhelyzetben, amikor ráadásul átszervezték az autóalakulatokat, kijelenthető, hogy nem volt időszerű egy ilyen intézkedés.

Május 19-étől a budapesti Erődítési vezetőség (egyben Budapest városparancsnokság) számára kerestek két, megfelelő tapasztalatokkal bíró volt tisztet, akik a munkálatokba mint autóreferensek bekapcsolódhatnak. A feladatra *Máry Dezső* és *Brunswick György* (volt százados) elvtársakat jelölték ki, vezénylésük azonnali hatállyal lépett életbe. Állomány szempontjából a Hadügyi Népbiztosság 45. osztályánál maradtak.[172] Közvetlen parancsnokuk *Csajkovszky Manó* volt autócsapatbeli főhadnagy volt, mint Budapest katonai

[165] HL, HüNb. 10271/eln.6.oszt.-1919.
[166] HL, MTK. 67. doboz, 67/10.
[167] HL, MTK. 9. doboz, 9/17/334.
[168] HL, MTK. 9. doboz, 9/17/340., HDS.pság. 529/259.
[169] HL, MTK. 9. doboz, 9/10/226-233. (dokumentumok valójában nincsenek fóliózva)
[170] HL, MTK. 48. doboz, 48/13/349.
[171] HL, MTK. 9. doboz, 9/11/192., HDS.pság. 515/252.
[172] HL, MTK. 87. doboz, 87/3/74., Budapesti katonai főparancsnokság 230/karh.oszt.-1919.

főparancsnokságának autóreferense.[173] Ezzel egy időben az erődítési vezetőség számára kiutaltak egy fél autószázadot. A különítményhez négy személyautót, egészen pontosan egy városi autót (valószínűleg bérkocsit, vagy taxit), a már eleve állományában lévő két erős túraautót (a vidéki és hegymenetekhez), egy könnyű személyautót, illetve hat üzemképes tehergépkocsit vezényeltek 21-étől.[174]

Május 20-ára a 2. autószázad feltöltöttsége elérte a menetkész állapotot. Igen nagy mennyiségű, 20 személyautós és 11 tehergépkocsis állománya elég tekintélyesnek volt nevezhető.[175]

Az Ipoly folyó mentén és a Börzsöny területén tevékenykedő 3. hadosztály május 20-án hasonló feltöltöttséggel rendelkezett. A hadosztály törzsénél két tehergépkocsi, a budapesti 1. dandárnál egy személyautó, a 3. autószázadnál négy személy- és nyolc tehergépkocsi és a 3. repülőszázadnál egy személyautó és két tehergépkocsi volt.[176]

Május 21-étől már működött az újonnan beállított gödöllői, kistarcsai és aszódi autógyűjtő állomás. Mindegyik rendelkezett autójavító műhellyel, benzinraktárral, gumiraktárral és autóanyagraktárral.[177] A magyar Vörös hadsereg gépjárműveit ettől az időponttól nem Budapestre, hanem kizárólag a három anyaggyűjtő állomás valamelyikére küldték javításra, vagy tárolásra. A budapesti üzemek és raktárak valószínűleg a IV. hadtest (Budapest városparancsnokság) igényeit láthatták csak el.

A tengerész dandár állományában, a dandár helyőrségében, a budapesti folyamerők laktanyájában egy „csukott" üzemképes és egy kilenc üzemképtelen személyautót, kilenc jó és két üzemképtelen tehergépkocsit tároltak. Ebből a 7. hadosztály autóosztaga átvett két kisjavításra szoruló személyautót és nyolc üzemképes tehergépkocsit. A többi gépkocsit a hadügyi népbiztos szóbeli parancsára elvonták a dandártól, így az előző nap Szolnokon elkobzott [személyautókkal együtt] hét személygépkocsit a Hadügyi Népbiztosság számára adták át további rendelkezésre.[178]

Május 22-én, miután a 6. hadosztályt átcsoportosították Miskolc térségébe, az alárendelt erőket valamelyest átszervezték. A 101. dandár kapott egy személyautóval, a 6. autószázad öt személy- és tíz tehergépkocsival, a 6. rohamzászlóalj pedig egy személy- és három tehergépkocsival rendelkezett.[179]

Május 22-én, az utolsóként felállított, ceglédi 7. vörös hadosztály törzse két személyautóval rendelkezett. Az 1. vörös ezred egy személyautóval, a 4. bihari ezred egy személyautóját még keresték, egyetlen tehergépkocsija pedig Cegléden volt javításon. A 7. autóosztag csupán nyolc katonából, egy személy- és két tehergépkocsiból állt.[180] Ezt kellett kiegészíteni az előző napon Budapesten átvett anyaggal.

Május 23-ai egyedüliként fennmaradt adatok szerint, a győri 5. vörös hadosztály alárendeltségében lévő 39. dandár két személy- és négy tehergépkocsival, a 65. dandár egy személyautóval, az 5. autószázad három személy- és hét tehergépkocsival rendelkezett.[181]

Az autóalakulatok átszervezése kapcsán csak megkésve került szóba a ruszin vörösgárda kérdése. Ennek egyetlen személyautója volt, melyet 23-án meghagytak a szervezés alatt álló alakulatnál. Az autó Mátyásföldön volt tárolva, üzemképtelenül, a gárda kérésére 25-én egy jó

[173] HL, MTK. 87. doboz, 87/2/26.
[174] HL, MTK. 87. doboz, 87/4/92., 260/karh.oszt.-1919.
[175] HL, MTK. 90. doboz, 90/19/312.
[176] HL, MTK. 90. doboz, 90/7/13.
[177] HL, MTK. 67. doboz, 67/11.
[178] HL, MTK. 87. doboz, 87/5/155., Bp.kat.pság., 57/autóosztály-1919.
[179] HL, MTK. 91. doboz, 91/28/143.
[180] HL, MTK. 91. doboz, 91/36/177.
[181] HL, MTK. 91. doboz, 91/23/108.

állapotú személyautóra cserélték ki.[182] A gárda átszervezés után a 80. nemzetközi dandárba olvadt.

Május 24-ével lépett érvénybe a hadseregparancsnokság újabb rendelete. A hadsereg kötelékében közlekedő személy- és teherautomobilok hatékonyabb ellenőrzése céljából, csak úgy voltak forgalomban tarthatóak, ha azok a hadseregparancsnokság [megfelelő közege] által le lettek ólmozva.[183] A Hadügyi népbiztosság 6. osztálya kapta a feladatot, hogy május 31-éig bocsásson rendelkezésre egy nehezen utánozható lenyomatú ólmozófogót, és szükséges mennyiségű ólmot a hadsereg alkalmazásában lévő mintegy 150 személy- és 300 tehergépkocsira. A leólmozott számtáblával ellátott gépkocsik jegyzékét a Hadügyi Népbiztosság 45. osztályának kellett leadni.[184] Az összes hadtest és hadosztály június 3. és 6-a között a nekik járó, illetve rendszeresített gépkocsikhoz tartozó számtáblák átvételére megbízottjaikat a hadseregparancsnokság autóügyi előadójához kellett elküldje. A megbízottaknak magukkal kellett vinnie az alakulatuknál alkalmazásban lévő gépkocsik műszaki adatait, rendőri számát [rendszámtábláit] és egyéb ismertető jelzéseit. Június 10-e után bármely katonai alakulat vagy szerv csak olyan gépkocsikat tarthatott meg üzemben, melyek ilyen táblával el lettek látva. Minden további gépjárművet, legyen az katonai alkalmazásban, vagy polgári őrizetben, június 15-éig vasúton Budapestre, a Hadügyi Népbiztosság 45. osztályához kellett elindítani. Bárkit, aki „K" jelzés nélküli gépkocsit alkalmazott június 10-e után, akinél június 15-e után ilyen jelzés nélküli gépkocsit találtak, vagy a kiutalt számtáblát a jegyzékben szereplőtől eltérő automobilon használtak, egyaránt a forradalmi törvényszék elé kellett állítani.[185] Érdekesség, hogy Aszódon, miután már működött a hadsereg központi autótartalékának gyűjtése, csak 24-én hozták létre az aszódi autócsapat parancsnokságot.[186] Vegyük ismét figyelembe, hogy az intézkedést a még mindig sikeres csehek elleni támadó hadművelet közben hozták meg, leterhelve ezzel a harcokat támogató autóalakulatok parancsnokait és személyzetét.

Május 25-étől Budapesten új riadórendelet volt bevezetve az autócsapatok részére. A Hadügyi Népbiztosság 45. osztálya által kiadott esetleges felriasztás esetén az egyes autóalakulatoknak telefonon és futárral is azonnal jelentenie kellett a rendelkezésre álló állományt Budapest katonai főparancsnokság autóreferensének, *Csajkovszky Manó* volt főhadnagy elvtársnak. Az egyes garázsokban zárlat lépett életbe, szigorú készültséget fenntartva. A riadó esetére három hordó benzint kellett tartalékolni minden egyes garázsban. A garázsokon kívül szolgálatot teljesítő gépkocsiknak, feladatuk befejeztével vissza kellett térniük állomáshelyükre. Kivételt azon automobilok képeztek, melyek a népbiztosságok és karhatalmi, illetve közellátási feladatokat láttak el. Ezekről csak összesített kimutatást kellett közölni. A riadótól függetlenül egy összefoglaló jelentést minden érintett szervnek be kellett küldenie május 28-aiáig. A riadó életbelépésekor a 2. és 4. vörösőr dandárok élelmezésére hat tehergépkocsit kellet vezényelni a Hadügyi Népbiztosság autóüzeméből [házi autóosztag III. teherautó oszlopából].[187] Budapesten ekkor egy karhatalmi autóoszlop, a Hadügyi Népbiztosság házi autóosztaga az I. és II. személyautó-, illetve a III. teherautó oszloppal, a Munkásügy és Népjóléti Népbiztosság sebesültszállító oszlopa, illetve a parancsban nem említett tengerész dandár autóoszlopa tartózkodott.

[182] HL, MTK. 9. doboz, 9/17/304., HDS.pság. 523/254.
[183] A gépjárműveket ólombecséttel látták el.
[184] Az a jegyzék nem került elő.
[185] HL, MTK. 91. doboz, 91/15/67., 3. vörös hadosztályparancsnokság 53. számú eligazítási parancsa, 1919. május 24., Aszód
[186] HL, MTK. 9. doboz, 9/21/426.
[187] HL, MTK. 87. doboz, 87/5/145., Bp.kat.pság., 369/karh.oszt.-1919.

Május 26-ával rendelték el a 8. autószázad felállítását Hajmáskéren, amely aztán a 8. hadosztályhoz kellett kerüljön. A 9. autószázadot a 18. dandárnál szervezték Szombathelyen, a 10. autószázad pedig a Dunaőrségnél, a győri határvédelmi kerületnél alakult meg a Győrben tárolt gépjárművek felhasználásával. A II. vörös hadtestparancsnokságnál, amely a teljes Dunántúl katonai közigazgatásának csúcsát jelentette, szintén szerveztek egy autószakaszt. A hadtestparancsnokság és közvetlen alakulatai Székesfehérváron, később Siófokon rendezkedtek be.[188]

Május 28-án az összes meglévő tüzérség az erődítési csoporttal együtt a Budapesti katonai főparancsnokság rendelkezésére lett bocsájtva.[189]

Május 29-ére sikerült a 7. hadosztály állományát megerősíteni. Az 1. ezrednél egy személyautó, a 4. ezrednél három tehergépkocsi, a 7. autóosztagnál pedig két tiszt és 26 katona mellett három személy- és tíz tehergépkocsi állt már rendelkezésre.[190]

Az I. és II. hadtest teljesített igényléseit követően, június 1-jén kérte a III. hadtest autóosztag az oldalkocsis motorkerékpár kiutalását. Ugyancsak Vácról, 3-án tudtak javítás után megfelelő gépjárművet kiadni.[191] Ez volt az első alkalom, amikor bizonyíthatóan megjelentek a motorkerékpárok az önálló magyar haderőben.

Június 3-án, miután négy nap alatt a 6. hadosztálynak alárendelt 4. páncélvonat és 6. rohamzászlóalj (valószínűleg három géppuskával felszerelt tehergépkocsijának támogatásával) letörte a szemben álló cseh erők ellenállását és mélyen betört a csehszlovák védelembe, a 6. hadosztály törzse, *Böhm Vilmos* hadügyi népbiztossal közösen a jövőbeni hasonló támadások támogatására új harceszköz bevezetését kezdte kidolgozni. Improvizált páncélautó vázlatos elképzelése született meg, amely a páncélvonathoz hasonlóan, de közúton közlekedve, üldöző feladatot látott volna el. Az elnagyolt részletrajzok és feljegyzések szerint két példányban készülő, „belső gumival" ellátva (tehát a felépítmény által védett abroncsokkal), hagyományos tehergépkocsira szerkesztve, 25 páncéllemezből álló, nagyméretű küzdőteret kapott volna az új gépkocsi. A jobbkormányos vezetőtér két sarkára, ívelt páncélban egy-egy géppuskaállást helyeztek el, lefedve ezzel a gépjármű előtti és melletti, látómezővel megegyező területet.[192] Típust egyelőre nem határoztak meg, de a tervet innentől Böhm-páncélautónak nevezhetjük.

Június 5-én az 1. hadosztály parancsnoksága négy személy- és öt tehergépkocsival rendelkezett. A hadosztálynak alárendelt 31. és 32. dandárok állományában is volt egy-egy személyautó.[193] Egyelőre a pontos dátum nem ismert, de a 6. hadosztály sikeres támadásait követően az újonnan mozgósított és azonnal bevetett 1. 30,5 cm autómozsár és a már május óta harcoló 3. 15 cm autótarack ütegeket az 1. hadosztály alárendeltségébe utálták.[194]

Június 5-én útba indítottak Budapestről ismeretlen rendeltetéssel 15 tehergépkocsit, 23 újabb gépkocsit pedig az elkövetkezendő napokban szándékoztak a hadsereg főparancsnokság számára átadni. Elképzelhető, hogy ezeket a tervezett harcok folytatásához kialakítandó utánpótlási vonalakhoz szánták. A vasúti hálózat állapota miatt nem lehetett az alakulatokat közvetlenül élelemmel és hadianyaggal ellátni. Négy szabványos kocsilépcsőben, egyenként 80 gépkocsival, illetve négy további autószázaddal (egyenként tíz tehergépkocsival) kívánták áthidalni a kialakult problémákat. (Ennek első lépcsője lehett a 38 kirendet tehergépkocsi, nagyjából három oszlopban, melyhez a csapatoknál lévő autóosztagokat oszthatták még be.)

[188] HL, MTK., 519/57/hdm.-1919.-II.hdt.pság.
[189] HL, HüNb. 439./karh.oszt.-1919.
[190] HL, MTK. 91. doboz, 91/36/179.
[191] HL, MTK. 9. doboz, 9/27/616.
[192] HL, MTK. 91. doboz, 91/31/151. hadműveleti térkép hátoldala
[193] HL, MTK. 90. doboz, 90/3/9.
[194] HL, MTK. 10. doboz, 10/48/897.

A vasút a csapatmozgások miatt túlterhelt volt. A tervezett újabb hadművelet a románok ellen irányult, azonban a lerombolt Tiszahidak miatt a vasút nem tudott a Tiszántúlra átlépni. További gépkocsikat a Dunántúlról kívánták rekvirálni.[195]

Június 8-án Budapest katonai főparancsnoksága átalakult IV. hadtestparancsnoksággá, amely mozgósított alakulataival a hadseregparancsnokság közvetlen alárendeltségébe lépett, és egyúttal a karhatalmi főparancsnokság és Budapest városparancsnokság feladatit is ellátta. Átvette az I. vörösőr kerületet, így a belrend és közbiztonság fenntartását is. Feladata ezeken felül a budapesti hídfő kiépítése és vidéki karhatalom esetleges kirendelése lett. Alárendeltségében megalakultak a 9. vörös vasas, a Hídfő és a Vörösőr hadosztályok. Ezzel párhuzamosan megszűnt az I. vörösőr kerület és a 4. vörösőr dandár. Átvette továbbá az összes gyári munkás ezred felügyeletét is, melyek a karhatalom céljait szolgálták. A Budapesten tartózkodó többi alakulat, szerv és intézmény a Hadügyi Népbiztosság alárendeltségében maradt. A Hadügyi Népbiztosság legtöbb osztályát azonban működésében lekorlátozták, a funkciók zömét átvette a hadseregparancsnokság, illetve a IV. hadtestparancsnokság. A Hadügyi Népbiztosság 45. osztály - amely kivételként megmaradt - házi autóosztagát átnevezték a IV. hadtest autószázadává, azonban a hadtest alá nem lépett.[196]

A hadviselés jelentősen átalakult. Mozgó harcok folytak, ahol a különböző szemben álló felek csomópontokért, közutak és vasútvonalak mentén küzdöttek. A működő hadtestek, hadosztályok és dandárok nagy körzeteket kaptak, melyeket ellenőrizni többségében automobilokkal, ritkábban vasúti járművek segítségével lehetett. Ezt a munkát egyre inkább lehetetlenné tette az abroncs- és üzemanyaghiány. A még rendelkezésre álló abroncsanyagok tartaléka a nagy háború alatt országosan megcsappant, 1919 áprilisától kezdődően a harcok alatt tulajdonképpen elfogyott. A hadseregparancsnokság felkérést küldött a Hadügyi Népbiztosságnak, a Külkereskedelmi Népbiztosságnak, akiktől a megoldást várták. A Szociális Termelési Népbiztosságnak, a Külkereskedelmi Hivatalnak és a Hadügyi Népbiztosság 45. osztályának kellett puhatolóznia, hogy esetlegesen külföldről lehet-e megfelelő mennyiségben anyagokat beszerezni. Elsősorban Német-Ausztria és Olaszország jöhetett szóba. A haderő szükséglete 1000 köpenyre és 2000 tömlőre rúgott. Továbbá érdeklődnie kellett a Bécsben működő felszámoló hivatalt vezető *Jakab* [*Tivadar* volt autócsapatbeli százados] elvtársnak is. Bécsben addig [június 9-éig] 292 tehergépkocsit és kb. 50 személyautót vettek át, de a Magyarországra történő szállításuk még nem volt lehetséges.[197]

A felállítás alatt lévő 8. autószázadot június 9-ével feloszlatták, állományát újjászervezésre Budapestre irányították. Így a Dunántúlon rekvirált gépkocsikból néhány felkerült Budapestre. A 8. vörös hadosztály kötelékében egyetlen személyautó maradt, amely a parancsnok számára állt rendelkezésre.[198]

Június 10-ére a délvidéki 6. hadosztály 6. autószázada elvesztette tisztjét, sorsáról nem tudni. A század állomány változatlanul öt személy- és tíz tehergépkocsiból állt. A 101. dandár és a 46. dandár egy-egy személyautóval, a 6. rohamzászlóalj pedig egy személy- és három tehergépkocsival rendelkezett.[199] A szemben álló cseh csapatok, bár jelentősen meggyengültek, de egyes hírek szerint erősítéseket vártak és többek között páncélautók megjelenésével is számoltak.[200] A 7. hadosztály törzse ugyan nem rendelkezett bevethető

[195] HL, MTK. 9. doboz, 9/29/664-665.
[196] HL, MTK. 88. doboz, 88/1/1., IV. hdt. pság. 1/hdm.oszt.-1919.
[197] HL, MTK. 88. doboz, 88/1/4.
[198] HL, MTK. 91. doboz, 91/44/198.
[199] HL, MTK. 91. doboz, 91/31/153.
[200] HL, MTK. 88. doboz, 88/2/24.

gépkocsival, ellenben az alárendelt, egyedüli 29. dandárnál volt egy személyautó, a 4. ezrednél három tehergépkocsi, a 7. autószázadnál pedig két tiszt és 25 vörös katona mellett három személyautó és tíz tehergépkocsi.[201] A budapesti Hídfő hadosztály fél autószázada aznap négy személy- és öt tehergépkocsival rendelkezett.[202]

Június 13-ával a hadseregparancsnokság szigorú üzemanyagkorlátozást rendelt el, melyet kiemelten ismertetni kellett minden parancsnokkal, gépkocsivezetővel, garázs- és műhelymesterrel.[203]

Június 14-ével, a régi közös hadseregnek megfelelően a Hadügyi Népbiztosság önálló tüzérségi autópark felállítását határozta el. Ez a szervezet kapta feladatul a tüzérség automobiljainak, alkatrészeknek, valamint kiképzett gépkocsivezetőinek és szerelőknek a pótlását. Három csoportot hoztak létre. Az I. csoport az átvételi osztályt és az anyagraktárat fogta össze. Az összeszedhető, esetleg csapatoknál alkalmazásban lévő tüzérségi gépkocsik műszaki felülvizsgálatát, alkatrészek pótlását és kisebb javításokat végeztek. A II. csoportnak, azaz a személyzeti osztálynak kellett a megfelelő szakképzettséggel rendelkező személyi állományt nyilvántartásba vennie, gyakorlatoztatnia, illetve a mozgósított alakulatok személyi hiányait pótolnia. A III. csoport, a gazdasági osztály az állomány élelmezési, illetményi és egyéb gazdasági ügyeit intézte. Az alakulat a budapesti Magyar Általános Gépforgalmi Rt. Váci út 46. szám alatti telephelyét kapta meg (akkor használaton kívül volt, előtte a cs. és kir. 6. nehéz tüzérezred pótkerete rendelkezett ott irodával).[204]

Június 15-ével módosították a Vörös hadsereg hadrendjét. Sikerült valamelyest átszervezéseket végrehajtani, miután a csehek elleni intervenció sikeresnek bizonyult. A Hadügyi Népbiztosság 45. osztályát közvetlenül a magyar Vörös hadsereg parancsnoksága alá rendelték, így a budapesti háttéralakulatok is végleg a Gödöllőn tartózkodó központi szerv irányítása alá kerültek.

Június 15-én a Hídfő hadosztálynál századdá nevezték át az autóosztagot, amely ekkor 39 fős állománnyal, illetve öt-öt személy- és tehergépkocsival rendelkezett.[205]

Június 18-ával lépett érvénybe az I. hadtest utasítása, hogy a hadműveleti terület mögött autó ellenőrző állomásokat kell felállítani. Május során több esetben előfordult ugyanis, hogy magasabb parancsnokságok a cseh frontról nem távírón vagy vasúton, hanem autók küldésével továbbítottak jelentéseket. (Ez 1918 előtt a parancsőr tisztek feladata volt, akik gyorsjáratú automobillal továbbították a legfontosabb parancsokat. A jól bevált módszert tovább alkalmazták, tulajdonképpen hatásosan.) A mintegy 200 km-es út, az akkori gyenge útminőség és gumihiány miatt az így igénybevett automobilok a futár jellegű utakat követően hosszabb-rövidebb időre kiestek az alkalmazásból karbantartás miatt. Az I. hadtest körletében először három autó ellenőrző állomást állítottak fel Tápióbicskén, Pilisen és Örkényen. Az állomásokat a[z I.] tábori rendészeti vörösőr ezred állította fel. Az útviszonyoknak megfelelően, a vörösőrség osztályvezetőjének hozzájárulásával, sorompóval ellátott ellenőrző pontokat létesítettek. Minden gépkocsit meg kellett állítaniuk. Ellenőrizni kellett az útbaindítás célját. Budapestre ezentúl csakis a gödöllői hadseregparancsnokság engedélyével küldhettek ki automobilt. Ellenőrizni kellett, hogy az autó rendelkezett-e „K”-val jelzett, leólmozott táblával. Minden katonai igénybevétel alatt álló automobiloknak kellett ilyen táblával rendelkeznie. Az enélkül közlekedő gépkocsik vezetőjét és minden utasát a I. hadtestparancsnokság székhelyére kellett bekísérni, majd forradalmi törvényszék elé állítani.

[201] HL, MTK. 91. doboz, 91/36/179.
[202] HL, MTK. 87. doboz, 87/6/232/I.
[203] HL, MTK. 88. doboz, 88/2/19., Bp.kat.pság., 37/hdm.oszt.-1919.
[204] HL, HüNb. 133219/eln.45.oszt.-1919.
[205] HL, MTK. 87. doboz, 87/8/276.

Az engedéllyel rendelkező személyautók, a gumihiány miatt legfeljebb négy személyt szállíthattak, vezetővel együtt. A pótüléseket bevonták, 50 kg-nál nagyobb súlyú podgyászt személyautó nem szállíthatott. A legnagyobb megengedett sebesség 25 km/h-ban határozták meg. A haderőnél beosztott gépkocsikat csak hadműveleti célokra lehetett felhasználni. Polgári egyént nem szállíthattak. Ez minden beosztott gépkocsira vonatkozott. Az egyes parancsnokságoknak, bizottságoknak és közegeknek ügyelnie kellett arra, hogy ahová [járható] vasútvonal vezetett, oda gépkocsit indítani nem lehetett.[206]

Június 20-án az 1. autószázad négy személy- és nyolc tehergépkocsival, a 32. dandár egy személyautóval, a 2. (székely) dandár egy személy- és két tehergépkocsival, a 8. munkás ezred pedig egy tehergépkocsival rendelkezett.[207] A 7. hadosztálynál 20-ára nem maradt, csak a 7. autószázadnak bevethető gépjárműve. A 40 katonából álló alakulatnál négy személy- és tíz tehergépkocsi volt.[208]

Június 21-én menetkésszé vált a Budapesti nehéz tüzérosztály 2. 30,5 cm-es mozsaras ütege. Jogos a kérdés, hogyan lehetséges ez, ha ugyanakkor a teljes feltöltöttséghez hiányzott minden gépjárműve: két darab 100 Le-s [Austro-]Daimler vontató, egy ugyanilyen vontató kábeldobbal, egy pótkocsi a löveghez, két 5 tonnás és egy 3 tonnás tehergépkocsi, egy személyautó és két 5 tonnás pótkocsi.[209] A magyarázat egyszerűbb: minden bizonnyal megfelelő mennyiségű, képzett embert sikerült összegyűjteni, a lövegeket pedig sikerült üzemkésszé tenni.

Meg kell jegyezni, hogy az 1. 30,5 cm-es mozsár üteg és a 3. 15 cm-es autótarack üteg május elejétől hadműveleti területen tartózkodott. Ezek lőszerhiánnyal, előbbi egyetlen mozsárral, mint félüteg tudott elvonulni mozgósítást követően. Az autótarack üteg valószínűleg egy a korábbi hadműveleti területekről hazatért, régi állományával továbbszolgálatot vállaló üteg lehetett.

A 6. 21 cm-es mozsár üteget június 26-ával, a 4. 15 cm-es autótarack üteget június 28-ával tették menetkésszé. Előbbiből egy 80 Le-s [Austro-]Daimler vontató, egy 5 tonnás, egy 3 tonnás tehergépkocsi és egy személyautó hiányzott.[210] Az autótarack ütegből három 5 tonnás, egy 3 tonnás tehergépkocsi és a személyautó hiányzott.[211] Ez annyit jelent, hogy egyaránt hiányzott minden gépkocsijuk, tehát csak helyhez kötötten működhettek.

Szemléltető ábra az 1917-es és 1919-es szervezés szerinti mozsár ütegek állománytáblájáról és annak eltéréseiről:

30,5 cm-es mozsaras üteg személyi állománya	**1917** (11M illetve 11/16M változat)	**1919**
ütegparancsnok [százados]	**1**	**1**
ütegparancsnok helyettes	**-**	**1**
autóparancsnok*	**1**	**1**
felderítő parancsnok	**-**	**1**
szakaszparancsnok	**-**	**1**
tűzvezető	**1/2**	**1**
tüzérmester	**4/5**	**1**

[206] HL, MTK. 90. doboz, 90/24/389., 2. vörös hadosztályparancsnokság 43. számú parancsa, 1919. június 18.
[207] HL, MTK. 90. doboz, 90/3/13.
[208] HL, MTK. 91. doboz, 91/37/180.
[209] Budapesti vörös nehéz tüzérosztály 100/ikt.-1919
[210] Budapesti vörös nehéz tüzérosztály 102/ikt.-1919
[211] Budapesti vörös nehéz tüzérosztály 103/ikt.-1919

írnok	**1**	**1**
számvivő	**1**	**1**
lövegvezető	**1**	**1**
lövegvezető helyettes	**2**	**2**
kezelőtüzér	**26/30**	**30**
távbeszélő	**8**	**16**
trombitás	**1**	**-**
segédmegfigyelő	**-**	**2**
gépkocsi vezető	**18/19**	**17**
ütegsegédmunkás	**13**	**15**
egészségügyi katona	**1**	**1**
sebesültvivő	**4**	**2**
szabó	**1**	**1**
cipész	**1**	**1**
lakatos	**4**	**2**
asztalos	**2**	**-**
kovács	**2**	**-**
felvételező	**1**	**1**
szakács	**2**	**2**
mozgó műhely személyzet	**8**	**-**

*Az alantas tisztek száma összesen nyolc volt a régi ütegeknél, sajnos pontos részletezés nélkül. Minden bizonnyal ebbe a létszámba tartozott az ütegparancsnok helyettese, az autóparancsnok, a felderítő parancsnok és a szakaszparancsnokok.

Az 1917-es és 1919-es szervezés szerinti mozsár ütegek gépjárműállománya:

30,5 cm-es mozsaras üteg autóállománya	**1917** (11M illetve 11/16M változat)	**1919**
100 Le-s vontató	**6**	**2**
100 Le-s vontató kábeldobbal	**1**	**1**
5to tehergépkocsi	**4**	**2**
3to tehergépkocsi	**3**	**1**
műhely gépkocsi	**1**	**-**
5to pótkocsi	**4**	**1**
személygépkocsi	**1**	**1**
mozgó konyha	**1**	**1**
löveg	**2**	**1**
tiszti ló	**1**	**-**

A tiszti ló természetesen nem a szó szoros értelemben vett jármű, de mindenképpen „közlekedési eszköz”. 1919-től a mozsaras ütegek teljesen motorizált alakulatként lettek megszervezve.[212] A vontatók minden esetben Austro-Daimler M12-k voltak. Érdekes módon eleve szóba sem került a cs. és kir. haderő korszerűbb technikája,

[212] Armeeoberkommando Op.Nr.71922.-1917. számú szervezési rendelet, illetve HüNb. 145998/eln.45.oszt.-1919.

feltehetőleg ebből nem volt egy darab sem a hátországban. A tehergépkocsikból 5 tonnás kategóriában Fross-Büssingek, Fiat 4TS-ek, Gräf&Stiftek, 3 tonnás tehergépkocsik között Pragák, Rábák, Marták és Gräf&Stiftek voltak. Műhelygépkocsik kizárólag Gräf&Stiftek voltak alkalmazásban. Személyautó a korszak autóiból szinte bármi lehetett. Hangsúlyos típust se nagyon lehet megemlíteni.

A fenti táblázatot követően bemutatható, pusztán gépkocsik szempontjából, hogy a Budapesti vörös nehéz tüzérosztály elméletileg milyen állománnyal kellett volna rendelkezett. Az osztály törzsében egy parancsnoki személyautót, egy három- és egy 2 tonnás tehergépkocsit, illetve egy mozgókonyhát írtak elő. A 30,5 cm-es mozsaras üteg [lásd a táblázatot] két 100 Le-s [Austro-]Daimler M12 vontatóval, egy 100 Le-s [Austro-]Daimler M12 kábeldobos vontatóval, két 5 tonnás- és egy 3 tonnás tehergépkocsival, egy személyautóval, egy 5 tonnás pótkocsival és egy mozgókonyhával, illetve egyetlen Škoda mozsárral kellett rendelkezzen. Ezeket az eszközöket hatékonyan tudták vontatni, ha volt mivel. Azonban csak telepítve lehetett tüzelni velük. Kizárólag álló háborúra voltak alkalmasak, a Vörös hadsereg harcai viszont korántsem voltak azok. Éppen ezért érdekes, hogy a mozsarakat több támadás megerősítésére bevetették. A 15 cm-es autótarackok a kor legkorszerűbb tüzérségi eszközeinek minősültek. Relatíve gyorsan lehetett mozgatni és telepíteni. Harci értékük igen nagy volt. Egy ilyen üteg elméletileg két löveget kapott, melyeket egy egységben egy-egy 5 tonnás tehergépkocsi vontatott. Ezen kívül szerepelt egy harmadik 5 tonnás és egy 3 tonnás tehergépkocsi, egy személyautó, egy pótkocsi és egy mozgó konyha az állománytáblában. A 21 cm-es mozsár kérdésesebb eszköz. Tűzereje nagy volt, de mint a 30,5 cm-eseket, csak több részegységben lehetett szállítani. A korabeli Magyarországon egyetlen bevethető példány volt. Az üteg állományába egy 5 tonnás és egy 3 tonnás tehergépkocsi, egy személyautó, egy pótkocsi és egy mozgó konyha tartozott.[213]

Június 19-ével a 2. mozsaras üteget átszámozták 5. üteggé. Az új 2., ugyancsak 30,5 cm-es mozsaras ütegből szintén hiányzott két 100 Le-s [Austro-]Daimler M12 vontató, illetve egy 100 Le-s [Austro-]Daimler M12 kábeldobos vontató. Ezekre még 17-én leadták az igénylést. A három vontatót már közvetlenül a autópót[raktár] parancsnokságtól kérték. A már felállított 2. [az új 2.], 6. mozsaras és 4. autótarack ütegek minden további automobil igénylését közvetlenül a [Magyar vörös] hadseregparancsnokságának kellett benyújtani.

1919. június 21-ei adatok szerint Budapesten a munkástoborzások ellenére több autóműhely működött. A Hadügyi Népbiztosság 45. osztályának egyik feladata a Budapesten állomásozó csapatok, az osztály felügyelete alatt lévő műhelyekben megrendelt automobiljavítási munkáinak felügyelete volt. A Hídfőhadosztály autószázadánál két személyautó volt üzemképtelen, azok is abroncshiány miatt. Az autószázad meglévő hét személyautójához, két motorkerékpárjához és öt üzemképes tehergépkocsijához igénylést adott le további két könnyű (1-2 tonnás) és három közepes (3-4 tonnás) tehergépkocsira,[214] illetve egy sebesültszállító- és egy vágány gépkocsira.[215] A Vörösőr hadosztály öt személyautója különböző műhelyekben volt, egy tehergépkocsi a Benz Automobilgyár Rt. Ilka utca 31. szám alatti telephelyén volt javításon. Két személyautóját szintén abroncshiány miatt leállítva tárolták. Teljes állománya 14 személy-, két csapatszállító-, két rabszállító-, egy hullaszállító- és egy tehergépkocsiból állt. Ehhez igényeltek további négy teher- és egy sebesültszállító gépkocsit, illetve egy motorkerékpárt.[216] A 9. vasas hadosztály két személy és

[213] HL, HüNb. 145998/eln.6.oszt.-1919.
[214] HL, MTK. 88. doboz, 88/4/80., IV. hdt.pság. 143/hdm.oszt.-1919.
[215] HL, MTK. 88. doboz, 88/4/106., IV. hdt.pság. 186/hdm.oszt.-1919.
[216] HL, MTK. 88. doboz, 88/4/106., IV. hdt.pság. 186/hdm.oszt.-1919.

egy-egy tehergépkocsija, illetve motorkerékpárja volt valamilyen javításon.[217] Összesen öt személy-, két teher- és egy sebesültszállító gépkocsival rendelkeztek.[218]

Június 22-ével a Hadügyi Népbiztosság házi autóosztagát, mint a hadsereghez tartozó alakulatot katonailag átszervezték. Polgári jellege megszűnt. Az autóosztag parancsnokságából megalakult az Autócsoport parancsnokság, amely mint budapesti autó csoport parancsnokság a teljes mögöttes országrészen működő alakulat, addigi feladatait változatlan formában megtartotta. A parancsnokság ezredparancsnoki jog- és hatásköröket kapott. A meglévő gépjármű állományból három személyautó- és két tehergépkocsi század volt alakítandó. A műhelyek, raktárak, gazdasági hivatal a csoport parancsnokság közvetlen alárendeltségébe került. A hadsereg főparancsnokságához kivezényelt gépkocsik mint 15. és 8. autószázad maradtak addigi helyükön, pótkeret szempontjából tartoztak a csoporthoz.[219]

A Budapesti autócsoport parancsnokságot, mint „ezredet" két zászlóaljba osztották, a hadtest számozását követve IV/1. és IV/2. autó zászlóalj nevet vettek fel. A parancsnokság a Szent György tér 3. szám alatt működött a HM épületében. Átszervezéskor a meglévő századok megtartották eredeti megnevezésüket és egyben kaptak új számozást is. A IV/1. zászlóaljhoz az újonnan átszervezett, előtte házi autóosztagot alkotó öt autószázad tartozott. A IV/2. zászlóalj a Hídfő hadosztály autó századából, a Vörösőr hadosztály három autószakaszából és a 9. vörös vasas hadosztály autószázadából állt. A IV/2. (vagy II.) autózászlóalj parancsnoka *Csajkovszky Manó* [autócsapatbeli főhadnagy] volt.[220] Az 1. század a Hídfő hadosztály autószázada volt. Hat személyautóval, öt tehergépkocsival, egy műhely gépkocsival, két motorkerékpárral, illetve egy a légierőknek beosztott személyautóval rendelkezett. Állományából hiányzott öt teher-, két vágánygépkocsi, egy sebesültszállító autó és három rohamcsónak. A század parancsnoka mindvégig *Brunswick György* [autócsapatbeli százados] volt. A 2. század a Vörösőr hadosztály autószázada volt. 14 négy-hat üléses személyautóval és hat tehergépkocsival rendelkezett. Hiányzott állományából négy teher-, egy sebesültszállító-, egy műhely gépkocsi és két motorkerékpár. Parancsnoka mindvégig az osztályvezető, *Csajkovszky Manó* [autócsapatbeli főhadnagy] volt, valójában a század irányítását a parancsnokhelyettes, *Csupor Béla* végezte. A 3. autószázad (XVII. vagy 17. hadrendi számmal is[221]) a 9. vörös vasas hadosztályból jött létre, öt személy-, két teher- és egy sebesültszállító gépkocsival, illetve két motorkerékpárral rendelkezett. Állományából hat teher- és egy műhelygépkocsi hiányzott.

Továbbá megemlítendő, hogy felállításra került a Gépjármű ellenőrző tábori rendészeti vörösőr osztály parancsnokság Gödöllőn (a hadseregparancsnokság mellett), alárendeltségében az 1.-10. ellenőrző állomásokkal, Vác, Aszód, Jászberény, Gödöllő, Tápiószele, Ceglédbercel, Lajosmizse, Dömsöd, Pilisvörösvár és Érd településeken.[222] Budapesten rendelkezésre állt különböző alárendeltségben a hadsereg-közvetlen autóanyagraktár, autószázad (45. osztály autószázada) és egy autójavító műhely.

Június 26-án az Ásványolaj bizottság jelentése szerint hat hétre elegendő olaj maradt, összesen 160 vagonnyi mennyiségben. A benzin kérdése válságossá vált.[223]

---

[217] HL, MTK. 88. doboz, 88/3/59., IV. hdt.pság. 96/hdm.oszt.-1919.
[218] HL, MTK. 88. doboz, 88/4/106., IV. hdt.pság. 186/hdm.oszt.-1919.
[219] HL, MTK. 88. doboz, 88/4/107., IV. hdt.pság. 187/hdm.oszt.-1919.
[220] HL, MTK. 93. doboz, 93/24/204.
[221] HL, MTK. 89. doboz, 89/1/24.
[222] Az 5., 6. és 7. állomások személyzetét kis késéssel a II. tábori rendészeti vörösőr osztály állományából toborozták. A fentieken túl ellenőrző állomásokat létrehozni a Duna-Tisza közén a hadműveleti terület közelsége miatt, a dunántúli területen pedig a dunai átkelők hiánya, illetve a kevés katonai gépjármű mennyisége miatt nem volt indokolt. A települések a hadrendi számoknak megfelelő sorrendben lettek közölve.
[223] HL, MTK. 88. doboz, 88/8/288.

Június 29-ével elrendelték a felvidéki visszafoglalt területek kiürítését.[224] Minden erőre, eredményes alakulatra szükség volt a románok elleni támadásban is. Azzal nem számoltak, hogy a haderő moráljában visszafordíthatatlan károkat okoznak azzal, hogy kiürítenek egy nehéz harcok árán, de eredményesen, korszerű hadviselést alkalmazásával visszaszerzett területet. Főleg úgy – bár ezt akkor nem tudhatták –, hogy a cseh csapatokat tulajdonképpen tartósan „kikapcsolták".

Július 5-én a 3. hadosztály parancsnoka, *Kiszely István* volt alezredes összegezte megállapításait, melyeket a korábbiakban már bemutattam. A hadseregparancsnokság nézeteit ismertetve fontos tényezőket foglalt össze, melyek véleményem szerint a korszerűsített magyar haderő és a magyar gyorsfegyvernem kialakulásában egyaránt fontos elemeket tartalmaz.

A felvidéki kiürítéseket követően hadműveleti szünet állt be. Ez kizárólag előkészítésnek volt tekinthető. Az emberanyag pótlása nagy nehézségekbe ütközött. A mozgósítás lassan haladt, a kiürítések után megingott a haderő fegyelme, továbbá aratási időszak volt, ami miatt számos katona szabadságon volt. Mindenek előtt a fegyelmet kellett megerősíteni, a helyi szintű parancsnokságok erélyességét kiemelve. A nagy háború után a harcmodor jellemzően átalakult. A gyalogság alapvetően a tüzérség fedezetére szorítkozott. Az egyes ütközeteket rendszerint a tüzérség, jól elhelyezett géppuskák és páncélvonatok bevetése döntötte el. A legtöbb vállalkozást ekkortól a gyalogság számára csak megfelelő, nagy erejű tüzérségi támogatással lehetett elrendelni. A harcmodor a kevés ember miatt olyképpen módosult, hogy összefüggő vonalakat nem lehetett kialakítani. A régi elvek szerint nevelkedett és tapasztalatokat szerzett tisztek és altisztek számára új helyzet volt ez. El kellett felejteni a törekvést, hogy a szomszédos erőkkel minden áron felvegyék harc közben az összeköttetést. Zárt vonalak helyett az így keletkezett mozgási szabadságot kellett kihasználni. Mozgó harcmodor fejlődött ki. Sokkal nagyobb hangsúlyt kapott a saját irányítás alatt álló erők együtt tartása, illetve a merészség, bátor egyéni vállalkozás. Az ellenséges erők rugalmassága, képzettsége alul maradt a magyarokéval szemben (a hadseregparancsnokság szerint), amit ki kellett használni. Gépjárműves szempontból viszont a következő volt a legfontosabb tényező:

„b./ Kétségtelen hatásos fegyver volna a páncélautó is. Minthogy ilyenekkel nem rendelkezünk, felhívom a h[a]dt[est]par[ancsnok]ságok figyelmét páncélozott teherautók improvizálására. A h[a]dt[est]par[ancsnok]ságok bizonyára megtalálják a módját annak, hogy a legközelebbi MÁV főműhelyek útján ily improvizált páncélautókat a legrövidebb idő alatt elkészíttessenek."[225]

A MÁV bevonásának jelentős szerepe van a kérdésben, ugyanis a páncélautók elve a páncélvonatokból fejlődött ki. Itt hagyományos vasúti kocsikra és mozdonyokra előbb vas, majd acél szerkezeteket építettek, mereven beépített és/vagy forgatható géppuska- és lövegállásokkal. Az elméletet gépjárművekre átemelve létrejött a közúton mozgó páncélautó. Szintén páncélozott felépítménnyel, beépített, jellemzően géppuskából álló fegyverzettel. A gyorsjáratú gépkocsi tűzerejét, védettségét és nagyobb sebességet kihasználva áttörhetett útzárakon, zavart okozva a peremvonal védelmében. Természetesen csak gyalogsági támogatással voltak hatásosak, bár polgári lakossággal szemben, mögöttes területen önmagában is elrettentő ereje volt.

Ennek a folyamatnak a kezdetét láthattuk június 3-án a Böhm-féle páncélautó elképzelésével, melyeket el is kezdtek megépíteni Szombathelyen a MÁV főműhelyben, Ganz-Fross-Büssing alvázakra, összesen két darabot.

[224] HL, MTK. 10. doboz, 10/16.

[225] HL, MTK., 91. doboz, 91/12/40., 3. vörös hadosztályparancsnokság 145.hdm. számú jelentése 1919. július 5-én.

Július 9-ével átvette az autódiktatúrát a Vörös hadsereg főparancsnoksága. Az autódiktatúra tulajdonképpen annyit jelentett, hogy a Hadügyi Népbiztosságtól, a Vörösőrségtől és egyéb érintett szervektől áthelyezték minden, a Magyar Tanácsköztársaság területén lévő gépjármű, abroncsanyag, üzemanyagok, műhelyek és szakszemélyzet felügyeletét. *Haubrich József* hadügyi népbiztos szerepe, aki a Hadügyi Népbiztosság 45. osztályának vezetője és a IV. hadtest parancsnoka volt egy személyben, jelképessé vált autóügyek szempontjából. A jelszó a következő lett: „Minden autó a proletár hadseregé".[226]

Július 14-én *Böhm Vilmos* hadügyi népbiztos leköszönt főparancsnoki megbízatásáról.[227]

Július 16-án felhívták a figyelmet, miután az egyes hadosztályoknál az autószázadokat részben megosztva alkalmazták, hogy az eredeti autóalakulatok taktikai megbontását el kell kerülni. Emlékeztettek mindenkit, hogy a „régi háborúban" is az volt az általános tapasztalat, hogy az egységek egyben tartva voltak leginkább hatékonyak.[228] Ennek az elméletnek ellentmond a májusi és június eleji tapasztalat, ahol az egyes autóosztagok gyakran kettéosztva, egyszerre látták el egy-egy magasabbegység (hadosztály) közvetlen ellátását, illetve azon belül ezredek és zászlóaljak utánpótlását.

Július 17-ével kiegészítették az autódiktatúra szabályzatát. Az üzemanyagokat követően minden másban is anyaghiány keletkezett, ami miatt általánosan válságossá vált a helyzet. Felmerült, hogy a forgalomban lévő gépkocsik 70%-át kivonják, melyeket az abroncs- és üzemanyag pótlásáig nem is helyeznek újra üzembe. A személygépkocsik legmagasabb sebességét 25 km/h-ban, terhelhetőségét legfeljebb négy utas és 50 kg podgyász szállításában határozták meg. Nőket kizárólag a hadseregparancsnok vagy a vezérkari főnök külön írásos engedélyével, kizárólag a mögöttes országrészben [tehát a Dunántúlon] lehetett szállítani. Tehergépkocsik legfeljebb 10 km/h-s sebességgel közlekedhettek, 3 tonnás gépkocsik esetében 2,5 tonna maximális terheléssel, 2 tonnás tehergépkocsik esetében 1,5 tonna, 1 tonnás teherautók esetében pedig 750 kg legnagyobb terhelhetőséggel, illetve a személyautókra vonatkozó rendelkezésekkel járhatták az utakat.[229] A szakma szempontjából itt is érdekes a rendelkezés, ugyanis nem egyértelmű, hogy a lassan és kisebb terheléssel közlekedő gépjárművek fogyasztása alacsonyabb lenne, illetve kevésbé kopna a tömörgumis, illetve háborús acélabroncs.

A Vörös hadseregben sokáig nem voltak páncélgépkocsik. Megjelenésével, morális és anyagi értékük miatt közvetlenül Kun Bélának voltak alárendelve, alkalmazásukról egyszemélyben dönthetett. Bizonyíthatóan egy páncélautó szolgált a budapesti karhatalmi erőknél. Egy másik a Szolnoki csoporthoz tartozó 6. hadosztálynál került elő, ahol július 17-én egy ismeretlen típusú, két géppuskával ellátott páncélautó nagyjavításának fejezték be. Kérték azt megfelelő szakszemélyzettel ellátni, hogy saját csapatait megerősíthesse vele a 20-ára tervezett támadáskor.[230] Eredetük teljesen ismeretlen. A román zsákmány nem lehetett, illetve Ukrajnából visszatérő alakulatok nem hozhatták magukkal. Egyedül a sikeres felvidéki hadművelet alatt hátrahagyott, egykori orosz (fehér, vagyis cári), vagy a visszavonuló császári német csapatok által visszahagyott páncélautók lehettek. (elsősorban Austin, Pierce-Arrow, Daimler M15, Erhardt M17, esetleg Jeffrey-Poplavko páncélautó).

Július 20-ára a 6. hadosztály, miután a felvidéki kiürítés után átcsoportosították és felkészítették a románok elleni támadásra, régi ütőképességét elvesztette. A 6.

[226] HL, MTK. 88. doboz, 88/11/374., IV. hdt.pság. 642/hdm.oszt.-1919.
[227] HL, MTK. 89. doboz, 89/3/70.
[228] HL, MTK. 89. doboz, 89/3/66., IV. hdt.pság. 797/hdm.oszt.-1919.
[229] HL, MTK. 89. doboz, 89/5/157., IV. hdt.pság. 940/hdm.oszt.-1919.
[230] A páncélozott eszközök kapcsán megemlíthető további érdekesség, hogy a páncélgépkocsiknál is erősebb harckocsik a térségben akkor kizárólag a francia csapatoknál szerepeltek. Július 24-ei adat szerint a francia 11. harckocsi dandár Szabadka környékén tevékenykedett, röviddel utána pedig Szegeden is megfordultak.

rohamzászlóaljat feloszlatták. Gépjárművei eltűntek a rendszerből, jellemzően javításra szorulhattak. A 101. dandár és a 46. dandár egy-egy személyautóval, a 6. autószázad négy személy- és tíz tehergépkocsival rendelkezett.[231]

Az általános támadás hamarosan meg is indult. A Tiszántúlon magyar nemzetiségű katonákból álló román királyi csapatok vették fel harcot, mielőtt beérkeztek a keleti országrészből átdobott, tisztán román nemzetiségű csapatok. A magyar vörös haderő morálja ezt a jelenséget már nem viselte el. A kezdeti sikert követően néhány napon belül összeomlott a haderő támadása. A védelemre alkalmatlan haderő fegyelme felbomlott. A fokozatosan visszavonuló, majd végül menekülésbe kezdő magyar haderő beszüntette az ellenállást, a katonák egyedüli célja a hazajutás lett.

Július 21-én a budapesti Hídfőhadosztály feloszlatását rendelték el, miután nem állt rendelkezésre kellő mennyiségű személyzet és eszköz. Az erődítési munkákat leállították.[232] Ellenben a hadosztály feloszlatását a már megalakult alakulatoknál nem folytatták le. A 9. vörősőr hadosztály rendészeti dandárát is létszámhiány miatt, minden szempontból a felére csökkentették.[233]

Július 23-án *Máry Dezső* [autócsapatbeli százados], a 17. autószázad parancsnoka nyolc heti egészségügyi szabadságot kért, melyet Gödöllőn engedélyeztek.[234] Szabadságát Budapest - Hévíz - Balatonfüred településeken kívánta eltölteni.[235] *Csajkovszky Manó* [autócsapatbeli főhadnagy], a IV/2. autózászlóalj és egyben a vörösőr hadosztály autószázadának parancsnoka három heti szabadságot kért, ezt ugyancsak elfogadták.[236] Ezzel fokozatosan megkezdődött a budapesti beosztású volt tisztek „eltűnése" a magyar Vörös hadsereg kötelékéből, a városban elhelyezett autócsapatok parancsnokai mind elhagyták a várost.

A Hídfőhadosztály autószázadát (*Brunswick György* autócsapatbeli százados), a hadosztály feloszlatását követően meghagyták eredeti felépítésében, azonban az Aszódra áthelyezett autócsapat parancsnokságnak rendelték alá.[237] Az autószázad nyolc személy- és öt tehergépkocsival vélhetően sosem vonult be Aszódra, helyette Siófokra távozott a II. hadtestparancsnoksághoz.[238]

Július 25-én a Hadseregfőparancsnokság betiltotta a mezőgazdasági célokra kikülönített üzemanyagkészletek haderő általi elkobzását.[239] Ez a tény nagy problémát jelentett a különböző autóosztagoknál, mivel az üzemanyagkészletek kimerülőben voltak.

Július 26-án egy utolsó átszervezési kísérletet tettek. Azt 1919. augusztus 2-ával akarták megkezdeni, addig kaptak időt az egyes csapatok, hogy Aszódra, az ottani javítóműhely- és anyagraktárba bevonuljanak.[240] Az I. hadtest esetében a 3. autószázad maradhatott csupán vissza, a többi, azaz a 4.-8., 11.-14., 20.-22. autószázadoknak, a III. hadtestnél pedig a 2., 9., 10., 16. autószázadoknak, illetve a 80. dandár szám nélküli fél autószázadának kellett az előírt időpontban Aszódon jelentkeznie. (Az 1., 15., 17.-19. és hadsereg-közvetlen autószázadok Budapesten tartózkodtak a IV. hadtestnél, részben felállítás alatt. Ezeknek nem kellett

[231] HL, MTK. 91. doboz, 91/32/161.
[232] HL, MTK. 89. doboz, 89/5/176., IV. hdt.pság. 969/hdm.oszt.-1919.
[233] HL, MTK. 89. doboz, 89/5/178.
[234] HL, MTK. 89. doboz, 89/5/177., IV. hdt.pság. 971/hdm.oszt.-1919.
[235] HL, MTK. 89. doboz, 89/7/243., IV. hdt.pság. 1089/hdm.oszt.-1919.
[236] HL, MTK. 89. doboz, 89/6/190., IV. hdt.pság. 1002/hdm.oszt.-1919.
[237] HL, MTK. 89. doboz, 89/6/189., IV. hdt.pság. 1001/hdm.oszt.-1919.
[238] Ezt erősíti Brunswick visszaemlékezéseit bemutató könyve, amelyben egy szó sem szerepel Budapestről. Állítása szerint Grazban tartózkodott 1919-ben. Viszont azt írta, Siófokra vonult be augusztus elején. Ha Budapesten volt, akkor onnan kellett beérkeznie.
[239] HL, MTK. 89. doboz, 89/6/185., IV. hdt.pság. 986/hdm.oszt.-1919.
[240] Aszódon volt szintén egy (automobil-)benzinraktár.

elvonulniuk, sőt, végül soha nem is lettek mozgósítva.) A rendelkezés szerint minden hadtest- és hadosztály parancsnokság csupán két-két gépjárművet tarthatott meg.

A Hadseregfőparancsnokság egy utolsó kísérletet tett az automobilkérdések rendezésére. A haderőfejlesztésre fenntartott összegből 15 millió korona volt gépjárműbeszerzésre fenntartva. Ebből egy millió koronát a Budapesti autócsapat parancsnokság igényelt, melyhez hozzá is járultak.[241] Kérdéses, hogy honnan próbáltak bármit is vásárolni, valószínűleg a budapesti garázsokban, műhelyekben és üzemekben lévő alkatrészekre, nyersanyagra, gumira és szerszámokra, illetve a bécsi felszámoló hivatal által kiválogatott, de még át nem vett csomaggal számoltak.

Augusztus 1-jén a budapesti IV. vörös hadtestnél elrendelték a szigorú készültséget[242], illetve kihirdették a statáriumot[243]. Hivatalosan nem a hadműveleti helyzet miatt. A Forradalmi Kormányzótanács lemondott. Helyét *Peidl* kormánya vette át, csupán hat napra. Az átmeneti Peidl-kormány hadügyminisztere *Haubrich József* lett, aki még 1-jével átvette Vörös hadsereg parancsnokságát, az összes vörös haderővel és a vörösőrséggel együtt. A haderő, amellyel egyedül számolni lehetett, a IV. hadtest alárendeltségében lévő 6. délvidéki hadosztály (már nem tiszántúli vagy békéscsabai), a 9. vasas hadosztály, a[z elméletileg feloszlatott] Hídfő hadosztály, a Vörösőr hadosztály, a budapesti városparancsnokság, a munkás alakulatok egy része, néhány működő alakulattöredék és háttérintézmények, illetve a pápai 7. huszárezred volt [amely csak osztály erővel rendelkezett].[244]

Augusztus 1-jén délelőtt 10:30 körül a budapesti mozgósítás idején, amikor a felriasztott alakulatok megszállták a részben kiépített állásaikat, a Pestszentlőrincen állomásozó 151. dandárnak alárendelt 32/I. erődítési zászlóalj parancsnokánál jelentkezett az 1. páncélautó parancsnoka. Egy esetleges támadás esetén szabad beavatkozásra kért engedélyt. A zászlóalj, illetve a dandár sem vállalt önálló döntést, így a páncélautó parancsnoka azt az utasítást kapta, hogy jelentse bevonulását a 9. vasas hadosztály parancsnokságának, minden további parancsot tőlük fog kapni.[245] Sajnos a páncélautó (az iratban nehezen olvasható a kézzel írt „pánc. a." megnevezés is) parancsnoka, legénysége és típusa egyaránt ismeretlen. Az is, hogy pontosan honnan jöttek és mi lett a sorsa a személyzetnek, illetve a gépjárműnek. Egyelőre csak feltételezhető, hogy itt a 6. hadosztály közvetlen alárendeltségében, az utolsó szolnoki támadásban részt vett páncélautóról volt szó, amely Szolnok felől visszavonulva érkezett meg augusztus 1-jén a Budapest - Szolnok főúton Pestszentlőrincre.

A magyar Vörös hadsereg összeomlása, új rendszer jött létre

A vörös csapatok július 20-ától kezdődően a hónap végéig ellentámadást hajtottak végre a román erőkkel szemben. Az automobilokat érintő átszervezés a támadás holtpontján érte a csapatokat. Az autószázadokat minden bizonnyal elindították vissza a frontról. A kezdetben is már csak egyes szakaszokon sikeres támadások után a Vörös hadsereg kötelékei fokozatosan megtorpantak, fellazultak, majd hamarosan menekülni kezdtek. A 80. dandár, illetve az I. hadtest gépjárműveinek zöme valószínűleg nem jutott el a román áttörés miatt Aszódra. Az I. hadtest esetében a Tisza túlpartjára került csapatok eszközei román zsákmánnyá váltak, a többi, Szolnokon átvergődött részek pedig igyekeztek eljutni Budapesten át Aszódra. A motorizált csapatok közül egyedül az 5. mozsár üteg indult vissza tervszerűen Budapestre a Szolnoki csoporttól július 31-én.

[241] HL, MTK. 89. doboz, 89/7/228., IV. hdt.pság. 1064/hdm.oszt.-1919.
[242] HL, MTK. 89. doboz, 89/8/266., IV. hdt.pság. 1151/hdm.oszt.-1919.
[243] HL, MTK. 89. doboz, 89/8/267., IV. hdt.pság. 1152/hdm.oszt.-1919.
[244] HL, MTK. 89. doboz, 89/8/274., IV. hdt.pság. 1164/hdm.oszt.-1919.
[245] HL, MTK. 89. doboz, 89/8/276.

Augusztus 1-jén lemondott a Tanácskormány, 2-ával megszűnt a Vörös hadsereg központi irányítása. A visszavonuló vörös csapatok sikeresen elszakadtak az előretörő román csapatoktól. Augusztus 7-éig a 2., 5., 1. hadosztályok és a 3. dandár felbomlottak, menekülve Budapest felé igyekeztek. A budapesti IV. hadtest még bevethető részeit az elővárosokba vezényelték felfogó és leszerelő alakulatokként, hogy a menekülő fegyveres csoportok ne juthassanak a fővárosba. A 2. (székely) dandár szervezett visszavonulással, Budapestet elkerülve a Dunántúlra igyekezett. A 7. hadosztály Szolnok, illetve Cegléd körzetében szóródott szét. Soraiban többen erősebb nemzeti érzületűként a szegedi ellenforradalmi erőkhöz próbáltak csatlakozni, illetve a Szeged-Kalocsa vonalon kijelölt semleges övezeten keresztül a Dunántúlra jutni.[246] A 6. hadosztály, mivel állományának zöme tiszántúli katonákból állt, szervezettebb keretek közt Budapestre vonult azzal a céllal, hogy a katonák a később rendeződő viszonyok közt biztosan visszajuthassanak szülőfalvaikba.[247] A 4. hadosztályhoz tartozó legerősebb erők, az 51. és 52. (határvédelmi) zászlóaljak átléptek a szegedi Fővezérlet irányítása alá és megkezdték a Jánoshalma-környéki biztosító állások megszállását.[248]

A pontos sorsokat nyomon követni nagyon nehéz, csakis kisebb részletek ismertek.

A 6. mozsaras üteget valószínűleg Budapesten szerelték le a románok, de elképzelhető, hogy a 30,5 cm-es mozsár és a vontatók nem kerültek elszállításra.

A vörös XVII. (vagy 17.) autószázad, melynek parancsnoka *Brunswick György* autócsapatbeli százados volt, szűk törzsével és valószínűleg néhány gépkocsival Budapestről Siófokra távozott a román erők közeledtekor. A Budapestről önkényesen vagy szabadságra távozott néhány autóügyekben jártas tiszt lett a Fővezérlet szakképzett autóügyi részlege, miután az áttelepült Szegedről Siófokra.

Az 5. mozsaras üteget teljes gépjárműállományával augusztus 2-a után Hajmáskérre irányították tovább Budapestről. 6-án a felszámolás alatt lévő II. hadtest törzsének tüzérségi előadójának alárendeltségébe lépett. A tüzérség, ezen belül pedig zömmel a tiszti és altiszti állomány a későbbiekben igen komolyan érintetté vált a 6-ától felállítandó karhatalmi századok szervezésében. A közigazgatás vezető szerepét átvették a vármegyei katonai parancsnokságok. Több önálló katonai csoport mellett ezek karhatalmi századai lettek a legfontosabb rendfenntartó erők az év további részében. Az 5. mozsaras üteg gépjárműveit szemelték ki a felálló vármegyei karhatalmi parancsnokságok számára kiutalandó eszközöknek, melyekből egy-egy 3 vagy 5 tonnás tehergépkocsit akartak kiosztani. [249] Augusztus 6-ával Fejér, Tolna, Somogy, Vas, Sopron, Moson, Győr, Komárom, Esztergom és Veszprém vármegyék élén alakultak meg a karhatalmi parancsnokságok, önálló tiszti és altiszti karhatalmi osztagokkal.

Augusztus 2-ával a korábbi központi irányítás is széthullott, augusztus 4-ével a vörös IV. hadtest és a Vörös hadseregparancsnokság egyesült, ekkortól Budapest városparancsnokságaként működött tovább.[250] 1919. augusztus 4-én a 45. osztály kilépett a hadseregparancsnokság közvetlen alárendeltségéből és a (szegedi) Hadügyminisztérium irányítása alá került. 10-éig felmentették a vörös érzelmű tiszteket, az osztály vezetője [1918 után ismét] *Rittinger Béla* autócsapatbeli százados lett. Az osztály határozata szerint ekkor megszűnt az „autódiktatúra”.[251]

[246] HL, VKF II. csoport 22/titk.oszt.-1919.
[247] A többi, fel nem sorolt magasabbegység menthetetlenül szétszóródott, állománya román fogságba került.
[248] HL, HM 808/eln.5/a.oszt.-1919.
[249] HL, HM 806/eln. és ált.5/a.oszt.-1919.
[250] HL, HM 714/R./Politikai osztály-1919.
[251] HL, HM 710/R./Politikai osztály-1919, a HM 217962./eln.45.oszt.-1919. rendelete

Augusztus 8-án a román királyi hadsereg bevonult Budapestre és átvette a Vörös hadsereg csapatainak leszerelését. A 6. hadosztály erői ígéretet kaptak, hogy hamarosan visszajuthatnak a Tiszántúlra, állományának zömét a románok mégis elvitték kényszermunkára. A román katonai közigazgatás hamarosan zár alá vonta a katonai intézeteket, műhelyeket, raktárakat, majd azokat leltárazás után, 9-étől megkezdték módszeres rekvirálás útján kiüríteni.[252] Ugyanakkor feltételezhető, hogy a nagy üzemanyaghiány miatt minden zárolt gépjármű nem lett a román királyság területére szállítva, azokat jellemzően csak a helyi szállításokban alkalmazták.[253] A székely csapatokat internálták, a többi vörös seregtestet leszerelték, fegyvereiket zárolták. Ezzel párhuzamosan a tiszti és altiszti karhatalmi szerveződéseket nem zavarták.

A siófoki II. vörös hadtestparancsnokság, az alárendelt összes dunántúli alakulatával átlépett a Fővezérlet irányítása alá. A Fővezérlet csekély erőkkel rendelkezett ugyan, de az egyetlen legitim magyar katonai erőnek számított az antant szerint, így a hazáját megvédeni szándékozó katonai és rendészeti erőknek önként kellett alárendeltségébe lépniük. A hadtest felvette a Horthy István-csoport, majd 10-én a Dunántúli katonai főparancsnokság nevet. Vezetője kezdetben a Tanácskormány lemondása óta Siófokon tartózkodó *Horthy István* nyugalmazott huszártábornok, a szegedi Fővezérlet vezetőjének, *Horthy Miklós* ellentengernagynak a bátyja volt. A csoport a szervezés alatt álló karhatalmi erőkkel vállalta, hogy a még vörös érzelmű csapatokat leszereli, a politikai vezetőket pedig elfogja és helyreállítja a rendet és közbiztonságot. A vármegyei karhatalmi századoknak megtiltották, hogy a megjelenő román alakulatok ellen bármilyen módon fellépjenek. Budapesttől délnyugatra megkezdték a meglévő katonai értékek, illetve egyes csapatok nyugatra telepítését, hogy azok ne kerülhessenek az antant kezére.

A hajmáskéri tüzértábor területén lévő anyagok egy része esetében, melyek a kommün alatt is elzárt raktárakban álltak, megkezdték a Bakonyba történő kiszállítását és elrejtését.[254] Azonban a kiürítés augusztus 9-ével megszakadt, amikor előbb Székesfehérvár városát, majd Várpalotát és végül Hajmáskért megszállták a román lovassági csapatok. Az utolsóként beérkezett 5. mozsár üteg eszközei ott maradtak, a táborban lévő tüzérek, parancsnokukkal együtt megszöktek, vagy román fogságba kerültek.[255]

Augusztus 6-án, miután a bécsi felszámoló hivatal kiküldetésben maradt, folytatták az utolsóként megigényelt csomag kiválasztását. Aznap Klosterneuburgban lefoglaltak egy teljes karosszériát. Ekkor már csak négy karosszéria és a nyolc mezőgazdasági (lánctalpas) vontató hiányzott a kvótákból.[256] Augusztus 8-án sikerült elszállítani Strebersdorfból egy személyautót, két tehergépkocsit és három pótkocsit.

Bár augusztus 4-én engedélyezték a tiroli hatóságok a magyar bizottság beutazását, 11-én még nem kapták meg az értesítőt, hogy a kiválasztott gépkocsikat elszállíthatják Lienzből és Innsbruckból.[257] Továbbra is kérték az osztrák felet, miután átadtak egy karosszériát Klosterneuburgból, hogy választhassanak egy megadott raktárból négy további karosszériát és a rég óhajtott nyolc mezőgazdasági vontatót.

Augusztus 11-ére a karhatalmi erők szervezése igen jól haladt. Szinte mindenütt felállt legalább egy század, a tiszti és altiszti állomány mellett egyre több honvéd vállalt önként szolgálatot. Újra működni kezdett a csendőrség, rendőrség, pénzügyőrség, de olykor még a

[252] HL, HM 808/ált.5/a.oszt.-1919.
[253] Feltételezésem alapja az, hogy „túl sok" katonai eredetű gépjármű került elő 1920-21 során, miközben a gyártási- és importálási lehetőségek meglehetősen alacsonyak voltak.
[254] HL, HM 809/ált.5/a.oszt.-1919.
[255] HL, HM 810/ált.5/a.oszt.-1919.
[256] HL, I. 54. Bécsi felszámoló hivatal, 2. doboz, 185. számú jelentés
[257] HL, I. 54. Bécsi felszámoló hivatal, 2. doboz, szám és fólió nélküli (osztrák) jelentés

vörösőrség is vállalta hazafias okokból a működést. További érdekesség, hogy Esztergom vármegye karhatalmi parancsnoksága egy páncélgépkocsit is bevethetett összesen négy géppuskával.[258] Ez elképzelhető, hogy az a Fiat alvázra szerelt páncélgépkocsi volt, amely a budapesti karhatalmi erőknél működött a vörös összeomlás előtti napokban.

A Fővezérlet parancsnoksága vasúti szállítással 1919. augusztus 19-ével Siófokra települt, ahol a vörös II. hadtestparancsnokság addigi laktanyájában vették át az irányítást a magyar nemzeti haderő felett.[259]

Augusztus 22-ére a budapesti helyzet ellenőrizhetetlenné vált. A román katonák zsákmányolt gépkocsikon közlekedtek szerte a városban, amíg volt üzemanyaguk. A rekvirált holmikat a feketepiacon, sőt, gyakran a nyílt utcán árusították. Megnőtt a zsidóellenes hangok száma is a fővárosban, cserecikk pedig a hadifoglyok vöröscsillagos kitűzői lettek.[260] A románok tevékenységét a román katonai parancsnokság nem ellenőrizte, a magyar szerveket, illetve az antant misszió tagjait pedig akadályozták munkájukban.

1919. augusztus 23-ával felállt a politikai összekötő csoport, amely az antant Budapesten tartózkodó képviselőivel igyekezett fenntartani kapcsolatot, illetve megszervezni a közrendet. Az autóügyek és felmentések ügyeit *Walleshausen Alfréd* tartalékos főhadnagyra bízták. Rá hárult az akkor meglévő összes katonai gépjármű nyilvántartásba vétele, illetve a polgári személyektől (a cs. és kir. időktől egészen a tanácsrendszer végéig) igénybevett vagy rekvirált automobilok és motorkerékpárok leszerelése és az ezzel járó díjak kifizettetése.[261] Munkája továbbra is nehézségekbe ütközött, amelyet a román jelenlét okozott. 23-án a 45. osztály autóanyagkezelőségénél hivatalos személyként egy román főhadnagy két autóra való anyagot kért. Közölte, megjelenése rendszeressé fog válni, nagy mennyiségű anyagot fog mindig elvinni és csak a legvégén fog elszámolni a teljes mennyiséggel. Erről persze csak szóban történt kijelentés.[262]

Augusztus 28-án a román szervek az addig zárolt, a 45. osztályhoz tartozó házi autóosztagtól, illetve két műhelyéből elvittek 13 különböző gépkocsit, illetve számos alkatrészt és szerszámgépet. Ezek megváltott személyautók, illetve már újravizsgáztatott katonai tehergépkocsik voltak.[263]

A román királyi haderőben nem voltak adottak a feltételek az általuk megszállt területek módszeres kiürítésére. Jellemzően azt szállítottál el, amit rövid idő alatt be lehetett rakodni vasúti szerelvényekbe. A vasúti gördülő anyag mellett tüzérségi eszközöket, lőszert, műszaki anyagokat, mindennemű alkatrészeket és nyersanyagot, élelmezést, ruházatot szállítottak el. Gépjárműveket ritkán, ugyanis az esetek többségében nem tudták a vasúti vagonokra rakodni. Az általános gumi- és üzemanyag hiány miatt pedig automobilokat "lábon" elszállítani lehetetlen volt.

Az antant nyomására hamarosan megkezdődött a román erők fokozatos visszavonulása.

A Fővezérlet legfontosabb célkitűzése Budapest visszafoglalása volt. Ezt szakaszosan, apró lépésekkel lehetett végrehajtani, mint a legtöbb dunántúli város esetében. (pl. Győr, Veszprém, Székesfehérvár)

Részletesen kidolgozott terv készült a város románok után egy nappal történő megszállására. Ehhez felhasználták a Budapesten lévő valamennyi karhatalmi és rendőrségi alakulatot, illetve a Dunántúlon állomásozó erők többségét.

[258] HL, HM 811/ált.5/a.oszt.-1919.
[259] HL, VKF II. csoport 95/ált.oszt.-1919. és HM 819/ált.5/a.oszt.-1919.
[260] HL, HM 822/ált.5/a.oszt.-1919.
[261] HL, HM 14735/Politikai osztály-1919.
[262] HL, HM 823/ált.5/a.oszt.-1919.
[263] HL, HM 146649/ált.6.oszt.-1919.

A rendőrség a karhatalmi alakulatok többségével (kb. 4000 fő) a román kivonulás előtt egy nappal a kerületi rendőrkapitányságok irányításával kijelölt helyeken gyülekezett, általában a rendőrségi őrszobákon. A csendőség (szintén karhatalommal, kb. 4000 fő) a munkás központok közelében lévő laktanyákban, iskolákban, fogházakban, köz- és magánházakban gyülekezett. Ezen kívül 800 fős karhatalmi csoport állt tartalékban, illetve 4000 fő, akik csak a román kivonuláskor vonultak be angol felügyelet mellett. A középületek, minisztériumi épületek saját állományából szintén karhatalom volt szervezve, melyek az adott intézmény őrzését végezte. Fegyverzet három helyen összpontosítva volt tárolva, amerikai felügyelet alatt a nemzeti palotában, a rendőrség Mosonyi utcai laktanyájában és angol őrizetben egy uszályon a Lánchíd alatt a budai oldalon. A fegyverzetet a román kivonulás után - valószínűleg az autópóttár által biztosított - gépkocsikon szállították ki. A nemzeti hadsereg bevonulásakor ezeknek az erőknek az egyes érintett körzetekben az utcára vonulva kellett a rendet biztosítania, jellemzően a körvasút területén belül járőrözve. Az alakulatok mozgását elsősorban villamosokkal biztosították, illetve a lefoglalás mértékéhez képest gépkocsikkal. [Taxikkal, teherfuvarozó és gyári tulajdonú tehergépkocsikkal lehetett számolni.] A városban lévő, illetve ide érkező alakulatok egészségügyi ellátását a XVI. és XVII. helyőrségi kórházak látták el az országos mentőegylet közreműködésével. Pesten elrendelték a riadót, Budán azonban nem, mivel a román erők nem váratlanul hagyták el a várost.

A megszállás november 14-én történt meg, 6 óra 30 perces kezdettel, többségében vasúti szállítást igénybevéve. Elsőként a vasi gyalogezred II. zászlóalja vonult ekkor két részletben 6:30-kor, illetve 7 órakor Esztergomból Óbudára, majd 7:30-kor és 8 órakor követte Szombathelyről a vasi gyalogezred I. zászlóalj két csoportja.

Báró Lehár hadosztályparancsnoksága, Bugsch ezredes dandárparancsnoksága és a zalai gyalogezred I. zászlóalja Kápolnásnyékről, illetve Martonvásárról a Déli pályaudvarra érkezett reggel 7 órakor.

A zalai gyalogezred III. zászlóalj Ercsiről a Déli pályaudvarra, az Ostenburg különítmény szintén Ercsiről, a vasi gyalogezred III. zászlóalja Kőszegről Kelenföldre vonult 7 óra körül.

A szombathelyi tüzérosztály 1. ütege Sopronból Budaörsre települt.

Következő lépcsőben 7 óra 30-kor a zalai gyalogezred II. zászlóalja Veszprémből a Déli pályaudvarra, a szombathelyi tüzérosztály 2. ütege Kőszegről Kelenföldre, 3. ütege pedig Szombathelyről Budaörsre érkezett.

8 óra 30-kor a kaposvári tüzérosztály 1. ütege Sopronból Kelenföldön, 3. ütege ugyanonnan a Déli pályaudvaron rakodott ki (ezek a Vérmezőn gyülekeztek), a 2. páncélvonat pedig vadász századdal Győrből. A páncélvonattal érkező vadász század a Radetzky laktanyába került.

9 órakor az 1. páncélvonat Ercsiből, a soproni gyalogezred III. zászlóalja Felsőgalláról Kelenföldre érkezett.

9 óra 30-kor Székesfehérvárról Kelenföldön rakodtak ki a Madary és Jankovich tiszti századok. Ezek, illetve a páncélvonattal érkező vadász század a Gellért szállóhoz vonult.

10 órakor Székesfehérvárról az 5. páncélvonat, illetve Győrből a soproni gyalogezred II. zászlóalja, 10 óra 30-kor pedig Adonyból a 10. páncélvonat érkezett be Kelenföldre.

11 órakor vonult be Győrből a soproni gyalogezred I. zászlóalja ugyancsak Kelenföldre.

12 órakor érkezett be a Fővezérség egy tiszti vonaton a Déli pályaudvarra, a kaposvári zászlóalj Sárbogárdról Kelenföldre.

Utolsó lépcsőben, november 15-én a Fővezérség törzsszázada és lovai [pontosabban a Dunántúli huszárezred egy kombinált százada], 16-án pedig a gazdasági hivatal érkezett be.[264]

[264] HL, VKF 2178/I.csop.-1919.

A tiszti- és vadász századok a városon belül villamossal közlekedtek. A részükre összeállított szerelvényeket maguknál tartották. A gyalogzászlóaljak és ütegek gyalogmenetben vonultak a kijelölt körleteikbe. A lépcsőzetesen beérkező csoportok részére egy-egy személyautót állítottak be, melyeket az autópóttár biztosított. A lefoglalásokhoz, illetve a felmerülő igényeknek megfelelően elméletileg további gépkocsikat oszthattak be az egyes csoportokhoz, erre azonban nagy valószínűséggel nem került sor. Az autók elsődleges feladata az összeköttetés fenntartása volt. A gyalogos alakulatok vonulása között az összeköttetést gyalog- és lovas járőrök biztosították.

November 15-én reggel 7 órától a páncélvonatok megindultak a pesti oldalon a körvasút mentén kijelölt állomáshelyeikre. A világosság beálltával indult Budapest-Albertfalvára a repülőcsoport, amely elsősorban röpcédula szórást végzett a munkásnegyedekben, illetve felderítést végzett a város kulcsfontosságú területein, jellemzően a körvasút mentén. A dunai flottilla (hajóraj) angol felügyelet alatt Budafokról érkezett Budapestre. A monitorok a dunai hidak őrzését vették át, míg a járőrnaszádok cirkáló járatokat végeztek a fővárosi Duna szakaszon. Egy-egy monitor az Újpesti vasúti hídnál, illetve Csepelsziget felett horgonyzott a munkásnegyedek, illetve a soroksári Dunaág hídjának ellenőrzésére.[265]

1919. november 22-e lényeges dátum az önálló magyar katonai gépkocsizás történetében. A Hadügyminisztérium a Magyar Nemzeti Hadsereg Fővezérségével egyetértésben felállította [újra, az 1918. november 3-án meghatározott elveket feljavítva] a **magyar autócsapatot.**[266] Tagozását egyelőre átmeneti jelleggel szabályozták. Figyelembe vették a rendelkezésre álló személyi és anyagi forrásokat, így a végrehajtást fokozatosan kívánták megvalósítani. Ezzel együtt igen részletes tervezet készült el. Egy hosszú időszak kezdetét jelentette ez a rendelet, amely minden további fejlődés alapja volt. Csupán névben, hiszen előtte is létezett, felállításra került az autócsapat pótkeret parancsnokság, budapesti elhelyezéssel. Ennek rendelték feladatul a teljes személyi, továbbá mindennemű gépkocsi- és műszaki anyag, üzemanyagok nyilvántartását és kezelését, az autócsapat gazdasági ügyeit, a tisztek, altisztek és egyéb személyzetek kiképzését műszaki, autócsapatbeli rendes és különleges szolgálatra és a szükséges műszaki kísérletek elvégzését. Az autópóttár parancsnoksághoz tartozott a személy-, teher-, egészségügyi-, posta- és más különleges gépkocsioszlopok felállítása, felszerelése és útbaindítása, illetve tartalék gépkocsik, felszerelések és üzemanyagok tárolása, emellett pedig a meglévő gépjárművek javítása. Újraalakult a Hadügyminisztérium házi autóosztaga, melynek kizárólag a minisztériumhoz tartozó személy- és teherfuvarozás lett a feladata. A katonai kerületek parancsnokságaihoz beosztott gépkocsik ugyanezt a feladatot látták el az egyes közigazgatási területeken. Egyedül a budapesti autóosztag kapott kibővített feladatkört, mivel a karhatalmi alakulatok, parancsnokságok és más különleges szállításokat ide összpontosították.[267]

A legalapvetőbb alakulatok az autószázadok lettek. Ezekre tartozott az összes csapatok, betegek, lőszer, műszaki anyag, élelmiszer stb. szállítása. Az autószázadok parancsnokai kezdetben egyben a katonai körletek, illetve hadosztályok autóügyi előadói is voltak.

A csapatnem gyalogsági egyenruhát kapott, sötétbarna hajtókával. A további intézkedéseket, úgy mint a rendszeresítendő autójelvényt, a gépkocsivezetői kitüntetéseket, illetményeket stb. a rendeleti közlönyök által később kívánták szabályozni.

Alárendeltséget tekintve az autócsapat pótkeret parancsnokság és az autópóttár parancsnokság a Hadügyminisztérium 45. /autó/ osztályához került. A Hadügyminisztérium

[265] HL, VKF 2057/I.csop.-1919.
[266] HL, HM 367585/ált.45.oszt.-1919.
[267] Ez a rendszer így egyben alig különbözött a régi, császári és királyi szervezeti rendszertől, mind tagoltságában, mind az egyes feladatkörökben.

házi osztaga személyi, műszaki, autótechnikai, továbbá fegyelmi, elhelyezési és közigazgatási szempontból az autócsapat parancsnokságának lett alárendelve. A pótkeretnek rendelték alá továbbá az összes katonai kerületek parancsnokságaihoz és a budapesti autóosztag rendelt személyi és műszaki ügyeket. A karhatalmi, hadműveleti, fegyelmi, elhelyezési és közigazgatási tekintetben külön rendeletek útján lett minden szabályozva. A magyar autócsapat parancsnokság ugyanilyen bontásban közvetlenül a Fővezérletnek, illetve a Hadügyminisztériumnak lett alárendelve, az autószázadok pedig a katonai körleteknek és a hadosztály parancsnokságoknak. A különböző igényléseket személyi kiegészítés és anyagutánpótlás kapcsán (mellyel az autócsapat létszámát növelték) a Fővezérséghez, az egyes személyi állományon belüli pótlását, kicserélését, a felszerelések és anyagok kiutalását közvetlenül a Hadügyminisztériumhoz kellett beterjeszteni. Fegyelmi szempontból az egyes parancsnokságoknál kikülönített osztályok folytattak le minden vizsgálatot, hadbírói szempontból pedig minden ügy a területileg illetékes hadbíróság alá tartozott.

Rendkívül összetett rendszerben, a már említett korabeli állapotokkal szemben igen jelentős, 680 darab gépjárművel számoltak ebben a tervezetben. Az iménti alárendeltségi viszonynak megfelelően a következő elosztásban kerültek rendszeresítésre gépjárművek: A Hadügyminisztérium háziautóosztag (század-erejű szervezetben) egyik szakaszában egy vágánygépkocsival és tíz motorkerékpárral. Két szakaszban 15 személy- és 20 tehergépkocsival, továbbá a saját műhely és anyagszertár mellett külön szakaszban egy sebesültszállító és egy szerelvény gépkocsival. Az autócsapat pótkeret parancsnokság alig rendelkezett gépkocsikkal, valójában viszont a műhelye és az autó (és speciális autó-)raktára kapcsán ez lett az a központi átvételi szerv, amelyen keresztül a honvédség összes gépjárműve megfordult és a központi nyilvántartást vezette. Ide tartozott a fel nem állított Fővezérlet közvetlen-autóosztag is, amely egyebek mellett két Fross-Büssing páncélautóval is rendelkezett.[268] Innen került vezénylés útján a győri, miskolci, szegedi és budapesti katonai kerületi parancsnokságokhoz egy-egy személy- és két-két tehergépkocsi. A különleges rendeltetésű budapesti autóosztag, szintén századszintű alakulat műhelye mellett tíz személy-, 30 teher-, hat sebesültszállító gépkocsival és két motorkerékpárral rendelkezett, összesen 5 szakaszban. Természetesen a jelentősebb erőt a megalakítandó hét autószázad képviselte. Az budapesti I., debreceni II., miskolci II., szegedi IV., szombathelyi V., kaposvári VI. és székesfehérvári VII. század egyenként tíz személy-, 30 teher-, tíz sebesültszállító, egy segély, egy műhely és egy vágány gépkocsival, illetve egy motorkerékpárral rendelkezett. Elméletileg így a honvédség 39 darab kétüléses és 109 darab négyüléses személy-, 114 darab kis teher-, 239 darab közepes teher-, 12 darab szerelvény gépkocsival, két páncélgépkocsival, illetve tíz darab műhely, tíz darab tartály és két darab segély gépkocsival, továbbá 30 darab motorkerékpárral kellett rendelkezzen.

1919. december 11-én miniszterelnöki rendeletben köteleztek minden gyárat, vállalatot, üzemet, céget és magánszemélyt, hogy a náluk őrizetben, vagy birtokukban tartott saját (és idegen) kincstári gépkocsianyagot minél hamarabb jelentsék be.[269] Bár nem túl nagy számban, de valóban volt rá példa, hogy a Monarchia szétszakadása, sőt, a Magyar Tanácsköztársaság lemondása után katonai gépjárművekkel megszöktek és azokat üresen hátrahagyták, melyeket alkalom adtán megtalálójuk használatba vett.

[268] Állománya ismeretlen, a későbbi Vezérkari Főnökség és a központi készletbe tartozó gépjárművek csak később lettek elkülönítve. Ezek a valamikori Böhm-féle páncélautók voltak.
[269] Belügyi Közlöny XXIV. évfolyam 57. szám, (6534/19 M. E.)

III. fejezet

1920 - 1929
10 éves csendes időszak

A békeelőkészítő tárgyalások kapcsán 1920. április végén meghatározásra került a honvédség gépjárművel ellátott alakulatainak átalakítása.[270] Jellegét tekintve az ekkor kialakuló, már a békeszerződésnek megfelelő honvédségi felépítés a következő években nem változott, a véglegesített rendszert fejlesztették nagyon lassú folyamattal részeként. Ez az ideiglenes átszervezés lett az új politikai rendszerben a katonai gépkocsizás alapja.

A racionalizálás alapja az 1919. november 22-ei rendelet volt. A békefeltételek és a nehéz pénzügyi helyzet miatt ezt kiépíteni eredeti formájában nem lehetett. Az elv szerint az eredetileg meghatározott alakulatok kereteit kellett felállítani. A későbbiekben ezek lettek kibővítve, illetve ezek állították volna fel az új alakulatokat az éppen aktuális anyagi és pénzügyi helyzetnek megfelelően.

A Honvédelmi Minisztérium[271] belső tagozódását is átszervezték. A HM 26. osztály vette át a vonat és autóügyi feladatköröket. Hivatása volt a vonat és autócsapat szervezése, elhelyezése, hadrendi nyilvántartása, a minisztérium illetékes osztályaival egyetértőleg a tisztek és hivatásos altisztek személyi ügyei, illetve a vonat- és autóanyagra vonatkozó összes ügyek intézése. Ahogyan az a dolgozat elején bemutatásra került, autóanyagnak minősült minden motorral hajtott jármű, valamint az ezekhez használt üzemanyagok, nyersanyagok, hozzájuk tartozó felszerelési tárgyak és kiegészítési cikkek.

A **magyar királyi autócsapat** a m. kir. Nemzeti Hadsereg autócsapataként arra volt hivatott, hogy a parancsnokságok, csapatok, intézetek szükségleteit úgy az állandó állomáshelyeken, mint a mozgó hadosztályoknál ellássa, továbbá a szükségeshez képest új alakulatokat állítson fel, az alakulatokat vezesse és az összes autószakügyeket intézze. A szállításokhoz csak akkor voltak igénybevehetők mindennemű gépkocsik, ha ezt a viszonyok megkövetelték (a teljes teherbírás kihasználásával) és ha erre a célra más fuvarok [elsősorban a vasút] nem álltak rendelkezésre. Ezzel tulajdonképpen visszaminősítették a csapatnemet nem harcoló, kizárólag logisztikai feladatokat végző szemlélet szerint, visszatérve a Monarchia elveihez, eltüntetve, elfeledve az 1919 tavaszán szükségszerűen kialakult, rögtönzött, mégis legkorszerűbb harceljárást. Kijelenthető, hogy itt olyan hátrány alakult ki, amelyet a következő tíz év az állam nehéz anyagi körülményei és a konfliktuskerülő politikai berendezkedés nem tudott korrigálni. Azt is mondhatnánk, megfeledkezett a gépkocsizásról, mint korszerű csapatnemről, hiszen a rejtés időszakában sokáig bújtatott szervezete sem létezett, ahol titokban a fejlesztésen dolgoztak volna.

A m. kir. autócsapat négy fontos részből állt össze: a m. kir. autócsapat parancsnokságból, a m. kir. Honvédelmi Minisztérium autószázadából, tíz területi alapon szervezett autószázadból (katonai körletenként egy, Budapesten pedig négy)[272], illetve a m. kir. katonai

[270] HL, HM 60416/eln.26.oszt.-1920.

[271] Magyarországon a katonai ügyek irányítását végző minisztérium elnevezése 1918. október 31. és 1920. március 31. között Hadügyminisztérium (a Tanácsköztársaság alatt Hadügyi Népbiztosság), a királyság mint államforma visszaállítása után, 1920. április 1-től m. kir Honvédelmi Minisztérium volt. Az 1919-ben Szegeden alapított magyar nemzeti haderő, a nemzeti hadsereg hivatalos elnevezése 1920. április 1-től m. kir. Nemzeti Hadsereg lett, amely 1922. január 1-jével az 1945 májusáig használt m. kir. Honvédségre változott.

[272] Székesfehérvár, Szombathely, Pécs, Szeged, Debrecen és Miskolc kerületek, mint katonai közigazgatási központok. Az ország területét katonai közigazgatási szempontból hét katonai körletre osztották fel, Budapest, Székesfehérvár, Szombathely Pécs (1921-ig Kaposvár), Szeged, Debrecen, és Miskolc központtal. Elnevezésük illetékességi körük változatlanul hagyásával 1922-től vegyesdandárra, 1938-tól hadtestre változott.

autópóttárból. Az autószázadok megnevezése hivatalosan pl. „m. kir. szegedi autószázad" vagy „m. kir. 3. autószázad" formában szerepelt, az adott körlet nevének, vagy hadrendi számának feltűntetésével. Mindkettő hivatalos forma, mindkettőt használták is.

Az autócsapat az ideiglenes szervezéstől kezdődően önálló jelleggel, csapattestként szerepelt a haderőn belül. Alapvető feladatai:

- az autócsapat alakulatainak katonai autói és autóanyagának hadrendi nyilvántartása
- az autócsapat személyeinek autó műszaki tekintetben való kiképzésének vezetése
- autó műszaki tekintetben bekövetelt és/vagy szükséges beadványoknak a Honvédelmi Minisztériumhoz való felterjesztése
- valamennyi, a haderőhöz tartozó autóalakulat, autó és üzemanyagának kiegészítése és pótlása iránti javaslatok megtétele
- valamennyi, az autócsapathoz tartozó személyek állománykezelése
- mindazon felszámoló munkálatok végzése, amelyek az autópótkeret beolvadása folytán előfordulnak [ez időszaki munka, a későbbiekben lényegét vesztett alpont]
- az autócsapat parancsnokságnak az autópóttár és a vezényelt autók százada minden tekintetben közvetlenül alá van rendelve [ez is csak rövid ideig volt így]
- a Honvédelmi Minisztérium autószázada közvetlenül, a többi autószázad a körletek útján, azokon keresztül voltak alárendelve
- az autócsapat parancsnoka szemlejoggal rendelkezett az autócsapathoz tartozó összes alakulatok felett, melyet évente egyszer, minden alakulatnál köteles végrehajtani
- az autócsapat parancsnoka a gépkocsi felügyelő útján a honvédelmi miniszternek, közigazgatási szempontból a budapesti körlet parancsnokának volt alárendelve

Az autópóttár, mint legfontosabb háttéralakulat volt hivatott az egyes gépkocsik, ezáltal személy, teher, egészségügyi, posta és különleges gépkocsi oszlopok felállítása, felszerelése, útbaindítása, továbbá tartalék gépkocsi, autóanyag és üzemanyag átvétele, tárolása, kezelése és nyilvántartása a Honvédelmi Minisztérium rendeletei alapján. Tagozódása szerint parancsnokságból, autóraktárból, anyag- és szerszámraktárból, abroncsraktárból, üzemanyagraktárból, illetve kerékpáros alosztályból állt.

Az autópóttárnak alárendelt Katonai központi autóműhely feladata a Nemzeti Hadsereg részére szükséges és a Honvédelmi Minisztérium utasításai szerint történő autóanyag gyártása, előállítása és javítása volt. Mindazon autóanyag ide került kijavításra, amelyet az egyes körletekhez tartozó autóalakulatok saját hatáskörükben nem eszközölhettek. A gyártáshoz szükséges nyers és egyéb anyagok az autópóttártól való felvételezés után megfelelő elraktározásról, kezelésről, nyilvántartásról, elszámolásról és megfelelő felhasználásról kellett gondoskodnia. (Megjegyzés: gyártás alatt itt teljes szétszerelést, minden nemű javítást, összeszerelést, festést, kárpitozást stb. értünk, nem pedig nyersanyagokból addig nem létező gépjármű előállítását.)

Létszámát tekintve a m. kir. autócsapat a m. kir. Honvédségen belül, a legtöbb csapatnemhez képest igen szűk állománnyal volt megszervezve. A Kormányzóságnál, létszám felett egy tiszt (százados), egy tiszthelyettes (általában főtörzsőrmester), egy törzsőrmester, két szakaszvezető, egy számvivő segédmunkás írnok és 20 autókatona volt beosztva. Elméletileg tíz személy-, egy vágány és egy tehergépkocsival rendelkeztek.

Az autócsapat parancsnokság egy törzstisztből, kettő századosból, egy főhadnagy vagy hadnagyból, egy nyilvántartóból, egy főtörzsőrmesterből, egy törzsőrmesterből, két szakaszvezetőből, egy számvivő írnokból, öt autókatonából, négy egyéb legénységi állományú honvédből, öt polgári tisztviselőből és egy gépírónőből állt. Állományába három személy- és egy vágány gépkocsi tartozott.

A Honvédelmi Minisztérium autószázadát egy százados vezetése mellett, három főhadnagy és hadnagy, két műmester, két-két főtörzsőrmester és törzsőrmester, két szakaszvezető, három számvivő írnok, 69 autókatona és 13 szakmunkás alkotta, 22 személy-, hét teher-, négy vágány gépkocsival és egy autóbusszal.

A körletekbe beosztott autószázadok egyenként, elméletileg egy százados irányításával egy főtörzsőrmesterrel, egy törzsőrmesterrel, két szakaszvezetővel, egy tizedessel, két számvivő írnokkal, 39 autókatonával, négy honvéddal és nyolc szakmunkással, öt személy-, tíz teher-, egy vágány, öt sebesültszállító és egy mozgó műhely gépkocsival rendelkezett.

A budapesti vezényelt autószázadban egy százados, egy főtörzsőrmester, egy törzsőrmester, egy szakaszvezető, egy számvivő írnok, 82 autókatona, egy honvéd szolgált, akik rendelkezésére 34 személy-, 20 teher-, egy vágány és egy sebesültszállító gépkocsi állt.

Az autópóttárban, a központi autóműhellyel együtt két törzstiszt, hat százados, hat főhadnagy és hadnagy, négy műmester, öt főtörzsőrmester, három törzsőrmester, két őrmester, hét szakaszvezető, két tizedes, hét számvivő írnok, 20 autókatona, 14 egyéb állományú honvéd, egy polgári tisztviselő, egy polgári díjnok, 83 polgári szakmunkás, 11 polgári segédmunkás volt, három személy- és hat tehergépkocsival.

Az átszervezés során újrarendezték a személyi kérdéseket is. A Kormányzóság autóügyeit, mint a Fővezérség autó előadója, *Brunswick György* autócsapatbeli őrnagy (a volt vörös 17., azaz Hídfőhadosztály autószázadának parancsnoka) látta el. A m. kir. Honvédelmi Minisztérium 26. osztályába *Péterffy Antal* őrnagy (a volt m. kir. 32. honvéd tábori tüzérezredtől), *Rittinger Béla* autócsapatbeli százados, *Véchey Elemér* hadbíró százados (a régi Hadügyminisztériumból), *Prochazka Udo* százados (a volt cs. és kir. 6. nehéz tüzérezredtől), *Jakab Tivadar* autócsapatbeli százados (a bécsi magyar felszámoló hivataltól), *Haala Gyula* főhadnagy (a volt cs. és kir. 6. nehéz tüzérezredtől), *Kökényessy Arthur* főhadnagy (a volt cs. és kir. 6. nehéz tüzérezredtől), *Szini János* főhadnagy, *Csajkovszky Manó* autócsapatbeli főhadnagy (a volt IV/2. vörös autózászlóalj parancsnoka), *Méhely László* főhadnagy (a volt m. kir. 41. honvéd tábori tüzérezredből) és *Neustadt Miklós* polgári alkalmazott nyertek beosztást.

Az autócsapat parancsnokság parancsnoka *Dömötör József* autócsapatbeli őrnagy lett, aki az autócsapat pótkerettől helyeztek át. Beosztott tisztjei *Máry Dezső* autócsapatbeli százados, az autópóttár addigi ideiglenes parancsnoka (korábban pedig *Brunswick* előtt a 17. vörös autószázad parancsnoka), *Stoj Emil*[273] százados (a volt. m. kir. 3. honvéd huszárezredtől), az autópóttár addigi ideiglenes parancsnokhelyettese és *Anessini Andor* autócsapatbeli százados[274], a szombathelyi körlet addigi autóügyi előadója voltak.

A Honvédelmi Minisztérium autószázadának parancsnoka *Kindlovits József* autócsapatbeli százados maradt, helyettesei *König Béla* hadnagy (a volt m. kir. 31. honvéd tábori tüzérezredtől) és *Perényi József* hadnagy (a volt m. kir. 132. honvéd tábori tüzérezredtől) voltak.

A Budapesti autószázad parancsnoka *Bachó István* autócsapatbeli százados, a Budapesti katonai kerület addigi autóügyi előadója lett. Beosztásra került továbbá *Kaczander Ferenc* repülőcsapatbeli főhadnagy és *Austerlitz Róbert* főhadnagy (a volt cs. és kir. 33. tábori tüzérezredtől) az autópóttár állományából. A századtól különleges feladatokra állandóan vezényelt autók szakasz parancsnoka *Skoda Kamillo* főhadnagy lett (a volt cs. és kir. 5 nehéz tábori tüzérezredtől), akit a Fővezérség autószakaszától helyeztek át. A század parancsnokságánál maradt további három tiszti hely, ahová később kívántak vezényléses úton áthelyezni embereket.

[273] Helyesen Stoy Emil

[274] 1918-ban utolsó beosztása szerint főhadnagyként a 63. teherautóoszlop parancsnoka volt Montenegroban.

A kaposvári, debreceni, miskolci autószázadok egyelőre nem alakultak meg, személyi beosztást sem kapott senki. Ellenben *Zecha Nándor* autócsapatbeli százados a győri autóosztagtól lett áthelyezve a szegedi autószázad új parancsnokaként. *Molnár Gyula* főhadnagy (a volt cs. és kir. 5. nehéz tábori tüzéredtől) a székesfehérvári autószázadhoz lett beosztva, *dukai Takách Marcell* autócsapatbeli százados pedig a szombathelyi körletparancsnokságtól a szombathelyi autószázadhoz.

Az autópóttár parancsnoka *szentandrási Szentandrássy Jenő* autócsapatbeli százados lett[275]. Az autós tiszti tanfolyam tanára *Gludovácz János* autócsapatbeli százados volt. *Baier Richárd* autócsapatbeli százados a m. kir. Honvédelmi Minisztérium bécsi megbízotti helyéről ugyancsak az autópóttárhoz vonult be. További beosztott tisztek *Rakovszky Tibor* gyalogsági százados (a volt m. kir. 19. honvéd honvéd gyalogezredtől), *Opaterni Károly* gyalogsági százados (a volt cs. és kir. 65. gyalogezredtől), *Ákos Gejza* gyalogsági főhadnagy (a volt cs. és kir. 5. gyalogezredtől), *Krauss Gyula* főhadnagy (a volt cs. és kir. 15. tábori tüzérezredtől) *Körtvélyessy-Sávoly Dezső* gyalogsági főhadnagy (a volt m. kir. 1. honvéd gyalogezredtől), *Horchler Frigyes* főhadnagy (a volt cs. és kir. 31. nehéz tábori tüzérezredtől), *Udvardy György* autócsapatbeli főhadnagy (vezényelve Grazba), *Ádám Károly* autócsapatbeli hadnagy (vezényelve a Honvédelmi Minisztérium 26. osztályánál maradt), *Rodriguez Endre* hadnagy (a volt m. kir. 37. honvéd tábori tüzérezredtől), *Gyenes Lajos* gyalogsági hadnagy (a volt cs. és kir. 32. gyalogezredtől), illetve *Mihály Elemér* és *Fremd Vilmos* polgári mérnökök voltak. Az autópóttár kerékpáros alosztályához *Lemberkovits Alajos* századost és *báró Sternegg Ferenc* főhadnagyot helyezték át.

Az Ilka utcai gépkocsi tárolóhoz *Ruttkay Béla* autócsapatbeli tartalékos alhadnagyot osztották be. A többi, honvédségi igénybevétel alatt álló tárolóhoz nem osztottak be külön tiszteket.

A m. kir. Honvédelmi Minisztérium [antant] összekötő csoportjánál *Walleshauser Alfréd* gyalogsági főhadnagy (régebben a volt cs. és kir. 34. gyalogezrednél) továbbra is beosztásában maradt.

Autós tiszti tanfolyamra *Rozsnyay Kálmán* százados (a HM. 26. osztályától), *Sír László*, *Érczhegyi Elek, Szecskay Jenő* és *Dus Jenő* századosok[276], illetve *Vigyázó Miklós* főhadnagy a Budapesti katonai kerületparancsnokságtól, *Perédy József* százados a Kaposvári tüzérosztálytól, *Árvay György* százados, *Tóth László* és *Dulosy István* főhadnagyok a Szegedi gyalogezredtől, *Mildner Kálmán* százados és *Paletta Jenő* főhadnagy a Budapesti tüzérosztálytól, *Bocskor Antal* százados a Szegedi tüzérosztálytól, *Szabó Lajos* és *Hartzer Oszkár* főhadnagyok a Miskolci tüzérosztálytól, *Paull Sándor* főhadnagy a m. kir. Honvédelmi Minisztérium 31. osztályától, *Anessini Ferenc* főhadnagy a Vasi gyalogezredtől, *Szaich Ottó* és *Fekete Zsigmond* főhadnagyok a m. kir. Honvédelmi Minisztériumtól, *Stollár Gábor* és *Faragó László* főhadnagyok a Fővezérségtől, *Vladár Tibor* főhadnagy a Budapesti karhatalmi főparancsnokságtól, *Lejtényi Gedeon* főhadnagy a Tolnai gyalogezredtől, *Kermenszky Gábor* főhadnagy a Hajmáskéri tüzértáborból, *Krauss Bruno* főhadnagy a Szegedi körletparancsnokságtól, *Orosz Zoltán* főhadnagy a Miskolci tartalék zászlóaljtól, *Gergely Gedeon* főhadnagy a Budapesti huszárezredtől és *Csap Ágoston* főhadnagy a Nagykanizsai járási parancsnokságtól lettek vezényelve.

Olyan polgári vállalkozások egy-egy tagját is bekapcsolták a szervezeti rendszerbe, amelyek gépkocsik gyártásával, illetve forgalmazásával foglalkoztak. Így osztották be *Boros Endre* polgári mérnököt a Magyar Általános Gépgyárnál, *Iklenár János* polgári mérnököt a

[275] 1916. május és június során a klosterneuburgi cs. és kir. autópóttár 7. alosztályának parancsnoka volt, dukai Takách István századost követően. Schimon: Kratffahrformationen, 72. oldal.

[276] Küzölük később mindenki bizonyos ideig a m. kir. gépkocsi szertár parancsnoka lett!

Ganz és Társa Danobius Kocsigyárnál, *dr. Pattantyús Géza* polgári mérnököt a Fiat Magyarországi Rt-nél. A Zápolya utcai Unitas Automobil Ipar Rt.-nél egyelőre nem osztottak be polgári mérnököt.[277]

A gyakorlat 1920 áprilisától, a fenti beosztások megtartása mellett bizonyos mértékű anyagi korlátozásokat vont maga után:

Az egyes autóparancsnokságoknál és alakulatoknál rendszeresített tiszti állásokat a Honvédelmi Minisztérium rendeletileg döntötte el. Az autócsapatbeli tisztek hiánya miatt azonban a legtöbb pozícióra a körletparancsnokságok saját hatáskörben oszthattak be vezényléses úton más csapatnemből embereket. Az autószázadparancsnokok ugyanazok a személyek voltak, akik az egyes körletek autóügyi előadói voltak. Az altiszti és legénységi állományt a Honvédelmi Minisztérium 26. (autó) és 10. (legénységi) osztályai egészítették ki, továbbá a körletek saját hatáskörben, a rendelkezésre álló autóanyag, illetve az alakulatok mennyiségétől függően, más alakulatok terhére áthelyezésekkel tölthették fel. Az ilyen áthelyezéseknél elsődlegesen azok jöttek szóba, akik előtte [1919-ig bezárólag] az autócsapatoknál szolgáltak. A feleslegesnek ígérkező katonaállományt az autócsapat parancsnoksághoz kellett irányítani [Budapestre], a fölös polgári létszámot pedig el kellett bocsájtani, amennyiben lehetett pótolni katonaállományú személyekkel.

A rendszeresített állományon felül meglévő összes gépjárművet azonnal be kellett vonni, majd az autószázadok feltöltésére felhasználni. A maradékot, beleértve a sérült, roncs gépkocsikat, alkatrészeket és üzemanyagot is az egyes körletek vonatműhelyeiben kellett tárolni. Kivételt csak a HM 26. osztály által kirendelt egyes gépjárművek képeztek, melyeket külön rendelettel küldtek meghatározott feladatokra. Az ezek után fennmaradó hiányokat fokozatosan központi készletből igyekeztek kiegészíteni. Az elmélet szerint egy-egy autószázad gépjárműveinél törekedni kellett az azonos típusok alkalmazására. A polgári tulajdonú autókat jogos tulajdonosaiknak vissza kellett szolgáltatni, ezek pontos nyilvántartását a HM 26. osztállyal közölve. A német haderő egykori tulajdonát képező gépkocsikat egyelőre tárolni kellett, használatba nem lehetett őket venni.

A szerkesztett állománytáblák szükségállományt mutattak, mivel a megfelelő autócsapat felállítására sem anyagilag, sem személyügyileg nem állt rendelkezésre kellő erő. Ez az állapot csak ideiglenes szervezetnek tekintendő.

A Honvédelmi Minisztérium 26. (autó) és 53. (vonat) osztály vezetőjének, egyben a vonat- és autócsapatok felügyelőjévé végül *Zvoničeк Mátyás* vonatcsapatbeli alezredest nevezték ki.

A Honvédelmi Minisztérium autószázada megmaradt, ekkor két szakaszból állt. Első szakasza a honvédelmi miniszter, a rokkantellátó és felszámoló hivatal feladatait látta el, a 2. szakasz pedig a vezérkar főnökének irodái részére adta a szükséges személy- és tehergépkocsikat.

Minden körletparancsnokság székhelyén egy autószázad állomásozott. Kivétel ez alól Budapest volt, ahol összesen négy század állomásozott. Az 1. század a körlet és gyaloghadosztály autóiból, a 2. század a lovashadosztály autóiból állt, a 3. század pedig a városparancsnokság és a csendőr tartalék hadosztály gépkocsijait adta. Ez a három század a körlet és a város területén csapatok és intézetek részére szükséges szállításokat végezte. Az egyes fuvarok igényléseinek teljesítéséről a körletparancsnokság gondoskodott. Ha a [bármelyik] hadosztály a körletet elhagyta, az autószázadot annak rendelték alá közvetlenül. A század parancsnoka a század többségi részét irányította. A helyettest, mint autóreferenst a körlet volt köteles megjelölni. [Általában a pótkeretek, vagy visszamaradó különítmények

[277] A bemutatott szervezetben beosztott személyeket az 1919-es folytonosság kapcsán mutattam be. A továbbiakban a személyi vonatkozások nem kerülnek részletezésre a jelentősen bővülő állomány miatt.

parancsnokaként.] A negyedik, számozás nélküli, „vezényelt autók századának” nevezett autószázad olyan gépjárművekből állt, amelyek a Honvédelmi Minisztérium külön rendelkezései kapcsán egyes parancsnokságoknak, hatóságoknak és személyeknek állandó, vagy huzamosabb időre rendelkezésre lettek bocsájtva.

A budapesti körlet közvetlen alárendeltségében volt továbbá a m. kir. autópóttár, a katonai központi autóműhellyel együtt.

Az autócsapat pótkeret átalakult autócsapat parancsnoksággá. A X. (fővezérségi) autószázadot feloszlatták, autóit részben a kormányzóságnak, részben a vezérkar főnökének irodáinak adták át. A fővezérség autócsapat parancsnoksága megszűnt. A budapesti karhatalmi autóosztag (vagy budapesti autóosztag különleges rendeltetéssel) a budapesti körlet 3. századába olvadt. A Gömb utcai II. számú javítóműhely, teljes személyzetével, anyagával, gépeivel, felszerelésével az autópóttár központi javítóműhelyébe olvadt.

Minden autószázadnál beosztásra került egy mozgóműhely, amely az előforduló kisebb javítások elvégzésére volt hivatott. A [helyben] nem javítható hibás gépjárművek ügyeit az autócsapat parancsnokságon keresztül a Honvédelmi Minisztériumnak kellett jelenteni, feltűntetve, hogy az esetleges javítások környékbeli, vagy gyári javítást jelentenek-e. Az ezekhez szükséges költség-előirányzatot biztosítani kellett. A meglévő stabil és mozgó műhelyeket haladéktalanul be kellett jelenteni, további alkalmazásukról, feloszlatásáról vagy átszervezéséről a Honvédelmi Minisztérium döntött.

A m. kir. autócsapatra vonatkozó új szabályzatok kiadásáig az említett csapatot érintő addigi összes szolgálati könyv és utasítás, valamint rendeletek értelemszerűen alkalmazásban maradtak, kivéve az 1918. november 1.-től 1919. augusztus elejéig terjedő időben kibocsájtottak.

A rendelkezésre álló csekély emberi, autó- és gumianyag, illetve üzemanyagok miatt a lehető legnagyobb takarékoskodást vezették be. Csak a legszükségesebb és kizárólag szolgálati okokból indított utakra voltak az egyes gépjárművek használhatóak. Ellenkező esetben, főleg személyautók terén üzembentartásuk beszűntetésére is fel kellett készülni.

A Kormányzóság ekkor tíz személy-, egy vágány- és egy tehergépkocsival rendelkezett. Ezek létszámfelettiként voltak besorolva. A Honvédelmi Minisztérium autószázadának 1. szakaszában két személyautó a miniszter, egy személyautó Budapest városparancsnokság, egy személyautó a HM. Elnöki C. osztály, azaz a hírszerzés, egy személyautó a szárnysegéd (és egyben parancsőrtiszt), két személyautó az anyagi csoport, egy-egy személyautó a rokkantellátó, felszámoló hivatal és a házi üzem részére volt kiutalva. Általános használatban hat személy-, három vágány-, hat tehergépkocsi, egy autóbusz és egy motorkerékpár volt. A 2. szakaszban a vezérkar főnök irodáihoz beosztott hat személy-, egy vágány- és egy tehergépkocsi volt.

Az autócsapat parancsnokság egy személy-, egy vágány gépkocsival és egy motorkerékpárral, a parancsnokságnak alárendelt autó tiszti tanfolyam két személyautóval rendelkezett.

A budapesti körlet 1. autószázadában szerepelt a körletparancsnokság és a gyaloghadosztály parancsnokság két-két személyautója, illetve a század saját egy személy-, egy vágány-, 15 tehergépkocsija, egy mozgóműhelye, öt sebesültszállító gépkocsija és egy motorkerékpárja. A 2. század a lovashadosztály két személyautójából, illetve a század saját egy személy-, egy vágány-, 15 tehergépkocsijából, egy mozgó műhelyéből, öt sebesültszállító gépkocsijából és egy motorkerékpárjából állt. A 3. századhoz a városparancsnokság két személyautója, illetve a század saját egy személy-, egy vágány-, 15 tehergépkocsija, egy mozgóműhelye, öt sebesültszállító gépkocsija és egy motorkerékpárja tartozott. A [4.] vezényelt autók századában a század saját egyetlen személyautója és motorkerékpárja, a

gyalogsági-, tüzérségi-, műszaki-, vonat és autócsapat- és a hadihajós csapat felügyelőinek egy-egy személyautója, továbbá a honvédelmi miniszter bécsi megbízottjának öt személy- és két tehergépkocsija, a Honvédelmi Minisztérium 7. osztályának összekötő [híradó] szertárának egy személy- és három tehergépkocsija,, a 2. számú vonatszertár két tehergépkocsija, a cinkotai anyaggyűjtő [állomás] egy teherautója, a budakeszi Tüdőbeteg szanatórium sebesültszállító gépkocsija, a hajmáskéri csapatgyakorlótér egy személy-, egy vágány- és kettő tehergépkocsija, a Magyar Aeroforgalmi Rt. két személy- és hat tehergépkocsija, az [antant] összekötő csoport három személyautója, az angol élelmezési misszió négy személy- és egy tehergépkocsija, az angol katonai misszió három személyautója, az amerikai gyermeksegély akció tehergépkocsija, a francia Dunaparancsnokság személyautója, a katonai szénkormánybiztos személyautója, a közélelmezésnél meghatalmazott tábornok egy személyautója, a szegedi vadász zászlóalj négy személy- és egy tehergépkocsija, illetve a székesfehérvári vadász zászlóalj két személy- és egy tehergépkocsija volt. Azaz a 4. autószázad mint egységes kötelék nem volt alkalmazható.

A szegedi, miskolci, debreceni, szombathelyi, székesfehérvári és kaposvári autószázadok állománya egyaránt a körletparancsnokság két személyautójából, a körlet hadosztályparancsnokságának két személyautójából, illetve a század saját egy személy-, egy vágány-, tíz tehergépkocsijából, egy mozgó műhelyéből, öt sebesültszállító gépkocsijából és egy motorkerékpárjából állt.

Az autópóttárhoz beosztva a Honvédelmi Minisztérium 26. (autó) osztályának kirendelt egy személyautója, az autópóttár parancsnokság egy személy- és egy teherautója, az anyag- és szerszámraktár, az abroncsraktár és üzemanyagraktár egy-egy tehergépkocsija, illetve a központi katonai javítóműhely egy személy- és két tehergépkocsija volt.

Az összesített adatok szerint a m. kir. Honvédség ideiglenes állománytáblája szerint 1920 tavaszán rendszeresített gépjárművek közül 113 személy-, 16 vágány-, 129 teher-, 46 sebesültszállító gépkocsi, egy autóbusz, kilenc mozgó műhely gépkocsi és 12 motorkerékpár volt.

A korlátozó rendelkezések szerint ez a fenti állomány került módosításra:

Miután a Kormányzóság gépjárműveit áthelyezték létszám felettinek, előírtnak megfelelő tíz személy-, egy vágány- és egy tehergépkocsival rendelkezett.

A vezérkari főnök irodáinál lévő nyolc személy-, egy vágány-, egy teher- és egy sebesültszállító gépkocsiból leadtak az autópóttárnak két személy- és az egy sebesültszállító gépkocsit.

Miután a Honvédelmi Minisztérium házi autóosztagát átnevezték a Honvédelmi Minisztérium autószázadának I. szakaszává, 13 személy-, egy vágány-, 12 tehergépkocsijából és egy autóbuszból álló állományából leadtak az autópóttárnak hat tehergépkocsit.

A Budapesti körletparancsnokság (immáron az 1. autószázadhoz beosztott) személyautóját megtarthatta.

A teljes meglévő mennyiséget lefedve, a Budapesti repülőszázad egyetlen személygépkocsiját, budapesti 1. számú katonai kórház hullaszállításra használt tehergépkocsiját, illetve a budapesti 16. és 17. számú katonai kórházak egy-egy tehergépkocsiját, a hídépítő zászlóalj egy személy- és három tehergépkocsiját, a hadihajózás műszaki hivatalának egy, a Honvédelmi Minisztérium beszerzési csoportjának egy tehergépkocsiját bevonták az autópóttárba.

A Földmívelésügyi Minisztérium egy személyautóját, két tehergépkocsiját, négy [Holt-]Caterpillar lánctalpas vontatóját, illetve hat ekevontató traktorát, gőzekéjét és benzinekéjét, illetve a Közélelmezési Minisztérium 77 tehergépkocsiját bevonták az autópóttárba.

A Miniszterelnökség két személyautóját, a vallás- és közoktatásügyi miniszter személyautóját, az Államrendőrség két személy- és négy tehergépkocsiját, az [HM.] Építési osztály teherautóját, az ausztriai követ személyautóját, a Czukor utcai különítmény (műegyetemi karhatalom) tehergépkocsiját, a Népjóléti Minisztérium öt sebesültszállító gépkocsiját, a váci fegyház tehergépkocsiját, a váci műszaki szertár tehergépkocsiját és fényszóró vontatóját, illetve a kecskeméti Héjjas Iván különítmény tehergépkocsiját ugyancsak bevonták az autópóttárba.

A vezényelt autók századához került át az entente (antant) misszió összekötő csoportjának három személyautója, az angol admiralitás egyetlen tehergépkocsija (már korábban leadva az autópóttárnak), az angol katonai misszió három személyautója, az angol élelmezési misszió négy személyautója, az amerikai gyermeksegélyző akció tehergépkocsija, a francia Dunaparancsnokság személyautója és a budakeszi Tüdőbeteg szanatórium sebesültszállító gépkocsija. A szanatórium tehergépkocsiját bevonták az autópóttárba. A vezényelt autók századába került még továbbá a Budapesti központi vonatszertár két tehergépkocsija, a Honvédelmi Minisztérium 7. osztály összekötő [híradó] szertárának egy személy- és három tehergépkocsija, a cinkotai anyaggyűjtő állomás tehergépkocsija, a katonai szénügyek kormánybiztosának személygépkocsija és a Közélelmezésnél meghatalmazott tábornok személyautója.

Az autópóttár saját állománya három személy- és hat tehergépkocsiból állt. Ezt megtartotta és ehhez jött hozzá az őrzésébe utalt, azaz központi készletbe vont számos különféle gépkocsi.

A budapesti 1. autószázad alá vonták be a Pest vármegyei katonai parancsnokság személyautóját.

A budapesti 3. autószázadba helyezték át a Budapesti katonai városparancsnokság négy teher- és egy sebesültszállító gépkocsiját.

A székesfehérvári autószázad szintén több meglévő szervből állt össze. A székesfehérvári körlet parancsnokság egy személyautót tartott meg (ez a győri vármegyei katonai parancsnokság autója volt), egy vágány- és egy tehergépkocsija az autószázadba került. Cserébe a győri autóosztagtól átvehetett egy személyautót. A győri autóosztagot, miután feloszlatták, nyolc személy- és 12 tehergépkocsiját bevonták a budapesti autópóttárba. A székesfehérvári villamos és fényszóró intézet tehergépkocsiját bevonták, az autószázad kapta meg. A székesfehérvári vadász zászlóalj személyautóját átadták a Honvédelmi Miniszter autószázadának (közvetlenül a miniszternek). A székesfehérvári [gyalog]hadosztály parancsnokság három személy- és négy tehergépkocsijából két személyautót tarthatott meg, a többi az autószázadba került át.

A szombathelyi körlet parancsnokságnál két személyautót hagytak meg. Egy vágány-, két tehergépkocsiját, illetve két páncélautóját a szombathelyi autószázad kapta meg. A szombathelyi [gyalog]hadosztálynál két személyautó maradt. Egy személy- és két tehergépkocsiját az autószázadba osztották. Szombathelyről minden további gépkocsit bevontak a budapesti autópóttárba. Így a szombathelyi huszárezred két tehergépkocsiját, illetve a Moson-, Vas-, Sopron vármegyei katonai parancsnokságok, a szombathelyi gyalogdandár parancsnokság és a Dunántúli lovas ezred egy-egy személyautóját.

A szegedi erőket teljesen átszervezték. A szegedi körlet és hadosztályparancsnokságot széttagolták. Két személyautója a szegedi körlet parancsnokságához, két személyautója a szegedi [gyalog]hadosztály parancsnokságához, egy személy- egy vágány- és tíz tehergépkocsija a szegedi autószázadhoz került át. Két személy- és öt tehergépkocsija be lett vonva a budapesti autópóttárba. A szegedi repülő század állományából törölték a gépkocsikat, három személy- és egy tehergépkocsija ugyancsak a budapesti autópóttárba került. A szegedi

vadász zászlóalj négy személy- és egy teherautója a Honvédelmi Minisztérium vezényelt autók századába lett átadva.

A kaposvári körletparancsnokság egy, a kaposvári [gyalog]hadosztály parancsnoksága pedig két személyautót tarthatott meg. Előbbi tehergépkocsija, utóbbi egy személy-, egy vágány- és hat tehergépkocsija a kaposvári autószázadba került átszervezésre.

A debreceni körlet parancsnokságnál egy személyautót hagytak meg. Három tehergépkocsija alkotta a debreceni autószázad állományát.

A miskolci körlet parancsnokság gépjárműveit szintén szétosztották. Egy személyautót tartott meg, egy személyautó a miskolci hadosztály parancsnokság, négy tehergépkocsit pedig a miskolci autószázad kapott meg.

A Honvédelmi Minisztérium bécsi megbízottjának öt személy- és két tehergépkocsit hagytak meg. Hat személy-, öt teher-, két szerelvény- és három sebesültszállító gépkocsiját a budapesti autópóttárba vonták be.

A fenti nagy átszervezés szerint a m. kir. Honvédség 113 személy-, hét vágány-, 191 teher-, két szerelvény-, 11 sebesültszállító gépkocsival, egy autóbusszal, hat motorkerékpárral és két páncélgépkocsival, illetve öt további speciális gépkocsival (négy Holt-Caterpillar lánctalpas vontatóval és egy fényszóró vontatóval) rendelkezett.[278]

A magyar vörös hadseregtől megörökölt, illetve az Osztrák-Magyar Monarchia felszámolt vagyoni csomagból meglehetősen vegyes gépjármű anyaggal rendelkezett a Nemzeti hadsereg, még csak meg sem közelítve az elméletileg előírt állományt.

Rekonstruált anyag a hiányosan fennmaradt dokumentumok alapján:

- személygépkocsi: kb. tíz Rába Grand I, tíz Benz, tíz Puch VIII, öt Austro-Daimler, két Daimler, egy Laurin&Klement, egy Horch, egy Stöwer, egy Waf, egy Talbot
- tehergépkocsi: kb. 70 Marta M, kb. 40 Rába V, nyolc Rába II, két Nesselsdorfer, egy Rába R, egy Fiat 53A, egy Bergmann.
- sebesültszállító gépkocsik: 11 Puch VIII, 2 db Opel, egy Laurin&Klement és egy Studebaker. Többségük Bécsen keresztül érkezett haza.
- különleges gépkocsik: tíz Gräf&Stift műhely gépkocsi pótkocsival, egy Peerless üzemanyag gépkocsi, két Büssing páncélautó, egy Gräf&Stift fényszóró gépkocsi, egy Gräf&Stift generátor gépkocsi fényszóróhoz, 34 Austro-Daimler M17 tüzérségi vontató, 14 Büssing vágány tehergépkocsi, kb. 11 vágány gépkocsi (Westinghouse, Rába Grand, Benz, Renault, Ganz-Fiat)
- motorkerékpár: kezdetben nem állt rendelkezésre a haderőben

Táblázatba foglalva a nagyobb mennyiségben, vagy legalább több példányban rendszeresített, illetve meglévő gépjárművek:[279]

gyártmány	típus	lóerő	tényleges vagy becsült mennyiség
személygépkocsi			
Rába Praga	Grand I	15/35	kb. 10
Rába Praga	Grand II	15/50	kb. 10
Fiat, Austro-Fiat, Ganz-Fiat	1 C	9/24	kb. 15
Fiat, Austro-Fiat, Ganz-Fiat	2 DR [2F]	15/38	kb. 10
Fiat	501	6/16	kb. 10
Fiat	505	9/25	ismeretlen

[278] HL, HM 60416/eln.26.oszt.-1920.
[279] HL, HM 11538/eln.3.oszt.-1922.

Fiat	510	14/40	kb. 10
Benz		8/20	ismeretlen
Benz	Spezial	10/30	ismeretlen
Benz		14/30	kb. 5
Benz		18/45	kb. 5
Puch	VIII	14/38	kb. 10
Stöwer	D	8/24	ismeretlen [csak 1 ismert]
Laurin&Klement	S	7/20	ismeretlen
Laurin&Klement	S.I.	9/24	ismeretlen [csak 1 ismert]
sebesültszállító gépkocsik			
Fiat, Austro-Fiat, Ganz-Fiat	1 C	9/24	ismeretlen (kb. 10)
Fiat, Austro-Fiat, Ganz-Fiat	2 F	11/20	60 (az első megrendelésből)
tehergépkocsik			
Fiat, Austro-Fiat, Ganz-Fiat	5TNO	50	ismeretlen
Fiat, Austro-Fiat, Ganz-Fiat	4TS	38	kb. 70 (további beszerzések még folyamatban)
Fiat, Austro-Fiat, Ganz-Fiat	2TG	40	ismeretlen
Fiat, Austro-Fiat, Ganz-Fiat	2TM	30	ismeretlen
Fiat	15ter	17/30	kb. 50 (további beszerzések még folyamatban)
Rába Praga	V	15/35	kb. 50
Rába	II	15/35	8
Nesselsdorfer	TL	14/35	ismeretlen
Nesselsdorfer	TL4	14/35	ismeretlen [2 db beazonosítva]
Marta	M 2to	30	kb. 5
Marta	M 3to	30	kb. 65
Ganz-Fross-Büssing, Fross-Büssing	III W 3to	32/35	kb. 60
Büssing	V 5to	40	kb 5
NAG	KL7	35/40	ismeretlen
NAG	L8	40/45	ismeretlen
Gräf&Stift	WKR 15M és 16M 3to	55	kb 5
Waf			ismeretlen [1 beazonosítva]
pótkocsik			
Argay-Döme	2-3to	-	kb. 50 (további beszerzések folyamatban)
Rába	2-3to	-	kb. 50 (további beszerzések folyamatban)
Austro-Daimler	12M 5to	-	kb. 25
különleges gépkocsik			
Austro-Daimler	12M vontató	100	
Austro-Daimler	12/16M vontató	100	
Austro-Daimler	17M	80	
Austro-Daimler	12M kábeldob vontató	100	
Gräf&Stift	WKR 15M műhely	55	10 db
csak 1-2 példányban állományban lévő gépkocsik			

Dürkopp	személygépkocsi		1 db
Orix	személygépkocsi		1 db
Horch	személygépkocsi		1 db
Dietrich	személygépkocsi		1 db
Opel	sebesültszállító		2 db
Studebaker	sebesültszállító		1 db
Bergmann	3,5to tehergépkocsi		1 db

1920. február 24-én a haderő feltöltésére 28 Fiat 4TS 38 Le-s tehergépkocsit rendeltek meg a Magyar Fiat Művek Rt-től. Eredeti olasz gyártású gépkocsikat rendeltek, melyeket vasúton szállítottak le. Előbb júliusban 18-at, majd röviddel utána a maradék tizet.[280]

1920. július 16-án 60 Fiat 2F sebesültszállító gépkocsit rendeltek a haderő részére. A 12/20 Le-s, négy hordágy befogadására alkalmas, félig nyitott, fából készült felépítménye megegyezett a már rendszerben lévő Fiat és Opel sebesültszállítókéval. (A Puch VIII sebesültszállítók teljesen csukott kivitelben készültek.) Az olasz gyártású gépkocsik október és november során érkeztek meg három vasúti szállítmánnyal. Ez a megrendelés tulajdonképpen fedezte a honvédség teljes igényét, ezáltal alapvető, rendszeresített típusává vált.[281]

1920. december 13-ai állapot szerint a teljes m. kir. Honvédség tíz Austro-Daimler vontatóval, négy 2 tonnás tehergépkocsival, 135 3-5 tonnás tehergépkocsival, 27 1,5 tonnás tehergépkocsival, 52 személyautóval és kilenc műhely gépkocsival rendelkezett. Ebből az anyagból hamarosan értékesítettek, illetve selejteztek 26 (többségében Nesselsdorfer) 3-5 tonnás tehergépkocsit, 13 1,5 tonnás tehergépkocsit és három személyautót. Ugyanakkor - ismeretlen pontos időpont és részletek mellett - beszerzésre került 22 (Rába V és Fiat 4TS) 3-5 tonnás tehergépkocsi és 50 (Fiat 15ter) 1,5 tonnás tehergépkocsi.[282]

1920. év végén, egészen január 8-áig kísérletet folytattak le a hadihíd oszlopok automobilizálása kapcsán. Kecsegtető eredménnyel egy teljes hadihíd oszlopot állítottak össze négy nehéz tehergépkocsival, négy pótkocsival (szerelvény gépkocsi) és egy könnyű tehergépkocsival. Felmerült esetlegesen francia vontatók beszerzése is.[283]

1921. év elején, pontosabban egyelőre meg nem határozható időpontban megrendeltek a haderő részére két repülőelhárító autót. A két Erhardt típusú, páncélzattal és légvédelmi ágyúval ellátott önjáró légvédelmi lövegek voltak. 1922. február elején vették át őket Bécsben, a szükséges lőszerrel együtt.[284] Könnyen lehet, hogy a Monarchia vagyonfelosztásának utolsó állomását jelentette a két önjáró löveg, melyeket a légvédelmi tüzérség kiképzésére használtak. (A légvédelmi tüzérség alapját a folyamőrséghez kiszervezett és oda beosztott, ebben az időszakban megrendelt 20 Rába Vr páncélozott önjáró légvédelmi ágyú képezte.)

1921 áprilisától, majd a trianoni békeszerződés alapján május 1-jétől az új (nyílt és titkos) békehadrend bevezetésével leegyszerűsítették, a lehetőségekhez mérten egységesítették a felülvizsgált gépjármű állományt. A hadrendi táblázatokat a meglévő állományhoz igazították, közelítve az elméletet a tényleges feltöltöttséghez. Innentől kezdve a békeállomány megtartása, illetve feltöltése volt az elsődleges szempont bármilyen gépkocsiügy kapcsán. A

[280] HL, HM 36078/ált.3.oszt.-1921.
[281] HL, HM 82159/ált.3.oszt.-1922.
[282] HL, VKF 40536/VI-3.oszt.-1921.
[283] HL, VKF 40385/I.csop.-1921.
[284] HL, HM 22342/ált.3.oszt.-1922.

területi elosztás nagyjából megmaradt, ellenben a rengeteg vezényelt, illetve kiszervezés, feloszlatás - pontosabban rejtés - miatt rendszert terhelő alakulatot és szervet megszüntettek. Ezzel a békeállomány kezelése ebben a formában jelentősen leegyszerűsödött. A haderő kitűzött célja a teljes állományt tekintve:

Budapesti 1. autóosztag: 22 3-5 tonnás tehergépkocsi, hat 1,5 tonnás tehergépkocsi, öt személyautó, egy Gräf&Stift műhely gépkocsi, öt sebesültszállító gépkocsi, egy vágány gépkocsi, 23 3-5 tonnás pótkocsi, két motorkerékpár.

Kerületi autóosztagok (székesfehérvári 2., szombathelyi 3., kaposvári 4., szegedi 5., debreceni 6., miskolci 7.): egyenként két 3-5 tonnás tehergépkocsi, két 1,5 tonnás tehergépkocsi, három személyautó, egy Gräf&Stift műhely gépkocsi, két sebesültszállító gépkocsi, egy vágány gépkocsi, három 3-5 tonnás pótkocsi, két motorkerékpár.

Budapesti 1. utász zászlóalj: három Austro-Daimler 80-100 Le-s fényszóró szerelvény vontató, 14 3-5 tonnás tehergépkocsi, egy 1,5 tonnás tehergépkocsi, 19 3-5 tonnás pótkocsi.

Árvédelmi hidász osztály: három 20 1,5 tonnás tehergépkocsi, két személyautó.

Győri 2. utász zászlóalj: három Austro-Daimler 80-100 Le-s fényszóró szerelvény vontató, három 3-5 tonnás tehergépkocsi, 11 3-5 tonnás pótkocsi.

Szegedi 3. utász zászlóalj: három Austro-Daimler 80-100 Le-s fényszóró szerelvény vontató, három 3-5 tonnás pótkocsi.

Budapesti 1. összekötő század: négy 3-5 tonnás tehergépkocsi, két 1,5 tonnás tehergépkocsi, négy 3-5 tonnás pótkocsi.

Kerületi (2-7.) összekötő századok: egyenként két 3-5 tonnás tehergépkocsi, egy 1,5 tonnás tehergépkocsi, két 3-5 tonnás pótkocsi.

Autógéppuskás és ágyús osztag: hat 3-5 tonnás tehergépkocsi, két 1,5 tonnás tehergépkocsi, négy személyautó, egy Gräf&Stift műhely gépkocsi, kilenc páncélautó[285], hét 3-5 tonnás pótkocsi, négy motorkerékpár.[286]

Honvédelmi Minisztérium autóüzem házi osztaga: négy 3-5 tonnás tehergépkocsi, egy 1,5 tonnás tehergépkocsi, 11 személyautó, egy vágány gépkocsi, négy 3-5 tonnás pótkocsi, két motorkerékpár.

Honvédelmi Minisztérium autóüzem Ezredes utcai telep (10 % anyagtartalékkal): egy Austro-Daimler 80-100 Le-s vontató, egy 2 tonnás tehergépkocsi, 18 3-5 tonnás tehergépkocsi (ebből egy Peerless tartályautó, egy Gräf&Stift tűzoltó autó, egy Fiat hullaszállító autó), hat 1,5 tonnás tehergépkocsi, hat személyautó, egy Gräf&Stift műhely gépkocsi, egy páncélutó, két sebesültszállító gépkocsi, három vágány gépkocsi, 18 3-5 tonnás pótkocsi, 18 motorkerékpár (ebből tíz a kerékpáros zászlóaljaknál).

budapesti (1. - 3.) egészségügyi századok: egyenként egy 2 tonnás tehergépkocsi

Budakeszi tüdőbeteg szanatórium: egy 3 tonnás tehergépkocsi pótkocsival, egy sebesültszállító gépkocsi.

katonai központi ruhatár: egy 3 tonnás tehergépkocsi pótkocsival.

budapesti 1. és 2. élelmezési raktár: egyenként két 3 tonnás tehergépkocsi pótkocsival.

kerületi (1. - 7.) élelmezési raktárak: egyenként egy 3 tonnás tehergépkocsi pótkocsival.

központi fegyverműhely: egy 3 tonnás tehergépkocsi pótkocsival, egy 1,5 tonnás tehergépkocsi.

---

[285] A tervezett hadrendbe (HM. 115000/titk.1-1921.) illesztett autógéppuskás és ágyús osztag állományába a kilenc páncélautó beállítását a békeszerződés azon pontjára alapozták, az engedélyezett lovashadosztály keretében ugyanis kilenc páncélautó volt tartható. Azonban ezek tényleges beszerzéséhez az adott időpontban sem a pénzügyi, sem a politikai feltételek nem álltak rendelkezésre. Ezért az autógéppuskás és ágyús osztag a következő hadrendben (HM 5000/titk.1.-1922.) már nem szerepelt.

[286] Az autós lövegoszlop, később 51. autóüteg állománya ekkor egy személyautóból, öt 3 tonnás tehergépkocsiból, három pótkocsiból és egy motorkerékpárból állt. HL, VKF 302/titk.3.oszt.-1921.

központi tüzér anyagjavító műhely: két 3 tonnás tehergépkocsi pótkocsival.
hidászanyag szertár: öt 3 tonnás tehergépkocsi pótkocsival (tárolva).
központi vonatműhely: egy 3 tonnás tehergépkocsi pótkocsival.
összekötőanyagjavító műhely: egy 3 tonnás tehergépkocsi pótkocsival.
HM 11. (építési) osztály anyagszállítása: két 3 tonnás tehergépkocsi pótkocsival.
Ludovika Akadémia: egy 1,5 tonnás tehergépkocsi.
várpalotai csapatgyakorlótér parancsnokság: öt 3 tonnás tehergépkocsi pótkocsival.
bécsi felszámoló hivatal IV. csoport: két 1,5 tonnás tehergépkocsi, két személyautó.

Ez a mennyiség összesen tíz vontatót, négy 2 tonnás tehergépkocsit, 135 3-5 tonnás tehergépkocsit, 71 1,5 tonnás tehergépkocsit, 50 személygépkocsit, kilenc műhely gépkocsit, tíz páncélautót, 20 sebesültszállító gépkocsit, 11 vágány gépkocsit, 169 3-5 tonnás pótkocsit, illetve 38 motorkerékpárt jelentett. [287]

A gépjárművek egy kisebb részét hivatalosan le kellett állítani a forgalomból takarékossági szempontok alapján. Ezeket nem vonták be az alakulatoktól és intézményektől, a helyőrségekben kellett felriasztás esetére tárolni. Az előírt mennyiség feletti gépjárműveket azonban be kellett szolgáltatni az m. kir. Állami Autóüzem Igazgatóságnak (azaz az egykori autópóttárnak). Minden felesleges járatot, szállítást le kellett állítani.[288]

A m. kir. Honvédség motorizált alakulatainak fejlődése és alkalmazása

A teljes haderő innentől kezdve nem kerül bemutatásra, hiába rendelkezett egyre több alakulat és intézet gépjárművekkel. A továbbiakban kizárólag a teljes mértékben motorizált alakulatok elemzése következik, illetve az ezek részére történt gépjármű beszerzések részletezése. Érdekes módon a politikától ebben az időszakban jelentős mértékben elszakadt maga a gépkocsizás. A haderő önmagában a saját fenntartásával volt elfoglalva, kínosan ügyelve a Szövetséges Ellenőrző Bizottság részére látható szervezéssel és a rejtésben lévő alakulatok bújtatására.

1921. május 13-án egy értekezletet követően döntés született arról, hogy a haderő részére a háború alatt bevezetett, szubvencionális (vagyis egységesített) gépkocsik kerüljenek hazai gyártásba.[289]

Szorgalmazták olyan törvények bevezetését is, mellyel a hazai autóipart arra ösztönöznék, hogy a hadsereg által háború esetén szükséges, de magántulajdonú gépjárművek számát növeljék. Azaz lehetőség szerint olyan automobilok kerüljenek a polgári közlekedésbe, melyek behívásuk esetén hasonló korszerűséggel és kialakítással rendelkezzenek, mely megegyezik a nemzeti hadsereg által alkalmazott gépjárművekkel.

Megállapították, hogy az országban lévő katonai és polgári gépjármű állomány egy háború esetén a felriasztott haderő szükségleteit nem tudja fedezni.

A szubvenció tényezői: (ebben visszanyúltak a cs. és kir. autócsapat irányelveihez)
- iránykövetelmény a szerelvényt képező tehergépkocsi és pótkocsi együttese
- a tehergépkocsi nettó hordképessége legalább 5 tonna legyen, a pótkocsié pedig 3 tonna

[287] A fenti adatok elsősorban a kívánt mennyiséget jelentik. A gépjárművek többsége rendelkezésre állt, kivéve a páncélautókat.
[288] HL, HM 18652/ált.3.oszt.-1921. Az autópóttárat szintén kiszervezték, polgáriasították és így vette fel az Állami Autóüzem Igazgatósága megnevezést.
[289] A szubvencionális gépkocsik egységesített, lánchajtásos, katonai elveknek leginkább megfelelő tehergépkocsik voltak. Gyakorlatban azonban szerkeszetük és motorjuk nem volt erősebb, hajtásrendszerük pedig idejét múlttá vált 1921-re.

- egységes kerékméretek minden típusnál: első vaskerék átmérője 660 mm, hátsó vaskerék külső átmérője pedig 868 mm
- motorok legalább 45 Le-s teljesítménnyel rendelkezzenek
- motor gyújtása mágneses rendszerű legyen (Both)
- egy típusú porlasztó alkalmazása (Pallas, esetleg Zenith)
- benzinüzemű tehergépkocsik alnyomású benzin továbbító készülék
- kerekekben elhelyezett golyóscsapágyak futó perselyekkel helyettesítendők
- kizárólag lamellás kapcsolás
- méhkas hűtők, más típus esetén könnyen cserélhető csövekkel és lamellákkal
- erős hűtővédő
- kardános vagy lánchajtású járművek (később eldöntendő. 1918-ig a katonai gyártmányokon a kardános rendszerrel szemben a láncos hajtást részesítették előnyben, elsősorban az utak rossz állapota miatt. Később ez a tendencia megfordult.) Lánchajtás esetén erősebb láncokra volt szükség a megszokottnál.
- alvázakra rögzített vontatókapcsok erősebb kivitele
- eddigi nyitott vezetőülés helyett csukott vezető ülések bevezetése
- kocsiszekrény a vezető üléstől függetlenítendő
- minden gépkocsin egy forgatható fényszóró felszerelése
- Magyarországon gyártásban kizárólag a Fiat Művek és a győri Magyar Waggon és Gépgyár kerülhet szóba (Fiat és Rába tehergépkocsik). A MÁG, Ganz-Danobius, Büssing típusokat mellőzni kell. Az aradi Marta gyártól rendelés felvétele nem várható.
- Minden olyan tehergépkocsi külföldről történő behozatalát meg kell gátolni, amely nem felel meg a fenti meghatározott kitételeknek.[290]

A hadrend teljes feltöltésének céljából az 1921/1922-es költségvetési évben hitelből 20 motorkerékpár, 50 személyautó, 45 egészségügyi gépkocsi (sebesültszállító és segély), illetve 40 pótkocsi beszerzését tervezték.[291] A tényleges megrendelések ebből a tételből mind az 1922-es évre csúsztak át.

1921 októberében, az úgynevezett második királypuccs idején a katonai gépkocsizás jellemzően szintén nem volt érintett. A karhatalomtól, csendőrségtől és rendőrségtől a gépjárműveket bevonták, a haderő teljes kötelékei pedig nem vettek részt semmilyen politikai jellegű megmozdulásban. A budaörsi fegyveres összecsapás után bizonyíthatóan csak két gépkocsi rongálódott meg. Az egyik egy Fiat 2 tonnás tehergépkocsi volt, amelyet a királyhű csapatok hoztak magukkal ismeretlen helyről. A másik, egy Praga 2 tonnás tehergépkocsi a puccs ellen felvonultatott erőkhöz tartozott. A várpalotai csapatgyakorlótér személyzetéből összeállított különítményt hozhatta fel Budaörsig.[292]

1922 januárjától megalakult a m. kir. Hadianyaggyár, az antant katonai ellenőrző bizottság felügyelete alatt egyedüliként működő intézmény, amely katonai célú termelést végezhetett Magyarországon. Ez alá vonták a legfontosabb olyan polgári vállalatokat, melyek addig haditermelésben érintettek voltak, de a vállalatok autonómiájukat nem veszítették el. (pl. Weiss Manfréd Rt.) A gépjárműgyártás ezalól részben mentesült. Különleges gépkocsik (pl. páncélautók) gyártását a békeszerződés értelmében betiltották, így ezek egyáltalán nem készültek. A szervezet 1927. január 1-jéig működött, ez idő alatt igen korlátozott mennyiségű katonai célú termelésről beszélhetünk. Az időszak ráadásul igen nehéz anyagi körülmények

[290] HL, VKf 13490/eln.3.oszt.-1921.
[291] HL, VKF 40539/I.csop.-1921.
[292] HL, HM 8838/ált.3.oszt.-1922.

jellemzőek. A szerény költségvetési keretet a begyűrűző gazdasági világválság is felerősítette. A m. kir. Honvédség éves költségvetéseinek többsége az intézményrendszer fenntartására volt fordítva, fejlesztés minimális mértékben történt.

1922. februári állapot szerint a haderő teljes gépjármű anyaga a következő volt:[293]

gépjármű	szükséglet	van	pótlás
motorkerékpár	54	34	20
vágányautó	24	24	-
4-6 üléses személyautó	19	19	-
2-4 üléses személyautó	64	64	-
segélyautó	5	5	-
sebesültszállító	151	127	24
1,5to teherautó	159	138	21
2-3to teherautó	410	366	44
5to teherautó	30	29	1
páncélautó	-	-	-
fényszóró autó	1	-	1
80/100 Le-s vontató	10	9	1
motorkerékpár pótkocsi	4	4	-
3to pótkocsi	184	35	149
5to pótkocsi	29	18	11

1,5 tonnás tehergépkocsik nem készültek hazai gyártónál. "F", azaz felriasztás esetén azonban tervezték egy üzem gyártási megbízását. A sebesültszállítókból 12 darabot ekkor már megrendeltek (Fiat 2F), a fennmaradó hiányt felriasztás esetén azonnali jelleggel tervezték megrendelni. A hiányzó pótkocsikból 30 darab beszerzés alatt állt, a többit a Neuschloss-Lichtig Rt-től tervezték megrendelni.

Személygépkocsik előírt mennyiségben álltak rendelkezésre. Ettől függetlenül a Magyar Waggon- és Gépgyár Rt. Rába személyautókat továbbra is előállított kisebb mennyiségben Praga gyártási jog alapján, a Rába állítása szerint 600 darabot is képesek lettek volna szállítani.

Tehergépkocsikat ekkor a Ganz-Danobius Rt. és a Magyar Általános Gépgyár (MÁG) készített, szintén kisebb mennyiségben. A Ganz azonban hamarosan leállt a termeléssel.

1922. április 1-jétől lépett életbe a Kereskedelmi és Közlekedési Minisztérium, és a Belügyminisztérium egyetértésében készült új rendelet, amely a közútiforgalomban közlekedő gépjárművek vizsgáztatási és forgalmi rendszámait szabályozta.[294] Táblázatban olvasható rendszer lényege, amely alapján - pl. fényképekről - különböző azonosításra alkalmas információkat tudhatunk meg.

gépjármű-kerület megnevezése	rövidítése
Budapest székesfőváros	**Bp**
budapesti kerület (Jász-Nagykun-Szolnok, Esztergom, Hont, Nógrád vármegyék, Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye fele)	**B**
debreceni kerület (Hajdu és Szabolcs vármegyék, Bereg, Szatmár és Bihar csonka vármegyék)	**D**

[293] HL, VKF 40260/3.oszt.-1922.
[294] HL, HM 43093/ált.3.oszt.-1922.

miskolci kerület (Heves és Borsod vármegyék, Gömör, Abauj-Torna, Ung és Zemplén csonka vármegyék)	**M**
pécsi kerület (Somogy és Tolna vármegyék, Baranya csonka vármegye)	**P**
szegedi kerület (Békés vármegye, Csongrád-Csanád, Torontál, Arad, Bács-Bodrog csonka vármegyék, Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye fele)	**S**
székesfehérvári kerület (Fejér és Veszprém vármegye, Győr és Komárom csonka vármegyék)	**E**
szombathelyi kerület (Pozsony, Moson, Sopron, Vas és Zala csonka vármegyék)	**O**

Kiadott számsorok szerint:

kerület	személygépkocsi	tehergépkocsi	különleges gépkocsi	motorkerékpár
Bp	20000 - 34999	35000 - 38999	39000 - 39999	40000 - 44999
B	45000 - 45499	47500 - 48499	48500 - 48599	49000 - 49999
D	50000 - 51199	51200 - 51499	51500 - 51599	51600 - 51999
M	52000 - 53199	53200 - 53499	53500 - 53599	53600 - 53999
P	54000 - 55199	55200 - 55499	55500 - 55599	55600 - 55999
S	56000 - 57799	57800 - 58299	58300 - 58399	58400 - 58999
E	59000 - 59599	59600 - 59749	59750 - 59799	59800 - 59999
E (Győr)	60000 - 61199	61200 - 61499	61500 - 61599	61600 - 61999
O	62000 - 63199	63200 - 63499	63500 - 63599	63600 - 63999
O (Sopron)	64000 - 64599	64600 - 64749	64750 - 64799	64800 - 64999

Állami tulajdonú gépkocsik forgalmi rendszámai, általában Bp betűkóddal, majd anélkül:

m. kir. Honvédség (személygépkocsik)	**10-000 – 10-999**
m. kir. Honvédség (sebesültszállító gépkocsik)	**11-000 – 11-299**
m. kir. Honvédség (különleges gépkocsik)	**11-300 – 11-799**
m. kir. Honvédség (motorkerékpárok)	**11-800 – 11-999**
m. kir. Honvédség (tehergépkocsik)	**12-000 – 12-999**
m. kir. Honvédség (motorkerékpárok)	**13-000 – 13-999**
kormányzóság (személygépkocsik)	**14-000 – 14-099**
miniszteri (személygépkocsik)	**14-100 – 14-249**
egyéb állami (személygépkocsik)	**14-250 – 14-549**
állami tehergépkocsik (és egyéb)	**14-550 – 14-949**
állami motorkerékpárok	**14-950 – 14-999**
m. kir. Postaüzem	**15-000 – 15-999**
Budapest Autóközlekedési Vállalat	**16-000 – 16-999**
Székesfőváros autóbusz üzeme és egyéb közhasznú vállalatok	**17-000 – 17-999**
tartalék közhasznú autók részére	**18-000 – 19-999**

A honvédségnél nagy igény mutatkozott korszerű gépkocsik beszerzésére. A kereskedelmi miniszter felhívására a Magyar Gyáriparosok Országos Szövetsége 1922 májusában több levélben is tájékoztatást adott a lehetőségekről, amellyel a magyarországi autóipartelepek foglalkoztatását lehetett volna elősegíteni.[295] A haderőnek 60 db kis személyautóra, 50 db 3 tonnás tehergépkocsira, 20 (illetve 60) 1,5 tonnás tehergépkocsira, 24 könnyű gépkocsi alvázra, 45 motorkerékpárra és 70 db 3 tonnás pótkocsira lett volna szüksége.

[295] HL, HM 4415/eln.3.oszt.-1922.

Az 50 db 3 tonnás tehergépkocsit a Magyar Waggon és Gépgyár Rt. lett volna képes legyártani három-négy hónap alatt, de ajánlatot nem tudtak adni, mivel a szóba kerülő típusúk irányára folyamatosan változott. Adat nem áll rendelkezésünkre, valószínűleg mintegy tíz Rába V tehergépkocsi és 20 Rába V alváz került megrendelésre páncélozott felépítménnyel és légvédelmi ágyúk felszerelésével, önjáró légvédelmi lövegként.

A torinoi (akkor turini) Fiat nem tudott szállítani sem a 20 db 15ter (53A motorral), sem a 24 db 2F (52/b alváz) típusú kocsikat. (A MÁG 60 db 1,5 tonnás tehergépkocsi szállítását vállalta volna úgy, hogy nem volt berendezkedve a gyártásukra és eleve csak 18 kocsi összeszerelésével kezdte volna a munkát. A 60-ból ajánlott 30 kocsit a Rába szállított volna, de az Austro-Fiat alvázak gyártási jogát ekkor még nem szerezték meg.) A hazai üzemek közül a Ganz állt szerződésben az olasz Fiattal, de 1918 óta leálltak a gyártással és összeszereléssel egyaránt. (A Fiat csak 1926-ban kötött újabb szerződést a Mávaggal.) A Rába és a hazai vezérképviselet (Magyar Fiat Művek Rt.) igyekezett megoldást találni, esetleg az osztrák Austro-Fiaton keresztül, egyelőre eredménytelenül. A kérdés néhány hónap múlva a torinói üzemtől közvetlenül megrendelt tehergépkocsikkal és sebesültszállító gépkocsikkal oldódott meg. A megrendelésekről, szállítási időpontokról jelenleg nem rendelkezünk adatokkal, de mintegy 130 Fiat 15ter 1,5 tonnás tehergépkocsi, néhány alváz és mintegy 50 2F sebesültszállító került honvédségi állományba.

A 45 motorkerékpár legyártását a Magyar Általános Gépgyár vállalta volna el. Ugyan öt hónap alatt elkészültek volna, de ajánlatot nem tudtak tenni. A megoldás itt is külföldi beszerzés lett, különböző hazai képviseleteken keresztül. Igen vegyes anyag, kis mennyiségekben került beszerzésre néhány év alatt: angol BSA, német Frera, Dürkopp, Wanderer, DKW és D-Rad, olasz Motosacoche, majd általában tizesével BMW, Harley-Davidson, AJS, Douglas, Triumph, BSA oldalkocsis motorkerékpárok, mielőtt a hazai Méray Motorkerékpárgyár Rt. meg nem kezdte az angol JAP motorral összeszerelt motorkerékpárok gyártását.

A 70 db 3 tonnás pótkocsit egyedül a Magyar Waggon és Gépgyár Rt. lett volna képes legyártani. A haderőben lévő leggyakoribb Argay-Döme pótkocsik gyártója hamarosan megszűnt.

A 60 db kis személygépkocsi ügyében a Magyar Általános Gépgyár Rt. és a Magyar Waggon és Gépgyár Rt. is vállalta volna a szállítást. A Mág 30 autó szállítását rövid időn belül ajánlotta, azonban a Mág Magosix személyautókból csak néhányat rendeltek a közeljövőben. Az autókra egyébként a híradó csapatok részére lett volna szüksége. (teljes szükségletük két 3 tonnás tehergépkocsi, 60 1,5 tonnás tehergépkocsi, egy nagy személyautó és 60 szerelvény kis személyautó.) Megoldásként az olasz Fiat 501 személygépkocsik beszerzése mellett döntöttek az 1922/23-as és 1923/24-es költségvetések terhére. (Más gyártók autói, mint a Puch, Aga, Bob, Steyr, Sascha-Daimler eleve nem voltak alkalmasak, így tárgyalásra sem kerültek.) Azonban kb. tíz Fiat 501, kb. tíz Fiat 510 és néhány Fiat 505 személyautó beszerzése történt csak meg. A haderő néhány éven belül kipróbált több hazai gyártmányt, melyek végül nem váltak be. Így került a haderőbe egy WM VI. személyautó, egy Fejes kis személyautó, mintegy tíz Mág Magosix és Mág Magosupersix személyautó.

Augusztus elején a kis személyautók esetében megkezdték a tárgyalást 30 olasz Fiat 501 alváz behozataláról, továbbá 7-én felszólították ajánlattételre a Fejes Lemezmotor és Gépgyár Rt. egy kis és egy nagy teljesítményű személyautóra, továbbá a Magyar Általános Gépgyárat is, ahol a Magomobil M1925 kis személyautót javasolták, 10/16, illetve 5/23 Le-s kivitelben egyaránt. (A MÁG volt ekkor az Austro-Daimler és Puch márkák magyarországi eladási központja, azaz vezérképviselete is.)[296]

[296] HL, HM 10455/eln.3.oszt.-1922.

