2016

Páncélvonataink

II. KÖTET

A TANÁCSKÖZTÁRSASÁGTÓL A
II. VILÁGHÁBORÚ VÉGÉIG

Rónaföldi Zoltán

Rónaföldi Zoltán

Páncélvonataink

II. kötet

A Tanácsköztársaságtól a II. világháború végéig

Áttekintés, rendszerezés, szemelvények a harcokról, és egy kis történelmi háttér

2. átdolgozott kiadás

2016

Fenntartjuk a jogot, hogy a könyvet bármikor új adatokkal kiegészíthessük, illetve azt nyomtatott formában is megjelentessük.

„Mert élek még! Ha törten is,
ha vérben is, ha görcsben is,
még ha utolsó is vagyok,
kit az özönvíz meghagyott,
de harcom végig harcolom
s a lobogót megmarkolom!”

Wass Albert

Tartalomjegyzék

Tanácsköztársaság 1919. 6

Páncélvonatokat hadrend szerint átszámozása 9

Cseh - Szlovák (Felvidéki) hadszíntér 14

Román hadszíntér 66

Déli (szerb-horvát) hadszíntér 95

Nyugat – Magyarország 98

A tanácsköztársasági terrorról 100

A Nemzeti Hadsereg megtorlásai 104

A Tanácsköztársaság bukása után. A Nemzeti Hadsereg 111

A megmaradt páncélvonatok 122

IV. Károly trónkövetelései 128

A páncélvonataink mozdonyai a világháború után 134

220 sorozatú mozdony 135

324 sorozatú mozdony 137

375. sorozatú mozdony 139

376. sorozatú mozdony 142

328. sorozatú mozdony 144

335. sorozatú mozdony 144

326. sorozatú mozdony 145

A „rejtett” állományú időszak és a páncélvonatok egy részének leszerelése 146

Katonai őrvonatok 148

Ébredés- hadműveletet 149

Virradat-terv 150

Pirkadat- művelet 150

Árpád-hadművelet 150

Magyar Királyi Államrendőrség „Páncéljárműves Osztálya” 156

Páncélvonatok selejtezése 158

Megmaradt páncélvonatok 159

Átfegyverzés 160

Átszámozás 161

Hazánk kiszolgáltatott katonai helyzete 163

Az 1938 utáni időszak. A „bécsi döntések”, Kárpátalja, Délvidék 168

Átfegyverzés, átszámozás 169

Felvidék 171

Kárpátalja 180
Észak-Erdély 186
1941, Jugoszlávia lerohanása 193
Páncélvonatok és hadszíntereik 1941-ig 199
Háború a Szovjetunió ellen 203
Keleti hadszíntér 204
A háború eléri az országunkat 225
1944. augusztus Keleti-Kárpátok, Erdély 227
Páncélvonataink harcai 231
Néhány gondolat Budapest ostromáról 245
Epilógus 249
Nyugat – Ukrajna 250
Balti államok 250
Gyarmati háború Indokinában 251
1956, Magyarország 252
Transzszibériai vasút, szovjet – kínai ellentétek 252
Kaukázus, Hegyi-Karabah 254
Egy páncélvonat „újjászületése” 255

Tanácsköztársaság

1919.

1919. március 20-án a kormány megkapta a békeszerződés döntésének dokumentumait, mely a román csapatok előrenyomulását és egy dél-magyarországi semleges zóna kialakítását irányozta elő.[1] A feltételeket elfogadhatatlannak ítélték, de világos, reális, kidolgozott tervről ennek elhárítására, nem volt elképzelésük. Ezért új, tisztán szociáldemokrata kormány alakítását tervezték. A szocialista kormány megalakítása érdekében tárgyalásokat kezdtek a kommunistákkal a szociáldemokrata és kommunista pártok egyesüléséről. Délután tartotta utolsó ülését a Berinkey-kormány, melyen – tévesen – úgy értesültek, hogy a szocialista kormány megalakulhat. Addigra azonban Landler Jenő[2] a Gyűjtőfogházban megegyezett Kun Bélával[3] és társaival, a proletárdiktatúra bevezetéséről. Este, miközben Károlyi az új szocialista kormány kinevezésére várt, az ő tudta nélkül elterjedt a híre – és másnap reggel a sajtó így közölte – hogy a kormány és ő maga is önként lemondott, a hatalmat pedig a *„proletariátusnak”* adta át. Károlyi a történteket tudomásul vette, és visszavonult. Március 21-én Garbai Sándor[4] szociáldemokrata és Kun Béla kommunista vezetők kikiáltották a got.[5]

A szomszédos államok területei igényei, 1918-1919[6]

Károlyi Mihály nevében proklamációt adtak ki ezen a napon:

„A kormány lemondott. Azok, akik eddig is a nép akara-

[1] Az átadó francia Vix alezredes neve alapján Vix-jegyzéknek nevezett irat.

[2] Landler Jenő (Gelse, 1875. november 23. – Cannes, 1928. február 25.) magyar kommunista politikus. Miután megszerezte diplomáját, kinevezték a Magyar Vasutas Szövetség jogtanácsosának. Később a szocialista vasutasok ügyvédként dolgozott, ebben a minőségben 1904-ben az országos vasutassztrájk vezetői ellen folytatott per alatt politikailag is védelmezte a sztrájkolókat, majd 1906-ban megszervezte a villamos alkalmazottak sztrájkját. 1908-ban lépett be a Magyarországi Szociáldemokrata Pártba. Szociáldemokrata politikusként a Tanácsköztársaság idején belügyi és kereskedelmi népbiztos, majd a magyar Vörös Hadsereg 3. hadtestének parancsnoka, később a MÁV vezérigazgatója, és júliustól a Vörös Hadsereg főparancsnoka, a felvidéki sikeres hadjárat egyik irányítója. A bukás után Ausztriába emigrált.

[3] Kun Béla (1916-ig Kohn, Lele, 1886. február 20. – Moszkva, kommunarkai kivégzőhely, 1938. augusztus 29. vagy 1939. november 30.) újságíró, kommunista politikus, a Magyarországi Tanácsköztársaság tényleges vezetője, hivatalosan külügyi és hadügyi népbiztos. 1920-ban Moszkvába emigrált, ahol az 1938-39-es sztálini tisztogatás áldozatává vált.

[4] Garbai Sándor (Kiskunhalas, 1879. március 27. – Párizs, 1947. november 7.) szociáldemokrata politikus, a Magyarországi Tanácsköztársaság idején a Forradalmi Kormányzótanács elnöke, a Peidl-kormány közoktatásügyi minisztere volt.

[5] A tanácsköztársaság sajátos államforma, amelyben a hatalmat elvileg a közvetlenül választott tanácsok gyakorolják. A proletárdiktatúrának nevezett hatalmi rendszer egyik formája. A tanácsköztársaság Magyarország államformája volt 1919. március 21-étől 1919. augusztus 1-jéig. (Ezzel párhuzamosan a Magyar Népköztársaság elnevezés is használatban volt.) Orosz mintára munkástanács-igazgatást vezettek be az üzemekben, köztulajdonba vették a lakóházakat, szállodákat, oktatási intézményeket, üzleteket, végül pedig a földbirtokok szocializálásáról jelent meg rendelet. Mindez új problémák tömegét hozta felszínre a mindennapi élet és a termelés, elsősorban a frissen létrehozott magyar Vörös Hadsereg ellátása tekintetében.

[6] Wikipédia

tából és a magyar proletárság támogatásával kormányoztak belátták, hogy a viszonyok kényszerítő ereje új irányt parancsol. A termelés rendjét csak úgy lehet biztosítani, ha a hatalmat a proletariátus veszi a kezébe. A fenyegető termelési anarchia mellett a külpolitikai helyzet is válságos.

A párizsi békekonferencia titokban úgy döntött, hogy Magyarországnak csaknem az egész területét katonailag megszállja. Az antant misszió kijelentette, hogy a demarkációs vonalat ezentúl politikai határnak tekintik. Az ország további megszállásának nyilvánvaló célja, hogy Magyarországot felvonulási és hadműveleti területté tegyék a román határon harcoló szovjethadsereg ellen. A mitőlünk elrabolt terület pedig zsoldja lenne azoknak a román csapatoknak, amelyekkel az orosz-szovjet hadsereget akarják leverni. Én, mint a magyar népköztársaság ideiglenes elnöke, párizsi konferenciának ezzel a határozatával szemben a világ proletariátusához fordulok igazságért és segítségért, lemondok és átadom a hatalmat Magyarország népi proletáriátusának."

A Tanácsköztársaság dolgaiba nem merülünk el, nem ez a cél. Annyi azonban bizonyos, hogy a népünk létét fenyegető veszélyt látva sokan csatlakoztak – nem politikai meggyőződésből, hanem becsületből és a haza iránti szeretetből – a hadsereghez, hogy védeni próbálják az országunkat, frontot megjárt katonák, tisztek, törzstisztek. Ezek az emberek ezt hazaszeretetből végezték, így aztán politikailag mindig gyanúsak voltak. Sokan ennek áldozatául is estek.

Sajnálatos módon a bolsevista terror súlyos megpróbáltatást rótt az országra. Ennek ellenére ebben az időszakban végre sikerült katonai erővel eredményeket elérni az ország szétszedésére, lerablására érkező szomszédos államok haderejével szemben.

Ebben is eredményes szerepet vállaltak a páncélvonatos alakulataink. A Tanácsköztársaság idején a túlerőben levő ellenséges csapatok ellen igen jó hatásfokkal harcoltak, gyorsan átvezényelhetőek voltak.

Sajnos e 133 nap alatt a páncélvonatokhoz nem csak a hadisikerek fűződtek, hanem a féktelen terror is, mert a Tanácsköztársaság egyes vezetői – szovjet mintára – ezzel járták az országot és büntető expedíciókra került sor. Névleg a Tanácsköztársaság elleni zendülések leverésében vettek részt, de számos esetben ilyenről szó sem volt, csak politikai leszámolások és az *„új rend megszilárdításának"*, a megfélemlítésnek volt az eszköze. A fejezet végén erről majd kicsit részletesebben is írunk.

A vonatokat hadrend szerint átszámozták és most arab számokkal jelölték ezeket. Egyes források azonban változatlanul a római számozást tartották meg és ez sokszor félreértéseket eredményezett.

Páncélvonat száma[7] 1919, Tanácsköztársaság	Régi szám	Megjegyzés	Gyártási idő	Hadszíntér 1919. 04.	Hadszíntér 1919. 05.	Hadszíntér 1919. 06.	Hadszíntér 1919 08.
1	I.		1914	Délkeleti román	Felvidék (cseh)	Felvidék (cseh)	
2	II. pc. vonat majd IV..b.	A II. pc. vonat a visszavonuláskor a csehek kezére játszottták a szlovák vasutasok. Később a IV.b. vonat lett a 2. számú. (Mozdonya: 377.118.)	1914	Délkeleti román	Felvidék (cseh)	Felvidék (cseh)	Román
3	III.	Hazai mozdonnyal	1914	Felvidék (cseh)	Felvidék (cseh)	Felvidék (cseh)	
4	IV.a.		1914	Délkeleti román	Felvidék (cseh) Onga	Felvidék (cseh) 1919. 06. 24. mozgásképtelen állapotban Gálszécsen a csehek kezére került.[8]	
5	XX.[9]		1918 december	Felvidék (cseh)		Felvidék (cseh)	Román.
6	XXI.		1918 december	Délkeleti román	Felvidék (cseh)	Felvidék (cseh)	Román Csak a kocsik kerültek román kézre, a mozdony elmenekült
7	XXII.		1918 december	Délkeleti román	Felvidék (cseh) 1919. 05. 03. Bélapátfalva a csehek kezére	Felvidék (cseh)	

[7] Arab és római számozás is van a forrásanyagokban.

[8] 1939-ben a vonat a Wehrmacht kezére kerül, több más, osztrák-magyar és csehszlovák eredetű kocsikkal kiegészülve a Pz 24 hadrendi számot kapja. A dániai hadjáratban Esjberg és Halsetbro körül vetik be. A nyugati hadjárat idején Lüttich/Liége mellett vetik be, de műszaki meghibásodás miatt visszavonják a Birodalomba. 1941-ben a jugoszláv hadjáratban vesz részt, majd a partizánvadász különítményeket segíti. 1943-ban az eredeti 377-es mozdonyokat selejtezik, hadiipari tolatómozdony-szolgálatra kerülnek, Németországban nyoma veszett. A kocsikat átépítik, korszerűsítik, a korszerűsített szerelvény részt vett az olaszországi, dél-franciaországi harcokban, majd a keleti fronton vetik be. A szovjetek bekerítik, személyzete 1945. január 15-én Jedlia mellett felrobbantja. A 377,455 mozdony adatai: Pályaszámai: 377,455 majd 1918-ban átszámozva CSD 310.450 végül a csehszlovák Nemzetvédelmi Mnisztérium állagába kerülve MNO-SVZM 313.902. Gyártották a MÁV Gépgyárában 1900-ban 1438-as gyári számon.

[9] Villányi Györgynél talált adat.

					került.		
7.	Új építés	A Bélapátfalvánál[10] elveszett vonat pótlására	1919 nyara				Felvidék (cseh)
8	XXIII.		1918. december	Délkeleti román. Mozdony találatot kapott, de visszatért	Felvidék (cseh) Salgótarján	Felvidék (cseh)	
9	Új építés	Salgótarjáni Acélgyárban épült. Szilvásvárad és Bélapátfalva között cseh kézre került.	1919. 04. 09.	Délkeleti román	Felvidék (cseh	Felvidék (cseh)	Felvidék (cseh
10	Új építés		1919. 04. 09.	Délkeleti román		Felvidék (cseh)	
11	Új építés		1919. 04. 28.		Felvidék (cseh)	?	
12	Új építés	K: Jk^{n} 271.004. M:375. K: Jk^{n} 274.764. K: ?	1919. 04. 28.	Felvidék (cseh)	Felvidék (cseh) Parancsnok: Jackwierth[11] Miskolc	Felvidék (cseh) Parancsnok: Jackwierth	1919. 08. 04. Miskolcon román kézre került.
13	Nem épült meg	Gyártást törölték					
14	Nem épült meg	Gyártást törölték					

1919. április 16-án a románok átlépve a demarkációs vonalat támadást kezdtek. Ekkor erősítésül ide vezényelték az 1, 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10. páncélvonatokat.

1919 áprilisában Bihar megyét is elérte az első világháborúra következő, trianoni nemzeti tragédiánkba torkolló *„átrendeződés”*. 1919-ben ezekben a napokban vonultak be a román megszállók a jelenlegi román–magyar határ romániai oldalán található nagyvárosokba. Április 19-én Szatmárnémetibe, április 20-án Nagyváradra és Érmihályfalvára nyomulnak be, de négy nap múlva már Debrecenben és április végére a Tisza vonalánál sorakoznak fel a román megszálló alakulatok. Magyarország területére 1918. november 12-én Gyergyótölgyesnél lépett az első román katona. Kolozsvárra, Erdély színmagyar fővárosába 1918 karácsonyának szombatján vonultak be a románok.

Emlékeztetőül a román megszállókkal szemben az első időszakban csak a Székely Hadosztály és néhány más alakulat veszi csak fel a harcot. A főleg Partiumban és Észak-Erdélyben működő Székely Hadosztályt, Székely Különítmény néven, Kratochwill Károly ezredes szervez-

[10] Település a Bükk hegységnél, az Eger – Putnok vasútvonal mentén.
[11] Semmi egyéb adat nincs a parancsnokról.

te meg székely és erdélyi magyar menekült katonákból, de ide tartozott a korábbi kolozsvári 38. honvéd gyaloghadosztály maradványa és egy kárpátaljai rutén zászlóalj is. Az alakulat legnagyobb létszáma 649 tiszt, 12 438 fő legénység, 68 löveg és egy repülőosztály volt. A Székely Hadosztály nevet 1919. január 20-án vették fel, amikor már harcban álltak a 26 ezer fővel támadó román megszálló sereggel.

A Hadosztály felszerelése igen gyenge volt, lőszerutánpótlást nem kapott, mert a budapesti kormány félt a hadosztály erejétől. Amikor 1919. március 21-én a Szovjet-Oroszországban kiképzett Kun Béla, elvbarátai és a felbőszített csőcselék kikiáltotta a Magyarországi Tanácsköztársaságot, még jobban féltek a hadosztálytól, mert a legénység az előírt vörös szalag helyett széles nemzetiszínű szalagot varrt föl az egyenruha hajtókájára, majd föllázadt a szatmárnémeti kommunista hatóságok ellen.

A katonai helyzet[12]

„…Eközben Kun Béla megpróbált időt nyerni, hogy felállíthasson egy olyan haderőt, amely képes felvenni a harcot Romániával és Csehszlovákiával. A román fronton az első vonalban mintegy húszezer katona állt szemben a román hadsereggel. Többek között a nagyváradi, gyulai, debreceni, szolnoki toborzóközpontok révén Kunnak sikerült újabb hatvanezer főt mozgósítania. A magyar hadsereg ekkor a korábbi osztrák–magyar hadsereg elitcsapatai és tisztjei, illetve gyengén kiképzett önkéntesek elegye volt. Mintegy 137 ágyú és 5 páncélvonat állt a rendelkezésükre. A vegyes összetétel ellenére a hadsereget inkább a hazafiasság, mint a kommunista eszme tartotta össze, ennél fogva erősen motivált volt. Kun Béla bízott abban is, hogy a Szovjetunió a Vörös Hadsereg segítségére siet keletről megtámadva Romániát…

… A tárgyalások megakadása miatt a román kormány utasította a hadsereget, hogy az kényszerítse a magyar hatóságokat a szövetségesek tanácsa február 28-ai, a demarkációs vonalra vonatkozó határozatának teljesítésére. Az Erdélyben állomásozó román hadsereg 64 gyalogos zászlóaljból, 28 lovas századból, három repülőszázadból, két utász zászlóaljból állt,

[12] Wikipédia

160 ágyúval, 32 tarackágyúval és egy páncélvonattal rendelkezett, mindez két csoportba: az északiba és a délibe volt szervezve. A teljes erdélyi román sereg George Mărdărescu tábornok irányítása alatt állt, míg Moşoiu tábornok az északi hadtest kijelölt parancsnoka volt. A román haditerv az volt, hogy az erősebb északi hadtesttel csapást mérve elfoglalják Nagykárolyt és Nagyváradot, elvágva így a jól képzett Székely Hadosztályt a magyar hadsereg többi részétől, mely elsősorban önkéntesekből állt. Ezután a hadtest oldalba támadja a magyar hadsereget. Eközben a déli hadtest Radnáig és Belényesig tör előre, majd támogatja az északi hadtest átkaroló hadműveletét. Ezután a Tiszáig nyomulnak előre. Az offenzíva megindítását április 16-ára tervezték…

… A románok a Tisza mentén mintegy 250 kilométer hosszúságú frontvonalon néztek szembe a magyarokkal, délen, Szeged mellett a francia és szerb sereggel, északon, Tokajnál a csehszlovák sereggel volt összeköttetésük.

A románokkal a Tisza mentén most szembeszálló magyar hadsereg nagy mértékben feljavult 1919 áprilisához képest. Jobban szervezett és jobban felszerelt volt, és jó volt a harci morál, hiszen a katonák a hazájukért harcoltak. Ezt a harci kedvet a csehszlovák hadsereg elleni győzelem még inkább felkorbácsolta. A kommunisták politikai népbiztosaik révén gyakoroltak ellenőrzést a hadsereg felett, de tapasztalt hivatásos tisztek is támogatták őket. Hadosztályi szinten és az alatt főleg hivatásos tisztek irányították a csapatokat. A magyar haderő száz gyalogoszászlóaljból (összesen mintegy 50 ezer ember), tíz lovasszázadból (1365 ember), 69 tüzérségi ütegből (305 mm-es kaliberűig) és kilenc páncélvonatból állt. A sereget három csoportba szervezték, az északi, középső és déli csoportba, melyek közül a középső volt a legerősebb. Úgy tervezték, hogy mindhárom csoport átlépi a Tiszát, majd az északi csoport Szatmárnémeti, a középső Nagyvárad, a déli pedig Arad felé nyomul előre, amitől egy kommunista felkelést kirobbanását várták Romániában. Ezenkívül támogatásra számítottak Szovjet-Oroszországtól is, azt remélték, hogy totális támadást indít Besszarábia ellen, Románia keleti határán…

… A román hadsereg 92 zászlóaljból (48 ezer ember), 58 lovasszázadból (12 ezer ember), mintegy nyolcvan tüzérségi ütegből (155 mm-es kaliberűig), két páncélvonatból és néhány támogató egységből állt. Három vonalba rendezték őket. Az első vonal északon a 16., délen a 18. hadosztályt foglalta magában. A második vonalban erőteljesebb alakulatok kaptak helyet: a 2. hegyivadász-hadosztály északon, Nyíregyházán és környékén, míg az 1. hegyivadász-hadosztály délen…”[13]

A Tanácsköztársaság hadserege nagymértékben kihasználta a vasúti hálózat adta előnyöket. A hadműveleti és a nagyobb méretű harcászati csapatszállítások mindig vasúton történtek. A jól működő vasút nagymértékben megnövelte a Vörös Hadsereg manőverezőképességét. A szállítások boszorkányos gyorsasága igen meglepte az ellenség csapatait, mely a siker egyik jelentős tényezője volt.

A hadsereg ellátását a májusi átszervezéstől kezdve a főparancsnokság anyagi osztálya irányította. A Hadsereg főparancsnokság rendelkezésére szervezett hadtápintézetek állottak,

[13] Wikipédia 1919-es magyar – román háború

amelyeknek egyik alapja volt a szállítás irányítására, a főbb vasútállomásokon a pályaudvar parancsnokság. A hadosztályok hadtápja két vasúti szerelvényen mozgott. Az egyiken rendszerint lőszert és sáncszerszámokat, a másikon az élelmet és a sütödéket szállították. Ezek a vonatok biztosították a csapatok ellátását. Sokszor befutottak egészen a peremvonalig és ott, az ellenséges tűz ellenére is ellátták a harcosokat lőszerrel, élelmiszerrel és felvették a sebesülteket.

A harcok során bevetették a páncélvonatokat a sűrű és jó vasúthálózatú északon és keleten, a csehszlovák és román hadszíntéren. 1919. április 16-án a román előnyomuláskor a csucsai szorosban a 4. számú, a Fehér Körös völgyében a 8. számú vonat harcolt. Ez utóbbi mozdonya telitalálatot kapott Halmágy-csúcsnál, de vissza tudott térni saját területére. Budapesten állt karhatalmi szolgálatban 1919. május 31-ig az 1. számú, amelyet ezután a frontra küldtek.[14]

1919. május elejére a románok a Tisza vonalát elérték. Ekkor Mardarescu[15] román főparancsnok egy jegyzékben a következő *„szerény”* követelést tette: 1 800 mozdony, 4 100 vasúti személykocsi, 40 000 fedett és 27 000 nyitott teherkocsi, valamint az összes páncélvonat átadása a románok részére!!!

1919. május 20-án a Miskolc elleni támadáshoz az I. hadosztálynak már alárendelték a rögtönzött 12. számú vonatot, amely végig ebben a térségben harcolt.[16] Salgótarjánnál a 8. számú, Ongánál a 4. számú harcolt a cseh csapatok ellen az északi hadjárat során. A tiszai átkelés során, 1919. július 20-án a 80. dandárnak szintén alárendeltek egy páncélvonatot.

Bármilyen jól is harcoltak a katonák, a túlerő legyűrte őket. Ezen túl pedig a Tanácsköztársaság külpolitikailag is teljesen elszigetelődött. Az északi, harccal szerzett területeket, az antant ígéretének megfelelően kiürítették a magyar csapatok, viszonzásként viszont a románok nem adták az általuk megszállt területet! Ennyit a nagyhatalmak szavahihetőségéről.

„... A Vörös Hadsereg 4. sz. páncélvonatának személyi állománya, fegyverzete és gördülő anyaga a következő volt:

Élelmezési állomány 46 ember, ebből 9 volt havidíjas és 37 vörösőr.

Harcászati állomány 40.

Ütközetállomány 1 db Jk szerkocsi, l db páncélozott géppuskáskocsi, 1 db páncélozott ágyús kocsi és 1 db 77-es páncélozott mozdony, ezeken 7 db géppuska és 1 db 7 cm hajóágyú van elhelyezve.

Kaszárnya 3 db „Pulman" személykocsi (4 tengellyel) és 2 db 3 tengelyes személygépkocsi. Málha állomány 1 db Cg kocsi-konyha, 1 Gt, 1 és 1 kocsik — felszerelési és raktárkocsik. 1 Kmn és 2 db Jk kocsik szenes kocsik, 1 db kocsi — műhelykocsi és 1 db GTn lőszerkocsi" —

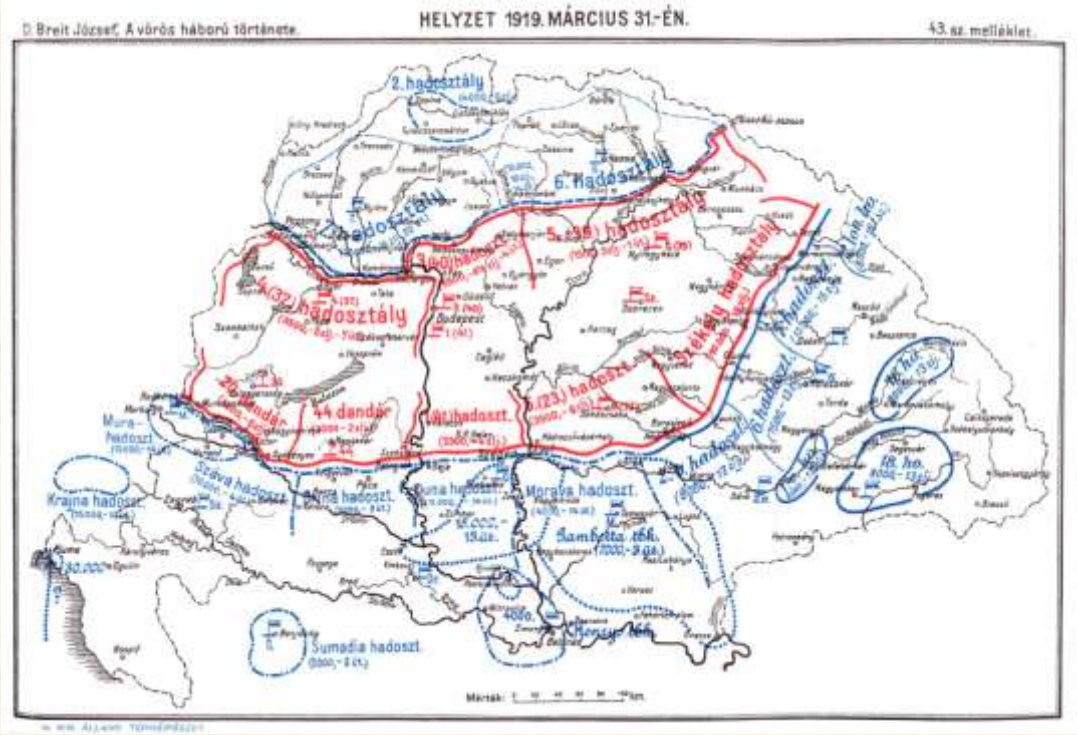
[14] Rónaföldi Zoltán: Bánréve és a vasút

[15] George D. Mărdărescu tábornok (1866. 08. 04, Iasi - 1938. 09. 05, Bad Nauheim, Németország) Hadügyminiszter (1922 - 1926).

[16] A 12. (XII.) számú páncélvonatot Miskolcon építették meg. Állandó mozdonya nem volt, de 375 és 376. típusú mozdonyokkal is használható volt. A védő lemezeket mindig arra mozdonyra szerelték át, melyet használni akartak. A nyitott teherkocsikat a Diósgyőrben gyártott páncéllemezekkel borították be. Fegyverzete egy ágyú és géppuskák voltak.

70. cs., 523/153. Rhdm. sz.kocsi — műhelykocsi és 1 db GTn lőszerkocsi" — 70. cs., 523/153. R… ”[17]

Cseh - Szlovák (Felvidéki) hadszíntér



A III. páncélvonat 1919. április 2-án este l0 órakor parancsra indult Miskolcra. A belső anarchia jelei április 3-án már mutatkoztak Békéscsabán, ahol az egyik páncélkocsit a helybeli vörösök le akarták kapcsolni, a páncélvonat tisztjeinek és legénységének erélyes fellépése azonban ezt az akciót megakadályozta. A páncélvonat 1919. ápr. 4-én hajnali 4 órakor megérkezett Miskolcra, ahol jelentkezett a vasútparancsnokságon. Ezután jelentéktelen bejegyzések, kitépett lapok következnek a naplóban egészen április 19-ig, amikor László Gyula százados, páncélvonat parancsnok 8 nap szabadságot vett ki és Gyomára utazott.

1919. április 2.

„Hódmezővásárhelyen állomásoztunk. Este 6h-kor parancsot kap a páncélvonat, hogy a leggyorsabb menetben Miskolcra induljon. Este 10h kor indultunk Hmvásárhelyről."[18]

[17]Hadtörténelmi Közlemények, 1. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1954) 3-4. szám Tanulmányok Balázs József: (I.): Salgótarján, 1919. – 1954. 3–4. sz. 290–326. p.
[18] III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

1919. április 3.

„Del 1h-kor Békéscsabára érkeztünk, hol az egyik páncélkocsit le akarták akasztani, de nem sikerült, mert a tisztek és legénység erélyes fellépése megakadályozta. De 12h-kor folytattuk utunkat tovább."[19]

1919. április 4.

„Del 4h-kor megérkeztünk Miskolcra, hol délelőtt a vonat tisztjei a V. P.-nél jelentkeztek."[20]

A 12. számú páncélvonat[21]

9. páncélvonat, légvédelmi, géppuskás kocsival 1919.

9. páncélvonat, légvédelmi géppuskások, 1919.

[19] III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919
[20] III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919
[21] Egyértelműen arab számozással!!!

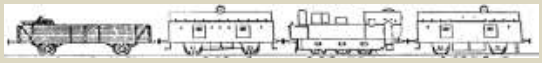
A Tanácsköztársaság 12. számú páncélvonata, Miskolcon[22]

A Tanácsköztársaság 12. számú páncélvonatának legénysége[23]

A Tanácsköztársaság 12. számú páncélvonatának legénysége[24]

[22] NAVA filmhíradó részletek. Ezekben római számmal vannak jelölve a vonatok!
[23] NAVA filmhíradó részletek. Ezekben római számmal vannak jelölve a vonatok!
[24] NAVA filmhíradó részletek. Ezekben római számmal vannak jelölve a vonatok!

1.

2. 

3.

4.

5.

6.

7.

8.

9.

10.

11.

12.

A Tanácsköztársaság páncélvonatai

A 12. páncélvonat, lövegkocsi, géppuskás kocsi[25]

Az előző kép részlete[26]

A 9. számú páncélvonat.
Ez is vasúti főműhelyben épült.
Később lesz róla szó, Salgótarjánban az Acélárúgyárban „páncélozták” fel.[27]

[25] Palócmúzeum.
[26] Jól látható, hogy *„beépített”* lövegről szó sincs. A löveg eredeti állapotában, keréken van elhelyezve a kocsi rakfelületén.
[27] MÁV Északi és Istvántelki Főműhely volt az építő http://keparchivum.uniiskolc.hu/jadox/portal/

9. páncélvonat géppuskás kocsijai

3. páncélvonat (a valamikori IX.) a Tanácsköztársaságban

12. páncélvonat legénység, Miskolc[28]

[28] http://keparchivum.uniiskolc.hu/jadox/portal/

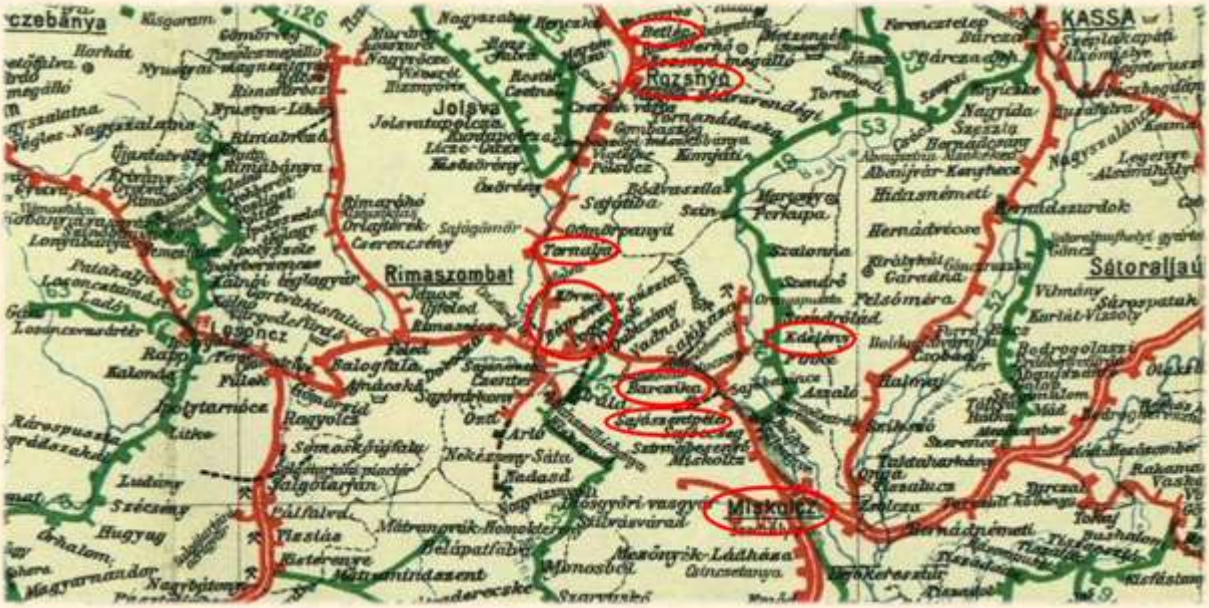
12. (XII.) páncélvonat legénység, Miskolc, 1919. június[29]

A III. páncélvonat anyaállomása most egy ideig tartósan Miskolc.[30] Ezek az április elejei napok karbantartással, takarítással, a fegyverek rendbe tételével telnek.

Különlegesen feszült időszak volt 1919. április második fele. A román királyi hadsereg április 16-án kezdte meg általános támadását az egész front vonalon. A magyarországi vörös csapatok mindenhol visszavonulóban voltak a Tisza vonalára. Az un. tanácsköztársaság katonai összeomlása már ekkor körvonalazódott. A Budapesti Központi Munkás- és Katonatanács 1919. április 19-én szólította fegyverbe az ország munkásságát. A III. sz. páncélvonatot éppen sikerült a legjobb karba hozni erre a napra.

12. (XII.) páncélvonat legénység, Miskolc, 1919. június[31]

[29] NAVA Filmhíradók online
[30] Legénységi adat: Illyés Mihály
[31] NAVA Filmhíradók online



1919. április 19.

„ …Április 19-én 8 napi szabadságot kaptam, hogy családomat Gyomáról Pestre hozzam fel… ”[32]

1919. április 20.

„Miskolcon állomásoztunk. A mai nap délutánján óriási változáson mentünk keresztül.”[33]

E bejegyzés lényegét itt csak következtetni lehet. Aztán majd a későbbiekből kiderül, hogy a III. páncélvonat eredeti - korábbi tisztjeit letartóztatták és új parancsnok kinevezésére került sor.

A következőkből ismét egyértelmű, hogy az ellenségeink is alkalmazták a páncélvonatokat. Ez vagy a tőlünk zsákmányolt volt, vagy a szövetségeseiktől kapták.

„ …Három évig voltam az első háborúban, 1919. március 26-án szereltek le bennünket. Hazamentem, április közepén azonban már jelentkeztem az újonnan alakult Vörös Hadseregbe. Fölszereltek bennünket, s kihoztak Erdőcsokonyára. Itt aztán jelentős ember lettem. Abban az időben a szerb katonák a falu határában, a tiszavízi szőlőnél jártak át. Egyszer elfogtam egyet, bevittem a faluba. A századparancsnokságon azt a parancsot kaptam, hogy vigyem be Kaposvárra.

[32] László Gyula százados páncélvonat parancsnok visszaemlékezéseiből. (Horváth Lajos → Székely páncélvonatok 1918 – 1919.) A III. páncélvonatról van szó.
[33] III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

— Május közepéig voltunk Erdőcsokonyán, aztán a Somogy—baranyai 44-es rossebes-gyalogezredet a román intervenciósok ellen vezényelték. Három napig harcoltunk a Tiszánál a román burzsoázia seregei ellen, majd onnan a Felvidékre mentünk. Ott egy egész nemzetközi csapat harcolt, voltak itt lengyelek, oroszok, németek meg mi, magyarok. Ez még aratás előtt volt, mert amikor egyszer éjjel három órakor megugrasztottuk a Tanácsköztársaságra tört cseh imperialistákat, a búzában bújtak meg. Amikor kimozdítottuk őket, két nap és egy éjjel meneteltünk Nyitra felé. Olasz páncélvonat jött a segítségükre. Egy nagy rozstáblában sikeresen fölvettük velük a harcot, majd bevonultunk Nyitrára. Itt két tűz közé kerültünk, nagyon szorítottak minket az intervenciósok, Egy kastély udvarába vonultunk vissza. Később azt a parancsot kaptuk, hogy mozdítsuk ki a kastély körüli rozstáblából a cseh csendőrszázadot Ez sikerült is. Barátommal, Kovács szakaszvezetővel két cseh katonát ejtettünk fogságba. Átadtuk őket a kastélyban, aztán már mentünk is vissza a frontvonalba. Az olasz páncélvonat nagyon nyomott bennünket, s ezért nagy kerülővel a cseh burzsoá sereg háta mögé kerültünk.

— Július végén szabadságot kaptunk. Amikor visszamentem, minden felbomlóban volt, így rövid idő múlva megint szabadságoltak. A Tanácsköztársaság leverésének híre már otthon ért…[34]

1919. április 21.

„Miskolcon állomásoztunk. A V. P. megbízta Belicky József volt 10. tüzér hadnagyot a 3. sz. páncélvonat parságával, ki d. u. án átvette a páncélvonat parnokságát."[35]

1919. április 22.

„Miskolcon állomásoztunk. A V. P. megbízta Neuman Lajost a 3. sz. páncélvonat h. parnokságával, mit ő el is fogadott. A mai nap máskülönben eseménytelenül telt el. Lukács István a mai nappal növedék. Dut 4h-kor a V. P. azt a parancsot adta, hogy Csapra induljunk."[36]

Azt, hogy milyen anarchikus állapotok uralkodtak a Vörös Hadseregben a következők is szemléltetik. Ezt is a III. páncélvonat naplója alapján szemléltetjük. A katonák sajátosan értelmezték a helyzetüket és *„népgyűlés"* szinten próbáltak szervezkedni és harcolni, ennek így természetesen nem sok értelme volt.

1919. április 22.

[34] Krasec Péter csokonyavisontai cipész, vöröskatona emlékei. Somogyi Néplap, 1968. március (25. évfolyam, 51-77. szám) Fegyverrel a kézben.
[35] III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919
[36] III. számú páncélvonat naplója 1918 – 1919 (Úgy vélem, hogy a helyettes parancsnok Neuman Lajos, a politikai megbízott, azaz a komiszár volt.

„Az 5. hadosztályparancsnokság ápr. 22-én este 6 órakor jelenti, hogy a miskolci direktórium a 3. számú páncélvonat tisztjeit ellenforradalom gyanúja miatt letartóztatta és Budapestre kísértette. A hadosztályparancsnokság orvoslást és a tisztek visszaküldését kéri.”[37]

Levéltári jelzet	HU BFL - XVI.3 - fogoly - 1919 - 932
Adatbázis	Fogolytörzskönyvek és -nyilvántartások
Levéltári irategyüttes	XVI.3 - Tanácsköztársaság. Budapesti Forradalmi Törvényszék Fogházának iratai
Ügytípus	fogolytörzskönyv
Évszám	1919
Ügyszám	932
Résztvevők	

Név	Ginzery Sándor
Anyja neve	Dömök Vilma
Születési hely	Püspökladány
Születési idő	1895.03.18.
Státus/foglalkozás	tüzér főhadnagy
Vallás	róm.kat.
Lakhely/telephely	Miskolc 3. sz. páncélvonat
Jogcím	ellenforradalmár
Nyelv	magyar
Családi állapota	nőtlen

A 3. páncélvonat letartóztatott parancsnokának irata[38]

1919. április 23.