1922. nyár végén megkezdték a tüzérség és honvédségi gazdaságok részére mezőgazdasági vontatók próbáit. A m. kir. József műegyetemhez csatolt technikai kísérleti intézeti állomás[297] próbáknak vetette alá az amerikai Faegol és Fordson mezőgazdasági traktorokat.[298] A haderő részére összesen két Fordson vontatót szereztek be a sikeres kísérleteket követően. A Faegol traktorról nincsenek további adatok, azonban szerkezete, megjelenése alapján a Weiss Manfréd Rt. vásárolhatta meg a gyártási jogot és WM 1 mezőgazdasági traktorként kezdte meg hamarosan a gyártást. Ezt követően év végén a győri Magyar Waggon és Gépgyár Rt-nél tárolt alkatrészeket és járműveket vették leltárba[299], kevés eredménnyel. Valószínűleg csak a meglévő Austro-Daimler vontatókhoz sikerült alkatrészeket szerezni.

Összességében azonban kijelenthető, hogy a lassú tárgyalások és a nehéz anyagi körülmények között a megrendelések egy része elhúzódott. Az 1921-es igényeket 1923-tól kezdték teljesíteni. A fenti igények tényleges teljesítéséről nem rendelkezünk pontos adatokkal. Ugyanakkor a későbbi évek állományjelentései, illetve különböző javítási jegyzőkönyvek alapján feltételezhető, hogy a tárgyalások többsége sikerrel zárult. Ugyanis valóban a fenti mennyiségnek nagyjából megfelelő állománygyarapodás történt.

1923. októberi állapot szerint a haderő tíz vontatóval, 265 3-5tonnás tehergépkocsival, 78 1,5 tonnás tehergépkocsival, 80 sebesültszállító gépkocsival, két segély gépkocsival, 189 személyautóval, 22 vágány gépkocsival, 43 motorkerékpárral, két 5 tonnás pótkocsival, 64 3 tonnás pótkocsival és tíz műhely gépkocsival rendelkezett. A haderő lényegében felriasztás esetén a vegyesdandárok és a lovashadosztály részére összesen nyolc autószázadot lett volna képes felállítani, melyekkel a harcoló erők utánpótlását biztosították volna közúton. A vegyesdandároknál öt (két lőszerrel, három élelmezéssel), a lovashadosztálynál három (egy lőszerrel, kettő élelemmel) lett volna beosztva. Vegyesdandárok (hadtestek) közvetlen ellátását feleslegesnek vélték, mivel azokat szükség esetén felállított fővezérség-közvetlen autószázadokkal egészítették volna ki, elsősorban tüzérségi lőszer szállítása céljából.[300] A csekély tüzérség miatt azonban ezzel komolyabban nem számoltak. A hadihíd oszlopok 3 tonnás tehergépkocsikkal való mozgatása viszont biztosítottnak látszott. A vámőrség, csendőrség, rendőrség és a hadseregcsoport parancsnokság részére szintén szükségtelennek tartották autószázadok beállítását. Az ország teljesítő képessége pedig nem is lett volna elegendő a nyolc autószázadnál többre. Ráadásul az utak - főutak esetében is - olyan rossz állapotban voltak, hogy autóoszlopok közlekedésére nem lettek volna alkalmasak. Felriasztás esetén azonban három vonatcsoport parancsnokság felállt volna az utánszállítások célszerű irányítására.[301]

Az autószázadok felriasztása önmagában sem volt biztosítható. Az elmúlt két évben ugyanis a tehergépkocsik jelentős része a használat következtében rohamosan romlott, tömeges kieséssel kellett számolni. A felriasztás esetén a hadrakelt sereg részére csak úgy lehetett autóanyagot megtartani, ha békében a legcsekélyebb mértékűre csökkentik a közlekedést. Autóosztagonként egy autócsoportot kellett tárolni, mely egy személyautóból, két tehergépkocsiból és egy sebesültszállítóból állt.

---

[297] A Technikai Kísérleti Intézet előbb rejtett szervként, majd 1926-tól a HM 3/d. osztályaként, 1930. március 1-jétől átnevezve Haditechnikai Intézetként működött.

[298] HL, HM 17163/eln.3.oszt.-1922.

[299] HL, HM 27189/eln.3.oszt.-1922.

[300] A honvédség trianoni békeszerződés alapján létrehozott békeszervezete hét vegyesdandárnak nevezett katonai közigazgatási egységből és egy területen kívüli lovashadosztályból állt, amelyek felriasztáskor hét gyalogdandárt, illetve egy lovashadosztályt állítottak volna fel. Elvileg az a nyolc seregtest kapott volna utánpótlásszállításra egy-egy autószázadot. Valójában mégis a fenti szervezésben alkalmazták volna őket.

[301] HL, VKF 33402/VI-3.oszt.-1923.

Felriasztás esetére kincstári (honvédségi) oldalról 119 3 tonnás tehergépkocsit, 67 1,5 tonnás tehergépkocsit, 80 sebesültszállító gépkocsit, 34 személygépkocsit, 12 vágány személygépkocsit, tíz vágány tehergépkocsit és 59 pótkocsit kellett biztosítani, rekvirált (polgári) készletekből pedig 146 3 tonnás tehergépkocsit, hét 1,5 tonnás tehergépkocsit és 153 személyautót. Az anyagot központilag kirendelt bizottságoknak kellett kiválogatnia. A javítóműhelyek munkaerejét pedig megemelték. A felülvizsgálatok idejére az összes üzemképes gépkocsit kivontak a rendszerből, addig lófogatú szállításokat engedélyeztek. A gépjárművek elterjedését a polgári életben a Kereskedelmi és Pénzügyminisztériumoknak a külföldi behozatal megkönnyítésével, illetve hazai szubvenciós tehergépkocsik gyártásának támogatásával kellett elősegíteniük.[302]

1923. november 3-án az antant bizottság engedélyezte 12 páncélautó, illetve traktorok behozatalát és szerelését.[303] A versaillesi békeszerződés azon részletére hivatkozott Magyarország, miszerint Németország minden 1000 rendőr után tarthatott egy páncélautót karhatalmi feladatokra. A magyarok kérvényét a Szövetségközi Tanács 12000 rendőr után hasonló arányban, azaz 12 páncélautó fenntartásával engedélyezte. Ennek részeként rendeltek meg a győri Magyar Waggon- és Gépgyár Rt-nél a már bevált Rába V alvázra páncélozott felépítményt. Az így szerkesztett Rába Vp páncélautóból egyetlen példány készült.

Nagyobb beszerzés azonban nem történt. A Rába Vp az ellenőrző bizottság szerint „túl komolyra" sikerült, további pédányok gyártását nem engedélyezték. Magyarország nem rendelkezett olyan nemzetközi tárgyaló felekkel, akik képesek vagy hajlandóak lettek volna szállítani. Az egyetlen és állandó partner Olaszország volt. A francia és német felekkel tárgyalások is alig zajlottak. Tulajdonképpen az 1924-es évtől kezdődően egy olyan mélypont volt a gépkocsizás történetében, ahol beszerzések egyáltalán nem és 1925-től is elvétve történtek, a haderő önmagában sem részesült semmilyen fejlesztésben.

1925 márciusától a rejtett vontató anyag folyamatos működtetése érdekében új módszert vezettek be. A 30,5 cm-es mozsarak hat Austro-Daimler vontatóját polgári személyeknek adták bérbe. Eleinte nem volt nagy érdeklődés a lehetőség iránt, de idővel a járművek így folyamatos használatban maradhattak. Karbantartásukról a bérlő gondoskodott. A honvédség pedig csak akkor kérte vissza, amikor szüksége volt rájuk.[304] A mozsarak vontatói ekkor a folyamőrség II/1. gépvontatású mozsaras ütegébe voltak beosztva.[305]

1926-ban új típus jelent meg az olasz Fiat gyártmányai között, felváltva az addig ismert Fiat 501 és Fiat 510-eseket. A korszerűsített, gazdaságosabb, olcsóbb, átlagos teljesítményű Fiat 512 személygépkocsikból előbb kettőt, majd még ugyanebben az évben további ötöt, a következő évben pedig további kb. tíz autót vásároltak a haderő részére, melyeket általában osztály- és ütegparancsnoki gépkocsikként osztottak be az alakulatokhoz.[306]

1926 decemberében a kisrákosi gyakorlótéren mozdony nélküli 10 cm-es tábori tarack és 8 cm tábori ágyú vontatásával próbákat hajtottak végre francia Renault lánctalpas és Latil kerekes mezőgazdasági traktorokkal. A Renault kifogástalanul működött, de sebessége alacsony volt. A Latil még jobban teljesített, igen nagy menetsebességet ért el, terepen is biztosan mozgott. Feltételezhető, hogy az elmaradt megrendelés oka a rossz politikai kapcsolat volt.

1927. január 1-jén bevezették fizetőeszközként a korábbi korona helyett a pengőt, március 31-én a Szövetségközi Ellenőrző Bizottság elhagyta az országot. A közvetlen ellenőrzést

[302] HL, VKF 33060/VI-3.oszt.-1923.
[303] HL, VKF 33474/VI-3.oszt.-1923.
[304] HL, VKF 36219/titk.VI-3.oszt-1925.
[305] HL, VKF 36066/titk.VI-3.oszt.-1925.
[306] HL, HM 1752/ált.3.oszt.-1927.

felváltotta az alkalmi vizsgálatok rendszere. A két tényező a gazdasági stabilizációt és a szabadabb haderőfejlesztést, vagyis a honvédség mennyiségi és minőségi fejlesztését eredményezte. Ezen kívül április 5-én aláírták az olasz-magyar barátsági és együttműködési szerződést, melynek részeként a következő évben 300 millió lírás kölcsönt vettek fel. Ezzel együtt az osztrák-magyar haderő által visszahagyott fegyverzet átengedését is kérték az olaszoktól.

1928. és 1930. között három ütemben kellett végrehajtani a haderőfejlesztést. A toborzást megszüntették, helyét a K-toborzás, vagyis kényszertoborzás vette át. A létszámnövelés mellett a legfőbb cél a fegyvernemek aránytalanságának megszüntetése, új (addig tiltott) fegyvernemek, páncéljárműves alakulatok és a légierők alapjainak lerakása volt. Az engedélyezett 35000 fős létszámot 62500 főre növelték, több mint 9000 fő ebből a Belügyminisztérium (rendőrség, csendőrség) állományában volt rejtésben. Ehhez a BM költségvetését is megemelték. 7500 fő a Pénzügyminisztérium keretein belül volt elhelyezve, akik a felriasztás esetén beállítandó, vegyesdandáronkénti harmadik gyalogezredeket adták.

1927-ben újabb vontatókat próbáltak ki a budai hegyekben (Mártonhegyi út és környéke), immáron lövegmozdonyok, 10 cm-es tarackok és hadihídkocsik mozgatásával. A Mávag traktor kerekes kísérlete eredménytelen volt, kapaszkodó (fém) kereke megfelelően működött, sebessége alacsony volt, fordulni pedig alig tudott. A Hanomag-Schlick-Nicolson W.D. 28/32 kerekes vontató szintén lassú volt, emelkedőn pedig gyakran elakadt. A Stock (előtte Wendestock) hernyótalpas vontató működött a legmegbízhatóbban, terepen jól és gyorsabban mozgott, mint a másik két típus. Utóbbi német katonai elvek szerint készült, de csak öt példányban. Megrendelés nem történt egyik gyártótól sem. A hazai Wendestock-képviselet, a Gazdaságberendező és Motoreke Rt. később nem került a honvédségi szállítók közé és a Schlick-Nicolson Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt. sem szállított traktorokat a haderő részére. (Egy lánctalpas vontató már szolgált a haderőben, előbb harckocsi utánzatként, majd tüzérségi vontatóként, gyakori meghibásodásokkal.) A Mávag traktorokból mintegy ötöt beszereztek a légierők részére.[307]

1928 év elejére a meglévő gépjárműállomány olyan mértékben elavulttá vált és olyan sok típusból állt, hogy mindenképpen újabb racionalizálásra volt szükség. Törekvésként egységesítési elveket is bevezettek volna, de a gyakorlat - vagyis a korlátozott piaci és gyártási lehetőségek - alapján a sokszínűség megmaradt. Ellenben a korszerű gépjárművek kérdése határozottan előtérbe került.

1928 májusában, majd 1929 májusában és őszén végrehajtották az első három komolyabb selejtezést a haderő gépjárművei között. Elsősorban racionalizálást hajtottak végre, kivonva a rendszerből több olyan típust, amelyből csak egyetlen egy volt a haderőben. Ezek jellemzően üzemképes állapotban, polgári tulajdonosnak eladva még évekig közlekedtek az utakon. (pl. egy Fiat 53A 2 tonnás tehergépkocsi, egy Bergmann tehergépkocsi, egy Praga Grand 5 üléses személyautó, egy korai Austro-Daimler hatüléses személyautó, egy Oryx hatüléses személyautó, egy Horch személyautó, egy Daimler tehergépkocsi alváz, egy Studebaker sebesültszállító gépkocsi, Triumph oldalkocsis motorkerékpár, Argay és Schwarcz pótkocsik) Kikerült a rendszerből néhány olyan jármű is, amely nem felelt meg a honvédségi követelményeknek. (pl. Mág Typ 20 hatüléses személyautó) Ezen felül a balesetes, vagy éppen elhasználódott gépkocsikat, elkorhadt karosszériákat szintén árverezés útján értékesítették. (pl Fiat sebesültszállító felépítmények, egy Fejes személyautó karosszériája, Marta teherautó felépítmények)[308] 1929-ben végleg kivonták az összes rendszerben lévő

[307] HL, HM 3553/eln.3/b.oszt.-1927.
[308] HL, HM 1740/eln.3/b.oszt.-1929., HM 1296/ált.3/b.oszt.-1929.

vágány gépkocsit. A Büssing vágány tehergépkocsikat ekkor valószínűleg visszaalakították közúti tehergépkocsivá.

Az engedélyezett 12 páncélautó hazai gyártása az egy Rába Vp elkészülte után megrekedt. Helyettük a rejtés részeként karhatalmi feladatokra, valójában a páncéloscsapatok létrehozása érdekében, a magyar kormány 1926 nyarán kérte, hogy az engedélyezett 12 páncélgépkocsit külföldön szerezhesse be. A megadott engedély alapján 1928-ban és 1929-ben kiküldött vásárlóbizottságok azonban csak két Vickers pácélgépkocsit tudtak beszerezni Angliában. A típust a brit hadsereg hadihasználatra alkalmatlannak találta, ezért nem tartott rá igényt. Végül több külföldi terepjáró tehergépkocsitípus alvázából vásároltak egy-két példányt abból a célból, hogy itthon ezekre építsenek páncélgépkocsi-felépítményeket. A beszerzett típusokból azonban csak a háromtengelyes angol Crossley- és egy német Krupp-teherautó alváza volt alkalmas arra, hogy vékony páncéllemezekből készült felépítmény kerüljön rájuk. [309] Az előbbiből kettő géppuskás, az utóbbiból egy rádiós páncélgépkocsi épült. Az új páncélgépkocsik a régebbi két Büssing és a Rába Vp páncélautókkal együtt a m. kir Államrendőrség Központi Újonciskola[310], röviden a Rendőrújonc Iskola (Ruisk.) páncélgépkocsi-osztálya állományába kerültek, bázisul szolgálva a magyar páncéloscsapatok későbbi kifejlesztéséhez.

Más külföldi forrásból is igyekeztek megoldani a kérdést. Beszerzésre került kísérleti jelleggel egy-egy német Krupp, német Mercedes-Benz G1, csehszlovák Tatra 26/30, angol Morris és francia Renault Sahara terepjáró alváz is. Ezekből azonban egyedül a Krupp volt elég erős páncélozott felépítmény hordozására, melyből egy kísérleti rádiós páncélautó készült.

1929. második felében összesen 23 angol BSA szóló és oldalkocsis motorkerékpárt szereztek be, melyekből a négy a Rendőr újonc iskolához, hét a gépvontatású tüzérséghez, négy a légvédelmi tüzérséghez, nyolc pedig a központi gépkocsizó tanosztályhoz került beosztásra.

[309] HL, HM 120784/eln.3/b.oszt.-1933.

[310] 1924-ben a Honvédelmi Minisztérium és a Belügyminisztérium megegyezett egy, az engedélyezett 21.000 fős rendőri létszámon felüli rendőrségi szaktanfolyam felállításáról, amelynek költségeit a két tálca közösen viselte. A tanfolyam a M. Kir. Államrendőrség Központi Újonciskolája, röviden Rendőrújonc Iskola (Ruisk) elnevezést kapta, és gyakorlatilag honvédségi irányítás alatt állt.

IV. fejezet
A motorizálás széleskörű elterjedése (1930 - 1940)
1930.

1930. július 1-jével lépett életbe a korszerűsített haderő 1930/1931. évi békehadrendje. Ettől az évtől elméleti oldalról jelentős lépéseket tettek a fejlődést tekintve, a következő évtől pedig tényleges módon is megindult a változás.

Ekkorra a tervezett 62500 fős létszámból több mint 57000 főre sikerült feltölteni a haderőt. A kitűzött célokat elérték, a vegyesdandárok két-két gyalogezredét ellátták gyalogsági ágyús és aknavető szakaszokkal, a tüzérséget pedig két osztályra bővített tüzérezredek alkották. A meglévő csapatok felfejlesztésével először a korszerű gépvontatású tüzérséget, légvédelmi tüzérséget, majd a páncélos csapatokat kívánták feltölteni, nyílt rendszerbe átemelni, illetve a gépkocsizó vonatcsapatok elavult gépjármű állományát igyekeztek lecserélni.

A Folyamőr légvédelmi osztály 1. ütegét átszervezték kísérleti üteggé 8 cm 29 M. légvédelmi ágyúkkal. Állománya elméletileg 12 WM 1,5 tonnás tehergépkocsiból, két pótkocsis Krupp 3 tonnás tehergépkocsiból (műhely és konyha), hét Pavesi vontatóból és öt oldalkocsis motorkerékpárból állt. (A Folyamőr légvédelmi osztály három ütege ekkor már gépkocsizó szervezettel rendelkezett, a teljes osztályban összesen 12 1,5 tonnás tehergépkocsival, 12 3 tonnás löveg gépkocsival, négy 3 tonnás szerelvény gépkocsival (tehergépkocsi pótkocsival) és 15 oldalkocsis motorkerékpárral.)[311] Felállításra került a hajmáskéri légvédelmi tüzér iskola (1. légvédelmi tüzérosztály) alárendeltségében az 1. önálló ágyús üteg 1. és 2. szakasza (1/1. és 1/2. gépvontatású könnyű légvédelmi ágyús üteg), illetve Budapesti légvédelmi parancsnokság (2. légvédelmi tüzérosztály) alárendeltségében a 2. önálló üteg 2. szakasza (2/2. gépkocsizó könnyű légvédelmi ágyús üteg). Ezek az ütegek elméletileg nyílt anyagként egyenként egy személygépkocsival, három 1,5 tonnás tehergépkocsival, három 3 tonnás tehergépkocsival (ebből egy pótkocsival) és négy oldalkocsis motorkerékpárral rendelkeztek, rejtett anyagként pedig további két 3 tonnás tehergépkocsival. Az osztály törzseiben ezen felül volt egy személygépkocsi, három 1,5 tonnás tehergépkocsi, egy 3 tonnás tehergépkocsi pótkocsival és három oldalkocsis motorkerékpár. Az új löveganyagot 1931 januárjában kellett megkapnia.

Újonnan állítottak fel a két kísérleti gépvontatású üteget július 1. és 20-a között. Mint ikerütegek jöttek létre azzal a céllal, hogy egy könnyű és egy közepes gépvontatású békeállományú, illetve háborús szervezésű üteg elveit kidolgozzák, felszerelésére, harceljárására a hiányzó tapasztalatokat megszerezzék.[312] A két üteget a fogatolt 1/1. és 2/3. ütegek állították fel ikrezés útján, egyelőre 1/1. hegyi ágyús üteg kísérleti gépvontatású II. szakasza és 2/3. tarackos üteg kísérleti gépvontatású II. szakasza. Állományt sorozott katonákkal nem lehetett feltölteni, csakis hivatásosokkal, a kiképzést a két felállító tüzérosztály végezte. Egy üteg elméletileg hat WM 1,5 tonnás tehergépkocsival, két Krupp 3 tonnás tehergépkocsival (két pótkocsival), három Pavesi vontatóval és két motorkerékpárral rendelkezett.

[311] Az osztály alapvetően egységes képet mutatott: Fiat 15ter 1,5 tonnás, Marta M 3 tonnás, Fiat 4TS tehergépkocsikkal és Rába Vr löveg képkocsikkal volt feltöltve. HL, HM 3658/ált.3/b.oszt.-1930.

[312] Az ikreződés, mint fogalom itt jelenik meg először. Ennek részeként mozgósításkor a meglévő üteg egy vele azonos szervezetű üteget kellett felállítson. Elsősorban a gyalogság és a tüzérség rendszerén belül létezett a z elv.

Az alakulatok pontos gépjármű állományát igen nehéz beazonosítani. Annyi bizonyítható, hogy tíz WMH2 csapatszállító gépkocsit ebben az évben szereztek be, elsősorban a légvédelmi tüzérség részére. A többi gépjármű az alakulatok későbbi átszervezését követő jelentésekből rekonstruálható. Azonban a gépkocsik cseréje igen gyakori volt, műszaki problémák vagy baleset esetén javításba adáskor végleges cserék történtek. A tendencia ennek ellenére értékelhető, csakúgy, mint a típuscsaládok is, amelyeket alkalmazhattak. A típusok beazonosítása az 1935 és 1937 közötti időszak átszervezéseinél olvasható.

Meg kell említeni a hajmáskéri 3. önálló üteget, melynek két szakasza szintén gépvontatású szervezettel rendelkezett. A közepes tarackos és mozsaras ütegek rejtett alakulata nyílt anyagként két-két 10 cm-es 14/C.M és 14/D.M tarackokkal volt ellátva. Az üteg törzsénél egy személygépkocsi, három 1,5 tonnás tehergépkocsi és három oldalkocsis motorkerékpár volt előírva. A két üteg egyenként egy személygépkocsival, négy 1,5 tonnás tehergépkocsival, három illetve öt 3 tonnás tehergépkocsival, illetve négy oldalkocsis motorkerékpárral rendelkezett. Rejtett anyagként három-három Daimler vontató, illetve egy-egy sodronykötéldobos Daimler vontató állt rendelkezésre, melyek két 15 cm-es tarack és két 30,5 cm-es mozsár vontatására voltak beállítva. A vontatókat leszámítva a hiányos fennmaradt iratok alapján alig azonosíthatóak. Ebben az esetben is a későbbi évek elemzésére lehet valamelyest hagyatkozni.

1928. október 1-jével egyelőre rejtetten megkezdődött a honvéd páncéloscsapatainak fejlesztése. A Ruisk. keretében, annak páncélgépkocsis osztályából létrehozták a honvéd páncéljárműves osztályt, amely egy osztálytörzsből, egy harckocsiszázadból, két páncélgépkocsi-századból és egy páncélvonat-osztagból állott. Tervezett harcjárműállománya öt harckocsi és nyolc páncélgépkocsi volt. A honvéd páncéljárműves osztály kifelé a Ruisk. páncéljárműves osztályaként szerepelt.

A terv második ütemében, 1929. július 1-jével került sor a nyílt honvéd páncélgépkocsi-század felállításra, amelyet a békeszerződés által a lovashadosztály számára engedélyezett, újonnan beszerzendő 9 páncélgépkocsival kívántak felszerelni. A honvéd páncéljárműves csapat parancsnoksága, harckocsiszázada, valamint egy századba összevont páncélgépkocsijai továbbra is rejtve maradtak a Ruisk-nál.

1930-ban a hadrend már nyíltan nyolc páncélgépkocsival és egy páncélozott rádiós kocsival, rejtett állományban szintén kilenc páncélgépkocsival és öt harckocsival számolt. Valójában azonban csak hét páncélgépkocsi és egy rádiós páncélgépkocsi állt rendelkezésre, ami a hadrendben így tükröződött: A Ruisk páncéljárműves osztályának állományát ekkor egy osztagparancsnoki és három szakaszparancsnoki személygépkocsiban, nyolc (löveges) páncélgépkocsiban, egy rádió páncélgépkocsiban, négy anyag gépkocsiban (pótkocsival), egy üzemanyag gépkocsiban, egy műhely gépkocsiban (világító szerkocsival), egy vontatóban, egy sebesültszállító gépkocsiban és öt oldalkocsis motorkerékpárban határozták meg. Míg a honvéd páncéljárműves osztály gépjárműállománya egy személygépkocsi, nyolc páncélgépkocsi, egy rádiós páncélgépkocsi, öt harckocsi, négy anyaggépkocsi (pótkocsival), egy üzemanyag-gépkocsiban, egy vontató és hét oldalkocsis motorkerékpár volt.

Tekintettel az „éles” páncéljárművek beszerzési nehézségeire a kiképzés mielőbbi megindítása érdekévben a Technikai Kutatóintézet javasolta, hogy a nagyobb mennyiségben a honvédség rendelkezésére álló Fiat sebesült szállító gépkocsik és személygépkocsik alvázára vékony bádoglemezekből szerkesszenek páncélgépkocsi-utánzatokat.

A gépjármű anyag itt is nehezen azonosítható. Páncélgépkocsikból nem volt elegendő mennyiség. A többi gépjármű pedig igen gyakran cserélődött, továbbá a sorozatos átszervezések során összekeveredett a teljes állomány. Támpontot ezúttal is majd a későbbi évek elemzése adhat.

Az 1. gépkocsi osztag és a Központi tanosztag együttesen elméletileg 11 személygépkocsival, hét hernyótalpas vontatóval, nyolc sebesültszállító gépkocsival, 80 tehergépkocsival, öt pótkocsival, négy oldalkocsis és 28 szóló motorkerékpárral kellett rendelkezzen, míg a többi hat (2-7.) gépkocsi osztagok egyenként egy személygépkocsival, egy sebesültszállító gépkocsival, öt tehergépkocsival és egy pótkocsival. [313]

A vonatalakulatok kérdése talán a legtisztább. Jellemzően Fiat 4TS, Büssing és Marta 3 tonnás tehergépkocsik, Fiat 15ter 1,5 tonnás tehergépkocsik, Fiat 1C és 2F személyautók, Fordson és egyéb vontatók, illetve Fiat 2F sebesültszállítók voltak jellemzőek. Igen nagy volt a mozgás, gyakorta cserélődtek a gépkocsik, hiszen az alakulatoknál kieső gépjárműveket a gépkocsi osztagoktól, illetve főleg a központi gépkocsi tanosztagtól pótolták, a kijavított anyag pedig ezekhez került. A motorkerékpárok kérdése sarkalatos pont, hiszen a Méray motorkerékpárok megjelenéséig igen bonyolult útkeresésen estek át éveken át, ahol tíznél több azonos típust ritkán vásároltak. Egyaránt előfordult Harley-Davidson, AJS, BSA, Douglas, D-Rad, Indian motorkerékpár a fenti alakulatoknál. Megrendelések dokumentumai elvétve maradtak fenn, leginkább a hiányos állományjelentésekből, javítási jegyzőkönyvekből és egyéb szórványiratokból lehet részlegesen rekonstruálni az időről időre meglévő készletet.

A szóló motorkerékpárok hadrendi táblákba emelésével megkezdték a megfelelő típus keresését. Ennek részeként májusban a HTI kipróbálta a WM 250 cm^3-es motorkerékpárját, melyet végül elvetettek. Hosszabb távon szintén nem vált be a német D-Rad, illetve a MÁG motoros Méray motorkerékpár sem.[314] Az oldalkocsis motorkerékpárok kérdése volt tisztázva. Az időszakban beszerzett Douglas és AJS oldalkocsis motorkerékpárok jellemzően a kerékpáros zászlóaljakhoz és határvédelmi erőkhöz kerültek. A BSA és Harley-Davidson oldalkocsis motorkerékpárok sokkal megbízhatóbbnak bizonyultak, ezek kisebb beszerzésiből az új gépvontatású tüzérség és gépkocsizó alegységek kaptak.

Ugyancsak a nem korszerű Fiat 15ter 1,5 tonnás tehergépkocsik leváltása kapcsán kipróbálásra beszereztek két Fejes 1,5 tonnás tehergépkocsit is.[315] A tehergépkocsik különlegessége a Fejes-féle lemezmotor volt. Az üzem nem tudott nagy mennyiségben szállítani, hiába lett volna gazdaságosan üzemeltethető a Fejes tehergépkocsi, így több megrendelés nem történt.

A Fiatok kérdése miatt a Rendőr újonc iskola páncéljárműves osztály hiányainak pótlására két Rába AFa 1,5 tonnás tehergépkocsit rendeltek, melyeket július 5-én le is szállítottak.[316] Ez a típus akkoriban a legkorszerűbb gyorsjáratú tehergépkocsik egyike volt, melyeket osztrák Austro-Fiat gyártási jog megvételével készítettek Győrben.

1931.

Az 1931-es év beszerzéseiről keveset tudni. Jellemzően hazai megrendelések történhettek. A haderő részére egy WM közepes személygépkocsi, néhány Rába AFN 1,5 tonnás tehergépkocsi mellett szintén egyedi megrendelésekként Rába L és Mávag-Benz L1, illetve kb. 25 Mávag-Benz N1 1,5 tonnás tehergépkocsi került beszerzésre. Ezek egy része pedig olyan alakulatokhoz volt beosztva, melyek itt nem kerülnek tárgyalásra.

A gépvontatású tüzérség részére megrendeltek 87 Pavesi kerekes vontatót[317], továbbá a legyártott 50 WMH2 alvázból tíz darabra csapatszállító (figyelő raj) felépítményt.

[313] HL, HM 108220/eln.1.oszt.-1930.
[314] HL, HM 475/ált.3/b.oszt.-1931.
[315] HL, HM 2647/ált.3/b.oszt.-1931.
[316] HL, HM 50067/ált.3/b.oszt.-1930.
[317] HL, HM 23288/eln.3/b.oszt.-1940.

A tüzérség fejlesztése mellett a be nem szerezhető páncélgépkocsik helyett beállított utánzatok megrendelése a legjelentősebb.[318]

1931. június 10-én megrendeltek az Unitas Automobilipar és Kereskedelmi Rt-től négy Fiat 2F (52/b.) alvázra szerkesztett páncélgépkocsi utánzat felépítményt.[319] A gépkocsikra a valódi páncéljárművek hiányában a kiképzés segítésére volt szükség. A felépítmények a Crossley szerkezetét és a Vickers páncélgépkocsik toronyformáját követték. (A következő évben nyolc további Fiat utánzat készült, Crossley és csehszlovák PA.I. páncélgépkocsik formáit utánozó felépítménnyel.)

Szeptember 9-én került leszállításra a Magazina és Strausz gépjármű kereskedelmi társaságon keresztül nyolc BMW 750 cm^3-es kis személygépkocsi.[320] Két autó (BMW Dixi) nyitott karosszériával került a csapatokhoz, míg hat kocsi anyagkímélés miatt harckocsi utánzat felépítményt kapott, szintén az Unitas Rt-nél.[321] Ugyanekkor elkészült egy Tatra XII futár személyautóra szerkesztett harckocsi utánzat felépítmény is, a gépkocsi felhasználásáról azonban nem rendelkezünk adatokkal.

Ezen felül pontos időpontot nem ismerünk, de a gépkocsizó csoportnál nagy terepjáró parancsnoki személygépkocsik rendszeresítését is tervezték, melyhez a páncélautóként nem használható Mercedes-Benz G1, Tatra 26/30, Morris és Renault Sahara terepjáró alvázakat látták el hazai Uhri Imre-féle karosszériákkal. A kérdés a csapatpróbák során igen hamar elévült, a magas beszerzési költségek és a hasonló feladatra beállítható, gazdaságosabb hazai W.M.H.2 miatt.

Utóbbi típusból az évben összesen 50 alvázat rendeltek. A W.M.H.1 1,5 tonnás tehergépkocsiból fejlesztett, gyorsjáratú, jó terepjáró képességű gépkocsikat a békeszervezés kapcsán beállított helyeken kívánták felhasználni. Ennek részeként csapatszállító (figyelő raj, légvédelmi géppuskás), illetve rádió gépkocsi felépítményekkel készültek.

A páncélos kiképzés felgyorsítására összeszereltek a rejtett alkatrészekből hat LK-II könnyű harckocsit[322], egy Hanomag lánctalpas vontatót LK-II utánzat felépítménnyel láttak el[323], továbbá megvásároltak két Carden-Lloyd kisharckocsit és öt Fiat 3000B könnyű harckocsit fegyverzet nélkül, közvetlenül Olaszországból.

1932.

1932. április 27-én a Magyar Állami Vas-, Acél- és Gépgyár Rt. a Magneto Gépkereskedelmi és Műszaki Rt. közvetítésével beszerzett egy Krupp L2H42 és egy Krupp L2H43 kísérleti gépkocsi alvázat. Pontos elképzelés nem volt, milyen célra alkalmazhatnák itthon a két típust. A német cég ajánlatát azonban érdemes volt elfogadni. A fenti időszakban egyre többször előfordultak olyan próbák, ahol az adott típust előbb bevizsgálták, majd utána igyekeztek megfelelő felhasználási területet találni hozzá a haderőben.

A Krupp eredetileg a Magyar Waggon- és Gépgyár Rt-vel állt szerződésben.[324] A két legkorszerűbb, német és magyar szerveknek egyszerre bemutatott alvázakat komoly

[318] A páncélgépkocsik esetében a hazai gyártás nem volt megvalósítható, az angol források elapadtak, az olasz Ansaldo páncélgépkocsi megrendeléséből pedig valószínűleg nem valósult meg semmi.
[319] HL, HM 110125/eln.3/b.oszt.-1931.
[320] HL, HM 41379/ált.3/b.oszt.-1931.
[321] HL, HM 524112/ált.3/b.oszt.-1936.
[322] A békeszerződés aláírása előtt beszereztek 14 német LK-II harckocsit, melyeket szétszerelve szállítottak Magyarországra. Harckocsik fenntartását a békeszerződés tiltotta, így a fenti harckocsikat hosszú ideig szétszerelt állapotban különböző helyeken tárolták.
[323] HL, 60709/eln.I.hdt.-1933.
[324] HL, HM 560/eln.3/b.oszt.-1932.

próbáknak vetettek alá a Haditechnikai Intézet szakemberei.[325] A próbautak 1934. február 5-éig zajlottak, több megszakítással, melyek alatt a német gyári alkalmazottak folyamatosan javították a típust saját tapasztalataik alapján. A műszakilag megbízható, terepjárásra is alkalmas típus a honvédségi követelményeknek teljes mértékben megfelelhetett. A HTI mellett 1933. február 16-a és 24-e között az 1. tüzérosztály 1. üteg II. szakaszának is kiadták menetgyakorlatra, ahol a W.M.H.2 alvázzal hasonlították össze. Az L2H42 alváz elsősorban - korabeli megnevezés szerint - gyorstehergépkocsiként volt felhasználható. A típust szintén alkalmasnak találták honvédségi célokra. Megrendelés azonban nem történt, mivel a hazai WM és Rába tehergépkocsik gazdaságosabbnak látszottak, ráadásul beszerzésükkel a hazai ipart lehetett támogatni. Mindkét típust kipróbálhatta a Rába is 1932 októberében. A kísérleteket követően a két alvázat visszaadták a Mávagnak.[326]

1932. szeptember 15-jével újonnan került beállításra a haderőn belül új szervezetként a m. kir. gépkocsizó csoport, amelyet egy később felállítandó gépkocsizó seregtest magjának tekintettek. Feladata a gépesített csapatok – harckocsik, gépkocsizó gyalogság, gépvontatású tüzérség – együttműködésének tanulmányozása, az ezzel kapcsolatos kiképzési módszerek, szabályzatok kidolgozása volt. Szervezete egy gépkocsizó puskás századból, egy motorkerékpáros szakaszból, egy páncélgépkocsi század, egy könnyű harckocsi századból és két gépvontatású ütegből állt.

A könnyű harckocsi század a hajmáskéri kísérleti könnyű harckocsi századból alakult meg, páncélgépkocsi osztagát a Budapestről Hajmáskérre áthelyezett honvéd páncélgépkocsi osztag alkotta. A harckocsi században volt beosztva az összes meglévő páncélos (LK-II-k, Fiat 3000B, Carden-Lloydok), a motorkerékpáros szakasz új Méray motorkerékpárokat kapott, míg páncélgépkocsi osztaga jellemzően utánzatokból állt.

A gépkocsizó tüzérséget az új 4/2. és 4/5. ütegeket jelentették. A kísérleti feladatokat végző 1/1. üteg II. szakasza (mint leendő 4/2. üteg I. szakasz) Budapestről Hajmáskérre települt át, ahol a 2/3. üteg I. szakaszához (mint 4/2. üteg I. szakasz) csatlakozott. Egy kísérleti gépvontatású szakasz összesen hat WM 1,5 tonnás terepjáró (csapatszállító) tehergépkocsiból, két (Rába-)Krupp 3 tonnás terepjáró tehergépkocsiból, három Pavesi vontatóból, két motorkerékpárból és két pótkocsiból állt. Ez ténylegesen is így nézett ki az előtalált adatok alapján. Löveganyagként nyíltan két-két 10 cm-es 14/A.M. tábori tarackot, rejtve ugyanennyi 10 cm-es 14/B.M. tábori tarackot terveztek beállítani.[327]

A gépkocsizó puskás század személyi állományát a meglévő 14 gyalogezredből, a motorkerékpáros századot a meglévő hét kerékpáros zászlóalj személyzetéből válogatták össze.

A gépkocsizó csoport parancsnokság három gépkocsiból és három motorkerékpárból állt, a gépkocsizó gyalog század négy gépkocsiból és két motorkerékpárból, a motorkerékpáros szakasz pedig egy gépkocsiból és 33 motorkerékpárból. Csapatszállításra általában régi Fiat 15ter tehergépkocsik voltak beállítva, motorkerékpárként pedig több, korábban említett típust is használtak, bár igyekeztek Méray motorkerékpárokra egységesíteni az állományt. A gépkocsizó csoport 2. alosztálya állományát teljes egészében hozta magával.[328] A gépkocsizó csoport 3. alosztályában (könnyű harckocsi század egy kis és két könnyű harckocsi szakasszal) egy parancsnoki személygépkocsi, 16 harckocsi (ebből öt kisharckocsi), 11

[325] HL, HM 421009/ált.3/b.oszt.-1936.
[326] HL, HM 414964/ált.3/b.oszt.-1934.
[327] A 14/B M. 10 cm-es tarack típusnév a korszerűsített 15 cm-es 14/35 M. közepes tarackot rejtette, ugyanis a trianoni békeszerződés értelmében a honvédségnek nem lehettek 10 cm-nél nagyobb űrméretű lövegei.
[328] Tényleges működés szempontjából nem tartozott a gépkocsizó csoporthoz.

harckocsi szállító gépkocsi ugyanennyi harckocsi taligával, négy szóló motorkerékpár, négy különféle kiképző gépkocsi, egy parancsnoki kis személygépkocsi, két 1,5 tonnás tehergépkocsi és 16 harckocsi utánzat volt előírva. Ténylegesen ennél sokkal szerényebb anyaggal rendelkeztek, elsősorban páncélosok terén, jellemzően inkább utánzatokkal pótolva azokat.

A Rendőr újonc iskola páncéljárműves osztálya október 1-jétől minden tekintetben önálló csapattestté alakult (mint 2. alosztály). Állományát két személygépkocsi, hét páncélgépkocsi (egy rádió berendezésekkel), két szakaszparancsnoki kis személygépkocsi, öt szóló motorkerékpár, hat 1,5 tonnás tehergépkocsi (ebből egy konyha, egy üzemanyag, egy szerelékes és egy lőszer gépkocsi)[329], egy műhely gépkocsi, hét páncélgépkocsi utánzat, három páncélvonat harcszerelvény és két páncélvonat utánzat (drezina) alkotta. Valójában egy parancsnoki személyautót, két szóló motorkerékpárt, két 1,5 tonnás tehergépkocsit és a műhely gépkocsit leadta mint felesleget, a többi pedig régi Fiat 15ter és Marta típusokból tevődött össze.

A Rendőr újonc iskola I. és II. osztálya, illetve az egyesített hidász szakaszok (egyben mint közlekedési ezred, később vasútépítő ezred) összesen hat oldalkocsis motorkerékpárral és hat 3 tonnás tehergépkocsival rendelkezett.

A szintén teljesen motorizált hét gépkocsizó osztag és a központi gépkocsizó tanosztály tagozódásuk szerint némileg eltértek. A nyílt szervezés szerint budapesti 1. gépkocsizó osztag egy oldalkocsis motorkerékpárral és egy 3 tonnás tehergépkocsival, a többi hat csak egy-egy 3 tonnás tehergépkocsival, a központi gépkocsizó tanosztály pedig két oldalkocsis motorkerékpárral és négy 3 tonnás tehergépkocsival rendelkezett. A budapesti 1. és székesfehérvári 2. gépkocsi osztag rejtett anyagként egyenként további két betegszállító gépkocsival, egy parancsnoki gépkocsival, egy sebesültszállító gépkocsi, egy rabszállító gépkocsival, nyolc 1,5 tonnás tehergépkocsival (kettő a szállító részlegnél), tíz 3 tonnás tehergépkocsival (négy a szállító részlegnél, pótkocsikkal együtt), egy áruszállító gépkocsival, négy iskola gépkocsival, két szóló motorkerékpárral (egy szakaszparancsnoki, egy kiképző), két oldalkocsis motorkerékpárral (ue.) rendelkezett. A szombathelyi 3., pécsi 4., szegedi 5., debreceni 6. és miskolci 7. gépkocsizó osztagok rejtett anyagát egyenként egy sebesültszállító gépkocsi, egy 1,5 tonnás és öt 3 tonnás tehergépkocsi, három iskola gépkocsi, egy iskola szóló és két oldalkocsis motorkerékpár (egy iskola, egy szakaszparancsnoki), illetve két 3 tonnás pótkocsi alkotta. A budapesti központi gépkocsizó tanosztály rejtett anyaga tíz parancsnoki gépkocsiból, 11 sebesültszállító gépkocsiból, 28 1,5 tonnás (ebből három szerelvény gépkocsi, három pedig üzemanyag gépkocsi) és 23 3 tonnás tehergépkocsiból (ebből egy üzemanyag gépkocsi), egy terepjáró műhely gépkocsiból (műhely pótkocsival), egy áruszállító gépkocsiból, 30 különféle iskola gépkocsiból, 13 szóló és 13 oldalkocsis motorkerékpárból, illetve két 3 tonnás pótkocsiból állt. A vonatalakulatok tulajdonképpen teljes feltöltöttséggel rendelkeztek, eléggé nehezen azonosítható pontos állománnyal. Továbbra is gyakori volt a cserélődés és egyre több a műszaki vagy baleset miatti kiesés. A túlterhelt személyi és gépjárműanyag miatt közelgett az idő, amikor új megoldást kellett keresni az elavuló típusok helyett.[330]

A kis parancsnoki személygépkocsik kérdése a számos kipróbált gépkocsi után lassan rendeződni látszott a prioritást élvező gépkocsizó csoportnál. Megrendeltek a Fiat Automobilok Magyar Eladási Rt-n keresztül három Fiat 508 kétüléses, 7/20 Le-s,

[329] A szerelékes gépkocsi mindennemű műszaki felszerelést szállított.
[330] HL, HM 111000/eln.1/a.oszt.-1932.

balkormányos világosbarna festésű kis személygépkocsit, melyeket 1933. június 14-én szállítottak le.[331]

Egyelőre ismeretlen időpontban, 1932-ben a legkorszerűbb irányelvek alapján épített típusokból a Magyar Waggon- és Gépgyár Rt-től összesen 20 Rába-Krupp L36H közúti és 14 L3H63 terepjáró tehergépkocsit rendeltek meg. Az előbbi típus jellemzően lőszerlépcsők részére kerültek beállításra a következő év során a kísérleti gépvontatású ütegeknél.[332] A terepjáró gépkocsik közül hat elasztik, nyolc pneumatic abroncsokat kapott. Elsősorban műhely- és szerelék gépkocsiként szolgáltak, de a Fiat 3000B könnyű harckocsik vontatójaként is fontos szerephez jutottak, kivétel nélkül a páncélos alakulatoknál. A Rába-Krupp L3H63 terepjáró tehergépkocsi egyértelműen az időszak legkiválóbb típusa volt, szolgálati idejük jelentősen meghaladta az általuk kiszolgált páncélosokat.

1932. október 1-jével Gömbös Gyula vette át a miniszterelnöki pozíciót, egyben megtartva honvédelmi miniszteri feladatait is. Radikális módon az olasz-német együttműködés eszményét követve igyekezett nyitni a két ország irányába. Az elsődleges, revizionista politikai és gazdasági háttér megteremtését egyelőre komolyabb külföldi beszerzések nem követték. Az angol és francia gazdasági kapcsolat viszont megszűnt.

1933.

1933. október 1-jével az újabb hadrendi szervezéssel valamelyest változott a szervezés. A légvédelmi tüzérségnél gépjárművek csak a parancsnokságnál és a légvédelmi ütegeknél kerültek rendszeresítésre. A rádió- és távbeszélő szakaszok, fényszóró és figyelő részlegeknek kiképzéséhez a fenti állományból kellett vezényléses úton gépkocsikat biztosítani. A folyamőr légvédelmi osztálynál a kísérleti löveg- és gépkocsianyag nem került beemelésre a szervezési táblában, azt azon felül kezelték.

A hajmáskéri 3. önálló üteg I. szakasza mint kétlöveges gépvontatású közepes tarackos szakasz, a II. szakasz mint egy löveges gépvontatású nehéz mozsár üteg lett megszervezve. A rejtés érdekében a fenti két szakasznál két-két könnyű tarackot hagytak meg. A 2. önálló üteg I. szakaszának fogatolt szervezetét elhalasztva egy évvel, 1934. október 1-jével léptették életbe, löveganyag és gépjárművek rendszeresítését még ennél is későbbre tervezték. Egyébként gépjárműves szempontból változás nem történt.

A 4/2. üteg I. és II. szakasza 1933. október 1-jével átlépett a gépkocsizó csoporthoz a csoport 4. alosztály I. és II. szakaszaként. A 4. alosztály parancsnoksága csak a legszűkebb személyzettel alakult meg. Tüzér szakkiképzés szempontjából a hajmáskéri tüzér tábor parancsnokság alá tartozott.[333]

A gépkocsizó csoport tényleges gépjármű állománya:[334]

- gépkocsizó csoport parancsnokság: egy Tatra nagy terepjáró személygépkocsi, egy Fiat 2F sebesültszállító gépkocsi, két Fiat 15ter tehergépkocsi, öt Fiat 2F iskola gépkocsi (előtte sebesültszállítók), két Fiat 1C iskola gépkocsi, egy Marta M 2 tonnás tehergépkocsi, egy Fiat 4TS 3 tonnás tehergépkocsi, három Méray szóló motorkerékpár
- 1. alosztály (gépkocsizó gyalog század): egy Fiat 2F könnyű parancsnoki személygépkocsi, egy BMW kis személygépkocsi, tíz Fiat 15ter tehergépkocsi, öt Rába-Krupp L3H63 terepjáró tehergépkocsi, két Méray motorkerékpár

[331] HL, HM 22045/ált.3/b.oszt.-1933.
[332] HL, HM 9042/ált.3/b.oszt.-1932.
[333] HL, HM 115000/eln.1/a.oszt.-1933.
[334] HL, HM 406653/ált.3/b.oszt.-1935.

- 2. alosztály (páncéljárműves osztag): egy Fiat 2F csapatszállító gépkocsi (egy hiányzott), három Fiat 15ter tehergépkocsi, egy Crossley páncélgépkocsi, hat Fiat 2F páncélgépkocsi utánzat, három Méray szóló motorkerékpár (kettő beszerzés alatt)

- 3. alosztály (könnyű harckocsi század): egy Renault nagy terepjáró személygépkocsi, egy Fiat 1C személygépkocsi (ideiglenesen beosztva), egy BMW kis személygépkocsi, egy Fiat 15ter tehergépkocsi, öt Rába-Krupp L3H63 terepjáró (harckocsi szállító) tehergépkocsi[335], öt Fiat könnyű harckocsi taliga, egy Carden-Lloyd kisharckocsi, öt Fiat 3000B könnyű harckocsi, két Lk-II könnyű harckocsi, egy Hanomag W.D. Z25 (LK-II) harckocsi utánzat, hat BMW harckocsi utánzat, 3 db Méray szóló motorkerékpár (egy Moto-Guzzi pedig leadva)

- 4/2. üteg I. szakasza: egy Méray motorkerékpár (egy hiányzó személygépkocsi helyett), hat WMH2 tehergépkocsi (két Rába-Krupp L3H63 megrendelés alatt), három Pavesi vontató

- 4/2. üteg II. szakasza: egy Méray szóló motorkerékpár (hiányzó személygépkocsi helyett), hat WMH2 tehergépkocsi (két Rába-Krupp L3H63 megrendelés alatt), három Pavesi vontató

- motorkerékpáros szakasz: két Fiat 15ter tehergépkocsi, 33 db Méray szóló motorkerékpár

Ebből az anyagból december végén leselejteztek egy Marta csapatszállító tehergépkocsit, két Fiat 1C iskola gépkocsit, a két Büssing páncélgépkocsit és hat Fiat 2F páncélgépkocsi utánzatot.[336]

1933. október elejétől megkezdték a rendszerben lévő 34 Austro-Daimler vontató lecserélését a beérkező Pavesi vontatókkal. Hét 80 Le-s vontatót üzemképtelenül Hajmáskéren tároltak. A mátyásföldi Magyar Általános Gépgyár területén egy 80 Le-es és 19 100 Le-s vontatót tároltak szétszerelt állapotban, illetve alkatrészekből ugyanitt volt összeállítva négy 80 Le-es és egy 100 Le-s tüzérségi vontató, továbbá két 100 Le-s sodronykötél vontató gépkocsi is. Azonnali jelleggel öt 80 Le-s és 11 100 Le-s vontatót selejteztek, 11 100 Le-s vontatót pedig tartalékként letároltak.[337] A sokkal korszerűbb, teljesen új Fiat Pavesi P4.100 vontatókból 1932. november 14. és 1933. március 22. között mind a 87 darab beérkezett, így a Daimlerekre jellemzően már nem volt szükség.[338]

A teljes mértékben motorizált alakulatok részére nem történt beszerzés ebben az évben. Igen ritka jelenség ez és egyelőre nem is igazán tisztázott az oka, miért történt így. A szállítás alatt álló gépjárművek (szinte kizárólag Pavesi vontatók és Méray motorkerékpárok) az előző évben, vagy még korábban kerültek megrendelésre.

1934.

Gépjárműves szempontból egy csendes évről beszélhetünk, annak ellenére, hogy néhány meghatározó típus nagyobb mennyiségű beérkezéséről beszélhetünk. Ez a két év a nagy és egyre gyorsuló folyamat előtti holtpont volt. Innentől minden felgyorsult, összetettebbé vált.

Kísérletképpen beszereztek két BMW motorral szerelt, korszerűsített Fiat 4TS tehergépkocsit. Ezek tulajdonképpen szükségmegoldásként készültek és csak kiképzési célokra voltak alkalmasak.[339]

[335] HL, HM 5082/eln.3/b.oszt.-1937.
[336] HL, 60709/eln.I.hdt.-1933.
[337] HL, HM 106871/eln.3/b.oszt.-1933.
[338] HL, HM 115491/eln.3/b.oszt.-1933.
[339] HL, HM 31172/eln.3/b.oszt.-1937.

40 Fiat 508M (508 Militare) kis személygépkocsit mindenképpen meg kell említeni, melyek szinte kivétel nélkül a motorizált alakulatokhoz kerültek beosztásra a sok régi, vagy eleve hiányzó személyautó helyett, illetve szükségszerűen beállított oldalkocsis motorkerékpárokat váltották le.

A 42 Rába AFh 1,5 tonnás tehergépkocsi is említhető, melyek a legkorszerűbb típusnak tekintendők, jellemzően rádió felépítményt kaptak a következő évben. Motorizált alakulathoz csak néhányat utaltak ki ideiglenesen a legrégebbi, végképp javíthatatlan Fiat 15ter tehergépkocsik helyett.[340]

Az év második felében a központi gépkocsizó tanosztálynál leselejtezték a legrégebbi, ekkorra teljesen elavult összes Marta és Fross-Büssing 3 tonnás tehergépkocsit, Fiat 1C és Fiat 15ter iskola gépkocsikat, Fejes és Fiat személyautókat. Ezek helyett 11 Rába-Krupp L36H 3 tonnás tehergépkocsit (pótkocsikkal) és egy Rába-Krupp L3.5N 3 tonnás tehergépkocsit, továbbá nagyjavított Fiat 2F és Fiat 15ter iskola gépkocsikat osztottak be. Ezen felül felriasztás esetére a közepes tehergépkocsi oszlop anyagát 24 Fiat 4TS tehergépkocsi üzemben tartásával biztosították, továbbá állományon felül rendelkezésre állt legalább 11 Mávag-Benz N1 és 12 Rába AFh 1,5 tonnás tehergépkocsi is. A két meglévő Fiat 512 közepes személyautó mellé, miután a Mercedes-Benz G1 nagy terepjáró személyautó nem vált be, illetve két Fiat 1C személyautót selejteztek, pótlásukra új beszerzésből egy Fiat 508 és egy Fiat 508 Militare kis személyautót utaltak ki.

1935.

Tavasszal a m. kir. Honvédség Főparancsnokának vezérkari szemlélője, Pistelka Rezső tábornok döntése alapján a gépkocsizó csapatnem, mint önálló szervezet, csapatemléknapot kapott. Ezt június 16-ában állapították meg.[341] Egyelőre nem ismeretes, hogyan választották ki a napot.

1935. október 1-jével a hajmáskéri tüzér csoport kötelékében a két üteg négylöveges gépvontatású közepes tarackos üteggé lett átszervezve, 31/b.M lövegekkel.[342] Ennek részeként központi készletből tíz Pavesi vontatót vettek át.

A gépkocsizó csoport törzséhez beosztott gépkocsizó híradó szakaszt kiképzési és kiegészítési okok miatt a központi híradó iskola szervezetén belül a 8. híradó osztály 2. (vegyes rádió) század IV. szakaszaként állították be. Egy BMW kis személyautóját, két Rába AFh kis rádió gépkocsiját és két Rába AFh távbeszélő gépkocsiját átadták a Központi híradó iskolának, egy BMW személyautó és egy Fiat 15ter tehergépkocsi helyett pedig átadtak részére két Csepel csapatszállító gépkocsit és egy Méray oldalkocsis motorkerékpárt a gépkocsizó csoport árkász szakaszától. Az árkász szakaszban ekkortól egy Fiat 508M kis személyautó, három Fiat 15ter tehergépkocsi volt. A híradó szakaszt ezentúl esetenként rendelték ki a gépkocsizó csoport nagyobb gyakorlataihoz. A gépkocsizó (puskás) zászlóalj törzsre és két századra tagozódott. Az 1. (felderítő) század egy motorkerékpáros és egy gépkocsizó puskás szakaszból állt, a 2. (gépkocsizó puskás) század pedig két gépkocsizó puskás és egy gépkocsizó géppuskás szakaszból. Az 1. században lecserélték a régi Fiat 2F

[340] HL, HM 9155/eln.3/b.oszt.-1936.

[341] HL, 6895/eln.I.hdt.-1935.

[342] A 10,5 cm-es 31/b. gépvontatású lövegek a legkorszerűbb lövegek közé tartoztak, melyeket gyártási jog megszerzésével itthon készítettek. A 31/b M. 10 cm-es tarack típusnév a korszerű 31 M. 15 cm-es gépvontatású közepes tarackot jelentette. A trianoni békeszerződés megtiltotta a honvédség számára a 10 cm-nél nagyobb űrméretű lövegek tartását. A löveget a svéd Bofors-cég gyártási joga alapján a Mávag Rt. gyártották.

közepes személyautót és leadtak központi készletre hat Méray oldalkocsis motorkerékpárt. Alosztályon belüli átadásokat követően a század két Fiat 508M kis személyautóval, egy Fiat 512 közepes személyautóval, három Fiat 15ter tehergépkocsival rendelkezett. A 2. század szervezete nem változott. A páncéljárműves osztály (valójában 3. század) átalakult, osztálytörzs mellett egy páncélgépkocsi szakaszból és két kisharckocsi szakaszból állt. A hadrendi szervezésben nem nevezték nevén a 3. századot és azt, hogy átalakították kisharckocsi szakasszá (majd századdá), illetve azt, hogy felállították a 4. (kisharckocsi) szakaszt (majd századot) is. A 3. század így egy BMW kis személyautóból, két Méray oldalkocsis motorkerékpárral, két Rába-Krupp L3H63 terepjáró tehergépkocsival és egy Carden-Lloyd kisharckocsival rendelkezett. A 4. századba osztottak be egy LK-II kiképző harckocsit, két BMW harckocsi utánzatot, egy Ansaldo kisharckocsit és az öt Fiat könnyű harckocsit Rába-Krupp vontatókkal együtt. A páncélgépkocsi szakasznál meghagytak egy Fiat 508M kis személygépkocsit, három Méray oldalkocsis motorkerékpárt, egy Fiat 15ter tehergépkocsit és három Fiat 2F páncélgépkocsi utánzatot. Mint felesleget, illetve elhasználódott anyagot leadtak központi készletre, nevezetesen egy Crossley páncélgépkocsit, három Fiat 2F páncélgépkocsi utánzatot és egy Méray oldalkocsis motorkerékpárt.[343]

1935-ben beszerzésre került újabb 34 Fiat 508M kis személygépkocsi. A gépkocsizó csoportnál hiányzó, vagy leváltandó személygépkocsik helyére kerültek kiutalásra, azonban jelentős részük csak részben motorizált alakulatok századparancsnoki autóiként volt beosztva. A Fiatokon kívül hét Breda nehéz tüzérségi vontatót és egy CV-33 Ansaldo kisharckocsit vásároltak Olaszországból.[344] A kisharckocsira a meglévők helyett valamivel korszerűbb típusra volt szükség, míg a legnehezebb lövegek és mozsarak vontatására pedig az öreg Austro-Daimlerek helyett volt szükség. A régi elavult és elhasznált hat LK-II könnyű harckocsit ebben az évben leselejtezték, páncélzatukat pedig rövid idő alatt beolvasztották.[345] Hasonló sorsra jutott az LK-II utánzatként használt Hanomag lánctalpas vontató is.

1936.

Az 1936-os évben jelentős fejlődésről kell beszélnünk. Az ország gazdasági helyzete, továbbá a nemzetközi kül- és katonapolitikai helyzet jelentősen javult. A haderő már 82000 fős létszámmal számolt, melyből 50000-et tartott állandó állományban. A K-toborzás következtében felfejlesztették a tartalékos képzést. A katonai szolgálat 18 hónap volt, melyet jellemzően nem egyszerre szolgált le az állomány. Ezzel a módszerrel növelték a kiképzett, szükség esetén behívható nagyobb létszámot, ugyanakkor alacsonyan tartották az aktív létszámot.

Gépjárműves szempontból a leghangsúlyosabbak az olasz forrásból beszerzett gépjárművek voltak. Az előbb 82, majd további 68 Ansaldo kisharckocsi[346] a magyar páncélos alakulatok megszervezésének alapját képezte. A két megrendelés nem volt teljesen

[343] HL, HM 110000/eln.1/a.oszt.-1935., 106970/eln.3/b.oszt.-1935.
[344] HL, HM 129335/eln.3/b.oszt.-1935.
[345] HL, HM 29665/eln.3/b.oszt.-1938.
[346] A kis, kétszemélyes, forgótoronynélküli, lánctalpas harcjárművek a brit hadseregben jelentek meg az 1920-as évek végén. Eredeti feladatuk a gyalogság géppuskáinak és egyéb nehézfegyvereinek terepen való mozgatása volt. Az olcsó kis harcjármű felkeltette a katonai vezetők érdeklődését, úgy vélték, hogy néhány feladatkörben – felderítés, összeköttetés, oldalbiztosítás – kiválthatja a forgótoronnyal ellátott, ezért drágább könnyű harckocsikat. A tankettnek, azaz kisharckocsinak elnevezett harcjárműfajta tömegesgyártása több országban, így Olaszországban is megindult. A magyar hadvezetés az olasz partnertől viszonylag könnyen és olcsón beszerezhető kisharckocsikban látta a honvédség régóta vajúdó harckocsikérdésének megoldásához vezető első lépést.

azonos[347], ugyanakkor a hazai továbbfejlesztésnek köszönhetően (hazai ikergéppuskák, 45 kocsinál megfigyelő kupola) használható kisharckocsihoz jutott a haderő, melyekkel az alapvető kiképzés mellett új, korszerű harceljárásokat is ki lehetett kísérletezni. Szervezési és kiképzési okokból a kisharckocsikkal ellátott, október 1-jével újonnan beállított vegyesdandár gépjárműves (kisharckocsi) századok összevont formában Örkénytáborban és Hajmáskéren működtek, ahová a folyamatosan beérkező páncélosokat osztották be.

Ezzel párhuzamosan folyt a hazai fejlesztés és külföldi beszerzési lehetőségek keresése a könnyű harckocsik ügyében. A hazai fejlesztés fő iránya a WM V3[348] majd az ebből fejlesztett V4 könnyű harckocsi volt, melyeket megrendelés és szállítás után alapos csapatpróbáknak vetettek alá itthon, majd bemutatókon vettek részt külföldön.[349] A külföldi típusok közül megrendeltek egy német Krupp könnyű harckocsit is (az utolsó legyártott Panzerkampfwagen I. Ausf. A. változatot).[350]

A Krupp mellett a svéd Landsverk gyárral is sikerült megállapodni két páncélosuk magyarországi bemutatójáról, majd a Mávag részéről ezek gyártási jogának megszerzéséről is. Az egyik a Landsverk L-60 könnyű harckocsi[351], a másik a Landsverk L-62 önjáró légvédelmi gépágyú prototípusa volt.[352] (38M. Toldi könnyű harckocsi és 40M. Nimród páncélvadász és légvédelmi gépágyú, később 36/40M. Nimród páncélozott légvédelmi gépágyú típus névvel lettek rendszeresítve.)

A beérkezett 150 (helyesebben 151) Ansaldo kisharckocsiról igen hamar kiderült, hogy harc közben csak előre működtethető ikergéppuskái és gyenge páncélzata miatt korlátozott jelleggel lesz alkalmazható. Korszerűsítési tervek készültek rádió beépítésével, esetleges erősebb fegyverzet[353] és forgótoronyban elhelyezett nehézpuska és/vagy géppuska beépítésével, de végül valamennyi tervet elvetették.[354] Egyelőre nem bizonyított, de valószínűsíthető, hogy a később megjelenő WM AC-II könnyű páncélgépkocsik tornyait az Ansaldo kísérleti torony alapján szerkesztették meg.

---

[347] Az olasz Ansaldo folyamatosan fejlesztette a típust. A második rendelésnél már a javított változat érkezett.

[348] Straussler Miklós Angliában élő magyar mérnök a Weiss Manfréd-művekben építtette meg a brit hadsereg számra tervezett harckocsiját. A magyar hadvezetés is felfigyelt a V-3 fedőnév alatt Csepelen készülő típusra, és V-4 néven továbbfejlesztett változatára páncélozott felépítményt is terveztetett egy löveget és egy géppuskát befogadó toronnyal. A járószerkezet azonban olyan bonyolult és költséges volt, hogy amikor lehetőség nyílott hagyományos harckocsik beszerzésére, a tervet elvetették, és a prototípuson kívül több példány nem készült.

[349] HL, HM 4895/eln.3/b.oszt.-1936., 4162/eln.3/b.oszt.-1937., 12689/eln.3/b.oszt.-1937., 27255/eln.3/b.oszt.-1937.

[350] HL, HM 14492/eln.3/b.oszt.-1936. Nagyobb mennyiségű beszerzésére nem került sor. Egyrészt a német Krupp befejezte a gyártását, a korszerűsített változatot pedig nem ajánlották fel, másrészt a csak két géppuskával felfegyverzet harckocsi harcértéke alig volt nagyobb a már rendelkezésre álló Ansaldo kisharckocsikénál, a magyar hadvezetés pedig páncéloscsapatai alapjárműveként löveges harckocsikat kívánt.

[351] HL, HM 4163/eln.3/b.oszt.-1937., 22374/eln.3/b.oszt.-1937., 44001/eln.3/b.oszt.-1937., 54870/eln.3/b.oszt.-1938., 10915/eln.3/b.oszt.-1940. Legkorszerűbb elvek szerint tervezett, döntött, hegesztett páncélzatú könnyű harckocsi. Fő fegyverzete egy, a forgótornyában elhelyezett 20 mm-es nehézgéppuska volt, amely abban az időben a legtöbb harckocsi ellen is hatásos volt. A típust 38 M. Toldi könnyű harckocsi néven rendszeresítették. A magyar változatot azonban tekintettel arra, hogy a nehézgéppuska és a hozzá való lőszer nem volt rendszeresítve a honvédségben, hazai gyártású 36 M. 20 mm-es páncéltörő nehézpuskával fegyverezték fel.

[352] HL, HM 13457/eln.3/b.oszt.-1940. Az L-60 könnyű harckocsi alvázára épített nyitott forgótoronyban elhelyezett 40 mm-es Bofors légvédelmi gépágyúval felfegyverzett vadászpáncélos. Feladata a váratlan ellenséges harckocsi-és légitámadások elhárítása volt. Mivel mind az L-60, mind a Bofors légvédelmi gépágyú gyártási jogát megszerezték, kézenfekvőnek látszott a vadászpáncélos gyártási jogának a megvásárlása és hazai gyártása. A magyar változatban az eredetileg négyszemélyes tornyot megnagyobbították, hogy a gépágyú kezelői mellett a harcjármű harcának irányítását végző tűzvezetőnek is helyet biztosítsanak.

[353] HL, HM 29289/eln.3/b.oszt.-1940.

[354] HL, HM 35603/eln.3/b.oszt.-1936.

1936-ban tehát több lehetőség is kínálkozott harckocsik beszerzésére, azonban továbbra is függőben maradt a felderítésre szánt páncélgépkocsik kérdése. A harcjárműtől elsősorban kiváló terepjáró képességet, rádiófelszereltséget és önvédelemre alkalmas fegyverzetet kívántak. Ilyen járművekkel akarták feltölteni a páncélgépkocsiszázadokat, ugyanis az elmúlt évek alatt a beszerzett néhány vegyes páncélgépkocsi és a különböző utánzatok teljesen elhasználódtak. Kipróbálásra kerültek a Steyr ADMK és ADTK vontatók, melyek alváza nagyon hasonlított a WM V3 és V4 harckocsikéhoz, de páncélozott felépítménnyel nem rendelkeztek.[355] Az ADKZ páncélgépkocsi ausztriai megtekintésére nyílt mód, majd valamivel később bemutatták a Steyr ADGZ nehéz páncélgépkocsit is. Igény azonban nem volt rájuk.

Tehergépkocsik ügyében kipróbálásra került a Henschel Typ 33 D1 100 Le-s 3 tonnás, illetve a Henschel Typ 28BA3 70 Le-s 2 tonnás könnyű tehergépkocsi is, de egyelőre beszerzésről nem sikerült megállapodni a német gyártóval.[356] A két típus egyébként tulajdonságait tekintve eléggé hasonló teljesítményt mutatott, mint a már jól ismert és hazai gyártású Rába-Krupp L3H63 tehergépkocsi, illetve kisebb mennyiségben, szintén itthon készülő Mávag-Benz Lo2500 tehergépkocsi.

A legnehezebb tehergépkocsik kérdésében felmerült, hogy a Mávag és a Rába felvesz gyártási programjába nyerges vontatókat is. Ezeket a polgári közlekedésben a MATEOSZ-nak[357] kellett volna kipróbálnia, a beszerzéseket szorgalmazták is, de végül a magas költségek miatt és a csekély tapasztalat a nyergesvontatók rendszerét tekintve az irányvonal nem valósult meg.[358]

Újabb csapatpróbára került az itthon már korábban bemutatott Krupp L2H43 terepjáró tehergépkocsi, de már német rendszerű gyalogsági ágyú vontató felépítménnyel és fejlesztett motorral.[359] Ebben az időszakban szerezték be az első 37 mm-es 36 M. páncéltörő ágyúkat, előbb a gyalogság, majd a gyorscsapatok nehézfegyver századai részére. Utóbbi esetében döntöttek a Krupp vontatók beszerzése mellett. A német haderő alkalmazási módját rendszeresítették a m. kir. Honvédségben is.

Olasz forrásból megrendeltek az év során a légvédelmi tüzérség részére 14 Spa Dovunque 35 terepjáró fényszóró gépkocsit, hét Spa Dovunque 35 terepjáró fülelő gépkocsit, 21 generátor pótkocsit a Goerz-féle fényszórókhoz és fülelőkhöz, a gázvédelmi iskola részére öt Spa Dovunque terepjáró fertőző és ködösítő gépkocsit, 20 Breda 32 vontatót a nehéz tüzérség részére, illetve három Fiat 508 alvázat alkatrésznek.[360] A fényszóró és fülelő gépkocsik a legkorszerűbb technikát jelentették az adott időszakban. Az addig helyhezkötött légvédelmi fényszórókat immáron mozgó alegységekbe lehetett beosztani és a szükséges helyeken bevetni.

A fertőző és fertőtlenítő gépkocsik különleges felhasználásuk során egy kisebb terepszakasz gyors gázanyaggal való fertőzésére, illetőleg fertőtlenítésre alkalmazhatták. A régi harcgáz- és működfejlesztő anyagok használata régi időket idézett, a motorizált forma azonban az olaszok által korszerűbb formát öltött. A magyar haderő 1938. után kizárólag ködösítésre alkalmazta a fenti gépkocsikat.

Hazai gyártásból érkezett a haderőbe, tulajdonképpen átmeneti típusként 35 Mávag-Benz Lo2000 és Lo2500 tehergépkocsit. Ezek kizárólag azért kerültek beszerzésre, mert a gyártó

[355] HL, HM 11798/eln.3/b.oszt.-1936.
[356] HL, HM 11669/eln.3/b.oszt.-1936.
[357] Magyar Teherfuvarozók Országos Szövetkezete.
[358] HL, HM 13773/eln.3/b.oszt.-1936.
[359] HL, HM 28365/eln.3/b.oszt.-1936.
[360] HL, HM 4584/eln.3/b.oszt.-1936. és 30416/eln.3/b.oszt.-1936.; 19284/eln.3/b.oszt.-1937.

gazdaságos ajánlatot tudott adni, igen gyors szállítási határidővel. Felhasználásukról azután döntöttek, hogy állományba kerültek. Előbb a gyorscsapatok vonatrészlegeibe osztották, majd fokozatosan rádiós és segély gépkocsi felépítményekkel cserélték le a hagyományos platókat. Ezen kívül megrendeltek gyártási jog megszerzését követően 50, majd pótlólag további 23 Pavesi vontatót a Weiss Manfréd Rt-ről, melyek elsősorban az újonnan beszerzett vontatott légvédelmi fényszórók mozgatását szolgálták.[361]

A haderő felgyorsított motorizálásának köszönhetően az év végére 1220 darabos állományt értek el, mely mennyiség hétről hétre nőtt.[362]

1936. október 1-jével lépett életbe az 1936/1937. évi hadrend. Jelentős változásokat hozott ez az időszak. A páncéljárműves alakulatok hadrendjük és végleges hadrendi (területi) elhelyezésük alapján kapták innentől kezdve a személyi kiegészítést. Az újonnan felállított hét vegyesdandár gépjárműves (kisharckocsi) századok egyelőre két csoportra osztva, összevontan kezdték el az alapvető harckocsivezető és kezelő kiképzését. Az egyik a hajmáskéri páncéljárműves osztály parancsnokság alárendeltségében volt. Itt az 1. gépjárműves kiképző századot az 1. és 2. vegyesdandár gépjárműves százada[363], a 2. gépjárműves kiképző századot a 3. és 4. vegyesdandár gépjárműves százada alkotta.[364] A kiképző századok két szakasszal alakultak meg, egy szakaszban, egyelőre öt kisharckocsival. Az örkénytábori Ruisk páncéljárműves osztály alárendeltségében alakult meg a Ruisk gépjárműves kiképző század az 5., 6. és 7. vegyesdandár gépjárműves századaiból, három szakasszal, szintén öt-öt kisharckocsival.[365] A felállításhoz a gépjárműves századok állományán felül a két páncéljárműves osztály személyzetét is felhasználhatták. A Ruisk páncéljárműves osztály 2. (páncélvonat) százada Örkénytáborból Budapestre lett áthelyezve.

Itt érdemes megjegyezni, hogy október 1-jétől kezdve a páncéljárműves csapat önálló fegyvernemmé vált, amikor a békehadrendben jelentőebb mennyiségben jelentek meg a páncélosok. Ezáltal ezt a napot tekintik a páncélos fegyvernem születésnapjának. A kérdés 1931. óta rendezésre várt, melyre végül csak az 1936-os év tavaszán került sor.[366]

Ezzel párhuzamosan a gépkocsizó csapat egybeolvadt a vonatcsapatokkal, új megnevezéssel vonatcsapat lett. Innentől a vonatcsapat fogatolt vonatcsapatra és gépkocsizó vonatcsapatra tagozódott, azaz elveszítette a rövid csapatnemi önállóságát. Június 16-ai csapatemléknapját sem ünnepelhette már meg.[367]

A gépkocsizó csoport 5. alosztálya felvette a gépkocsizó csoport tüzér alosztálya megnevezést. Ennek megfelelően az ütegek is a gépkocsizó csoport tüzér alosztály I. és II. szakasza nevet kapták.

Teljesen motorizált szervezetre állították át a gázvédelmi iskolát. Gépjárműveket egyelőre oly mértékben osztottak be, hogy egy fertőző és vagy fertőtlenítő szakasz részére teljes feltöltést biztosítsanak.

A légvédelmi tüzérség nagy mérvű kiegészítése miatt a meglévő alakulatok állományát részben el kellett osztani a felállítandó alakulatok között. A 29 M. 8 cm-es légvédelmi ágyúk

[361] HL, HM 492122/ált.3/b.oszt.-1936.
[362] HL, HM 4220/eln.3/b.oszt.-1936.
[363] A két kiképző század tíz kocsija mellett a páncélgépkocsi század is kapott három Andaldo kisharckcosit. HL, HM 4552/eln.3/b.oszt.-1937.
[364] A 3. században öt, a 4. században hét Ansaldo kisharcskocsival, részben új kísérleti gumirozott kerekekkel. HL, HM 21884/eln.3/b.oszt.-1937.
[365] Az erőltetett kiképzés itt gyakori műszaki kieséseket okozott. HL, HM 32998/eln.3/b.oszt.-1937.
[366] 1996-tól, „A magyar harckocsizó fegyvernem 60 éve és a harckocsi 80 éve” c. konferenciától, pontosabban Dr. Bonhardt Attila előadása alapján számítandó a mai haderőn belül is a páncélos fegyvernem születésnapja is.
[367] HL, HM 6616/eln.8.oszt.-1936. (elvi ügy)

számának növekedésével és a 36 M. 40 mm-es légvédelmi gépágyúk rendszeresítésével és egyre nagyobb számban várható megjelenésével az 1936/1937-es szervezési évben megindult a légvédelmi alakulatok nagyarányú átszervezése. Jelentős változás, hogy az erőket két csoportba szervezték. A vegyesdandárok területén lévő, teljes állománnyal rendelkező légvédelmi alakulatok mellett megjelentek az Országos Légvédelmi Parancsnokságnak alárendelt, tulajdonképpen felriasztáskor felálló alakulatok keretei is.

Az I. csoportba tartozott a Folyamőr légvédelmi osztály, két 29 M. légvédelmi ágyús és egy légvédelmi gépágyús üteggel, a hét vegyesdandár légvédelmi kiképző ütege egy-egy 29 M. légvédelmi ágyús és 36 M. gépágyús szakasszal, illetve a lovasdandár légvédelmi kiképző szakasz (a folyamőröknek alárendelve). Valamennyi új löveget ehhez a csoporthoz osztották be.

A II. csoportba tartozott a Székesfehérvári légvédelmi iskola osztály (1. önálló ágyús üteg) kiképző kerete, egy 5/8 M. légvédelmi ágyús és egy légvédelmi gépágyús alosztály keretével, a Budapesti légvédelmi iskola osztály (2. önálló ágyús üteg) kiképző keretével, illetve egy ágyús és gépágyús alosztály keretével, továbbá a Szolnoki és Miskolci légvédelmi iskola alosztályok egy-egy 5/8 M. légvédelmi ágyús alosztály kerettel. A csoport egyelőre a régi löveganyaggal folytatta a kiképzést.

Újonnan került felállításra a Folyamőr légvédelmi osztálynál a 3. üteg, illetve a hét vegyesdandár (vegyes) kiképző ütege egy-egy légvédelmi ágyús és gépágyús szakasszal, továbbá a lovasdandár légvédelmi kiképző szakasza és a Székesfehérvári légvédelmi iskola osztálynál a gépágyús keret alosztály (mint 1. önálló üteg II. gépágyús szakasza). A miskolci légvédelmi iskola törzsét áthelyezték Székesfehérvárra. A felállításra kerülő gépágyús részlegek terepjáró vontatóit, illetve gépágyúit csak később kapták meg, a kiképzést addig 29 M. légvédelmi ágyúkon folytatták.

Budapest légvédelmi parancsnokságát (2. önálló ágyús üteg) átnevezték Budapesti légvédelmi iskola osztállyá, a Miskolci légvédelmi parancsnokságot (1. önálló ágyús üteg) Székesfehérvári légvédelmi iskola osztállyá. Miskolcon csak az 1. önálló ágyús üteg II. szakaszát hagyták vissza, melyet átneveztek a Miskolci légvédelmi iskola osztállyá. A Folyamőr légvédelmi osztály eddigi 3. ütege kivált és a Szolnoki légvédelmi iskola osztály nevet vette fel. Az 1. önálló ágyús üteg I. szakaszát, a 2. önálló ágyús üteg II. szakaszát, a Szolnoki és Miskolci légvédelmi iskola alosztályok ágyús részlegeit átfegyverezték 5/8 M. légvédelmi ágyúkra.[368]

1937.

1937-ben, egyelőre ismeretlen időpontban megrendeltek 30 Hofherr-Schrantz KV-40 vontatót, a légvédelmi tüzérség hiányainak pótlására. A 37 M. közepes vontató néven rendszeresített típus lehetővé tette, a Pavesi vontatóknak a légvédelmi tüzérség állományából történő kivonását és a gépvontatású közepes tüzérséghez való átcsoportosítását. A típust a meglévő HSCS L-25 lánctaplas mezőgazdasági vontató alapján fejlesztették ki, melyből már rendelkezett néhány darabbal a haderő. A motor és több főalkatrész megegyezett a két típus esetében.[369] A vontatók a 29 M. légvédelmi ágyúkra átfegyverzett ütegekhez kerültek, melyek 1938-tól a fővezérség-közvetlen 101.-104. légvédelmi tüzérosztályokban alkottak ágyús ütegeket.

[368] HL, HM 6000/eln.1/a.oszt.-1936.
[369] HL, HM 19806/eln.3/b.oszt.-1937.

Szintén hazai megrendelésből 30 Rába Super 1,5 tonnás tehergépkocsi került beszerzésre, melyek eredetileg a gépkocsizó csoport tüzérosztályába, majd 1938-tól az 1/1., 1/2., 2/3., 3/1., 3/2. és 4/1., 4/2. gépvontatású tarackos ütegek lőszerlépcsőjébe kerültek beállításra.

Központi költségvetésből jelentős mennyiségű német anyagot vásároltak a haderő korszerűsítése érdekében. 30 37 M. Krupp L2H143 páncéltörő ágyú vontatót (37 mm-es lövegekkel együtt)[370], 90 37 M. Hansa-Lloyd Hkl 5 könnyű tüzérségi vontatót a 40 mm-es légvédelmi gépágyúkhoz[371], illetve 20 Hansa-Lloyd Express oktató gépkocsit.[372]

A Krupp vontatók előbb a gépkocsizó csoport újonnan szervezett páncéltörő ágyús alegységeihez, majd ezek átnevezését követően (1938-tól) az 1., 3., 4. és 5. gépkocsizó zászlóaljakhoz, illetve 2., 3. és 4. huszárezredek páncéltörő ágyús szakaszaihoz kerültek beosztásra.

A Hansa-Lloyd vontatókat eredetileg a vegyesdandárok légvédelmi kiképző ütegei részére szerezték be, ahol az új 36 M. Bofors légvédelmi gépágyúk vontatására. A gyorsított kiképzés során azonban nem kímélték a meglehetősen érzékeny vontatókat, melyek egyre gyakrabban meghibásodtak. A műszaki kiesések során felismerték az alakulatok, hogy a légvédelmi gépágyúk vontatására elegendő vonóhoroggal ellátott Ford V8-51 tehergépkocsikat beállítani. Ezt saját hatáskörben valamennyi vegyesdandár kiképző üteg végrehajtotta az ezidőtájt feltöltött lőszerlépcsőkből kiemelt új Fordokkal. A Hansa-Lloyd vontatóknak így hamarosan új feladatkört kerestek. 1938. második felétől fokozatosan átkerültek a gépvontatású könnyű tüzérosztályokhoz, a sokkal ideálisabb és gazdaságosabb módon vontatható 10,5 cm-es 37 M. könnyű tarackok mozgatására.[373]

A Hansa-Lloyd oktató gépkocsikból két-két darab a hét gépkocsizó osztaghoz, hat pedig a központi gépkocsizó tanosztályhoz került gépkocsivezető oktatásra, illetve szükségszerű tehergépkocsiként.

1937-ben nemzetközi megállapodás alapján a magyar haderő 120 millió lírás hitelkeretet kapott. Ebből a csomagból 69 Bianchi 500 cm^3-es szóló motorkerékpárt, 52 Fiat 508 Spyder (Fiat 508 Militare) kis személyautót, 116 Fiat 508 Coloniale kis személyautót[374], 12 Fiat 518 Ardita közepes személyautót (Coloniale[375] felépítménnyel), egy Fiat 518 Ardita oktató gépkocsit, 13 Spa Dovunque 35 terepjáró tehergépkocsit (fertőtlenítő és ködösítő gépkocsit), öt Spa Dovunque csörlős tehergépkocsit, tíz OM Autocaretta 36 keskeny nyomtávú (ködösítő) tehergépkocsit, 162 Spa 38R 1,5 tonnás tehergépkocsit, 55 Isotta-Fraschini D70M 3 tonnás tehergépkocsit, egy Spa 38R sebesültszállító gépkocsit, három Breda 32 vontatót, nyolc Spa 38R műhely gépkocsit, egy Ceirano 50CM R/10 rádió állomás gépkocsit, négy Spa Dovunque alvázat, kilenc páncélozott Ansaldo kisharckocsi (ködösítő) pótkocsit, egy páncélozott Ansaldo tartály pótkocsit, egy pénztár pótkocsit, 13 Adige 3 tonnás pótkocsit (Isottákhoz) rendeltek.[376] A teljes megrendelt anyagot igen rövid határidőn belül, átlagosan egy év alatt maradéktalanul leszállították. A fenti gépkocsiknak köszönhetően az új szervezési évben

[370] HL, HM 22365/eln.3/b.oszt.-1937.
[371] HL, HM 28892/eln.3/b.oszt.-1937.
[372] HL, HM 47924/eln.3/b.oszt.-1937. A Bárdi József cég által szállított tehergépkocsik polgári kivitelben készültek, kis mennyiségben polgári felhasználóknak is értékesítették.
[373] A magyar tábori tüzérség fejlesztésére 128 darab korszerű le.FH.18 típusú 10,5 cm-es könnyű tábori tarackot vásároltak Németországtól, amelyet 10, 5 cm-es 37 M. könnyű tábori tarack típusjelzéssel rendszeresítettek, 96 fogatolt és 32 gépvontatású változatot szereztek be. A lövegek itt csak a kerekek típusában tértek el egymástól.
[374] Év közben a Fiat konstrukciós változtatásokat hajtott végre az 508 Militare típuson. Teljesen új motorral, négyüléses karosszériával felváltotta az 508 Coloniale. HL, HM 111776/eln.3/b.oszt.-1937.
[375] A gyarmati felépítmény katonai szempontok szerint leegyszerűsített, nyitott karosszériát jelent, általában sík lemezekből készítve, lenyitható ponyva tetővel és celluloid ablakokkal.
[376] HL, HM 4443/eln.6/k.oszt.-1940.

átalakítandó valamennyi motorizált alakulatot bőségesen ellátták olasz gépjárművekkel. A különleges rendeltetésű gépjárműveket leszámítva, melyek többsége a gépkocsizó vegyiharc zászlóaljba kerültek, a gépvontatású tüzérség, illetve a légvédelmi tüzérség állományába kerültek, rendszerint lőszerlépcsők és műszerek szállítására.

1937. október 1-jével lépett életbe az 1937/1938. évi békehadrend.[377] Újonnan alakultak meg a vegyesdandároknál a gépvontatású közepes tarackos ütegek.[378] Személyi állományukat a területileg illetékes tüzérezredek biztosították.

A légvédelmi tüzérségnél megalakult a budapesti 1. légvédelmi tüzérosztály a Budapesti légvédelmi iskola osztályból, a budapesti 2. légvédelmi tüzérosztály a Folyamőr légvédelmi osztályból, a székesfehérvári 3. légvédelmi tüzérosztály a Székesfehérvári légvédelmi osztályból, és a miskolci 4. légvédelmi tüzérosztály a szolnoki és miskolci légvédelmi iskola alosztályokból. A szükséges személyzetet a területileg illetékes légvédelmi egységektől kellett biztosítani. Kivétel volt a 4. légvédelmi tüzérosztály, amely a 7. vegyesdandár légvédelmi kiképző ütegen kívül legénységet vett át a debreceni 6. vegyesdandár légvédelmi kiképző ütegtől és a megszűnő Budapesti légvédelmi iskolától, illetve a Folyamőr légvédelmi osztálytól. Az előző évben 5/8 M. lövegre átállított ágyús ütegeket 29 M. légvédelmi ágyúkra fegyverezték át. Az alakulatok nyílt megnevezése a végleges névvé változott.

A hét vegyesdandár légvédelmi kiképző üteg vegyes szervezete megszűnt, ötlöveges gépágyús üteggé alakultak.

Az Országos Légvédelmi parancsnokság magasabb katonai parancsnokság jellege megszűnt, az alárendeltségében lévő erők a területileg illetékes vegyesdandárok közvetlenül a HM alá léptek.

Az év elején felállított két lovasdandár parancsnokság hadrendi számát belbiztonsági okokból október 1-jével kölcsönösen felcserélték.

A gépkocsizó csoport tüzér alosztályát átnevezték gépkocsizó csoport tüzérosztályra. Mindkét ütegét új 37 M. 10,5 cm gépvontatású könnyű tarackokkal kellett átfegyverezni. Vontatóként már Hansa-Lloydokat osztottak be.

A vegyesdandárok gépjárműves (Ansaldo kisharckocsi) századai kiképzési okokból továbbra is a gépkocsizó csoport és a Ruisk páncéljárműves osztályainál maradtak Hajmáskéren, illetve Örkénytáborban.[379]

A gázvédelmi iskolát átnevezték gépkocsizó gázvédelmi zászlóaljra, szervezetébe beállítottak egy újonnan szervezett gépesített gázvédelmi századot. Az 1. század gépkocsizó, a 2. század gépesített szervezettel rendelkezett. Utóbbihoz osztották be a páncélozott ködfejlesztő taligák vontatására szolgáló 9 darab Ansaldo kisharckocsit [380]

A hét gépkocsizó osztagot gépkocsizó vonatosztállyá nevezték át és a területileg illetékes vegyesdandárok alárendeltségébe léptek. A Központi gépkocsizó tanosztály továbbra is a budapesti 1. vegyesdandár alárendeltségében maradt.

Az 1937-es évre jellemzően az átszervezést szemrevételezve a következőt állapíthatjuk meg gépjárműves szempontból:

---

[377] HL, HM 10000/eln.1/a.oszt.-1937.

[378] Az ütegeket az újonnan beszerzett 15 cm-es 31 M. gépvontatású közepes tarackokkal szerelték fel.

[379] Azzal a kikegészítéssel, hogy időközben az állományt századonként 18 Ansaldo kisharckocsira bővítették. 1937. év elejére rendelkezésre állt az összes megrendelt (150) Ansaldo kisharckocsi, melyeket Hajmáskéren és Örkénytáborban csoportosítottak a fenti összevont alakulatoknál. HL, HM 11643/eln.3/b.oszt.-1937.

[380] Ezzel a fenti század a m. kir. Honvédség egyetlen gépesített százada volt, ahol vegyesen alkalmazták a motorizált és páncélozott alegységeket. A század csak 1938-ban tudott megalakulni a szükséges gépjárművek beérkezésekor.

Egy gépvontatású közepes tarackos üteg állománya elméletileg egy közepes és egy kis személygépkocsiból, négy 1,5 tonnás tehergépkocsiból, egy szóló motorkerékpárból és négy közepes kerekes vontatóból állt. Ezzel szemben az év végével minden üteg részére egy Bianchi szóló motorkerékpárt, egy Fiat 508M kis személyautót, négy Spa 38R 1,5 tonnás tehergépkocsit, nyolc Pavesi vontatót és egy Fiat 2F tanalvázat utaltak ki központi készletből. (Az állomány 1938-ban mindenhol egy további Krupp L2H242 vagy OD Rex oktató gépkocsival egészült ki.) A vontatókat leszámítva minden gépjármű a legújabb beszerzésekből származott. A vontatók a légvédelmi tüzérségtől érkeztek, ahol a célnak sokkal inkább megfelelő HSCS KV-40 vontatókkal váltották le.

Az 1. és 2. légvédelmi tüzérosztályok szervezete (egyenként törzs, három gépágyús, egy ágyús üteg) állományaként négy szóló motorkerékpárt, négy közepes személyautót, hat kis személyautót, három 1,5 tonnás terepjáró tehergépkocsit, hat 1,5 tonnás tehergépkocsit, egy R/7 rádió gépkocsit, három iskola gépkocsit, két fényszóró és egy fülelő gépkocsit, 15 (közepes) kerekes vontatót, nyolc kis tüzérségi vontatót[381] és egy kiképző gépkocsit határoztak meg.

A 3. és 4. légvédelmi tüzérosztályok ehhez képest egy üteggel kevesebb alegységet kaptak, így elméletileg három szóló motorkerékpárral, három közepes személyautóval, öt kis személyautóval, két 1,5 tonnás terepjáró tehergépkocsival, öt 1,5 tonnás tehergépkocsival, egy R/7 rádió gépkocsit, három iskola gépkocsival, két fényszóró és egy fülelő gépkocsival, tíz kerekes vontatóval és nyolc kis tüzérségi vontatóval rendelkeztek.

A valóság ettől jelentősen eltért. Az 1. légvédelmi tüzérosztály két Fiat 512 és két Fiat 2F közepes személyautóval, három Fiat 508M kis személyautóval (tehát három hiányzott), három WMH2 terepjáró csapatszállító gépkocsival (egy többlet), öt Fiat 15ter tehergépkocsival, egy Fiat 15ter távbeszélő gépkocsival (R/7 rádió gépkocsi helyett), két Fiat 2F iskola gépkocsival rendelkezett. Állományon felül volt az osztálynál egy Fiat 2F csapatszállító gépkocsi és két Rába V 3 tonnás (konyha) tehergépkocsi is. Ez a három utóbbi valószínűleg kiképzési, illetve iskola feladatokat látott el. Öt Fiat 15ter típusú gépkocsit év végén lecserélték új beszerzésből két Rába AFh és öt Spa 38R 1,5 tonnás tehergépkocsira, illetve két Mávag-Benz Lo2000 2 tonnás tehergépkocsira.[382] 15 Pavesi vontatóját leadta központi készletre, helyette az átfegyverzés sorrendjében 15 KV-40 vontatót vett át. Fényszóró szakaszában három Pavesi vontató volt. Hansa-Lloyd könnyű tüzérségi vontatót pedig soha nem kaptak, a légvédelmi gépágyúk 1937-ben nem is kerültek az osztályhoz. Helyette be volt állítva egy régi hatlöveges 5/8M. önjáró üteg Rába Vr gépkocsikkal.

Hasonló volt a helyzet tulajdonképpen a típusok mennyiségét és minőségét tekintve a 2. légvédelmi tüzérosztálynál. Különbségként itt egy Fiat 519 közepes személyautó is rendelkezésre állt, fényszóró szakaszában egy régi Gräf&Stift fényszóró és egy ugyanilyen generátor gépkocsi, egy kiképző járműnek pedig egy régi Fiat 4TS tehergépkocsi is be volt állítva a kiképzéshez. A Fiat 15ter tehergépkocsikat cseréjével hét Rába AFh és egy Rába AFi 1,5 tonnás tehergépkocsival, egy Rába AFh távbeszélő gépkocsival, majd év végén állományon felül további hét Spa 38R tehergépkocsival látták el az osztályt és a Pavesi vontatókat itt tíz KV-40 vontató váltotta fel. (1938-ban a beérkező két Spa Dovunque fényszóró és egy fülelő gépkocsi váltotta le a régi Gräf&Stifteket.) Az osztály állományon felül négy Rába Vr önjáró löveggel is rendelkezett. Hansa-Lloydok itt sem voltak.

[381] Kis tüzérségi vontatók végül nem kerültek a haderőbe. Itt valószínűleg tehergépkocsikra gondoltak, melyek a gépágyúk mozgatását végezhették, illetve olyan lánctalpas vontatóra, melyet a HTI kíséletek során elvetettek.

[382] HL, HM 4645/eln.3/b.oszt.-1937. A két Mávag-Benz Lo2000 teherautó szükségszerűen rádióberendezések szállítására állították be.

A 3. és 4. légvédelmi tüzérosztályok anyaga hasonló volt, Fiat 512 és 2F közepes személyautók, új Fiat 508M kis személyautók álltak rendelkezésre felállításkor. Vontatókból csak év végén kapták meg az első öt-öt KV-40 traktort. Hansa-Lloyd nem állt rendelkezésre, a Pavesi vontatókat pedig leadták központi készletre. Az öreg Fiat 15ter tehergépkocsikat év végén Spa 38R tehergépkocsikkal cserélték ki.

A hét vegyesdandár légvédelmi kiképző üteg gépjármű állománya elméletileg egy kis személygépkocsiból, egy iskola gépkocsiból, egy motorkerékpárból és tíz kis tüzérségi vontatóból állt. A légvédelmi ágyús részlegek megszűntek, anyagukat átadták a négy légvédelmi tüzérosztálynak, azok légvédelmi ágyús ütegeként. Nem sikerült mind a hét üteget egyformán felállítani. A 2. és 4. vegyesdandár légvédelmi kiképző üteg tulajdonképpen beolvadt a 3. és 4. légvédelmi tüzérosztályba, gépágyús anyaggal nem rendelkeztek. A többi üteg általában előírás szerint kapott központi készletből egy Fiat 508M kis személyautót, egy Fiat 15ter iskola gépkocsit és egy Méray szóló motorkerékpárt. A gépágyúk vontatására az 1., 3. és 5. ütegek tíz-tíz, a 7. üteg viszont csak négy Hansa-Lloyd vontatóval rendelkezett.

A gépkocsizó csoport tüzérosztályában elméletileg egy közepes személygépkocsi, három kis személygépkocsi, 12 terepjáró csapatszállító gépkocsi, két 3 tonnás és két 1,5 tonnás tehergépkocsi, két motorkerékpár, négy vontató és egy terepjáró rádió gépkocsi volt. A két gépvontatású könnyű tarackos üteg egyelőre két-két löveggel és Hansa-Lloyd vontatóval lett ellátva. Ezzel együtt szinte teljes feltöltöttséggel rendelkezett az osztály, állományában három Méray szóló motorkerékpárral, két Fiat 508M kis személyautóval, tíz WMH2 terepjáró csapatszállítóval, egy Fiat 2F csapatszállítóval, három Rába-Krupp L3H63 terepjáró műhely gépkocsival, két Rába-Krupp L36H 3 tonnás tehergépkocsival, öt Rába V és két Fiat 15ter iskola gépkocsival rendelekezett. Az átfegyverzéssel hat Pavesi vontatóját (lövegekkel együtt) leadta központi készletre.

A központi gépkocsizó tanosztály anyaga szervezeti felépítése nem változott. Azonban az új beszerzéseknek köszönhetően novembertől lecserélték az összes öreg Fiat 4TS tehergépkocsit 35 Isotta-Fraschini 3 tonnás tehergépkocsira.[383] A Fiat 2F és Fiat 15ter iskola gépkocsikat pedig részben a hat Hansa-Lloyd Express könnyű tehergépkocsi váltotta. (Kiképzési célokra a régi anyag egy részét meghagyták az alakulatnál.) Állományon felül meglévő 23 Mávag-Benz N1 és Rába AFh 1,5 tonnás tehergépkocsijukat 24 Spa 38R 1,5 tonnás tehergépkocsira cseréltek le. Mozgósítás esetén ezekkel a gépkocsikkal önálló tehergépkocsi oszlopot lehetett felállítani. Szintén állományon felül rendelkezésre állt 11 Rába-Krupp L36H 3 tonnás tehergépkocsi pótkocsikkal és két Mávag-Benz Lo2000 2 tonnás tehergépkocsi. A tanosztály Fiat 2F sebesültszállítóját decemberben selejtezték, melyet egyelőre nem pótoltak.

1938.

1938. február 3-án ismertették az új Huba-hadrend fejlesztési tervet. A terv az 1932-es elképzeléseken alapult. A haderő egyszeri teljes erőkifejtésével számoltak. A haderő békelétszámát 107000 főre emelték. Három hadsereg, hét hadtest és 21 gyalogdandár, továbbá két gyors- és két lovasdandár, jelentős mennyiségű határvédelmi és légierő, továbbá nagy létszámú fővezérség- és hadtest-közvetlen alakulatot kívántak kialakítani. Anyagi okokból a meglévő gyalogság mellé először a két lovas- és egy gépkocsizó dandár felállítását rendelték el. Három ütemben igyekeztek végrehajtani a fejlesztést. Ehhez 600 millió pengős hitelkeretet

[383] Itt érdemes megemlíteni, hogy 1938 nyarán, a Ford tehergépkocsik beérkezéséig az újonnan felállított 4. gépkocsizó zászlóaljat Isotta teherautókkal látták el a kiképzés idejére.

különítettek el, Huba I. (H-I) néven. Ez a 21 kétezredes gyalogdandár, illetve határbiztosító erők, a gépkocsizó- és lovasdandárok kiépítésére és a tüzérség továbbfejlesztésére szolgált. A második ütemben (H-II) a páncélos csapatok és a légierők komolyabb kiépítését, a harmadik ütem (H-III) a gyalogdandárokat váltó háromezredes hadosztályokra való áttérést vették tervbe. A három ütem elméletileg egymást követte, de az anyagi igények és a fejlesztések gyorsaságától függően átfedésben is folyhatott, a teljes hitelkeret pedig növelhető volt. Március 5-ét követően a meghirdetett Győri program az eredeti hitelkeretet 1 millió pengőre növelték, melyet egyszeri adó kivetésével és kölcsön kibocsájtásával biztosítottak.

1938. szeptember 24-ével megrendeltek a sikeres csapatpróba majd rendszeresítés után 38 M. közepes terepjáró személygépkocsiból (Mercedes-Benz G5) összesen 55 darabot H-I beruházási hitelre. A teljesen új, német katonai kivitelben készült gépkocsikat 1938 decembere és 1939 májusa között kellett leszállítani.[384] Valamennyi gépkocsi az új rendszeresített helyekre kerültek, kivétel nélkül századparancsnoki beosztásban, valamennyi gépkocsizó zászlóaljnál, kerékpáros zászlóaljnál és a 2. lovasdandár kisharckocsi századánál.[385]

Október 6-ával a német Fried. Krupp A.G.-tól 300 Krupp L2H143 terepjáró gépkocsit rendeltek meg. A 269 teljes félraj gépkocsi mellett 31 alvázat is beszereztek a H-I hitelkeret terhére, melyek később parancsnoki személyautó felépítményt kaptak. A félraj gépkocsik a kerékpáros és gépkocsizó zászlóaljak géppuskás századai részére lettek beszerezve.[386]

A Magyar Waggon és Gépgyár Rt. szerződése 300 Krupp L2H143 terepjáró gépkocsi legyártására a közvetlen német megrendelés miatt meghiúsult.[387] Kompenzálásként a Honvédelmi Minisztérium bevonta a Rábát felépítmények gyártásába, illetve a szabványos 3 tonnás pótkocsik és vágány pótkocsik fejlesztésébe a Mávag és az Uhri Testvérek Kft. mellett. A Botond gyártási program (a Győri program kiemelt hazai részéről hamarosan szó lesz) mellett igen komoly beruházásokat végzett a Rába a termelés fokozására, mely kapacitást a megtérülés érdekében hasznosítani kellett. A végleges szabvány pótkocsikból 50 darabos megrendelésre volt lekötött hitelkeret a H-I beruházásban.[388]

Hazai forrásból megrendeltek 86 Rába AFi 1,5 tonnás tehergépkocsit és 143 Rába AFi alvázat[389], 20 HSCS KV-40 tüzérségi vontatót, majd 120 Knorr fékkel ellátott, korszerűsített KV-40 vontatót[390], illetve nyolc Rába-Krupp L5N 5 tonnás tehergépkocsit.

Újabb olasz hitelkeret részeként, mely már 300+300 millió lírás csomagból állt, megrendeltek további 103 Fiat 508 Coloniale kis személyautót, 15 Spa 38R sebesültszállító gépkocsit és tíz Fiat 518 Ardita Coloniale közepes személyautót.[391]

1938-ban megrendelésre került a tárgyalt 300 37 M. Krupp félraj gépkocsi és alváz mellett 42 37 M. Krupp L2H143 páncéltörő ágyú vontató, 48 Krupp L2H242 oktató gépkocsi, 55 38 M. Mercedes-Benz G5 közepes terepjáró személygépkocsi[392], újabb 20 Hansa-Lloyd Express

[384] HL, HM 53465/eln.3/b.oszt.-1938.
[385] Csak érdekességként említendő, hogy a Mercedes-Benz mellett a magyar fél érdeklődött a BMW 325 Kübelwagen könnyű terepjáró személygépkocsi iránt is, de ezzel kapcsolatban végül nem folytak tárgyalások. HL, HM 88/Kat.főcsopfőnök.-1938.
[386] HL, HM 92046/eln.3/b.oszt.-1938., 7892/eln.3/b.oszt.-1940.
[387] A megrendelés körülményeiről keveset tudni. Az biztos, hogy a hazai gyártás elmaradása miatt rendelték meg a német anyavállalattól a 269 félraj gépkocsit és 31 alvázat.
[388] HL, HM 43130/eln.3/b.oszt.-1938.
[389] HL, HM 28371/eln.3/b.oszt.-1939., 3117/eln.3/b.oszt.-1940. Az alvázak eredetileg platókat kaptak, majd fokozatosan rádiós gépkocsi felépítményekkel látták el őket.
[390] HL, HM 11721/eln.3/b.oszt.-1938., 20284/eln.3/b.oszt.-1937., 29449/eln.3/b.oszt.-1939.
[391] HL, HM 118886/eln.6/k.oszt.-1940.
[392] HL, HM 53465/eln.3/b.oszt.-1938.

oktató gépkocsi[393], 560 38/n.M. Ford V8-51 2,5 tonnás tehergépkocsi[394], továbbá 110 Ford V8-51 tartály gépkocsi, melyből 30 került a szárazföldi erőkhöz.

A német Ford tehergépkocsik az első jelentős állomását jelentették a fejlesztéseknek gyakorlati szempontból. A Hansa-Lloyd vontatók feladatkörét módosították. Ahogyan az már szerepelt, célszerűbb feladatkört kaptak: a 10,5 cm-es 37 M. könnyű tarackok vontatását a gépvontatású tüzérséghez. Így első lépésként - átmeneti megoldásként - a Ford V8-51 tehergépkocsik egy részét a légvédelmi gépágyús ütegek részére osztották be, ahol vontatóként, illetve a műszerek és figyelő szakaszok szállítására[395], később a Spa 38R tehergépkocsik helyett a lőszerlépcsőkbe állították be. Emellett jelentős mennyiséget utaltak ki az 1. Bécsi döntés eredményeként kialakult helyzet kapcsán mozgósított (felriasztott) hadtestek[396], nevezetesen a budapesti I., szegedi V., debreceni VI. és miskolci VII. hadtestek részére, ahol általában három tehergépkocsi oszlop felállításához elegendő tartalékot képeztek. Ebből jellemzően egy oszlop volt német Fordokkal felállítva. A VII. hadtest kiemelten sok tehergépkocsit kapott, mivel a 2. gépkocsizó dandár vonatalakulatait is itt állították fel, továbbá az újonnan beállítandó kassai VIII. hadtest anyagát is itt tárolták. A fennmaradó anyagból különböző gépvontatású tüzér, utász, kerékpáros és egyéb alakulat kapott kisebb mennyiségben, igen vegyes feladatkör betöltésére. (A fenti 550 + tíz darabos pótrendelés mellett 122 teljes német Ford tehergépkocsit vásároltak a légierők részére.)

Az detroiti Ford üzemtől beszereztek 1000 Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsit. A típust 38/a.M. néven rendszeresítették.[397] A tehergépkocsik "flatbed", azaz sík platós felépítménnyel érkeztek, mely nem rendelkezett oldalfalakkal és hátfallal. A meglévő homlokfal eltávolítását követően hazai karosszéria üzemeket megbízva 1000 platót rendeltek meg. Mintául a Spa 38R 1,5 tonnás tehergépkocsi felépítménye szolgált. Ennek megfelelően merev falú, nyitható hátfallal készültek. Szám szerint 415 a Neuschloss és Lichtig, 170 az Uhri Testvéreknél, 160 az Orsenstein&Koppel, 140 a Metallo és 115 a Zupka Lajos vállalkozásoknál.[398]

A fokozatosan elkészülő tehergépkocsikat sürgősségi sorrendben, elsősorban az újonnan felállított öt gépkocsizó zászlóalj feltöltésére osztották be (zászlóaljanként 23-at, eleinte csapatszállítóként, majd alakulatok málha- és lőszerlépcsőjében), majd a hadtestek tartalékaiként képzett csoportokba a mozgósítandó három tehergépkocsi oszlophoz[399], illetve a gépvontatású tüzérséghez a lőszerlépcsők részére.

Két további tehergépkocsi érkezett Amerikából, Marmon-Harrignton-féle első hidakkal.[400] Ezekből egy 1 tonnás könnyű tehergépkocsi volt[401], egy pedig egy háromtengelyes 3 tonnás nehéz tehergépkocsi. Utóbbit a Weiss Manfréd Rt. szerezte be[402], egyben megvásárolva a Marmon-Herrington hidak összeszerelési jogával. Ezzel párhuzamosan kipróbáltak egy Vomag 3RL443 5 tonnás tehergépkocsit is. A tehergépkocsikat Ansaldo kisharckocsik szállítására szerezték be kísérleti jelleggel. Szükséges volt a kérdés megoldása, ugyanis a páncélosok hosszabb menetek alatt erősen elhasználódtak, közúti szállítással azonban a

[393] HL, HM 413291/ált.3/b.oszt.-1938.
[394] HL, HM 28569/eln.3/b.oszt.-1939.
[395] Ehhez utólag vonóhorgokkal látták el a tehergépkocsikat. HL, HM 40392/eln.3/b.oszt.-1939. Az első tehergépkocsik december végén váltották a Hansa-Lloydokat a 101., 102. és I. légvédelmi tüzérosztályoknál. HL, HM 15700/eln.3/b.oszt.-1940.
[396] Az addigi vegyesdandárokat 1938. október 1-jétől hadtesteknek hívták.
[397] HL, HM 28569/eln.3/b.oszt.-1939.
[398] HL, HM 38734/eln.3/b.oszt.-1938.
[399] HL, HM 496346/ált.3/b.oszt.-1939.
[400] HL, HM 1263/eln.3/b.oszt.-1940. Lényegét tekintve terepjáró tehergépkocsikról van így szó, ahol az első tengelyt is meghajthatóvá építették át.
[401] HL, HM 16774/eln.3/b.oszt.-1939.
[402] HL, HM 29443/eln.3/b.oszt.-1939., 13944/eln.3/b.oszt.-1940. A WM gyári tulajdona maradt a gépkocsi.

lánctalpak, a futómű és a motor élettartamát meg lehetett hosszabbítani. A német, olasz vagy angol mintára harckocsi tehergépkocsin történő szállítása nem volt ritka, de ugyancsak igen költséges programnak bizonyult. A kísérleti szállítójárművek és utánfutók elkészültek. De mivel az évtized végére a kisharckocsit már kihaló harcjárműfajtának minősítették, a költséges programot törölték. Az Ansaldok szállításra szükségszerűen a rövidebb, kéttengelyes tehergépkocsi is megfelelőnek tűnt, gazdaságosabb is volt, mert nem kellett az USÁ-ból alvázakat importálni. A Vomagot teljes mértékben elvetették, a Fordok pedig négykerekes változatban, más feladatkörre is alkalmasnak tűntek.

Az év során indult meg a Győri program legjelentősebb beruházása, a Botond raj gépkocsik fejlesztése és a legnagyobb magyar üzemek együttműködésével a sorozatgyártása. A prototípust a Mercedes-Benz G5 közepes terepjáró személygépkocsival együtt vetették csapatpróba alá. A 4. gépkocsizó zászlóalj (addig gépkocsizó csoport gépkocsizó (puskás) zászlóalj) mindkét típusról jó véleménnyel volt[403], így hamarosan 38 M. néven mindkettőt rendszeresítették. A Botondok gyártása két fővállalkozóval (Rába és Mávag), illetve két nagyobb alvállalkozóval (Láng gépgyár és Hofherr-Schrantz Rt.) indult el. Jelentős mennyiségű alkatrész külföldről érkezett, illetve sok elemet kisebb hazai üzemek állítottak elő. A prototípust követően 1402 raj gépkocsit rendeltek meg, a két fővállalkozónak egyenként 701 teljes Botondot kellett legyártania. A raj gépkocsi a gépkocsizó gyalogság alapvető járművének lett kiválasztva, felváltva az ideiglenesen beosztott amerikai Frodokat.

A Botondok kiutalási sorrendjének rekonstruálása önmagában több hetes munka volt, ugyanis erre vonatkozó iratanyag csak 1940. második feléből maradt fenn. A júniusig elkészült majdnem 800 Botond esetében csak néhány állományjelentés maradt fenn. A kiutalás üteme folyamatos volt, a gyártás sebességének megfelelően, csapatnemtől függetlenül mindig egy-egy teljes századnyi anyagot adták át a csapatoknak.

A feltételezhető kiadási sorrend, kizárólag saját következtetések alapján:

alakulat	mennyiség	megjegyzés
11. kerékpáros zászlóalj	18 db	
5. gépkocsizó zászlóalj	24 db	3. század
16. kerékpáros zászlóalj	18 db	
15. kerékpáros zászlóalj	18 db	
4. gépkocsizó zászlóalj	24 db	2. század
2. gépkocsizó zászlóalj	24 db	1. század
3. gépkocsizó zászlóalj	kb 40 db	egy század és közvetlenek
1. gépkocsizó zászlóalj	24 db	egy század
5. gépkocsizó zászlóalj	48 db	1. és 2. század
4. gépkocsizó zászlóalj	24 db	3. század
6. gépkocsizó zászlóalj	24 db	1. század
3. gépkocsizó zászlóalj	24 db	egy század
2. gépkocsizó zászlóalj	24 db	egy század
1. gépkocsizó zászlóalj	24 db	egy század
10. kerékpáros zászlóalj	18 db	
6. gépkocsizó zászlóalj	48 db	2. és 3. század

[403] HL, HM 30326/eln.3/b.oszt.-1938.

4. gépkocsizó zászlóalj	24 db	1. század
13. kerékpáros zászlóalj	18 db	
14. kerékpáros zászlóalj	18 db	
12. kerékpáros zászlóalj	18 db	
5. gépkocsizó zászlóalj	kb. 30 db	géppuskás század és közvetlenek
2. gépkocsizó zászlóalj	24 db	
9. kerékpáros zászlóalj	18 db	
3. gépkocsizó zászlóalj	kb 30 db	
1. gépkocsizó zászlóalj	24 db	
5. gépkocsizó zászlóalj	24 db	létszám felettiek*
6. gépkocsizó zászlóalj	4 db	közvetlenek
5. gépkocsizó zászlóalj	1 db	3. század
4. gépkocsizó zászlóalj	24 db	
1. gépkocsizó zászlóalj	8 db	közvetlenek
6. gépkocsizó zászlóalj	8 db	létszám felettiek*
4. gépkocsizó zászlóalj	20 db	létszám felettiek*
5. gépkocsizó zászlóalj	14 db	létszám felettiek*
6. gépkocsizó zászlóalj	4 db	létszám felettiek*
4. gépvontatású könnyű tüzérosztály	24 db	1940.06.08.
III. gépvontatású tarackos üteg	12 db	
9. kerékpáros zászlóalj	1 db	
10. kerékpáros zászlóalj	1 db	
11. kerékpáros zászlóalj	1 db	
12. kerékpáros zászlóalj	1 db	
13. kerékpáros zászlóalj	1 db	
14. kerékpáros zászlóalj	1 db	
15. kerékpáros zászlóalj	1 db	
16. kerékpáros zászlóalj	1 db[404]	
3. gépkocsizó utász század	17 db	1940.07.05.
4. gépkocsizó utász század	4 db	1940.07.05.[405]
2. gépkocsizó zászlóalj	kb 25 db	*
3. gépkocsizó zászlóalj	kb 20 db	*[406]
3. gépvontatású könnyű tüzérosztály	24 db	1940.06.08.[407]

[404] A kerékpáros zászlóaljak ezzel teljes feltöltést értek el.
[405] HL, HM 35930/eln.3/b.oszt.-1940.
[406] A *-al jelölt kiutalásokból június 10-én a fenti alakulatok részben leadtak másoknak már meglévő Botondokat. Az 1. gépvontatású könnyűtüzérosztály 28 Botondot vett át az 1. és 2. gépkocsizó zászlóaljaktól, az 1. gépkocsizó utász század 18 Botondot vett át a 2. és 3. gépkocsizó zászlóaljaktól, a 2. gépvontatású könnyű tüzérosztály 28 Botondot vett át az 5. és 6. gépkocsizó zászlóaljaktól, a 2. gépkocsizó utász század 18 Botondot vett át a 4. és 5. gépkocsizó zászlóaljaktól. HL, HM 31841/eln.3/b.oszt.-1940.

II. gépvontatású tarackos üteg	12 db	
VIII. gépvontatású tarackos üteg	12 db	
IV. gépvontatású tarackos üteg	12 db	
V. gépvontatású tarackos üteg	12 db	
VII. gépvontatású tarackos üteg	12 db	
4. gépkocsizó utász század	13 db	
VI. gépvontatású tarackos üteg	12 db	1940.07.13.
101. vasútépítő ezred	2 db	1940.07.13.
II. légvédelmi tüzérosztály	7 db	1940.07.20.[408]
V. légvédelmi tüzérosztály	7 db	1940.07.20.
VI. légvédelmi tüzérosztály	9 db	1940.07.23.
VIII. légvédelmi tüzérosztály	9 db	1940.07.23.
I. légvédelmi tüzérosztály	7 db	1940.07.23.[409]
104. légvédelmi tüzérosztály	9 db	
101. légvédelmi tüzérosztály	10 db	
I. gépvontatású tarackos üteg	12 db	1940.07.13.[410]
102. légvédelmi tüzérosztály	9 db	
103. nehéz tüzérosztály	24 db	
101. vasútépítő ezred	6 db	
105. légvédelmi tüzérosztály	9 db	
19. határvadász zászlóalj	5 db	1940.08.31.
20. határvadász zászlóalj	5 db	1940.08.31.
21. határvadász zászlóalj	5 db	1940.08.31.
22. határvadász zászlóalj	5 db	1940.08.31.
101. nehéz tüzérosztály	10 db	
1. lovasdandár parancsnokság	2 db	1940.08.31.
2. lovasdandár parancsnokság	2 db	1940.08.31.
102. nehéz tüzérosztály	9 db	
1. lovasdandár kisharckocsi szakasz	3 db	
VII. légvédelmi tüzérosztály	7 db	állományon felül?
101. vegyiharc zászlóalj	11 db	1940.07.20/23.[411]
101. vasútépítő ezred	2 db	
III. légvédelmi tüzérosztály	7 db	
IV. légvédelmi tüzérosztály	7db	

[407] A 3. és 4. gépvontatású könnyű tüzérosztályoktól négy-négy, központi készletből pedig összesen 21 Botondot adtak át a 3. és 4. gépkocsizó utász századoknak. HL, HM 31251/eln.3/b.oszt.-1940. és 35930/eln.3/b.oszt.-1940.
[408] HL, HM 43116/eln.3/b.oszt.-1940.
[409] HL, HM 41329/eln.3/b.oszt.-1940.
[410] HL, HM 37779/eln.3/b.oszt.-1940.
[411] HL, HM 39570/eln.3/b.oszt.-1940.

103. légvédelmi tüzérosztály	10 db	
101. nehéz tüzérosztály	kb 10 db	állományon felül
102. nehéz tüzérosztály	20 db	1940.08.17.[412]
7. határvadász zászlóalj	5 db	
6. határvadász zászlóalj	5 db	
12. határvadász zászlóalj	5 db	
8. határvadász zászlóalj	5 db	1940.08.31.
9. határvadász zászlóalj	5 db	1940.08.31.[413]
ismeretlen	50 db[414]	
101. vasútépítő ezred	10 db	1940.08.19.
17. határvadász zászlóalj	5 db	1940.09.02.
18. határvadász zászlóalj	5 db	1940.09.02.[415]
13. határvadász zászlóalj	5 db	1940.09.04. - törölve
14. határvadász zászlóalj	5 db	1940.09.04. - törölve
15. határvadász zászlóalj	5 db	1940.09.04. - törölve[416]

A kiutalásokkal párhuzamosan az 1938. év vége óta beosztott Ford 2,5 tonnás tehergépkocsikat olyan ütemben, ahogyan a Botondok megérkeztek, a területileg illetékes hadtesteknek adták le. A Botondok kiutalása általában teljes századok leszállításával zajlott. Ennek megfelelően az érintett század szinte minden esetben leadta Ford teherautóit. Ennek a folyamatnak az 1940. nyári részleges mozgósításkor volt fontos szerepe.

1938. október 1-jével lépett elméletileg életbe az 1938/1939. évi békehadrend.[417] Jelentős változások történtek a haderőn belül. Nagy mennyiségű motorizált alakulat került beállításra, melyek ettől kezdve meghatározták a gépkocsizó alakulatok rendszerét.

A hét vegyesdandár parancsnokságot átnevezték hadtest parancsnokságokra.

Újonnan állították fel az 1. gépkocsizó dandár parancsnokságot a valamivel korábban megalakított 2. gépkocsizó dandár parancsnokság, illetve 1. és 2. lovasdandár parancsnokságok mellé.[418]

Öt új gépkocsizó zászlóalj alakult meg megszűnő, addig gyalogos vadászzászlóaljakból és gránátos századokból.

A budapesti 1. gépkocsizó zászlóalj az 1. vadászzászlóaljból és az 1. gránátos századból alakult meg. A 2. gépkocsizó zászlóaljat a 7. vadászzászlóaljból és a 7. gránátos századból szervezték meg. A budapesti 3. gépkocsizó zászlóalj az 5. vadászzászlóaljból és az 5. gránátos századból alakult meg. Az ideiglenes állomáshelyű 5. és 6. gépkocsizó zászlóaljak a 6. és 2.

[412] HL, HM 46203/eln.3/b.oszt.-1940.

[413] A 31-ével átadott Botondokkal felszabaduló Ford tehergépkocsikat az érintett V. hadtest hiányait pótolták. HL, HM 48565/eln.3/b.oszt.-1940.

[414] 10 db a 101. vasútépítő ezred részére került kiadásra, míg a többi esetében az elméleti kiutalásokból teljesen kimaradt 1. és 2. felderítő zászlóaljak, illetve állományon felül a nehéz tüzérség kaptak Botondokat.

[415] A felváltott honvédségi és polgári tehergépkocsik az V. hadtest hiányainak pótlására, pontosabban a 13. - 15. dandár légvédelmi gépágyús szakaszok feltöltésére volt felhasználva. HL,HM 49127/eln.3/b.oszt.-1940.

[416] HL, HM 50375/eln.3/b.oszt.-1940.

[417] Ténylegesen november 1-jére halasztották. 39641/eln.1/a.oszt.-1938.

[418] A két lovasdandár és a 2. gépkocsizó dandár parancsnokság 1938. május 1-jével került felállításra, mint a honvédség első gépocsizó seregtestei, októberig azonban inkább tekinthető rögtönzött jellegnek a működésük.

vadászzászlóaljakból, illetve 6. és 2. gránátos századokból alakultak meg. Teljesen motorizált alakulatokról beszélünk.

A 4. gépkocsizó zászlóalj, mint kísérleti alakulat az év első felében alakult meg a gépkocsizó csoport gépkocsizó puskás századából.

A megszűnő 4. vadászzászlóaljat a megalakuló gépkocsizó dandár felderítő zászlóaljak gépkocsizó gyalog századaihoz használták fel. A gépkocsizó zászlóaljak és a kerékpáros zászlóaljak gépkocsizó gyalogágyús szakaszai a meglévő szakaszok újraelosztásával alakultak meg. A huszárezredek páncéltörő ágyús szakaszait (itt már eleve nem gyalogsági ágyús szakasznak nevezték őket) teljesen új felállításúak voltak.

Átszámozásra került a meglévő hét kerékpáros zászlóalj is, melyek egyelőre részleges jelleggel motorizált alegységeket is felvettek állományukba. Az 1. gépkocsizó dandárhoz osztották be a 9. (ex 2.) és 10. (ex 7.) kerékpáros zászlóaljakat, a 2. gépkocsizó dandárhoz a 11. (ex 3.) és 12. (előtte 3. vadász) zászlóaljakat, az 1. lovasdandárhoz a 13. (ex 6.) és 14. (ex 5.), míg a 2. lovasdandárhoz a 15. (ex 1.) és 16. (ex 4.) kerékpáros zászlóaljakat. Az új 11. kerékpáros zászlóalj a 3. vadászzászlóalj mellett a beolvasztott 3. gránátos századból alakult meg. A motorizált részeket a kisharckocsi, távbeszélő és gyalogsági ágyús szakaszok jelentették, melyet a tervek szerint a géppuskás századok feltöltése követett.

Újonnan alakult meg az 1. gépkocsizó dandár tüzérosztály, melynek parancsnokságát és a 3. ütegét az 1/II. tüzérosztály parancsnokság állította fel önmagából, illetve a Budapesten kívüli gépvontatású közepes tarackos ütegek külön biztosított személyzetéből. A 2. gépkocsizó dandár tüzérosztály 1. és 2. ütegét a már korábban megalakult pécsi 1/1. és miskolci 1/2. gépvontatású tarackos ütegek átszámozásával hozták létre. Az osztály törzsét és 3. ütegét a gépkocsizó csoport tüzérosztálya és annak gépvontatású könnyű tarackos ütege (az elsőként felállított és csapatpróbát végrehajtó 37 M. 10,5 cm-es tarackokkal felszerelt) alkotta átnevezés útján.[419]

Hajmáskéren átnevezéssel alakult meg az 1. tüzérosztályból a 101. tüzérosztály[420] törzzsel és két nehéz tarackos üteggel, ugyanott a 2. tüzérosztályból pedig a 102. tüzérosztály törzzsel, egy nehéz tarackos és egy nehéz mozsár üteggel. A nehéz tarackos ütegek a löveganyag beérkezéséig 31 M. közepes tarackokkal rendelkeztek. Külön nem került kiemelésre a jogelődöknél, de mindvégig motorizált alakulatokról volt szó. A 2. tüzérosztály 1. fogatolt ütege kivált az alakulat kötelékéből és a 6. tüzérosztályhoz került. Az 1. tüzérosztály 3. ütege a 102. tüzérosztály 1. ütegévé alakult.

A vegyesdandár légvédelmi kiképző ütegek kiépítésével (bővítésével) jöttek létre eredeti állomáshelyükön az új I.-VII. légvédelmi tüzérosztályok, hadtest-közvetlenekként. Törzsből, egy légvédelmi fényszóró szakaszból, légvédelmi figyelő szakaszból, egy légvédelmi ágyús és egy légvédelmi gépágyús ütegből álltak. A beérkezett új fényszóró anyagot (olasz Gallilei) az I. légvédelmi tüzérosztály fényszóró szakasza kapta, a többi szakasz egyelőre régi 110 cm-es fogatolt fényszórókat kapott.

A meglévő 1.-4. légvédelmi tüzérosztályok 101.-104. légvédelmi tüzérosztály nevet vettek fel és fővezérség-közvetlen alakulatokká váltak. Törzsből, egy légvédelmi fényszóró szakaszból, légvédelmi figyelő szakaszból, két légvédelmi ágyús és egy légvédelmi gépágyús ütegből álltak.[421]

[419] HL, HM 18000/eln.1/a.oszt.-1938. és 60000/eln.1/a.oszt.-1938.

[420] A fővezérség-közvetlen alakulatokat ekkortól kedzve 100-es hadrendi számmal látták el.

[421] A négy alakulat második légvédelmi ágyús ütegeihez október 24-én vette HSCS KV-40 vontatóit. Az addig beosztott Pavesi vontatók és bevonultatott traktorok a tüzérség hiányait kellett fedezzék. HL, HM 51363/eln.3/b.oszt.-1938., 57807/eln.3/b.oszt.-1938.

A fővezérség- és hadtest-közvetlen légvédelmi tüzérosztályoknál gazdaságossági okokból a figyelő szakasz gépjárműveit a törzsekhez állították be, mindkét helyen kiképzést folytatva.

A már működő 2. gépkocsizó dandár, illetve 1. és 2. lovasdandár légvédelmi gépágyús szakaszokat üteggé bővítették. Az 1. gépkocsizó dandár légvédelmi gépágyús üteg az 1. (immáron 101.) légvédelmi tüzérosztály állította fel.

5/8 M. légvédelmi ágyúkkal a 101.és 103. légvédelmi tüzérosztálynál két-két, a 104. és V. légvédelmi tüzérosztálynál pedig egy-egy honi légvédelmi ágyús üteg keretét állították fel.

Újonnan alakult meg a két gépkocsizó dandár felderítő zászlóalj. Egy zászlóalj a kiépülést követően egyenként egy gépkocsizó gyalog századból, egy páncélgépkocsi századból, egy kisharckocsi századból kellett álljon, ezen felül az 1. gépkocsizó dandár felderítő zászlóaljhoz osztották be a Ruisk páncéljárműves osztály páncélvonat századát. A 2. gépkocsizó dandár felderítő zászlóalj műhely osztagot egyelőre nem kapott.

Az 1. gépkocsizó dandár felderítő zászlóalj a Ruisk páncéljárműves osztály teljes anyagából és személyzetéből, illetve az 1. (vegyesdandár) gépjárműves századból alakult meg. Szakkiképzés szempontjából alárendelték az új 2. lovasdandár páncélgépkocsi századot, amely a Ruisk páncéljárműves osztály meglévő páncélgépkocsi századából alakult.

A 2. gépkocsizó dandár felderítő zászlóalj a meglévő gépkocsizó csoport páncélgépkocsi és könnyű harckocsi szakaszokból alakult meg. Kisharckocsi százada a 2. (vegyesdandár) gépjárműves századból jött létre. A gépkocsizó gyalog század felállításhoz felhasználták a gépkocsizó csoport motorkerékpáros szakaszát is, amely ekkor a 4. gépkocsizó zászlóaljhoz volt beosztva.

Valamennyi alakulat gépkocsizó gyalog százada egyelőre gyalogos kiképzést folytatott a gépjárművek beérkezéséig.

Az 1. lovasdandár kisharckocsi százada a 6. és 7. (vegyesdandár) gépjárműves századokból[422], a 2. lovasdandár kisharckocsi század az 5. (vegyesdandár) gépjárműves századából alakult meg. (Az 1. lovasdandár páncélgépkocsi százada még nem lett felállítva.)

Újonnan alakult meg az 1. gépkocsizó utász század a Hárosszigeti műszaki tábor parancsnokságnál, állománya a budapesti 1. és szombathelyi 3. utász zászlóaljak személyzetéből került beosztásra.

A gépkocsizó gázvédelmi zászlóaljat átnevezték 101. gépkocsizó vegyiharc zászlóaljra, állományába egy szakaszba vonták össze az utász zászlóaljak lángszóró szakaszait.

A Központi híradó iskola és a 8. híradó osztály egyesítésével felállították a 101. híradó ezredet. A törzs a híradó iskolából, a 101/I. zászlóalj a 8. híradó osztály 1. vezetékes és 2. rádió századából, a 101/II. rádiófelderítő zászlóalj a 8. híradó osztály 3. és 4. iránymérő és lehallgató századaiból, a híradó tanosztály pedig a központi híradó iskola addigi tanosztagából jött létre.

Újonnan állítottak fel a gépkocsizó dandárok és lovasdandárok részére egy-egy híradó szakaszt.

A békehadrend tényleges életbeléptetését azonban elhalasztották a magyar és szlovák fél felkérésére Bécsben összehívott bizottság tárgyalásának idejére (területi jogvita) és az ezzel párhuzamosan bevezetett részleges mozgósítás miatt.

1938. október 10-ével a kivonuló hadrend a kivonuló motorizált alakulatokkal:[423]

A haderő legértékesebb, gyorsan mozgó részét, a gyors (vagyis gépkocsizó) és lovasdandárokat felriasztáskor rögtönzött jelleggel tudták felállítani és menetkésszé tenni.[424]

[422] Állományában már 18-18 Ansaldo kisharckocsival. HL, HM 50797/eln.3/b.oszt.-1938.
[423] HL, VKF szn./4.oszt.-1938., 53786/eln.10.oszt.-1938. (többneves), 1382/eln.3/b.oszt.-1940.
[424] HL, HM 8000/eln.1/a.oszt.-1938.

1. vegyesdandár (I. hadtest)
- 1. gépkocsizó dandár
- 2. lovasdandár
- I. gépkocsi szeroszlop[425]
- 101. gépkocsi szeroszlop[426]
- 105. gépkocsi szeroszlop
- 106. gépkocsi szeroszlop
- 107. (megerősített) gépkocsi szeroszlop
- 110. gépkocsi szeroszlop

2. vegyesdandár (II. hadtest)
- II. gépkocsi szeroszlop

2. gépkocsizó dandár
- 2. gépkocsi szeroszlop

6. vegyesdandár (VI. hadtest)
VI. gépkocsi szeroszlop

7. vegyesdandár (VII. hadtest)
- VII. gépkocsi szeroszlop

A csapatok feltöltésére a mozgósítás kapcsán összesen 2800 polgári gépjárművet vonultattak be[427], melyek mintegy fele került a teljesen motorizált alakulatokhoz. Az igénybevétel jellemzően a felriasztásban érintett vegyesdandárok területére korlátozódott. A kiemelt cél az igénybevétellel a meglévő és fokozatosan beérkező új honvédségi gépjárműanyag kímélése volt. Emellett ebben az időszakban még kijelenthetjük, hogy a mozgósítási hadrend még a békeállománytáblák közel kétszeresét írta elő gépjárművekben, mely koncepció a későbbiekben különböző okokból folyamatosan módosult.

Október 21-én a politikai helyzet miatt döntés született négy hadrenden kívüli tehergépkocsi oszlop felállításáról. Ehhez központi készletből ideiglenesen kiutaltak összesen 24 Spa 38R 2 tonnás tehergépkocsit a 2. gépkocsizó osztálynak (egy tehergépkocsi oszlop) és 72 német Ford V8-51 3 tonnás tehergépkocsit a központi gépkocsizó tanosztály részére (három oszlop). A beosztandó motorkerékpárokat és személygépkocsikat a felállító alakulatoknak kellett fedeznie saját állományából.[428] A négy tehergépkocsi oszlop valószínűleg nem kapott hadrendi számot. Ideiglenes vezénylésüket a hadműveleteket követően véglegesítették, meghagyva azokat a fenti alakulatoknál.

Október 23-án újabb 36 német Ford tehergépkocsi kiutalása következett, melyeket bejáratás nélkül, gyári új állapotban a debreceni VI. gépkocsizó osztálynak utaltak ki ideiglenesen.[429] Ez a mennyiség másfél tehergépkocsi oszlopot jelent. Ebben az esetben valószínűleg a VI/1. tehergépkocsi oszlopról és a légvédelmi tüzérségnek kiadott, gépágyúk vontatására beállított tehergépkocsikról van szó. A további kiutalásokat egyelőre felfüggesztették.

Október 26-ával, röviddel a rendszeresítést követően megrendeltek 187 darab Méray-Puch 350GS szóló motorkerékpárt (38 M. motorkerékpár). A teljesen készre szerelt, tábori barna színű motorokat a Méray Motorkerékpárgyár Rt. szállította (eredeti grazi gyártásból). A H-I szükséglet alapján 102 + nyolc kiképző motorkerékpárral a gépkocsizó zászlóaljak teljes

[425] Minden gépkocsi szeroszlop alapvetően két új Spa 38R műhely gépkocsiból és vezényelt egyéb gépjárművekkel rendelkezett. A mozgósított szeroszlopok mindegyike jelentős szerszámhiánnyal vonult el.
[426] Két Spa 38R műhely gépkocsi mellett nyolc amerikai Ford tehergépkocsival. HL, HM 57598/eln.3/b.oszt.-1938.
[427] HL, HM 52869/eln.3/b.oszt.-1938.
[428] HL, HM 51341/eln.3/b.oszt.-1938.
[429] HL, HM 57594/eln.3/b.oszt.-1938., 57895/eln.3/b.oszt.-1938.

anyagát kicserélték, kivonva minden meglévő elavult és vegyes eredetű típust. Második ütemben (melyet előre hoztak, így azt még december közepén leszállították) 77 motorkerékpárral a kerékpáros zászlóaljak, légvédelmi tüzérosztályok és önálló gépágyús ütegek, huszárezredek, felderítő zászlóaljak, illetve központi szervek esetében szintén minden régi anyagot kicserélték.[430]

November 1-jét követően az 1. Bécsi döntés értelmében a felriasztott m. kir. Honvédség alakulatai bevonultak a visszacsatolt felvidéki területekre. A katonai közigazgatás is átalakult a területgyarapodás miatt. A visszacsatolt terület elsősorban a székesfehérvári 2. vegyesdandár (II. hadtest) területéhez lett csatolva.

November 18-án ideiglenesen kiutaltak központi készletből az 1. egyesített javítóműhely 4. szakaszának nyolc amerikai Ford 3 tonnás tehergépkocsit, melyeket az azonnal felállítandó 101. gépkocsi szeroszlop részére osztottak be.[431]

November 19-én tíz német Ford tehergépkocsit utaltak ki ideiglenesen az 1. légvédelmi tüzérosztály visszamaradó különítményének.[432] A teljesen új, még be nem járatott gépkocsikra a beérkező új légvédelmi gépágyúk szükségszerű vontatása miatt volt szükség.

November közepén folytatták a Ford V8-51 tehergépkocsik kiutalását a csapatoknak. Ekkor elsősorban a központi gépkocsizó tanosztály és a gépkocsizó osztályok (1., 6., 7.) részére utaltak ki jelentős mennyiséget, melyeket összpontosított tartalékként kellett kezelni. Ezek leendő tehergépkocsi oszlopok felállításához voltak előkészítve, a légvédelmi kiképző ütegeknél lévő, vontatók nélküli légvédelmi gépágyúk szükségszerű vontatására, illetve egyes tüzérosztályok lőszerlépcsőinél a bevonultatott polgári tehergépkocsikat váltották fel.[433]

November 22-évél, az október 1-jei hadrendnek megfelelően a legmagasabb katonai közigazgatási szervekként a vegyesdandár parancsnokságokat azonos hadrendi számmal (arab helyett már római számmal ellátva), hadtestparancsnokságnak nevezték át. Valamennyi hadtest-közvetlen alakulattal is így jártak el.

December 6-án 16-16 db. 38 M. Toldi könnyű harckocsit rendeltek a Ganz-gyártól és a MÁVAG-tól. Mivel a gyárak számára a megrendelt kis tétel nem tette volna gazdaságossá a harckocsigyártásra való berendezkedést, a következő év február 6-án 40-40 darabra módosították a megrendelést. Az I.M.I. hitelkeretre beszerzett harckocsikat a közeljövőben szervezendő könnyű harckocsi századok alapvető anyagának szánták. A páncélosokat egyenlő arányban elosztva a Ganz és Mávag Rt-k készítették svéd Landsverk gyártási jog alapján.[434]

December 12. és 17-e között Hajmáskéren lezajlott a Deutsche Werke Kiel A.G. "A5P" fedőnévvel ellátott hatkerekes[435] páncélgépkocsijának a bemutatása a HTI, a Rendőr újonc iskola páncéljárműves osztálya és egyéb szervek előtt. A könnyű páncélgépkocsik mellett (melynek csapatpróbája 1939 januárjára volt kitűzve) a haderőnek a tervek szerint szüksége volt nehéz páncélgépkocsikra is. Erre legalkalmasabbnak a német nevén Sd.Kfz. 231., Büssing-NAG által gyártott típusa volt. A gyakorlaton műszaki hibák léptek fel, amelyek késleltették a próbák menetrendjét.[436] A végleges döntés iratai ugyan nem maradtak fenn, de mivel megrendelés nem történt, vagy a német fél zárkózott végül el, vagy a magyar fél

[430] HL, HM 31371/eln.3/b.oszt.-1938.
[431] HL, HM 57598/eln.3/b.oszt.-1938.
[432] HL, HM 57601/eln.3/b.oszt.-1938. Visszamaradó különítmény tulajdonképpen egy alakulatnak azon része, amely felriasztás esetén nem vonul el hadműveleti területre, folytatja a kiképzést, ellátja a gazdászati feladatokat, és pótlást ad a kivonuló részeknek.
[433] HL, HM 57591/eln.3/b.oszt.-1938., 58445/eln.3/b.oszt.-1938.
[434] HL, HM 51344/eln.3/b.oszt.-1938., 2.500/eln.3/b.oszt.-1939., 2113/eln.3/b.oszt.-1940., 7378/eln.3/b.oszt.-1941., 7249/eln.3/b.oszt.-1942.
[435] HL, HM 41767/eln.3/b.oszt.-1937., 30322/eln.3/b.oszt.-1938., 50796/eln.3/b.oszt.-1938.
[436] HL, HM 50796/eln.3/b.oszt.-1938.

számára nem volt meggyőző a próba. Versenytársként a Landsverk Lynx páncélgépkocsi merült fel, melyet azonban nem mutattak be Magyarországon.[437] A nehéz páncélgépkocsik kérdése egyébként lekerült a napirendről, ez is közrejátszhatott a megrendelés elmaradásában. A típus kapcsán egyedül a motorok kerültek 200 darabos mennyiségben beszerzésre, melyeket a későbbi Toldi könnyű harckocsikba és Nimród páncélgépágyúkba szereltek.

Könnyű páncélgépkocsiként az WM AC-II alvázra esett a választás, a vasfelépítményes kísérleti kocsi sikeres próbáit követően. Ekkor dőlt el a kérdés, miszerint a 38 M. Csaba páncélgépkocsi néven rendszeresített típust fogják alkalmazni a felderítő alakulatoknál. A prototípus és az első nyolc kocsi vasfelépítményt, a többi rendes páncélfelépítményt kapott.[438]

1939.

A motorizáció aránya kiszélesedik

Az 1. Bécsi döntést követően a politikai viszony nem enyhült a csehszlovák állam és Magyarország között. Sőt, Csehszlovákián belül is szakadás következett be, melynek következményeként március 14-én létrejött az önálló Szlovákia. A még mindig fennálló területi vita miatt helyi háború tört ki Magyarország és Szlovákia között, melynek eredményeként Kárpátalja egy részét rövid idő alatt visszafoglalta a m. kir. Honvédség. A katonai közigazgatás néhány hónapon belül ismét módosult. Ennek eredményeként az októberben életbe lépő békehadrendbe beállították a visszacsatolt területek legmagasabb közigazgatási szerveként a VIII. hadtestet Kassa székhellyel. A hadtest a szomszédos, elsősorban miskolci VII. hadtest közreműködésével állt fel.

1939 év elején a már részben felriasztott haderő a politikai helyzet miatt további alkalmazásban maradt. A felriasztás ideje alatt a légvédelmi gépágyús ütegeknél és önálló szakaszoknál mindenhol lecserélték a Hansa-Lloyd vontatókat Ford V8-51 tehergépkocsikra.

A hadműveletekben résztvevő, teljesen motorizált alakulatok:

I. hadtest:
- 1. gépkocsizó dandár
- 2. lovasdandár
- 101. gépkocsizó vonatparancsnokság (tehergépkocsi oszlopok irányítására)
- II. gépkocsi szeroszlop

V. hadtest:
- 1. lovasdandár

VI. hadtest:[439]
- 6. vegyesdandár légvédelmi kiképző üteg
- 6. híradó osztály (igénybevétel útján ideiglenesen gépkocsizóvá téve)
- VI. gépkocsizó osztály (VI/1. tehergépkocsi oszlop)

VII. hadtest:[440]
- 2. gépkocsizó dandár
- 1. határvadász dandár parancsnokság (ideiglenesen gépkocsizóvá téve)
- 1. határvadász zászlóalj (ideiglenesen gépkocsizóvá téve)
- 2. határvadász zászlóalj (ideiglenesen gépkocsizóvá téve)
- 4. határvadász zászlóalj (ideiglenesen gépkocsizóvá téve)
- 5. határvadász zászlóalj (ideiglenesen gépkocsizóvá téve)

[437] HL, HM 94012/eln.3/b.oszt.-1938.
[438] HL, HM 25654/eln.3/b.oszt.-1938., 51950/eln.3/b.oszt.-1938., 26932/eln.3/b.oszt.-1940.
[439] HL, HM szn/eln.3/b.oszt.-1938., 496346/ált.3/b.oszt.-1939.
[440] HL, HM 500163/ált.3/b.oszt.-1939.

- VII. gépvontatású közepes tarackos üteg
- 104. légvédelmi tüzérosztály
- VII. légvédelmi tüzérosztály
- VII. híradó zászlóalj
- 21. önálló dandár híradó század (ideiglenesen gépkocsizóvá téve)
- VII. gépkocsizó osztály (2/1. és 2/2. gépkocsizó dandár tehergépkosi oszlopok, 124. - 126. tehergépkocsi oszlopok)

1939. március 24-én keletkezett a m. kir. Honvédség első harcban bekövetkezett hadműveleti vesztesége. Az éjszakai pihenő végén egy szlovák repülőgép bombákat dobott a 2/1. gépvontatású könnyű tarackos ütegre, ahol egy Hansa-Lloyd vontató lövegével együtt és egy Rába AFi (lőszerszállító) tehergépkocsi telitalálattól elpusztult, egy további Hansa-Lloyd vontató, két amerikai Ford tehergépkocsi pedig súlyosan megrongálódott.[441] A megsemmisült vontató helyett az üteg saját zsákmányanyagából beállított egy Praga RV 2 tonnás terepjáró tehergépkocsit szükség-vontatóként.[442] Aznap hajnalban 12. kerékpáros zászlóalj és a 2. felderítő zászlóalj szintén légitámadás során jelentéktelen károkat szenvedett, a 2. gépkocsizó dandár gépkocsi szeroszlopa minden gépjárművet kijavított.

A magyarral szemben a szlovák veszteségek jelentősebbek voltak. Két kilőtt Skoda T-11 könnyű harckocsi és egy korábban zsákmányolt Tatra páncélgépkocsi mellett mintegy 20 gépjármű került őrizetbe, melyeknek egy részét később visszaszolgáltatták tulajdonosaiknak.

1939-ben folytatódtak a honvédség motorizációjához szükséges beszerzések. Németországból megrendelésre került 176 Mercedes-Benz G5 közepes terepjáró személyautó[443], 18 Mercedes-Benz 170VK híradó személygépkocsi, 370 Ford BB sebesültszállító gépkocsi[444], 150 OD Rex oktató gépkocsi[445], 162 normál és 15 hosszított alvázas Ford V8-90 személygépkocsi alváz[446], 91 Ford G917T alváz, 254 Krupp L2H143 alváz.[447] Egy-egy Victoria KR35SN, NSU 351 OSL és BMW R15 szóló motorkerékpárt, illetve NSU 601 OSL, Zündapp K500 és BMW R12 oldalkocsis motorkerékpárt csak kísérleti célokra vásároltak a HTI részére.[448] 1100 olyan Ford G917T 3 tonnás tehergépkocsi is beszerzésre került, melyeket Marmon-Herrington első hidak beépítésével terepjáróvá kellett átalakítani. A teljes tehergépkocsik jelentős részét átalakítás előtt kiadták a csapatoknak, így mind az 1100 végül nem lett átépítve. (Legalább öt tehergépkocsi oszlopot láttak el átépítendő Fordokkal 1940 augusztusában, illetve 1941 áprilisában.)

A 176 Mercedes-Benz terepjáró személyautóból kisebb mennyiség az újonnan felállított gépkocsizó zászlóaljak, kerékpáros zászlóaljak és gépvontatású könnyű tüzérosztályok állományába került beosztásra, általában század- és ütegparancsnoki gépjárműként. A többi csak részben motorizált alakulathoz került.

A 18 Mercedes-Benz híradó személyautó a 101. híradó ezredhez, illetve a hadtest-közvetlen híradó zászlóaljakhoz volt kiutalva, sokáig nem kerültek hadműveleti alkalmazásra.

[441] HL, HM 16787/eln.3/b.oszt.-1939., 997/Eln.B.oszt.-1940.
[442] A tehergépkocsit előző nap zsákmányolta a 2. felderítő zászlóalj páncélgépkocsis járőre.
[443] HL, HM 19806/eln.3/b.oszt.-1939. A Huba-I hadrend szükséglete 215 közepes terepjáró személyautó volt. Készleten volt 55, hiányzott 160. A hiányzók+ 10% tartalék adta a 176 darabos megrendelést. 3988/eln.3/b.oszt.-1940.
[444] HL, HM 16774/eln.3/b.oszt.-1939.
[445] HL, HM 34065/eln.3/b.oszt.-1939.
[446] HL, HM 31245/eln.3/b.oszt.-1939.
[447] HL, HM 34063/eln.3/b.oszt.-1939.
[448] HL, HM 452802/ált.3/b.oszt.-1940.

A 370 Ford BB sebesültszállító előbb valamennyi hadtest tartalékában képezett egy csoportot, ahol önálló sebesültszállító gépkocsi oszlopok felállítását tervezték mozgósítás esetén. Ténylegesen a tartalék anyag egy részét a meglévő csapatoknak és helyőrségi kórházaknak osztották be az újonnan rendszeresített sebesültszállítókként, majd a fennmaradó anyagot - 344 kocsit - használták a későbbi mozgósításoknál az eredeti elképzelések szerint (hadtestenként általában két oszlophoz.)[449] A típus egyértelműen a leggyakoribb, egyedüliként rendszeresített sebesültszállító volt, amely maradéktalanul ellátta feladatát.[450]

Az OD oktató gépkocsik szerepköre már ismert. Valamennyi teljesen vagy részlegesen motorizált alakulat rendelkezett OD Rexekkel, 1939-től megsokszorozva a kiképzéshez rendelkezésre álló anyagot.

A Ford V8 közepes személygépkocsik rendszerbe állításával korszerű közúti parancsnoki gépkocsihoz jutott a haderő. Eredendően a Mercedes-Benz G5-ösöket terepen, a Fordokat pedig közúton használták a különböző alakulatok zászlóalj-, osztály-, század- és ütegparancsnokai. Ez persze a gyakorlatban gyakrabban összemosódott. Mindkét típus nyitott utastérrel rendelkezett, az 1942-től megtapasztalt téli hadviselés eredményeként a Fordok elvesztették jelentőségüket, idővel a polgári életből átemelt, csukott karosszériás személyautókkal cserélték le a harcoló csapatoknál.

90 Ford G917T alváz, miután terepjáróvá lett átalakítva, nehéz kábeldob felépítményt kapott. (Kiutalásuk csak 1941 nyarától kezdve történt meg.)

Egy Ford G917T alváz pontonszállító felépítménnyel kísérleti célokat szolgált.

A 254 Krupp alváz jelentős részét kábeldob szállító felépítménnyel látták el, ezeket a híradó zászlóaljak részére osztották be a távíró építő alakulatokhoz. Mintegy 30 alváz azonban nagy parancsnoki személygépkocsi felépítményt kapott, mely gépjárművek hadtest- hadosztály- és ezredparancsnokok részére lettek beosztva, igen nagy sikerrel.

A Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsik a Botond raj gépkocsik mellett a m. kir. Honvédség egyik kevésbé ismert sikertörténete. A hazailag (Marmon-Herrington első hidakkal, Weiss Manfréd Rt-nél és a gépkocsi szertárnál) átalakított tehergépkocsik valamennyi motorizált alakulatnál beosztásra kerültek. A gépkocsizó zászlóaljak lőszer- és málhalépcsőit teljes mértékben terepjáróvá tették a típussal. A légvédelmi tüzérségnél a 40 mm-es légvédelmi gépágyúk elsőszámú vontató járművei lettek, leváltva az ideiglenesen beosztott Ford V8-51 tehergépkocsikat. Ugyanitt műszereket, lőszert és személyzetet is szállítottak.

Marmon-Fordokkal látták el a páncélos alakulatokat is (harckocsi zászlóaljak, lovas páncélos zászlóaljak, kerékpáros zászlóaljak), ahol a harckocsikat terepen is követni tudták, általában lőszert, üzemanyagot és pótalkatrészeket szállítva. A gépkocsizó zászlóaljaknál a Botondok mellett a málha- és lőszerlépcsőknél még meglévő amerikai Fordokat váltották.

Olasz hitelkeretből megrendeltek 114 Fiat Torpedo Militare kis személygépkocsit[451], 86 Breda 32 nehéz tüzérségi vontatót, egy Ceirano vegyiharc fertőtlenítő fürdő gépkocsit, tíz Spa 38R műhely gépkocsit.

A Fiat Torpedo személyautók a motorizált alakulatoknál, elsősorban a légvédelmi tüzérségnél ütegparancsnoki, általánosságban pedig egyéb, csak részben motorizált alakulatok szakaszparancsnoki gépkocsijaként voltak rendszerbe állítva. A típus a Fiat 508 Coloniale

[449] HL, HM 6604/eln.3/b.oszt.-1940.

[450] Ez olyannyira igaz, hogy a haderő összeomlását követően 1945 nyara és 1947 év vége között a leginkább keresett, nyugati zónából több esetben hazaszállított gépjármű volt. Mentőként a polgári életben is igen nagy szolgálatot tettek a kezdeti években.

[451] Valamennyi motorizált alakulat kapott legalább egyet. Általában a legrégebbi Fiat 508M kis személyautókat váltották. HL, HM 4927/eln.3/b.oszt.-1940.

teljesen katonai elvek szerint átszerkesztett változata volt, leegyszerűsített motorral és felépítménnyel. Kereskedelmi ára ugyan jelentősen megnőtt, de 1939-ben még így is gazdaságosabb volt bármely más német típusnál.

A Breda vontatók a jelentős mértékben kiegészített gépvontatású nehéz tüzérséghez voltak beállítva 15 cm-es és 21 cm-es tarackok, illetve 30,5 cm-es mozsarak vontatására.

Hazai beszerzésből megrendeltek 237 Méray-Puch szóló motorkerékpárt, 278 KV-40 Knorr fékes tüzérségi vontatót (ebből négy célvontató), 61 WM Csaba páncélgépkocsit és 50 39 M. Uhri 3 tonnás pótkocsit.[452]

A motorkerékpárok a kibővített haderőben minden motorizált és részben gépkocsizó alakulat részére egyaránt beosztásra kerültek. Mindenütt futár- és összekötő (hírvivő) feladatra alkalmazták. (Itt is átmatricázott, magyarosított német gyártmányokról volt szó.)

A Knorr fékkel ellátott KV-40 vontatók a legmegbízhatóbb vontatóként a légvédelmi tüzérséghez kerültek a legkorszerűbb lövegek és műszerek vontatására. Ez a légfékes rendszerrel feljavított változat már sokkal biztonságosabban volt kezelhető a személyzet részére.

Az Uhri-féle pótkocsik a széleskörű motorizálás idején kerültek rendszeresítésre, amikor a pótkocsik jelentősége hirtelen szertefoszlott. Jellemzően már nem a teljesen motorizált csapatokhoz kerültek, sokkal inkább szertárakhoz és egyéb más háttérintézményekhez.

1939 tavaszán, a megnövekedett haderő, történetesen a kassai VIII. hadtest kapcsán a felállított új alakulatok igényei alapján 174, majd nyár végén további 15 Méray-Puch 350GS szóló motorkerékpárt rendeltek meg. A motorok teljesen megegyeztek a korábbi 187 motorkerékpár kivitelével. A H-IA hitelkeretre történt beszerzés a kerékpáros zászlóaljak ütegeinél, a hegyidandár motorkerékpáros századában, a központi gépkocsizó tanosztály kiképző és forgalomszabályzó alosztályainál, légvédelmi tüzérosztályoknál, híradó zászlóaljaknál, utász zászlóaljaknál teljes feltöltést biztosítottak.[453]

Június 21-én utalták ki a csapatok részére előírt 168 Krupp félraj gépkocsit (minden kerékpáros zászlóalj géppuskás századának 21), továbbá két-két Mercedes-Benz közepes terepjáró személygépkocsit a 9/2., 9/3., 13/1., 14/1., 15/1., 16/1. kerékpáros századoknak, illetve egyet-egyet a 11/2., 11/3., 12/2., 12/3. kerékpáros századoknak, az 1. felderítő zászlóalj, 2. felderítő zászlóalj és a 2. lovasdandár kisharckocsi századainak.[454] A gépkocsik mind az 1938-ban megrendelt és tavasz során leszállított anyagból származtak.

1939. szeptember 1-jével megindult a Német III. Birodalom általános támadása Lengyelország ellen, melyhez csatlakozott a Szovjetunió is. A villámháborúban a lengyel haderő nem volt képes tartós ellenállásra, rövid időn belül összeomlott a haderő és az államigazgatás is.

A Magyar Királyság március óta rövid, de igen fontos határsávval rendelkezett Lengyelország felé. A menekülők előtt megnyitották a határt, ahol néhány nap alatt jelentős mennyiségű katona és polgári személy lépett magyar területre. Jelentős mennyiségű gépjárművet hoztak magukkal. Több esetben teljes lengyel katonai alakulat menekült át a határon. (pl. lengyel vöröskereszt 502. sebesültszállító gépkocsi oszlopa[455])

Országszerte összesen 34 lengyel gyűjtőtábort rendeztek be, ahol a polgári és katonai személyeket egyaránt gyűjtötték.[456]

[452] HL, HM 48937/eln.3/b.oszt.-1939.
[453] HL, HM 31371/eln.3/b.oszt.-1938.
[454] HL, HM 35886/eln.3/b.oszt.-1939.
[455] HL, HM 60885/eln.12.oszt.-1939.
[456] HL, HM 5785/Eln.oszt.-1940.