„Csapon állomásoztunk, hova del 530h-kor érkeztünk. Érkezésünk után a vonat parancsnokság a fölöttes parnokságnál jelentkezett a további parancsok átvétele végett. Evégből érintkezésbe léptek telefonon a Kisvárdán állomásozó Hadosztály parnoksággal, honnan az a válasz érkezett, hogy még a Csap állomáson lévő 7. sz. páncélvonat parnoka vegye át a 3. sz. páncélvonat parnokságát és viszont a 3. sz. páncélvonat parnoka - Belicki elvtárs - a 7. sz. páncélvonat parancsnokságát. Sem a 3, sem pedig a 7. sz. Páncélvonat személyzete a parancsnokuktól megválni nem akartak, jelentést tettünk úgy a Hdszt. hoz, mint a Nyíregyházán tartózkodó Pogány József elvtárshoz, melyre az a válasz érkezett, hogy cselekedjünk saját belátásunk szerint. A határozatunk mindkét részről a következő: A 7. sz. P.vonatnál a parnokság megmarad a régi helyén, a 3. sz. p. v.-nál egy parnokság létesült, melyben úgy a volt tiszti, mint a legénységi részről képviselve vannak a következő képpen: Belicki József v. tüzérhdgy, Neumann Lajos v. szkv. és Komlós Gyula v. hdjőrm. képezik a parnokságot. Minden intézkedést közös megállapodással hajtanak végre, mert így ki van zárva, hogy valamely dolog helytelenül lenne elintézve, vagy, hogy olyan eset forduljon elő, amely ellenforradalmi célzattal a forradalmi tanács köztársaság érdekei ellen irányulna."[39]

1919. április 24.

[37] Bánlaky József: A magyar nemzet hadtörténelme
[38] Budapest Főváros Levéltára
[39] III. számú páncélvonat naplója 1918 – 1919

„…Április 24-én felsőbb parancsra, Miskolcra mentünk. A csehek elleni készülődés közben a Felvidék felé menő vasút vonalak állapotát vizsgáltuk meg. Miskolcról a páncélvonat tisztjeinek előzetes megállapodása értelmében Ginzery Sándor főhadnagy és Roszkos Mihály MÁV tisztviselő a Székely Hadosztály Parancsnokságához utaznak, hogy felajánlják a páncélvonatnak a Hadosztályhoz való csatlakozását. Siménfalvy ezredes szörnyű haragra gerjedt, szinte kikergette őket a szobájából. A szerencsétlenek a jelen lévő politikai megbízott előtt adták elő ajánlkozásunkat….”[40]

„Debrecen kiürítése

Budapest, április 24.

Debrecenből Hajdúszoboszlóra 24-én délben kisebb román járőr érkezett. A 101- es őrháznál a Hajdúszoboszló felé előnyomuló páncélvonatunk előtt a románok a síneket felszedték és a páncélvonatra géppuskával tüzeltek. Vörös csapataink erre Hajdúszoboszlóra nyomultak, a pályatestet helyrehozták, a városi visszafoglalták és attól keletre állásokba mentek.[41]

1919. április 25.

„Csapon állomásoztunk. Szemle István elvtárs a mai napon betegségének gyógyítására kórházba utaltatott. A páncélvonat ma d. e. 1030h-kor a Latorca folyó hídján keresztül menve terepszemlét végzett. 1010h-kor szerencsétlenség következtében a páncélkocsiba fölszállás alkalmával Felner Arthur puskájának záró csapja kinyílott, melynek következtében a benne lévő töltény elsült. A golyó a fejét találta életveszélyesen. Azonnal meghalt, a csapi zsi-

[40]László Gyula százados páncélvonat parancsnok visszaemlékezéseiből. (Horváth Lajos → Székely páncélvonatok 1918 – 1919.) A III. páncélvonatról van szó.
[41] Nyírvidék, 1919 (40. évfolyam, 73-121. szám)

dó temetőbe temettük el. Páncélvonatunkkal Tisza Szt. Mártonnál 8 francia lovassal találkoztunk, kiket géppuska tüzünkkel szétugrasztottunk."[42]

1919. április 25.

„…Csapról járőrözött a páncélvonat, április 25-én átkelt a Latorca hídján és Tiszaszentmártonnál nyolc francia lovast ugrasztott szét géppuskatűzzel. Ezen a napon baleset következett be, Felner Artúr puskája elsült a vonatba való felszállás közben, aki azonnal meghalt. A páncélvonat katonái a csapi zsidó temetőben földelték el Felner Artúrt…"[43]

1919. április 26.

„Sátoraljaújhelyen állomásoztunk… D. e. 10 órakkor a tiszai hídon a páncélvonattal átkelve erős román előőrsökkel bocsátkoztunk harczba, kiket is rövid harcz után visszaszorítottunk. Az ütközetnek román részről több halottja lett és egy román főhadnagy súlyosan megsebesült. Az ellenség erős ágyú és géppuska tüzünkre kivonult Záhony községből."[44]

1919. április 26.

„…A 3. számú páncélvonat nappal Csapon, éjjel Sátoraljaújhelyen van…"[45]

„…Április 26-án a páncélvonat és gyalogsága Záhonyból kiverte a románokat… Négy napig Csap körzetében harcolt a páncélvonat csehek és románok ellen."[46]

1919. április 27.

„Saújhelyen állomásoztunk. A tegnapi napon kilőtt üres hüvelyek összeszedése a páncélkocsikban, üres hevederek megtöltése és a tegnapi harcok folytán úgy a gyalogsági fegyverek, mint a géppuskák és ágyú megtisztítása végre hajtatott. Délután 5 h kor parancsot kap a páncélvonat, hogy Csap állomásra menjen leggyorsabb menetben, hova 2 drb. 324 sorozatú mozdony vitte és biztosítsa a Latorca folyó hídját. Összeütközésre nem került a sor, minek után dut 12h-kor Perbenyikra, majd reggel 23án 3 kor visszajöttünk jelenlegi állomáshelyünkre Saújhelyre."[47]

1919. ápr. 27.

---

[42] III. számú páncélvonat naplója 1918 – 1919
[43] Horváth Lajos: A III. számú páncélvonat harcai 1918-1919.
[44] III. számú páncélvonat naplója 1918 – 1919
[45] Bánlaky József: A magyar nemzet hadtörténelme
[46] Horváth Lajos: A III. számú páncélvonat harcai 1918-1919.
[47] III. számú páncélvonat naplója 1918 – 1919

„…A III. sz. páncélvonatot a rendkívüli sietségre való tekintettel Sátoraljaújhelyről Csapra 2 db 324-es sorozatú mozdony vitte…”[48]

1919. április 28.

„Saújhelyen állomásoztunk. Távirati jelentés a V. P.-nek Miskolc. A 3. sz. páncélvonat szükségletére azonnal, feltétlenül jó szén, kettő vagonnal kiutalandó. Pont. Belicki Páncélv. parnok. Táv. jel. a V. Pnek Miskolc. Az összes gazdászati és szolgálati parancsok azonnali megküldetése a Parnokságnak, úgy szinte távirati értesítés kérése, hogy az ápr. 21-30-ig illetékes Zsoldot mikor lehet felvenni. Pont. 3. sz. Páncélvonat parnokság. Egyébként a nap a rendes foglalkozáson kívül eseménytelenül telt el."

1919. április 28.

„A Salgótarján védő 80. dandár 23.sz. páncélvonatát a Kárpát-Ukrajnát kiürítő vörös csapatok biztosítása véget Csapra irányították.”[49]

XXIII. számon a Magyar Nemzeti Tanácsnak volt egy 1918 végén épített ideiglenes páncélvonata, viszont a tanácsköztársasági átszámozás után ez lett a 8. páncélvonat. Itt tehát ismét probléma van az azonosítással!

„…Szabadságom letelte után visszautaztam Miskolcra. A vasutasoktól értesültem, hogy a kommunisták a páncélvonat tisztjeit ellenforradalmiság címén letartóztatták, ellenem pedig elfogatási parancsot adtak ki. Estig rejtegettek az állomás épületében, amikor egy mozdonyra felpakolva visszaszállítottak Budapestre…”[50]

1919. április 29.

„Sátoraljaújhelyen állomásoztunk. D. u. 2h-kor az 5 Ho. par-ságtól távirati jelentés jött, hogy a páncélvonat azonnal Miskolcra bevonulni tartozik. D. u. 3h-kor Saújhelyről indultunk, 830h-kor Miskolczra érkeztünk, hol a Ho. parancsára folytattuk utunkat tovább Sajószentpéterre. Ma reggel Csaptól északra a Latorcza hídnál egy megerősített cseh előőrsöt visszavertünk. Támadásunk után a csehek a híd környékét erős ágyú tűz alá vették."[51]

1919. április 29.

---

[48] Horváth Lajos: A III. számú páncélvonat harcai 1918-1919. (Más források ekkor már 1-12-ig számozták a működő páncélvonatokat! Ez ekkor már a 3. számú volt.)
[49] Horváth István szerk.: A páncélvonat krónikája. Múzeumi Mozaik 1989/1. szám (Salgótarján)
[50] László Gyula százados páncélvonat parancsnok visszaemlékezéseiből. (Horváth Lajos → Székely páncélvonatok 1918 – 1919.) A III. páncélvonatról van szó.
[51] III. számú páncélvonat naplója 1918 – 1919

„… Szakall[52] az 5. hadosztály parancsnoka ezt jelentette de. 10 órakor:

Reggel 7 óra óta a csehek nagyobb erőkkel támadnak Bánréve[53] felé. Ott levő erőink visszavonulóban. Csehek Bánrévét már megközelítették. Bánrévei védőszakaszunk nem hiszi, hogy a Sajótól északra magát tartani tudja. Kér erősítést.

5. hadosztályparancsnok: 2 ½ századot irányít Miskolcról Putnokra, egyben kérdi, hogy a hadosztály jobbszárnya (Csap környéke) áttörés esetén hová menjen vissza. 5. osztály vezetője tájékoztatta a helyzetről és kilátásba helyezte, hogy erősítést Salgótarjánból és Budapestről fog küldetni...

...Szakall egyidejűleg utasítást kért, hogy a csapi erők hová vitessenek a továbbiakban és mi történjen S. A. Újhellyel, Miskolc veszélyeztetésére való tekintettel. Páncélvonatok felderítésre Szendrő és Bánrévére (?) kiküldettek…

…5. ho. védőszakasza: A szendrői alszakaszban a csehek du. 5 óra 30 perckor Szendrőládot érték el. Támadó erő 4–5 zlj. Feltartóztatásukra Edelényből 2 század és 2 gp. század Borsodra állásba ment. Miskolcról 1 század és ½ gp. század, az 5/10 üteg és a 7. sz. páncélvonat Sajószentpéterre küldetett…

...A garadnai védőszakaszban csend. Csapi védőszakasz: Csap kiüríttetett; a csapatok előbb Királyhelmec–Leányvár vonalába, majd Sátoraljaújhelyre vonattak vissza. Ápr. 29-én de. 9 órakor Boiré francia alezredestől felszólítás érkezett, hogy csapataink azon tereprészt, melyet északon a Latorca, délen Tuzsér, Mándok, Lónya vonala, keleten és nyugaton a Tisza határol, ürítsék ki. Kiüríttetett.”[54]

1919. április 30.

„D. e. 330h-kor Sajószentpéterre érkeztünk: A szerelvényt Sajóecsegre vonattuk visszsza, míg a páncélvonat terepszemlére indult Sajókazáig. Ezen a napon Putnok alatt a csehek erős gépfegyvertűz alá vette páncélvonatunkat. A golyók közül kettő a lőrésen behatolt és Beliczky József parancsnokunkat a fején könnyen megsebesítette.

Ugyan ezen a napon a páncélvonat Neumann Lajos vezetése alatt Barczikánál egy ágyúval megerősített cseh előőrsöt megtámadott, de kénytelen volt visszavonulni, mert a vasúti pályát az ellenség ágyú tűz alá vette, így is több gyalogsági ágyú lövedéket kaptunk. Sajósztpéter előtt mégis sikerült a vasúti pályát felrobbantani. D. u. 4h-kor Sajósztpéter a csehek által meg lett szállva.

D. u. 5h-kor Sajósztpéter és Sajóecseg között páncélvonatunkat a csehek erős ágyú tűz alá vették. Több mint fél órát állottuk a tüzet, amit mi is viszonoztunk. Kb. 40-50 lövedék csapódott le közelünkben. Ezután visszavonultunk."

---

[52] 5. hadosztály (parancsnok: Szakall Kálmán, vezérkari főnök: Horváth Németh József). A hadosztály részei: a 10., 39. és 65. dandár. Ereje: 6 775 db puska, 135 db géppuska, 8 tarack.
Losonczi Szakall Kálmán vezérkari ezredes, a valamikori Szurmay hadseregcsoport vezérkari főnöke. (Sajátos módon hol Szakall, hol Szakáll! A katonai sematizmusban Szakall, ezért mi ezt használjuk.)

[53] Akkor Gömör megyei település, vasúti csomópont. Négy vasútvonal találkozási pontja, itt találkoztak a Miskolc – Bánréve, a Bánréve – Feled – Fülek, a Bánréve – Dobsina, és a Bánréve – Ózd – Nádasd vasútvonalak.

[54] Bánlaky József: A magyar nemzet hadtörténelme

„… 3. ho.[55] *védőszakasza: A váci védőszakasz előtt, több, eddig még megszállatlan helyen zászlóaljak észleltettek. Salgótarjáni védőszakaszban nyugalom 60. dandár védelmi vonalán a csehek Rimaszécs, Bánréve és Putnokot megszállották. Sajókazától 2–3 km-re vannak. Bánrévén bevagoníroztak s látszólag Feled felé készülnek. Támadó erő cca. 3–5 zászlóalj. Az 1. vad. zászlóalj Fülekre megérkezett. A 60/II. zászlóaljnak nagy veszteségei vannak, köztük több önfeláldozással harcoló tiszt. Az ózdi vasgyárból 400 fő arcvonalba kiküldve…*

… 5. ho. védőszakasza: A szendrői alszakaszban a csehek du. 5 óra 30 perckor Szendrőládot érték el. Támadó erő 4–5 zlj. Feltartóztatásukra Edelényből 2 század és 2 gp. század Borsodra állásba ment. Miskolcról 1 század és ½ gp. század, az 5/10 üteg és a 7. sz. páncélvonat Sajószentpéterre küldetett...

… Este 8 óra 15 perckor a hadsereg parancsnokság a hadügyi népbiztosság alábbi rendeletét vette:

Hünb. 2803., 102., 4/29., 3/30. Keleti hads. parságnak Szolnok. Az északi arcvonalon beállott helyzet, nevezetesen a csehek határozott támadása Bánréve és Szendrő ellen, valamint az antant felszólítása, hogy Csap környékét ürítsük ki, úgyszintén a délszlávok újabb agresszív magatartása szükségessé teszik, hogy a keleti hadseregtől, a legrövidebb időn belül lehetőleg az egész Békési csoport, valamint a Szolnok–Cegléd–Újszász körül még intakt zászlóaljak és ütegek készenlétbe helyeztessenek elirányítás céljából. Keleti hadsereg parancsnokság ide közölje, hogy 30-án de. 9 óráig mely zászlóaljak és ütegek és mely vasúti állomásokról irányíthatók el, valamint, hogy 30-a és május 1-je folyamán mely csapatok lesznek még elirányíthatók. (Hünb. 429/34.hdm.)”[56]

„Ápr. 30-án du. 3 óra 40 perckor a keleti hadsereg parancsnokság 430/5. hdm. szám alatt intenzív légi felderítés végrehajtása iránt intézkedett.

Ugyanekkor pedig a páncélvonatokat következőleg osztotta el a hadsereg parancsnokság:

Az 1., 4. és 5. számú páncélvonatok a szolnoki hídfőparancsnokságnak rendeltetnek alá. Az összes többi páncélvonatok a vonalparancsnokság által május hó 1-jén Hatvanba irányítandók s ott a hadsereg parancsnokság rendelkezésére állanak. A rajtuk szükséges javítá-

---

[55] 3. hadosztály (parancsnok: Ferjentsik Ottó, vezérkari főnök: Horváth Dénes). A hadosztály állt a 80. dandárból. Ereje: 6 782 db puska, 69 db géppuska, 8 ágyú, 16 tarack, 2 nehéz ágyú.
Tövisházy-Ferjentsik Ottó(-kár) (1875. február 15-én született a Szepes vármegyei Jekelfalván - 1951. július 17. Füzesgyarmat) ezredes, majd gyalogsági tábornok.
1919. március 5-én váratlanul a Honvédelemi Minisztériumba rendelték, ahol Stromfeld Aurél ezredes, hadműveleti csoportfőnök megbízta az új, 3. hadosztály toborzás útján történő felállításával. Ezen kívül a Szobtól Salgótarjánig terjedő határsáv védelmét is rábízták. A csehek által fenyegetett Salgótarján védelmi tevékenységét személyesen irányította. Mint a 3. hadosztály parancsnokát útban Salgótarjánból Gödöllőre, a főhadiszállásra, váratlanul az aszódi vörös őrség lefogta és tiltakozása ellenére, másnap hajnalig fogva tartotta. Ferjentsik ezredes ezért Stromfeld vezérkari főnöknek beteget jelentett és május 2-án elbocsátását kérte. Három nap múlva átadta a hadosztályparancsnokságot Horváth Dénes őrnagynak.
A Tanácsköztársaság összeomlása után a budapesti Hadiakadémia parancsnoka. 1930-ban megbízással a honvédség főparancsnoka. Gömbös Gyula honvédelmi miniszterrel hadsereg szervezeti kérdésekben ellentétbe került, ezért nyugdíjba vonult. 1947-ben nyugdíját megvonták, majd 1951-ben kitelepítették, itt halt meg.

[56] Szabó Béla–Horváth István: A Magyar Tanácsköztársaság 1919. március 21 - augusztus 1.

sok Hatvanban sürgősen végrehajtandók. Kiadatik: szolnoki hídfőparancsnokságnak és a szolnoki vasútvonal parancsnokságnak. Hads. par.-ság (430/6. hdm.).."[57]

A vörös hadseregben a rangokat nem használták. A parancsnokaikat a demokrácia elve alapján a legénység és a volt tisztek maguk választották! Ugyanakkor a parancsnokságok a kollektív döntések helyességébe és bölcsességébe vetett vakhit alapján csakis egyhangú döntéseket, illetve parancsokat hozhattak. Előfordult, hogy századok leszavazták a támadásra kiadott parancsot a csehek ellen, mert arra az álláspontra jutottak a proletár internacionalizmus jegyében, hogy a velük szemben álló csehek is szervezett munkások, azaz szakszervezeti tagok.

Május 4-én a kialakult anarchiát észlelve a hadsereg főparancsnokság eltörölte az alparancsnokok választási rendszerét!

1919. május. 1.

„...Május l-jén a csehek benyomultak Miskolcra is...

...Miskolcon állomásoztunk. Úgy délelőtt, mint délután a páncélvonat erős harcot vívott a csehekkel, melynek folytán a gyalogságunkat is hátraszorították, melynek folytán állásaikat elhagyták. A páncélvonat a visszavonulást fedezte, dut 840 h-kor pedig elhagytuk Miskolcot..."[58]

Egy érdekesség a 9. számú páncélvonat építéséről, megerősítéséről a Salgótarjáni Acélgyárban.

„A szerelvény az egyik 1919. május 2. előtti napon befutott Salgótarján külső pályaudvarára. Tüzértisztek - majdnem kizárólag volt pozsonyi tanítók -, néhány altiszt, valamint egy MÁV-állománybeli mozdonyvezető és egy fűtő voltak rajta. Északi irányba folytatni akarták útjukat, ahonnan néhány nap óta, a jelentések szerint, intervenciós csapatok közeledtek.

A pályaudvaron akkor éppen Bányik Mihály géppuskás őrmester teljesített ügyeletes szolgálatot. Nevezett a vonat parancsnokában felismerte volt felettesét, Bartasovics[59] *főhadnagyot... Bányik javaslatára a főhadnagy beleegyezett abba, hogy a szerelvényt az Acélárugyár kazánkovácsműhelyébe vigyék, s ott páncéllemezekkel beburkoltassák. Bányik abban a műhelyben ismerős volt, mert bevonulása előtt ott, mint mozdonyjavító géplakatos dolgozott.*

Még aznap délelőtt a vonatot a gyár holtvágányára állították és ott Csarba Ede kazánkovácsmester vezetése alatt lázas munka indult. A mesteren kívül a szerelésben részt vett Gordos József, néhai Czankovics Barnabás, Bányik Mihály és - mint kazánkovácsinas - Jud József, a későbbiek során önkéntes vörös katona, továbbá - kék munkaruhában - a mozdonyvezető és fűtő, végül, nagy szorgalommal, az összes tisztek és altisztek. A műhelyvezetőség részéről a munkát Lizsnyánszki Antal műszaki tisztviselő figyelemmel kísérte. Hajnaltól estig dolgoztak,

[57] Bánlaky József: A magyar nemzet hadtörténelme
[58] Horváth Lajos: A III. számú páncélvonat harcai 1918-1919
[59] Valószínűleg helyesen Bartosiewicz László főhadnagy, aki 1918-ban a 14. nyitrai h.gy.ezred tisztje volt.

éjszakára pedig a szerelvényt mindennap a külső pályaudvarra vitték... így sikerült a feladatot 6 nap alatt elvégezni…

...A mozdony[60] hosszkazánját a biztonsági szelepig hengerelt ózdi 12 mm-es, alul egyenes, felül pedig hajlított 2000 és 1500 mm méretű acéllemezekkel borították. Azokat „racsnikkal", vagyis kézi furdanccsal átfúrták, a 22 mm-es lyukakon keresztül 3/4"-es Withworth-menetű csavarokkal a „frémhez"[61] rögzítették. A gőzhengereket mindkét oldalon 15 mm-es, a mozdonyvezető fülkéjét pedig csak oldalt 6 mm-es lemezekkel borították. A mozdonyvezető kívánságára fülkéje ablaknyílásait szabadon hagyták és csak az ajtókat fedték be. A hajtórudakat 12 mm-es lemezzel biztosították. A beömlő csöveket félkörlemezekkel burkolták be, úgyhogy a nagy lemezeken kívül estek. A gőzdómot ív alakúra hengerelt 12 mm-es borítólemezzel látták el. Az acéllemezek alsó széle csak 350 mm-nyire volt a vágánytól. Burkolat nélkül tehát csak a kémény, a füstkamra - ez, mert keskeny és befedése nem látszott fontosnak -, továbbá a homokoló (maradt), utóbbi azért, mert esetleges sérülése nem jelenthetett különösebb veszélyt, valamint a biztonsági rudak, mert azokat nem lehetett, illetve nem is lett volna célszerű beburkolni, végül a mozdonyvezető-fülke teteje...

…a vonathoz, amikor a gyárban dolgoztak rajta, 3 fedett kocsi tartozott, azt is 12 mm-es lemezekkel látták el. Az ablaknyílásokat a lemezekből kivágták és így, mint az ajtókat, külön fedőlemezekkel védték. A nyitott kocsikból csak az egyiket, éspedig azt, amelyen rajta volt a két 80 mm-es tábori ágyú, szerelték fel 600 mm széles, 12 mm-es oldallemezekkel. Az ágyúk mellvédjére 320 mm-es magasítást szereltek.

Amikor fent említett műveletekkel készen voltak, a páncélburkolatot azzal próbálták ki, hogy még a gyár udvarán pisztolyból, karabélyból és géppuskából tüzeltek rá. Nagy örömükre ez a lövöldözés az acéllemezeknek „meg sem kottyant".

Mielőtt a rögtönzött páncélvonat a gyárat elhagyta volna, az összes lemezt kívülről bekátrányozták.

A hadműveletek alatt a szerelvény a következő sorrendben volt összeállítva: Élén két lapos, nyitott kocsi, megrakva kővel és homokzsákokkal aknák elleni védekezés céljából. Utána következett az a nyitott vagon, amelyen - szintén homokzsákokkal körülbástyázva - a két ágyú állt, majd az egyik, két tolós ajtóval ellátott fedett kocsi, amelynek két oldalán egy-egy géppuska volt. Ezeket a kocsikat a mozdony tolta. A mozdony után futott egy nyitott kocsi két víztartállyal, körülötte volt felhalmozva a szénkészlet. A szerelvény végén volt a két másik fedett kocsi, az egyikben a lőszer és élelem nyert elhelyezést, a másikban volt a szállás és a petróleumrezsóval ellátott konyha.

Szenet az első időben, Salgótarjánban, vagy Hatvanban vételeztek, később a mindenkori hadműveletekhez legközelebbi állomásokon, vagy pályaudvarokon.

A páncélvonat katonáinak létszáma eleinte 12 főből állt, az északi hadjárat során azonban 26 főre emelkedett. Az informátorok most már név szerint (csak) a következő salgótarjáni vörös katonákra emlékeznek, akik a páncélvonaton voltak: néhai Lukács Károly tüzér törzsőrmester, volt acélárugyári vasesztergályos, Mauler Rezső tüzérőrmester, volt szénbányai géplakatos,

[60] Csarba Ede emlékei
[61] Frame (angol) → keret, alváz…

valamint Bányik Mihály géppuskás őrmester, aki leszerelés után a szénbányánál, a zagyvai rakodón, mint mozdonyjavító géplakatos dolgozott.

A szerelési munkálatok végeztével, az lehetett 1919. május 3-án estefelé, Somoskőújfalu irányába indultak próbaútra. Erre az első útra - saját megnyugtatására - Csarba mester is elkísérte őket. A somoskőújfalui állomáson megálltak és, mivel a szüntelen munka után ki voltak éhezve, ott megvacsoráztak. Közben a parancsnok, Bartasovics főhadnagy, megkérdezte az állomásfőnöktől, hogy van-e hír az ellenségről, amire azt a választ kapta, hogy a közeli Ragyolc állomásán egy csehszlovák katonai páncélvonat vesztegel. Miután az egyes kocsik sorrendje akkor még nem volt megfelelő, hamar leemelték az egyik ágyút és távolság, valamint irány bemérése után két lövést adtak le a megadott célra. Erre gyorsan elbúcsúztak Csarbától és haladéktalanul üldözésbe vették az ellenséges páncélvonatot. Az azonban a második lövés után olyan sebesen elinalt Fülek-Losonc irányába, hogy már utolérni nem tudták....

Egyébként, a hadműveletek alatt a salgótarjáni páncélvonat is állandóan változtatta helyét.

Mauler Rezső és Bányik Mihály visszaemlékezései szerint a páncélszerelvény többek között, különböző időpontokban, a következő vonalakon, illetve helyeken járt: Fülek, Feled, Putnok, Miskolc, Zsolca, Nyíregyháza, Sátoraljaújhely, Csap, Királyháza, Huszt, Ungvár, továbbá Kisterenye, Kálkápolna, Füzesabony, Eger, stb.

A visszavonulás zűrzavarában egy burzsoá csehszlovák csapat a páncélvonat előtt, Szilvásvárad és Bélapátfalva között, felszedte a vágányokat, s így a szerelvény az ellenség kezébe került. A salgótarjáni vörös katonákat a - számukra rossz emlékű - csehországi josefovi /Josefstadti/ fogolytáborba vitték, ahonnét néhány hónap leteltével hazatértek."[62]

Erről a páncélvonatról még Rákosi Mátyás[63] is írt visszaemlékezéseiben.

„... megtettük, hogy rajtaütésszerűén beküldtük Somoskőújfaluba, egészen az állomásig, a páncélvonatunkat. (Ez a vonat nem volt valami modern páncélos,.. .hanem valószínűleg ott Salgótarjánban gyártották, s páncéllal, illetve acéllemezekkel csak a mozdony fő részei voltak úgy-ahogy borítva, a nyitott teherkocsik és pőrekocsik oldalait pedig homokzsákokkal erősítették meg.) Ennek dacára a célnak teljesen megfelelt, s az állomásnál elég huzamosan

---

[62] A 9. számú vonatról és annak a Salgótarjáni acélgyárban való páncélozásáról van szó. Somoskeőy István 1967-ben gyűjtött adatai alapján.

[63] Rákosi Mátyás (1903-ig Rosenfeld Mátyás, Ada, 1892. március 9. – Gorkij, Szovjetunió, 1971. február 5.) 1945–56 között a Magyar Kommunista Párt, illetve a Magyar Dolgozók Pártja fő-, majd első titkára, 1952–53-ban a Magyar Népköztársaság Minisztertanácsának elnöke is. A Magyarországi Tanácsköztársaság idején helyettes kereskedelmi népbiztos, majd a szociális termelés népbiztosa volt, többször járt az északi és a román fronton, végül 1919. július végén rövid időre a Vörös Őrség parancsnoka lett. 1919. augusztus 2-án egy embercsempész segítette át az osztrák határon. 1945. január 30-án érkezett haza a Szovjetunióból, és hamar nagy befolyásra tett szert a politikai életben. A Magyar Kommunista Párt, majd 1948-tól a szociáldemokrata párttal (SZDP) való egyesülése után a Magyar Dolgozók Pártja főtitkára lett. 1945-től miniszterelnök-helyettes államminiszter. Az 1945 őszi, 57%-os kisgazda győzelemmel zárult parlamenti választás után a szovjet csapatok és a kommunista irányítás alatt álló politikai rendőrség segítségével megkezdte az úgynevezett szalámi taktika érvényesítését, fokozatosan felszámolva a kisgazdákat és a többi demokratikus pártot. 1947 után egyre inkább úrrá lett rajta a megalománia, s lassanként a hatalom rabjává vált. Pozícióinak megszilárdítására minden eszközt használhatónak ítélt meg. Saját bajtársait is habozás nélkül börtönöztette be, kényszerítette emigrációra, vagy végeztette ki.

lőtte ágyúból és gépfegyverrel a cseh állásokat, s utána sértetlenül, a vöröskatonák ujjongása közepette nyugodtan visszatért."[64]

1919. május 2.

„…Az ellenséges erők Miskolc, Salgótarján és Balassagyarmat körzetében indított támadása eredménnyel járt. Megszállták Miskolcot és Ózdot. Két csehszlovák burzsoá ezred Fülek—Salgótarján körzetében indított támadást, amelynek jobbszárnya Lapujtő—Salgótarján irányában nyomult előre, és egy szakasza páncélvonattal megerősítve, a szécsényi vörősőrzászlóaljat rohanta le azzal a céllal, hogy a támadást továbbfejlessze Hatvan irányába. Az ellenséges haderő eredetileg a salgótarjáni szénmedence és a miskolci iparvidék, valamint a Csata—Ipolyság—Balassagyarmat—Losonc—Fülek—Feled— Bánréve—Miskolc vasútvonal megszállását tűzte ki célul. A támadás során kibontakozott egy olyan terv körvonala is, amely a Balassagyarmat—Aszód— Hatvan—Füzesabony—Miskolc vasútvonal elfoglalását kívánta megvalósítani. Ehhez járult volna még, hogy az ellenséges erők elfoglalják Salgótarjánt, a Zagyva völgyében előnyomulnak és megszállják Hatvant…"[65]

„Tárgyalások az un. vörös hadsereg és a románok között, amikor a románok makacsul követelték a székely hadosztály kötelékébe tartozó páncélvonatok átadását."[66]

„D. e. 3h-kor Mezőkövesdre érkeztünk, hol a további parancsokat vártuk."[67]

1919. május 3.

„Mezőkövesdről irányítást Kapott a páncélvonat parnoksága, hogy Füzesabonyba induljon. Dut 7h-kor indultunk. Mezőkövesdről Füzesabonyba, hova 9h-kor érkeztünk."[68]

„…Déli 12 órakor Szakall hadosztályparancsnok ezt jelenti a hadsereg parancsnokságnak:

Emődön és Battkán egy-egy zászlóalj; egy század Mezőcsátra kiküldve (Tisza megfigyelés). Tormási zászlóalj Egerbe megérkezett és Apátfalvánál felvette a biztosítást. Kerecsenden a 19/II., Makláron a 19/III. zászlóalj; mindkét zászlóalj harcképtelen. A hadosztály többi gyalogsága és ütegei Mezőkövesden lesznek gyűjtve, melyek felett a 65. dandárparancsnokság veszi át a parancsnokságot.

Ellenséges helyzet: Ma de. egy cseh páncélvonat Nyékládházáig jött előre, ahol egynéhány géppuskát rakott ki, amelyekkel Nyékládházát a csehek megtámadták…

---

[64] Rákosi Mátyás: Visszaemlékezések 1892-1925. I. kötet Napvilág Kiadó
[65] Szabó Béla–Horváth István: A Magyar Tanácsköztársaság 1919. március 21 - augusztus 1
[66] Koréh Endre
[67] III. számú páncélvonat naplója 1918 – 1919
[68] III. számú páncélvonat naplója 1918 – 1919

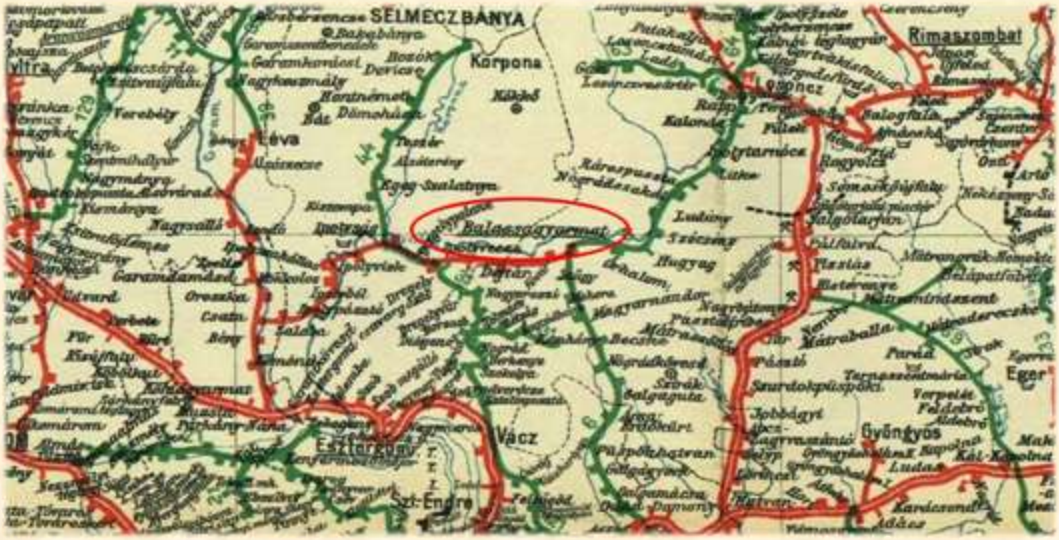
…Este 8 óra 45 perckor a következő jelentés érkezett be az 5. hadosztályparancsnokságtól:

Cseh páncélvonat du. 2 óra 10 perckor Borsodnyék állomásra befutott. Cseh parancsnok követelésére csapataink Borsodnyék–Ládháza–Ónod körletből Emődre vonattak vissza, hol kötelékek rendezése 10 ember parancsnoksága alatt folyamatban van. Mezőkövesden az I. vörös zászlóalj 1. és 3. századainak, valamint a hadosztály különböző gyalog csapatainak töredékei Tormási, az 1. vörös zászlóalj politikai megbízottja által összegyűjtettek…

…s. Bpest, Hünb. 133., 64., 3., 2. hn. Haubrich[69] népbiztos elvtárs rendelkezésére bocsátattak a Budapesten álló 11. és 12. számú páncélvonatok. A következő páncélvonatok felett a hadseregparancsnokság intézkedik: 2. és 3. sz. Hatvan, 4. sz. Bpest Kőbánya felső pályaudvar, 5.sz. Kőbánya alsó pályaudvar, 6. sz. Aszód, 7. sz. Salgótarján, 8. sz. Bpest Ferencváros. (Hünb. 11. oszt. 107.374. szám.)

Ebből kifolyólag a hds. Parancsnokság a páncélvonatokat következőleg osztotta el: a 2. számút a szolnoki védőszakaszba az Árky-csoporthoz[70], a 8. számút a 3. hadosztályhoz Salgótarjánba, a 3. számút az 5. hadosztályhoz Mezőkövesdre. A 4. 5. és 6. számú a hadsereg parancsnokság rendelkezésére maradt Hatvanban. (503/29. hdm.)

Ezzel kapcsolatban 503/30. hdm. szám alatt a következő rendelet adatott ki: Saját páncélvonataink mozgása egyes nyúlszívű embereknek rémhírek terjesztésére adott tápot. Hogy ez a jövőben elő ne fordulhasson, elrendelem, hogy a páncélvonatok a jövőben a vörös zászlót feltűnő helyen hordják…"[71]



[69] Haubrich József (Detta, 1883. november 9. – Moszkva, kommunarkai kivégzőhely, 1938. június 8.) szociáldemokrata politikus, a Magyarországi Tanácsköztársaság idején kereskedelmi, később hadügyi népbiztos., a Peidl-kormányban hadügyminiszter. Budapest katonai parancsnoka. Minden bizonnyal tudomása volt a proletárdiktatúra ellen készülő június 24-i puccskísérletről, amellyel szemben csak akkor lépett fel, amikor már nyilvánvalóvá vált annak kudarca. Mint a Peidl-kormány hadügyminisztere (1919. augusztus 1. – augusztus 6.) lefegyverezte a Vörös Őrséget. Ennek ellenére 1920 decemberében, a *„népbiztosperben"* halálra ítélték. A szovjet–magyar fogolycsere-akció keretében a Szovjetunióba került, ahol vasgyári munkásként élte le élete hátralevő részét. 1938. február 27-én kémkedés vádjával letartóztatták, 1938. május 8-án halálraítélték, s június 8-án végrehajtották az ítéletet. 1956. október 17-én rehabilitálták.

[70] Árky Zoltán százados, 23. honvéd gyalogezred, 1918

[71] Bánlaky József: A magyar nemzet hadtörténelme

1919. május 4.

"Füzesabonyban állomásoztunk."[72]

1919. május. 5.

„Füzesabonyon állomásoztunk. A d. e. folyamán azt a távirati parancsot kaptuk a Ho.-tól, hogy a páncélvonat Emődre menjen, s a további parancsokat a 10. vörös Ddr. parnoksága fogja megadni. A páncélvonat teljes szerelvényével d. e. 10h-kor Füzesabonyról elindult, Belicki parnok, elvtárs nélkül, ki kórházba Bpestre utazott. Emődre érkezésünkkor Neumann h. parnok elvtárs a 10. Ddr. parságnál jelentkezett. A Ddr parnokság parancsára d. u. a páncélvonat felderítő utat végzett, és megközelítette a csehek új állásaikat Miskolc határába. A vasúti sínek fel voltak szedve, a túl oldalon pedig a csehek páncélvonata állt velünk szembe, fehér kendőket lobogtatva mifelénk, hogy ne lőjünk. Ezen felderítés után páncélvonatunk visszatért Emődre."[73]

„…Az északi hadjárat kezdetén már tizenkettő [páncélvonat] harcolt a Vörös Hadsereg soraiban. Ezekkel a hatalmas erőt jelentő eszközökkel közvetlenül a Hadseregfőparancsnokság rendelkezett, és a helyzetnek megfelelően erősítette meg az egyik vagy másik magasabb egységet.

A páncélvonatokat felderítésre, a gyalogság támadásának támogatására, üldözésére, a védelem alátámasztására és a visszavonulás fedezésére használták fel. A páncélvonatok minden feladatot kiválóan oldottak meg. Kezelőik a páncélvédettséget és a hatalmas tűzerőt kihasználva legendás hőstetteket hajtottak végre.

Az ellenség mindent megtett, a sínek felszedésétől a hidak aláaknázásáig, hogy a páncélvonatok tevékenységét megakadályozza. Mindez azonban hasztalan volt. Bár több páncélvonat is sérülést szenvedett, de rövid javítás után már ismét az arcvonalban voltak…"[74]

Páncélvonat, 1919[75]

[72] III. számú páncélvonat naplója 1918 – 1919
[73] Horváth Lajos: A III. számú páncélvonat harcai 1918-1919
[74] Tóth Árpád: A Magyar Tanácsköztársaság Vöröshadseregének északi hadjárata
[75] Palócmúzeum

...A Hadseregparancsnokság is tett intézkedéseket a Salgótarjánt védő csapatok megerősítésére, hiszen egyértelmű volt, hogy az ország egyik legjelentősebb bányavárosának és szénmedencéjének megvédése létfontosságú a Tanácsköztársaság számára. Május 5-től 2 tüzérüteg és a 8. páncélvonat érkezett a csoport megerősítésére, és parancsot kapott a 6. hadosztály, hogy a Hatvanba beérkező I. zászlóalját haladéktalanul küldje Salgótarjánba.

A salgótarjáni csoport egységei a május 2-től május 9-ig tartó időszakban érzékeny veszteséget szenvedtek, és az ellenség északról körülzárta Salgótarjánt. Így a Hadseregparancsnokság legfontosabb feladatának tartotta a védelmi vonal további megerősítését, és e célból a 6. hadosztályt Salgótarján térségébe rendelte.

A 6. hadosztály - parancsnoka, Rab Ákos és vezérkari főnöke, Bengyel Gyula vezetésével - május 7-én vette át a parancsnokságot valamennyi Salgótarján környéki katonai egység felett és megkezdték az ellenség megállítására és visszaszorítására teendő hadművelet előkészítését. A salgótarjáni dandár parancsnokságát Köller volt alezredes[76] vette át, a vezérkari főnök Folkusházy Lajos[77] lett.