A m. kir. Honvédségnél részleges mozgósítást hajtottak végre, hogy a menekülőket kezelni, gyűjteni lehessen. Mozgósítással állították fel újra a 107. gépkocsizó vonatparancsnokságot, melyet Munkácsra helyeztek. Feladata a menekülők továbbítása volt szervezett körülmények között. Az 1. javítóműhely 4. szakasza (későbbi gépkocsi szertár) felállított négy gépkocsi szeroszlopot. A 105. gépkocsi szeroszlop Beregszászon települt és a lengyel polgári gépkocsikat gyűjtötte. A 107. gépkocsi szeroszlop Szolnokra települt, ahol a lengyel katonai gépjárműveket gyűjtötték és őrizték. Az 1. lovasdandár gépkocsi szeroszlopa Nyíregyházára került, a 2. lovasdandár gépkocsi szeroszlopa pedig Kassára. Előbbi jelentős munkát végzett, elsősorban honvédségi gépjárműveket javított. Utóbbi azonban alig dolgozott. A határhoz túl közel települt, a menekülők az ország távolabbi részéig haladtak tovább, így az alakulat állandó szabadságolások mellett csak korlátozottan működött.[457]

Pontos, vagyis végleges adatokat közölni nem lehet arról, összesen milyen mennyiségű gépjárművet hoztak magukkal a lengyel menekülők. Rengeteg be nem jelentett, hátrahagyott, vagy éppen magyar polgári forgalomba bekerülő gépkocsiról beszélünk a gyűjtőtáborokban nyilvántartásba vett anyag mellett. 1939. év végén erősen kerekítve 1500 tehergépkocsi, 1500 személygépkocsi és 23 harckocsi került említésre. Később ez a mennyiség jelentősen változott, de az kijelenthető, hogy a megmaradt iratanyag alapján rekonstruált nyilvántartás szerint valóban 3000 gépjárműről, 20 harckocsiról és egy páncélgépkocsiról beszélhetünk.[458] A lengyel gépjárművek jogi helyzetéről annak rendezésekor, az 1940-es évben lesz még szó.

1939. október 1-jével lépett életbe az 1939/1940. évi békehadrend. Az 1939/1940. évi békehadrendbe már beemelték a visszacsatolt kárpátaljai területtel kapcsolatos fejlesztéseket. Megkezdték az új, VIII. hadtest területére áthelyezni az érintett alakulatokat. Újonnan alakult meg a hegyidandár illetve annak minden közvetlene.

Új alakultként került a hadrendbe a hegyidandár páncéltörő ágyús százada, a hegyidandár motorkerékpáros század és a hegyidandár páncélgépkocsi szakasz. A páncéltörő ágyús századot az 5., 27. és 28. határvadász zászlóaljak fogatolt páncéltörő ágyús szakaszainak egy-egy rajából állították fel. A motorkerékpáros szakaszt a 24. határvadász zászlóalj feleslegessé vált kerékpáros századából alakult meg. A páncélgépkocsi szakaszt a 2. felderítő zászlóalj állította fel saját állományából.

A kerékpáros zászlóaljak géppuskás századait gépkocsizó géppuskás századokká szervezték át. Minden kerékpáros zászlóalj kötelékébe egy gépvontatású könnyű tarackos üteget állítottak be. Az ütegeket a meglévő gépvontatású könnyű tüzérosztályok állították fel saját állományukból.

A tüzérségnél a mérő századokat tüzér mérő századokra nevezték át. A miskolci VII. tüzér mérő század saját állományából felállította a kassai VIII. tüzér mérő századot. Ezzel párhuzamosan megkezdték motorizált szervezetté való átállításukat.

A két gépkocsizó dandár tüzérosztály felvette az 1. és 2. gépvontatású könnyű tüzérosztály nevet, míg a két lovasdandár gépvontatású tüzérosztálya a 3. és 4. gépvontatású könnyű tüzérosztály megnevezést. A 2/3. üteget is átfegyverezték 37 M. 10,5 cm tarackokkal, továbbá valamennyi üteget feltöltötték kettőről négy csőre. Beállításra kerültek mindenhol az addig hiányzó félszakasz lőszerkocsik, 1,5 tonnás terepjáró tehergépkocsikkal (Botondokkal), esetleg ezek hiányában 3 tonnás terepjáró tehergépkocsikkal (Marmon-Ford).

Újonnan állították fel a soproni 103. tüzérosztályt, egy gépvontatású közepes ágyús üteggel és egy gépvontatású közepes tarackos üteggel. A 103/1. üteget a 101/1., a 103/2. üteget a 102/1. üteg állította fel saját állományából. Felállításra került ezen felül a 101/3.

[457] HL, HM 64742/eln.3/b.oszt.-1939.
[458] HL, HM 51727/eln.III.csfs.-1939.

gépvontatású nehéz tarackos üteg és a 102/3. nehéz mozsár üteg is. Ezek a 101/2. és 102/2. ütegek ikreződésével jöttek létre. A nehéz tarackos ütegek kettő, a nehéz mozsaras ütegek egyetlen csővel rendelkeztek.

Az I-V., illetve VII. légvédelmi tüzérosztályoknál egy-egy, a VI. légvédelmi tüzérosztálynál két légvédelmi gépágyús üteget állítottak fel újonnan. Ezen kívül a VII. (és a 104.) légvédelmi tüzérosztály felállította saját állományából a kassai VIII. légvédelmi tüzérosztályt.

A 101-104. légvédelmi tüzérosztályoknál felállítottak egy-egy új légvédelmi ágyús üteget.

Teljesen új alakulat volt a komáromi 105. légvédelmi tüzérosztály, törzzsel, fényszóró szakasszal, figyelő szakasszal, három ágyús és egy gépágyús üteggel. Valamennyi fővezérség-közvetlen légvédelmi tüzérosztály részt vett a felállításban, anyagban és személyzetben egyaránt. Az alakulatok bővítésének megfelelően nőtt a honi légvédelmi tüzér alakulatok mennyisége is, azonban békében továbbra is csak keretekkel rendelkeztek.

A légvédelmi tüzérségnél általánosságban megnövelték a gépjárművek számát. A korábban beosztott figyelő szakaszok függetlenítve lettek a törzsektől. A légvédelmi ágyúk vontatói a Hofherr vontatók maradtak, azonban a lőszerlépcsőbe, illetve a légvédelmi gépágyúk vontatására Marmon-Ford 3 tonnás terepjáró tehergépkocsikat állítottak be.

Mindkét gépkocsizó dandár felderítő zászlóaljnál egy-egy könnyű harckocsi és páncélgépkocsi század került felállításra. A könnyű harckocsi századok állományát a kisharckocsi századok személyzetéből biztosították. A 2. gépkocsizó dandár felderítő zászlóalj meglévő (kísérleti) könnyű harckocsi szakasza az új könnyű harckocsi századba olvadt.

A páncélgépkocsi századok kereteit a 2. gépkocsizó dandár felderítő zászlóalj páncélgépkocsi szakaszának arányos felosztásával biztosították. A századok feltöltéséhez a zászlóaljakon belül áthelyezett és átképzett állománnyal kellet végrehajtani. Mindkét zászlóaljnál egy-egy műhely alosztály alakult meg. Az 1. gépkocsizó dandár felderítő zászlóalj műhely osztaga az új alosztályba olvadt.

Hasonló módon a két lovasdandárnál is felállítottak egy-egy könnyű harckocsi századot és páncélgépkocsi századot. A harckocsi századok a meglévő anyagból alakultak meg, míg a páncélgépkocsi századok a 2. lovasdandár páncélgépkocsi századának arányos elosztásával jöttek létre. A feltöltéshez szükséges személyzetet a lovasdandár kerékpáros zászlóaljaiból áthelyezett és átképzett állományt használták.

A két lovasdandár kerékpáros utász százada gépkocsizó szervezetre lett átállítva, illetve a 3. és 4. gépkocsizó utász század nevet vettek fel.

A 101. híradó ezrednél újonnan állították a 3. századot, amelybe elsősorban a katonai vasúti vezetés céljait szolgáló rádió rajokat, illetve egyes nagy teljesítményű (R/9 és R/10) rádió rajokat vonták össze. Az ezred személyzetet adott át az új felállítású 1. hegyi híradó század, illetve a szintén új 1. repülő dandár híradó század részére.

A hadtest javítóműhelyek átszervezésévelazok gépkocsi műhely részlegeinek felhasználásával minden gépkocsizó vonatosztálynál műhely alosztályokat állítottak fel.[459] A budapesti I. gépkocsizó vonatosztálynál újonnan létesült műhely alosztály, melyet az 1. javítóműhely 4. szakasza állított fel. A gépkocsizó vonatosztályok műhelyeinek feladata területi illetékesség alapján középjavítások végrehajtása volt.

A központi gépkocsizó tanosztálynál egy forgalomszabályzó alosztály létesült.

Az 1. javítóműhely 4. szakasza önállósodott, felállították belőle a gépkocsi szertárat. A gépkocsianyag tekintetében a műszaki szolgálat, anyagtárolás és kezelés központi szerve volt,

[459] A gépkocsizó osztályokat is átnevezték gépkocsizó vonatosztályokra.

továbbá feladatai közé tartozott a gépkocsizó vonatosztályok műhely alosztályainak teljesítőképességét meghaladó javítások végrehajtása.[460]

1939. december 20-ától kezdődően általánosan betiltották a csapatok egyéni kezdeményezésű gépjármű kísérleteit. Több alkalommal előfordult ugyanis, hogy egyes szervezetek saját elhatározásból új típusokat próbáltak ki, vagy meglévő anyagot önhatalmúlag alakítottak át a HTI vagy a HM 3/b. osztály engedélye vagy véleményezése nélkül.[461] A típusok sokszínűsége, a próbák és módosítások költségterhei mellett a HTI (közreműködve a HM-mel) pontosan e célt szolgálta.

1940.

Az év, ahol a békeszervezés összefonódott a mozgósítási rendszerrel

1940-ben H-II, illetve Turán hitelkeretből[462] megrendelésre került tíz Mercedes-Benz G5 közepes terepjáró személyautó, kilenc Mercedes-Benz 170VK híradó személygépkocsi[463], 468 Ford G917 2,5 tonnás tehergépkocsi (részben német nyitott katonai, részben csukott kivitelű vezető fülkével), 143 Ford G917T 2,5 tonnás tehergépkocsi (átépítve terepjáróvá)[464], 50 Ford G087T sebesültszállító gépkocsi, 88 Ford G917T tartály gépkocsi[465], hat Henschel Typ33D1 R/16 és R/17 rádió távíró gépkocsi[466], 15 Borgward B1000 könnyű tehergépkocsi[467], nyolc OD oktató gépkocsi, négy OD könnyű tehergépkocsi, tíz Krupp L2H143 alváz, 208 Ford G917T alváz (átépítve terepjáróvá), továbbá 80 ugyanilyen alváz az Ansaldo kisharckocsikhoz. Hat további HTI által vásárolt Marmon-Ford G917T alváz távkábel rákapcsoló központ gépkocsi felépítményt kapott. Kísérleti célokra beszerzésre került egy Skoda 6K nehéz kerekes vontató VL-5 pótkocsival és a Skoda T-21 közepes harckocsi prototípusa.[468] Szintén kísérleti célokat szolgált egy Mercedes-Benz L1500U tehergépkocsi alváz, amely híradó felépítményt kapott[469], illetve egy Puch 125 szóló motorkerékpár.

Egy utólagos német rendelést azonban töröltek szállítási nehézségek miatt. Ez a csomag 180 Ford 3 tonnás tehergépkocsiból, 40 Krupp félraj gépkocsiból, nyolc Borgward Hkl 5 félláncталpas vontatóból és kilenc Mercedes-Benz G5 közepes terepjáró személygépkocsiból állt volna.

Olasz forrásból 14 Spa 38R műhely gépkocsit szereztek be, továbbá pótlásként egy Spa Dovunque terepjáró fényszóró gépkocsi.[470]

---

[460] HL, HM 39000/eln.1/a.oszt.-1939.
[461] HL, HM 1025/eln.3/b.oszt.-1940.
[462] HL, HM 95590/eln.III.csfs.-1940.
[463] HL, HM 53386/eln.3/b.oszt.-1940.
[464] 112 tehergépkocsi és 80 tartály gépkocsi H-II hitelre, a 150 körúti és 63 terepjáró tehergépkocsi Turán hitelre, 148 kábeldob szállító gépkocsi a 7/ö. osztály hitelkeretére lett megrendelve. HL, HM 40318/eln.3/b.oszt.-1940., 61403/eln.3/b.oszt.-1940., 61404/eln.3/b.oszt.-1940.
[465] HL, HM 54689/eln.3/b.oszt.-1940., 65741/eln.3/b.oszt.-1940.
[466] HL, HM 26798/eln.3/b.oszt.-1940., 475248/ált.3/b.oszt.-1940.
[467] HL, HM 61405/eln.3/b.oszt.-1940., 31543/eln.3/b.oszt.-1943.
[468] HL, HM 28167/eln.3/b.oszt.-1940. A kísérleti harckocsit biztosan visszaadták a Skoda gyárnak. A vontató esetében ez a mai napig kérdéses.
[469] HL, HM 66608/eln.3/b.oszt.-1940.
[470] Az V. légvédelmi tüzérosztály egyik fényszóró gépkocsija összetört vasúti balesetben, tehervonattal ütközve 1939. augusztus 1-jén Kápolnán. HL, HM 53441/eln.18.oszt.-1939., 112602/eln.3/b.oszt.-1940.

Hazai megrendelésből 110 Toldi II[471] könnyű harckocsi (68 Ganz, 42 Mávag), 46 40 M. Nimród páncélvadász és páncélgépágyú (Mávag)[472], 20 csatár és 12 parancsnoki WM Csaba páncélgépkocsi[473], 15 Rába AFi alváz, négy Botond alváz készült. A Skoda T-21 harckocsi továbbfejlesztéseként megrendeltek összesen 230 40 M. Turán közepes harckocsit.[474] 70-70 harckocsi a WM és Rába, 50 a Ganz, 40 pedig a Mávag gyáraknál készült. Csapatpróbára került egy Rába-MAN D4 vontató is Rába pótkocsival együtt, amely az Ansaldok közúti szállítási kísérleteire készült.[475]

1940. január 9-étől kezdődően kezdték kiutalni az első elkészült Krupp nagy terepjáró személygépkocsikat a hadrendbe beállított új helyekre, először a hat gépkocsizó zászlóalj és a 101. nehéz tüzérosztály parancsnoka részére. A felváltott régi parancsnoki Fiat 519 és 2F parancsnoki személyautókat az esetek többségében leselejtezték.[476]

Január 11-én kiutalták központi készletből a szintén újonnan rendszerbe álló nyolc vas és 53 rendes páncéllemezből készült Csaba páncélgépkocsit. Tíz-tíz darab csatár és két-két kiképző kocsi a négy páncélgépkocsi századhoz, öt a hegyidandár páncélgépkocsi szakaszához, három a Ludovika Akadémiához, a többi pedig központi készletbe került.[477]

Január 17-étől összesen 31 új OD oktató gépkocsit utaltak ki a hat gépkocsizó zászlóalj, a két felderítő zászlóalj, az 1. gépvontatású könnyű tüzérosztály, a 13. kerékpáros zászlóalj, a 101. vegyiharc zászlóalj, a 101. - 105. légvédelmi tüzérosztályok, I. - III. légvédelmi tüzérosztályok, 101. híradó ezred, illetve különböző tanintézetek részére.[478] Elavult Fiat 2F és Fiat 15ter gépkocsikat váltottak le velük. A lecserélt anyagot leselejtezték, gyakran tanmetszetté alakítva a fenti alakulatoknál szolgálták az alapkiképzés folyamatát.

Január 22-én kiutalták az újonnan rendszerbe álló 80 Toldi I könnyű harckocsit a négy könnyű harckocsi század részére (egyenként 18 darabot), hat darabot visszatartva központi készletben.[479]

Február 7-étől megkezdték a beérkezett Ford BB sebesültszállítók módszeres kiosztását. 344 kocsi a nyolc gépkocsizó vonatosztály részére lett kiutalva. Egyelőre központi tárolókban kellett elhelyezni a sebesültszállítókat. Csak felriasztáskor/mozgósításkor lehetett igénybevenni őket sebesültszállító gépkocsi oszlopok és szakaszok részére.[480] Csupán érdekesség, de a Debrecenben tárolt 64 gépkocsira február 29-én rászakadt a nagy hó miatt a kocsiszín teteje, megrongálva valamennyi tárolt sebesültszállítót. A hosszabb-rövidebb ideig tartó javításokat követően az első mozgósításig valamennyi kocsi elkészült.[481]

---

[471] A már rendszerben lévő Toldi könnyű harckocsik második sorozata, kisebb módosításokkal, de azonos fegyverzettel.

[472] Az típust a páncélos csapatok közvetlen légvédelmiére és a páncélosok elleni közvetlen harcra rendszeresítették.

[473] Az addigi csatár, vagyis nehéz puskával és géppuskával szerelt változat után rendszerbe állították a nagyobb teljesítményű rádióval szerelt parancsnoki páncélgépkocsit is.

[474] A páncélos csapatok növelése, páncélos seregtestek kiépítése kapcsán a Skoda kísérleti típusára esett a választás, mellyel egy korszerű közepes harckocsit rendszeresítettek. A Botond után ismét egy magyar gyárak szoros együttműködésével létrehozott programról beszélünk. Önálló, Turán hitelkeret bevezetésével finanszírozták a programot.

[475] HL, HM 65734/eln.3/b.oszt.-1940.

[476] HL, HM 1445/eln.3/b.oszt.-1940.

[477] HL, HM 2007/eln.3/b.oszt.-1940., 3729/eln.3/b.oszt.-1940.

[478] HL, HM 3250/eln.3/b.oszt.-1940.

[479] HL, HM 3728/eln.3/b.oszt.-1940., 3729/eln.3/b.oszt.-1940.

[480] HL, HM 6604/eln.3/b.oszt.-1940.

[481] HL, HM 10622/eln.3/b.oszt.-1940.

Május 17-étől kezdődően a csapatoknál megindított gyorsított gépjármű kiképzéshez kiutaltak központi készletből a gépvontatású közepes tarackos ütegek részére két-két, gépvontatású könnyű tüzérosztályok részére egy-egy Polski-Fiat 1 tonnán aluli tehergépkocsit, a két felderítő zászlóaljnak 20-20 Sokol oldalkocsis motorkerékpárt, a kerékpáros zászlóaljaknak pedig négy-négy Polski-Fiat 1,5 tonnás tehergépkocsit.[482]

Május18-án kiutaltak központi készletből 18-18 Breda vontatót a 101. és 102. nehéz tüzérosztály részére.[483] A vontatók az újonnan felállított 101/3. és 102/3. mozsaras ütegek részére átadott anyag helyett lettek beosztva a 101/1. és 102/2. ütegeknek.

1940. június 5-étől megkezdték az első átépített Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsik kiutalását központi készletből. Feltöltési sorrend szerint előbb a gyorshadtest gépkocsizó légvédelmi gépágyús ütegeit, a II. és VIII. légvédelmi tüzérosztályokat, a hegyidandár páncélgépkocsi szakaszt, majd a VII., VI., V., I., III., IV. légvédelmi tüzérosztályokat, végül a 101.-105. légvédelmi tüzérosztályokat kellett feltölteni. A kiutalt Marmon-Fordok által lecserélt tehergépkocsikat meghagyták az alakulatoknál azok hiányainak pótlására, illetve az igénybevett polgári gépjárművek felváltására.[484] A 2. gépkocsizó dandár gépkocsizó légvédelmi gépágyús ütege (hét kocsi)[485] és a 2. felderítő zászlóalj (öt kocsi) vette át az első Marmon-Fordokat. (A mozgósítás miatt egyelőre hatálytalanították az azonnali kiutalást a két lovasdandár légvédelmi gépágyús ütegénél, a két lovasdandár páncélgépkocsi-, kisharckocsi- és könnyű harckocsi századnál, a hegyidandár páncélgépkocsi szakaszánál, az 1. felderítő zászlóaljnál, illetve a II. és VIII. légvédelmi tüzérosztálynál. Azaz 108-ból csak 13 Marmon-Fordot utaltak ki.)

A III. csoportfőnökség szóbeli utasítására az I. és IV. gépvontatású közepes tarackos ütegek állományát Pavesi vontatók helyett Breda nehéz vontatókkal látták el. A 15 cm-es 31 M. közepes tarackokhoz azonban szükségszerűen át kellett alakítani a Bredák vonószemeit, hogy a lövegeket vontathassák.[486]

Június 14-én kiutaltak a III. légvédelmi tüzérosztály részére 24 Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit. 18 darab a saját gépágyús alegységeihez, hat pedig a mozgósítással felállítandó gépágyús szakaszok részére volt beállítva.[487] A felváltott 1,5 és 3 tonnás tehergépkocsikat az alakulatnál visszatartották.

Június 24-én kiutaltak az V. légvédelmi tüzérosztály részére 24 Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit. Teljesen azonos elvek szerint, mint 5-én, a felszabaduló - leváltott - 3 tonnás Ford és 1,5 tonnás Spa tehergépkocsikat az osztály megtartotta felriasztás esetére.[488]

Június 28-án ugyancsak 24 Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit utaltak ki a VI. légvédelmi tüzérosztály részére. Itt a felváltott honvédségi tehergépkocsikkal polgári igénybevett tehergépkocsikat cseréltek le.[489]

Július 2-án a hiányok feltöltésére a 101. légvédelmi tüzérosztály részére három, a 102. légvédelmi tüzérosztály részére szintén három, a 103. légvédelmi tüzérosztály részére hét, a 104. légvédelmi tüzérosztály részére pedig nyolc KV-40 vontatót utaltak ki.[490] A vontatók kivétel nélkül az újonnan felállított második légvédelmi ágyús ütegek állományába kerültek.

[482] HL, HM 11414/eln.3/b.oszt.-1940.
[483] HL, HM 19844/eln.3/b.oszt.-1940.
[484] HL, HM 25773/eln.3/b.oszt.-1940.
[485] Öt Ford V8-51 teherautót átadott a 4. gépkocsizó zászlóaljnak. HL, HM 31841/eln.3/b.oszt.-1940.
[486] HL, HM 29974/eln.3/b.oszt.-1940.
[487] HL, HM 31846/eln.3/b.oszt.-1940.
[488] HL, HM 34921/eln.3/b.oszt.-1940.
[489] HL, HM 35921/eln.3/b.oszt.-1940.
[490] HL, HM 36691/eln.3/b.oszt.-1940.

A politikai helyzet kezdett elmérgesedni Magyarország és Románia között. A feszült helyzet miatt részleges, később teljes mozgósítást rendeltek el a m. kir. Honvédség részére. Ez volt az egyetlen alkalom, amikor valóban a teljes haderő mozgósításra került. Ez soha többet nem fordult elő.

Július 3-án kiutaltak a gépkocsi szertár részére összesen 16 Spa műhely gépkocsit. Mozgósítással ekkor kerültek felállításra a 101. - 103. gépkocsi szeroszlopok (négy-négy műhely gépkocsival)[491], illetve az 1. gépkocsizó dandár gépkocsi szeroszlop és a 2. lovasdandár gépkocsi szeroszlop két-két műhely gépkocsival. Mind az öt szeroszlop kapott öt új KV-40 vontatót is. Július 8-án kiutaltak további négy-négy Spa műhely gépkocsit a 101. vegyiharc zászlóalj és a 101. vasútépítő ezred részére, valószínűleg a részleges mozgósítás miatt.[492] A szeroszlopok minden további gépjármű polgári készletből származott.

Pontos adattal nem rendelkezünk, de valószínűleg ekkor állítottak fel autóbusz oszlopokat is, illetve a 104. autóbusz szeroszlopot.[493]

Július 8-ával részleges mozgósítással felállította a Központi gépkocsizó tanosztály a 101. gépkocsizó vonatcsoport parancsnokságot, a 101. forgalomszabályzó századot, a 101. és 102. sebesültszállító gépkocsioszlopokat, a 101. nehéz (MATEOSZ) tehergépkocsi oszlopot, illetve a 102. és 103. közepes (MATEOSZ) tehergépkocsi oszlopokat.[494] A leghamarabb a 102. tehergépkocsi oszlop vált menetkésszé, melyet a HM 7/k. osztályának rendeltek alá és Huszt központtal folyamatos szállításokat kezdett Kárpátalján.[495]

Július 13-án kiutaltak 24 Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit az I. légvédelmi tüzérosztály részére. A felszabaduló tehergépkocsik itt is polgári igénybevett anyagot váltottak le.[496]

Július 15-én a mozgósítással felállítandó 102. - 104. távíró építő századok részére a 101/II. híradó zászlóalj 24 Rába AFi tehergépkocsit adott át. Ezzel párhuzamosan 24 polgári tehergépkocsit váltottak fel. A tehergépkocsik zárt felépítménnyel voltak ellátva, R/6 rádió berendezések beszerelésére vártak az alakulatnál. A három század közül az egyik már elvonulást követően kapta meg a Rábákat.[497]

Július 22-én újabb Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsikat utaltak ki. A 4. gépkocsizó zászlóalj az összes előírás szerinti, 23 darab kocsit átvette. A 12. kerékpáros zászlóalj hét, a 2. felderítő zászlóalj négy, a 2. gépkocsizó utász század pedig 11 darabot. Az alakulatoknál lévő Ford 3 tonnás tehergépkocsikat leadták központi készletre. A korábban az I. hadtestnél Botondokkal lecserélt Fordokkal együtt mozgósítással felállították a központi gépkocsizó tanosztálynál a 130. és 131. tehergépkocsi oszlopokat. Előbbi német Fordokkal és egy Spa tehergépkocsival, utóbbi 24 német és amerikai Ford tehergépkocsival alakult meg.[498] Az ekkortól folyamatosan felállított tehergépkocsi oszlopok anyagának beazonosítása ugyancsak több hetes munkát igényelt. Bár a dolgozat tárgyát nem képezi a kérdés, hosszadalmas kereséssel és számos töredékes jelentés feldolgozásával ki lehetett következtetni a pontos állományokat.

Július 27-ei állapot szerint a IV. gépkocsizó vonatosztálynál a felállított IV. tehergépkocsi oszlop szükségszerűen menetkésszé vált. (öt tehergépkocsi hiányzott) A II. gépkocsizó

[491] A 103. gépkocsi szeroszlop csak azután lett menetképes, hogy lengyel anyagból kiutaltak részére 24 (!) tehergépkocsit. HL, HM 40681/eln.3/b.oszt.-1940.
[492] HL, HM 36704/eln.3/b.oszt.-1940.
[493] HL, HM 40686/eln.3/b.oszt.-1940.
[494] HL, HM 32848/eln.3/b.oszt.-1940.
[495] HL, HM 31845/eln.3/b.oszt.-1940.
[496] HL, HM 37765/eln.3/b.oszt.-1940.
[497] HL, HM 38852/eln.3/b.oszt.-1940.
[498] HL, HM 40124/eln.3/b.oszt.-1940.

vonatosztálynál a 112. és 113. tehergépkocsi oszlopokat a határvadász zászlóaljaknál Botondokkal felváltott Ford tehergépkocsikkal töltötték fel részlegesen. Menetkészültségüket már szintén elérték. (hét és nyolc tehergépkocsi hiányzott) A VI. gépkocsizó vonatosztálynál a 124. tehergépkocsi oszlop szintén menetkész volt, csupán két tehergépkocsija hiányzott.[499]

Július 29-én kiutaltak összesen 34 Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit. Hatot a 101. légvédelmi tüzérosztálynak, 16-ot a 102. légvédelmi tüzérosztálynak és 12-t a 103. légvédelmi tüzérosztálynak. Elméletileg ugyanennyi Ford 3 tonnás tehergépkocsit leadtak központi készletre. Valójában a 102. légvédelmi tüzérosztály nem rendelkezett ennyi gépkocsival.

A tárolt és ekkor leadott tehergépkocsikból 24 amerikai Fordot átadtak a IV. gépkocsizó vonatosztálynak, amely mozgósítással felállította a 119. tehergépkocsi oszlopot.[500]

Augusztus 3-ával betiltották a kiselejtezett honvédségi és polgári gépjárművek alkatrészeiből összeállított és polgári forgalomba újra beállított gépjárművek forgalmi engedéllyel való ellátását.[501] A rendelkezésre azért volt szükség, mert az így értékesített selejtanyag, amely a honvédség részére már nem volt értékes, a polgári forgalomba kerülve újra katonai igénybevétel alá eshetett. Azaz a már egyszer selejtezett anyag ismét a haderőbe kerülve nem garantálta azt az üzembiztonságot, amit egyébként az igénybevett gépjárművektől elvártak. Gyakran ráadásul elavult típusokról beszélhetünk. Ezzel szemben a haderő nyomására, politikai döntés alapján az előző év végétől kezdve vámmentességet vezettek be a legnagyobb német és olasz gyártók tehergépkocsijaira. Ezzel ösztönözték a hazai vállalatokat és magánszemélyeket a korszerű gépjárművek vásárlására. A mögöttes szándék pedig az volt, hogy ilyen módon igénybevétel idején korszerű tehergépkocsikat vehettek igénybe, garantálva a mozgósításkor szükséges anyag jobb minőségű állapotát. (A vámmentesség Opel Blitz, Ford G917T, Mercedes-Benz L3000S, Borgward B3000, Büssing-NAG 4500S, MAN N1 és N2, Saurer, Gräf&Stift és Skoda, továbbá lengyel Saurer és Polski-Fiat 4 tonna feletti tehergépkocsira vonatkozott.)[502]

Augusztus 5-én kiutaltak 43 Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit, hatot a 101. légvédelmi tüzérosztálynak, nyolcat a 105. légvédelmi tüzérosztálynak, 11-et az 1. gépkocsizó zászlóaljnak, 13-at a 104. légvédelmi tüzérosztálynak és hetet a 11. kerékpáros zászlóaljnak. Helyettük ugyanennyi Ford 3 tonnás tehergépkocsit adtak le központi készletre. 24 amerikai Ford tehergépkocsit a IV. gépkocsizó vonatosztály által mozgósítással felállított 120. tehergépkocsi oszlop részére osztottak be. Nyolc és 12 további azonos típusú tehergépkocsit a VII. gépkocsizó vonatosztálynál mozgósítással felálló 127. és 128. tehergépkocsi oszlopok részére adtak át.[503] Ezzel egyidőben kiutaltak központi készletből a 128. és 129. tehergépkocsi oszlopok részére négy Méray-Puch szóló motorkerékpárt, illetve két Ford V8-90 közepes parancsnoki személygépkocsit. Ezzel ez a két oszlop volt az egyetlen, melyek kizárólag honvédségi gépjárművekkel rendelkezett (egyenként két motorkerékpár, egy személyautó, 24 tehergépkocsi).[504]

Augusztus 12-én kiutaltak 35 Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit, 12-t az 1. gépkocsizó zászlóaljnak, 23-at a 2. gépkocsizó zászlóaljnak. Ekkor ugyanennyi Ford tehergépkocsit adtak le központi készletre. Ugyanekkor a meglévő és leadott amerikai Ford tehergépkocsikból - átvizsgálást és kisjavítást követően - kiadtak 36 darabot a VII. gépkocsizó

[499] HL, HM 47846/eln.3/b.oszt.-1940.
[500] HL, HM 40964/eln.3/b.oszt.-1940.
[501] HL, HM 43189/eln.3/b.oszt.-1940.
[502] HL, HM 37741/eln.3/b.oszt.-1940.
[503] HL, HM 43207/eln.3/b.oszt.-1940.
[504] HL, HM 43314/eln.3/b.oszt.-1940.

vonatosztálynak, ahol azonnali jelleggel a mozgósítással felállítandó 128. tehergépkocsi oszlop 12-t, a 129. tehergépkocsi oszlop 24-et vett át.[505]

Szintén augusztus 12-én bevonták a 101. - 103. légvédelmi tüzérosztályoktól a Mercedes-Benz közepes terepjáró személygépkocsikat. Hadrendjükből véglegesen törlésre is kerültek. Az autókat (három+négy+három) átadták a 101. - 103. nehéz tüzérosztályoknak.[506]

Augusztus 19-én kiutaltak 40 Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit, 17-et a 3. gépkocsizó zászlóaljnak, 23-at az 5. gépkocsizó zászlóaljnak. Ugyanennyi Ford 3 tonnás tehergépkocsit kellett leadniuk központi készletre. A tárolt és leadott tehergépkocsikból még aznap átadtak ismeretlen mennyiséget (valószínűleg 24 és 16 darabot) az V. gépkocsizó vonatosztálynak, ahol mozgósítással felállították a 121. és 122. tehergépkocsi oszlopokat.[507]

Augusztus 22-én elrendelték a központi gépkocsizó tanosztálynál ismeretlen időpontban mozgósítással felállított 109. és 110. tehergépkocsi oszlopok gépjármű anyagának teljes cseréjét. Részükre 24-24 Marmon-Ford átépítésre váró Ford G917T 3 tonnás tehergépkocsit utaltak ki központi készletről.[508] Cserébe ugyanannnyi, átépítésre visszairányított tehergépkocsit adtak le, melyek karbantartását követően hamarosan a gépkocsi szertárnál építettek át.

Itt érdemes megjegyezni, hogy legalább hét tehergépkocsi oszlopot állított fel a budapesti központi gépkocsizó tanosztály átépítendő Ford G917T tehergépkocsikból.[509]

Ugyanaznap ideiglenes használatra kiutaltak központi készletről 30 Polski-Fiat 2 tonnás tehergépkocsit a IV. gépkocsizó vonatosztály részére. A mozgósítással felállított 118. tehergépkocsi oszlop részére kerültek beosztásra. A meglévő 24 Ford 3 tonnás tehergépkocsiját bevonták.[510] Ezek is átépítésre kerülő Ford G917T tehergépkocsik voltak.

Kiutaltak továbbá központi készletről 38 elkészült Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit, hármat a 101. légvédelmi tüzérosztálynak, hatot a 101. vegyiharc zászlóaljnak, hatot a 3. gépkocsizó zászlóaljnak és 23-at a 6. gépkocsizó zászlóaljnak. Elméletileg ugyanennyi Ford 3 tonnás tehergépkocsit kellett leadniuk, de több alakulat már korábban leadta teljes anyagát a gépkocsi szertárnak. Még aznap kiutaltak a tárolt és leadott anyagból 32 tehergépkocsit az V. gépkocsizó vonatosztálynak, 28-ai átvételi időponttal. Nyolcat a 122., 24-et a 123. tehergépkocsi oszlopnak.[511]

Augusztus 29-ével kiutaltak a központi készletből a IV. gépkocsizó vonatosztály részére öt Sokol oldalkocsis motorkerékpárt a felállítandó mozgósított alakulatok részére. Kettőt a 105. gépkocsizó vonatcsoport parancsnokságnak, egyet-egyet pedig a 118. - 120. tehergépkocsi oszlopok részére.[512]

Augusztus 30-án megszületett a német Harmadik Birodalom és Olaszország döntőbíráskodásával a 2. Bécsi döntés. Ennek részeként Észak-Erdélyt visszacsatolták Romániától Magyarországhoz. A román közigazgatás sietve leszerelt és kiürített mindent az érintett területen. A m. kir. Honvédség teljes mozgósítása részben visszavonásra került. Kidolgozott terv alapján a haderő mintegy egyharmada megkezdte a felkészülést a visszacsatolt területek megszállására.

Szeptember 3-án és 4-én kiutaltak központi készletből 42 Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit, hetet-hetet a 9., 10., 13. - 16. kerékpáros zászlóaljak részére. Cseréként

[505] HL, HM 44499/eln.3/b.oszt.-1940.
[506] HL, HM 46202/eln.3/b.oszt.-1940.
[507] HL, HM 46204/eln.3/b.oszt.-1940.
[508] HL, HM 47416/eln.3/b.oszt.-1940. és 47417/eln.3/b.oszt.-1940.
[509] HL, HM 53377/eln.3/b.oszt.-1940.
[510] HL, HM 47843/eln.3/b.oszt.-1940.
[511] HL, HM 47844/eln.3/b.oszt.-1940.
[512] HL, HM 49128/eln.3/b.oszt.-1940.

leadtak ugyanennyi Ford 3 tonnás tehergépkocsit. A tárolt és ekkor leadott tehergépkocsikból átadtak 24 darabot a VI. gépkocsizó vonatosztálynál felálló 126. tehergépkocsi oszlop részére, illetve 24 darabot a III. gépkocsizó vonatosztálynál már megalakult 116. tehergépkocsi oszlop részére. Itt Marmon-Ford átépítésre visszairányított Ford G917T tehergépkocsikat váltottak fel.[513] A 13. kerékpáros zászlóalj esetében egyes források szerint nem hajtották végre a cserét és a már átalakított Marmon-Fordokat adták át a 116. tehergépkocsi oszlopnak. Utóbbi alakulatnak nem maradt fenn jelentése, így nem ismert, milyen anyaggal vonultak el.

Szeptember 5-ével megkezdődött az erdélyi területek magyar megszállása, amely 13-ig tartott. Másnaptól néhány hétig katonai közigazgatás működött. Az erők jelentős része a hónap végétől az év hátralévő részében fokozatosan kivonult és leszerelt. Az új IX. hadtest területére pedig számos alakulat költözött át, hogy felállítsák a haderő bővítésével az új egységeket.

Szeptember 6-ával a lőszerraktárak valamennyi felszabadítható anyagát igénybevették a részleges mozgósításhoz. 77 tehergépkocsit kívántak bevonni, majd tehergépkocsi oszlopokba összeállítani. A lőszerraktárak saját német és amerikai Ford tehergépkocsijai mellett itt szó volt jelentős mennyiségű polgári igénybevett gépjárműről is. Területi illetékesség alapján kellett volna a mozgósítással felállított tehergépkocsi oszlopok hiányait feltölteni, azonban az erdélyi bevonulás megindulása, illetve az érintett alakulatok elvonulása miatt nem került sor átadás-átvételre. Pontosabban csak egyes esetekben és már a részleges mozgósítást követően. A többség esetében a nélkülözhetetlen tehergépkocsikat nem vonták végül be.[514]

Amit mindenképpen ki kell hangsúlyozni, hogy ezzel a részleges mozgósítással valamennyi békehadrendben szereplő alakulatot előírás szerint sikerült feltölteni a bevonulási művelet megindítására. Menetképtelen alakulat nem volt, ahol kellett, polgári gépjárművekkel látták el az alegységeket. A mozgósítással felállított alakulatok is mind menetkésszé voltak téve.

A bevonulás kisebb helyi attrocitásokkal zajlott le. Gépjárműves oldalról számos baleset és egyéb műszaki kiesés történt a hiányosan kiképzett, gyakorlat nélküli állomány és a közutak rossz állapota miatt. Technikai szempontból azonban végleges kiesés nem történt. A haderő ekkor jól vizsgázott az elvégzendő feladatokban.

1940. október 1-jével került bevezetésre az 1940/1941. évi békehadrend. Itt egy év közben módosított hadrendről beszélünk, mely teljes egészében nem is lépett életbe a teljes haderőt tekintve. Az erdélyi területek visszacsatolásával elrendelt teljes mozgósítás, vagyis rendkívüli fegyvergyakorlat miatt számos alakulat leszerelést követően hajtotta végre az új hadrend szerinti átállást. Ezen felül számos, csak mozgósítással létrejött alakulat volt alkalmazásban az újonnan beállított erdélyi IX. hadtest területén.

A[z 1.] hegyidandár motorkerékpáros szakasz állományát átalakították, 16-ról 29-re emelték a motorkerékpárok számát, 4 Botond raj gépkocsiját viszont törölték.

A[1.] hegyidandár páncélgépkocsi szakasz három páncélgépkocsijának mennyiségét felemelték ötre. A két szakaszt a páncéltörő ágyús századdal együtt áthelyezték Munkácsról Nagybányára.

A m. kir. Honvédség páncélos alakulatainak továbbfejlesztése kapcsán elhatározták, hogy a 9. és 11. kerékpáros zászlóaljak egy későbbi időpontban harckocsi zászlóaljakká alakulnak át. Ezeket a később felállítandó páncéloshadosztályok magvának tekintették, ahol a meglévő anyag mellett nehezebb páncélosok és más páncélozott harcjárművek beállításával is számoltak. Elnevezésük 9. és 11. kerékpáros (harckocsi) zászlóaljra változott. Az 1. és 2.

[513] HL, HM 48566/eln.3/b.oszt.-1940.
[514] HL, HM 51092/eln.3/b.oszt.-1940.

kerékpáros századok állították fel az 1. és 2. könnyű harckocsi századokat. A 3. századokat a gépkocsizó dandár felderítő zászlóaljak könnyű harckocsi századainak átnevezésével hozták létre. A közepes harckocsi századokat elméletileg a lovasdandárok könnyű harckocsi századainak kellett felállítani, a vadász harckocsi századokat pedig a kerékpáros zászlóaljak gépkocsizó géppuskás századainak. A régi 3. kerékpáros századok az átszervezéskor a gépkocsizó dandárok felderítő zászlóaljaiba lettek besorolva és felállították azok motorkerékpáros századait. A 9. és 11. gépvontatású könnyű tarackos ütegek átálláskor a gépkocsizó dandárok gépvontatású tüzérosztályainak kötelékébe kerültek. A páncéltörő ágyús szakaszok szintén a felderítő zászlóaljakba olvadtak. A 13. kerékpáros zászlóalj Nyírbátorból Szilágysomlyóra, a 14. kerékpáros zászlóalj Nagyszőllősről Kolozsvárra változtatta helyőrségét.

Újonnan alakultak meg a II., VII. és VIII. kerékpáros zászlóaljak a megszűnő határvadász zászlóaljak feleslegessé vált kerékpáros századaiból és szakaszaiból.

A lovasdandárok alárendeltségében újonnan állították fel a lovasdandár páncélos zászlóaljakat (vagyis lovas pánclélos zászlóaljakat) a meglévő kisharckocsi századokból és páncélgépkocsi századokból, illetve a gépkocsizó dandár felderítő zászlóaljak kisharckocsi századaiból.

A 103/2. gépvontatású közepes tarackos üteget Sopronból Kolozsvár-Szamosfalvára helyezték át ahol átnevezték IX. gépvontatású közepes tarackos ütegnek. A 102. gépvontatású nehéz tüzérosztályból a gépvontatású nehéz mozsár ütegek kiváltak és 103/2., illetve 103/3. gépvontatású nehéz mozsár ütegre nevezték őket át. Tervek szerint a 101. és 102. gépvontatású nehéz tüzérosztályokon belül 21 cm-es tarackokkal hamarosan egy-egy új üteget kívántak felállítani.

Újonnan alakult meg a IX. tüzér mérő század a meglévő nyolc század személyzetéből.

A hadtest-közvetlen légvédelmi tüzérosztályok szervezete nem változott, egyenként továbbra is törzsből, figyelő szakaszból, egy légvédelmi ágyús és két légvédelmi gépágyús ütegből álltak, ütegenként négy löveggel. (kivéve a VI. légvédelmi tüzérosztály, ahol három gépágyús üteg volt) A fényszóró szakaszokat azonban december 1-jével törölték, azokat a 101.-105. légvédelmi tüzérosztályok fényszóró századaiba olvasztották teljes anyagukkal együtt. A IX. légvédelmi tüzérosztály egyelőre nem került felállításra. A 105. légvédelmi tüzérosztály Komáromból Kolozsvárra lett áthelyezve. (A gépágyús ütegek állományát ezzel párhuzamosan minden fővezérség-közvetlen osztálynál négyről ötre emelték fel.)

A lovas- és gépkocsizó dandár légvédelmi gépágyús ütegek állományát négyről hat lövegre emelték fel.

A gépkocsizó dandárok híradó szakaszait századokká bővítették.

Újonnan állították fel a IX. gépkocsizó vonatosztályt is, valamennyi gépkocsizó vonatosztály közreműködésével. A központi gépkocsizó tanosztály szervezetébe beállítottak egy legénységi alosztályt és bővítették a forgalomszabályzó alosztály állományát.[515]

A fenti fejlesztések kapcsán az újabb H-II. hitelkeret részeként 280 Ford 3 tonnás tehergépkocsi (Marmon-Fordra átépítendők), 90 Ford 3 tonnás alváz (szintén átépítendők)[516], nyolc oktató és négy hagyományos OD Rex tehergépkocsi, kilenc Mercedes-Benz G5 közepes terepjáró személyautó, 30 Ford tartály gépkocsi, nyolc könnyű vontató és 60-80 könnyű harckocsi beszerzését tervezték.[517] 120 Krupp alvázat szállítási nehézségek miatt

[515] HL, HM 40400/eln.1/a.oszt.-1940.
[516] 120 Krupp gépkocsi helyett szerezték be kábeldob szállító gépkocsikhoz. HL, HM 45494/eln.3/b.oszt.-1940.
[517] HL, HM 481/bbk.6/k.oszt.-1940.

törölték, pontosabban a rendelkezésre álló kikülönített hitelkeretet 90 Ford alvázra írtak át, melyeket nehéz kábeldob szállító felépítménnyel kívántak ellátni.[518]

A m. kir. Honvédség helyzete 1940. év végén (békehadrend)

A m. kir. Honvédség szervezete 1940 év végén már lezajlott a 2. Bécsi döntés alapján Észak-Erdély visszacsatolása és ezzel beállítottak a rendszerbe új erdélyi alakulatokat. A haderő új békehadrendje december 1-jével lépett hatályba. Az 1940. évi új hadrend a legalkalmasabb arra, hogy részletesen bemutassuk a rendelkezésre álló anyagot a korábbi évek elemzését követően. A teljesen motorizált alakulatok:[519]

Gyalogság:

Nagybányai **1. hegyidandár motorkerékpár szakasz**: 29 Méray-Puch szóló motorkerékpár, négy Fiat Torpedo Militare és Steyr 55 kis személyautó, két 1,5 tonnás tehergépkocsi.[520]

Nagybányai **1. hegyidandár páncélgépkocsi szakasz**: két Méray-Puch szóló motorkerékpár, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személygépkocsi, két Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsi és öt Csaba páncélgépkocsi.[521]

Gyorscsapatok:[522]

A budapesti **10.**, munkácsi **12.**, szilágysomlyói **13.**, kolozsvári **14.**, kiskunhalasi **15.**, szegedi **16. kerékpáros zászlóalj**ak: Egyenként egy parancsnokságból, árkász szakaszból, gépkocsizó páncéltörő ágyús szakaszból, kisharckocsi szakaszból, három kerékpáros századból, egy gépkocsizó géppuskás századból és egy gépvontatású közepes tarackos ütegből álltak. Egy zászlóaljban összesen nyolc Méray-Puch és Bianchi szóló motorkerékpár, három Ford V8 nyitott közepes és két Fiat 508C kis személyautó, hét Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, 11 Ford V8-51 vagy Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsi, két Spa 38R sebesültszállító gépkocsi, két OD oktató gépkocsi[523], hét Marmon-Ford terepjáró 3 tonnás tehergépkocsi, 19 Botond raj gépkocsi, 22 Krupp L2H43 vagy L2H143 félraj gépkocsi, négy Krupp L2H143 páncéltörő ágyú vontató, négy Hansa-Lloyd könnyű vontató[524], hat Ansaldo kisharckocsi és egy Rába AFi[525] R/7 rádió gépkocsi volt.[526]

Jászberényi **9.** és rétsági **11. kerékpáros (harckocsi) zászlóalj**ak: a két zászlóalj ideiglenes szervezettel rendelkezett 1940. december 1-jétől. 1941 elején szándékoztak harckocsi zászlóaljakká átalakítani őket, azaz jelentősen felfejleszteni, mint a gyorscsapatok legkorszerűbb alakulatait.

---

[518] HL, HM 507/bbk.6/k.oszt.-1940.

[519] Összeállítva a következeők alapján: HL, HM 40400/eln.1/a.oszt.-1940., 274, 1445, 2007, 3241, 3250, 3726, 3728, 3729, 4927, 7895, 7896, 9043, 9683, 10766, 13143, 14735, 15700, 19202, 25773, 27498, 33687, 33764, 46214, 48561, 49849, 51092, 55940, 60121, 64000, 67820/eln.3/b.oszt.-1940., 402842, 423456, 432401, 479318, 492746, 493085, 507922, 515820/ált.3/b.oszt.-1940.

[520] A motorkerékpárok számát 16-ról emelték fel. Négy Botond raj gépkocsiját viszont törölték.

[521] A páncélgépkocsik számát háromról emelték meg.

[522] Ide tartoztott minden gépkocsizó-, lovas- és kerékpáros alakulat.

[523] Egyedül a 10. kerékpáros zászlóalj géppuskás századában volt Krupp L2H242 oktató gépkocsi, a többinél OD került kiutalásra. Ugyancsak a 10. kerékpáros zászlóaljban voltak még régi Mávag-Benz N1 1,5 tonnás tehergépkocsik is beosztva.

[524] Valójában minden zászlóalj öt Hansa-Lloyd vontatóval rendelkezett! HL, HM 2147/eln.3/b.oszt.-1941.

[525] Az R/7 rádió gépkocsik elosztását lásd: HL, HM 9043/eln.3/b.oszt.-1940.

[526] Mozgósításkor minden zászlóaljhoz nagy számban osztottak be polgári motorkerékpárokat, személyautókat és néhány tehergépkocsit. Érdekes módon lengyel anyagot elvétve alkalmaztak.

A zászlóalj parancsnokságoknál év végén egy Méray-Puch szóló motorkerékpár, egy Ford V8 nyitott közepes személyautó, egy Fiat 508M vagy Fiat 508C kis személyautó, három Botond raj gépkocsi és egy Spa 38R sebesültszállító gépkocsi volt. A későbbi átállással leadtak két Botondot, kiegészítették viszont öt motorkerékpárral, három Toldi könnyű harckocsival és elméletileg egy közepes harckocsival. Ezen felül később beállítottak egy műhely- és vonat alosztályt, egy Botond raj gépkocsival, egy Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsival, illetve egy Rába-Krupp L3H63 terepjáró műhely gépkocsival.

A zászlóalj-közvetlenek közül az árkász szakasz év végén egy Fiat 508M kis személyautóval és egy Botond raj gépkocsival rendelkezett, melyet később kiegészítettek egy Méray-Puch szóló motorkerékpárral és négy további Botond raj gépkocsival. A távbeszélő szakasz egy Fiat 508C kis személyautóval és egy Rába AFh vagy AFi R/7 rádió gépkocsival rendelkezett, melyeket később három Botonddal egészítettek ki. A gépkocsizó páncéltörő ágyús szakasz egy Fiat 508C kis személyautóból és hét Krupp L2H43 vagy L2H143 vontatóból, illetve félraj gépkocsiból állt, de a későbbi átállással ezt a szakaszt át kellett adni a felderítő zászlóaljaknak. A kisharckocsi szakasz egy Méray KK31H szóló motorkerékpárral, egy Fiat 508M kis személyautóval, három Mávag-Benz N1 1,5 tonnás tehergépkocsival és hat Ansaldo kisharckocsival rendelkezett, de átálláskor ez is megszűnt, miután szétosztották a zászlóaljak új harckocsi századaiba. (A kisharckocsik központi készletbe kerültek.) A zászlóaljak 1. és 2. kerékpáros századai év végén egyenként egy Bianchi szóló motorkerékpárral, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval és két Botond raj gépkocsival rendelkeztek. Átálláskor ezeket átszervezték 1. és 2. könnyű harckocsi századokká, ettől kezdve négy Méray-Puch szóló motorkerékpárból, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóból, négy Botond raj gépkocsiból, 23 Toldi könnyű harckocsiból, két Ford V8-51 üzemanyag gépkocsiból és egy Krupp L2H242 oktató gépkocsiból álltak.[527] A régi 2. és 1. gépkocsizó dandár könnyű harckocsi századok átálláskor felvették a 9/3. és 11/3. könnyű harckocsi század megnevezést, miután a kerékpáros (harckocsi) zászlóaljak alá léptek. A meglévő gépkocsizó géppuskás századok (két Méray-Puch szóló motorkerékpár, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, 12 Krupp L2H43 vagy L2H143 félraj gépkocsi, két üzemanyag gépkocsi[528] és egy OD oktató gépkocsi) átálláskor önmagukból megalakították a vadász harckocsi századokat. Állományuk elméletileg három szóló motorkerékpárból, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóból, három 1,5 tonnás tehergépkocsiból, három Botond raj gépkocsiból, hat Nimród vadász harckocsiból, két üzemanyag gépkocsiból és egy oktató gépkocsiból állt. A meglévő 9/3. és 11/3. kerékpáros századok (egyenként egy szóló motorkerékpár, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, két Botond raj gépkocsi) átálláskor leadásra kerültek, belőlük szervezték meg a 2. és 1. gépkocsizó dandár felderítő zászlóalj motorkerékpáros századait. Az átálláskor tervezték egy-egy közepes harckocsi század felállítását is a zászlóaljaknál, melyek az 1. és 2. lovasdandár könnyű harckocsi századaiból alakultak meg és az átálláskor átszervezett saját könnyű harckocsi századok állományával azonosak voltak, Toldik helyett 23 közepes harckocsival. Közepes harckocsit azonban nem kaphattak, mivel a Turán harckocsi gyártása még el sem kezdődött. A zászlóaljak meglévő gépvontatású könnyű tarackos ütegei (egyenként egy Méray-Puch szóló motorkerékpár, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, egy Fiat 508C kis személyautó, nyolc Botond

[527] A 23 harckocsit azok gyártási sorrendjében, az elkészülés ütemében kívánták feltölteni.
[528] Helyettük valószínűleg Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsik beosztva.

raj gépkocsi, négy Hansa-Lloyd könnyű tüzérségi vontató[529] és egy oktató gépkocsi) átálláskor az 1. és 2. gépkocsizó dandárok tüzérségébe léptek át.[530]

Budapesti **1.** és kassai **2. felderítő zászlóalj**ak: Szervezésüket tekintve azonosak voltak, egyedül az 1. felderítő zászlóalj rendelkezett hadrendileg a 101. páncélvonat századdal is. A zászlóaljak szervezete 1941. december 1-jéig volt állandó, utána szintén megkezdték az átállást egy új rendszerre. A zászlóalj törzsében két Méray-Puch szóló motorkerékpár, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, egy Fiat 508M kis személyautó, egy Spa 38R 1,5 tonnás tehergépkocsi, egy Botond raj gépkocsi, egy Csaba páncélgépkocsi és egy Spa 38R sebesültszállító gépkocsi volt.[531] A törzshöz tartozó műhely alosztályban egy Méray-Puch szóló motorkerékpár, egy Botond raj gépkocsi, egy Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsi és egy Rába-Krupp L3H63 [terepjáró] műhely gépkocsi volt. Az átállással ez nem változott. Az árkász és távbeszélő szakaszok sem. Előbbihez egy Méray-Puch szóló motorkerékpár, egy Fiat kis személyautó és öt Botond raj gépkocsi, utóbbihoz pedig két Méray-Puch szóló motorkerékpár, egy Fiat kis személyautó, két Botond raj gépkocsi és egy Rába AFi R/7 rádió gépkocsi tartozott. A páncéltörő ágyús szakasz (egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, hét Botond raj gépkocsi, lövegek nélkül) átálláskor a 11. és 9. kerékpáros (harckocsi) zászlóaljakba lépett át. A páncélgépkocsi század mindkét zászlóalj esetében három Méray-Puch szóló motorkerékpárból, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóból, egy Fiat 508M kis személyautóból, két 1,5 tonnás tehergépkocsiból[532], tíz (átállás után 16) Csaba páncélgépkocsiból, egy Hansa-Lloyd Express vagy OD oktató gépkocsiból, egy Csaba oktató páncélgépkocsiból és egy Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsiból állt. A kisharckocsi század (két Méray KK31H szóló motorkerékpár, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, három 1,5 tonnás tehergépkocsi[533], 18 Ansaldo kisharckocsi, három Méray kiképző motorkerékpár[534], egy OD oktató gépkocsi, egy Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsi) átálláskor átlépett a 2. és 1. lovas páncélos zászlóaljakba.[535] A motorkerékpár századok átnevezésre kerültek 11/3. és 9/3. századokra. (Itt a megszűnő, azonos hadrendi számú alegységek nevét vették fel.) Az 1. felderítő motorkerékpáros században 1940 év végén 40 Sokol oldalkocsis motorkerékpár, 38 Bianchi és Méray-Puch szóló motorkerékpár[536], egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó,

[529] Mindkét zászlóalj ütegében öt-öt vontató volt. HL, HM 2147/eln.3/b.oszt.-1941.

[530] A 9. és 11. kerékpáros (harckocsi) zászlóaljak a mozgósítás alatt szintén kaptak néhány polgári személyautó, illetve a még fel nem töltött, vagy bejáratás alatt lévő Méray-Puch motorkerékpárok helyett, összekötő feladatokra, 25-30 polgári szóló motorkerékpárt. Állományon felül rendelkeztek egy-egy lengyel kis harckocsival, illetve a 9. zászlóalj egy lengyel Renault R-35 könnyű harckocsival.

[531] A 2. felderítő zászlóalj törzsénél volt még egy Ford V8 nyitott közepes személyautó, egy Fiat 508C kis személyautó, egy régi Fiat 512 közepes személyautó, egy Ford BB sebesültszállító gépkocsi, egy Crossley páncélgépkocsi, egy Hansa-Lloyd Express oktató gépkocsi, egy Fiat 2F iskola gépkocsi és több Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsi. Mozgósításkor beosztottak hét polgári személyautót is.

[532] A 2. felderítő zászlóalj páncélgépkocsi század esetében 1,5 tonnás teherautók helyett nem egy, hanem nyolc Ford 817T 3 tonnás teherautó, továbbá négy Marmon-Ford terepjáró 3 tonnás tehergépkocsi volt beosztva, ezen felül rendelkeztek egy régi Méray KK31H szóló motorkerékpárral, két Vickers páncélgépkocsival, egy Fiat 2F páncélgépkocsi utánzattal, Polski-Fiat üzemanyag pótkocsikkal, három lengyel oldalkocsis motorkerékpárral, négy polgári motorkerékpárral és két polgári személyautóval.

[533] A 2. felderítő zászlóalj kisharckocsi századában nem voltak ilyenek, helyette hat Ford 817T 3 tonnás, egy Rába-Krupp L36H 3 tonnás és három Rába-Krupp L3H63 3 tonnás tehergépkocsi volt beosztva, továbbá egy új Ford V8 nyitott közepes személyautó, három Polski-Fiat kisharckocsi, négy lengyel és két polgári motorkerékpár.

[534] A 2. felderítő zászlóalj páncélgépkocsi századában valószínűleg lengyel motorkerékpárokkal pótolták.

[535] Az 1. lovasdandár 3. könnyű harckocsi százada 1941 februárjában eredeti alakulatához, a 9. kerékpáros zászlóaljhoz tért vissza átképzésre vezényléses úton. HL, HM 12688/eln.3/b.oszt.-1941.

[536] Az oldalkocsis motorkerékpárok helyett is Méray-Puch szóló motorkerékpárokkal.

három Fiat Torpedo és Fiat 508C kis személyautó, három Botond raj gépkocsi, három Méray kiképző motorkerékpár, egy OD oktató gépkocsi és három Ford 3 tonnás tehergépkocsi volt. A 2. felderítő motorkerékpár században nem voltak szóló motorkerékpárok, helyettük összesen 80 Sokol oldalkocsis motorkerékpár volt beállítva[537]. Helyükbe a motorkerékpáros szervezetet felvevő régi 11/3. és 9/3. kerékpáros századok léptek. A meglévő könnyű harckocsi századok (két Méray-Puch szóló motorkerékpár, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, három Botond raj gépkocsi, 18 Toldi könnyű harckocsi, egy OD oktató gépkocsi, egy Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsi[538]) átálláskor átkerültek a 11. és 9. harckocsi zászlóaljakba. A gépkocsizó géppuskás század, amely átálláskor megmaradt azonos szervezettel, két Bianchi szóló motorkerékpárból, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóból, három Ford V8 nyitott közepes személyautóból, két 1,5 tonnás tehergépkocsiból[539], 21 Botond raj gépkocsiból és három Hansa-Lloyd Express oktató gépkocsiból állt. A **101. páncélvonat század** négy Méray-Puch szóló motorkerékpárral rendelkezett.[540]

Az 1. és 2. lovasdandár páncélos zászlóaljak (szervezet szintjén újonnan összefogva[541]) szintén átálltak 1941 év elején. A zászlóaljak törzsei nem változtak, egyenként két Méray-Puch szóló motorkerékpárral, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval, egy Fiat 508C kis személyautóval, egy Csaba páncélgépkocsival, három Toldi könnyű harckocsival és egy Spa 38R sebesültszállító gépkocsival rendelkeztek, illetve a műhely és vonat alosztályban volt egy Méray-Puch szóló motorkerékpár, egy Spa 38R 1,5 tonnás és egy Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsi, illetve egy Rába-Krupp L3H63 [terepjáró] műhely gépkocsi. Az 1. páncélgépkocsi századokhoz három Méray-Puch szóló motorkerékpár, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, egy Fiat 508M kis személyautó, egy Rába AFi 1,5 tonnás tehergépkocsi, egy Botond raj gépkocsi, tíz (átállást követően 16) Csaba páncélgépkocsi, egy Csaba oktató páncélgépkocsi, egy Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsi[542] és egy Hansa-Lloyd Express oktató gépkocsi tartozott. A 2. kisharckocsi századok (eredetileg két Bianchi és Méray-Puch szóló motorkerékpár, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, három Botond raj gépkocsi, 18 Ansaldo kisharckocsi, egy Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsi és egy Hansa-Lloyd Express oktató gépkocsi) átálláskor átalakult vegyes harckocsi századdá és kiegészítették egy Fiat 508C vagy Polski-Fiat 508 kis személyautóval, egy Polski-Fiat 1,5 tonnás tehergépkocsival, öt Toldi könnyű harckocsival[543] és egy Ford 817T 3 tonnás

[537] Valójában tíz lengyel és két polgári oldalkocsis motorkerékpár, 29 honvédségi Bianchi szóló motorkerékpár, egy honvédségi Méray KK31H szóló motorkerékpár és 47 polgári szóló motorkerékpár, illetve két polgári személyautó lett beosztva mozgósításkor.

[538] A 2. felderítő zászlóalj páncélgépkocsi századában volt további kilenc Ford 817T és hat Rába-Krupp L3H63 3 tonnás tehergépkocsi, egy régi Méray KK31H szóló motorkerékpár, egy Fiat 508M kis személyautó, öt Marmon-Ford terepjáró 3 tonnás tehergépkocsi, egy Fiat 3000B könnyű harckocsi, egy lengyel Renault könnyű harckocsi, két lengyel és két polgári motorkerékpár. Zömük szintén nem vonult el mozgósításkor.

[539] A 2. felderítő zászlóaljra jellemzően itt sem állt rendelkezésre, helyette Ford 817T és két Rába-Krupp L36H 3 tonnás teherautó volt beosztva.

[540] Állományon felül mindkét zászlóalj rendelkezett egy lengyel kisharckocsival, illetve egy lengyel Renault R-35 könnyű harckocsival, továbbá az 1. zászlóalj két, a 2. zászlóalj egy Fiat 3000B könnyű harckocsival. Ezen felül 1940/1941 fordulóján állományba vették a két német-cseh Škoda gyár által felújított, szlovák zsákmány Škoda T-11 közepes harckocsit, mint „tan harckocsikat”. HL, HM 1229/eln.3/b.oszt.-1941.

[541] Az 1. lovasdandár páncélos zászlóalj egyidejű áthelyezését a délvidéki mozgósítás miatt elhalasztották. HM, 59846/eln.1/a.oszt.-1941.

[542] Valójában két Ford 817T teherautó volt, továbbá rendelkezésre állt egy régi Mág Magosupersix személyautó, egy régi Rába V 3 tonnás tehergépkocsi és három Fiat 2F páncélgépkocsi utánzat is, illetve egy lengyel személyautó és öt polgári tehergépkocsi. A régi technika nem vonult el mozgósításkor.

[543] A 2. lovasdandár 1941. március 4-én három új, az 1. lovasdandár csak 1941. május 21-én négy új Toldit tudott átvenni. HL, HM 12533/eln.3/b.oszt.-1941.

tehergépkocsival.[544] A régi 3. könnyű harckocsi századok (két Méray-Puch szóló motorkerékpár, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, három Botond raj gépkocsi, 18 Toldi könnyű harckocsi, egy Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsi és egy OD oktató gépkocsi) átálláskor előbb kiegészítették a saját 2. kisharckocsi századokat vegyes állományúra, majd a fennmaradó (zömmel páncélos) részeket átadták a 9. és 11. harckocsi zászlóaljak közepes harckocsi századaiba. Az új 3. vegyes harckocsi századok átálláskor alakultak meg a 2. és 1. felderítő zászlóaljak kisharckocsi századaiból, melyeket a saját kisharckocsi századok egészítettek ki. Állományukba végül három Méray-Puch szóló motorkerékpár, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, egy Fiat 508C kis személyautó, egy Spa 38R 1,5 tonnás és két Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsi, három Botond raj gépkocsi, 18 Ansaldo kisharckocsi, öt Toldi könnyű harckocsi és egy OD oktató gépkocsi tartozott.[545]

Budapesti **1.**, budapesti **2.** és budapesti **3.**, kassai **4.**[546], ungvári **5.** és ungvári **6. gépkocsizó zászlóalj**ak: teljesen azonos szervezésben parancsnokságból, közvetlenekből, három puskás és egy géppuskás századból álltak. A törzsben három Méray-Puch szóló motorkerékpár, egy Fiat 508C kis személyautó, két Ford BB vagy Spa 38R sebesültszállító gépkocsi[547], három Krupp L2H242 vagy OD oktató gépkocsi, egy Krupp nagy terepjáró személyautó, hat Marmon-Ford terepjáró 3 tonnás tehergépkocsi és egy Botond raj gépkocsi volt. A közvetlenekből az árkász szakaszban egy Méray-Puch vagy szóló motorkerékpár, egy Fiat 508C kis személyautó, egy Marmon-Ford terepjáró 3 tonnás tehergépkocsi[548] és nyolc Botond raj gépkocsi[549] volt. A távbeszélő szakaszhoz két Méray-Puch szóló motorkerékpár, egy Fiat 508C kis személyautó, három Botond raj és egy Rába AFi R/7 rádió gépkocsi tartozott[550], a páncéltörő ágyús szakaszban két Méray-Puch szóló motorkerékpár, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, hat Krupp L2H143 félraj gépkocsi és négy Krupp L2H43 vagy L2H143 vontató volt, míg az aknavető szakasz egy Fiat 508C kis személyautóval és négy Botond raj gépkocsival[551] rendelkezett. Egy puskás század két Méray-Puch szóló motorkerékpárral, egy Krupp L2H242 vagy Hansa-Lloyd Express oktató gépkocsival, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval, négy Marmon-Ford terepjáró 3 tonnás tehergépkocsival és 22 Botonddal[552], egy géppuskás század pedig két Méray-Puch szóló motorkerékpárral, egy OD oktató gépkocsival, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró

[544] Ezen felül rendelkezésre állt még két Ford 817T tehergépkocsi, egy OD oktató gépkocsi, egy Rába-Krupp L36H 3 tonnás tehergépkocsi és két régi Harley-Davidson oldalkocsis motorkerékpár, többségében a békehelyőrségben visszahagyva. Mozgósításkor beosztottak polgári készletből egy személyautót, négy motorkerékpárt és hat tehergépkocsit.

[545] Állományon felül oktatási célokból rendelkezett mindkét zászlóalj egy-egy Fiat 3000B könnyű harckocsival és négy-négy lengyel kisharckocsival.

[546] A 4. zászlóalj valamelyest eltért a többitől. Egykor a kísérleti gépkocsizó (puskás) zászlóaljból szervezék, kísérleti jellegét ekkor is megtartotta. Mennyiségileg azonosan szervezték, ellenben szinte minden új típust először ide utaltak ki, ugyanakkor egyes régebbi típusok is megmaradtak. A zászlóaljban Fiat 508M kis személyautók voltak és egy régi Rába AFh híradó gépkocsi, illetve régi Méray KK31H és ritka Bianchi motorkerékpárok. Ezzel együtt pedig az első Rába-Botond raj gépkocsik is ide kerültek. A Botond raj gépkocsik előtti Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsik is még állományban voltak.

[547] Általában zászlóaljanként csak egy volt. A 4. zászlóaljnál volt másodiknak beosztva egy Polski-Fiat sebesültszállító gépkocsi. A 6. zászlóalj egy Ford és egy Fiat mentővel volt ellátva.

[548] Általában meg voltak a Marmon-Fordok előtt állományban lévő Ford V8-51 vagy Ford 817T közúti 3 tonnás tehergépkocsik is (egy-egy darab).

[549] A 6. gépkocsizó zászlóalj aknavető szakaszában meg volt még a három Ford 817T teherautó is.

[550] A 6. gépkocsizó zászlóalj távbeszélő szakaszában meg volt még a két Ford 817T teherautó is.

[551] A 6. gépkocsizó zászlóalj aknavető szakaszában meg volt még az eredeti négy Ford 817T teherautó is.

[552] Általában még megvolt a Marmon-Fordok előtt állományban lévő (négy) Ford 817T közúti tehergépkocsi is. Ezeket az állományfelemelés miatti igények vagy üzemképtelenség miatt nem adták le.

személyautóval, négy Marmon-Ford terepjáró 3 tonnás tehergépkocsival és 17 Botonddal volt ellátva.[553]

Tüzérség:

Budapesti **I.**, komáromi **II.**, szombathelyi **III.**, pécsi **IV.**, kecskeméti **V.**, szolnoki **VI.**, miskolci **VII.**, kassai **VIII.**, Kolozsvár-szamosfalvai **IX. gépkocsizó közepes tarackos üteg**ek: egyenként egy Bianchi, szóló motorkerékpárral, egy Fiat 508M kis személyautóval[554], egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval[555], két Ford 817T 3 tonnás és négy Spa 38R 1,5 tonnás tehergépkocsival[556], egy Krupp L2H242 vagy OD Rex oktató gépkocsival és nyolc[557] Pavesi közepes kerekes vontatóval rendelkeztek.[558] (A IX. tarackos üteg újonnan alakult a 103/2. tarackos üteg áthelyezésével és átnevezésével.)

Budapesti **I.**, nánai **II.**, szombathelyi **III.**, pécsi **IV.**, bajai **V.**, szolnoki **VI.**[559], miskolci **VII.**, kassai **VIII. légvédelmi tüzérosztály**ok: egyenként parancsnoksággal, egy ágyús (négy helyett már öt löveg), két gépágyús üteggel (négy-négy löveg) és egy figyelő szakasszal rendelkeztek. A törzsben egy Ford V8 nyitott közepes és egy Fiat 508C vagy Fiat Torpedo kis személyautó, egy Ford V8-51 3 tonnás és két Spa 38R 1,5 tonnás tehergépkocsi, egy 3 tonnás pótkocsi illetve öt Botond raj gépkocsi volt. A távbeszélő szakaszban nem voltak gépjárművek. Egy ágyús ütegben (ötlöveges) egy Méray-Puch vagy Bianchi szóló motorkerékpár, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, egy Fiat 508C kis személyautó, két Marmon-Ford terepjáró 3 tonnás és egy Spa 38R 1,5 tonnás közúti tehergépkocsi, egy Krupp L2H242 vagy OD oktató gépkocsi, egy Botond raj gépkocsi és öt KV-40 közepes tüzérségi vontató volt. A gépágyús üteghez (négylöveges) pedig egy Méray-Puch szóló motorkerékpár, egy Fiat 508C kis személyautó, egy Krupp L2H242 oktató gépkocsi és nyolc Marmon-Ford terepjáró 3 tonnás tehergépkocsi tartozott. A légvédelmi figyelő szakasz öt Botond raj gépkocsiból és egy Rába AFi[560] R/7 rádió gépkocsiból állt. (A IX. légvédelmi tüzérosztály egyelőre nem alakult meg. A légvédelmi fényszóró szakaszok megszűntek, állományukat a 101-105. fényszóró szakaszok kiegészítésére használták fel.[561])

Budapesti **101.**, budapesti **102.**, székesfehérvári **103.**[562], miskolci **104.** és kolozsvári **105. légvédelmi tüzérosztály**ok: egyenként törzzsel, három ágyús (egy ütegben négy löveggel), egy gépágyús üteggel (négy helyett öt löveg), egy fényszóró századdal, egy őr szakasszal.[563] A gépjárműveket tekintve ezeket az osztályokat a hadtest-közvetlen légvédelemmel megegyező állománytáblával szervezték, azzal a kiegészítéssel, hogy ide vonták össze a

[553] A zászlóaljak minden százada itt is kiegészítésre került a mozgósítás idején, négy polgári motorkerékpárral és egy polgári személyautóval.

[554] A VII. tarackos ütegnél Polski-Fiat 508 kisszemélyautókkal pótolva.

[555] Az I., VI. és VII. ütegek rendelkeztek egy második autóval is. Az V. ütegnek is kiutaltak egy második autót, de 1941. februárban tudta csak átvenni. HL, HM 8195/eln.3/b.oszt.-1941.

[556] Ritkán, de előfordult, hogy a régi Fiat 15ter tehergépkocsikat sem vonták teljesen ki.

[557] Az I. tarackos ütegnél volt egy kilencedik Pavesi, amely a legkorábbi, 1928-ban beszerzett és 130 Le-s motorral ellátott vontató volt. HL, HM 37599/eln.3/b.oszt.-1941.

[558] Az I., II., VII. és VIII. ütegek már rendelkeztek egy-egy Spa Dovunque 35 terepjáró R/6 rádió gépkocsival is.

[559] A VI. légvédelmi tüzérosztályban egy üteggel több volt, a VI/4. gépágyús üteg Debrecenben volt elhelyezve

[560] Az I. légvédelmi tüzérosztályban Mávag-Benz Lo 2000 rádió gépkocsi volt.

[561] A 101. osztályba került az I. szakasz és a VI szakasz fele, a 102. osztályba a III. szakasz és VI. szakasz fele, a 103. osztályba a IV. szakasz és az V. szakasz fele, a 104. osztályba a VII. és VIII. szakasz, a 105. osztályba pedig a II. szakasz és az V. szakasz fele. A IV. önjáró légvédelmi fényszóró szakasz egyik Fiat Dovunque 35 lámpa gépkocsija agregátor pótkocsival együtt hiányzott egy 1940. júniusi vasúti baleset miatt, ahol a gépkocsi javíthatatlanná törött.

[562] A 103/4. légvédelmi gépágyús üteg Báhnidán volt

[563] Minden fővezérség-közvetlen légvédelmi tüzérosztály felállított mozgósítással saját állományából önálló honi légvédelmi ágyús és gépágyús ütegeket, illetve fényszóró századokat, továbbá egy-egy honi önjáró légvédelmi ágyús üteget régi Rába VR 5/8 M. önjáró légvédelmi ágyúkkal.

légvédelmi fényszóró alegységeket.[564] A légvédelmi fényszóró századok egyenként egy Méray-Puch[565] szóló motorkerékpárral, egy Fiat 508M vagy Fiat 508C kis személyautóval, három Ford V8-51 vagy Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsival, egy OD oktató gépkocsi és 14 KV-40 fényszóró vontatóval rendelkeztek. (A meglévő fényszóró szakaszokat újonnan egészítették ki századokká[566].)

Hajmáskéri **101.** és **102. nehéz tüzérosztály**ok (egyenként egy törzs és két ágyús üteg):

A törzsben egy Fiat kis személyautó[567], egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, egy Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsi, egy 3 tonnás pótkocsi, illetve két-két Botond raj gépkocsi. A távbeszélő szakaszban egy Fiat kis személyautó, három Botond raj gépkocsi és egy Spa Dovunque 35 R/6[568] rádió gépkocsi volt. Ütegenként egy Méray KK31H szóló motor, egy Fiat kis személyautó, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, négy Spa 38R 1,5 tonnás tehergépkocsi, egy OD oktató gépkocsi és négy Breda nehéz kerekes vontató állt rendelkezésre.

Hajmáskéri **103. nehéz tüzérosztály** törzse, 103/2. és 103/3. gépvontatású nehéz mozsaras ütege[569]: törzsében egy Fiat Torpedo kis személyautóval, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval, egy Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsival, egy 3 tonnás pótkocsival, két Botond raj gépkocsival. A távbeszélő szakaszban egy Fiat Torpedo kis személyautóval, három Botond raj gépkocsival és egy Rába AFi R/6 közúti rádió gépkocsival rendelkezett. Ütegenként pedig egy Méray KK31H szóló motorkerékpárral, egy Fiat Torpedo kis személyautóval, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval, négy Rába-Krupp L5N 5tonnás és négy Spa 38R 1,5 tonnás tehergépkocsival, egy OD oktató gépkocsival, négy Breda nehéz vontatóval volt ellátva. (Két mozsaras üteg pedig a 102/3. és 102/4. mozsaras ütegek átnevezésével jött létre.)

Soproni **103/1. ágyús üteg**: állományában egy Méray-Puch szóló motorkerékpár, egy Fiat Torpedo kis személyautó, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, két Ford 817T 3 tonnás és négy Spa 38R 1,5 tonnás tehergépkocsi, egy OD oktató gépkocsi, nyolc Pavesi közepes vontató volt.

Budapesti **1.**, kassai **2. gépvontatású könnyű tüzérosztály**ok: egyenként törzzsel és három üteggel.

A törzsben egy Méray KK31H szóló motorkerékpár, két Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, négy Ford V8-51 3 tonnás és két Rába Super vagy Spa 38R 1,5 tonnás tehergépkocsi, egy Botond raj gépkocsi; a távbeszélő szakaszban egy Fiat 508M vagy Fiat 508C kis személyautó, három Botond raj gépkocsi és egy Spa Dovunque 35 vagy Rába AFi[570] R/6 terepjáró rádió gépkocsi volt. Egy ütegben egy Méray-Puch szóló motorkerékpár, egy Fiat 508C kis személyautó, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, öt Ford V8-51 és Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsi, egy Hansa-Lloyd Express vagy Krupp L2H242

[564] A 101. légvédelmi tüzérosztályban egyedül Mávag-Benz Lo2000 tehergépkocsik voltak beosztva 1,5 tonnás tehergépkocsiként. Egyébként az alkalmazott típusok is azonosak voltak a hadtest-közvetlenekkel.

[565] Csak a 103. fényszóró században volt egy Bianchi szóló motorkerékpár.

[566] Egyenként öt fényszóró és négy lámpa szerelvénnyel. Az önjáró fényszóró szakaszok átadása az állománytáblában nem volt még feltűntetve. Ezeket valószínűleg a fényszóró századok későbbi mozgósításakor sem vették igénybe.

[567] A 101. tüzérosztályban 508M, a 102. tüzérosztályban 508M és 508C, a 103. tüzérosztályban Fiat Torpedok.

[568] Előírás szerint közúti híradó gépkocsik kellettek volna, valójában terepjáró rádió gépkocsikat utaltak ki.

[569] A két üteg 1941. február 17-én hadrendi számot cserélt. HL, HM 10927/eln.1/a.oszt.-1941.

[570] Az 1. gépvontatású tüzérosztály Dovunque rádió gépkocsiját lecserélték, helyette később Rába AFi közúti rádió gépkocsit utaltak ki.

oktató gépkocsi[571], nyolc Botond raj és két Krupp L2H143 félraj gépkocsi, négy[572] Hansa-Lloyd könnyű tüzérségi vontató volt beosztva.[573]

Nyíregyházai **3.** és kecskeméti **4. gépvontatású könnyű tüzérosztály**ok[574] egyenként parancsnoksággal és két üteggel. (Gépjárművek elosztása és típusai az 1. és 2. gépvontatású tüzérosztályéval megegyezett.)[575]

Budapesti **1.** és munkácsi **2. gépkocsizó dandár**, illetve nyíregyházai **1.** és budapesti **2. lovasdandár légvédelmi gépágyús üteg**ek[576]: egyenként hat löveggel az addigi négy helyett, egy Méray-Puch szóló motorkerékpárral, egy Fiat 508M vagy 508C kis személyautóval, egy Krupp L2H242 vagy OD oktató gépkocsival, 12 Marmon-Ford terepjáró 3 tonnás tehergépkocsival.[577]

Műszaki alakulatok:

A budapesti **1.**, tiszakirvai **2.**, dési **3.** és Budapest-hárosszigeti **4. gépkocsizó utász század**ok egységesen két Fiat 508M vagy Fiat 508C kis személyautóból, két Rába AFi vagy Spa 38R 1,5 tonnás és hat Ford V8-51 vagy Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsiból, három Bianchi vagy Méray-Puch szóló motorkerékpárból és egy Hansa-Lloyd Express vagy OD oktató gépkocsiból álltak.[578]

A piliscsabai **101. gépkocsizó vegyiharc zászlóalj** részben gépesített alakulat volt. Törzsében egy nagy Mercedes-Benz 12/55 személyautó volt, tanosztaga egy Fiat 508M kis személyautóval, három OD oktató gépkocsival[579], egy Spa 38R 1,5 tonnás tehergépkocsival és egy Méray-Puch szóló motorkerékpárral rendelkezett. Az 1. gépkocsizó vegyiharc század két Fiat 508C kis személyautóból, hat Ford V8-51 3 tonnás és három Spa 38R és Mávag-Benz L1 1,5 tonnás tehergépkocsiból, illetve két Méray-Puch szóló motorkerékpárból, a 2. gépesített[580] vegyiharc század két Fiat 508C kis személyautóból, öt Spa 38R 1,5 tonnás tehergépkocsiból, négy Spa Dovunque 35 terepjáró fertőző és ködösítő gépkocsiból, négy OM keskeny nyomtávú fertőző és ködösítő gépkocsiból, négy Ansaldo kisharckocsiból (ködösítő taligával) és három Méray-Puch szóló motorkerékpárból állt. (A 2. század a rendelkezésre álló anyag alapján ikreződést tudott végrehajtani, mert a különleges gépkocsikból az előírt kétszerese volt beszerezve.) Az anyagkezelő hivatal rendelkezett egy Ceirano fürdő gépkocsival, amely az egyetlen volt a m. kir. Honvédségben. Egyedül a lángszóró szakaszban nem voltak gépjárművek.

Híradó alakulatok:

---

[571] A fokozott kiképzés miatt beosztottak OD oktató gépkocsikat is állományon felül.

[572] Mindkét tüzérosztály 12 helyett 14 vontatóval rendelkezett. HL, HM 2147/eln.3/b.oszt.-1941.

[573] Mozgósításkor minden üteghez beosztottak három-három polgári motorkerékpárt összekötő feladattal.

[574] A 4. tüzérosztálynál nem megfelelő Rába-Super tehergépkocsijai helyett 1941 januárjában hat Ford és egy Bedford 3 tonnás, továbbá négy Polski-Fiat 1,5 tonnás tehergépkocsit utaltak ki 11 3 tonnás tehergépkocsi helyett. A Polski-Fiatok szintén használhatatlannak bizonyultak. Ezeket is Frodokkal kellett lecserélni márciusban. HL, HM 7880/eln.3/b.oszt.-1941.

[575] A 3. gépvontatású tüzérosztálynál a nyolc helyett tíz, a 4. gépvontatású tüzérosztálynál 11 Hansa-Lloyd vontató volt. HL, HM 2147/eln.3/b.oszt.-1941.

[576] Mozgósításkor felállítottak egy-egy fővezérség-közvetlen légvédelmi gépágyús szakaszt.

[577] Mozgósítással polgári személyautókat és lőszerszállító lépcsőként kb. öt Ford V8-51 3 tonnás tehergépkocsit is beosztottak.

[578] Az elmélet azonosságot írt elő, valójában nem volt két egyforma század. Például a 2. században beosztottak egy Ford V8 közepes személyautót; a 3. században pedig egy régi Mercedes-Benz közepes személyautó és hat Polski-Fiat 1,5 tonnás tehergépkocsi volt beosztva egy saját Spa 38R mellé.

[579] Két Polski-Fiat és egy DKW személyautó egy Fiat 15ter iskola tehergépkocsi, illetve egy Fiat 1C tanalváz is be volt osztva.

[580] Az egyetlen nem gépkocsizó, hanem gépesített század volt a m. kir Honvédségben, mivel szervezetében itt volt egyedül harckocsi beállítva (a harckocsi- és páncélgépágyús századokat leszámítva).

1. és **2. gépkocsizó dandár híradó század**: Állományukba egyenként egy Fiat 508C[581] közepes személyautó, három Spa 38R 1,5 tonnás tehergépkocsi[582], egy Mávag-Benz N1 központ gépkocsi, egy WMH2 R/8 rádió gépkocsi, három Rába AFh és AFi R/7 rádió gépkocsi[583], egy OD oktató gépkocsi és két Méray-Puch szóló motorkerékpár tartozott.[584] (Újonnan bővítették ki az 1. és 2. gépkocsizó dandár híradó szakaszokat.)

Az **1. lovasdandár híradó század**ban egy Ford V8 nyitott közepes és egy Fiat 508C kis személyautó, két Rába AFi és Spa 38R 1,5 tonnás tehergépkocsi, egy Mávag-Benz Lo2500 R/6 rádió gépkocsi, egy Rába AFh R/8 rádió gépkocsi, két Rába AFh R/7 rádió gépkocsi, egy OD oktató gépkocsi és egy Méray-Puch szóló motorkerékpár volt.[585]

A **2. lovasdandár híradó század**hoz egy Ford V8 nyitott közepes és három Fiat 508C kis személyautó, Rába AFi három 1,5 tonnás tehergépkocsi, egy Mávag-Benz Lo2500 R/6 rádió gépkocsi, 13 Krupp kábeldob szállító gépkocsi, két Rába AFh R/8 rádió gépkocsi, három Rába AFh és AFi R/7 rádió gépkocsi, egy OD oktató gépkocsi és egy Méray-Puch szóló motorkerékpár tartozott.[586]

Az összetett szervezetű budapesti **101. híradó ezred** törzsében egy Mercedes-Benz 13/60 nagy személyautóval rendelkezett. A 101/I. híradó zászlóaljban (törzs, 101/1-3. hadsereg híradó-, 101/4. hadsereg rádiós-, 101/5. vasúti-, 101/6. lehallgató századok) öt Ford V8 nyitott közepes és 16 Fiat 508M, Fiat 508C és Fiat Torpedo kis személyautó, 21 Rába AFi, Mávag-Benz N1 1,5 tonnás és 37 Ford 817T és Ford V8-51 3 tonnás tehergépkocsi, hat Mávag-Benz N1 központ gépkocsi, egy Henschel R/17 távbeszélő gépkocsi taligával, három Henschel R/16 távbeszélő gépkocsi taligával, egy Ceirano R/10 rádió gépkocsi, négy Rába-Krupp L36H R/9 rádió gépkocsi, három Rába AFh és Rába-Krupp L36H R/8 rádió gépkocsi, három WMH2 és Rába AFi R/7 rádió gépkocsi[587], négy OD oktató gépkocsi, három Méray-Puch szóló és öt BMW R47 kiképző motorkerékpár volt. A nagyváradi 101/II. híradó zászlóalj (Budapestről volt áthelyezve; törzs, 101/7. és 101/8. rádiófelderítő századok) összesen három Ford V8 nyitott közepes és négy Fiat 508M és 508C kis személyautóval, 20 Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsival, három OD oktató gépkocsival és két Méray-Puch szóló motorkerékpárral rendelkezett. Az ezrednek alárendelt Híradó iskolához (törzs, 1. vezetékes-, 2. rádiós-, 3. lovas és postagalamb-, 4. gépkocsizó-, 5. kísérleti- és műhely századok) három Ford V8 nyitott közepes és három Fiat 508C kis személyautó, hét Rába AFa, AFi és Mávag-Benz N1 1,5 tonnás és egy Ford V8-51 3 tonnás tehergépkocsi, két Mávag-Benz N1 R/6 rádió gépkocsi, három Mávag-Benz N1 központ gépkocsi, két Rába AFh R/8 és két WMH2 R/7 rádió gépkocsi, három Krupp nehéz kábel gépkocsi, három Krupp L2H242 és OD oktató gépkocsi, négy Méray-Puch szóló és öt BMW R47 kiképző motorkerékpár és két lengyel közepes autóbusz tartozott.[588]

Vonatcsapatok:

---

[581] Eredetileg még közepes személyautóként osztották be a Fiat 508 Colonialokat, 1940 őszén azonban visszaminősítették kis személyautóvá a típust. A kiutalt autókat nem cserélték le azonnal.

[582] A 2. századnál két Spa 38R 1,5 tonnás, egy Ford V8-51 3 tonnás és három Polski-Fiat 1,5 tonnás tehergépkocsi volt beosztva. A 3 tonnás tehergépkocsikat általában a hiányzó központ gépkocsik pótlására utalták ki.

[583] Az 1. gépkocsizó dandár híradó században vezényléses úton három Polski-Fiat 518 R/7 és egy Polski-Fiat 518 R/8 rádió gépkocsi volt beosztva 1940. december közepétől, HL, HM 328/eln.3/b.oszt.-1941.

[584] Mozgósítással további gépkocsikat is beosztottak. A hiányzó központ gépkocsik helyett általában Ford V8-51 3 tonnás tehergépkocsikat utaltak ki, továbbá Polski-Fiat 1,5 tonnás tehergépkocsikat, Polski-Fiat félláncta lpas vontatókat és polgári állományból származó személyautókat és áruszállítókat.

[585] Egy központ gépkocsi hiányzott. Ez általános jelenség volt a haderőben.

[586] Beosztva viszont négy Polski-Fiat 508 500 kg-os tehergépkocsi és öt egyéb lengyel tehergépkocsi.

[587] Állományon felül rendelkezésre állt öt Polski-Fiat 518 R/7 rádió gépkocsi is, HL, HM 328/eln.3/b.oszt.-1941.

[588] A központ gépkocsik itt is hiányoztak.

A gépkocsizó vonatosztályok közül két típus létezett. A budapesti **I.** és a kassai **VIII. gépkocsizó vonatosztály** volt komolyabban ellátva, amely teljes értékű menetalakulatokat is fel tudott bármikor állítani. Állományukba egyenként egy Méray-Puch szóló motorkerékpár, egy kiképző motorkerékpár, három Ford V8 nyitott közepes és egy Fiat 508M kis személyautó, 20 Ford 817T 3 tonnás és egy Krupp L2H242 1,5 tonnás tehergépkocsi, két 3 tonnás pótkocsi, (csak az I. gépkocsizó vonatosztálynál) egy Hansa-Lloyd rabszállító gépkocsi, három Ford BB sebesültszállító gépkocsi (Kassán csak egy) és két Hansa-Lloyd Express oktató gépkocsi volt. A többi, vagyis a komáromi **II.**, szombathelyi **III.**, pécsi **IV.**, szegedi **V.**, debreceni **VI.**, miskolci **VII.** és kolozsvári **IX. gépkocsizó vonatosztály** egyenként egy szóló és egy kiképző motorkerékpárral, egy-egy Ford V8 nyitott közepes és Fiat 508M kis személyautóval, tíz Ford 817T 3 tonnás és egy Krupp L2H242 1,5 tonnás tehergépkocsival, két 3 tonnás pótkocsival, egy Ford BB sebesültszállító gépkocsival[589] és egy Hansa-Lloyd Express oktató gépkocsival rendelkezett. (A IX. gépkocsizó vonatosztály újonnan alakult a többi osztály állományából.) Ezen felül időszakonként kiutaltak valamennyi vonatosztály részére annyi gépjárművet, amennyi az egyes mozgósítási paranccsal felállítandó alakulat szükséglete volt.

A budapesti **központi gépkocsizó tanosztály**, ahol az alapvető kiképzés, a gépjárművek bejáratása és a fővezérség-közvetlen gépkocsizó vonatalakulatok felállítása történt, igen erős állománnyal rendelkezett. A törzsben két Ford V8 nyitott közepes személyautó volt. Az 1. és 2. (legénységi), illetve 4. (iskola) alosztályokhoz egyenként három (BSA, BMW) kiképző motorkerékpár, egy Fiat 508C vagy Fiat Torpedo kis személyautó és tíz Krupp L2H242 és OD oktató gépkocsi tartozott. A 3. (forgalomszabályzó) alosztályban 97 motorkerékpár[590], három Méray KK31H és Douglas kiképző motorkerékpár, hét Fiat 508C kis személyautó, 14 Krupp L2H242 és Spa 38R 1,5 tonnás tehergépkocsi, két Hansa-Lloyd Express oktató gépkocsi és két Renault [terepjáró] központ gépkocsi volt. Az 5. (műhely) alosztályban egy Méray-Puch szóló motorkerékpár, két BSA kiképző motorkerékpár és tíz Krupp L2H242, Hansa-Lloyd Express és Fiat 15ter oktató gépkocsi volt.[591]

A gépkocsizó vonatosztályok által felállítandó alakulat típusok:

- forgalomszabályzó századok (központi gépkocsizó tanosztály)
- gépkocsi szeroszlopok
- közepes tehergépkocsi oszlop (két szóló motorkerékpár, egy közepes és egy kis személyautó, illetve 24 3 tonnás tehergépkocsi)
- könnyű tehergépkocsi oszlop (két szóló motorkerékpár, egy közepes és egy kis személyautó, illetve 24 1,5 tonnás tehergépkocsi; de ilyen soha nem alakult meg)
- sebesültszállító gépkocsi oszlop (két motorkerékpár, két közepes személyautó és nyolc sebesültszállító gépkocsi, nyolc rögtönzött sebesültszállító).

Tanintézetek, egyéb intézetek és raktárak:

Budapest-mátyásföldi **gépkocsi szertár**: egy szóló motorkerékpár, három BSA oldalkocsis motorkerékpár, egy Magosupersix[592] nagy és három (Nash Light, Fiat 509 és Lancia Lambda) közepes személyautó, négy Marmon-Ford terepjáró 3 tonnás tehergépkocsi, két 1,5 tonnás és két 1 tonnás tehergépkocsi, két Ford 817T 3 tonnás pótkocsi, egy Rába-

[589] A VII. gépkocsizó vonatosztálynál a többitől eltérőnegy Rába Super sebesültszállító gépkocsi volt, amely az egyetlen volt a m. kir. Honvédségben.

[590] Szinte kivétel nélkül Sokol 600 szóló motorkerékpárok.

[591] Állományon felül pedig számos vegyes márkájú lengyel motorkerékpár, Polski-Fiat és Chevrolet személyautó, továbbá Polski-Fiat 1,5 tonnás tehergépkocsi volt beosztva, illetve a régi és új eszközök, mint Fiat 512 közepes személyautók, Fiat 15ter iskola gépkocsik, Fiat 4TS, Rába-Krupp L36H, Isotta-Fraschini és Ford V8-51 3 tonnás tehergépkocsik, Pavesi vontatók is rendelkezésre álltak.

[592] Ezt az autót később páncélgépkocsi utánzattá építették át, de egyéb részletet erről nem ismerünk.

Krupp L5N tartály gépkocsi tartály pótkocsival[593], három Ford V8-51 tartály gépkocsi, négy Polski-Chevrolet közepes autóbusz[594]; hajmáskéri kirendeltség: egy szóló motorkerékpár, egy régi Fiat 512 közepes személyautó, egy Ford V8-51 3 tonnás és egy régi Fiat 15ter 1,5 tonnás tehergépkocsi.[595]

Az erdélyi bevonulás után, év végén még mozgósításon lévő fontosabb vonatcsapatok és építő alakulatok:

Meg kell említeni a gépjárművek kapcsán a csak mozgósításkor létező alakulatokat. Ezeknek a zöme 1940. október és november során leszerelt, honvédségi és polgári gépjárműveiket visszaadták eredeti alakulatuknak, illetve a tulajdonosoknak. Az ezekhez beosztott honvédségi gépjárművek általában a gépkocsizó vonatosztályokhoz vagy központi készletbe tartoztak, illetve a légvédelmi tüzérség esetén a 101.-104. légvédelmi tüzérosztályok honi osztály törzseihez beosztott, általuk felállított honi ütegek gépjárművei pedig a felállító osztályokhoz.

A felsorolás nem teljes, de a jelentősebb, teljesen motorizált alakulatokat be lehet mutatni, melyek hosszabb-rövidebb ideig működtek a műveletek alatt:[596]

- **Központi szállításvezetőség híradó századai** (összesen 19 Polski-Fiat 508 terepjáró híradó és kábeldob gépkocsi, 47 Polski-Fiat tehergépkocsi[597])
- budapesti 100. gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság
- budapesti 101. gépkocsizó vonat parancsnokság[598]
- budapesti 102. gépkocsizó vonat parancsnokság
- székesfehérvári 103. gépkocsizó vonat parancsnokság (két Polski-Fiat személyautó)
- szombathelyi 104. gépkocsizó vonat parancsnokság
- pécsi 105. gépkocsizó vonat parancsnokság (hét Ursus 2 tonnás tehergépkocsi, egy Polski-Chevrolet 3 tonnás tehergépkocsi)
- debreceni(?) 106. gépkocsizó vonat parancsnokság
- miskolci 107. gépkocsizó vonat parancsnokság (három Ford 817T tehergépkocsi)
- budapesti 101. (MATEOSZ) tehergépkocsi oszlop
- budapesti 102. (MÁVAUT) tehergépkocsi oszlop (négy Mávag-Ford személyautó, egy BMW és egy Puch motorkerékpár, 24 Mávag-Benz tehergépkocsi)[599]
- budapesti 103. (MATEOSZ) tehergépkocsi oszlop
- budapesti 104. tehergépkocsi oszlop (24 átépítendő Ford G917T tehergépkcsi)[600]
- budapesti 105. tehergépkocsi oszlop (24 átépítendő Ford G917T tehergépkcsi)
- budapesti 106. tehergépkocsi oszlop (24 átépítendő Ford G917T tehergépkcsi)
- budapesti 107. tehergépkocsi oszlop (24 átépítendő Ford G917T tehergépkcsi)
- budapesti 108. tehergépkocsi oszlop (24 átépítendő Ford G917T tehergépkcsi)
- budapesti 109. tehergépkocsi oszlop

[593] A szertár részére egyedüliként megrendelt gépkocsi volt.
[594] Továbbá egy Steyr VII kisáruszállító és egy szemetes pótkocsi állományon felül. Számos egyéb gépjármű megfordult állományon felül a szertárnál, mivel ez kezelte a m. kir. Honvédség összes gépjárművét, a belső munkák pedig mindig megkövetelték további gépkocsik alkalmazását.
[595] Az öreg Fiat 15ter üzemképtelen volt hónapok óta. Rendelkezett a kirendeltség még három Ford V8-51 tartály gépkocsival, egy Chevrolet autóbusszal és egy Pavesi közepes kerekes vontatóval is.
[596] A tehergépkocsi oszlopok beosztásairól lásd HL, HM 769/bbk/3/b.oszt.-1940., 63843/eln.3/b.oszt.-1940.
[597] HL, HM 14269/eln.3/b.oszt.-1941.
[598] Már szeptember 9-én leszerelt. HL, HM 62608/eln.III.csfs.-1940.
[599] HL, HM 493085/ált.3/b.oszt.-1940.
[600] Üzemképtelenné vált igen gyorsan az egész oszlop a bejáratás nélküli azonnali bevetés miatt. HL, HM 57126/eln.3/b.oszt.-1940.

- budapesti 110. tehergépkocsi oszlop[601]
- székesfehérvári 112. tehergépkocsi oszlop (Ford V8-51 3 tonnás tehergépkocsik[602] és két Polski-Fiat személyautó)
- székesfehérvári 113. tehergépkocsi oszlop (Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsik)
- szombathelyi 115. tehergépkocsi oszlop
- szombathelyi 116. tehergépkocsi oszlop (24 átépítendő Ford G917T tehergépkcsi)[603]
- pécsi 118. tehergépkocsi oszlop (15 Polski-Fiat és 12 Ursus 2 tonnás tehergépkocsi)
- pécsi 119. tehergépkocsi oszlop (22 Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsi)
- pécsi 120. tehergépkocsi oszlop (nyolc amerikai, 16 német Ford 3 tonnás tehergépkocsi)
- szegedi 121. tehergépkocsi oszlop (22 német, két amerikai Ford 3 tonnás tehergépkocsi)
- szegedi 122. tehergépkocsi oszlop (16 német, hat amerikai Ford 3 tonnás tehergépkocsi)
- szegedi 123. tehergépkocsi oszlop (24 Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsi)
- debreceni 124. tehergépkocsi oszlop (24 Ford V8-51 3 tonnás tehergépkocsi)
- debreceni 125. tehergépkocsi oszlop (12 német Ford és 12 amerikai Ford tehergépkocsi)
- debreceni 126. tehergépkocsi oszlop (24 Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsi)
- miskolci 127. tehergépkocsi oszlop (11 Ford V8-51 tehergépkocsi, egy Ford V8-51 tartály gépkocsi, 11 Polski-Fiat tehergépkocsi)
- miskolci 128. tehergépkocsi oszlop (19 amerikai, öt német Ford tehergépkocsi)[604]
- miskolci 129. tehergépkocsi oszlop (23 amerikai és egy német Ford tehergépkocsi[605])
- budapesti 130. közepes tehergépkocsi oszlop (17 Ford V8-51 és tíz Polski-Fiat, később 24 Ford V8-51 és három Ford 817T tehergépkocsival)[606]
- budapesti 131. közepes tehergépkocsi oszlop (23 Ford 817T és három Ford V8-51 tehergépkocsi[607])
- budapesti 136. tehergépkocsi oszlop
- budapesti 137. közepes tehergépkocsi oszlop (Ford 817T tehergépkocsikkal)
- budapesti I. tehergépkocsi oszlop
- székesfehérvári II. tehergépkocsi oszlop
- szombathelyi III. tehergépkocsi oszlop
- pécsi IV. tehergépkocsi oszlop (alakulatoktól vezényelt honvédségi és lengyel anyag)[608]
- szegedi V. tehergépkocsi oszlop
- debreceni VI. tehergépkocsi oszlop
- miskolci VII. tehergépkocsi oszlop (tíz amerikai és kilenc német Ford tehergépkocsi, egy Ford V8-51 tartály gépkocsi, négy Chevrolet tehergépkocsi)
- kassai VIII. tehergépkocsi oszlop (24 Ford 817T tehergépkocsi)
- budapesti 2. lovasdandár tehergépkocsi oszlop (24 Isotta-Fraschini tehergépkocsi)[609]
- budapesti 101. sebesültszállító gépkocsi oszlop
- budapesti 101. forgalomszabályzó század

---

[601] A 109. és 110. tehergépkocsi oszlopok anyagát lásd korábban.
[602] HL, HM 554947/ált.3/b.oszt.-1941.
[603] A 105 - 108., illetve 116. tehergépkocsi oszlopok átépítendő anyagának leadásakor leszerelt. HL, HM 53377/eln.3/b.oszt.-1940.
[604] HL, HM 513482/ált.3/b.oszt.-1940.
[605] Ezeket később lecserélték lengyel tehergépkocsikra. HL, HM 8810/eln.3/b.oszt.-1941.
[606] A 130. és 131. oszlopokat a 4. gépkocsizó zászlóaljtól, 12. kerékpáros zászlóaljtól, 2. gépkocsizó dandár felderítő zászlóaljától és a 2. gépkocsizó utász századtól felszabaduló 45 közúti Fordból töltötték fel az eredetileg kijelölt terepjáró Marmon-Fordok helyett. HL, HM 40124/eln.3/b.oszt.-1940.
[607] HL, HM 50503/eln.3/b.oszt.-1940.
[608] HL, HM 497561/ált.3/b.oszt.-1940.
[609] HL, HM 534082/ált.3/b.oszt.-1940.

- budapesti 102. forgalomszabályzó század (öt Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsi)
- 1. lovasdandár (saját békealakulatai mellett):
- 1. lovasdandár gépkocsizó szeroszlop[610]
- 1. lovasdandár sebesültszállító oszlop (hat Ford BB sebesültszállító, öt Polski-Fiat 1,5 tonnás tehergépkocsi, egy Opel Kapitän, majd egy Wanderer személyautó)[611]
- 2. gépkocsizó dandár gépkocsizó szeroszlop
- 101. gépkocsi szeroszlop
- 102. gépkocsi szeroszlop
- 103. gépkocsi szeroszlop,
- 104. autóbusz szeroszlop
- I. csökkentett gépkocsi szeroszlop
- II. csökkentett gépkocsi szeroszlop
- VI. gépvontatású légvédelmi fényszóró szakasz (egy Fiat 508C személygépkocsi, két Spa fényszóró- és egy Spa fülelő gépkocsi, egy Méray-Puch motorkerékpár, két polgári tehergépkocsi)
- 212. honi gépvontatású légvédelmi ágyús üteg (öt KV-40 vontató, egy polgári személyautó, két polgári tehergépkocsi, egy polgári motorkerékpár)
- 213. honi gépvontatású légvédelmi ágyús üteg (négy Rába Vr löveg gépkocsi, két polgári személyautó, két polgári tehergépkocsi, egy polgári oldalkocsis motorkerékpár)[612]
- miskolci 19. dandár egészségügyi oszlop gépkocsizó féloszlop (hat Ford BB sebesültszállító gépkocsi)
- miskolci 20. dandár egészségügyi oszlop gépkocsizó féloszlop (hat Ford BB sebesültszállító gépkocsi)
- miskolci 21. dandár egészségügyi oszlop gépkocsizó féloszlop (öt Ford BB és két Polski-Fiat sebesültszállító gépkocsi, egy Polski-Fiat tehergépkocsi)
- VII. sebesültszállító gépkocsi oszlop (nyolc Ford BB sebesültszállító gépkocsi, egy Polski-Chevrolet tehergépkocsi)
- 2. határvadász dandár sebesültszállító osztag (egy Hansa-Lloyd Express oktató gépkocsi és négy Polski-Fiat sebesültszállító gépkocsi)

Kassai 2. gépkocsizó dandár alakulatai mellett teljesen motorizált vonatalakulatok:

- 2/1. gépkocsizó dandár tehergépkocsi oszlop (egy Polski-Fiat személyautó, 24 Ford 817T tehergépkocsi)
- 2/2. gépkocsizó dandár tehergépkocsi oszlop
- 2. gépkocsizó dandár gépkocsi szeroszlop (11 Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsi, két Spa 38R műhely gépkocsi)
- 2. gépkocsizó dandár egészségügyi (fél)oszlop (egy Ford BB és öt Polski-Fiat sebesültszállító gépkocsi)

Egyéb intézkedések az új békehadrendre történt áttérést követően:

Az 1939 szeptembere és 1940 nyara között Magyarországra menekült lengyel gépkocsianyag jogi helyzete tisztázásra került. A gépjárművek nem kerültek a magyar állam tulajdonába, csupán használatba vették mindazt, ami igazolhatóan lengyel állami vagy magántulajdonban volt. A lengyel államiság megszűnt, a magánszemélyek közül aki eltűnt, elhagyta az országot vagy nem szerzett bejegyzett magyarországi lakóhelyet, annak ingóságait

[610] A szeroszlopok állományát lásd korábban.
[611] HL, HM 58399/eln.3/b.oszt.-1940.
[612] HL, HM 49141/eln.3/b.oszt.-1940.

lefoglalták, de tulajdonba nem vehették. Kezelésüket a Miniszterelnökség, a Belügyminisztérium vagy a Honvédelmi Minisztérium végezte.

Majd minden motorizált vagy részben motorizált alakulat kapott lengyel eredetű gépjárműveket. 1939 év végétől 1940 szeptemberéig jellemzően a hiányzó honvédségi anyag helyett igénybevett polgári gépkocsikat váltották le lengyel anyaggal.[613]

1941 februárjáig lezajlott a legtöbb tulajdoni igazolási ügy (A Magyar-Lengyel Kereskedelmi Kamara közreműködésével), sok gépjárművet visszaszolgáltattak eredeti tulajdonosának. A fennmaradó, így is jelentős mennyiségű gépjármű magyar (honvédségi) forgalmi rendszámokkal való átszámozását 1941 februárjában kezdték meg, először a budapesti I. hadtest területén. Február 15-étől az autóbuszok, iroda gépkocsik és híradó gépkocsik, február 17-étől a személyautók, február 18-án a riadó gépkocsik[614], vontatók és tartály gépkocsik, február 19-étől a terepjáró gépkocsik, szóló és oldalkocsis motorkerékpárok, végül február 20-ától a tehergépkocsik, pótkocsik és egyéb gépjárművek kaptak 4A-, 3A- és 1D- sorozatú rendszámokat. Február 22-étől (elméletileg) az I. hadtest területén betiltották a lengyel rendszámos gépkocsik közlekedését.[615]

Lengyel zsákmányanyag rekonstruált mennyiségének táblázata:[616]

típus	mennyiség (db)	selejtezés után maradt (db)
Polski Fiat 2 tonnás tehergépkocsi (katonai)	512	kb. 450
Polski Fiat 2 tonnás tehergépkocsi (polgári)	7	kb. 3
Polski-Fiat 2 tonnás terepjáró féllánctalpas tehergépkocsi	47	kb 45
Polski-Fiat 2 tonnás terepjáró tehergépkocsi	10	10
Polski-Fiat sebesültszállító gépkocsi	73	kb. 65
Polski-Fiat 3 tonnás tehergépkocsi (katonai)	3	3
Polski-Fiat 3 tonnás tehergépkocsi (polgári)	14	kb. 10
Polski-Fiat 3 tonnás tehergépkocsi (dízel)	3	2
Polski-Fiat 1,5 tonnás tehergépkocsi (katonai)	33	kb. 30
Polski-Fiat 1,5 tonnás tehergépkocsi (polgári)	5	5
Polski-Fiat 1,5 tonnás terepjáró tehergépkocsi (katonai)	7	7
Polski-Fiat 1 tonnás tehergépkocsi (katonai)	7	7
Polski-Fiat 1 tonnás tehergépkocsi (polgári)	5	5
Polski-Fiat 1,5 tonnás rádió gépkocsi	22	kb. 20
Polski-Fiat 1,5 tonnás terepjáró rádió gépkocsi	2	2
Polski-Fiat 300 kg-os tehergépkocsi (katonai)	57	kb. 50
Polski-Fiat 300 kg-os terepjáró tehergépkocsi (katonai)	106	kb. 100
Polski-Fiat 1 tonnás posta tehergépkocsi	11	11

[613] Többek között HL, HM 274/eln.3/b.oszt.-1940.

[614] Rendes tehergépkocsik voltak, padsorokkal ellátott platóval, melynek oldalfala nem volt. Manapság ilyen nem létezik, de akkoriban gyakran alkalmazta a rendőrség/csendőrség, a tűzoltóság és egyéb rendészeti szervek.

[615] HL, HM 6645/eln.3/b.oszt.-1941. 3A-000-tól tehergépkocsik, 4A-000-tól személyautók, 4A-300-tól autóbuszok, 4A-400-tól sebesültszállítók és vontatók, 1D-000-tól motorkerékpárok. Majd ahogy a blokkok elfogytak, a 4A- sorozat második felében már vegyesen kerültek kiadásra. A rendelkezés ellenére még 1942-ben is voltak lengyel rendszámos gépkocsik forgalomban.

[616] Többek között összeállítva HL, HM 3242/eln.3/b.oszt.-1940. alapján.

Polski-Fiat 4 üléses személygépkocsi (katonai)	129	kb. 115
Polski-Fiat 4 üléses személygépkocsi (polgári)	73	kb. 65
Polski-Fiat 4 üléses terepjáró személygépkocsi	5	5
Polski-Fiat 6 üléses személygépkocsi (katonai)	31	kb. 25
Polski-Fiat 6 üléses személygépkocsi (polgári)	14	kb. 10
Polski-Fiat 2 tonnás rádió gépkocsi	35	kb. 30
Polski-Fiat 18-24 üléses autóbusz	38	kb. 35
Polski-Fiat 24-30 üléses autóbusz (dízel)	3	3
Fiat 1500 4 üléses személygépkocsi	3	3
Fiat 1100 4 üléses személygépkocsi	6	6
Fiat 500 2 üléses személygépkocsi	2	1
Chevrolet 2 üléses személygépkocsi	1	1
Chevrolet 4 üléses személygépkocsi	69	kb. 60
Chevrolet 6 üléses személygépkocsi (katonai)	15	15
Chevrolet 6 üléses személygépkocsi (polgári)	14	kb. 12
Chevrolet 1 tonnás tehergépkocsi	13	kb. 10
Chevrolet 1,5 tonnás tehergépkocsi	22	kb. 20
Chevrolet 2 tonnás tehergépkocsi	37	kb. 35
Chevrolet 3 tonnás tehergépkocsi	114	kb. 100
Chevrolet 4 tonnás tehergépkocsi	12	kb. 10
Chevrolet 5 tonnás tehergépkocsi	4	4
Chevrolet 18-25 üléses autóbusz	9	kb. 6
Chevrolet 25-30 üléses autóbusz	26	kb. 23
Chevrolet 3 tonnás rádió gépkocsi	15	15
Chevrolet mentő gépkocsi	2	2
Prága 2 tonnás terepjáró tehergépkocsi	43	kb. 40
Praga 5 tonnás tehergépkocsi	1	-
Praga 1,5 tonnás tehergépkocsi	1	-
Praga 4 üléses személyautó	3	-
Praga 16 üléses autóbusz	1	-
Ursus 2 tonnás tehergépkocsi	92	kb. 70
Ursus 2 tonnás műhely gépkocsi	7	7
Ursus 2 tonnás rádió gépkocsi	1	1
Ursus 2 tonnás terepjáró tehergépkocsi (félláncталpas)	1	-
Buick 4 üléses személygépkocsi	6	6
Buick 6 üléses személygépkocsi	5	3
Studebaker 4 üléses személygépkocsi	2	-
Studebaker 6 üléses személygépkocsi	1	-
Mercedes-Benz 4 üléses személygépkocsi	13	kb. 10

Mercedes-Benz 6 üléses személygépkocsi	2	2
Mercedes-Benz 4 tonnás tehergépkocsi	3	3
Mercedes-Benz 5 tonnás tehergépkocsi	1	-
Mercedes-Benz 3 tonnás tehergépkocsi	1	1
Leyland 5 tonnás tehergépkocsi	1	1
Leyland 32 üléses autóbusz	1	1
Opel Olympia személygépkocsi	22	kb. 15
Opel Kadett személygépkocsi	2	2
Opel P4 személygépkocsi	1	-
Ford V8 2 üléses személygépkocsi	2	2
Ford V8 4 üléses személygépkocsi	1	1
Ford Eifel 4 üléses személygépkocsi	1	1
Ford A 4 üléses személygépkocsi	8	kb. 5
Ford 2 tonnás tehergépkocsi	2	2
Ford 1,5 tonnás tehergépkocsi	3	-
Ford 1 tonnás tehergépkocsi	5	kb. 3
Wanderer 4 üléses személygépkocsi	3	3
BMW 4 üléses személygépkocsi	1	1
Hanomag 4 üléses személygépkocsi	1	1
Skoda 4 üléses személygépkocsi	6	kb. 4
Citroen 7 üléses féllánctalpas személygépkocsi	2	2
Citroen 4 üléses személygépkocsi	9	kb. 5
Citroen 6 üléses személygépkocsi	9	9
Citroen 17 üléses autóbusz	1	-
Citroen 3 tonnás tehergépkocsi	1	1
Steyr 4 üléses személygépkocsi	12	kb. 10
Adler 4 üléses személygépkocsi	3	-
Durand 18 üléses autóbusz	1	-
Packard 6 üléses személygépkocsi	3	3
Packard 4 tonnás tehergépkocsi	1	-
Packard tartály gépkocsi	1	-
Berliet 5 tonnás tehergépkocsi	1	-
Berliet 4 tonnás tehergépkocsi	5	-
Berliet 3,5 tonnás tehergépkocsi	6	-
NAG 5 tonnás tehergépkocsi	1	1
Tatra 6 üléses személygépkocsi	1	-
Tatra 4 üléses személygépkocsi	8	kb. 6
Tatra mentő gépkocsi	1	-
Tatra 1,5 tonnás tehergépkocsi	1	-

Tatra 1 tonnás tehergépkocsi	1	-
Essex 4 üléses személygépkocsi	1	-
DKW 4 üléses személygépkocsi	14	kb. 10
Dodge 6 üléses személygépkocsi	1	1
Lancia 4 üléses személygépkocsi	1	1
Horch 6 üléses személygépkocsi	1	1
Peugeot 4 üléses személygépkocsi	2	1
Peugeot 6 üléses személygépkocsi	1	-
Rugby 16 üléses autóbusz	1	-
CWS sebesültszállítógépkocsi	1	-
CWS 2 tonnás tehergépkocsi	2	-
Renault 4 üléses személygépkocsi	3	2
Renault 2 tonnás rádió gépkocsi	2	2
Renault 1,5 tonnás tehergépkocsi (katonai)	1	1
Delahaye 1,5 tonnás tehergépkocsi	2	-
Büssing 5 tonnás tehergépkocsi	1	1
Büssing 4 tonnás tehergépkocsi	2	2
Willys Overland 4 üléses személygépkocsi	3	2
Aero2 üléses személygépkocsi	2	2
Auburn 6 üléses személygépkocsi	1	-
Austro-Daimler 6 üléses személygépkocsi	1	-
Saurer Diesel 2 tonnás tehergépkocsi	1	-
Graham 1,5 tonnás tehergépkocsi	1	1
Graham 3 tonnás tehergépkocsi	1	-
GMC 4 tonnás tehergépkocsi	1	1
Bedford 3 tonnás tehergépkocsi	2	2
Bedford 4 tonnás tehergépkocsi	1	1
Bedford 2 tonnás tehergépkocsi	1	1
Bedford 2,5 tonnás tehergépkocsi	1	-
Hillman 4 üléses személygépkocsi	1	1
Morris 4 üléses személygépkocsi	1	1
Hansa 4 üléses személygépkocsi	1	1
Wauxhall 4 üléses személygépkocsi	3	3
Chrysler 6 üléses személygépkocsi	1	1
Chrysler 4 üléses személygépkocsi	1	1
Plymouth 2 üléses személygépkocsi	1	1
Singer 2 üléses személygépkocsi	1	1
Skoda 2 tonnás tehergépkocsi	1	1
Skoda 3 tonnás tehergépkocsi	1	-

Hanomag vontató (polgári)	1	1
Sokol 1000 szóló motorkerékpár	3	-
Sokol 1000 oldalkocsis motorkerékpár	168	kb 120
Sokol 600 szóló motorkerékpár	30	kb. 15
Sokol 600 oldalkocsis motorkerékpár	22	kb. 15
Ardie szóló motorkerékpár	2	1
Zetka szóló motorkerékpár	1	1
Ariel szóló motorkerékpár	2	1
Zündapp szóló motorkerékpár	3	3
BMW szóló motorkerékpár	2	1
BMW oldalkocsis motorkerékpár	2	2
BSA szóló motorkerékpár	4	1
Dürkopp szóló motorkerékpár	1	1
SHL szóló motorkerékpár	1	1
DKW szóló motorkerékpár	7	6
Triumph szóló motorkerékpár	3	1
Jawa szóló motorkerékpár	1	1
Baker szóló motorkerékpár	1	1
Puch szóló motorkerékpár	1	1
Potkawa szóló motorkerékpár	4	2
NSU szóló motorkerékpár	2	1
Panther szóló motorkerékpár	1	-
AJS szóló motorkerékpár	1	-
Williers szóló motorkerékpár	2	1
MOJ szóló motorkerékpár	2	1
FN szóló motorkerékpár	1	-
Ursus kisharckocsi	16	15
Renault könnyű harckocsi	3	3
Ursus 2 tonnás páncélgépkocsi	1	-

V. fejezet
1941.

1941-ben beszerzésre került tíz Zündapp DB250 szóló motorkerékpár, 1914 Puch 350GS szóló motorkerékpár[617], 1300 BMW R75 oldalkocsis motorkerékpár, 212 Skoda 1100 kis személygépkocsi[618], 1300 Klöckner-Humboldt-Deutz S3000 3 tonnás tehergépkocsi, 300 Ford BB sebesültszállító gépkocsi, 200 Ford G917T tartály gépkocsi[619], 222 OD oktató gépkocsi, 160 Krupp L2H143 alváz.[620] Beszereztek véglegesnek tűnő adatok szerint 472 Opel Blitz tehergépkocsit, melyekből 72 alvázra Matra-Elwe műhely felépítményt rendeltek.[621] Ez a mennyiség azonban részben Ford V3000S alvázakat kapott (22 darab) a német fél szállítási nehézségei miatt. (46 Opel Blitz iroda gépkocsi megrendelését teljes egészében törölték.) A 400-ból 213 darabot 1943-ban átadtak a légierőknek, 100 pedig alvázként érkezett. 93 Uhri-féle magasított platót és német mintát követő nyitott vezetőfülkét, hét alváz, illetve valószínűleg a műhely gépkocsikra kiszemelt mennyiség Uhri-féle hűtő gépkocsi felépítményt kapott (26 db). A Matra-Elwe műhely gépkocsik Ford alvázai abból a 43 darabos megrendelésből származtak, melyet a német fél egyoldalúan 22-re csökkentett. Terepjáróvá építése is elmaradt, melyet a német félnek kellett volna elvégeznie Hotchkiss hidakkal. Megrendeltek 180 Auto-Union (Horch) közepes terepjáró személyautót. Szállítási nehézségek miatt azonban csak 20 Auto-Union (Wanderer) terepjáró személyautó érkezett. Megrendeltek 257 Ford 3 tonnás tehergépkocsit a légierők részére, melyből 1943-ban 213 darabot elcserélt a szárazföldi haderővel Opel Blitz és Skoda tehergépkocsira.[622]

Olasz forrásból 20 Spa 38R műhely gépkocsit szereztek be. 15 Breda 41 nehéz tüzérségi vontatót is megrendeltek, de ezt az olasz fél már nem tudta leszállítani.[623]

Hazai forrásból megrendeltek 188 HSCCS KV-50 tüzérségi vontatót, négy KV-50 célvontatót, 24 Ganz Turán I közepes harckocsit, 12 Rába Turán I közepes harckocsit, 162 WM Turán II nehéz harckocsit, 92 Ganz Turán II nehéz harckocsit, 68 Rába II nehéz harckocsit, 19 Mávag Turán II nehéz harckocsit[624], 89 Nimród páncélgépágyút, 12 Ganz Toldi III könnyű harckocsit, 50 WM Csaba páncélgépkocsit, 700 Mávag Botond II raj gépkocsit, 700 Rába Botond II raj gépkocsit, 41 Rába Botond II alvázat. (A páncélgépkocsik teljes mennyisége nem készült el.).

Általánosságban megállapítható, hogy a fenti beszerzések a gépvontatású közepes és nehéz tüzérség korszerűsítésére, valamennyi gépkocsizó alakulatnál a szóló és oldalkocsis motorkerékpárok, illetve kis személygépkocsik egységesítésére, a gépkocsizó lövész alakulatok teljes feltöltésére, továbbá a fővezérség-közvetlen és hadosztály-közvetlen ellátó alakulatok (sebesültszállító oszlopok, üzemanyag oszlopok stb.) felállításához, azok legteljesebb feltöltésére törekedtek. Ugyanez érvényes a páncélos alakulatokra, ahol a megrendelt harckocsikkal és páncélgépágyúkkal a meglévő alakulatok fejlesztése és minél teljesebb feltöltése volt a cél.

---

[617] HL, HM 10958/eln.3/b.oszt.-1943.
[618] HL, HM 10957/eln.3/b.oszt.-1943.
[619] HL, HM 15798/eln.3/b.oszt.-1943.
[620] HL, HM 13489/eln.3/b.oszt.-1943.
[621] HL, HM 14729/eln.3/b.oszt.-1943.
[622] HL, HM 64053/eln.3/b.oszt.-1943.
[623] HL, HM 14729/eln.3/b.oszt.-1941. és 15050/eln.3/b.oszt.-1943.
[624] Eredetileg közepes harckocsinak rendelték meg, de módosítást követően nehéz harckocsiként készültek el.

1941. év végén a német haderő egyedüli, térítési kötelezettség nélkül átadott anyagként átvételre került tíz Mercedes-Benz 170V személygépkocsi, kilenc Mercedes-Benz L1500A nagy terepjáró személygépkocsi, 20 Ford G917T 3 tonnás tehergépkocsi és 18 Puch 350GS szóló motorkerékpár. A teljes anyagot a 2. páncéloshadosztály törzséhez, a gépkocsizó lövész zászlóaljak törzseihez osztották be, a Fordokból pedig egy teljes tehergépkocsi oszlopot állítottak fel.[625]

1941., Délvidék

Előkészületek az 1941 tavaszi hadműveletre:

Az 1941-re tervezett fejlesztéseket az 1941-es év európai politikai és katonai események jelentősen át kellett alakítani, sok esetben racionalizálni kellett az elvi döntéseket.

Március 31-ével, illetve április 1-jével engedélyezték a német haderő folyamatos átvonulását magyar közigazgatási területen. Ezzel egyértelművé vált, hogy a Lengyelország és Nyugat-Európa ellen végrehajtott német általános támadásokat követően a balkáni országok következnek. A magyar kormányzati körök revíziós tervei alapján eldöntötték, a magyar-jugoszláv barátsági szerződés ellenére, ha arra lehetőség nyílik, a magyar haderőt is bevetik a németek támogatására. Elsők között a német Göring-ezred kezdte meg a felvonulását a magyar-jugoszláv határra.[626]

Április 1-jével, a politikai helyzet változásával (a német-jugoszláv háború kirobbanásával) mozgósítottak minden fővezérség- és hadtest-közvetlen ellátó alakulatot, melyek aztán részt vettek a kivonuló haderő ellátásának biztosításában.[627]

Április 2-ával mozgósították a Spa 38R iker műhely gépkocsikkal[628] felszerelt, felriasztási táblázatban szereplő gépkocsi szeroszlopok egy részét. Előbb a budapesti **1. gépkocsizó dandár szeroszlop**, majd a kolozsvári **IX. gépkocsi szeroszlop**, a budapesti **2. lovasdandár gépkocsi szeroszlop**[629], végül a budapesti **101. gépkocsi szeroszlop** vonult el feltöltve. Egyéb szeroszlopkat műhely gépkocsik hiányában nem tudtak menetkésszé tenni.

Április 3-ával, mozgósításuk első napjával a **13.** és **14. kerékpáros zászlóaljak gépvontatású ütegei** menetképtelenséget jelentettek. Előbbinél három, utóbbinál két Hansa-Lloyd vontató nem volt bevethető.[630] A zászlóaljak 4-én 102 motorkerékpár hiányát jelentették, amelyek elsősorban a 14. kerékpáros zászlóaljból hiányoztak, ahol a kerékpáros századot motorkerékpáros századdá kellett volna átállítani. Központi készletből a 13. zászlóalj hat Méray-Puch 350 GS szóló és két DKW oldalkocsis motorkerékpárt, a 14. zászlóalj négy Méray-Puch és egy Sokol szóló motorkerékpárt kapott, ami messze volt a fennálló hiányok pótlásától.[631]

Szintén 4-ével 60 Marmon-Fordra átalakítandó Ford G917T tehergépkocsit adtak át az I. hadtest tartalékából az **1. felderítő zászlóalj**nak[632], melyekből 26 került ténylegesen a

[625] HL, HM 417773/ált.3/b.oszt.-1943.
[626] HL, HM 21565/eln.3/b.oszt.-1941.
[627] HL, HM 19987/eln.3/b.oszt.-1941.
[628] Egy készlet, azaz egy iker műhely gépkocsi két gépjárműből állt: egy műhely gépkocsi a szükséges szerszámokkal és egyéb berendezésekkel, egy szerelék gépkocsi az javításokhoz szükséges alkatrészekkel.
[629] HL, HM 21585/eln.3/b.oszt.-1941. Utóbbi a délvidéki hadművelet óta működött, 119 fővel (két tiszt, 117 katona). HL, HM 485192/ált.2/r.oszt.-1941.
[630] HL, HM 15949/eln.3/b.oszt.-1941.
[631] HL, HM 22462/eln.3/b.oszt.-1941.
[632] HL, HM 19186/eln.3/b.oszt.-1941.

zászlóaljhoz[633], 12-t pedig 7-ével a farmosi [**11.**] **lőszerraktár**hoz irányítottak.[634] A többi 22 tehergépkocsi valószínűleg a hamarosan megalakuló budapesti I/1. vagy I/2. tehergépkocsi oszlopba volt beosztva.

Aznap ugyancsak menetképtelen volt a **11. kerékpáros zászlóalj gépvontatású üteg**e (javításon volt két Hansa-Lloyd vontató és egy Krupp félraj gépkocsi), másnap pedig a teljes **12. kerékpáros zászlóalj** (egy Hansa-Lloyd vontató, három Krupp vontató és nyolc Krupp félraj gépkocsi hiánnyal) és a **4. huszárezred** [**páncéltörő ágyús szakasza**] két hiányzó Krupp félraj gépkocsija miatt.[635] Ez így egyben persze erős túlzás volt az alakulatok részéről, hiszen az 5 %-ot meg sem haladó hiány nem jelenthette az alakulat menetképtelenségét. Sokkal inkább arról szóltak a jelentések, hogy felhívják a figyelmet a feltöltések késésére.

Április 6-ával mozgósították mind a kilenc **hadtest-közvetlen gépvontatású közepes tarackos üteg**et, a **101.**, **102.** és **103. nehéz tüzérosztály**okat, a **IX.**[636], **104.** és **105. légvédelmi tüzérosztály**okat, illetve a Gyorshadtesthez tartozó **3.** és **4. gépvontatású könnyű tüzérosztály**okat, az **1.** és **2. lovas páncélos zászlóalj**akat. A tüzér és légvédelmi tüzér alakulatok állományából általában egy-egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó hiányzott, melyeket másnap utaltak ki. Ezen felül - korszerű közúti parancsnoki személyautók pótlására - a 101.-104. légvédelmi tüzérosztályok két-két, a 101. nehéz tüzérosztály három, a 102. nehéz tüzérosztály négy, a III. tarackos üteg pedig egy Polski-Fiat nagy személyautóval volt kiegészítve.[637]

Április 6-án összesen 73 Polski-Fiat 508 1 tonnán aluli kis terepjáró tehergépkocsit utaltak ki különböző hiányok pótlására, a tényleges menetkészültség elérésére a **9.** és **11.**, **kerékpáros zászlóalj**aknak, az **V.-IX. tarackos üteg**eknek, az **1.** és **2. felderítő zászlóalj**aknak, illetve a **102.** és **103. nehéz tüzérosztály**oknak.[638] A gépkocsik állapota jellemzően elég gyenge volt, de ez csak a hadművelet alatt derült ki.

Szintén április 6-ával utaltak ki összesen 140 Rába-Botond raj gépkocsit az **1.** és **2. lovas páncélos zászlóalj**ak (hat-hat), az **1.** és **2. felderítő zászlóalj**ak (39-39), a **101.** és **102. nehéz tüzérosztály**ok (21-21) részére, melyeket gyakorlatilag gyári bejáratásuk mellett teljesen újonnan vittek magukkal az alakulatok Bácskába.[639] Kiegyenlítés miatt a szintén új Rába-Botondokból átadott a **101.**, **102.** és **I. légvédelmi tüzérosztály** összesen nyolcat az **1. gépvontatású tüzérosztály**nak, a **II.**, **III.** és **IV. légvédelmi tüzérosztály**ok hármat, az **V.**, **VI.** és **105. légvédelmi tüzérosztály**ok pedig egyet-egyet.[640] A gépvontatású tüzérségnek sokkal nagyobb szüksége volt a Botondokra, mint a légvédelmi tüzérség figyelő szakaszainak. A Hansa-Lloyd vontatók gyakori meghibásodása miatt rögtönzött jelleggel könnyű tarackok vontatására állították be a Botondokat.

Ugyancsak április 6-án rendelték el bevontak minden gépkocsizó vonatosztálytól két-két Ford V8-51 tartály gépkocsit. A kassai VIII. és kolozsvári IX. gépkocsizó vonatosztály csak egyet-egyet tudott küldeni, a szegedi V. gépkocsizó vonatosztály csak 23-án küldte a két

---

633 HL, HM 23234/eln.3/b.oszt.-1941.

634 HL, HM 23212/eln.3/b.oszt.-1941. A 9. lőszerraktár ugyanígy kapott 11 Ford tehergépkocsit a Ludovika Akadémia állományából. HL, HM 35084/eln.3/b.oszt.-1941.

635 HL, HM 23210/eln.3/b.oszt.-1941. Érdekes, hogy a kisebb hiányokkal küzdő 11. kerékpáros zászlóaljat végül nem vonultatták el, míg a többi alakulatot igen.

636 A IX. légvédelmi tüzérosztály hivatalosan még meg sem alakult!

637 HL, HM 23202/eln.3/b.oszt.-1941.

638 HL, HM 23217/eln.3/b.oszt.-1941.

639 HL, HM 23214/eln.3/b.oszt.-1941. A 102. tüzérosztály hamarabb vonult el, így Botondjait csak május 31-én vette át Győrben.

640 HL, HM 23218/eln.3/b.oszt.-1941.

gépjárművet, a pécsi IV. gépkocsizó vonatosztály pedig egyet sem tudott szabaddá tenni.[641] Az így összeállított 14 tartály gépkocsiból egy **szám nélküli üzemanyagszállító oszlop**ot hoztak létre április 16-ával, kizárólag a hadműveletek idejére.[642]

Április 7-én a budapesti **102. légvédelmi tüzérosztály** mozgósítását követően menetképtelenséget jelentett. Azzal, hogy öt HSCS KV-40 vontatója javításra lett beutalva, a 102/2. légvédelmi ágyús üteg teljes egészében kiesett. A zászlóalj parancsnokát felelősségre vonással fenyegették, mivel a gépjárművek általános állapotáról még januárban kellett volna jelentenie. A vontatók ügyében egyértelműen szabotázsra gyanakodtak.[643]

Április 7-én a budapesti **101.** és **102.**, a pécsi **IV.** és debreceni **VI. légvédelmi tüzérosztály**ok összesen 28 teljesen új Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit kaptak anyagszállításra, illetve a légvédelmi gépágyúk (önálló szakaszok) vontatására. Ennek folytatásaként másnap, április 8-án az **1. hegyidandár páncélgépkocsi szakasza**, a szolnoki **V.**, a miskolci **VII.** és a kassai **VIII. légvédelmi tüzérosztály**ok összesen 44 Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit vettek át központi készletből Szombathelyen, hadiállományra emelésük kapcsán. A budapesti **I. légvédelmi tüzérosztály**hoz hat ugyanilyen tehergépkocsit osztottak be ideiglenesen a 101. gépkocsizó vegyiharc zászlóaljtól.[644]

Április 7-én a mozgósítási hadrendből összesen 2000 gépkocsi hiányzott. A kiesések oka az erdélyi bevonulás során elhasználódott gépjárművek nagy száma és az országos szinten szűk keresztmetszetű javítási kapacitás volt. Ezek jelentős részét a polgári készletből igénybevett gépjárművekből kellett volna pótolni. A szűkre szabott menetkészültségi határidő miatt kicsi volt az esély a behívások végrehajtására. Szükségmegoldásként az éppen szállítás alatt álló honvédségi megrendeléseket vették igénybe. Az 1. felderítő zászlóaljhoz 1-jén kiutalt 60 átalakítandó Ford tehergépkocsiból 40-et április 8-án átadtak a szegedi V. gépkocsizó vonatosztálynak, melyekből két tehergépkocsi oszlopot állítottak össze. A többi (I-VII.) gépkocsizó vonatosztálynak elméletileg 38-38 ugyanilyen tehergépkocsit kellett volna kiadni központi készletből, de ezt a székesfehérvári II., szombathelyi III. és debreceni VI. gépkocsizó vonatosztály esetében hatálytalanították. A hiányok pótlására a budapesti I. gépkocsizó vonatosztály további 13 Ursus tehergépkocsit egy tehergépkocsi oszlop feltöltéséhez, a miskolci VII. gépkocsizó vonatosztály pedig 25 Polski-Fiat tehergépkocsit kapott meglévő oszlopainak teljes feltöltésére.[645] A központi gépkocsizó tanosztályhoz 45, a gépkocsizó vonatosztályok 20-20, az 1. felderítő zászlóalj pedig 16 olyan Ford G917T tehergépkocsit kapott, melyeket elméletileg Marmon átépítésre tartottak vissza.[646] Ezekből **egy-egy fővezérség-közvetlen tehergépkocsi oszlop**ot alakítottak, pl. a IV. hadtestnél a 118. tehergépkocsi oszlopot, mely alakulatok általában május elejéig működtek. Ezt követően (általánosságban május 20-án) a tehergépkocsik többségét leadták a tervezett átalakítások elvégzésére a csepeli Weiss Manfréd Rt-nek. Az V. gépkocsizó vonatosztálytól április 7-én 22 átépítendő Ford terepjáró tehergépkocsit az **1. lovas páncélos zászlóalj**hoz osztottak be pótlásként a lőszerlépcső részére (nyolc Botond így is hiányzott), a **2. felderítő zászlóalj** 30 átépítendő Ford tehergépkocsit kapott Budapestről minden menetképtelen gépjármű pótlására (a VIII. hadtest területén nem voltak ilyen szabad gépkocsik).[647] A 2. lovas páncélos zászlóalj hiányait (14 Marmon-Ford) nem tudták pótolni.

[641] HL, HM 23220/eln.3/b.oszt.-1941.
[642] HL, HM 25882/eln.3/b.oszt.-1941. Itt tíz tartály gépkocsiról volt szó, de ez valószínűleg helytelen volt.
[643] HL, HM 21840/eln.3/b.oszt.-1941.
[644] HL, HM 22466/eln.3/b.oszt.-1941.
[645] HL, HM 23226/eln.3/b.oszt.-1941.
[646] HL, HM 23212/eln.3/b.oszt.-1941.
[647] HL, HM 23201/eln.3/b.oszt.-1941.

Április 9-én egyes tanintézeteknek rendelkezésre kellett bocsájtania valamennyi páncélosát, hogy azokból az elvonuló csapatok hiányait, kieséseit tölthessék fel.[648] Ehhez 16-ától a mátyásföldi gépkocsi szertárba kezdték szállítani a **Ludovika Akadémiá**nak hat Ansaldo és egy Toldi harckocsiját, illetve négy Csaba páncélgépkocsiját, továbbá a **csapataltisztképző iskola** öt Ansaldo kisharckocsiját (Esztergomtáborból), hogy igény szerint azokat pótlásként összeállítva elindíthassák a csapatok után.[649]

Április 9-vel határozták meg, de csak 20-ával léptették életbe Magyarország közúti gépjármű-közlekedésének részleges korlátozását. Ennek értelmében a polgári közlekedést leállították és csak a külön engedéllyel rendelkező magánszemélyek, szervezetek és vállalkozások tarthatták üzemben gépjárműveiket.[650] Az országban ekkor kb. 26000 polgári gépjármű volt, melyekből a 3000 közlekedő, a 2-3000 honvédség által rendeleti úton mentesített és a kb. 10000 igénybevételre tekintetbe jövő gépkocsi közül az utóbbiakat kellett leállítani.[651] A többi igénybevétel alatt álló, vagy már leszerelt és ezáltal mentesített gépjármű volt.

Április 10-én központi készletből kellett pótolni a mozgósított **1. hegyidandár motorkerékpáros szakasz** hiányait, melyet a IX. hadtest saját hatáskörben (polgári készletből) biztosítani nem tudott. Három lengyel szóló és 26 oldalkocsis motorkerékpárt utaltak ki.[652]

A gyorsított mozgósítási intézkedések rengeteg rendszerszintű problémát hoztak elő. A dandárok, illetve fővezérség-közvetlen (fogatolt) kocsioszlopokat és egyéb fogatolt vonatcsapatokat nem mozgósították, mivel nem volt idő a polgári tulajdonú lovak behívására. Ezek szállító térfogatát a hadtestek mozgósított gépkocsizó vonatosztályai, továbbá a központi gépkocsizó tanosztálynál felállított tehergépkocsi oszlopokkal pótolták. A polgári életből behívott gépkocsik április elején lassan, egyes esetekben pedig egyáltalán nem érkeztek meg. A teljes Gyorshadtestet április 15-étől békeállományon tették menetkésszé. Ez annyit jelentett, hogy a békeállomány előírt mennyiségét kellett biztosítani a meglévő honvédségi készletekből. Az ebből hiányzó (üzemképtelen) honvédségi anyagot, mint láttuk, egymás közti cserékkel, átadásokkal pótolták, míg a fennmaradó hiányokat lengyel anyagból biztosították. Április 22-ével megállapították, hogy a legtöbb gépjármű üzemképtelenségre hivatkozva nem vonult be, melynek oka az 1940-es igénybevétel volt. Jogi kérdés volt ez, mivel a m. kir. Honvédség kötelezettségénél fogva úgy szolgáltatott minden gépkocsit vissza, amilyen állapotban azt bevonultatták, ellenkező esetben kártérítést fizetett, hogy a tulajdonos kijavíttathassa, vagy lecserélhesse gépjárművét. A Honvédelmi Minisztérium szerint ezzel jogtalan előnyhöz jutottak a be nem vonult gépkocsik tulajdonosai a tulajdonukat jó állapotban átadó, majd elvonulást követően visszakapott, kijavíttatott és üzembe helyezett gépkocsik tulajdonosaival szemben.[653] Ugyanakkor jogilag felelősségre vonni a gépjárműveket visszatartó magánszemélyeket (és vállalkozásokat) nehezen lehetett a nem bizonyítható körülmények, azaz rossz műszaki állapotok miatt. Az pedig érthető, hogy az 1940-ben igénybevett gépjárműveket ilyen rövid idő elteltével nem lehetett újra igénybevenni.

[648] HL, HM 23389/eln.3/b.oszt.-1941.
[649] HL, HM 25686/eln.3/b.oszt.-1941. Április 24-én az intézkedést hatálytalanították, miután a páncélosok többsége beérkezett Mátyásföldre. Csupán a Ludovika négy Ansaldoját szállították vasúton hadműveleti területre. HM 25882/eln.3/b.oszt-1941.
[650] HL, HM 23660/eln.3/b.oszt.-1941.
[651] HL, HM 25896/eln.3/b.oszt.-1941. 1941. május 6-ai állapot szerint 27082 polgári gépjármű volt az erdélyi területekkel együtt, melyekből 7233 ki lett állítva a forgalomból, 983 taxi és fuvarozó személyautó szabadon közlekedhetett. HL, HM 31777/eln.3/b.oszt.-1941.
[652] HL, HM 24091/eln.3/b.oszt.-1941.
[653] HL, HM 26846/eln.3/b.oszt.-1941.

Április 13-án menetkésszé tették az **1.** és a **2. gépkocsizó dandár forgalomszabályzó század**okat. Előbbi két KV-40 vontatóját és hat Mávag-Benz Lo2500 tehergépkocsiját az 1. gépkocsizó dandár más alakulataitól vette át, 35 motorkerékpárját pedig a II. hadtest biztosította igénybevétel útján. A 2. forgalomszabályzó század saját anyagából két KV-40 vontatót és hat Mávag-Benz Lo2500 tehergépkocsit, polgári készletből, illetve az I. hadtest tartalékából pedig 35 motorkerékpárt tudott beállítani.[654]

Április 15-én a VIII. gépkocsizó vonatosztály a menetkészültség mihamarabbi elérése érdekében, folytatva az előző napok rendjét, a **2. gépkocsizó dandár parancsnokság**ának négy, a **6. gépkocsizó zászlóalj**nak 26, a **3. gépvontatású könnyű tüzérosztály**nak 12, az **1. lovas páncélos zászlóalj**nak három régebbi Ford 3 tonnás tehergépkocsit utalt ki. A VIII. kerékpáros zászlóalj anyagából négy-négy tehergépkocsi a **2.** és **3. gépkocsizó utász század**hoz, a VIII. gépkocsizó tarackos ütegtől 15 és a VIII. híradó zászlóaljtól nyolc tehergépkocsi a **2. felderítő zászlóalj**hoz került. A VIII. hadtest saját hatáskörben négy tehergépkocsit és öt MÁVAUT autóbuszt hívott be polgári készletből a **3. gépvontatású tüzérosztály**nak az **1. lovasdandár lőszerkezelő oszlop** felállítására és a **2. gépkocsizó dandár egészségügyi oszlop**hoz. A 2. gépkocsizó dandár parancsnokság és a 12. kerékpáros zászlóalj hiányait a békeállományon maradt 8. határvadász dandár részére kijelölt, behívható (polgári) gépkocsikból fedezték.[655]

A délvidéki hadbalépés:

A hadra kelt, részlegesen mozgósított motorizált alakulatok rekonstruált felsorolása 1941 áprilisából, melyek a délvidéki hadműveletekben érintettek voltak nem volt egyszerű feladat. A pécsi IV. hadtest által felállított, Bajára települt 3. hadsereg parancsnokság alárendeltségében a következők működtek:

- **Gyorshadtest parancsnokság**: Április 1-jén mozgósították, április 15-én békeállományra állt vissza, mivel nem tudtak elég gépjárművet bevonultatni.

- **1. gépkocsizó dandár parancsnokság**: 1. gépkocsizó zászlóalj, 2. gépkocsizó zászlóalj, 3. gépkocsizó zászlóalj, 9. kerékpáros zászlóalj, 10. kerékpáros zászlóalj, 1. gépvontatású könnyű tüzérosztály, 1. felderítő zászlóalj, 1. gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg[656], 1. gépkocsizó híradó század, 1. gépkocsizó utász század, 1. forgalomszabályzó század, 1. gépkocsizó dandár gépkocsizó vonat parancsnoksága, 1. gépkocsizó dandár gépkocsizó légvédelmi géppuskás század, 1/1. és 1/2. tehergépkocsi oszlop, 1/1. és 1/2. sebesültszállító gépkocsi oszlop, 1. gépkocsi szeroszlop, 1. gépkocsizó dandár üzemanyagszállító oszlop.

- **2. gépkocsizó dandár parancsnokság**[657], 4. gépkocsizó zászlóalj, 5. gépkocsizó zászlóalj, 6. gépkocsizó zászlóalj, 12. kerékpáros zászlóalj, 2. gépvontatású könnyű tüzérosztály, 2. felderítő zászlóalj[658], 2. gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg, 2. gépkocsizó híradó század, 2. gépkocsizó utász század[659], 2. forgalomszabályzó század, 2. gépkocsizó dandár vonat parancsnokság (alakulatai csak mozgósításkor álltak fel), 2. gépkocsizó dandár gépkocsizó légvédelmi géppuskás század, 2/1. és 2/2. tehergépkocsi oszlop, 2/2.

[654] HL, HM 24097/eln.3/b.oszt.-1941.

[655] HL, HM 23889/eln.3/b.oszt.-1941. A Gyorshadtest alakulatai között ebben az esetben kivételesen behívtak polgári gépkocsikat is.

[656] Békeállománya mellett csökkentett III. és IV. szakaszokkal. HL, HM 39553/eln.3/a.oszt.-1941.

[657] A rétsági 11. kerékpáros zászlóalj nem vett részt a hadműveletekben. HL, HM 28876/eln.3/b.oszt.-1941.

[658] Három Toldi könnyű harckocsi üzemképtelenül visszamaradt Kassán, amihez 11-én a Mávagtól mozgó műhelyt küldtek ki. A három Toldit csak májusban tudták megjavítani, mert az elvonuló alakulat minden tartalék alkatrészt magával vitt Bácskába. HL, HM 23222/eln.3/b.oszt.-1941.

[659] Összesen egy Spa 38R tehergépkocsija, illetve egy Botond raj gépkocsija esett ki a hadműveletek alatt műszaki hibával, illetve abroncssérüléssel. HL, HM 37558/eln.3/b.oszt.-1941.

sebesültszállító gépkocsi oszlop, 2. gépkocsizó dandár gépkocsi szeroszlop, 2. gépkocsizó dandár egészségügyi oszlop (csak április 15-ére lett menetkész, valószínűleg nem vonult el).

- **1. lovasdandár parancsnokság**[660], 3. huszárezred, 4. huszárezred, 13. kerékpáros zászlóalj[661], 14. kerékpáros zászlóalj, 3. gépvontatású könnyű tüzérosztály, 1. lovas páncélos zászlóalj (Április 10-e után vált menetképessé, de kisharckocsi százada csak egy üzemképes Ansaldoval rendelkezett, Toldik nélkül.[662]), 1. lovasdandár híradó század, 3. gépkocsizó utász század, 1. lovasdandár gépkocsizó hídanyag oszlop[663], 1. lovasdandár gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg, 1. lovasdandár gépkocsizó vonat csoport parancsnokság (alakulatai csak mozgósításkor lettek felállítva)[664], 1/1. és 1/2. közepes tehergépkocsi oszlop (április 15-el leszerelt), 1. lovasdandár sebesültszállító gépkocsi oszlop[665], 1. lovasdandár gépkocsi szeroszlop (május elején leszerelt), 1. lovasdandár gépvontatású sütőoszlop (május elején leszerelt).

- **2. lovasdandár parancsnokság**, 1. huszárezred[666], 2. huszárezred[667], 15. kerékpáros zászlóalj, 16. kerékpáros zászlóalj, 4. gépvontatású könnyű tüzérosztály, 2. lovas páncélos zászlóalj, 2. lovasdandár híradó század[668], 4. gépkocsizó utász század, 2. lovasdandár gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg, 2. lovasdandár gépkocsizó vonat parancsnokság (alakulatai csak mozgósításkor álltak fel, április 15-étől az 1. lovasdandár alárendeltségébe kerültek[669]), 2. lovasdandár egészségügyi oszlop, 2/1. és 2/2. közepes tehergépkocsi oszlopok, 2. lovasdandár sebesültszállító gépkocsi oszlop[670], 2. lovasdandár gépkocsi szeroszlop[671], 2. lovasdandár gépvontatású sütőoszlop.

- **I. hadtest parancsnokság** (április 6-án mozgósították): I. légvédelmi tüzérosztály (április 8-án mozgósították, hadműveleti területre nem vonult el[672]), I. gépvontatású tarackos osztály[673] (április 6-án mozgósították), I/1. és I/2. tehergépkocsi oszlopok (csak mozgósításkor álltak fel május 2-án, de 18-án le is szereltek[674]), I/1. és I/2. sebesültszállító gépkocsi oszlopok (csak mozgósításkor álltak fel), továbbá 1. gyalogdandár 1. gépvontatású légvédelmi gépágyús ütege és 1. sebesültszállító gépkocsi oszlopa); illetve a 2. gyalogdandár (április 1-jén mozgósították, a IV. hadtest alárendeltségébe került). 2. gépvontatású

[660] A dandár nem tudta befejezni az átállást az új 1940. őszi hadrendre.
[661] Hat Ansaldo kisharckocsijából öt volt bevethető, egy március 10-e óta motorhiba miatt javításban volt. HL, HM 425401/ált.3/b.oszt.-1941.
[662] Az 1/3. könnyű harckocsi század Jászberényből vonult el békeállományon, ahol kiképzésre volt vezényelve. 18 harckocsija volt, tehát csak az Ansaldok álltak rendelkezésre, vegyes harckocsi századként nem állt fel, könnyű harckocsijai hiányoztak. HL, HM 12688/eln.3/b.oszt.-1941.
[663] Összesen 49 gépjárművel rendelkezett. HL, HM 28876/eln.3/b.oszt.-1941.
[664] Hadrendileg alárendelt alakulatait nem sikerült megfelelő mennyiségű gépkocsival ellátni. Április 15-ével leállították a gyorscsapatok polgári állománnyal feltöltését, így valószínűleg minden alakulata helyőrségében maradt és nem vonult el hadműveleti területre. A parancsnokság maga május elején szerelt le.
[665] Polski-Fiat sebesültszállítókkal. HL, HM 424805/ált.3/b.oszt.-19421
[666] Csak szeptember 28-án szerelt le Kecskeméten.
[667] Csak szeptember 24. és 28. között szerelt le Cegléden, illetve Szentesen.
[668] Csak szeptember 24-én szerelt le Cegléden.
[669] HL, HM 27178/eln.2/i.oszt.-1941.
[670] Két sebesültszállítót leszámítva április 23-án leszerelt. A két gépkocsi visszamaradt valószínűleg a szeptemberi leszerelésig.
[671] Az egyik olyan alakulat, amely a háború ideje alatt már nem szerelt le!
[672] Menetképtelen volt a polgári gépjárművek alkalmatlansága miatt. Hiányai: nyolc Marmon-Ford vontató, három Botond (vagy Marmon-Ford) és egy Csepel terepjáró csapatszállító. HL, HM 422001/ált.3/b.oszt.-1941.
[673] A gyalogságnál és tüzérségnél bevezetett ikreződés elve szerint a békében meglévő I. gépkocsizó tarackos üteg mozgósításkor ikreződött, behívott tartalékos állományával és tartalékban tárolt saját és központi készletű gépkocsikból egy második üteget állított fel.
[674] Az I/2. oszlop átalakítandó Ford G917T tehergépkocsikkal. HL, HM 23226/eln.3/b.oszt.-1941.

légvédelmi gépágyús ütege és a 2. sebesültszállító gépkocsi oszlopa. (A 3. gyalogdandár részeit április 16-án leszerelték, mielőtt elvonultak volna.)

- **IV. hadtest parancsnokság** (Április 1-jén mozgósították. Közvetlen alakulatait április 7-ig vegyesen mozgósították, de többségük már április 23-án és 24-én leszerelt.), IV. légvédelmi tüzérosztály, IV. gépvontatású tarackos osztály[675], IV/1. és IV/2. tehergépkocsi oszlopok (csak mozgósításkor álltak fel), IV. gépkocsi szeroszlop (csak mozgósításkor állt fel, május 10-én szerelt le), IV/1. és IV/2. sebesültszállító gépkocsi oszlopok; 10. gyalogdandárból[676] (Április 4-én mozgósították). a 10. önálló gépvontatású légvédelmi gépágyús üteg és 10. sebesültszállító gépkocsi oszlop, a 11. gyalogdandárból (Április 4-én mozgósították, de már április 23-án leszerelt.) a 11. önálló gépvontatású légvédelmi gépágyús üteg és 11. sebesültszállító gépkocsi oszlop[677]; a 12. gyalogdandár (Április 4-én mozgósították, szeptember 22-éig mozgósítva volt.) alárendeltségében a 12. önálló gépvontatású légvédelmi gépágyús üteg és a 12. sebesültszállító gépkocsi oszlop.[678]

- **V. hadtest parancsnokság** (Április 1-jével mozgósították. Erői április 8-áig vegyesen lettek mozgósítva. Nem vonult el, a határvédelmet irányította május 5-ei leszereléséig.), Részlegesen mozgósították az V. légvédelmi tüzérosztályt (Április 8-ával mozgósították de nem vonult el), a V. gépvontatású tarackos osztályt, az V/1. és V/2. tehergépkocsi oszlopokat (május 5-éig működtek, 20-20 Ford G917T tehergépkocsival), az V. gépkocsi szeroszlopot, az V/1. és V/2. sebesültszállító gépkocsi oszlopokat, az V/1. és V/2. gépvontatású sütőoszlopok; 13. gyalogdandár (Április végéig leszerelt a legtöbb alakulata.). 13. önálló gépvontatású légvédelmi gépágyús ütegét, 13. sebesültszállító gépkocsi oszlopot[679]; 14. gyalogdandár: (Április 1-jén mozgósították, a határvédelmet látta el. Április végéig leszerelt.) 14. gépvontatású légvédelmi gépágyús üteg[680], 14. sebesültszállító gépkocsi oszlop[681]; 15. gyalogdandár (Április 1-jév mozgósították, az I. hadtest alárendeltségébe került. Április 23-án leszerelt. Egyes vonatalakulatait május 5-éig tartották vissza.) 15. gépvontatású légvédelmi gépágyús üteg, 15. sebesültszállító gépkocsi oszlop[682].

- **VII. hadtest parancsnokság** (Április 6-án mozgósították, de nem vonult el. Közvetlen alakulatait április 6. és 8. között mozgósították, zömük április végéig leszerelt.) Érintett motorizált részei: 19. gyalogdandár (Április 1-jén mozgósították, az V. hadtest alárendeltségébe került) 19. önálló gépvontatású légvédelmi gépágyús üteg, 19.

---

[675] 16 Pavesi vontatójából mindet javítani kellett április 24-ei leszerelését követően, de cserére egyik sem szorult. HL, HM 26844/eln.3/b.oszt.-1941.

[676] Sajnos a legtöbb alakulatnál nem maradtak fenn pontos adatok. Ellenben a 10. gyalogdandár segítségével felvázolható, áprilisban egy gyalogdandár miként került gépesítésre: dandár parancsnokság: három közepes és hat kis személyautó, egy terepjáró iroda gépkocsi, két 3 tonnás tehergépkocsi, egy posta gépkocsi, három motorkerékpár; egy gyalogezred: egy kis személyautó, két motorkerékpár, egy tüzérezred: egy kis személyautó, két motorkerékpár, egy légvédelmi gépágyús szakasz: három közepes személyautó, öt 3 tonnás tehergépkocsi, négy terepjáró 3 tonnás tehergépkocsi (vontató) és négy motorkerékpár; egy híradó század: két közepes és két kis személyautó, öt 1,5 tonnás tehergépkocsi, egy R/7 rádió gépkocsi, egy motorkerékpár. Egy sebesültszállító oszlop: hét szabványos és hat rögtönzött sebesültszállító, egy motorkerékpár, egy 1 tonnás tehergépkocsi. Egy vonat parancsnokság: egy-egy közepes és kis személyautó; egy élelmező oszlop két közepes személyautó; egy egészségügyi oszlop: két nagy és egy kis személyautó, négy közepes autóbusz, egy 1,5 tonnás tehergépkocsi, egy motorkerékpár. HL, II. 1471., 10.gy.dd., 13/10.dd.Ic.-1941.

[677] Két sebesültszállító gépkocsi április 23-a után is Bácskában maradt, valószínűleg május végéig.

[678] Két sebesültszállító gépkocsiját visszatartották májusban is.

[679] Két sebesültszállító gépkocsiját visszatartották május 5-ig.

[680] Két lövegével Szegeden állomásozott és nem szerelt le egyáltalán. Helyette anyagát augusztusban csereként a kassai VIII. légvédelmi tüzérosztályhoz küldték. HL, HM 45675/eln.3/a.oszt.-1941.

[681] Két sebesültszállító gépkocsiját visszatartották május 5-ig.

[682] Két sebesültszállító gépkocsiját visszatartották május 5-ig.

sebesültszállító gépkocsi oszlop; VII. légvédelmi tüzérosztály[683], VII. gépvontatású közepes tarackos osztály[684]), VII/1. és VII/2. sebesültszállító gépkocsi oszlopok.

- **Fővezérség-közvetlen alakulatok**: Fővezérség törzsosztályának gépkocsi osztaga[685], 101. forgalomszabályzó század (Április 16-án sem volt menetkész, 18-án leszerelték.), 102. forgalomszabályzó század (Április 23-án leszerelt.[686]), 101. gépkocsizó vegyiharc zászlóalj[687], 1. hegyidandár páncélgépkocsi szakasz, 1. hegyidandár motorkerékpár szakasz, különleges mozgó rádió állomás csoport (Május 19-ével leszerelt.[688]), 103. gépkocsizó rádió felderítő század[689], 101. gépkocsizó nehéz tüzérosztály[690], 102. gépkocsizó nehéz tüzérosztály[691], 103. gépkocsizó nehéz tüzérosztály[692], 121-123. önálló ágyús ütegek[693], 151-154. önálló mozsaras ütegek[694], IX. gépvontatású közepes tarackos osztály, 101-105. légvédelmi tüzérosztályok (nem vonultak el, önálló ütegeket és szakaszokat állítottak fel)[695], VI. légvédelmi tüzérosztály, VIII. légvédelmi tüzérosztály, IX. légvédelmi tüzérosztály[696], 100. fővezérség-közvetlen gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság, 101. gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság (nem szerelt le), 102. gépkocsizó vonat csoport parancsnokság, 106. gépkocsizó vonat parancsnokság (nem szerelt le), 101. (MATEOSZ) nehéz tehergépkocsi oszlop, 102. (MATEOSZ) tehergépkocsi oszlop, 103. (MATEOSZ) tehergépkocsi oszlop (22 Polski-Fiat tehergépkocsi; nem szerelt le), 103. (BSZKRT) autóbusz oszlop (kiegészítve három Polski-Fiat tehergépkocsival), 104. közepes tehergépkocsi oszlop (nem szerelt le, Ford 817T tehergépkocsikkal[697]), 105. közepes tehergépkocsi oszlop (kiegészítve öt Polski-Fiat tehergépkocsival; nem szerelt le), 110. tehergépkocsi oszlop (28 átépítendő Ford G917T tehergépkocsi)[698], 112. tehergépkocsi oszlop (II. hadtest, nem szerelt le), 115. tehergépkocsi oszlop (tíz Ford G917T tehergépkocsi; nem szerelt le), 118. tehergépkocsi oszlop (20 Ford G917T és tíz Polski-Fiat tehergépkocsival; nem szerelt le, de 18 használható és két javítandó Marmon-Fordra átépítendő tehergépkocsiját lecserélte május 20-ával[699]), 124. közepes tehergépkocsi oszlop (Április 11-ei mozgósítását ugyan 12-én hatálytalanították, mégis

[683] 75-ből öt 70 gépjárműve volt üzemképes. HL, HM 8247/eln.3/b.oszt.-1941.
[684] Mozgósították, de minden vontatóján kölcsön kerekek voltak, ugyanis az eredetieket épp nagyjavították március óta. HL, HM 20276/eln.3/b.oszt.-1941. Öt Botond raj gépkocsija április 3-ával kiesett üzemanyagcső töréssel. HL, HM 435522/ált.3/b.oszt.-1941.
[685] A vezérkari főnökség autóival és polgári gépjárművekkel. HL, HM 30990/eln.3/b.oszt.-1941. Honvédségi anyagból hat nagy, öt közepes és hét kis személyautót vitt el a Honvédelmi Minisztérium gépkocsi osztagától. HL, HM 23237/eln.3/b.oszt.-1941.
[686] HL, HM 26607/eln.3/b.oszt.-1941. Egy vontatóját ideiglenesen visszatartották.
[687] Április 15-én mozgósították törzsével, 1. és 2. századával. Az Erődleszerelő parancsnokság alárendeltségébe került, a Muraközben működött. Szeptember 22-én leszerelt Piliscsabán.
[688] HL, HM 32578/eln.3/b.oszt.-1941.
[689] A 101. híradó ezred rádió felderítő százada önállóként mozgósítva, saját és igénybevett gépjárművekkel vegyesen. HL, HM 541306/ált.14.oszt.-1943.
[690] Április 15-ével leszerelt. Mind a 86 gépjárműve üzemképes volt. HL, HM 8247/eln.3/b.oszt.-1941.
[691] Április 15-én leszerelt. 93 gépjárművéből csak 13 szorult javításra. HL, HM 8247/eln.3/b.oszt.-1941.
[692] Április 15-én leszerelt, 178 gépjárművéből csak ötöt kellett javítani. HL, HM 8247/eln.3/b.oszt.-1941.
[693] A 103/1. üteg mozgósítási alakulatai. Az üteg nem vonult el, sőt, az önálló ütegek sem. A mozgósított ütegek 78 gépjárművel rendelkeztek. HL, HM 8247/eln.3/b.oszt.-1941.
[694] A 103/2. és 103/3. mozsaras ütegek mozgósítási alakulatai. Sem ezek, sem az önálló ütegek nem vonultak el. HL, HM 8247/eln.3/b.oszt.-1941.
[695] Április 15-ével leszereltek. A 103. osztály 130 gépjárművéből három, a 104. osztály 119 gépjárművéből tíz szorult javításra. HL, HM 8247/eln.3/b.oszt.-1941.
[696] Valószínűleg egyik hadtest-közvetlen légvédelmi tüzérosztály sem vonult el. A IX. osztályból 5 KV-40 vontató még hiányzott. HL, HM 14771/eln.3/b.oszt.-1941.
[697] HL, HM 514128/ált.3/b.oszt.-1941.
[698] HL, HM 74171/eln.3/b.oszt.-1943.
[699] HL, HM 23212/eln.3/b.oszt.-1941.

megalakult és nem is szerelt le.), 125. és 126. közepes tehergépkocsi oszlopok (Április 11-ei mozgósításukat még aznap hatálytalanították.), 127. közepes tehergépkocsi oszlop (24 Polski-Fiat tehergépkocsi[700]; nem szerelt le), 128. tehergépkocsi oszlop (20 Ford G917T tehergépkocsi; nem szerelt le), 129. tehergépkocsi oszlop, 130. (Mávaut) tehergépkocsi oszlop, 133. (Mávaut) tehergépkocsi oszlop (20 Ford G917T tehergépkocsi), 135. (Mávaut) tehergépkocsi oszlop (20 Ford G917T tehergépkocsival[701]; nem szerelt le), szám nélküli tartály gépkocsi oszlop (egy polgári személyautó, 14 Ford V8-51 tartály gépkocsi, májusban leszerelték), 102. sebesültszállító gépkocsi oszlop (Valószínűleg nem szerelt le.), gépkocsi szertár (Március 29. és május 1. között volt mozgósítva nem elvonuló alakulatként.[702]), 2. számú mozgó gépkocsi anyagpótló állomás (Villány), 101. gépkocsi szeroszlop (Leszerelése nem fejeződött be az erdélyi kirendelést követően. Onnan helyezték át Szabadkára április 8-ával. Július 31-én szerelt le.[703]), 102. gépkocsi szeroszlop (Leszerelése valószínűleg nem fejeződött be az erdélyi kirendelést követően. Április 8-án helyezhették át. Április 23-án leszerelt.), 104. autóbusz szeroszlop, Ganz harckocsi javító részleg, Mávag harckocsi javító részleg[704], Weiss Manfréd páncélgépkocsi javító részleg[705], 102. gépvontatású sütőoszlop (Nem szerelt le.), 106. gépvontatású sütőoszlop (Nem szerelt le.), II. gépvontatású közepes tarackos osztály[706], II. légvédelmi tüzérosztály[707], II. gépkocsizó vonatosztály (Nem kivonuló alakulat), III. gépvontatású közepes tarackos osztály, III. légvédelmi tüzérosztály, III. gépkocsizó vonatosztály (el nem vonuló alakulat), VI. gépvontatású közepes tarackos osztály, VI. gépkocsizó vonatosztály (el nem vonuló alakulat), VIII/1. és VIII/2. tehergépkocsi oszlopok (Április 8-án mozgósították őket. Nem szereltek le.).

A délvidéki bevonulás alatti hadműveleti és az azt követő békeszervezés:

Az **1. lovasdandár páncélos zászlóalj**a szinte csak Toldi könnyű harckocsikat vethetett be. Az **1/3. vegyes harckocsi század** 19 Ansaldo páncélosából április 9-én ugyanis kilenc a gépkocsi szertárban, kilenc az 1. lovasdandár gépkocsi szeroszlopánál állt javítás alatt és csak egyetlen Ansaldoja volt üzemképes, ezáltal a század maga nem volt bevethető.[708] A vegyes századra áttérés kapcsán kijelölt négy Toldi harckocsit nem tudta átvenni, csak leszerelés után.[709] A még leadásra nem került (régi 1/3.) könnyű harckocsi század valószínűleg mind a 18 Toldija bevethető volt.[710]

A hadműveleti alkalmazás a csapatok beérkezésétől függően, április 11-ével kezdődött meg. A német támadások a legtöbb szervezett jugoszláv ellenállást addigra letörték.

[700] Április 14. és 16. között utalták ki a Fővezérség anyagi osztályától felszabadult és kijavított Polski-Fiat tehergépkocsikat. A 105., 103. (BSZKRT), 103. (MATOESZ), 118. és 127. tehergépkocsi oszlopokra vonatkozó adatok: HL, HM 24981/eln.3/b.oszt.-1941.

[701] A II. hadtestnél a 111. tehergépkocsi oszlop nem alakult meg. A 133. és 135. tehergépkocsi oszlopok személyzete a MÁVAUT alkalmazottaiból állt, míg gépkocsijait a Honvédség adta. A 115., 118., 133. és 135. tehergépkocsi oszlopokra vonatkozó adatok: HL, HM 24096/eln.3/b.oszt.-1941.

[702] HL, HM 34277/eln.3/b.oszt.-1941.

[703] HL, HM 50452/eln.3/b.oszt.-1941. Decemberben végén újra elvonult, de már a Megszálló csoporthoz, összesen 130 fővel. HL, HM 144254/eln.2/r.oszt.-1941.

[704] Gyári MÁVAG service gépkocsija valószínűleg nem vonult el, mert április 8-án összeütközött Budapesten egy mentővel. HL, HM 448481/ált.3/b.oszt.-1941.

[705] A gyári részlegekre azért voltszükség, mert a honvédségi műhelyek még nem rendelkeztek szakképzett állománnyal és elegendő pótalkatrésszel.

[706] Ikreződéssel két ütegből állt. Egyetlen tan gépkocsiját kellett javítani. HL, HM 8247/eln.3/b.oszt.-1941.

[707] Nem vonult el. Mind a 64 gépjárműve üzemképes volt. HL, HM 8247/eln.3/b.oszt.-1941.

[708] HL, HM 39056/eln.3/b.oszt.-1941.

[709] HL, HM 12533/eln.3/b.oszt.-1941.

[710] A 11. kerékpáros zászlóaljnak leadandó század állományából elméletileg a két vegyes harckocsi századot kellett volna feltölteni. Ez sem valósult meg, illetve a 11. kerékpáros zászlóaljhoz irányítás sem.

Ugyanakkor az erődrendszerek semlegesítése, a visszamaradt jugoszláv erők kikapcsolása, továbbá az utak járhatóvá tétele igen nagy erőfeszítést követelt meg a magyar haderőtől. A sietős mozgósítás ellenére a hadműveleti veszteség nem bizonyult jelentősnek.

Az **1. lovasdandár páncélos zászlóalj**ánál az **1/2. kisharckocsi század**hoz vezényelt egyik Toldi motorhiba miatt esett ki még a magyar határ előtt.[711] A motort visszaküldték a Mávaghoz, a páncélos pedig Magyarbólyban maradt. A Jászberényből, kiképzésről beérkezett könnyű harckocsi század egyik Toldija ismeretlen hibával, kettő csapágyolvadás miatt vált üzemképtelenné.[712] Egy negyedik szintén nem lépte át a határt, a bajai tüzérlaktanyában maradt vissza.

A **2. lovasdandár könnyű harckocsi század** egyik Toldija a motortérben keletkezett tűz miatt került vissza a Ganz gyárba. Itt hanyagságot állapítottak meg, mivel a keletkezett tüzet sárral oltották el és a motorteret szállításra felkészítéskor nem takarították ki. Az alakulat motorcsere nélkül átvette április 28-án a páncélost, miután a Haditechnikai Intézet átvizsgálta és hiba észlelése nélkül, változatlan állapotban kiadta a századnak.[713] A század egy további Toldija is kiesett motorhibával, azt vasúton maga az alakulat küldte vissza a Ganz gyárba, ahol Toldi II sorozatú új motort kapott.[714] A többi páncélos viszont hibátlanul teljesítette az időszakban megtett mintegy 3000 km-t, komolyabb harci cselekmények nélkül.[715]

Az **1. felderítő zászlóalj könnyű harckocsi század**ának 18 Toldijából kettő motorhibával, egy tengelytöréssel, egy futóműsérüléssel esett ki. Egy továbbit Garán a határvadász laktanyában hagytak vissza, szintén motorhibával. Az **1/1. páncélgépkocsi század**ból egy Csaba páncélgépkocsi Bajától délre, Béreg községben vált üzemképtelenné, amikor a falu határában aknára futott. Egy másik ugyancsak aknára hajtott, ezt a kocsit május végéig sikerült kijavítani a Weiss Manfréd üzemében.[716]

A **2. felderítő zászlóalj könnyű harckocsi század**nál 16 (az első 16 legyártott) Toldija közül öt esett ki különböző műszaki hibákkal, elsősorban akkumulátor gondokkal, futóműtörésekkel és csapágyolvadással.[717] Két páncélos március óta üzemképtelen volt fagysérülés miatt.[718]

Április 26-áig összesen 24 gépkocsi esett ki a 2. gépkocsizó dandártól. Ezeket a 102. (MATEOSZ) tehergépkocsi oszlop hozta vissza Dárdáról, kivéve a Ferenc csatornában elsüllyedt polgári igénybevett Ford tehergépkocsit, illetve az 1. gépvontatású könnyű tüzérosztály egyik Hansa-Lloyd tüzérségi vontatóját.[719]

A **16. kerékpáros zászlóalj kisharckocsi szakasz** hat páncélosából április 1-jével egy esett ki, melyet javítani kellett.[720] A *H-149* addig a Honvédség minden fegyveres bevetésében (Felvidék, Kárpátalja, Erdély) részt vett és utoljára 1939. szeptember 26-án volt karbantartáson.

1941. április 15-étől az egyszerűsített anyagi intézkedések részeként döntés született a Gyorshadtest [részleges] kivonásáról, illetve bizonyos részeinek német alárendeltségbe utalásáról. Ettől a naptól kezdve a Gyorshadtest gépkocsizó dandárai, vonatokkal együtt megkezdték a visszatérést mozgósítási állomásaikra. Ideiglenesen osztották be a 3. hadsereg

[711] HL, HM 7314/eln.3/b.oszt.-1941.
[712] HL, HM 19463/eln.3/b.oszt.-1941.
[713] HL, HM 28821/eln.3/b.oszt.-1941.
[714] HL, HM 26999/eln.3/b.oszt.-1941.
[715] HL, HM 36359/eln.3/b.oszt.-1941.
[716] HL, HM 36242/eln.3/b.oszt.-1941.
[717] HL, HM 11387 és 30753/eln.3/b.oszt.-1941.
[718] HL, HM 17677/eln.3/b.oszt.-1941.
[719] HL, HM 26343 és 63418/eln.3/b.oszt.-1941.
[720] HL, HM 30999/eln.3/b.oszt.-1941.

közvetlen alárendeltségébe az 1. lovasdandár irányításával a két lovasdandár teljes gépkocsizó vonatát. Így Szabadkára, illetve részben Bajára irányították az **1.** és **2. lovasdandár gépkocsizó vonat csoport parancsnokság**ot, az **1.** és **2. lovasdandár lőszerszállító tehergépkocsi oszlop**okat, az **1.** és **2. lovasdandár gépvontatású sütőoszlop**okat, illetve az **1.** és **2. lovasdandár gépkocsi szeroszlop**okat. A fogatolt részek, ha egyáltalán elvonultak, ettől kezdve fokozatosan leszereltek. A 2. lovasdandár, vonata nélkül (azaz minden békealakulata) megkezdte fokozatos felkészülését a bácskai átköltözésre. A Délvidékre vonult harcoló részei döntő többségében már nem tértek vissza eredeti helyőrségeikbe.

Április 15-étől folytatólagosan a Fővezérség közvetlen irányítása alatt hadműveleti területen maradt a **106. gépkocsizó vonat csoport parancsnokság**, a **104.**, **115.** és **124. tehergépkocsi oszlopok**, a **102. (MATEOSZ)**, illetve a **130.** és **133. (MÁVAUT) tehergépkocsi oszlopok**, a **102.** és **VII/1. sebesültszállító gépkocsi oszlopok**, a **102.** és **106. gépvontatású sütőoszlopok**, illetve a **IV. gépkocsi szeroszlop**.[721]

Április 16-án leszereltek Hajmáskéren a **101.**, **102.** és **103. nehéz tüzérosztályok**, illetve Székesfehérváron a **103. légvédelmi tüzérosztály**. Legtöbb alosztályuk el sem hagyta a békehelyőrséget.

A még kinn maradó alakulatok részére 40 oldalkocsis motorkerékpárt vonultattak be a budapesti körzetből, 40 szóló motorkerékpárt pedig a székesfehérvári körzetből, melyeket Pécsre szállítottak. Ezeket pótlásnak szánták, de már nem volt rájuk szükség és május 6-ával leszerelték őket.[722] Ugyancsak 16-án kiutaltak két kis és két közepes autóbuszt, négy áruszállító gépkocsit (átalakított autóbuszokat), egy Polski-Fiat tehergépkocsit és egy könnyű pótkocsit a menetképtelen **101. forgalomszabályzó század**nak, melyet elvonulás helyett 18-án végül leszereltek.[723]

Április 21-ei állapot szerint a Gyorshadtest alakulataiból a műszaki kiesések miatt öt Csaba páncélgépkocsi, 40 Toldi könnyű harckocsi, három Krupp nagy terepjáró személyautó, tíz Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, 16 kis személyautó (főleg Fiatok), 90 Botond raj gépkocsi, tíz Krupp félraj gépkocsi, 40 Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsi, 12 1,5 tonnás tehergépkocsi, 16 Breda nehéz vontató, négy Hansa-Lloyd könnyű vontató, 25 oldalkocsis és 200 szóló motorkerékpár hiányzott. Ezen felül a kisjavításokat a dandár műhelyei maguk végezték, középjavításba pedig 75 motorkerékpárt, 66 személyautót, 120 tehergépkocsit, két Ansaldo kisharckocsit, egy Toldi könnyű harckocsit, négy Csaba páncélgépkocsit és négy Hansa-Lloyd vontatót, nagyjavításba pedig 47 motorkerékpárt, 13 személyautót, 93 tehergépkocsit, három Ansaldo kisharckocsit, kilenc Toldi könnyű harckocsit, két Csaba páncélgépkocsit és hat Hansa-Lloyd vontatót kellett utalni.[724]

Április 23-án tovább csökkentették a Délvidéken működő vonatalakulatok számát, leszerelve **2. lovasdandár visszamaradó rész**ét a **2. lovasdandár gépkocsizó vonat parancsnoksággal**, a **2. gépkocsizó egészségügyi félosztoppal** ([fogatolt] fertőtlenítő részleggel), a **2. lovasdandár gépkocsi szeroszloppal**, és a **2/1. sebesültszállító oszlop**ból két mentő gépkocsit. A Gyorshadtestnél elöl lévő részek továbbra is alkalmazásban maradtak. A szekszárdi **12.**, kecskeméti **13.**, szegedi **14.** és kiskunhalasi **15. gyalogdandárok** gépkocsizó egészségügyi félosztopaik a fogatolt fertőtlenítő részlegekkel és sebesültszállító gépkocsi oszlopaikból két-két mentő gépkocsi maradt vissza.

[721] HL, HM 27178/eln.2/i.oszt.-1941.
[722] HL, HM 25886/eln.3/b.oszt.-1941.
[723] HL, HM 25887/eln.3/b.oszt.-1941.
[724] HL, HM 28876/eln.3/b.oszt.-1941.

A szegedi V. hadtesttől az **V/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop**, az **V/1.** és **V/2. gépvontatású sütőoszlop**ok, az **V. gépkocsi szeroszlop**, illetve az **V/1.** és **V/2. tehergépkocsi oszlop**ok folytatták addigi munkájukat.

A miskolci VII. hadtesttől a **VII/2. sebesültszállító gépkocsi oszlop** maradt a Délvidéken. Ezek a következő lépcsőben indultak helyőrségükbe leszerelésre.

A 3. hadsereg közvetlen alárendeltségében maradtak vissza a **101. gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság**, a **101. gépkocsi szeroszlop**, a **112.** és **118. tehergépkocsi oszlop**ok, a **103. (MATEOSZ) tehergépkocsi oszlop**.

A Fővezérség alárendeltségében a különböző hadianyagok hazaszállítására kinn maradtak a **102. gépkocsizó vonat csoport parancsnokság**, a **101. (MATEOSZ) nehéz tehergépkocsi oszlop**, a **135. (MÁVAUT) tehergépkocsi oszlop** [végül nem szerelt le] a **127. tehergépkocsi oszlop**, a **gépkocsi szertár kirendeltsége**, a továbbá a **105. tehergépkocsi oszlop** a **IV. gépkocsi szeroszlop**, az **1.** és **2. lovasdandár sebesültszállító gépkocsi oszlop**a.[725]

Az április 15-én leszerelt **103. nehéz tüzérosztály** 21-én átvehette az addig hiányként kezelt nyolc új KV-40 vontatóját.[726] Április 17-én a szintén békeállományra visszatért **101.** és **102. nehéz tüzérosztály**ok 21 cm-es lövegeivel ellátandó új ütegei részére négy-négy 3 tonnás tehergépkocsit igényeltek, de ezt elutasították időszerűtlen ügyként, annak ellenére, hogy a szükséges legkevesebb 20 lőszert a Breda vontatók nem tudták magukkal vinni a lövegekkel együtt, más alkalmas gépjármű pedig nem állt rendelkezésre.[727]

Április 26-án a **IX. légvédelmi tüzérosztály** is átvehette (miután visszatért békeállományra, illetve felállításának befejezésére) a hiányzó egy ágyús ütegének teljes anyagát, öt új KV-40 vontatót, három új OD oktató gépkocsit, egy Méray-Puch szóló motorkerékpárt, két Fiat Torpedo és két Fiat 508M kis személyautót, illetve három Mávag-Benz Lo 2500 tehergépkocsit. Egyedül egyetlen Rába-Krupp L36H tehergépkocsiját nélkülözte, amely Budapesten volt javításon.[728]

Április 28-ai állapot szerint a m. kir. Honvédség 12456 katonai gépjárművel rendelkezett. Ebből 678 volt páncélos, 9478 gépjármű (az újonnan beszerzett technikával együtt 940 személyautó, 6036 tehergépkocsi, 875 vontató, 877 különleges gépkocsi, 50 pótkocsi, 700 motorkerékpár), kb. 2300 pedig lengyel eredetű vegyes anyag.[729]

Április 30-án a budapesti I., székesfehérvári II., debreceni VI. és miskolci VII. hadtesteknek egy-egy közepes tehergépkocsi oszlop azonnali felállítását rendelték el, miután önmagában a budapesti kerület öt oszlopot összeállítani nem tudott. Budapesten kellett megalakulniuk, majd onnan Szegedre menni, ahol a város (és a környező járások) élelmezését kellett biztosítani. Május 2-ával így vonult el a budapesti **I/1.** és **I/2.**, illetve valószínűleg a székesfehérvári **II/1.**, debreceni **VI/1.** és miskolci **VII/1. tehergépkocsi oszlop**. Előbbi két oszlop új Ford G917T tehergépkocsikkal és behívott polgári tehergépkocsikkal, a II/1. Ford V8-51 és 817T közúti, illetve átalakításra váró Ford tehergépkocsikkal volt felszerelve. A VII. hadtestnél csak polgári gépkocsik behívásával sikerült biztosítani a szükséges állományt. A

[725] HL, HM 29381/eln.3/b.oszt.-1941.
[726] HL, HM 23896/eln.3/b.oszt.-1941.
[727] HL, HM 24084/eln.3/b.oszt.-1941.
[728] HL, HM 24097/eln.3/b.oszt.-1941.
[729] HL, HM 489882/ált.3/b.oszt.-1941. A fenti számok valószínűleg az érvényben lévő hadrendben előírt gép- és harcjárművek számát mutatják. A páncélosok mennyisége nyilvánvalóan hibás. Valószínűleg benne értendő a megrendelt Toldi könnyű és Turán közepes harckocsik mennyisége is, melyek első sorozata éppen gyártás alatt állt.

különleges bevetéshez átvezényelték a **128. közepes tehergépkocsi oszlop**ot is.[730] Elrendelték az összes leszerelendő alakulatnak, hogy az ország élelmezési helyzete miatt indulás előtt helyszíni vásárlással minden élelmiszert, elsősorban zsírt és szalonnát vásároljanak fel, a tehergépkocsikat teljes rakodási terhelésükig pakoljanak meg és így térjenek vissza.[731]

Május 12-ével betiltották a csapatoknak a jugoszláv területen hátrahagyott, gazdátlan vagy zsákmányolt anyag önkényes használatát és saját alegységeikbe való beosztását, majd megkezdték a szisztematikus gyűjtést a mátyásföldi gépkocsi szertárban.[732] Sok gépkocsit igazolás után visszaszolgáltattak tulajdonosuknak, egy része pedig roncs állapotban került magyar kézbe. Június 19-éig 175 motorkerékpárt, 150 gépkocsit, egy pótkocsit, öt lánctalpas vontatót, egy légsűrítő pótkocsit, egy öntöző gépkocsit, két alvázat és egy motorkerékpár oldalkocsit vettek nyilvántartásba, de ez a mennyiség az év végéig folyamatosan nőtt.[733]

1941. május 23-áig a **2. gépvontatású könnyű tüzérosztály**nál, illetve a **11.** és **12. kerékpáros zászlóalj gépvontatású tarackos üteg**einél összesen 23 Hansa-Lloyd vontató esett ki műszaki hibák miatt, melyeket rögtönözve Botond raj gépkocsikkal pótoltak saját állományból. Átmenetileg 3 tonnás tehergépkocsikban is gondolkodtak, de valójában sem a Ford tehergépkocsik, sem a Botond raj gépkocsik nem tudták (elsősorban terepen) megbízhatóan vontatni a 10,5 cm-es 37 M. német könnyű tarackokat.[734]

Június 15-ével végrehajtották a páncélos alakulatok átállítását, pontosabban az egyes századok áthelyezését és átnevezését. Ezzel együtt újraosztották a zsákmányolt páncélosokat, amelyeket a csapatok a hadihasználható anyag kimélésére, helyettesítésére kaptak gyakorlás céljára. Az **1. felderítő zászlóalj**nál egy Polski-Fiat kisharckocsi, két Renault R-35 könnyű harckocsi és egy Skoda T-11 könnyű harckocsi maradt. A **2. felderítő zászlóalj**nál egy Polski-Fiat kisharckocsit, egy Renault R-35 könnyű harckocsit, egy (az egyetlen) Krupp könnyű harckocsit és egy Skoda T-11 könnyű harckocsit hagytak meg. A **10.**, **12.**, **13.**, **14.**, **15.** és **16. kerékpáros zászlóalj**aknak, illetve a **gépkocsi szertár**nak egy-egy Polski-Fiat/Ursus kisharckocsit, az **1. lovasdandár páncélos zászlóalj**nak két Polski-Fiat kisharckocsit, a **2. lovasdandár páncélos zászlóalj**nak három Polski-Fiat kisharckocsit és egy Fiat 3000B könnyű harckocsit [továbbá az egyetlen Tatra páncélgépkocsit], a **9.** és **11. kerékpáros (harckocsi) zászlóalj**aknak pedig két-két Fiat 3000B könnyű harckocsit utaltak ki.[735]

[730] HL, HM 29369/eln.3/b.oszt.-1941.
[731] HL, HM 29249/eln.2/é.oszt.-1941.
[732] HL, HM 29540/eln.3/b.oszt.-1941.
[733] HL, HM 38294/eln.3/b.oszt.-1941., 33406, 34207, 35050, 37085, 37447, 39049/eln.III.csfs.-1941. Az igazolási ügyek miatt bizonyos gépkocsikat vissza is adtak, de ugyanakkor a németek által hátrahagyott gépjárművekből is került néhány a magyar haderőbe.
[734] HL, HM 36639/eln.3/b.oszt.-1941.
[735] HL, HM 3772/eln.3/b.oszt.-1941.

VI. fejezet
Ténylegesen a háborúban (1941. nyár)

Békeszervezés helyett újabb részleges mozgósítás:

A balkáni német hadjáratot követően igen rövid ideig volt csendes időszak. A magyar haderő az erdélyi bevonulást és a délvidéki hadjáratot követően pihentetésre szorult. A honvédségi gépjárműanyag jelentős részét bevetették, melyekből igen sok kiesett baleset és műszaki hiba miatt. A nem bevethető honvédségi anyag helyett polgári készlet igénybevételével kellett számolni. Itt is nehéz volt a helyzet, mivel az 1940. szeptemberi és 1941. tavaszi részleges mozgósításokkal igénybevett gépjárműveket nem lehetett újra behívni a rendeleti szabályozás miatt. Az egyébként gyengébb műszaki állapotú anyag a korábban érintett mozgósításokban való részvétellel mentesültek a behívás alól. Így az előzőekben felmentett készletből kellett válogatni, ami sok ellenérzést váltott ki a tulajdonosok körében. (A mentesítésben gazdasági érdekekből fontos vállalatok, vállalkozások mellett politikai és közéleti szereplők gépjárművei voltak érintettek.)

A német-szovjet politikai viszony romlásával részleges felriasztást adtak ki a m. kir. Honvédség bizonyos szerveinél és alakulatainál.

Június 19-ével a vezérkari főnökség által felállítandó **propaganda század** részére kiutaltak hát Polski-Fiat 508 1 tonnán aluli kis tehergépkocsit, melyeket Esztergomtáborból szállítottak be és láttak el új felépítményekkel. A század részére motorkerékpárokat egyelőre nem sikerült adni, mert azokra máshol volt szükség.[736]

Június 20-án a Délvidéken maradt tehergépkocsi oszlopok átalakítandó német Fordjainak leváltására a **központi gépkocsizó tanosztály** 35 Polski-Fiat tehergépkocsit indított Budapestről.[737] Sajnos nem volt beazonosítható, mely alakulatoknál történt meg a fenti váltás.

A németek szovjetek ellen megindult általános támadása részleges mozgósítást vont maga után magyar oldalon is. Már június 21-én mozgósították a **4. gépkocsizó utász század**ot. Elvonuló anyaga tíz motorkerékpárból (bevethető volt három), hét személyautóból (bevethető három), 21 Botond raj gépkocsiból, négy 1,5 tonnás tehergépkocsiból és hat 3 tonnás tehergépkocsiból (egy sem volt bevethető) állt, visszamaradó különítményénél pedig három motorkerékpár, három személyautó, négy 1,5 tonnás tehergépkocsi volt. A hiányok pótlására 23-án hét Polski-Fiat 3 tonnás tehergépkocsit utaltak ki.[738] A határ menti alakulatokat riadóztatták, egyelőre békeállománnyal. 22-ével a szovjet-magyar határhoz közel tartózkodó légvédelmi alakulatokat rendeltek ki esetleges szovjet ejtőernyős tevékenység és bombázások elhárítására.[739] A várható utánszállítási feladatok segítése mellet a hadműveleti területről menekülők miatt általánosságban logisztikai és biztosítási feladatokkal számoltak. Az események közelebbről történő megfigyelésére és hírek szolgáltatására június 24-én két **haditudósító szakasz**t indítottak Budatétényről Kassára.[740] Ugyancsak 24-ével Nyíregyházára irányították a délvidéki hadműveletek óta mozgósított komáromi **106. gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság**ot, alárendeltségében a **104.**, **105.**, **121.**, **124.**, **127.**

[736] HL, HM 41806/eln.3/b.oszt.-1941.
[737] HL, HM 41815/eln.3/b.oszt.-1941.
[738] HL, HM 42646/eln.3/b.oszt.-1941.
[739] HL, VKF szn./1.oszt.-1941., 25. oldal, VKF 265. doboz.
[740] HL, HM 43804/eln.2/r.oszt.-1941. Az 1. század első két szakaszának állományában a 19-én kiutalt Polski-Fiat 508 kis tehergépkocsikkal.

és **135. tehergépkocsi oszlop**okkal.[741] A Csap - Máramarossziget útvonal és vasútvonal, hidak és egyéb műtárgyak ejtőernyősök elleni biztosítására kirendelték az **5. gépkocsizó zászlóalj**at. A **6. gépkocsizó zászlóalj** a Nagy Dobrony - Bátyu útvonalat ellenőrizte. Bátyún tartózkodott a **16. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg**.[742] Csapra a **12. kerékpáros zászlóalj**at, illetve a **104. légvédelmi tüzérosztály 4. gépágyús üteg**ét és a **figyelő szakasz**át rendelték ki. A Beregszász - Tiszaújlak közúti útvonalat a mozgósítással újonnan felállított **VI. kerékpáros zászlóalj**[743] ellenőrizte, Beregszászra a **VIII. légvédelmi tüzérosztály**t irányították. Szolyván az **1. lovasdandár légvédelmi gépágyús üteg**e tartózkodott. A Kárpátok túloldalán zajló harcok miatt várható volt orosz menekülő alakulatok megjelenése, így az esetleg érkező foglyokat Királyhelmes - Perbenyik körzetében a 4. gépkocsizó zászlóaljnak és a 2. gépvontatású könnyű tüzérosztálynak, Vásárosnamény és Tarpa környékén a 4. huszárezrednek és a 3. gépvontatású könnyű tüzérosztálynak kellett elviekben gyűjtenie.[744] Visóvölgyön a **14. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg** tartózkodott.[745]

Mozgósításra került a **9.** és **11. harckocsi zászlóalj**, illetve az **1.** és **2. lovas páncélos zászlóalj** is, melyek ugyan átálltak az új hadrendre június 15-ével, de kerekes gépjárműveik még nem érkeztek be.[746] Június 24-én a 9. kerékpáros zászlóalj 9/3. harckocsi század 18 Toldi I harckocsija[747], illetve a 9/4. harckocsi század valószínűleg meglévő 13 Toldi I harckocsija mellé kiutaltak a 9/4. század részére 16 Toldi II könnyű harckocsit. Így az előírásos 49 páncélosból 47 állt rendelkezésre. A Toldi II harckocsikat a két század között egyenlő arányban oszthatták el. Az **1. felderítő zászlóalj** átvett egy parancsnoki és négy csatár Csaba páncélgépkocsit. Mivel itt a páncélgépkocsi század biztosította több más alakulatnak a harcjárműveket saját állományából, így az előírásos 16 helyett csak 14 páncélgépkocsival rendelkezett.

Június 25-én a **2. lovas páncélos zászlóalj** két vegyes harckocsi százada elméletileg 18-18 Ansaldo harckocsival rendelkezett, melyet öt-öt Toldival erősítettek meg. Ezek elméletileg a régi könnyű harckocsi század állományából, illetve három új Toldi I-el[748] biztosítva voltak. Aznap kiegészítésként kilenc Marmon-Ford tehergépkocsit, egy parancsnoki és három csatár Csaba páncélgépkocsit vettek át, mely utóbbiakkal az elméleti 16 helyett így 15 páncélgépkocsi állt már rendelkezésre. A **2. felderítő zászlóalj** motorkerékpáros százada 23 Sokol szóló motorkerékpárt, páncélgépkocsi százada pedig egy parancsnoki és négy csatár Csaba páncélgépkocsit vett át, így állománya az új hadrend szerinti 16 harcjárművesre volt feltöltve, teljes értéket elérve.

Június 25-én az orosz haderő passzív viselkedése miatt a kirendelt 2. gépkocsizó dandárt és VI. kerékpáros zászlóaljat ejtőernyősök elleni biztosító feladatából másnap mozgósítási állomásaikra tervezték visszairányítani. Egyedül a légvédelmi alakulatok riadóztatásával számoltak.[749] Ezzel szemben aznap déltől megélénkült a szovjet tevékenység. A Beszkid határalagút utáni első vasúti hidat elbontották. A 8. határvadász dandár teljes határszakaszával

[741] Június 20-ával a még kiutalt terepjáróvá átépítendő Ford G917T tehergépkocsikat 35 Polski-Fiat 2 tonnás tehergépkocsival váltották fel. A pontos alakulat ismeretlen. HL, HM 41815/eln.3/b.oszt.-1941.
[742] HL, VKF szn./1.oszt.-1941., 127. oldal, VKF 265. doboz.
[743] A békehadrendben nem szerepelt az alakulat, a nagyszőllősi VIII. kerékpáros zászlóalj állította fel.
[744] HL, VKF szn./1.oszt.-1941., 1. oldal, VKF 265. doboz.
[745] HL, VKF szn./1.oszt.-1941., 127. oldal, VKF 265. doboz.
[746] A kiegészítésekre lásd HL, HM 41814/eln.3/b.oszt.-1941.
[747] Június 23-án 11 hadihasználható volt, hét különféle töréses hibákkal vonult el. HL, HM 44780/eln.3/b.oszt.-1941.
[748] Annak ellenére, hogy mindegyik gyártási hibás volt, elvonultak. Október 2-ával érkezett vissza kettő vasúton, egy pedig lábon önerőből. HL, HM 519124/ált.3/b.oszt.-1941.
[749] HL, VKF szn./1.oszt.-1941., 9. oldal, VKF 265. doboz.

szemben megszállta az orosz gyalogság a kiépített állásokat, a tüzérségük pedig elvégezte a szükséges belövéseket.[750] Dél körül a Kőrösmezőről Budapestre tartó menetrend szerinti gyorsvonatot a nyílt pályán szovjet repülőgépek támadták meg.[751]

Június 26-án a **11. harckocsi zászlóalj** 11/3. századában lévő 18 Toldi I, illetve a 11/4. század szintén 18 Toldi I harckocsija mellé átvehetett további 18 új Toldi II könnyű harckocsit[752], melyekket az elméleti 49 harckocsi állomány helyett 52 állt rendelkezésre.[753] A Toldi II harckocsikat egyenlő arányban osztották szét a két században. A 11/3. század öt páncélosa a Ganz gyárban volt június 9-e, illetve június 18-a óta, melyeket a sürgősség miatt javítatlanul visszakértek.[754] (ezekből három érkezett meg) Az **1. lovas páncélos zászlóalj**nak kiutaltak 12 Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit, páncélgépkocsi századának pedig egy parancsnoki és négy csatár páncélgépkocsit, melyekkel együtt az előírt 16 helyett 15 harcjárművel rendelkezett. A két vegyes harckocsi századában meglévő 18-18 Ansaldo kisharckocsija[755] mellé beosztottak régi könnyű harckocsi századából öt-öt Toldi harckocsit.

1941. június 26-án, négy nappal a németek általános támadásának bevezetése után Kassát egy váratlan bombatámadás érte, amelyre a térségben tartózkodó magyar erők rosszul reagáltak. A városban elhelyezett légvédelmi gépágyúk 17 lövést adtak le, komolyabb hatás nélkül. Az ugyancsak Kassán tartózkodó **217. honi gépkocsizó légvédelmi ágyús üteg** négy önjáró lövegéből három volt állásban. A negyedik löveg vasúti szállítással úton volt Budapestről vissza Kassára. A Rába Vr alvázra szerelt régi 8 cm-es 5/8 M. lövegek három lövést adtak le, melynek következtében a bevethető háromból két löveg csöve tüzeléskor leszakadt a lövegtalpról.[756] A harmadik löveggel már nem is lőttek, csak a támadást követően. A légelhárításban a **VIII. légvédelmi tüzérosztály**, illetve az általa felállított gépágyús szakaszok vettek részt.[757]

A politika annak ellenére gyors döntést hozott, hogy a körülményeket ki sem tudták teljes mértékben vizsgálni. A sok ellentmondásos információ nem adott egyértelmű választ a támadók hovatartozásáról, a m. kir. Honvédség ettől függetlenül belépett a nyílt háborúba.

A korábbi részleges mozgósításokhoz hasonlóan ekkor is területi alapon, a várható bevetési területtel szomszédos katonai kerületekben (hadtesteknél) rendeltek el nagyobb arányban mozgósítást, kiegészítve a többi hadtest területéről különféle egyéb alakulatokkal, az egyenlő tehermegosztás elvének megfelelően.

A mozgósított és elvonult teljesen motorizált alakulatok:

<u>Kárpát-csoport parancsnokság</u>

---

[750] HL, VKF szn./1.oszt.-1941., 2. és 9. oldal, VKF 265. doboz.

[751] HL, VKF szn./1.oszt.-1941., 10. oldal, VKF 265. doboz.

[752] Két kocsi június 26-án rögtön kiesett motorhibával a gyári átvételt követően, de kijavítás után elvonultak. HL, HM 46741/eln.3/b.oszt.-1941.

[753] A 11/3. század öt páncélosa javításban volt, melyből hármat sérülten visszavittek az alakulathoz. HL, HM 41826/eln.3/b.oszt.-1941. Egy páncélos június 26-án balesetet szenvedett Esztergomban, ahol megsérült, de végül elvonult hadműveleti területre. HM 413201/ált.3/b.oszt.-1942.

[754] HL, HM 41926/eln.3/b.oszt.-1941.

[755] Két Ansaldo a bácskai hadművelet óta javításban volt a gépkocsi szertárban. HL, HM 54011/eln.3/b.oszt.-1941.

[756] HL, VKF szn./1.oszt.-1941., 12. és 30. oldal, VKF 265. doboz. A VIII. gépvontatású légvédelmi pótütegnél négy halottat és egy sebesültet jelentettek, valószínűleg a gépágyús szakaszoktól. HM 78583/eln.10.oszt.(többneves)-1941.

[757] A városban lévő 21. gyalogezred légvédelmi géppuskás századából egyes részek szintén tüzet nyitottak a támadó repülőgépekre és veszteségeket is szenvedtek. A Repülő Akadémia és a kiképzésen lévő magyar és bolgár akademikusok fegyvertelen repülőgépei nem vehették fel a harcot a támadókkal. HL, HM 45166/eln.9.oszt.-1941.

- kassai **VIII. hadtestparancsnokság**[758]
- kárpátaljai **1. hegyidandár parancsnokság**:

- 1. hegyidandár légvédelmi gépágyús üteg (Június 27-ével mozgósították annak ellenére, hogy a 2. gépkocsizó dandár légvédelmi gépágyús üteg átnevezésével október 1-jével lépett volna a seregtest hadrendjébe.)

- 1. hegyidandár páncélgépkocsi szakasz[759]

- 1. hegyidandár motorkerékpáros szakasz

- 1. hegyidandár gépkocsizó egészségügyi féloszlop

- 1. hegyidandár sebesültszállító gépkocsi oszlop

A hiányzó gépjárműveket a VIII. hadtesttől pótolták polgári igénybevétel útján.[760]

- 8. határvadász dandár parancsnokság:

- 8. határvadász dandár sebesültszállító gépkocsi oszlop

- **I. Gyorshadtest parancsnokság**:
- **1. gépkocsizó dandár parancsnokság**:

- 1. gépkocsizó zászlóalj

- 2. gépkocsizó zászlóalj

- 3. gépkocsizó zászlóalj

- 10. kerékpáros zászlóalj

- 9. kerékpáros (harckocsi) zászlóalj (1. és 2. kerékpáros százada, illetve műhely osztaga nem vonult el.):[761] békeállományát 36 országos készletű gépjárművel egészítették ki[762], így vonult el a törzsében hat polgári szóló és két oldalkocsis motorkerékpárral, két polgári kis személyautóval, egy közepes személyautóval, egy terepjáró közepes személyautóval, egy 1,5 és három 3 tonnás közúti, illetve egy-egy 1,5 és 3 tonnás terepjáró tehergépkocsival, két sebesültszállító gépkocsival, egy tartály gépkocsival, két oktató gépkocsival és három harckocsival, árkász szakaszában egy szóló motorkerékpárral, egy kis személyautóval, hat Botond raj gépkocsival, egy 1,5 tonnás közúti és egy Marmon-Ford tehergépkocsival és egy iskola gépkocsival, távbeszélő szakaszában egy szóló motorkerékpárral, két Botond raj gépkocsival és egy R/7 rádió gépkocsival. 3. és 4. harckocsi szádában egyenként két polgári és négy honvéd szóló motorkerékpár, egy polgári kis személyautó, egy közepes terepjáró személyautó, három Botond raj gépkocsi, nyolc (a 9/4. században csak hét) Marmon-Ford tehergépkocsi, két Ford 3 tonnás tehergépkocsi és 18 Toldi harckocsi volt.[763]

- 1. gépvontatású könnyű tüzérosztály (három könnyű tarackos és egy közepes tarackos üteg)

- 1. felderítő zászlóalj

---

[758] HL, HM 50418/eln.3/b.oszt.-1941. Az I. hadtest területéről elvonuló alakulatok állományáról nem rendelkezünk adatokkal.

[759] Csak rövid ideig vett részt, mivel október 2-ával leadta ötből három páncélgépkocsiját a Csapataltisztképző iskolának. HL, HM 523964/ált.3/b.oszt.-1941. A szakasz hamarosan megszűnt, jogutódja a 2. felderítő zászlóaljvolt, a páncélgépkocsikon kívül minden egyéb anyaga pedig az 1. harckocsi ezredhez került. HL, HM 476166/ált.3/b.oszt.-1942.

[760] A dandár gépkocsizó részeit augusztus 17-ével leszerelték.

[761] Június 29-én még menetképtelen volt, hiányzott 12 Botond és egy 3 tonnás tehergépkocsija. HL, HM 44219/eln.3/b.oszt.-1941. Másnap központi készletből két Praga RV terepjáró tehergépkocsit utaltak ki. HL, HM 44220/eln.3/b.oszt.-1941. Ezt július 2-án hat Polski-Fiat tehergépkocsi, két szóló és egy oldalkocsis motorkerékpár követte. HL, HM 44772/eln.3/b.oszt.-1941. A Toldi II-k közül több - pl. *H-389, H-390* - eleve gyártási hiányosságokkal kerültek ki a Mávagtól, így az alakulatnak és a mozgó szerelő részlegeknek kellett hadműveleti területen mindent pótolni. :HL, HM 50431/eln.3/b.oszt.-1941.

[762] HL, II. 1456. Kárpát csoport, 1. doboz.

[763] 1. és 2. kerékpáros századába is bevonultattak öt-öt motorkerékpárt, illetve egy-egy közepes személyautót.

- 1. gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg (eredetileg hat löveggel rendelkezett, azonban két gépágyú mindvégig üzemképtelen volt, kettő pedig javítás alatt állt július 21-éig[764])

- 1. gépkocsizó híradó század (a Gyorshadtest híradó századának felállításával volt megbízva, ennek megfelelően felemelt létszámmal rendelkezett)

- 1. gépkocsizó utász század (Egy szakasza utász, egy szakasza hidász felszereléssel vonult el.)

- 1. forgalomszabályzó század

- 1. gépkocsizó dandár gépkocsizó vonat parancsnoksága

- 1. gépkocsizó dandár gépkocsizó légvédelmi géppuskás század

- 1/1. és **1/2. tehergépkocsi oszlopok**[765]

- 1. gépkocsizó dandár lőszerkezelő oszlop

- 1/1. és 1/2. sebesültszállító gépkocsi oszlopok

- 1. gépkocsizó dandár egészségügyi oszlop[766]

- 1. gépkocsi szeroszlop[767]

- 1. gépkocsizó dandár üzemanyagszállító oszlop

- **2. gépkocsizó dandár parancsnokság**: Hirtelen feltöltött hadiállománya alig lépte túl a békeállomány szintjét. Két motorkerékpárral, egy nagy, négy közepes és öt személyautóval, 29 Ford 3 tonnás tehergépkocsival, hét Marmon-Ford terepjáró 3 tonnás tehergépkocsival és két Krupp nagy terepjáró személyautóval vonult el. Pótlásként egy-egy polgári kis és közepes személyautót kapott.

- Kassai **4. gépkocsizó zászlóalj**: (Június 23-ával riadóztatták, először ejtőernyős elhárításra.) Hét honvéd és 14 polgári motorkerékpárral, hat Mercedes-Benz terepjáró közepes gépkocsival, négy honvéd és tíz polgári közepes személyautóval, 99 Botond raj gépkocsival, négy Krupp páncéltörő ágyú vontatóval, két sebesültszállító gépkocsival, egy R/7 rádió gépkocsival, illetve 30 tehergépkocsival vonult el.

- Ungvári **5. gépkocsizó zászlóalj**: Először június 24-én riadóztatták ejtőernyős elhárításra. Feltöltött hadiállománya alig lépte túl a békeállomány szintjét. 11 honvédségi és hat polgári motorkerékpárt, két közepes és egy kis személyautót, egy 1,5 tonnás tehergépkocsit, két sebesültszállító gépkocsit, egy Krupp nagy terepjáró személyautót, három Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautót, 23 Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit, 99 Botond raj gépkocsit, hat Krupp félraj gépkocsit, négy Krupp páncéltörő ágyú vontatót és egy R/7 rádió gépkocsit vitt magával. Otthon hagyta üzemképesen három honvédségi és hét polgári motorkerékpárját, három közepes és két kis személyautóját. Pótlásként július során három honvéd és hét polgári motorkerékpárt, három honvéd közepes és két kis személyautót küldtek ki.

- Munkácsi **6. gépkocsizó zászlóalj**: (Június 24-én kirendelték ejtőernyős elhárításra.) Hadiállománya alig lépte túl a békeállomány szintjét. 12 honvédségi és hét polgári motorkerékpárt, négy katonai és hét polgári közepes személyautót, egy Krupp nagy terepjáró személyautót, öt Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautót, 99 Botond raj gépkocsit, 23 Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit, hat Krupp félraj gépkocsit, négy Krupp páncéltörő

[764] HL, HM 6350/eln.1/a.oszt.-1941.

[765] Az 1/2. tehergépkocsi oszlopot két Polski-Fiat személyautóból, kilenc Ford 817T, hat Ford V8-51 és három Polski-Fiat tehergépkocsiból állították össze. HL, HM 555762/ált.3/b.oszt.-1941.

[766] Polgári tehergépkocsikkal és a Budapesti Önkéntes Mentőegylet mentőautóival. HL, HM 460796/ált.18.oszt.-1943.

[767] Június 30-án három Ford V8-51 tartály gépkocsit utaltak ki részére. HL, HM 44224/eln.3/b.oszt.-1941.

ágyú vontatót, két sebesültszállító gépkocsit és egy R/7 rádió gépkocsit vitt magával. (Mozgósításkor 96 Botond, 18 Marmon-Ford volt üzemképes[768])

- Munkácsi **12. kerékpáros zászlóalj**: (Június 24-én kirendelték ejtőernyős elhárításra.) Kisharckocsi szakasza, illetve gépvontatású ütege nem vett részt a hadműveletekben. Hét honvédségi és 12 polgári motorkerékkárral, három közepes személyautóval, egy honvédségi és két polgári kis személyautóval, nyolc honvédségi és egy polgári 3 tonnás tehergépkocsival, két sebesültszállító gépkocsival, egy oktató gépkocsival, hét Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval, hét terepjáró Marmon-Ford tehergépkocsival, 19 Botond raj gépkocsival, 22 Krupp félraj gépkocsival, négy Krupp páncéltörő ágyú vontatóval és egy Rába R/7 rádió gépkocsival rendelkezett. Egy motorkerékpárt, két kis személyautót, egy 1,5 tonnás tehergépkocsit, két oktató gépkocsit, öt Hansa-Lloyd tüzérségi vontatót, hat Ansaldo kisharckocsit, egy iskola kisharckocsit javítás miatt nem vitt magával. Kiegészítésként július során egy Krupp félraj gépkocsit és egy polgári 6tonnás tehergépkocsit kapott.

- Rétsági **11. kerékpáros (harckocsi) zászlóalj**: Két kerékpáros (motorkerékpáros) százada nélkül vonult el. Állománya, feltöltöttsége hasonlított a 9. kerékpáros (harckocsi) zászlóaljéhoz.

- 2. gépvontatású könnyű tüzérosztály: (Június 23-ával két ütegét ejtőernyős elhárításra rendelték ki.) Három könnyű tarackos és egy közepes tarackos ütegéből az utóbbi nem vonult el. Öt honvédségi és hat polgári motorkerékpárral, öt honvéd és öt polgári személyautóval, öt Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval, nyolc Krupp félraj gépkocsival, két 1,5 tonnás tehergépkocsival, 29 Ford 3 tonnás tehergépkocsival, 42 Botond raj gépkocsival, egy R/6 rádió gépkocsival, 12 Hansa-Lloyd tüzérségi vontatóval, egy Praga 3 tonnás tehergépkocsival, egy Polski-Fiat kis személyautóval és egy iskola gépkocsival vonult el. (Pótütege otthon maradt negyedik ütegének anyagából állt, egy WMH.2 Csepel csapatszállító gépkocsival, két polgári 1,5 tonnás tehergépkocsival és hat Hansa-Lloyd vontatóval.)

- kassai **2. felderítő zászlóalj**[769]

- ungvári **2. gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg** (mint 1. hegyidandár légvédelmi gépágyús üteg vonult el) Négy polgári kis személyautóval, három polgári és öt honvéd 3 tonnás tehergépkocsival, illetve 12 Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsival rendelkezett. Kiegészítésként júliusban kapott egy további polgári kis személyautót és egy honvéd kölni Ford 3 tonnás tehergépkocsit.

- 2. gépkocsizó híradó század (gyakorlatilag békeállománnyal vonult el)

- 2. gépkocsizó utász század: Hadiállománya alig lépte túl a békeállomány szintjét. Három motorkerékpárral, egy honvéd és két polgári közepes személyautóval, egy kis személyautóval, két 1,5 tonnás tehergépkocsival, nyolc Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsival, egy polgári és nyolc Ford 3 tonnás tehergépkocsival, 17 Botond raj gépkocsival és két Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval vonult el. Kiegészítésként júliusban három polgári személyautó, egy Marmon-Ford, egy honvéd és 15 polgári 3 tonnás tehergépkocsi lett kiutalva.[770]

---

[768] HL, HM 44216/eln.3/b.oszt.-1941.

[769] 15 Botond raj gépkocsit át kellett volna adnia a 9. harckocsi zászlóaljnak június 30-án, de megtagadta. A menetképtelenség helyett hadműveleti területre vitte az érintett anyagot. HL, HM 44219/eln.3/b.oszt.-1941.

[770] Nyolc polgári 5 tonnás tehergépkocsit július 6-án utaltak ki, melyeket másfél hadihíd oszlop és egy rohambürü oszlop felállítására rendeltek ki. Valójában a teljes feltöltéshez kellett volna kilenc 3 tonnás tehergépkocsi is. HL, HM 45552/eln.3/b.oszt.-1941.

- **2. forgalomszabályzó félszázad**: Gépjárműhiány miatt egyetlen szakasza volt bevethető. Nyolc honvédségi és 29 polgári motorkerékpárral, egy közepes személyautóval, három honvéd és nyolc polgári kis személyautóval, hat honvéd és egy polgári 3 tonnás tehergépkocsival vonult el. Egy 1,5 tonnás tehergépkocsi, illetve két oktató gépkocsi javításon otthon maradt. Júliusban kiegészítésként 21 polgári motorkerékpárt utaltak ki Kassáról.

- **2. gépkocsizó dandár vonat törzs**: Egy 1,5 tonnás és 15 3 tonnás honvéd tehergépkocsival rendelkezett, mely utóbbiak a 2/1. és 2/2. tehergépkocsi oszlopoktól voltak átvezényelve.

- **2. gépkocsizó dandár gépkocsizó légvédelmi géppuskás század**: Három polgári közepes személyautó, négy amerikai Ford 817T 3 tonnás és négy Polski-Fiat 2,25 tonnás tehergépkocsi[771]

- **2/1. tehergépkocsi oszlop**: 19 Ford 3 tonnás tehergépkocsi[772]

- **2/2. tehergépkocsi oszlop**: 18 Ford 3 tonnás tehergépkocsi[773]

- **2/2. sebesültszállító gépkocsi oszlop**: (Hadrendi számát később leegyszerűsítették, mivel ikeralakulata nem lett mozgósítva.) Egy kis polgári személyautója, két honvéd 2 tonnás tehergépkocsija, illetve nyolc rögtönzött (polgári mentő) és hét honvédségi Ford BB sebesültszállító gépkocsija volt.

- **2. gépkocsizó dandár gépkocsi szeroszlop**: Egy közepes személyautóval, két 1,5 tonnás és 14 3 tonnás tehergépkocsival, két Spa műhely gépkocsival, egy KV-40 vontatóval és egy motorkerékpárral rendelkezett.[774]

- Kassai **2. gépkocsizó dandár egészségügyi oszlop**: Rahón települt, de semmilyen egészségügyi felszerelés és anyag nem állt rendelkezésre. Polgári állományból igénybevett egy motorkerékpárral, két nagy személyautóval, egy 1,5 és egy 0,5 tonnás tehergépkocsival, két közepes autóbusszal, egy sebesültszállító gépkocsival, illetve öt rögtönzött sebesültszállító gépkocsival rendelkezett. Honvédségi anyaga egy 2,5 tonnás tehergépkocsiból és két sebesültszállító gépkocsiból állt.

- **1. lovasdandár parancsnokság**: Egy honvéd nagy, egy honvéd és három polgári közepes, egy honvéd és egy polgári kis személyautóval, négy honvéd 3 tonnás tehergépkocsival, egy posta gépkocsival és egy nagy terepjáró személyautóval rendelkezett.

- Nagyváradi **3. huszárezred**: (3/II. huszár osztály menetkészültsége csak július első napjaira lett teljes.) Törzsénél két közepes személyautó, árkász századánál két 1,5 tonnás tehergépkocsi, páncéltörő ágyús századánál egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, három Krupp félraj gépkocsi, három 3 tonnás tehergépkocsi, négy Krupp vontató és két motorkerékpár volt.

- Nyíregyházi **4. huszárezred**: Június 23-án riadóztatták ejtőernyős elhárításra. Két motorkerékpárja, két közepes és egy kis személyautója volt, melyeket mind polgári anyagból vettek igénybe. A páncéltörő ágyús század három motorkerékpárral (ebből egy polgári), egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval, hat Krupp félraj és négy Krupp vontatóval rendelkezett. A 4/II. huszárosztálynak ezen felül egy honvédségi és egy polgári motorkerékpárja volt. Rendszeresített három motorkerékpárjából a harmadikat üzemképtelenség miatt nem vihette magával.

---

[771] Mozgósításkor öt helyett három 1,5 tonnás tehergépkocsival rendelkezett. HL, HM 44216/eln.3/b.oszt.-1941.
[772] Mozgósításkor 24 helyett 19 3 tonnás tehergépkocsival rendelkezett. Uo.
[773] Mozgósításkor 24 helyett 18 3 tonnás tehergépkocsival rendelkezett. Uo.
[774] 1941. november 2-án a szeroszlop telepített műhelyét bombatámadás érte, ahol egy Polski-Fiat tehergépkocsi megsemmisült, Ford tartály gépkocsik, orosz Ford tehergépkocsik, Botondok, Opel személyautók súlyosan megrongálódtak.

- 13. kerékpáros zászlóalj: Kisharckocsi szakasza és gépvontatású ütege nem vonult el. 17 motorkerékpárt, egy oldalkocsis motorkerékpárt, egy nagy, öt közepes és egy kis személyautót, tíz Ford 3 tonnás tehergépkocsit, két 1,5 tonnás tehergépkocsit, két sebesültszállító gépkocsit, hét Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautót, hét Marmon-Ford terepjáró anyagszállító gépkocsit, 21 Botond raj gépkocsit, 21 Krupp félraj gépkocsit, négy Krupp páncéltörő ágyú vontatót és egy R/7 rádió gépkocsit vitt magával. Javításon két motorkerékpár, két kis személyautó és egy Ansaldo kisharckocsi volt, melyek nem érkeztek meg a zászlóaljhoz. Üzemképesen a pótkeretnél öt Ansaldo kisharckocsi, egy motorkerékpár, egy Ford 3 tonnás tehergépkocsi, két Botond raj gépkocsi, és egy Krupp félraj gépkocsi volt, melyeket (az Ansaldok kivételével) később a zászlóalj után küldtek júliusban. Előírt öt Hansa-Lloyd vontatóját, egy lengyel kisharckocsiját és három oktató gépkocsiját nem utalták ki központi készletből.[775]

- 14. kerékpáros zászlóalj: 22 motorkerékpárral, egy oldalkocsis motorkerékpárral, egy nagy, öt közepes és három kis személyautóval, 11 3 tonnás és egy 1,5 tonnás tehergépkocsival, két sebesültszállító gépkocsival, hét Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval, hét Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsival, 19 Botond raj gépkocsival, 22 Krupp félraj gépkocsival, négy Krupp páncéltörő ágyú vontatóval, négy Hansa-Lloyd vontatóval, hat Ansaldo kisharckocsival és egy R/7 rádió gépkocsival rendelkezett. Kiegészítésnek július során 31 polgári motorkerékpárt küldtek ki.

- 3. gépvontatású könnyű tüzérosztály: Még június 23-án riadóztatták, amikor ejtőernyős elhárításra vezényelték ki. Csak egy ütege vonult el, de az is csak részben, mivel csak három lövegvontató volt üzemképes. Három honvédségi és két polgári motorkerékpárral, három polgári közepes személyautóval, három honvéd és egy polgári kis személyautóval, 14 3 tonnás tehergépkocsival, két 1,5 tonnás tehergépkocsival, három Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval, 20 Botond raj gépkocsival, három Hansa-Lloyd vontatóval és egy terepjáró Spa Dovunque R/6 rádió gépkocsival vonult el. (Pótütege egy-egy bevethető és üzemképtelen 1 tonnás tehergépkocsival, illetve két Hansa-Lloyd vontatóval rendelkezett.) Másik ütegéről nincsenek adatok.

- 1. lovas páncélos zászlóalj: A zászlóalj törzse egy motorkerékpárral, négy kis személyautóval, négy Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsival, két 1,5 tonnás tehergépkocsival, egy sebesültszállító gépkocsival, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval, egy Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsival, egy Botond raj gépkocsival és három Toldi könnyű harckocsival vonult el. Páncélgépkocsi százada három honvédségi és egy polgári motorkerékpárral, két polgári kis személyautóval, három Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsival, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval, kilenc Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsival és 17 Csaba páncélgépkocsival rendelkezett. (egy oldalkocsis motorkerékpárja javításon volt) Az 1. vegyes harckocsi században egy motorkerékpár, két polgári kis személyautó, két Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsi, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, öt Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsi, négy Botond raj gépkocsi, 17 Ansaldo kisharckocsi és négy Toldi könnyű harckocsi volt. (egy motorkerékpár és egy Toldi harckocsi javításon volt) A 2. vegyes század elméletileg ugyanolyan felépítéssel rendelkezett. Valójában egy motorkerékpárral, két polgári kis személyautóval, két Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsival, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval, öt Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsival, négy Botond raj gépkocsival, 16 Ansaldo

[775] Július-28-ára megérkeztek a vontatók, de kettő így is üzemképtelen volt. Botondokkal pótolták ideiglenesen. Tervezték KV-40 vontatóval helyettesítésüket, de ezt július 7-ével tárgytalannak minősítették. HL, HM 44202/eln.3/b.oszt.-1941.

kisharckocsival és két Toldi könnyű harckocsival rendelkezett. (Egy Ansaldo és három Toldi javításon volt.) A páncélgépkocsi század elvonult anyagáról nem maradt fenn adat.[776]

- 3. gépkocsizó utász század: (Az 1. lovasdandár utász századaként is nevezték.) Eredendően 20 Botond raj gépkocsival, két honvéd és egy polgári 3 tonnás tehergépkocsival, két 1,5 tonnás tehergépkocsival, tíz Polski-Fiat tehergépkocsival, három polgári motorkerékpárral és egy polgári 6 tonnás tehergépkocsival rendelkezett. Javítás miatt három közepes személyautó, egy Botond raj gépkocsi, egy Mercedes-Benz G5 közepes terepjáró személyautó, egy 3 tonnás és négy 1,5 tonnás tehergépkocsi, egy kis személyautó, egy Mávag-Benz 1,5 tonnás tehergépkocsi, egy Polski-Fiat tehergépkocsi és négy motorkerékpár kiesett.

- 1. lovasdandár gépkocsizó hídanyag oszlop: Tokajban állította fel mozgósítással a VII. árkásztábor parancsnokság. Polgári készletből egy közepes és három kis személyautóval, egy 4 tonnás, négy 3 tonnás, egy 2,5 tonnás, két 1,5 tonnás tehergépkocsival, továbbá 21 Spa 38R 1,5 tonnás, tíz Ford 817T 3 tonnás, négy Ford V8-51 3 tonnás, négy Chevrolet és egy Ursus 2,5 tonnás honvédségi tehergépkocsival vonult el hadműveleti területre.[777]

- 1. lovasdandár gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg: Hat löveggel rendelkezett. Mindvégig a lovasdandártól elkülönítve, idegen alárendeltségben harcolt, elsősorban a 8. határvadász dandár kötelékében. Egy honvéd és két polgári motorkerékpárral, egy polgári közepes személyautóval, egy honvéd és hat polgári kis személyautóval, hat Ford 3 tonnás tehergépkocsival, illetve 12 Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsival (vontatóval) vonult el. (Pótszakaszánál egy 1tonnán aluli kistehergépkocsi volt visszahagyva.)

- Debreceni **1. lovasdandár gépkocsizó vonat parancsnokság**: Egy polgári közepes személyautóval, négy polgári kis személyautóval és két honvédségi 1,5 tonnás tehergépkocsival vonult el. Egy polgári motorkerékpárja és egy honvéd 1,5 tonnás teherautója javítás miatt kiesett.

- debreceni **1. lovasdandár sebesültszállító gépkocsi oszlop**: A délvidéki hadművelet óta nem szerelt le. Két motorkerékpárral, egy közepes személyautóval, három 1,5 tonnás tehergépkocsival, nyolc rögtönzött (polgári mentő) és nyolc katonai sebesültszállító gépkocsival rendelkezett.

- 1. lovasdandár egészségügyi oszlop gépkocsizó féloszlopa: A debreceni 6. helyőrségi kórház állította fel. A délvidéki hadművelet óta nem szerelt le. Két motorkerékpárral, három közepes személyautóból, négy 2,5 tonnás tehergépkocsiból, öt 1,5 tonnás tehergépkocsiból és hat rögtönzött (mentő) sebesültszállító gépkocsiból állt.

- 1/1. és **1/2. lovas közepes tehergépkocsi oszlop** (lőszer- és anyagszállításra): A délvidéki hadművelet óta nem szereltek le. Június 22-e után helyezték át Bácskából, de már összevontan alkalmazták mint lovas tehergépkocsi oszlop. Az egyik oszlop 13 Ford 817T[778] 3 tonnás tehergépkocsiból, a másik egy polgári közepes személyautóból, két polgári kis személyautóból és 24 Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsiból állt. Egy polgári kis személyautó javítás miatt kiesett.

- 1. lovasdandár üzemanyag oszlop: A délvidéki hadművelet óta nem szerelt le.

[776] A zászlóalj igényelt sokadszorra egy 5tonnás tartály gépkocsit és egy műhely gépkocsit is, de ezeket nem kapták meg készlethiány miatt. HL, HM 44203/eln.3/b.oszt.-1941. Igényeltek parancsnoki Toldi harckocsikat is, mivel az állománytáblában szerepeltek ilyenek, valójában azonban nem készültek ilyen változatok. Ezen felül hiányzott állítólag hat Toldi harckocsi is. HL, HM 44213/eln.3/b.oszt.-1941.

[777] HL, HM 49022/eln.8.oszt.oszt.(elvi)-1941.

[778] HL, HM 512125/ált.3/b.oszt.-1941.

- 1. lovasdandár gépkocsi szeroszlop: Egy polgári és egy honvéd kis személyautóval, egy 1,5 tonnás, két 2 tonnás, tíz Ford 3 tonnás katonai tehergépkocsival, egy Ford V8-51 tartály gépkocsival, két Spa 38R műhely gépkocsival és egy KV-40 vontatóval rendelkezett.

- 1. lovasdandár gépvontatású sütőoszlop: A délvidéki hadművelet óta nem szerelt le. Polgári anyagból igénybe vett öt motorkerékpárral, egy személyautóval, három 1,5 tonnás, négy Ford 2,5 tonnás és négy 3 tonnás tehergépkocsival rendelkezett. Sokáig menetképtelen volt, öt 3 tonnás tehergépkocsija és négy motorkerékpárja hiányzott.

A 2. lovasdandár csak bizonyos kikülönített és bevethető részei vettek részt az újabb hadműveletben:

- I/1. huszárosztály: mozgósították, de valószínűleg nem vonult el.[779]

- 2. lovas páncélos zászlóalj: Az 1. lovasdandárhoz osztották be, annak megerősítésére.[780] Azonban testvérzászlóaljától eltérően nem vett részt a Gyorshadtest támadó hadműveleteiben, hanem a Dnyeszter innenső partján maradva megszálló feladatokat teljesített a Kárpát-csoport alárendeltségében.

- 15. kerékpáros zászlóalj: Az 1. lovasdandár megerősítésére osztották be. Július 19-étől megszálló feladatokat látott el. Kisharckocsi szakaszát is elvitte magával, bár harcban nem alkalmazták az Ansaldokat.

- 16. kerékpáros zászlóalj: Az 1. lovasdandár megerősítésére osztották be. A zászlóalj kisharckocsi szakaszát elméletileg le kellett adja, 1941. június végén mégis mozgósították és hadműveleti területre került. Az alakulat a kisharckocsikat Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsikon szállította át a Kárpátok hágóin, a tehergépkocsikat jelentősen megterhelve. A zászlóalj alapvetően biztosító feladatokat látott el, hat Ansaldoját harcban nem is vetették be. A zászlóalj egyébként második hullámban a 9. harckocsi zászlóaljat követte. Mivel a felszerelést át kellett adni az átállással a 2/I. harckocsi zászlóaljnak Szegeden, és mivel szükség nem volt rájuk a hadműveleti területen, augusztus 20-án leszerelték az alakulatot. Hazaszállításkor a páncélosok már új rendeltetési helyükre lettek közvetlenül szállítva.[781]

- 2. lovasdandár gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg: Június 27-én mozgósították Budapesten. Végig az 1. lovasdandár alárendeltségében harcolt.

- 2. lovasdandár gépkocsizó utász század: Július végén mozgósíthatták. Augusztus 9-én indult Esztergomból Kőrösmezőre a leszerelő utász alakulatok pótlásaként. Nem lépett a Kárpát csoport alá, sőt, a Gyorshadtesthez sem volt beosztva, így a megszálló erőkhöz irányították és jellemzően helyreállító feladatokat végzett.

Közvetlen, illetve egyéb alakulatok:

- 101. központi szállításvezetőség híradó zászlóalja[782]

- Gyorshadtest híradó század[783]

- Gépkocsi és lőszerrakodó törzs Dnyepropetrovszk: Helyben állította fel a vezérkari főnökség anyagi kirendeltsége. December végén a kirendeltség (és egyben a Gyorshadtest) visszamaradó részeként utolsóként hagyta el a várost az utolsó szállítmánnyal.

- budapesti **I. gépvontatású közepes tarackos üteg.**[784]

---

[779] Egy Opel Olympia személyautót bevonultattak. HL, HM 71213/Elnöki (B.) oszt.-1941.

[780] Árkász és távbeszélő szakaszait július 9-én töltötték fel két lengyel kis személyautóval, 12 Polski-Fiat 2,5 tonnás tehergépkocsival és [a *Pc-401*] parancsnoki páncélgépkocsival. HL, HM 47203/eln.3/b.oszt.-1941.

[781] A 16. kerékpáros zászlóalj naplórészlete.

[782] Négy személyautó, nyolc tehergépkocsi, négy motorkerékpár, mind polgári készletből. HL, HM 62299/eln.3/b.oszt.-1941.

[783] Július 16-át követően az 1. gépkocsizódandár híradó század által két R/8, három R/7a rádió gépkocsit, öt 3 tonnás tehergépkocsit és öt Ford közepes személyautót, továbbá a 150/3. híradó századnak kijelölt tehergépkocsikat osztották be. HL, HM 48841/eln.3/b.oszt.-1941.

- komáromi **II/1. gépvontatású közepes tarackos üteg**: A II. tarackos üteg mozgósításáról volt szó, az osztály második ütege nem alakult meg. Egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval, egy Fiat kis személyautóval, két Méray-Puch motorkerékpárral, négy Botond raj gépkocsival, két Krupp félraj gépkocsival, három Spa 1,5 tonnás és kilenc Ford 3 tonnás tehergépkocsival, illetve nyolc Pavesi közepes és egy Breda nehéz vontatóval rendelkezett.

- nagykanizsai **III/1. gépvontatású közepes tarackos üteg**: Július elején, a gyenge harcértékű közepes tüzérség pótlásaként, két üteggel mozgósították, de csak egyetlen ütege vonult el. Egy közepes terepjáró személyautóval, egy kis személyautóval, két motorkerékpárral, három 3 tonnás, öt 2 tonnás, négy 1,5 tonnás és két 1 tonnás közúti tehergépkocsival, két Krupp félraj gépkocsival, illetve nyolc Pavesi közepes vontatóval rendelkezett. Egy 3 tonnás tehergépkocsija javítás miatt otthon maradt.

- kecskeméti **V. gépvontatású közepes tarackos tüzérosztály**[785]: Két üteggel augusztus elején mozgósították a gépkocsizó közepes tüzérség kiegészítésére.

- **121. gépvontatású közepes ágyús üteg**: Mozgósításkor az V. gépkocsizó közepes tarackos üteg állította fel, a 101., 102. és 103. gépvontatású nehéz tüzérosztályok nyolc Breda vontatójával emelték hadiállományra, valamikor augusztus elején.[786]

- debreceni **VI/1. gépvontatású közepes tarackos üteg**: Az alakulat a VI. gépkocsizó közepes tarackos üteg volt hadiállományra emelve, iker ütege nem vonult el. Három motorkerékpárral, kilenc 2,5 tonnás tehergépkocsival, két Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval, hét Botond raj gépkocsival, két Krupp félraj gépkocsival és nyolc Pavesi közepes vontatóval vonult el. Ehhez július során kiegészítésként két motorkerékpárt és két tehergépkocsit kapott.

- miskolci **VII/1. gépkocsizó közepes tarackos üteg**: Július elején mozgósíthatták. A VII. gépkocsizó közepes tarackos üteget emelték hadiállományra. Iker ütege nem vonult el, mivel március óta nem készült el a legtöbb vontató abroncsozása, 16 Pavesi vontatójából hét hadihasználhatatlan volt.[787] Elvonuló honvédségi állományát nyolc Pavesi közepes vontató, egy Breda nehéz vontató, két Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, négy Botond raj gépkocsi, két Krupp félraj gépkocsi, három Ford 3 tonnás tehergépkocsi, egy Spa Dovunque terepjáró R/6 rádió gépkocsi és egy Bianchi szóló motorkerékpár jelentette, melyeket hét polgári 3 tonnás tehergépkocsival és egy polgári Puch szóló motorkerékpárral egészítette ki hadiállományra.

- kassai **VIII. gépvontatású közepes tarackos tüzérosztály**: Két üteggel július elején mozgósították, július 16-án érkezett be hadműveleti területre. 1. ütege lemaradt, mivel csak szükségszerűen volt menetképes. Egy honvédségi és két polgári motorkerékpárral, egy honvédségi és két polgári kis személyautóval, 19 honvédségi és egy polgári 3 tonnás tehergépkocsival, négy 1,5 tonnás tehergépkocsival, négy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval, 12 Botond raj gépkocsival, négy Krupp félraj gépkocsival, 16 Pavesi közepes tüzérségi vontatóval és egy R/6 rádió gépkocsival vonult el. Két személygépkocsit és hét tehergépkocsit (egy motorkerékpár, három Ford 3 tonnás tehergépkocsi, egy Polski-Fiat gépkocsi és három Pavesi vontató üzemképtelen volt) nem vitt magával, öt Pavesi tüzérségi

---

[784] Mind a négy lövege március 6-ától a HTI-nél volt, ezeket április 2-ával visszakérték. Erdélyben mindegyik megsérült. Valószínűleg nem volt bevethető az üteg. HL, HM 1890/eln.3/a.oszt.-1941.

[785] 1941. június 25-én átvett három Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautót, ami a mozgósítás előkészítésének része lehetett. HL, HM 41766/eln.3/b.oszt.-1941.

[786] HL, HM 64285/eln.3/b.oszt.-1941.

[787] HL, HM 20276/eln.3/b.oszt.-1941.

vontatója pedig meghibásodott. Augusztus 12-én az osztálytörzs és a 2. üteg érkezett be Zmerinkára, ekkor csatlakozott a Gyorshadtesthez, de a zöme néhány héten belül leszerelt.

- kolozsvári **IX. gépvontatású tarackos üteg**: Két vontatóját Botond raj gépkocsival kívánták pótolni, amelyek a nehéz lövegek vontatására alkalmatlanok voltak. KV-40 kiutalását nem tudták teljesíteni, így az alakulat csak részben volt menetképes.[788]

- budapesti **I. légvédelmi hadtestparancsnokság**: Riadóztatva volt valószínűleg június 22-étől, mozgósításra viszont nem került. Október 1-jével kilépett a budapesti I. hadtest alárendeltségéből.

- Kolozsvár-szamosfalvai **105. légvédelmi tüzérosztály**: Június 22-én riadóztatták és indították a VIII. hadtest területére. Az Újházy-csoport részeként az osztály törzse, gépágyús szakasza és 2. ágyús ütege Királyháza - Huszt területét védte. 1. ágyús ütege Ungváron volt mindvégig.

- budapesti **I. légvédelmi tüzérosztály**: valószínűleg június 22-én riadóztatták, július 7-étől a Kárpát csoport dnyeszteri légvédelmére irányították két ágyús és egy gépágyús ütegét, amelyek csak július 16-án érkezetek be.

- nánai **II. légvédelmi tüzérosztály**: Békeállományon június 22-én riadóztatták. Hadműveleti területre így vonult el. Július 1-jén menetbalesetben kiesett egy gépágyúja.[789] Július 7-étől a Dnyeszter menti légvédelmet látta el a Rakovszky-csoport alárendeltségében, egyetlen hónapig.

- pécsi **IV. légvédelmi tüzérosztály**: Békeállományon mozgósították. Részei önálló alakulatokként vettek részt a harcokban. A **IV. légvédelmi tüzérosztály törzse** három motorkerékpárral, egy közepes és három kis személyautóval, két 3 tonnás és nyolc 1,5 tonnás tehergépkocsival, illetve egy 1,5 tonnás csapatszállító gépkocsival vonult el. A **IV. gépvontatású légvédelmi ágyús üteg** (IV/1. üteg) teljesen feltöltött alakulatként két motorkerékpárral, két kis személyautóval, hét 3 tonnás és két 1 tonnás tehergépkocsival, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval, egy Ford sebesültszállító gépkocsival, három 1,5 tonnás anyagszállító gépkocsiva és öt KV-40 vontatóval rendelkezett, egy tehergépkocsit pedig utólag küldtek ki. A **IV. gépvontatású légvédelmi gépágyús üteg** (IV/2. üteg) három motorkerékpárból, egy közepes és öt kis személyautóból, négy 3 tonnás tehergépkocsiból és nyolc [Marmon-Ford] vontatóból állt. A **IV. gépkocsizó légvédelmi figyelő szakasz**nál egy kis személyautó, két 3 tonnás tehergépkocsi, öt 1,5 tonnás csapatszállító gépkocsi és egy R/7 rádió gépkocsi volt. A **IV. önálló gépvontatású légvédelmi gépágyús félszakasz** állományáról nincs információ, augusztus 4-e előtt leszerelt.

- bajai **V. légvédelmi tüzérosztály**: Békeállományon mozgósították. Az osztály törzse négy közepes személyautóval, három motorkerékpárral, öt 1,5 tonnás, három 3 tonnás és egy 5 tonnás tehergépkocsival, illetve egy Botond raj gépkocsival vonult el. A figyelő szakasz egy közepes személyautóval, két 1,5 tonnás tehergépkocsival, öt Botond raj gépkocsival és egy R/7 rádió gépkocsival rendelkezett. Az 1. ágyús ütegben egy közepes személyautó, két motorkerékpár, egy 1,5 tonnás, hét 3 tonnás és egy 5 tonnás közúti, illetve négy Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsi, egy 3 tonnás pótkocsi, illetve öt KV-40 vontató volt, a 2. gépágyús üteg pedig hat személyautóval, három motorkerékpárral, öt közúti és nyolc Marmon-Ford tehergépkocsival, illetve egy 3 tonnás pótkocsival volt ellátva. Az osztály két autója és egy tehergépkocsija műszaki okokból kiesett.

- szolnoki **VI. légvédelmi tüzérosztály**: Június 22-én riadóztatták, békeállománnyal. Hadműveleti területre valószínűleg csak a 2. üteg vonult el, amely július 7-étől a Dnyeszter menti légvédelemben működött. Összesen egy közepes személyautóval, hét 2,5 tonnás és egy

[788] HL, HM 44202/eln.3/b.oszt.-1941.
[789] HL, HM 44568/eln.3/a-oszt.-1941.

1,5 tonnás tehergépkocsival vonult el. Feltételezhetően Ford V8-51 közúti tehergépkocsikkal vontatott légvédelmi gépágyúkkal elvonult alegységről beszélünk, mivel ágyúk vontatásához traktorokra lett volna szükség. Az osztály többi gépjárművét honi légvédelmi tüzérségi alegységekhez osztották be.

- kassai **VIII. légvédelmi tüzérosztály**: Június 22-én riadóztatták. Állománya ikrezésre volt felkészítve a későbbi alakulatbővítések kiképzései miatt. Nem vitt magával egészségügyi felszerelést. A törzset, két gépágyús és négy ágyús ütegét ejtőernyős elhárításra irányították ki, majd Beregszászra települt. Július 1-jétől a hegyidandár alárendeltségébe lépett, 2. ágyús ütegét alkalmassá tették páncélosok elleni harcra is, de a Kárpátokat valószínűleg nem lépték át.

- kolozsvári **IX. légvédelmi tüzérosztály**: Az új alakulat beérkezése a VIII. hadtesthez elhúzódott és valószínűleg nem kelt át a Kárpátokon.

- miskolci **104. légvédelmi tüzérosztály törzse, 2. ágyús és 4. gépágyús ütege**: Törzsét figyelő szakaszát és gépágyús ütegét június 22-én riadóztatták. A zöm nem lépte át a határt, szemben a 4. üteggel, amely két motorkerékpárral, egy közepes és öt kis személyautóval, két 3 tonnás közúti és hét Marmon-Ford tehergépkocsival rendelkezett, egy motorkerékpár, egy kis személyautó és egy közúti 3 tonnás tehergépkocsi műszaki hiba miatt otthon maradt. A lőszerhez és műszeranyagokhoz szükséges három Marmon-Ford egyáltalán nem állt rendelkezésre.[790]

- **101. (rögtönzött) légvédelmi figyelő szakasz**: Rögtönzött jelleggel állították fel a 101. légvédelmi tüzérosztály figyelő szakaszát kikülönítve. Nem lépte át a Kárpátokat.[791]

- **102. légvédelmi figyelő szakaszok**: Június 22-én riadóztatták, a 102. légvédelmi tüzérosztályhoz figyelő szakasza volt és a vitéz Takácsy-csoport részeként került a Kárpátok területére.

- **4. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg**: A II. légvédelmi tüzérosztály állította fel. Június 22-én riadóztatták, az Újházy-csoport részeként Huszton települt.

- **5. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg**: A II. légvédelmi tüzérosztály állította fel. Június 22-én riadóztatták, az Újházy-csoport részeként Huszton tartózkodott.

- **6. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg**: A II. légvédelmi tüzérosztály állította fel. Június 22-én riadóztatták, mindvégig Királyházán maradt.

- **7. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg**: A III. légvédelmi tüzérosztály állította fel. Június 22-én riadóztatták, az Újházy-csoport részeként vonult hadműveleti területre.

- szombathelyi **8. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg**: A III. légvédelmi tüzérosztály állította fel. Két motorkerékpárral, egy közepes parancsnoki személyautóval, négy kis személyautóval, négy Praga RV vontatóval (anyag gépkocsik), két közúti és négy Marmon-Ford 3 tonnás (vontató) tehergépkocsival rendelkezett.

- szombathelyi **9. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg**: A III. légvédelmi tüzérosztály állította fel. Két motorkerékpárt, egy közepes és négy kis személyautót, négy Praga anyag gépkocsit, egy 3 tonnás és egy 1,5 tonnás közúti, illetve négy Marmon-Ford vontató tehergépkocsit kapott.

- pécsi **10. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg**: A IV. légvédelmi tüzérosztály állította fel. Egy gépágyúja a menet során baleset miatt kiesett.[792] Összesen három

[790] Az ütegek hiányzó négy-négy tehergépkocsiját polgári igénybevett gépjárművekkel próbálták pótolni, de a legtöbb behívott gépkocsi vagy nem jelent meg vagy üzemképtelen volt. HL, HM 43424/eln.3/b.oszt.-1941.

[791] A 101. légvédelmi tüzérosztály Budapesten maradt, de menetkészültségével gondok lettek volna, mivel 1. ütegénél az összes, a 2. ütegnél pedig két (összesen nyolc) KV-40 vontatót kellett június 28-ával javításra küldeni. HL, HM 472468/ált.3/b.oszt.-1941.

[792] HL, HM 52922/eln.3/a.oszt.-1941. és 65708/eln.3/a.oszt.-1941.

motorkerékpárral, egy közepes és öt kis személyautóval, illetve hét vontatóval vonult el, melyekhez július során négy 3 tonnás tehergépkocsi és egy 3 tonnás pótkocsi lett még kiutalva.

- pécsi **11. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg**: A IV. légvédelmi tüzérosztály állította fel. Állománya megegyezett a 10. ütegével.

- pécsi **12. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg**: Minden szempontból megegyezett a 10. üteggel.

- bajai **13. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg:** Az V. légvédelmi tüzérosztály állította fel mozgósításkor. Négy személyautóból, három motorkerékpárból, öt közúti és nyolc terepjáró 3 tonnás tehergépkocsiból és egy pótkocsiból állt.

- bajai **14. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg**: Az V. légvédelmi tüzérosztály állította fel. 1941 áprilisa óta riadóztatva volt. 1941 augusztusában váltotta le a 24. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg.[793] Állományában öt személyautó, három motorkerékpár, három közúti és nyolc terepjáró Ford tehergépkocsi, illetve két 1,5 tonnás tehergépkocsi volt. Pótkocsiját javítás miatt nem vitte magával.

- bajai **15. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg**: Az V. légvédelmi tüzérosztály állította fel. Két közepes és egy kis személyautóval, három motorkerékpárral, egy 1,5 tonnás és három 3 tonnás közúti, illetve nyolc terepjáró Ford tehergépkocsival, továbbá egy pótkocsival rendelkezett. Egy közúti Ford 3 tonnás tehergépkocsija otthon maradt javítás miatt.

- **16. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg**: A VI. légvédelmi tüzérosztály állította fel. Június 22-én riadóztatták, a vitéz Takácsy-csoport részeként Trebusa (Fehérterebes) légvédelmét látta el, majd Bátyura került. A magyar határt nem lépte át.

- **17. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg**: A VI. légvédelmi tüzérosztály állította fel. Két Ford 2,5 tonnás tehergépkocsival rendelkezett, tehát csak szükségszerűen volt mozgatható.

- **22. önálló légvédelmi gépágyús üteg**: A VIII. légvédelmi tüzérosztály állította fel. Június 22-én riadóztatták. A Kárpát-csoporthoz nem osztották be, Kassa légvédelmét látta el.

- **23. önálló légvédelmi gépágyús üteg**: A VIII. légvédelmi tüzérosztály állította fel. Június 22-én riadóztatták. A Kárpát-csoporthoz nem osztották be, Kassa légvédelmét látta el.

- **24. önálló légvédelmi gépágyús üteg**: A VIII. légvédelmi tüzérosztály állította fel. Június 22-én riadóztatták. A Kárpát-csoporthoz később osztották be, Kassán tartózkodott. Június 24-én egyik gépágyúját helyben javították.[794] A június 26-ai kassai bombázás részese volt. Az üteget váltásként 1941 augusztusában küldték ki hadműveleti területre.

- **217. honi gépkocsizó légvédelmi ágyús üteg**: Ismeretlen helyen állították fel, június 22-ével riadóztatták. Négy régi Rába Vr önjáró lövegéből három volt Kassán. A negyedik löveg úton volt vasúti szállítással Budapestről. A június 26-ai bombázásban tüzet nyitottak a támadó repülőgépekre. A támadást követően az üteg teljes egészében kiesett műszaki hibával. Július 13-ig a lövegek javításon voltak Diósgyőrben. A Rába Vr alvázak a budapesti gépkocsi szertárba, a gépkocsimotorok pedig a miskolci VII. hadtest gépkocsi javítóműhelybe kerültek nagyjavításra.[795]

- **226. honi gépkocsizó légvédelmi gépágyús szakasz**: A székesfehérvári 103. légvédelmi tüzérosztály állította fel. Június 22-én riadóztatták, mindvégig Királyházán maradt.

[793] HL, HM 45675/eln.3/a.oszt.-1941.
[794] HL, HM 43645/eln.3/a.oszt.-1941.
[795] HL, HM 47495/eln.3/a.oszt.-1941. Az üteg három löveg gépkocsiját augusztus 23-áig kijavították és újra bevethetővé váltak. A leginkább sérült kocsi maradt Budapesten. HL, HM 509801/ált.3/b.oszt.-1941.

- tiszafüredi **261. önálló honi gépvontatású légvédelmi gépágyús szakasz**: a miskolci 104. légvédelmi tüzérosztály állította fel június 22-ei mozgósításakor.

- 269. gépkocsizó légvédelmi gépágyús szakasz: A budapesti 102. légvédelmi tüzérosztály állította fel.

- 150. gépkocsizó híradó zászlóalj: Három távíró és egy távíró építő századdal állították fel a június 27-ei mozgósítással. A zászlóalj hadműveleti területen 30 üzemképtelen gépkocsija helyett a budapesti békeállományú alakulatoktól július 28-án ugyancsak 30 kiválogatott Ford tehergépkocsit kapott pótlásként.[796]

- kassai **VIII. híradó század**: Egy közepes és nyolc kis személyautóval (ebből három polgári), hét 1,5 tonnás tehergépkocsival (ebből kettő polgári), két 2,5 tonnás tehergépkocsival, kilenc Ford 3 tonnás tehergépkocsival, két rádió gépkocsival, 29 Krupp kábeldobszállító gépkocsival, öt Polski-Fiat 0,5 tonnás kistehergépkocsival és két polgári motorkerékpárral vonult el. **102. gépkocsizó távíró építő század**: augusztus 1-jével átkerült a megszálló erőkhöz. Egy **R/10** és egy **R/16 gépkocsizó távíró állomás**: A budapesti 101/I. híradó zászlóalj állította fel, nagy valószínűség szerint Budapesten működtek.[797] **101. gépkocsizó vegyiharc zászlóalj 2.** és **3. százada**: Mozgósításra kijelölt alakulatok voltak, azonban elvonulásukat elhalasztották, pontosabban törölték.

- budapesti **101. (fővezérség-közvetlen) vonatcsoport parancsnokság**: Április 6-át követően mozgósították, a központi gépkocsizó tanosztály állította fel. A délvidéki hadművelet óta nem szerelt le. Június 22. után helyezték át Bácskából, amikor a Gyorshadtest közvetlen szállítási feladataival bízták meg. Csak július 12-én vált menetképessé.

- budapesti **102. önálló gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság**: Április 6-át követően mozgósították, a központi gépkocsizó tanosztály állította fel. A délvidéki hadművelet óta nem szerelt le. Menetképtelenség miatt csak július 16-án érkezett be Kolomeára.

- szombathelyi **104. önálló gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság**: Júliusban mozgósították, a III. gépkocsizó vonatosztály állította fel. Polgári készletből egy Zündapp, egy DKW és két Victoria motorkerékpárt, két Opel Olympia, egy BMW 50 Le-s, egy Mercedes-Benz 170 és egy DKW Meisterklasse személyautót, illetve egy Opel Blitz 1,5 tonnás tehergépkocsit, továbbá honvédségi anyagból egy Polski-Chevrolet riadó gépkocsit és egy Polski-Fiat tehergépkocsit utaltak ki.

- pécsi **105. gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság**: Április 6-át követően mozgósították, a IV. gépkocsi vonatosztály állította fel. A délvidéki hadművelet óta nem szerelt le, de csak július 14-én érkezett be. Július 23-ával leszerelésre hazaindult Pécsre, de azt felfüggesztve, még november közepén is Losovaján tartózkodott.

- szegedi **106. önálló gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság**: A délvidéki hadművelet óta nem szerelt le. Két motorkerékpárral, öt személyautóval és két tehergépkocsival vonult el, két motorkerékpárt és három tehergépkocsit visszahagyott javítás miatt.

- debreceni **107. önálló gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság**: A VI. gépkocsizó vonatosztály állította fel. Állományában hat motorkerékpár, öt közepes személyautó és három 2,5 tonnás tehergépkocsi volt.

[796] HL, HM 49344/eln.3/a.oszt.-1941. A gépkocsik az I. tarackos ütegtől (8), az I. légvédelmi tüzérosztálytól (1), az I. híradó zászlóaljtól (2), a központi gépkocsizó tanosztálytól (4), a 101. légvédelmi tüzérosztálytól (3), a 102. légvédelmi tüzérosztálytól (6), a 101. gépkocsizó vegyiharc zászlóaljtól (6), a villamos és fényszóró iskolától (1), a Ludovika Akadémiától (1), a tüzérszertártól (1), a 10. élelmező raktártól (1) és a 9. élelmező raktártól (1) származtak.

[797] 1941. augusztus 1-jével álltak fel 27 fővel HL, HM 54848/eln.2/é.oszt.-1941.

- miskolci **108. gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság**: A VII. gépkocsizó vonatosztály állította fel mozgósítással. Egy polgári motorkerékpárral, három polgári közepes személyautóval és két honvédségi Ford 3 tonnás tehergépkocsival rendelkezett.

- **104. közepes tehergépkocsi oszlop**[798]: A bácskai hadműveletek óta nem szerelt le, június 24-én Nyíregyházára települt, majd csatlakozott a Gyorshadtesthez.

- budapesti/pécsi **105. közepes tehergépkocsi oszlop**[799]: A délvidéki hadművelet óta működött, de csak egy félszakasza nem szerelt le. A IV. gépkocsizó vonatosztály látta el anyagi és személyi kiegészítéssel, egy nagy és négy közepes személyautóval, három 1,5 tonnás tehergépkocsival és négy motorkerékpárral rendelkezett.

- **106. tehergépkocsi oszlop**: A délvidéki hadművelet óta nem szerelt le. Június 22. után helyezték át Bácskából. Július 16-án érkezett be Kolomeára a Gyorshadtesthez.

- **107. tehergépkocsi oszlop**: A délvidéki hadművelet óta nem szerelt le. Június 22. után helyezték át Bácskából a Gyorshadtesthez.

- **108. tehergépkocsi oszlop**: A délvidéki hadművelet óta nem szerelt le. Június 22. után helyezték át Bácskából. Október 5-én kilépett a Kárpát-csoport alárendeltségéből és a Gyorshadtest közvetlene lett.

- komáromi **112. tehergépkocsi oszlop**: A II. gépkocsizó vonatosztály állította fel, a délvidéki hadművelet óta nem szerelt le. Eredetileg négy közepes személyautóval, két motorkerékpárral és 23 Ford 3 tonnás tehergépkocsival vonult el, melyekhez három személyautót, egy motorkerékpárt és egy tehergépkocsit küldtek kiegészítésnek.

- szombathelyi **115. tehergépkocsi oszlop**: A III. gépkocsizó vonatosztály állította fel, a délvidéki hadművelet óta nem szerelt le. Szétosztva működött, egyszerre több helyen. Kizárólag polgári igénybevett gépkocsikkal, nevezetesen egy Zündapp és egy DKW motorkerékpárral, két Opel Kadett, egy Mercedes-Benz 170 és egy Škoda 1100 személyautóval, hat kölni Ford, négy Rába Super, egy Opel Blitz, egy Borgward Diesel 3 tonnás és egy Mávag-Benz 2,5 tonnás tehergépkocsival rendelkezett. Ellentétben a legtöbb alakulattal, a Kárpát-csoport, majd a Gyorshadtest hazaszállítása után sem szerelt le.

- pécsi **118. tehergépkocsi oszlop**: Csökkentett kellálladékkal állította fel a IV. gépkocsizó vonatosztály, négy közepes személyautóval és 18 Ford 3 tonnás tehergépkocsival rendelkezett.

- pécsi **119. tehergépkocsi oszlop**: A IV. gépkocsizó vonatosztály állította fel mozgósítással. Csökkentett kellálladékkal állították fel, négy közepes személyautóval, 18 Ford 3 tonnás tehergépkocsival, négy Polski-Fiat 1,5 tonnás tehergépkocsival és két motorkerékpárral rendelkezett.

- pécsi **120. tehergépkocsi oszlop**: A IV. gépkocsizó vonatosztály állította fel, csökkentett kellálladékkal: négy közepes személyautóval, 19 Ford 3 tonnás tehergépkocsival, három 1,5 tonnás tehergépkocsival és két motorkerékpárral rendelkezett.

- szegedi **121. közepes tehergépkocsi oszlop**: Az V. gépkocsizó vonatosztály állította fel, valószínűleg a bácskai hadművelet óta nem szerelt le. Három személyautóból és 24 Ford 3 tonnás tehergépkocsiból állt.

- szegedi **122. közepes tehergépkocsi oszlop**: Az V. gépkocsizó vonatosztály állította fel. Két motorkerékpárral, négy személyautóval és 18 Ford 3 tonnás tehergépkocsival vonult el. Négy tehergépkocsi javítás miatt visszamaradt.

---

[798] 12 tehergépkocsi hiányzott (azaz az állomány fele, meglévő 12 Ford G917T mellett), melyeket július 18-án 12 Polski-Fiat tehergépkocsival pótoltak. HL, HM 44225/eln.3/b.oszt.-1941.

[799] Öt tehergépkocsi hiányzott (volt 19 Ford G917T 3 tonnás tehergépkocsi), melyeket július 18-án öt Polski-Fiat tehergépkocsival pótoltak. Uo.

- szegedi **123. közepes tehergépkocsi oszlop**: Az V. gépkocsizó vonatosztály állította fel. Két motorkerékpárt, négy személyautót és 24 Ford 3 tonnás tehergépkocsit vitt magával, egy személyautó és egy tehergépkocsi javítás alatt állt.

- debreceni **124. közepes tehergépkocsi oszlop**: A délvidéki hadművelet óta nem szerelt le. Két motorkerékpárral, négy közepes személyautóval és 20 Ford V8-51 2,5 tonnás tehergépkocsival[800] rendelkezett.

- debreceni **125. közepes tehergépkocsi oszlop**: A délvidéki hadművelet óta nem szerelt le. Két motorkerékpárja, négy közepes személyautója, egy lengyel 3,5 tonnás tehergépkocsija és 17 Ford 2,5 tonnás tehergépkocsija volt.

- debreceni **126. közepes tehergépkocsi oszlop**: A délvidéki hadművelet óta nem szerelt le. Testvéralakulatához hasonlóan két motorkerékpárból, négy közepes személyautóból, egy lengyel 3,5 tonnás tehergépkocsiból és 17 Ford 2,5 tonnás tehergépkocsiból állt.

- miskolci **127. tehergépkocsi oszlop**: A VII. gépkocsizó vonatosztály állította fel mozgósítással. A délvidéki hadművelet óta nem szerelt le. Két polgári motorkerékpárból, három polgári közepes személyautóból és 20 honvédségi Ford 817T tehergépkocsiból állt.

- miskolci **128. tehergépkocsi oszlop**: A VII. gépkocsizó vonatosztály állította fel mozgósítással. Állományában egy polgári és egy katonai közepes személyautó, illetve 21 Ford 817T 3 tonnás katonai tehergépkocsi volt.

- miskolci **129. tehergépkocsi oszlop**: A VII. gépkocsizó vonatosztály állította fel mozgósítással. Egy polgári motorkerékpárral, három polgári és egy katonai közepes személyautóval, illetve 20 katonai Ford 817T tehergépkocsival rendelkezett.

- **130. (MÁVAUT) tehergépkocsi oszlop**: A délvidéki hadművelet óta nem szerelt le. Június 22. után helyezték át Bácskából, de csak július 9-én indult el Kőrösmezőre.

- **133. (MÁVAUT) tehergépkocsi oszlop**: A délvidéki hadművelet óta nem szerelt le, szintén július 9-én indult el Kőrösmezőre.

- **135. (MÁVAUT) tehergépkocsi oszlop**: Valószínűleg június 22-én került mozgósításra. Június 24-én Nyíregyházára települt, majd tovább Kolomeára.

- budapesti **I/1. közepes tehergépkocsi oszlop**: A központi gépkocsizó tanosztály állította fel. Október 5-én kilépett a Kárpát-csoport alárendeltségéből és a Gyorshadtest közvetlene lett. Budapest-Kőbánya alsó pályaudvaron szerelt le december 10-én.

- budapesti **I/2. közepes tehergépkocsi oszlop**: Szintén a központi gépkocsizó tanosztály állította fel. Budapest-Józsefváros pályaudvaron leszerelt december 1-jén.[801]

- komáromi **II/1. tehergépkocsi oszlop** és **II/2. tehergépkocsi oszlopok**: Június 27-ével mozgósíthatták őket. A kevés meglévő gépkocsi miatt egyesítve a 101. fővezérség-közvetlen gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság alárendeltségében működtek. Öt közepes személyautóból, négy motorkerékpárból, 23 Ford 3 tonnás és egy Spa 2 tonnás tehergépkocsiból álltak, melyekhez egy-egy 3 és 2 tonnás tehergépkocsit küldtek kiegészítésnek.[802]

- szombathelyi **III/1. közepes tehergépkocsi oszlop**: Vegyes állománnyal állították fel. Kilenc Ford 817T és két Ford V8-51 3 tonnás tehergépkocsit, két Rába-Krupp L36H 3 tonnás tehergépkocsit honvédségi készletből, két BMW R51 motorkerékpárt, egy Opel Olympia, egy Opel Kadett és egy Škoda 1100 kis, illetve egy Opel Kapitän közepes személyautót, négy

[800] HL, HM 490601/ált.3/b.oszt.-1941. alapján.

[801] Új Ford G917T tehergépkocsikkal rendelkezett. HL, HM 555763/ált.3/b.oszt.-1941. Az I. légvédelmi tüzérosztály néhány Ford V8-51 tehergépkocsijával egészítették ki. HL, HM 472642/ált.3/b.oszt.-1941.

[802] Egy-egy német és amerikai Ford, egy Spa és egy Rába Super tehergépkocsit a II. híradó zászlóalj, a II. légvédelmi tüzérosztály és a 103/1. légvédelmi ágyús üteg adott kölcsön. HL, HM 473642/ált.3/b.oszt.-1941.

kölni Ford 3 tonnás tehergépkocsit, illetve egy Rába-Krupp 5 tonnás tehergépkocsit polgári készletből biztosítottak.[803]

- pécsi **IV/1. tehergépkocsi oszlop**: Csökkentett kellálladékkal állították fel, négy közepes személyautóval, 20 Ford 3 tonnás tehergépkocsival és egy motorkerékpárral rendelkezett.
- pécsi **IV/2. tehergépkocsi oszlop**: Minden szempontból megegyezett a IV/1. oszloppal.
- debreceni **VI/1. tehergépkocsi oszlop**: Két motorkerékpárral, négy közepes személyautóval és 20 Ford 3 tonnás tehergépkocsival rendelkezett.
- debreceni **VI/2. tehergépkocsi oszlop**: Két motorkerékpárral, négy közepes személyautóval és 20 Ford 3 tonnás tehergépkocsival rendelkezett.
- miskolci **VII/1. közepes tehergépkocsi oszlop**: A VII. gépkocsizó vonatosztály állította fel. Állományába három polgári közepes személyautó, kilenc ismeretlen polgári és kilenc katonai Ford 3 tonnás tehergépkocsi tartozott.
- miskolci **VII/2. közepes tehergépkocsi oszlop**: A VII. gépkcosizó vonatosztály állította fel. Állományában egy polgári motorkerékpár, három polgári és egy honvéd közepes személyautó, 11 ismeretlen polgári és tíz honvéd Ford 3 tonnás tehergépkocsi volt.[804]
- kassai **VIII/1. tehergépkocsi oszlop**: Április elején mozgósították, április 10-e és július 26-a között folyamatosan dolgozott. 26-ára a tehergépkocsik zöme üzemképtelenné vált. Eredetileg két polgári Zündapp[805] motorkerékpárral, három katonai (Polski-Fiat és Fiat 1100 Berlina) és egy polgári kis személyautóval, illetve 20 katonai Ford G917T 3 tonnás tehergépkocsival vonult el.[806]
- kassai **VIII/2. tehergépkocsi oszlop**: Július 26-áig nem érkezett be menetképtelenség miatt. Október 5-én kilépett a Kárpát-csoport alárendeltségéből és a Gyorshadtest közvetlene lett, de 9-én le is szerelték. Négy polgári kis személyautóval és 24 katonai Ford G917T 3 tonnás tehergépkocsival rendelkezett.[807]
- Kolozsvári **IX/1. tehergépkocsi oszlop**: Július 16-án Husztról indult a Gyorshadtesthez Proskurowba. Az utolsók között 1942. február elején szerelt le.
- kolozsvári **IX/2. tehergépkocsi oszlop**: Ford 817T tehergépkocsikkal.[808] Csak július 24-étől működött biztosan Proskurowból és szintén 1942. február elejéig működött.
- **szám nélküli tartálygépkocsi oszlop**: Valószínűleg Bácska óta nem szerelt le. Július 17-én már a Gyorshadtestnél működött Delatynról. Október 5-én kilépett a Kárpát-csoport alárendeltségéből és a Gyorshadtest közvetlene lett.
- **Légierők szám nélküli tartálygépkocsi oszlopa**: 17 Ford V8-51 tartály gépkocsi.[809]
- **szám nélküli vontató oszlop**: Július 6-án szervezték meg a hágókon átkelő hadihíd oszlopok, és egyéb gépjármű oszlopok segítésére 33 KV-40 tüzérségi vontató vezényléses összevonásával. Július 21-étől Stanislauban tartózkodott.
- budapesti **I/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop**: Öt Ford BB sebesültszállító gépkocsival vonult el.

---

[803] A III. hadtest területén korábban nem tároltak tehergépkocsikból tartalék készletet és nem is rendelkezett olyan határvadász alakulatokkal, ahonnan felszabadulhattak volna Ford tehergépkocsik, így sokkal inkább függtek a polgári tulajdonban lévő gépjárművektől, mint a többi hadtest.

[804] Eredetileg 17 átalakítandó Ford G917T tehergépkocsik voltak vezényelve, illetve a VIII. légvédelmi tüzérosztály adott kölcsön három Ford V8-51 tehergépkocsit. HL, HM 900202/ált.3/b.oszt.-1941. Ezek kieséseit pótolták 11 polgári tehergépkocsival.

[805] HL, HM 60932/eln.3/b.oszt.-1941.

[806] Eredetileg 24 átépítendő Ford G917T tehergépkocsit utaltak ki július 3-án. HL, HM 44762/eln.3/b.oszt.-1941.

[807] Az átépítendő Ford G917T tehergépkocsikat július 3-án adták át mindkét oszlop esetében. HL, HM 44762/eln.3/b.oszt.-1941. és HM 486504/ált.3/b.oszt.-1941.

[808] HL, HM 553283/ált.3/b.oszt.-1941.

[809] Július 14-én alakult meg a légierők szertárának gépkocsi javítóműhely hét és a repülődandár vonatának tíz tartály gépkocsijából, egy tiszttel és 17 gépkocsivezetővel. Hl, HM 47224/eln.3/b.oszt.-1941.

- budapesti **I/2. sebesültszállító gépkocsi oszlop**: Hat Ford BB sebesültszállító gépkocsit kapott.

- budapesti **1. gyalogdandár sebesültszállító gépkocsi oszlop**: Öt Ford BB sebesültszállító gépkocsival rendelkezett.

- budapesti **2. gyalogdandár sebesültszállító gépkocsi oszlop**: Öt Ford BB sebesültszállító gépkocsival vonult el.[810]

- budapesti **I. gépkocsi szeroszlop**: Július 17-én érkezett be Stanislaura. Üzemanyagrészlege külön működött, Delatynban. Nyolc teljesen új Ford G917T 3 tonnás tehergépkocsival, hat Ford V8-51 tartály gépkocsival, két Spa 38R ikerműhely gépkocsival és egy KV-40 vontatóval lett ellátva.[811]

- komáromi **II. gépkocsi szeroszlop**: Június 27-ével mozgósíthatták, de menetkészültségét nem érte el, így sokáig nem vonult el hadműveleti területre. Egy közepes személyautót, egy motorkerékpárt, 12 3 tonnás tehergépkocsit, egy KV-40 vontatót és egy Ford V8-51 tartály gépkocsit vitt magával, melyhez később kiegészítésként egy kis tehergépkocsit és egy KV-40 vontatót küldtek még. Beosztottak egy további, jelzés nélküli gépkocsi oszlopot is a II. gépkocsizó vonatosztálytól, 18 3 tonnás és öt 2 tonnás tehergépkocsival.

- szombathelyi **III. gépkocsi szeroszlop**: A III. gépkocsizó vonatosztály állította fel. Állományában egy BMW R51 motorkerékpár, egy BMW 50 Le-s, egy Hanomag 1300 személyautó, egy Opel Blitz 1,5 tonnás, egy Mercedes-Benz 4 tonnás, egy kölni Ford 3 tonnás, egy Rába-Krupp 3 tonnás, egy Rába Super 3 tonnás, egy Škoda 6 tonnás, egy Saurer Diesel 6 tonnás, egy Opel Blitz 3 tonnás tehergépkocsi volt polgári készletből, illetve két Spa 38R tehergépkocsi és egy KV-40 vontató honvédségi anyagból, melyekhez később két Ford V8-51 3 tonnás tehergépkocsit küldtek ki kiegészítésként.

- debreceni **VI. gépkosi szeroszlop**: Aknaszlatinára települt, majd a Gyorshadtesttel Ukrajnába került. Egy motorkerékpárral, egy közepes személyautóval, nyolc 2,5 tonnás tehergépkocsival, öt 1,5 tonnás tehergépkocsival, két KV-40 vontatóval és két Spa 38R műhely gépkocsival rendelkezett.

- miskolci **VII. gépkocsi szeroszlop**: Alkalmazásáról nem sokat tudni. Egy polgári motorkerékpárral, egy polgári közepes személyautóval, egy 5 tonnás, négy 3 tonnás, két 1,5 tonnás polgári, illetve honvédségi oldalról hat Polski-Fiat 1,5 tonnás tehergépkocsival, egy KV-40 vontatóval és két Spa 38R műhely gépkocsival rendelkezett.

- kassai **VIII. gépkocsi szeroszlop**: Június 29-ével már menetkésszé vált, először Tiszaújlakra települt, majd július 19-étől Kolomeán működött. Október 5-én kilépett a Kárpát-csoport alárendeltségéből és a Gyorshadtest közvetlene lett. Honvédségi anyagból két 2 tonnás és 12 3 tonnás tehergépkocsival[812], két Spa 38R műhely gépkocsival és egy KV-40 vontatóval rendelkezett, míg polgári igénybevételből egy közepes személyautó és egy motorkerékpár volt beosztva.

- budapesti **102. gépkocsi szeroszlop**: A gépkocsi szertár állította fel. Július 24-én a Gyorshadtestnek dolgozott Kameniec-Podolskiban.

- miskolci **VII. gépkocsi szeroszlop üzemanyag részlege**: Kőrösmező térségében települt.

- budapesti **102. sebesültszállító gépkocsioszlop**: A délvidéki hadművelet óta nem szerelt le. Július 4-én érkezett be Kőrösmezőre.

[810] HL, I.hdt.pság. 38231-1941, 576. doboz.
[811] HL, I.hdt.pság. 38231-1941, 576. doboz.
[812] Ebből három Ford V8-51 tartály gépkocsi volt, melyeket július 3-án utaltak ki. HL, HM 44762/eln.3/b.oszt.-1941.

- budapesti **104. sebesültszállító gépkocsioszlop**: Július 1-én mozgósították.[813]

- debreceni **VI/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop**: Augusztus 15-e után vonult el. Két motorkerékpárral, egy közepes személyautóval, egy 2,5 tonnás és egy 1,5 tonnás tehergépkocsival, nyolc rögtönzött (mentő) és hat katonai sebesültszállító gépkocsival rendelkezett.

- debreceni **VI/2. sebesültszállító gépkocsi oszlop**: Augusztus 15-e után nem vonult el. Két motorkerékpárral, egy 2,5 tonnás és egy 1,5 tonnás tehergépkocsival, nyolc rögtönzött (mentő) és hat katonai sebesültszállító gépkocsival rendelkezett.

- miskolci **VII/1. sebesültszállító gépkocsioszlop**: A délvidéki hadművelet óta nem szerelt le. Állományában egy polgári közepes személyautó, egy polgári és egy katonai 1,5 tonnás tehergépkocsi, illetve nyolc rögtönzött (polgári) mentő és nyolc katonai sebesültszállító gépkocsi volt.

- miskolci **VII/2. sebesültszállító gépkocsioszlop**: A délvidéki hadművelet óta nem szerelt le. Állományában teljesen megegyezett a VII/1. oszlopéval, mellyel mindvégig szorosan együttműködve dolgozott.

- kassai **VIII/1. sebesültszállító gépkocsioszlop**: Egy polgári kis személyautója, két 1,5 tonnás tehergépkocsija, hat rögtönzött (polgári mentő) és hét katonai Polski-Fiat sebesültszállítója volt.

- kassai **VIII/2. sebesültszállító gépkocsioszlop**: Egy polgári kis személyautója, egy 1,5 tonnás polgári és egy 3 tonnás katonai tehergépkocsija és hét rögtönzött (mentő) és hét honvédségi Polski-Fiat sebesültszállítója volt.[814]

- váci **151. gépkocsizó hadihíd csoport parancsnokság**: **151. hadihíd oszlop**, váci **152. gépkocsizó hadihíd oszlop**, **153. gépkocsizó hadihíd oszlop**, **154. gépkocsizó hadihíd oszlop**, **155. gépkocsizó hadihíd oszlop**, **156. gépkocsizó hadihíd oszlop.**

Július 3-ával mozgósították a **151. gépkocsizó hadihíd csoport**ot a **151.-156. hadihíd oszlopok**kal. A Központi gépkocsizó tanosztály 99 KV-40 vontatót és hat (terepjáró átépítésre kiválasztott) Ford G917T 3 tonnás tehergépkocsit biztosított két részletben, 3-án (33+2) és 7-én (66+4) az alakulatok részére.[815] Ez volt az egyetlen alkalom, amikor valamelyik páncéloshadosztályon kívül szerveztek teljesen motorizált hadihíd alakulatot. A jelentős anyagigény és a vontatók lassú menetképessége miatt többet így nem szerveztek alakulatot ideiglenes jelleggel sem.

A **13.** és **14. kerékpáros üteg**ek, illetve **3. gépvontatású tüzérosztály** üzemképtelen Hansa-Lloyd vontatóit nem tudták Botondokkal vagy más gépjárművekkel helyettesíteni, így azok menetképtelenek maradtak és nem vonultak el hadműveleti területre.

Július 5-étől megkezdte a gépkocsi szertár a begyűjtött jugoszláv gépjárművek honvédségi rendszámmal való ellátását majd csapatoknak történő kiosztását.[816] Az igen vegyes összetételű zsákmányanyag többségét hátországi alakulatok és szervezetek kapták meg.

1941. július 6-ával Magyarországon is bevezették a jobboldali közlekedést.[817] Kivétel átmenetileg csak Budapest és vonzáskörzete volt, ahol át kellett építeni a biztosító berendezéseket.

Július 25-ével megkezdték a Kassára települt (két) haditudósító szakasz **1. haditudósító század**dá kibővítését, melyhez augusztus 13-áig bezárólag két Chevrolet nagy személyautót,

[813] Parancsnoka egy polgári Horch személyautóval. HL, HM 43683/eln.18.oszt.-1943.
[814] Az oszlopoknak július 3-án öt-öt Polski-Fiat sebesültszállítót utaltak ki. HL, HM 44762/eln.3/b.oszt.-1941.
[815] HL, HM 44202/eln.3/b.oszt.-1941.
[816] HL, HM 46411/eln.3/b.oszt.-1941.
[817] HL, HM 25897/eln.3/b.oszt.-1941.

két-két átalakított Polski-Fiat 518 1 tonnás közúti és Polski-Fiat 508 terepjáró kis tehergépkocsit utaltak ki.[818]

Július végén minden hadtestet kötelezték egy-egy 25 tehergépkocsiból álló tehergépkocsi oszlop összeállítására, melyek előbb a Gyorshadtest és a Kárpát-csoport, majd végül a megszálló erők közvetlen ellátását végezték. Jellemzően a jobb minőségű típusokat keresték (amerikai és német Ford, Rába, Polski-Fiat, Spa). A honvédségi alakulatoktól összeválogatott tehergépkocsik elvezénylése miatt menetképtelenné vált a pécsi kerületből a 3. hadsereg parancsnokság, a IV. hadtest parancsnokság, a 10. és 11. dandárparancsnokság, a 4. élelmező raktár, a IV. híradó zászlóalj, továbbá a teljes IV. légvédelmi tüzérosztály és a IV. gépkocsizó vonatosztály is. Az ekkor felállított alakulatokat nehéz volt beazonosítani:

- budapesti 110. tehergépkocsi oszlop: öt Ford 817T tehergépkocsi és 20 Rába és Mávag MATEOSZ tehergépkocsi
- székesfehérvári 109. tehergépkocsi oszlop: 11 Ford V8-51, hét átépítendő Ford G917T, négy Polski-Fiat, két Rába-Krupp L36H és egy Spa 38R tehergépkocsi
- szombathelyi III/2. tehergépkocsi oszlop: hat Spa 38R, hat Ford V8-51, öt Ford 817T, két Ursus, két Chevrolet, egy Polski-Fiat és két ismeretlen lengyel tehergépkocsi
- pécsi 11. rögtönzött, más néven 111. tehergépkocsi oszlop: négy Spa 38R, egy Rába AFh, egy Rába AFi, egy Mávag-Benz N1, és három Polski-Fiat 1,5 tonnás, egy Mávag-Benz Lo2500 tehergépkocsi, továbbá 13 MATEOSZ tehergépkocsi
- szegedi V/2. tehergépkocsi oszlop: 22 Ford 817T és három Ford V8-51 tehergépkocsi
- debreceni 16. rögtönzött tehergépkocsi oszlop: 12 Ford V8-51 és 13 Ford 817T tehergépkocsi
- miskolci 21. rögtönzött tehergépkocsi oszlop: 22 Ford V8-51, két Ford 817T és két Polski-Chevrolet tehergépkocsi
- kassai, ismeretlen hadrendi számú tehergépkocsi oszlop: 23 Ford 817T és két Ford V8-51 tehergépkocsi
- valószínűleg kolozsvári IX/1. tehergépkocsi oszlop: hét Ford V8-51, hét Rába Super, hét Ford 817T, egy Rába AFi, egy Spa 38R és két ismeretlen lengyel tehergépkocsi.[819]

A fenti kilenc tehergépkocsi oszlopból hét mindvégig a megszálló erők részére voltak beosztva és bár a gépjármű-állományuk részben cserélődött, illetve átnevezésre is kerültek, az alakulatok maguk sosem szereltek már le a háború ideje alatt.

Augusztus 23-án pótlásként kiutaltak a Gyorshadtest **9.** és **11. kerékpáros zászlóalj**ainak 16 új Toldi II könnyű harckocsit. A páncélosok az Esztergom-kenyérmezői központi készletből vasúton szállították ki, majd a 9/4. és 11/4. századokba osztották be.[820]

Augusztus végén folytatódott a **haditudósító század** bővítése. Előbb tíz Zündapp 250DB szóló motorkerékpárt rendeltek a vezérkari főnökségen keresztül[821], majd újabb felkészített és részben átalakított négy Polski-Fiat nyitott nagy személyautót, két Polski-Fiat 518 1 tonnás tehergépkocsit, két Polski-Fiat 508 terepjáró műszer gépkocsit, két Polski-Fiat üzemanyag taligát és két 3 tonnás (zárt) áruszállítót utaltak ki.[822]

1941. szeptember 6-ától megkezdték a még bevethető páncélos alegységek összevonását. A megmaradt harcképes részeket az 1. lovas páncélos zászlóalj törzse fogta össze. A zászlóalj közvetleneit a saját árkász szakasza, saját páncéltörő ágyús szakasza (kiegészítendő négylövegessé), illetve a 9. harckocsi zászlóalj távbeszélő szakaszából állt. A 9/1. könnyű

[818] HL, HM 48029/eln.3/b.oszt.-1941.
[819] HL, HM 48861/eln.3/b.oszt.-1941.
[820] HL, HM 58486/eln.3/b.oszt.-1941.
[821] HL, HM 59970/eln.3/b.oszt.-1941.
[822] HL, HM 59978/eln.3/b.oszt.-1941.

harckocsi századot (20 kocsival, kiegészítendő 22-re) és a 11/1. könnyű harckocsi század (19 kocsival, kiegészítendő 22-re) alkotta a fő erőket. A zászlóalj vonatrészlegét ki kellett egészíteni a 9. harckocsi zászlóalj vonatával és a 11. harckocsi zászlóalj műhely részlegével. Minden egyéb alakulatrészt, miután a megmaradókat teljes feltöltöttség szintjére emeltek, felszerelésével, fegyverzetével és személyi állományával leszereltek és a hazai fejlesztési program céljaira hazaküldtek, hogy befejezhessék az átállást az új hadrendre. A zászlóaljnak szeptember 26-án Lamokowszkij[823] vasútállomáson kellett gyülekeznie és hivatalosan megalakulnia. Az utánpótlásként kiküldött páncélgépkocsikat a gépkocsizó dandárok felderítő zászlóaljaiba kellett beosztani. Az 1. lovas páncélos zászlóalj páncélgépkocsi századát (végül is nyolc páncélgépkocsit, 32 kezelőszemélyzetet egy tiszttel) az 1. felderítő zászlóalj 1. páncélgépkocsi századába osztották be, amelyet Esztergomból küldött három páncélgépkocsi egészített ki. A század maradékát, szeptember 26-ai adat szerint két tisztet, egy hadapródot, 55 fő legénységet, egy motorkerékpárt, egy amerikai Ford és hat Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit a lovas páncélos zászlóalj más részeinél használták fel. A 2. felderítő zászlóalj páncélgépkocsi százada ugyancsak három harcjárművet kapott Esztergomból. Az ezen felül megmaradó személyzetet Kriwoj-Rog gyűjtőtáborba vezényelték.[824]

Július és augusztus során jelentős mennyiségű harci és műszaki kiesés keletkezett a páncélos erőknél. Műszaki mentés hiányában gyári szerelő részlegeket kellett kirendelni, melyek ritkábban újra harcképessé, általában pedig menetképessé tették a járműveket, melyeket így haza lehetett szállítani. Elsősorban a Toldi könnyű harckocsik és Csaba páncélgépkocsik váltak be. Az Ansaldo kisharckocsikról viszont végleg kiderült, a korszerű hadviselésben már nem felelnek meg, így a hadműveletek alatt kivonták a harcoló csapatoktól. A hadműveleti területre kiszállított Ansaldok zöme meghibásodott, néhányat harccselekmények tettek használhatatlanná. Ugyanakkor kijelenthető, hogy valamennyi páncélost hazaszállították, melyek nagyjavítást követően az alapfokú harcjárművezető kiképzésben szolgáltak tovább.

A július-december közötti időszakban összesen 95 Toldi I és Toldi II könnyű harckocsi vett részt. 25 páncélos kapott belövéseket, 21 motorhibával esett ki tartósan. A Toldi II-k, gyakorlatilag bejáratás nélkül kerültek bevetésre, igen rossz volt az állapotuk, hamar „elfáradtak". Görgőiken az alkalmazott anyagok (pl. buna gumi[825]) sokkal gyengébbnek minősültek. Végleges veszteség technikai téren, azaz olyan kocsi, amelyet nem hoztak végül haza, nem keletkezett.[826] Augusztus végén a Ganz gyár megbízást kapott a Toldi harckocsik műszaki mentéséhez (hazaszállításához) megfelelő szállító eszköz elkészítésére és bemutatására. A gyári tehergépkocsik mellett Breda nehéz vontatókkal tervezték a végül megrendelt öt mélyépítésű pótkocsi vontatását, de ezek alkalmatlannal bizonyultak a mozgatásra. Az eszközök elkészültek, de az 1941-es nyári-őszi hadjáratban már nem vettek részt.[827]

A németek októberben, egyetlen kivételes alkalommal azzal köszönték meg a magyar katonai részvételt az 1941 nyár eleji, erőn felül végrehajtott támadásban, hogy 18 Zündapp szóló motorkerékpárt, tíz Mercedes-Benz 170V közepes személyautót, kilenc Mercedes-Benz L1500A közepes terepjáró személyautót és 20 Ford G917T 3 tonnás tehergépkocsit adtak át

[823] A keleti hadműveleti terület előforduló településneveit a dokumentumokban szereplő, németes-magyaros formában tartottam meg.
[824] HL, IV., Gyorshadtest tábori bírósága, 1426. doboz, Ü.1071/1942.
[825] A buna gumi szintetikus és növényi alapú anyaggal kiegészített, felhigított olaj gumi volt, mely műgumi minőségben gyengébbnek bizonyult a hagyományosnál. Bevezetése a gumihiány miatt történt meg.
[826] HL, HM 1135/eln.3/b.oszt.-1942.
[827] HL, HM 57538/eln.3/b.oszt.-1941. Egy ebből az öt Ganz pótkocsiból ma is megtalálható a Hadtörténeti Múzeum keceli gyűjteményében.

Lublinban a m. kir. Honvédségnek (az I. Gyorshadtestnek), ellenszolgáltatás nélkül.[828] December elején a Gyorshadtest parancsnokságához négy személyautót, az 1. gépkocsizó dandár törzsének kilenc motorkerékpárt, három közúti és négy terepjáró közepes személyautót, a 2. gépkocsizó dandár törzsének kilenc motorkerékpárt, három közúti és négy terepjáró közepes személyautót, illetve a 20 Ford tehergépkocsit adták át. Utóbbiakból a Fordok egy egész tehergépkocsi oszlopot alkottak, míg a többit a megalakuló 2. gépkocsizó lövészdandár parancsnoksághoz osztottak be.[829]

A Gyorshadtest vesztesége, melyek Dnyepropetrovszkban lettek összegyűjtve és vasúton hazaszállítva 1941 októbere és 1942 márciusa között:[830]

	személyautó	**tehergépkocsi**	**vontató és Marmon-Ford**	**különleges**	**motorkerékpár**	**orosz**
honvéd	68	271	155	18	62	20
polgári	103	116	-	-	144	-
javítandó (h)	20	95	109	9	12	6
javítandó (p)	31	41	-	-	29	-
selejt (h)	48	176	46	9	50	14
selejt (p)	72	75	-	-	115	-

150 további javításra szoruló gépjármű Winniczából lett hazaszállítva. A selejtezésre megnevezett anyag a helyszíni felmérést tükrözte. A szállítások bőven azok után történtek meg, hogy a csapatok leszereltek, mivel nem állt rendelkezésre elég magyar vasúti szerelvény. A németek pedig nem adtak a saját csapataik ellátási nehézségei miatt. A valóságban hazaszállítást követően a legtöbb érintett gépjárművet kijavították a gépkocsi szertárban vagy a Központi gépkocsi javító műhelyben, illetve valamelyik polgári vállalkozásnál.

A végleges veszteség az első szovjetek elleni hadműveletben nem volt jelentős technikai szempontból. Összesen két páncélgépkocsi veszett el. Egy - az első - Toldi II könnyű harckocsit pedig selejtezték, olyan mértékben sérült a páncélzata. Ezt a kocsit 1942. április 15-én műszaki felülvizsgálat után szétszerelték. Páncélzata kilágyult, a megmaradt használható részeket egy másik kiégett harckocsiba építették át.[831] Tornyát a Páncélos lőiskola kapta meg.[832]

A páncélzattal nem rendelkező gépjárművek veszteségei jellemzően a gyengébb minőségű polgári anyagban voltak jelentősek. Végleges veszteség, főleg közvetlen hadisérülés miatt kevés keletkezett.

Az 1941-es békehadrend:[833]

Az 1941/42-es költségvetési év rengeteg nehézséggel párosult. A haderő fejlesztései a m. kir. Honvédség szervezetét tekintve valóban első korszerű teljesen gépesített seregteste, a 2. páncéloshadosztály megalakítására, a IX. hadtest teljes kiépítésére, a páncélelhárítás és légvédelem, illetve a repülőalakulatok átszervezésére vonatkoztak. A véglegesített szervezés

[828] HL, HM 137337/eln.3/b.oszt.-1941., 19838/eln.3/b.oszt.-1942.
[829] HL, HM 417773/ált.3/b.oszt.-1943. A Mercedes-Benz L1500A terepjáró közepes személyautókból több nem került a m. kir. Honvédségbe.
[830] HL, HM 140212/eln.3/b.oszt.-1941.
[831] HL, HM 143255/eln.3/b.oszt.-1941.
[832] HL, HM 18663/eln.3/b.oszt.-1942.
[833] Kizárólag a változások kerülnek bemutatásra.

1941. október 1-jével lépett életbe, de a részleges mozgósításban érintett alakulatok csak hazaérkezésük után tudták a rendelkezéseket végrehajtani.[834]

A megnövekedett igények miatt gépkocsivezetőket és gépkocsi műszaki képzettségű személyzetet (és rokonszakmájúakat) csak a légierőkhöz, páncélos és gépkocsizó csapatokhoz, illetve olyan alakulatokhoz oszthatták be, amelyeknél rendszeresített gépkocsik szerepeltek.

Gyorscsapatok:

A **Gyorshadtest parancsnokság** állományát részben kiegészítették, feladatköre nem változott. A megszűnő 2. gépkocsizó dandár parancsnokságából újonnan került felállításra a „**m. kir. 2. honvéd páncélos hadosztály parancsnokság**". (Az eredeti állományt egy Fiat Torpedo kis személyautóval és egy ismeretlen szóló motorkerékpárral bővítették.) Ennek hadrendjébe került a megszűnő 3. gyalogdandár parancsnokságából felállított „**m. kir. 2. honvéd harckocsi dandár parancsnokság**". (egy ismeretlen nagy és egy Opel Olympia közepes személyautó, két Puch szóló motorkerékpár)[835] A megszűnő 15. gyalogezred törzséből került felállításra a „**m. kir. 2. honvéd gépkocsizó lövészdandár parancsnokság**". (Egy Mercedes-Benz nagy és egy lengyel Fiat 1500 közepes személyautó, két szóló motorkerékpár[836].) A 15/I. gyalogzászlóalj törzséből az **1. harckocsi ezred parancsnoksága**, a 15/II. gyalogzászlóalj törzséből az **51. páncélvadász zászlóalj parancsnoksága** alakult meg. A 15. gyalogezred árkász százada és a 15/I. zászlóalj távbeszélő szakasza átképzés után az **1. harckocsi ezred közvetlenei**t alkotta. (1. harckocsi ezred gépkocsizó árkász szakasz és gépkocsizó távbeszélő szakasz) Az újonnan megalakuló „m. kir. 51. honvéd páncélvadász zászlóalj" a 2. harckocsi dandár alárendeltségébe került, állományát a 9. és 11. kerékpáros zászlóaljak feleslegessé vált [6.] páncélvadász századaiból alkották, jelentős újonc sorlegénységgel, hiszen a távlati elképzelések szerint újabb páncélvadász alakulatok felállításában ennek az első alakulatnak kellett részt vennie. A részlegesen mozgósított **2. lovasdandár parancsnokság** helyőrséget változtatott, Kecskemétről Szabadkára került.[837]

A 4.-6. gépkocsizó zászlóaljakat október 1-től átnevezték a „**m. kir. 4.-6. gépkocsizó lövész zászlóalj**"-ra. Ezzel egy időben az új 2. gépkocsizó lövészdandár alárendeltségébe léptek. Ezen zászlóaljak páncéltörő ágyús szakaszait megszüntették, pontosabban szervezési okokból leadták. A 6. gépkocsizó lövész zászlóaljat áthelyezték Ungvárról Munkácsra, az 1.-3. gépkocsizó zászlóaljak árkász szakaszai pedig Budapestről [Budafok-]Hárosszigetre. (Gépjármű állományok a páncéltörő ágyús szakaszok leadását leszámítva nem változtak egyik zászlóaljnál sem.)

Megszűnt összesen négy kerékpáros zászlóalj. A budapesti 10. kerékpáros zászlóalj az **1/I. harckocsi zászlóalj**at állította fel Rimaszombaton, a munkácsi 12. kerékpáros zászlóalj a **3/I. harckocsi zászlóalj**at Munkácson, a szilágysomlyói 13. kerékpáros zászlóalj a **4/I. harckocsi zászlóalj**at Szilágysomlyón, a szegedi 16. kerékpáros zászlóalj a rétsági **2/I. harckocsi zászlóalj**at. Szervezet-szerűen mind a négy harckocsi zászlóalj az 1. harckocsi ezred parancsoksága alá tartozott. Távlati elképzelések szerint a következő költségvetési évvel (1942. október 1-el) a hadrendfejlesztés folytatásával felállították volna a 2., 3. és 4. harckocsi ezredek törzseit, illetve a 2/II., 3/II. és 4/II. harckocsi zászlóaljakat is. Az 1941. október 1-el felvett I. zászlóaljak nevei ezt a fejlesztési célt szolgálták.

---

[834] HL, HM 41000/eln.1/a.oszt.-1941.

[835] A lengyel Opel helyett 1942. június 23-án kiutaltak egy Ford Sedan közepes személyautót. HL, HM 486079/ált.3/b.oszt.-1942.

[836] Az egyik egy lengyel eredetű DKW 350 cm^3 motorkerékpár volt, a másik szintén lengyel anyagból származó, de ismeretlen típus volt. 1941. október 11-ével utalták ki őket. HL, HM 91853/eln.3/b.oszt.-1941.

[837] Az 1. gépkocsizó dandárnál beállítottak külön tüzér parancsnokot, de annak közepes személyautója készlethiány miatt nem lett kiutalva. HL, HM 70310/eln.3/b.oszt.-1941.

A 12. és 13. kerékpáros zászlóaljak kisharckocsi szakaszai Zilahra, a korábban nyíregyházi elhelyezésű 1. lovasdandár páncélos zászlóaljhoz kerültek át. A 10. és 16. kerékpáros zászlóaljak kisharckocsi szakaszai Zentára, az addig ceglédi 2. lovasdandár páncélos zászlóaljához kerültek. Ugyanoda közvetlenként került beosztásra a 12. kerékpáros zászlóalj páncéltörő ágyús szakasza is. A lovas páncélos zászlóaljak ekkortól egységesen négy-négy kisharckocsi- és egy könnyű harckocsi szakasszal kellett rendelkezzenek. A 10. kerékpáros zászlóalj páncéltörő ágyús szakaszát kettéosztották , a félszakaszok beolvadtak a szabadkai 1. és ceglédi 2. huszárezred páncéltörő ágyús századokba. A szilágysomlyói 13. kerékpáros zászlóalj páncéltörő ágyús szakaszát ugyancsak kettéosztva a nagyváradi 3. és nyíregyházai 4. huszárezredek páncéltörő ágyús századaiba állították be.

A lovas páncélos zászlóaljakat is ellátták közvetlenekkel (árkász, távbeszélő és négylöveges páncéltörő ágyús szakaszokkal), kisharckocsi szakaszait a többi század feltöltésére használták fel, így a vegyes harckocsi századok már egységesen 22 kis és hat könnyű harckocsiból álltak. Szervezetükbe ugyancsak dandár javítóműhelyt rendszeresítettek addigi részlegüket kibővítve. Az **1. lovas páncélos zászlóalj** Nyíregyházáról Zilahra, a **2. lovas páncélos zászlóalj** Ceglédről Zentára költözött át. A teljesen átszervezett lovas páncélos zászlóaljak állománya egyenként 15 Méray-Puch szóló motorkerékpárból, öt Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóból, hat Fiat 508M és 508C kis személyautóból, hat Krupp félraj gépkocsiból, egy Rába Super, illetve Spa 38R 1,5 tonnás tehergépkocsiból, 19 Botond raj gépkocsiból, egy Rába AFi R/7 rádió gépkocsiból, 14 Csaba páncélgépkocsiból, 46 Ansaldo kisharckocsiból, 13 Toldi könnyű harckocsiból, egy Ford BB sebesültszállító gépkocsiból, egy Rába-Krupp L3H63 terepjáró műhely gépkocsiból, négy Krupp páncéltörő ágyú vontatóból, nyolc Ford 817T és Ford G917T 3 tonnás közúti és tíz Marmon-Ford terepjáró 3 tonnás tehergépkocsiból, három Hansa-Lloyd Express és OD Rex oktató gépkocsiból, illetve egy Csaba oktató páncélgépkocsiból állt.

A megmaradó **14.** és **15. kerékpáros zászlóalj**ak 3. kerékpáros századait átszervezték motorkerékpáros századdá. A zászlóaljak összesített állománya így jelentősen bővült. Összesen 99 motorkerékpárral[838], három Ford V8 nyitott közepes és két Fiat 508M és 508C kis személyautóval, hét Ford 817T és Ford V8-51 3 tonnás és két Polski-Fiat 1,5 tonnás tehergépkocsival, három kiképző motorkerékpárral, két OD oktató gépkocsival, hat Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval, kilenc Botond raj gépkocsival, 24 Krupp L2H43 és L2H143 félraj gépkocsival, négy Hansa-Lloyd vontatóval, hat Ansaldo kisharckocsival, egy Rába AFh vagy AFi R/7 rádió gépkocsival és egy Spa 38R vagy Ford BB sebesültszállító gépkocsival rendelkezett. (A bővülés 90 motorkerékpár, egy Ford V8-51 3 tonnás tehergépkocsi, egy OD oktató gépkocsi, hét Botond raj gépkocsi és négy Krupp L2H43 félraj gépkocsi volt.)

A **9.** és **11. kerékpáros (harckocsi) zászlóalj**ak átszervezése külön intézkedések útján módosult. A rétsági 11. kerékpáros zászlóalj zöme át lett szervezve **32. önálló harckocsi zászlóalj**já, miután Rétságról Nyírbátorba helyezték át. Régi 11/3. kerékpáros (harckocsi) százada az 1/I. harckocsi zászlóaljba, 11/4. százada a 2/I. harckocsi zászlóaljba, 11/6. százada [kerete, komolyabb állomány nélkül] pedig az 51. páncélvadász zászlóaljba olvadt. A jászberényi 9. kerékpáros zászlóalj zömét átszervezték **31. önálló harckocsi zászlóalj**já. Régi 9/3., 9/4. és 9/6. századait áthelyezték/beolvasztották a munkácsi 3/I., szilágysomlyói 4/I. harckocsi- és budapesti 51. páncélvadász zászlóaljakba. A 3. és 4. századok mindkét zászlóalj esetében könnyű harckocsi századok voltak, ezekből kívánták kialakítani a könnyű- és közepes harckocsi századok kereteit. Az 5. századok eltűntek a hadrendből, mivel páncélvadászokból nem állt elég mennyiség rendelkezésre. A feltöltés/kiképzés csak a

[838] Méray KK31H, Méray-Puch, Bianchi, majd Puch szóló motorkerékpárok vegyesen.

megmaradt 6. századoknál indult meg, melyeket az 51. zászlóaljba vontak össze. Az átállást elméletileg 1941. október 1-jén, tekintet nélkül az átfegyverzés és átképzés állapotára, végre kellett hajtani. A (9/1., 9/2., 11/1. és 11/2.) kerékpáros századoknak az átfegyverzések végrehajtásáig, mozgósítás esetén eredeti jelleggel kellett működniük. Minden zászlóalj egy-egy műhelyszakaszt is kapott addigi részlegét kibővítve, melyek a zászlóalj gépjárműveinek kisjavítását végezhették.

A **31.** és **32. önálló harckocsi zászlóalj** egyenként 18 Bianchi és új Puch szóló motorkerékpárral, négy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval, három Fiat 508M és 508C kis személyautóval, három Mávag-Benz N1 1,5 tonnás tehergépkocsival, 21 Botond raj gépkocsival, egy Rába AFh R/7 rádió gépkocsival, 44 Toldi könnyű harckocsival, négy Turán közepes harckocsival[839], hat Nimród páncélvadásszal, egy Ford BB sebesültszállító gépkocsival, egy Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsival, hat Ford V8-51 és Ford G917T tartály gépkocsival, négy Krupp L2H242 és OD Rex oktató gépkocsival, és egy Rába-Krupp L3H63 terepjáró műhely gépkocsival rendelkezett.

Az újonnan szervezett esztergomtábori **1. harckocsi ezred** törzsében egy Méray-Puch szóló motorkerékpár, két Fiat 508C kis személyautó, nyolc Botond raj gépkocsi, egy Rába AFi R/7 rádió gépkocsi és egy OD oktató gépkocsi volt.

Egy **harckocsi zászlóalj** 15 Méray-Puch és Sokol szóló motorkerékpárból, négy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóból, három Fiat 508M és 508C kis személyautóból, 22 Botond raj gépkocsiból, egy Rába AFi R/7 rádió gépkocsiból, egy Toldi könnyű harckocsiból, 57 Turán közepes harckocsiból[840], egy Spa 38R sebesültszállító gépkocsiból, egy Ford 817T vagy Ford V8-51 3 tonnás tehergépkocsiból, hat üzemanyag gépkocsiból[841], négy OD oktató gépkocsiból és egy Krupp L3H63 terepjáró műhely gépkocsiból állt.

A budapesti **51. páncélvadász zászlóalj** törzsében hat új Puch szóló motorkerékpár, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, egy jugoszláv Opel Olympia kis személyautó, egy Botond raj gépkocsi, egy Toldi könnyű harckocsi és egy Spa 38R sebesültszállító gépkocsi volt előírva. A három páncélvadász században egyenként három új Puch szóló motorkerékpárt, két Polski-Fiat 508 kis személyautót, öt Botond raj gépkocsit, hat Nimród vadászpáncélost, egy Toldi könnyű harckocsit, egy oktató gépkocsit[842], egy új Ford G917T tartály gépkocsit és egy új Marmon-Ford terepjáró 3 tonnás tehergépkocsit írtak elő.

Az **1. hegyidandár motorkerékpáros szakasz**t, illetve a **páncélgépkocsi szakasz**t kiképzési okokból Nagybányáról áthelyezték Kassára.

A négy huszárezred páncéltörő ágyús szakaszait századokká bővítették (négy helyett már hat löveggel), melyeket három Krupp félraj gépkocsival és két Krupp vontatóval egészítették ki.[843]

Jelentősen átszervezték (egységesítették) az 1. és 2. gépkocsizó dandár felderítő zászlóaljait, melyek felvették a „**m. kir. 1.** és **2. felderítő zászlóalj**” megnevezést. Előbbi az 1. gépkocsizó dandárnál maradt, míg az utóbbi a 2. páncélos hadosztály szervezetszerű

[839] A Turán gyártási program a kezdetén járt, páncélosok még alig álltak készen. A 32. önálló harckocsi zászlóalj kipróbált két Turán harckocsit, de azokat végül átadták 1942-ben az 1/II. és 3/II. harckocsi zászlóaljaknak.
[840] A páncélosok átadása a gyártás elhúzódása miatt 1942-re tolódott át.
[841] Ford tartály gépkocsik helyett 1942-től Opel Blitz 3 tonnás tehergépkocsikat rendszeresítettek üzemanyag kannákkal.
[842] Sem OD, sem más oktató gépkocsinak nincs nyoma, ellenben volt a zászlóaljnál egy kiképzési célokat szolgáló Opel személyautó.
[843] Az ezredtörzs Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóiból elvileg beállítottak volna még egyet-egyet, de ezt a délvidéki hadműveletek előtt elvetették. A 3. és 4. huszárezredeknek helyette egy-egy polgári személyautót vonultattak be "pótlásként", de csak a mozgósítás idejére. HL, HM 32632/eln.3/b.oszt.-1941.

kötelékébe lépett. Műhely alosztályait dandár javítóműhelyekké fejlesztették, melyek az egész seregtest középjavítási munkáit szolgálták. A motorkerékpáros századok, illetve a 101. páncélvonat század gépjármű állományt felemelték. Az átszervezést követően egy felderítő zászlóalj 102 motorkerékpárral[844], öt Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval, egy Ford V8 nyitott közepes és hét Fiat 508M és 508C kis személyautóval, öt Rába AFi, Spa 38R 1,5 tonnás tehergépkocsival[845], 37 Botond raj gépkocsival, négy Krupp félraj gépkocsival, egy Rába AFi R/7 rádió gépkocsival, 17 Csaba páncélgépkocsival, egy Rába-Krupp L3H63 [terepjáró] műhely gépkocsival, három kiképző motorkerékpárral[846], négy Hansa-Lloyd Express és OD Rex oktató gépkocsival, egy Csaba oktató páncélgépkocsival, négy Ford 817T 3 tonnás és négy Marmon-Ford terepjáró 3 tonnás tehergépkocsival rendelkezett. A 101. páncélvonat században négy Méray-Puch szóló motorkerékpár, egy Fiat 508M kis személyautó, egy Spa 38R 1,5 tonnás tehergépkocsi és egy ismeretlen vágány gépkocsi volt.

Tüzérség:

1941. október 1-el megalakultak az **5.** és **6. gépvontatású könnyű tüzérosztály**ok. A budapesti 3. tábori tüzérosztály törlésre került. Törzse a budapesti 5. gépvontatású tüzérosztály törzsét alakította meg. Az 1. gépkocsizó dandár kötelékében az 5. gépvontatású tüzérosztály 5/1. ütege a jászberényi 1/4. gépvontatású könnyű tarackos ütegből, az 5/2. üteg a budapesti 10. kerékpáros zászlóalj könnyű tarackos ütegéből és az 5/3. üteg a kiskunhalasi 15. kerékpáros zászlóalj könnyű tarackos ütegéből alakult meg. A 2. páncélos hadosztály kötelékében Szilágysomlyón a 6. gépvontatású tüzérosztály 6/1. ütege a munkácsi 12., 6/2. ütege a szilágysomlyói 13. és 6/3. ütege a kolozsvári 14. kerékpáros zászlóalj gépvontatású könnyű tarackos ütegéből alakult meg egyszerű átnevezéssel.

Az 1.-6. gépvontatású könnyű tüzérosztályok egységesítése érdekében kiegészítették a nyíregyházi 3. és a Kecskemétről Szegedre áthelyezett 4. gépvontatású könnyű tüzérosztályokat is egy harmadik üteggel. A 3/3. üteget az ungvári 2/4. gépvontatású könnyű tarackos üteg, a 4/3. üteget a szegedi 16. kerékpáros zászlóalj ütege alkotta. (A gépvontatású könnyű tarackos osztályok gépjármű-állománya nem változott.)

A **hadtest-közvetlen gépvontatású közepes tarackos ütegek** állományát felemelték. A IX. üteg Kolozsvár-Szamosfalváról Kolozsvár-Szászfenesre volt áthelyezve. Az ütegekből kivonták a Botond raj gépkocsikat. Helyettük két-két Spa 38R 1,5 tonnás és négy-négy Ford V8-51 vagy Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsit állítottak be.

A hajmáskéri **101.** és **102. nehéz tüzérosztály**ok felállították tervezett harmadik ütegüket, előbbi Sopronba, utóbbi 1942. január 1-jével Zilahra volt áthelyezve. Egyenként három Méray KK31H szóló motorkerékpár, öt Fiat 508M és 508C kis személyautó, négy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, egy Ford 817T 3 tonnás és 12 Spa 38R 1,5 tonnás tehergépkocsi, három OD oktató gépkocsi, nyolc Botond raj gépkocsi, 12 Breda nehéz kerekes vontató és egy Spa Dovunque terepjáró R/6 rádió gépkocsi tartozott hozzájuk.

A 103. nehéz tüzérosztály megnevezését szervezési okokból **150. nehéz tüzérosztály**ra változtatták meg. A 150/1. közepes tarackos üteg állományát a különleges helyzetre való tekintettel lényegesen felemelték. Az osztályhoz előírás szerint összesen három Méray KK31H szóló motorkerékpár, öt Fiat Torpedo kis személyautó, négy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, nyolc Rába-Krupp L5N 5 tonnás, három Ford 817T 3 tonnás és 12 Spa 38R 1,5 tonnás tehergépkocsi, három OD oktató gépkocsi, nyolc Botond raj gépkocsi, nyolc

[844] Az 1. zászlóaljban Méray-Puch, a 2. zászlóaljban Bianchi szóló motorkerékpárok voltak túlsúlyban, illetve mindkét zászlóalj Sokol szóló és oldalkocsis motorkerékpárokkal lett feltöltve.
[845] A 2. zászlóaljban Rába Super 1,5tonnás teherautók is.
[846] Régi típusok.

Breda nehéz kerekes vontató, nyolc Pavesi közepes kerekes vontató és egy Rába AFi R/6 rádió gépkocsi tartozott.

A légvédelem békeszervezete a marosvásárhelyi **IX. légvédelmi tüzérosztállyal** és az ungvári **1. hegyidandár légvédelmi gépágyús szakasszal** bővült. Előbbi törzse és egy gépágyús ütege már 1941. június 1-jével megkezdte működését Kolozsvár-Szamosfalván, majd október 1-el átköltöztek Marosvásárhelyre. (Az osztályok állományában egyedül a Marmon-Ford terepjáró 3 tonnás tehergépkocsik számát emelték meg 28-ra, illetve a VI. légvédelmi tüzérosztálynál 40-re.[847]) Újonnan alakult meg az 1. hegyidandár légvédelmi gépágyús szakasz Ungváron, amely egy ismeretlen szóló motorkerékpárt, egy ismeretlen kis személyautót, egy Ford V8-51 3 tonnás tehergépkocsit, egy OD oktató gépkocsit és négy Marmon-Ford terepjáró 3 tonnás tehergépkocsit kapott. A legénység zömét a megszűnt 3. tábori tüzérosztály adta.

A **101.-105. légvédelmi tüzérosztály**okat minimálisan szervezték csak át. Három-három Ford V8-51 3 tonnás tehergépkocsit és nyolc-nyolc Marmon-Ford terepjáró 3 tonnás tehergépkocsit kaptak újonnan, egy-egy 1,5 tonnás tehergépkocsit, illetve két-két Botond raj gépkocsit viszont bevontak. Itt a műszer gépkocsikat cserélték ki, Marmon-Fordokkal egységesítve az ütegek gépjárműveit.

Megkezdték Ungváron a 2. gépkocsizó dandár légvédelmi gépágyús ütegének kiépítését **2. páncélos hadosztály légvédelmi tüzérosztály**ra. Állományába egy Méray KK31H és egy Méray-Puch szóló motorkerékpár, egy Ford V8 nyitott közepes és négy Fiat 508C és Polski-Fiat 508 kis személyautó, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, hat Ford V8-51 3 tonnás és négy Rába AFi 1,5 tonnás tehergépkocsi, egy 3 tonnás pótkocsi, három Hansa-Lloyd Express és OD oktató gépkocsi, 14 Marmon-Ford terepjáró 3 tonnás tehergépkocsi, hat Botond raj gépkocsi, öt KV-40 légvédelmi ágyú vontató, 14 KV-40 fényszóró vontató és egy Rába AFi R/7 rádió gépkocsi alkotta. A legénység zömét itt is a megszűnő budapesti 3. tábori tüzérosztályból biztosították.