A hadosztály május 8-án kezdte meg csapatai átcsoportosítását Salgótarján térségébe. A salgótarjáni dandár egységei - megnövekedett erejük tudatában újabb és újabb vállalkozásokba kezdtek. Mintegy a tervezett hadművelet nyitányaként az 53. ezred II. zászlóalja május 10-én reggel elfoglalta a Karancs 727 magaslati pontot, és a csehek északi irányba menekülésszerűen visszavonultak.

A nagyfontosságú magaslat elfoglalása kedvező helyzetet teremtett a 6. hadosztály május 10-én megindult ellentámadásához. A május 10-11-iki harcokban sikerült Salgótarján felmentése és a hadosztály előnyomult Fülek - Feled irányába. A Salgótarjánt védő csapatok ellentámadásának sikere nagymértékben a salgótarjáni tüzérség eredményes tevékenységének köszön-

[76] Köller György? (1928-ban tábornok és a Honvédelmi Minisztériumban szolgált.)
[77] Folkusfalvi Folkusházy Lajos, altábornagy (Zólyom, 1881.09.28. - Salzburg /Ausztria/, 1972.01.29.) Szakály Sándor: A Magyar Királyi Csendőrség vezetői 1919-1945. www.rubicon.hu A monarchia idejében, 1918-ban a 12. honvéd gyalogezredben szolgált, mint őrnagy.

hető. A harcokban résztvevő 2., 6. és 8. páncélvonat szerepe is említést érdemel Az ellentámadás sikerrel járt. A hadosztály csapatai előtt megnyílt az út Losonc és Rimaszombat felé.

A további sikereket azonban megakadályozta egy váratlan fordulat. Május 10-én elterjedt a hír, hogy a francia csapatok délről nagyszabású támadást készülnek indítani az ország ellen. Ez arra késztette Stromfeldet, hogy a Duna - Tisza közére összevonja a Vörös Hadsereg legütőképesebb erőit. Parancsot kapott a 6. hadosztály is, hogy szüntesse be az előnyomulást és vonuljon Kecskemétre.

Ez az intézkedés nagymértékben visszavetette a Salgótarján környéki hadműveleteket. Annál is inkább, mert a csehszlovák csapatok, észrevéve, hogy a 6. hadosztály nem üldözi őket, megálltak és beásták magukat…”[78]

„Délután 5 órakor egy cseh páncélvonat futott ki Fülekről Somoskőújfalu felé. A 80. dandárhoz időközben megérkezett 8. sz. páncélvonat tűz alá vette az ellenség páncélvonatát Somoskőújfalu és Ragyolc között.”[79]

Itt viszont már ismét a 8. páncélvonatról szólnak a híradások.

„Fülekről cseh páncélvonat futott ki Somoskőújfalu felé, melyet a 80. dandár 8. sz. páncélvonata Ragyolcnál tűz alá vett és visszavonulásra kényszerített”[80]

1919. május 7.

„Emődön állomásoztunk, honnan Miskolc határáig szemle útra mentünk, de 10h-kor parancsot kapott a páncélvonat, hogy a leggyorsabb menetben Egernek induljon és megérkezése után a parancsnok /Neumann h. parnok / jelentkezzen a 65. Ddr. csoportnál a további parancsok átvétele végett. Dut 1h-kor indultunk Emődről."[81]

„…Május 7-én a páncélvonatnak jelentkeznie kellett Egerben a 65. dandárparancsnokságnál, mert annak a keretébe helyezték…[82]

1919. május. 8.

„Egerben állomásoztunk, hova d. e. 4h-kor érkeztünk. Reggel Neumann parnok helyettes a 65. Ddr.-nál jelentkezett a parancsok átvétele miatt."[83]

---

[78] Szijj Jolán: Salgótarján, 1919
[79] Horváth István: A páncélvonat krónikája Múzeumi Mozaik 1989, Salgótarján.
[80] SALGÓTARJÁNI ESEMÉNYEK 1918-1919 (Adatok, források és tanulmányok a Nógrád megyei levéltárból 53. Salgótarján, 2007) Másfajta had – Salgótarján védelme (1919. április 30.–június 2.) Kronológia
[81] III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919
[82] Horváth Lajos: A III. számú páncélvonat harcai 1918-1919

1919. május 10.

„…A Gácspatak völgyében Osváth Béla volt százados elvtárs parancsnoksága alatt egy különítmény tolandó előre, azon feladattal, hogy a Gács völgyében levő ellenséget megtámadja, és Fülekre bevonulva, az ellenség háta mögött zavart és rendetlenséget idézzen elő. Ez a különítmény a 2-es és 8-as páncélvonatból és a hadosztály rohamszázadából áll, amely a két páncélvonat között vasúti szerelvénybe rakva nyomul előre. Füleket elérve ez a különítmény a rohamszázaddal és a 8-as számú páncélvonattal megszállja Füleket, míg a 2. számú páncélvonat feltartóztatás nélkül Losoncra megy, és oda előrenyomulva támogatja a Polyákovits-dandár[84] *előrenyomulását Losonc felé.*

A Köller-dandár zöme az 53. vadászezred és a salgótarjáni tüzércsoport (2/68., 3/18., 1/101. és 4/101. üteggel) a Polyákovits-dandár előrenyomulásához képest követi Fülekre az Osváth-különítményt, azzal a feladattal, hogy annak szárnyát biztosítsa a netalán Fülek felől előre nyomuló ellenséges erőkkel szemben. A gyors előrenyomulás elősegítésére a vadászezred egy részének számára Salgótarjánban vasúti szerelvény állíttatik készenlétbe…”[85]

„ A 6. hadosztályparancsnokság Losonc irányában való támadásának tervében az Osváth - különítmény 8. sz. páncélvonata megszállja Füleket, mig a 2. sz. páncélvonat feltartóztatás nélkül Losoncra megy és támogatja a fő támadó csoport előrenyomulását Losonc felé. A H/53, zászlóalj visszafoglalta a Karancs-magaslatot.”[86]

Vasúti térkép [87]

1919. május 10.

[83] III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919
[84] Polyákovits Géza alezredes, 6. honvéd gyalogezred.
[85] A 6. hadosztály parancsnoksága intézkedése a Salgótarján felmentésére vonatkozó hadműveletek előkészítéséről
[86] Horváth István: A páncélvonat krónikája Múzeumi Mozaik 1989, Salgótarján
[87] Arcanum Hungaricana Hadtörténeti Intézet és Múzeum

„…A megerősített bányászszázad véglegesen birtokba vette a Karancs magaslatot. A 8. sz. páncélvonat Fülekig, a 2. sz. páncélvonat Losoncig nyomult…”[88]

1919. május 12.

„A 6. hadosztály Losonc és Feled irányában páncélvonatokkal tört előre.”[89]

1919. május 13.

„…Beliczky máj. 13-án vette vissza a parancsnokságot, amikor Budapestről visszatért Hatvanba, ahol a nagyjavításokat végezték a vonaton…”[90]

1919. május 13.

„Reggel 4 h kor Hatvanba érkeztünk. Az ágyús kocsit és a páncél mozdonyt a fűtőházba tolták, hogy a szükséges javításokat elvégezhessék. A mai napon Belicki parnok elvtárs félig gyógyultan visszatért és újra átvette a vonat parnokságát. A nap eseménytelenül telt el."[91]

1919. május 14.

„A Vörös Hadsereg páncélvonatai váratlanul elfoglalták Feledet, ahonnan másnap támaszpontjaikra vonultak vissza. A Vörös Hadsereg főparancsnoksága külön parancsban dicsérte meg a salgótarjáni csatában részt vett csapatokat, kiemelve a 2., 6. és már a honctői harcokban is kitűnt 8.sz. páncélvonat szereplését, és név szerint fejezte ki elismerését Rab Ákos hadosztályparancsnoknak, Bengyel Sándor vezérkari főnöknek és Münnich Ferenc politikai megbízottnak.”[92]

„…Május 14-én a Hadügyi Népbiztosság parancsára a páncélvonathoz érkezett Kuheida Ferenc helyettes parancsnok "elvtárs"…”[93]

„Hatvanban állomásoztunk. Dut 230h-kor a Hünb. parancsára Kuheida Ferenc szak. és h. parnok elvtárs a 3. sz. páncélvonathoz szolgálattételre bevonult. Egyébként a mai nap eseménytelenül telt el."[94]

---

[88] SALGÓTARJÁNI ESEMÉNYEK 1918-1919 (Adatok, források és tanulmányok a Nógrád megyei levéltárból 53. Salgótarján, 2007) Másfajta had – Salgótarján védelme (1919. április 30.–június 2.) Kronológia
[89] Horváth István szerk.: A páncélvonat krónikája. Múzeumi Mozaik 1989/1. szám (Salgótarján)
[90] Horváth Lajos: A III. számú páncélvonat harcai 1918-1919
[91] III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919
[92] Horváth István szerk.: A páncélvonat krónikája. Múzeumi Mozaik 1989/1. szám (Salgótarján)
[93] A napló nem nevezi annak, de bizonyos, hogy ő volt a politikai biztos, a páncélvonat politikai tisztje a III. páncélvonaton.
[94] III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

1919. május 15.

„Hatvanban állomásoztunk, a páncél mozdonyon és a szerelvény mozdonyon nagyobb javítások váltak szükségessé, melyért Belicky parnok Pestre való szállítását kérte, mit meg is kapott. Dut 930h-kor indultunk Pestre Hatvanból."[95]

„…A vörös hadsereg főparancsnoksága május 14-én külön parancsban dicsérte meg a salgótarjáni harcokban résztvett csapatokat, külön kiemelte a 2., 6. és 8. páncélvonat szerelését, és név szerint fejezte ki elismerését Rab Ákos[96] *hadosztályparancsnoknak, Bengyel Sándor*[97] *vezérkari főnöknek és Münnich Ferenc*[98] *politikai megbízottnak….”*[99]

„…Mivel az antant korábbra várt déli támadása elmaradt, a megerősített III. hadtest május 15-én parancsot kapott Miskolc visszafoglalására, amely kiemelt jelentőséggel bírt két okból is: egyrészt Miskolc volt a Tanácsköztársaság egyik legnagyobb ipari, és ezen belül hadiipari bázisa, másrészt a város felszabadítása, mint az északi hadjárat kezdete, a cseh és román csapatok egyesülésének megakadályozását szolgálta (majd az ellenséges gyűrű áttörése után az orosz Vörös Hadsereggel kívántak kapcsolatot teremteni)…”[100]

1919. május 16.

„D.e. 330h-kor Bpesti északi főműhelybe érkeztünk. A d. e. folyamán hozzá kezdtek úgy az ágyús kocsiban lévő 100 lóerős Mercides motor, valamint a páncél és szerelvény mozdonyok és az összes lakó kocsiknak a javításához."[101]

---

[95] III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

[96] 6. hadosztály (parancsnok: Rab Ákos, vezérkari főnök: Bengyel Sándor). A hadosztály állt a 46. és 101. dandárból. Ereje: 7438 db puska, 73 db géppuska, 8 tarack.
Rab Ákos (23. honvéd gyalogezred) alezredest később már a gödöllői *„főhadiszálláson”* Böhm Vilmos hadügyi népbiztossal történt igen súlyos összetűzése miatt azonnal leváltották, s helyébe Polyákovits alezredes, a hadosztály egyik dandárparancsnoka lépett. Aligha ismert tény, hogy Rab Ákos - későbbi igazolási eljárása során megállapítást nyert - szándékában volt hadosztályával Budapest ellen vonulni és a diktatúrát letörni.

[97] Győrffy - Bengyel Sándor vezérkari százados a Tanácsköztársaság idején a 23. majd a 6. hadosztálynál szolgált, később a Szolnokot visszafoglaló I. hadtest vezérkari főnöke. 1919. szeptember 1-től vezérkari őrnagy, 1921-től alezredes vezérkari szolgálatban. A honvéd főparancsnokságon a honvéd vezérkarnál és a hadiakadémián teljesített szolgálat után előléptették ezredesnek, majd vezérőrnagynak. Beosztásait tekintve, a HM anyagi csoportfőnökének helyettese (1930–1935), anyagi csoportfőnöke (1936-1937). Később a honvédelmi minisztériumban osztályvezető, majd a honvédelmi miniszter helyettese, államtitkár (1941. február 11. – szeptember. 15.). Mint rangidős gyalogsági tábornok felsőházi tag lett 1941-ben. Vezérezredesnek 1941. augusztus 1-jén léptették elő. Bárdossy László felkérésére 1941. szeptember 15-től haláláig a közellátásügyi tárcanélküli miniszteri feladatokat látta el.

[98] Münnich Ferenc (Seregélyes, 1886. november 18. – Budapest, 1967. november 29.) jogász, keményvonalas kommunista politikus, miniszterelnök, 1956 után a rendszer második legfontosabb kádere, egyik jelképe, NKVD-ezredes. A Kommunisták Magyarországi Pártja egyik alapító tagja és a Szlovák Tanácsköztársaság hadügyi népbiztosa, illetve a szlovák vörös hadsereg szervezője volt. A tanácsköztársaságok leverése után Bécsbe szökött.

[99] Fogarassy László: A 6. vörös hadosztály és vezetői

[100] Czirók Zoltán: Az első légitámadások Miskolc ellen és a légvédelem kérdése 1919. május-júniusban. A Herman Ottó Múzeum évkönyve 48. (2009) KÖZLEMÉNYEK

[101] III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

A harcokban megrongálódott III. páncélvonatot - több ágyúlövedék találat is érte - 1919. május 15.-junius 5. között Budapesten az Északi Főműhelyben és a Józsefvárosi pályaudvaron javították, illetve szerelték fel.

1919. május 19.

„Del. 10h. 50: Mátramindszent vasúti állomás: A csehek Mátramindszent vasúti állomástól északra ... állást vettek és lövik a páncélvonatot. A páncélvonat lövi őket.

Del. 11h. 17: Kisterenye: nagyobb cseh erők Nádújfalutól nyugatra előnyomulnak, saját gyalogságunk Nemti körüli magaslatokat megszállta, a páncélvonat előttük operál. Páncélvonat-parság, Hinckel, leadta: távírász."

Dut. lh-kor: Páncélvonat: Dandárparság Salgótarján - Kisterenye állomáson át jelenti, hogy egyelőre Nemtit tarthatjuk, a csehek túlerőben előrenyomulnak. Kérek sürgős erősítést. Ungár. Páncélvonatparnok.

Dut. 2h.: Ddr-parnok személyes benyomása: 7. szd. és 8. sz. páncélvonat Nemtitől keletre még tartják magukat. A csehek tényleg túlerőben vannak."[102]

1919. május 19.

„... Tájékoztatásul közlöm, hogy a csehek ma reggel óta Pétervására felől Kisterenye irányába előnyomulnak, és ma déli 11 óráig Nádújfalu és Mátranovák községeket érték el. Kisterenyéből Nemti felé a 6. sz. páncélvonat és az 53. ezred VII. százada nyomul elő...

...Május 18-án megindult a második salgótarjáni csata, amelyben a III. csehszlovák dandár (Angiono olasz ezredes) az 5. hadosztály oldalát támadta. Aznap elfoglalta Zabar—Pétervásár—Szajla vonalát, az oldalszárnyat fedező Aujeský őrnagy különítménye pedig Bélapátfalva felől Egerre támadt. Elérte Felnémetet, útközben egy magyar páncélvonat támadását is visszaverte, este azonban önként visszatért Bélapátfalvára, mivel túlbecsülte az Egernél állomásozó vörös csapatok erejét..."[103]

„... 1919 tavaszán Borossebesnél ütközött meg alakulatuk a beözönlő intervenciós csapatokkal. A segítségükre érkezett VIII. sz. páncélvonat legénysége, a „bőrkabátosok" társaságában, a székely hadosztály katonájaként vett részt a további hadmozdulatokban. Pétervásáránál összecsaptak a csehekkel, majd Zabar irányában Rimaszombatig hatoltak előre..."[104]

„...Május 19-én a 38. (székely) tüzérezred azt a parancsot kapta, hogy – a 32. tüzérezred két ütegével megerősítve – készüljön fel a Miskolc visszafoglalásában való részvételre. A kijelölt csapatok 20-án gyülekeztek a várostól délre. A „Magyarország hadtörténete" szerint

[102] A salgótarjáni csoportparancsnokság feljegyzései a Salgótarján ellen indított cseh támadásról
[103] Fogarassy László: A Sajó-völgy és Rozsnyó eseményei a proletárdiktatúra idején
[104] Nemcsik Pál: Ózd környéki ipari munkásság a mezőgazdaságban

a várost birtokló cseheket meglepte az 1. hadosztály energikus előnyomulása. Váratlanul érte őket, hogy a magyar proletár hadsereg már nagyobb arányú támadó hadműveletek végrehajtására is képes volt.

Árnyaltabbá teszi a képet, ha Szabó Dezső[105] *tüzér őrnagy visszaemlékezését idézzük:*

„…9 órakor érkezett meg a gyülekezőhelyre Landler hadügyi népbiztos, a III. hadtest parancsnoka, aki lelkes beszédben iparkodott vörös katonáit támadásra buzdítani, minden vörös katonának 100 db Memphis cigarettát ígérve, ha még aznap elfoglalják Miskolcot. Ámde bátor hadserege erre nem volt kapható. Egy pár nagyszájú pocakos katona a postászászlóaljból előállott és azzal érvelt, hogy: „Ki hallott még olyat, üres gyomorral támadni, előbb enni akarunk!” Landler tehát kiadta a kemény parancsot: „Előre a mozgókonyhákkal, minden vitéz vörös katonának dupla porció menázsi adassék!” …11 órára mindenki bőségesen megebédelt és mikor Landler hadtestparancsnok ismét lelkes beszéddel immár támadásra serkentette vitéz hadát a jóllakott és megelégedett postások megint előállottak és kijelentették hadvezérüknek, hogy „teli gyomorral nem lehet támadni”, s lefeküdtek az út mentén szieszt-tázni…

A nem túl „lendületes” gyalogság helyett a tüzérségre maradt a csehek kiűzésének feladata. Több adatból is úgy látszik, hogy a kiváló tüzérségi tűz, a 12. páncélvonat aktivitása és némi gyalogsági mozgolódás elég volt a csehek harci kedvének megtöréséhez.

A Szabó őrnagy által kiküldött tüzérségi járőr este 8 órakor jelentette, hogy a csehek Miskolcot kiürítették, ennek ellenére a vörös csapatok csak másnap vonultak be a városba...”[106]

1919. május 20.

„A cseh csapatok elfoglalták Kisterenyét.

A 6. ho. egy zászlóalja valamint két salgótarjáni munkászászlóalj egy páncélvonat támogatásával, kemény utcai harcban kiszorította az ellenséget Kisterenyéről. Megindult az 1. hadosztály munkásezredeinek támadása Miskolc felszabadítására, amelyet a hadosztály 12. sz. páncélvonata igen sikeresen segített elő.”[107]

„…Május 20-án a kora reggeli órákban indították meg támadásukat a magyar csapatok, másnap pedig Miskolc újra magyar kézre került. A Vörös Hadsereg sikereit azonban már a románok sem nézhették ölbe tett kézzel, és május 23-án átkelve a Tisza északi szakaszán és a csehszlovákokkal együtt ellencsapást indítottak Miskolc elfoglalására - ezzel kezdetét vette a második miskolci csata - a három irányból indított ellentámadást azonban a magyar csapatok sikerrel hárították el.

---

[105] Ebben az időszakban e néven csak Szabó Dezső őrnagy, a 23. nagyszebeni h.gy.e. tisztje szerepel.
[106] Gottfried Barna: Kurucok és internáltak. Székelyek a vörös és a nemzeti hadseregben, ill. román fogságban 1919–1920
[107] Horváth István szerk.: A páncélvonat krónikája. Múzeumi Mozaik 1989/1. szám (Salgótarján)

E harcokkal párhuzamosan, 1919 májusának második felétől a román és csehszlovák repülők egyre sűrűbben támadtak stratégiai célpontokat, ennek hatékonysága azonban a rendelkezésre álló repülőgépek és azok teljesítménye következtében csak korlátozott lehetett. Az első ismerteset, amikor ellenséges repülőgép Miskolc városát támadta, május 22-én történt. A jelentés szerint reggel 8 órakor egy ellenséges repülőgép Miskolc vasúti állomására dobott egy bombát.

Ezt követően szinte naponta - akár többször is megjelentek az ellenséges gépek, velük szemben időnként sikereket ért el a rögtönzött magyar légvédelem. Május 23-án például a 2. polní letecká setnina 27.61 jelű Hansa Brandenburg C. I gépe Miskolc környékén egy magyar páncélvonatot támadott, amikor légelhárító ágyú lövedéke találta el. Az erősen megrongálódott gépnek nagy nehézségek árán sikerült visszavergődni a saját vonalak mögé, ahol lezuhant, személyzete, Oskar Vytrzny őrmester pilóta és Hja Svoboda főhadnagy megfigyelő súlyosan megsérült.