A **2. lovasdandár önálló légvédelmi gépágyús üteg** Budapestről Szabadkára volt áthelyezve. Ez az üteg, illetve az 1. lovas- és 1. gépkocsizó dandár légvédelmi ütegek egyaránt kiegészültek egy, valószínűleg Ford V8-51 3 tonnás tehergépkocsival.

Műszaki csapatok:

A **2. gépkocsizó utász század** a 2. páncélos hadosztály kötelékébe lépett. Állományát jelentősen felemelték. A **3. gépkocsizó utász század** Szatmárnémetibe, a **4. gépkocsizó utász század** Zentára települt át. A századok mindegyike ki lett egészítve egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval, egy Polski-Fiat vagy Ursus 1,5 tonnás tehergépkocsival, egy Botond raj gépkocsival és egy Marmon-Ford terepjáró 3 tonnás tehergépkocsival.

A **101. gépkocsizó vegyiharc zászlóalj** keretein belül megalakult egy vegyiharc vető század, összesen nyolc löveggel[848]. Lángszórós szakaszát kétszakaszos századdá bővítették. A bővüléssel kiutaltak egy ismeretlen kis személyautót, két Polski-Fiat 3 tonnás tehergépkocsit, három OD oktató gépkocsit és négy ismeretlen (valószínűleg Puch) szóló motorkerékpárt. Leselejtezett Mercedes személyautója helyett a parancsnokság részére egy Fiat 518L nagy személyautót osztottak be május 12-ével.[849]

Híradó csapatok:

Az **1. gépkocsizó dandár híradó század**át jelentősen kiegészítették, hogy a következő szervezési évben [ikrezéssel] felállíthassa a gyorshadtest híradó századát. Az állományt így egy jugoszláv Fiat 1500 közepes személyautó, négy Fiat 508C és Polski-Fiat 508 kis

[847] Értelemszerűen hatlöveges gépágyús ütegekről volt szó, éppen ezért 12 Marmon-Ford volt egy ütegnél.
[848] Itt nagy valószínűség szerint 10,5 cm-es nehéz aknavetőkről volt szó.
[849] HL, HM 31778/eln.3/b.oszt.-1941.

személyautó, hét Spa 38R és Rába AFa 1,5 tonnás tehergépkocsi, két Mávag-Benz N1 központ gépkocsi, 19 Krupp kábeldobszállító gépkocsi, négy WMH2 és Rába AFh R/8 rádió gépkocsi, tíz Rába AFh és Rába AFi R/7 rádió gépkocsi, egy OD oktató gépkocsi és két Méray-Puch szóló motorkerékpár alkotta.

A 2. gépkocsizó dandár híradó százada, mint **2. páncélos hadosztály híradó század** a hadosztály kötelékébe lépett. Állományát két Polski-Fiat és Ursus 1,5 tonnás tehergépkocsival, egy Rába AFi R/8 és két Rába AFi R/7 rádió gépkocsival egészítették ki.

A **2. lovasdandár híradó század**a Szabadkára volt áthelyezve, állományát egységesítés miatt lecsökkentették az 1. lovasdandár híradó századának szervezetére. Ennek érdekében bevontak központi készletbe két Fiat 508C kis személyautót, egy Rába AFi 1,5 tonnás tehergépkocsit és egy központ gépkocsit.[850]

A 101. híradó ezrednél a volt ezredparancsnokság kivált és **Híradó kiképző tábor parancsnokság**gá alakult. A 101/6. lehallgató század kilépett a 101/I. híradó zászlóalj alárendeltségéből és a 101. híradó ezred közvetlenévé vált. Az ezred bővítve lett, hogy mozgósításkor felállíthasson több önálló híradó és távíró építő századot. Ennek érdekében kiutaltak két lengyel közepes személyautót, egy lengyel Opel Olympia kis személyautót, 20 Polski-Fiat 1,5 tonnás tehergépkocsit és 16 új Ford G917T 3 tonnás tehergépkocsit. A régi Mercedes-Benz 13/60 nagy személyautót pótlás nélkül selejtezték, helyét törölték.[851] Előírásos állománya 1941. június 5-ei állapot szerint kezelésében volt 11 3 tonnás tehergépkocsiból (38 helyett), 28 1,5 tonnás tehergépkocsi (29 helyett), egy R/9 központ gépkocsi (kilenc helyett, de három Rába-Krupp átépítése épp elkészült) és kettő helyett 49 Rába AFi R/6 rádió gépkocsi (bejáratáson, híradó berendezések nélkül mint sima tehergépkocsik), utóbbiak állományon felül.[852]

Vonatalakulatok, egyéb intézetek és szervezetek:

Újonnan került felállításra a VIII. gépkocsizó vonatosztály (és a többi vonatosztálytól egyenlő arányban átadott állománnyal) felhasználásával Munkácson a **2. páncélos hadosztály gépkocsizó vonatosztály**a, melynek szervezete azonos volt a II.-VII. gépkocsizó vonatosztályokéval. Minden vonatosztályt kiegészítettek öt-öt OD oktató gépkocsival. A IX. hadtestnél, a nagy távolságok és nehéz közlekedési viszonyok miatt Marosvásárhelyen új gépkocsi javítóműhely volt beállítva. A gépi berendezések beszerzéséig ennek állománya Kolozsvár-Szászfenesen (miután Kolozsvár-Szászvárosból lett áthelyezve), a IX. gépkocsizó vonatosztálynál volt alkalmazva. Minden egyes gépkocsi javítóműhely állományát a munkák fokozásának érdekében polgári szakmunkások rendszeresítésével bővítették.

A **Központi gépkocsizó tanosztály** kötelékébe tartozó forgalomszabályzó század elhelyezési okokból Budapestről Vácra változtatta állomáshelyét. Állománya nem változott.

Újonnan alakították meg Esztergomtáborban a **Páncélos lőiskolát**, melynek állományába öt Sokol szóló motorkerékpár, három Fiat 518, Polski-Fiat és Chevrolet közepes és négy Polski-Fiat és DKW kis személyautó, négy Ursus és Polski-Fiat 1,5 tonnás tehergépkocsi, egy

[850] Ez valószínűleg adminisztratív dolog volt, mert hiányoztak a központ gépkocsik.

[851] Ezen felül, 1941. június 16-án kiutaltak 28 Polski-Fiat 508 1 tonnán aluli kis tehergépkocsit és 23 taligát, melyeket a híradó szertárnál új felépítményekkel láttak el. Ezeket aztán kettesével a híradó zászlóaljaknak és a szertárnak utaltak ki év végén, nyolc pedig a 101/I. híradó zászlóaljnál maradt. Ezekkel valószínűleg R/7 rádió gépkocsikat pótoltak. HL, HM 41803/eln.3/b.oszt.-1941. 1941. június 27-étől pedig megkezdte az ezred a próbákat az új Ford nehéz kábeldobszállító tehergépkocsik két-két Uhri Testvérek és Füleki Iparművek által készített változatával. HL, HM 43419/eln.3/b.oszt.-1941.

[852] HL, HM 43420/eln.3/b.oszt.-1941. Ehhez 1942 februárjában került hat újonnan elkészült Ford váltóáram távíró gépkocsi is. HL, HM 413139/ált.3/b.oszt.-1942.

ismeretlen célvontató, két ismeretlen 3 tonnás tehergépkocsi és egy ismeretlen útisegély gépkocsi tartozott.[853]

A békehadrendi átállással párhuzamos fejlesztések, részleges mozgósítások:

1941. november 11-ével a 9. harckocsi zászlóalj elvégezte a **31. önálló harckocsi zászlóalj**já történő átállással kapcsolatos gépjármű-átadásokat. Öt gépkocsit átadott a 2. felderítő zászlóalj páncéltörő ágyús szakaszának, egy Mercedes-Benz G5 terepjáró személyautót és négy Krupp vontatót. 19 gépkocsit, pontosabban egy Méray-Puch motorkerékpárt, egy Mercedes-Benz G5 terepjáró személyautót, egy OD oktató gépkocsit, két Krupp félraj gépkocsit, nyolc Botond raj gépkocsit, öt Hansa-Lloyd vontatót és egy Fiat 508C személyautót az 1. gépvontatású könnyű tüzérosztálynak adott át. A zászlóalj [géppuskás századától] saját ütege öt amerikai Ford tehergépkocsival volt megerősítve. A század többi csapatszállító gépkocsijából az **V. gépvontatású közepes tarackos üteg** öt és a **VI. gépvontatású közepes tarackos üteg** négy Krupp félraj gépkocsit kapott.[854]

1941. december 31-én (december 24-étől működött) a **német oktató keret** által Esztergomban végrehajtandó kiképzés kapcsán elrendelték, hogy az 1. és 2. lovas páncélos zászlóaljak egy-egy harckocsi kiképző századot alakítsanak meg. Ezt egészítette ki az 1. páncélos zászlóalj Nyíregyházáról áthelyezett tartalékos tiszti iskolája, melynek 1942. január 19-éig kellett megérkeznie.

A magyar gyorshadtest kiesett páncélosainak pótlására magyar részről már 1941 szeptemberétől sürgették német harckocsianyag átadását tekintettel arra, hogy az elveszett harckocsikat a Turán-gyártás elhúzódása miatt hazai forrásokból rövid időn belül nem tudták pótolni. Mivel a német fél is belátta, hogy a háború folytatásához egyre nagyobb szükség van szövetségesei közreműködésére, már 1941 őszén ígéretet tett egy páncéloshadosztály anyagának Magyarország számára való átadására. A hadi helyzet alakulása 1941 végére szükségessé tette a fenti ígéret beváltását, legalább egy harckocsiezred anyagának átadását. A harcjárművek kezelésének elsajátítására a hadrendből kivont kisharckocsi-századok személyzetéből egy magyar harckocsikiképző-ezredet alakítottak, amelynek egyik fele a németországi Wünsdorfban, másik része az esztergomtábori páncéloslőiskolán kapott átképzést a német harckocsikra.[855]

A németek által felajánlott harckocsi anyag (Panzer 38(t), Panzer IV, Panzer I) beállításával vált szükségessé a páncélos kiképzés átalakítása. Itt érdemes kiemelni, hogy a német páncélosok rendszerbe állítása nem a tavaszi hadműveletekre való készülés kapcsán kezdődött meg. Sokkal inkább nevezhető indokként, hogy a magyar páncélosok gyártása elhúzódott, sok német eredetű alkatrész és nyersanyag késedelmesen érkezett. A hadi helyzet viszont megkövetelte, hogy ütőképes és mennyiségben is elegendő erő álljon rendelkezésre. Legegyszerűbb megoldás az volt, hogy a németekkel történt tárgyalások után egy páncélos seregtesthez elegendő anyagot engedjenek megvásárolni és ennek kezelését, üzemeltetését a magyar fél önállóan lássa el gyorsított kiképzést követően. Ehhez anyagi forrás is biztosítva volt, illetve a műhelyekből és az éppen felszámolt kisharckocsi századok személyzetéből személyi állomány is átképezhető volt.

[853] Ezen kívül június 14 és 26. között az első négy parancsnoki Csaba páncélgépkocsit is Esztergomba vezényelték. HL, HM 40210/eln.3/b.oszt.-1940. A segélygépkocsi fogalma ekkortól megváltozott és elsősorban közúti műhely gépkocsikra kezdték használni az addigi rögtönzött sebesültszállító helyett.
[854] HL, I.hdt.pság. 38527-1941, 577. doboz.
[855] Dr. Bonhardt Attila: Magyar páncélosok átképzése német technikára, Aranysas. 4/2005.

A kiképző századokat a zászlóaljak kisharckocsi századaiból kellett létrehozni, méghozzá abból a fennmaradó állományból, amely nem vonult el a németországi Wünsdorfba átképzésre. A hiányzó létszámot a zászlóaljak páncélgépkocsi századából, illetve a közvetlenek alkalmas legénységéből kellett pótolni. Egyenként négy tiszt és 136 fős legénységgel kellett rendelkezniük előírás szerint, melyekből 31 volt harckocsi vezetői kiképzésre kijelölve. Mindkét század a német kiképző kerettel együtt Esztergomtáborban nyert elhelyezést. A[z 1.] hegyidandár motorkerékpár szakaszát szintén Esztergomtáborba irányították, ahol egyenlő arányban a két páncélos zászlóalj harckocsi kiképző századánál volt felosztva és egyben beosztva. A megmaradó páncélgépkocsi század és a közvetlenek nem lettek átképezve.

1942. január 26-án felfüggesztették a **111.**, **114.** és **117. dandárok** hadműveleti területre szállítását, melyeket a Kárpát-csoport és Gyorshadtest felváltására kihelyezett megszálló dandárok megerősítésére szemeltek ki. A 111. dandár törzse és a korábban kiszállított vonatalkulatok a Nyugati megszálló csoport parancsnokság alá léptek. Ezekből, mint csoport-közvetlen motorizált erők (a 11. dandár vonat parancsnokság alárendeltségében) a **11. gépvontatású légvédelmi gépágyús üteg**, **11. tehergépkocsi oszlop** és **11. sebesültszállító gépkocsi oszlop** álltak rendelkezésre.[856]

A megszálló erők (folyamatosan változó) hadrendje (kizárólag motorizált erők):

Keleti megszálló csoport parancsnokság

- **102. könnyűhadosztály parancsnokság** (1941. november végén mozgósították 102. dandár névvel az újvidéki 15. dandárból):
  - 15. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg
  - szegedi V/2. tehergépkocsi oszlop (élelmezéssel és üzemanyaggal)
  - szegedi 15. gépkocsizó egészségügyi féloszlop
  - szegedi 15. sebesültszállító gépkocsi oszlop
  - komáromi II/1. gépvontatású sütőféloszlop
  - szegedi 2. lovasdandár gépkocsi szeroszlop (1941. december elején mozgósították)
  - budapesti 132. (Mávaut) tehergépkocsi féloszlop[857]
- **105. könnyűhadosztály parancsnokság** (1941. október közepén mozgósították 105. dandár néven a komáromi 5. dandárból):
  - budapesti 1. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg
  - komáromi 113. közepes tehergépkocsi oszlop (élelmezéssel)
  - székesfehérvári 5. gépkocsizó egészségügyi féloszlop
  - székesfehérvári 5. sebesültszállító gépkocsi oszlop
  - budapesti I/1. gépvontatású sütőoszlop
- **108. könnyűhadosztály parancsnokság** [858] (1941 október közepén mozgósították mint 108. dandárt a szombathelyi 8. dandárból):
  - budapesti 2. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg,
  - szombathelyi III/2. tehergépkocsi oszlop (élelmezéssel és üzemanyaggal)
  - szombathelyi 8. gépkocsizó egészségügyi féloszlop
  - szombathelyi 8. sebesültszállító gépkocsi oszlop
  - szombathelyi III/2. gépvontatású sütőféloszlop

[856] HL, IV.hdt.pság. 395/M.-1942. (II.1473., 12. könnyű hadosztály, 24. doboz)

[857] Új Ford G917T tehergépkocsikkal, illetve egy polgári Opel Kapitän személyautóval. HL, HM 473321/ált.3/b.oszt.-1941.

[858] Egy Krupp nagy terepjáró személyautóval és egy Ford közepes személyautóval. HL, HM 12093/eln.3/b.oszt.-1943., 1942. február 15-ei állapot szerint.

- budapesti 132. (Mávaut) tehergépkocsi féloszlop (másik fele)

- **Keleti megszálló csoport közvetlenei**:

- szombathelyi 103. gépkocsizó távíró üzemi század (mozgósítva 1941. novemberben)
- kassai VIII. gépkocsizó távíró építő század (később VIII/4. számon)
- székesfehérvári 102. rögtönzött gépkocsizó távíró üzem század
- budapesti 101. villamossági szakasz
- budapesti 150/6. [gépkocsizó] távíró építő század
- komáromi 103. gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság (1941 szeptemberében mozgósították a Gyorshadtest részére, onnan adták át)
- budapesti 109. közepes tehergépkocsi oszlop[859]
- komáromi 110. közepes tehergépkocsi oszlop
- budapesti 136. (MATEOSZ) tehergépkocsi oszlop[860]
- budapesti 101. gépkocsi szeroszlop
- kolozsvári IX. gépkocsi szeroszlop (1941. október végén a 108. dandárral vonult el)
- szombathelyi III/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop
- debreceni 17. sebesültszállító gépkocsi oszlop (1941. november végén mozgósítva)
- pécsi IV/2. gépvontatású sütőoszlop

Nyugati megszálló csoport parancsnokság:

- **121. könnyűhadosztály parancsnokság** (1941 szeptember végén mozgósították mint 121. dandár a losonci 21. dandár törzséből és a szolnoki 16. dandár vonatából, október 5-étől kezdte meg felvonulását)
- budapesti 3. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg
- debreceni 16. rögtönzött tehergépkocsi oszlop
- debreceni 16. gépkocsizó egészségügyi oszlop
- debreceni VI/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop

- **124. könnyűhadosztály parancsnokság** (1941 szeptember végén mozgósították mint 124. dandárt az ungvári 24. dandár törzséből és a losonci 21. dandár vonatából)
- ipolysági II/2. gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg[861]
- miskolci 21. rögtönzött tehergépkocsi oszlop
- miskolci 21. sebesültszállító gépkocsi oszlop
- miskolci 21. gépkocsizó egészségügyi oszlop[862]

- csoport-közvetlenek:

- budapesti 152. hadihídoszlop (a Kárpát csoporttal vonult el, 1942. március 4-én lépett a Keleti megszállóerők parancsnoksága alá; március végén leszerelt Vácon)
- miskolci VII. gépkocsizó híradó építő század[863]
- budapesti 101. (MATEOSZ) nehéz tehergépkocsi oszlop
- szegedi 123. tehergépkocsi oszlop (a Gyorshadtesttel vonult el, 1941 év végéig szállított a megszálló erőknek, utána leszerelt)
- pécsi IV. gépkocsi szeroszlop

[859] Egy polgári személyautó. HL, HM 456564/ált.3/b.oszt.-1942.
[860] Ford 817T tehergépkocsikkal. HL, HM 5962/eln.18.oszt.-1943.
[861] Kilenc tehergépkocsi hiányzott elvonuláskor. Meglévő egy közepes személyautója, három 2,5 tonnás és öt 1,5 tonnás tehergépkocsija mellé átvett egy orosz zsákmány 2,5 tonnás tehergépkocsit a 101. gépkocsi szeroszloptól, továbbá megtarthatta a zsákmányolt orosz 3000L-es tartály pótkocsit, egy üzemanyag taligát, illetve négy abroncsos és három tömörkerekes lőszerkocsit. HL, HM 427735/ált.3/b.oszt.-1942.
[862] Többségében polgári gépjárművekkel.
[863] Gépjárműveit átadta 1942. november 18-ai leszerelésekor a VIII/3. távíró építő századnak. HL, HM 562449/ált.3/b.oszt.-1942.

- **111. dandár parancsnokság** (1941 december elején mozgósították a pécsi 11. dandárból a megszálló erők negyedik dandáraként, de kiszállítását leállították)
  - pécsi 11. önálló légvédelmigépágyús üteg
  - pécsi 111. rögtönzött tehergépkocsi oszlop[864]
  - pécsi 11. sebesültszállító gépkocsi oszlop
  - 11. egészségügyi oszlop gépkocsizó féloszlopa

1942. január 9-ei adatok szerint a kiegészített Megszálló csoport 589 tehergépkocsival, 232 személyautóval, 99 motorkerékpárral, 114 különleges gépkocsival (zömmel híradó, tartály és műhely gépkocsik), 24 vontatóval és nyolc páncélozott harcjárművel rendelkezett.[865] A páncélosok valószínűleg szovjet zsákmány eszközök voltak.[866]

[864] Teljesen új Ford G917T tehergépkocsikkal, melyeket a szegedi V. hadtest biztosított. HL, HM 408242 és 542035/ált.3/b.oszt.-1942.
[865] HL, I.89. VKF számnélküli/1.oszt.-1941, 1168. oldal
[866] HL, I.89. VKF számnélküli/1.oszt.-1941, 1218. oldal

VII. fejezet
1942.

1941 decemberére nyilvánvalóvá vált, hogy a Vörös Hadsereg gyors szétverését és a Szovjetunió megadásra kényszerítését célzó Barbarossa-hadművelet kudarcot vallott. A Wehrmacht által elszenvedett súlyos veszteségek arra kényszerítették a német politikai és katonai vezetést, hogy az 1942-re tervezett újabb támadó hadműveletbe a lehető legnagyobb mértékben bevonja szövetségeseinek haderejét is.

Keitel tábornagy 1942 januárjában folytatott budapesti tárgyalásain megállapodás született arról, hogy az 1942 nyarán meginduló oroszországi hadjáratban Magyarország milyen erőkkel vesz részt. ”Hosszas alkudozás és huzavona után” megegyeztek abban, hogy a kivonuló magyar 2. hadsereg állományába a három hadtestparancsnokság irányítása alatt álló kilenc dandár mellé egy páncéloshadosztály is kerül majd.

A m. kir. Honvédség gép- és harcjárműparkjának fejlesztésére az előretervezett külföldi és hazai beszerzések mellett elsősorban a keleti hadműveleti területre kivonuló seregtestek és alakulatuk felszerelése, a hadrendben előírt fegyverekkel gép- és harcjárművekkel való ellátása nyomta rá a bélyegét.

1942-ben beszerzésre került előbb 130 dán Ford Sedan közepes személyautó, majd 232 használt dán Ford Tudor és Fordor Sedan közepes személyautó, 75 új dán Ford Fordor közepes személyautó, 13 új dán Ford nagy személyautó, 22 dán Ford Delivery áruszállító gépkocsi[867], 100 Meredes-Benz L3000S 3 tonnás tehergépkocsi[868], 56 Büssing-NAG 4500S nehéz tehergépkocsi[869], tíz Phänomen Granit 1500S sebesültszállító gépkocsi, tíz használt Pavesi vontató.

A személyautók a haderőfejlesztés részeként szinte minden alakulat, szervezet és intézet részére beosztásra került. Erős, robosztus, csukott felépítményes, gazdaságosan üzemeltethető autók voltak, minden addigi rendszerbe állított anyagnál jobbak. A Mercedes-Benz tehergépkocsik a német ipar piaci versenye során került beszerzésre, amolyan kísérlet képpen. A típus ugyan bevált, mint a Klöckner tehergépkocsik, de a Mercedes-Benz nem tudott nagyobb mennyiségről ajánlatot tenni. A Büssing tehergépkocsik kizárólag a német gépkocsizó hadihíd oszlopok kapcsán kerültek beszerzésre, a Phänomen mentők pedig valószínűleg a tömeges Ford megrendelésből szállítás közben (bombázásban) elveszett mentők pótlására.

Az 1. tábori páncéloshadosztály feltöltésére német beszerzésből érkezett be összesen 114 T-38 közepes harckocsi, 22 Panzer IV F1 nehéz harckocsi, kilenc Stöwer légvédelmi géppuskás személygépkocsi, tíz Mercedes-Benz 170VK műhely személygépkocsi, egy Famo nehéz tüzérségi vontató harckocsi szállító pótkocsival, egy Büssing-NAG L4500A darus gépkocsi, egy Borgward B3000 híradó műhely gépkocsi.[870]

Ezen felül a megszálló erők részére német használt anyag került megvásárlása, ennek részeként 27 Zündapp és BMW oldalkocsis motorkerékpárt, illetve 75 Borgward, Imperia, Mercedes-Benz, BMW, Skoda, Wanderer és Ford közepes személyautót szállítottak. Ezek

[867] A dán Fordok mintegy fele a légierőkhöz került.
[868] HL, HM 24530/eln.3/b.oszt.-1942., 9419/eln.3/b.oszt.-1943.
[869] HL, HM 26285/eln.3/b.oszt.-1942.
[870] HL, HM 41630/eln.3/b.oszt.-1943. A németek által átadott harckocsik közül a T-38 (Pzpfw. 38/t/) 10,5 tonnás tömege és 17,5-25 mm-es páncélzata alapján könnyű, míg az ennél nehezebb, 22,3 tonnás, 21-50 mm páncélzatú Pz. IV. Ausf. F1 közepes harckocsinak számított. Azonban a honvédségnél előbbit 37 mm-es lövege miatt a közepes, utóbbit pedig rövid csövű 75 mm-es ágyúja alapján a nehéz harckocsik kategóriájába sorolták

töredékesen ismertek, a beszerzés részleteiről nagyon keveset lehetett kideríteni. Annyi biztos, hogy a HM 3/b. osztálya helyett a III. csoportfőnökség adta le a rendelést. Valamennyi gépjármű a megszálló erők motorizált alegységeinek növelését szorgalmazta.

Volt két további német használt anyag átadás is, melyek azonban nem voltak teljesen beazonosíthatóak. Mindkettőt a 2. hadsereg részére adták át. Az egyik a 102. ködvető osztály néven honosított, nehéz aknavetőkkel és francia tehergépkocsikkal volt felszerelve, a másik csoport pedig (1942 szeptemberében) három teljes tehergépkocsi oszlop volt. Ezekből kettő 20-20 Citroen 2,5 tonnás tehergépkocsival rendelkezett, a harmadik viszont vegyes francia-német anyagot kapott (20 db), többek között Latil, Citroen, Austin, Opel, Ursus, Gaz és Ford tehergépkocsikkal. (A három tehergépkocsi oszlop hadrendi megnevezése Citroen 1, Citroen 2 és Kipper tehergépkocsi oszlop volt). A német-francia anyag jelentős része elveszett a téli szovjet támadó hadműveletek alatt és bizonyíthatóan csupán három tehergépkocsi érkezett haza a 102. ködvető osztálytól.

Olasz forrásból megrendeltek 100 Spa CLF Autocaretta keskeny nyomtávú tehergépkocsit, 500 Spa 38R 1,5 tonnás tehergépkocsit (végül törölve), 100 Fiat TMA tüzérségi vontatót.[871] A keskeny nyomtávú tehergépkocsikat elméletileg a bővített vegyiharc csapatok részére rendelték meg, de időközben feleslegessé váltak, mivel 101. gépkocsizó vegyiharc zászlóaljat leszámítva minden további alakulat fogatolt keretek között működött. A Fiat TMA vontatók nagy valószínűség szerint a Hansa-Lloydok kiváltására jöttek tekintetbe. Szállításuk végül elhúzódott, nagy valószínűség szerint egy sem érkezett meg. Az 500 Spa tehergépkocsi ügye hasonlatos, de ott maga a gyártás sem kezdődött meg. Pontos felhasználási területet nem is kerestek ezeknek, igazából anyagi szempontból kecsegtetett jó eredménnyel egy megrendelés, amihez a típus ismertsége miatt nem volt szükség alkatrész beszerzésére és új kiképzés bevezetésére.

Hazai gyártásból megrendeltek három Botond I raj gépkocsit, több megrendelést összevonva összesen 289 Botond II alvázat és 61 Botond II raj gépkocsit, hét Rába AFi alvázat. (Akkor Botond III és Botond IV lett volna a nevük, mivel a római szám a sorozatot jelölte, de hivatalosan Botond II-k maradtak, mivel az 1400 darabos Botond sorozat rovására készültek. Magyarul több megrendelés vegyesen került leszállításra, nem pedig egymást követően.) A Botondok jelentős része a várható háborús veszteségek pótlására, illetve a honi légvédelmi tüzérség különleges rendeltetésű alakulatai részére (pl. légvédelmi jelző ütegek) kerültek megrendelésre.

Gyártási jog megvásárlásával együtt összesen 3000 BMW R/75 oldalkocsis motorkerékpárt rendeltek meg a Danuvia Rt-től, amely egyben vállalta egy teljesen új üzem felépítését is Székesfehérváron.

Előkészületek egy újabb hadműveletre:

Az 1942 tavaszi hadműveletekre megkezdődő felkészülésben újra módosult a részleges mozgósítás elve. Nem akarták a mozgósított három – a szombathelyi III., a pécsi IV. és a miskolci VII. hadtest területére illetékes alakulatok mozgósításával egy-egy országrész személyi és anyagi tartalékait teljes mértékben megterhelni, míg ez ország más területei szinte mentesülnének az igénybe vétel alól. Ezért úgy döntöttek, hogy az említett hadtestek három-három dandárából csak két-két dandárt mozgósítanak, míg a harmadik dandár helyére a komáromi II., szegedi V. és kassai VIII. hadtestek egy-egy dandárát állítják. [872] A két

[871] HL, HM 10178/eln.3/b.oszt.-1943.

[872] Mozgósításkor a hadtestparancsnokság elvonult hadműveleti területre. A hátországi katonai közigazgatási feladatkörök ellátásához a mozgósítás során visszamaradó részekből állította fel a hadtest a kerület

gyalogezreddel, egy tüzérezreddel, támogató és ellátó csapatokból álló dandárokat minden egyéb változtatás nélkül, 1942. február 17-től könnyűhadosztályokra nevezték át.

A három fő hadtest hiányzó, vagy menetkésszé nem tehető alakulatait az ország különböző területeiről pótolták, elsősorban a komáromi II., szegedi V. és kolozsvári IX. hadtestek körzeteiből. A debreceni VI. hadtest kimaradt, mivel már a megszálló feladatokra sem tudott csak egy dandárt kiállítani. A budapesti I. és kolozsvári IX. hadtestek a haderőfejlesztés kapcsán túlterheltek voltak, így többségében fővezérség-közvetlen és egyéb ellátó alakulatokat tudtak adni.

1942. február 1-jétől megkezdődtek az előkészületek a 2. hadsereg parancsnokságának alárendeltségében a tavaszi hadműveletekre kiküldendő alakulatok megszervezései. A páncélos szakszemélyzetet a nem mozgósított I. és VIII. hadtest terhére kellett biztosítani, a gépkocsizó szakszemélyzetet pedig a szintén nem mozgósított gépkocsizó alakulatoktól kellett kiegészíteni. (Azaz az 1. és 2. páncéloshadosztályok állományából, és egyéb seregvonatból.) A hiányokat a hadtesteken belül nem mozgósított saját alakulatok állományából kellett fedezni. Az előkészítésről kizárólag az érintett parancsnokságok és hatóságok értesülhettek, a magánszemélyek és közvélemény előtt titokban kellett tartani.

A gyalogdandárok menetkészültségük elérésekor könnyű hadosztály megnevezést vettek fel.

A **kivonuló 1. tábori páncélos hadosztály parancsnokság**ot[873] az I. gyorshadtest alakította meg.

Felállításra került a páncéloshadosztály századerejű **Páncélos tábori pótosztag**a is. A század törzse egy közepes személyautóval és két motorkerékpárral rendelkezett. Három páncélos szakaszából két közepes harckocsikat kapott. Egy szakasz egy kis személyautóval és három közepes harckocsival rendelkezett. A harmadik szakasz egy kis személyautót és két nehéz harckocsit kapott. A század vonatrészlege négy 1,5 tonnás tehergépkocsival rendelkezett. Egy málhagépkocsi, egy üzemanyag- és szerelék gépkocsi, egy konyha gépkocsi és egy pedig felvételező gépkocsi volt.

A nem mozgósított alakulatok gépjárműveit, az oktató gépkocsikat leszámítva a kivonulók részére igény szerint beoszthatták. A gépkocsizó vonatalakulatok tehergépkocsi állományát tilos volt lecsökkenteni. A Központi gépkocsizó tanosztály felállított egy **vontató oszlop**ot. Az oszlop két szakaszból állt. Egyenként a szakaszok tíz Hoffer KV-40 kerekes vontatót és egy 3 tonnás (szerelék, üzemanyag és konyha) tehergépkocsit, egy kis személyautót és egy motorkerékpárt kaptak.

Február 5-én felállították német minta alapján a **harckocsi javító század**ot, melynek a 2. páncéloshadosztály harckocsi szeroszlopát kellett váltania, miután elérte hadrafoghatóságát. A század elméletileg egy szóló és öt oldalkocsis motorkerékpárt, hat személyautót, két közepes autóbuszt, 25 3 tonnás tehergépkocsit, két 1,5 tonnás tehergépkocsit, három 18 tonnás nehéz vontatót, két nehéz harckocsiszállító pótkocsit, hét 8 tonnás közepes vontatót, öt közepes harckocsiszállító pótkocsit és két könnyű pótkocsit kapott volna, de a vontatókat nem sikerült

---

parancsnokságot. A hadtestparancsnokság hazatértekor a kerület parancsnokság leszerelt ésbeolvadt a hadtestparancsnokságba.

[873] Az ún. Keitel-féle tárgyalások alkalmával megállapodtak egy német minta szerinti magyar páncélos hadosztály felszereléséről. Ez a német könnyű páncélos hadosztálynak felelt meg. Ehhez 22 Panzer IV F1 nehéz (Krupp), 108 BMM Praga T-38 közepes és nyolc Krupp Panzer I A könnyű harckocsi, kilenc Stöwer légvédelmi géppuskás gépkocsi, kilenc Mercedes-Benz harckocsi karbantartó gépkocsi, két Hanomag SdKfz 251/8 sebesültszállító páncélgépkocsi, egy Büssing-NAG forgódarus gépkocsi, két Borgward híradó műhely gépkocsi, három aggregátor pótkocsi, egy Famo nehéz vontató, egy Busch harckocsi szállító pótkocsi és 56 Büssing-NAG tehergépkocsi eladásáról egyeztek meg. HL, HM 33729/eln.3/a.oszt.-1942. és HM 450801/ált.3/b.oszt.-1943.

beszerezni.[874] Kényszerűségből a század részére két zsákmány Stalinyec vontatót állítottak be a 101. vontató oszloptól, de ezek is csak a közepes harckocsikat bírták el. A nehéz harckocsik esetleges mentését német vonalon, azaz német műhelyosztagok beavatkozásával kellett megoldani.[875]

Február 9-ével úgy határoztak központi intézkedéssel, hogy a német szürke színben szállított haditechnikát a hazai műhelyekben német tábori szürkére kell visszajavítani. A magyar mimikri túl költséges és időigényes lett volna.[876] Ezek után csak érdekesség, hogy a szövetségi rendszeren belül a légi felderítés munkáját megkönnyítendő, a hadműveleti területre kerülő magyar mintás (zöld-barna-sárga) páncélosokat (Nimród páncélgépágyúkat, Toldi könnyű harckocsikat és valószínűleg a Csaba páncélgépkocsikat) is mind német szürkére festették át.

1942. február 14-ével véglegesítették, hogy a kivonuló páncélos erőknél a közepes és nehéz harckocsi századokat német anyaggal kell felállítani.[877] A közepes századok 20 közepes, a nehéz századok tíz nehéz harckocsival alakultak meg.[878] A hazai kiképzés felgyorsítása érdekében az **1.** és **2. páncélos zászlóaljak** (egyre gyakrabban elhagyták a lovas jelzőt) részére egyenként négy Panzer I könnyű oktató harckocsit (torony nélkül), 49 T-38 közepes és tíz Panzer IV közepes harckocsit utaltak ki.[879] Az **52.** és **53. híradó zászlóaljak**nál az előírt hadsereg-távbeszélő és távíró központ gépkocsikat, valamint a kábelcsatlakozó gépkocsikat - mivel ezekből egy darab sem volt a magyar királyi Honvédségben - egyelőre nem utalták ki. Helyettük az 52. híradó zászlóalj megkapta a híradó szertárban tárolt két lengyel rögtönzött Renault központ gépkocsit.

1942. február 19-ével kiutalták az első Nimród páncélvadászokat a csapatokhoz. Az első három Nimród az **51. páncélvadász zászlóalj**hoz, a következő kettő a **31. önálló harckocsi zászlóalj**hoz, a hatodik és hetedik Nimródokat pedig az **1.** és **2. lovas páncélos zászlóalj**nak osztották be. Azonban a harckocsi zászlóaljak átszervezése miatt a lovas páncélos zászlóaljak Nimródjait törölték a hadrendből, a járműveket átadták az **51. páncélvadász zászlóalj**nak.[880] A zászlóalj emellett elég jelentős hiányokkal küzdött. Állományát részben zsákmány lengyel gépkocsik alkották, állományon felül kiutalt öt Polski-Fiat személyautója pedig csak kiképzésre volt alkalmas.[881]

Február 20-ával kiutaltak a mozgósított [**2.**] **különleges haditudósító század** részére két Chevrolet nagy személyautót és öt Polski-Fiat tehergépkocsit.[882]

Február 24-étől március 1-ig a budapesti **51. páncélvadász zászlóalj** (két század) és a jászberényi **31. önálló harckocsi zászlóalj páncélvadász század**ának menetkésszé kellett

[874] HL, HM 6369/eln.3/b.oszt.-1943. A század végül nem váltotta fel a harckocsi szeroszlopot, mivel mindkettő elvonult hadműveleti területre.
[875] HL, HM 24114/eln.3/b.oszt.-1942.
[876] HL, HM 426023/ált.3/b.oszt.-1942.
[877] A harckocsi ezred német minta alapján szükséges állománya: 19 közepes személyautó, 35 közepes terepjáró személyautó, 9 könnyű terepjáró személyautó légvédelmi ikergéppuskával, 53 szóló motorkerékpár, 63 oldalkocsis motorkerékpár, hat parancsnoki közepes harckocsi, 92 közepes harckocsi, 20 nehéz harckocsi, két SdKfz. 251/8 páncélozott sebesültszállító, két sebesültszállító gépkocsi, 144 Botond raj gépkocsi, 16 Opel Blitz üzemanyag szállító tehergépkocsi, két műhely gépkocsi, két rádió műhely gépkocsi, két közepes autópusz, 12 SdKfz 10 könnyű vontató, három SdKfz 9 nehéz vontató, két generátor- és egy akkumulátor töltő pótkocsi, öt SdAnh. 115 pótkocsi közepes harckocsihoz, két pótkocsi nehéz harckocsihoz, egy Kfz. 100 3 tonnás forgó darus műhely segély gépkocsi, egy SdKfz 9/1. nehéz 6 tonnás forgódarus műhely gépkocsi.
[878] HL, I.hdt.pság. 6748/M.III.any./elvi/-1942.
[879] HL, HM 9768/eln.3/b.oszt.-1942.
[880] HL, I.hdt.pság. 5479-1942, 590. doboz.
[881] HL, HM 452978/ált.3/b.oszt.-1942.
[882] HL, HM 424794/ált.3/b.oszt.-1942.

válnia. Az önálló századnak megalakulását követően a zászlóaljhoz kellett bevonulnia Budapestre. Az 51. páncélvadász zászlóalj így háromszázados hadrendet vett fel. (Az 51/3. páncélvadász század a jászberényi 31. harckocsi zászlóalj személyzetéből és az esztergomi 1. harckocsi ezred hat Nimródjából alakult meg április 16-án.[883]) Az 51. páncélvadász zászlóalj részére beállítottak egy készlet Spa műhely gépkocsit (két jármű) és egy 3 tonnás tehergépkocsit saját műhely részlegként, továbbá a zászlóalj segítségével állították fel a Páncélos tábori pótosztagot is, elméletileg egy szakasz könnyű harckocsival (öt Toldi) és egy szakasz páncélvadásszal (két Nimród).[884]

Március 10-én a gyöngyösi[885] **52. híradó zászlóalj** parancsnoksága, az 52/1. és 52/2. híradó század, a **150. híradó zászlóalj** egy R/17 állomása [egy Henschel Typ 33 rádió gépkocsi], illetve a teljes 53. híradó zászlóalj. Március 17-ével mozgósított a **2. hadsereg parancsnokság szállítmányszabályzó törzse**, a **151. gépkocsizó utász zászlóalj parancsnokság**, a **102. forgalomszabályzó század**, az **I/1. gyorshadtest híradó század** és a **102. (MATEOSZ) tehergépkocsi oszlop**.[886] Az alakulatok április 1-jéig kellett elérjék a menetkész állapotot. A 101/I. híradó zászlóalj segítségével a **150. híradó zászlóalj** egy R/16 raja a vezérkari főnökség 7/ö. osztályának szorgalmazására ugyancsak mozgósításra került, de kizárólag budapesti alkalmazással. (Ez volt a hazai végpontja a forgalmazásnak.)[887]

1942. március 3-án a Megszálló Erőknél néhány alakulatot szervezési okokból átneveztek. A 113. tehergépkocsi oszlop új hadrendi megnevezése **107. tehergépkocsi oszlop** lett, továbbra is a 105. gyalogdandár alárendeltségében. A budapesti 103. gépkocsizó vonat parancsnokságot **104. gépkocsizó vonat parancsnokság**ra nevezték át.[888]

Március 7-én részletintézkedésként leszögezték, hogy a javításból beérkező hadianyagokat, így a gépkocsikat is, nem alakulatukhoz kellett beosztania az egyes hadtesteknek/kerületeknek, hanem a mozgósításra kijelölt alakulatokhoz. Az elvonuló alakulatoktól hazaküldött gépkocsikkal ugyanígy kellett eljárni, azaz nem az eredeti alakulatához kellett visszaküldeni, hanem a hátországban lévő, feltöltendő csapatokhoz voltak beosztva. A kijelölt alakulatoknak a meglévő hadianyagukat különösképpen kímélniük kellett, mivel az időközben tönkremenő, vagy értékét vesztő eszközök pótlására központi készletből nem volt lehetőség. A sebesültszállító gépkocsi oszlopoknál módosították az állománytáblát, mivel elég gépjármű nem állt rendelkezésre. Az eredeti nyolc darabos mennyiséget hat darabra csökkentették. (Honvédségi és polgári készletből egyaránt nyolc-nyolc mentő helyett hat-hat volt beosztva.) A többit személyautóval, autóbusszal, vagy valamilyen egyéb gépjármű beállításával kellett megoldani.[889] Továbbá engedélyezték a hadtesteknek az egyes személygépkocsikhoz kettő, tehergépkocsikhoz négy 20 literes üzemanyagkanna, tehergépkocsinként egy 3 méteres vonórúd, olajos és egyéb kenőanyagos edények, [gumi]ragasztókészletek, csákányok és ásólapátok (soron kívüli) beszerzését.[890]

Javában zajlottak a mozgósítási előkészületek, amikor központi intézkedés született a Hansa-Lloyd könnyű tüzérségi vontatók felülvizsgálatára. A meglévő 89 vontatóból 15-öt jelöltek ki állapota alapján selejtezésre. Március 23-án a 31. önálló harckocsi zászlóaljtól, 1/I. harckocsi zászlóaljtól és a 2. gépvontatású könnyű tüzérosztálytól kettő-kettő, az 1.

[883] HL, HM 21746/eln.3/b.oszt.-1942.
[884] HL, HM 22263/eln.3/b.oszt.-1942. Toldiból nem kapott ennyit, sőt, előbb négyre, majd egyre csökkentették.
[885] A 101/II. híradó tanzászlóalj kihelyezése miatt az új híradó zászlóaljak helyőrsége Gyöngyös volt.
[886] HL, I.hdt.pság. 7155/M.III.mozg.-1942.
[887] HL, I.hdt.pság. 7111/M.III.mozg.-1942.
[888] HL, Magyar Megszálló Csoportparancsnokság, 11. számú bizalmas parancs, 1942.III.7.
[889] HL, I.hdt.pság. 7242/M.III.any./elvi/-1942.
[890] HL, I.hdt.pság. 7431/M.III.any./elvi/-1942.

gépvontatású könnyű tüzérosztálytól pedig három vontatót[891], majd április elején a 3. gépvontatású tüzérosztálytól egy, az 1. gépvontatású tüzérosztálytól még egy, a 2. gépvontatású tüzérosztálytól még két és az 5. gépvontatású tüzérosztálytól két vontató került szétszerelésre, majd beszállításra alkatrész tartalékként a gépkocsi szertárhoz.[892] Májusban a 2. gépvontatású tüzérosztály négy vontatót adott volna le azonos céllal, de ezeket végül nagyjavításra küldték.[893] Ezzel együtt kettőt továbbra sem tudott használni júniustól.[894]

Március 26-ával az **51. páncélvadász zászlóalj**hoz vezényelték az 1/I. harckocsi zászlóalj négy Toldi I harckocsiját, hogy a zászlóalj saját Toldi II-seit tehermentesíthessék a fokozott kiképzések során. Három páncélost a zászlóaljnak, egyet pedig az esztergomtábori 1. harckocsi ezred kiképző páncélvadász századához osztottak be.[895] Másnap kiutaltak a zászlóalj részére három Ford tartály gépkocsit is.[896]

Április 2-ával hatálytalanították a gépjárműhelyzet miatt a pécsi **111. tehergépkocsi oszlop** és a pécsi **IV. gépkocsi üzemanyag oszlop** felállítását. Helyettük a 10. könnyűhadosztály vonatába a budapesti **135. tehergépkocsi oszlop**ot, a IV. hadtest vonatába pedig a szegedi **V. gépkocsi üzemanyag oszlop**ot állították be. Valamennyi könnyűhadosztály gépvontatású sütő oszlopa névleg gépkocsizó volt, valójában mégis fogatolt állománnyal alakultak meg. A gépkocsizó vonatcsoport parancsnokságoknál hat helyett két motorkerékpárt és egy kis személyautót, a tehergépkocsi oszlopoknál négy helyett két motorkerékpárt kellett beállítani. Bármely további alakulat 1 tonnán aluli tehergépkocsijait hiány esetében személygépkocsikkal lehetett [kellett] helyettesíteni.[897]

1942. április 3-án végleg törölték a mozgósítási hadrendből a debreceni **VI/1.**, debreceni **VI/2.** és pécsi **111. tehergépkocsi oszlopok**at, illetve a pécsi **IV.** és **104. gépkocsi üzemanyag oszlopok**at. A **116. tehergépkocsi oszlop** a magyar anyagi törzs közvetlen alárendeltségébe lépett.[898] A törölt alakulatok helyett, készlethiány miatt csak a **135. (MÁVAUT) tehergépkocsi oszlop**ot, illetve az **V. gépkocsi üzemanyag oszlop**ot állították be, a többit nem pótolták.[899] Az elméletileg törölt szegedi **V/1. gépvontatású sütő oszlop** végül menetképességét elérve a 13. könnyűhadosztály helyett az **1. tábori páncéloshadosztály** közvetlen alárendeltjeként vonult el.

Április 8-án 42 M. T-38 közepes harckocsi, illetve 42 M. IV.M. nehéz harckocsi típusnéven rendszeresítették a m. kir. Honvédségben a német Pzkpfw 38/t/, illetve Pz. IV Ausf. F1 harckocsit. Az utóbbi időnkén W.4-ként is említették. Előbbiből először 108 darab Praga BMM gyártmányú harckocsit, utóbbiból összesen 22 darab, teljesen új Krupp gyártmányt szereztek be, melyekkel a két lovas páncélos zászlóaljat kívánták feltölteni német minta szerinti szervezésben.[900]

1942. április 11-én a részleges mozgósítással érintett alakulatoknál engedélyezték a polgári készletből igénybevett gépkocsik khaki színnel való átfestését. Ezt egyedül a MATEOSZ, illetve a seregvonatokhoz beosztott polgári gépjárműveknél tiltották meg. Az

[891] HL, HM 454765/ált.3/b.oszt.-1942.
[892] HL, HM 457722/ált.3/b.oszt.-1942.
[893] HL, HM 461156/ált.3/b.oszt.-1942.
[894] HL, HM 474855/ált.3/b.oszt.-1942.
[895] HL, HM 455246/ált.3/b.oszt.-1942.
[896] HL, HM 443307/ált.3/b.oszt.-1942.
[897] HL, IV.hdt.pság. 5820/M.III.mozg.-1942 (II. 1473., 12. könnyű ho., 24. doboz)
[898] A 116. tehergépkocsi oszlopról szó szerint semmit nem tudni.
[899] HL, HM 899/M.1/a.oszt.-1942.
[900] HL, HM 450801/ált.3/b.oszt.-1943. A T-38 közepes harckocsikból később még hat páncélos érkezett a német kiképző kerethez. Három a magyar, három a német keret saját anyaga volt. A németek végül díjmentesen átadták a sajátjaikat is a magyar félnek.

átfestést a hadtestek műhelyeinek, illetve az alakulatok javítóműhelyeinek végezték el. Túlterheltségük esetén polgári javítóműhelyek megbízását is engedélyezték. Az igénybevételt követő visszafestés költsége az átfestés költségével megegyező mértékű kártérítést jelentett, azaz arról már a tulajdonosnak kellett gondoskodnia a későbbiekben. Az átfestéshez khaki oxylin vagy khaki olajfesték használatát engedélyezték, megszabott munkaidővel és költségkerettel. MATEOSZ tehergépkocsik esetében a testület által előírt zöldes festéstől eltérő színű, vagy nagyon kopott, fel nem ismerhető alapszín esetében volt lehetséges az átfestés. (Ez az 1941-es tapasztalatok kapcsán volt lényeges, amikor az átfestetlen polgári állomány alkalmazása sok ellenérzést keltett a tisztikar körében.) A fenti rendelkezésben kiemelték, hogy a IV. gépkocsizó vonatosztály műhely alosztálya (és egyben hadtest javítóműhely) túlterheltsége miatt eleve kiadhatta a kerületben lévő polgári vállalkozásoknak az átfestési munkákat. A pécsi IV. hadtest esetében a gyalog- és tüzéralakulatok személygépkocsijait, illetve a hadtest vonat alakulatok tehergépkocsijait kellett rögtön bevonulásuk után átfestetni tábori khaki színre.[901]

Aznap az **1.**, **2.** és **3. gépkocsizó zászlóalj**ból két-két Botondot szállítottak a gépkocsi szertárba, ahol az új 50 mm-es páncéltörő ágyúk vontatására tették alkalmassá.[902] (A 4-6. gépkocsizó zászlóaljaktól ugyanezért 24 Botondot vontak be, melyeket nem visszaadtak, hanem vezénylés útján a gyalogezredek páncéltörő ágyús szakaszaiba osztottak be.)

Április 14-én, már az előzetes felkészülés részeként két átalakított Rába AFi R/7a rádió gépkocsit adott át a békeállományon maradó 2. lovas híradó század az **1. gépkocsizó dandár híradó század**nak.[903] A teljes feltöltéshez kellett volna még átadni egy parancsnoki Csaba páncélgépkocsit és két R/7 rádió gépkocsit a kassai 2. páncélos hadosztály híradó századából (nagyjavításon volt mind), a kassai VIII. híradó zászlóaljtól három R/7 és egy R/8 rádió gépkocsit (csak egy R/7-es volt lehetséges, de azt is öreg Csepel alvázas kocsin adta volna[904]), az 1. lovas híradó századtól egy R/8 rádió gépkocsit (javításon volt), A kolozsvári IX. hírdó zászlóalj nem is adott visszajelzést. Sikeresen egyelőre csak a 2. lovas híradó század egy R/7 és egy R/8, illetve az 1. hegyi híradó század egy R/8 rádió gépkocsiját vette át. A Gyorshadtest híradó zászlóalj éppen ezért igénylést nyújtott be hat Rába AFi R/7a és hat Botond R/8a rádió gépkocsira, illetve a 4. századnak további raj gépkocsikra. Az 1. századból hiányzó központ gépkocsi, hadsereg távíró gépkocsi és egy kábelszerelvény gépkocsi helyett hat Botond raj gépkocsit igényelt.[905]

1942. április 17-ével előbb csak a gépjárműokmányok átadásával, majd ezt követően ténylegesen is megkezdték a 2. hadsereg elvonulása kapcsán páncéloshadosztályt érintő gépkocsi-áthelyezéseket.[906] Kizárólag üzemképes, hadihasználható gépjárműveket lehetett átadni. A kivonuló esztergomtábori **1. tábori páncéloshadosztály parancsnokság** (a mozgósított Gyorshadtest parancsnokság) tíz Puch szóló motorkerékpárt, öt Ford G917T 3 tonnás tehergépkocsit, öt Wanderer közepes terepjáró személyautót és egy Botond raj gépkocsit kapott központi készletből, illetve átvett a battonyai 31. határvadász zászlóaljtól három Botond raj gépkocsit, az rimaszombati 1/I. harckocsi zászlóaljtól egy Krupp félraj gépkocsit, az 1. gépkocsizó lövész dandár parancsnokságtól egy Krupp nagy terepjáró személyautót. A budapesti **1. gépkocsizó lövészdandár parancsnokság** központi készletből

[901] HL, II. 1473. 12.kö.ho., 790/M.-1942., 24. doboz.
[902] HL, HM 449200/ált.3/b.oszt.-1942.
[903] HL, HM 460019/ált.3/b.oszt.-1942.
[904] Az 1932-ben készült Csepel rádió gépkocsik a maguk idején terepjárónak minősültek, 1942-re azonban elhasznált, gyakorló anyagnak tekinthető gépkocsik voltak.
[905] HL, HM 456691/ált.3/b.oszt.-1942. Az utóbbi különleges gépkocsikból egy sem volt központi készletben, sőt, még csak megrendelve sem voltak, de állmoánytáblában szerepeltek.
[906] HL, HM 514442/ált.3/b.oszt.-1943.

két Puch szóló motorkerékpárral és egy Wanderer közepes terepjáró személyautóval bővült. (Három Ford 3 tonnás tehergépkocsit és két Krupp nagy terepjáró személyautót leadott.) A budapesti **1. gépkocsizó zászlóalj** központi készletből négy Puch szóló motorkerékpárt és 11 Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit kapott, illetve átvett az 51. páncélvadász zászlóaljtól egy Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit, a rimaszombati 1/I. harckocsi zászlóaljtól két Botond raj gépkocsit és egy Krupp félraj gépkocsit, a budapesti 1. gépkocsizó lövész dandár parancsnokságtól és a székesfehérvári 4. könnyűhadosztály parancsnokságtól egy-egy Krupp nagy terepjáró személyautót. (Saját anyagából két Krupp nagy terepjáró személyautót adott le cserébe, mert azok nem voltak árnyékolva és rádió berendezéseik nem voltak megbízhatóak.[907]) A budapesti **2. gépkocsizó zászlóalj** központi készletből négy Puch motorkerékpárral, az 1. felderítő zászlóaljtól 14 és a budapesti I. utász zászlóaljtól két Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsival lett kiegészítve, illetve átvett az 1/I. harckocsi zászlóaljtól két Krupp félraj gépkocsit, a 4. gépvontatású könnyű tüzérosztálytól két árnyékolt rádiós közepes terepjáró személyautót. (Egy Ford 3 tonnás tehergépkocsit és három árnyékolás nélküli Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautót leadott.) Az aszódi **3. gépkocsizó zászlóalj** központi készletből két Puch szóló motorkerékpárral és 16 Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsival, továbbá a kaposvári 10. és pécsi 11. könnyűhadosztály parancsnokságoktól egy-egy Krupp nagy terepjáró személyautóval egészült ki.[908] (Egy Ford 3 tonnás tehergépkocsit, három Krupp nagy terepjáró személyautót és egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautót leadott, utóbbiakat azért, mert nem voltak árnyékolva.) Az esztergomi **1. harckocsi ezred parancsnokság**ot központi készletből 11 Puch szóló és 13 BMW oldalkocsis motorkerékpárral, három Skoda 1100 kis személyautóval, 28 Opel Blitz 3 tonnás tehergépkocsival, négy Ford G917T 3 tonnás tehergépkocsival, három Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsival és két Wanderer közepes terepjáró személyautóval, továbbá a budapesti tüzérszertártól vezényelt Ford közepes nyitott személyautójával töltötték fel. Az **1/II.** (1. lovas) **harckocsi zászlóalj**[909] részére központi készletből 26 Puch szóló és 26 BMW oldalkocsis motorkerékpárt, négy Skoda kis személyautót, hat Ford G917T 3 tonnás tehergépkocsit, 37 Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit és négy Wanderer közepes terepjáró személyautót, illetve a fegyverszertártól és a műszaki szertártól vezényelt egy-egy Ford közepes nyitott személyautót osztottak be. (Leadott öt Ford 3 tonnás tehergépkocsit.) Az **1/III.** (2. lovas) **harckocsi zászlóalj** részére központi készletből 22 Puch szóló és 26 BMW oldalkocsis motorkerékpárt, négy Skoda kis személyautót, hat Ford G917T 3 tonnás tehergépkocsit, 37 Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit és négy Wanderer közepes terepjáró személyautót, továbbá vezényléses úton a Villamos és fényszóró iskola két Ford közepes nyitott személyautóját utaltak ki. (Leadott 18 Ford 3 tonnás tehergépkocsit, két gyakorló, 12 csatár és egy parancsnoki Csaba páncélgépkocsit, egy Krupp félraj gépkocsit, egy Méray-Puch szóló motorkerékpárt, hat Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit és egy Spa 1,5 tonnás tehergépkocsit.) A jászberényi **31. önálló harckocsi zászlóalj**[910] központi

[907] HL, HM 32407/eln.3/b.oszt.-1943.

[908] A mozgósított győri 5., komáromi 6., soproni 7., szombathelyi 8. és nagykanizsai 9. könnyűhadosztály parancsnokságok egy-egy Krupp nagy terepjáró személyautóját nem sikerült átadni a három gépkocsizó zászlóaljnak, mert azok magukkal vittek hadműveleti területre minden rendekezésükre álló gépjárművet.

[909] Ebben az esetben az 1/II. és 1/III. harckocsi zászlóalj megnevezések ideiglenes jellegűek voltak, a német anyagra való átképzés alatt álló provizórikus alakulatok megnevezését takarták. Később, hogy az itthoni békehadrendbe beállított harckocsizó egységektől szemmel láthatólag is megkülönböztethető legyen, a német anyaggal harctérre vonuló alakulatot 30. harckocsi ezrednek, a fenti két zászlóaljból alakult zászlóaljait pedig 30/I. és 30/II. harckocsi zászlóaljnak nevezték.

[910] A 31. önálló harckocsizászlóalj 1942 tavaszán még a hadműveleti területre való indulásra kijelölt 1. gépkocsizó dandár része volt. Azonban már tervezték, hogy az októberben életbe lepő új békehadrendben a

készletből kilenc Puch szóló és 20 BMW oldalkocsis motorkerékpárt, hat 1 tonnán aluli tehergépkocsit, egy Ford G917T tartály gépkocsit és egy Spa műhely gépkocsit kapott, ezen felül pedig átvett az 51. páncélvadász zászlóaljtól két Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit, a szekszárdi 12. könnyűhadosztály parancsnokságtól egy Krupp nagy terepjáró személyautót. (20 Ford 3 tonnás tehergépkocsit és két Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautót leadott központi készletre és különböző alakulatoknak.[911]) A budapesti **51. páncélvadász zászlóalj**hoz központi készletből kilenc Puch szóló motorkerékpárral, két 1 tonnán aluli tehergépkocsival, egy Ford G917T tartály gépkocsival és egy Spa műhely gépkocsival bővült, továbbá átvett a Központi gépkocsizó tanosztálytól egy Ford sebesültszállító gépkocsit, a kecskeméti 13. könnyűhadosztálytól egy Krupp nagy terepjáró személyautót, a 3. gépkocsizó zászlóaljtól és a 31. harckocsi zászlóaljtól egy illetve két Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautót. (Leadott három Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit.) A budapesti **1. felderítő zászlóalj** központi készletből kilenc Puch szóló és 50 BMW oldalkocsis motorkerékpárt kapott[912], az 1. gépvontatású könnyű tüzérosztálytól és a kassai 4. gépkocsizó lövész zászlóaljtól egy-egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautót[913], az 1/I. harckocsi zászlóaljtól két Krupp félraj gépkocsit, a szegedi 14. könnyűhadosztály parancsnokságtól egy Krupp nagy terepjáró személyautót.[914] (Leadott nyolc Ford 3 tonnás közúti és 17 Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit.) A budapesti **1. gépkocsizó dandár híradó század** (mint I/1. páncélos hadtest híradó század) központi készletből egy Puch szóló motorkerékpárral, továbbá az 1. felderítő zászlóaljtól átvett hat Ford 3 tonnás tehergépkocsival töltötték fel. A budapesti **1. gépvontatású könnyű tüzérosztály** nem vett át újabb gépjárműveket, ellenben leadott négy Ford 3 tonnás tehergépkocsit, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautót és egy Krupp félraj gépkocsit.[915] A budapesti **5. gépvontatású könnyű tüzérosztály** két Ford 3 tonnás tehergépkocsit vett át a 31. harckocsi zászlóaljtól, hét Botond raj gépkocsit a kassai 2. gépvontatású könnyű tüzérosztálytól, egy Krupp félraj gépkocsit az 1. gépvontatású tüzérosztálytól, három Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautót a 2. gépkocsizó zászlóaljtól.[916]

Április 20-ével mozgósították az 1. tábori páncéloshadosztály minden további alakulatát a vonatcsapatokkal együtt. Budapestről az **1. tábori páncélos hadosztály parancsnokság** részei, az **I. gyorshadtest híradó zászlóalj** parancsnokság, I/1. és I/2. százada, az **1.**, **2.** és **3. gépkocsizó zászlóaljak**, az **1. felderítő zászlóalj**, az **1.** és **5. gépvontatású könnyű tüzérosztályok**, az **1. gépkocsizó dandár utász század**[917], az **1. gépkocsizó dandár**

---

gépkocsizó dandárokat gépkocsizó lövészezredekké alakítják át, amelyeknek nem lesz harckocsialakulata. A kivonuló 1. gépkocsizó lövészdandár tehát már nem vitte magával a 31. önálló harckocsi zászlóalját, amely mint maradó alakulat személyi és anyagi kiegészítést adott az elvonuló csapatoknak.

[911] Az 1. páncéloshadosztályt érintő belső áthelyezések külön említésre kerülnek.

[912] Április 22-én. HL, HM 461730/ált.3/b.oszt.-1942.

[913] Kassáról három ilyen autót kellett volna átadni, de kettő üzemképtelen volt. HL, HM 465442/ált.3/b.oszt.-1942.

[914] Kiutaltak állományon felül két átalakított orosz Ford terepjáró 3 tonnás tehergépkocsit, melyek Botond abroncsokat és darut kaptak, illetve négy Praga RV terepjáró segély gépkocsit is a zászlóalj műhely részlege részére. A távbeszélő szakasz két Ford közepes személyautója Bosch rádióvevőket kapott. HL, HM 414841 és 461681/ált.3/b.oszt.-1942.

[915] Az 1. gépvontatású könnyű tüzérosztály eredetileg több gépjárművel rendelkezett az előírásosnál, ekkor kiegyenlítés volt a cél, hogy az 5. gépvontatású könnyű tüzérosztállyal azonos legyen.

[916] Az eredeti rendeleten felül május 6-án hat Ford G917T tehergépkocsit is kaptak központi készletből. HL, HM 465896/ált.3/b.oszt.-1943.

[917] Április 11-én német hadihídanyag szállítására 28 KV-40 vontatót adtak ki központi készletből. Május 26-án ezeket visszaadták, mivel már úton volt az az 56 gyári új Büssing-NAG 4500S tehergépkocsi, melyek külön erre a célra lettek beszerezve. HL, HM 473528/ált.3/b.oszt.-1942.

forgalomszabályzó század, az **1. gépkocsizó dandár vonat parancsnokság**, az **1. gépkocsizó dandár légvédelmi géppuskás század**, az **1. gépkocsizó dandár 1/1.**, **1/2.** és **1/3. tehergépkocsi oszlopa**, a fővezérség-közvetlen **104.** és **105. tehergépkocsi oszlopok**, az **1. gépkocsizó dandár lőszerkezelő oszlop**, az **1. gépkocsizó dandár egészségügyi oszlop**, az **1. könnyűhadosztály egészségügyi oszlop**ának gépkocsizó része, az **1. gépkocsizó dandár sebesültszállító gépkocsi oszlop**, az **1. gépkocsizó dandár élelmező oszlop**, az **1. gépkocsizó dandár gépvontatású sütő oszlop**, az **I/2. gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság**, az **1. gépkocsizó dandár gépkocsi szeroszlop**, a **93. tábori posta**, az **1. gépkocsizó dandár 1/1.** és **1/2. gépkocsi üzemanyag oszlop**, a **páncélos tábori pótosztag**, az **1. gépkocsizó dandár műszaki oszlopa**, az **1. gépkocsizó dandár személyirányító állomás** és az **1. páncéloshadosztály vontató szakasz** május 25-ig kellett, hogy elérjék a menetkészültséget.[918]

Nagyjából ebben az időszakban utaltak ki a **Páncélos lőiskola** részére egy W-4 [Panzer IV F1] nehéz és három T-38 (Praga) közepes [illetve nyolc Panzer I A oktató könnyű] harckocsit az oda beosztott német kiképző kerethez.[919] Az addig vezényelt személyautók helyett két Polski-Fiat személyautót állítottak be közvetlenül a német kiképző kerethez április 22-ével.[920]

Április 21-ével az **1. felderítő zászlóalj** két Botond raj gépkocsiját a gépkocsi szertárba szállították, hogy ott Krupp vonóhorgokkal lássák el, szintén 50mm-es páncéltörő ágyúk vontatása miatt.[921] Ugyanekkor utaltak ki 24 átalakított kassai/ungvári/munkácsi Botondot központi készletből az elvonuló **gyalogezredek**nek is. Szintén 21-én az **1/1.** és **1/2. páncélos üzemanyagszállító oszlop**ok részére két-két Ford G917T tartály gépkocsit utaltak ki állományon felül, melyekből egyet az elvonulásig az 1. harckocsi ezred parancsnoksághoz osztottak be.[922]

Április 22-én kiutaltak az **1. felderítő zászlóalj**nak 50 új BMW oldalkocsis motorkerékpárt és kilenc új Puch szóló motorkerékpárt, melyeket bejáratás után az elvonuló hadsereg alakulatainak kellett átadni.[923] A zászlóalj részére ezen felül gyorsított munkával átalakíttattak négy Praga RV terepjáró tehergépkocsit útisegély gépkocsivá, emelődaru és Botond abroncsok felszerelésével.[924]

Április 23-án a [**2.**] **haditudósító század** három tehergépkocsiját lecserélték egy Polski-Fiat 518 1 tonnás és három Polski-Fiat 508 kis tehergépkocsira, melyeket már valószínűleg különleges felépítményekkel láttak el.[925]

Április 24-én kiegészítették az 1. tábori páncéloshadosztály állományát. Az **1. páncéloshadosztály parancsnokság** csak nyolc új Puch motorkerékpárt, az **1. gépkocsizó lövész dandár parancsnokság** egy további Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit, az **51. páncélvadász zászlóalj** pedig 22 teljesen új Klöckner-Humboldt-Deutz 3 tonnás tehergépkocsit[926] és 12 Botond raj gépkocsit kapott, a **31. harckocsi zászlóalj** pedig három

[918] HL, I.hdt.pság. 8935/M.III.mozg.-1942.
[919] HL, HM 451632/ált.3/b.oszt.-1942.
[920] HL, HM 457810/ált.3/b.oszt.-1942.
[921] HL, HM 455710/ált.3/b.oszt.-1942. A Botondok csak Krupp vonóhorgokkal tudták vontatni az 50 mm-es páncéltörő ágyúkat. HL, HM 524008/ált.3/b.oszt.-1942.
[922] HL, HM 456205/ált.3/b.oszt.-1942.
[923] HL, HM 461730/ált.3/b.oszt.-1942. A 30. harckocsi ezred és az 1. felderítő zászlóalj kapott belőlük.
[924] HL, HM 461781/ált.3/b.oszt.-1942.
[925] HL, HM 457830/ált.3/b.oszt.-1942.
[926] A német gyár Ulmból 50 ilyen teherautót küldött próbaként a Magyar Királyi Honvédségnek, melyekből (több megrendelésből) 1300-at szereztek be. Az első 50-ből kapott a zászlóalj 22-t.

Botondjának megtartása mellett az 50 mm-es páncéltörő ágyúk vontatására két további raj gépkocsit is kapott.[927]

A fentieken kívül állományon felül az **1. páncéloshadosztály parancsnokság**hoz beállítottak egy Polski-Chevrolet iroda és háló autóbuszt, továbbá a **2. hadsereg szállásmesteri gépkocsi osztag**ához, az **1. páncélos hadosztály** és az **1. gépkocsizó lövész dandár parancsnokság**ához egy-egy Botond iroda és háló gépkocsit.[928]

Április 27-én a szegedi V. és debreceni VI. híradó zászlóaljak egy-egy régi Rába AFh R/7 rádió gépkocsit adtak át az **1. gépkocsizó dandár híradó század**nak.[929]

Május 2-án megerősítették központi készletből az **1. felderítő zászlóalj**at egy készlet Spa 38R műhely gépkocsival (két jármű), illetve állományon felül egy nagyjavított Zis 3 tonnás tehergépkocsival.[930]

Május 7-ével központi készletből a 2. hadsereg tartalékaként 15 használt 3 tonnás tehergépkocsit utaltak ki, melyeket a rétsági **2/I. harckocsi zászlóalj**hoz osztottak be állománykezelés szempontjából.[931]

Május 18-án átadott a kassai VIII. és a kolozsvári IX. híradó zászlóalj az **1. gépkocsizó dandár híradó század**nak egy-egy Rába AFi R/6 és R/7a rádió gépkocsit, illetve három-három Krupp félraj gépkocsit.[932] A század szintén két-két Krupp félraj gépkocsit vett át másnap az szegedi V. és debreceni VI. híradó zászlóaljtól is.

Május 19-én a budapesti I. gépkocsizó vonatosztály tartalékából 21 régi amerikai Ford 817T 3 tonnás tehergépkocsit utaltak ki az **1. páncélos hadosztály vonat**a részére.[933] A gépkocsik pontos beosztása jelenleg ismeretlen. Valószínűleg az 1/1. vagy az 1/2. tehergépkocsi oszlop anyagát képezték.

Május 22-ével leadott a jászberényi **31. önálló harckocsi zászlóalj** a gépkocsi szertárhoz nyolc Toldi II könnyű harckocsit, melyeket június 20-áig R/5 rádió berendezésekkel láttak el. Ezek voltak a parancsnoki Toldik, melyek már a békehadrendbe is be voltak állítva, azonban ezeket a HTI csak több hónap késéssel alakította át a csapatok sorozatos kérvényezését követően.[934]

Május 28-ával az **1. tábori páncéloshadosztály** német minta szerint szervezett alakulatainak feltöltéséhez kiutaltak teljesen új anyagból az **1/II.** (addig 1. lovas páncélos, majd 30/I.) **harckocsi zászlóalj** részére egy páncélozott sebesültszállító gépkocsit (SdKfz 251/8), két készlet (négy jármű) Büssing terepjáró műhelygépkocsit, két áramfejlesztő pótkocsit, egy accumulátor töltő taligát, egy Skoda kis személyautót és hat Ford G917T tehergépkocsit; az **1/III.** (addig 2. lovas páncélos, majd 30/II.) **harckocsi zászlóalj** részére egy páncélozott sebesültszállító gépkocsit (SdKfz 251/8); az **51. páncélvadász zászlóalj** részére kilenc Klöckner tehergépkocsit és egy Ford G917T tartály gépkocsit. A 31. önálló harckocsi zászlóalj átadta egy készlet (két) Spa műhely gépkocsiját az **I. páncélos híradó zászlóalj**nak. (A harckocsi zászlóaljról valószínűleg ekkor döntöttek úgy, hogy nem vonul el hadműveleti területre.) Ezzel egyidőben leadott anyagából az 51. páncélvadász zászlóalj a

[927] HL, HM 507005/ált.3/b.oszt.-1942.
[928] HL, HM 440761/ált.3/b.oszt.-1942. és 523753/ált.3/b.oszt.-1942. Három Chevrolet és egy Botond iroda és háló gépkocsi a 2. hadsereg parancsnoksághoz került beosztásra. A Chevik átalakítását május 6-án fejezték be. HM 464730/ált.3/b.oszt.-1942.
[929] HL, HM 506574/ált.3/b.oszt.-1942.
[930] HL, HM 462146/ált.3/b.oszt.-1942.
[931] HL, HM 464740/ált.3/b.oszt.-1942. Valószínűleg az 1/3. tehergépkocsi oszlopba lettek beosztva.
[932] HL, HM 488804 és 505371/ált.3/b.oszt.-1942.
[933] HL, HM 533202/ált.3/b.oszt.-1942.
[934] HL, HM 476885 és 488191/ált.3/b.oszt.-1942. A páncélosokat a 30. harckocsi ezredbe és az I. páncélos híradó zászlóaljba osztották be.

Páncélos tábori pótosztagnak két Nimród páncélvadászt, illetve központi készletbe négy motorkerékpárt és öt kis személyautót[935], az 1. gépkocsizó dandár forgalomszabályzó százada egy KV-40 vontatót, az 5. gépvontatású könnyű tüzérosztály egy segélygépkocsiként beállított 1,5 tonnás tehergépkocsit, az 1. gépkocsizó zászlóalj egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautót.[936]

Bár május 25-ére az **1. páncéloshadosztály** elérte a menetkészültséget, 29-én még mindig hiányzott 19 1,5 tonnás tehergépkocsi. Ezeket polgári készletből tudta végül pótolni a budapesti I. hadtest.[937] A hadosztály törzs négy hiányzó 0,5 tonnás kis tehergépkocsija helyett kettőt nem tudtak biztosítani polgári anyagból sem, így azokat két 1,5 tonnás honvédségi (valószínűleg zsákmány) gépkocsival pótolták. Ez akár ellentmondás is lehet, de a helyzet napról napra hamar változott a polgári és honvéd gépjárművek hadihasználhatóságát tekintve.[938]

Május 27-ével pótolták az **1. felderítő zászlóalj**tól hiányzó 12 motorkerékpárt és egy Botond raj gépkocsit három orosz Zis tehergépkocsival, az **I. gyorshadtest híradó zászlóalj** választhatott két 1,5 tonnás (Gaz) és négy 3 tonnás (Zis) tehergépkocsit a tartalékban lévő zsákmány anyagból, illetve a páncélos hadosztályhoz beosztott **II/1. légvédelmi gépágyús üteg** is 2. lőszerlépcsőjéhez négy 1,5 tonnás orosz (Gaz) tehergépkocsit.[939] Az **1. gépvontatású könnyű tüzérosztály** egy közepes orosz személyautót kapott. Az **5. gépvontatású könnyű tüzérosztály** anyaghiány miatt egy orosz sebesültszállító gépkocsit vett át az 1. gépkocsizó dandár forgalomszabályzó századától. Az **1. gépkocsizó zászlóalj**nál meghagytak egy gépkocsi javító műhely gépkocsit, amelyet addig állományon felül tárolt.[940]

Az **1. gépkocsizó híradó század** három rádió gépkocsi hiánnyal indult el hadműveleti területre, mivel a 101/I. híradó zászlóalj az általa átadandó három R/7 rádió gépkocsit időközben leadta R/7a-ra átépítés miatt.[941] A híradó szertárból viszont kiutaltak két Polski-Fiat 508 0,5 tonnás kis tehergépkocsit, melyeket híradó szerelő és műszer gépkocsiként osztottak be, illetve központi készletből 27 Krupp kábeldobszállító gépkocsit.[942]

Június 2-áig kialakították a kivonuló **1. harckocsi ezred**en belül a közvetlen egészségügyi szolgálatot, amelyhez a német mintát vették alapul. Ennek részeként az ezred törzsében egy orvosi Toldi könnyű harckocsira[943], egy Marmon-Ford terepjáró (segély) tehergépkocsira, egy második Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsira (az egészségügyi személyzet részére), egy Ford sebesültszállítóra, egy közepes terepjáró személyautóra és öt hordággyal ellátott oldalkocsis motorkerékpárra volt szükség, a két harckocsi zászlóalj törzsének egy orvosi Toldira, két Marmon-Fordra, egy sebesültszállítóra, egy személyautóra és egy oldalkocsis motorkerékpárra, az 1/4.-1/6., illetve 1/7.-1/9. harckocsi századoknak pedig egy-egy BMW oldalkocsis motorkerékpárra. A teljes feltöltéshez kiutaltak egy hiányzó személyautót és hat 3 tonnás tehergépkocsit (a Marmon-Fordok helyett közúti polgári gépkocsikat).[944] Aznap átnevezték a teljes harckocsi ezredet. Ideiglenes szervezési jellege miatt felvette a

[935] Ez az öt Polski-Fiat kis személyautóból három, illetve három motorkerékpár elméletileg az 52. páncélos gépágyús zászlóaljnak lett volna átadva, de a személyautókat szerették volna visszatartani.
[936] HL, HM 12603/eln.3/b.oszt.-1943.
[937] HL, HM 474191/ált.3/b.oszt.-1942.
[938] HL, HM 475205/ált.3/b.oszt.-1942.
[939] HL, HM 473549 és 478449/ált.3/b.oszt.-1942.
[940] HL, HM 473555/ált.3/b.oszt.-1942.
[941] HL, HM 476167/ált.3/b.oszt.-1942.
[942] HL, HM 476177/ált.3/b.oszt.-1942., HM 477794/ált.3/b.oszt.-1942.
[943] Az orvosi Toldik harckocsik arra szolgáltak, hogy az orvosokat az ellenséges lövedékektől és repeszektől védve kiszállíthassák a harcterületen harcképtelenné vált saját harckocsik sebesült személyzetéhez. A harckocsiban a lőszerek egy részének helyére az orvos felszerelése került.
[944] HL, HM 475248/ált.3/b.oszt.-1942.

békehadrendben nem szereplő, **30. harckocsi ezred parancsnokság**, két zászlóalja a **30/I.** (addigi 1. lovas páncélos, vagyis 1/II.), illetve **30/II.** (addig 2. lovas páncélos, vagyis 1/III.) **harckocsi zászlóalj** megnevezést. A szervezés alatt álló **műhely század** is felvette a 30. hadrendi számot.

Aznap kiutaltak központi készletből **30/I. harckocsi zászlóalj**nak öt Mercedes-Benz 170VK harckocsi raj segély gépkocsit, hét Stöwer légvédelmi géppuskás gépkocsit, egy Borgward híradó műhely gépkocsit és egy Büssing-NAG forgódarus segély gépkocsit. A **30/II. harckocsi zászlóalj** részére osztottak be négy Mercedes-Benz harckocsi raj segély gépkocsit és két Stöwer légvédelmi géppuskás gépkocsit, az **1. gépkocsizó utász század 1. nehéz hadihíd oszlopa** részére pedig 28 új Büssing-NAG tehergépkocsit.[945]

Június 8-án beérkezett az **1. gépkocsizó utász század 2. nehéz hadihíd oszlop**ához az újabb 28 Büssing-NAG tehergépkocsi, teljessé téve a két német B4 típusú 24 tonnás hadihíd készletet.[946] A század ezen felül rendelkezett polgári készletből származó öt motorkerékpárral, egy személyautóval és egy tehergépkocsival is, mely század június 24-én vált menetkésszé Hárosszigeten.[947]

Június 11-én az 51. páncélvadász zászlóaljhoz vezényelt 1/I. harckocsi zászlóalj-beli Toldi I harckocsikat orvosi harckocsiként osztották be **Páncélos tábori pótosztag**hoz, a **30. harckocsi ezred törzs**éhez, a **30/I. harckocsi zászlóalj**hoz és a **30/II. harckocsi zászlóalj**hoz.[948] Ezen a napon a zászlóalj átvette a 31. önálló harckocsi zászlóalj mindkét Nimród páncélvadászát.[949] Az orvosi páncélosokat érdekes módon csak ezt követően, június 17-ével rendszeresítettek a vezető orvos, illetve a zászlóaljaknál beosztott orvosok részére.[950]

Június 13-án leszállították Breslauból az egyetlen átadható Famo F3 18 tonnás nehéz vontatót a **30. harckocsi ezred műhely század vontató szakasza** részére.[951] Az igényelt második vontatót a német fél "nem szállíthatónak" jelölte válaszlevelében.[952]

Az elvonulást megelőző időszakban igen komoly gondokkal küzdött az összes érintett alakulat, mivel a nagy mennyiségben beállított Botond raj gépkocsik nagy mértékben szorultak valamilyen javításra. Feltételezhető, hogy többségük nem is tudott elvonulni, azaz polgári tehergépkocsikkal kellett pótolni őket. A nyári és őszi időszakban összesen 75 Botond hiányzott az 1. gépkocsizó zászlóaljból [több, mint a fele a szükségesnek!], 59 Botond a 2. gépkocsizó zászlóaljból, 44 Botond a 3. gépkocsizó zászlóaljból, továbbá 18 Botond az 5. gépvontatású könnyű tüzérosztályból, 16 Botond az 1. gépvontatású könnyű tüzérosztályból.[953] Ki kellett egyenlíteni a gépkocsizó zászlóaljak állományát a rendelkezésre álló üzemképes anyag alapján. Ezt részben a mozgósított, de végül el nem vonuló alakulatok állományából oldották meg. Előbb az. I. tüzér mérő század adott át három illetve négy Botondot a 2. és 1. gépkocsizó zászlóaljnak, majd munkácsi 6. gépkocsizó lövész zászlóalj

[945] HL, HM 476191/ált.3/b.oszt.-1942.
[946] HL, HM 492462/ált.3/b.oszt.-1942.
[947] HL, HM 488180/ált.3/b.oszt.-1942.
[948] HL, HM 491484/ált.3/b.oszt.-1942.
[949] HL, HM 486000/ált.3/b.oszt.-1942.
[950] HL, I.hdt.pság. 10784/M.III.sgh./lelt./-1942.
[951] HL, HM 517241/ált.3/b.oszt.-1942.
[952] HL, HM 31123/eln.3/b.oszt.-1942. Minden egyéb gépjárműre nem vonatkozott korlátozás és a megrendelésnek megfelelően szállítottak is. Ez összesen nyolc Panzer I oktató , 22 Panzer IV nehéz és 108 T-38 közepes harckocsiról, kilenc Mercedes-Benz 170V segély gépkocsiról, kilenc Stöwer légvédelmi géppuskás személyautóról, 260 BMW oldalkocsis motorkerékpárról, egy Borgward híradó műhely gépkocsiról, 20 Auto-Union közepes terepjáró személyautóról, Marta-ELWE műhely szakaszokról, egy négtengelyes mélyépítésű pótkocsiról, egy Famo nehéz vontatóról és két készlet 24 tonnás hadihíd anyagról, illetve német rádió berendezésekről szólj. HM 52704/eln.6/k.oszt.-1942.
[953] HL, HM 508928 és 510343/ált.3/b.oszt.-1942. alapján.

egy illetve négy Botondot a 2. és 3. gépkocsizó zászlóaljnak. Május 28-án az I. tüzér mérő század két nagyjavított Botondot adott át a 3. gépkocsizó zászlóaljnak, a Központi gépkocsizó tanosztály és a 101. gépkocsizó vegyiharc zászlóalj egy és három raj gépkocsit a 2. gépkocsizó zászlóaljnak. Végül június 16-án két-két raj gépkocsit adott át az 1. gépkocsizó zászlóalj és az 5. gépkocsizó lövész százlóalj a 3. gépkocsizó zászlóalj részére.[954] Ezt másnap két újabb Botond követte, melyeket a 31. harckocsi zászlóalj adott át a 3. gépkocsizó zászlóaljnak.[955]

Július 1-jétől megkezdődött az **1. tábori páncéloshadosztály** valamennyi részének hadműveleti területre szállítása, melyet egy hét alatt be is fejeztek.

Július 11-én a 2. lovasdandár visszakapta központi készletből a mozgósítás és átszervezés [mint 30/II. harckocsi zászlóalj] előtt bevont 11 Csaba páncélgépkocsijait, továbbá hat Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsiját. Az alakulat páncéloserőinek jogutóda a **3. felderítő zászlóalj** volt, ahová a mindennemű visszahagyott páncélos és gépjárműanyagot osztották be.

A 2. hadsereg hadrendjébe tartozó alakulatok:

A magyar 2. hadsereg parancsnokságának alárendeltségében három hadtest és számos önálló alakulat volt.[956]

- szombathelyi III. hadtest parancsnoksága[957]
  - soproni 7. könnyűhadosztály parancsnoksága[958]
    - szombathelyi 7. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg
    - szombathelyi 7. sebesültszállító gépkocsi oszlop[959]
    - budapesti 106. tehergépkocsi oszlop[960]
  - nagykanizsai 9. könnyűhadosztály parancsnokág[961]
    - szombathelyi 9. gépkocsizó légvédelmi gépágyús ütege
    - szombathelyi 9. sebesültszállító gépkocsi oszlop[962]

---

[954] HL, HM 502845/ált.3/b.oszt.-1942. Az alakulat általában többlettel rendelkezett. A gyalogezredek 50 mm-es páncéltörő ágyús szakaszaihoz a Botond vontatókat a gépkocsizó zászlóaljak anyagából adták át. A szakaszok összeállítását követően a zászlóaljak Botondjait kiegenylítették egymás között.

[955] HL, HM 507010/ált.3/b.oszt.-1942.

[956] A hadsereg parancsnokság gépkocsi szakasza egy honvéd Ford és kb. tíz polgári személyautóból állt. Mindhárom hadtest, az 1. tábori páncélos hadosztály, illetve a hadsereg törzse is kapott május 6-án egy-egy Chevrolet autóbuszt, melyeket iroda és háló gépkocsivá alakítottak át. HL, HM 440761 és 464730/ált.3/b.oszt.-1942. A hadsereg parancsnoksághoz osztottak be az újonnan létrehozott tábori munkás alakulatok szemlélőjével egy személyautót. HL, HM 12249/eln.3/b.oszt.-1943.

[957] A III. hadtest elvonult honvédségi gépjárműveinek kimutatását lásd: HL, HM 12093/eln.3/b.oszt.-1943., 1943. február 15-ei állapot szerint. Minden hadtesthez tartozó alakulat esetében, ahol nincs külön részletezés, polgári készletből kaptak gépjárműveket. A hadtest törzsében egy Polski-Fiat iroda autóbusz, egy Praga tehergépkocsi, egy Fiat 518L Ardita nagy személyautó, egy Krupp nagy terepjáró személyautó, egy Ford nagy személyautó és két Polski-Fiat 508 tehergépkocsi volt.

[958] Egy Krupp nagy terepjáró személyautó, egy Ford közepes személyautó, egy Polski-Fiat 508 tehergépkocsi. Továbbá megemlíthető, hogy a hadosztály tüzérségi parancsnoka néhány hétig 1942. második felében egy a németek által elfelejtett, veszteségként leírt, de magyarok által üzemképessé tett Panzer II könnyű harckocsit alkalmazott megfigyelések idején.

[959] Hat Ford BB sebesültszállítóval.

[960] Két polgári Opel Olympia személyautó, 24 kölni Ford G917T tehergépkocsi. HL, HM 465922 és 503445/ált.3/b.oszt.-1942.

[961] Egy Ford közepes személyautó és egy Polski-Fiat 508 tehergépkocsi. Krupp nagy terepjáró személyautóját nem jelentette le, mert le kellett volna adnia a 2. hadsereg parancsnokságnak, valójában magával vitte hadműveleti területre. HL, HM 457458/ált.3/b.oszt.-1942.

[962] Hat honvéd Ford BB sebesültszállítóval, valószínűleg hat mentővel és egy polgári Fiat 1100 nagy személyautóval, mely utóbbi 1942. október közepén összetört egy német harckocsival történt ütközésben. HL, HM 422088/ált.3/b.oszt.-1943. és 478398/ált.18.oszt.-1943.

- 119. (MATEOSZ) tehergépkocsi oszlop[963]
- komáromi 6. könnyűhadosztály parancsnokság
  - ipolysági 6. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg
  - komáromi 6. sebesültszállító gépkocsi oszlop
  - budapesti 102. (MATEOSZ) tehergépkocsi oszlop[964]
- szombathelyi III. hadtest közvetlenek:
  - szombathelyi III. gépkocsizó közepes tarackos tüzérosztály (két üteg)[965]
  - szombathelyi III. légvédelmi tüzérosztály parancsnokság[966], III/1. és III/2. ágyús ütege, illetve gépágyús szakasza[967]
  - szombathelyi III/2. gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság
  - komáromi II/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop (a megszálló III/1. sebesültszállító oszlop helyett)
  - szombathelyi III/2. sebesültszállító gépkocsi oszlop
  - komáromi II/2. gépvontatású sütőféloszlop (a megszálló III/2. sütőoszlop helyett)
  - szombathelyi III. gépkocsi szeroszlop[968]
  - szombathelyi III. gépkocsi üzemanyag oszlop[969]
  - szombathelyi III/1. tehergépkocsi oszlop[970]
  - kassai VIII/1. tehergépkocsi oszlop (a megszálló III/2. tehergépkocsi oszlop helyett)
- pécsi IV. hadtestparancsnokság[971]
  - kaposvári 10. könnyűhadosztály parancsnokság
    - pécsi 10. gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg[972]
    - pécsi 10. sebesültszállító gépkocsi oszlop[973]
    - budapesti 135. (Mávaut) tehergépkocsi oszlop (a pécsi 111. tehergépkocsi oszlop helyett)[974]

---

[963] MATEOSZ és egyéb polgári tehergépkocsikkal. Pl. HL,HM 409019/ált.18.oszt.-1943.

[964] Valószínűleg 24 MATEOSZ tehergépkocsival (elsősorban Rába Super, Rába Special és Opel Blitz) HL, HM 447691/ált.3/b.oszt.-1942.

[965] Pavesi vontatóit Breda vontatókra cserélték le. HL, HM 27354/eln.3/b.oszt.-1942. Állománya: egy Bianchi motorkerékpár, két ismeretlen lengyel személyautó, három Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, négy Krupp félraj gépkocsi, két Ford G917T, egy Ford V8-51, hat Ford 817T és három Chevrolet 3 tonnás tehergépkocsi, 14 Botond raj gépkocsi, két Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsi és 17 Breda vontató.

[966] A gépágyús ütegek szétosztva vonultak el hadműveleti területre. Az eredeti tüzérosztálynál az egyik fele maradt, a másik feléből (hat löveggel) a gyaloghadosztályok légvédelmi gépágyús szakaszait állították fel.

[967] Egy Bianchi és öt Puch szóló motorkerékpár, egy Fiat Torpedo kis személyautó, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, egy Ford közepes személyautó, hat ismeretlen személyautó (német átadásból), hat Botond raj gépkocsi, nyolc Polski-Fiat és Chevrolet tehergépkocsi, három Spa 38R tehergépkocsi, három Ford 817T és 11 Ford V8-51 tehergépkocsi, 12 Praga RV terepjáró tehergépkocsi (vontató), öt KV-40 vontató, 43 Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsi (részben vontatók). Egy gépágyús üteg anyagát a budapesti 101. légvédelmi tüzérosztály biztosította. HL, HM 540645/ált.3/b.oszt.-1943.

[968] Valószínűleg lengyel és jugoszláv zsákmány tehergépkocsikkal.

[969] Valószínűleg 14 Ford 817T tehergépkocsival.

[970] Valószínűleg 22 Ford G917T tehergépkocsival és egy polgári Opel Kadett közepes személyautóval. HL, HM 469816/ált.18.oszt.-1943.

[971] Gépjárműveinek többsége polgári anyagból került kiadásra. A IV. hadtest az átlaghoz képest egyaránt kevesebb honvédségi és polgári gépjárművel számolhatott. Az 1942-ben elvonuló alakulatok feltöltését még megoldották, azonban az azt követő időszakban gyakran szorult más kerületek segítségére. Hazatérő vegyes anyagából szűk metszet: HL, HM 472526/ált.3/b.oszt.-1943.

[972] Július 20-ai állapot szerint hét motorkerékpár, hat közepes és egy kis személyautó, 12 3tonnás tehergépkocsi és tíz Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsi (vontató). HL, HM 497563/ált.3/b.oszt.-1942.

[973] Ford BB sebesültszállító gépkocsikkal.

[974] Mávaut Rába Special tehergépkocsikkal és egy polgári Morris személyautóval, továbbá hadiállományra kiegészítve honvéd Ford 817T és Ford G917 tehergépkocsikkal.

- szekszárdi (Tolna-mözsi) 12. könnyűhadosztály parancsnokág[975]
  - pécsi 12. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg[976]
  - pécsi 12. sebesültszállító gépkocsi oszlop
  - budapesti 130. (Mávaut) tehergépkocsi oszlop[977]
- kecskeméti 13. könnyűhadosztály parancsnokság (az V. hadtesttől érkezett)
  - bajai 13. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg[978]
  - szegedi 13. sebesültszállító gépkocsi oszlop
  - szegedi V/1. tehergépkocsi oszlop

- IV. hadtest-közvetlenek:
  - pécsi IV. gépkocsizó közepes tarackos tüzérosztály (két üteg)
  - pécsi IV. légvédelmi tüzérosztály parancsnokság, IV/1. ágyús és IV/2. gépágyús ütege, illetve gépágyús szakasza[979]
  - pécsi IV/2. gépkocsizó nehéz vezetékes híradó építő század
  - komáromi II. gépkocsizó vonat parancsnokság (a megszálló IV. hadtest vonat parancsnokság helyett)
  - pécsi IV/2. gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság
  - pécsi IV/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop
  - pécsi IV/2. sebesültszállító gépkocsi oszlop[980]
  - kiskunfélegyházi V/1. gépvontatású sütőféloszlop (a megszálló IV/2. sütőoszlop helyett)[981]
  - budapesti 102. gépvontatású sütőoszlop[982]
  - pécsi IV. gépkocsi szeroszlop
  - pécsi IV/1. tehergépkocsi oszlop
  - pécsi IV/2. tehergépkocsi oszlop
  - szegedi V. gépkocsi üzemanyag oszlop (beosztva a menetképtelen 104. és IV. gépkocsi üzemanyag oszlopok helyett)[983]
- miskolci VII. hadtestparancsnokság:[984]
  - miskolci 19. könnyűhadosztály parancsnokság
    - miskolci 19. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg
    - miskolci 19. sebesültszállító gépkocsi oszlop
    - miskolci 112. tehergépkocsi oszlop
  - egri 20. könnyűhadosztály parancsnokság

---

[975] Szinte csak polgári személyautókkal és motorkerékpárokkal.

[976] 1942. július 16-ai állapot szerint hét motorkerékpárral, nyolc közepes személyautóval, 11 3tonnás tehergépkocsival és 11 Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsival (mint vontató). HL, HM 497563/ált.3/b.oszt.-1942. Egy Opel személyautó és a 11-ből tíz biztosan polgári készletből eredő tehergépkocsi volt. HL, HM 465476/ált.3/b.oszt.-1942. és II. 1473., 12. kö. ho., 26906/M/-1942.

[977] Mávaut Mávag-Benz tehergépkocsikkal.

[978] Többségében honvédségi anyaggal, elsősorban Ford tehergépkocsikkal. HL, HM 498126/ált.3/b.oszt.-1942.

[979] Július 16-ai állapot szerint nyolc motorkerékpár, 12 közepes személyautó, 38 3tonnás tehergépkocsi, egy közepes terepjáró személyautó, tíz Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsi (vontató), hat Botond raj gépkocsi, hat KV-40 vontató és egy R/7 rádió gépkocsi. HL, HM 497563/ált.3/b.oszt.-1942. 2. ágyús ütege helyett 3. gépágyús ütege vonult el, átszámozással. Utóbbi összesen nyolc löveggel. HL, HM 459158/ált.3/b.oszt.-1942.

[980] Honvéd, illetve lengyel és orosz zsákmány anyaggal.

[981] Polgári anyaggal.

[982] Lengyel zsákmány, illetve polgári Mercedes-Benz és Ford tehergépkocsikkal, egy polgári NSU motorral.

[983] Jellemzően polgári személy- és tehergépkocsikkal, illetve kiegészítve új honvéd Ford G917T és G997T tehergépkocsikkal.

[984] A hadtest tüzérségi parancsnoka saját személyautóját vitte magával, mely év végén elveszett. HL, HM 510115/ált.3/b.oszt.-1943.

- miskolci 20. gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg
- miskolci 20. sebesültszállító gépkocsi oszlop
- miskolci 114. tehergépkocsi oszlop

- kassai 23. könnyűhadosztály parancsnokság:[985]
  - kassai 23. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg[986]
  - kassai 23. sebesültszállító gépkocsi oszlop
  - budapesti 133. (MATEOSZ) tehergépkocsi oszlop[987]
- VII. hadtest-közvetlenek:
  - miskolci VII. gépkocsizó közepes tarackos tüzérosztály (két üteg)[988]
  - miskolci VII. légvédelmi tüzérosztály parancsnokság, VII/1. és VII/2. ágyús ütege, illetve gépágyús szakasza[989]
  - szombathelyi 4/1. gépkocsizó légvédelmi gépágyús félszakasz (beosztva a légierőkhöz)
  - miskolci VII/2. gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság
  - miskolci VII/2. gépvontatású sütőféloszlop
  - miskolci VII. gépkocsi szeroszlop
  - miskolci VII. gépkocsi üzemanyag oszlop
  - miskolci VII/1. tehergépkocsi oszlop
  - miskolci VII/2. tehergépkocsi oszlop
  - kolozsvári IX/1. székely sebesültszállító gépkocsi oszlop
  - kolozsvári IX/2. székely sebesültszállító gépkocsi oszlop

(A VII. hadtest saját közvetleneinek döntő többsége a 2. hadsereg hazaszállításakor nem került leszerelésre, hanem a megszálló erőkhöz osztották be pihentetés nélkül.)

Valószínűsíthető páncélos anyag, amely a kivonuló **1. tábori páncéloshadosztály** állományát alkotta, természetesen a rendelkezésre álló adatok alapján: Az esztergomtábori 30. harckocsi ezred törzsében négy T-38 közepes harckocsi, két parancsnoki rádiós Toldi II könnyű harckocsi, egy orvosi Toldi I könnyű harckocsi kapott helyet. Egy zászlóalj törzsében két T-38 közepes harckocsi, egy parancsnoki rádiós Toldi II könnyű harckocsi, egy orvosi Toldi I könnyű harckocsi és egy SdKfz 251/8 páncélozott sebesültszállító volt. A zászlóalj első két százada egyenként 20 T-38 közepes harckocsival, a harmadik századok pedig három T-38 közepes és tíz Panzer IV nehéz harckocsival voltak ellátva. A Páncélos tábori pótosztagban egy Toldi I könnyű harckocsi, két Nimród páncélvadász, öt T-38 közepes és két Panzer IV nehéz harckocsi volt. Az 1. felderítő zászlóaljban nyolc Csaba páncélgépkocsi, az I. páncélos híradó zászlóaljban négy parancsnoki Csaba páncélgépkocsi és négy parancsnoki rádiós Toldi II könnyű harckocsi volt, bár két páncélgépkocsi csak ősszel érkezett ki hadműveleti területre. Az 51. páncélvadász zászlóalj pedig 18 Nimród páncélvadásszal rendelkezett. A 101. páncélvadász század már a harcok során alakult meg hadműveleti területen.[990]

---

[985] Az egész hadosztályt jellemzően polgári készletből látták el. Pl. HL, HM 487964/ált.3/b.oszt.-1942. és HM 496204/ált.3/b.oszt.-1942.

[986] Honvédségi anyaggal.

[987] Honvéd Ford G917T 3tonnás tehergépkocsikkal.

[988] Mozgósításkor felállított 2. ütegéhez négy Pavesi vontatót a IX. tarackos üteg adott július 2-án. HL, HM 493842/ált.3/b.oszt.-1942.

[989] Teljes állományát magával vitte, még két OD oktató gépkocsiját is, melyeket 1943. január 30-án két orosz gépkocsival váltottak fel. HL, HM 416523/ált.3/b.oszt.-1943.

[990] Visszaemlékezések és eddigi kutatások szerint a század Marder vadászpáncélosait 1942 decemberében kapta meg hadműveleti területen egyidejű felállítás alkalmával.

A gépkocsizó gyalogságot az 1. gépkocsizó lövészdandár parancsnoksága fogta össze. Teljesen egyforma szervezeti felépítéssel vonult el a budapesti 1., 2. és aszódi 3. gépkocsizó zászlóalj.[991] Ezek egyenként parancsnokságból, egy-egy árkász és távbeszélő szakaszokból, egy páncéltörő ágyús századból, egy aknavető századból, három gépkocsizó puskás századból és egy gépkocsizó géppuskás századból álltak. Ezen felül a dandár részére rendelkezésére állt egy forgalomszabályzó század is.[992]

A budapesti 51. páncélvadász zászlóalj (később páncélgépágyús zászlóalj) parancsnoksága mellett egy műhelyrészleggel, három páncélgépágyús századdal és egy páncélvadász szakasszal rendelkezett.[993] Utóbbi önállóként mozgósítva (ikrezve), hadosztály-közvetlen alakulatként, 101. (önálló) páncélvadász század megnevezéssel került hadműveleti területre.[994]

Az egyik legképzettebb és legtapasztaltabb alakulat az 1. felderítő zászlóalj volt. A parancsnokság alá rendelt árkász és távbeszélő szakaszok mellett az 1/1. páncélgépkocsi századból[995], 1/2. motorkerékpáros századból, 1/3. gépkocsizó lövész századból és az 1/4. páncéltörő ágyús századból állt.[996]

A közvetlen tüzérségi támogatást az 1. és 5. gépvontatású könnyű tüzérosztály látta el. Eredetileg az 1. gépvontatású könnyű tüzérosztály megkapta volna a szegedi 4/1. gépvontatású üteget is, de végül teljesen egyforma felépítéssel vonultak el. Három-három könnyű tarackos ütegből álltak. A 4/1. gépvontatású üteg alkalmazása kérdéses.[997]

A hadosztály légvédelmét a nánai II. légvédelmi tüzérosztály látta el, amely parancsnoksága mellett csak a II/1. légvédelmi ágyús üteget vitte magával. II/2. ütege helyett, amely a megszálló erőkhöz került, a nánai 5. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteget osztották be.[998]

A közvetlen híradó szolgálatot az I. páncéloshadtest híradó zászlóalj[999] (gyorshadtest híradó zászlóalj) látta el. Az I/1. távbeszélő század az 1. gépkocsizó dandár híradó századából

---

[991] A 2. gépkocsizó lövész zászlóalj két hiányzó Botond raj gépkocsija a IX. tarackos ütegtől lett kölcsönadva július 2-án. HL, HM 493842/ált.3/b.oszt.-1942. Az újonnan kiutalt két-két 50mm-es páncéltörő ágyú vontatására két-két Botond raj gépkocsit láttak el vonóhoroggal. HL, HM 449200/ált.3/b.oszt.-1942.

[992] Elérték a teljes feltöltöttséget.

[993] A zászlóalj páncélos anyaga 18 Nimród páncélvadászból és négy Toldi II könnyű harckocsiból állt.

[994] Páncélos anyaga öt Marder II páncélvadászból állt, melyeket 1942 év végén vettek át. Az azonban kérdéses, hogy addig milyen eszközökkel harcoltak, ugyanis Nimród páncélgépágyúkat nem kaptak.

[995] A század nem volt feltöltve, az átszervezéseket követően egy kiképzésre beállított vas Csaba páncélgépkocsi mellett csupán nyolc csatár Csaba páncélgépkocsival rendelkezett. Egy vas és nyolc csatár páncélgépkocsiját június 8-ával leadta központi készletbe. HL, HM 473541/ált.3/b.oszt.-1942.

[996] A zászlóaljból hiányzott 11 oldalkocsis motorkerékpár és nyolc Botond raj gépkocsi, melyeket három orosz tehergépkocsival pótoltak. HL, HM 473555/ált.3/b.oszt.-1942. R/7 gépkocsi helyett május 13-ával egy Rába AFi R/7a rádió gépkocsit utaltak ki a 101/I. híradó zászlóaljtól. HM 488804/ált.3/b.oszt.-1942. Műhely részlege május 2-án vette át ikerműhely gépkocsijait, illetve állományon felül megtarthatott egy Zis tehergépkocsit is. HM 462146/ált.3/b.oszt.-1942.

[997] Az 1. osztály R/7 gépkocsija helyett május 13-ával a 101/I. híradó zászlóalj egy Rába AFi R/7a rádió gépkocsiját állították be. HL, HM 488804/ált.3/b.oszt.-1942. A Hansa-Lloyd vontatók sérülékenysége miatt a tarackok elsőszámú vontatóiként Botondokat osztottak be, a Hansa-Lloydok pedig csak tartalékot képeztek. HL, HM 21058/eln.3/b.oszt.-1942.

[998] Állományából négy tehergépkocsi hiányzott, melyeket polgári tehergéppkocsikkal pótoltak. Menetképessé az április 22-én kiutalt kilenc Ford 3 tonnás és egy Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsi átvételével vált. HL, HM 457815/ált.3/b.oszt.-1942. Pótlólag második javadalmazás lőszerszállítmányt is kiutaltak, négy 1,5tonnás orosz tehergépkocsival. HM 478449/ált.3/b.oszt.-1942. Állományában három személyautó és egy tehergépkocsi (mind Opel) biztosan polgári készletből származott. HM 481077, 481105, 481106 és 481119/ált.18.oszt.-1943.

[999] Páncélosanyaga négy parancsnoki Csaba páncélgépkocsiból és négy parancsnoki rádiós Toldi könnyű harckocsiból állt. Ebből csupán két páncélgépkocsi tért haza, a többi elveszett. HL, HM 505845/ált.3/b.oszt.-

könnyű vezetékes anyaggal, az I/2. rádió század pedig a Gyorshadtest híradó századából nehéz vezetékes anyaggal alakult meg. A zászlóalj emellett kapott egy páncélos szakaszt négy rádió berendezésekkel ellátott Toldi könnyű harckocsival és négy parancsnoki (rádiós) Csaba páncélgépkocsival.

A hadosztály műszaki alakulatai az 1. gépkocsizó utász század (egy utász- és egy hidász szakasz), illetve az 1/1.[1000] és 1/2. gépkocsizó nehéz hadihíd[1001] oszlopok voltak. Utóbbiak teljes egészében német minta szerint kaptak felszerelést. Az előzetes elképzelésekkel ellentétben otthon maradt a 2. lovasdandár utász százada [4. gépkocsizó utász század], helyette csak a 2. lovasdandár hidász oszlopának szerelő részlegét osztották be. A hadosztály alárendeltségében vonult el a piliscsabai 101. gépkocsizó vegyiharc zászlóalj által mozgósított 101. lángszóró század, illetve egy gépkocsizó vegyiharc szakasz.[1002] Utóbbi alakulat a 101/2. gépkocsizó vegyiharc század III. szakaszából, illetve egy gépkocsizó ködösítő szakaszból volt összeállítva. Állományába három páncélozott pótkocsis Ansaldo kisharckocsi és legalább két Spa 612 Dovunque ködösítő és fertőtlenítő gépkocsi került.

A páncéloshadosztály erős vonatalakulatokkal rendelkezett. Az 1. gépkocsizó vonat parancsnokság alárendeltségében[1003] vonult el az 1/I. gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság, az 1. gépkocsizó légvédelmi géppuskás század, a 103/1. hadtáp század[1004], az 1. gépkocsizó lőszerkezelő oszlop, az 1/1., 1/2.[1005] és 1/3. lőszerrel megrakott tehergépkocsi oszlopok[1006], az 1. páncélos hadosztály egészségügyi oszlop[1007], az 1. gépkocsizó egészségügyi féloszlop, az 1/1. és 1/2. sebesültszállító gépkocsi oszlopok, az 1. tábori kórház (gépkocsizóvá téve), az 1/1. és 1/2. gépvontatású sütőoszlopok[1008], az 1/1. és 1/2. gépkocsi üzemanyag oszlopok[1009], az 1. gépkocsi szeroszlop, az 1. vontató oszlop, a budatétényi 1. gépkocsizó műszaki oszlop[1010] és az 1. páncélos hadosztály személyirányító állomása. Beosztották továbbá az élelmezést és lőszert szállító budapesti 104.[1011], illetve a 105. tehergépkocsi oszlopokat[1012], a 2. páncéloshadosztály harckocsi szeroszlopát[1013], illetve a harckocsi ezred részére felállított tábori páncélos pótosztagot.

1943. Ezen felül nyolc Krupp félraj gépkocsi, négy Marmon-Ford kábel gépkocsi, egy Ford 817T és két Polski-Fiat tehergépkocsi, illetve egy jugo Fiat 1500 személyautó hazatért. HM 505766/ált.3/b.oszt.-1943.

[1000] Június 2-án átadott 28 új Büssing tehergépkocsival. HL, HM 476191/ált.3/b.oszt.-1942.

[1001] Június 8-án indult hadműveleti területre 28 Büssing tehergépkocsival, egy egyéb tehergépkocsival, négy személyautóval és öt motorkerékpárral. HM 492462/ált.3/b.oszt.-1942., 436641 és 436642/ált.3/b.oszt.-1943.

[1002] Állományában két Ansaldo ködösítő kisharckocsival, melyek hazatértek. HL, HM 543762/ált.3/b.oszt.-1943. Két gázmentesítő tehergépkocsija (Spa Dovunque gépkocsik) elveszett. HM 488123/ált.3/b.oszt.-1943.

[1003] Ezek többségét polgári személy- és tehergépkocsikkal tették menetkésszé. HL, HM 473545/ált.3/b.oszt.-1942.

[1004] Kizárólag polgári tehergépkocsikkal, gépkocsizóvá téve. HL, HM 487002/ált.3/b.oszt.-1942.

[1005] Az 1/2. tehergépkocsi oszlop kizárólag tehergépkocsikkal indult el, motorkerékpárt és személyautót nem kapott. Pótlást a 103. ellátó oszlopnak kellett megoldani saját hatáskörben. HL, HM 474505/ált.3/b.oszt.-1942.

[1006] Az egyik oszlopot a 3. gépkocsizó utász század által biztosított 21 Ford 817T tehergépkocsival látták el. HL, HM 533202/ált.3/b.oszt.-1942.

[1007] Három Mercedes-Benz, két Opel és egy Büssing tehergépkocsival. HL, HM 460782/ált.3/b.oszt.-1942.

[1008] Az egyik a beosztott V/1. gépvontatású sütőoszlop volt, mely csak közúti tehergépkocsikkal rendelkezett. Ezek nem tudtak terepen mozogni a vontatott kemencékkel együtt. A másik oszlop öt KV-40 vontatót kapott. Mindkettőt az 5. élelmező raktár állította fel. HL, HM 478481/ált.3/b.oszt.-1942.

[1009] Két-két Ford G917T tartály gépkocsit április 21-ével utaltak ki. HL, HM 456205/ált.3/b.oszt.-1942.

[1010] Legalább négy polgári tehergépkocsival. HL, HM 465107/ált.3/b.oszt.-1942.

[1011] 17 Ford G917T tehergépkocsi.

[1012] 21 Ford G917T, három Polski-Fiat tehergépkocsi. HL, HM 503445/ált.3/b.oszt.-1942.

[1013] 1942 decemberéig maradt hadműveleti területen. Az alakulat hazaszállítása a páncélosok téli műszaki mentésében nagy kiesést és tömeges veszteséget okozott. Állományában legalább egy Opel Olympia, egy Steyr 220 és egy Wanderer személyautó, egy Rába-Krupp tehergépkocsi és egy Polski-Fiat autóbusz volt. HL, HM 453845/ált.18.oszt.-1943.

A 2. hadsereg igen nagy mennyiségű közvetlen alakulatot vitt hadműveleti területre, biztosítva ezzel a lehető legjobban szervezett támogatást és ellátást. A teljesen motorizált alakulatok:

- hajmáskéri 101. gépkocsizó nehéz tüzérosztály parancsnokság (két közepes tarackos üteg)[1014]
- hajmáskéri 150. gépkocsizó nehéz tüzérosztály parancsnokság[1015]
- 120. önálló gépkocsizó közepes ágyús üteg [1016]
- 121. önálló gépkocsizó közepes ágyús üteg [1017]
- 122. önálló gépkocsizó közepes ágyús üteg
- 123. önálló gépkocsizó közepes ágyús üteg[1018]
- 151. gépkocsizó nehéz mozsaras üteg
- 152. gépkocsizó nehéz mozsaras üteg
- 153. gépkocsizó nehéz mozsaras üteg[1019]
- 102. ködvető osztály[1020]
- budapesti 101. gépkocsizó légvédelmi tüzérosztály parancsnokság, két ágyús[1021] és egy gépágyús ütege
- budapesti 101. gépkocsizó légvédelmi figyelő század[1022]
- budapesti 106. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg[1023]
- 107. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg;
- 103/1. gépkocsizó légvédelmi fényszóró század
- 202. gépkocsizó légvédelmi fényszóró század
- 101.-105. gépkocsizó légvédelmi fényszóró szakaszok
- 150. gépkocsizó híradó zászlóalj
- budapesti 52. gépkocsizó híradó (építő) zászlóalj[1024]

[1014] Egy ismeretlen szóló motorkerékpár, egy Fiat Torpedo és egy Fiat 508M kis személyautó, két Polski-Fiat 518 nagy személyautó, három Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, két Krupp félraj gépkocsi, hat Ford 917T, négy Ford 817T és három Ford V8-51 tehergépkocsi, egy Spa 38R tehergépkocsi, kilenc Botond raj gépkocsi egy Spa Dovunque R/6 rádió gépkocsi. Májusban meglévő 15 Breda vontatója valószínűleg 1942 év végén hazaszállításra került, ezért jelzik (12) otthoni anyagként.

[1015] A 121. ütegen felül 20 Breda vontatóval ellátva. HL, HM 473528/ált.3/b.oszt.-1942.

[1016] A 120. üteg valójában a 150/1. üteg volt. Egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval, két Krupp nagy terepjáró személyautóval, két Krupp félraj gépkocsival, négy Botond raj gépkocsival, két Ford V8-51 3 tonnás, két Ford G917T 3 tonnás és öt Polski-Fiat 2 tonnás tehergépkocsival, egy Ford BB sebesültszállítóval és öt Pavesi vontatóval rendelkezett. HL, HM 486128/ált.3/b.oszt.-1942.

[1017] Nyolc Breda vontatóval. HL, HM 473528/ált.3/b.oszt.-1942.

[1018] Az egyik üteg hat Pavesi vontatója a III. tarackos ütegtől került beosztásra március 12-én. HL, HM 464755/ált.3/b.oszt.-1942.

[1019] A 154. nehéz mozsaras üteg egyetlen egy 30,5cm-es mozsarával szintén elindult hadműveleti területre, de a szovjet áttörés idején, kiérkezése előtt visszairányították. Az ütegeket utólag, 1942. november 26-a és december 19-e között mozgósították, illetve töltötték fel. A 101. gépkocsizó nehéz tüzérosztály Breda vontató mellett központi készletből hat Puch motorkerékpárt, nyolc Krupp félraj gépkocsit, egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautót, az I. tüzér mérő századtól három Botond raj gépkocsit, az I. tarackos ütegtől egy Botond raj gépkocsit, a 101. gépkocsizó tanezredtől nyolc 1,5 tonnás, 13 3 tonnás és 12 5 tonnás polgári tehergépkocsit osztottak be. HL, HM 410963/ált.3/b.oszt.-1943.

[1020] Az alakulat gépjárműveiről keveset tudni. A 25 vegyiharcvetőt (aknavetőt) honvédségi beszerzésből biztosították (HM 9513/eln.3/a.oszt.-1941.), gépjárműveit viszont német rendszámmal, frontátadásból osztották be, elsősorban Citroën, Latil és Renault tehergépkocsikat. HL, HM 472526/ált.3/b.oszt.-1943.

[1021] A 101/3. gépkocsizó légvédelmi ágyús üteg a hátországban maradt.

[1022] A 101. légvédelmi tüzérosztály önállósított alosztálya.

[1023] A 102. légvédelmi tüzérosztály állította fel

[1024] Egy lengyel Opel, egy Ford közepes nyitott és egy Fiat 508C személyautó, két Rába-Krupp R/9 rádó gépkocsi, egy Rába AFh R/7 rádió gépkocsi, három Rába AFi R/7 rádió gépkocsi, négy Rába AFh R/8 rádió

- budapesti 53. gépkocsizó híradó (építő) zászlóalj[1025]
- budapesti 101/1. rádió felderítő század[1026]
- [2.] haditudósító század[1027]
- 103. gépkocsizó hadsereg-vonat parancsnokság
- budapesti 101. gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság[1028]
- szombathelyi 105. gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság[1029]
- kolozsvári 108. gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság
- budapesti 103. (MATEOSZ) tehergépkocsi oszlop[1030]
- kolozsvári 115. tehergépkocsi oszlop
- kolozsvári 117. tehergépkocsi oszlop[1031]
- budapesti 102. forgalomszabályzó század[1032]
- budapesti 103. forgalomszabályzó század[1033]
- debreceni VI/1. gépvontatású sütőoszlop
- hadsereg-gépkocsi javító műhely
- budapesti 102. gépkocsi szeroszlop
- komáromi II. gépkocsi szeroszlop[1034]
- szegedi V. gépkocsi szeroszlop
- budapesti 101. (hadsereg) nehéz vontató oszlop [illetve a 101. nehéz vontató szakasz][1035]
- 101. gépkocsi üzemanyag oszlop
- 102. gépkocsi üzemanyag oszlop
- 103. gépkocsi üzemanyag oszlop
- budapesti 101. sebesültszállító gépkocsi oszlop[1036]

---

gépkocsi, egy Henschel R/16 távaró gépkocsi, négy Polski-Fiat, három Ford V8-51, és egy Ford G917T tehergépkocsi, illetve 16 Marmon-Ford G917T kábeldobszállító gépkocsi. HL, HM 410204/ált.3/b.oszt-1943.

[1025] Az 52. és 53. híradó zászlóaljak ismeretlen időpontban, de már hadműveleti területre vonulás után hadrendi számot cseréltek. Az 52. zászlóalj végleges állapot szerint az 52/1. gépkocsizó könnyű vezetékes híradó századból, 52/2. gépkocsizó nehéz vezetékes híradó századból, illetve a 52/3. és 52/4. gépkocsizó könnyű vezetékes híradó építő (üzemi) századokból állt. Az 53. zászlóalj ezzel szemben az 53/1. és 53/2. gépkocsizó nehéz vezetékes híradó századból, továbbá az 53/3. és 53/4. könnyű vezetékes híradó építő századokból állt. Az 53. zászlóaljban egy Fiat 508M személyautó, hét Rába AFi R/6 rádió gépkocsi, két Polski-Fiat R/6 rádió gépkocsi, egy Rába-Krupp R/9 rádió gépkocsi, egy Henschel R/16 távíró gépkocsi, egy Ford V8-51 tehergépkocsi, 70 Marmon-Ford G917T kábeldobszállító gépkocsi, hét KV-40 vontató. HL, HM 410204/ált.3/b.oszt.-1943.

[1026] Részben ismert: Bianchi motorkerékpárral, Polski-Fiat személyautókkal, Polski-Fiat és Ford V8-51 tehergépkocsikkal, Krupp félraj gépkocsikkal. HL, HM 562046 és 567684/ált.3/b.oszt.-1942.

[1027] Ez a század a többi haderőétől eltérő módon nem egy a fronton tevékenykedő, haditudósítókat összefogó alakulat volt, hanem egy mozgó filmstúdió. Anyagában a különleges gépkocsik honvédségi, a többi lengyel és polgári készletből származott. HL, HM 478664/ált.3/b.oszt.-1943.

[1028] Kilenc Ford 817T tehergépkocsival. HL, HM 503445/ált.3/b.oszt.-1942.

[1029] Kilenc tehergépkocsi hiánnyal indult el, melyből négyet a 150. nehéz tüzérosztálytól pótoltak április 20-án. HL, HM 455706/ált.3/b.oszt.-1942.

[1030] Ford V8 és Opel Blitz MATEOSZ tehergépkocsikkal. HL, HM 503445/ált.3/b.oszt.-1942.

[1031] Mindkettőt a kolozsvári IX. gépkocsizó vonatosztály állította fel és töltötte fel polgári tehergépkocsikkal.

[1032] 17 Polski-Fiat és kér Ford V8-51 tehergépkocsival. HL, HM 503445/ált.3/b.oszt.-1942.

[1033] Polski-Fiat, Ford 817T tehergépkocsikkal, egy KV-40 vontatóval, illetve polgári személyautókkal és egy DKW motorkerékpárral.

[1034] Spa 38R ikerműhely gépkocsikkal, hiányos felszereléssel. HL, HM 457815/ált.3/b.oszt.-1942.

[1035] Előbbiben egy orosz könnyű harckocsi, hat Stalinyec nehéz lánctalpas vontató, három Ganz Toldi harckocsi szállító taliga, két Pavesi közepes vontató, két Breda nehéz vontató, két Ford V8-51 tehergépkocsi és 11 KV-50 vontató; utóbbiban egy orosz könnyű harckocsi, négy Stalinyec nehéz lánctalpas vontató, két Ganz Toldi harckocsi szállító taliga, egy Pavesi vontató, egy Breda vontató, egy Spa 38R tehergépkocsi és négy KV-50 vontató. A Bredákat 1942 őszén kivonták. HL, HM 435162/ált.3/b.oszt.-1943.

- 103. sebesültszállító gépkocsi oszlop[1037]
- budapesti I/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop
- budapesti 101. vízműszaki szakasz[1038]
- 1. gépkocsizó repülő híradó század[1039]
- 1. központi sebesültszállító gépkocsi oszlop[1040]
- 1. repülődandár gépkocsizó vonatparancsnokság
- 1. repülődandár gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság (előtte vonat gépkocsicsoport)
- 1. repülődandár üzemanyagkezelő oszlop
- 1. gépkocsizó repülő szeroszlop[1041]
- 1. repülődandár gépkocsi szeroszlop
- 1/1. repülődandár tehergépkocsi oszlop
- 1/2. repülődandár tehergépkocsi oszlop
- 1/3. repülődandár tehergépkocsi oszlop
- 1/4. repülődandár tehergépkocsi oszlop[1042]

Békeszervezés 1942. évben:

1942. október 1-jével életbe lépett az 1942/43-as költségvetési évre meghatározott békehadrend.[1043] A hadműveleti területen lévő csapatokat csak leszerelésüket követően érintette, így a végrehajtás csak a hátországban lévő alakulatokra, szervezetekre és intézetekre vonatkozott.

A meglévő békealakulatok jelentős átszervezésére került sor, ahol a páncélos, lovas, erőd, légvédelmi és tábori tüzér csapatok voltak leginkább fejlesztve.

Magasabb parancsnokságok, vezető szervek:

Az I. gyorshadtest parancsnokságot átszervezték, **I. páncéloshadtest parancsnokság** néven alakult újjá, országos hatáskörrel. A lovas és kerékpáros alakulatok kiléptek a hadtest alól, többségükből szervezték meg az új **1. lovashadosztály**t. Az I. páncélos hadtest alárendeltségében felállították a meglévő **2. páncéloshadosztály parancsnokság**hoz hasonlóan a budapesti **1. páncéloshadosztály parancsnokság**ot.[1044] Ez utóbbi az 1. gépkocsizó dandár törzséből alakult meg. Az 1. gépkocsizó dandár parancsnokság forgalomszabályzó szakaszát az 1. gépkocsizó lövész ezred parancsnokság közvetleneihez használták fel.

[1036] Vegyes anyaggal, melyből hat Ford BB sebesültszállító és egy Polski-Fiat tehergépkocsi honvéd volt. HL, HM 503445/ált.3/b.oszt.-1942.

[1037] Részben honvéd, részben polgári anyaggal. Honvéd anyaga hat Ford BB sebesültszállító és Polski-Fiat tehergépkocsi volt. HL, HM 503445/ált.3/b.oszt.-1942.

[1038] A villamos és fényszóró iskola állította fel Budapest Székesfőváros Köztisztasági Hivatalának négy igénybevett öntöző gépkocsijával. HL, HM 476180/ált.3/b.oszt.-1942.

[1039] Állománya ismeretlen.

[1040] Ford BB és Polski-Fiat sebesültszállítókkal.

[1041] A 3. önálló repülőgépjavító műhely állította fel, két Ford G917T tartály gépkocsival, a légierők szertárának két Hansa-Lloyd műhely vontatójával.

[1042] A légierős tehergépkocsi oszlopok egyike Borgward 3 tonnás, a többi Ford V8-51 3 tonnás tehergépkocsikkal volt ellátva.

[1043] HL, HM 42000/eln.1/a.oszt.-1942. A gépjárművek elosztása lényegében nem változott, így az itt nem került külön kirészletezésre. Az új alakulatok állománya a meglévő szervezetekből, bővítés vagy csökkentés nélkül, vagy a már létező alakulatok mintájára jöttek létre. A 2. hadsereggel elvonult alakulatok feltöltésére felhasznált hátországi anyagot az év során többségében pótolták.

[1044] Így 1942 októbere és 1943 áprilisa között párhuzamosan létezett az ideiglenesen szervezett 1. tábori páncéloshadosztály parancsnokság és a békehadrendben is meglévő 1. páncéloshadosztály parancsnokság.

A **2. páncéloshadosztály parancsnoksága** Munkácsról Kecskemétre költözött. A szervezetébe tartozó szilágysomlyói 2. harckocsi dandár parancsnokságot megszüntették, állományából képezték a **3. harckocsi ezred parancsnokság**ot; illetve megszűnt a munkácsi 2. gépkocsizó lövész dandár parancsnokság is, melyből a **3. gépkocsizó lövész ezred parancsnokság** jött létre. A **2. páncéloshadosztály forgalomszabályzó szakasz**át Munkácsról Ungvárra helyezték át, ahol átnevezéssel a 3. gépkocsizó lövész ezred közvetlene lett.

Nyíregyházán újonnan szervezték meg az **1. lovashadosztály parancsnokság**ot. A törzs maga az 1. lovasdandár parancsnokságából alakult meg, a 2. lovasdandár parancsnokság személyzetével kiegészítve.

Az I. légvédelmi hadtest kilépett a légierők kötelékéből és **Légvédelmi erők** néven a földi erőkhöz lépett át. Alárendeltségében az **1.-3. légvédelmi tüzérdandár parancsnokságok** és a **Budapesti légvédelmi tüzér parancsnokság** (és ezek beosztott alakulatai) tartoztak. Az 1. és 2. légvédelmi tüzérdandár 1941. október 1-jétől működött, míg a másik két szervezet 1942. október 1-jével alakult meg. Az 1. légvédelmi tüzérdandár alárendeltje volt az 1. hadsereghez tartozó valamennyi légvédelmi alakulat: szervezetszerűen a kolozsvári 105. légvédelmi tüzérosztály, kiképzés és szaklégvédelem szempontjából a kassai 2. páncélos hadosztály légvédelmi tüzérosztálya, a debreceni VI., kassai VIII. és kolozsvári IX. légvédelmi tüzérosztályok, illetve minden mozgósításkor felálló honi légvédelmi alakulat. A 2. légvédelmi tüzérdandárhoz tartoztak a 2. hadsereg légvédelmi alakulatai: szervezetszerűen a budapesti 101. és 102., székesfehérvári 103. és miskolci 104. légvédelmi tüzérosztályok, kiképzés és szaklégvédelem szempontjából az budapesti 51. és I., nánai II. és miskolci VII. légvédelmi tüzérosztályok, illetve a honi légvédelem. A 3. légvédelmi tüzérdandár a 3. hadsereg légvédelmi erőivel rendelkezett: csakis kiképzés és szaklégvédelem tekintetében az szegedi 55., szombathelyi III., pécsi IV. és szegedi V. légvédelmi tüzérosztály, illetve a honi légvédelem. A budapesti légvédelmi tüzér parancsnokság nem rendelkezett saját csapatokkal, ellenben alárendelhettek valamennyi fővárosi alakulatot, kiképzőkeretet és mozgósított honi légvédelmi tüzér alakulatot.

Újonnan alakult meg a **Székely határvédelmi erők parancsnoksága** Marosvásárhelyen.

Gyalogság:

A 2. gyalogezred 1942. szeptember 30-ával megszűnt. Az ezredparancsnokságból az **1. gépkocsizó lövész ezred parancsnokság**át szervezték meg. A 2/I. zászlóalj keretét a kecskeméti 3/II., a 2/III. zászlóalj keretét pedig az jászberényi 1/II. harckocsi zászlóaljak kiegészítésére használták fel. A 2. gyalogezred árkász szakaszát átszervezték a **3. harckocsi ezred gépkocsizó árkász század**ává.

Gyorscsapatok:

A gépkocsizó lövész zászlóaljakat gépkocsizó lövész ezredekbe vonták össze. Megalakult Budapesten az 1. páncéloshadosztály **1. gépkocsizó lövész ezred parancsnokság**a a 2. gyalogezred állományából, az (új néven) 1.-3. gépkocsizó lövész zászlóaljak irányítására, saját közvetlen alosztályokkal megerősítve. Így került beosztásra az 1. gépkocsizó dandár forgalomszabályzó szakasza is. Ugyanígy alakult meg a 2. páncéloshadosztály részére Ungváron a 2. gépkocsizó lövészdandár parancsnokságból a **3. gépkocsizó lövész ezred parancsnokság** közvetlenekkel együtt, a 4.-6. gépkocsizó lövész zászlóaljak összefogására.[1045] A gépkocsizó lövész zászlóaljakat megerősítették, aknavető szakaszaikat megnövelték és a géppuskás századokhoz osztották be, az 1.-3. gépkocsizó lövész zászlóaljak páncéltörő ágyús szakaszai feloszlottak és új négylöveges páncéltörő ágyús századok

[1045] Április 11-ével a három zászlóalj nyolc-nyolc Botond raj gépkocsiját vonóhoroggal látták el, hogy az új 50 mm-es páncéltörő ágyúkat vontathassák. HL, HM 449200/ált.3/b.oszt.-1942.

alakultak meg. Ezeket a századokat ikreződés útján állították fel a 4.-6. zászlóaljak páncéltörő ágyús századai. Minden zászlóalj kapott egy-egy motorkerékpáros szakaszt is. A 3. gépkocsizó lövész zászlóalj elhelyezési gondok miatt Budapestről Aszódra települt át.

A **14. kerékpáros zászlóalj** kilépett a megszűnő 1. lovasdandár alárendeltségéből és fővezérség-közvetlen alakulat lett, a kolozsvári IX. hadtestnek alárendelve. A 1**5. kerékpáros zászlóalj** a megszűnő 2. lovasdandártól az 1. lovashadosztály hadrendjébe lépett. A 15. kerékpáros üteg Szegedről Kiskunhalasra költözött. Mindkét zászlóalj két-két Nimród páncélos gépágyúval páncélos gépágyús szakaszokat kapott, melyek a leendő századok gerincét képezték volna. (Végül csak a szakaszok alakulatak meg.)

A lovashadosztály felállításával megkezdődött a huszár alakulatok korszerűsítése. Az 1. huszárezredet megszüntették. Az 1. huszárezred páncéltörő ágyús századát szétosztva a megmaradó hat huszár osztály (2/I., 2/II., 3/I., 3/II., 4/I., 4/II.) keretein belül két-két löveggel osztály-közvetlen nehézfegyver századokat állítottak be. A három megmaradó huszárezrednél egy-egy páncélos gépágyús rajt alakítottak meg, melyeket később szakasszá kellett fejleszteni.

Harctéri tapasztalatok alapján a harckocsi zászlóaljakat ezredkötelékbe vonták össze. Az **1. páncéloshadosztály** keretein belül az 1. harckocsi ezred parancsnoksága alatt vonták össze a Rimaszombatról Esztergomba áthelyezett **1/I. harckocsi zászlóalj**at, a megszűnő 31. önálló harckocsi zászlóaljból megalakuló jászberényi **1/II. harckocsi zászlóalj**at és a rétsági **2/I. harckocsi zászlóalj**at. A **2. páncéloshadosztály**hoz tartozó, 2. harckocsi dandár parancsnokságból megalakuló 3. harckocsi ezred parancsnoksága alá vonták össze a Munkácsról Ceglédre áthelyezett **3/I. harckocsi zászlóalj**at, a megszűnt 32. önálló harckocsi zászlóaljból megalakult kecskeméti **3/II. harckocsi zászlóalj**at és a Szilágysomlyóról Kiskunhalasra települt **4/I. harckocsi zászlóalj**at. Az 1. harckocsi ezred parancsnokságához beosztott közvetlen távbeszélő szakaszt megszüntették és a törzsbe olvasztották. Mindkét ezred kapott egy új, két egyenlő részre osztható műhely századot. Az 1. harckocsi ezred fél műhely századai Esztergomban és Jászberényben, a 3. harckocsi ezredé Cegléden és Kecskeméten alakultak meg. Ezek a századok az ezredek saját gépjárműveinek középjavítását tudták elvégezni. Az 1. harckocsi ezred fél századait a visszatérő 1. tábori páncélos hadosztály műhely századából alakították meg 1943 tavaszán, a 3. harckocsi ezred fél műhelyeket a 31. és 32. önálló harckocsi zászlóaljak műhely részlegeiből hozták létre. A 3. harckocsi ezred gépkocsizó árkász századát a megszűnő 2. gyalogezred árkász századából szervezték meg. A harckocsi zászlóaljak közvetleneit (árkász, távbeszélő, műhely szakaszok) összevonták, ezekből lettek a törzsszázadok. Egy-egy felderítő és forgalomszabályzó, illetve egy harckocsi szakasszal is megerősítették. Minden zászlóaljhoz beállítottak egy páncélgépágyús századot és egy szállító századot (vagyis tehergépkocsi oszlopot). A zászlóaljak 1. és 2. századait nehéz, a 3. és 4. századok közepes harckocsikkal voltak felszerelve.

A mozgósított, részben elvonult 1. és 2. lovas páncélos zászlóaljak felhasználásával az 1. lovashadosztály részére felállították Szilágysomlyón a **3. felderítő zászlóalj**at. A zászlóaljak harctérről való visszatérésüket követően feloszlottak. A feleslegessé vált 2. lovas páncélos zászlóalj 2/1. lovas páncélgépkocsi századot 3/2. felderítő páncélgépkocsi századra nevezték át.

A 2. lovas páncélos zászlóaljból alakult meg az **1. lovashadosztály harckocsi zászlóalj**a Zentán. Emellett felhasználták az 1. lovas páncélos zászlóalj 1/2. és 1/3. könnyű harckocsi századait is. A közvetleneket törzsszázadba vonták össze, az 1/1. lovas harckocsi század nehéz, a 1/2.-1/4. lovas harckocsi századok közepes harckocsikat kaptak. Tervezték páncélgépágyús és szállító századok felállítását is.

Az 51. páncélvadász zászlóalj Cegléden felállította az **52. páncélos gépágyús zászlóalj**at. Ezzel egy időben az anyaalakulat nevét **51. páncélos gépágyús zászlóalj**ra változtatták.

Tüzérség:

Az 1. páncéloshadosztály tüzérségét az **1.** és **5. gépkocsizó könnyű tüzérosztályok**, a 2. páncéloshadosztályét a **2.** és **6. gépkocsizó könnyű tüzérosztályok**, az 1. lovashadosztályét a **3. gépkocsizó könnyű tüzérosztály** alkotta. Az 5/1. gépkocsizó üteg Jászberényből Budapestre, a teljes 6. gépkocsizó könnyű tüzérosztály Szilágysomlyóról Nagykőrösre költözött, a nyíregyházi 14. kerékpáros üteg (azonos néven) a 3. gépkocsizó könnyű tüzérosztály 3/3. ütegeként, annak kötelékébe lépett, mely osztály Nyírbátorba változtatta állomáshelyét. A lovashadosztály megalakulásával a szegedi 4. gépvontatású könnyű tüzérosztály megszűnt. A 4/1. gépkocsizó közepes tarackos üteg, nevét megtartva, miután visszatért a hadműveleti területről a kolozsvári 14. kerékpáros zászlóalj alárendeltségébe lépett.

Újra felállították Margittán a **103. gépkocsizó nehéz tüzérosztályt**, osztálytörzzsel és három üteggel. A felállításhoz használták fel a 4. gépvontatású könnyű tüzérosztály parancsnokságát és a 4/2. gépkocsizó könnyű tarackos üteg.

Mozgó légvédelmi figyelő és jelző századot állítottak fel, a 101. híradó ezred 101/8. századaként. Ehhez valamennyi légvédelmi tüzérosztály szakképzett személyzetet adott át.

A II. légvédelmi tüzérosztály kiképzési okokból év közben helyet változtatott és Nánáról Ipolyságra települt a miskolci VII. hadtest területére. Az 1. hegyidandár légvédelmi gépágyús szakaszát századdá bővítették.

Az 1. páncéloshadosztály légvédelmét az új 51. légvédelmi tüzérosztálynak, a 2. páncéloshadosztályét a 2. páncélos hadosztály légvédelmi tüzérosztálynak, az 1. lovashadosztályét pedig az 55. légvédelmi tüzérosztálynak kellett ellátnia. Az **51. légvédelmi tüzérosztály** a megszűnő 2. lovas tüzérosztály törzséből, a 102/3. légvédelmi ágyús ütegből és az 1. gépkocsizó dandár légvédelmi gépágyús ütegéből alakult meg. Így osztálytörzsből, saját felállítású figyelő szakaszból, 51/1. légvédelmi ágyús ütegből és az 1. gépkocsizó dandár légvédelmi gépágyús ütegből állt, mely utóbbi alakulat megtartotta eredeti nevét. A szegedi **55. légvédelmi tüzérosztály** a 105/3. légvédelmi ágyús ütegből (mint 55/1. üteg), illetve az 1. és 2. lovasdandár légvédelmi gépágyús ütegekből (eredeti nevükkel) alakult meg. Törzsét és figyelő szakaszát saját maga állította fel. A 2. páncéloshadosztály légvédelmi tüzérosztály fényszóró ütegét törölték, személyi és anyagi állományát megosztva a budapesti 102. és a kolozsvári 105. légvédelmi tüzérosztály kapta meg.

A **101.-105. légvédelmi tüzérosztályok** egy-egy új légvédelmi gépágyús üteget, továbbá a 102. és 105. légvédelmi tüzérosztályok a leadott 3. ütegeik helyett új légvédelmi ágyús ütegeket állítottak fel, saját állományból. A szükséges személyzet kiegészítését az ungvári 2. páncéloshadosztály légvédelmi tüzérosztályából fedezték.

Műszaki alakulatok:

Újonnan volt felállítva Esztergomban az **5. gépkocsizó utász század**. Az állományt a 2. gépkocsizó utász század és a kárpátaljai 1. hegyi utász század biztosította megemelt létszámából. Az így meglévő gépkocsizó utász századok közül az **1.** és az **5. gépkocsizó utász század** az 1. páncéloshadosztálynak, a **2.** és **3. gépkocsizó utász század** a 2. páncéloshadosztálynak, a **4. gépkocsizó utász század** pedig az 1. lovashadosztálynak volt alárendelve.

A gyorscsapatok híradó századait az **I. páncéloshadtest híradó zászlóalj**ába vonták össze. A felállítást az **1. gépkocsizó dandár híradó század** végezte, mellette beosztották a **2. páncéloshadosztály híradó század**át és a 2. lovasdandár híradó századának megmaradó részét. Mint a zászlóalj negyedik százada az **1. lovashadosztály híradó század** kikülönített jelleggel Nyíregyházán működött, amely az 1. lovasdandár híradó századából és a megszűnő 2. lovasdandár híradó század zöméből alakult meg. Az I. páncélos hadtest híradó zászlóalj

parancsnoksága és az 1. páncélos hadosztály híradó század csak pótkerettel alakultak meg a kiképzés megkezdésére [mivel ezek mozgósítás miatt hadműveleti területen voltak].

A 101/II. híradó zászlóalj kilépett az ezred kötelékéből és mint **rádió felderítő zászlóalj** önálló csapattesté vált [hadműveleti területen volt, 101. hadrendi számmal], nagyváradi helyőrséggel. Az addigi 101/6. lehallgató század szintén kilépett az ezredből és 101/3. rádiófelderítő századdá lett átnevezve, de Budapesten maradt a zászlóalj kiértékelő részlegével együtt. Teljesen motorizált jelleggel újra felállították a **101/II. híradó zászlóalj** törzsét, alárendeltségében a szintén új 101/7. (gépkocsizó építő) és az új 101/8. (mozgó légvédelmi figyelő és jelző) századdal.

Vonatcsapatok:

Megkezdték a gépkocsizó vonatcsapatok korszerűsítését is. Ennek első lépéseként a Központi gépkocsizó tanosztályt kibővítették, majd átnevezték **101. gépkocsizó tanezred**dé. Szervezete ezredtörzsből, 101/I. gépkocsizó vonat osztályból (törzs, 1-3. gépkocsizó vonat és 4. forgalomszabályzó század) és 101/II. gépkocsizó tanosztályból (5-7. iskolaszázad és egy műhely) állt. Esztergomban újonnan állt fel az 1. páncéloshadosztály gépkocsizó vonatosztálya, a budapesti I. gépkocsizó vonatosztály ikreződésével. Egyébként minden gépkocsizó vonatosztályt egy új legénységi alosztállyal (szállító alosztály) és egy műszaki osztaggal bővítettek. A tervek szerint egy alosztály csak kiképzéssel foglalkozott volna, míg a szállító alosztály a hadműveleti szállításokban vett volna részt.

Szervezés az 1942/1943-as békehadrend bevezetésével:

Október 1-jétől kezdődően, közel két hónap alatt végrehajtották a páncéloshadtest csapatainál az átállást. Itt jellemzően a 2. páncéloshadosztály alakulatai voltak érintettek, de a hadműveleti területre el nem vonult, az 1. páncélos hadosztályhoz tartozó csapatrészeket is korszerű új anyaggal töltötték fel. Utóbbiból ilyenek voltak az 1.-3. gépkocsizó lövész zászlóaljak egy-egy motorkerékpár szakasza (28 Puch szóló és egy BMW oldalkocsis motorkerékpárokkal), az 51. páncélvadász zászlóalj visszamaradt százada és az általa felállított 52. páncélos gépágyús zászlóalj, az 1. gépkocsizó dandár légvédelmi gépágyús ütegének 2/3-ából (nyolc löveg) és egyéb részekből megalakult 51. légvédelmi tüzérosztály, a teljes 5. gépkocsizó utász század, az 1. páncélos hadosztály vonatosztálya. Az elvonult 30/I. harckocsi zászlóalj teljes gépjármű anyaga, beleértve a német páncélosokat is, a megszűnő 1. lovas páncélos zászlóalj (jogutód 3. felderítő zászlóalj) állományából átkerült az 1. lovas harckocsi zászlóalj kezelésébe. Ez annyit jelent, hogy minden hazaérkező, megjavított, vagy hadműveleti területen át nem vett anyaga új helyére, Zentára került leszállításra. Ugyanez volt érvényes a 30/II. harckocsi zászlóaljra is. A 2. lovas páncélos zászlóalj jogutódja eleve az 1. lovas harckocsizászlóalj volt. A 30. harckocsi ezred parancsnokságának és közvetleneinek gépjárművei (német harckocsianyag nélkül) a jogutód 3. felderítő zászlóaljtól már az 1. harckocsi ezred parancsnokságához kellett bevonuljanak.[1046]

1942. október 23-án elrendelték a III. megszálló csoport részére a részleges mozgósítást. Ez gyakorlatilag a megszálló erők megerősítéséről szólt, már korszerűbb elvek alapján, szervezetükben már részben gépkocsizóvá tett gyalogos alakulatokkal. A budapesti I. hadtest területéről november 8-áig kellett menetkésszé tenni az **1. könnyűhadosztály parancsnokság** vonatalakulatai közül mozgósított továbbá az **1. egészségügyi gépkocsizó féloszlop**, illetve a **102.**[1047] és **104. sebesültszállító gépkocsi oszlop**[1048] (utóbbi a 201. hadosztálynál).[1049]

[1046] HL, HM 12603/eln.3/b.oszt.-1943.

[1047] Egy polgári igénybevett személyautó, honvéd készletből hat orosz Ford tehergépkocsi, egy jugo Spa tehergépkocsi, két orosz Packard tehergépkocsi, hat új Ford BB sebesültszállító és két Spa 38R sebesültszállító. HL, HM 559089/ált.3/b.oszt.-1942.

Ezt követően mozgósított további elvonuló motorizált részek:
- budapesti **251. gyalogezred parancsnokság** és közvetlenei[1050]
- budapesti **1. önálló légvédelmi gépágyús félüteg**
- székesfehérvári **33. gyalogezred parancsnoksága**, közvetlenei
- székesfehérvári **252. gyalogezred parancsnokság** és közvetlenei[1051]
- szombathelyi **8. önálló légvédelmi gépágyús üteg**[1052]
- győri **5. sebesültszállító gépkocsi oszlop**
- győri **5. egészségügyi oszlop gépkocsizó féloszlop**a
- szombathelyi **8. sebesültszállító gépkocsi oszlop**
- kassai **201. könnyűhadosztály parancsnokság**
- nyíregyházi **42. gyalogezred parancsnokság** és közvetlenei
- ungvári **54. gyalogezred parancsnokság**a és közvetlenei[1053]
- kassai **24. önálló légvédelmi gépágyús üteg**
- debreceni **VI. híradó zászlóalj parancsnoksága, VI/2. híradó** és **VI/4. távíró építő százada**

Mindkét hadosztályhoz (251. gyalogezred, 8. légvédelmi gépágyús üteg, 33. gyalogezred páncéltörő ágyús század, 24. légvédelmi gépágyús üteg) állományon felül Puch 250 cm^3-es kis szóló motorkerékpárokat is beosztottak gyakorlati próbákra, csapatvéleményezés kapcsán.[1054]

1943 január közepén általános szovjet támadás indult a 2. hadsereg teljes területén, amely igen komoly harcokkal és veszteségekkel járt. Az események sorozata részben ismert, gépjárműves szempontból mégis kevésbé feltárt terület. Csak néhány konkrét esetet sikerült feltárni:

A **2. hadsereg főszállásmesteri gépkocsi szakasza** irányította a gépkocsi szertár kirendeltségén keresztül az elvonult gépjárművek javításra küldését (a hátország felé), a visszaérkezők fogadását, illetve újraelosztását. Hazaküldött, majd kijavítást követően újra hadműveleti területre érkezett anyag igen ritka volt. Egy ilyen szállítmány épp január 14-én érkezett meg a központi elosztó helyre, a fenti gépkocsi szakasz és műhely elhelyezési körletébe, Nowy Oskolba. A szovjet átfogó támadás a kirakodás nehézségei közben érte a város térségét. A szállásmesteri gépkocsi szakasz honvéd Fiat 508C személyautóját és Polski-Fiat tehergépkocsiját, illetve polgári Adler Diplomat nagy személyautóját és Chevrolet áruszállítóját, a 2. hadsereg parancsnokságának gépkocsi szakaszához tartozó Botond iroda és háló gépkocsit, két DKW személyautót, egy Adler Junior kis személyautót és hat polgári Puch motorkerékpárt, továbbá a IV. gépkocsi szeroszlop kezelésében lévő polgári négy Zündapp és három Puch motorkerékpárt sikerült a január 21-ei kiürítéssel elvinni. Ellenben rakodó hiányában egy Breda nehéz vontatót a németek elvittek a vasúti szerelvénnyel együtt (ezt valószínűleg legázolták a szovjet harckocsik), egy polgári Ford Eifel személyautót, egy

[1048] Három új és négy régi Ford BB sebesültszállító, egy Spa 38R sebesültszállító, egy orosz Ford sebesültszállító, két terepjáró orosz Ford tehergépkocsi, két iker orosz Ford tehergépkocsi, egy lengyel Chevrolet és négy orosz Ford tehergépkocsi. HL, HM 559089/ált.3/b.oszt.-1942.
[1049] HL, I.hdt.pság. 13652/M.III.mozg.-1942.
[1050] Csak a 251. ezred törzsét gépkocsizóvá tették, hat Puch szóló és egy Zündapp oldalkocsis motorkerékpárral, négy Mercedes-Benz, egy Wanderer, két Imperia közepes és egy Krupp terepjáró nagy személyautóval, három Chevrolet tehergépkocsival. HL, HM 553498, 571572 és 575842/ált.3/b.oszt.-1942.
[1051] A székesfehérvári 3/I. pótzászlóalj volt az ezred állományteste, amely a személyi és anyagi ügyeit intézte. HL, HM 467005/ált.3/b.oszt.-1943.
[1052] Öt motorkerékpár, hat személyautó, kilenc Spa 38R 1,5 tonnás közúti és tíz Marmon-Ford terepjáró 3 tonnás tehergépkocsival. HL, HM 571572 és 575842/ált.3/b.oszt.-1942.
[1053] Egy polgári személyautóval. HL, HM 505600/ált.3/b.oszt.-1943.
[1054] HL, HM 38012/eln.3/b.oszt.-1943., 467005/ált.3/b.oszt.-1943.

polgári Rudge oldalkocsis motorkerékpárt és egy Hansa-Lloyd könnyű tüzérségi vontatót pedig hátra kellett hagyni a városban.[1055] Ezeket valószínűleg a műszaki csapatok semmisítették meg.

Az **1. gépkocsizó utász század** anyaga is részben elveszett, amikor Karpenkowo útkereszteződésnél szovjet harckocsik vágták el útját január 18-án. Egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautó, tíz Botond raj gépkocsi, hat Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsi, egy Ford 817T 3 tonnás és egy orosz Ford 1,5 tonnás tehergépkocsi, illetve egy Spa műhely gépkocsi az útról letérve elakadt a terepen. Az elakadt gépkocsikat vissza kellett hagyni.[1056]

[1055] HL, HM 13383/eln.3/b.oszt.-1943.
[1056] HL, HM 551130/ált.3/b.oszt.-1943.

VIII. fejezet.
1943.

1943-ban megrendelésre került Gilera Marte oldalkocsis motorkerékpárt[1057], 1000 BMW R/75 oldalkocsis motorkerékpárt[1058], 180 Skoda 1101 Popular kis személygépkocsit, 437 használt német személyautót (Opel Kadett, Wanderer, Mercedes-Benz, Horch, Steyr)[1059], 100 Trippel úszó gépkocsit, 1072 Skoda 256B 3 tonnás tehergépkocsit, 250 Renault 3,5 tonnás tehergépkocsit, 100 Berliet GDRA 5 tonnás tehergépkocsit, 200 Ford G-198Wa (V3000A) 3 tonnás terepjáró tehergépkocsit, illetve 400 Steyr 1500A terepjáró gépkocsi alvázat.

A Gilera motorkerékpárokat a BMW-k késése miatt rendelték meg, hogy a haderő igényeit addig is pótolhassák. A BMW-kkel együtt valamennyi felderítő és páncélos alakulat kapott belőlük, melyeket 1944 során bármikor feltöltöttek. A Skoda személyautók az új felállítású nehéz páncéltörő ágyús századokba és 1944 tavaszától feltöltött alakulatokhoz kerültek. A 437 használt személyautó valamennyi hátországi légvédelmi tüzér, gépkocsizó könnyű tüzér, híradó, határvadász alakulathoz, illetve háttérintézményekhez voltak kiutalva.

A Trippel úszó gépkocsik valószínűleg nem érkeztek meg, ugyanis a franciaországi gyár 1944 nyarától kiesett. A felhasználási helyük egyébként sem ismert. A megrendelt mennyiséget a német fél valószínűleg Kdf Schwimmwagen úszó gépkocsikkal pótolta.

A Skoda 256B tehergépkocsikkal az 1941. óta nem szállítható Opel Blitzeket pótolták. 1944 júniusától szállították a típust, a haderő valamennyi 3 tonnás tehergépkocsi hiányát ezekkel pótolták. A Renault és Berliet tehergépkocsik a 3 tonnásnál nehezebb tehergépkocsik csoportját pótolták, melyek általánosságban hiányoztak. Pontos felhasználásuk nem ismert. A Terepjáró Ford tehergépkocsik szükségmegoldásként érkeztek, tulajdonképpen a rohamtüzérség és a nehéz páncéltörő ágyús századok részére osztották be a típust.

A Steyr 1500A terepjáró gépkocsi a korszak legjobb gépjárművei közé sorolható. Az első néhány nehéz páncéltörő ágyús századot leszámítva mindig alapvető vontató és csapatszállító jármű volt. A fenti megrendelésekből valamennyi gépjárművet leszállították, általában 1944 októbere előtt.

Tervbe vették összesen 280 Skoda 1101 Kübelwagen kis személygépkocsi és 50 Skoda Kfz 15 közepes terepjáró személyautó gyártását is a magyar fél részére, de a megrendelést 1943-ben végül nem adták ki, csak az említett összesen 180 darab kis személyautóra.[1060]

A teljesen új, különleges műszaki zászlóaljak részére 25 Magirus TLF-25 tűzoltó gépkocsit rendeltek meg.[1061]

A hazai ipartól megrendeltek 41 Zrínyi II rohamtarackot[1062] és két KV-50 célvontatót.

[1057] HL, HM 34412/eln.3/b.oszt.-1943. 1943-tól nem érdemes a német és olasz forrásokat elválasztani, mivel az olasz ipart is a németek irányították.

[1058] A hazai Danuvia-BMW motorkerékpárok gyártásáig átmeneti megrendelés volt. A Gilerák szintén pótlásként érkeztek a német BMW-k beérkezéséig, hogy a magyar haderő időközben fel tudja tölteni szükségleteit.

[1059] Az anyag egyik fele a légierőkhöz, kisebb hányada pedig a csendőrséghez került.

[1060] HL, HM 11807/eln.3/b.oszt.-1943. 1944-ben törölték is a megrendeléseket.

[1061] Az alakulatok bemutatása később olvasható. A várható hevesebb ellenséges bombázások miatt, német mintára katonai tűzőrséget kívántak szervezni. Ehhez kellett ezek a gépkocsik.

[1062] HL, HM 6415/eln.3/b.oszt.-1943. A rohamlöveg harckocsialvázra épített páncélozott, zárt felépítményben elhelyezett, löveggel ellátott harcjármű, a Wehrmachtban megjelent korszerű tüzércsapatnem, a rohamtüzérség fegyvere. Alapfeladata volt a támadó gyalogsággal a terepen együtt haladva, páncélvédettsége biztonságában, közvetlen irányzással az ellenséges tűzfegyverek megsemmisítése. Később páncéltörő ágyúval ellátva harckocsik ellen is sikerrel alkalmazták. A Turán harckocsi alvázára szerkesztett felépítményben elhelyezett magyar 10,5 cm-es tarackkal felfegyverzett Zrínyit az 1943-tól felállítandó magyar rohamtüzérség fegyverének szánták.

A Botond és Turán programokhoz hasonlóan létrehozták a hazai ipar teljesítő képességének megfelelő hazai K3 tehergépkocsi programját. A Maros néven rendszeresített tehergépkocsi alapja a Rába Super és Rába AFi volt, egységesített platóval. 900-900 darabot rendeltek meg a két fővállalkozó Rába és Mávag üzemektől. Mintegy 300 el is készült nagy valószínűség szerint.[1063] A Marosok kérdése kapcsán igyekeztek volna a német függést megszüntetni. Erre persze kevés esély volt, főleg, hogy a Marosok alkatrészei között is igen sok német gyártmányú volt. A hazai üzemeket azonban célszerű volt megrendelésekkel ellátni, még ha ez teljesítőképességük határán túl is volt.

A Ford Motor Rt. vállalta Váci úti gyártelepének felfejlesztését, hogy hazai gyártásból szállíthasson 2000 Ford V3000S (valójában BB, mert kis 4 hengeres motorral készültek volna) 3 tonnás tehergépkocsit. Az üzem épülete ugyan elkészült, de gyártósor már nem került be. Csak nagyjavítást tudtak végezni.

Szintén a hazai ipar fejlesztéseként beszerzetek két Hanomag páncélozott lövészszállító gépkocsit és egy Hanomag félláncta lpas vontatót. Utóbbit Bakony néven kívánták rendszeresíteni. A gyártási jog megszerzését követően azonban a tényleges gyár létrehozása és maga a termelés nem valósult meg.[1064]

Hazai fejlesztések és részleges mozgósítások a téli vesztes hadműveletek után:

Az új évben, azzal együtt, hogy a haderő közel fele hadműveleti területen tartózkodott, folytatódott a korszerű elvek szerinti általános fejlesztés.

1943. január 19-én a párkánynánai 1/I. harckocsi zászlóalj felállította a **101. önálló harckocsi század**ot, melyet megszálló feladatok ellátására szerveztek meg. Német közreműködéssel a páncélosok személyzetét Franciaországba vitték átképzésre, ahonnan a század páncélosaival tértek vissza. Három közepes parancsnoki harckocsit (Somua S35), 15 közepes harckocsit (Hotchkiss 35/38) és öt könnyű(?) harckocsit (valószínűleg Renault UE) adtak át. A század egyéb gépjárműveit hazai forrásból biztosították. Elméleti állománya három szóló és négy oldalkocsis motorkerékpárból, három közepes terepjáró személyautóból, egy közepes személyautóból, hét terepjáró 3 tonnás, egy közúti 3 tonnás és egy közúti 1,5 tonnás tehergépkocsiból állt volna. Ezzel szemben központi készletből három új Puch motorkerékpárt, egy Krupp nagy terepjáró személyautót, két Polski-Fiat nagy személyautót, három Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit, öt zsákmány (egy Polski-Fiat lengyel, egy jugoszláv Praga és három orosz Zis) 3 tonnás tehergépkocsit, illetve egy 1,5 tonnás orosz tehergépkocsit utaltak ki. A hiányzó négy oldalkocsis motorkerékpárt és egy közepes személyautót polgári készletből vették igénybe.[1065]

1943 januárjában - az előző évi nyári és őszi tapasztalatok alapján - tárgyalást folytattak hazai körökben, illetve a németekkel is bizonyos fejlesztésekről. A páncélozott félláncta lpas sebesültszállítók olyan jól használhatónak bizonyultak, hogy az I. páncéloshadtesten belül mindenhol rendszeresíteni kívánták. Összesen 56 darabot szerettek volna beszerezni, hogy minden harckocsi zászlóalj törzséhez hármat, a harckocsi századokhoz pedig egy-egy ilyen kocsit állítsanak be. A németek akkor éppen nem gyártották a típust (SdKfz 251/8), így nem engedélyezték a megrendelést. Ezért 1943. február elején megbízták a HTI-t egy páncélozott lánctalpas sebesültszállító megtervezésével. A szakemberek a járművet a hazai gyártású Nimród páncélozott légvédelmi gépágyú alvázán alakították ki. A Nimród prototípusának

[1063] HL, HM 10166/eln.3/b.oszt.-1943.

[1064] HL, HM 45924/eln.3/b.oszt.-1943., 64060/eln.3/b.oszt.-1943.

[1065] HL, HM 4841/eln.3/b.oszt.-1943. Egy orosz Zis 3 tonnás tehergépkocsit február 19-éig lecseréltek egy Ford 817T tehergépkocsira, illetve beosztottak egy negyedik Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsit is. HM 431125/ált.3/b.oszt.-1943.

torony nélküli alvázára szerkesztett mintakocsi 1943 júliusára készült el. Addig áthidaló megoldásként a 30. harckocsi ezrednél hadműveleti területen bevált BMW oldalkocsis motorkerékpárokat rendszeresítették sebesültszállításra.[1066] A megvásárolt és doni harcokat megjárt két félláncталpas közül az első még októberben hazakerült, míg a másik a hazatérő csapatokkal érkezett vissza 1943 tavaszán, ismeretlen időpontban. Ezeket javítás után a zentai 1. lovas harckocsi zászlóaljhoz osztották be, míg a Lehel névre keresztelt Nimród alvázas sebesültszállítót a 3. felderítő zászlóalj kapta meg.[1067] A Nimród csapatszállító/sebesültszállító az 1. harckocsi ezrednél volt csapatpróbán. A tervezett kilenc további kocsi ugyan nem készült el soha, ellenben a mellé megrendelt tíz egészségügyi Toldi harckocsi átalakítása egy évvel később megtörtént.[1068]

1943. február 6-ai állapotot bemutatva az OKW[1069] kérésére összesítették a m. kir. Honvédség gépjármű állományát, területi alkalmazása szerint:[1070]

	motorkerékpár	**személyautó**	**tehergépkocsi**	**különleges gépkocsi**
2. hadsereg - honvéd	325	429	3471	948
2. hadsereg - polgári	728	1780	940	28
megszálló - honvéd	25	53	256	128
megszálló - polgári	44	146	152	13
hátország - honvéd	2493	1611	4563	3220
hátország - polgári	1796	2576	839	1655
összesen - honvéd	2843	2084	8290	4296
összesen - polgári	2568	4552	1931	1695
összesen	17513 honvédségi és 10196 polgári gépjármű			

A táblázatban látható adatok a januári szovjet áttörés után megmaradt anyagot mutatják, melynek egy részét a következő hetekben hoztak haza vasúti szállítással.

Február 15-ével kiegészítették a **haditudósító osztály**t nyolc orosz Ford tehergépkocsival, melyek bomlasztó (hangszóró) felszerelés szállítására lettek átalakítva. Ezek a meglévő négy bomlasztó felszereléssel ellátott Polski-Fiat 508 1 tonnán aluli tehergépkocsit és négy 1,5 tonnás orosz Ford tehergépkocsit váltották.[1071]

Március 29-ére lezárták a **Páncélos lőiskolá**nál beállított német harckocsi kiképző keret működését, mivel a harckocsizó állományt más típusokra kívánták átképezni, a német eredetű páncélosok pedig a januári harcokban többségében elvesztek. A keret április 1-jével átvehette az addig német tulajdonú maradék három sárga festésű[1072] T-38 közepes harckocsit is, így a keret magyar anyaga egy W-4 (Panzer IV F1), hat T-38 és nyolc Panzer I A oktató harckocsiból állt.[1073] A páncélosok a zentai **1. lovas harckocsi zászlóalj** kezelésébe kerültek,

[1066] HL, HM 3173/eln.3/b.oszt.-1943.
[1067] Az L-62 vas prototípus átalakításával alakították ki, belső terét a német 251/8-as sebesültszállítókat lemásolva, szabványos hordágyakkal. Az ágyak kiemelésével a páncélos műszaki félraj szállítására is alkalmas volt. A terv bár használhatónak tűnt, nem került sorozatgyártásra. A Nimród alvázakra ugyanis páncélgépágyúként nagyobb szükség volt.
[1068] HL, HM 31369/eln.3/b.oszt.-1943. Az orvosi Toldi 1942-ben az alakulat orvosait szállította az első vonalban, míg az egészségügyi Toldi a sebesült szállítását is végezhette. Nagyobb beszállóajtót kaptak, lőszerkészületük csökkentése mellett. Ezt leszámítva teljes értékű könnyű harckocsik voltak.
[1069] Oberkommando der Wehrmacht, a birodalmi német haderő főparancsnoksága
[1070] HL, HM 8644/eln.3/b.oszt.-1943.
[1071] HL, HM 32726/eln.3/b.oszt.-1943. és 412608/ált.3/b.oszt.-1943.
[1072] HL, HM 490609/ált.3/b.oszt.-1943.
[1073] HL, HM 5157/eln.3/b.oszt.-1943.

a Panzer I-esek tornyait pedig az esztergomi Páncélos központi iskola lőterén építették be "motoros pontozónak".[1074] A 30. harckocsi ezredtől három további T-38 páncélos került haza hadműveleti területről. Így május közepétől az 1. lovas harckocsi zászlóalj összesen kilenc ilyen közepes harckocsival folytatta állományának kiképzését.[1075]

A leszerelő 2. hadsereg erőinek hazahozatala előtt mozgósítottak két újabb könnyűhadosztályt, melyeket a megszálló erőkhöz irányítottak, a 2. hadsereg kiürítendő mögöttes területére. Előbb a kolozsvári IX. hadtesttől a 25. könnyűhadosztály vonult el április 20. és 28-a között, talán a legrövidebb idő alatt. Érdekes módon itt nem beszélhetünk csak a korábbi elvekről, ahol a könnyűhadosztály motorizáltsága csekély mértékű volt. Elvonuló, teljesen motorizált részek:

- kolozsvári **25. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg**
- kassai **VIII/1. gépvontatású sütőoszlop**
- kolozsvári **25. sebesültszállító gépkocsi oszlop**
- miskolci **113. tehergépkocsi féloszlop**

Ezt követte a debreceni VI. hadtest békéscsabai **18. könnyűhadosztály**a április 29-e és május 18-a között (május 4-én felfüggesztve 10 napra a szállítást), szintén csökkentett motorizált részekkel:

- debreceni **18. gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg**
- debreceni **18. sebesültszállító gépkocsi oszlop**
- miskolci **113. tehergépkocsi féloszlop** (másik fele)[1076]

A két hadosztályt a miskolci VII. hadtestnek rendelték alá, melyet nem szereltek le. Új hadtest-közvetlen vonatalakulatokat nem küldtek ki, mivel a kinn maradó VII. hadtest saját részeit sem szerelték le.

Április 23-án a hazatérő ipolysági **II. légvédelmi tüzérosztály** azt a jelentést tette a miskolci 7. kerületi parancsnokságon keresztül, hogy a harcok során minden gépjárműve elveszett, pótkerete egyetlen Fiat 508C személyautója pedig üzemképtelen. A zászlóalj (pontosabban egy üteg, amely a páncélos hadosztályhoz volt beosztva) elvonult állományának zömét megmentette, csak később szállították haza vasúton. Éppen ezért május 6-ai válaszban a zászlóalj hivatalosan nem kapott semmilyen pótlást.[1077] Az alakulat parancsnoka egyértelműen figyelmen kívül hagyta azt a tényt is, hogy a hazaszállított alakulatok nem kapták vissza a kivonulás óta érvényben lévő parancs alapján eredeti gépjárműveiket. Minden hazatért alakulat az időközben nagyjavított és új, központi készletben lévő anyagból volt feltöltve.

Június 8-án átvett a gépkocsi szertár két, eredetileg a 2. hadsereg részére küldött és hadműveleti területen át nem vett Panzer III Ausf. J. közepes harckocsit.[1078] Ezek a páncélosok valószínűleg ahhoz a szállítmányhoz tartoztak, melyet a németek - személyzettel együtt - 1942 novemberében adtak át a **30. harckocsi ezred** részére. A két lemaradt páncélos mellett ebből a csomagból tíz Panzer III Ausf. L (átépítve 7,5 cm-es lövegekkel) közepes és 12 hosszúcsövű Panzer IV Ausf. F2 nehéz harckocsi részt vett a harcokban. Egy Panzer IV kivételével elvesztek hadműveleti területen. Az összes páncélost még 1943 januárjában honvédségi rendszámokkal látták el.[1079]

[1074] HL, HM 20957/eln.3/b.oszt.-1943. Ez tualjdonképpen egy mozgatható állványrendszer volt, amelleyel a lőtéren a céllövészetet oktatták és gyakorolhatták.
[1075] HL, HM 34301/eln.3/b.oszt.-1943. A hazatérő páncélosok rendszáma ismeretlen, ellenben toronyszámaik ismertek, amely alapján mindegyik a 30/II. harckocsi zászlóaljtól került vissza: 435, 521 és 533.
[1076] A 12-12 Ford V8-51 tehergépkocsit a debreceni VI. hadtest biztosította. HL, HM 542035/ált.3/b.oszt.-1943.
[1077] HL, HM 29398/eln.3/b.oszt.-1943.
[1078] HL, HM 39656/eln.3/b.oszt.-1943.
[1079] HL, HM 411283/ált.3/b.oszt.-1943.

Június 16-ától megkezdték az országban fellelhető Stalinyec lánctalpas vontatók gyűjtését a gépkocsi szertárnál. A Haditechnikai Intézet véleményezése alapján ugyanis ez a gépjármű volt az egyetlen, amellyel a legnehezebb magyar páncélosokat, azaz a Turán T-40 közepes és T-75 nehéz [és persze később a Zrínyi rohamtarackokat és Panzer IV] harckocsikat megbízhatóan vontatni lehetett.[1080] Szükség is volt rá, mivel a németek a sokadik megkeresésre is ugyanazt válaszolták: a műszaki mentésre is alkalmas 3, 8 és 12 tonnás félláncталpas vontatók szállítása nem lehetséges a saját fokozott igényeik miatt.[1081] A Stalinyecek beszerzésére tervbe vették az 1943 tavaszán szállított T-38 és Panzer IV pótalkatrészek és a két Panzer III közepes harckocsi csereanyagként való felajánlását.[1082]

Június 22-én állították fel és egyben mozgósították is a m. kir. Honvédség egyik legkorszerűbb alakulatát, a **271. honi légvédelmi rádió bemérő üteg**et. Ehhez központi készletből az I. légvédelmi tüzérosztályon, mint felállító alakulaton keresztül három KV-50 vontatót, hat Klöckner tehergépkocsit és négy Skoda kis személyautót utaltak ki. Ezt augusztusban két Wanderer közepes személyautóval egészítették ki.[1083]

Gépjármű megváltások:

1943. április végén készült egy összesítés, elemezve az igénybevett gépjárművek mennyiségét hadtestenként (gépkocsi kerületenként). A január-februári súlyos harcokban keletkezett veszteségek ebből a csoportból keletkeztek a legnagyobb arányban. A kártérítést az elkövetkezendő hónapokban fizették ki a tulajdonosoknak a végleges megváltást követően.

- budapesti I. hadtest: 589 személyautó, 434 tehergépkocsi, 302 motorkerékpár,
23 autóbusz, egy vontató, öt tartály gépkocsi, nyolc pótkocsi
- székesfehérvári II. hadtest: 179 személyautó, 114 tehergépkocsi, 87 motorkerékpár
- szombathelyi III. hadtest: 252 személyautó, 141 tehergépkocsi, 96 motorkerékpár
- pécsi IV. hadtest: 221 személyautó, 79 tehergépkocsi, 80 motorkerékpár, 9 autóbusz
- szegedi V. hadtest: 75 személyautó, 76 tehergépkocsi, 42 motorkerékpár
- debreceni VI. hadtest: 141 személyautó, 73 tehergépkocsi, 50 motorkerékpár
- miskolci VII. hadtest: 259 személyautó, 128 tehergépkocsi, 136 motorkerékpár
- kassai VIII. hadtest: 88 személyautó, 41 tehergépkocsi, 23 motorkerékpár
- kolozsvári IX. hadtest: 21 személyautó, három tehergépkocsi, kilenc motorkerékpár
- légierők: 123 személyautó, 142 tehergépkocsi, 20 motorkerékpár, két autóbusz

összesen: 1948 személyautó, 1231 tehergépkocsi, 545 motorkerékpár, 34 autóbusz[1084]

A március és május között hazaszállított 2. hadsereg veszteségeiről mindig vegyes részleteket lehet olvasni a szakirodalomban. Közismerten hatalmas mértékű volt az emberi és anyagi veszteség, gépjárműves szempontból viszont mégsem volt végzetes. A m. kir. Honvédség gépjárműveinek mennyiségi változásai az év első kétharmadában olvashatóak a következő táblázatban, ahol egy mezőben az első szám mindig az adott gépjármű típus havi honvédségi, a második pedig a polgári készletet mutatja:

	személyautó			tehergépkocsi			motorkerékpár		
1943.	**biztosítva**	**mozgósítva**	**hátország**	**biztosítva**	**mozgósítva**	**hátország**	**biztosítva**	**mozgósítva**	**hátország**
január	**1924/2619**	**429/1730**	**1495/409**	**8666/1964**	**3656/1530**	**5010/173**	**1677/1081**	**362/757**	**1315/186**

[1080] HL, HM 39807/eln.3/b.oszt.-1943.
[1081] HL, HM 43267/eln.3/b.oszt.-1943.
[1082] HL, HM 51604/eln.3/b.oszt.-1943.
[1083] HL, HM 43270 és 54659/eln.3/b.oszt.-1943. és 569280/ált.3/b.oszt.-1943. Az üteg valószínűleg Freya és Würzburg-Riese, illetve ezek magyar neveivel rendelkező radarberendezésekkel volt felszerelve. Az alakulatot év végén elméletileg feloszlatták, anyagát a 101. légvédelmi jelző és bemérő osztályba olvasztották be.
[1084] HL, HM 42494/eln.18.oszt.-1943.

február	**1972/2777**	**445/1736**	**1527/467**	**8927/1930**	**3689/1508**	**5238/219**	**1961/1108**	**367/789**	**1594/137**
március	**1980/2789**	**410/1701**	**1586/495**	**9259/1882**	**3332/1490**	**5927/228**	**2120/1174**	**324/748**	**1796/148**
április	**1924/2674**	**283/1502**	**1641/558**	**8624/1704**	**2272/1263**	**6352/214**	**2021/1169**	**84/622**	**1937/225**
május	**1912/2299**	**261/1106**	**1651/541**	**8143/1513**	**1811/999**	**6332/318**	**2066/950**	**77/470**	**1989/180**
június	**1916/2069**	**220/919**	**1696/516**	**7897/1279**	**1630/778**	**6267/260**	**2116/912**	**99/384**	**2017/213**
július	**1950/2140**	**223/893**	**1727/585**	**7729/1358**	**1610/821**	**6119/305**	**1744/885**	**68/415**	**1676/205**
augusztus	**2009/2073**	**182/790**	**1827/568**	**7961/1203**	**1458/739**	**6503/258**	**2289/843**	**66/361**	**2223/202**

A "biztosított" oszlopokban a Honvédségnél meglévő teljes mennyiséget, a "mozgósított" oszlopok a hadműveleti területen lévő mennyiséget jelentik. A teljes mennyiség esetében mindig többlet mutatkozott polgári anyagból, ahol nagy valószínűség szerint a bevonultatott, de központi tartalékban visszatartott, be nem osztott gépjárművekről volt szó. Az 1943. januári helyzetet elemezve érzékelhető, hogy a hadműveleti területen lévő gépjárművek nemenkénti aránya eltér: a személyautók 2/3-a, a tehergépkocsik 1/3-a és a motorkerékpárok szintén 2/3-a polgári készletből származott. Ezek műszaki állapota, abroncsainak minősége sokkal gyengébb volt a honvédségi készletnél. Ennek eredményeként sokkal nagyobb veszteségi arányt szenvedtek el. Végigkövethető a magyar 2. hadsereg március és május közötti hazaszállítása során összesített és feldolgozott veszteség. Itt egyben megállapítható, hogy teljes mértékű veszteségekről nincsen szó. A hazaérkező csapatok állománya eltűnik a hadműveleti mezőkből és átkerülnek a hátországiakba. (Részben pedig hadműveleti területen maradtak, új beosztásban, amely nem is érzékelhető változásként.) A honvédségi különbözet többségében a veszteségeket jelentik, kis mértékben pedig a hazai selejtezést. A polgári állomány csökkenése jellemzően veszteséget tükröz, részben pedig leszerelést. A hátországi, esetenként növekvő honvédségi adatokba beleszámítandók a hazaérkező, illetve az újonnan állományba kerülő gépjárművek egyaránt. Sajnos a különleges rendeltetésű honvédségi gépjárművekről (páncélosok, vontatók, sebesültszállítók, híradó gépkocsik stb.) nincs külön információ, de feltételezhető, hogy többségüket a tehergépkocsik mennyiségébe számították be, mivel a különleges gépjárművek többségét tehergépkocsi alvázra építették. A páncélosok vesztesége pedig ismert.[1085]

Az egyre nagyobb számban beérkező kártérítési ügyek miatt központi intézkedésre volt szükség a polgári igénybevett és hadműveleti területen elveszett/használhatatlanná vált gépkocsik megválthatóságáról. Ez végül miniszterelnöki rendelet alapján ment végbe. Az igénybevett, hadműveleti területre került és a kihirdetés napjáig (1943. július 27., illetve 28.) vissza nem adott minden nemű gépjármű tulajdonosa 1943. augusztus 1-jével honvédelmi szolgáltatásként a m. kir. Honvédség részére, térítés ellenében köteles volt átengedni gépjárművét. A végleges igénybevétel, vagyis megváltás az egyes gépjárművek bevonultatásakor meghatározott százalékos állapotának, azaz piaci becsértékének kifizetésével történt, kisebb értékösszeg esetén készpénzben, nagyobb kárösszegnél elismervénnyel. A megváltás tényét az egyes tulajdonosok részére a területileg illetékes és bevonultatást végző hadtestnek kellett postai úton levélben közölnie. A tulajdonosnak nyilatkozatot kellett tennie, hogy a megváltás összegét elfogadta-e. Nemleges válasz esetén kérhette a nagyobb összegű megtérítést, esetleg készpénzes kifizetést.[1086] A számos eset vizsgálata egy összetettebb értelmezést eredményezett, ahol kiderült, a rendelet végrehajtása

[1085] A táblázat eredeti adatai egy titkosan kezelt, korabeli megfogalmazás szerint nyíltan nem közölhető, belső munkákhoz szerkesztett gyűjtésből származtak, melyet nagy valószínűség szerint a vezérkari főnökség 1. osztálya rendelt meg. Ugyanilyen adatsorok találhatóak a tiszti és legénységi személyi állományra vonatkozóan. HL, HM vegyes iratok (statisztikai osztály), 57. doboz.

[1086] 3980/1941.M.E. rendelet (Honvédségi Közlöny, 1943. augusztus 4., 568-570. oldal, a HM 52051/eln.18.oszt.-1943. körrendelet kihirdetése)

egyáltalán nem volt egységesen alkalmazva. A fő elv adott volt, miszerint a veszendőbe ment nagy mennyiségű polgári gépjárművet az eredeti becsértékének megfelelően megváltották. Az összetettebb helyzetet az eredményezte, hogy az 1943. július 31-éig bevonultatott és még vissza nem adott gépkocsikat többségében (tehát nem csak a hadműveleti területet megjártakat) mindenhol megváltották, vagy sürgősen visszaadták. A hátországban lévő mozgósított, de el nem vonult, esetleg kihelyezésen lévő, illetve békeállományon lévő csapatok és intézetek gépjárműveit, egyelőre meghatározhatatlan módon, hol megváltották, hol nem. Valószínűleg nagymértékben függött az egyes hadtest/kerületi gépkocsi előadók személyes hozzáállásától és a hadtest/kerület anyagi helyzetétől. A Megszálló Erőknél lévő gépkocsikat elméletileg meg kellett váltani, erre azonban valószínűleg nem került sor és továbbra is igénybevételi díjat fizettek. (Nincs nyoma megváltott polgári tulajdonnak, volt helyette német anyag megvásárlása.) A veszteségként elkönyvelt gépkocsik közül minden bizonnyal több hazakerült a kihirdetést követően, ezeket, mivel már megváltották, nem szolgáltatták vissza. Az országos készletből igénybevett gépjárművek mennyisége hadtestenként, 1943. július 31-ei állapot szerint:

- budapesti I. hadtest: 245 szóló és 65 oldalkocsis motorkerékpár, 120 nagy, 735 közepes és 66 kis személyautó, 115 5 tonnás, 316 3 tonnás, 78 1,5 tonnás, 46 1 tonnás és 41 1 tonnán aluli tehergépkocsi, 15 pótkocsi, 12 nagy, négy közepes és négy kis autóbusz, egy mentő gépkocsi.
- székesfehérvári II. hadtest: 95 szóló motorkerékpár, 33 nagy, 118 közepes és 57 kis személyautó, két 5 tonnás, 71 3 tonnás, 17 1,5 tonnás, 13 1 tonnás és nyolc 1 tonnán aluli tehergépkocsi, hat közepes autóbusz.
- szombathelyi III. hadtest: 99 szóló motorkerékpár, hat nagy, 176 közepes és 66 kis személyautó, 19 5 tonnás, 40 3 tonnás, négy 1,5 tonnás, hat 1 tonnás és három 1 tonnán aluli tehergépkocsi, két pótkocsi, három közepes autóbusz, egy mentő gépkocsi.
- pécsi IV. hadtest: 96 szóló és három oldalkocsis motorkerékpár, 18 nagy és 226 közepes személyautó, négy 5 tonnás, 84 3 tonnás, öt 1,5 tonnás, hat 1 tonnás és nyolc 1 tonnán aluli tehergépkocsi, hat közepes és egy kis autóbusz.
- szegedi V. hadtest: 62 szóló motorkerékpár, hat nagy, 114 közepes és 33 kis személyautó, 28 5 tonnás, 32 3 tonnás, 27 1,5 tonnás és két 1 tonnán aluli tehergépkocsi, három pótkocsi, három nagy, három közepes és egy kis autóbusz.
- debreceni VI. hadtest: 42 szóló és egy oldalkocsis motorkerékpár, 16 nagy, 52 közepes és 71 kis személyautó, 12 5 tonnás, 48 3 tonnás, öt 1,5 tonnás és két 1 tonnán aluli tehergépkocsi, négy pótkocsi.
- miskolci VII. hadtest: 98 szóló és négy oldalkocsis motorkerékpár, négy nagy, 226 közepes és hét kis személyautó, 12 5 tonnás, 51 3 tonnás, 26 1,5 tonnás és hat 1 tonnás tehergépkocsi.
- kassai VIII. hadtest: 59 szóló és hat oldalkocsis motorkerékpár, 18 nagy, 52 közepes és 73 kis személyautó, 25 3 tonnás, 14 1,5 tonnás és egy 1 tonnás tehergépkocsi.
- kolozsvári IX. hadtest: 60 szóló és két oldalkocsis motorkerékpár, két nagy, 210 közepes és 11 kis személyautó, 43 5 tonnás, 93 3 tonnás, 17 1,5 tonnás, öt 1 tonnás és egy 1 tonnán aluli tehergépkocsi, egy pótkocsi, egy közepes autóbusz.

Mindez összesen 937 motorkerékpárt, 2516 személyautót, 1336 tehergépkocsit, 25 pótkocsit, 44 autóbuszt és két mentő gépkocsit jelent.[1087]

[1087] HL, HM 43073/eln.3/b.oszt.-1943. A fenti gépkocsik honvédségi rendszámait motorkerékpároknél a *9D-000 - 9D-999*, az összes többire a *8B-000 - 8B-999* és *9B-000 - 9B-999* sorozatokat adták ki. Ezek többségét fel is töltötték, tehát a végleges veszteség mintegy 600 gépjárműnél nem volt több.

Az így összesen megváltott gépjárművek több mint fele valóban elveszett 1943. év elején, mivel a honvédségi állomány ezzel a több, mint 3000 darabos mennyiséggel nem gyarapodott. A gépjárművek egyenkénti azonosítása, illetve alakulatonkénti beazonosítása rendkívül nehéz. Országos gépjármű nyilvántartás nem maradt fenn. Amiből rekonstruálni lehet, az a gépjármű igénybevételre és gumiabroncs igénybevételre kijelölt, illetve gépjármű kártérítési ügyek gyűjtéséből lehetséges, mely ügykör sajnos szintén nem teljes. Az 1943-as év második fele éppen ezért erősen hiányosan tárható fel.[1088]

A gépjárműveket augusztus 1-jével kellett megváltani. Az érintett gépjárművek két csoportra voltak oszthatóak: "meglévő gépjárművek" és "elveszett gépjárművek". "Meglévő" gépjárművek az alakulatoknál vagy javítóműhelyekben lévő gépkocsik. "Elveszett" volt minden egyéb, amely nem volt meg. A megváltásra kerülő gépjárművek állománykezelés szempontjából alapos munkára volt szükség. A "meglévők" esetében a hadtestek/kerületek a megváltás tényéről értesítette azt a rendőrhatóságot, melynek területén a megváltott gépjárművet nyilvántartották. Ehhez csatolni kellett a forgalmi engedélyt és a polgári rendszámtáblát. A rendőrség ennek alapján értesítette az illetékes adóhatóságot. A hadtestek/kerületek emellett a polgári rendszámról, műszaki adatokról és az utolsó tulajdonos nevének feltüntetésével értesítést küldtek a gépkocsi szertárnak is, egyben közölve, hogy hová kérik a honvédségi rendszámtáblákat és honvédségi gépjármű okmányokat. A gépkocsi szertár a gépjármű honvédségi okmányait (törzskönyvben feltüntetve a polgári rendszámot is) felszerelési jegyzőkönyvet állított ki két példányban, melyet a megváltó alakulatnak küldött meg. (Egyet átvételi okmányt visszakértek.) Az alakulatok a honvédségi rendszám beérkezéséig tárolták a gépjárműveket, használatuk tilos volt. "Elveszett" gépjárművek esetében azonos volt az eljárás, de csak egy "veszteségi kimutatást" kellett szerkeszteni. Értelem szerűen honvédségi rendszám ilyenkor nem került kiadásra. A gépkocsi szertár az elveszett gépjárműveket polgári rendszámmal bevételezte, egyúttal kiadásba helyezte és leltárból törölte. Amennyiben egy elveszett gépjármű mégis megkerült, arról értesíteni kellett a gépkocsi szertárat és az illetékes rendőrhatóságot is. Ekkortól a fenti okmányváltásos módon zajlott le a folyamat. Ha az elveszett gépjármű a gépkocsi szertárba került közvetlenül beszállításra, a szertár ellátta rendszámokkal, okmányokkal és központi készletbe helyezte azt. A hadműveleti területen lévő gépjárművek megváltását a felállító alakulatokon keresztül kellett végrehajtani. Itt az eljárás azonos volt, csak a felállító alakulatnak kellett megadnia, hová küldje ki a gépkocsi szertár az okmányokat. A felállító alakulat felelőssége volt a polgári rendszámok és okmányok visszaküldése egy átvételi jegyzőkönyvvel együtt. Az időközben esetlegesen elveszett gépjárművek esetében a kiutalt rendszámot és okmányokat veszteségi kimutatással vagy sommás jegyzőkönyvvel csatolva vissza kellett adja a gépkocsi szertárnak. Hasonló módon a felállító alakulatok értesítették a gépkocsi szertárt, ha időközben a gépjármű más alakulathoz került vagy javításra hazaindult. Azon gépjárművekhez, melyeket nem láttak el honvédségi rendszámmal (a hadműveleti területen), október 15-ig kérvényezhették annak pótlását.[1089]

Július közepén (egyelőre ismeretlen időpontban) mozgósították a kassai **VIII. hadtest parancsnokság**ot. Feladata a Megszálló erők területén a miskolci VII. hadtest mellett a csapatok irányítása volt.[1090]

Július 29-én kiadtak a **Tüzérségi központi iskolá**nak és egyben a **rohamtüzér kiképző keret**nek egy motorkerékpárt, egy személyautót, egy tehergépkocsit, két Marmon-Ford

[1088] Ez egy folyamatban lévő rekonstrukciós munka, amely sok éves kutatást és feldolgozó munkát igényel.
[1089] II. 1520. 54. gyalogezred 563/1944., az 53548/eln.3/b.oszt.-1943. rendelet közlése.
[1090] Állományába három Wanderer közepes személyautó, egy motorkerékpár, négy tehergépkocsi és két polgári autóbusz tartozott. HL, HM 504641 és 569280/ált.3/b.oszt.-1943.

tehergépkocsit és két Botond raj gépkocsit, melyekkel megkezdhették a rohamtüzér kiképzés megszervezését.[1091]

Augusztus 8-ával megkezdték a budapesti **101. mozgó légvédelmi jelző és léggömbgát osztály** felállítását a légvédelmi tüzérosztályok megszüntetett figyelő szakaszaiból szervezett három üteggel, összesen 14 figyelő szakasszal. A m. kir. Honvédség egyik legkorszerűbb alakulatának feltöltésére kiutaltak három motorkerékpárt, két kis Opel és két Wanderer közepes személyautót, illetve 16 Botond raj gépkocsit. A 271. honi légvédelmi rádióbemérő üteg szintén kapott egy Wanderer közepes személyautót.[1092] Ezt az anyagot kiegészítve, teljes feltöltést elérve (a 101. és 102. jelző ütegekkel együtt) kiutaltak előbb egy-egy Skoda, Fiat 1100 és Fiat 508 kis személyautót, majd később egy Opel Kadett kis, egy Mercedes-Benz és egy Wanderer közepes személyautót, illetve 16 Botond II raj gépkocsit és 12 KV-50 vontató.[1093] Itt egyben meghatározták a légvédelmi erőknél a feltöltési sorrendet is. Előbb a 101. légvédelmi jelző és léggömbgát osztály, majd a hadműveleti területről hazatért és honi légvédelembe bekapcsolt budapesti 101., ipolysági II., szombathelyi III., pécsi IV. és miskolci VII. légvédelmi tüzérosztályok, az budapesti 1.-3. szaklégvédelmi jelző ütegek, a (megalakuló 201.-207.) honi légvédelmi tüzérosztályok, a (201., 202.) fényszóró osztályok, a honi gépágyús ütegek [ezeket hamarosan felszámolták], végül az újonnan szervezett, átnevezéssel beállított 131. és 132. légvédelmi gépágyús osztályok következtek. Utóbbiaknál feltöltésre alig volt egyelőre szükség, mivel a hadműveleti területen tartózkodó ütegek feltöltöttsége teljes volt.

Az átállást követően a meglévő légvédelmi tüzérosztályokból a budapesti **I. légvédelmi tüzérosztály** egy (I/1.) háromlöveges ágyús üteggel rendelkezett. I/2. légvédelmi gépágyús ütegét átnevezték I/3. légvédelmi gépágyús ütegre, de szervezési okokból egyelőre 131/4. légvédelmi gépágyús ütegként kellett szerepeltetni. Az ipolysági **II. légvédelmi tüzérosztály** egy háromlöveges ágyús (II/1.) és egy hatlöveges gépágyús ütegből (II/3.) állt. A szombathelyi **III. légvédelmi tüzérosztály**ban egyetlen hatlöveges gépágyús üteg állt rendelkezésre. A pécsi **IV. légvédelmi tüzérosztály**ban egy háromlöveges ágyús, illetve két háromlöveges gépágyús üteg volt. A szegedi **V.**, szolnoki **VI.**, miskolci **VII.**, kassai **VIII.**, kolozsvári (ditrói) **IX.**, budapesti **51.** és ungvári **52. légvédelmi tüzérosztály**ok egyenként egy háromlöveges ágyús és egy hatlöveges gépágyús ütegből álltak. A szegedi **55. légvédelmi tüzérosztály**ban egy háromlöveges ágyús, egy hatlöveges és két háromlöveges gépágyús üteg volt. A **101.-105. légvédelmi tüzérosztályok** egységesen két-két háromlöveges gépágyús üteggel rendelkeztek.[1094] Ez persze csak egy aktuális állapot volt, ugyanis a gyártásnak megfelelően folyamatosan töltötték fel az alakulatokat a békehadrendnek megfelelő mértékben.

Augusztus 15-ével a Megszálló Erőknél lévő alakulatok egy részét átszervezés kapcsán átszámozták. . Ez a m. kir. Honvédség 1943. augusztus 10-én életbe lépő új a kétezredes könnyű hadosztályokról a háromezredes hadosztály-szervezetre való átállást jelentő hadrend bevezetésével volt kapcsolatban. Az átállítás célja, hogy kevesebb számú, de nagyobb harcértékű seregtesteket hozzanak létre. Az átszervezés során egyes seregtestek, egységek megszűntek, személyi és eszközállományuk a megmaradó részekbe olvadt be. Ez hadrendi számozás változásával járt.

1941-től kezdődően a megszálló feladatra kiszállított hadosztályok és fővezérség-közvetlenek az éppen rendelkezésre álló, leghamarabb menetkész alakulatokból voltak

[1091] HL, HM 52722/eln.3/b.oszt.-1943.
[1092] A 101/II. híradó zászlóalj állította fel. HL, HM 54659/eln.3/b.oszt.-1943.
[1093] HL, HM 61408/eln.3/b.oszt.-1943., 554767 és 569280/ált.3/b.oszt.-1943.
[1094] HL, HM 55723/eln.3/a.oszt.-1943.

összeállítva. Az egységes vezetés érdekében több esetben kicseréltek alakulatok egymás között, hogy az azonos hadrendi számú alegységek közös vezetés alatt álljanak. Ez rendkívül időigényes folyamat volt, ami a mozgatást végző gépkocsizó és vasúti szervek jelentős megterhelésével járt. 1943-ban megkezdték az előkészületeket a megszálló hadosztályok háromezredesre áttérését. A korábban tapasztalt átadás-átvétel helyett egyszerűbb megoldást választottak. A meglévő alakulatok átszámozását, egységesítve az alakulatok elnevezését, hadrendi számozásait. Ezzel a sok tájegységről származó állomány keveredését csak fokozták, de a logisztikai kérdések jelentő csökkentése fontosabb tényező volt. Első lépésként a fontosabb hadosztály parancsnokságokat és az azokat támogató híradó alakulatokat érintette az átszámozás.[1095]

régi megnevezés	**új megnevezés**	**fogatolt/gépkocsizó**
102. könnyűhadosztály parancsnokság	23. könnyűhadosztály parancsnokság	gépkocsizó
25. könnyűhadosztály parancsnokság	19. könnyűhadosztály parancsnokság	gépkocsizó
251. gyalogezred törzs + közvetlenek	36. gyalogezred törzs + közvetlenek	részben gépkocsizó
252. gyalogezred törzs + közvetlenek	48. gyalogezred törzs + közvetlenek	részben gépkocsizó
51. híradó zászlóalj (törzs+négy század)	54. híradó zászlóalj	részben gépkocsizó

Második ütemben a megszálló híradó és vonatalakulatoknál hasonló átszámozást hajtottak végre, valószínűleg szeptember során:[1096]

régi megnevezés	**új megnevezés**	**fogatolt/gépkocsizó**
15. sebesültszállító gépkocsi oszlop	15/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop	gépkocsizó
25. önálló légvédelmi gépágyús üteg	26. önálló légvédelmi gépágyús üteg	gépkocsizó
25. sebesültszállító gépkocsi oszlop	26/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop	gépkocsizó

Az összevont hajmáskéri **rohamtüzér kiképző keret**nél is megkezdték a gépjárműves kiképzést, miután kiutalták részükre az első hét Turán II nehéz harckocsit.[1097] A hajmáskéri **1. rohamtüzérosztály** állományát 11 Puch szóló és 11 Sokol oldalkocsis motorkerékpárban, három orosz Ford tehergépkocsiban, egy OD oktató gépkocsiban, 12 Botond raj gépkocsiban, egy Ford BB sebesültszállítóban, hat Opel Blitz tehergépkocsiban, egy Opel Blitz üzemanyag gépkocsiban (114 kannával), három Opel Blitz tartály gépkocsiban [ilyen nem volt, tehát Ford dal helyettesítették], egy Spa műhely gépkocsiban és a kiképző keretnél egy további orosz Ford tehergépkocsiban határozták meg. A **2-8. (összevont) rohamtüzér keret**nél a leendő ütegeknél egyenként hét Puch motorkerékpárt, hét orosz Ford tehergépkocsit, 14 Botond raj gépkocsit és 14 Opel Blitz tehergépkocsit kívántak beállítani.[1098] A páncélos állományt készlethiány, illetve a gyártás elhúzódása miatt úgy határozták meg, hogy az 1. rohamtüzér osztály (hajmáskéri tábori tüzér központi iskola[1099]) 1. ütegébe tíz Turán II nehéz harckocsit, a 2. ütegbe tíz Toldi IIA könnyű harckocsit, a 3. ütegbe pedig öt Zrínyi rohamtarackot kellett beállítani. Ehhez az első készleten lévő páncélosokat (hét Turán T-75) augusztus 18-ával utalták ki.[1100] A kiképzés zökkenőmentes lefolytatására és a hiányok pótlására két Turán I

[1095] HL, HM 11431/M.1/ny.sozt.-1944. Ezzel együtt a csapatok mozgósítási és ezáltal pótlásukat intéző, illetve állományukat kezelő helyőrsége megváltozott, amely azt eredményezte, hogy a legénységi állomány már több különböző tájegységről származott egy-egy alakulaton belül.
[1096] HL, HM 876/M.6/k.oszt.-1943.
[1097] HL, HM 520695/ált.3/b.oszt.-1943.
[1098] HL, HM 520719/ált.3/b.oszt.-1943.
[1099] Állományában egy Tempi G1200 kis terepjáró személyautóval. HL, HM 77843/eln.3/b.oszt.-1943.
[1100] HL, HM 57081/eln.3/b.oszt.-1943.

közepes harckocsit vezényeltek át a jászberényi 1/II. harckocsi zászlóaljtól.[1101] A többi nehéz Turánt augusztus 24-én adták ki, teljessé téve ezzel az 1/1. rohamtüzér üteget, továbbá az első négy elkészült 40 mm-es löveggel átépített Toldi IIA könnyű harckocsit a 1/2. ütegnél.[1102] Szeptember 4-én kiutaltak a többi rohamtüzérosztály részére összesen 12 Turán II nehéz harckocsit. Ekkor ezektől két nehéz Turán és 14 Toldi IIA hiányzott, melyeket a gyártás sorrendjének megfelelően pótoltak.[1103] Ez előbb szeptember 18-án majd október 11-én két-két nehéz Turán átvételével valósult meg.[1104] Az 1. rohamtüzérosztály 1/2. ütegét feltöltötték október 29-én öt Toldi IIA átadásával, továbbá az 1/3. üteg is megkapta a prototípus mellé az első három sorozatgyártású Zrínyi II rohamtarackot. (November közepére már 14 átvételre került, tehát a feltöltés folyamatos volt.[1105]) A 40 mm-es löveges Toldik kímélése miatt összesen 14 Toldi I könnyű harckocsit adtak át 1943. október 12-én, illetve valamivel később.

Szeptember 11-ével az ungvári 52. légvédelmi tüzérosztály átadott négy löveget az újonnan felállított **51/4. légvédelmi gépágyús üteg**nek. Az üteg Budapesten alakult meg, de csak október 15-ével került végleg beállításra. Anyaga egy [Puch] szóló motorkerékpárból, egy [Skoda] kis személyautóból, egy [Auto-Union] közepes terepjáró személyautóból, egy [Ford] 3 tonnás tehergépkocsiból, 12 [Marmon-Ford vagy Klöckner] terepjáró 3 tonnás tehergépkocsiból (vontató) és egy [OD] oktató gépkocsiból állt, melyeket az osztálynak saját hatáskörben kellett előteremtenie.[1106] Az osztály meglévő részeinél egyébként kizárólag Auto-Union terepjáró személyautók és új Klöckner terepjáró tehergépkocsik voltak beállítva. Az 51/2. légvédelmi ágyús üteg ekkor már Lispére volt kihelyezve az olajmezők védelmére. Az új üteg októberben csatlakozott a kihelyezéshez.[1107] Az 51/1. légvédelmi ágyús üteg Bázakerettyére került, a szombathelyi 203/1.-203/3. légvédelmi ágyús ütegek pedig Pétre. A Budapestről elvont ütegek helyére ideiglenesen a szegedi 55/1. és kolozsvári 105/2. légvédelmi ágyús ütegeket helyezték át.[1108]

Szeptember 14-ével majdnem teljesen befejezték a budapesti **1.** és **5. gépkocsizó könnyű tüzérosztály**ok, továbbá a szombathelyi **III.**, pécsi **IV.** és miskolci **VII. gépkocsizó közepes tarackos üteg**ek feltöltését új gépjárművekkel, miután a 2. hadseregtől visszaérkeztek, megmaradt anyagukat pedig leadták központi készletbe. Ekkor az **1. gépkocsizó könnyű tüzérosztály**ban négy motorkerékpár, egy közepes és három kis személyautó, tíz 3 tonnás (hiányzott kilenc) és két 1,5 tonnás tehergépkocsi, három oktató gépkocsi, két közepes terepjáró személyautó (hiányzott kettő), 23 Botond raj gépkocsi (hiány 17), három Krupp félraj gépkocsi (hiány három), nyolc Hansa-Lloyd vontató és egy R/6 rádió gépkocsi volt, melyet ekkor kiegészítettek három Krupp félraj gépkocsival. Az **5. gépkocsizó könnyű tüzérosztály** két motorkerékpárral, öt kis személyautóval (egy közepes személyautó helyett többlettel), tíz 3 tonnás (hiány kilenc) és két 1,5 tonnás tehergépkocsival, három oktató gépkocsival, egy közepes terepjáró személyautóval (hiány három), 21 Botond raj gépkocsival (hiány 19), nyolc Hansa-Lloyd vontatóval rendelkezett, melyet két motorkerékpárral és hat (addig hiányzó) Krupp félraj gépkocsival egészítettek ki. (R/6 rádió gépkocsija hiányzott). A szombathelyi **III. gépkocsitó közepes tarackos üteg**ben két kis személyautó (egy többlet), egy 3 tonnás tehergépkocsi, egy oktató gépkocsi, egy Krupp félraj gépkocsi és 18 KV-40 vontató volt. Hiányzott egy motorkerékpár, két 3 tonnás tehergépkocsi, egy közepes terepjáró

[1101] HL, HM 57120/eln.3/b.oszt.-1943.
[1102] HL, HM 58018 és 58500/eln.3/b.oszt.-1943.
[1103] HL, HM 60454/eln.3/b.oszt.-1943.
[1104] HL, HM 64065, 71597/eln.3/b.oszt.-1943.
[1105] HL, HM 83565/eln.3/b.oszt.-1943.
[1106] HL, HM 540926/ált.3/b.oszt.-1943.
[1107] HL, HM 63041 és 65980/eln.3/a.oszt.-1943.
[1108] HL, HM 71484/eln.3/a.oszt.-1943.

személyautó és két Botond raj gépkocsi, melyekből az utóbbiakat, illetve egy motorkerékpárt pótoltak. A pécsi **IV. gépkocsizó közepes tarackos üteg**nek volt két kis személyautója (egy többlet), 12 3 tonnás tehergépkocsija (kilenc többlet), két oktató gépkocsija (egy többlet), két közepes terepjáró személyautója (egy többlet), négy Botond raj gépkocsija (két többlet), két Krupp félraj gépkocsija (egy többlet) és 18 KV-40 vontatója, melyet kiegészítettek egy Puch motorkerékpárral.[1109] Vontató anyaga 1943. év elején elveszett, anyagát a székesfehérvári II. tarackos ütegtől pótolták. A miskolci **VII. gépkocsizó közepes tarackos üteg** egy motorkerékpárral, egy kis személyautóval és 18 KV-40 vontatóval rendelkezett, mely alakulat hiányait részben feltöltötték egy 3 tonnás zsákmány tehergépkocsival, egy oktató gépkocsival, két Botond raj gépkocsival és egy Krupp félraj gépkocsival.[1110] Az átfegyverzés részeként a budapesti I., szombathelyi III., pécsi IV., szegedi V. és miskolci VII. tarackos ütegeket Hofherr KV-50 vontatókkal látták el, míg a komáromi II., debreceni VI., kassai VIII. és kolozsvári IX. tarackos ütegeket a meglévő anyag felhasználásával Pavesi vontatókkal szerelték fel. A rendelkezésre álló anyag (azaz löveghiány) alapján a budapesti, szegedi, debreceni, kassai és kolozsvári alakulatokat két-két üteggel (mint közepes tarackos osztályokat), a többit egy-egy üteggel lehetett megalakítani és mozgósítani az adott helyzetben.[1111]

Valószínűleg október során folytatták a megszálló erők további átszervezését és átszámozását:[1112]

régi megnevezés	**új megnevezés**
1. önálló légvédelmi gépágyús üteg	131/1. légvédelmi gépágyús üteg
3. önálló légvédelmi gépágyús üteg	131/3. önálló légvédelmi gépágyús üteg
8. önálló légvédelmi gépágyús üteg	9. önálló légvédelmi gépágyús üteg
VII/2. légvédelmi gépágyús üteg	19. önálló légvédelmi gépágyús üteg
VIII/2. légvédelmi gépágyús üteg	VIII/4. légvédelmi gépágyús üteg
25. önálló légvédelmi gépágyús üteg	26. önálló légvédelmi gépágyús üteg
I/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop	105. sebesültszállító gépkocsi oszlop
III/2. tehergépkocsi oszlop	9/2. tehergépkocsi oszlop
16. egészségügyi féloszlop	107. egészségügyi oszlop
18. sebesültszállító gépkocsi oszlop	18/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop
VI/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop	106. sebesültszállító gépkocsi oszlop
16. rögtönzött tehergépkocsi oszlop	18/2. tehergépkocsi oszlop
21. sebesültszállító gépkocsi oszlop	19/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop
VII/1. tehergépkocsi oszlop	19/2. tehergépkocsi oszlop
VII. gépkocsi szeroszlop	107. gépkocsi szeroszlop
VII. gépkocsi üzemanyag oszlop	105. gépkocsi üzemanyag oszlop
21. rögtönzött tehergépkocsi oszlop	170. tehergépkocsi oszlop
IX. gépkocsi szeroszlop	109. gépkocsi szeroszlop

[1109] Ezzel tulajdonképpen bármikor ikreződhetett az üteg.
[1110] HL, HM 536321/ált.3/b.oszt.-1943.
[1111] HL, HM 515817/ált.3/b.oszt.-1943.
[1112] HL, HM 862/M.6/k.oszt.-1943.

VIII. gépkocsizó távíró építő század	IX/4. gépkocsizó távíró építő század

Negyedik ütemben a maradék vonatalakulatot rendezték:[1113]

régi megnevezés	**új megnevezés**
5. sebesültszállító gépkocsi oszlop	5/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop
8. sebesültszállító gépkocsi oszlop	9/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop
III/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop	9/2. sebesültszállító gépkocsi oszlop
15. sebesültszállító gépkocsi oszlop	15/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop
V/2. tehergépkocsi oszlop	15/2. tehergépkocsi oszlop
2. lovasdandár gépkocsi szeroszlop	115. gépkocsi szeroszlop
17. sebesültszállító gépkocsi oszlop	18/2. sebesültszállító gépkocsi oszlop

1943. november 1-15-e között utolsó lépcsőben a megszálló erők csapat- és vonatalakulatinál is befejezték az átszámozást. Így a 2. önálló légvédelmi gépágyús ütegből **131/2. légvédelmi gépágyús üteg**, a II/2. légvédelmi gépágyús ütegből **5. légvédelmi gépágyús üteg**, a 24. önálló légvédelmi gépágyús ütegből pedig **23. légvédelmi gépágyús üteg** lett. A megszálló erők-közvetlen nagy javító műhely **101. javító műhely**ként működött tovább.[1114]

Az 1943/1944-es utolsó békehadrend:[1115]

Még az 1943/1944. szervezési évre vonatkozó új békehadrend október 1-i kiadása előtt, 1943. augusztus 10-én fontos szervezeti változás történt a m. kir. Honvédség hadrendjében. A haditapasztalatok alapján a kétezredes könnyű hadosztályos (dandár) szervezetről áttértek a háromezredes hadosztályszervezetre. Ezzel együtt az ikreződéses mozgósítási szisztémáról a kétlépcsős mozgósításra. A haderő alapját a békében is majdnem hadiállományon álló nyolc háromezredes gyaloghadosztály alkotta. A budapesti I. hadtest kivételével – amely csak közigazgatási funkciókat látott el – minden (II-IX.) hadtest alárendeltségébe 1-1 gyaloghadosztály került, amelyek a mozgósítás után rövid időn belül elérhették a menetkészültséget. A második lépcsőt a békében csak kereteiben létező nyolc tartalékhadosztály (II-IX. hdt. területén szintén egy-egy) jelentette, amelyek a gyaloghadosztályokénál valamivel kevesebb tüzérséggel és gyengébb hadosztályközvetlen alakulattal rendelkeztek. A tartalékhadosztályokat, bevonuló tartalékosokkal csak mozgósításkor kívánták feltölteni, menetkészültségüket jóval a gyaloghadosztályok után érték el.

Tehát a 27 könnyű hadosztály állományából 8 gyalog-, 8 tartalékhadosztályt állítottak fel, ezeken kívül megmaradt egy (a 27.) könnyű hadosztály. Ezzel a gyalogseregtestek száma jelentősen csökkent. A megszüntetett könnyű hadosztályok személyi- és eszközállományát a nagyobb létszámú, (elvileg) jobban felszerelt új hadosztályok felállításához használták fel. Az átszervezés eredményeként kisebb számú, de nagyobb harcértéket képviselő seregtest állt a hadvezetés rendelkezésére. Az átalakulás a seregestek és alakulatok egy részénél a hadirendi számozás változtatásával járt. Mivel az átszervezés alapjában véve gyalogos alakulatokat

[1113] HL, HM 881/M.6/k.oszt.-1943.
[1114] HL, HM 948/M.6/k.oszt.-1944.
[1115] Sem az 1942/1943-as, sem az 1943/1944-es békehadrendben nem szervezték át jelentősen a gépjármű állományt. A csapatok, intézetek és egyéb szervek béke- és hadiállományát az 1944-es mozgósítások részeként elemzem.

érintette, amelyeknél a gépkocsizó vonatok kivételével alig voltak gépesített részek, ennek részletesebb bemutatása nem tartozik az értekezés témakörébe.

1943. október 1-jével életbe lépett az 1943/44. évi békehadrend[1116], amely már az augusztusi átszervezés figyelembe vételéve készült, jelentős változásokat hozott.

Gyorscsapatok:

Várpalotán a Gyalogsági központi iskola kiképzésének irányítására és különböző tanfolyamok gyakorlatiasabbá tételére felállították a korszerű elvek alapján szervezett **201. önálló zászlóalj**at.[1117]

A haditudósító alakulatok összefogására felállították Budatétényen a [**hadi**]**tudósító osztály parancsnokság**ot és **pótkeret**et.

Az 1. lovashadosztály parancsnokságát elméletileg 1944. február 1-jétől Nyíregyházáról Budapestre helyezték át.

Előző évben az 1.-3. gépkocsizó lövész zászlóaljak páncéltörő ágyús szakaszait megszüntették, állományából páncélgépágyús szakaszokat hoztak létre. Azonban a hadműveleti tapasztalatok szükségessé tették, hogy a zászlóaljak saját (gépvontatású) páncélelhárítással (is) rendelkezzenek, így a fentieknél újra, a 4.-6. gépkocsizó lövész zászlóaljaknál pedig újonnan állítottak fel páncéltörő ágyús szakaszokat. (40 mm-es páncéltörő ágyúkkal)

A huszárezredek páncélgépágyús rajait anyaghiány miatt törölték.

Az ideiglenesen felállított 30. harckocsi ezred megmaradt állományát és anyagát elosztották, a meglévő harckocsi zászlóaljakat pedig átnevezték. A rétsági 2/I. harckocsi zászlóaljat átnevezték **1/III. harckocsi zászlóalj**ra, századai az 1/9.-1/12. számot vették fel. Ugyanígy jártak el kiskunhalasi 4/I. harckocsi zászlóaljjal, amelyet átszámozták **3/III. harckocsi zászlóalj** parancsnokságra, illetve 3/9.-3/12. harckocsi századokra.[1118] Emellett tervezték a 201. önálló harckocsi tanszázad felállítását is Esztergomban a Páncélos központi iskola keretein belül.

Tüzérség:

Október 1-jével felállították az **1. rohamtüzérosztály**t (Hajmáskéren, a tábori tüzérségtől jelentkező önkéntesekből), öt hegyi tüzérosztályt és egy önálló gépkocsizó nehéz tarackos üteget. A soproni 150/1. közepes ágyús üteg önállósításával, 21 cm-es nehéz lövegekkel átfegyverezve alakult meg helyben a **104. önálló gépkocsizó nehéz tarackos üteg**. Ez a 101. gépkocsizó nehéz tüzérosztály alárendeltségébe lépett és a későbbiekben felállítandó nehéz tüzérosztályok magját kellett képeznie. A **150. gépkocsizó nehéz tüzérosztály** parancsnoksága 150/2. és 150/3. ütegével Rimaszombaton maradt további kiképzés folytatására, anyagát egyelőre könnyű lövegekkel pótolták. Békehelyőrségét Hajmáskérről Rimaszombatba helyezték át véglegesen.

A 14/1. kerékpáros gépkocsizó könnyű tarackos üteget **14. kerékpáros gépkocsizó könnyű tarackos üteg**re.

A II.-IX. légvédelmi tüzérosztályok 3. gépágyús ütegei önállósodtak és **II.-IX. önálló légvédelmi gépágyús üteg**ekként működtek tovább, melyeket a gyaloghadosztályok alárendeltségébe utaltak. A II/3. üteg (mint II. önálló üteg) Ipolyságról Székesfehérvárra, az

[1116] HL, HM 43000/eln.1/a.oszt.-1943. (illetve módosításai 43200 és 43400/eln.1/a.oszt.-1943. alapszámon)

[1117] Gépjárműveit 1943. február 20-án vette át. 11 Botondot a 4. gépkocsizó lövész zászlóaljtól (azokat rögtön pótolva), 12 motorkerékpárt, egy Ford közepes személyautót (terepjáró hiányában), egy orosz Zis és egy Gaz tehergépkocsit központi készletből. HL, HM 12618/eln.3/b.oszt.-1943.

[1118] 1943 októberében pénz- és gyári kapacitás hiányából eredő harcjárműhiány miatt lemondtak az újabb két (2. és 4.) harckocsiezred felállításáról. Az ezek magjának tekintett 2/I. és 4/I. harckocsi zászlóaljak hadrendi számozását megváltoztatták, és besorolták a már létező (1. és 3.) harckocsi ezredek állományába mint 1/III., illetve 3/III. zászlóaljak.

V/3. (mint V. önálló üteg) Bajáról Szegedre és a IX/3. (mint IX. önálló üteg) Marosvásárhelyről Kolozsvárra költözött. A III/3. (mint III. önálló üteg), a IV/3. (mint IV. önálló üteg), a VI/3. (mint VI. önálló üteg), a VII/3. (mint VII. önálló üteg) és a VIII/3. (mint VIII. önálló üteg) eredeti helyőrségeikben (Szombathely, Pécs, Szolnok, Miskolc, Kassa) maradtak.

Az 52. páncélos gépágyús zászlóaljat a légvédelmi tüzérséghez sorolták át, új megnevezése pedig **52. páncélos légvédelmi gépágyús osztály** lett. A IX. légvédelmi tüzérosztály törzse IX/1. és IX/2. ütegével a IX. hadtesttől átlépett a Székely határvédelmi erők alárendeltségébe (Ditrón) **IX. székely légvédelmi tüzérosztály** néven.

A 2. páncélos légvédelmi tüzérosztályt **52. légvédelmi tüzérosztály**ra, az 1. gépkocsizó dandár légvédelmi gépágyús üteget **51/2. légvédelmi gépágyús üteg**re nevezték át.

Az **I.-VIII. légvédelmi tüzérosztályok** szervezetét egységesítették, egyenként egy osztálytörzse, egy légvédelmi ágyús és egy légvédelmi gépágyús ütegre tagozódtak. Egyedüli kivételként a IV. légvédelmi tüzérosztály állt két-két ütegből, melyekhez beolvasztották a 2.-4. huszárezredek páncélgépágyús rajainak személyi állományát. A régi IV/2. üteget IV/3.-ra számozták át. Újonnan a IV/2. légvédelmi ágyús és IV/4. légvédelmi gépágyús ütegeket állították fel.

A régi lovasdandárok megmaradt (korábban az 1. tábori páncéloshadosztállyal el nem vonult) részeit szintén átszervezték. Ennek részeként az 1. és 2. lovas légvédelmi gépágyús ütegeket **55/2.** és **55/3. légvédelmi gépágyús üteg**re nevezték át. (gépjárműveiket vitték magukkal)

A régi VI/4. légvédelmi gépágyús üteget Szolnokról Szolyvára helyezték át, ahol a **2. hegyi légvédelmi gépágyús üteg**ként újraalakult. (gépjárműveiket vitték magukkal)

Újonnan alakult meg a **101. mozgó légvédelmi jelző és léggömbgát osztály** törzse és léggömbgát alosztálya, illetve ide került a 101. híradó ezred kivált 101/8. (mozgó légvédelmi jelző és jelentő) százada. (gépjárműveiket vitték magukkal)

A 101.-105. légvédelmi tüzérosztályok fényszóró ütegei kiváltak, belőlük a **201. honi légvédelmi fényszóró osztály**t szervezték meg Budapesten. (gépjárműveiket vitték magukkal)

A légvédelmi tüzérosztályok figyelő szakaszai feloszlottak.[1119] Az I., 101. és 102. figyelő szakaszokba olvasztották be, melyekből a **1.-3. szaklégvédelmi jelző ütegek**et szervezték meg Budapesten. (gépjárműveiket vitték magukkal)

Újonnan alakult meg a **271. honi légvédelmi rádiós bemérő üteg**.

Műszaki csapatok:

Új szervezet volt az **1. páncéloshadosztály utász zászlóalj**a, amelynek új parancsnokságához (megalakult a megszüntetett hárosszigeti Műszaki tábor parancsnokságból) a budapesti 1. és az Esztergomból Budapestre költöző 5. gépkocsizó utász századokat osztották be 1/1. és 1/2. páncélos utász század néven. (kettős megnevezésük megmaradt) A 4. gépkocsizó utász század Zentáról Óbecsére költözött.

Híradó alakulatok:

Az I. páncéloshadtest híradó zászlóalj szervezetéből önállósítva kivált az **1. lovashadosztály híradó század**a. Ezzel párhuzamosan az addig Nyíregyházán települt I. páncéloshadtest híradó zászlóalj átköltözött Budapestre, visszahagyva a lovas híradó századot.

Újonnan alakult meg Budapesten a **102. rádió hírszerző zászlóalj**, amely egy törzsből, egy rádió hírszerző, egy rádió lehallgató és egy rádió elhárító századból állt. Az alakulat

[1119] Az I., II., VI., VII., VIII., 101., 102., 103., 105., 51., 52., 55. légvédelmi figyelő szakaszok és a 104. légvédelmi figyelő szakasz anyaga.

gerincét a önállósodott 101/3. rádió lehallgató század képezte. A 101. rádiófelderítő zászlóaljnál új 101/3. századot állítottak fel.

A 101. híradó ezrednél a kivált 101/8. (mozgó légvédelmi jelző és jelentő) század újjászervezése kapcsán a meglévő 101/5. (fővezérségi rádió és központi szállításvezetőség híradó) századot ketté osztották, a 101/5. század mint központi szállításvezetőség híradó század működött tovább, az új 101/8. pedig fővezérségi híradó század lett.

Vonatalakulatok:

A 101. gépkocsizó tanezredet elméletileg átköltöztették Tatára, azonban anyagi okokból és az építkezések elhúzódása miatt egyelőre Budapesten maradt.

A Csíkszeredán felállított **X. székely vegyes vonatosztály** egy-egy gépkocsizó és fogatolt vonatosztályból állt. Állományát az ország valamennyi gépkocsizó és fogatolt vonat szervezetből biztosították áthelyezéssel.

Újonnan került felállításra Szabadkán az **1. lovashadosztály gépkocsizó vonatosztály** is, ugyancsak valamennyi gépkocsizó vonatalakulattól áthelyezett állománnyal.

Kiegészítés:

A békehadrend átállítása kapcsán tervezték négy sorozatvető tüzérosztály beállítását is. A kiképzést és a felállító kereteket a rimaszombati 150. sorozatvető tüzérosztály adta volna. Elméletileg 1944. április 1-jével alakult volna meg a szombathelyi **7.**, kecskeméti vagy csongrádi **13.** és a kolozsvári **25. sorozatvető tüzérosztály**, továbbá a 150. osztály átnevezésével a **20. sorozatvető tüzérosztály**. (Békeállományba 1944. október 1-el vették volna fel.)[1120] Ezzel szemben a hadosztályok saját sorozatvető tüzérséget soha nem kaptak, helyette fővezérség-közvetlen ütegeket osztottak be.

A hadrendi átállás melletti mozgósítások, egyéb szervezések:

1943. október elején állították fel a vezérkari főnökség 6. osztályához tartozó **8 Kw-os műsorszóró rádió század**ot. Október 7-én már rendelkezésére állt egy nagy személyautó, négy KV-40 vontató, négy 5 tonnás zárt különleges pótkocsi, egy kétkerekű antennacsatoló pótkocsi, három különleges szállás autóbusz, két 3 tonnás tehergépkocsi és egy tartály gépkocsi.[1121] Az alakulat, bár mozgó szervezettel létesült, valójában egy helyen telepítve, az igénybevett budapesti Széchenyi hegyi Magyar Golf Club területén működött.[1122]

Az 1943. október 1-jei hadrend szerint egy harckocsizászlóalj két nehéz- és két közepes harckosi századból állt, századonként 11-11 T-75, illetve 17-17 T-40 harckocsival. Ehhez jött a zászlóaljtörzs 3 közepes Turánja és a századok felderítő szakaszainak összesen 25 Toldi könnyű harckocsija valamint páncélozott légvédelmi ágyús szakasz egy Toldival és 4 Nimróddal. Egy harckocs izászlóalj elméletileg összesen a 34+3 T-40, 22 T-75 és 26 Toldi harckocsit, valamint négy Nimród páncélgépágyút számlált. A lovashadosztály harckocsi zászlóaljában egy nehéz- és három közepes harckocsi század volt. Azonban gyártási nehézségek, illetve a sorozatos meghibásodások, konstrukciós módosítások következtében csúszó átadási határidők miatt át kellett csoportosítani a meglévő Turán nehéz és közepes harckocsikat. Az átadásokkal a 3. harckocsi ezredet, illetve az 1. lovas harckocsi zászlóaljat akarták teljesen feltölteni. Az átcsoportosítást az 1. harckocsi ezred rovására hajtották végre. Ennek ellenére még a mozgósításra kijelölt 3. harckocsi ezedet sem sikerült a hadrendben előírt harckocsikkal teljessé tenni. 1944 elején a harckocsialakulatoknál valóban kint levő harckocsik mennyisége az alábbi volt: az **1. harckocsi ezred törzs**ében két közepes Turán, a nánai **1/I. harckocsi zászlóalj**nál 21 közepes és egy nehéz Turán, a jászberényi **1/II.**

[1120] HL, HM 75152/eln.3/a.oszt.-1943.
[1121] HL, HM 68851/eln.3/b.oszt.-1943.
[1122] HL, HM 60122/eln.18.oszt.-1943.

harckocsi zászlóaljnál 20 közepes és egy nehéz Turán, a rétsági **1/III. harckocsi zászlóalj**nál 18 közepes és egy nehéz Turán, a **3. harckocsi ezred törzs**énél három közepes Turán, a ceglédi **3/I. harckocsi zászlóalj**nál 39 közepes és tíz nehéz Turán, a kecskeméti **3/II. harckocsi zászlóalj**nál 39 közepes és kilenc nehéz Turán, a kiskunhalasi **3/III. harckocsi zászlóalj**nál 39 közepes és kilenc nehéz Turán, a zentai **1. lovas harckocsi zászlóalj**ban pedig 56 közepes és 11 nehéz Turán volt. [1123] Mint adatok alapján látható a lovas harckocsi zászlóalj kivételével a harckocsi zászlóaljak nem kapták a hadrendben előírt állományukat. Még a legjobban felszerelt a 3. harckocsi ezred zászlóaljainak is hiányzott 2. nehéz százada.

Tehát a mozgósítás előtt álló 3. harckocsi ezred sem volt a hadrend szerint teljesen feltöltve. Az ezred hiányait a kijavított, illetve teljesen új, a következő hetekben elkészülő páncélosokkal igyekeztek feltölteni. Az 1. harckocsi ezred feltöltésére csak ezek után kerülhetett sor.

Október során megkezdték 38 BSZKRT. Mávag N2/38 autóbusz átalakítását (eredetileg mind a 45 ilyen típusú buszról volt szó), melyekből szabványos hordágyakkal felszerelt sebesültszállító autóbuszokat készítettek. Ezeket a Budapesten mozgósító Fővezérség-közvetlen sebesültszállító autóbusz oszlopok felállításakor kívánták felhasználni.[1124] Az átalakításokat befejezve valószínűleg megszervezték a **101.-104. BSZKRT. (sebesültszállító) autóbusz oszlopok**at, melyeket hadműveleti területre küldtek. Ezek támogatására ugyanis november 26-án felállította a 101/I. gépkocsizó vonatosztály a **104. BSZKRT. autóbusz szeroszlop**ot két készlet Matra-Elwe műhely gépkocsival, illetve három útisegély gépkocsival.[1125] Feltételezhető, hogy ekkor mozgósították a **102.** és **103. gépkocsizó vonatcsoport parancsnokságok**at is, egy-egy javító műhely gépkocsival.

A rohamtüzérségnél a páncélosok mennyisége (a kiképzés mértékéhez mérve) megfelelő volt. Az egyéb gépjárműveknél viszont nehézségek adódtak, így kompromisszumokat kellett kötni. Az elképzelések szerinti nyolc helyett négy osztály felállításáról döntöttek, egyenként két üteggel. A békeállományból teljes egészében törölték a törzsüteg árkász szakaszát, hadiállományból pedig a törzsüteg árkász szakaszát, a forgalomszabályzó szakaszát, illetve az ütegek lőszer részlegeit és a javító részleget. Ezen kívül törölték a m. kir. Honvédségben nem létező összekötő járőr páncélozott terepjáró személyautóját is. A véglegesnek tekinthető szervezés szerint egy rohamtüzérosztály parancsnokságból (egy szóló és három oldalkocsis motorkerékpár, egy Botond raj gépkocsi és egy rohamtarack), gazdasági hivatalból (egy Botond), árkász szakaszból (egy oldalkocsis motorkerékpár, egy kis személyautó, egy közepes terepjáró személyautó, két Botond), egy távbeszélő szakaszból (egy szóló motorkerékpár, egy közepes terepjáró személyautó, egy Botond), műhely szakaszból (egy vontató), illetve két ütegből állt. Egy üteg két szóló motorkerékpárral, két Botond raj gépkocsival, két 3 tonnás tehergépkocsival [és tíz páncélossal] rendelkezett.[1126] Feltöltési sorrendben először az **1. rohamtüzérosztály**t töltötték fel. Ezt követően adtak ki a többi keretnek (külön-külön) egy-egy Wanderer közepes személyautót, Botond II raj, Ford G917T és orosz Ford tehergépkocsit. Az osztályok összesen hét-hét Wanderer közepes személyautót kaptak.[1127]

1943. november 24-én állították fel a **102. önálló páncélos század**ot. Az alakulat a megszálló erők részére került mozgósításra. A századot Jászberényben az 1/II. harckocsi

[1123] HL, HM 66001/eln.3/b.oszt.-1943.
[1124] HL, HM 39155/eln.3/b.oszt.-1943.
[1125] HL, HM 55364/eln.3/b.oszt.-1943.
[1126] HL, HM 76016/eln.3/b.oszt.-1943.
[1127] HL, HM 563206 és 569280/ált.3/b.oszt.-1943.

zászlóalj állította össze.[1128] Állományában összesen nyolc Toldi I könnyű harckocsi volt: négy a kiskunhalasi 3/III. harckocsi zászlóaljból, egy az 51. páncélos gépágyús zászlóaljtól, egy a nánai 1/I. harckocsi zászlóaljtól, kettő a ceglédi 3/I. harckocsi zászlóaljtól került beosztásra, továbbá az 1. felderítő zászlóalj négy Csaba páncélgépkocsija és három Ford G917T tehergépkocsija. A századba beosztottak legalább egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautót, két Ford G917T és két Marmon-Ford tehergépkocsit is.[1129] November 27-én már hadműveleti területre indították vasúti szállítással, egyenesen az ukrajnai Kremenyec településre, ahol állományába lépett a kihelyezett VII. kerékpáros zászlóalj páncélgépkocsi szakasza négy Csaba páncélgépkocsival.

December 29-én az újonnan megalakuló **1.**, **3.-14.**, **16.-27.** és **57. gyalogezred páncéltörő ágyús század**ok, törzsszázadok és szállító osztagok gépjárművekkel való ellátásával kapcsolatban 1944. január 10-e és május 10-e között vezető kiképző tanfolyamot terveztek. Minden érintett ezred saját állományából megfelelő kereteket különített ki. A kiképzést úgy kellett lefolytatni, hogy az előreláthatólag március 15-étől kezdődő 7,5 cm-es páncéltörő ágyús átképzésénél már rendelkezésre állhassanak megfelelő gépkocsivezetők. A képzést elsősorban Botond 1,5 tonnás terepjáró és Klöckner-Humboldt-Deutz A330 terepjáró tehergépkocsikra volt alapozva, melyet később szóló és oldalkocsis motorkerékpárra is kiterjesztettek.[1130] A kiképzést elsősorban a 101. gépkocsizó tanezred folytatta le, kivéve a 4. gyalogezred gépjármű vezetőinél, akiket a 101. gépkocsizó nehéz tüzérosztály tervbevett tanfolyamára vezényeltek.

[1128] A beosztott páncélosokat (elméletileg tizet, valójában nyolcat) formálisan a jászberényiek vették át. HL, HM 562716/ált.3/b.oszt.-1943.
[1129] HL, HM 559396/ált.3/b.oszt.-1943.
[1130] HL, HM szárnysegéd 186-1944.

IX. fejezet
1944-1945.[1131]

Az 1944-es és 1945-ös év nehezen nyomonkövethető. Mégkevésbé igazolható, milyen mértékben valósultak meg szállítások.

Hazai gyártásról 1944 novemberéig beszélhetünk. Onnantól munkás- és fűtőanyaghiány miatt a termelés általában leállt. Zrínyi 105 rohamtarackokból rendeltek további 60 darabot, melyekből nem készült el, csak kb. 20. Ezen felül jellemzően az előző évi rendelések teljesítéséről beszélhetünk.

Németektől megrendeltek 249 újabb Steyr 1500A terepjáró gépkocsit (mint tüzérségi vontatót), három Krauss-Maffei Km11 nehéz félláncta lpas vontatót, két Steyr RSO lánctalpas tehergépkocsit, 25 Mercedes-Benz L4500S nehéz tehergépkocsit, 50 Kdf Typ 82 kis terepjáró személygépkocsit, 225 NSU 251 OSL szóló motorkerékpárt, tíz Büssing-NAG L4500A műhely gépkocsit, 1000 DKW 350 szóló motorkerékpárt, 100 Skoda 256B sebesültszállító gépkocsit, majd végül 1945 elején 200 Zündapp KS750 oldalkocsis motorkerékpárt.

A különleges műszaki zászlóaljak feltöltéséhez megrendeltek hat Klöckner-Humboldt-Deutz TLF-15 tűzoltó gépkocsit, három Mercedes-Benz L4500B tömlő gépkocsit, három Klöckner-Humboldt-Deutz létra gépkocsit, 36 Klöckner-Humboldt-Deutz fecskendő gépkocsit, 18 Klöckner-Humboldt-Deutz TS-8 fecskendő gépkocsit és hat Mercedes-Benz L4500B fecskendő gépkocsit. Valószínűleg ugyanekkor rendeltek mintegy 20 Ford V3000S tehergépkocsit is tűzoltó felszerelések szállítására is.

Szervezések és részleges mozgósítások:

Január 11-ével az **1. lovashadosztály parancsnokság** tervezett, új hadrend szerinti átköltözését Nyíregyházáról Budapestre a háború utánra halasztották.[1132]

Január 17-én - hatálytalanítva az 1943-as részleges mozgósítást - teljes egészében mozgósították a **Haditudósító osztály parancsnokság**át, **1.** és **2. század**át, a **haditudósító műsorszóró század**ot és a **haditudósító repülő szakasz**t.[1133]

Február 12-én részleges mozgósítást rendeltek el, részben új alakulatokkal, részben a már mozgósított csapatok hadiállományra emelésével. Ezeket eredetileg Kárpátalján alkalmazták, elsősorban a határvédelem ellátására, azonban a hadműveleti helyzet miatt - Ukrajna kiürítése során - az erdélyi területek megerősítésére is szükség volt, így a kirakó körzetek március első napjaiban Erdély és Bereg területére is kiterjedtek.[1134]

Az állományfelemelésben érintett teljesen motorizált csapatok voltak a budapesti **1. légvédelmi tüzérdandár parancsnokság**[1135], a teljes **Központi szállításvezetőség híradó**

[1131] A fejezetben szereplő mozgósítások során alkalmazott hadiállománytáblák mennyiségi adatai megtekinthetőek a mellékletben.

[1132] HL, HM szárnysegéd 21-1944.

[1133] HL, HM 11163/M.1/b.oszt.-1944. A törzsbe elméletileg két motorkerékpár, két nagy és négy közepes személyautó, öt különleges gépkocsi, két 3 tonnás és két 5 tonnás tehergépkocsi tartozott, melyekből a nehéz tehergépkocsik hiányozhattak. Egy században elméletben 15 motorkerékpár (fele szóló, fele oldalkocsis), hét nagy személyautó, 48 különleges gépkocsi, egy konyha gépkocsi, 14 3 tonnás, két 5 tonnás és öt 1,5 tonnás tehergépkocsi volt. A műsorszóró század állománya ismeretlen, feltételezhető, hogy az 1942-ben elvonult zavaró különítménnyel egyezett meg. A repülő haditudosító szakasz egy oldalkocsis motorkerékpárból, egy nagy személyautóból és négy 1,5 tonnás tehergépkocsiból állt.

[1134] HL, Központi szállításvezetőség, 2. doboz, március 6-ai parancs.

[1135] Két szóló motorkerékpár, két közepes személyautó, egy 3 tonnás tehergépkocsi.

zászlóalj[1136], a debreceni **VI. légvédelmi tüzérosztály**[1137], a miskolci **VII. légvédelmi tüzérosztály**[1138], a kassai **VIII. légvédelmi tüzérosztály**[1139] (A légvédelmi tüzérosztályok egységesen két ágyús és egy gépágyús üteggel mozgósítottak.)

Újonnan volt mozgósítva debreceni **VI. önálló légvédelmi gépágyú üteg**[1140], kassai **VIII. önálló légvédelmi gépágyú üteg**[1141], a szolyvai **2. önálló hegyi légvédelmi gépágyús üteg.**[1142] Minden alakulatnál a mozgósítás első napja 18-a volt, 25-én pedig el kellett érni a menetkészültséget.[1143]

Február 24-én mozgósította a budapesti I. hadtest az **51/4.** és az **52/4. gépkocsizó távíró építő század**okat hadiállománnyal, de századonként csak nyolc-nyolc tehergépkocsival.[1144] Ezek az alakulatok az Erdélyben és Kárpátalján, az Erődítési parancsnokságnál alkalmazott 150/8. és 150/9. távíró építő századokat váltották. Az 51/4. század Szolyvára, az 52/4. pedig Nagybereznára vonult, ahol a 150/8. és 150/9. századokat váltotta.[1145]

Február 24-én hivatalosan megalakult az 1943/1944. évi hadrenddel beállított, előző év tavasza óta szerveződő várpalotai **201. önálló gyalogzászlóalj** törzzsel (távbeszélő szakasszal), három lövész századdal, géppuskás századdal, páncéltörő ágyús szakasszal és fél gépkocsi oszloppal, melyet kiegészítettek egy-egy ezred-közvetlen[1146] kerékpáros árkász-, távbeszélő-, kerékpáros- és lovas szakasszal, egy 12 cm-es aknavető századdal és egy 7,5 cm-es nehéz páncéltörő ágyús századdal.[1147] Utóbbi két század január 20-ával már működött, bár a magyar királyi Honvédségben újnak számító nehéz fegyverzettel még nem rendelkeztek. Az elképzelések szerint az egész alakulatot egy megerősített gépkocsizó tanzászlóaljnak kívánták kialakítani.[1148]

[1136] Összesen négy századdal, 733. hadiállománytábla szerint kizárólag polgári készletből 14 motorkerékpárral, egy közepes és 15 kis személyautóval, illetve 16 tehergépkocsival.

[1137] Teljesen feltöltve, régi anyaggal: Fiat 508C, Fiat Torpedo, Ford Eifel és jugo Fiat 1500 személyautók, Krupp nagy terepjáró személyautó, Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval, Ford V8-51, Rába AFh, Chevrolet, orosz Ford közúti, Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsikkal, Krupp L2H242 és OD oktató gépkocsikkal, KV-40 vontatókkal, egy Csepel csapatszállítóval és két megváltott BMW motorkerékpárral. HL, HM 523242/ált.3/b.oszt.-1942., 424643/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.

[1138] Teljesen feltöltötték a doni hadműveletek után. Megmaradt anyagát lecserélték új Puch motorkerékpárokra, Skoda kis személyautókra, egy Wanderer közepes személyautóra, Klöckner tehergépkocsikra és KV-50 vontatókra. HL, HM 61408/eln. 3/b.oszt.-1943, 528047 és 569280/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.

[1139] Teljesen feltöltve új Puch motorkerékpárokkal, egy Wanderer, egy Borgward és két Imperia közepes személyautóval, egy régi Fiat Torpedo személyautóval, régi és új Botond raj gépkocsikkal, nagyjavított Marmon-Ford terepjáró és új Klöckner közúti tehergépkocsikkal, Ford V8-51, Ford 817T, Polski-Fiat és orosz Ford tehergépkocsikkal, egy Rába-Krupp terepjáró tehergépkocsival, KV-40 és KV-50 vontatókkal. (polgári anyagát leváltották) HL, HM 24125 és 61408/eln.3/b.oszt.-1943, 438645, 441609, 474441 és 517768/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.

[1140] A VI. légvédelmi tüzérosztálytól biztosított, vélhetően Skoda kis személyautóval, Marmon-Ford vontatókkal és Klöckner tehergépkocsikkal. Valószínűleg a régi 16. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg Marmon-Ford vontatói is ide kerültek. HL, HM 469226/ált.3/b.oszt.-1943.

[1141] Feltöltve, Marmon-Ford vontatókkal. (Az egykori VIII/3. gépágyús üteg.)

[1142] Régebbi gépjárművekkel rendelkezett, melyeket a jogelőd VI/4. gépágyús üteg hozott magával.

[1143] HL, HM 11571/M.1/b.oszt.-1944. Ekkor még szervezetszerűen mindegyik rendelkezett legalább egy tehergépkocsival.

[1144] A vonatkozó 724. hadiállománytábla szerinti egy motorkerékpárt, hat személyautót, 16 helyett nyolc 3 tonnás tehergépkocsit és egy pótkocsit polgári készletből biztosították.

[1145] HL, HM 11896/M.1/b.oszt.-1944.

[1146] Hadrendi tábla szerint ezredközvetlen, értelem-szerűen ténylegesen zászlóalj-közvetlen alegységekről beszélünk.

[1147] HL, HM szárnysegéd 74-1944.

[1148] Teljesen feltöltötték új Puch motorkerékpárokkal, régi és új Botond raj gépkocsikkal, egy Marmon-Ford terepjáró és egy Ford 817T közúti tehergépkocsival, egy orosz Zis és egy orosz Gaz tehergépkocsival, új Krupp páncéltörő ágyú vontatókkal és egy új Krupp nagy terepjáró személyautóval. Egy honvéd Ford közepes

Március 7-én mozgósították hadiállománnyal a teljes budapesti **102. (MATEOSZ) tehergépkocsi oszlop**ot.[1149] Teljesen feltöltve az Erődítési parancsnokság alárendeltségébe utalták és néhány nap múlva Husztra irányították.[1150]

Március 8-ával a béke és hadihadrendből törölték a 103. és 104. fogatolt vegyiharc zászlóaljakat. (Előtte gépkocsizóvá tételükről volt szó, melyet végül elvetettek.) Ezzel egy időben, ezek átszervezésével felállították a **201.** és **202. gépkocsizó különleges műszaki zászlóalj**akat Piliscsabán. A hadrendbe szintén beállított **203. gépkocsizó különleges műszaki zászlóalj**at július 1-jével kellett megalakítani a fenti két zászlóalj kiképzett állományából. Alkalmazás szempontjából ezeket az **Országos Légvédelmi Parancsnokság**[1151] alárendeltségébe utalták. Az első két zászlóalj kiképzését szükségszerűen négy hét alatt, három hónapon belül pedig teljesen működőképes állapotban kellett befejezni. Egy zászlóalj (törzs, távbeszélő szakasz, három század és anyagkarbantartó osztag) állománya elméletileg hét motorkerékpárból, négy kis és egy közepes személyautóból, két oktató gépkocsiból, két R/7 rádió gépkocsiból, két sebesültszállító gépkocsiból, egy egészségügyi segélygépkocsiból, 18 fecskendő gépkocsiból (két eltérő típussal), kilenc gáz- és tűzvédelmi rajgépkocsiból taligafecskendővel, egy tömlő gépkocsiból, egy létragépkocsiból, egy gépkocsi javítóműhely gépkocsiból, kilenc műszaki mentő rajgépkocsiból, egy üzemanyagszállító gépkocsiból, három 3 tonnás generátor gépkocsiból légsűrítő pótkocsival és két 3 tonnás szerelék gépkocsiból állt.[1152] Bár ezt sehol nem írták le, szervezeténél és gépjárműveinél fogva ezen alakulatok német mintára szervezett honvédségi tűzrendészeti alakulatok voltak. A szervezetükben meghatározott különleges gépkocsikat az átszervezés megkezdésekor rendelték meg közvetlenül német gyáraktól. A három zászlóaljhoz összesen hat Klöckner-Humboldt-Deutz S330 TLF 15 típusú tűzoltó gépkocsit, három Mercedes-Benz L4500B S4.5 tömlő gépkocsit, három Mercedes-Benz L4500S 22m-es létragépkocsit, 36 Klöckner-Humboldt-Deutz S330 fecskendő gépkocsit, hat Mercedes-Benz L4500B fecskendő gépkocsit (nagyobb tartállyal) és 18 Klöckner-Humboldt-Deutz S330 TS8 fecskendő gépkocsit rendeltek a karlsruhei Carl Metz tűzoltószergyár által készített felépítményekkel.[1153]

1944. március 9-én részleges mozgósítást rendeltek el, melyben az érintett csapatok a Kárpátok közvetlen védelmére voltak hivatottak. Mozgósításuk első napja egységesen 13-a volt, menetkészültségüket pedig legkésőbb 20-áig kellett elérni. A budapesti I. hadtest területén a 2. páncéloshadosztály összes érintett alakulata (a **hadosztály parancsnokság** és **közvetlenei**, illetve a **2. páncélos híradó század**[1154]), továbbá seregvonatából a **2/8.** és **2/9. tehergépkocsi oszlop**, a **2. páncélos egészségügyi oszlop**, a **2/1. páncélos sebesültszállító gépkocsi oszlop**, a **2/1. páncélos gépvontatású sütőoszlop**, a **2. páncélos vontató oszlop**, illetve a **2/1. páncélos gépkocsi üzemanyag oszlop** mozgósított.[1155]

---

személyautó mellé két polgári személyautót kellett készlethiány miatt kiutalni. HL, HM 12618 és 29165, 70783/eln.3/b.oszt.-1943., 461126, 477605, 536163 és 550467/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.

[1149] HL, HM 12078/M.1/b.oszt.-1944. Polgári készletből négy motorkerékpár, két személyautó, 24 3 tonnás MATEOSZ tehergépkocsi.

[1150] HL, Központi szállításvezetőség, 2. doboz, március 20-i parancs.

[1151] Egy lengyel Steyr és Wauxhall, illetve egy polgári Buick és Mercedes-Benz személyautóval. HL, HM 474202, 473332, 480162/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.

[1152] HL, HM szárnysegéd 102-1944.

[1153] HL, I. 93. m. kir. katonai attaché, Berlin, 1949-1944. (HM 71847/eln.3/b.oszt.-1944. rendeletre.)

[1154] Teljesen feltöltve, régi anyaga kiegészítve új Puch motorkerékpárokkal, illetve két parancsnoki páncélgépkocsival. HL, HM 7127/eln.3/b.oszt.-1943., 437131/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.

[1155] Állományuk egyelőre ismeretlen, eredetileg az 1. páncéloshadosztály vonatcsapatainak biztosított Ford G917T és Klöckner tehergépkocsikkal, Ford BB sebesültszállítókkal, Ford G917T tartály gépkocsikkal, KV-50 vontatókkal és egyéb gépjárművekkel töltötték fel.

A szegedi V. hadtestnél mozgósították a 2. páncélos hadosztály összes érintett alakulatát[, tehát a ceglédi **3. harckocsi ezred parancsnokság**át és **közvetleneit**[1156], a ceglédi **3/I. harckocsi zászlóalj**at[1157], a kecskeméti **3/II. harckocsi zászlóalj**at[1158] és a kiskunhalasi **3/III. harckocsi zászlóalj**at[1159], a ceglédi **52. páncélos légvédelmi gépágyús osztály**t[1160]]. A debreceni VI. hadtestnél mozgósították a 16. gyaloghadosztály seregvonaból debreceni **16/1. tehergépkocsi oszlop**ot[1161], a debreceni **16. egészségügyi oszlop** törzsét és gépkocsizó féloszlopát, illetve a debreceni **16/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop**ot.[1162]

A kassai 8. kerületi parancsnokságnál mozgósítottak kassai **VIII. gépkocsizó közepes tarackos osztály**[1163], továbbá a 2. páncéloshadosztályból a kassai **2.**[1164] és ungvári **6.**

[1156] Teljesen feltöltve, jellemzően új honvédségi gépjárművekkel: Puch szóló, illetve Sokol és BMW oldalkocsis motorkerékpárokkal, Ford nyitott és Ford Sedan közepes személyautóval, Skoda kis személyautóval, Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautókkal, Krupp nagy terepjáró személyautókkal, Ford 817T, Ford G917T (Uhri) és Opel Blitz tehergépkocsikkal, Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsikkal, Ford V8-51 tartály gépkocsikkal, Botond I és II raj gépkocsikkal és OD oktató gépkocsikkal. HL, HM 7121, 8911 és 18181/eln.3/b.oszt.-1943, 417768, 484329, 533122, 545000 és 545300/ált.3/b.oszt.-1943. alapján. Két műhely félszázadában összesen három készlet Matra-Elwe műhely gépkocsival. HL, HM 45922/eln.3/b.oszt.-1943.

[1157] 1943 novemberi adatok szerint majdnem teljesen feltöltve, 39 Turán 40 közepes, tíz Turán 75 nehéz, tíz Toldi I, két Toldi II, négy orvosi Toldi I és négy Toldi IIA könnyű harckocsival, Méray-Puch és Puch szóló, BMW oldalkocsis motorkerékpárokkal, Mercedes-Benz közepes terepjáró, Ford közepes és Skoda kis személyautókkal, (német és magyar) Ford G917T és Opel Blitz tehergépkocsikkal, Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsikkal, OD oktató, illetve két Praga K3 utisegély gépkocsival. Ansaldo és orosz zsákmány kiképző harckocsijai nem vonultak el. HL, HM 503420 és 506167/ált.3/b.oszt.-1942., 7127, 10161, 11805, 23366, 48853, 48876, 49790, 58018, 64067, 66001, 69746, 71597, 71598 és 77857/eln.3/b.oszt.-1943., illetve 417768, 437131, 449682, 490367, 503763, 516561, 533122, 566204, 570443, 570445 és 571002/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.

[1158] 1943 novemberi adatok szerint majdnem teljesen feltöltve, 39 Turán 40 közepes (ebből egy kísérleti kötényezett), kilenc Turán 75 nehéz, egy Toldi I, egy Toldi II, egy rádiós Toldi I és 25 Toldi IIA könnyű harckocsival, Méray-Puch és Puch szóló, BMW oldalkocsis motorkerékpárokkal, Mercedes-Benz közepes terepjáró, Ford nyitott és Sedan közepes, illetve Skoda kis személyautókkal, (német és magyar) Ford G917T és Opel Blitz tehergépkocsikkal, Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsikkal, OD oktató, illetve két Praga K3 utisegély gépkocsival. HL, HM 7127, 10161, 11805, 23366, 48853, 49790, 52729, 58018, 64067, 66001, 69746, 71597, 71598, 77857és 77860/eln.3/b.oszt.-1943., illetve 417768, 475291, 484286, 490367, 503763, 516561, 533122, 566204, 569485, 570443, 570445 és 571002/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.

[1159] A zászlóalj törzsszázada vonult ekkor el hadműveleti területre. 1943 novembere óta teljesen feltöltve, 39 Turán 40 közepes, kilenc Turán 75 nehéz, 12 Toldi I (ebből egy ad-hoc egészségügyi), öt orvosi Toldi I és három Toldi IIA könnyű harckocsival, új Puch szóló és BMW oldalkocsis motorkerékpárokkal, Mercedes-Benz közepes terepjáró, Ford közepes, illetve Skoda kis személyautókkal, (német és magyar) Ford G917T és Opel Blitz tehergépkocsikkal, Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsikkal, OD oktató, illetve két Praga K3 utisegély gépkocsival. Ansaldo kiképző harckocsikt nem vitték el. HL, HM 523293 és 524327/ált.3/b.oszt.-1942., 7127, 10161, 13649, 15998, 23366, 28542, 38009, 43190, 48853, 49790, 54597, 58018, 64067, 66001, 69746, 71598, 77857 és 87581/eln.3/b.oszt.-1943., illetve 417768, 420806, 437131, 441609, 449685, 451841, 460681, 462443, 467324, 490367, 516561, 516762, 530763, 533122, 570443 és 571002/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.

[1160] Majdnem teljesen feltöltve, új Puch motorkerékpárokkal, Polski-Fiat kis személyautókkal, régi és új Botond raj gépkocsikkal, Klöckner tehergépkocsikkal, két Polski-Fiat 508 kis tehergépkocsival, Spa műhely gépkocsikkal, illetve 18 Nimród páncélgépágyúval. Eredetileg készlethiány miatt négy Toldi könnyű harckocsi helyett Ansaldo kisharckocsik voltak beállítva, de mozgósításkor már rendelkeztek legalább két könnyű harckocsival is. HL, HM 12613/eln.3/b.oszt.-1942., 552722/ált.3/b.oszt.-1942., 7127/eln.3/b.oszt.-1943., 430683, 481129 és 533122/ált.3/b.oszt.-1943. alapján. Műhely részlegében ezen felül egy készlet Spa műhely gépkocsival. HL, HM 45922/eln.3/b.oszt.-1943.

[1161] Valószínűleg 12 honvéd Ford G917T és 12 polgári tehergépkocsival. HL, HM 47892/eln.3/b.oszt.-1943.

[1162] Valószínűleg Ford sebesültszállítókkal, polgári személyautóval és mentő gépkocsikkal. HL, HM 47892/eln.3/b.oszt.-1943.

[1163] A 2. páncélos hadosztállyal vonult el, így valószínűleg ekkor mozgósították. Régi anyagával vonult el.

[1164] Teljesen feltöltve, állományon felül 13 Hansa-Lloyd vontatóval. Állományában Puch és Sokol motorkerékpárok, három Fiat 508M és egy Fiat 508C kis személyautó, Skoda kis személyautó (állományon felül), Ford közepes közúti és Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautók, Botond II raj gépkocsik, OD,

gépkocsizó könnyű tüzérosztályokat[1165], a **3. gépkocsizó lövészezred törzsét közvetleneivel**[1166], a kassai **4.**[1167], ungvári **5.**[1168] és munkácsi **6. gépkocsizó lövész zászlóalj**akat[1169], kassai **2. felderítő zászlóaljat**[1170], kassai **52. légvédelmi tüzérosztályt**[1171], kassai **2. gépkocsizó utász századot**[1172], illetve a 2. páncéloshadosztály seregvonatából a **2. páncéloshadosztály vonat parancsnokságot** a **2/1.** és **2/2. gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság**okkal[1173], a kassai **2/4.** és **2/7. tehergépkocsi oszlop**okat[1174], illetve a **2/2. gépkocsizó hadihíd oszlopot**.[1175]

Csepel, Krupp és Chevrolet 1 tonnás oktató gépkocsik, Ford G917T, V8-51, illetve Spa 38R tehergépkocsik, Spa Dovunque R/6 rádió gépkocsi, és 12 vontatónak beállított új Botond II raj gépkocsi volt. HL, HM 7127 és 18181/eln.3/b.oszt.-1943., 437131, 450285, 527847, 540922 és 574842/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.

[1165] Teljesen feltöltve, állományon felül megtartva a lecserélt Hansa-Lloyd vontatóit. Állományában Puch motorkerékpárokkal, Fiat kis, illetve dán és jugoszláv Ford közepes személyautókkal, Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautókkal, Ford tehergépkocsikkal, OD oktató gépkocsival, illetve új Botond raj és vontató gépkocsikkal. HL, HM 7127 és 18181/eln.3/b.oszt.-1943., 430710, 437131, 467362, 490367, 503763 és 520720/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.

[1166] Feltöltve teljesen új gépjárművekkel: Puch szóló és BMW oldalkocsis motorkerékpárokkal, Ford és Skoda személyautókkal, Marmon-Ford terepjáró, illetve Mercedes-Benz közúti tehergépkocsikkal, régi Botond raj gépkocsikkal, Rába AFh R/7 rádió gépkocsival, Ford G917T tartály gépkocsival, illetve KV-40 vontatókkal. HL, HM 555081/ált.3/b.oszt.-1942., 7127 és 29251/eln.3/b.oszt.-1943, 441561, 517768/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.

[1167] Majdnem teljes feltöltöttséggel, csupán néhány Botond hiányozhatott. Állományában Puch szóló és BMW oldalkocsis motorkerékpárok, Skoda kis személyautók, Krupp nagy és Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautók, új és régi Krupp félraj gépkocsik, régi Krupp páncéltörő ágyú vontatók, régi és új Botond raj gépkocsik, egy Opel Blitz és hat Mercedes-Benz tehergépkocsi, egy Ford G917T tartály gépkocsi, egy Spa sebesültszállító, illetve négy Nimród páncélgépágyú volt. HL, HM 508482, 552722 és 555082/ált.3/b.oszt.-1942., 7127, 10660, 12618, 18181, 29251, 49790 és 58016/eln.3/b.oszt.-1943., 447605, 461126, 561802, 563134 és 566204/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.

[1168] Feltöltve régi állomány mellett új Puch szóló és BMW oldalkocsis motorkerékpárokkal, Krupp nagy terepjáró személyautókkal, új Botond raj gépkocsikkal, nagyjavított Krupp vontatókkal és félraj gépkocsikkal, Ford V8-51 tartály gépkocsival, Polski-Fiat vontatóval, illetve négy Nimród páncélgépágyúval. HL, HM 522163 és 552722/ált.3/b.oszt.-1942., 7127, 10660, 29251, 49790 és 58016/eln.3/b.oszt.-1943., 437131, 438722, 445442, 452050, 517768, 539324, 563134 és 566204/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.

[1169] Régi állományát feltöltötték/kiegészítették új Puch szóló és BMW oldalkocsis motorkerékpárokkal, Krupp nagy terepjáró személyautókkal, új és nagyjavított Botond raj gépkocsikkal, nagyjavított Krupp vontatókkal és félraj gépkocsikkal, nagyjavított Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsikkal, egy Ford G917T tartály gépkocsival, illetve négy Nimród páncélgépágyúval. HL, HM 525122, 552722 és 552762/ált.3/b.oszt.-1942., 7127, 10660, 18181, 49790 és 58016/eln.3/b.oszt.-1943., 436086, 437131, 517768, 539324, 563134 és 566204/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.

[1170] Teljesen feltöltve, régi anyagát megtartva, részben lecserélve. (Puch szóló és BMW oldalkocsis motorkerékpárok, Fiat Torpedo, Ford Sedan személyautók, Krupp félraj gépkocsik, Krupp nagy terepjáró személyautó, Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautók, Botond II raj gépkocsik, Ford BB sebesültszállító, Polski-Fiat híradó gépkocsi, Rába Super és Ford 817T tehergépkocsik, Hansa-Lloyd oktató gépkocsi, 16 Csaba páncélgépkocsi, hadműveleti területen feltöltve a 102. páncélos század páncélgépkocsijaival) HL, HM 7127, 18181, 21566/eln.3/b.oszt.-1943., 437131, 439126, 451971, 452050, 456206, 517768/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.

[1171] Teljesen feltöltve Puch motorkerékpárokkal, Mercedes-Benz közepes terepjáró, Ford és Polski-Fiat közepes személyautókkal, egy megváltott személyautóval, Marmon-Ford terepjáró és Klöckner közúti tehergépkocsikkal, Botond raj gépkocsikkal, KV-40 vontatókkal és Rába AFi R/7a rádió gépkocsival. HL, HM 7127, 18181, 43713 és 61408/eln.3/b.oszt.-1943, 508482 és 538005/ált.3/b.oszt.-1943. alapján. Az 52/4. gépágyús ütege egy BMW oldalkocsis motorkerékpárból, egy polgári Opel Kapitän egy Tatra 57 és egy Ford Taunus személyautóból, egy honvéd Ford 817T és hét Marmon-Ford vontatóból állt. HL, HM 482004, 492164 és 542481/ált.3/b.oszt.-1943. alapján. Polgári személyautói közül többet le kellett szerelni abroncshiány miatt. HM 551886/ált.3/b.oszt.-1943.

[1172] Meglévő anyagából egyedül a régi motorkerékpárokat cserélték le új Puchokra. HL, HM 7127/eln.3/b.oszt.-1943., 437131/ált.3/b.oszt.-1943.

[1173] Utóbbi egy javító műhely gépkocsival. HL, HM 55364/eln.3/b.oszt.-1943.

[1174] Az egyik oszlop valószínűleg tisztán Ford 817T, a másik Ford 817T és Ford V8-51 tehergépkocsikkal vegyesen. HL, HM 512042/ált.3/b.oszt.-1943.

[1175] Valószínűleg KV-50 vontatókkal, de tényleges anyaga ismeretlen.

Ugyancsak a kassai 8. kerületből készítették fel az elvonulásra a besztercei 1. hegyidandár ungvári **1. hegyi légvédelmi gépágyús üteget**[1176], illetve csökkentett seregvonatából az **1. hegyi egészségügyi oszlop** gépkocsizó féloszlopát[1177], az **1. hegyi sebesültszállító gépkocsi oszlop**ot illetve a 2. hegyidandár seregvonatából a munkácsi **2. hegyi egészségügyi oszlop** gépkocsizó féloszlopot, **2. hegyi sebesültszállító gépkocsi oszlop**ot. A 24. gyaloghadosztály seregvonatából a kassai **24/1. tehergépkocsi oszlop**[1178], a kassai **24. egészségügyi oszlop** törzse és gépkocsizó féloszlopa, a **24/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop**[1179] mozgósított.

A kolozsvári IX. hadtest területén volt mozgósítva a nagyváradi **101/2. rádiófelderítő század,** illetve a 2. páncéloshadosztály érintett alakulata, vagyis a szatmárnémeti **3. gépkocsizó utász század**[1180], illetve a **2/3. gépkocsizó hadihíd oszlop.**[1181]

Az elrendelt hadiállományra emelés után március 13-ával kellett a menetkészültséget elérni. Az alakulatok egy részét országos készletű gépkocsikkal lehetett feltölteni, kizárólag térítési díj megállapítása mellett. A kisajátítást megtiltották. Ugyanakkor a 2. páncéloshadosztály vonatalakulatait kizárólag honvédségi készletből volt szabad kiegészíteni, polgári tehergépkocsik behívását megtiltották. Bár a demotorizálási rendelet még nem lett kiadva, annak szellemében kellett összeállítani a mozgósított alakulatokat, elsősorban honvédségi készleteket igénybevéve. Az ennek megfelelő felmérés szerint ez a részleges mozgósítás mintegy 1500 gépkocsit érintett.[1182]

A német megszállást követő időszak:

Az 1944. március 19-ei német megszállás váratlanul érte a m. kir. Honvédséget, az alakulatoknak elrendelt laktanyazárlatot igen hamar, néhány napon belül feloldották. Szervezés szempontjából jelentős változást nem hozott a külső katonai beavatkozás. A szállítás alatt lévő csapatokat (elsősorban a 2. páncéloshadosztályt) rövid várakoztatás után újra elindították rendeltetési helyükre, miután már szabadon átléphették az egyes katonai kerületek, illetve a hadműveleti terület határát. A németek minden keleti irányú mozgást szabadon engedtek. Ennek egyik elemeként már 20-án elindulhatott Budapestről közúton a 102. (MATEOSZ) tehergépkocsi oszlop, miközben a főváros megszállását csak 23-án hajtották végre.

1944. március 21-ével lépett életbe a leghangsúlyosabb rendelkezés gépjárműves szempontból, amikor a hadihadrend általánosabb demotorizálását rendelték el. A közhiedelemmel ellentétben itt a gépkocsik alkalmazásának jelentős csökkentéséről volt szó, nem pedig teljes szervezetek leépítéséről. Elsősorban a mindennapi felhasználás, illetve mozgósításkori hadiállomány csökkentését, átszervezését jelentette. Elsődleges törekvés a békehadrend teljes feltöltöttségének elérése volt. Ahol megtakarítást tudtak elérni, a gépjárműveket összevonták, a feles mennyiséget újonnan szervezett alakulatoknak adták át. Ilyen volt pl. a légvédelmi tüzérség, ahol egy üteg anyaga látott el egy egész osztályt. Ezáltal nem helyhez kötött alakulatokról beszélhetünk, hanem csökkentett mozgásképességről.

[1176] Nem vonult el. Nyolc Marmon-Ford terepjáró vontatóval, két Ford V8-51 tehergépkocsival és egy OD Rex oktató gépkocsival biztosan rendelkezett. HL, HM 441609, 487446 és 560363/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.

[1177] Valószínűleg egy Puch motorkerékpárral és hat Opel Blitz tehergépkocsival (rögtönzött sebesültszállítóként) honvédségi anyagból, három személyautó, egy közepes autóbusz és hat/nyolc tehergépkocsi polgári készletből. HL, HM 5662543/ált.3/b.oszt.-1943.

[1178] Valószínűleg új Klöckner tehergépkocsikkal.

[1179] Valószínűleg Ford, esetleg Polski-Fiat sebesültszállítókkal.

[1180] Eredeti anyagával, tehát Fiat 508M és 508C személyautókkal, Polski-Fiat, Ford V8-51, Ford 817T és orosz Ford tehergépkocsikkal. HL, HM 529882/ált.3/b.oszt.-1942.

[1181] Szintén ismeretlen anyaggal.

[1182] HL, HM 1097/M.6/k.oszt.-1944.

A rendelet következtében több békealakulat akkor beosztott gépjárműveinek számát csökkentették, hogy az olyan csapatoknak, melyek saját készlettel nem rendelkeztek, mozgósításkor biztosítani lehessen a mozgásképességet. A csökkentés oly mértékű lehetett, hogy a legminimálisabb szükséglettel, de menetképesek legyenek és feladataikat elláthassák mind a béke- mind a mozgósítás alkalmával. Azt láthattuk, hogy a békeszervezés során gépjárművek számát lényegében sehol nem csökkentették. Elég nehéz nyomon követni a szerteágazó rendszer miatt, de az 1943/1944. évi békeállományhoz képest a mozgósításkor életbe lépő hadiállománytábla minden esetben többletet eredményez, azaz a hadiállomány mennyisége mindig nagyobb. Azért, hogy ezt biztosítani lehessen, a szakaszosan mozgósításra kerülő alakulatok hadiállományra feltöltését a polgári készlet igénybevétele mellett a békeállományon lévő (és egyelőre maradó) alakulatok rovására, azok állományából kerültek átcsoportosításra, beosztásra a gépjárművek az elvonuló alakulatokhoz. Ez olyan mértékű volt, hogy a békealakulat is működőképes maradjon. Végig gondolva ezt a helyzetet, el kellett következnie egyszer egy pillanatnak, ahol már nem volt honnan mit elvonni. Ezt elkerülték azzal, hogy a m. kir. Honvédségben soha nem rendeltek el teljes mozgósítást, szemben a német haderővel, továbbá a polgári készletből is csak a legszükségesebb mértékben történtek behívások, illetve a gépjárművek beszerzése (és egy ideig hazai gyártása) folyamatos maradt.

A demotorizálási elvek fontossági sorrendet állítottak fel a mozgósításra kerülő alakulatoknál. A békeállományt nem változtatták meg. A mozgósításkori szükségletek feltöltését az érintett hadtest /kerületek/ parancsnokságok a rendelkezésükre álló gépjármű készletükből hajtották végre, elsősorban polgári készletből. A fontossági sorrend szerint:

- A rohamtüzérség és a 2. páncéloshadosztály.[1183]
- Az 1. lovashadosztály összes alakulatai, kivéve az 1. lovas harckocsi zászlóaljat.
- A fővezérség-közvetlen [gépkocsizó] szállító oszlopok.
- Az 1. és 2. hegyidandár összes alakulatai.
- A Székely határvédelmi erőkből a teljes 27. könnyűhadosztály.
- A Fővezérség-közvetlen tüzérség alakulatai.
- Az eddig fel nem sorolt seregtesteken kívüli és egyéb légvédelmi tüzér alakulatok.

A kivonuló alakulatokat „A” csoportba tartozó gépkocsikkal kellett feltölteni, akár a hátországi alakulatok és intézetek rovására. (Ez teljes értékű honvédségi és polgári anyagot jelent.) A hátországi alakulatokat „B” osztályzású gépjárművekkel kellett ellátni. (Hadihasználhatatlan honvédségi és polgári anyag.) Amennyiben a hátországi alakulatoktól meg kellett vonni honvédségi gépkocsikat, úgy azokat nyomban „B” osztályzású polgári tulajdonú, igénybe vett gépkocsikkal kellett pótolni. Ahol az alakulat jellege megengedte, motorkerékpár helyett kerékpárt, személygépkocsi helyett lovat, tehergépkocsi helyett pedig országos járművet lehetett beállítani. (Általában ez elég ritka volt.) A gépkocsizó seregvonatoknál, valamint a gépkocsizó csapat- és vonatalakulatok esetében a demotorizáláskor ideiglenesen kieső (javítandó) gépkocsikat nem lehetett lovakkal és/vagy országos járművekkel kiváltani. Sőt, törekedni kellett, hogy az ilyen (teljesen vagy részben gépkocsizó) alakulatokhoz egyáltalán ne kerüljön ló vagy országos jármű többletként.

A szállítást a csökkentett állomány miatt lemaradó anyagok felzárkóztatását lépcsőzetes utánvonásával kellet megoldani. Tehát egy alakulat elvonulásakor ilyen esetben a szállítható részt magával vitte, a többit pedig fokozatosan küldték utána, remélve, hogy az rendben meg is érkezik. Az egyébként személyileg, vagy anyaghiány miatt menetképtelen alakulatok részére gépjárműveket nem volt szabad beosztani. (Ezt azonban nem lehetett tartani, mert

[1183] A 2. páncéloshadosztály vonatalakulatait az 1. páncéloshadosztálynak fenntartott anyagból töltötték fel.

jóhiszeműen a menetképesség elérésével számoltak, tehát minden személyi és anyagi feltétel, ezen belül a gépjárművek is szükségesek voltak már szervezéskor is.)

A demotorizálási rendelet csak a hátországi alakulatokra vonatkozott, a már hadműveleti területen lévőket nem érintette. A demotorizálás típusjárművekre nem terjedt ki, így minden rendszeresített, illetve különleges feladatra beszerzett gépkocsit nem érintett. (Vontatók, sebesültszállítók, tartályautók, páncélosok, híradó gépkocsik stb.) A még hiányzó típusjárművek beszerzéséről - továbbra is - a Honvédelmi Minisztérium megfelelő osztályai (3/b., 32/b., 7/k., 7/m., 17/b., 6/k.) gondoskodtak.[1184]

A rendelettől egyben azt is várták, hogy a meglévő gépjárművezetők jelentős hiányát a gépkocsik hiányával együtt tudják csökkenteni, hiszen az ilyen típusú személyi hiány egy-egy alakulat menetkészségét alapvetően befolyásolhatta. A demotorizálás ideiglenesnek minősült. Felhívták az érintett alakulatok figyelmét, hogy kiképzésüket folytassák a megfelelő mértékben, hiszen idővel, a rendelet megszűnésével újra rendelkezésre kellett állnia az eredeti gépjárművezetői személyi állománynak.[1185] Az ideiglenesen feleslegessé váló személyi állományt törölni nem lehetett, de arról a hadtesteknek /kerületeknek/ kellett saját intézkedésként gondoskodnia és megfelelően felhasználni. Ugyanakkor takarékoskodásra volt minden téren szükség, szakszemélyzetet csak a demotorizálás mértékével megegyező állományban lehetett megtartani.

Az 1. páncélos hadosztály 1. és 5. gépkocsizó könnyű tüzérosztályát, valamint a 104. nehéz tarackos üteget „egyelőre nem mozgósítható” alakulatként jelölték meg. A rendelkezésükre álló, honvédségi készletet képező gépjárműveket elvonni és más alakulatok feltöltésére felhasználni nem lehetett. (Látni fogjuk, hogy ez nem egészen így történt.)

A rohamtüzérosztályok 1944. október 1-ig csak törzsüteggel, teljes 1. és fél 3. üteggel voltak megalakítandók. Gépjárműszükségletüket csökkentett hadrend szerint állapították meg. Szervezetük ezzel együtt teljesen gépkocsizó volt. Az év végével, illetve 1945-el a rohamtüzéralakulatok fokozatos teljes feltöltését tervezték, a rohamlövegek szállításának megfelelő ütemben osztották volna ki a további egyéb gépjárműveket is.[1186]

A sorozatvető osztályokat 1944. október 1-ig nem tervezték menetkésszé tenni, így [a meglévők mellé újabb] gépjárművet egyelőre nem utaltak ki.

Az 1. lovas harckocsi zászlóalj minden hiányát az I. páncéloshadtest parancsnokság, azon belül az 1. páncéloshadosztály [mozgósításra fenntartott, tárolt] készletéből kellett pótolni. Így a területileg illetékes szegedi V. hadtestnek sem honvédségi, sem országos készletből nem kellett a zászlóalj részére gépkocsit biztosítani.

A 15. kerékpáros zászlóalj a nem mozgósítandó 3. felderítő zászlóalj békeállományát képező [kizárólag honvédségi] gépjárművekkel volt feltölthető. Egyedül a 3/1. páncélgépkocsi század vitte magával saját gépjárműveit mint mozgósítandó alakulat, amely ideiglenesen a 15. kerékpáros zászlóalj hadrendjébe lépett.[1187]

Minden hátországban tartózkodó, részben mozgósított alakulat esetében végre kellett hajtani a demotorizálást és a rendeletnek megfelelő szintre kellett a csökkentést befejezni.

A 2. páncéloshadosztály parancsnokság, a tüzérségi parancsnok, a teljes 3. harckocsi ezred, a teljes 3. gépkocsizó lövész ezred, az 52. páncélos légvédelmi gépágyús osztály, a 2.

[1184] HM 3/b. osztálya: gépjárműügyek, 32/b. osztály: légierők műszaki osztálya, 7/k. osztály: közlekedési ügyek, 7/m. osztály: műszaki ügyek, 6/k. osztály: költségvetés

[1185] A létszámhiány végül nem változott és a rendeletet sem vonták vissza.

[1186] Az 1. rohamtüzérosztály két üteggel került hamarosan mozgósításra, a későbbiekben pedig a 10. rohamtüzérosztály a rendelkezésre álló csekély rohamtarack miatt szintén két üteggel került mozgósítsára.

[1187] A században Méray-Puch motorkerékpárok, egy Spa 38R közúti és hat Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsi, egy Krupp félraj gépkocsi, illetve két vas, egy parancsnoki és 12 csatár Csaba páncélgépkocsi biztosan volt. HL, HM 514442/ált.3/b.oszt.-1943.

felderítő zászlóalj és a 2. páncélos hadosztály forgalomszabályzó század részére országos készletből gépjárműveket beosztani tilos volt. Ezek hiányait az 1. páncéloshadosztály leltári készletében lévő gépjárművekből fedezték. A 2. páncéloshadosztály 2/1., 2/2., 2/3., 2/5. és 2/6. tehergépkocsi oszlopának, illetve a 2/3. gépkocsi üzemanyag oszlop felszabaduló személyi állományából a hadosztály egyéb hiányait kellett kiegészíteni. A felsorolt oszlopok honvédségi és polgári gépjárműveit a hadosztályon kívüli, területileg illetékes hadtestek /kerületek/ által felállítandó alakulatok hiányainak fedezésére kellett felhasználni. (Tehát ezeket a vonatrészeket az 1. páncéloshadosztály személyi és anyagi készletéből állították fel.)

A hadműveleti területről időközben hazaérkező alakulatok ügyét később kívánták rendezni.

A gyalogság tervezett motorizálását, azaz a gyalogezredek könnyű gépkocsi oszlopainak és a nehéz páncéltörő ágyús századok gépvontatásúra kiépítését elhalasztották október 1-jéig. A már mozgósított 16. és 24. gyaloghadosztályok gyalogezredeinél megalakított könnyű gépkocsi oszlopokat azonnali hatállyal le kellett szerelni. A már behívott gépkocsivezetőket más alakulatok hiányainak pótlására kellett felhasználni. A könnyű oszlopokhoz kiszállított hat Marmon-Ford (pontosabban Hotchkiss-Ford) tehergépkocsit, illetve a páncéltörő ágyús századokhoz ezredenként átadott egy Puch szóló és egy BMW/Gilera oldalkocsis motorkerékpárt, két Hotchkiss-Marmon-Ford tehergépkocsit és nyolc Botond tehergépkocsit a területileg illetékes hadtest /kerület/ demotorizálással is fennálló hiányok pótlására a már mozgósított alakulatokhoz kellett beosztani. Az ezredparancsnokok részére kiszállított személygépkocsik az ezredeknél maradhattak.

A közelmúltban elrendelt két részleges mozgósítás alakulatait már a demotorizálásnak megfelelően kellett ellátni gépjárművekkel. A még fennmaradó hiányokat az egyes hadtesteknek /kerületeknek/ kellett jelentenie a Honvédelmi Minisztérium 3/b. osztály részére.

A demotorizálás kapcsán egyelőre nem mozgósítandó alakulatok létszáma elég nagy volt. Magasabb parancsnokságok közül békeállományon maradt az I. páncéloshadtest parancsnokság, illetve a 102. gépkocsizó tüzérségi parancsnokság. Ugyancsak kimaradt a teljes gyalogság és a légierő valamennyi csapat- és vonatalakulata. A páncélos csapatokból nem mozgósítandónak jelölték a nyolc gyaloghadosztály páncélgépkocsi szakaszát, a 3. felderítő zászlóaljat (3/1. páncélgépkocsi század kivételével), illetve az 1. páncéloshadosztály csökkentett karhatalmát (fél gépkocsizó lövész zászlóalj) és a csökkentett kiképző alakulatokat. A tüzérségből a 151. gépkocsizó mozsár üteg, az összevonásra kerülő 106., 107. és 108. gépkocsizó tüzérosztályok parancsnokságait, továbbá az anyagilag kész ütegeit mozgósító, egyébként békehadrendben maradó II., III., IV. és VII. gépkocsizó közepes tüzérosztályok. A gépkocsizó tüzérségből az 1. és 5. gépkocsizó könnyű tüzérosztály három-három ütegével, illetve a 104. gépkocsizó nehéz tüzérüteg maradtak békeállományon.

A gépkocsizó vonatcsapatokból nem mozgósítandók voltak a 102. gépkocsizó hadsereg vonatcsoport parancsnokság, a 107., 1/2. lovas, a X/2. gépkocsizó vonat csoport parancsnokságok, a 151. gépkocsizó hadihíd csoportparancsnokság. A fővezérség-közvetlen 152., 153., 154., 155., 156., 161., 162., 112. és 114. tehergépkocsi oszlopok, illetve a gyaloghadosztályok támogatására kijelölt 6/2., 7/2., 10/2., 13/2., 16/2., 20/2., 24/2., 25/2. tehergépkocsi oszlopok, a 2. páncéloshadosztály 2/1., 2/2., 2/3., 2/5., és 2/6. tehergépkocsi oszlopai, az 1. lovashadosztály 1/3. és 1/4. lovas tehergépkocsi oszlopa, a X/3. székely tehergépkocsi oszlop és a 2. páncéloshadosztály 2/3. gépkocsi üzemanyag oszlopa nem alakultak meg. Ugyanígy nem mozgósítottak az 1. lovashadosztály 1. lovas gépkocsizó légvédelmi géppuskás százada, a VI. hadtesttől a debreceni 114. gépkocsi szeroszlop[1188],

[1188] Eredetileg egy készlet Spa műhely gépkocsit jelöltek ki részére. HL, HM 45922/eln.3/b.oszt.-1943. 1944 nyarán mégis mozgósították.

illetve a budapesti I. hadtesttől a 101. és 108. nehéz tehergépkocsi oszlop, a 105. (BSZKRT) nehéz tehergépkocsi oszlop, a 107. (BART) nehéz tehergépkocsi oszlop, a 108. (MÁVAUT) nehéz tehergépkocsi oszlop, a 101. és 102. terepjáró tehergépkocsi oszlop és a 102. gépkocsi szeroszlop.[1189]

Megmaradt [békeállományon] az átszervezést követően a gépkocsizó tüzérség zöme, név szerint a 101. gépkocsizó tüzér parancsnok és a 104. gépkocsizó nehéz tüzérüteg. A 101. gépkocsizó nehéz tüzérosztályba olvadt a 106. gépkocsizó nehéz tüzérosztály minden meglévő kerete, a 102. gépkocsizó nehéz tüzérosztályba a 107. gépkocsizó nehéz tüzérosztály, illetve a 103. gépkocsizó nehéz tüzérosztályba a 108. gépkocsizó nehéz tüzérosztály meglévő része. A beolvadó, eredetileg ikreződött tüzérosztályok ezzel törölve lettek a hadrendből. A korábbi gépkocsizó közepes tarackos ütegek osztállyá történő bővítése vegyesen ment végbe. Egyelőre az I. önálló közepes tüzérosztály két üteggel, a II/1. önálló közepes tarackos üteg, a III/1. önálló közepes tarackos üteg, a IV/1. önálló közepes tarackos üteg, az V. önálló közepes tüzérosztály két üteggel, a VII. önálló közepes tüzérosztály két üteggel, illetve a IX. önálló közepes tüzérosztály álltak rendelkezésre. A VIII. önálló közepes tüzérosztályt két ütegével a 2. páncélos hadosztályhoz osztották be.

A gépkocsizó könnyű tüzérosztályból a már említett 1. és 5. gépkocsizó könnyű tüzérosztályok három-három ütegükkel, továbbá a 2., 6. és 3. gépkocsizó könnyű tüzérosztályok ugyancsak három-három üteggel, illetve a 14. és 15. kerékpáros zászlóaljak gépkocsizó könnyű tarackos ütegei békeállományon maradtak.

A megmaradó gépkocsizó vonatalakulatok voltak a gyaloghadosztályok 6/1., 7/1., 10/1., 13/1., 16/1., 20/1., 24/1., 25/1. tehergépkocsi oszlopai, a 2. páncéloshadosztály 2/4., 2/7., 2/8., 2/9. tehergépkocsi oszlopai, illetve 2/1. és 2/2. gépkocsi üzemanyag oszlopai (2. páncéloshadosztály gépkocsizó vonat parancsnoksága), az 1. lovas hadosztály 1/1., 1/2. és 1/5. tehergépkocsi oszlopai, illetve 1/1. lovas gépkocsi üzemanyag oszlopa, a Székely határvédelmi erők gépkocsizó vonat parancsnokságának X/1. és X/2. tehergépkocsi oszlopa, továbbá a fővezérség-közvetlen 102.,103., 104., 106., 108., 110., 116. és 117. tehergépkocsi oszlopok, a 151. (100 tonnás) nehéz tehergépkocsi oszlop, illetve a 101., 102. és 103. gépkocsizó üzemanyag oszlopok.[1190]

Egyetlen fontos elemet azonban nem írt le a rendelet. Az 1943 nyarától folyamatosan megszüntetett (átnevezett) hadtest-közvetlen vonatalakulatok a demotorizálástól kezdődően gyakorlatilag törlésre kerültek, megszűntek. Egyedül a Székely határvédelmi erők támogatására állíthattak fel ilyen alakulatokat. Az összes többi hadtest- és kerületi parancsnokság területén a felállító alakulatok kizárólag fővezérség-közvetlen és hadosztály-közvetlen vonatcsapatokat állíthattak, illetve állítottak fel, továbbá ezek folytatták az alap- és szakkiképzést.

1944. március 22-én újabb részleges mozgósítást rendeltek el a miskolci 7. kerületben és a kolozsvári IX. hadtestnél. Előbbinél felkészült a teljes 20. gyaloghadosztály, csökkentett seregvonattal, melyek közül teljesen motorizált volt a miskolci **20.** és **VII. önálló légvédelmi gépágyús üteg**ek[1191], a **20. egészségügyi oszlop** gépkocsizó féloszlopa, a **20/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop**[1192] és a **20/1. tehergépkocsi oszlop**[1193] mozgósított. A 20.

[1189] Érdekes módon a nyár során elrendelt mozgósítások során előkerült mégis több olyan fővezérség-közvetlen alakulat, amelyeket a demotorizálással megszüntettek.

[1190] HL, HM 1128/M.6/k.oszt.-1944. Ettől a naptól kezdve minden mozgósított alakulat lábjegyzetében a demotorizálással életbe lépett hadiállománynak megfelelő adatok szerepelnek.

[1191] Valószínűleg a 21. önálló légvédelmi gépágyús üteg nyolc Marmon-Ford és átalakított négy Klöckner vontatóját használták fel. HL, HM 516373/ált.3/b.oszt.-1943.

[1192] Valószínűleg Ford sebesültszállítókkal.

[1193] Valószínűleg Klöckner tehergépkocsikkal.

gyaloghadosztály lőszerszállító oszlopai nem vittek magukkal hadianyagot, elsősorban a hazai ellátási hiányok miatt. A tűzlépcsők a szükséges lőszeranyagot a hadműveleti területen, már Galíciában vették fel. A kolozsvári IX. hadtestnél mozgósított a [a kolozsvári/ditrói **IX. önálló légvédelmi gépágyús üteg**], vonatalakulataiból a **25. egészségügyi oszlop** gépkocsizó sebesültszállító féloszlopa, a **25/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop**, a **25/1.** lőszerszállító **tehergépkocsi oszlop** mozgósított.[1194] A 27. könnyű hadosztály esetében a mozgósítás a **27. önálló légvédelmi gépágyús üteg**et érintette. Csökkentett seregvonatából a **27. egészségügyi oszlop** gépkocsizó sebesültszállító féloszlopa, **27. sebesültszállító gépkocsi oszlop**[1195] volt mozgósítva. A kolozsvári **IX. hadtest parancsnokság**a és a csíkszeredai **Székely határvédelmi parancsnokság** közvetleneiből a ditrói **IX. önálló székely légvédelmi tüzérosztály**[1196], a csíkszeredai **X/1. székely tehergépkocsi oszlop** és a **X/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop** volt mozgósítva.[1197] A mozgósítás első napja március 24-e volt, menetkészültséget április 1-jéig kellett elérni. A mozgósítást olyan mértékben kellett végrehajtani, amennyi mozgósítási hadianyaggal (fegyverzet, szakfelszerelés) a csapatok elláthatóak voltak. A hiányzó személyzetet a később beérkező anyagoknak megfelelően kellett behívni. A szükséges (lovak, országos járművek és) gépjárművek igénybevételét engedélyezték az egyes hadtesteknek /kerületeknek/, ellenben megvásárlásukat, megváltásukat nem. A járművek seregtest jelzéseit a parancsnokságok postai úton kapták meg. A mozgósítással nem érintett kivonuló alakulatok anyagát igénybe lehetett venni, de azok legszükségesebb anyagát, amely a működésükhöz szükséges volt, meg kellett hagyni. Hátországi alakulatoknál a gyakorló anyag is megfelelő volt. A IX. hadtest területén (immáron hadműveleti területen) határvédelmet ellátó alakulatok nem lépték át a határt.

1944. március 23-ától a zsidó tulajdonú gépkocsik ideiglenes használatra igénybevett gépjárműveknek voltak tekintendők. Megkezdték az előmunkálatokat, hogy az igénybevett gépkocsikat átemelhessék a honvédség végleges tulajdonába. Az egyes hadtesteknek (vagy kerületi parancsnokságoknak) a zsidó gépkocsikat kijelölt tárolókba kellett szállítaniuk. Azokat is, amelyeket előtte a Közlekedési Minisztérium rendeletére abroncsbeszolgáltatás érintett, így azok anélkül, forgalomból ideiglenesen kivonva parkoltak. A gépkocsik beszállítására minden hadtest (kerület) szerelő járőröket szervezett, amelyek munkájukhoz tehergépkocsit, sőt vasúti szállítást is kérhettek.

Az igénybevétel azzal járt, hogy elméletileg térítési díjat kellett volna fizetni a gépjármű tulajdonosoknak. A kifizetéseket ebben az esetben további intézkedésig felfüggesztették. Az intézkedés előtt már igénybe vett zsidó tulajdonú gépkocsik esetében ez felülvizsgálandó volt. Ezek esetében április 30-ától a térítési díj kiutalását meg kellett szüntetni. A zsidó tulajdonú, hadüzemnek nyilvánított vállalatok, üzemek (stb.) tulajdonát képező és igénybevett gépkocsik, melyeket hadibeszállító jellegük miatt meghagytak üzemeltetőjüknél, „Honvédség" feliratú jelzéseit a szélvédőkön „Hadiüzem" feliratra kellett cserélni, melyeket az illetékes hadtestek (kerületek) láttak el körbélyegzővel. Ezen gépkocsikban nem utazhattak zsidó személyek. A használhatatlan állapotú gépkocsikat alkatrésznek, vagy ócskavasnak kellett felhasználni, miután becsült árát felmérték. A végleges felhasználást későbbre

[1194] Valószínűleg Ford sebesültszállítókkal.
[1195] Valószínűleg Ford sebesültszáliltókkal.
[1196] Teljesen feltöltve, Bianchi és Puch motorkerékpárokkal, egy megváltott Steyr 55 személyautóval, KV-40 és KV-50 vontatókkal, Rába AFi R/7 rádió gépkocsival és kizárólag új Klöckner és Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsikkal ellátva. HL, HM 12620, 19895 és 61408/eln.3/b.oszt.-1943., 437131, 471326, 471519, 532484, 565160/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.
[1197] HL, HM 1122/M.6/k.oszt.-1944. A tehergépkocsi oszlop teljesen honvédségi anyagból feltöltve, 24 Opel Blitz tehergépkocsival, Wanderer közepes személyautókkal és Puch motorkerékpárokkal, illetve Ford BB sebesültszállítókkal. HM 538517/ált.3/b.oszt.-1943.

halasztották. A tulajdonosoknak ideiglenes nyugtát kellett átadni, igazolva tulajdonjogukat. Az igénybevett gépkocsikat a hadtestek (kerületek) azonnali jelleggel az alárendelt alakulatok hiányainak pótlására kellett felhasználni. Külön intézkedésként 20 hadihasználható nagy személygépkocsit (hiány esetében közepeset is) vissza kellett tartani a Honvédelmi miniszter rendelkezésére. A kiutalt, illetve használhatatlan gépkocsikat egyaránt fedett tárolókban kellett sürgősen elhelyezni. Ehhez igénybe vehettek bármilyen honvédségi gépjármű-, lövegvagy kocsiszínt, fészereket, de akár fedett lovardákat is. Amennyiben nem állt elég hely rendelkezésre, igénybe vehető volt bármely polgári gépkocsiszín vagy raktárhelyiség. Ezekből is elsősorban zsidó tulajdonú telephelyeket kellett választani. Öt csoportban kellett gyűjteni az érintett anyagot: hadihasználható, gumiabronccsal ellátott; hadihasználható, gumiabroncs nélküli; javítandó gumiabronccsal ellátott; javítandó gumiabroncs nélkül és selejt/roncs csoportok. Az alakulatokhoz állományon felül kiutalt és tárolt gépkocsikat üzemképes állapotba kellett hozni, de egyben tilos volt mozgatni, „tárolt készlet”-ként kellett kezelni. A kijavítások nem hátráltathatták a honvédségi gépjárművek javítási munkáit. Javításra semmit nem lehetett a gépkocsi szertárba, vagy a központi gépkocsi javítóműhelybe utalni. A selejtes roncsokat sem volt szabad szétszerelni, állapotuknak megfelelően őrizet mellett kellett fedett helyen tárolni. Minden költséget részleges mozgósítási hitelre kellett elszámolni.

Március 24-ével a már az 1943.október 1. óta létező 1. rohamtüzér osztály mellé további hetet állítottak fel, ugyanis az 1943. augusztus 10-én életbe lépett hadrend szerint létrehozandó nyolc háromezredes gyaloghadosztály számára egy-egy rohamtüzérosztályt rendszeresítettek, amelyek hadrendi számként hadosztályuk számát kapták. Kivételt csak a 6. gyaloghadosztályhoz rendelt 1. rohamtüzérosztály képezett, amely tekintettel a rohamtüzérség létrehozása körül szerzett érdemeire megtarthatta az 1-gyes sorszámot. A most rendszeresítésre és felállításra került hét új rohamtüzérosztály a 7., 10., 13., 16., 20., 24. és 25. hadrendi számot kapta, egyelőre „szittya” fedőnévvel.

A szittyaosztályok szittyakeretekre és szittya-kiképzőalosztályokra tagozódtak. Az előbbi az osztály kijelölt helyőrségébe települt és alakulat felállításával, anyagi igényeinek beszerzésével foglalkozó részeit takarta, az utóbbi pedig a tüzérségi kiképzésre a békehelyőrségükhöz legközelebbi tüzérosztályhoz vezényelt állományt jelölte.[1198] Az 1. rohamtüzérosztály mint állandó tancsapat a 6. gyaloghadosztály alárendelt alakulataként Hajmáskéren állomásozott. A 7. szittyakeret Tapolcán (szervezési okokból végül Sümegen), a 10. Kaposváron (szervezési okokból Szigetváron), a 13. Csongrádon, a 16. Hajdúhadházán (szervezési okokból Debrecenben), a 20. Egerben, a 24. Hidasnémetin (szervezési okokból Kassán), a 25. Szászrégenben (szervezési okokból Kolozsváron) állomásozott, a későbbiekben hadrendi számuknak megfelelő gyaloghadosztály alárendeltségébe kellett lépniük. A kiképző alosztályok a hozzájuk legközelebb állomásozó tábori tüzérosztálynál folytatták le a kiképzéseket, azaz a 7. szittya kiképző alosztály Nagykanizsán a 9. tábori tüzérosztálynál, a 10. Kaposváron a 10. tüzérosztálynál, a 13. Szegeden a 14. tüzérosztálynál, a 16. Debrecenben a 17. tüzérosztálynál, a 20. Miskolcon a 19. tüzérosztálynál, a 24. Kassán a 19. tüzérosztálynál és a 25. Kolozsváron a 26. tüzérosztálynál volt elhelyezve. A fenti rohamtüzérosztályok állományát elsősorban az addigi (egyesített) 2-8. rohamtüzér kiképző keretből kellett biztosítani. Egy rohamtüzérosztály elméletileg hat [Puch] szóló motorkerékpárral, nyolc [BMW] oldalkocsis motorkerékpárral, egy [Wanderer] közepes személyautóval, négy [Krupp] nagy- és három közepes terepjáró személyautóval [utóbbiak valójában közúti Wanderer személyautókkal], négy [OD] oktató gépkocsival, négy 1,5 tonnás

[1198] HL, HM szárnysegéd 133 - 1944. Minden gyaloghadosztály részére terveztek beállítani egy rohamtüzérosztályt, ezért vették fel azok hadrendi számait. Kivétel a 6. gyaloghadosztály volt, melyhez a tanalakulat, az 1. rohamtüzérosztály tartozott.

tehergépkocsival [Polski-Fiat tehergépkocsik, illetve ezek hiányában két Klöckner 3 tonnás tehergépkocsival pótolva], 11 [Botond II] 1,5 tonnás terepjáró tehergépkocsival, kilenc [Hotchkiss-Ford, később Klöckner] 3 tonnás terepjáró tehergépkocsival (lőszer, üzemanyag), egy páncélozott sebesültszállító gépkocsival [hiányzott], egy terepjáró műhely gépkocsival [csak közúti Opel vagy Ford Matra-Elwe], egy [Rába AFi] R/7 rádió gépkocsival, két mélyrakodóval (pótkocsival, de ezek is hiányoztak), két 18 tonnás vontatóval [hiányoztak], öt gépvontatású mozgókonyha taligával, egy gépvontatású áramfejlesztő taligával és 31 [Zrínyi II] rohamlöveg kocsival kellett rendelkezzen.

Március 24-ével a 202. gépkocsizó különleges műszaki zászlóalj állomáshelyét Gödöllőre, a 203. zászlóaljét Dunaharasztira változtatták.[1199] Hozzá kell tenni, hogy elméleti szinten, mivel a szállások biztosítása ezek után kezdődött meg, a kiképzés pedig egyesítve Piliscsabán zajlott.

1944. március 26-án elrendelték az 1. hadsereg parancsnokság és annak legtöbb fővezérség-közvetlen vonatalakulatának mozgósítását. Minden alakulatot teljes hadiállománnyal állítottak fel, vagy arra egészítettek ki.

A budapesti I. hadtest területéről készült fel a teljes budapesti/gödöllői **51.** és **53. híradó ezred**ek (53. híradó szeroszlop nélkül)[1200], az **1.** és **2. szaklégvédelmi jelző és figyelő üteg**ek, a **104. hadsereg** [**gépkocsizó**] **vonat parancsnokság**, a **101. gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság**[1201], a **103.** és **105. gépkocsi szeroszlop**[1202], a **107. sebesültszállító gépkocsi oszlop**[1203], a **103. (MATEOSZ) tehergépkocsi oszlop.**[1204]

A székesfehérvári II. hadtesttől **108. sebesültszállító gépkocsi oszlop**, a IV. hadtesttől a pécsi **113. gépkocsi szeroszlop**[1205], **106. gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság**; a szegedi V. hadtesttől pedig a **109.** és **110. sebesültszállító gépkocsi oszlop**ok.[1206]

A kolozsvári IX. hadtestnél mozgósított a Kolozsvár-szászfenesi **IX. önálló gépkocsizó közepes tarackos osztály** (törzs és két üteg)[1207], a kolozsvári **101. rádió felderítő zászlóalj parancsnokság** és a **101/3. rádiófelderítő század**, a **102. vegyiharc zászlóalj** (törzs és három század), a máramarosszigeti **102. gépkocsizó nehéz tüzérosztály** (törzs és három tarackos üteg)[1208], a teljes kolozsvári **105. légvédelmi tüzérosztály**[1209], a kolozsvári **116.** és

[1199] HL, HM szárnysegéd 121 - 1944.

[1200] Egy ezred két zászlóaljból, a zászlóaljak pedig három-három századból álltak. A mozgósítás itt vált teljes körűvé, miután több századuk már hadműveleti területen volt.

[1201] Állományon felül egy műhely gépkocsival. HL, HM 55364/eln.3/b.oszt.-1943. 941. hadiállománytábla szerint hat polgári motorkerékpárral, három személyautóval és kilenc 1,5 tonnás tehergépkocsival rendelkezett.

[1202] Egy-egy készlet Matra-Elwe műhely gépkocsival. HL, HM 45922/eln.3/b.oszt.-1943.

[1203] Valószínűleg polgári gépjárművek mellett Ford sebesültszállítókkal.

[1204] Polgári személyautókkal és MATEOSZ tehergépkocsikkal.

[1205] Egy készlet Matra-Elwe műhely gépkocsival. HL, HM 45922/eln.3/b.oszt.-1943.

[1206] Valószínűleg Ford sebesültszállítókkal.

[1207] Teljesen feltöltve Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautókkal, Puch motorkerékpárokkal, Botond I és II raj gépkocsikkal, Klöckner tehergépkocsikkal, egy Polski-Fiat tehergépkocsival, Krupp félraj gépkocsikkal és Pavesi vontatókkal. HL, HM 19895/eln.3/b.oszt.-1943., 441609, 455241, 522562 és 532484/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.

[1208] Teljesen feltöltve, Bianchi és Puch motorkerékpárokkal, Breda nehéz vontatókkal, Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval, Botond II raj gépkocsikkal és 33 Klöckner tehergépkocsival, illetve egy Ford tartály gépkocsival az osztály vízellátására. HL, HM 19895/eln.3/b.oszt.-1943., 437131, 441609, 458409, 468403 és 528047, 532484 és 556243/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.

[1209] Teljesen feltöltve, régi anyagát megtartotta (Ford V8-51 és 817T tehergépkocsik, KV-40 és Marmon-Ford vontatók), melyet öt Bianchi és nyolc Puch motorkerékpárral, Botond raj gépkocsival, Marmon-Ford és KV-40 vontatókkal erősítettek meg. A korábbiak és HL, HM 437131 és 554962/ált.3/b.oszt.-1942., 441609, 528047, 531164, 566243/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.

117. tehergépkocsi oszlopok.[1210] A mozgósítás 1208 gépkocsit érintett.[1211] A mozgósítás első napja 28-a volt, míg a menetkészültséget április 3-ára kellett elérni.

Megszűnt a magyar csapatok együtt tartása. Aznap, azonnali hatállyal a német hadvezetőség rendeletére szorosabbá tették a német haderővel való együttműködést. A Tisza vonalától keletre eső területek német hadműveleti területté nyilvánították. A terület parancsnoka a Deutsche Befehlshaber im Operationsgebiet Ostungarn[1212] Debrecenben települt. Területi ügyekben a Tiszától keletre lévő összes magyar alakulat is az alárendeltségébe lépett. A Tiszától nyugatra lévő országrész német területi hatósága az Oberfeldkommandantur 397 lett Budapesten. A magyarországi ellátó szolgálat központi irányítására a német szervek Oberquartier Ungarn[1213] néven alakított önálló szervezetet. Ekkor megkezdték a magyar vasúti hálózat maximális felkészülését a hadiszállítások elvégzésére, ennek kapcsán pedig számoltak a (polgári) forgalom nagy mértékű korlátozására. A tiszai záróvonal 27-ével, a csapatok együtt tartásával egyaránt megszünt.[1214]

Március 27-én a zsidó hadiüzemektől elvett tehergépkocsikhoz, továbbá a zsidó üzemek tulajdonát képező és annak nevén álló, honvédelmi igénybevétel alól felmentett személygépkocsikhoz, lehetőleg ugyanazon üzemektől keresztény gépkocsivezetőket kellett biztosítani, majd honvédelmi célokra igénybe venni, "Honvédség" táblával ellátni és a hadiüzemeknek visszaadni.[1215] Ez az intézkedés a március 23-ával életbeléptetett rendelet eredménye volt, melynek kapcsán minden zsidó tulajdonú gépkocsit igénybe kellett venni. Minden felmentett vagy mentesített gépjárművet be kellett vonultatni. Ezt eredetileg a hadiüzemekre is kiterjesztették, de ezen finomítottak. Az így rendelkezésre álló anyagot a mozgósított, vagy arra felkészülő csapatok hiányainak pótlására kellett felhasználni.[1216]

Március 29-én azonnali hatállyal mozgósították a budapesti I. hadtestnél és kassai 8. kerületnél a 2. páncéloshadosztály valamennyi, demotorizálással nem törölt és még békeállományon lévő seregvonatát, a debreceni VI. hadtestnél a 16. gyaloghadosztály és a kassai 8. kerület 24. gyaloghadosztályának visszatartott seregvonatait.[1217] Ez annyit jelentett, hogy a 2. páncéloshadosztály **2/1.** és **2/2. gépkocsizó légvédelmi géppuskás század**a, a **2. személyirányító állomás**, a **2/2. sebesültszállító gépkocsi oszlop**[1218], a **2. gépkocsi szeroszlop**[1219], a **2/1.** és békeállományú **2/2. gépkocsi üzemanyag oszlop**[1220], a **2/2. gépkocsizó sütőoszlop**, a **2. műszaki szeroszlop**, a **2/1**(?) **gépkocsizó hadihíd oszlop**, a **2/1.** és **2/2. gépkocsizó rohambürü oszlop** mozgósított. A 16. hadosztálytól a **16/2. sebesültszállító gépkocsi oszlop**, a 24. hadosztálytól pedig a **24/2. sebesültszállító gépkocsi oszlop** készült fel az elvonulásra. Menetkészültséget egységesen április 6-áig kellett elérni.

Március 29-ével a még átszervezés alatt álló, Piliscsabán lévő **201.** és **202.** (majd a belőlük megalakuló 203.) **különleges műszaki zászlóalj**akat mozgósították. Április 11. és július 31-e között fenntartva a hadiállománytábla szerinti működést, gyorsított tűzoltó- és gépkocsi vezetői kiképzést hajtottak végre, elsősorban az 1. páncéloshadosztály Budapesten elhelyezett

[1210] Valószínűleg új Klöckner tehergépkocsikkal.
[1211] HL, HM 1127/M.6/k.oszt.-1944. és Kszv. 4. doboz, 626/Kszv.hdm-1944.
[1212] Kelet-magyarországi hadműveleti terület német parancsnoka
[1213] Magyarországi főszállásmester.
[1214] HL, HM 1130/M6/k.oszt.-1944.
[1215] HL, HM 12358/M.1/b.oszt.-1944.
[1216] Röviden: ettől kezdve minden zsidó tulajdonú hadiüzem "Hadiüzem" vagy "Honvédség" táblával ellátott gépjárművet használt, a gépkocsikkal pedig vagy a hadüzemi parancsnok vagy a Honvédség rendelkezett.
[1217] HL, HM 12424/M.1/b.oszt.-1944. és Kszv. 4. doboz, 626/Kszv.hdm-1944.
[1218] Többek között nyolc Ford BB sebesültszállítóval. HL, HM 21782/eln.3/b.oszt.-1943.
[1219] Egy készlet Matra-ELWE műhely gépkocsival. HL, HM 45922/eln.3/b.oszt.-1943.
[1220] Ford V8-51 és G917T tartály gépkocsikkal.

alakulatainál. A 201. zászlóalj elméletileg Piliscsabára, a 202. Gödöllőn, a 203. pedig Dunaharasztiba helyezte helyőrségét.[1221]

Március 30-án azonnal mozgósították az I. hadtestnél a budapesti **104.**, **105.**, **106. közepes** és **151. nehéz tehergépkocsi oszlop**okat.[1222] Menetkészültségüket április 6-áig kellett elérni. Gépjárműanyagot illetve személyi állományt valószínűleg a 101. gépkocsizó tanezred biztosított. Elsősorban polgári készletből megváltott személyautókat és honvédségi Klöckner 3 tonnás tehergépkocsikat oszthattak be, a nehéz oszlop esetében minden tehergépkocsi mellé egy pótkocsival.

Március 31-én elrendelték az újabb részleges mozgósítást, illetve bizonyos, már mozgósított alakulatok kiegészítését teljes hadiállományra. A budapesti I. hadtest területéről mozgósított alakulatok voltak az **53. híradó szeroszlop**, a **102. hírszerző zászlóalj**[1223], a budapesti **I. önálló gépkocsizó közepes tüzérosztály**[1224], a **103. (MATEOSZ) tehergépkocsi oszlop** (kiegészített), a **106. gépkocsi szeroszlop**[1225], a **150. híradó zászlóalj**[1226], a **102. gépkocsizó** [**hadsereg**] **vonatcsoport parancsnokság** (békeállománnyal mozgósított, az autóbusz oszlopok irányítására fenntartva), a budapesti **I. páncélos hadtest híradó zászlóalj**[1227], a **101. mozgó légvédelmi jelző és figyelő osztály** (hátországban alkalmazva)[1228], a **101.** és **110. személygépkocsi oszlopok**, a **101.-105. (BSZKRT) nehéz és közepes autóbusz oszlop**ok (101-103. feltöltve, a 104. és 105. anyaghiánnyal, a 103.-105. oszlop 560 fős kapacitással, a többi 400 fős közepes szervezettel, a 105. békeállománnyal mozgósítva)[1229], a **108.-110. (MÁVAUT) közepes (400 fős) autóbusz oszlop**ok (a 108. békeállománnyal mozgósítva)[1230], a **101. vegyiharc szeroszlop** két szakasza és gázvédelmi szakasza, a budapesti **1.** és **2. gépkocsizó lövész zászlóalj páncéltörő ágyús század**ának egy-egy nehéz páncéltörő ágyús szakasza lövegek nélkül (valószínűleg az 1. lovashadosztályhoz beosztva), a budapesti **51. légvédelmi tüzérosztály 51/1.** és **51/2. légvédelmi ágyús ütege** (az 1. hegyidandárnak beosztva).

A székesfehérvári II. hadtesttől mozgósítva lett a komáromi **II/1. gépkocsizó közepes tarackos üteg** (az 1. hegyidandárhoz beosztva)[1231], a **102. személygépkocsi oszlop**, a komáromi **6/1. tehergépkocsi oszlop**[1232] és az érsekújvári **6. felderítő osztály páncéltörő**

[1221] HL, HM 1149/M.6/k.oszt.-1944.
[1222] HL, HM 12441/M.1/b.oszt.-1944. Valószínűleg Klöckner tehergépkocsikkal látták el.
[1223] Egy motorkerékpár, hat kis személyautó, négy 1,5 tonnás és egy 3 tonnás tehergépkocsi, egy pótkocsi. HL, HM 67457/eln.3/b.oszt.-1943.
[1224] Teljesen feltöltve, két üteggel, általában eredeti régebbi anyagával, Pavesi vontatókkal.
[1225] Egy készlet Matra-ELWE műhely gépkocsival. HL, HM 45922/eln.3/b.oszt.-1943.
[1226] Csak az osztály parancsnokságát, mivel az önálló századai mind mozgósítva voltak már.
[1227] Teljesen feltöltve: Mercedes-Benz távíró szakaszparancsnoki személyautókkal, Ford nehéz kábel gépkocsikkal, két Fiat 508C ésegy Fiat Torpedo személyautóval, Csepel csapatszállítóval, Klöckner tehergépkocsikkal, Rába AFi R/7a rádió gépkocsikkal, OD oktató gépkocsikkal, két parancsnoki páncélgépkocsival, a hiányzó személyautókat polgári készletből kisajátított anyaggal pótolva. HL, HM 442090, 443890, 490367, 503763, 520727, 530362 és 545346/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.
[1228] Állományát lásd 1943 augusztusánál.
[1229] Nevének megfelelően a Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt. autóbuszaival és gépjármű vezetőivel alakulatk meg.
[1230] Nevének megfelelően a Magyar Államvasutak Autóüzemének autóbuszaival és gépjármű vezetőivel alakultak meg.
[1231] Teljesen feltöltve, Bianchi és Puch motorkerékpárokkal, Fiat 508M és 508C kis személyautókkal, Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautókkal, Krupp félraj gépkocsikkal, Botond I és II raj gépkocsikkal, Ford 817T, Ford V8-51 és Klöckner közúti, Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsikkal, Krupp félraj gépkocsikkal és Pavesi vontatókkal. HL, HM 18194/eln.3/b.oszt.-1943., 441609, 461764, 467686, 515817, 545684 és 571601/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.
[1232] Valószínűleg 20 új Klöckner 3 tonnás tehergépkocsival.

ágyús szakasza. (A tehergépkocsi oszlopot és a páncéltörő szakaszt a hadműveleti területen lévő, valószínűleg 24. gyaloghadosztály vagy az 1. hegyidandár megerősítésére osztották be.)

A szombathelyi III. hadtest területéről az hajmáskéri **1. rohamtüzérosztály 2. és 3. ütege**, a szombathelyi **III/1. gépkocsizó közepes tarackos üteg**[1233], a hajmáskéri **101. gépkocsizó nehéz tüzérosztály** mindhárom ütege (egyenként két löveggel)[1234], a **103. személygépkocsi oszlop**, a szombathelyi **102. gépkocsi üzemanyag oszlop**, a keszthelyi **7/1. tehergépkocsi oszlop**[1235] és a soproni **7. felderítő osztály nehéz páncéltörő ágyús szakasza** mozgósított. (A tehergépkocsi oszlopot és a páncéltörő szakaszt a hadműveleti területen lévő 20. gyaloghadosztály megerősítésére osztották be.)

A pécsi IV. hadtest területéről vonult el a pécsi **IV/1. gépkocsizó közepes tarackos üteg**[1236], a **101. hadsereg vonat parancsnokság**, a pécsi **110. nehéz tehergépkocsi oszlop**[1237], a pécsi **10/1. tehergépkocsi oszlop**[1238] és a **10. felderítő osztály nehéz páncéltörő ágyús szakasza**.[1239] (A tehergépkocsi oszlop és a páncéltörő ágyús szakasz valószínűleg a 16. gyaloghadosztálynak volt beosztva.)

A szegedi V. hadtest területén az kecskeméti **V. önálló gépkocsizó közepes tarackos osztály**[1240] (a 20. gyaloghadosztályhoz beosztva a **13/1. tehergépkocsi oszlop**[1241] és a **13. felderítő osztály páncéltörő ágyús szakasza** lett mozgósítva. (A tehergépkocsi oszlopot és a páncéltörő szakaszt valószínűleg a 27. könnyű hadosztály megerősítésére osztották be.)

A debreceni VI. hadtest területéről a szolnoki **VI. önálló gépkocsizó közepes tarackos osztály**[1242] készült fel az elvonulásra.

A miskolci 7. kerületi parancsnokság miskolci **111. sebesültszállító gépkocsi oszlopot**[1243], illetve a 20. gyaloghadosztály [még nem mozgósított, elsősorban fogatolt] teljes seregvonatát mozgósította. Utóbbi a 20. vonatcsoport parancsnokságnak alárendelt miskolci **20/2. sebesültszállító gépkocsi oszlop**ot[1244] jelentette.

A kassai 8. kerületi parancsnokság területén mozgósított a kassai **108. gépkocsi szeroszlop**[1245] és a kassai **113. sebesültszállító gépkocsi oszlop**[1246].

A IX. hadtestnél mozgósítást rendeltek el a máramarosszigeti **102. gépkocsizó nehéz tüzérosztály** három ütegének (két-két löveggel, kiegészítve), a **103. gépkocsizó nehéz lőszerkezelő oszlop**nak, a kolozsvári **103. gépkocsi üzemanyag oszlop**nak és az összes addig nem mozgósított seregvonatának (**X. székely vonat parancsnokság**, **X/2.** és **X/3. székely**

[1233] Feltöltve, KV-50 vontatókkal átfegyverezve.

[1234] Feltöltve, a hadműveleti veszteségei pótolva többek között egy zsákmány kis személyautóval, Ford G917T és Klöckner tehergépkocsikkal, Botond raj gépkocsikkal és három Breda vontatóval. HL, HM 47892/eln.3/b.oszt.-1943., 441609/ált.3/b.oszt.-1943.

[1235] Valószínűleg 20 új Klöckner 3 tonnás tehergépkocsival.

[1236] Feltöltve, KV-50 vontatókkal felszerelve.

[1237] Anyaga a 10/2. tehergépkocsi oszlop anyagából került feltöltésre, valószínűleg régebbi Ford és/vagy új Klöckner tehergépkocsikkal. HL, 1471. 10.gy.ho., 539/M-1944.

[1238] Szinte biztosan 20 új Klöckner 3tonnás tehergépkocsival.

[1239] Három Botond II raj gépkocsi és három nehéz páncéltörő ágyú. HL, 1471. 10.gy.ho., 531/M-1944.

[1240] Teljesen feltöltve, kiegészítve egy Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautóval, négy Botond I raj gépkocsival és egy Ford tartály gépkocsival (vízszállításra), illetve régi anyaga lecserélve 18 KV-50 vontatóra és 29 Klöckner tehergépkocsira. HL, HM 6454/eln.3/b.oszt.-1943., 441609, 466564 és 505368/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.