Miskolc városát a legsúlyosabb légitámadás május 25-én érte, amelyről a helyi sajtó részletesen beszámolt: „ A repülő reggel 9 óra után jelent meg a város felett és 9 óra 15 perckor dobott le egy bombát - 1-2 perc különbséggel - a Batthyány utcán. Az utóbbi bomba nem tett komoly kárt, mindössze az egyik ház ablakai törtek be. A Hunyadi utcán ledobott bomba már — sajnos — emberéleteket pusztított el. A bomba a villamos vágány mellett esett egy gesztenyefára, amelynek koronáját letépve, a földre zuhant és ott robbant fel. A földben egy méteres üreget vágott. A robbanás helyétől mintegy 30-35 lépésre haladt az úton Löwinger Lajos 24 éves miskolczi lakos, kinek a bombaszilánk koponyáját szétroncsolta. A szerencsétlen ember nyomban meghalt. A robbanás helyétől mintegy 30 lépésre Sik István nagykátai illetőségű egyén állt egy ház kapuja előtt. Mikor a repülő a bombát levetette, megfordult és be akart szaladni az udvarba. Bekiáltott az udvarban lévőkhöz: „Szaladjanak be, mert bombát dobnak! " A következő pillanatban összeesett. Egy bombaszilánk a hátába fúródott és nyomban megölte.

Schwarz Sándor 15 éves fiú olyan súlyos sérüléseket szenvedett a szétrepülő szilánkoktól, hogy a kórházba való szállítása közben halt meg. — Súlyos sérülést szenvedett a fején Soós Károly föerdömérnök, aki éppen lakásának az ablakán a redőnyt engedte fel, mikor a robbanás történt.

Weinberger Sándor 13 éves fiú a fején és lábán szenvedett súlyosabb sérüléseket. Ezenkívül még nyolc-tízen sérültek meg könnyebben. "

A bombavető kiléte kérdéses, bár ismert, hogy a 2. polní letecká setnina egyik gépe aznap felderítő repülést végzett, többek között Miskolc körzetében. A 27.19 jelű Hansa Brandenburg C. I-es repülőgépet Josef Pospísil főhadnagy pilótával és Vladimír Braun főhadnagy megfigyelővel a fedélzetén Miskolc felett váratlanul lövedékek találták el. A támadás egy „bolsevik Phönix típusú gépről" jött, de a megfigyelő-géppuska tüzének fedezete alatt sikerült elmenekülniük…"[108]

[108] Czirók Zoltán: Az első légitámadások Miskolc ellen és a légvédelem kérdése 1919. május-júniusban. A Herman Ottó Múzeum évkönyve 48. (2009) KÖZLEMÉNYEK

1919. május 21. Eger

„A 11. számú páncélvonat az egri védővonalon szétverte a cseheket

— A páncélvonat parancsnoka megsebesült. —

Köszönet a vörös hősöknek. Helvig Vilmos[109] volt tüzérfőhadnagy elvtárs, ki a 11. számú páncélvonat parancsnoka f. hó 18-án délután amidőn az egri védővonal ellen a csehek támadásra készültek, páncélvonatával a csehek állásaiba hatolt, az ellenséget szétverte és támadásukat meghiúsította, mely alkalommal srapnel szilánktól kezén súlyosabban megsebesült. E derék hős parancsnoknak és osztagának hősies magatartásukért a proletariátus nevében Burányi, a 65. dandár politikai megbízottja köszönetét fejezte ki.”[110]

Vezérkari vonat.
Haubrich József, Stromfeld Aurél,
Bőhm Vilmos.

1919. május 20.

„…Apám az első világháborúban a román fronton esett el. Hadiárvaként a vasúthoz kerültem dolgozni. Kísértem a hosszú katonavonatokat a különböző frontokra. Visszafelé a sebesülteket hoztuk. Hamar ráébredtem, értelmetlen ez a háború. Mindenáron meg kell akadályozni, hogy a vágóhídra menjenek az emberek. Felhívásokat, röplapokat csempésztünk a kaszárnyákba. Veszélyes munka volt, halál járt érte…

— Egy hosszú katonavonatot vittünk 1918 őszén Ukrajna felé. Kassa és Eperjes között megállították a szerelvényt. A vonalőr rohant felénk. A boldogságtól sírva kiáltotta: vége a háborúnak! A mi vonatunk már nem ment a frontra, hazajöttünk.

— Miskolcon a vasúti műhely melletti épületben, a „Bunkó”-ban tartották gyűléseiket a munkások. Szervezkedtünk, készülődtünk a régi rendszer megdöntésére. Itt értesültünk arról, hogy 1919. március 21-én kikiáltották a Tanácsköztársaságot. Mikor a tanácskormány elrendelte a Vörös Hadsereg megszervezését, azonnal jelentkeztem.

Miskolc felszabadító harcánál vetettek be először a tűzvonalba.

— A pályaudvaron Landler Jenő és Münnnich Ferenc osztotta ki a fegyvereket. Emlékszem, egy munkás megkérdezte, hogyan harcoljon, hiszen sohasem volt katona.

Münnich Ferenc így válaszolt:

---

[109] Helvig Vilmos főhadnagy, 5. tábori ágyús ezred.
[110] Egri Vörös Újság - napilap 1919/1

„Nézzétek Landlert, ő sem volt katona, mégis ragyogóan irányítja a Vörös Hadsereget!”

Így mentünk mi munkások harcba a proletárdiktatúráért, Kezdetleges fegyverekkel, hatalmas lelkesedéssel.

— A XII -es páncélvonat felderítője lettem. A rombolás és aláaknázás megakadályozása volt a feladatunk...”[111]

1919. május 21. Miskolc

„...A nem túl „lendületes" gyalogság helyett a tüzérségre maradt a csehek kiűzésének feladata. Több adatból is úgy látszik, hogy a kiváló tüzérségi tűz, a 12. páncélvonat aktivitása és némi gyalogsági mozgolódás elég volt a csehek harci kedvének megtöréséhez. A Szabó őrnagy által kiküldött tüzérségi járőr este 8 órakor jelentette, hogy a csehek Miskolcot kiürítették, ennek ellenére a vörös csapatok csak másnap vonultak be a városba…

... idézi Landler Vörös Újságnak adott nyilatkozatát: „Ugyancsak a legnagyobb elismerés hangján kell megemlékeznem a Székely géppuskás különítmény és a Székely ütegek erdélyrészi proletárjairól. A budapesti proletariátus mellett a siker oroszlánésze ezeknek, a proletároknak köszönhető." 23-án a csehek kísérletet tettek a város visszafoglalására. A tüzérség heves működése visszavetette őket. A vörös gyalogság, amelynek előőrsei a cseh támadás hírére elhagyták állásaikat, pánikot keltve ezzel Miskolcon - az eredményes tüzérségi tűz után előmerészkedett és üldözőbe vette a cseheket.

Hogyan értékelte Szabó őrnagy a miskolci ütközetet? „ Miskolc városának és Borsod megye nagy részének visszacsatolása édes hazánkhoz a székely tüzérség babérkoszorújának egy hervadhatatlan virágát képezi, és ha akkor nem azok a fegyelmezetlen és megbízhatatlan vörös csapatok állnak szemben a náluknál még gyávább csehekkel, hanem az újonnan szervezett székely gyalogság, akkor a cseheket sokkal nagyobb területről lehetett volna kiverni. "[112]

1919. május 25.

„A miskolci MÁV műhelyének munkásai az ellenség ágyútüzében állították helyre a megrongálódott 12. sz. páncélvonatot.”[113]

Budapest, május 26-án. A Magyar Távirati Iroda jelenti:

„Május 23-án Miskolcz környékén gyorsan összevont egyesült cseh-román csapatok a legnagyobb lendülettel ellentámadásba mentek át. A harc május 23 és 24-ikén délelőtt elkeseredett hevességgel folyt. Nemcsak a Miskolcz bevételénél részt vett csapatok mutatták itt a

---

[111] Páncélvonaton, a proletárhatalomért. Berentés József emlékezik. Dolgozók Lapja, 1981. március (34. évfolyam, 51-76. szám)

[112] Gottfried Barna: Kurucok és internáltak Székelyek a vörös és a nemzeti hadseregben, ill. román fogságban, 1919-1920

[113] Horváth István szerk.: A páncélvonat krónikája. Múzeumi Mozaik 1989/1. szám (Salgótarján)

proletárfegyelem, öntudat és hősiesség ragyogó példáját, hanem a miskolczi munkásság is, akiket Landler elvtárs úgyszólván pillanatok alatt fegyverzett fel.

Ezen harcokban különösen kitűnt az eddig is dicsőségesen harcoló 12-es számú páncélvonat.

A románok által erdélyi románokból alkotott gyalogezred a harcokban teljesen megsemmisült és csak igen kis töredéke tudott visszavonulni.

Putnok környékén saját csapataink, amelyek a Bükk-hegységen át az ellenséget visszaverték és elérték a Sajó és a Rima völgyet."

1919. május 30.

„…A felsorakozott századok előtt Pogány[114] *néhány buzdító gondolatot mondott. Beszédéből a helyi lap a következőket írta: — „Azért jöttem, hogy megszemléljem azokat a csapatokat, amelyekre már a legközelebbi napokban szükség lesz. A legközelebbi napokban a 44-esek kimennek a frontra, - de nem a demarkációs vonalra, hanem az igazi frontra a csehek, a románok ellen, ahol komoly háború folyik. — Segítőtársai lesznek a dicsőséges budapesti munkászászlóaljaknak….*

…Ezután Pogány hadtestparancsnok megszemlélte az egységek, alegységek foglalkozásait…[115]

„…Tüzérségünknek és előnyomuló gyalogságunknak a legnagyobb szolgálatot tette... Páncélvonat. Szigorú, hideg szó. Nem mindnyájan tudjuk, hogyan is képzeljük magunk elé. Páncélvonat... Parancsnoka Katz Dezső. Vékony, szőke fiú...

— Hajnalban indulunk. Jó napunk lesz... Kissé befűtünk a cseszkóknak.

A tüzérparancsnok Deák Ferenc…[116]

...Elöl lapos, fedetlen páncéllal borított vagon. Az elülső nyílásból ágyúcső agyárkodik. Mögötte páncélozott mozdony. Következik a második páncélos kocsi, négy gépfegyverrel, az ötödik a tetőn. Hátul nyitott kocsi, a másik ágyúval. .. A repülők ellen is géppuska véd...

…A XII. páncélvonat május 20-án indult el Mezőnyékről, Miskolc irányába. Mályinál teremtett összeköttetést a gyalogsággal. A cseh arcvonalon keresztül berobogott a miskolci Tiszai-

---

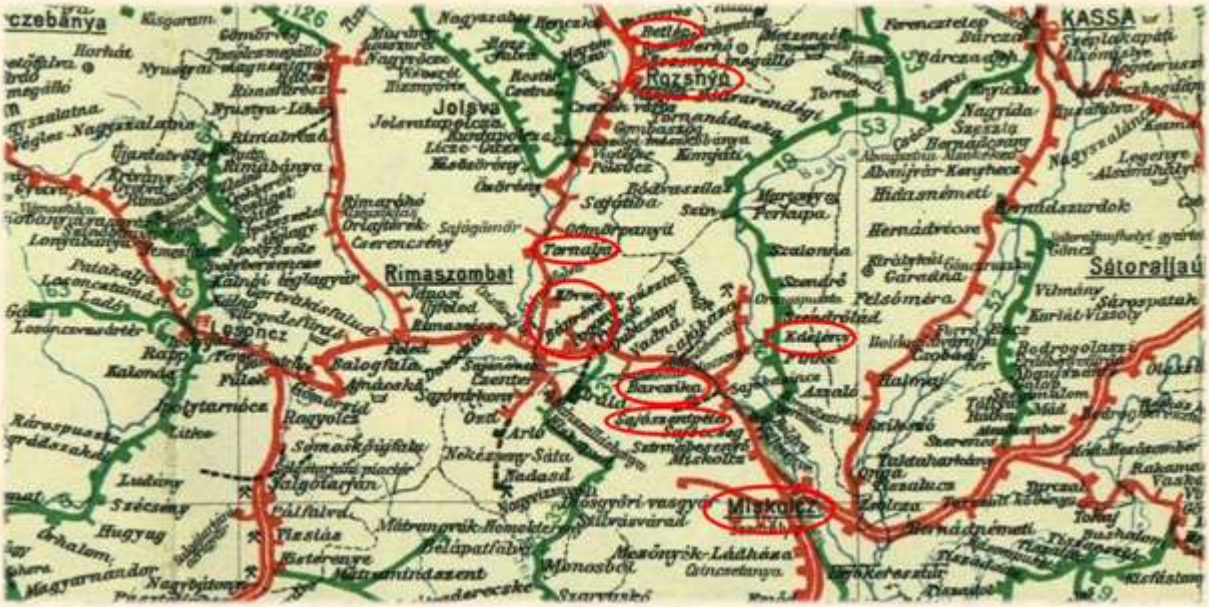
[114] Pogány József hadügyi népbiztos. 1903-ig Schwartz József, Budapest, 1886. november 8. – Moszkva, kommunarkai kivégzőhely, 1938. február 8.) politikus, újságíró, irodalomkritikus, a Magyarországi Tanácsköztársaság egyik népbiztosa, a Kommunista Internacionálé munkatársa, John Pepper néven az Amerikai Kommunista Párt végrehajtó bizottságának tagja. A világháború idején katona, majd haditudósító. Szerepet vállalt a Magyarországi Tanácsköztársaságban: hadügyi, később külügyi és közoktatási népbiztos és a Vörös Hadsereg II. hadtestének parancsnoka volt. Stromfeld Aurél lemondása után lényegében ő lett a hadügy irányítója. A hadügy vezetésében lévő nézeteltérései miatt április 4-én lemondott (a Vörös Hadsereg egy zászlóalja is követelte távozását a hadügy éléről), ekkor öttagú hadügyi kollégium vette át a hadügy irányítását. A Tanácsköztársaság bukása után Bécsbe emigrált.

[115] Andrássy Antal: A somogy—baranyai 44-es dandár szervezése és harcai 1919-ben

[116] Deák Ferenc hdgy, 1918 5. h.gye; if. Deák Ferenc, 1928-ban százados, a m.kir. 9. h.gy.e tisztje; esetleg vitéz Deák Feremc, 1944-ben ezredes a vezérkarhoz beosztva?

pályaudvarra, felderítette, illetve megsemmisítette a cseh ütegeket, majd visszatért, 17 vagonnyi, zsákmányolt cseh felszereléssel. Ágyú- és géppuskatüzével rendkívül hatásosán támogatta a miskolci, majd a város visszafoglalása után a kassai, az eperjesi harcokat. A szerelvény a Szlovák Tanácsköztársaság kikiáltásának idején, Eperjesen tartózkodik…"[117]

A 12. páncélvonat Miskolcra való befutását a csehek természetesen megneszelték és próbáltak ellene tenni is!



„Az Erzsébet kórház mellett cseh ágyúütegek lőttek, Nyék felől várták a páncélvonatot. Mezőnyékládháza irányából közeledett is a XII. sz. páncélvonat. Ekkor a személypályaudvar felől a csehek egy 220. sorozatú mozdonyt teljes gőzzel megindítottak a páncélvonattal szemben. A gurítónál azonban a bátor kocsirendezők sarukat raktak a vágányra, a mozdonyt kisiklatták és a páncélvonat épségben maradt."[118]

A páncélvonat Miskolc környéki harcai alatt többnyire az itteni mozdonyvezetők teljesítettek szolgálatot.

„…. május 23-án koncentrikus ellentámadásra vonultak fel Miskolc visszafoglalására a csehek és románok. Márdárescu tábornok eleget tett Rossi[119] *tábornok megkeresésének, hogy a tokaji hídfőből álló csapatok Radu ezredes parancsnoksága alatt (5 zászlóalj, 5 üteg) Hernádnémeti—Belsőbőcs, valamint Tiszalúc felől három oszlopban támadjanak Miskolc*

[117] Miskolci Napló 1919. június 5-i írásával.
[118] Mohay-dr. Bory-Fojtán: A miskolci fűtőház története (Tóvári József mozdonyvezető emlékei alapján)
[119] A cseh hadosztályokat akkor olasz és francia tisztek vezették. Piccione tábornok valamint az alá rendelt 7. és 6. legionárius hadosztály parancsnokai Boriani, Rossi tábornokok. A 3. hadosztályé pedig francia Hennocque.

keleti és déli szegélye felé. Ha a románok végrehajtják feladatukat, elvágták volna a miskolci magyar csapatoknak vasúti összeköttetését Budapest felé. Azonban éppen ugyanebben az időben a 10. vörös dandár is a Belsőbőcs—Hernádnémeti közti Hernádhíd elfoglalására vonult fel, az észrevétlen rajtaütés tehát nem sikerült. A románok azonban a 81. erdélyi gyalogezred érdeme folytán erős harcok mellett elérték Pusztakemely—Sajólád—Köröm vonalát, de a miskolci házi ezred makacs ellenállása miatt a budapesti vasútvonalat nem érték el. A kora délutáni órákban a 10. dandár a 12. sz. páncélvonattal megerősödve indult ellentámadásra. A páncélvonat beavatkozása pánikot keltett az eddig kiválóan harcoló románok közt (a csehek sem voltak ennyire energikusak) és két löveg, tizenhárom géppuska, számtalan gyalogsági fegyver hátrahagyásával rendetlenül hátráltak a Sajó—Hernád vonala mögé…"[120]

„…Egészen május 30-áig az Ipoly vonala nyugalmi állapotban volt. Két nap múlva Csehszlovákiából eltávozott az olasz katonai misszió, a csehszlovák hadsereg olasz parancsnokait franciák és az egykori osztrák—magyar hadsereg cseh tisztjei váltották fel. A Duna vonala az egész hadjárat folyamán nyugalmi állapotban maradt, mivel egyik hadseregnek sem állt rendelkezésére szükséges anyag a folyam áthidalásához vagy az áthajózáshoz. Amikor május 30-ára virradó éjjel az 1. vörös dandár átlépte az Ipolyt és elfoglalta Kisgyarmat—Párkány vonalát, az esztergomi XVI. határvéd-zászlóalj gyors beavatkozásával megakadályozta az ottani Duna- híd felrobbantását. A párkányi heves harcokba beavatkozott a dunai vörös flottilla és egy páncélvonat is, a Pálmay-zászlóalj[121] *pedig Ipolyszakállosnál Léva felé támadott.*

Június 3-án az 1. vörös dandár túl volt a Garam, Zsitva és Nyitra folyón való átkelésen, és a lakosság nagy lelkesedése mellett bevonult Érsekújvárra, a páncélvonat pedig a csehszlovák fronton áttörve Vágtornőcig jutott, és szerencsésen vissza is tért. Másnap a budapesti 3. vörös gyalogezred éle Tótmegyert és Nagysurányt, a Duna mentén támadó részlege pedig Izsa—Ógyalla vonalát érte el. A vörös páncélvonat Érsekújvárról jutott el Ógyallára, ahonnan Komáromba akart betörni, de Boneau francia őrnagy, a komáromi csehszlovák védőszakasz parancsnoka Gyulamajor közelében kisiklatott egy mozdonyt, amelyet a vörös páncélvonat személyzete a heves tüzérségi tűzben eltávolítani nem tudott, és ezért visszavonult…"[122]

Magyar páncélvonat a Felvidéken, 1919. június[123]

[120] Fogarassy László: Adatok a magyarországi román hadszíntér történetéhez
[121] Pálmay Ernő százados a világháború alatt hadifogságba esett, onnan csak 1918 novemberében tért haza. ő lett a Léván állomásozó honvéd géppuskás tanfolyam utolsóparancsnoka. Amikor az országban kaotikus viszonyok alakultak ki, Pálmay a katonákból és a hozzájuk később csatlakozó barsi és honti polgárokból, diákokból a belső rend fenntartása végett önkéntes alakulatot szervezett.
[122] Fogarassy László: Harcok a Garam mentén (1919. május 30.—június 24.)
[123] Transindex

1919. június 1.

„Lévát — páncélvonatok támogatásával — 1919. június elsején vették birtokukba a Tanácsköztársaság katonái, élükön a helyi vörösharcosokkal, akik elsőként vonultak be a városba, amelynek birtoklásáért az elkövetkező hetekben több ízben is elkeseredett küzdelem folyt. Újvár és Nyitra felől a hetedik, északkeletről pedig a harmadik légió hadosztályai igyekeztek gyűrűbe fogni a várost.”[124]

1919. június 2.