[1241] Klöckner tehergépkocsikkal. HL, HM 549962/ált.3/b.oszt.-1943.

[1242] Régi anyagával teljesen feltöltve, Pavesi vontatókkal.

[1243] Valószínűleg Ford sebesültszállítókkal.

[1244] Valószínűleg Ford sebesültszállítókkal.

[1245] Egy készlet Matra-ELWE műhely gépkocsival. HL, HM 45922/eln.3/b.oszt.-1943.

[1246] Valószínűleg Ford sebesültszállító gépkocsikkal.

sebesültszállító gépkocsi oszlopok[1247], **X/2. székely tehergépkocsi oszlop**[1248],), a **101/3. rádiófelderítő század**nak, a 25. gyaloghadosztály teljes seregvonata (**25/2. sebesültszállító gépkocsi oszlop**nak[1249]). A mozgósítás első napja április 1., a menetkészültség határideje április 8. volt. A végső központi intézkedésig gépkocsikat saját állományból, illetve az igénybe vett polgári gépjárművek esetében térítési díj fizetése mellett kellett biztosítani.[1250] Minden érintett alakulat mozgósításának első napja április 1. volt, menetkészültségét pedig április 8-áig kellett elérnie. Rendeltetésük többségében az 1. hadsereg volt, a Kárpátokon túli területek megszállásával, kivéve a székely vonatalakulatoknál, melyeknek a feladata a Galíciából, Ukrajnából és Romániából menekülő katonai és polgári tömegek fogadása, szervezése és ellenőrzése volt.

Április 1-jén, a Tiszántúl hadműveleti területté nyilvánítása kapcsán az első intézkedések részeként fővezérségi vasúti étkező állomásokat hoztak létre a helyi békealakulatok terhére Zsibón, Désen, Szeretfalván, és Mádéfalván. A dési az ott alkalmazásban lévő légvédelmi alakulat állományából [IX. székely légvédelmi tüzérosztály], a többi helyi ellátó szervekből alakultak, kizárólag fogatolt állománnyal.[1251]

1944. április 1-jén pótlólag elrendelték a kolozsvári IX. hadtestnél a margittai **103. gépkocsizó nehéz tüzérosztály** mozgósítását.[1252] Mozgósításának első napja 10-e volt, ugyanakkor a mozgóképesség visszanyeréséről soron kívül a vezérkari főnökség 1. osztályának kellett gondoskodnia.[1253] A hagyományos gépjárművek esetében valószínűleg igénybevétel útján sikerült a megfelelő mennyiséget előteremteni. Azonban a Breda vontatók és a löveganyag általános hiánya miatt valószínűleg eltérő hadrenddel, a legutóbbi német szállításból származó gépvontatású közepes tarackokkal és KV-50 vontatókkal oldották meg a feltöltést.[1254]

1944. április 3-ával a már részben korszerűsített haderő korszerű páncélelhárításának megszervezéséről intézkedtek. A páncélromboló járőrök beállítása mellett a részben német, részben magyar gyártású 7,5 cm-es nehéz páncéltörő ágyúkra történő átfegyverzés lett a fő cél. Az intézkedés 14 seregtestet érintett, ahol kiemelten a gyalogezredek nehéz páncéltörő ágyús századainak felállításáról volt szó. Német forrásból 350 7,5 cm-es nehéz páncéltörő ágyút igényeltek a hozzá való lőszerrel és gépjárművekkel együtt. A Szabolcs hadrend szerinti szervezés részeként a fenti anyaggal ellátott alakulatok felszereléséhez 228 szóló és 197 oldalkocsis motorkerékpár, 52 közepes terepjáró személygépkocsi, 366 3 tonnás vontató, 373 1,5 tonnás terepjáró tehergépkocsi és 83 3 tonnás terepjáró tehergépkocsi volt szükséges. Ezt az anyagot részben új, részben meglévő anyagból kívánták fedezni.[1255]

Április 3-án törölték a budapesti I. hadtestnél a **101.** és **110.** a székesfehérvári II. hadtestnél a **102.**, a szombathelyi III. hadtestnél a **103.** és a szegedi V. hadtestnél a **105. személygépkocsi oszlop**ok mozgósítását a nagyarányú anyaghiány miatt. Az oszlopok

[1247] Ford sebesültszállítókkal.
[1248] Valószínűleg Klöckner tehergépkocsikkal.
[1249] Valószínűleg Ford sebesültszállítókkal.
[1250] HL, HM 12400/M.1/b.oszt.-1944. és Kszv. 4. doboz, 626/Kszv.hdm-1944.
[1251] HL, HM 1161/M.6/k.oszt.-1944.
[1252] Régi anyagát lecserélték új Puch motorkerékpárokra, használt Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautókra, egy Fiat Torpedo és két jugo kis személyautóra, Botond raj gépkocsikra, új Klöckner tehergépkocsikra és használt Breda vontatókra. A vontatók mennyisége azonban nem volt elegendő, melyeket valószínűleg a 102. tüzérosztály kiegészítésére használtak. HL, HM 7127, 19344, 19895/eln.3/b.oszt.-1943., 441609, 476604, 528047, 532484, 566243/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.
[1253] HL, HM 12520/M.1/b.oszt.-1944.
[1254] HSCS KV-50 vontatókból volt elegendő mennyiség központi készleten. A rendelés alatt álló lövegekből 15 cm-es 25 M. Skoda tarackok, vagy szintén 15 cm-es német nehéz tábori tarackok kerülhettek szóba.
[1255] HL, HM 1155/M.6/k.oszt.-1944.

meglévő hadianyagát feltöltési sorrendben a menetkészültségben fennálló hiányok megszüntetésére kellett felhasználni.[1256] Az alakulatokat valószínűleg a lefoglalt zsidó tulajdonú polgári készlettel kívánták feltölteni, mint leginkább felszabadítható anyagot, de ezt a kontingenst részben mozgásképessé kellett volna tenni, részben pedig a meglévő csapatok között már elosztották.

Április első napjaiban a Honvédelmi Minisztérium a várható további mozgósítások kapcsán előzetes számításokat végzett a haderő részére szükséges gépjárművek mennyiségéről, illetve az igényekhez szükséges anyagi vonzatokról. I. ütemben a már mozgósított alakulatoknál igénybevett polgári gépkocsikat (illetve lovakat és országos járműveket) váltották meg, azaz honvédségi tulajdonba venni. Ez 3158 gépkocsit jelentett. A II. ütemben egyéb költségekről szólt, ahol anyagi javak megváltása helyett a személyi háttér (behívás és képzés) financiális ügyeivel foglalkoztak. A III. ütemben a még nem mozgósított alakulatok szükségletét vették számon, „F", azaz felriasztási hadrend szerint. Megváltandó volt összesen 12496 polgári gépkocsi. Ide elsősorban a közületek, valamennyi hadiüzem és közlekedési vállalat gépjárművei tartoztak. A IV. ütemben pedig a székely határvédelmi erők igénybe vett anyagát kívánták megváltani, összesen 403 gépkocsit.[1257]

Április 6-án [újra] mozgósították a **201.** és **202. különleges műszaki zászlóaljak**at, kizárólag a nemtényleges legénység átképzésének felgyorsítása kapcsán. Megerősítették, hogy április 15-étől a zászlóaljak továbbra is Piliscsabára lesznek kihelyezve.[1258]

1944. április 7-ével a **Magyar megszálló erők parancsnoksága** beszüntette működését. (Személyi váltást és pótlást március 29-ével szüntették meg.[1259]) A törzs [egy részének] hazaszállítása után le kellett szerelnie. A hazaszállított hadianyagokat a budapesti I. hadtestnek kellett nyilvántartásba venni és más magasabb parancsnokságok hiányának megszüntetésére felhasználnia.[1260]

1944. április 8-án elrendelték az első nehéz páncéltörő ágyús és közvetlen aknavető alakulatok megalakítását. Ez a gyaloghadosztály felderítő osztályok nehéz páncéltörő ágyús szakaszainak megalakítását jelentette [a meglévő, kisebb űrméretű eszközökkel rendelkező alakulatok saját állományából], melyeket részben magyar gyártásból, részben német vásárolt anyaggal láttak el. Feltöltésüket a mozgósítandó hadihadrend szerinti sorrendben, a felriasztásnak megfelelően kellett elvégezni. Tehát előbb a mozgósított, majd a békehelyőrségben lévő alakulatokat kellett ütemezve átfegyverezni. Ez a gyalogezred-közvetlen, a huszárezred-közvetlen, gépkocsizó lövész, hegyidandár-közvetlen és felderítő zászlóaljak [osztályok] páncéltörő ágyús nehéz (7,5 cm-es) páncéltörő ágyús alakulatokká történő átállását jelentette. A (12 cm-es) aknavetőre való áttérés a gyalogezredek, huszárezredek, felderítő osztályok és felderítő zászlóaljak, illetve a hegyizászlóaljak aknavető alakulatait érintette. A páncéltörő egységek átállását április hónap közepétől, az aknavetőket május hónap elejétől tervezték. Az ütemezésnek megfelelően a gyorsított átképzést a Páncélos központi iskola végezte Esztergomtáborban. Egyszerre tartottak tanfolyamot löveganyag és gépkocsizó műszaki szempontból.

A gyalogezredeken túl a mozgósított 1.-6. gépkocsizó lövész zászlóaljak páncéltörő ágyús századainál és a 2. felderítő zászlóalj páncéltörő ágyús szakaszánál háromlöveges nehéz szakaszként, az 1. és 2. hegyidandár páncéltörő ágyús szakaszát hatlöveges felépítéssel kívánták átállítani. A hegyidandárok esete külön érdekes, mivel egy háromlöveges szakasszal

[1256] HL, HM 12522/M.1/b.oszt.-1944.
[1257] HL, HM 413/bbk.6/k.oszt.-1944.
[1258] HL, HM 12492/M.1/b.oszt.-1944.
[1259] HL, HM 1154/M.6/k.oszt.-1944.
[1260] HL, HM 12719/M.1/b.oszt.-1944.

eleve rendelkeztek hadműveleti területen. A hatlöveges második szakasz a meglévő 40mm-es lövegekkel felszerelt szakaszok átfegyverzését jelentette. Az átképzés időtartamára a harcoló szakaszok váltásáról az 1. és 2. gépkocsizó lövész zászlóalj szintén harcoló személyzetéből és felesleges állományából kellett gondoskodni. A lecserélt löveganyagot, felesleges személyzetet - kivéve a gépkocsivezetőket - haza kellett irányítani. Egy hatlöveges szakasz törzse két szóló motorkerékpárból, egy oldalkocsis motorkerékpárból és egy közepes terepjáró személygépkocsiból, a szakasz vonata négy 1,5 tonnás lőszerszállító tehergépkocsiból, illetve egy 1 tonnás konyha gépkocsiból állt. Azaz egy nehéz páncéltörő ágyús század összesen négy szóló-, öt oldalkocsis motorkerékpárral, egy közepes terepjáró személyautóval, nyolc 1,5 tonnás terepjáró lőszergépkocsival [Botondok lőszeres ládákkal], egy 1,5 tonnás terepjáró üzemanyag gépkocsival [Botond kannákkal], kilenc páncéltörő ágyú vontatóval [Botond később Steyr 1500], egy 1 tonnás javító gépkocsival, illetve két 3 tonnás (konyha és málha) terepjáró tehergépkocsival rendelkezett.[1261]

A még nem mozgósított 15. kerékpáros zászlóalj páncéltörő ágyús szakaszát (háromlöveges) és a huszárezredek közvetlen páncéltörő ágyús századainak átfegyverzését valamivel később igyekeztek végrehajtani.

A gyalogezredek hadműveleti területen lévő fogatolt páncéltörő ágyús szakaszainak pótalakulatai itthon egy-egy háromlöveges nehéz páncéltörő ágyús szakaszt alakítottak. Ehhez a hadműveleti területről is visszarendelhettek tapasztalt állományt, illetve a meglévő hatlöveges szakaszokat is kivonták.[1262]

Ugyancsak április 8-ával rendelték el a légitámadások esetén hirtelen felmerülő szállítási szükségletek kiegészítésére a „**légoltalmi közúti szállítási szervezet**” megalakítását. Feladata a légitámadások utáni sebesültszállítás, hajléktalanok elszállítása ideiglenes szállásra a mentett holmikkal együtt (pl. a budapesti Kerepesi út 29/b. alatti hajléktalan otthonba), romok eltakarítása és a kiürítéssel kapcsolatos személy és anyagszállítása elsősorban a vasútállomásokra. A szervezet maga egy vezető és egy szállító szervezetből állt. A vezető szervek közé az azonnal felállítandó „**légoltalmi közúti szállítás vezető**” a Városparancsnokságnál, az ”**I., II.** és **III. légoltalmi közúti szállítási körlet felügyelők**” a városligeti Műjégpályán (I. fogatolt vonatosztály), a népligeti Nagyvendéglőnél (Repülő hadosztály vonatosztálya) és a Marcibányi tér 1. szám alatt (I. gépkocsizó vonatosztály).

Az „**1.-9. számú fogatolt szállítási riadó központok**” működési területe az Újpest rakparton a Szent István parkig (1.), Újpest Káposztásmegyer Lóversenytér (2.), Régi lóversenytér északi fele (3.), a [felsőrákosi] lovassági gyakorlótér és levente ugrótorony környéke (4.), a Népliget a Simor utca keleti végéig (5.), a lóvásártér, illetve a csepeli vámmentes kikötő déli oldala (6.), Lágymányoson a Horthy Miklós híd[1263] déli végéig (7.), a Vérmező déli oldala (8.) és az Árpád fejedelem útja a Kisek. (Kőbányai Ifjúsági Sportegylet) Sportpályáig (9.) terjedtek.

A "**11.-17. számú gépkocsizó szállítási riadó központok**" működési területe és egyben a hozzájuk beosztott szállító-eszközök gyülekezési helye a kisrákosi gyakorlótér eleje (11.), az Ond vezér utca 22. (12.), a Városliget Mezőgazdasági Múzeum (13.), az Üteg utca 15. (14.), a Bertalan utca 4-6. (15.), a Városmajor utca 59. (16.) és az Üröm utca 64. (17.) voltak.

Az I. légoltalmi közúti szállítási felügyelő alárendeltségében a fogatolt légoltalmi riadó központok az 1/1.-1/9. kocsioszlopokat, a 2/1.-2/9. kocsioszlopokat, a 3/1.-3/9. kocsioszlopokat, illetve a 11. és 12. gépkocsizó szállítási központok ismeretlen (előre meg

[1261] HL, HM 12737/M.1/ny.oszt.-1944.
[1262] HL, HM 1172/M.6/k.oszt.-1944.
[1263] Ma Petőfi híd.

nem határozott) számú rögtönzött légoltalmi személy-, tehergépkocsi és autóbusz oszlopokat alakították meg.

A II. légoltalmi közúti szállítási felügyelő alárendeltségében a 4., 5. és 6. fogatolt légoltalmi riadó központok az 4/1.-4/6. kocsioszlopok, a 5/1.-5/10. kocsioszlopok, a 6/1.-6/4. kocsioszlopok, illetve a 13. és 14. gépkocsizó szállítási központoknál ismeretlen (előre meg nem határozott) számú rögtönzött légoltalmi személy-, tehergépkocsi és autóbusz oszlopok alakultak meg.

A III. légoltalmi közúti szállítási felügyelő alárendeltségében a fogatolt légoltalmi riadó központok az 7/1.-7/7. kocsioszlopokat, a 8/1.-8/8. kocsioszlopokat, a 9/1.-9/9. kocsioszlopokat, illetve a 15., 16. és 17. gépkocsizó szállítási központoknál ismeretlen számú rögtönzött légoltalmi személy-, tehergépkocsi és autóbusz oszlopok állították fel.

A budapesti légoltalmi közúti szállítási vezető egy személygépkocsit, illetve három honvédségi szolgálatra tekintetbe nem jövő (polgári) motorkerékpár lett kiutalva. A budapesti I.-III. légoltalmi közúti szállítási körlet felügyelők egyenként két motorkerékpárt és egy személygépkocsit kaptak. [fogatolt mozgókonyháik zsákmányolt, idegen hadseregektől származó eszközök voltak] A budapesti légoltalmi közúti szállító szolgálat gépkocsizó riadó központjaihoz [mint törzsekhez] egyenként egy személygépkocsit osztottak be.

A beosztott tiszteket és legénységet kizárólag idősebb korosztályból kikerülő gépkocsizó illetve vonatcsapatbeli, hadibeosztásra egyelőre ki nem jelölt állományból kellett beosztani, akik lehetőség szerint Budapesten éltek, méghozzá beosztási helyükhöz közel. Emellett az államrendőrség budapesti kapitányságától is beosztottak bizonyos mennyiségű embert. A riadó központoknál a Közérdekű munkaszolgálat országos felügyelője által felállított, Munkaügyi csoporthoz beosztott rakodó egységei kötelesek voltak jelentkezni a központok működési helyein, központonként egy rakodó csoport. A létszám feltöltéséhez a leventéket is igénybe lehetett venni, elsősorban a tanuló ifjúságból. Irodába gyorsírásban jártasokat, hírvivőnek kerékpáros vagy motorkerékpárral rendelkező [gyorsleventéket vagy saját gépjármű engedéllyel használó katonaállományú személyt] kellett beosztani. Ugyancsak tekintetbe jöttek a cserkészek. A BSZKRT. és egyéb sínpályához kötött villamos szállító egységek csatlakoztak a légitámadásokat követően a szervezethez. Elsőként, azonnali jelleggel a "lóversenytéri" 3., "csepeli" 6., "lágymányosi" 7. és "óbudai" 9. fogatolt-, illetve a "kisrákosi" 11., "városligeti" 13. és "városmajori" 16. gépkocsizó riadó központokat kellett felállítani, akár a többi személyi és anyagi rovására. A fogatolt egységekhez alapvetően olyan lovakat és járműveket osztottak be, amelyek a honvédségi igénybevétel alól mentesültek, így honvédségi érdekeket nem sértettek. A gépkocsizó szervezet elsősorban a MÁVAUT., a MATEOSZ., az IBUSZ., valamint az autóbusz- és taxivállalatok igénybevételét rendelte el. Emellett tekintetbe jött bármely Budapesten és annak 15 km-es körzetében lévő összes magán- és köztulajdonú személy- és tehergépkocsi. A szóba kerülő gépkocsikról részletes nyilvántartást kellett készíteni, hogy riadó esetén zökkenőmentesen, a tulajdonosok felesleges zaklatása nélkül megtörténhessen az igénybevétel. Felriasztáskor a gépkocsik az előre kijelölt gyülekező helyeken kötelesek voltak megjelenni, ahol a riadó központ parancsnokok rögtönzött személy- és tehergépkocsi oszlopokat alakítottak. A megalakított egységeket részben szállítási feladatokra osztották be, részben ideiglenesen elbocsájtották, hogy az egyes oszlopok 48 óránként válthassák egymást. A beosztott gépkocsivezetők honvédségi élelmezésben nem részesültek, egy-két napi hideg élelmüket maguknak kellett biztosítaniuk. A nemtényleges állomány egyenruhát nem kapott, polgári ruhában teljesített szolgálatot, ruhakoptatási díj ellenében. A tartalékos tisztek viselhették saját egyenruhájukat. A riasztás alatt honvédségi illetményeket folyósítottak a szolgálatot teljesítőknek, továbbá az igénybevett gépkocsik [lovak és fogatolt eszközök] után igénybevételi díjat kellett fizetni a

riadó időtartamára. A kiadásokat részben részleges mozgósítási hitelre, részben a Belügyminisztérium terhére számolták el. Megkülönböztetésük külön légoltalmi karszalag és érme kiutalását rendelték el. A honvédségi készletben tárolt gépjárművekből az I. hadtest saját hatáskörben ugyancsak alakíthatott hadtest-közvetlen oszlopokat, amelyeket a riadó központokhoz oszthatott be.[1264]

1944. április 12-én a **haditudósító osztály 1. századá**nak 1. szakaszát négy [BMW R75] oldalkocsis motorkerékpár beosztásával, azonnali jelleggel teljes hadiállományra kellett emelni. A szakasz menetkészültségét április 16-án kellett, hogy elérje.[1265]

Április 14-ei rendelkezés szerint a Megszálló Erő parancsnokság felszámolásával az állomány egy részével az 1. hadsereg parancsnokságát erősítették meg, fennmaradó anyagát állománykezelés szempontjából a budapesti I. hadtest vette át (a gépkocsikat is). A volt megszálló miskolci VII. hadtest szervezetileg nem változott, 5-e óta az 1. hadsereg alárendeltségében harcolt. Új hadrend szerinti átállását később hajtotta végre. A kassai VIII. hadtestparancsnokság[1266] (az 1., 5., 9., 12., 19. és 23. könnyű hadosztályokkal és saját, illetve addig megszálló erők-közvetlen csapatokkal) április 5-étől Magyar megszálló csoport megnevezést vett fel és közvetlenül a német Közép hadseregcsoport alárendeltségébe lépett. A kassai **8. kerületi parancsnokság** leszerelt, békealakulatként felvette újra a **VIII. hadtestparancsnokság** megnevezést. A Magyar megszálló erő parancsnokság megszűnésével a 2. hadsereg addig beosztott visszamaradó része (a főszállásmesteri hivatala és egyéb kisebb részek) június 15-éig befejezték működésüket. A kolozsvári IX. hadtestparancsnokság visszatért békeállományra, ugyanakkor megengedték, hogy saját hatáskörben megerősítse szervezetét az új hadrendi tábla szerinti átállás kapcsán. (Tehát a leszereléssel nem küldte el a teljes többletszemélyzetet.)

Április 27-ével részleges mozgósítást rendeltek el a nyíregyházi 1. lovashadosztály részére. A szegedi V. hadtest területén mozgósított az 1. lovashadosztály összes érintett csapatalakulata (szabadkai **2. huszárezred**[1267], a kiskunhalasi **15. kerékpáros zászlóalj**[1268], a zentai **1. lovas harckocsi zászlóalj**[1269] és a szegedi **55. légvédelmi tüzérosztály** három üteggel[1270]), valamint a seregvonatából a szabadkai **1. lovashadosztály vonatparancsnokság**, a szabadkai **1/1. lovas gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság**, a nyíregyházi **1/2. lovas gépkocsizó légvédelmi géppuskás század**, a szegedi **1/2. lovas sebesültszállító gépkocsioszlop**[1271], az óbecsei **1. lovas műszaki oszlop**, a zentai **1/4. gépkocsizó**

[1264] HL, HM 1178/M.6/k.oszt.-1944.
[1265] HL, HM 12734/M.1/b.oszt.-1944.
[1266] Négy Klöckner tehergépkocsival, egy Puch motorkerékpárral és két igénybevett autóbusszal. HL, HM 504641/ált.3/b.oszt.-1943.
[1267] Egy huszárezred egységesen parancsnokságból, ezred-közvetlen árkász, távbeszélő, aknavető szakaszokkal, páncéltörő ágyús századdal és gépvontatású üteggel és két huszárosztályból állt. Egy huszárosztály törzsből, árkász, távbeszélő, rendészeti szakaszokból, három lovas századból, egy géppuskás századból, aknavető századból és páncéltörő ágyús századból állt.
[1268] A 15. kerékpáros zászlóalj törzsből, három kerékpáros és egy géppuskás századból, gépvontatású tarackos ütegből, árkász, távbeszélő és páncéltörő ágyús szakaszokból, illetve egy páncélgépágyús szakaszból állt.
[1269] Az 1. lovas harckocsi zászlóalj törzsből, törzsszázadból, egy nehéz és három közepes harckocsi századból, szállító oszlopból és műhely szakaszból állt. Teljesen feltöltötték, régi gépjárművei mellé új Klöckner tehergépkocsikat és Opel Matra-ELWE műhely gépkocsikat is kiutaltak. HL, HM 522722/ált.3/b.oszt.-1943.
[1270] Bianchi és Puch motorkerékpárokkal, Fiat 508M és Ford kis személyautókkal, Mercedes-Benz közepes terepjáró személyautókkal, Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsikkal, Botond raj gépkocsikkal, Ford G817T, Klöckner és orosz Ford tehergépkocsikkal, KV-40 vontatókkal és egy Fiat 15 ter oktató gépkocsival. HL, HM 539690, 572125/ált.3/b.-oszt.-1942., 61408/eln.3/b.oszt.-1943., 450802, 454255, 494487, 505368/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.
[1271] Valószínűleg nyolc honvéd Phänomen sebesültszállítóval. HL, HM 450082/ált.3/b.oszt.-1943.

hadihídoszlop, összesen 412 gépjárművel, valamint a horgosi **1/3.** és **1/4. lovas tehergépkocsi oszlop** gépjárművek nélkül.

A debreceni VI. hadtest [vagyis a megalakuló 6. kerületi parancsnokság] területéről a debreceni **1/1.** és **1/2. lovas tehergépkocsi oszlopok**, a debreceni **1/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop**, a debreceni **1/5. lovas tehergépkocsi oszlop**[1272], a debreceni **1. lovas gépkocsi szeroszlop**[1273] és a debreceni **1/1. lovas gépkocsi üzemanyag oszlop**[1274] mozgósított, összesen 136 gépjárművel.

A kassai VIII. hadtest területéről a nyíregyházi **1. lovashadosztály parancsnokság**, a **tüzérparancsnok**, az összes érintett csapatalakulat (nyíregyházi **4. huszárezred**, nyírbátori **3. gépvontatású könnyű tüzérosztály** három üteggel, zentai **4. gépkocsizó utász század**[1275]), a seregvonatból, a nyíregyházi **1/1.** és **1/2. lovas gépkocsizó sütőoszlopok** készültek fel az elvonulásra, összesen 200 gépjárművel.

A kolozsvári IX. hadtest területéről az összes csapatalakulat (**3. huszárezred** és a nagyváradi **1. lovas híradó század**), illetve a kolozsvári **3. felderítő zászlóalj 1. páncélgépkocsi százada** mozgósított[1276], összesen 30 gépjárművel. A zászlóalj többi része békehelyőrségében maradt.

A hadosztály minden gépkocsizó páncéltörő ágyús alakulatának (huszárezredek, huszárosztályok és 15. kerékpáros zászlóalj) átfegyverzés után a lövegek számával megegyező mennyiségű, megfelelő minőségű új [Uhri felépítményes Steyr 1500A terepjáró] vontatót utaltak ki. Ez legfeljebb 36 vontatót és löveget jelenthetett, huszárezred-közvetlenként hármat-hármat, huszárosztályonként szintén hármat-hármat, illetve a kerékpáros zászlóaljnál összesen kilencet nehéz páncéltörő ágyúkból és Steyr vontatókból.

Az 1. lovashadosztály kérésére a Honvédelmi Miniszter a tradicionális, félkörben pont jelzést utalta ki, amelyet minden gépkocsira és országos járműre felfestettek. Ez a részleges mozgósítás összesen 778 gépkocsit érintett.[1277] A mozgósított hadosztály viszont egyelőre nem indult el hadműveleti területre.

Ugyancsak 27-ével több hadsereg-közvetlen alakulatot visszairányítottak mozgósítási állomáshelyükre leszerelésre, mivel az 1. hadseregnél és a Megszálló erőknél beosztott vonatcsapatok a végrehajtott átrendezéssel feleslegessé váltak.[1278] A budapesti I. hadtest területén szerelt le a **104. hadsereg vonat parancsnokság**, a **101. (MATEOSZ) tehergépkocsi oszlopot**, a **102. gépkocsizó sütőoszlop**, a **101. sebesültszállító gépkocsi oszlop** és a **102. gépkocsi szeroszlop**[1279]**.** A székesfehérvári II. hadtestnél a **101. gépkocsi üzemanyag oszlop**, a szombathelyi III. hadtestnél a **105. gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság**, a debreceni VI. hadtestnél a **103. hadsereg vonat parancsnokság** szerelt le. A kassai 8. kerületi parancsnoksághoz szállították haza a huszti **109. gépkocsizó**

[1272] Az oszlopok Klöckner tehergépkocsikkal, illetve Ford BB sebesültszállítókkal. HL, HM 530126/ált.3/b.oszt.-1943.
[1273] Egy készlet Matra-ELWE műhely gépkocsival. HL, HM 45922/eln.3/b.oszt.-1943.
[1274] Ford G917T tartály gépkocsikkal.
[1275] Régi gépjárművei mellett kapott Botond I raj gépkocsikat és Klöckner tehergépkocsikat is. HL, HM 517841/ált.3/b.oszt.-1943.
[1276] A 3. felderítő zászlóalj törzse, árkász, távbeszélő, páncéltörő ágyús és műhely szakaszai, illetve a 3/2. páncélgépkocsi század maradt otthon. Anyaga vegyes volt, régi anyagát Puch motorkerékpárokkal, Skoda kis személyautókkal, egy Breda vontatóval, orosz Fod 3 tonnás tehergépkocsikkal, Ford BB sebesültszállítóval, Botond I raj gépkocsikkal erősítették meg, illetve cserélték le. 26 Csaba páncélgépkocsival rendelkezett összesen. Hl, HM 19895, 21566/eln.3/b.oszt.-1943., 528047/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.
[1277] HL, HM 1228/M.6/k.oszt.-1944.
[1278] A Megszálló csoporttól leszerelő alakulatok mögött "(MCS)" megjelölést alkalmazok. A többi az 1. hadsereg közvetlen alakulata volt.
[1279] Egy készlet Matra-ELWE műhely gépkocsival. HL, HM 45922/eln.3/b.oszt.-1943.

vonatcsoport parancsnokságot és a **107. gépkocsi szeroszlop**ot[1280], a kolozsvári IX. hadtesthez pedig a **109. gépkocsi szeroszlop**ot[1281]. A leszerelt vonatcsapatok anyagukat leszereléskor szinte biztosan átadták a hadműveleti területen maradó alakulatoknak.[1282]

Április 28-án[1283] az első ütemben a mozgósított budapesti 1., szolnoki 10., debreceni 11., nyíregyházi 12., miskolci 13., egri 14., békéscsabai 19., kassai 21., losonci 23., ungvári 24., nagyváradi 25., dési 26., marosvásárhelyi 27., és marosvásárhelyi 57. gyalogezredek nehéz páncéltörő ágyús szakaszainak kibővítését kezdték meg. Megalakították a budapesti I. hadtestnél az 1. gyalogezred, a debreceni 6. kerületi parancsnokságnál a 10. gyalogezred, a miskolci 7. kerületi parancsnokságnál a 13. gyalogezred, a kassai 8. kerületi parancsnokságnál a 12. gyalogezred, a kassai 4., ungvári 5. és munkácsi 6. gépkocsizó lövész zászlóaljak közvetlen páncéltörő ágyús századainak egy-egy háromlöveges szakaszát, továbbá a kolozsvári IX. hadtest 27. gyalogezredének szakaszát, illetve az 1. és 2. hegyidandár újonnan felállított szakaszait. Az ezredek többségénél tehát a már kiképzésen lévő I. szakaszok mellett új II. és III. szakaszok felállításáról volt szó. A gépkocsizó lövész zászlóaljak mozgósított 40 mm-es szakaszait a nehéz szakaszok kiérkezésekor haladéktalanul haza kellett indítani békehelyőrségükbe.[1284] Ugyanez vonatkozott a május elején elkészülő 2. felderítő zászlóalj nehéz páncéltörő ágyús szakaszára is.[1285] A meglévő 37 mm-es és 40 mm-es szakaszok gépjárművei Krupp vontatók voltak, ezeket illetve magukat a lövegeket a seregtestek hiányainak pótlására használták fel, majd a fennmaradó anyagot irányították haza. A megalakuló szakaszok és századok általában új személyi és technikai anyaggal alakultak meg, lövegeik a németek által elsőként átadott 31 nehéz páncéltörő ágyú beosztásából származtak, a fennmaradó hiányokat viszont később a hadműveleti területen az elvonult csapatokból kellett fedezni. A gyalogezredeknél meglévő állományból ezredenként két szóló motorkerékpárt és hat Botond raj gépkocsit Munkácsra kellett irányítani gépjármű vezetőkkel együtt. Onnan hadműveleti területre kellett vonulniuk. Amennyiben még nem álltak rendelkezésre, az érintett hadtest/kerület parancsnokságoknak bármely alakulatuk rovására kellett összeállítani a szükséges gépjárműveket május 1-jéig. A hadműveleti területen történő átadás után a feladatot végrehajtó gépjármű vezetők békebeosztásába vonulhattak be.[1286]

A mozgósított 16. gyaloghadosztály 10. gyalogezredének esetében egy raj (egy szóló-, egy oldalkocsis motorkerékpár[1287], három Botond vontató és egy Botond csapatszállító) Esztergomtáborban, két raj (két szóló motorkerékpár, hat Botond vontató) pedig hadműveleti területen lett átállítva. A 11. és 19. gyalogezredek nehéz páncéltörő ágyús szakaszait egyaránt hadműveleti területen adtak át közvetlenül, egyenként három szóló és egy oldalkocsis motorkerékpárral, kilenc Botond vontatóval, illetve egy 3 tonnás terepjáró tehergépkocsival.[1288] A 20. és 24. gyaloghadosztályok 13., 14. és 23., illetve 12., 21. és 24. gyalogezredeinek szakaszait pontosan úgy hozták létre, mint a 16. hadosztály ezredeinél, tehát egy szakaszt a hátországban, kettőt-kettőt hadműveleti területen. Az 1. és 2. hegyidandárok szakaszait Esztergomtáborból szállították ki, egyenként egy -egy szóló- és oldalkocsis motorkerékpárral, három Botond vontatóval, egy Botond csapatszállítóval és egy 1,5tonnás

[1280] Egy készlet Matra-ELWE műhely gépkocsival. HL, HM 45922/eln.3/b.oszt.-1943.
[1281] Egy készlet Matra-ELWE műhely gépkocsival. HL, HM 45922/eln.3/b.oszt.-1943.
[1282] HL, HM 12854/M.1/b.oszt.-1944.
[1283] Eredetileg már 13-ával elrendelték a következő szakaszok megalakítását: HM 12799/M.1/ny.oszt.-1944.
[1284] HL, HM 1185/M.6/k.oszt.-1944.
[1285] HL, HM 1217/M.6/k.oszt.-1944. és HM 12975/M.1/ny.oszt.-1944.
[1286] HL, HM 13055/M.1/ny.oszt.-1944.
[1287] Jellemzően teljesen új Puch szóló és BMW oldalkocsis motorkerékpárok kerültek beosztásra.
[1288] Egyaránt lehetett nagyjavított Marmon-Ford vagy új Klöckner terepjáró tehergépkocsi.

terepjáró tehergépkocsival.[1289] A 4., 5. és 6. gépkocsizó lövész zászlóaljak szakaszait szintén Esztergomtáborból indították, egyenként csupán három Botond vontatóval. A szakaszok egyéb gépjárműveit valószínűleg a hadműveleti területen lévő szakaszok gépjárművei adták. A budapesti 1. gyalogezred szakaszának egy raja itthon, kettő a hadműveleti területen lett átállítva. Összesen három szóló-, egy oldalkocsis motorkerékpárral, kilenc Botond vontatóval és egy Botond csapatszállítóval rendelkezett. A 25. gyaloghadosztály 25. és 26. gyalogezred, illetve a 27. könnyűhadosztály 57. gyalogezred nehéz páncéltörő ágyús szakaszai hadműveleti területen lettek átfegyverezve, egyenként három szóló-, egy oldalkocsis motorkerékpárt, kilenc Botond vontatót és egy 3 tonnás terepjáró tehergépkocsit kaptak. A 27. könnyű hadosztály 27. gyalogezred szakaszának egy raja itthon, kettő hadműveleti területen került átállításra, összesen három szóló-, egy oldalkocsis motorkerékpárral, kilenc Botond vontatóval és egy Botond csapatszállítóval. A kinn lévő szakaszok váltásakor a meglévő lőszeres gépkocsikat megtartották, vagy a keletkezett veszteségeket pótolhatták belőlük. A 2., 3. és 4. huszárezredek és a 2. felderítő zászlóalj szakaszait május 10-e környékére tervezték átszervezni, de már erre a célra rendszeresített Steyr 1500A vontatókkal.[1290]

Május 1-jével a **14. önálló gépkocsizó könnyű tarackos üteg** át kellett költöznie Kolozsvárról Hajmáskérre, helyszűke miatt azonban Soly községben szállásolt el. Ugyancsak áthelyezésre került a **14. önálló gépkocsizó könnyű tarackos pótüteg** is.[1291]

Május 2-án, a korábban mozgósított **52/4. gépkocsizó távíró építő század**ot hiányai miatt csak 17 gépjárművel szerelték fel, a ki nem utalható tehergépkocsik helyett országos járműveket osztottak be.[1292]

Május 3-ától kezdődően a 150. gépkocsizó nehéz tüzérosztály azonnali hatállyal átszervezték négyüteges sorozatvető osztállyá. Új neve **150. gépkocsizó sorozatvető osztály**ra változott, békehelyőrsége Rimaszombat maradt. Előírt állományát elméletileg csak az 1944/45-ös hadrend életbe léptetésével vethette fel, addig a meglévő nehéz tüzérosztály állományának átképzésével számolhatott.[1293] Elméletileg a tüzérosztálynak tíz motorkerékpárral, hat kis személyautóval, tíz 3 tonnás tehergépkocsival (ebből egy pótkocsival, kilenc oktató gépkocsival (OD), öt közepes terepjáró személyautóval (Mercedes-Benz), 22 1,5 tonnás terepjáró tehergépkocsival (Botond), 24 sorozatvető vontatóval (Krupp L2H43 és L2H143, ugyanennyi német gyártású vetővel) és egy R/6 rádió gépkocsival kellett rendelkeznie.[1294] Az átállítás azok után történt, hogy a nehéz tüzérosztály átképzése egy német sorozatvető kiképző keret segítségével egy hónap alatt lezajlott.[1295]

Május 5-én azonnal mozgósították a miskolci 7. kerületi parancsnokságnál a **VII/1. gépkocsizó közepes tarackos üteg**et 22 gépkocsival (az 1. lovashadosztályhoz beosztva)[1296] A budapesti I. hadtest felállította a **201.-204. sebesültszállító autóbusz oszlopok**at, egyenként 11 gépjárművel, valószínűleg kiképzési céllal, egyelőre mozgósítás nélkül.[1297]

[1289] Ez is minden bizonnyal Botond volt.
[1290] HL, HM 1733/M.6/k.oszt.-1944.
[1291] HL, HM szárnysegéd 188-1944.
[1292] HL, HM 13037/M.1/b.oszt.-1944.
[1293] Az 1944/45-ös békehadrend nem lépett végül soha életbe.
[1294] HL, HM szárnysegéd 201-1944. Az állomány zömét megtartották, melyek jellemzően új Puch motorkerékpárok, Skoda kis személyautók, Opel Kadett közepes személyautók, Klöckner tehergépkocsik, Botond II raj gépkocsik voltak. A Breda nehéz vontatókat Krupp vontatókra cserélték, melyek valószínűleg a huszárezredeknél lecserélt régi Krupp L2H43 vontatók voltak. HL, HM 556687/ált.3/b.oszt.-1942., 58789/eln.3/b.oszt.-1943., 411925, 514602 és 569280/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.
[1295] HL, HM szárnysegéd 212-1944.
[1296] HL, HM 1263/M.6/k.oszt.-1944. és HM 13097/M.1/b.oszt.-1944.
[1297] HL, HM 12604/M.1/b.oszt.-1944.

Az 1943-ban bevezetett háromezredes hadosztályokra való átszervezést a megszálló csapatoknál csak 1944 tavaszán hajtották végre. A Magyar megszálló csoport parancsnokságot **II. tartalék hadtestparancsnokság**ra nevezték át. Ezzel egyidőben, igen rövid idő alatt végrehajtották az alárendeltségében lévő könnyűhadosztályok átállítását három gyalogezredes rendszerre. A hadtestparancsnokság alárendelt részei két csoportra oszlottak. Az északi rész az addig megszálló **1.**, **5.**, **9.**, **12.** és **23. könnyűhadosztályok**, illetve az alárendelt közvetlenekből alakult meg. Ezek kerültek a II. tartalék hadtesthez. A déli részt az újonnan alakuló **18.** és **19. tartalék hadosztályok** képezték. Ezek a 18., 19., 21. és 201. könnyű hadosztályokból alakultak és az 1. hadsereg alá léptek. Azokat, amelyek egyik csoporthoz sem lettek beosztva, részben hazaszállították, részben feloszlatták. Az így felszabaduló anyag a hadműveleti területen maradt alakulatoknál pótlásként volt felhasználva.

A **9. könnyűhadosztály** nem alakult át tartalék hadosztállyá, azonnali hatállyal feloszlatták. A 9. önálló légvédelmi gépágyús üteg anyagát az 5., 12. és 23. önálló légvédelmi gépágyús ütegek között osztották szét. Az **1.**, **21.** és **201. könnyűhadosztály parancsnokságok**at törölték a hadrendből, személyzetüket leszerelték. Számos alakulatot, elsősorban fővezérség-közvetlen alakulatokat átszámoztak az átszervezéskor. Az új 18. és 19. tartalék hadosztályok állományát megszálló feladatoknak megfelelő könnyebb felszereléssel láttak továbbra is el. Ugyanakkor megkezdték a munkálatokat a II. tartalék hadtest gyalogezredeinél egy-egy nehéz páncéltörő ágyús század és a gyalogzászlóaljaknál egy-egy közvetlen páncéltörő ágyús szakasz kiegészítését négylövegesre. Megkezdődött a két üteges rimaszombati **151. sorozatvető tüzérosztály** felállítása is.

A komáromi **5. tartalék hadosztály** teljes mértékben motorizált alakulatai:

- székesfehérvári **5. légvédelmi gépágyús üteg**
- komáromi **5/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop**
- komáromi **5/2. sebesültszállító gépkocsi oszlop** (előtte 9/1., eredetileg 8.)
- komáromi **5/1. tehergépkocsi oszlop** (előtte 107., 1942-ig 113.)
- komáromi **5/2. tehergépkocsi oszlop** (előtte 109.)

A kaposvári **12. tartalék hadosztály** parancsnokság motorizált alakulatai:

- pécsi **12. légvédelmi gépágyús üteg** (előtte kassai VIII/4., eredetileg VIII/2. gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg).
- pécsi **12/1. tehergépkocsi oszlop** (előtte 9/2., eredetileg III/2.)[1298]
- pécsi **12/2. tehergépkocsi oszlop** (eredetileg 136. MATEOSZ)[1299]
- pécsi **12/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop** (eredetileg 102.)
- **12/2. sebesültszállító gépkocsi oszlop** (eredetileg 104.)[1300]

Szolnoki **18. tartalék hadosztály** parancsnokság:

- békéscsabai **18. légvédelmi gépágyús üteg**
- debreceni **18/1. tehergépkocsi oszlop** (előtte 170., eredetileg 21. rögtönzött)
- debreceni **18/2. tehergépkocsi oszlop** (előtte 18.)
- debreceni **18/2. sebesültszállító gépkocsi oszlop** (eredetileg 103.)

Egri **19. tartalék hadosztály** parancsnokság:

- miskolci **19/1. tehergépkocsi oszlop** (eredetileg 113[1301])
- miskolci **19/2. sebesültszállító gépkocsi oszlop** (előtte 106.)
- miskolci **19/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop**

[1298] Valószínűleg Ford G917T tehergépkocsikkal.
[1299] Gépjárművei valószínűleg megváltott MATEOSZ tehergépkocsik voltak.
[1300] A két oszlop állománya alapvetően a jogelődök korábban ismertetett anyagával rendelkezett.
[1301] Ez a 113. tehergépkocsi oszlop nem azonos az 1942 márciusában 107-re átszámozott oszloppal, ezt követően állították fel új 113. oszlopként.

Nyíregyházi **23. tartalék hadosztály** parancsnokság:
- kassai **23. légvédelmi gépágyús üteg** (előtte 15.)
- kassai **23/1. tehergépkocsi oszlop** (előtte 15/2., eredetileg V/2.)
- kassai **23/2. tehergépkocsi oszlop** (eredetileg 132. MATEOSZ)[1302]
- kassai **23/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop** (előtte 18/2.)
- kassai **23/2. sebesültszállító gépkocsi oszlop** (előtte 15/1., eredetileg 15.[1303])
- kassai **23. gépvontatású sütőoszlop** (eredetileg 202.)

A II. tartalék hadtest közvetlen alárendeltségébe léptek a Megszálló csoport parancsnokságától a **101. önálló páncélos század**, az átszervezett **IX. (székely) gépkocsizó híradó zászlóalj** (mind a négy százada), a **101. villamos műszaki üzemszakasz**, a **104. gépkocsizó vonat parancsnokság**, a **152. tehergépkocsi oszlop[1304]**, a **110.** és **111. gépvontatású sütőoszlopok**, a **9/2. sebesültszállító gépkocsi oszlop**, budapesti **101.** és szegedi **115. gépkocsi szeroszlopok.**[1305]

Az 1. hadsereg alárendeltségébe lépett a Megszálló erőktől a **102. gépkocsizó távíró üzemi század**, a **150/4. gépkocsizó távíró építő század**, a **105. üzemanyagszállító oszlop** és a **115. tehergépkocsi oszlop**.

Fővezérség-közvetlenek maradtak a **101/1. gépkocsizó rádió felderítő század** (német alárendeltségben), a **101. gépkocsi anyagjavító műhely század**, illetve a **150/5. gépkocsizó távíró (építő) század**.

A **102. önálló páncélos század** a szovjet páncélosokkal szemben elszenvedett veszteségei után teljes egészében feloszlatásra került. Anyagát (három Toldi könnyű harckocsit, három Csaba páncélgépkocsi és valamennyi gépjárművét) hadműveleti területen átadta a 2. páncélos hadosztálynak (3. harckocsi ezred és 2. felderítő zászlóalj), a személyi állomány zöme pedig leszerelt.

Teljes egészében leszerelt a **15. légvédelmi gépágyús üteg**, a **15. gépkocsizó egészségügyi féloszlop**, a **105. sebesültszállító gépkocsi oszlop**, a **26. légvédelmi gépágyús üteg**, a **26/1. sebesültszállító gépkocsi oszlop**, illetve a **131/1.**, **131/2.** és **131/3. légvédelmi gépágyús ütegek.**

Az átszervezések kapcsán feleslegessé váltak és így szintén leszerelésre kerültek az **54. gépkocsizó híradó zászlóalj** részei, a **103. hadsereg-közvetlen gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság**, a **105.** és **109. gépkocsizó vonat parancsnokságok**, a budapesti **101. (MATEOSZ) tehergépkocsi oszlop**, a **101. üzemanyagszállító oszlop**, a **101. sebesültszállító gépkocsi oszlop**, a **102.**, **107.** és **109. gépkocsi szeroszlopok**.

Az **54. hadsereg-közvetlen gépkocsizó híradó zászlóalj**at teljes egészében elosztották, átnevezték vagy hazaküldték. A debreceni **VI. gépkocsizó híradó zászlóalj parancsnoksága**, **VI/1. híradó százada** megmaradtak, a **VI/3. híradó század**ot az 54/3. híradó század kétharmadából töltötték fel, a **VI/2. híradó század** pedig az 54/2. híradó század törzséből és eredeti állományából alakult újra átnevezéssel. Egy szakasza leszerelt. Az újjászervezett kolozsvári **IX. híradó zászlóalj parancsnokság**át az 54. híradó zászlóalj parancsnokságából állították fel újra. **IX/1. híradó század**át a IX. önálló híradó építő századból, a **IX/2. híradó század**ot a IX. önálló híradó építő század részeiből, illetve az 54/2. híradó század zöméből, a IX/3. híradó századot pedig az 54/3. híradó század törzséből és a IX. önálló híradó építő század zöméből szervezték meg. Az új **IX/4. gépkocsizó távíró század** egyelőre egyetlen

[1302] Ford V8-51 és Ford 817T tehergépkocsikkal volt ellátva.
[1303] A [10]2. könnyű hadosztály sebesültszállító gépkocsi oszlopaként 1943. szeptember 7-én két sebesültszállítót kapott pótlásként. HL, HM 520708/ált.3/b.oszt.-1943.
[1304] Az alakulatról semmilyen adattal sem rendelkezünk.
[1305] Egy-egy készlet Matra-Elwe műhely gépkocsival. HL, HM 45922/eln.3/b.oszt.-1943.

fogatolt állománnyal rendelkezett. A IX. önálló híradó építő század néhány kisebb része, köztük két gépkocsizó híradó állomást leszereltek, anyagát valószínűleg beosztva a zászlóalj feltöltésére.[1306]

Május 6-án mozgósították a korábbi riadóztatást követően a budapesti I. hadtestnél a **201.**, **202.**, **203.** és **204. sebesültszállító autóbusz oszlop**okat összesen 44 gépkocsival (valószínűleg egy-egy személyautóval és tíz-tíz autóbusszal).[1307]

Május 6-ai állapot szerint a **201**. és **202. gépkocsizó különleges műszaki zászlóaljak** már bevethető állapotban voltak. A két alakulatot teljesen egyszerre, egyenlő mértékben, lépésenként, a beérkező anyag és kiképzés állapota szerint töltötték fel. Személyi állományuk kb. 95%-ban volt feltöltve. Személygépkocsikban és motorkerékpárokban az előírt mennyiséggel rendelkeztek. A tűzoltó szerkocsikat 2/3 arányban már átvették, a többi 1/3 pedig átvétel alatt állt. Tehergépkocsikból a három-három 1,5 tonnással már előírt mennyiségben, 3 tonnás tehergépkocsikból viszont csak kilenccel rendelkeztek. További hat-hat darab kiutalására vártak. A hiányzó anyagot igénybevett gépkocsikkal igyekeztek pótolni, azonban ezek állapota olyan gyenge volt, hogy nem lehetett velük számolni. Az előírt R/14 rádiókkal (gépkocsikra szerelve) nem rendelkeztek, központi kiutalásukra még nem érkezett parancs.[1308] A zászlóaljak az április végén - május elején történt bombatámadások alkalmával műszaki járőrök bevetésével sikeresen működtek, tűzoltó kiképzésük alapján pedig május 10-étől szükségszerűen bevethetőkké váltak. A 202. különleges műszaki zászlóalj május elején kiütéses tífusz miatt Anyácsapusztán elkülönítve folytatta kiképzését.[1309]

Május 11-én leszerelték a **Székely határvédelmi parancsnokság**gal együtt a felesleges, feladat nélküli vonatalakulatokat (**X/1.-X/3. székely sebesültszállító gépkocsi oszlopok**). A leszerelendő alakulatok készültségben maradtak, így parancs esetén 48 órán belül mozgósíthatóak maradtak. Az alakulatok leszerelésére azért került sor, mert a Székelyföldre menekült csoportok segítésében, illetve a terület ellátásában nem láttak már el lényeges feladatokat.[1310]

Május 13-án mozgósították miskolci 7. kerületi parancsnokság területéről a német anyaggal felszerelt rimaszombati **151. sorozatvető tüzérosztály** parancsnokságot, illetve 1. és 2. sorozatvető ütegét.[1311] A mozgósítás első napja május 15-e volt, menetkészültségi határidő nélkül, attól függően, mikor fejezik be a kiképzést és a felszerelés átvételét. (A sorozatvető osztály csak június 21-én indult el.[1312])

Május 14-től a kiképzés és feltöltés céljából Esztergomtáborban lévő kiskunhalasi **3/III. harckocsi zászlóalj**, amely hiányos felszereltsége miatt áprilisban nem tudott ezrede többi alegységével a hadműveleti területre vonulni, miután megkapta hiányzó harckocsijait, visszatért békeállomáshelyére. Ezt követően a zászlóalj törzse, a 3/9. és 10. nehézharckocsi-század, a 3/11. és 12. közepes harckocsi század, valamint a 3/III. harckocsi zászlóalj páncélgépágyús szakasza, a 3/III. harckocsi zászlóalj műhelyszakasza és a 3/III. harckocsi zászlóalj szállítószázada (és nyolc Turán harckocsi pótlásként) pedig hadműveleti területre indult Kiskunhalasról Nadwornára.[1313]

[1306] HL, HM 1280/M.6/k.oszt.-1944.
[1307] HL, HM 1263/M.6/k.oszt.-1944.
[1308] Feltételezhetően azért, mert a kijelölt Ford alvázak átépítése elhúzódott és azokra a légierőknek volt szüksége
[1309] HL, HM szárnysegéd 208-1944.
[1310] HL, HM 13176/M.1/b.oszt.-1944.
[1311] HL, HM 13167/M.1/b.oszt.-1944.
[1312] HL, KSZV, 3. doboz, június 21-ei parancs.
[1313] HL, KSZV, 3. doboz, május 14-ei, 15-ei, 16-ai, 17-ei és 18-ai parancsok.

Május 15-ével a kiképzésen lévő **202**. és újonnan megalakuló **203. gépkocsizó különleges műszaki zászlóaljak** békehelyőrségét megcserélték, így a 202. különleges műszaki zászlóalj békehelyőrsége Dunaharasztiba, a később megalakuló 203. különleges műszaki zászlóaljé pedig Gödöllőre került.[1314] Május 16-ával a 202. különleges műszaki zászlóaljat együttműködési gyakorlatra helyezték ki Piliscsabáról Franciavágásra (Veszprém vármegyei Ugod község).[1315]

Május 16-án mozgósították a hajmáskéri **1. rohamtüzérosztály 1. ütegét** is, összesen tíz Zrínyi 105 rohamtarackkal. A korábban mozgósított ütegek számozása ekkor vált véglegessé, tehát Galíciában így a **1/2.** és **1/3. rohamtüzér ütegek** harcoltak. A menetkészültséget június 10-ére kellett elérnie. A mozgósítás 47 gépkocsit érintett, páncélosokkal együtt. Az üteg kirakó körzete Stanislau volt, ahová június 13-án indult el vasúti szállítással és ahová 15-én be is érkezett.[1316]

Május 19-én együttműködési gyakorlatra Kolozsvárról Kiskunhalasra helyezték át a békeállományon lévő **3/2. felderítő páncélgépkocsi század**ot és a **3. felderítő zászlóalj műhely szakaszá**t.[1317]

Május 22-én az 150. gépkocsizó sorozatvető tüzérosztályt az átfegyverzés részeként Hajmáskérre irányították, ahol régi anyagát (21 cm-es tarackjait vontatókkal együtt) leadta központi készletre.[1318]

Május 27-ével mozgósították a kassai VIII. hadtestnél a kassai **114. sebesültszállító gépkocsi oszlop**ot.[1319]

Május 30-án mozgósították a szombathelyi III. hadtestnél a soproni **7. gyaloghadosztály parancsnokság** alárendeltségében a szombathelyi **III. önálló légvédelmi gépágyús üteget**, a vonatalakulatokból pedig a keszthelyi **7/2. tehergépkocsi oszlop**, illetve a szombathelyi **7/1.** és **7/2. sebesültszállító gépkocsi oszlop**ok. A 7. felderítő osztály páncéltörő ágyús szakaszát nem kellett újra megalakítani, azt a hadosztály elvonulása után visszakapta hadműveleti területen [a 20. gyaloghadosztálytól]. Minden egyéb páncéltörő ágyús alegységet a nehéz páncéltörő ágyúknak megfelelő új hadrenddel kellett létrehozni. A 7/1. tehergépkocsi oszlopot ugyancsak nem kellett újra megalakítani. A demotorizálással törölt 7/2. tehergépkocsi oszlop a rendelettel ellentétesen megalakították, központi készletből kiutalt gépkocsikkal.[1320] A 7. rohamtüzér osztályt nem kellett mozgósítani. [Az osztály a III. hadtest valamennyi gyalogsági alakulatának együttműködési gyakorlatát végezte.[1321]] A mozgósítási parancs tíz motorkerékpárt és 158 gépkocsit érintett.[1322] A mozgósítás első napjának június 3-át jelölték meg.

Május 31-ével megalakultak a **3.** és **4. gyalogezredek nehéz páncéltörő ágyús szakaszai** (a II. és III. hadtesteknél), melyek Esztergomtáborban végezték kiképzésüket. Ezeket már egyenként három Steyr 1500A terepjáró vontatóval, egy Krupp 1,5 tonnás terepjáró

[1314] HL, HM szárnysegéd 261-1944.
[1315] HL, KSZV, 3. doboz, május 16-ai parancs.
[1316] HL, HM 1313/M.6/k.oszt.-1944.
[1317] HL, KSZV, 3. doboz, május 19-ei parancs. Eredetileg 3/1. páncélgépkocsi századként szerepel, de az mozgósítással hadműveleti területen volt.
[1318] HL, KSZV, 3. doboz, május 22-ei parancs.
[1319] HL, Központi szállításvezetőség, 3. doboz, május 25-ei jelentés.
[1320] Valószínűleg Klöckner 3 tonnás tehergépkocsikkal.
[1321] HL, II. 1471. 10.gy.ho., 803/M-1944.
[1322] HL, HM 1363/M.6/k.oszt.-1944.

tehergépkocsival (lőszerlépcső), egy-egy Puch szóló és BMW oldalkocsis motorkerékpárral kellett felszerelni.[1323]

Június 1-jével döntés született arról, hogy mozgósítás esetén a **101. gépkocsizó tanezred** és annak két tanosztálya nem fog pótalakulatot felállítani, továbbá eredeti békeállományával lesz bevetve.[1324] Ezzel a 101/I. gépkocsizó vonat pótosztályt törölték a hadrendből.

Június 9-én német-magyar egyeztetés történt a haditechnikai felszerelés összehangolásáról. A magyar harckocsigyártás kifutóban volt. Törekedni kellett tehát a 285 magyar 40 mm-es ágyúval ellátott harckocsi 7,5 cm-es ágyúval történő átépítésére. Kérdéses, hogy mindet a fejlesztés alatt álló 7,5 cm-es hosszúcsövű löveggel építették volna át. Ugyanis több gyárnál még rendelkezésre álltak be nem épített rövid csövű 7,5cm-es harckocsi ágyúk is. Felmerült a páncélosok Németországban való átépítése, vagy a páncélosok pótalkatrészként való hasznosítása is. Németország júliustól havi tíz „38T" rohamlöveget (páncélvadászt) és tíz Panzer IV nehéz harckocsit, csak júliusban, kiképzési céllal öt Panther nehéz harckocsit, októbertől pedig havi 25-30 „38T" páncélvadászt szállítását vállalta. A végcél a magyar páncéloshadosztályok német mintára való kiegészítése [és nem átállása!], egy osztály Panzer IV és egy osztály Panther harckocsival, lehetőleg az év végéig megvalósítva az átképzést és az anyagi feltöltést is. A hazai gyártóknak elsődlegesen a már megrendelt Turán, Zrínyi, Toldi és Nimród páncélosokat kellett legyártaniuk. Ezt követően, fokozatos áttéréssel kellett a megrendelt tehergépkocsi és vontatók gyártását fokozni.[1325] Megrendelésre került tehát öt Panther és 60 Panzer IV nehéz harckocsi, illetve 105 Hetzer páncélvadász.[1326] A páncélvadászok is eredendően a harckocsi zászlóaljakba lettek volna beállítva, azonban végül a rohamtüzérséghez kerültek.

1944. június 10-ével megalakultak, vagyis befejezte a kiképzést a szombathelyi III. hadtest által szervezett 4., 5. és 17. gyalogezredek nehéz páncéltörő ágyús százada. A menetkész alakulatok Esztergomtáborból közvetlenül hadműveleti területre vonultak, méghozzá lábon. Löveghiány miatt az 5. és 17. gyalogezredek nehéz páncéltörő ágyús századainak III. szakaszait 40mm-es gépvontatású ágyúkkal látták el, kiképzésük viszont a nehéz lövegekre történt meg. A többi löveganyagot (4. gyalogezred századának II. szakasza, az 5. és 17. gyalogezredek I. és II. szakaszai) a Mávag budapesti lövegüzeménél a Golgota úton kellett közvetlenül átvenni. Érdekesség, hogy a 3. gyalogezred I. nehéz páncéltörő ágyús szakasza Esztergomtáborban kiképzése során a 4. gyalogezred századának adta le teljes löveganyagát [és valószínűleg kezelőszemélyzetét, gépjárművekkel együtt]. Ez a szakasz végül feltöltés nélkül csapattestéhez vonult be. A szakaszok ki- és átképzését június 24-ével le kellett zárni, másnap pedig megkezdeni az elvonulást hadműveleti területre.[1327]

Június 19-ével mozgósított a piliscsabai **101. gépkocsizó vegyiharc zászlóalj** galíciai rendeltetéssel.[1328] Utóbbi alakulat különleges eszközeit, gépjárműveit visszahagyta

[1323] HL, HM 1733/M.6/k.oszt.-1944. és HM 13682/M.1/ny.oszt.-1944. A lőszerlépcsőben megnevezett típus valószínűleg Krupp L2H143 terepjáró 1 tonnás félraj gépkocsi volt, illetve új Puch szóló és új BMW oldalkocsis motorkerékpárokról volt szó.

[1324] HL, HM 1234/M.6/k.oszt.-1944.

[1325] HL, HM 1116/M.6/k.oszt.-1944. A magyar fél megvásárolta a Panzer IV nehéz harckocsi, a Ford BB Typ 42 3 tonnás tehergépkocsi és a Borgward Hkl 5 3 tonnás féllánctalpas könnyű vontató gyártási jogát.

[1326] HL, Katonai attaché Berlin, 1600/k.a.-1944. Ezekből szeptemberig bezárólag az öt Panthert, 30 Panzer IV-t és 30 vadászpáncélost (valószínűleg Stug III rohamlövegeket, összesen három üteget) leszállítottak. A harckocsikat a 3. harckocsi ezred átfegyverzésére használták, míg a Hetzer vadászpáncélosokat Esztergomtáborban a még szervezés alatt álló 16., 20. és 24. rohamtüzér osztályok átképzésére használhatták, mivel a csak ezek kaptak a később szállított Hetzerekből.

[1327] HL, HM 1733/M.6/k.oszt.-1944. és HM 13768/M.1/ny.oszt.-1944.

[1328] HL, KSZV, 3. doboz, június 19-ei parancs. Vegyiharc részlegeit valószínűleg visszahagyta, mint 201. ködösítő század.

Piliscsabán a pótkereténél, a zászlóalj mint gépkocsizó utász zászlóalj került alkalmazásra. A vegyiharc szakanyagból a ködösítésre használt eszközöket és gépjárműveket valószínűleg a később megalakuló 201. ködösítő századhoz osztották be.

Június 26-ával mozgósították a Budafok-hárosi **1. haditudósító század**ot, pontosabban annak minden fennmaradó részét (elsősorban a II. és III. szakaszok), amely addig nem vonult el hadműveleti területre.[1329]

Július 7-ével mozgósították a **201. honi ködösítő század**ot.[1330]

Július 15-ével hivatalosan is megalakult Gödöllőn a **203. gépkocsizó különleges műszaki zászlóalj**.[1331]

A békehadrend alakulatainak utolsó részleges mozgósítása:

Július 18-án rendelték el az utolsó nagyobb mozgósítás első ütemét. Első mozgósítási napnak 25-ét jelölték meg, amikortól az érintett pótalakulatokat is meg kellett alakítani. A székesfehérvári II. hadtest területéről mozgósított a komáromi **6. gyaloghadosztály parancsnokság** alárendeltségében a **6.** és **II. gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg**. A már mozgósított 6. felderítő osztály páncéltörő ágyús szakaszát, a[z 1.] rohamtüzér osztályt nem kellett újra megalakítani. Az érsekújvári 6. felderítő osztály törzsében hat motorkerékpár, árkász századában négy motorkerékpár és két gépkocsi, távbeszélő szakaszában két-két motorkerékpár és gépkocsi, aknavető szakaszában egy motorkerékpár és hat gépkocsi, páncélgépkocsi szakaszában négy motorkerékpár (páncélgépkocsik nélkül), kerékpáros századában nyolc-nyolc motorkerékpár és gépkocsi volt. (Lovasszázadában nem volt gépjármű.) A székesfehérvári II. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús ütegében hét motorkerékpár és 23 gépkocsi volt.

A pécsi IV. hadtest mozgósította a kaposvári **10. gyaloghadosztály parancsnokság** alárendeltségében a pécsi **IV. önálló légvédelmi gépágyús üteg**et[1332]. A már mozgósított 10. felderítő osztály páncéltörő ágyús szakaszt nem kellett újra megalakítani. A pécsi IV. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús ütegben 14 motorkerékpár és 46 gépkocsi.

A 6. gyalogezred nehéz páncéltörő ágyús százada négy Puch és öt BMW motorkerékpárból, egy Skoda kis személyautóból, kilenc Botond II raj gépkocsiból, kilenc Steyr 1500A vontatóból, két Skoda 256B 3 tonnás tehergépkocsiból és egy Spa 1 tonnás tehergépkocsiból állt. A 8. gyalogezred nehéz páncéltörő ágyús századában négy Puch szóló és öt BMW oldalkocsis motorkerékpár, egy Skoda kis személyautó, kilenc Botond II raj gépkocsi, két Skoda tehergépkocsi és egy Spa 1 tonnás tehergépkocsi volt, Steyr vontatók nélkül. A 18. gyalogezred nehéz páncéltörő ágyús századának állománya megegyezett a 8. gyalogezredével. A gépjárműveket újonnan, bejáratás nélkül utalták ki.[1333]

A szegedi 5. kerületi parancsnokság mozgósította a hódmezővásárhelyi **13. gyaloghadosztály parancsnokság** alárendeltségében a szegedi **V. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg**[1334]. A már mozgósított 13. felderítő osztály páncéltörő ágyús

[1329] HL, Központi szállításvezetőség, 3. doboz, június 20-ai jelentés. Azzal együtt, hogy részei eleve mozgósítva voltak.

[1330] Az alakulatról nem sokat tudni. Valószínűleg a 101. gépkocsizó vegyiharc zászlóalj visszamaradt, ködösítésre alkalmazható eszközeivel és részben személyzetével volt feltöltve.

[1331] HL, HM szárnysegéd 311-1944.

[1332] Négy Botond II raj gépkocsit és nyolc Skoda 3 tonnás tehergépkocsit központi készletből vett át, továbbá rendelkezett három Klöckner tehergépkocsival és négy polgári személyautóval is.. HL, II. 1471., 10. gy.ho., 170 és 1214/M-1944.

[1333] HL, II. 1471. 10.gy.ho., 170/M-1944.

[1334] Egy Fiat 508C személyautó, kilenc Marmon-Ford terepjáró és 13 Klöckner közúti tehergépkocsi. HL, HM 538088/ált.3/b.oszt.-1943.

szakaszt nem kellett mégegyszer megalakítani. A mozgósított 13. rohamtüzérosztály páncélosokat nem kapott, ellenben törzsét hét motorkerékpárral és öt gépkocsival, törzsütegét tíz motorkerékpárral és 15 gépkocsival, három ütegét pedig összesen 33 motorkerékpárral szerelték fel. A szegedi V. önálló gépkocsizó légvédelmi gépágyús ütegnek 14 motorkerékpárja és 46 gépkocsija volt.[1335] A mozgósított alakulatok mindegyike Galícia irányába kezdte meg a felvonulást vasúti szállítással.

Július 24-én mozgósították a 18-ai alakulatok második ütemeként a komáromi 6., kaposvári 10. és hódmezővásárhelyi 13. gyaloghadosztályok fennmaradó csapatalakulatait és seregvonatait. A mozgósítás első napja 26-a volt. A székesfehérvári II. hadtestnél mozgósított a dunaszerdahelyi **6. gépkocsizó vonat parancsnokság** alárendeltségében a komáromi **6/2. tehergépkocsi oszlop** (26 gépkocsi[1336]), a Komárom-déli **6/1.** és **6/2. sebesültszállító gépkocsi oszlop**hoz egyenként 19 gépkocsi.

A pécsi IV. hadtest mozgósította a 10. gyaloghadosztály minden seregvonatát a már működő 10. [helyesen 10/1.] tehergépkocsi oszlop kivételével: pécsi **10/2. tehergépkocsi oszlop**[1337], hidasbonyhádi **10/1.** és **10/2. sebesültszállító gépkocsi oszlop.**[1338]

A szegedi 5. kerületi parancsnokság mozgósította a 13. gyaloghadosztály minden seregvonatát, kivéve a meglévő 13/1. tehergépkocsi oszlopot, amelyet nem kellett még egyszer megalakítani. 24-ével az anyaghiányok miatt végül törölték a 13. rohamtüzér osztály felállítását, pontosabban mozgósítását. A 13. hadosztály seregvonatában összesen 102 gépkocsi volt, melyek elsősorban a szegedi **13/2. tehergépkocsi oszlophoz**[1339], a szegedi **13/1.** és **13/2. sebesültszállító gépkocsi oszlopokhoz**, voltak beosztva.

Július 24-én a gyaloghadosztályok mellett számos hadtest- és fővezérség-közvetlen alakulatot is mozgósítottak. A budapesti I. hadtestnél mozgósított a csökkentett állományú **52. híradó ezred** és a szintén csökkentett **1. páncéloshadosztály híradó zászlóalj**a. Ezen kívül a rendelkezésre álló anyagnak megfelelően, karhatalmi létszámmal[1340] mozgósították az **1. páncéloshadosztály parancsnokság**át (tíz motorkerékpár, 38 gépkocsi; Pécsre kihelyezve), és összes alakulatát. Mozgó karhatalmi feladatok ellátására a jászberényi **1/II. harckocsi zászlóalj** részére két motorkerékpárt, az **1. gépkocsizó lövészezred**[1341] három gépkocsizó lövész zászlóaljának gépkocsizó nehéz páncéltörő ágyús szakaszainak egy-egy (összesen három) motorkerékpárt (Szigetvárra), az **1. gépkocsizó könnyű tüzérosztály** törzsének egy motorkerékpárt és 14 gépkocsit, három ütegének összesen hat motorkerékpárt és 54 gépkocsit (Jászberényből Erdőcsokonyára került), **5. gépkocsizó könnyű tüzérosztály**ának ugyancsak összesen hét motorkerékpárt és 68 gépkocsit, az **51. légvédelmi tüzérosztály** törzsének négy motorkerékpárt és 12 gépkocsit, két légvédelmi ágyús ütegének egyenként három motorkerékpárt és 20 gépkocsit, két légvédelmi gépágyús ütegének egyenként három motorkerékpárt és 18 gépkocsit bocsátott rendelkezésre. [Az 51/1. és 2. légvédelmi ágyús ütegek az 1. hegyidandárnak beosztva a Kárpátokban tartózkodtak, bár az 1. üteget

[1335] HL, HM 1563/M.6/k.oszt.-1944.

[1336] 24 új Skoda 256B 3 tonnás tehergépkocsival és két Skoda 1101 kis személyauóval.

[1337] Két polgári személyautó, 14 Skoda és Klöckner 3 tonnás tehergépkocsi (kettő a 8. gyalogezred tehergépkocsi osztagának kárára beosztva).

[1338] Egyenként egy sebesültszállító gépkocsi (8. gyalogezred kárára), egy 1,5 tonnás tehergépkocsi (sebesültszállító helyett), öt 3 tonnás tehergépkocsi (két szabványos és hat rögtönzött sebesültszállító helyett). (a 10/2. oszlopnál három szabványos és hat rögtönzött helyett)

[1339] Valószínűleg 24 új Skoda 256B 3 tonnás tehergépkocsival.

[1340] Tulajdonképpen békeállományon, kikülönítve minden alakulattól egy mozgó csoportot, a többi részt pedig csak személyi anyagából rendelkezésre bocsájtva.

[1341] A polgári készletből igénybevett két Zündapp és egy Puch motorkerékpárt, illetve három Opel személyautót megváltották. HL, HM 510003/ált.3/b.oszt.-1943.

visszarendelték Szentendrére.] Az **51. páncélos gépágyús zászlóalj** törzse négy motorkerékpárral és 12 gépkocsival, az **1. páncélos gépkocsi szeroszlop** egy motorkerékpárral és kilenc gépkocsival, az **1. felderítő zászlóalj** nehéz páncéltörő ágyús szakasza egy motorkerékpárral és hat gépkocsival, az 1. felderítő zászlóalj motorkerékpáros százada 15 motorkerékpárral és 14 gépkocsival (Bicskéről Pécsre irányítva), az **1. páncélos hadosztály utász zászlóalj** törzse három motorkerékpárral és kilenc gépkocsival, két utász százada (az 1. és 5. gépkocsizó utász századok avagy **1/1.** és **1/2. páncélos utász század**ok) egyenként hét motorkerékpárral és 38 gépkocsival, két (**1/1.** és **1/2.**) **gépkocsizó hadihíd oszlop**a pedig egyenként egy motorkerékpárral és 18 gépkocsival volt alkalmazva[1342]. A páncélos hadosztály több része, nevezetesen az 1/II. harckocsi zászlóalj törzsszázada, terepjáró szállító oszlopa, két-két közepes és nehéz harckocsi százada, páncélos gépágyús szakasza, az 1. gépkocsizó lövészezred törzse, árkász százada, távbeszélő százada, motorkerékpáros százada, forgalomszabályzó százada (Turáról Barcsra rendelve), a három gépkocsizó lövész zászlóalj három-három százada, egy-egy nehéz fegyver szakasza (géppuskás és aknavető rajjal), árkász szakasza, távbeszélő szakasza, motorkerékpáros szakasza és páncélos gépágyús szakasza (Tápiósülyről, Monorról és Aszódról Barcsra, Gyékényesre és Siklósra kihelyezve), az 51. páncélos gépágyús zászlóalj három százada (Pécsre került), az 1. felderítő zászlóalj törzse, árkász-, távbeszélő- és műhely szakaszai, páncélgépkocsi százada, motorkerékpáros százada, gépkocsizó lövész százada, illetve a hadosztály forgalomszabályzó százada kizárólag személyi állományt biztosított gépjárművek nélkül.[1343]

A gyöngyösi 52. híradó ezred törzse két motorkerékpárral és három gépkocsival, 52/I. és 52/II. híradó zászlóalj törzse egy-egy motorkerékpárral és hat-hat gépkocsival, 52/1. gépkocsizó távíró százada egy motorkerékpárral és 32 gépkocsival, 52/2. gépkocsizó rádió százada egy motorkerékpárral és 20 gépkocsival, 52/3. gépkocsizó távíró százada egy motorkerékpárral és 13 gépkocsival, 52/4. és 52/5. gépkocsizó távíró százada egyenként egy motorkerékpárral és 23 gépkocsival, 52. gépkocsizó híradó szeroszlop pedig egy motorkerékpárral és 16 gépkocsival rendelkezett. Az 1. páncélos híradó zászlóalj törzsében egy motorkerékpár és hat gépkocsi, távíró századában egy motorkerékpár és 15 gépkocsi, rádió századában egy motorkerékpár és 23 gépkocsi volt. (törzse és 1. százada Barcs rendeltetéssel vonult el)

A székesfehérvári II. hadtest mozgósította a komáromi **II. önálló gépkocsizó tüzérosztály parancsnokság**ot (egy motorkerékpár, 14 gépkocsi) és anyagösszevonást követően a **II/2. önálló gépkocsizó tarackos üteg**et (két motorkerékpár és 23 gépkocsi), továbbá az esztergomi **1. harckocsi ezred** parancsnokságát és közvetleneit (törzse és árkász százada gépkocsik nélkül, műhely százada egy motorkerékpárral és egy személyautóval, Esztergomból Csáktornyára kihelyezve), valamint az **1/I. harckocsi zászlóalj**at (gépkocsik nélkül) az anyagtól függően rendelkezésre álló legerősebb karhatalmi létszámmal. (1/1. harckocsi százada vonult el Szigetvár rendeltetéssel, illetve az 1. páncélos vonat parancsnokság egyetlen terepjáró tehergépkocsi oszloppal Pécsre volt végül kihelyezve)

A szombathelyi III. hadtestnél mozgósított a várpalotai **201. önálló gyalogzászlóalj** közvetleneivel együtt[1344], a hajmáskéri **14. önálló gépkocsizó tarackos üteg**, a soproni **101. gépkocsizó nehéz tüzérosztály** (csak két üteggel). A 201. önálló gyalogzászlóalj törzse nyolc

[1342] Az egyik század, valószínűleg az 5. gépkocsizó utász század csak augusztus 23-án indult Budafok-Hárosról Koro-Alsódomborúra. HL, KSZV, 3. doboz, augusztus 23-ai parancs.
[1343] Az 1. páncélos hadosztály 1944-es rekonstruált hadrendjét lásd a mellékleteben!
[1344] Teljesen feltöltve a korábban bemutatott anyaggal, páncéltörő ágyús századának hiányait két polgári személyautó beállításával pótolták. HL, HM 471483 és 494490/ált.3/b.oszt.-1943.

gépkocsival, árkász szakasza négy motorkerékpárral és két gépkocsival, motorkerékpár szakasza nyolc motorkerékpárral és 15 gépkocsival, gépkocsizó nehéz páncéltörő ágyús százada kilenc motorkerékpárral, terepjáró szállító oszlopa 30 gépkocsival rendelkezett, míg három lövész századában, nehézfegyver századában (géppuskás és aknavető szakaszok), távbeszélő szakaszában, páncéltörő ágyús szakaszában, lovas szakaszában és aknavető századában nem voltak gépjárművek beállítva. A 14. önálló gépkocsizó tarackos üteg két motorkerékpárral és 18 gépkocsival, a 101. gépkocsizó nehéz tüzérosztály törzse három motorkerékpárral és 18 gépkocsival, két ütege egyenként két motorkerékpárral és 29 gépkocsival. Szintén mozgósításra került a hajmáskéri 151. gépkocsizó mozsaras üteg egyetlen mozsara, demotorizálás miatt elméletileg gépkocsik nélkül.[1345]

A pécsi IV. hadtest mozgósította a szigetvári **10. rohamtüzér osztály**t, törzsével, törzsütegével és két üteggel. Állományába összesen 39 motorkerékpár (törzsben hét, törzsütegben tíz, ütegenként 11) és 90 gépjármű (törzsben 11, törzsütegben 29, ütegenként 25) tartozott.[1346] A szükséges páncélosokat (törzsütegben egy, ütegenként nyolc-nyolc rohamtarack) központi összevonással külön utalták ki a későbbiekben. A két üteg Csurgón és Alsokon került elhelyezésre.[1347]

A miskolci 7. kerületi parancsnokság mozgósította a rétsági **1/III. harckocsi zászlóalj**at, ugyancsak a rendelkezésére álló anyag függvényében legerősebb karhatalmi létszámával, összesen két motorkerékpárral. (Szigetvár rendeltetéssel a 6. gyaloghadosztály részeinek váltására)[1348]

1944. július 24-én megalakult a székesfehérvári II. hadtestnél a székesfehérvári **3. gyalogezred**, a pécsi IV. hadtestnél a kaposvári **6. gyalogezred** és a szegedi 5. kerületi parancsnokságnál a kecskeméti **7. gyalogezred nehéz páncéltörő ágyús százada**. Előzetes elképzelés szerint Esztergomtáborból ezek a századok sem tértek vissza kiképzésük után békehelyőrségükbe, így eleve hadifelszereléssel látták el őket. Bár a gépjárműanyagról nem intézkedtek külön, felépítésük hasonló lehetett a korábban megalakult szakaszok és századok rendszeréhez. Összesen 25 nehéz páncéltörő ágyút biztosítottak a három századnak, előbbi kilenc, utóbbiak nyolc-nyolc darabot kaptak. A menetkészültséget augusztus 10-éig kellett elérni.[1349]

1944. július 26-án a szegedi 5. kerületi parancsnokság két nappal korábbi parancsát módosították. A kecskeméti 7. helyett a zombori **20. gyalogezred nehéz páncéltörő ágyús század**át kellett felállítani.[1350] Első mozgósítási napjuk 31-e volt. Ezzel az utolsó sorgyalogezredhez tartozó nehéz páncéltörő ágyús század is megalakult.

A magyarországi harcok előtti szervezések ás áthelyezések:

1944. augusztus 3-ával, mint honi légvédelmi alakulatot azonnali hatállyal beállították a hadrendbe a **201. léggömbgát osztály**t törzzsel és három üteggel. Ezzel egyidejűleg

[1345] A doni veszteségeket követően itt a m. kir. Honvédség utolsó 30,5 cm-es mozsaráról volt szó.

[1346] 11 Skoda 3 tonnás tehergépkocsit, nyolc Botond II raj gépkocsit, 21 Klöckner 3 tonnás terepjáró tehergépkocsit és három Krupp nagy terepjáró személyautót újonnan utaltak ki központi készletből, hat Krupp félraj gépkocsit pedig a 10. felderítő osztály adott át. Nyolc Skoda kis személyautó, két polgári személyautó (tíz terepjáró helyett), négy Klöckner 3 tonnás tehergépkocsi (három Marmon-Ford és két sebesültszállító helyett) és 15 Zrínyi II eleve rendelkezésre állt. Két Zrínyit augusztus 2-a után biztosítottak Hajmáskérről. HL, II. 1471., 10. gy.ho., 170, 184 és 1214/M-1944. Ezen felül hat Wanderer közepes személyautó is biztosan állományban volt. HM 569280/ált.3/b.oszt.-1943.

[1347] HL, II.1471., 10.gy.ho., 854/M-1944. és 1255/M-1944.

[1348] HL, KSZV, 3. doboz, július 30-ai parancs.

[1349] HL, HM 1733/M.6/k.oszt.-1944.

[1350] HL, HM 1733/M.6/k.oszt.-1944. A 7. gyalogezred tehát nem kapott 7,5cm-es nehéz páncéltörő ágyúkat.

elrendelték a mozgósítást is. Az alakulatot a 101. légvédelmi jelző és bemérő osztály állította fel. Teljes mértékben gépkocsizó alakulatról volt szó. Az állományt alapvetően túlkoros tartalékosokból, méghozzá jómódú rétegekből származó katonákkal töltötték fel, elsősorban a budapesti I. hadtest területéről, illetve román nemzetiségű tartalékosokból a szegedi V. hadtest területéről. Az osztály törzsében 20 gépkocsi, egy motorkerékpár és tíz pótkocsi, a három ütegében egyenként 15 motorkerékpár és három gépkocsi volt beosztva. Az osztály így összesen 45 motorkerékpárral, 29 gépkocsival és tíz pótkocsival rendelkezett, melyek többségét az I. és V. hadtest területén alkalmazott légvédelmi alakulatok anyagából kellett előteremteni.[1351]

1944. augusztus 12-én azonnali jelleggel mozgósították a (hadiállományú létszámmal rendelkező) **203. különleges műszaki zászlóalj**at. Hadiállományát ki nem képzett újoncokkal töltötték fel. Összesen 20 gépkocsit kapott, ebből kettő a törzsnél, hat-hat pedig a három századába volt beosztva.[1352] A már korábban mozgósított 201. és 202. különleges műszaki zászlóaljak továbbra is hadiállományon maradtak.

A korábban mozgósított 10. rohamtüzérosztály ütegeit ellátták 12-e után a még hiányzó két-két rohamtarackkal. Így a kétüteges rohamtüzérosztály összesen 21 löveges állománnyal alakult meg. Egy Zrínyi rohamtarack volt a törzsben (az osztályparancsnoké) és tíz-tíz páncélos az ütegeknél. Az osztály részére összesen 25 gépkocsit és 11 motorkerékpárt biztosítottak.[1353] Az osztály Szigetvárról augusztus 24-én indult vasúti szállítással Désre.[1354]

1944. augusztus 23-án jelentősen megváltozott Magyarország külpolitikai helyzete azzal, hogy a Román Királyság fegyverszünetet kötött a szovjetekkel és kilépett a saját szövetségi rendszerből. Mindez a szovjetek újabb hadászati szintű támadásának harmadik napján következett be és melynek következtében az egész Dél-Ukrajna hadseregcsoport (6. és 8. német, illetve 3. és 4. román hadsereg) sorsa veszélybe került. Feltételezhetően ezzel a nappal szüntették meg ténylegesen a m. kir. Honvédség együtt tartását, amely március 26-a óta életbe volt léptetve. Eddig azonban a magyar haderőt nem vegyítették a német csapatokkal, alá-fölérendeltségi viszonyukat nem bontották meg.

Augusztus 23-ával (a román helyzet miatt) elrendelték, hogy a korábban karhatalmi létszámmal mozgósított 1. páncéloshadosztály 1. harckocsi ezredének törzsét és közvetleneit szállítsák vissza békehelyőrségébe. A rögtönzött szervezéssel beosztott 1/II. harckocsi zászlóaljat **1/IV. rögtönzött harckocsi zászlóalj** megnevezéssel kellett ellátni. A harckocsi zászlóalj meglévő páncélosait megtarthatta. A beérkezéstől kezdve az érintett alakulatokat békelétszámú mozgósított alakulatoknak kellett tekinteni [a demotorizálásnak megfelelően]. Felkészültek az 1. páncéloshadosztály gépkocsizó vonatosztály kivonására és békehelyőrségbe szállítására is. Ebből a harcoló alakulatok támogatására csupán a tehergépkocsi oszlopot és a műhely szakaszt kívánták leszerelés után visszahagyni.[1355] Egyetlen terepjáró tehergépkocsi oszlop, és a gépkocsi szeroszlop állt rendelkezésre, bármilyen egyéb ellátó alakulat nélkül. Ezzel párhuzamosan megkezdték az 1. páncéloshadosztály többi részének kivonását is. Az összes olyan részét, amely tengelyen (lábon vagy vasúton) szállításra alkalmas volt, központi tartalékként kellett összegyűjteni.[1356]

[1351] HL, HM 1636/M.6/k.oszt.-1944.
[1352] HL, HM 1640/M.6/k.oszt.-1944.
[1353] HL, HM 1640/M.6/k.oszt.-1944.
[1354] HL, KSZV, 3. doboz, augusztus 24-ei parancs.
[1355] HL, HM 1703/M.6/k.oszt.-1944.
[1356] HL, KSZV, 3. doboz, augusztus 27-ei parancs.

A hiányzó, üzemképtelen páncélosokat a tanintézetek és a rohamtüzérosztályok meglévő páncélosainak bevonásával töltötték fel hadrend szerinti mennyiségre.[1357]

1944. augusztus 24-ével azonnal mozgósították a székesfehérvári **II. hadtestparancsnokság**ot, 15 gépkocsival és hat motorkerékpárral.[1358]

Az augusztus 12-e és augusztus 24-e kapcsán mozgósított pótalakulatok rekonstruált hadrendjében szereplő motorizált alakulatok:[1359]

- székesfehérvári **2. tábori póthadosztály parancsnokság**: komáromi **2. tábori póthadosztály tehergépkocsi oszlop**
- kaposvári/pécsi **4. tábori póthadosztály parancsnokság:**, pécsi **4. tábori póthadosztály tehergépkocsi oszlop**. (beolvadt a hazaszállított 12. tartalék hadosztályba)
- miskolci **7. tábori póthadosztály parancsnokság**: miskolci **7. tábori póthadosztály tehergépkocsi oszlop**

A 2. páncéloshadosztály pótalakulatait nem fogták össze, ezeket a kárpátaljai kiürítéssel nyugatabbra szállították. A 3. gépkocsizó lövész pótezred parancsnoksága közvetleneivel Budapestre, a kassai 4. gépkocsizó lövész pótzászlóalj Budapestre, az ungvári 5. gépkocsizó lövész pótzászlóalj Monorra, a munkácsi 6. gépkocsizó lövész pótzászlóalj Aszódra, az ungvári 52. légvédelmi tüzér pótosztályt Budapestre, a kassai 2. felderítő pótzászlóalj Piliscsabára, a kassai 2. gépkocsizó utász pótszázad Budafok-Hárosra, szatmárnémeti 3. gépkocsizó utász pótszázad Budafok-Hárosra, a munkácsi 2. páncéloshadosztály gépkocsizó vonat pótosztály pedig Esztergomba települt át.[1360] (Ez az átköltöztetés a ceglédi 3/I., kecskeméti 3/II., kiskunfélegyházi 3/III. harckocsi pótzászlóaljakat, illetve a ceglédi 52. páncélos légvédelmi gépágyús tüzérpótosztályt nem érintette, mivel helyőrségeik a szegedi 5. kerület területén voltak.)

A 3. tábori póthadosztály nem alakult meg, a szegedi 5. tábori póthadosztály, a debreceni 6. tábori póthadosztály, a kassai 8. tábori póthadosztály, a kolozsvári 9. tábori póthadosztály, illetve a két hegyi pótdandár részére pedig nem állítottak fel tehergépkocsi oszlopot.

Augusztus 25-én a Román Királyság hadat üzent a németeknek, majd egyes részei felvették a harcot a visszavonuló német csapatokkal a Kárpátok túloldalán, továbbá az erdélyi területek bizonyos részein a német helyőrségekkel és a magyar határt helyenként átlépve a magyar határvédelmi erőkkel. A román helyzettel kapcsolatban a német Dél-Ukrajna hadseregcsoport Székelyföldre települt át, ahol átvette a terület központi irányítását az összes alárendelt parancsnoksággal és alakulattal.

1944. augusztus 29-ével a rendelkezésre álló löveganyagnak megfelelően az **1.**, **3.**, **6.**, **7.**, **10.**, **11.**, **12.**, **13.** és **16. tábori pótezred**ek, illetve az **1. tábori huszárpótezred** egyenként három löveges **nehéz páncéltörő ágyús szakasz**ának felállítását rendelték el, minden

---

[1357] Ismét le kell szögezni: demotorizálással az 1. páncéloshadosztály békeállománnyal mozgósított. Ez a mennyiség, elsősorban páncélozott harcjárművekben a jelenlegi kutatás állapota szerint rendelkezésre állt, csak üzemképeeégük aránya nem ismert.

[1358] Ami ismert: egy Ford nagy személyautó, két Ford DeLuxe közepes személyautó, egy Hanomag közepes személyaut és egy lengyel Opel Super közepes személyautó. HL, HM 574923/ált.3/b.oszt.-1943.

[1359] Mozgósításkor minden békehadrendben szereplő alakulat felállított egy pótalakulatot, amely az állománykezelést, anyagigénylést folytatta. Kiképzést ezek már nem végeztek. Egy pótalakulat sem volt teljes értékű, szervezés szerint eleve egy tényleges alakulat felét érte el létszámban és fegyverzetben. Pl. egy gyalogpótzászlóalj egy tényleges gyalogzászlóalj felét tette ki, általában két századnyi erővel és közvetlenekkel. Gépjárművet a pótalakulatok nem kaptak. 1944 augusztusától a pótalakulatokat hadtestenként egy-egy póthadosztályokba vonták össze, amelyek hadtestük hadrendi számát kapták meg de arab számmal írva. A gyengén felszerelt és kiképzett póthadosztályokat eredetileg karhatalmi célokra szánták, de a hadihelyzet alakulása folytán hamarosan a harcoló hadosztályok feladatát kellett ellátniuk. Ehhez rögtönzéssel ellátó alakulatokat is szerveztek, illetve esetenként nehéz páncéltörő ágyús századokat is beállítottak.

[1360] HL, KSZV, 3. doboz, augusztus 24-ei, 25-ei parancs.

tekintetben azonos módon, mint az a korábban létrejött sorgyalogezredek nehéz páncéltörő szakaszinál már látható volt, azaz három-három löveggel és a hozzájuk tartozó Steyr 1500A vontatókkal.[1361]

Augusztus 28-án(?) mozgósították **újra** a **X/1-3. székely sebesültszállító gépkocsi oszlopok**at[1362], a rimaszombati **152. sorozatvető tüzérosztályt**[1363], a pécsi **IV. gépkocsizó közepes tarackos osztály parancsnokság**ot, illetve a pécsi **IV/2. gépkocsizó közepes tarackos üteg**[1364]. A párkánynánai **1/I. harckocsi zászlóalj**at azonnali hatállyal ki kellett egészíteni hadiállományú alakulattá.[1365]

Szeptember 1-jével mozgósították a **112. sebesültszállító gépkocsi oszlop**ot. A Szamosújvárra beérkező páncélos alegységek (3. harckocsi ezred) Hajmáskérről öt Panther és 20 Panzer IV nehéz harckocsit vettek át.[1366]

Szeptember 7-én(?) mozgósították a **153.** és **154. tehergépkocsi oszlop**okat[1367], a **153. sorozatvető tüzérosztály**t (három üteggel), a **151/3. sorozatvető üteg**et.[1368]

Szeptember 9-ével a jászberényi 1/II. harckocsi pótzászlóalj felállított a 17 rendelkezésre álló Toldi IIA és Toldi III könnyű harckocsikból egy **rögtönzött harckocsi század**ot.[1369] Ezt az Esztergomból Orosházára irányított 1/II. harckocsi zászlóaljhoz osztották be, illetve valószínűsíthető, hogy az 1. felderítő zászlóalj könnyű harckocsi századaként vett részt a harcokban.[1370]

Szeptember 10-ével mozgósítás nélkül Tapolcáról Nagyszőllősre irányították a **7. rohamtüzérosztály** törzsét, 7/1. és 7/2. ütegét.[1371] Az osztály eredetileg csak nehéz Turánokkal rendelkezett, melyeket leadott az 1. harckocsi ezrednek. Az állományt a nyár végén német Stug III rohamlövegekre képezték át. Szervezete teljesen megegyezett a többi rohamtüzér osztályéval.

A magyarországi harcok kezdetétől a fegyverletételig

Ebben az utolsó rövid részben kizárólag az újonnan szervezett alakulatokról lesz szó. A m. kir. Honvédség jelentős része mozgósítva volt. Az erők egy részét szétzúzták szeptember során Galíciában, illetve a román határ mentén a Kárpátokban. Tömeges veszteségek keletkeztek emberben és technikában. A haderő feltöltésére esély sem volt. A raktárak kiürültek, a még működő hazai üzemek novemberig termeltek, amíg ki nem fogytak a szénkészletek. Emellett kizárólag a német importra, illetve átadásokra lehetett számítani. Azonban ezt egyre inkább a saját elhatározásuk alapján tették meg, elsősorban ott, ahol a

[1361] HL, HM 1733/M.6/k.oszt.-1944.
[1362] Ford BB sebesültszállító gépkocsikkal.
[1363] Állománya ismeretlen, valószínűleg új Puch motorkerékpárokkal, új Skoda kis személyautókkal, új Skoda tehergépkocsikkal és új Krupp vontatókkal.
[1364] Teljesen feltöltve Puch motorkerékpárokkal, Skoda kis személyautókkal, Krupp félraj gépkocsikkal, Botond raj gépkocsikkal és KV-50 vontatókkal. HL, HM 545928, 551126/ált.3/b.oszt.-1943. alapján.
[1365] HL, KSZV, 3. doboz, augusztus 28-ai és 30-ai parancsok. A páncéloshadosztály egyetlen hadiállományú részét jelentette. Állományát elméletileg 48 szóló és 24 oldalkocsis motorkerékpár, 11 nehéz, 57 közepes és 25 könnyű harckocsi (utóbbiak elvezényelve), 14 közepes terepjáró személyautó, 17 közepes személyautó, két sebesültszállító gépkocsi, 64 Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsi (zöme biztosan hiányzott), három Botond raj gépkocsi, 13 3 tonnás tehergépkocsi, egy 2 tonnás és két 1,5 tonnás tehergépkocsi, négy 1 tonnán aluli tehergépkocsi, két rádió gépkocsi és egy vontató alkotta.
[1366] HL, KSZV, 3. doboz, szeptember 1-jei parancs.
[1367] Feltételezhetően Skoda 256B és/vagy Mávag K3 3 tonnás tehergépkocsikkal.
[1368] HL, KSZV, 3. doboz, szeptember 7-ei parancs.
[1369] HL, KSZV, 3. doboz, szeptember 9-ei parancs.
[1370] HL, KSZV, 3. doboz, szeptember 10-ei parancs alapján.
[1371] HL, KSZV, 3. doboz, szeptember 10-ei parancs.

magyar alakulatokat német magasabb parancsnokságoknak rendelték alá és amikortól a német felettes szervek feleltek mindennemű pótlásért.

Szeptember 13-ával a 4. tábori póthadosztály része megalakították a **6.**, **10.** és **18. tábori pótezred-közvetlen nehéz páncéltörő ágyús század**okat. A személyzetek kiképzés után, löveganyag nélkül hadműveleti területre vonultak, ahol az 1. rohamtüzér osztály által adott személyzetet váltották. Utóbbiak az 1. rohamtüzér pótosztályhoz vonultak be. Felállították a 23. tartalék hadosztály részére a **42.**, **51.** és **54. gyalogezred nehéz páncéltörő ágyús század**okat, illetve az 5. tábori póthadosztály részére a **7.** és **9. tábori pótezred nehéz páncéltörő ágyús század**okat is. Az alakulatok a korábbi elvek szerint 7,5 cm-es nehéz páncéltörő ágyúkkal és Styer 1500A vontatókkal voltak felszerelve. Feltételezhető, hogy ezek voltak az utolsó, m. kir. Honvédség kötelékében újonnan megalakított és mozgósított alegységek. Innentől kezdve a már meglévő alakulatok és pótalakulatok átszervezésével és összevonásával jöttek létre új alakulatok.[1372]

Szeptember 22-én elrendelték a Székelyföldön harcoló erőkből a **27. gyaloghadosztály** és **9. határvadász hadosztály** megalakítását. Részben az új, 1944/1945. mintájú gyaloghadosztály, részben az 1944-es gyalogezred törzs és zászlóalj hadiállománytáblák, részben a korábbról érvényben lévő hadiállománytáblák szerint vegyes jelleggel kellett megalakítani a két hadosztályt. (Alapjuk a 27. könnyűhadosztály és a 9. határvadász dandár voltak, kiegészítve pótalakulatokkal és egyéb alakulattöredékekkel.) Az új hadiállománytáblák csak annyit kellett megvalósítani, amennyihez a személyi és anyagi feltételek teljesültek. Ebben az esetben már a Szabolcs-hadrend szerinti kialakításról volt szó. Valójában a két magasabbegység esetében a meglévő erők átszervezéséről volt szó, feltöltve minden helyben rendelkezésre álló erővel. Központi készletből pótlást külön nem kaptak.[1373]

Szeptember 25-én megalakult a **IV. hadtestparancsnokság** addigi állományából a **3. hadsereg parancsnokság**, melyet új hadiállománytábla szerint egészítettek ki. A pécsi hadtest ezzel megszűnt. Az addigi **II. tartalék hadtestparancsnokság**ot átnevezték **VIII. hadtestparancsnokság**ra. Az I. páncélos hadtestparancsnokság és 19. tartalék hadosztály állományának felhasználásával, illetve különböző egyéb úton beosztott személyzetből megalakították az **V. hadtestparancsnokság**ot. Anyagi alakulata már nem a szegedi 5. kerületi parancsnokság, hanem a budapesti I. hadtestparancsnokság lett.[1374]

Szeptember 29-ével rendelték el honvéd közúti szervek felállítását. Ennek elemeiként (október második felétől kezdődően) alakították meg m. kir. honvéd központi közúti szállításvezetőséget, a m. kir. I. honvéd hadtest közúti szállításvezetőségét és a m. kir. honvéd kerületi közúti szállításvezetőséget (minden kerületben). A budapesti **Központi közúti szállításvezetőség**et az I. hadtestparancsnokság állította fel és az Országos közlekedésügyi kormánybiztosnak rendelték alá. A törzs egy oldalkocsis motorkerékpárral és egy közepes személyautóval rendelkezett. A budapesti **I. hadtest közúti szállításvezetőség**et helyben alakították meg, szállítási ügyekben A Központi közúti szállításvezetőségnek, egyéb ügyekben a hadtestnek rendelték alá. Felállításához változtatás nélkül átemelték a már működő **I. hadtest légoltalmi közúti szállításvezetőség** szervezetét, amely ezzel megszűnt. Állományába öt szóló motorkerékpár tartozott. A székesfehérvári **2.**, szombathelyi **3.**, pécsi **4.**, miskolci **7.** és kassai **8. kerületi közúti szállításvezetőségek**et az érintett kerületek állították fel saját állomáshelyükön, szállítási ügyekben a Központi közúti szállításvezetőségnek, egyéb ügyekben a saját kerületi parancsnokságnak voltak alárendelve. Állományukba egyenként egy szóló motorkerékpár tartozott. Az I. hadtest és az érintett

[1372] HL, HM 15616/M.1/ny.oszt.-1944.
[1373] HL, HM 15851/M.1/ny.oszt.-1944.
[1374] HL, HM 15920/M.1/ny.oszt.-1944.

kerületek területén **1-28. munkavezető törzsek** alakultak meg, továbbá a szükséges mértékben - saját hatáskörben meghatározva - **Közúti városi (községi) szállításvezetői csoportok**at alakítottak meg. Utóbbiakat az adott településről keresztelték el és a polgármesterek, főszolgabírókon keresztül az adott település helyi fuvarozó vállalatának személyzetéből szervezték. Vezetője csak polgármester, főszolgabíró, kinevezett köztisztviselő, vagy honvédelmi munkára munkaeskü alapján kötelezett személy lehetett. A szegedi **5.**, debreceni **6.** és kolozsvári **9. kerületi közúti szállításvezetőségek**et, illetve a területükön szervezendő Közúti városi (községi) szállításvezetői csoportokat a hadműveleti helyzet miatt egyelőre nem kellett felállítani.

Az I. hadtest területén elvileg a területén telephellyel bíró összes közúti gépjárművet és fogatolt járművet kirendelhették a posta, a mentők és a tűzoltóság kivételével. (pl. MATEOSZ, Honvédség, Hadiüzemek, bérkocsik, autóbuszok, közúti villamosok stb.) Az igénybevett gépjárművek és járművek saját tulajdonosaival kerültek alkalmazásra, akiknek honvédelmi munka címén bért fizettek, továbbá az üzemeltetéshez szükséges anyagokat is biztosították.

A Központi közúti szállításvezetőségnek rendelték alá az I. hadtest közúti szállításvezetőséget, a kerületi közúti szállításvezetőségeket, továbbá **Nagy-Budapest MATEOSZ katonai vezető törzs**et (kb. 200 könnyű, közepes és nehéz tehergépkocsi, kb. 100 1 tonnán aluli kis tehergépkocsi), a **Budapesti Hivatásos Fuvaros Érdekképviselet**et (kb. 1500 fogatolt jármű), a **Helyi Érdekű Vasút**at és a **Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt.**-t.

A budapesti **I. hadtest közúti szállításvezetőség** parancsnokának alárendeltségében öt gépkocsizó szervezetet állítottak fel, melynek az irányítását az **I. hadtest gépkocsizó közúti szállítási parancsnoka** végezte. A **Jupiter szervezet** a tehergépkocsi- és személyautó oszlopokat szervezett a hadiüzemi és magántulajdonú gépjárművekből, melyeket a **11-17. gépkocsi riadó körzet parancsnok**ok rendelkezésére bocsátottak. A **Merkur szervezet**ben Nagy-Budapest közszállítási vállalatainak személy- és tehergépjárműveiből szerveztek oszlopokat: **1. autóbusz oszlop**, **2. MÁVAUT tehergépkocsi oszlop**, **3. IBUSZ tehergépkocsi oszlop**, **4. Szürke taxi személyautó oszlop**, **5. Kék taxi személyautó oszlop**, **6. Bérautó Fuvarozók Országos Szövetsége személyautó oszlopa**. Az **Üstökös szervezet** Nagy-Budapest magántulajdonú szóló- és oldalkocsis motorkerékpárjaiból állt. Kb. 80 gépjárművel számolt a **Sas szervezet** a hadiüzemektől bevont tehergépkocsikból, melyekből a **Sas 1-4. tehergépkocsi oszlopok**at szervezték. Ezek a Honvédelmi Minisztérium III. Csoportfőnökség szállítási osztályának munkáját segítették. A **Plutó szervezet** a magánvállaltok és magántulajdonban lévő autóbuszaiból szervezték, mely gépjárműveket még nem vett igénybe a Hadiforgalom felügyelője. A hadtest szállításvezetőség alá tartozott az **I. hadtest fogatolt közúti szállítási parancsnoka**. Neki rendelték alá a **Pegazus szervezet**et a Nagy-Budapest és környékén magántulajdonban lévő fogatolt járművekből szervezett egységek. Ezek az **1-9. fogatolt riadó központ parancsnoksága** alatt működtek. A **Trabb szervezet** a megszűnt Budapesti közszállítási kocsioszlopból alakult, amely a Budapesti fuvarosok járműveiből alakított kocsi oszlop volt, kb. 100 fogatolt járművel.

A kerületi szállításvezetőségek alárendeltségében, területi alapon szervezve a helyi vezetők alárendeltségében a következő szervezés volt érvényes: A **MATEOSZ közlekedési iroda** két oszlopot alakítottak, az egyiket a **MATEOSZ és egyéb csoportok** rendszeresen igénybevett gépjárműveiből, egy másikat a **hadiüzemek, közületek, MÁV és MÁVAUT csoportok**ból, melyeket csak csúcsigénylés esetében alkalmazhattak. A **Fuvarozási vállalatok**, illetve **polgármester és községi elöljáró** gyűjtésében az előtalálható fogatolt járművekből is szerveztek egy-egy **oszlop**ot. A kerület mellett a **Városi/községi közúti**

szállításvezetőségi csoportok szintén két részből álltak. A Fuvarozási vállalatok fogatolt járműveiből a **fuvarosok oszlopá**t rendszeresen, míg az **egyéb fogatolt oszlop**ot csúcsigénylések esetén vették igénybe. Emellett a **polgármester vagy községi elöljáró** további **oszlop**ot állíttathatott ki az előtalálható fogatolt járművekből. A csúcsigénylés a megnövekedett feladatkört vagy rendkívüli helyzetet jelentette, amikor a rendszeresen beállított oszlopok már kevésnek bizonyultak a feladatok ellátására.[1375]

Október 9-ével a Magyar Teherautófuvarozók Országos Szövetkezetét (MATEOSZ) katonai vezetés alá helyezték. A cél a gépjárművel űzött közúti teherfuvarozás közérdekű, elsősorban honvédelmi érdekű felhasználásának biztosítása volt. Honvédelmi munkakötelezettség címen a teljes vezetőség és a fuvarozók addigi szolgálati és munkaviszonyukban megmaradtak. Kineveztek egy MATEOSZ katonai vezetőt a Központi szállításvezetőségen keresztül, aki műszaki vezető törzsekkel egyetértésben a szervezet feladatait szervezte meg. Az adott időszakban a MATEOSZ szervezete:

- MATEOSZ Központi vezetőség, Budapest, VIII., Baross utca 76.
- I. Budapesti körzet, Budapest, Baross utca 76.
- II. Győri kerület, Győr, Zechmeister utca 7.
- III. Győri kerület, Győr, Zechmeister utca 7.
- IV. Pécsi körzet, Pécs, Rákóczi utca 39/a.
- V. Szegedi körzet, Szeged, Polgár utca 4.
- VI. Debreceni körzet, Debrecen, Szent Anna utca 10/12.
- VII. Miskolci körzet, Miskolc, Széchenyi utca 92.
- VIII. Kassai körzet, Kassa, Kossuth Lajos tér22.
- IX. Kolozsvári körzet, Kolozsvár, Honvéd utca 42.
- IX/a. Marosvásárhelyi körzet, Marosvásárhely, Széchenyi tér 39.[1376]

Szintén október 14-ével elrendelték a hadműveleti helyzet miatt a hadkötelesek és honvédségi készletek kivonását és áttelepítését a budapesti I. hadtest, a miskolci 7. és kassai 8. kerületi parancsnokságok részére. Ezek a következőképpen történtek a teljesen motorizált alakulatok pótalakulatainál:

alakulat	berakó állomás	célállomás
Központi gépkocsizó vonatpótosztály (101. gépkocsizó tanezred)	**Budapest**	**Tata**
Gépjármű szakfelügyelő	**Budapest**	**Tata**
Vonatfelügyelő	**Budapest**	**ismeretlen**
Haditechnikai Intézet	**Budapest**	**Hajmáskér, Kádárta, Gyulafirátót, Zirc, Olaszfalu**
Gépkocsi szertár	**Budapest - Mátyásföld**	**Vashosszúfalu, Sárvár**
3/I. harckocsi zászlóalj törzspótszázad	**Esztergomtábor**	**Tata**
3/II. harckcosi zászlóalj törzspótszázad	**Jászberény**	**Tata**
1/II. harckcosi zászlóalj törzspótszázad	**Tata**	**Párkánynána**
3. harckocsi ezred parancsnokság	**Esztergomtábor**	**Tata**
[I.] Páncélos hadtest parancsokság	**Budapest**	**Esztergomtábor**
1. páncélos hadosztály gépkocsizó vonatpótosztály	**Budapest**	**Ebed-Muzsla**
2. páncélos hadosztály gépkocsizó vonatpótosztály	**Budapest**	**Ebed-Muzsla**

[1375] HL, HM 16461/M.1/ny.oszt.-1944.
[1376] HL, HM 1239/bbk.1/ny.oszt.-1944.

VII. gépkocsizó vonatosztály törzspótszázad	**Miskolc**	**Komárom**
I. önálló gépkocsizó tarackos üteg	**Gyepüszállás [hadműveleti terület]**	**Székesfehérvár**
101. vegyiharc zászlóalj törzspótszázad	**Piliscsaba**	**későbbi intézkedés**
201. különleges műszaki zászlóalj	**Piliscsaba**	**későbbi intézkedés**
202. különleges műszaki zászlóalj	**Dunaharaszti**	**későbbi intézkedés**
203. különleges műszaki zászlóalj	**Vác**	**Székesfehérvár**
101. híradó pótezred parancsnokság	**Budapest**	**későbbi intézkedés**
101/I. híradó pótzászlóalj	**Budapest**	**Örsújfalu, Csallóközaranyos, Nagykeszi**
101/II. híradó pótzászlóalj	**Nógrádverőce**	**Nógrádverőce**
102. rádió hírszerző zászlóalj törzspótszázad	**ismeretlen**	**későbbi intézkedés**
Haditudósító pótosztály	**Budapest**	**Repceszemere**
1. páncéloshadosztály visszamaradó rész	**Budapest**	**Esztergomtábor**
2. páncéloshadosztály visszamaradó rész	**Budapest**	**Esztergomtábor**
1. gépkocsizó lövész pótezred parancsnokság	**Budapest**	**Környe**
1. gépkocsizó lövész pótzászlóalj		**Környe**
2. gépkocsizó lövész pótzászlóalj		**Környe**
3. gépkocsizó lövész pótzászlóalj		**Mócsa**
4. gépkocsizó lövész pótzászlóalj		**Szőny**
5. gépkocsizó lövész pótzászlóalj		**Szőny**
6. gépkocsizó lövész pótzászlóalj		**Mócsa**
51. páncélos gépágyús pótzászlóalj		**Tinnye**
52. páncélozott légvédelmi gépágyús pótosztály		**Tinnye**
1. felderítő pótzászlóalj		**Tök**
2. felderítő pótzászlóalj		**Perbál**
1. gépkocsizó tüzér pótosztály		**Komárom**
5. gépkocsizó tüzér pótosztály		**Komárom**
2. gépkocsizó tüzér pótosztály		**Komárom**
6. gépkocsizó tüzér pótosztály		**Komárom**
51. légvédelmi tüzér pótosztály		**Tinnye**
52. légvédelmi tüzér pótosztály		**Tinnye**
1. páncélos utász pótzászlóalj		**Nyergesújfalu**
2. gépkocsizó utász pótszázad(?)		**Nyergesújfalu**
3. páncélos utász pótzászlóalj(?)		**nyergesújfalu**
I. páncéloshadtest híradó pótzászlóalj		**Komárom**
VII. önálló légvédelmi gépágyús törzspótszakasz	**Miskolc**	**Székesfehérvár**
VII. gépkocsizó vonatosztály törzspótszázad	**Miskolc**	**Komárom**
VII. légvédelmi tüzérosztály törzspótszázad	**Miskolc - Görömböly**	**Ipolyság - Hajmáskér**
104. légvédelmi tüzérosztály törzspótszázad	**Miskolc**	**Székesfehérvár**
VII. önálló gépkocsizó közepes tarackos üteg törzspótszakasz	**Miskolc**	**Zirc**

20. rohamtüzérosztály törzspótszázad	**Eger**	**Komárom**
150. sorozatvető tüzérosztály törzspótszázad	**Rimaszombat**	**Érsekújvár**
1. hegyi légvédelmi gépágyús üteg	**Beszterce**	**Naszvad, Imely**
102. légvédelmi tüzér pótosztály	**Budapest**	**Mór**
201. légvédelmi fényszóró pótosztály	**Budapest**	**Vértesacsa**
201. különleges műszaki zászlóalj törzspótszázad	**Piliscsaba**	**Komárom**
202. különleges műszaki zászlóalj törzspótszázad	**Dunaharaszti**	**Keszthely**
24. rohamtüzérosztály törzspótszázad	**Kassa**	**Sümeg**

Október 21-étől a felállítás alatt lévő **Szent László hadosztály**-beli alakulatokat egységesen a hadosztály parancsnokának rendelték alá a szervezés során is.[1377] A Szent László hadosztály felállítását október 12-én rendelték el a Szabolcs-hadrend azon rendelkezése alapján, hogy a seregtesten kívüli alakulatokat seregtestekbe kell összevonni. Az elképzelések szerint a honvédő királyról elnevezett hadosztály mintaalakulat lett volna, ezért magját az ország két legjobban kiképzett és felszerelt egysége az ejtőernyős ezred és 201. önálló gyalogzászlóalj képezte. A hadosztály végül 1. ezrede az ejtőernyős ezredből, 2. gránátosezred a 201. zászlóaljból, a testőr lövész zászlóaljból és egy csendőr zászlóaljból, a 3. repülől övészezred pedig a légierő gép nélkül maradt hajózó és földi személyzetéből alakult meg. A hadosztályközvetlen alakulatokat más, seregtestek részeiből állították össze. A Szent László hadosztályt egységes seregtestként sohasem alkalmazták, egységeit külön-külön vetették be.

Aznap beállították a **Szent László hadosztály felderítő osztály** páncélgépágyús szakaszát, melyet a **Testőr páncélos század**ból alakítottak meg. A személyi anyagot az I. hadtestparancsnokság biztosította. A felderítő osztály gépjármű anyaga a Testőr lövész zászlóalj anyagából, illetve a központi készletből a Szent László hadosztály részére szükségletként megállapított anyagból adták.[1378]

Aznap a hadműveleti területről kivont **154. gépkocsizó sorozatvető osztály**t átszervezték. Ezt a hadihadrendből törölték, helyébe felvették a belőle felállított **154. röppentyűs osztály**t, törzzsel és három üteggel. Személyzete a mozgósított és törölt sorozatvető osztályéból alakult.[1379] A gépkocsizó szervezetet megszüntették, szakosított legénységét leadta a Tábori tüzér kiképző és felszerelő központnak. Gépkocsijai valószínűleg helyben elosztották más alakulatok feltöltésére. Az új osztályt a rimaszombati 150. sorozatvető osztály gépjárművein szállították a kiképzés helyszínére. A szükséges országos járműveket személyzettel együtt újonnan osztották be. A röppentyűs vetőket Esztergomtáborból a Röppentyűs kiképző tábor részére adták át a kiképzés kijelölt területén, azaz Sáp - Kerekdomb - Csév - Leányvár - Kesztölc - Dág - Uny - Kirva területre. Sürgősségi sorrendben a röppentyűs osztályt minden más tüzér alakulat elé helyezték. A régi gépkocsi anyagból nem tartottak meg semmit. Ehelyett központi készletből kiutaltak a hadiállománytábla szerint az osztálytörzs részére egy személyautót és három 3 tonnás tehergépkocsi, továbbá a kiképzés időtartamára állományon felül még egy személyautót és két 3 tonnás tehergépkocsit a felállítással kapcsolatos szállítások végrehajtására. Menetkészültséget november 10-ére kellett elérni. A vezénylés útján (október 21. - 23-ával) felállított kísérleti röppentyűs üteget november 10-ével a 150.

[1377] HL, HM 16643/M.1/ny.oszt.-1944.
[1378] HL, HM 16644/M.1/ny.oszt.-1944.
[1379] A röppentyűs megnevezést az újonnan fejlesztett 44M buzogányvető nevű fegyverek beállítása kapcsán kapták. A fegyverek tényleges alkalmazásáról az alakulatnál nem tudunk.

sorozatvető osztálynak kellett átadni. A kiképzés alatt lévő kísérleti ütegből állandó tanüteget szerveztek. A tanüteg állományát fel lehetett használni a tüzérosztály felállításánál, de cserébe azonos létszámú újonc legénységgel kellett őket kicserélni. A kiképzés végével a **röppentyűs tanüteg** a röppentyűs kiképző táborba Sárvárra vonult be. A beérkező későbbi tüzér személyzetből a kiképző tábornak újabb osztályokat kellett felállítania. A fegyverek hadműveleti területen való kipróbálását követően tervezték a gyalogság, huszár és gépkocsizó lövész alakulatoknál is röppentyűs egységek felállítását. Az ideiglenes hadrendi táblák alapján a teljes osztály a törzshöz beállított egy személyautóval és három 3 tonnás tehergépkocsival rendelkezett, az ütegek országos járművekkel (21 db) mozogtak.[1380]

Szintén 28-ával léptették életbe a légierők új hadrendjét is. Az időközben törölt **131/1.-6.**, **132/1.-6.** és **Ejtőernyős légvédelmi gépágyús üteg**eket újra beállították a légvédelmi erők hadrendjébe. Új alakulat volt a **Légvédelmi híradó zászlóalj**. Utóbbit a feloszlatott 101. légvédelmi bemérő és jelző osztály állományából szervezték. A törölt alakulatból ezen felül megalakították a **101. önálló bemérő jelző üteg**et, a **201. léggömbgát osztály**t. Ezek kiegészítését innentől a **101. bemérő és jelző pótosztály** végezte. A Légvédelmi híradó zászlóalj törzsét a légvédelmi tüzér szakcsapat állította fel. A légvédelmi központ parancsnokságokat légvédelmi tüzér alakulatokhoz sorolták be állományvezetés szempontjából. Ez végül az előzménye lett annak, hogy november 8-ától, elsősorban a feladat nélkül maradt alakulatokat – tehát a legtöbb légvédelmi központot, légvédelmi figyelő őrsöket stb. – fokozatosan a saját fegyvernemüknek megfelelő egységekhez osztották be.[1381]

Október 29-ével azonnali hatállyal megszüntették a szittya fedőnevet a rohamtüzérségnél, mivel addigra közismertté vált az csapatnem működése, tehát nem volt jelentősége Onnantól kezdve az alakulatok békében és mozgósításban egyaránt a rohamtüzér (osztály, rohamüteg stb.) megnevezést használták.[1382]

Október 31-én megalakították a **Szent László hadosztály utász zászlóaljat**, amely a rendszeresítettel szemben teljes mértékben gépkocsizóvá volt téve. A zászlóalj magvát az **53. utász zászlóalj** képezte, amelyet kivontak a hadműveleti területről. A régi alakulat ezzel megszűnt. Rendeltetése szerint úgy kellett felkészíteni, hogy súlyos harcfeladatok és műszaki munkakörök ellátását fogja végezni. Ennek megfelelően vízi kiképzést is kapnia kellett. A létszám kiegészítésében 10% biztonsági többletet biztosítottak, hogy a kiképzést során válogathassanak a személyi anyagból. Az új hadiállománytábla szerint szervezett alakulat törzsében öt szóló és két oldalkocsis motorkerékpár, két közepes személyautó, egy R/7a rádió gépkocsi, egy 3 tonnás távbeszélő- és műszer gépkocsi, egy 3 tonnás légsűrítő erőközpont vontató gépkocsi, egy 3 tonnás lángszóró szakasz szer és olaj gépkocsi, egy 3 tonnás lángszóró raj szerelék gépkocsi, egy 3 tonnás segélyhely és málha gépkocsi, egy 3 tonnás üzemanyag és műhely gépkocsi, egy 3 tonnás konyha, felvételező és gazdasági hivatal gépkocsi; egy utász században pedig két szóló motorkerékpár, két közepes személyautó, egy-egy 3 tonnás távbeszélő és málha gépkocsi, csónakkocsi vontató és csörlő gépkocsi , század szerelékes, vegyiharc gépkocsi, záróharc anyag gépkocsi, konyha és eleségszállító gépkocsi, illetve három szerszám és felszerelés szállító gépkocsi volt.[1383]

November 4-én újjászervezték a hadműveleti területről, lövegek nélkül kivont **VIII. gépkocsizó közepes tüzérosztály**t a Tábori tüzér kiképző és felszerelő központnál. Új neve **VIII. gépvontatású közepes tüzérosztály** lett, immáron három üteggel a szervezetében. Első két ütegét nyolc német 15 cm 18M gépvontatású közepes tarackkal látták el. Harmadik ütege

[1380] HL, HM 16759/M.1/ny.oszt.-1944.
[1381] HL, HM 1957/M.6/k.oszt.-1944.
[1382] HL, HM 1888/M.6/k.oszt.-1944. és 16758/M.1/ny.oszt.-1944.
[1383] HL, HM 16836/M.1/ny.oszt.-1944.

egyelőre csak személyzettel alakult meg, négy azonos típusú lövegét a német szállításból várták. A legénységet elsősorban a régi VIII. gépkocsizó közepes tüzérosztály adta, melyet a más alakulatoktól felszabaduló személyzettel tölthettek fel, elsősorban közvetlenül a 8. kerületi parancsnokságtól (Városlőd) igényelve.[1384]

November 6-án a hadműveleti helyzet miatt az **1. gépkocsizó lövészezred**et a német 1. páncéloshadosztály hadrendjébe sorolták be. Az ezred hiányainak feltöltését a lövészezred pótzászlóaljainál már összeállított, fegyverzet nélküli emberanyag elosztásával végezték. Az **1. gépkocsizó lövész törzspótszázad** Kömlődről (három tiszt, 150 fő legénység), a **2. gépkocsizó lövész törzspótszázad** Kecskédről (három tiszt és 200 fő legénység) és a **3. gépkocsizó lövész törzspótszázad** Aszódról (három tiszt, 133 fő legénység) az 1. gépkocsizó lövész ezredbe került besorolásra, melyet már a német közegek végeztek. Felhasználásukat követően az összevont törzspótszázadokból csupán az **1. gépkocsizó lövész törzspótszázad pótkerete** maradt meg. Ennek parancsnokát leszámítva a többi tisztet is az 1. gépkocsizó lövész ezredhez osztották be. Az összevont törzspótszázadok gazdasági hivatalai egyelőre megmaradtak.[1385] A Piliscsabatáborban a felállítandó kiképző és felszerelő központban ideiglenesen összevont törzspótszázadok feladatául a német páncélos hadosztályok gránátos ezredeinek megerősítésére tervezett páncélgránátos ezredek felállítására jelölték ki. A minden szempontból magyar szervezésű és irányítású páncélgránátos menetzászlóaljakat a német páncélos hadosztályok kötelékén belül kívántak alkalmazni. A katonák részére külön jelvényt kívántak rendszeresíteni. Kizárólag önkénteseket vártak (35 éves korig) valamennyi hadtest és kerület területéről, illetve a kiürített területekről származó leventéket. Bármely fegyver- és csapatnem szóba jöhetett. Az önkéntesek felszerelését az egyes útbaindító kerületeknek kellett biztosítania. Hiányzó létszámot a 6. és 9. kerületi parancsnokságok (kitelepített) pótalakulataitól vezényléssel töltötték fel.[1386]

November 6-án azonnali hatállyal átszervezték a 3. hadsereghez beosztott híradó alakulatokat és felállították az **54. híradó ezred**et. Az ezred a IX. hadtest híradó zászlóaljból és a fővezérség vegyes híradó századának személyzetéből és anyagából alakult meg. Békealakulatának a IX. híradó pótzászlóaljat jelölték ki. Az ezred egy gépkocsizó ezredparancsnokságra, az 54/I. gépkocsizó híradó zászlóaljra (54/1. gépkocsizó anyaggyűjtő század, 54/2. gépkocsizó rádió század) és az 54/II. gépkocsizó híradó zászlóaljra (54/3. gépkocsizó távíró század és 54/5. fogatolt távíró század) tagozódott. Az 54/4. gépkocsizó híradó építő század az általános gépjárműhiány miatt egyelőre nem alakult meg. Pótlására rendelkezésre állt a 150/5. és 150/6. fogatolt híradó építő század, egyenként három szakasszal. A fővezérség vegyes híradó századot gépkocsikon vonták ki, a fogatolt részek pedig gyalogmenetben a híradó kiképző és felállító központba, Nógrádverőcére vonult be feltöltésre. Az 54/3. távíró század nehéz kábelanyag hiányában könnyű vezetékes anyaggal szerelték fel. A **m. kir. posta mozgó építési osztály kirendeltség**ének személyzetét nem lehetett felhasználni, hanem azt a postavezérigazgatósághoz kellett visszarendelni Budapestre. Ezzel szemben az 1. hadseregnek át kellett adnia egy teljes váltóáramú távíró rajt az 54. híradó ezred részére. Az ezred hiányzó berendezéseit - amit nem lehetett a meglévő anyagból, illetve a IX. híradó pótzászlóaljtól fedezni - a 3. hadsereg híradó szeroszlopa adta, továbbá a HM 7/ö- osztályától igényelhették. A híradó ezred géppuskáit és golyószóróit nem kiképzett gyalogosoknak, hanem a híradó rajok legénységének kellett kezelnie. A 3. hadsereghez

[1384] HL, HM 16897/M.1/ny.oszt.-1944.
[1385] HL, HM 1956/M.6/k.oszt.-1944.
[1386] HL, HM 1958/M.6/k.oszt.-1944.

beosztott **103. távíró üzemi század**, a **150/5.** és **150/6. távíró építő század**ok, illetve az **51. híradó szeroszlop** szervezete nem változott.[1387]

November 10-ével azonnali hatállyal megszüntették a béke- és a hadihadrendben az **I. páncéloshadtest parancsnokság**ot. Belőle megalakult a **Páncélos és gépkocsizó lövész csapat felügyelő**je. A hadtestparancsnok illetékes parancsnoki jogkörét egyelőre megtartotta, de tervezték annak teljes átadását a területileg illetékes kerületi/hadtestparancsnokoknak.[1388] Gépjárműveit valószínűleg a különböző páncélos alakulatok feltöltésére használták fel.

Az alakulatok morzsolódása folyamatos volt. A háttérszervezeteket kitelepítették, a fronttal mozgó gépkocsi szeroszlopok pedig csak minimális gépjárművet tudtak magukkal vinni. A harc közben, vagy épp műszaki hibával kiesett gépjárműveket rendszerint véglegesen elvesztették. Alig lehet nyomonkövetni, mely motorizált alakulatok pontosan meddig működtek. A gépkocsi szertár, mint legfontosabb javító és ellátó szerv több településre került kihelyezésre, elsősorban Vas- és Zala megyékbe. Innen értelemszerűen nem lehetett már egy teljes haderőt kiszolgálni. Ettől függetlenül az országból kitelepített alakulatok és szervezetek a feleslegként bevont gépjárműveket erre a területre irányították és bizonyos esetekben innen történtek kisebb feltöltések, vagy átszervezések. Pl. a légvédelmi tüzérség esetében minden osztályt átneveztek, átszerveztek, jelentősen csökkentett gépjármű állománnyal.

December 26-át követően, azaz a Budapest körüli szovjet gyűrű bezárulásakor a legjelentősebb magyar ellátó alakulat, amely a városban rekedt, a **137. tehergépkocsi oszlop** volt a budapesti **Fővezérség anyagi csoport** alárendeltségében. Az alakulat felállításáról nem maradt fenn adat. December végén Komárom és Budapest között ingázva, menekítendő anyagokat szállítottak ki a fővárosból. Elsősorban fegyverzetet, egészségügyi anyagot szállítottak. A gyűrű bezárulásának ellenére december 29-éig kijutottak a budapesti bőrgyárak anyagával, illetve a komáromi szabadkikötőből, egy uszályból élelmiszerrel megrakva visszajutottak a Budapesti Gőzamlom Rt-hez a Hengermalom útra. Elsősorban saját Ford tehergépkocsijaik rekedtek a városban, melyhez hozzácsatolták a december 23-áig a városban visszamaradt egyéb tehergépkocsi oszlopok megmaradt részeit. Így minimum két Klöckner-Humboldt-Deutz tehergépkocsival is rendelkeztek. December 24. és 1945. január 6. között az oszlop egy személyautót, négy tehergépkocsit és öt motorkerékpárt veszített. A megmaradt állomány – 13 tehergépkocsi – Pest kiürítésekor mind teljesen feltöltött, hadrafogható állapotban volt.

A Budapesti **BSZKRT. állomás parancsnokság** a gyűrű bezárásával alakult meg a Ponty utca 3-ban. December végén négy tehergépkocsi és kilenc személyautó állt rendelkezésére. (valószínűleg a BSZKRT. Igazgatóságának gépjárművei voltak.)[1389]

1945. január 1-jével m. kir. Honvédelmi Minisztérium és Honvéd Főparancsnokság néven összevonták a Honvédelmi Minisztériumot és a Honvéd Vezérkart.[1390] Ezzel párhuzamosan beállították a hadrendbe a 45 M. átmeneti gyaloghadosztályt és a 45 M. gyaloghadosztályt. Előbbi átmenetet jelentett a magyar és a német gyaloghadosztály között. Legközelebb hozzá a Szabolcs hadrend szerinti Szent László hadosztály volt. Utóbbiból, amely teljes mértékben német elvek alapján lett volna megszervezve, és szinte kizárólag német hadiállománytábla szerint lett volna feltöltve, nem jött létre egy sem. Az átmeneti hadosztályban a vonatalakulatok magyar elvek alapján voltak összeállítva, azzal a különbséggel, hogy a két tehergépkocsi oszlop és a két sebesültszállító oszlop összevonásra kerültek. (Valószínűleg beosztva a tervezett gépkocsi szeroszlopot is.) Ezzel a német gépkocsizó század szervezetéhez

[1387] HL, HM 1964/M.6/k.oszt.-1944.
[1388] HL, HM 1961/M.6/k.oszt.-1944.
[1389] HL, HM III. Csoportfőnökség szám nélküli - 1944.
[1390] HL, HM szn./eln.1/a.oszt.-1945.

hasonló erőt értek el. (Elméletileg nyolc oldalkocsis motorkerékpár, öt polgári típusú személygépkocsi, 48 polgári típusú tehergépkocsi, 24 katonai sebesültszállító gépkocsi, 16 rögtönzött sebesültszállító gépkocsi) A német mintájú gyaloghadosztály vonatában már csak egy 120 tonna kapacitású gépkocsi század szerepelt volna, gépkocsi szeroszlop nélkül, egyetlen javító szakasszal. (tíz oldalkocsis motorkerékpár, hét személygépkocsi, 54 tehergépkocsi, 15 sebesültszállító, egy vontató)

Február 20-ával a magyar légierő alárendeltsége miatt az I. német repülő hadtest alárendelt részeinél (elsősorban a német 76. vadászrepülő ezrednél) átvették a német szervek a gépjárművek javítását és pótlását.[1391] A légierőnél a rendszeresen igénybevett gépjárművek maradhattak üzemben, melyek elsősorban a tisztek és tiszthelyettesek saját gépjárműveit jelentette. Minden mást leállítottak.[1392] Ez a részlet azért különösen fontos, mert egyébként nem maradtak fenn adatok arról, milyen elvek szerint működött a rohamosan fogyatkozó motorizált alakulatok ellátása. A műszaki - vagy harci - kieséseket jellemzően már nem a központi szervek pótolták, hanem az éppen aktuális alárendeltségnek megfelelően a felettes német szervek.

Február 26-ával a **Fővezérség meghatalmazott tábornok**át átminősítették a **Honvédelmi Minisztérium és Honvéd Főparancsnokság** meghatalmazott tábornokává. A magyar hadseregek szempontjából elöljáró német Heeresgruppe (hadseregcsoport) parancsnokok irányelveinek figyelembe vételével működött. Feladata volt a bevetett honvéd alakulatok harcértékének, ütőképességének emelése, az ezeket gátló okok felkutatása és megszüntetése., a rendszeresített tiszti helyeket betöltő felülvizsgálata, esetleges eltávolításuk, a gyenge harcértékű csapatok átcsoportosítása, átszervezése. a honvédség valamennyi bevetett alakulata felett szemlejoggal rendelkezett.[1393] Ennek részeként valószínűleg itt határozták meg, hogy a német birodalom területére kitelepülő alakulatok és szervek a lehető legkisebb mennyiségben vigyenek magukkal gépjárműveket, melyeket a harcoló alakulatok feltöltésére kellett visszahagyni. Ez folyamatos elvként működött.

Március végétől a rendszer végképp összeomlott. Ellenőrizhetetlen körülmények között a gépjármű állomány általánosságban elfogyott.

A kutatás jelenlegi állapota szerint az 1945 kora tavaszától megalakuló új Magyar Honvédség mintegy 250 különböző személygépkocsival (ebből két Fiat 508C, egy Polski-Fiat 508 bizonyíthatóan honvédségi eredetű volt), 258 vegyes tehergépkocsival és vontatóval (ebből négy Klöckner, négy Rába Maros tehergépkocsi, egy OD Rex oktató gépkocsi, három Ford BB sebesültszállító gépkocsi, egy Skoda sebesültszállító gépkocsi, egy Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsi, egy Polski-Fiat 518 tehergépkocsi, négy Polski-Fiat 508 kis tehergépkocsi, öt Steyr 1500A vontató, hét Botond raj gépkocsi, egy Spa keskeny nyomtávú tehergépkocsi, 13 KV-40 és KV-50 vontató, egy Pavesi vontató, két Lanz Bulldog vontató biztosan honvédségi), illetve motorkerékpár került (ebből 17 Puch 350GS, két Sokol 1000 és tíz BMW R75 biztosan honvédségi). Egy Turán harckocsi biztosan létezett 1947-ig, amikor Várpalotán éles céltárgyként szétlőtték. Mintegy tíz Ford BB sebesültszállítót pedig nyugatról hoztak vissza, de a haderőbe már nem vették őket át.

[1391] HL, II. 1565. 101. vadászrepül őezred, 110. doboz, 37. számú ezredparancs (1945.02.20.)
[1392] HL, II. 1565. 101. vadászrepül őezred, 110. doboz, Légierők 10. számú parancsa (1945.02.22.)
[1393] HL, HM 4181/eln.1/a.oszt.-1945.

Összegzés:

A dolgozat eredménye

A témakör olyan mélységekben, ahogyan én azt végeztem, soha nem került kutatásra. Az elemzések, közölt információk szinte teljes egészében újdonságnak számítanak. A megjelent irodalomban megjelent közkézen forgó információk helyreigazítása történt meg. A haderő esetében, egy teljes csapatnemet illetőleg, illetve haderőfejlesztéssel kapcsolatos ilyen részletes elemzés még nem készült. Az a szegmens, hogy milyen technikával küzdött a magyar haderő, segíthet színesebbé tenni, hogyan és milyen eszközökkel érték el az ismert eredményeket és mi veszett oda a háborúkban. Ezzel együtt tudatában vagyok annak, hogy az átfogó feldolgozástól még messze járok. Az információbázis rendelkezésre áll, "már csak" folytatni kell a megkezdett utat.

Véleményem szerint hasonló feldolgozó munkával bemutatható lenne több más fegyver- és csapatnem története is. Ehhez pedig társítható lenne a személyi oldala is, ahol létszámadatok mellett alakulatok állományát is elemezni lehet származás, képzettség, eredményesség szempontjából.

Remélem idővel igazolódik, hogy kutatásom eredményei valóban újdonságnak számítanak és segítenek megérteni a haderő korabeli működését.

Munkámban igyekeztem bemutatni a m. kir. Honvédség sokszínűségét, fejlődésének, szervezésének folyamatát, annak a sarkalatos időpontokban meglévő állapotát. Elsősorban gépkocsizó szempontokat vettem figyelembe. A Monarchia alatti, majd annak összeomlását követően a zavaros időszakok után az évente kiadott békeszervezés mellett bemutatásra került a haderő minden részleges mozgósítása, illetve az állománytábláktól való eltérések is. A gépkocsizás a korszerű hadviselés része volt és a m. kir. Honvédség nem volt olyan rossz helyzetben, mint azt sokan feltételezik. Igyekeztem számos olyan ismeretlen tényezőre felhívni a figyelmet, melyek meghatározták a haderőfejlesztések menetét. A hadműveletek feldolgozása nem volt cél. Ennek ellenére remélem, hogy a vonatkozó időszakban a magyar haderő harcainak elemzéséhez hasznos adalékot ad ez a munka.

A., A m. kir. Honvédség gépkocsizás fejlődése során önálló utat járt be. Tanulmányutakon részt vett tisztek jelentéseiből olybá tűnik, nem más országok rendszerének a megismerése volt a fő cél, hanem a hazai adottságokból kiindulva a korszerű elvek meghonosítása. Egy esetben sem hangzott el, hogy egyes haditechnikai eszközre azért van szükség, mert azt pl. Németország nagy mennyiségben alkalmazza. Számos példa akadt rá, hogy mások rendszerébe kevésbé illő technika magyar kézben bevált, nem csak gazdasági okokból. Pl. Botond raj gépkocsik, OD oktató gépkocsik, Krupp félraj gépkocsik, Steyr 1500A vontatók, Puch 350 motorkerékpárok. Így megkockáztatom, az állításom igazolódott. Hazai adaptációkat is ki kell emelni, melyek sikeresebbek, vagy olyan sikeresek voltak, mint más államok eszközei. (pl. Marmon-Fordok, Zrínyi rohamtarackok)

B., A haderőszervezés során a hadvezetés folyamatosan törekedett a minőségi gépjárművekkel való ellátásra. A technikai fejlődés az érintett évtizedekben felgyorsult. A gépjárművek jelentős része beszerzésükkor a legmodernebb elveket képviselte. Egyes típusokat a fejlődés hamar meghaladta (Ansaldo kisharckocsi, Breda vontató), mások azonban mindvégig a legkorszerűbb eszközök maradtak (pl. Ford tehergépkocsik valamennyi változata, Ford sebesültszállítók, Puch motorkerékpárok.)

C., A jó piaci körülmények egyértelműen kiemelendők. Nyílt piaci versenyről beszélünk, amikor 3 tonnás tehergépkocsik esetében 1941-ben kiszorítja a Fordot az Opel, a Mercedes-Benz a régi közös üzleti kapcsolat ellenére háttérbe szorul, majd a német ipar belső versenye során megelőzte a Klöckner-Humboldt-Deutz az Opelt. Majd a háborús kiesések miatt visszalépett a Ford a versenybe és beállt mellé a Skoda. Közepes terepjáró személyautóknál (Mercedes-Benz, Auto-Union), kis parancsnoki személyautóknál (Fiatok, Skoda, Opel) ugyancsak a német piaci verseny került előtérbe. Így ez a felvásárlóerő igazoltnak nevezhető.
D., A m. kir. Honvédség békehadrendjének feltöltésére törekedett mindig. Ezt 1938-tól tulajdonképpen, folyamatos kiegészítéssel és korszerűsítéssel befejezték. Az anyagigényes mozgósítási hadrendből a békealakulatoknál fokozatosan elhagyták az állományon felüli igénybevételt és csak a kieső honvédségi anyag pótlására törekedtek. Éppen ezért több lehetőség nyílt a békében nem létező, mozgósítással felállított alakulatok minél komolyabb feltöltésére. Szerényebb honvédségi anyag mellett polgári készletből működtek, jóval vegyesebb eredményességgel. A haderő hosszú ideig megtartotta anyagát, tulajdonképpen csak a gazdaságtalan javítási és selejtes (roncs) állapot esetén töröltek gépjárműveket a rendszerből. Azaz a korszerű technikával felváltott gépkocsik zöme nem tűnt el a rendszerből, hanem mozgósított alakulatok szerves részeként újra hadműveleti alkalmazásra kerültek. A háború utolsó hónapjaiban tömeges pusztulás tapasztalható, a harcok során üzemképtelenné vált gépjárműveket már csak igen kis arányban lehetett kijavítani. A hadihasználatra bármilyen formában alkalmas gépjárművek többségét nem lehetett mögöttes területre szállítani, azokat minden esetben harcoló alakulatokat töltöttek fel. Ennek eredményeként elenyésző mennyiségű gépjármű került Magyarországtól nyugatra és ezek többsége sem kerülhetett a háború lezárását követően az új magyar haderőbe.

Korabeli magyar katonai gépjárművekből manapság igen minimális mennyiség maradt fenn. Bizonyíthatóan egy Mávag Botond raj gépkocsi van Győrben, egy Harley-Davidson motorkerékpár a Közlekedési Múzeumban, egy Krupp nagy terepjáró személygépkocsi Németországban egy magángyűjtő tulajdonában. Ezen kívül csak egy amerikai Ford tehergépkocsi fülkéje és egy Botond hiányos alváza került elő, melyek magánkézben vannak, Csehországban, illetve Magyarországon.

A páncélosok közül egy Ansaldo kisharckocsi Belgrádban, egy Ansaldo, egy Zrínyi rohamtarack, két Toldi könnyű harckocsi és két Turán harckocsi pedig az oroszországi kubinkai gyűjteményben van.

A hazai Hadtörténeti Intézet és Múzeumban egy Nimród páncélgépágyú az egyetlen korabeli gépjármű.

Felhasznált levéltári iratanyagok és becsült kutatott mennyisége: (Hadtörténelmi Levéltár)
- m. kir. Honvédelmi Minisztérium (1939 - 1944):
    - Elnöki osztály: 20,5 ifm.[1394]
    - 1/a., 1/b., 1/c. és 1/ny. (szervezési, mozgósítási és nyilvántartó) osztályok: 4,6 ifm.
    - III. Csoportfőnökség: 7 ifm.
    - Honvéd Jólépti Alap: 1 ifm.
    - 6/k. (költségvetési) osztály: 11,5 ifm.
    - 2/é. (élelmezés) és 2/i. (illetmény) osztály: kb. 12 ifm.
    - 3/a. (fegyver) osztály: kb. 10 ifm.
    - 3/b. (gépjármű) osztály: 33,4 ifm.
    - 15. (törvényelőkészítő) osztály és 16. (hadkiegészítési) osztály: kb. 30 ifm.
    - 18. (polgári jogi) osztály: kb. 25 ifm.
    - 14. (magánjogi) osztály: kb. 3 ifm.
    - Számvevőség: kb. 3 ifm.
- I. 89., Vezérkari Főnökség: kb. 10 ifm.
- I. 94., Központi Szállításvezetőség: 0,48 ifm.
- I. 93., Katonai Attaché Berlin: 1,08 ifm.
- I. 91., Katonai Attaché Róma: 3,48 ifm.
- I. 75., Honvéd Főparancsnokság: kb. 0,5 ifm.
- II. 1239. (I. hadtest parancsnokság): kb. 10 ifm.
- II. 1240.-től II. 1251.-ig (II. - IX. hadtest parancsnokságok): kb. 3 ifm.
- II. 1452. (1. hadsereg parancsnokság): 0,24 ifm.
- II. 1453. (2. hadsereg parancsnokság): 3,19 ifm.
- II. 1254. (3. hadsereg parancsnokság): 0,04 ifm.
- II. 1450. és 1457. (Kárpát csoport és I. gyorshadtest parancsnokság): 0,48 ifm.
- II. 1458. (Megszálló Erők parancsnoksága): 0,12 ifm.
- II. 1471. (10. dandár/10. könnyű hadosztály/10. gyaloghadosztály): kb. 10 ifm.
- II. 1473. (12. dandár/12. könnyű hadosztály/12. gyaloghadosztály): kb. 5 ifm.
- VI. 53. (Hadianyaggyártás hadbiztossága): 12,5 ifm.

[1394] Iratfolyóméter.

A jelölt tudományos közleményei, publikációi:

Varga Imre: Híradó gépkocsik a magyar királyi Honvédségben, Katonaújság, 2012. október, 44-49. oldal
Varga Imre: A kormányzói gépkocsiosztag I. rész, Veterán autó és motor, Budapest, 2013. szeptember, 22-27. oldal
Varga Imre: A magyar királyi honvéd Gépkocsi szertár - Járműközpont a hadseregben, Veterán autó és motor, Budapest, 2015. április, 20-25. oldal
Varga Imre: Adalékok a MH Anyagellátó Raktárbázis történetéhez - a Gépkocsi szertár I. rész, 2016/2. szám, 224-268. oldal
Varga Imre: Adalékok a MH Anyagellátó Raktárbázis történetéhez - a Gépkocsi szertár II. rész, 2017/1-2. szám, 143-183. oldal
Varga Imre: A magyar királyi honvéd Gépkocsi szertár története, Hadtörténeti Múzeum Értesítője 18, HM HIM Hadtörténeti Múzeum, Budapest, 2018., 83-104. oldal
http://ujkor.hu/content/az-onallo-magyar-katonai-gepkocsizas-szuletese (Varga Imre: 100 éves az önálló magyar katonai gépkocsizás), Újkor.hu, 2018. november 27. (megtekintés 2020. június 8.)
Varga Imre: A m. kir. 1. tábori páncéloshadosztály gépjárművei I. rész, Seregszemle, a MH Összhaderőnemi parancsnokság szakmai-tudományos folyóirata, XVI. évfolyam 2. szám, 2018., 131-145. oldal
Varga Imre: A m. kir. 1. tábori páncéloshadosztály gépjárművei II. rész, Seregszemle, a MH Összhaderőnemi parancsnokság szakmai-tudományos folyóirata, XVI. évfolyam 3-4. szám (a befejező szám), 2018., 130-138. oldal

Kiadatlan, a Hadtörténelmi Levéltár tanulmánygyűjteményében elhelyezett cikk:
Varga Imre: Olasz gépjárművek a magyar királyi Honvédségben, 2014., HL, TGY. 4211.

Felhasznált irodalom:

Bíró Ádám - Éder Miklós - Sárhidai Gyula: A Magyar Királyi Honvédség külföldi gyártású páncélos járművei 1920-1945, Petit Real Könyvkiadó, 2006.
Bíró Ádám - Éder Miklós - Sárhidai Gyula: A Magyar Királyi Honvédség hazai gyártású páncélos járművei 1920-1945, Real Könyvkiadó, 2012.
dr. Bombay László - Gyarmati József - dr. Turcsányi Károly: Harckocsik 1916-tól napjainkig, Zrínyi Kiadó, Budapest, évszám nélkül
Bonhardt Attila - Pánczél Mátyás - Végh Ferenc - Szerekes József - Hattyár István - Sári Szabolcs: Magyar páncélosalakulatok története, Zrínyi Kiadó, 2015.
Bonhardt Attila - Winkler László - Sárhidai Gyula: A Magyar Királyi Honvédség fegyverzete, Zrínyi Katonai Könyv- és Lapkiadó, Budapest, 1992.
Dr. Csima János: Adalékok a Horthy-hadsereg szervezetének és háborús tevékenységének tanulmányozásához (1938-1945), Honvédelmi Minisztérium Központi Irattára kiadványa, 1961.
Dombrády Lóránd - Tóth Sándor: A Magyar Királyi Honvédség 1919-1945, Zrínyi Katonai Könyv- és Lapkiadó, 1987.
Dombrády Lóránd: Magyar gazdaság és hadfelszerelés 1938-1944 (Akadémiai Kiadó, 1981.)
Dombrády Lóránd: A magyar hadigazdaság a második világháború idején (Petit Reál, 2003.)
Dombrády Lóránd: A horthysta katonai vezetés erőfeszítései a páncélos fegyvernem megteremtésére 1938-1940 (Hadtörténelmi Közlemények 4/1970.)
Dombrády Lóránd: A magyar páncélos magasabbegységek kiépítésére tett erőfeszítések a háború időszakában 1941-1944 (Hadtörténelmi Közlemények 4/1974.)
Finta László: Ikarus Story 1: A Karosszériagyártó Uhri Imre,, saját kiadás,
Finta László: Ikarus Story 2: Az Uhri Testvérek története 1933-1937, saját kiadás
Finta László: Ikarus Story 3: Az Uhri Testvérek története 1938-1940, saját kiadás
Finta László: Ikarus Story 4: Az Uhri Testvérek története 1941-1943, saját kiadás
dr. Horváth Csaba - Lengyel Ferenc: A Délvidéki hadművelet, 1941 április, Puedlo Kiadó Kft., évszám nélkül
Móritz Mihály - Fónod Sándor: A m. kir. 101. honvéd gépkocsizó tanezred a 2. világháborúban, 1941-1945, CSBOOK Kft., évszám nélkül
Szabó Péter - Számvéber Norbert: A Keleti hadszíntér és Magyarország 1943-1945., Puedlo Kiadó Kft., évszám nélkül
dr. Számvéber Norbert: Az alföldi páncélos csata, harcok a Tiszántúlon, 1944 október, Puedlo Kiadó Kft., 2007.
dr. Számvéber Norbert: Páncélos hadviselés a budapesti csatában, 1944. október 29. - 1945. február 13., Puedlo Kiadó Kft., 2011.
Wilfried Schimon: Österreich-Ungarns Kraftfahrformationen im Weltkrieg 1914-1918, Hermagoras Verlag, Klagenfurt/Celovec - Ljubljana/Laibach - Wien/Dunaj, 2007.
Zsuppán István (szerk. Négyesi Pál és Ocskay Zoltán): A magyar autó - A magyar autógyártás története, Oldtimer Média Kft., Budapest, 2009.
A magyar harc- és gépjárműfejlesztések története, A magyar honvédség páncélos és gépjárműtechnikai szolgálatfőnökség kiadványa (szerk. dr. Varga A. József) , 2005.
Magyar autógyárak katonai járművei, (szerk. dr. Varga A. József), Maróti könyvkiadó, 2008.

Függelékek

A m. kir. Honvédség által rendszeresített és leggyakrabban használt gépjárművei

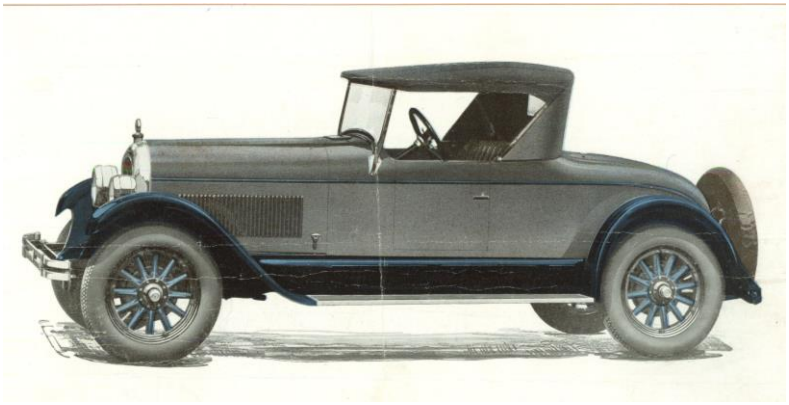
Igen nehéz és időigényes gyűjtőmunka volt szükséges a m. kir. Honvédség részére beszerzett, általa zsákmányolt vagy igénybevett gépkocsik mennyiségi, minőségi és alkalmazási kérdése. Becslésem szerint 1918. és 1945. között mintegy 25000 honvédségi és 35000 polgári gépjárműről beszélhetünk. Az egyszerre rendszerben lévő gépjárművek száma 1943 év végére érte el a maximumát, kb. 18000 honvédségi és 25000 igénybevehető, illetve már igénybevett gépjárművel. A háború végére a pusztulás mértéke honvédségi oldalon 99 %-osra, polgári oldalról 90 %-osra tehető, bár erre gyakorlatilag nem állnak rendelkezésre részletes információk.

kis személygépkocsik

Ganz-Fiat 1C és Ganz-Fiat 2F

hengerek száma: 4 (soros)
hengerűrtartalom: 2200 cm^3
teljesítmény: 24 Le
max. sebesség: 65-70 km/h
ülések száma: 2+1

Mintegy 20 személygépkocsi készült a haderő részére, elsősorban parancsnoki gépkocsiként.



ábra 1. Fiat 1C kis személygépkocsi a gyári prospektusból

BMW (Dixi)

hengerek száma: 4 (álló soros)
hengerűrtartalom: 749 cm^3
teljesítmény: 3/15 Le
max. sebesség: 75 km/h
ülések száma: 2+1

Négy Dixi kis személygépkocsit, majd hat harckocsi utánzatot szereztek be. Utóbbi attrappok 1938-ban, rövid ideig géppuska szállító gépkocsiként működtek, majd selejtezték őket.

ábra 2. BMW Dixi kis személygépkocsit húznak egy árkon át a gépkocsizó csoport gépvontatású ütegénél 1933-ban

Fiat 508 Balilla és 508 Militare

hengerek száma: 4 (álló soros)
hengerűrtartalom: 998 cm^3
teljesítmény: 30 Le
max. sebesség: 85 km/h
ülések száma: 2+1

1934-ben előbb 70, 1938-ban pedig 32 került beszerzésre. Kis mérete, jó menettulajdonsága és egyszerű karbantarthatósága miatt kezdetben népszerű autó volt. Azonban a fából készült karosszéria és nyitott utastér miatt rossz időjárásban kellemetlen volt közlekedni vele. Minden gépkocsizó alegységgel rendelkező alakulat kapott a típusból. A gyorscsapatoktól 1941-től folyamatosan lecserélték. A korszerűbb autókkal lecserélt régi Fiatokat jellemzően a határvadász alakulatok és utász zászlóaljak kapták meg.

ábra 3. Fiat 508 Militare kis személygépkocsi a IV/1. híradó századból

Fiat 508 Coloniale (508C)

hengerek száma: 4 (álló soros)
hengerűrtartalom: 1088 cm^3
teljesítmény: 32 Le
max. sebesség: 110 km/h
ülések száma: 4

1938-ban összesen 219 autót szerezetek be, egy további autót pedig 1940-ben vettek át a Közlekedési és Kereskedelmi Minisztérium állományából. A típus ekkor már négyüléses kivitelben készült, korszerűsített, erősebb motorral, továbbra is favázas karosszériával. Eredetileg közepes személygépkocsiként vásárolták meg, azonban korlátozott menettulajdonságai miatt általában kis személyautóként osztották be az alakulatoknál. Valamennyi gépkocsival nagyobb mennyiséggel rendelkező alakulat kapott a típusból, fegyver- és csapatnemtől függetlenül.

ábra 4. Fiat 508C kis személygépkocsi a 101. nehéz tüzérosztályból 1940-ben

Fiat Torpedo Militare
(39 M. kis parancsnoki személygépkocsi)

hengerek száma: 4 (álló soros)
hengerűrtartalom: 1088 cm^3
teljesítmény: 32 Le
max. sebesség: 100 km/h
ülések száma: 4

1939-ben összesen 113 darabot rendeltek. A Fiat 508 Coloniale teljes mértékben katonai változatáról van szó, leegyszerűsített, immáron fém karosszériával. 1941-ben további beszerzéstől elálltak, mivel az olasz katonapolitikai helyzet miatt jelentősen megnövekedett az új autók ára. A többi Fiathoz hasonlóan általában század- és szakaszparancsnoki beosztásban, kerékpáros, határvadász, légvédelmi tüzér és felderítő alakulatoknál, illetve tanintézeteknél szolgáltak.

ábra 5. Fiat Torpedo Militare kis személygépkocsi 1941 nyarán a VIII. légvédelmi tüzérosztály 2. gépágyús ütegéből

ábra 6. Skoda 1101 kis személygépkocsik 1943 nyarán a gépkocsi szertár váci tárolójában

Skoda 1100 Popular
(41 M. kis személygépkocsi)

hengerek száma: 4 (álló soros)
hengerűrtartalom: 1099 cm^3
teljesítmény: 27 Le
max. sebesség: 100-105 km/h
ülések száma: 4

1941-ben, miután sikeres csapatpróbát hajtottak végre egy utcai változattal, összesen 212 darab katonai változatot rendeltek. A Fiat kis személyautók jelentős árnövekedése miatt kerestek új, olcsóbb és gazdaságosabb típust. A német lobbinak köszönhetően a Skoda ekkor

bevezett új típusára esett a választás. Megbízható autó volt. Tulajdonképpen ahol lehetett, a meglévő Fiatokat ilyen Skodákkal cserélték le. A Fiatok innentől kezdve a mozgósításkor felállítandó ikeralakulatokhoz és egyéb, békében nem létező alakulatokhoz kerültek beosztásra.
1942-ben öt polgári kivitelű, csukott karosszériás Populart szereztek be a csendőrség részére.
1943-ban 180 Skoda 1101 Popular Kübelsitzwagen karosszériás, katonai változatot rendeltek, melyek 1944 nyaráig meg is érkeztek. Az olyan újonnan felállított alakulatokat látták el ilyen autókkal, mint a 7,5 cm-es nehéz páncéltörő ágyúval ellátott páncéltörő ágyús századok, rohamtüzér ütegek, légvédelmi tüzérosztályok.

Opel Kadett
hengerek száma: 4 (álló soros)
hengerűrtartalom: 1466 cm^3
teljesítmény: 23 Le
max. sebesség: 98 km/h
ülések száma: 4

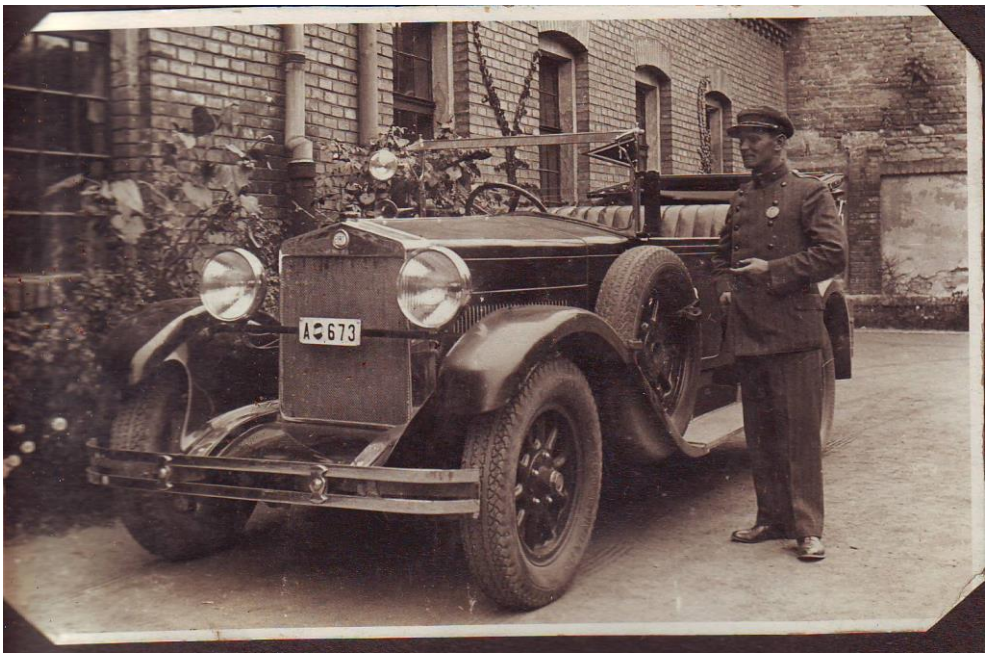
Pontos mennyisége nem ismert. Mintegy 8 darabot 1942-ben, 28 darabot 1943-ban vásároltak német használt és nagyjavított gépkocsikból. Elsősorban határvadász zászlóaljak, az erődítési parancsnokság és a légvédelmi tüzérség részére utalták ki. További Kadettek (és néhány Opel Olympia) került a haderőbe a lengyel és jugoszláv zsákmányanyagból is. Ezen felül, mivel a polgári közlekedésben elég népszerű típusról volt szó, az 1943 őszi és 1944 tavaszi megváltások idején szintén kerültek honvédségi állományba, gyakorlatilag az összes létező motor- és karosszéria változattal.

ábra 7. Opel Kadett kis személyautó, mögötte Polski-Fiat 621 és Fiat 38R sebesültszállító gépkocsik

közepes személygépkocsi

Fiat 512
hengerek száma: 6 (álló soros)
hengerűrtartalom: 3446 cm^3
teljesítmény: 46 Le
max. sebesség: - km/h
ülések száma: 4

Mintegy 15 négy üléses túra személyautót szerzett be a haderő, elsősorban századszintű parancsnoki gépkocsiként. Hasonló feladatot látott el kb. ugyanennyi Fiat 501 és Fiat 510 személyautó is.



ábra 8. Fiat 512 közepes személygépkocsi 1934. októberében, Budapest városparancsnokság állományából

Fiat 518 Ardita és Fiat 518 Ardita Coloniale

hengerek száma: 4 (álló soros)
hengerűrtartalom: 1944 cm^3
teljesítmény: 45 Le
max. sebesség: - km/h
ülések száma: 4

1934-ben előbb 4 majd 1935-ben újabb 4 autót szereztek be. Kényelmes, erős motorral szerelt gépkocsi volt, nyitott utastere miatt azonban feladatkörében, azaz a zászlóalj- és osztályparancsnokok között nem volt népszerű. Komolyabban nem terjedt el a haderőben, a német típusok gazdaságosabbak is voltak.

Fiat 518L Ardita

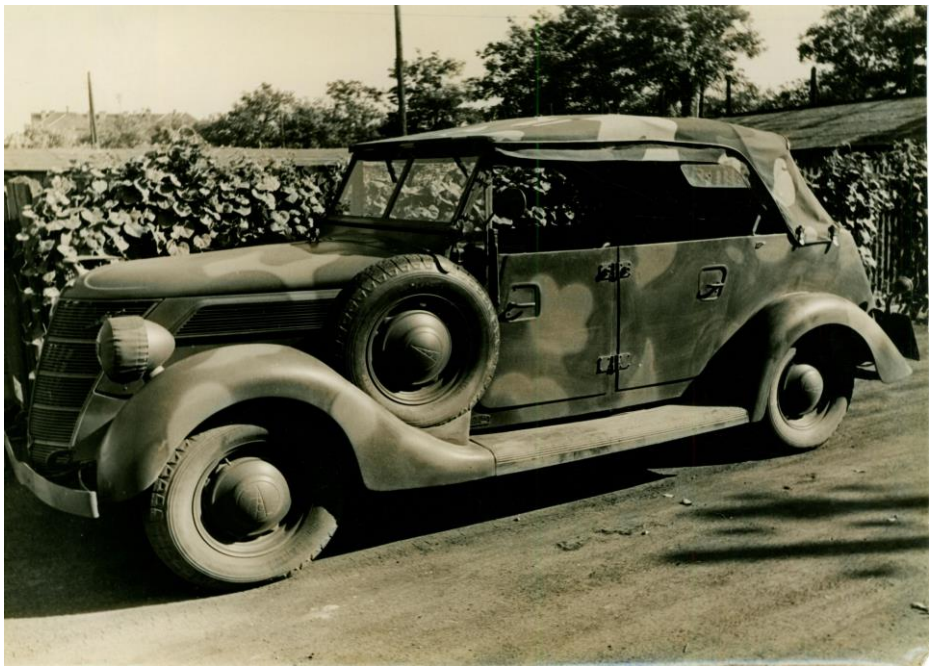
Lényegében megegyezett a hagyományos Ardita személyautókkal. Valamelyest javítottak a motor teljesítményén. 1938-ban 23 darabot szereztek be, ebből egy kettős pedállal ellátott oktató gépkocsi volt. Jellemzően magasabb parancsnokságok (hadtest- és dandárparancsnokságok) parancsnoki személyautóiként osztották be.

ábra 9. Fiat 518 Ardita Coloniale közepes személygépkocsi

Ford V8-60
(39 M. Ford közepes személygépkocsi)

hengerek száma: 8 (V elrendezés)
hengerűrtartalom: 3566 cm^3
teljesítmény: 85 Le
max. sebesség: ~110 km/h
ülések száma: 4

1939-ben 162 alvázat szereztek be, melyek az Uhri Testvérek Kft. műhelyében négyüléses nyitott karosszériákat kaptak. A V8-as 3,6 literes motoroknak köszönhetően erős és kényelmes autót kapott a haderő. Majd minden gépkocsizó alakulat és tanintézet kapott belőlük, elsősorban ezred- és zászlóaljparancsnoki gépkocsiként.



ábra 10. Ford V8-60 közepes személygépkocsi első próbapéldánya, amely alapján az összes többi készült

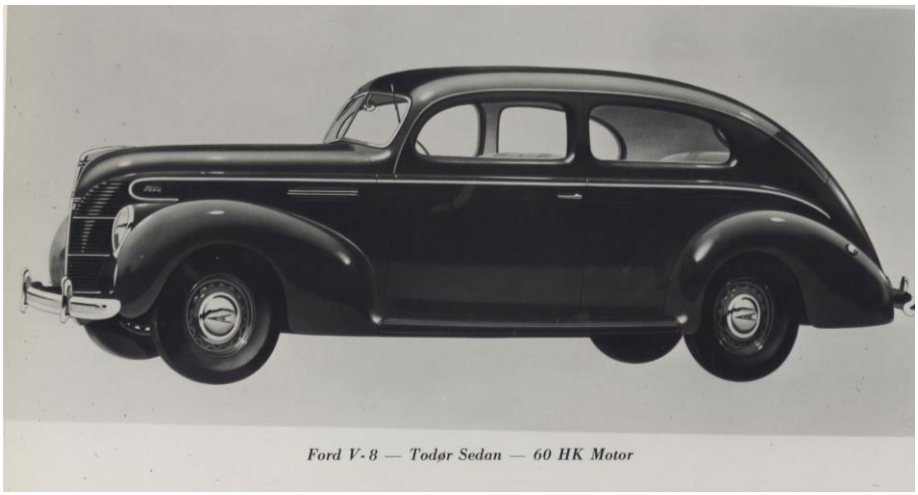
Mercedes-Benz 170V
hengerek száma: 4 (álló soros)
hengerűrtartalom: 1697 cm^3
teljesítmény: 38 Le
max. sebesség: 108 km/h
ülések száma: 4

1940-ben négy darabot, 1941-ben hatot, 1942-ben hetet, majd szerzetek be. Elsősorban minisztériumi szervezetekhez vagy kincstári tulajdonú vállalatokhoz (pl. Olajsajtoló üzem, Hadianyaggyár, Mercur Rt. stb.), a csendőrséghez kerültek szolgálati gépkocsiként.
1941-ben 20 személyautó Borgward 2300 típusú személyautók helyett került leszállításra német kompenzációból a légierők részére.
Az 1941 nyár-ősz során a magyar gyorshadtest működése meglepte a német véderő vezetését, így az év végén ajándékként tíz 170V személyautót adtak át, melyek az I. páncéloshadtest és a 2. páncéloshadosztály parancsnokságához lettek beosztva.
1943-ban az addigi új személyautókat követően 30 használt, nagyjavított példányt is beszereztek. Ezek többsége a légeirőkhöz került.

ábra 11. Igénybevett Mercedes-Benz 170V személyautó. A honvédségi autók ugyanígy néztek ki.

Ford Sedan
(Ford Tudor, Ford Fordor)
hengerek száma: 8 (V elrendezés)
hengerűrtartalom: 3566 cm^3
teljesítmény: 60 Le
max. sebesség: ~100 km/h
ülések száma: 4

Először 1942-ben rendeltek Dániából, az ott fellelhető nagy mennyiségű használt amerikai anyagból használt 100 közepes és 30 nagy személygépkocsit. Az elhúzódó rekompenzáció (az autókért Dán korona valuta mellett mezőgazdasági termékekkel fizetett a magyar fél) időközben a nagy személyautók elfogytak, így 130 egyforma, két ajtós csukott karosszériás, V8 motoros személyautót szállítottak le. A m. kir. Honvédelmi Minisztérium, magasabb parancsnokságok és tanintézetek parancsnoki személyautóit cserélték le ezekre a gépkocsikra. 1942-ben további 88 új és 232 használt dán Ford Sedan Tudor (két ajtós) és Fordor (négy ajtós) személyautót rendeltek, melyeket 1943 nyara és 1944 ősze között szállítottak le. A csapatoktól érkező igénylések alapján szinte valamennyi alakulat, illetve intézet rendelkezett ilyen gépkocsikkal. 1/3-uk a szárazföldi erőkhöz, 2/3 a légierőköz került.



12. ábra Ford Tudor Sedan (V8-60) közepes személyautó a gyári prospektusban

Wanderer W175 (W23)
hengerek száma: 6 (álló soros)
hengerűrtartalom: 2632 cm^3
teljesítmény: 62 Le
max. sebesség: 118 km/h
ülések száma: 4

1943-ban német használt, nagyjavított anyagból 171 darabot vásároltak. Valamennyi fejlesztett csapatnemhez került belőlük: rohamtüzérség, légvédelmi tüzérség, utász zászlóaljak, légeirők. Jellemzően négyüléses, négy ajtós, csukott, zöldre festett gépkocsik voltak. A légierőhöz néhány nyitott példány is került.

Wanderer W170 (W24)
hengerek száma: 4 (álló soros)
hengerűrtartalom: 1767 cm^3
teljesítmény: 42 Le
max. sebesség: 108 km/h
ülések száma: 4

1943-ban német használt, nagyjavított anyagból 142 darabot vásároltak. Valamennyi fejlesztett csapatnemhez került belőlük: rohamtüzérség, légvédelmi tüzérség, utász zászlóaljak, légeirők. 124 négy ajtós, négyüléses csukott, zöldre festett autó volt. 18 négy ajtós, hat üléses kivitelben lett átadva, ezek többsége a légeirőkhöz került.

ábra 13. Légierős Wanderer közepes személyautó 1944 nyarán

nagy személygépkocsi

Chevrolet Master (Model 1937)

hengerek száma: 6 (álló soros)
hengerűrtartalom: 3400 cm^3
teljesítmény: 85 Le
max. sebesség: ~ 70 km/h
ülések száma: 6

Mintegy 200 lengyel gyártású nagy személyautót hoztak a menekülők. Erős, robosztus autók voltak, általában félig nyitott tetővel. A haditudósítók mellett számos alakulathoz beosztották a népszerű és megbízható autókat.

ábra 14. A 2. haditudósító század egyik Chevrolet Master nagy személyautója 1942-ben

sebesültszállító gépkocsi

Fiat 2F

hengerek száma: 4 (soros)
hengerűrtartalom: 2200 cm^3
teljesítmény: 24 Le
max. sebesség: 65-70 km/h
ülések száma: 2+6 (6 ülő vagy 2 fekvő beteg)

Mintegy 20 sebesültszállító gépkocsi szolgált a haderőben, Ganz-Fiat 1C alvázakra építve. (ábra nélkül)

Spa 38R

hengerek száma: 4 (álló soros)
hengerűrtartalom: 4053 cm^3
teljesítmény: 55 Le
max. sebesség: ~ 70 km/h
ülések száma: 2+6 (6 ülő vagy 4 fekvő beteg)

1937-ben egy, 1938 további 15 példány került beszerzésre. Minden gépkocsizó és felderítő zászlóalj részére beosztottak egyet-egyet. Nyitott vezetőfülkéje, nagy üzemanyag fogyasztása és gyenge, fából készült felépítménye miatt hadihasználatra kevésbé voltak alkalmasak, hadműveletekben ritkán vettek részt. Rendszerint szükség szerint osztották be a Fordok pótlására a fővezérség-közvetlen sebesültszállító gépkocsi oszlopoknál.

ábra 15. Spa 38R sebesültszállító gépkocsi

Ford BB
(38M Ford sebesültszállító gépkocsi)

hengerek száma: 4 (álló soros)
hengerűrtartalom: 3285 cm^3
teljesítmény: 52 Le
max. sebesség: 65 km/h
ülések száma: 2 (+4/8)

1939-ben egy prototípust készített a kölni Ford gyár magyar megrendelésre.[1395] A felépítmény lényegében megegyezett a német véderő által használt, szabványosított, négy hordágyas Phänomen Granit sebesültszállítókkal, csak Ford BB alvázra építették. A sikeres csapatpróba után 370 darabot rendeltek még ugyancsak 1939-ben. A m. kir. Honvédség leggyakrabban használt sebesültszállítója volt 1939 és 1942 között.

[1395] HL, HM 439242/ált.3/b.oszt.-1940. Próbák során a Ford BB, Mercedes-Benz L1500 és Ford G987T alvázakat hasonlították össze, ebből választották ki a Ford BB típust.

16. ábra Ford BB sebesültszállító a 16. dandár sebesültszállító gépkocsi oszlopából 1940-ben

Polski-Fiat 621

Kb. 50 lengyel katonai sebesültszállító érkezett. Többségét mozgósítással felállított sebesültszállító gépkocsi oszlopokhoz osztották be. (kép nélkül)

Ford G987T

1940-ben 50 darabot szereztek be. Keveset tudni róluk. A felépítmény megegyezett a már szállított BB mentőkével, de 3,9 literes V8 motorkat kaptak és a G917T tehergépkocsikra jellemző motorsátrat.

Ford BB Typ 42

hengerek száma: 4 (álló soros)
hengerűrtartalom: 3285 cm^3
teljesítmény: 52 Le
max. sebesség: 65 km/h
ülések száma: 2 +8 (8 ülő vagy 4 fekvő beteg)

1941-ben összesen 300, a korábbiakkal megegyező felépítményes, 4hengeres, de a Ford V3000S típusra jellemző motorsátorral épített, sebesültszállítót rendeltek. 286 kocsi érkezett meg 1944 év elejéig, 14 légitámadásban elpusztult.

ábra 17. Bal szélen egy Ford G987T, jobboldalt Ford BB Typ 42 sebesültszállító gépkocsik 1942 nyarán

Phänomen Granit 1500S
hengerek száma: 4 (álló soros)
hengerűrtartalom: 2700 cm^3
teljesítmény: 50 Le
max. sebesség: ~ 70 km/h
ülések száma: 2+6 (6 ülő vagy 4 fekvő beteg)

1942-ben kísérleti jelleggel tíz teljes sebesültszállító gépkocsit rendeltek. A Fordokhoz képest kisebb, négy hordággyal igen szűkös, ellenben jobb terepjáró képességgel rendelkező típus volt. A kocsik többsége a szegedi V. gépkocsizó vonatosztályhoz került, ahol egy 1944-ben mozgósított sebesültszállító gépkocsi oszlophoz lettek beosztva.

ábra 18. Phänomen Granit 1500S sebesültszállító gépkocsi

Skoda 256B

1944. második felében 100 darabot rendeltek meg, melyeknek egy része nagy valószínűség szerint leszállításra került.

ábra 19. Skoda 256B sebesültszállító gépkocsi

1 tonnán aluli tehergépkocsi

Polski-Fiat 508 Lazik

Kb. 300 könnyű tehergépkocsi érkezett a menekülőkkel. Jelentős részük oktatásra, még be nem érkezett honvédségi szállítások ideiglenes pótlására, illetve markotányos osztagok szállítására alkalmazták kis méretű mozgókonyhával vagy főzőüstökkel.

ábra 20. Polski-Fiat 508 1 tonnán aluli tehergépkocsi 1942-ben a hadműveleti területen (valószínűleg valamelyik gyalogdandár híradó század vonalvizsgáló autója)

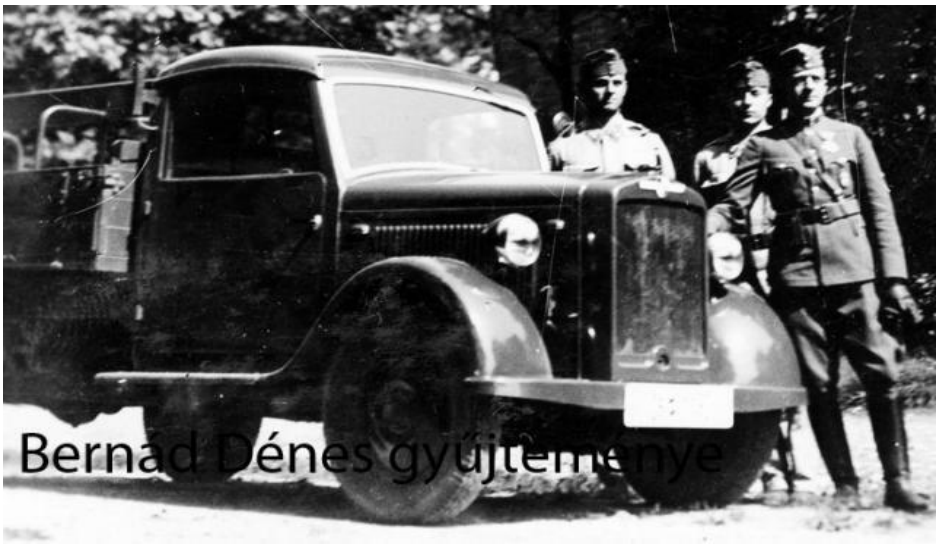
1 tonnás tehergépkocsi

Borgward B1000

hengerek száma: 4 (álló soros)
hengerűrtartalom: 1088 cm^3
teljesítmény: 27 Le
max. sebesség: <60 km/h

ülések száma: 2 (980 kg terhelés)

1939-ben egy teljes tehergépkocsit szereztek be a légierők részére, melyet három alváz követett 1940-ben szintén a légierőknél és 15 oktató gépkocsi a csapataltisztképző iskola igényei alapján. Három teljes tehergépkocsit, ugyancsak 1940-ben a Térképészeti intézet részére vásároltak meg. Nem ismert, milyen módon választották ki a típust. A Ford motorral szerelt Willy Ostner-féle OD oktató gépkocsik voltak a legelterjedtebbek az 1 tonnás tehergépkocsikból. 1944-ben tervezték további használt Borgwardok beszerzését, ennek megvalósulásáról azonban nem rendelkezünk adatokkal.



ábra 21. Borgward 1 tonnás tehergépkocsi

OM Autocaretta 32 (36) keskeny nyomtávú terepjáró tehergépkocsi (1 tonnás tehergépkocsi)

hengerek száma: 4 (álló soros)
hengerűrtartalom: 1620 cm^3
teljesítmény: 21 Le
max. sebesség: 24 km/h
ülések száma: - (2), (800 kg terhelés)

1938-ban 9 darabot szereztek be a vegyiharc zászlóalj részére, ködösítő és terepfertőző berendezés szállítására. Korlátozottan használható, eredetileg hegyi utakra tervezett típus volt.

ábra 22. OM Autocaretta keskeny nyomtávú tehergépkocsi

Spa Autocaretta 39 keskeny nyomtávú tehergépkocsi

1942-ben 100 darabot rendeltek, melyek 1944 nyara és 1945 év eleje között kerültek leszállításra. Szükség szerint, beérkező igények alapján utalták őket ki, többek között egyes nehéz páncéltörő ágyús századoknak lőszerszállításra.

ábra 23. Spa 39 keskeny nyomtávú tehergépkocsi

1,5 tonnás tehergépkocsi

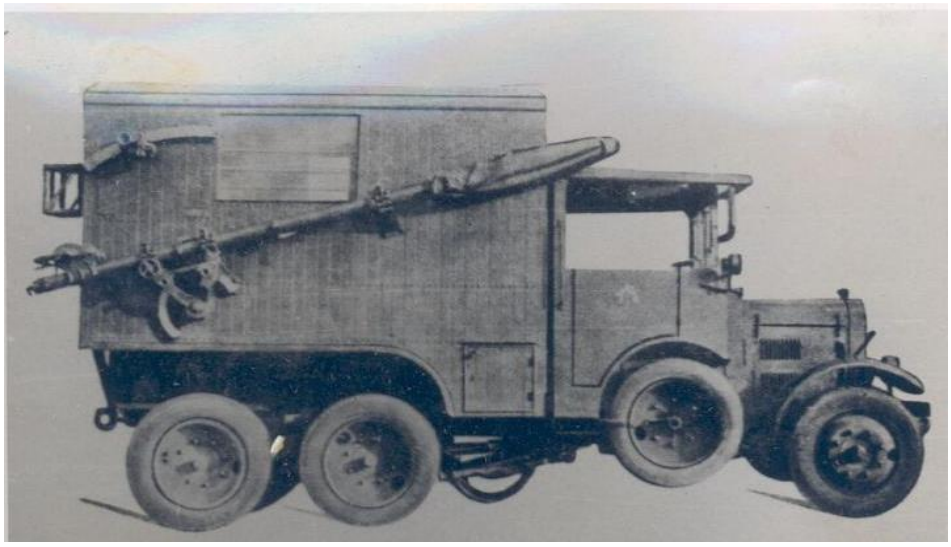
Fiat (Ganz-Fiat) 15ter

Alváza teljesen azonos volt a Fiat 1C és 2F típusokéval. Mintegy 50 darab szolgált a haderőben, jellemzően tehergépkocsi felépítménnyel, de készült iránymérő és rabszállító változat is. Az OD oktató gépkocsik beérkezéséig alapvető iskola gépkocsiként fejezték be pályafutásukat.

ábra 24. Fiat 15ter könnyű tehergépkocsi

WM. W.M.H.2 Csepel

Az 50 elkészült alvázból 20 darabot csapatszállító felépítménnyel, hármat nagyon hasonló kialakítással, iránymérő gépkocsiként alkalmaztak.



ábra 25. W.M.H.2 R/8 rádió gépkocsi

Rába (Austro-Fiat) AFa és AFh

50-nél valamivel több szolgált a haderőben. Jelentős részét R/7 és R/8 rádió gépkocsinak építették át 1936-ban. Tehergépkocsiként kevésbé voltak meghatározó gépkocsik.

ábra 26. Rába AFa rádió gépkocsi a 9. kerékpáros zászlóalj távbeszélő szakaszából 1941-ben

Spa 38R

1938-ban összesen 162 tehergépkocsit szereztek be. A típus egységesített motorral rendelkezett, melyet többek között a Dovunque terepjáró tehergépkocsikba is szereltek. Dízel üzemük miatt megbízhatóan működtek, de üzemanyag fogyasztásuk igen magas volt.

Szükségmegoldásként vásárolták meg, a teherautókat azonnali jelleggel, beérkezéskor kiutalták a gépkocsizó alakulatoknak. Fogyasztásuk miatt azonban a gépkocsizó zászlóaljaknál és a gépvontatású tüzérségnél hamar lecserélték korszerűbb (német) típusokra. Az utász zászlóaljaknál és a légvédelmi tüzérség egyes alakulatainak lőszerlépcsőjében azonban sokáig szolgáltak.
1942-ben 500 további tehergépkocsit rendeltek meg, de a szállítás végül meg sem kezdődött.

ábra 27. Spa 38R tehergépkocsi 1941-ben

Rába AFi

1938-ban összesen 86 teljes tehergépkocsit és 143 alvázat rendeltek. A tehergépkocsik jó menettulajdonsággal rendelkeztek. Nyitott vezetőfülkéje téli időjárásban kényelmetlenek voltak. Elsősorban a gépkocsizó tüzérséghez és a gyorsfegyvernem egyes alakulataihoz osztották be. Az alvázak többségét ideiglenesen tehergépkocsi felépítményekkel látták el és távíró építő alegységekhez osztották be, de 1941-től fokozatosan R/7 rádió felépítményeket kaptak. Tíz további 1940-ben megrendelt alvázra R/7a felépítményt készítettek.
Az 1942-ben megrendelt hét további alváz 1944-ben ismeretlen felépítményt kapott (légvédelmi figyelő alakulatoknál szolgáltak.

ábra 28. A légierők egyik Rába AFi 1,5 tonnás tehergépkocsija 1944 nyarán, egy szintén légierős Opel Blitz tehergépkocsival és egy Gaz tehergépkocsival.

Polski-Fiat 518 Ardita

Mintegy 100 könnyű tehergépkocsi érkezett a lengyel menekülőkkel. Néhány tehergépkocsit szükségszerűen különböző alakulatokhoz osztottak be, míg a többséget különleges felépítménnyel a haditudósító osztály részére alakítottak át, többek között stúdió gépkocsinak, hangszóró gépkocsinak, fényképlabor gépkocsinak.

ábra 29. Polski-Fiat 518 stúdió gépkocsi a 2. haditudósító századból 1942-ben

2-2,5 tonnás tehergépkocsi

Mávag-Benz Lo2000 és Lo2500

1935-ben 35 Lo2000 tehergépkocsit szereztek be. Beszerzése idején korszerű és gyorsjáratú gépkocsik voltak, azonban szerkezetük, elsősorban motorjuk érzékeny volt. Elsősorba híradó alakulatok R/3 és R/6 rajait szállították, de néhány autót átalakítottak segély- és rádiós felépítménnyel.

ábra 30. Mávag-Benz Lo2000 tehergépkocsi a 101/II. vasútépítő zászlóaljból 1940-ben

Rába Super

A Magyar Teherfuvarozó Országos Szövetkezetének legnépszerűbb Superből a m. kir. Honvédség állományában igen kevés fordult meg. Az 1938-ban megrendelt 30 tehergépkocsi és egy sebesültszállító gépkocsi általában gépkocsizó könnyű tüzérosztályoknál, utász zászlóaljaknál, néhány híradó alakulatnál és az 1. gépkocsizó dandár forgalomszabályzó századánál szolgált, az 1940-ben beszerzett egy teljes tehergépkocsi pedig a csendőrséghez került.

1942-ben 12 teljes tehergépkocsit, ugyanennyi 2 tonnás pótkocsival rendeltek a Közérdekű munkaszolgálat felügyelője részére különböző építési munkákhoz.

ábra 31. Rába Super tehergépkocsi MATEOSZ szerinti kivitelben, fagázüzemű átépítéssel

Polski-Fiat 621

Mintegy 700 tehergépkocsi érkezett a lengyel menekülő haderővel. Számos feladatkörben alkalmazták, önálló tehergépkocsi oszlopokat is alakítottak belőlük. Kieső honvédségi anyag helyett is gyakran osztották be pótlásként.

ábra 32. Magyar álcafestéssel ellátott Polski-Fiat 621L 2 tonnás tehergépkocsi

Ursus

Mintegy 100 tehergépkocsi érkezett a lengyel menekültekkel. Jellemzően mozgósításkor felállított tehergépkocsi oszlopokhoz és önálló híradó századokhoz osztották be.

ábra 33. Ursus tehergépkocsi a II/2. légvédelmi gépágyús ütegből 1942 őszén

Praga RV

hengerek száma: 6
hengerűrtartalom: -
teljesítmény: 68 Le
max. sebesség: -
ülések száma: - (2 tonnás)

Kb. 50 terepjáró tehergépkocsi érkezett a lengyel menekültekkel. Néhány légvédelmi gépágyús ütegnél szolgáltak vontatóként, kb. tíz darabot pedig műhely-, illetve szerelő gépkocsinak alakítottak át.

ábra 34. Műhely gépkocsivá alakított Praga RV tehergépkocsi 1943 nyarán a gépkocsi szertár udvarán, Toldi könnyű harckocsik, Csaba páncélgépkocsi és BT-7 felderítő harckocsi mellett.

3 tonnás tehergépkocsi

Fiat 4TS

1920 és 1928 között mintegy 50 darabot gyártottak a haderő részére. 1934-ben kísérleti jelleggel három tehergépkocsit BMW motorral láttak el. A '30-as évek közepére elöregedtek, majd kivonták a rendszerből.

ábra 35. Fiat 4TS tehergépkocsik az 1. gépkocsizó osztagból valamikor az 1920-as évek közepén, mögöttük Fiat 2F tehergépkocsikkal

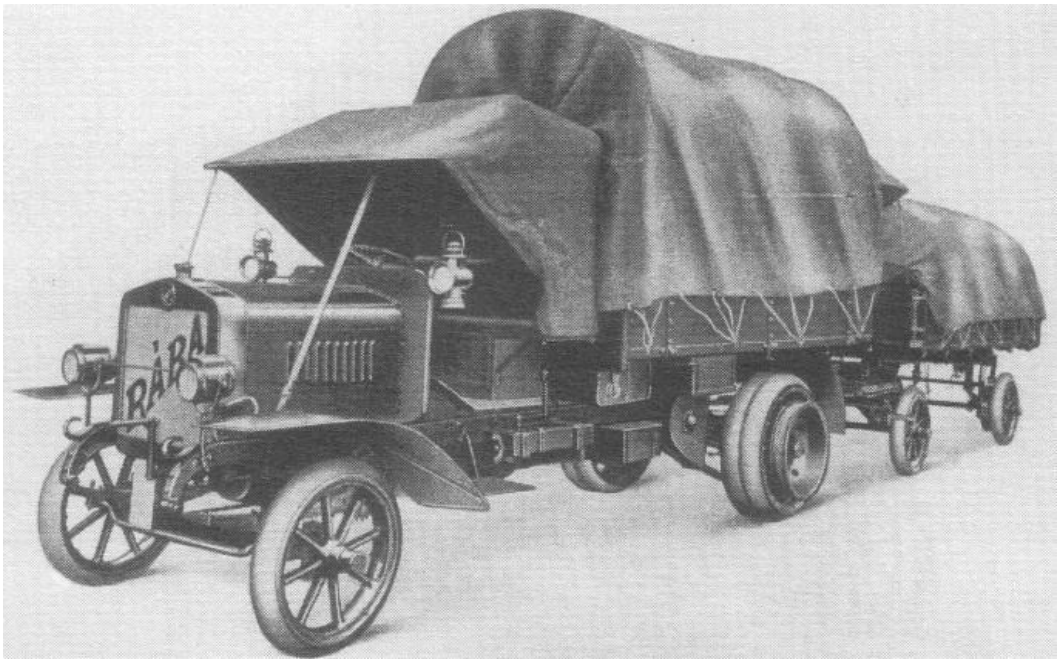
Ganz-Fross-Büssing

Mintegy 10-15 tehergépkocsi került a m. kir. Honvédségbe, ebből kettő páncélgépkocsi felépítményt kapott még 1919-ben.

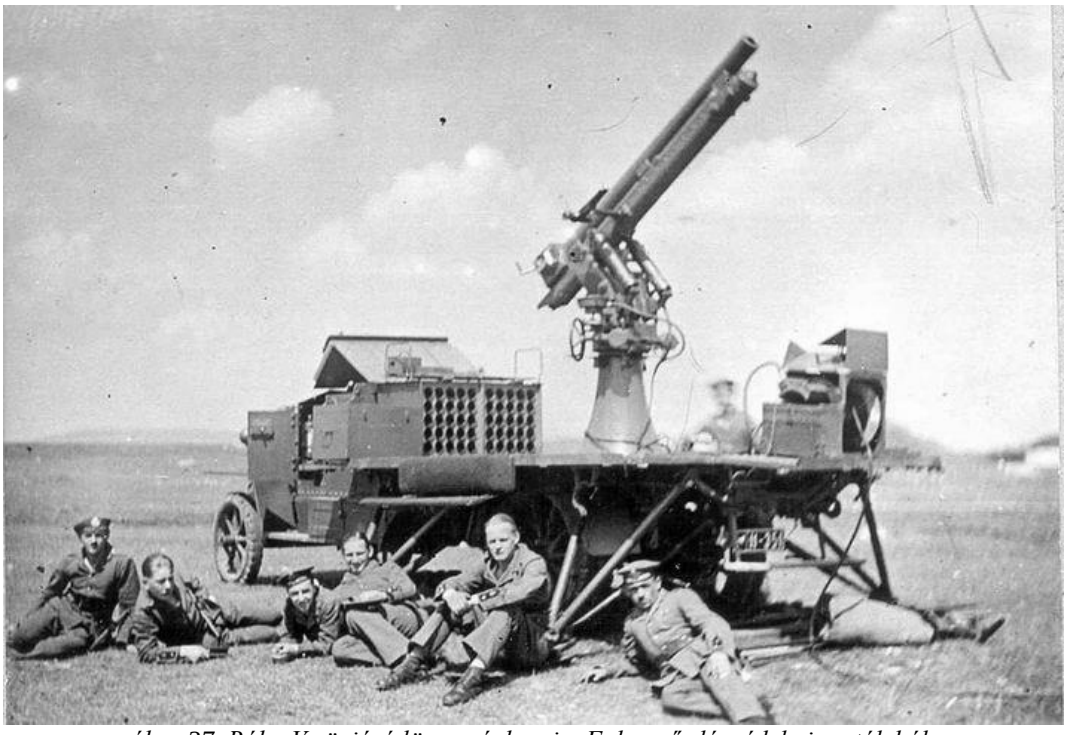
ábra 36. Fross-Büssing síntehergépkocsi 1917-ben

Rába V és Ráva VR

Kb. 25 darab szolgált haderőben. Lassú, elavult típusként felhasználása eléggé korlátozott volt. Erős motorjának és alvázának köszönhetően 20 löveg gépkocsit is építettek, melyek (szükségszerűen) gépkocsizó honi légvédelmi ágyús ütegekben szolgáltak 1941-ig, illetve egy Rába Vp páncélgépkocsi is készült, amely később vágány gépkocsivá volt átalakítva.



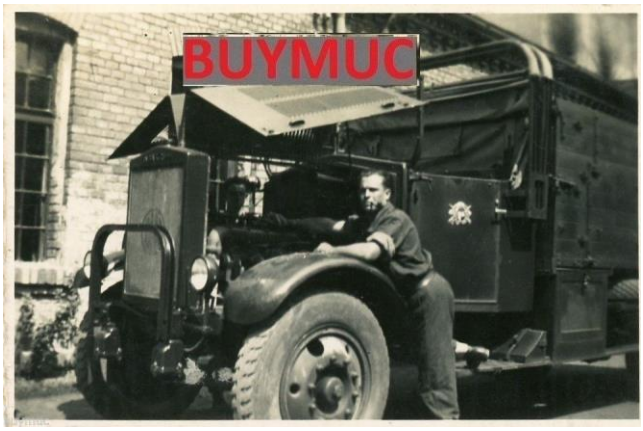
ábra 38. Rába V 3 tonnás szubvencionális tehergépkocsi 2 tonnás pótkocsival



ábra 37. Rába Vr önjáró löveg gépkocsi a Folyamőr légvédelmi osztályból

Rába-Krupp L36H

1931 és 1934 között kb. 30 tehergépkocsit rendeltek. Akkoriban a legkorszerűbb gyorsjáratú, megbízható gépkocsiknak számítottak.



ábra 39. Rába-Krupp L36H 3 tonnás tehergépkocsi

Rába-Krupp L3H63

Az első valóban terepjáró tehergépkocsik voltak a haderőben. Kb. 20 darabot rendeltek. Kezdetben a légvédelmi tüzérségnél és a Rendőr újonc iskolánál, majd jellemzően műhely gépkocsiként, illetve vontatóként szolgáltak a páncélosok alakulatoknál és a központi gépkocsizó tanosztálynál.

ábra 40. Rába-Krupp L3H63 terepjáró közúti segély gépkocsi a központi gépkocsizó tanosztályból 1940-ben

Isotta-Fraschini D70M
(37 M. terepjáró tehergépkocsi)
hengerűrtartalom: 6754 cm^3

1938-ban összesen 55 példányt szereztek be. A dízelmotoros, robosztus, nyitott vezetőfülkés tehergépkocsi tulajdonképpen az MAN N1 tehergépkocsi gyártási jogának megvásárlásával készültek. Rendszeresítési neve ellenére nem volt terepjáró. Nem volt közkedvelt típus. Többsége a légierők gépkocsizó tanosztályánál, illetve a központi gépkocsizó tanosztály (101/I. gépkocsizó tanosztály) állományában végzett a budapesti helyőrség területén szállítási feladatokat. 13 gépkocsit (a légierősöket) Adige 3 tonnás pótkocsival is elláttak.

ábra 41. balesetes Isotta-Fraschini D70M tehergépkocsi 1940-ben a központi gépkocsizó tanosztályból

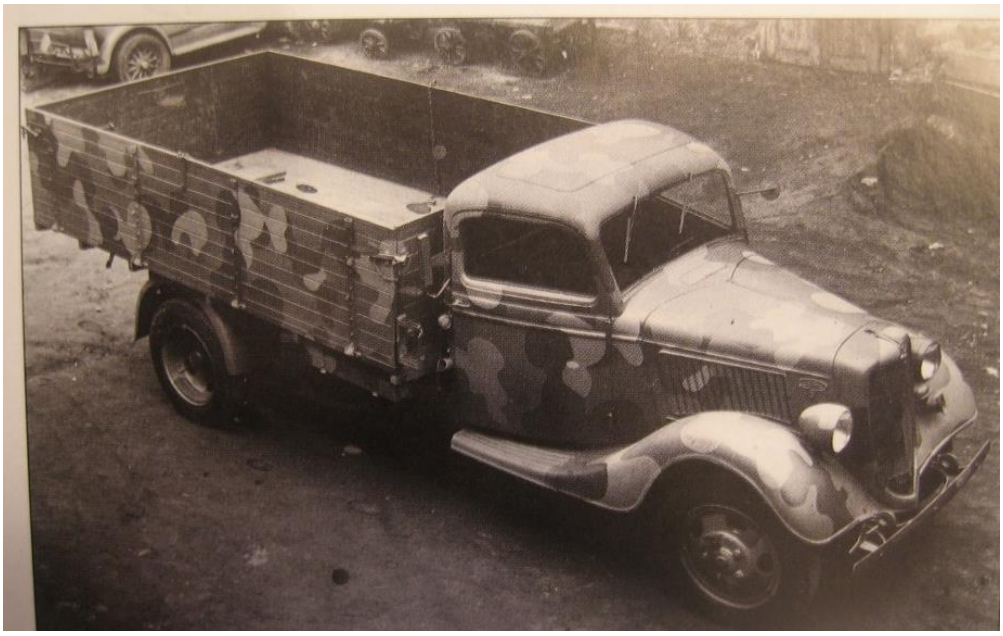
Ford 817T
(38/a.M. Ford tehergépkocsi)

1938-ban 1000 darabot rendeltek, melyeket Detroitból hajóztak be. Amerikai típusú síkplatós, oldalfal nélküli áruszállító felépítménnyel rendelték meg, melyekre itthon hazai vállalkozások az olasz Spa 38R tehergépkocsit mintául véve merev oldalfalú platókat készítettek. A Botond raj gépkocsik beérkezéséig a gépkocsizó zászlóaljakat szerelték fel, illetve a gépkocsizó vonatosztályokat, ahol mozgósításkor önálló tehergépkocsi oszlopokat állítottak fel belőlük. Erős, igénytelen, megbízható tehergépkocsik voltak, szinte minden gépkocsival rendelkező alakulatnál megfordultak. 1941-től az USA hadbalépésétől kezdődően nem volt esély további amerikai Fordok beszerzésére.

ábra 42. Ford 817T 2,5 tonnás tehergépkocsi a 2. lovasdandár tehergépkocsi oszlopából, 1940-ben

Ford V8-51
(38/n.M. Ford tehergépkocsi)

1938-ban előbb 550 darabot, majd hitelkeret maradványból megtakarított összegből további tíz teljes tehergépkocsit szereztek be a szárazföldi haderő részére, ezen felül 122 majd 79 teljes tehergépkocsit és 37 alvázat a légierők részére. További beszerzésre nem volt mód, mivel a német Ford gyár 1939-től leállította az alváltozat gyártását. Olcsó és erős típus volt, valamennyi gépkocsizó alakulatnál megfordultak. A központi készletben és egyes gépkocsizó vonatosztályoknál tárolt tartalék készletekből önálló tehergépkocsi oszlopokat állítottak fel.



ábra 43. Ford V8-51 tehergépkocsi, valószínűleg a légierők részére készült, ritkán látható magyar terepfestéssel

Ford G917T/G997T
(39 M. Ford tehergépkocsi)

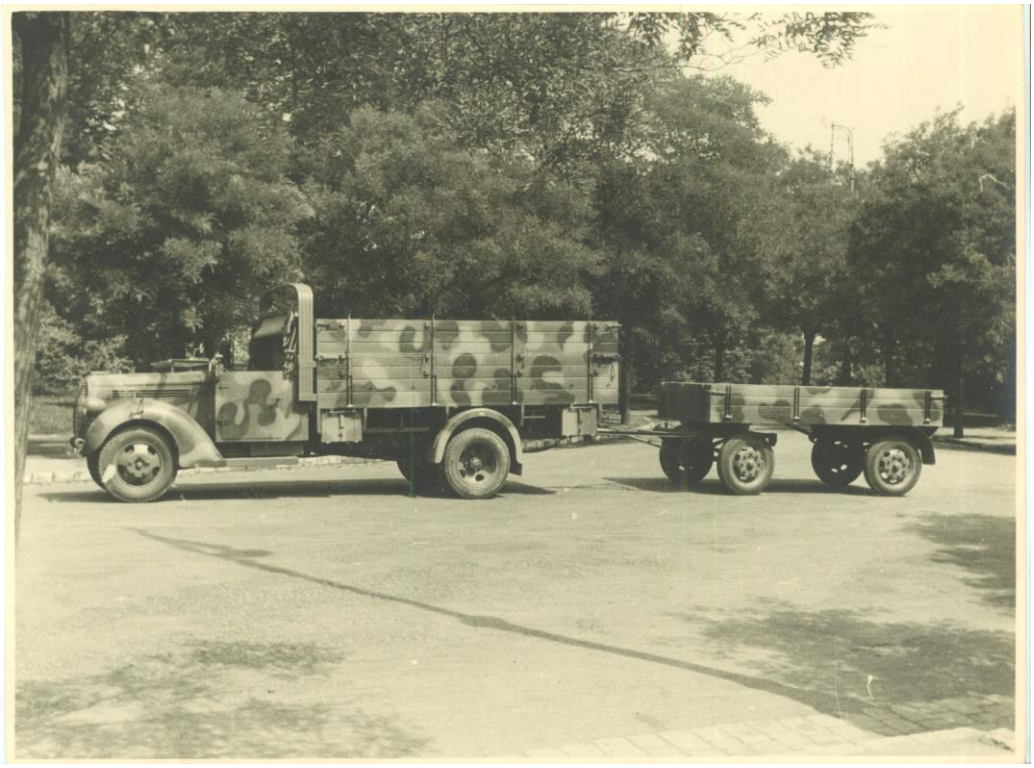
1939-ben 90 alváz került beszerzésre, melyekre szabványosított német felépítményeket készítettek hazai üzemekben. 1940-ben további 568 teljes tehergépkocsit szereztek be (ebből 80-at átépítettek terepjáróvá). Valamennyi teherautó zárt vezetőfülkével, további 60 alváz pedig nyitott fülkével és szabványosított platóval érkezett. 1940-ben ezen felül 80 alvázat rendeltek, melyek az Ansaldo kisharckocsik szállító járműveiként lettek volna alkalmazva, megerősített alvázzal és szabványos felépítménnyel, illetve pótkocsival.[1396] Az Ansaldo kisharckocsik kivonásával azonban feleslegessé váltak, így 70 darabot 1941-ben az Uhri Testvérek Kft. nyitott vezetőfülkével és szabványos tehergépkocsi felépítménnyel látott el. A tehergépkocsik kizárólag a 3. harckocsi ezred szállító századaiban szolgáltak.

1941-ben egy 43 darabos alváz rendelés, melyet eredetileg terepjáróvá kellett volna átépíteni, 22 darabra csökkentett mennyiségben, Marta műhely gépkocsiként érkezett meg 1944-ben. Ezek már Ford V3000 típusúak voltak.

1941-ben 257 teljes tehergépkocsit rendeltek a légeirők részére. Egyelőre nem bizonyított, de valószínűleg V3000S motorsátorral ellátott tehergépkocsikról volt szó. A 257-ből 213-at 1943-ban Skoda és Opel teherautókkal cserélték ki a szárazföldi haderővel.

1396 HL, HM 29963/eln.3/b.oszt.-1940.

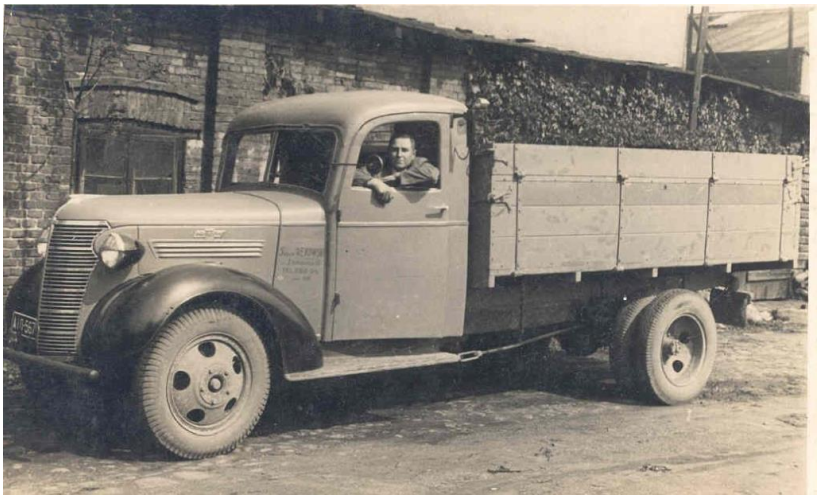
Az 1941 nyár-ősz során a magyar gyorshadtest működése meglepte a német véderő vezetését, így az év végén ajándékként 20 német katonai kivitelű teljes tehergépkocsit adtak át, melyek a 2. páncéloshadosztály egyik tehergépkocsi oszlopát alkották 1944 tavaszi mozgósításakor.



ábra 44. Ford G917T 2,5 tonnás tehergépkocsi Uhri féle szabványosított felépítménnyel és Uhri-féle 1,5 tonnás pótkocsival

Chevrolet Master

Mintegy 150 lengyel gyártású, különböző teherbírású tehergépkocsi érkezett a menekültekkel. Megbízható, erős tehergépkocsik voltak, általában a kieső honvédségi Ford tehergépkocsik pótlására alkalmazták.



ábra 45. lengyel Chevrolet 157 tehergépkocsi

Klöckner-Humboldt-Deutz S3000 (vagy S330)
(41 M. Klöckner tehergépkocsi)

1941-ben a német gyárak export versenyében 50 darabot ajánlott fel a Klöckner a m. kir. Honvédségnek, azonnali szállítással, német katonai kivitelben. A magyar fél elfogadta, csapatpróbaként azonnal beállították a típust az elvonuló 51. páncélvadász zászlóaljhoz, illetve az 1. harckocsi ezredhez. A gazdaságosan üzemeltethető, dízelmotoros, zárt fülkés, platós tehergépkocsikból 1250-et rendeltek, illetve megvásárolták az 50 próbakocsit is. 1942-től a m. kir. Honvédség egyik jellegzetességé vált a típus, melyből minden 1942. második felétől feltöltött alakulat kapott. Kilenc teherautót 1943 év végén hosszított alvázzal szállítottak, mivel a német gyártó a saját haderő részére feleslegként legyártott anyagból csak ezt a változatot tudta szállítani. Tervezték műhely gépkocsik alvázaként is, de ezt végül elvetették. Az 1300 tehergépkocsiból azonban 235 darabot terepjáró változatban rendeltek meg szerződésmódosítást követően, szintén meghatározó járműként a légvédelmi gépágyús ütegeknél. Feltételezhető, hogy a típus legnagyobb felhasználója a m. kir. Honvédség volt.

ábra 46. Klöckner-Humboldt-Deutz tehergépkocsi

Opel Blitz

1941-ben összesen 2000 darabot rendeltek a szabványos, 4200 mm-es alvázú változatból. A német véderő szabványosítási terve (mely szerint a Blitz lett volna az általános típus) és a folyamatos igénylések miatt a megrendelést egyoldalúan folyamatosan csökkentették. Előbb 872, majd 472, végül 400 darab volt a végleges mennyiség, melyből 26 alvázat hűtő gépkocsikhoz, 48 alvázat pedig műhely gépkocsiként használtak fel. Összesen 72 alvázat kellett volna műhelykocsiként legyártani, de a németek itt sem tudtak teljes mennyiséget biztosítani, annak ellenére, hogy a 400-on felül mégis vállaltak szállítást. 46 iroda- és hálógépkocsihoz pedig egyetlen alváz sem érkezett. Az első 100 teljes, 4200 mm-es alvázú, német katonai kivitelben készült tehergépkocsi leszállítását követően 100, szintén 4200 mm-es alváz érkezett, melyekhez az Uhri Testvérek gyártott szabványosított platókat és a Fordokról lemásolt nyitott vezető fülkéket. (Csak 93 kocsi készült el, mert a többi Uhri-féle

hűtő felépítményt kapott). A fennmaradó mennyiséget rövidebb alvázas, teljes tehergépkocsiként szállították, alacsonyfalú szabványosított platóval.

ábra 47. Uhri felépítménnyel ellátott Opel Blitz tehergépkocsik 1943 tavaszán az Iparcsarnok előtt

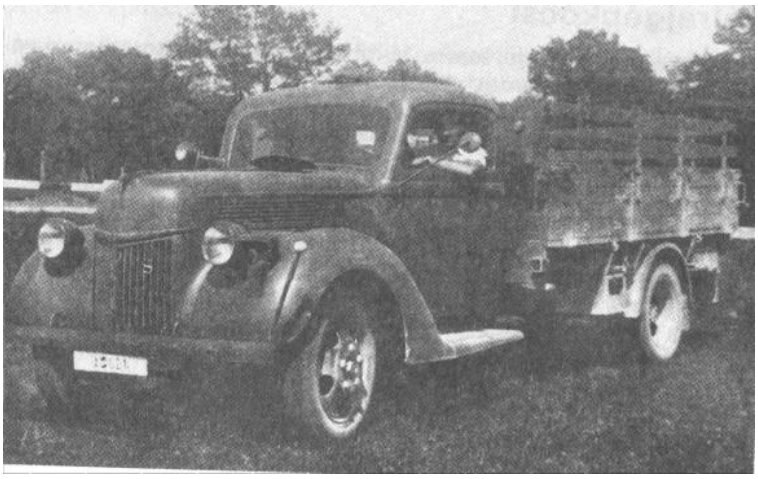
Mercedes-Benz L3000S

1942-ben a német piaci verseny során az Opel és a Klöckner mellett a Daimler-Benz is felajánlotta 3 tonnás tehergépkocsi típusát. A szabványos platóval szerelt, erős és megbízható, de költséges tehergépkocsik népszerűek voltak a polgári fuvarosok körében, a m. kir. Honvédségben viszont alulmaradt a másik két gyártóval szemben. 100 darabot rendeltek, melyek elsősorban a budapesti I., szegedi V. gépkocsizó vonatosztályhoz (egy fél és egy teljes tehergépkocsi oszlop) és egyes utász alakulatokhoz kerültek. (kép nélkül)

ábra 48. német Mercedes-Benz L3000S tehergépkocsi

Ford BB Typ 42 (V3000S)

1942-ben egy kísérleti tehergépkocsit szereztek be. Ennek teljes gyártási jogát megvásárolva a Ford Motor Rt. Váci úton tervezett új gyárcsarnokában tervezték 500, majd 1500 darab legyártását. A termelés 1945-től indult volna be.



ábra 49. Ford V3000S tehergépkocsi magyar próbarendszámmal

1944-ben kisebb mennyiség szinte biztosan beszerzésre került a szerelvény gépkocsikként a különleges műszaki zászlóaljak részére. Szabványos platóval és német szabványosított fa vezetőfülkéket kaptak, illetve generátor félpótkocsikat. Pontos adatokkal azonban nem rendelkezünk.

Skoda 256B

1943-ban Opel Blitzek pótlására 472 darabot rendeltek, melyeket 1944 júniusa és szeptembere között leszállítottak. Ezt újabb 600 darabos, folytatólagos megrendelés követte, elsősorban a légierők részére. Ez a szállítás is megkezdődött, de teljes mértékben már nem lett befejezve. Az 1944 nyarától felállított fővezérség-közvetlen tehergépkocsi oszlopok egyik alapvető típusává vált. Olykor Skoda Blitznek is nevezték, mivel nagy mértékben hasonlított az Opel tehergépkocsikra. Ugyanakkor sokkal gazdaságosabb típus volt az Opeleknél.

První poválečné vozy pro ČSD byly zatím ještě na dřevoplyn, tedy typu Škoda 256 G.

ábra 50. Skoda 256B 3 tonnás tehergépkocsik

Maros K3

hengerek száma: 4 (álló soros)
hengerűrtartalom: 4327 cm^3
teljesítmény: 70 Le
max. sebesség: 60 km/h
ülések száma: 2

1943-ban, a Ford gyártási programja mellett a Botondhoz és a Turánhoz hasonló magyar hadiipari együttműködés keretében összesen 900 Maros K3 tehergépkocsit rendeltek meg. Szabványos platóval, MATEOSZ-féle vezetőfülkével, Rába AFi motorsátorral és Rába Super alvázzal tervezték meg a tehergépkocsit, melyet fővállalkozóként a Rába és a Mávag gyártott. Pontos legyártott mennyiség nem ismert, de a Rába valószínűleg mintegy 160, a Mávag pedig 300-350 tehergépkocsit készített el. 1944 júniusától a mozgósított tehergépkocsi oszlopok (fővezérség-közvetlenek és tábori póthadosztály-közvetlenek) mellett számos más alakulat kapott feltöltésként Marosokat.

ábra 51. Maros K3 tehergépkocsi, egy a már a háború után készült példányok közül

4,5-5 tonnás tehergépkocsi

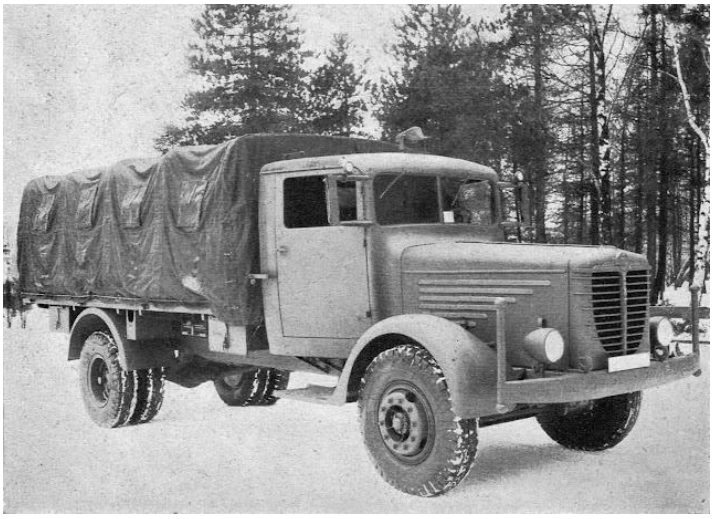
Rába-Krupp L5N

1939-ben összesen nyolc példányt rendeltek. Az erős tehergépkocsik a gépkocsizó nehéz tüzérosztályokhoz kerültek, ahol a 21 cm-es tarackok és 30,5 cm-es mozsarak lőszerét szállították.

ábra 52. német Krupp L5N tehergépkocsi

Büssing-NAG L4500S

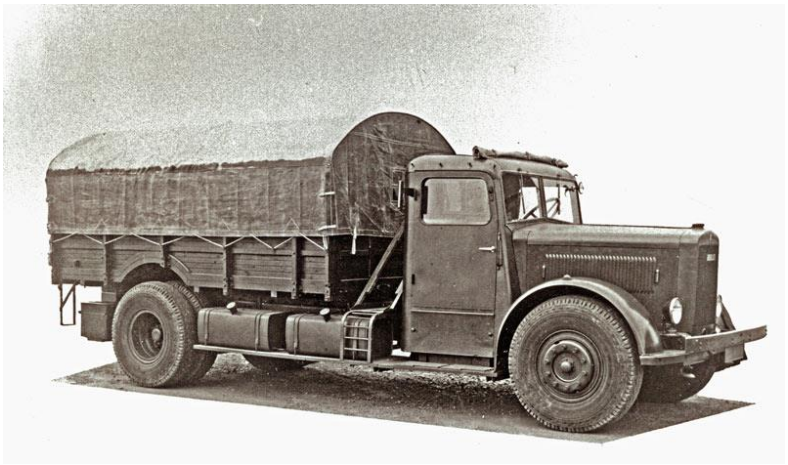
1942-ben összesen 60-at rendeltek, melyekből a németek 56-ot szállítottak. A német katonai kivitelben készült közúti tehergépkocsik az 1. tábori páncéloshadosztály két nehéz hadihíd oszlopát alkották, ezért is érkezett kevesebb. (28 kocsi alkotott egy teljes oszlopot.)[1397]



ábra 53. Büssing-NAG L4500S tehergépkocsi

Berliet GDRA

1943-ban 100 darabot rendeltek. Cserébe hideg- és melegvérű lovakat kértek. A tehergépkocsikat 1944 első felében valószínűleg leszállították. Egyéb adat nincs róluk.[1398]



ábra 54. Berliet GDRA tehergépkocsi

1397 HL, HM 31123/eln.3/b.oszt.-1943., 31614/eln.3/b.oszt.-1943.
1398 HL, HM 12624/eln.3/b.oszt.-1943.

Mercedes-Benz L4500

1942-ben csapatpróbának vetettek alá egy terepjáró változatot (L4500A), a Mávag tárgyalt is esetleges gyártási jog megszerzéséről. A németek azonban akkor nem engedtek exportszállítást a típusból. 1944-ben azonban megrendeltek 25 darabot közúti (L4500S) kivitelben. Egyéb adat nem áll rendelkezésre.

ábra 55. Mercedes-Benz L4500S tehergépkocsi

páncélozott csapatszállító gépkocsi

Sd.Kfz.251/8. Hanomag

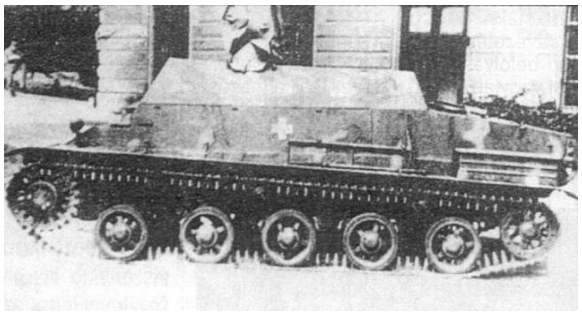
1942-ben összesen két páncélozott sebesültszállító gépkocsit adtak át a 30. harckocsi ezred részére.[1399]

[1399] HL, HM 31123/eln.3/b.oszt.-1943.

ábra 56. A Pc-021 forgalmi rendszámú Hanomag páncélozott sebesültszállító 1943 nyarán a gépkocsi szertár udvarán. Balra Hansa-Lloyd vontató, jobbra Klöckner tehergépkocsi, hátul Zis és Gaz tehergépkocsik.

43 M. Lehel csapatszállító jármű

1943-ban a Landsverk L-62 vas prototípus átalakításával egy sebesültszállító és utász rajszállító lövészpáncélost terveztek, mely több csapatpróbán is átesett. Tömeges megrendelésre nem került.



ábra 57. Lehel páncélozott sebesültszállító

üzemanyag szállító gépkocsi (tartály gépkocsi)

Ford V8-51

1938-ban összesen 110 példányt szereztek be. A felépítményt német alvállalkozó felépítménygyártók készítették. 30 a szárazföldi haderőhöz, 80 pedig a légierőkhöz került. A szárazföldi haderőnél a gépkocsizó vonatosztályok között osztották el, illetve rövid ideig néhányat a harckocsi zászlóaljakhoz osztottak be. A légierők járművei a repülőtereken teljesítettek szolgálatot. 3500 liter üzemanyag szállítására voltak alkalmasak.

ábra 58. Ford V8-51 tartály gépkocsi a budapesti Zách utcában tartálykocsi lefejtése közben

Rába-Krupp L5N

1939-ben egyetlen példányt rendelt a gépkocsi szertár saját maga által kigazdálkodott pénzből, hogy a szertár céljaira külön tartály gépkocsit üzemeltethessen. Az 5000 liter üzemanyagot befogadni képes gépkocsi az Ezredes utcai objektuma és a Déli pályaudvar között használta volna elsősorban, de az autó szállításakor az intézet Mátyásföldre költözött, ahol már csak telephelyen belül volt rá szükség.[1400] (ábra nélkül)

Ford G917T

1939-ben 30 darabot, majd 1940-ben 88, végül 1941-ben 200 darabot rendeltek. A légierős 30 és a szárazföldi haderő 88 kocsija G917T-re jellemző motorsátorral és 3500 literes tartállyal, míg az 1941-es, szárazföldi erők részére beállított megrendelésből már a Ford BB Typ 42, más néven V3000S motorsátorral, de 3,9 literes V8-as benzinmotorral és anyaghiány miatt vasból készített, 3300 literes tartállyal készültek.

[1400] HL, HM 411281/ált.3/b.oszt.-1939.

ábra 59. gyári új Ford G917T (Typ 42) tartály gépkocsik 1943 nyarán az Iparcsarnokban

<u>műhely gépkocsi</u>

Spa 38R

1938-ban előbb 16, 1940-ben 14, 1941-ben pedig 20 darabot szereztek be. Egy teljes műhelyt két gépkocsi alkotott, egy műhely, egy pedig anyag gépkocsi volt. Néhány kivétellel a mozgósítások alkalmával felállított gépkocsi szeroszlopok műhely részlegét alkották.

ábra 60. Spa 38R iker műhely gépkocsik (egy műhely és egy anyag gépkocsi) a városligeti Iparcsarnokban, 1943. nyarán

Opel Blitz és Ford V3000S Matra-ELWE

1942-ben összesen 72 műhely gépkocsit rendeltek a német Marta-ELWE karosszéria üzemtől, amely műhely gépkocsik kivitelezésére volt berendezkedve. Ikerműhely gépkocsik voltak, azaz mint a Spa-k esetében, két autó (egy műhely, egy anyag) alkotott egy teljes műhelyt. Szállítási nehézségek miatt az első 48 jármű (24 készlet) készült Opel Blitz hosszított alvázra.

A fennmaradó részt Ford V3000S hosszított alvázakra építették. Felárat nem számítottak fel a cserével. 1943-tól kezdődően az mozgósításkor felállított gépkocsi szeroszlopokat látták el a Marta műhelyautókkal. A légierők részére készített a Hahn&Kolb német karosszéria üzem három kocsiból álló műhelykészleteket, egyelőre ismeretlen mennyiségben, valószínűleg Ford alvázakra.

ábra 61. gyári új Opel Blitz Matra-Elwe műhely gépkocsik 1943 nyarán az Iparcsarnokban

Büssing-NAG 4500A

1942-ben egyetlen Bilstein darus gépkocsit, illetve hat ikerműhely gépkocsit adtak át a 30. harckocsi ezred műhely századának. 1944-ben tíz további ikerműhely gépkocsit rendeltek meg, szállításról azonban nincs fellehető adat.

ábra 62. Büssing-NAG műhely gépkocsi

tűzoltó gépkocsi

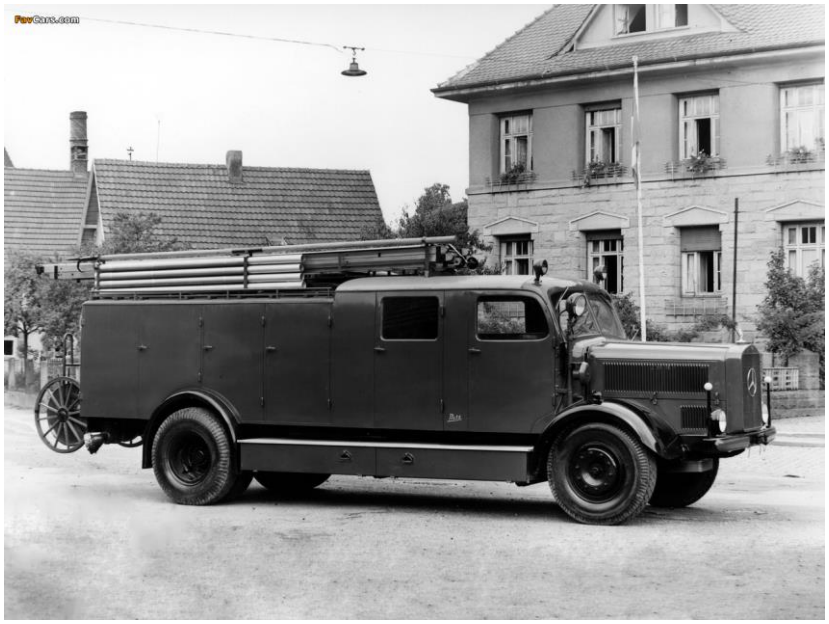
Klöckner-Humboldt-Deutz S3000

1943-ban előbb 25 TLF-25 tűzoltó gépkocsit rendeltek, majd 1944-ben további hat TLF-15 fecskendő gépkocsit, három 22 m-es létrával szerelt gépkocsit, 36 TLF-25(?) fecskendő gépkocsit, 18 TS-8 fecskendő gépkocsit szereztek be. Az 1944-ben felállított három különleges műszaki zászlóalj részére rendelték őket, a Magirus által gyártott alvázakra a Metz tűzoltó szergyár készítette a felépítményeket.

ábra 63. Klöckner-Humboldt-Deutz tűzoltó gépkocsi

Mercedes-Benz L4500B

1944-ben három tömlő és hat fecskendő gépkocsit rendeltek a különleges műszaki zászlóaljak részére, a felépítményeket a Metz tűzoltó szergyár készítette.



ábra 64. Mercedes-Benz L4500 tűzoltó gépkocsi

fényszóró gépkocsi

Fiat 612 Dovunque

hengerek száma: 4 (álló soros)
hengerűrtartalom: 4053 cm^3
teljesítmény: 55 Le
max. sebesség: 50 km/h
ülések száma: - (2 + 4)

1936-ban 14 fényszóró és hét fülelő gépkocsit rendeltek. A berendezéseket a platón szállították, az energiaforrást agregátor pótkocsik biztosították. Minden légvédelmi tüzérosztály részére kiutaltak két-két fényszóró és egy fülelőből álló szakaszt. Balesetben egy összetört fényszóró autó helyett 1940-ben egy újat rendeltek, melyet 1943-ban vettek állományba. Akkor már az összes teherautó a 201. honi légvédelmi fényszóró osztálynál szolgált.

ábra 65. Spa 612 Dovunque terepjáró fényszóró gépkocsik 1937-ben a 2. légvédelmi tüzérosztály fényszóró szakaszából

rádió gépkocsi

WM W.M.H.2 Csepel

Az 50 elkészült alvázból kb. 28 darab különböző rádió gépkocsi felépítményt kapott. Sokáig az egyetlen rendszerben lévő központ gépkocsik voltak. Minden híradó zászlóalj állományában megtalálhatóak voltak. Korlátozott mértékben terepjárók is voltak.

Rába-Krupp L36H

1940-ben három alváz átépítését rendelték meg. R/9 rádió felépítményt kaptak generátor pótkocsival. A munkák elhúzódtak, így a kocsikat csap 1943-ban vette át a 101. híradó ezred.

Rába AFh

1935-ben 24 került beszerzésre. Tágas felépítményében kényelmesen elfért az összes szükséges berendezés és személyzet. Menettulajdonsága kíváló volt, azonban nyitott vezetőfülkéje miatt hadihasználhatósága korlátozottabb volt. Ennek ellenére valamennyi híradó zászlóaljnál megfordultak és minden hadműveletben részt vettek. Jellemzően R/7 rádióval rendelkeztek.

Fiat 612 Dovunque

1938-ban hat gépkocsi került beszerzésre. R/6 rádióval látták el őket. Bár nevében terepjárók voltak, valójában csak közúton mozogtak megbízhatóan. Elég költséges, nagy üzemanyag fogyasztású gépjárművek voltak. A gépkocsizó nehéz tüzérosztályokhoz osztották be.

ábra 66. Spa 612 Dovunque R/6 rádió gépkocsi

Rába AFi

1938-ban előbb 143, 1939-ben három, majd 1940-ben újabb tíz alvázat rendeltek, melyekre 1940 és 1943 között R/6, R/7, R/8 és R/9 rádió felépítményeket készítettek. A m. kir. Honvédség legelterjedtebb rádiós gépkocsija volt.

ábra 67. Rába AFi R/7 rádió gépkocsi

Mercedes-Benz 170VK

1939-ben 18, 1940-ben pedig kilenc darabot vásároltak. Német katonai kivitelben készültek. Az első 18 kocsiba Standart Rt. által gyártott R/3 rádiókat szereltek be. Kizárólag a 101. híradó ezrednél és a hadtest-közvetlen híradó zászlóaljaknál alkalmazták. A kilenc kocsi hadtest-híradó zászlóaljak távíró építő századainak parancsnoki járművei voltak, szükséges szerszámokkal és kisebb kábeldobbal felszerelve.

ábra 68. Mercedes-Benz 170VK személygépkocsi gyári fényképen

Henschel Typ 33D1

1942-ben összesen hat, R/16 és R/17 rádió állomás gépkocsit szereztek be, német katonai kivitelben, német adó-vevő berendezésekkel, illetve generátor pótkocsikkal. A 101. híradó ezred nagy hatótávolságú állomásaiként működtek részben a hátországban, részben a hadműveleti területen.

ábra 69. Henschel Typ 33D1 R/16 rádió gépkocsi 1942 nyarán

Ford G917T

1942-ben 13 R/8 rádió állomással ellátott felépítményt rendeltek meg egyelőre nem azonosított gépkocsikra. (ábra nélkül)

Marmon-Ford G917T
(42 M. központi kábel és áramfejlesztő gépkocsi)

1939-ben három alvázat rendeltek Kölnből, melyek alvázhosszabbítást és Marmon első hidat kaptak. Felépítményüket az Uhri Testévrek készítette, ahol központ rádió berendezést kaptak. (ábra nélkül)

Marmon-Ford G917T
(40 M. majd 42 M. váltóáramú távkábel rákapcsoló gépkocsi)[1401]

1940-ben hat hosszított alvázat szereztek, Marmon hidakkal terepjáró építették át. Távkábel rákapcsoló felépítményt kaptak. Tulajdonképpen próbakocsikról beszélhetünk, melyekből nem készült több. Mindet a 101. híradó ezredhez osztották be. (kép nélkül)

<u>vontató</u>

Austro-Daimler

Mintegy 20 régi, 1918 előtt készült vontató került a m. kir. Honvédségbe. 1933-ig a nehéz tüzérség vontatójaként szolgáltak. Ezt követően leselejtezték őket.

[1401] HL, HM 35300/eln.3/b.oszt.-1940.

ábra 70. német Austro-Daimler tüzérségi vontató

Pavesi P4.100

hengerek száma: 4 (álló soros)
hengerűrtartalom: 4720 cm^3
teljesítmény: 40 Le [valójában 57 Le]
max. sebesség: 18 km/h [más adatok szerint 22 km/h]
ülések száma: 8

1928-ban kísérletképpen egy 130 Le-s, majd 1930 és 1931 során 87 100Le-s, javított teljesítményű vontatót szereztek be. 1935-ben a gyártási jogot megvásárolva, a Weiss Manfréd Rt. 60 további vontatót szerelt össze, ebből 12-t export célokra értékesítettek (finn)[1402], majd 1938-ban újabb és egyben utolsó sorozatként további 23 darabot. Kezdetben a légvédelmi tüzérségnél és a gépkocsizóvá fejlesztett nehéz tüzérséghez állították be. Később a légvédelemtől bevonták őket, és szinte kizárólag a gépkocsizó közepes tarackos ütegek állományában szolgáltak a háború végéig. Terepjáró képességük korlátozott, szerkezetük túl bonyolult, ellenben vonóerejük megfelelő volt, közúton pedig kényelmes menettulajdonságokkal rendelkezett. 1943-ban tíz további példányt vettek át a németektől használt anyagként, melyeket felújítva a tarackos ütegek feltöltésére osztották be. Szóba került a Rába közepes vontató prototípusa, illetve a német 3 és 8 tonnás félláncta lpas vontatók beszerzése a Pavesik leváltására, azonban ezek nem valósultak meg.

ábra 71. Pavesi vontatók 1937-ben az 1. légvédelmi tüzérosztály 2. (önálló) üteg 1. szakaszából

[1402] HL, HM 241/eln.3/b.oszt.-1940.

Breda 32
hengerek száma: 4 (álló soros)
hengerűrtartalom: 8139 cm^3
teljesítmény: 84 Le
max. sebesség: 30 km/h
ülések száma: 2 (+6)

1935-ben és 1936-ban 18, majd 1939-ben a meglévő anyag mellé, a legnehezebb tüzérség fejlesztése kapcsán 86 Breda 32 vontatót rendeltek. Eredetileg a legnehezebb tüzérség vontatójaként 30,5 mozsarakat (két részegységben) és 21 cm-es nehéz tarackokat vontattak, de olykor beosztották 15 cm-es 31 M. gépvontatású tarackok vontatására és műszaki mentésre is. Az alakulatok számát a tervekkel ellentétben nem bővítették, így a járművek egy része központi készletben maradt 1940 és 1943 között, míg 1943-ban újra nem osztották őket a doni veszteségeket követően. Az erős, de keskeny, tömörgumis abroncsai miatt terepjárásra alkalmatlan vontatók nyersolaj motorjai megbízhatatlanok voltak, indítási kísérleteknél tűzesetek is előfordultak.

ábra 72. Breda 32 vontatók a 101/3. gépvontatású nehéz tarackos ütegből 1942 nyarán

Krupp L2H43 és KruppL2H143
(37 M. Krupp páncéltörőágyú vontató)
hengerek száma: 4 (szemben fekvő)
hengerűrtartalom: 3300 cm^3
teljesítmény: 60 Le
max. sebesség: 65 km/h
ülések száma: 6

A típus 1933-as sikeres hazai próbáját követően 1937-ben 30 L2H43 gyalogsági ágyú majd 1938-ban 42 L2H143 páncéltörő ágyú vontatót szereztek be. A kíváló menettulajdonságú, bár terepen magas üzemanyag fogyasztású, nyitott utasterű típusnál jobb nem készült, a 36 M. 37 mm-es, 40 M. 40 mm-es páncéltörő ágyús, illetve 41 M. sorozatvetők egyetlen vontató járművéről van szó. A német véderőt követően a legnagyobb mennyiségben a magyar haderő használta. Az 1943-ban Uhri Testvérektől megrendelt 50 darabos megrendelésig eredeti

német felépítményekkel teljes járművek érkeztek. A vontatók eredeti lőszeres ládákba, amelyeket a felépítmény két oldalán helyeztek el, a magyar haderőben nem használták eredeti feladata szerint. Helyette ott a személyzet málháját tárolták. Az 50 magyar gyártású felépítményt 1944 tavaszáig leszállították a sorozatvető tüzérosztály részére.

ábra 73. Krupp vontató magyar gyártású sorozatvetővel 1944 őszén

Hansa-Lloyd Hkl 5
(37 M. Hansa-Lloyd tüzérségi vontató)

hengerek száma: 6 (álló soros)
hengerűrtartalom: 2600 cm^3
teljesítmény: 70 Le
max. sebesség: 50 km/h
ülések száma: 8

1937-ben 90 vontató került beszerzésre, összességében ritka, zárt vezetőfülkés és nagy lőszertárolóval szerelt felépítménnyel. Eredetileg az újonnan szervezett légvédelmi tüzérség légvédelmi gépágyúinak vontatására szerezték be. Hibás döntések miatt az teljesen új járműveket kiképzéshez is felhasználták, futóműve és motorja gyakran meghibásodott, idő előtt elhasználódott. Szerkezete elég bonyolult volt, javítása nem volt egyszerű feladat. Az igen költséges járművek ennek ellenére népszerűek voltak az állománynál. 1938-tól fokozatosan áthelyezték őket a gépkocsizó tüzérséghez a 37 M. 10,5 cm könnyű tarackok vontatására. Bár a célra megfeleltek, lőszertárolóikat is átalakították, a motort és váltót a jelentős vontatott tömeg megterhelte. 1941-től fokozatosan Botond vontatókkal cserélték le, 15 kocsit alkatrészforrásként selejteztek. Ennek ellenére a gépkocsizó könnyű tüzérosztályoknál tartalék vontatóként mindvégig megmaradtak.
A m. kir. Honvédség első hadműveleti vesztesége egy ilyen vontató volt, amely egy 1939. márciusi bombatámadás áldozatául esett.
1938-ban további 29 alvázat szereztek be a Borgwardtól. Ezekre a budapesti Uhri Testvérek Kft. repülőgép vontató és műhely felépítményt készített. Kialakítása hasonlított a tüzérségi vontatókéra, a vezetőfülke és a tároló rekeszek elrendezése azonban jelentősen eltért. Ezek a vontatók valamennyi vadász- és bombázó repülőszázadokhoz, illetve repülőtérgondnokságokhoz lettek beosztva.
1943-ban a tüzérségi vontató gyártási jogát megszerezve a Hanomagtól, Bakony néven sorozatgyártását tervezték az 1945-ös évtől, tüzérségi vontató és lövészpáncélos felépítménnyel egyaránt, azonban erre a hazai hadiipar már nem tudott berendezkedni. (két

páncélozott és egy csapatszállító próbakocsit leszállítottak a németek 1944-ben, amelyek a méretezés mintájaként szolgáltak.)
Egyelőre bizonytalan források alapján 1944 nyarán a németek valószínűleg leszállítottak 15 vontatót, vélhetően az egyik tüzérosztály feltöltésére, de biztosat nem lehet állítani.

ábra 74. Hansa-Lloyd tüzérségi vontató

HSCS KV-40
hengerek száma: 1 (fekvő)
hengerűrtartalom: 10400 cm^3
teljesítmény: 45 Le
max. sebesség: 34 km/h
ülések száma: 8

1938-ban és 1939-ben 398 darab, részben Knorr fékes vontatót, 1941-ben pedig négy célvontatót rendeltek a Hofherr-Schrantz-Clayton-Shuttleworth Gépgyár Rt-től. Tulajdonképpen megerősített mezőgazdasági traktorok voltak, igen nagy motorral és vonóerővel. A gépkocsizó közepes tüzérség legalapvetőbb vontatója volt az elavuló Pavesik mellett, továbbá a légvédelmi ágyúk vontatójaként kizárólagos típusról beszélhetünk. A közvélekedés nem kedvelte lassúsága, hangos motorzaja és nehéz kormányozhatósága miatt, jobb vontató azonban nem állt rendelkezésre. Egyenlőtlen súlyelosztása miatt terepen az orra könnyen "ágaskodott", ugyanakkor könnyen javítható, erős szerkezet volt, amely bírta az igénybevételt. A Knorr fékkel ellátott vontatók elemelkedett orr esetén is biztosan fékezhető járművek voltak.

ábra 75. HSCS KV-40 közepes vontató a 101/1. légvédelmi ágyús ütegből 1942 nyarán

HSCS KV-50

hengerek száma: 1 (fekvő)
hengerűrtartalom: 11700 cm^3
teljesítmény: 55 Le
max. sebesség: 36 km/h
ülések száma: 8

1941-ben 207 darab tüzérségi vontatót és nyolc célvontatót rendeltek. A KV-40 továbbfejlesztett, erősebb motorral szerelt változata volt. A gépkocsizó közepes tarackos ütegek átszervezésekor több üteget az új vontatókkal szereltek fel, csakúgy, mint az újonnan felállított honi légvédelmi tüzérosztályok illetve fényszóró ütegek egy részét. Egy vontatót az erődítési parancsnokság szerzett be két régebbi HSCS vontató értékesítési árából. Az összes vontató Knorr fékkel készült. A célvontatók beépített kábeldobot, illetve dobtaligát kaptak.
A KV-50-ből fejlesztett Super KV-50, amely a vezető mögött egy platóval rendelkezett, illetve a KL-50, amely félláncталpas vontatóként lett kialakítva, nem kapott honvédségi megrendelést.

ábra 76. HSCS KV-50 tüzérségi vontató

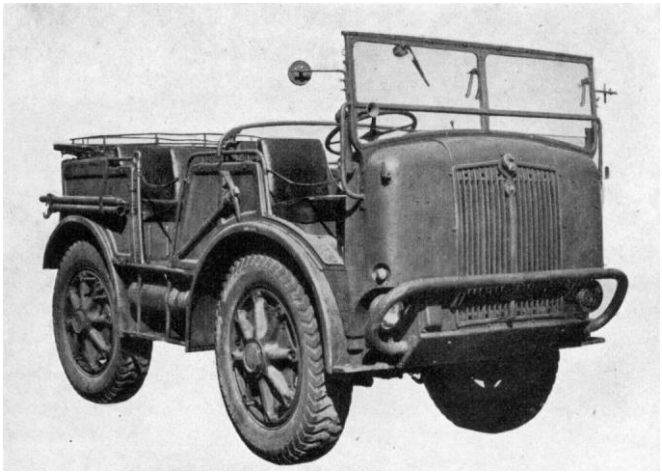
Famo F3

1942-ben egyetlen 18 tonnás féllánctalpas vontatót adtakát a németek a 30. harckocsi ezred műhely századának, harckocsi szállító pótkocsival együtt. A m. kir. Honvédség egyetlen nehéz vontatója volt, amely alkalmas volt páncélosok műszaki mentésére.

ábra 77. német Famo 18 tonnás nehéz vontató

Fiat TMA tüzérségi vontató

1942-ben összesen 100 darabot rendeltek meg a legkorszerűbb kerekes vontatókból, azonban szállítani már nem tudta a torinoi üzem. Az elkészült példányokat a német haderő saját igényei kapcsán kompenzáció nélkül lefoglalta.



ábra 78. Fiat TMA tüzérségi vontató

Sd.Kfz.11. (vagyis **Bakony** tüzérségi vontató)
lásd Hansa-Loyd vontatók

Krauss-Maffei Km11 (Sd.Kfz. 7)

1944 februárjában három féllánctalpas vontató szereztek be a 101. gépkocsizó tanezred részére. Legnehezebb szállítmányok mozgatására használták, de alkalmasak voltak harckocsik műszaki mentésére is.

ábra 79. A 101. gépkocsizó tanezred Krauss-Maffei Km11 nehéz vontatója Ganz mélyépítésű pótkocsival 1944 tavaszán

Steyr RSO

A katonai célra fejlesztett, nyolchengeres motorral szerelt lánctalpas tehergépkocsikból 1944 szeptemberében két darabot vásárolt a m. kir. Honvédség. A típust 1942-től ismerték itthon, mivel az Uhri Testvérek Kft. teljes fülkéket gyártott a grazi Steyr gyár részére. További beszerzett példányokról nincs adat.

ábra 80. Steyr RSO vontató, egyszerűsített fülkével

motorkerékpár

Harley-Davidson 28JD

Kb. 30 oldalkocsis motorkerékpár alkotta a motorkerékpáros alakulatok gerincét a '30-as évek közepéig. Erős, kényelmes motorkerékpárok voltak. Oktató motorokként szolgáltak éveken keresztül, miután kivonták a rendszerből.

ábra 81. Harley-Davidson 28JD oldalkocsis motorkerékpár

Méray KK31H

Kb. 50 szóló motorkerékpár készült honvédségi megrendelésre. A Bianchi motorkerékpárok megjelenéséig a meghatározó futár és összekötő motorkerékpár volt.

ábra 82. Méray KK31H motorkerékpár

Bianchi 35

1938-ban összesen 69 példányt szereztek be. Bár teljesítményben, terepjáró képességben jobbak voltak a Puch motorkerékpároknál, az olaszgyártó nem tudott nagy mennyiségben szállítani, ráadásul anyagilag is gazdaságosabb volt a német termékek beszerzése. A motorkerékpár különlegessége a lengő, félrugóra szerelt hátsó felfüggesztés volt, amely által a terepen kényelmesebb volt a motor használata. Eredetileg a gyorscsapatok, azon belül pedig a 2. felderítő zászlóalj kapta a legtöbbet. 1942-től fokozatosan lecserélték őket, ekkor határvadász alakulatoknak és tanintézeteknek lettek kiutalva.

ábra 83. Bianchi 500 motorkerékpár

Méray-Puch 350GS
(38 M. Puch szóló motorkerékpár)

1938-ban 187 darabot, 1939-ben pedig 248 darabot rendeltek. Az utolsó 33-as rendelésből azonban 22-t töröltek, így csak 226-ot szállítottak 1939-ben. Gyors, erős, gazdaságos szóló (kétüléses) motorkerékpárról van szó. A gépkocsizó csapatok elavult és igen vegyes állományát cserélték le. A neve alapján feltételezhetnénk, hogy magyar gyártásból érkeztek, valójában a Méray Motorkerékpárgyár Rt. csak importálta a grazi üzem gyártmányát és mint vezérképviselet, átmatricázva hazai termékként értékesítette. Kizárólag futár-összekötő feladatkörben alkalmazták.

Puch 350GS
(38 M. Puch szóló motorkerékpár)

1941-ben a típus gyártását a német racionalizálási program miatt leállították. Magyar közbenjárásra azonban a grazi üzem ismét felvette előbb a raktáron lévő alkatrészekből az összeszerelést, majd 1942-től újra beindult a sorozatgyártás. A Méray Motorkerékpárgyár Rt. helyett közvetlenül a Steyr-Daimler-Puch Művek Rt-vel kötöttek szerződést 1650 motorkerékpár szállításáról, melyeket 1944 nyár végéig le is szállítottak. A m. kir. Honvédség legnagyobb számban alkalmazott szóló motorkerékpárja volt. Minden szóló motorkerékpárral ellátott alakulat részére utaltak ki a típusból.

ábra 84. Új Puch 350GS motorkerékpárok 1943 nyarán a gépkocsi szertár váci tárolójában

Sokol 600 és Sokol 1000

Mintegy 200 oldalkocsis motorkerékpár érkezett a lengyel menekültekkel. Egyszerűen kezelhető, erős motorkerékpárok voltak, igen népszerűvé váltak. Az elöregedő Harley-Davidson és Méray motorkerékpárok helyett beállítva 1941-ig az egyetlen oldalkocsis motorkerékpár típus, amely a haderőben szolgált.

ábra 85. Sokol 1000 oldalkocsis motorkerékpár

BMW R75
(41 M. BMW oldalkocsis motorkerékpár)

1941-ben összesen 1300 darab, a német hadiipar legkorszerűbb motorkerékpárt rendeltek meg. 260 darabot azonnali jelleggel szállítottak le 1942 év elején az 1. tábori

páncéloshadosztály alakulatainak feltöltésére. A többit elméletileg törölték, azonban újra kiadott megrendelésből ismét szállítani kezdtek. 1000 motorkerékpárt szállítottak le 1944 nyár végéig. (A hivatalosan törölt 300 helyett Gilera motorkerékpárokat szállítottak.) Hazai gyártási jogát is megvásárolták, a program keretein belül a Danuvia Rt. Székesfehérváron új üzemet rendezett be. A megrendelt 3000 darabból ismeretlen mennyiségű motorkerékpárt szereltek össze német alkatrészekből 1944 második felében. Az erős, gazdaságosan üzemeltethető járművek a m. kir. Honvédség legnagyobb számban alkalmazott oldalkocsis motorkerékpárjai voltak. Valamennyi felderítő zászlóaljat, harckocsi zászlóaljat és 7,5 cm-es páncéltörő ágyús századot elláttak a típussal.

ábra 86. Gyári új BMW R75 oldalkocsis motorkerékpárok és Ford Sedan közepes személyautók 1943 nyarán a gépkocsi szertár váci tárolójában

Puch 250S4

1942-ben kísérleti jelleggel 30 darab különböző megszálló alakulatokhoz került. Összességében hadihasználatra nem voltak alkalmasak, a 350 cm^3-es Puch motorokkal szemben alulmaradtak. Ennek ellenére 1943-ban további 30 darabot a gyorsleventék részére is beszerztek.

ábra 87. Puch 250S motorkerékpár

DKW NZ350

1943-ban összesen nyolc motorkerékpárt szereztek be a csendőrség részére. 1944 második felében 1000 motorkerékpárt rendeltek meg a szárazföldi haderő részére, esetleges szállításokról azonban nem rendelkezünk adatokkal.

ábra 88. DKW NZ 350 motorkerékpár

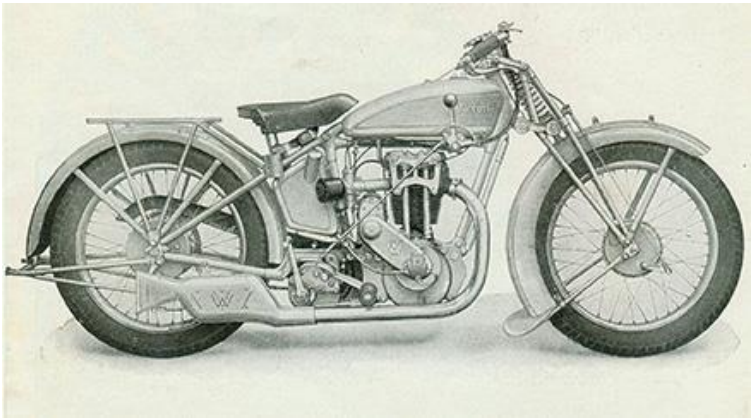
Gilera Marte
(43 M. Gilera oldalkocsis motorkerékpár)

1943-ban 300 darabot rendeltek. Átmeneti típusnak szánták, amíg a BMW oldalkocsis motorkerékpárok tömeges szállítása el nem kezdődik. Vegyesen utaltak ki belőlük harckocsi zászlóaljakhoz, rohamtüzér osztályoknak, gyalogzászlóaljak részére és határvadász alakulatokhoz.

ábra 89. Gilera Marte oldalkocsis motorkerékpár

Viktoria KR350

1942-ben a megszálló erők részére 28 motorkerékpárt ajánlottak fel megvételre a német szervek. 1943-ban, már átadást követően vásárolták meg a motorkerékpárokat. A gépkocsizó vonatosztályok részére utalták ki, ahol mozgósításkor felállított sebesültszállító gépkocsi oszlopokhoz osztották be őket.



ábra 90. Victoria KR35 motorkerékpár

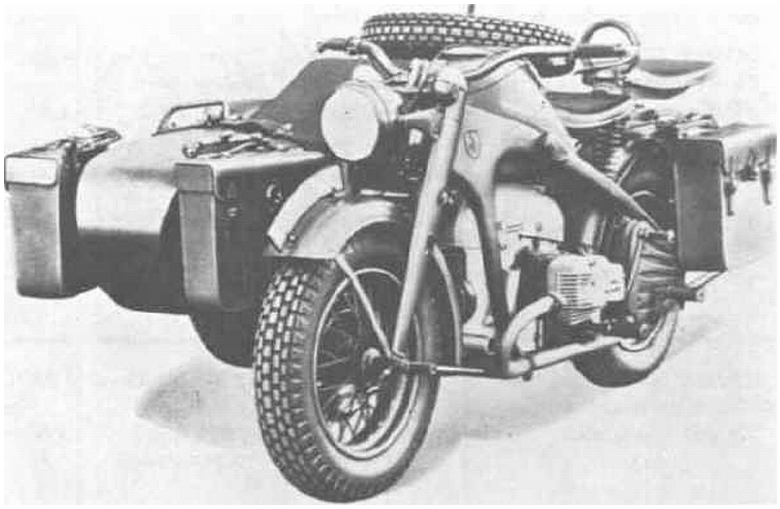
NSU 251 OSL

1944-ben 225 darabot szereztek be. Nem ismert, mely alakulatoknak utalták ki.

ábra 91. NSU 251 OSL motorkerékpár

Zündapp KS750

1945. elején 200 darabot rendeltek BMW-hez hasonló teljesítményű oldalkocsis motorkerékpárokból. Szállításukról nem rendelkezünk adatokkal.



ábra 92. Zündapp KS750 oldalkocsis motorkerékpár

páncélgépkocsi

38 M. Csaba páncélgépkocsi (csatár)

1939-ben először 58 darabot, majd 1940-ben további 20 darabot rendeltek. A Weiss Manfréd Rt. által gyártott, a m. kir. Honvédség tulajdonképpen egyetlen páncélgépkocsija bár nehézkes volt, fegyverzete gyenge, páncélzata pedig vékony, megfelelő személyzettel mégis kiválóan bevált. Eredetileg a gépkocsizó és lovasdandárok állományában szerveztek egy-egy páncélgépkocsi századot, később a három felderítő zászlóalj, a hadtest-közvetlen kerékpáros zászlóaljak és egyes tanintézetek is rendelkeztek ilyen járművekkel. Nyolc kocsi vas felépítménnyel oktatási célokat szolgált, a többi viszont teljes értékű hadihasználható minőségben készült.

38 M. Csapa páncélgépkocsi (parancsnoki)

1940-ben 12 darabot rendeltek, melyek csökkentett fegyverzettel és R/5 rádiókkal voltak ellátva. További kocsik megrendelését is tervezték, megépülésükről azonban nem rendelkezünk adatokkal. A páncélgépkocsival felszerelt alakulatok és az I. páncélos hadtest híradó zászlóalj állományában szerepeltek.

ábra 93. A 2. lovasdandár páncélgépkocsi század két Csaba páncélgépkocsija 1940 szeptemberében

harckocsi

LK-II közepes harckocsi

1920-ban összesen 14 harckocsit vásároltak, egy ideig mezőgazdasági gépalkatrészként tárolták, majd hat darabot szereltek össze működőképesen. 1935-ben mindet selejtezték.

ábra 94. Céltárgyként használt LK-II könnyű harckocsi Várpalotán, valószínűleg 1935-ben. Balra Méray KK32H szóló motorkerékpár

Fiat 3000B közepes harckocsi

1930-ban összesen 5 könnyű harckocsit szereztek be[1403], fegyverzet nélkül, kizárólag oktatási célokra. A rejtés időszakától kezdődően 1940-es selejtezésükig használták őket. Selejtezést követően szoborként, illetve lőtéri céltárgyként végezték.

ábra 95. Elöl Fiat 3000B könnyű harckocsik, mögöttük LK-II könnyű harckocsik, hátul Krupp L3H63 vontató gépkocsik Hajmáskéren 1932 körül

Ansaldo kisharckocsi

1933-ban, 1935-ben és 1936-ban, több alváltozatban összesen 152 kisharckocsit szereztek be, fegyverzet nélkül. Ikergéppuskáit a magyar hazai fegyveripar biztosította. Beszerzésekor a legkorszerűbb elvek szerint gyártott, gyorsjáratú páncélosokról volt szó. Azonban a rohamos technikai fejlődés leszállításuk idejére túlhaladta a konstrukciót. Annak ellenére, hogy az olasz háborús tapasztalatokat ismerték, 1941 őszéig valamennyi magyar hadműveletben részt vettek. Sőt, 1942-ben a 101. gépkocsizó vegyiharc zászlóalj két páncélosa a doni hadműveletekben is részt vett ködösítő feladatkörben. 10 kisharckocsit 1943-ban értékesítettek Horvátország részére. A gyakori műszaki hibák ellenére alapfokú harckocsivezető kiképző járműként a háború végéig szolgált a többi 141 páncélos. Két magyar példány fennmaradt, jelenleg Belgrádban és Kubinkában találhatóak meg.

ábra 96. Javításra váró Ansaldo kisharckocsik 1943 nyarán a gépkocsi szertárban

[1403] HL, HM 23288/el

38 M. Toldi könnyű harckocsi (L-60)

1938-ban összesen 80 Toldi I és 1939-ben további 110 Toldi II (nehézpuskával szerelt) könnyű harckocsit rendeltek. A svéd Landsverk-től megvásárolt gyártási jog alapján a Ganz és a Mávag készítette a páncélosokat. 1943-ban 80 Toldi IIA készült a Toldi II sorozatból átépített páncélosokból, ahol 40 mm-es harckocsi ágyút kaptak. 1944-ben 12 Toldi III löveges harckocsi is elkészült. 1942-ben nyolc Toldi II harckocsi R/5 rádiós parancsnoki páncélossá, négy Toldi I páncélost rögtönzött egészségügyi páncélossá alakítottak át. 1943-ban egy Toldi I harckocsit 7,5 cm-es nehéz páncéltörő ágyúval felszerelve páncélvadásszá alakítottak, 1944-ben pedig kilenc Toldi könnyű harckocsit orvosi páncélossá.

ábra 97. Javításra váró Toldi II könnyű harckocsi 1943 nyarán a gépkocsi szertár udvarán

40 M. Nimród páncélgépágyú (L-62)

1940-ben 46, majd 1941-ben 89 darab páncélvadászt, későbbi nevén páncélgépágyút rendeltek meg. A svéd Landsverk-től vásárolt gyártási jog alapján, valamelyest áttervezve, a Mávag gyártotta le a sorozatokat. Az első sorozat Büssing, a második Ganz kapott. Páncélvadászként nem váltak be, légi- és páncélos célokat leszámítva szinte minden földi cél leküzdésére alkalmas volt.

ábra 98. Nimród páncélgépágyú

41 M. Turán közepes harckocsi (Turán 40)

1940-ben megvásárolták a Skoda T-21 (később T-22) kísérleti közepes harckocsit műszaki dokumentációval együtt.[1404] Ebből a hazai ipar négy legnagyobb gyártója 1940- és 1942 között Turán I (1943-tól Turán 40) néven 230 darabot gyártott le. 70-70 páncélos a Weiss Manfréd és a Rába, 50 a Ganz, illetve 40 a Mávag üzemeiben készült.

ábra 99. A 3/II. harckocsi zászlóalj Turán 40 közepes harckocsija 1943 júliusában a mátyásföldi gépkocsi szertárban

A páncélos sok nehézséggel küzdött, hajtóműve, váltója, hűtője nem volt megbízható. Csavarozott páncélteste pedig nem volt korszerű. Azonban a magyar ipar vastag öntött és

[1404] HL, HM 44445/eln.III.csfs.-1940.

hegesztett páncélzatot nem tudott előállítani. Így kompromisszumként ez a harckocsi vált a magyar harckocsizó alakulatok gerincévé.

41 M. Turán nehéz harckocsi (Turán 75)

1941-ben összesen 312 nehéz Turán II, vagyis Turán 75 nehéz harckocsit rendeltek. 92 Ganz, 68 Rába és 162 WM harckocsi készült el. A magyar páncélos alakulatok legnehezebb páncélosai voltak a német harckocsik megjelenéséig. A rövid csövű 7,5 cm-es lövegek hatásos átütő ereje nem volt elegendő a szovjet harckocsikkal szemben, de sokáig jobb eszköz nem állt rendelkezésre. Hasonló műszaki gondokkal küzdöttek, mint a Turán 40-esek.

Panzer I. Ausf. A.

A kísérlet képpen 1937-ben beszerzett, utolsó legyártott Krupp könnyű harckocsi (Pz.Kpfw. I Ausf. A) után 1942-elején nyolc nagyjavított páncélos érkezett Esztergomtáborba. Itt tornyaikat leszerelték és alapfokú kiképző járműként alkalmazták.

ábra 100. A páncélos központi iskola egyik T-38 közepes harckocsija és egy Krupp könnyű oktató harckocsi Esztergomtáborban 1942 nyarán

42 M. T-38 közepes harckocsi (Pz.Kpfw. 38(t))

1941 év végén, illetve 1942 év elején összesen 111 nagyjavított és új közepes harckocsit szereztek be az ideiglenesen szervezett 30. harckocsi ezred részére. Három további páncélost a német kiképző keret használt Esztergomtáborban, ezeket 1943 elején szintén átadták az 1. lovas harckocsi zászlóaljnak, amelynél az 1943 év eleji harcok után megmaradt hat páncélos mellé kerültek oktató harckocsiként.

ábra 101. T-38 közepes harckocsi 1942 őszén, a 30/I. harckocsi zászlóalj 1. század 3. szakaszának 4. páncélosa

42 M. W-4 nehéz harckocsi (Pz.Kpfw. IV F1)

1942 év elején összesen 22 új páncélost szállítottak Magdeburgból. A 30. harckocsi ezredből egyetlen kocsi lett hazaszállítva.

ábra 102. Magyar Panzer IV Ausf. F1 nehéz harckocsi a 30. harckocsi ezredből 1942 márciusában

42 M. W-4 nehéz harckocsi (Pz.Kpfw. IV F2)

A 30. harckocsi ezred megerősítésére 12 páncélost adtak át 1942 novemberében. Egyetlen kocsi tért vissza hadműveleti területről.

ábra 103. Magyar Panzer IV. Ausf. F2 nehéz harckocsi a 30. harckocsi ezredből 1942 novemberében

Panzer III L

A 30. harckocsi ezred két páncélost kapott volna megerősítésként, de sosem érkeztek meg hadműveleti területre. Valószínűleg csereanyagként visszaszolgáltatták a németeknek 1943 második felében.

ábra 104. Panzer III Ausf. L a HTI udvarán, 1943 nyarán

Panzer III N

A 30. harckocsi ezred megerősítésére összesen tíz páncélost adtak át, de kiképzés hiányában német személyzettel harcoltak. Hadműveleti vesztességgé váltak.

Marder II páncélvadász

Öt páncélvadászt adtak át az 51. páncélvadász zászlóalj által felállított 1. páncélvadász század részére. Két kocsi visszatért hadműveleti területről, ezeket csereanyagként visszaszolgáltatták 1943. december végén a németeknek.

ábra 105. Marder II páncélvadász az összeszerelő üzem udvarán

Hotchkiss H-39 közepes harckocsi

A 101. önálló harckocs század részére 15 darabot adtak át a németek 1942-ben.

ábra 106. Magyar Hotchkiss közepes harckocsi 1943 telén

Somua S-35 nehéz harckocsi

1942-ben valószínűleg két páncélost adtak át a németek a 101. önálló harckocsi század részére.

ábra 107. Az egyetlen ismert fénykép magyar Somua közepes harckocsiról

42 M. W-4 nehéz harckocsi (Pz.Kpfw. IV Ausf. J)

1944-ben összesen 60 páncélost rendeltek, melyek szeptember és október során kerültek leszállításra. A 3/I. harckocsi zászlóaljba osztották őket be.

ábra 108. Stug III rohamlöveg mögött magyar Panzer IV Ausf. J. nehéz harckocsi roncsa 1945. májusában

43 M. Zrínyi II rohamtarack (Zrínyi 105)

1943-ban egy vas prototípust követően, amely 10,5 cm tarackkal és 7,5 cm harckocsi ágyúval is csapatpróbára került, előbb 40, majd 14, végül 46 rohamtarackot rendeltek meg, melyekből 60 darab biztosan elkészült 1944. november végéig.

ábra 109. Zrínyi 105 rohamtarack a 10. rohamtüzér osztályból 1944. nyarán a Kárpátokban

Pz.Kpfw. VI Tiger nehéz harckocsi

1944 májusában 13 páncélost adtak át a 3. harckocsi ezred részére.

ábra 110. Magyar Tiger E nehéz harckocsi 1944 nyár végén Galíciában egy magyar Storch (Gólya) futár repülőgép társaságában

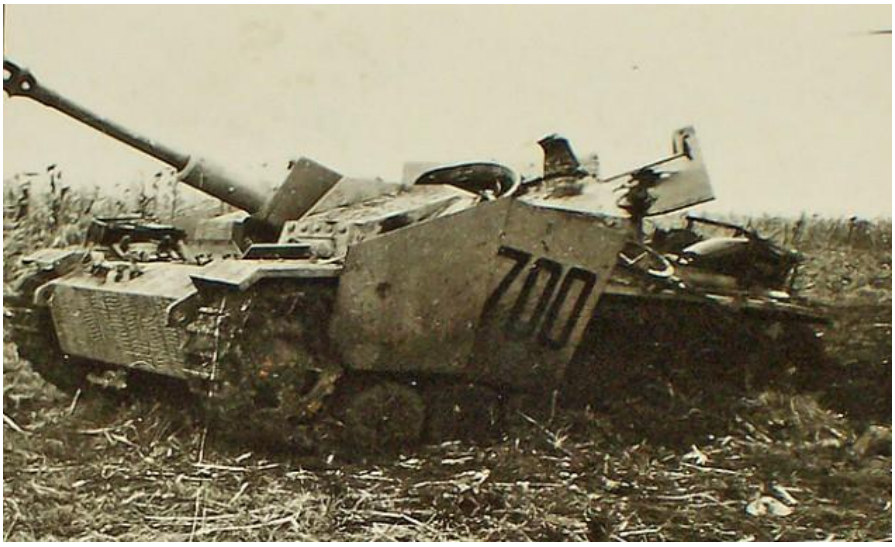
Pz.Kpfw. V Panther nehéz harckocsi

1944 nyarán összesen öt páncélost rendeltek, melyek a 3/I. harckocsi zászlóaljba kerültek.

ábra 111. Német Panther nehéz harckocsi bemutatója Örkénytáborban 1944 szeptemberében. Mögötte Nimród páncélgépágyú, T-38 közepes harckocsi, Turán 75 nehéz harckocsi, Turán 40 közepes harckocsi és Toldi II könnyű harckocsi.

Sturmegschütz III (Stug III Ausf. G.) rohamlöveg

1944 nyarán 30 rohamlöveget adtak át a németek a 7. rohamtüzérosztály részére. Ezen kívül tíz páncélost adtak át a 3. harckocsi ezred kiesett magyar páncélosai helyett.



ábra 112. A 7. rohamtüzér osztály parancsnoki páncélosának roncsa 1944 őszén

Hetzer rohamlöveg

1944 nyarán összesen 105 páncélost rendeltek, melyek többsége valószínűleg le is lett szállítva. Esztergomtáborban a 20. rohamtüzér osztályokat, illetve a 16. és 24. rohamtüzérosztály egy-egy ütegét szerelték fel a típussal.

ábra 113. Magyar Hetzer páncélvadász hadműveleti veszteségként 1945 tavaszán

<u>kis terepjáró személygépkocsi</u>

Mercedes-Benz 170VK

1942-ben összesen kilenc harckocsi műhelyszakasz gépkocsi került átadásra.
lásd a híradó gépkocsiknál

Polski-Fiat 508 Lazik

lásd a kis tehergépkocsiknál

Stöwer

ábra 114. Német Stöwer ikergéppuskás egységesített kis személygépkocsi

1942-ben kilenc ikergéppuskával felszerelt csapatlégvédelmi terepjáró személygépkocsit adtak át a németek a 30. harckocsi ezred részére.

Kdf Typ 82. (Volkswagen)

A Kübelwagennek nevezett személyautókból ismeretlen mennyiséget 1944 nyarán adott át a német véderő, 50 darabot pedig 1945 év elején vásároltak. (24 biztosan megérkezett.) Felhasználásukról nem áll rendelkezésre adat.

ábra 115. Kdf Typ 82 Kübelwagen és Kdf Typ 87 Käfer személygépkocsik egy német automobil kiállításon

Trippel úszó gépkocsi

1944-ben 100 darab úszó gépkocsit rendeltek meg. A francia Trippel gyár valószínű idő előtti kiesése miatt a németek Kdf Schwimmwagen úszó gépkocsikkal pótolhatták a megrendelést. Azonban két 1944-es tudósító fotót leszámítva nem ismert, hogy került-e bármelyik úszó gépkocsi a m. kir. Honvédségbe.

ábra 116. Trippel úszó gépkocsi

ábra 117. Magyar Kdf Schwimmwagen 1944 nyarán, mellette Botond, hátul egy Ford BB és egy Ford BB Typ 42 sebesültszállító

közepes terepjáró tehergépkocsi

Mercedes-Benz G5
(38 M. Mercedes-Benz közepes terepjáró személygépkocsi)

hengerek száma: 4 (soros)
hengerűrtartalom: 2006 cm^3
teljesítmény: 45 Le
max. sebesség: 85 km/h
ülések száma: 4

1938 és 1940 között összesen 241 példányt szereztek be. Bonyolult futóműve (kapcsolható összkerék hajtás és összkerék kormányzás) ellenére gyors, jó terepjáró képességű, német katonai elvek alapján készített felépítménnyel rendelkeztek. A német egységesítési program keretei között tervezték, főbb részegységei megegyeztek a BMW, Stöwer és Hanomag által gyártott terepjáró személyautókéval, de valójában a nagy megrendelésről a Mercedes-Benz lemaradt. A német véderő után a m. kir. Honvédség használta a legnagyobb mennyiségben. 1941-ben további tíz példány megrendeléséről előbb lemondott a HM. Nemsokkal később a csapatok igénylései miatt mégis újabb megrendelést kívántak leadni, de a Daimler-Benz időközben leállította a gyártást. A Mávag közreműködésével megszerezték a gyártási jogot[1405], 200 darabot német, 40-et pedig a Mávag által készített alkatrészekből szereltek volna össze, de végül a teljes program elévült. Ugyanis az anyagyár sokkal kedvezőbb áron értékesítette a kész gépkocsikat, a hazai gyártásra a berendezkedés összességében ráfizetéses lett volna.
Elsősorban az alsóbb vezetés (század, szakasz) terepjáró parancsnoki személygépkocsija volt. Valamennyi gépkocsizó, gépvontatású tüzér, légvédelmi tüzér és határvadász alakulat kapott a típusból. Utóbbi két fegyvernemtől idővel a jelentős igények miatt bevonták a típust. Általában századparancsnoki járműként osztották be.

ábra 118. Mercedes-Benz közepes terepjáró személygépkocsi 1940-ben a 9. kerékpáros zászlóalj géppuskás századában, Krupp félraj gépkocsikkal

[1405] HL, HM 17451/eln.3/b.oszt.-1938.

Auto Union (Wanderer)
(41 M. közepes terepjáró személygépkocsi)
hengerek száma: 8 (V elrendezés)
hengerűrtartalom: 3823 cm^3
teljesítmény: 92 Le
max. sebesség: 95 km/h
ülések száma: 4

1941-ben, csapatpróba nélkül került rendszeresítésre. A Mercedes-Benz G5 helyett, német lobbi segítségével választották ki. 180 darab szállítására kötöttek szerződést, azonban a német véderő lefoglalta a gyártásban lévő gépkocsik jelentős részét saját igényeinek kielégítésére. Emiatt összesen csak 20 Wanderer közepes terepjáró személygépkocsi került leszállításra. Az alsóbb vezetés és magasabb parancsnokságok (század, zászlóalj, hadosztály, hadtest, hadsereg) terepjáró személygépkocsijának szánták. 1942 tavaszán valamennyi gépkocsit a 2. hadsereg parancsnokságához, illetve az 1. tábori páncéloshadosztály alakulataihoz osztották be ezred-, illetve zászlóalj parancsnoki gépkocsinak. Az autók többsége hazakerült és az újra felállított 1. páncéloshadosztálynál voltak beosztva. Egy további, Horch közepes terepjáró személyautót az 1943. év eleji harcokból hazatérő alakulatok hoztak haza magukkal (elhagyott német autó), melyet szintén állományba vettek.

ábra 119. Wanderer közepes terepjáró személygépkocsi és igénybevett Packard nagy személyautó a 2. hadsereg parancsnokságából 1942 őszén

<u>nagy terepjáró személygépkocsi</u>

Krupp L2H143
(37 M. Krupp nagy terepjáró személygépkocsi)
hengerek száma: 4 (szemben fekvő)
hengerűrtartalom: 3300 cm^3
teljesítmény: 60 Le
max. sebesség: 65 km/h
ülések száma: 6

1939-ben 51 alvázat szereztek be, melyek hazai forrásból szerkesztett (fővállalkozó Uhri Testvérek Kft.) parancsnoki személygépkocsi felépítményeket kaptak. Az autók egy részét ellátták R/7 rádiókkal. Magasabb parancsnokságok személyautói voltak, azaz hadtest-, hadosztály, ezred- és zászlóalj parancsnoki beosztást kaptak. A gyártási programot a Steyr

1500A gépkocsik miatt leállították, magyar gyártási jogot nem sikerült megszerezni. Egy példány ma is létezik egy németországi magángyűjtő tulajdonában.

ábra 120. Krupp nagy terepjáró személygépkocsi 1944 nyarán az 5. gépkocsizó lövész zászlóaljból, német tábornoki és magyar hadseregparancsnoki jelzésekkel kiegészítve. Mögötte Krupp félraj gépkocsi, szintén az 5. gépkocsizó lövész zászlóaljból és Csaba páncélgépkocsi a 2. felderítő zászlóaljból

Mercedes-Benz L1500A

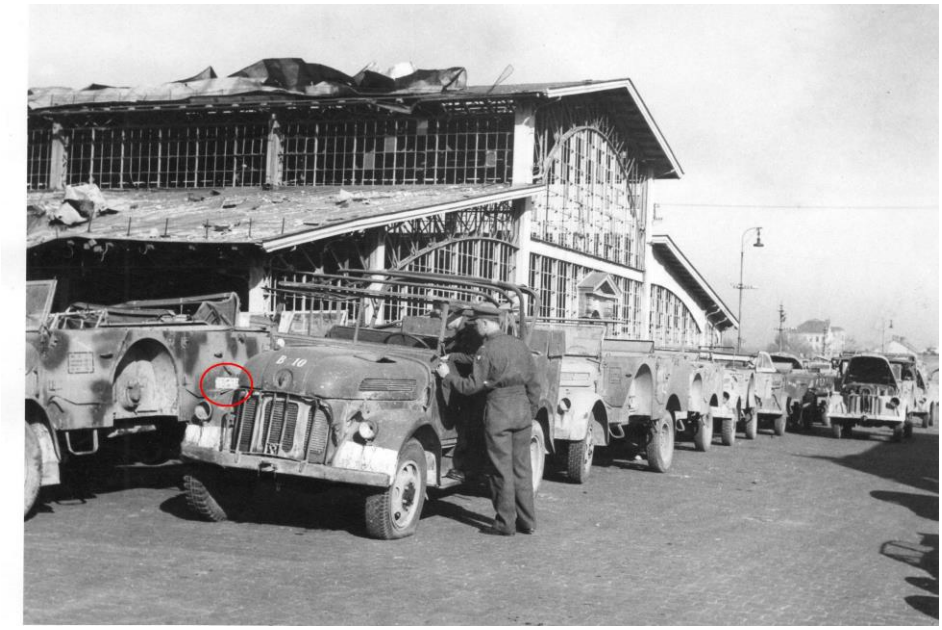
Az 1941 nyár-ősz során a magyar gyorshadtest működése meglepte a német véderő vezetését, így az év végén ajándékként kilenc német katonai kivitelű terepjáró személygépkocsit adtak át, melyek a 2. páncéloshadosztály parancsnokságánál, a 3. gépkocsizó lövészezrednél és az alárendelt három gépkocsizó lövész zászlóaljnál voltak beosztva parancsnoki gépkocsiként.

ábra 121. Mercedes-Benz L1500A nagy terepjáró személygépkocsi az egyik gépkocsizó zászlóalj parancsnokságából 1942 nyarán. Mögötte BMW oldalkocsis és Puch szóló motorkerékpárok, a háttérben Botond raj gépkocsik.

Steyr 1500A
(43 M. Steyr 1500A terepjáró gépkocsi)

hengerek száma: 8 (álló két sorban)
hengerűrtartalom: 3517 cm^3
teljesítmény: 85 Le
max. sebesség: 93 km/h
ülések száma: 8

1942-ben egy kísérleti célokra beszerzett teljes csapatszállító gépkocsit követően 1943-ban 400 alvázat rendeltek. Ezekre nagy terepjáró személyautó (egy darab), nagy parancsnoki gépkocsi (egy darab) és 249 páncéltörő ágyú vontató felépítményt készített a zuglói Uhri Testvérek Kft. A m. kir. Honvédség legkorszerűbb 7,5 cm-es nehéz páncéltörő ágyúsinak vontatójaként rendszeresítették. Az erős, robosztus, eleve katonai célokra tervezett terepjáró gépkocsi minden haderőben népszerű volt. 1945 után a magyar gépjárműipar újraélesztésekor a Csepel tehergépkocsik ilyen Steyr-ek alapján, gyártási jog megszerzését követően lettek kialakítva.



ábra 122. Magyar felépítményes Steyr 1500A nehéz páncéltörő ágyú vontató német Steyr 1500A gépkocsik között 1945. tavaszán, angolszász zsákmányként

1 tonnás terepjáró tehergépkocsi
(37 M. Krupp félraj gépkocsi)

1938-ban 62 darabot, 1939-ben 269 darabot szereztek be. 1938-ban felmerült 50 darab hazai előállítása gyártási jog megszerzésével, de az átállás nem lett volna gazdaságos.[1406]
Technikailag megegyezett a vontatóval, csak felépítményként tíz fő befogadására alkalmas platót kapott. Minden kerékpáros zászlóalj, felderítő zászlóalj géppuskás százada rendelkezett nagyobb mennyiségben félraj gépkocsikkal, de gépkocsizó tüzérség és páncélos alakulatok részére is be voltak osztva különböző feladatokra.
1939-ben 254 további alvázat rendeltek, melyekből 20 parancsnoki személyautó, 234 pedig kábeldob szállító felépítményt kapott.
1941-ben, eddig ismert utolsó megrendelésként 160 alvázat rendeltek. 50 félraj gépkocsi, 50 páncéltörő ágyús vontató, illetve 20 személygépkocsi felépítmény készült az Uhri Testvéreknél. A többi felhasználása ismeretlen, valószínűleg még 1942-ben leszállították teljes félraj gépkocsiként az 1. tábori páncéloshadosztály részére. (az 1943-1944 során legyártott Uhri-féle félraj gépkocsikat leszámítva az összes ilyen tehergépkocsi készen érkezett a német Krupp művektől.

[1406] HL, HM 25642/eln.3/b.oszt.-1938.

Feltételezhető, hogy 1943-ban is még beszereztek korlátozott mennyiségben alvázakat, melyekre 50 kábeldob szállító felépítményt rendeltek meg.

ábra 123. Krupp félraj gépkocsik a 15. kerékpáros zászlóalj géppuskás századából valószínűleg 1940 őszén

Fiat 612 Dovunque (1,5 tonnás terepjáró tehergépkocsi)

1937-ben öt, 1938-ban 13 tehergépkocsit szereztek be, melyekre vegyiharc fertőtlenítő berendezést építettek. Kívülről nézve hagyományos tehergépkocsinak tűntek. A 101. gépkocsizó vegyiharc zászlóalj 2. századába voltak beosztva.

ábra 124. Spa 612 Dovunque tehergépkocsi

1,5 tonnás terepjáró tehergépkocsi
(38M és 38/42M Botond raj gépkocsi)

hengerek száma: 4 (álló soros)
hengerűrtartalom: 3771 ccm / 4330 cm^3

teljesítmény: 65 Le / 70 Le
max. sebesség: 60 km/h
ülések száma: 14

1938-ban előbb 1402, majd 1940-ben négy alvázat (ezekből három 1942-ben háló- és iroda felépítményt kapott), 1941-ben pedig javított változatából további 1400 darabot rendeltek. A javított kocsik erősebb motort kaptak és a vezető ülése a kormánnyal átkerült a baloldalra. 1941-ben ezen felül 41 alvázat, 1942-ben három teljes raj gépkocsit (balkormányos tartalék alkatrészekből összeállítva), illetve 392 alvázat és 61 teljes gépkocsit rendeltek. Ezt 1944 márciusában a hadrendi változtatások és beérkezett igények alapján 289 alvázra és 61 teljes raj gépkocsira módosították. Többségük különleges felépítményeket kapott volna (elsősorban híradó berendezésekhez), 32 pedig szabványosított tehergépkocsi felépítményt, csukott vezetőfülkével. Utóbbiakat műszaki alakulatok részére utalták ki. Az 1941-ben rendelt alvázakból 1944-ben 22 távíró raj felépítményt kapott, 19 pedig R/4a rádió felépítményt. Az 1942-ben megrendelt (összevont) sorozat jelentős része már nem készült el. A magyar hadiipar legjelentősebb együttműködését jelenti a Botondok gyártása, a Rába és Mávag fővállalkozóként bevonta a Láng Gépgyár Rt., Hofherr-Schrantz Gépgyár Rt., Ganz Villamossági Rt., a Weiss Manfréd Rt. és számos kisebb üzem munkáját. A Weiss Manfréd Rt. és a Rába közös tervezéséből fejlesztett, francia Laffly terepjáró gépkocsik kivitelezésére hasonlító teherautó a legsikeresebb magyar típusnak nevezhető. 1940-ben a Budapesti Nemzetközi Vásáron is bemutatták a Rába AFi-vel együtt.[1407] A gépkocsizó lövészek alapvető gépkocsija volt, de nagy mennyiségben került a gépkocsizó tüzérséghez (vontatóként és egyéb feladatokra), felderítő zászlóaljakhoz, tüzér mérő századokhoz, légvédelmi tüzérosztályokhoz is. 1942-ben Botond alvázakra három iroda és háló gépkocsi felépítmény, 1943-ban és 1944-ben távíró építő raj és R/4 rádió felépítmények készültek.

[1407] HL, HM 1787/eln.3/b.oszt.-1940.

ábra 125. Botond I raj gépkocsi a 4. gépkocsizó zászlóaljból 1940 őszén

3 tonnás terepjáró tehergépkocsi

Ford G917T
(39 M. Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsi)

hengerek száma: 8 (V elrendezés)
hengerűrtartalom: 3560 cm^3/ 3900 cm^3
teljesítmény: 90 Le
max. sebesség: 80 km/h
ülések száma: - (2)

1939-ben 1100, majd 1940-ben további 80 darabot rendeltek. A Kölnből szállított teljes tehergépkocsikat az amerikai Marmon-Herrington vállalattól megszerzett főalkatrészekkel, gyártási jog megvásárlásával[1408] a gépkocsi szertár és a Weiss Manfréd Rt. építette át terepjáróvá. Az átépítést nem az összes megrendelt gépkocsin hajtották végre, mert az önmagában bevethető tehergépkocsik jelentős többségét 1940-ben az erdélyi bevonulásban és 1941-ben a mindkét hadműveletben bevetették mozgósított tehergépkocsi oszlopokba beosztva. A leharcolt kocsik előbb javításra kerültek, ezek általában már nem lettek átépítve. A magyar fél nem talált ki új dolgot, hiszen ilyen terepjáró Fordok szolgáltak több angolszász haderőben is, de a németek mégis a m. kir. Honvédségből szereztek tudomást a létezéséről. 1941 nyarán három átépített teherautót próbáknak vetettek alá Németországban. Ezek alapján lemásolták az első hidakat (az összes Európába exportált első híd készletet Magyarország vásárolta fel), a francia Hotchkiss pedig kis mennyiségben le is gyártott átépítő készleteket. Ezekből Ford G198WA terepjáró tehergépkocsik készültek. 200 darabot 1944-ben ugyancsak a m. kir. Honvédség részére vásárolták meg.
1939-es beszerzésből 90 alváz, 1940-ből 215 alváz kábeldob szállító felépítményt és részben (nagyjából 2/3 arányban) Marmon-hidakat kapott, majd a 101. híradó ezred által felállított

[1408] HL, HM 29443/eln.3/b.oszt.-1939.

távíró építő századokhoz kerültek beosztásra. A különleges kialakítású, félig nyitott fülkés (egyszerűsített oldalajtós) felépítményén hat nagy méretű kábeldobot szállított.
A Marmon-Ford tehergépkocsik valamennyi gépkocsizó alakulatnál megfordultak. Erős motorjuknak, szabványos, 3 tonna szállító kapacitásuknak, jó terepjáró képességüknek és átlagos fogyasztásuknak köszönhetően népszerű és megbízható gépkocsik voltak. Minden nemű szállítás mellett a 40 mm-es Bofors légvédelmi gépágyúk vontatójaként szolgáltak.
A HTI 1943-ban rossz súlyelosztású, rossz utakon használható tehergépkocsinak minősítette. Vontatóként nem találták megfelelőnek, csak mint szükségmegoldást nevezték meg. Ezzel szemben az alakulatok szerették. Erős motorja megbízható volt. Sokszor inkább az elérhető nagy sebesség miatt adódtak problémák (balesetek), ami miatt korlátozni kellett a menetsebességüket.

ábra 126. Marmon-Ford terepjáró tehergépkocsi a 133. (Mávaut) tehergépkocsi oszlopból 1941. nyarán

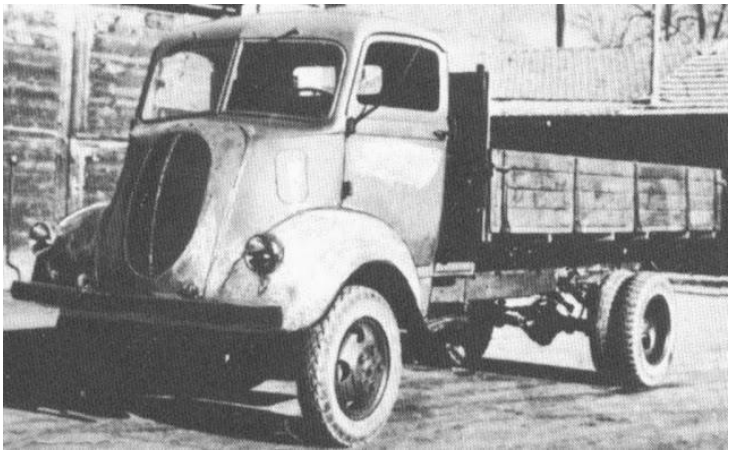
Klöckner-Humboldt-Deutz A3000 terepjáró tehergépkocsi
(41 M. Klöckner tehergépkocsi)

Az 1941-ben megrendelt 1350 Klöcknerből 1942-es módosítást követően 235 példányt terepjáró kivitelben szállítottak Ulmból. Nyersolaj motorja gazdaságossá tette és rendkívül egyszerű kezelhetősége miatt az egyik legjobb honvédségi beszerzés volt. A benzin/motalkóhiány idején korlátozás nélkül közlekedhettek, amikor a dízelolaj még mindig szabadon rendelkezésre állt. Kizárólag a légvédelmi tüzérség használta vontatóként.

ábra 127. gyári klöckner-Humboldt-Deutz A3000 terepjáró tehergépkocsi

Ford G198Wa (V3000A)

Hotchkiss első híddal készült, motor feletti vezetőfülkével készült terepjáró tehergépkocsik voltak, mely eleve kis sorozatban készült. A kb. 400 elkészült kocsi felépítménye több német karosszéria üzemnél készült, 200 darabot a m. kir. Honvédség vásárolt meg.
A Hotchkiss hidas Ford V3000A terepjáró tehergépkocsik a Marmon-Ford és Klöckner terepjárók pótlásaként, kizárólag a rohamtüzérségnél és a légvédelmi tüzérségnél szolgáltak.



ábra 128. Ford G198Wa (V3000A) terepjáró tehergépkocsi

oktató gépkocsi

Hansa-Lloyd Express

1937-ben 40 darabot szereztek be, 1938-ban pedig állományba vettek egy további használt Expresst, mely utóbbit alkatrészforrásnak szétszereltek. Egyszerűen kezelhető, könnyen karbantartható, de költséges beszerzésű gépkocsi volt. Kis felépítménye miatt kizárólag kiképzési célokat szolgáltak, szinte valamennyi gépkocsizó alakulatnál megfordultak. Hátországban szükség szerint kisebb szállítási feladatokra is beállíthatták.

ábra 129. német Hansa-Lloyd Express tehergépkocsi

Krupp L2H242

1936-ban a kísérleti kocsit (1933 óta a Magyar Waggon- és Gépgyárnál volt), majd 1938-ban 48 tehergépkocsit szereztek be. Bár a csapatpróbákon jól teljesített, erős, megbízható gépkocsi volt, a sokkal olcsóbban beszerezhető hazai termékek (elsősorban a Rába és Csepel) mellett kizárólag oktató gépkocsiként vásárolták meg. Egyes gépkocsizó (lövész) zászlóaljak, felderítő zászlóaljak és harckocsi zászlóaljak gépkocsivezető-oktató járműve volt, melyeket a hátországban szükség szerint szállítási feladatokra is használtak. (ábra nélkül)

OD Rex 4

1938-ban 135, majd 1940-ben további 12 kétpedálos, 1941-ben pedig 222 darab sima tehergépkocsit szereztek be. A Willy Ostner vállalkozás által gyártott gépkocsik igazi ritkaságnak számítottak, legnagyobb felhasználójuk a m. kir. Honvédség volt. A német hatóságok leállították a gyártását 1940-ben, azonban a magyar igények miatt mégis engedélyezték a német véderő számára kevésbé fontos üzem külföldi piacra történő termelését. Kizárólag oktató gépkocsinak használták őket, valamennyi gépkocsizó alakulatnál megfordultak. Ford négyhengeres motorjának köszönhetően, melyet a Ford Eifel személyautókba is szereltek, igen megbízható jármű volt.

ábra 130. OD Rex 4 oktató gépkocsi 1943 őszén a 3/II. harckocsi zászlóaljból

Érdemes néhány szóban kitérni a rendszámokra. A m. kir. Honvédség saját számsorokat kapott a Belügyminisztériumtól. Ezeket a számsorokat az 1932/33-as békehadrend életbeléptetésekor kezdték kiosztani. A rendszer több bővítéssel (új számsorokkal) a politikai rendszer fennállása alatt változatlanul érvényben maradt. A honvédségi rendszám-sorozatok, azok alkalmazási időszaka és ha lehetséges összegezni, a típuscsaládok:

rendszámok	alkalmazás évköre	típuscsaládok
A-001 - A-999	**1932 - 1945**	**vegyes gépkocsik**
B-000 - B-999	**1935 - 1945**	**vegyes gépkocsik**
C-000 - C-999	**1938 - 1945**	**Ford 817T tehergépkocsik**
D-000 - D-999	**1932 - 1945**	**motorkerékpárok**
E-000 - E-999	**1937 - 1945**	**vegyes gépkocsik**
I-000 - I-999	**1938 - 1945**	**vegyes gépkocsik**
1-000 - 1-999	**1938 - 1945**	**vegyes gépkocsik**
2-000 - 2-999	**1939 - 1945**	**vegyes gépkocsik**
3-000 - 3-999	**1939 - 1945**	**vegyes gépkocsik**
4-000 - 4-999	**1940 - 1945**	**légierők, vegyes**
1A-000 - 1A-999	**1940 - 1945**	**vegyes gépkocsik**
2A-000 - 2A-999	**1940 - 1945**	**vegyes gépkocsik**
3A-000 - 3A-999	**1940 - 1945**	**lengyel tehergépkocsik**
4A-000 - 4A-999	**1940 - 1945**	**lengyel személyautók, buszok, sebesültszállítók, vontatók**
5A-000 - 5A-999	**1941 - 1945**	**jugoszláv és orosz zsákmány**
6A-000 - 6A-999 ideiglenes sorozat	**1941 - 1945**	**orosz vegyes zsákmány (nem adták ki mindet)**
7A-000 - 7A-999 ideiglenes sorozat	**1941 - 1945**	**orosz zsákmány és megváltott polgári anyag (nem adták ki mindet)**
8A-000 - 8A-999	**1941 - 1945**	**vegyes (nem adták ki mindet)**
9A-000 - 9A-999	**1941 - 1945**	**vegyes**
1D-000 - 1D-999	**1941 - 1945**	**zsákmány motorkerékpárok (nem adták ki mindet)**
2D-000 - 2D-999	**1941 - 1945**	**motorkerékpárok**
3D-000 - 3D-999	**1941 - 1945**	**motorkerékpárok**
4D-000 - 4D-999	**1941**	**légierők motorkerékpárok (sorozatot megszakították)**
5D-000 - 5D-999	**1943 - 1945**	**motorkerékpárok**
6D-000 - 6D-999	**1944 - 1945**	**motorkerékpárok**
7D-000 - 7D-999	**1944 - 1945**	**motorkerékpárok**
8D-000 - 8D-999	**1944 - 1945**	**motorkerékpárok (nem adták ki mindet)**
9D-000 - 9D-999	**1943 - 1945**	**megváltott motorkerékpárok**
1B-000 - 1B-999	**1942 - 1945**	**vegyes**
2B-000 - 2B-999	**1943 - 1945**	**Botond raj gépkocsik**

3B-000 - 3B-999	**1942 - 1945**	**Klöckner tehergépkocsik**
4B-000 - 4B-999	**1941 - 1945**	**vegyes**
5B-000 - 5B-999	**1943 - 1945**	**vegyes**
6B-000 - 6B-999	**1943 - 1945**	**vegyes**
7B-000 - 7B-999	**1944 - 1945**	**Rába/Mávag K3 Maros tehergépkocsi (többsége nem készült el)**
8B-000 - 8B-999	**1944 - 1945**	**megváltott vegyes**
9B-000 - 9B-999	**1944 - 1945**	**megváltott vegyes**
001 - 999	**1933 - 1945**	**pótkocsik**
1L-000 - 1L-999	**1942 - 1945**	**légierők vegyes**
X-900 - X-999	**1942- 1945**	**személyautók (rejtő számok a különleges és legfontosabb katonai személyeknek)**
1E-000 - 1E-999 2E-000 - 2E-999 3E-000 - 3E-999 4E-000 - 4E-999	**1944-1945**	**zsidó gépjárművek államosításával (max. kb. 250)**
P-1 - P-18, illetve Pc-018 - Pc-181	**1932 - 1945**	**páncélgépkocsik**
H-1 - H-21 és H-001 - H-999	**1932 - 1945**	**harckocsik, páncélgépágyúk (nem adták ki mindet)**
1H-000 - 1H-999	**1940 - 1945**	**harckocsik, páncélgépágyúk (nem adták ki mindet)**
2H-000 - 2H-999	**1942 - 1945**	**harckocsik (nem adták ki mindet)**
3H-000 - 3H-999	**1943 - 1945**	**rohamtarackok (többségét nem adták ki)**

Rendszeresítési számok

A rendszeresített gépjárművekről rengeteg tévhit kering a köztudatban és a szakmában, elsősorban fogalmi zavarok miatt. Azok a gépjárművek, amelyek a magyar királyi Honvédség alapvető típusainak voltak megjelölve, sok esetben nem lettek rendszeresítve. A rendszeresítés fogalma nem egyezett a megvásárolt, vagy kisebb-nagyobb mennyiségben alkalmazott típusokéval. A gépjármű-egységesítési program kapcsán elláttak rendszeresítési számmal több, tömegesen megrendelt, illetve alkalmazott típust, de ez koránt sem jelentette a feltétlenül, túlnyomó többségben alkalmazott eszközöket. Vitatott kérdés, hogy az állományjelentésekben szereplő gépjárművek rendszeresített eszköznek tekinthetőek-e. Amennyiben igen, úgy mintegy 400 típusról lehetne szó. A Honvédségi Közlönyben is kihirdetett gépjárművek közül azonban igen szűk az a kör, melyek egyértelműen rendszeresített voltak.[1409]

37 M. közepes tüzérségi vontató (*HSCS KV-40*)
37 M. nagy parancsnoki terepjáró személygépkocsi (*Krupp L2H143*)
37 M. terepjáró félraj gépkocsi (*Krupp L2H43 és L2H143*)
37 M. páncéltörő ágyú vontató (*Krupp L2H43 és L2H143*)
37 M. 3 tonnás (terepjáró) tehergépkocsi (*Isotta-Fraschini D70M*)
38 M. motorkerékpár (*Méray-Puch 350 GS, illetve Puch 350 GS*)
38 M. közepes parancsnoki terepjáró személygépkocsi (*Mercedes-Benz G5*)
38 M. terepjáró gépkocsi (*Rába és Mávag Botond I raj gépkocs*i)
38/42 M. terepjáró gépkocsi (*Rába és Mávag Botond II*)
38/a.M. 2,5 tonnás tehergépkocsi (*amerikai Ford USA 817T*)
38/n.M. 2,5 tonnás tehergépkocsi (*német Ford V8-51, G917T, G997T*)
38 M. könnyű harckocsi (*Toldi I és Toldi II; később Toldi A20 és Toldi B20*)
39 M. kis parancsnoki személygépkocsi (*Fiat 508 1100 Coloniale*)
39 M. közepes parancsnoki személygépkocsi (*Ford V8*)
39 M. sebesültszállító gépkocsi (*Ford BB, G987T*)
39 M. többerű nehézkábel terepjáró gépkocsi (*Krupp L2H143*)
39 M. páncélgépkocsi (*WM Csaba, csatár*)
39/40. M parancsnoki páncélgépkosi (*WM Csaba*)
39 M. 3 tonnás pótkocsi (*Mávag és Uhri*)
40 M. páncélvadász és légvédelmi gépágyú (*Mávag Nimród*)
40 M. 40mm 36/40 páncélgépágyú (*Mávag Nimród*) (*1942. október 1-től módosítva*)
40 M. közepes harckocsi (*Turán I, később Turán 40*)
41 M. nehéz harckocsi (*Turán II, később Turán 75*)
41 M. közepes tehergépkocsi (*Klöckner-Humboldt-Deutz S330*)
41 M. kis parancsnoki személyautó (*Skoda Popular 1101*)
41 M. oldalkocsis motorkerékpár (*BMW R75*)
42 M. T-38 közepes harckocsi (*Panzer 38(t)*)
42 M. IV.M. nehéz harckocsi (*Panzer IV*)
40/43 M. 10,5 cm rohamtarack (*Zrínyi II, később Zrínyi 105*)
42 M. központi kábel gépkocsi és áramfejlesztő gépkocsi (*Ford G917T*)
42 M. kis motorkerékpár (*Puch 125*)

[1409] HL, HM 51082/eln.3/b.oszt.-1940., HM 37317/eln.3/c.oszt.-1943.

Fővezérség közvetlen csapatok hadiállománytábla																				
	kerékpár	szóló motorkerékpár	oldalkocsis motorkerékpár	kisharckocsi	közepes tj. személyautó	nagy személyautó	közepes személyautó	kis személyautó	közepes autóbusz	könnyű autóbusz	5tonnás tehergépkocsi	3tonnás tehergépkocsi	1,5tonnás tj. tehergépkocsi	1,5tonnás tehergépkocsi	1tonnás tj. tehergépkocsi	1tonnás tehergépkocsi	1tonnán aluli tehergépkocsi	típus gépkocsi	vontató	összesen	**pótkocsi**
gépkocsizó közepes tarackos osztály	2	3			3		2	3				26	13	3	4			1	16	71	
gépkocsizó nehéz tüzérosztály (4)	32	36			16		3	16				124	92	8	24			4	60	352	
páncélvonat (4)	4	4					4									4				8	
utász zászlóalj parancsnokság (2)	8						2	6												8	
utász század (19)	190							57				38								95	
kerékpáros utász század (4)	1084	16						32				8		56						96	
rohamcsónak század (3)	6							3												3	
hidász zászlóalj	28						2	12				20		12				4		50	
hidász munkás század (4)	8	gépjárművek nélkül																			
műszaki gépszakasz (3)								3			6	12								21	
villamos üzemi szakasz	3							1												1	
vízműszaki szakasz	5							1				1		1						3	
villamos akadály szakasz (12)	12							12												12	
vegyiharc zászlóalj		22		8			2	15				4		1				48		70	
lángszórós század	2	gépjárművek nélkül																			

vegyiharc vető század	2							1												1		
központi híradás vezetőség							2													2		
távíró építő század (7)	21	7					28							42						70		
gépkocsizó távíró üzem század (3)							3							18						21		
rádió felderítő zászlóalj	30	6					21					54		40				4		119	**18**	
központi szállításvezetőség híradó zászlóalj	20	14					1	15				16								32		
vasútvonal parancsnokság híradó szakasz (9)	45							9												9		
központi szállításvezetőség							2	2												4		
központi szállításvezetőség kirendeltség (3)		6					9													9		
vasútvonal parancsnokság (9)							18	9												27		
vasútépítő zászlóalj törzs (4)	8						4	12						16						32		
vasútépítő század (12)	24							36						48				72		156		
vasúti felépítmény század (12)	24	gépjárművek nélkül																				
vasúti üzemszázad (13)	gépjárművek nélkül																					
vasúti rakodó építő század (12)	12	gépjárművek nélkül																				
vasúti munkás század (24)	72	gépjárművek nélkül																				
folyamzár zászlóalj	24	6					1	36						24					12	73		
hajózási vonal parancsnokság	2							2												2		
hadtáp zászlóalj (9)	531							18												18		
személygépkocsi oszlop (10)		40					200	40												240		
térképező század (3)	75						6	6												12		

10.24395/KRE.2025.003

Fővezérség közvetlen vonat alakulatok hadiállománytábla														
	kerékpár	szóló motorkerékpár	oldalkocsis motorkerékpár	közepes személyautó	kis személyautó	közepes autóbusz	könnyű autóbusz	5tonnás tehergépkocsi	3tonnás tehergépkocsi	1,5tonnás tehergépkocsi	1tonnán aluli tehergépkocsi	típus gépkocsi	vontató	összesen:
magasabb seregvonat parancsnokság	2	3		1						1				2
fogatolt vonatcsoport parancsnokság	2	2		1										1
gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság		6		1	2					9				12
nagy lőszerkezelő oszlop	2			1						1				2
tüzér szeroszlop	3			1	2					3		2 pót	1	7
lóellátó oszlop	gépjárművek nélkül													
mozgó javítóműhely	gépjárművek nélkül													
közúti szeroszlop	11			2	5				26	1		26 pót		34
híradó szeroszlop	2	1			1				3	15		2		21
anyaggyűjtő állomás		2	2	1						6				7
személyirányító állomás					1									1
központi tábori postahivatal	2			2					2			8		12
mozgó, gyűjtő és elosztó tábor	1	gépjárművek nélkül												
tábori kórház	2			5										5
betegellátó állomás	2			2										2
bakteriológiai állomás	2	gépjárművek nélkül												

vöröskereszt szeroszlop	1										1 1tonnás			1
kórházvonat	gépjárművek nélkül													
kórházvonat (P)	gépjárművek nélkül													
betegszállító vonat	gépjárművek nélkül													
fertőtlenítő és fürdő vonat	gépjárművek nélkül													
vöröskereszt vonat	3	gépjárművek nélkül												
kórházhajó	gépjárművek nélkül													
ellátó oszlop	2	1			2									2
élelmező oszlop	2				3				1					4
élelembeszerző oszlop	2				4									4
fogatolt sütőoszlop	2	gépjárművek nélkül												
gépvontatású sütőoszlop		2		1					5	8				14
vágóállat oszlop					1									
vasúti étkező állomás	gépjárművek nélkül													
fogatolt hadihíd csoport parancsnokság	2			1										1
gépkocsizó hadihíd csoport parancsnokság		2		1	2				4	4				11
gépkocsizó hadihíd oszlop				1	1				35					37
könnyű hadihíd oszlop	3	gépjárművek nélkül												
szabványos hadihíd oszlop	1	gépjárművek nélkül												
rohambürü oszlop	gépjárművek nélkül													
ponton oszlop	gépjárművek nélkül													
műszaki szeroszlop		2		2				6	7				1	16
kis kocsi oszlop	1	gépjárművek nélkül												
nagy kocsi oszlop	1	gépjárművek nélkül												
MATEOSZ nehéz tehergépkocsi oszlop (200to)		2		1	2			23	1					27

MATEOSZ tehergépkocsi oszlop (60to)		4		1	1				24					26
MÁVAUT tehergépkocsi oszlop (50to és 70to)		4		1	1				24					26
MÁVAUT tehergépkocsi oszlop (80to)		4		1	1			24						26
tehergépkocsi oszlop (50to)		4		1	1				24					26
BSZKRT autóbusz oszlop (400)		2		1	2		21			3				27
BSZKRT autóbusz oszlop (550)		2		1	2	21				3				27
BART-BAK autóbusz oszlop (400)		2		1	2		21			3				27
MÁVAUT autóbusz oszlop (400)		2		1	2		21			3				27
gépkocsi szeroszlop		1		1	2	2				5	2	2	1	15
BSZKRT szeroszlop		1		1	2	2			5	2	3	2	1	18
üzemanyag oszlop		4		1	1				24					26
forgalom szabályzó század		1		1	4					21			2	27
műszaki törzs					2									2
útkarbantartó század	2			1										1
tábori munkás század	gépjárművek nélkül													
különleges munkás század	gépjárművek nélkül													

Gyaloghadosztály hadiállománytábla																				
	kerékpár	szóló motorkerékpár	oldalkocsis motorkerékpár	páncélgépkocsi	közepes tj. személyautó	nagy személyautó	közepes személyautó	kis személyautó	közepes autóbusz	szabványos sebesültszállító	rögtönzött sebesültszállító	3tonnás tj. tehergépkocsi	1tonnás tj. tehergépkocsi	3tonnás tehergépkocsi	1,5tonnás tehergépkocsi	1tonnás tehergépkocsi	1tonnán aluli tehergépkocsi	típus gépkocsi	vontató	összesen:	pótkocsi
Hadosztály parancsnokság	14	8		1		1	3	4	3					5			2	2		20	
gyalogsági parancsnokság		2					1								1					2	
tüzérségi parancsnokság							1								1					2	
gyalogezred (3)	243	12						15												15	
felderítő osztály	235	25		4	3		4	2		2		1	10	10	13		1	1		47	
tábori tüzérosztály (4)	32							4												4	
tüzér mérő század	6	3					1	1						2	10					14	2
légvédelmi gépágyús üteg		19					4	15				24		24						67	
utász zászlóalj	214	2					7							6						13	
híradó zászlóalj	45	6				1	11							7	5			14		38	3
vonatparancsnokság	11	2						2							1					3	
személyirányító állomás								1												1	
tábori őrszázad	13																				
légvédelmi géppuskás század	5																				
vonatcsoport parancsnokság	2	1					1													1	
kocsi oszlop (9)	18																				
élelmező oszlop	2	1						4						7						11	

lóellátó oszlop	5							1												1	
lőszerkezelő oszlop	2							1												1	
sütőoszlop	2																				
tehergépkocsi oszlop (2)							2	2						48						52	
egészségügyi oszlop						1		1	1	6				3		3	2			17	
tábori kórház	2						5													5	
sebesültszállító gépkocsi oszlop (2)		4						2		16	16				4					38	
műhely század		2					1		1					9	6				1	18	3
hadihíd oszlop	3																				
műszaki oszlop	7							1							5					6	
menetzenekar																					
összesen	861	87		5	3	3	41	56	5	24	16	25	10	121	48	3	5	17	1	376	8

Hegyidandár hadiállománytábla																		
	kerékpár	motorkerék pár	nagy személyautó	közepes személyautó	kis személyautó	közepes autóbusz	szabványos sebesültszállító	rögtönzött sebesültszállító	3tonnás tj. tehergépkocsi	3tonnás tehergépkocsi	2tonnás tehergépkocsi	1,5tonnás tehergépkocsi	1tonnás tehergépkocsi	1tonnán aluli tehergépkocsi	típus gépkocsi	vontató	összesen	pótkocsi
Hegyidandár parancsnokság		3	1	6								3		1	1		12	
tüzérségi parancsnokság	2	2		1													1	
hegyivadász zászlóalj (5)	60	15		5													5	
hegyi lovas század	gépjárművek nélkül																	
páncéltörő ágyús század	3	gépjárművek nélkül																
hegyi tüzérosztály (2)	16				2												2	
légvédelmi gépágyús üteg		7		1	7				12	11							31	
utász század	66				5							3					8	
híradó század		1		1	2					7					3		13	
vonatparancsnokság	8				1					2							3	
légvédelmi géppuskás század	5	2																
személyirányító állomás					1												1	
lőszerkezelő oszlop	2				1												1	
kocsi oszlop (4)	8	gépjárművek nélkül																
taliga oszlop (4)	gépjárművek nélkül																	

málhásállat oszlop (3)	gépjárművek nélkül																	
élelmező oszlop	2	1			4					4	3						11	
sütőoszlop	2	gépjárművek nélkül																
egészségügyi oszlop	1	1	2		1			6		3			3	2			18	
sebesültszállító gépkocsi oszlop		2			1		8	8				2					19	
hídanyag oszlop	2	gépjárművek nélkül																
kis lóellátó oszlop	5				1												1	
műhely század		2		1						9		2			4	1	18	3
összesen:	182	36	3	15	26	2	8	14	12	36	3	10	3	3	8	1	144	3

Páncéloshadosztály hadiállománytábla																													
	kerékpár	motorkerékpár	páncélgépkocsi	nehéz harckocsi	közepes harckocsi	könnyű harckocsi	páncélgépágyú	nagy terepjáró személygépkocsi	közepes terepjáró személygépkocsi	kis terepjáró személygépkocsi	nagy személyautó	közepes személyautó	kis személyautó	nagy autóbusz	közepes autóbusz	kis autóbusz	szabványos sebesültszállító	rögtönzött sebesültszállító	3tonnás terepjáró tehergépkocsi	1,5tonnás terepjáró tehergépkocsi	1tonnás terepjáró tehergépkocsi	5tonnás tehergépkocsi	3tonnás tehergépkocsi	2tonnás tehergépkocsi	1,5tonnás tehergépkocsi	1tonnás tehergépkocsi	1tonnán aluli tehergépkocsi	típus gépkocsi	vontató	pótkocsi
parancsnokság		10						3				17	4			2				15					2	2		2	1	
tüzérparancsnokság		1										1	1							2										
harckocsi ezred	32	172		66	123	83	92		47	2		56	4	4			6		233	40		2	59	3	23		4	10	19	
gépkocsizó lövész ezred	33	140					12	13	15			10	26				7		64	332	30		25		6			20	1	
felderítő zászlóalj	2	47	14					1	8			2	7				2		8	36	17		18		2		1	3	1	
gépkocsizó könnyű tüzérosztály (2)	16	18							8			4	8							58	12		38		6			2	24	
gépkocsizó közepes tarackos tüzérosztály[1410]	2	3							3			2	3							13	4		26		3			1	16	
légvédelmi tüzérosztály	2	21							2			4	17						30	10			42			4		3	12	

[1410] Minden esetben hadtest-közvetlen gépkocsizó tarackos tüzérosztályok voltak, két üteggel.

páncélgépágyús zászlóalj		35				4	18	1	4			1	10				2			24			3		23		2	5	1	
gépkocsizó utász zászlóalj	13	20							2			9	8							44			28		9					
gépkocsizó híradó zászlóalj	2	4	2	5								34											10		1			25		
forgalomszabályzó század		49											5												10				2	
vonatparancsnokság	2	3										1											1		1					
gépkocsizó vonatcsoport parancsnokság (2)		22										2	4										12			2				
gépkocsizó légvédelmi géppuskás század (2)		8										2													20					
gépkocsizó légvédelmi gépágyús üteg		5										1	5						8				9							
személyirányító állomás													1												1					
páncélos tábori pótszázad		2	2	2	10	5	2					1	6		1								4							
gépkocsizó lőszerkezelő oszlop		2										1											1							
tehergépkocsi oszlop (7)		28	2									7	7										168							
terepjáró tehergépkocsi oszlop (3)		12										3	3							72										

gépkocsizó élelmező oszlop	2	1											3										10	1	2	6				
gépvontatású sütőoszlop (2)		4										2											10		16					
gépkocsi szeroszlop		1										1	2		2								3		2		2	2	1	
üzemanyag oszlop (3)		12	3									3	3										72							
vontató oszlop		3										1	1										4						20	
gépkocsizó műszaki oszlop		2										1							3			5	7		5					
gépkocsizó hadihíd oszlop (2)	2	4										2										16	18			2				32
gépkocsizó rohambürü oszlop (2)	2												2										8			2				
gépkocsizó egészségügyi oszlop		2									2		2		2		12						8				4			
sebesültszállító gépkocsi oszlop (2)		4											2				16	16							4					
összesen	110	635	18	73	133	92	124	18	89	2	2	168	134	4	5	2	45	16	346	646	63	23	584	4	136	18	13	73	98	32