„…Június 2-án a Prignot-csoport ellentámadása Tornaaljára vetette vissza a sajógömöri osztagot. Pujó csoportjának teljes létszámú 8. ezrede Szőlősardóról Rudabánya felé vonult. Ennek következtében június 3-án a 19. vörös ezred Rudabányától Felsőkelecsényre hátrált, és Felsőnyárádtól északra bocsátkozott harcba. Ugyanakkor a 65. dandár sajóvölgyi csoportja elérte Gömörpanyitot, a két zászlóalj pedig a Túróc völgyében Jolsva felé folytatta előrenyomulását. A 8. csehszlovák ezred előretolt helyzetében a lakosság ellenséges magatartása miatt nem tarthatta magát, és kénytelen volt visszavonulni… a magyarok páncélvonat segítségével Csoltóra nyomták vissza katonaságukat…”[125]

1919 májusának utolsó napjaiban települt át a 7. repülőszázad Mátyásföldről Mezőtárkányra, ám az ottani működésük vajmi kevéssé volt sikeresnek mondható. Május 29-én és június 1-jén három felszállás alatt elvesztettek öt pilótát és megfigyelőt (ketten életüket vesztették) baleset vagy bevetés során, köztük a század parancsnokát. Bernárd Mátyást,[126] ezt követően őt Wágner János váltotta az alakulat élén, amely Mezőtárkányról Ongára költözött.

Vasúti térkép Magyarország északi része[127]

[124] Zalabai Zsigmond: Mindenekről számot adok. Hazahív a harangszó
[125] Fogarassy László: A Sajó-völgy és Rozsnyó eseményei a proletárdiktatúra idején
[126] Bernárd Mátyás szds. repülőtiszt, harcolt az I. világháborúban is (4. repülőszázad → FliK 4. pk). Később ezredes. A magyar vitorlázórepülés egyik megteremtője.
[127] Arcanum Hungaricana Hadtörténeti Intézet és Múzeum

A század egyik megfigyelője, Neogrády Sándor[128] visszaemlékezése szerint Ongán az egységnek mindössze egyetlen üzemképes repülőgépe maradt és a személyi állománya is alaposan megcsappant, lényegében újjá kellett szervezni az egész alakulatot, ezért visszavonták őket a fővárosba. Neogrády azonban Ongáról is teljesített bevetést:

„…Felderítésre szállt fel, egyik községnél román üteget vettek észre, mely a magyar rajvonalat lőtte. Egészen alacsonyan repültek. Pilótája mutatta neki, hogy lője géppuskájával a román üteget. Ekkor egy vadászgép jelent meg. Neogrády egy pár pillanatig bizonytalan, de megnyugszik, amikor megpillantja rajta a vörös csillagot, a gép oldalán. A saját vadászgép rácsapott a román ütegre, amelynek személyzete szétrebbent. Ezután Kassa felé repültek, a vasútvonal felett. Amikor Kassa fölé értek, akkor futott be egy páncélvonat szerelvény Kassa vasúti állomására. Ezután visszarepültek Ongára…”[129]

1919. június 4.

A III. hadtestparancsnokság a 12. sz. páncélvonatot Hidasnémetin át Szerencsre irányította a Mádra menő gyalogsági szerelvény kíséretéül.”[130]

„1919. június 5.

A Józsefvárosi p. u.-on állomásoztunk. D. e. 10h-kor parancsot kapott a páncélvonat, hogy alkalmas menetben Tornaljának induljon. Dut 5h-kor indultunk a Józsefvárosi p. u.-ról.”[131]

a 12. páncélvonat legénysége Borsodban, 1919. június[133]

Az újra felszerelt, ütőképes III. sz. páncélvonat 1919. jún. 5-én délután 5 órakor elindult a parancs szerint Tornaljára. A vörös hadsereg északi hadjárata 1919. máj. 30-án kezdődött meg. A magyar csapatok mindenhol visszavonulásra kényszerítették a cseheket, június l-jén visszavették Szendrőt, Tornalját, Lévát és Párkányt. Június 9-én elfoglalták Eperjest, Tőketerebest, Nagymihályt és Tornát. A III. sz. páncélvonat június 6-án Bánrévére érkezett, ahol a 65. dandár parancsnoksága helyezkedett el.[132]

[128] 1918-ban: 4. h.gy.e. fhdgy. Tényleges szolgálat kezdete: 1914. 09. 12. 1944-ben repülő alezredes.
[129] Czirók Zoltán Repülőszázadok Ongán – 1919
[130] Horváth István szerk.: A páncélvonat krónikája. Múzeumi Mozaik 1989/1. szám (Salgótarján)
[131] III. számú páncélvonat naplója 1918-1919
[132] Rónaföli Zoltán: Bánréve és a vasút
[133] Filmhíradók online (919. június, Vörös Riport Film 10. A XII. páncélvonat és vitéz legénysége)

1919. június 5.

„A 12. sz. páncélvonat a Hidasnémeti - Abaújszántó - vasútvonal használhatóságát derítette fel.”[134]

A vörös hadsereg 1919. június 6-án visszafoglalta Kassát a csehektől.

A IV. a. páncélvonat Kassára húzódott, hogy elkerülje a román fogságba esést. Koréh Endre[135] tábori lelkész visszaemlékezése szerint a városban eloszlott a páncélvonat legénysége, otthagyták a vonatot, többnyire Szegedre mentek tisztjei, hogy szolgálatot vállaljanak a szerveződő Nemzeti Hadseregben.

Innentől fogva adatok hiányában homályos a páncélvonat sorsa. A Felvidék kiürítése során a vörös hadsereg 1919. július 2-án hagyta el Kassát. Annyi bizonyos, hogy az erdélyi páncélvonatok 1919 augusztusának első hetében már a Dunántúlon voltak.

1919. június 6.

„Az un. vörös hadsereg visszafoglalta a csehektől Kassát. A páncélvonat [IV.a.] *ekkor, hogy ne kerüljön román kézre, Kassára vonult. Ott sem akart vörös zászló alatt harcolni, ezért tisztjei és legénysége magára hagyta a vonatot és Szegedre szivárgott, hogy támogassa az ottani ellenforradalmi kormányt.”*[136]

A 12. páncélvonat legénysége, 1919. június, Borsod[137]

1919. június 6.

„…Bánrévére d. e. 10h-kor érkeztünk, hol Beliczky parnok a 65 Ddr. parnokságnál jelentkezett, hol azt a parancsot kapta, hogy ebéd után mindjárt a páncélvonattal Királyi[138] *és Tornalja között lévő ellenséges cseh gyalogsági és ágyúállásokat fölkutassa és azoknak el-rendezéseiről pontos jelentést hozzon.*

A parancsnak híven, ebéd után mindjárt elindultunk és kikémleltük, hogy a cseh rajvonal Tornalja előtt van elásva, a cseh ütegek pedig a Tornalját szegélyező hegyek jobb és bal oldalán foglaltak állást. Mindaddig, míg a felderítést végeztük, az ellenség részéről nagy ágyútűznek voltunk kitéve, amely mindjobban fokozódott, a cseh lövegek mind a páncélvonat

[134] Horváth István szerk.: A páncélvonat krónikája. Múzeumi Mozaik 1989/1. szám (Salgótarján)
[135] Koréh Endre (a katonai sematizmus szerint Koréh András) a brassói katonai körzet református honvéd segédlelkésze már 1902-ben. Később sokszor idézzük majd, könyve és visszaemlékezései kapcsán.
[136] Koréh Endre
[137] Filmhíradók online (919. június, Vörös Riport Film 10. A XII. páncélvonat és vitéz legénysége)
[138] Sajószentkirály

közvetlen közelében robbantak, a hátunk mögött lévő terepen a két vasúti sín közé esett löveg nem robbant fel a mi nagy szerencsénkre, így tehát szabad volt a pálya visszafele.

Miután a pontos megfigyeléseket és kutatásokat végrehajtottuk, visszaindultunk, az egész felderítés alatt ugyan páncélvonat ágyúja, valamint a vörös tüzérség a cseh állásokat eredményesen lőtte. Beliczky parnok elvtárs, a jelentést a Ddr. parságnál leadta, mely után másnap korán reggel megkezdődött a csehek ellen a támadás Tornalja irányába…"[139]

„… Június 6-án, azon az emlékezetes napon, amikor a tiszántúli 6. vöröshadosztály diadalmasan vonult be Kassára, a szétvert 19. vörös gyalogezred csapatai Sajókazán és Putnokon gyülekeztek. Szakall hadosztályparancsnok Sajószentkirályon két zászlóalj és egy üteg erejű különítményt vont össze az oldaltámadás megvalósításához, ez azonban az ellenfél szívós védekezése miatt Halombükk — Ördögoldal — Kaszahegy vonalában elakadt.

A Turnalja irányában támadó csapatrészek hasonló okból csak a Sajókeszi — Kövecses vonalig tudtak eljutni, habár a harcot páncélvonat is segítette. Ezért Stromfeld a gödöllői főhadiszálláson aznap 22 órakor elrendelte, hogy a 17. dandár- és a 13. ezredparancsnokság négy zászlóaljjal, — később két üteggel bővült — az 5. hadosztály kötelékébe lépjen, s amint az új erők Miskolcon át az 5. hadosztály körletébe irányította…[140]

1919. június 7.

„…Reggel 4h-kor ébresztő, fölkészültünk és elindultunk a támadás végrehajtására. A páncélvonat a gyalogsági csapatokkal együtt, a csehek rajvonalát megingatta, azok széjjel széledve Tornalja községből kivonultak. Tornalja és Sajógömör között a csehek újra állást foglaltak, a két község között elterülő vasútvonal alatt lévő kis hidakat és négy helyen a vasúti pályát felrobbantották, miután a páncélvonat nem mehetett tovább. A tüzérség és gyalogságunk tovább üldözte a hátráló cseheket, mi pedig azonnal hozzáláttunk a megrongált és fölrobbantott pálya kijavításához…"[141]

„…Június 7-én reggel gyalogsági, tüzérségi és páncélvonat támadás indult Tornalja községnél a csehek ellen. Mivel a csehek felrobbantották a Sajógömör felé vezető vasút alatt a kis hidakat, ezért a páncélvonat itt lemaradt az előrenyomuló magyar csapatok mögött. A következő napokban Tornalja és Sajógömör népének önkéntes segítségével helyreállították a vasutat…"[142]

„… Ezerkilencszáztizenkilenc június hetedikéről nyolcadikára virradó éjjel a csehszlovák csapatok a magyar Vörös Hadsereg támadása elől visszavonulva kiürítették Eperjest. Az

---

[139] III. számú páncélvonat naplója 1918-1919
[140] Fogarassy László: A Sajó-völgy és Rozsnyó eseményei a proletárdiktatúra idején
[141] III. számú páncélvonat naplója 1918-1919
[142] Horváth Lajos: A III. számú páncélvonat harcai1918-1919

utóhad parancsnoka — valami lovasfőhadnagy — mielőtt visszavonta volna, előretolt csapatait a sóvári útról, megparancsolta az állomáson szolgálatot teljesítő vasutasoknak:

— Halálbüntetés terhe alatt el kell pusztítani a pályaudvar minden távíró berendezését és nem szabad megjavítani mindaddig, amíg parancs nem jön rá.

Csak azt felejtette el megmondani a főhadnagy úr, hogy kinek a parancsa, ki adja ki. Így aztán én voltam kénytelen gondoskodni róla. Parancsra tulajdonképpen nem is volt szükség. Csak tisztességtudón megkértem a vasutasokat, állapítsák meg távíró útján, hogyan nyomul előre városunk felé a Vörös Hadsereg. Azt kellett volna látni, micsoda örömmel, buzgalommal láttak munkához! Negyedóra múlva már Abosról jelentették, hogy reggel hatkor az ottani állomásról páncélvonat indul vörös katonákkal Eperjes felé.

Megjöttek hát a régen várt, szabadsághozó vitézek. Nagy néptömeg fogadta őket, vörös zászlók a házakon…"[143]

1919. június 8.

„…Ma, Pünkösd első napján /vasárnap/ lankadatlan és fáradtságot nem ismerő erővel folytattuk a megrongált pályatestnek kijavítását, amin Tornalja és Sajógömör községekből összegyűlt emberek is segédkeztek. Dél fele a készleten tartott és javítás céljául szolgáló sínek, 5 drb. maradványával elfogytak, Beliczky parnok, elvtárs azonnal Bánrévére, onnan pedig le Putnokig és Csizfürdő között lévő őrházaktól a készleteket a pályajavításra elhozta. Ezen a napon dut 8h-kor a lakó kaszárnyát képező Pullmann kocsik Bánrévéről Tornaljára hozattak…"[144]

1919. június. 9.

„…A megrongált pályák kijavításán dolgoztunk. Közben a Sajó folyóig rendbehoztuk, a folyón lévő nagy vas hidat ugyancsak a visszavonuló csehek felrobbantották, amit azonnal javításba vettünk. A községekből önként ajálkozó emberekkel együtt a hidat az összerongált vas anyagoktól megszabadítottuk, talpfákból épített hídlábakkal a hidat alátámasztottuk, síneket újra beépítettük és ezen óriási munka gyors elkészítése után tovább folytattuk az előnyomulásunkat a futó csehek után…"[145]

1919. június. 10.

„…A már megszokott és fölrobbantott kisebb hidak és pályatestek javításán dolgoztunk, mit rendbe hoztunk Bercirkeig. A község mellett folyó Sajón a nagy vashíd ugyancsak felrobbantva volt, a javítást azonnal megkezdtük, a hidat vasúti talpfáiból rögtönözött lábakkal alá építettük, a síneket le raktuk és ennek megtörténte után azonnal folytattuk utunkat to-

[143] Mikulás Beno visszaemlékezése. (Irodalmi Szemle 1959. HAGYOMÁNYAINK: Proletár harcosok emlékeznek)
[144] III. számú páncélvonat harcai1918-1919
[145] III. számú páncélvonat harcai1918-1919

vább. Dut 8h-kor befutottunk a lakosság öröm ujjongása mellett Rozsnyóra, hova a Tornalján állomásozó lakó kocsik is éjjel 2h-kor megérkeztek…”[146]

„….Ennek volt köszönhető, hogy június 10-én délután 8 órakor a III. sz. páncélvonat befutott − a lakosság öröm ujjongása mellett Rozsnyóra…"[147]

1919. június 11.

„…Másnap tovább támadott észak felé a páncélvonat. Veszverésnél a mi gyalogságunkkal találkoztunk, kiket a falut uraló hegyeknek magaslatairól a csehek visszaszorítottak. A páncélvonat megérkezése után ágyúval akcióba lépett, minek folytán az előttük annyira félelmetes szörnyetegnek látásától a csehek két részre szakadva, Dobsina és Igló felé kerestek menekülést. A páncélvonat a helyzetnek felderítésére tovább folytatta útját Betlérig. A csehek megérkezésünk előtt fél órával lógtak meg a lakosság állítása szerint. Betlérről visszamentünk Veszverésre, honnan 25 főből álló, 2 géppuskával felszerelt gyalogságot hoztunk Betlér megszállására. A vasútvonal mentén lévő folyóból a p. v. mozdonyát vízzel felszereltük, azután tovább folytattuk utunkat. Alsósajó és Oláhpatak között a vasúti síneket a csehek fölszedték, mit nem vettünk észre, a tornyos kocsi előtt lévő sín kocsi kisiklott. Azonnal megálltunk, a pályát rendbehoztuk, a kocsit a sínekre visszaemeltük és folytattuk utunkat tovább Dobsinának, mindenütt erősen figyelve a belátható terepet, mit azonban az éles kanyar nagyon hátráltatott. Dobsina előtt 3 km.-nyire a cseheket a jobb oldali hegyháton észre vettük. Ők azonnal ágyútűz alá vették a páncélvonatot, mit mi is erősen viszonoztunk. A helyzetet alaposan kikémlelve és az idő előre haladottsága miatt, minden veszteség nélkül óvatosan visszajöttünk a csehek őrületes ágyúzásából…”[148]

„…Június 11-én a 13. vörös ezred Nagyveszverést, 13-án pedig — most már az új dandárkötelékben — Henczkót foglalta el. Ugyanakkor a 3. sz. páncélvonat Dobsina felé futott ki, de csak Oláhpatakig jutott el, ahonnan háborítatlanul visszatért Betlérre. A 11/13. zászlóalj egyik járőre felderítő útjában Jolsváról Ochtinán és Nagyszlaboson át Feketelehotára portyázott el, majd visszatért. Június 15-ig csak járőrharcok folytak….”[149]

"Reggel 4h-kor ébresztő, felkészülés és azonnal a futó csehek felkeresésére indultunk. Veszverésnél a mi gyalogságunkkal találkoztunk, kiket a falut uraló hegyeknek magaslatairól a csehek vissza szorítottak. A páncélvonat megérkezése után ágyúval akcióba lépett, minek folytán az előttük /csehek/ annyira félelmetes szörnyetegnek látásától a csehek két részre szakadva, Dobsina és Igló felé kerestek menekülést. A páncélvonat a helyzetnek felderítésére tovább folytatta útját Bettlérig. A csehek megérkezésünk előtt fél órával lógtak meg, a lakosság állítása szerint. Bettlértől visszamentünk Veszverésre, honnan 25 főből álló, 2 géppuská-

[146] III. számú páncélvonat harcai1918-1919
[147] Horváth Lajos: A III. számú páncélvonat harcai1918-1919
[148] Horváth Lajos: A III. számú páncélvonat harcai1918-1919
[149] Fogarassy László: A Sajó-völgy és Rozsnyó eseményei a proletárdiktatúra idején

val felszerelt gyalogságot hoztunk Bettlér megszállására. A vasútvonal mentén lévő folyóból a p. v. mozdonyát vízzel felszereltük, azután tovább folytattuk utunkat. Alsósajó ás Oláhpatak között a vasúti síneket a csehek fölszedték, mit nem vettünk észre, a tornyos kocsi előtt lévő sín kocsi kisiklott. Azonnal megálltunk, a pályát rendbe hoztuk, a kocsit a sínekre visszaemeltük és folytattuk utunkat tovább Dobsinának, mindenütt erősen figyelve a belátható terepet, mit azonban az éles kanyar nagyban hátráltatott. Dobsina előtt 3 km-nyire a cseheket a jobb oldali hegyháton észre vettük. Ők azonnal ágyú tűz alá vették a páncélvonatot, mit mi is erősen viszonoztunk. A helyzetet alaposan kikémlelve és az idő előre haladottsága miatt, minden veszteség nélkül óvatosan visszajöttünk, a csehek őrületes ágyúzásából, a megfigyelés és kémlelés eredményét pedig Beliczky parnok elvtárs a Ddr. parságnál le adta."[150]

1919. június 11. (szerda) és június 12. (csütörtök)

„…A csehszlovák 7. hadosztály Léva megszerzésére indított támadást, ezt azonban a 16. gyalogezred, a budapesti 3-as és a honti vadászok, a tüzérség, a 9. számú páncélvonat elhárították, majd visszaszorították a csehszlovákokat a Garam mögé.[151]

„…Frontra indult június 12-én a munkászászlóalj is. A zászlóalj politikai megbízottja Nagy Géza, míg az orvosfőnöke dr. Deák András lett. A zászlóaljjal érkezett a frontra Reichard[152] *őrnagy is, aki a fronton átvette az ezredparancsnokságot. A frontra ment a dandárparancsnok is a szűkebb törzsével, és mintegy három hétig alárendelt egységeinél tartózkodott. A Hajmáskérről útbaindított tüzérezred két ütege, valamint a korábban Dombóváron állomásozott IX. páncélvonat is megérkezett a megjelölt helyre és adott időpontban…"*[153]

„…A következő csehszlovák támadást Léva ellen június 16—17-én hajtották végre, ismét több irányból koncentrikusan. Annak ellenére, hogy a csehszlovák hadsereg ezúttal is nagyszámú friss erőit vetett be, többek között 5 francia repülőgépet is, a 3. és a Garam mellé rendelt 4. vörös hadosztály teljes Garamszentbenedek—Léva—Zselíz vonalon visszavonulásra kényszerítette az ellenfelet. A lévai harcokban a Vörös Hadsereg alakulatait hathatósan támogatta a 8. és 9. számú páncélvonat. A tervezett harmadik csehszlovák támadásra június húszadika után, tekintettel a nemzetközi helyzetre és a fegyverszüneti tárgyalásokra, már nem került sor. Ennek ellenére történtek még kisebb összecsapások, és június 24-ig még mindkét oldalon folyt az erősítések összevonása Léva környékén…"[154]

1919. június 12.

---

[150] III. számú páncélvonat naplója1918-1919

[151] Nyitráról a 7. csehszlovák hadosztály Kieffer-dandára Léva felé támadott. Június 11-én már a lévai vasútállomást is elfoglalta, azonban a Pálmay-zászlóalj és a 9. páncélvonat olyan hevesen védekezett, hogy a Kieffer-dandár csapatai, még géppuskáikat is otthagyva, Csiffárra vonultak vissza.

[152] Talán, Reichard József alezredesről van szó. (32. honvéd gyalogezred.)

[153] Andrássy Antal: A somogy—baranyai 44-es dandár szervezése és harcai 1919-ben

[154] Tesák Péter: A magyar Vörös Hadsereg harcai

„…Másnap a páncélvonat gyalogsági beavatkozás nélkül kifutott Dobsina irányába, melynek határán tüzérségi párbajt vívott a csehekkel. Ezalatt érkezett a parancs, hogy Rozsnyóról azonnal induljon a kijelölt új frontszakasz felé…”[155]

„…Reggel korán felkészülve kimentünk a cseheknek megtámadására. Mindkét részről erős ágyútüzek voltak. Gyalogsági beavatkozásra nem került sor. Felderítés után dut 1h-kor visszajöttünk Rozsnyóra. A délután hátra lévő óráit az előző napok harcainak és fáradozásainak kipihenésére kaptuk."[156]

1919. június. 13.

„…A mai reggel újra a páncélvonat kifutott, hogy Dobsinát megközelíthesse és a várost birtokba vegye. A város bejáratánál övező magaslatokról, a csehek erős ágyútűzzel árasztották el a vasúti pályát és a páncélvonatot, amit a páncélvonat tüzérsége, Beliczky parnok elvtárs vezetésével hatásosan lőtt. A cseh ágyuk elhallgattak, de később még erősebben kezdték. Semmi kárt azonban nem okoztak. Míg a páncélvonat harcban volt, addig parancsot kaptunk, hogy felsőbb parancsra teljes szerelvénnyel Ipolyságra induljunk. A páncélvonat visszajött Rozsnyóra, hol Kuheida helyettes parnok elvtárs közölte a fent említett parancsot Belicky parnok elvtársnak. Dut 6h-kor indultunk Rozsnyóról az új frontszakasz fele…"[157]

„…Június 13-án a 17. dandár páncélvonata Oláhpataknál áttörte az ellenséges frontot, a 13. gyalogezred pedig elfoglalta Nagyveszverést. Mivel a csapatok a nehéz erdős-hegyes terepen folyó harcokban kimerültek, három napos hadműveleti szünet következett. Ez alatt azonban Prignot francia őrnagy Dobsinánál nyolc zászlóaljat és öt üteget vont össze. A mikor június 16 -án a 13. ezred Dobsina felé elindította támadását, már túlnyomó erejű ellentámadással került szembe, amely gyalogságban kétszeres, tüzérségben meg éppen ötszörös fölényben volt. A 13-asok egy ideig megvetették a lábukat a betléri magaslaton, de átkarolás miatt Betlért fel kellett adniok. A Sajóházán levő 17. dandárparancsnokság is majd nem fogságba esett. Az utóvéd részben már pánikban menekült Rozsnyó felé. Egy őrnagy néhány közlegénnyel és hat tiszttel Sajóháza északi szélén egy házból tüzelt az ellenségre, hogy a hátráló vörös csapatok rendbe szedhessék magukat és a tüzérség új állásba mehessen. A támadók a házat teljesen körülzárták és felszólították a védőket, hogy adják meg magukat, ők azonban az utolsó töltényig védekezve, hősi halált haltak. A csehszlovák parancsnokság az elesett tiszteket közös sírba temettette a sajóházi temetőben és csehnyelvű sírkövet is állíttatott nekik. A felirat tévesen mondja, hogy a 12. magyar gyalogezred elesett tisztjei nyugszanak ott, mert ilyen gyalogezred Rozsnyónál nem harcolt. A sírkövön az alábbi nevek olvashatók: Grosz J.[158] *százados, Valkó Z.*[159] *főhadnagy, Voget E.*[160] *főhadnagy, Kinderman (talán*

[155] Horváth Lajos: A III. számú páncélvonat harcai 1918-1919
[156] III. számú páncélvonat naplója 1918-1919
[157] III. számú páncélvonat naplója 1918-1919
[158] Grósz Jakab, 1918-ban a 7. h.gy.e. tisztje, főhadnagy.
[159] ?
[160] Vogel Emil, 1918-ban a 29. h.gy.e. tisztje, főhadnagy.

Kindernay ?[161]) főhadnagy, Neupauer P.[162] hadnagy, Palkovics[163] hadnagy. A mellettük nyugvó vörös katonák sírdombjairól már jórészt hiányzanak a keresztek, 1953-ban még láttam Rózsa János nevű közlegény fejfáját. (Az őrnagy holttestét családja elvitette.)

Rozsnyó még június 16-án a csehszlovák csapatok kezébe került. A 13-asok ez után június 24-ig váltakozó kimenetelű harcokat vívtak Pelsőc környékén. Rozsnyót ugyan nem foglalták vissza, de az itt harcoló ellenséget a Tornánál küzdő 10. dandárral együtt annyira lekötötték, hogy képtelen volt nagyobb tartalékot létesíteni, hogy azzal beavatkozzon a kassai csatába. Amikor június 24-én a 13. ezred előtt kihirdették, hogy az északi fronton a harcoknak vége, a katonák kis híján fellázadtak, mert tovább akartak harcolni. A csehszlovák oldalon küzdő 67. eperjesi gyalogezred részben a Szlovák Tanácsköztársasággal érzett együtt….”[164]

1919. június 14.

"…Utunkat tovább folytatva Miskolcra érkeztünk, hol a nagy mozdonyon lévő javításokat kijavították. Dut 9h-kor folytattuk utunkat tovább..."[165]

Stromfeld Aurél, vezérkari főnök, június 12-én adta ki a parancsot a Kisalföld visszafoglalására indítandó hadművelet előkészítésére.

A III. sz. páncélvonat 1919. jún. 13-án délután 6 órakor indult el a Kisalföld Dunától északra lévő részének felszabadítására nyitott frontra.

Az ismételten nagyjavításra és felszerelésre szoruló III. sz. páncélvonatot Miskolcon és Újpest-Rákospalota állomásokon tették rendbe.

1919. június 16.

„ …Június 16-án Párkánynánára, majd Muzslára gördült a páncélvonat...[166]

1919. június 17. (kedd)

„A csehszlovák csapatok továbbra is erőfeszítéseket tettek a támadás folytatására. Ezek az erőfeszítések azonban jobbára eredménytelenek maradtak, egyrészt a katonák kimerülése, másrészt a Vörös Hadsereg csapatainak ellenállása, tartalékainak bevetése következtében… Mivel a csehszlovák hadsereg az egész arcvonalon folytatta a támadásait és semmi jelét nem mutatta annak, hogy figyelembe kívánja venni Clemenceau-nak a hadműveletek kölcsönös beszüntetésére vonatkozó felhívását, június 17-én az V. hadtest bal szárnyán elhelyez-

[161] Kindernay Tivadar, 1918-ban a 16. h.gy.e. tisztje, főhadnagy.
[162] Neubauer Gyula, 1918-ban a 19. h.gy.e. tisztje, hadnagy. Neubauer László, 1918-ban a 28. h.gy.e. tisztje, hadnagy.
[163] Palkovits Árpád, 1918-ban a 31. h.gy.e. tisztje, hadnagy.
[164] Dr. Fogarassy László: Pozsony és a proletárdiktatúra
[165] III. számú páncélvonat naplója 1918-1919
[166] Horváth Lajos: A III. számú páncélvonat harcai 1918-1919

kedő 8. hadosztály megkezdte előrenyomulását Érsekújvár irányában, hogy az ellenség Lévára nehezedő nyomását csökkentse. A hadosztály fő oszlopa Ölved, Nagysurány irányába indult meg azzal a céllal, hogy Érsekújvárt északról elvágja Mittelhauser Lévával szemben felvonultatott főerőitől. A hadosztály egy ezrede két páncélvonat támogatásával a Párkány – Érsekújvár vasútvonal mentén nyomult előre, egy erősebb csoport pedig Ógyalla irányában támadott…

…Eperjestől ÉNY-ra a 12. sz. páncélvonat több ellenséges csoportot szétugrasztott.”[167]

„…Délután 1h-kor a p. v. Kürt állomáson keresztül ment, folytatva tovább az ellenség üldözését. Kevéssel később a mi rajvonalunkba ért, hol támogatta hatásosan a gyalogságunkat. A p. v. újra látásától a csehek futásban kerestek menedéket. A vasúti pályát visszavonulásukkor itt is nagyon megrongálták. Késő este érkeztünk Perbete községbe, hol a visszavonulókat erős ágyútűzzel árasztottuk el…"[168]

„A szerelvényünket Muzslán hátrahagyva, a p. v. reggel 8h-kor Kisújfalunál harcba bocsájtkozott a csehekkel. A cseh tüzérség energikusan lőtte páncélvonatunkat, mit mi is hatásosan viszonoztunk oly annyira, hogy hátrálni volt kénytelen, de nem sokáig. A vasúti pálya a csehek által minden 150-200 m.-re fölrobbantva volt, minek folytán a mi gyalogságunk saját magára volt utalva. Gyalogságunk lépésről lépésre szorította vissza a cseheket, mi pedig a megrongált síneken dolgoztunk.

Délután 1h-kor a p. v. Kürt állomáson keresztül ment, folytatva tovább az ellenség üldözését. Kevéssel később a mi rajvonalunkba ért, hol támogatta hatásosan a gyalogságunkat. A p. v. újra látásától a csehek futásban kerestek menekvést. A vasúti pályát visszavonulásukkor itt is nagyon megrongálták. Késő este érkeztünk Perbete közelébe, hol a visszavonulókat erős ágyú tűzzel árasztottuk el."[169]

Érsekújvár, 1919[170]

1919. június 19.

„A szerelvényünk Kürtön állomásozott, míg a páncélvonat korán reggel kifutott.

[167] Horváth István szerk.: A páncélvonat krónikája. Múzeumi Mozaik 1989/1. szám (Salgótarján)
[168] Horváth Lajos: A III. számú páncélvonat harcai 1918-1919
[169] III. számú páncélvonat naplója 1918-1919
[170] novezamkyfotoalbum.sk

A délután folyamán az állomás fölött egy ellenséges repülő keringett, 4 bombát dobott le, egyik a szerelvényünk közvetlen közelébe esett, szerencsére azonban semmi kárt nem okozott."[171]

„ ...A Kaposvári Munkászászlóalj katonáit hadosztályparancsnoki dicséretben részesítették a június 19-i ütközetben tanúsított példás magatartásukért. A visszaemlékezések tanúsága szerint a század katonái még a legnehezebb helyzetekben is le tudták küzdeni a harcok során sokszor elkerülhetetlen megtorpanást, pánikot. ..

A század nagy próbatétel elé került a Bajcs elfoglalásáért folytatott harcokban. Bajcs az érsekújvári vonal egyik kulcspontja volt, ezért az ellenség nagyon megerősítette tüzérséggel és egy páncélvonattal, melynek bevetése végeredményben eldöntötte a harc sorsát. A páncélvonat tüzével szinte az egész támadási területet pásztázni tudta. Adorján József elképzelése az volt, hogy felrobbantják az ott levő vasúti hidat, így a páncélvonat mozgási területe leszűkül és mód nyílik arra, hogy a zászlóalj egy lendületes rohammal elfoglalja Bajcsot. Pusztai Gazda Jenő kapott parancsot az akció megszervezésére és végrehajtására, ő azonnal ki is jelölt egy robbantó különítményt és tisztázta velük a végrehajtandó feladatot. Az események azonban mégsem az elképzeléseik szerint történtek. Alighogy a különítmény elindult — az összműködés kellő megszervezésének hiánya miatt -—- perceken belül a zászlóalj támadásba lendült. Így a robbantó különítmény nem tudta feladatát végrehajtani. A páncélvonat teljes fegyverzetével: ágyúkkal és géppuskákkal lőtte a nyílt terepen rohamozó vöröskatonákat. Így történhetett, hogy dacára a katonák hősiességének, egész napos tűzharcban sem tudták Bajcsot elfoglalni…[172]

1919. június 20. (péntek)

„Az V. hadtestnél a 4. hadosztály két csoportja folytatta előrenyomulását a Garam völgyében, illetőleg Nyitra irányában. A hadosztály bal szárnyán nem történt különösebb esemény. A 8. hadosztály egy osztaga behatolt Érsekújvárra, de egy páncélvonat[173] *tüzének hatására visszavonult. A 2. hadosztály beérkezett a kijelölt felvonulási körzetbe. A bekövetkezett események miatt azonban lényeges szerepet már nem játszhatott… ”*[174]

„ ...Június 20—22 közt a 3. dandár ellentámadást intézett az ellenséges hídfők ellen s e harcok közben Destrémeau tábornok tüzérségi lőszere teljesen elfogyott. A románok két vasúti kocsival küldtek neki lőszert, ezzel Destrémeau június 23-án újra támadt, hadosztályának északi szárnya megközelítette Gálszécset és Tőketerebest, a déli szárny pedig elérte Málca—Abara vonalát. Gálszécs és Tőketerebes közt a vasúti összeköttetés megszakadt. A megindult magyar ellentámadás kapcsán a 4. sz. páncélvonat merész áttörést hajtott végre Tőketerebesről Gálszécs felé, hogy az összeköttetést helyreállítsa, azonban visszatérni nem

[171] III. számú páncélvonat naplója 1918-1919
[172] A Tanácsköztársaság Somogyban (Kaposvár, 1969) I. fejezet. Előadások. Borus József: A Tanácsköztársaság katonapolitikája
[173] Itt az a furcsa helyzet állt elő, hogy a csehek egy tőlünk korábban elzsákmányolt páncélvonattal avatkoztak a harcokba. (Ez lehetett a korábbi II, VI, vagy VIII. páncélvonat, esetleg azoknak részei)
[174] Tóth Árpád: A Magyar Tanácsköztársaság Vöröshadseregének északi hadjárata

tudott, mivel mögötte a síneket fölszedték. Megjelent egy másik vörös páncélvonat is, hogy társát kiszabadítsa, de az erős ellenséges tűzben június 24-én reggel 5 óráig — amikor beállott a fegyverszünet — nem tudta helyreállítani a síneket. Ekkor Kassáról a fegyverszünet ellenőrzése végett három tagú amerikai tiszti bizottság érkezett a helyszínre, amely salamoni ítéletet hozott: a 4. sz. páncélvonatot cseh hadizsákmánynak nyilvánította, a másikról pedig — amelynek a száma az iratokból nem volt megállapítható —- úgy döntött, hogy visszatérhet a magyar vonalak mögé…"[175]

"Kürtön állomásoztunk. Az ellenséges repülő úgy délelőtt, mint délután meglátogatott, mindkét ízben bombát dobva le, de célt tévesztve semmi kárt nem okozott."[176]

Június 24-én katonai zendülés tört ki Budapesten: a flottilla hajói a Dunáról lőtték a népbiztosok szálláshelyéül szolgáló Hungária Szállót (korabeli elnevezéssel Szovjetházat), s a ludovikás tisztnövendékek is fellázadtak. A zendülést a tanácskormány kegyetlenül elfojtotta. A harcok Budapesttől délre, a Duna két partján még három napig folytatódtak, de a fellázadtak a túlerővel szemben ott is vereséget szenvedtek. Dunapatajon a Tanácsköztársaság ellenesek közül számosan életüket vesztették, sokan az utólagos megtorlásban! A Kalocsa környéki parasztfelkelést a Vörös Hadsereg és a *„Lenin-fiúk"* véresen megtorolták, néhány felkelőt nyilvános módon felakasztottak, és az akasztáson részt vevő tömegbe is lőttek. Ezt követően az akasztottakat végighurcolják egész Kalocsa területén, elrettentésnek használva a meggyalázott holttesteket. Egyes források szerint ezt követően újabb lázadások kezdődtek meg, és a Lenin-fiúk fellépése már közel sem volt olyan hatékony, mint az első alkalommal. Végül a Vörös hadsereg hatékony fellépésének köszönhetően leverik a felkelés második és egyben utolsó fázisát is.

Clemenceau francia miniszterelnök június közepén jegyzéket intézett a Kormányzótanácshoz, amelyben közölte Magyarország északi és keleti határait, és követelte, hogy a Vörös Hadsereget északon vonják vissza e határok mögé. Cserében a románok ki fogják üríteni a Tiszántúlt. A proletárdiktatúra vezetői – hosszas vita után – elfogadták a javaslatot.

A különböző követelésekkel fellépő antant-jegyzékek közzététele azonban nagyban rontotta a vörös csapatok harckészséget ezekben a napokban. Előfordult, hogy jún. 22-én a 8. ezred megtagadta a támadásra kiadott parancsot. Június 23-án ideiglenes fegyverszünet jött létre az un. tanácsköztársaság és Csehszlovákia között. Ekkor abbamaradt a magyar csapatok sikeres előnyomulása.

1919. június 29.

„… 1919. június 29-én a Kassai Vörös Újság közzéteszi a szlovák vörös hadsereg mozgósítására vonatkozó, plakátok útján is közhírré tett parancsot, két nap múltán azonban

---

[175] Fogarassy László: Adatok a magyarországi román hadszíntér történetéhez
[176] III. számú páncélvonat naplója 1918-1919

megkezdődik a vörös csapatok visszavonulása a békekonferencia által megállapított határok mögé. Kassát legutoljára július 4-én 15 óra után a 12. sz. páncélvonat hagyta el.…”[177]

„…A III. sz. páncélvonat június 29-én Perbete állomásról délután 3 órakor indult parancs szerint Budapestre és este 11 órakor érkezett meg Szobon-Vácon át a Nyugati Pályaudvarra…”[178]

1919. június 30.

„Az un. vörös hadsereg megkezdte a Felvidék kiürítését.”[179]

„… Miskolcon, julius 31-én teljes volt a felfordulás. A vörös összeomlás hire már a levegőben szállt, rémhírek, mesék, óhajtások való tényékké váltak az izgatott és hiszékeny emberek előtt. A városba egyre jöttek minden irányból a szétbomlott vörös csapatok s nagy kavarodásban keresték az egérutat. .. — Persze, mert már jöttek a vészjelentések:

— Az oláhok Kaál-Kápolna előtt lövöldöznek.

— Szerencs felől is jönnek!

— A csehek is mozognak. Uj megszállás előtt áll Miskolc!

Minden ilyen hír után hevesebb lett a miskolci pályaudvarokon az ostrom. Mint egy láthatatlan polip, ragadta meg a lelkeket a pánik.

— Menekülni, menekülni!

A székely dandár fölött Verbőczy százados vette út a parancsnokságot.

Székelyeit be akarta vaggoniroztatni, hogy Budapestre vigye rendfentartónak a kommün összeomlása után.

A vörösek megtámadták ugy, hogy géppuskákkal kellett őket szétszórni.

Ekkor két zászlóalj gyalogmenetben indult el Nyék-Ládházára.

Itt húzódott meg a III. vörös hadtest parancsnoksága s ide gyülekeztek a politikai megbízottak.

A székelyek nem tétováztak, — egy-kettőre szétverték mind a két társaságot.

A székely csapatok még mindig remélték, hogy vasúton el lehet jutni Budapestre, hogy nemzetiszínű katonaság vehesse kezébe a rend fentartását.

Nem sikerült. A pálya bejárására kifutó páncélvonat augusztus 2-án megállapította, hogy a vasútvonal el van vágva.

---

[177] Fogarassy László: A 6. vörös hadosztály és vezetői

[178] Horváth Lajos: A III. számú páncélvonat harcai 1918-1919 (Itt megszakad a napló, tovább már nem írták, mert a következő lapok a helyükön vannak, nincsenek kitépve.)

[179] Koréh Endre

A székelyek erre előhozták a nemzetiszínű lobogókat és sorakoztak. Alig indult meg a kis sereg, egy budapesti vörös csapat — a zászló miatt megtámadta!

Ezek igazán nem tudták, mit cselekesznek. Hiszen ekkor már végérvényesen meg volt bukva a kommün s a vörös rongy lehullott a sárba, amelyből kiemelték ...

A góbék egy pillanat alatt lehűtötték a vörös haragot: működésbe hozták a géppuskákat és szabad lett az út.

Erőltetett menetben, a Bükk-hegység déli lábánál Eger felé vonultak a székely csapatok. A parancs igy szólt:

— Egeren át Vácra!

A székelyek büszkén, bátran vitték Verbőczy mellett a drága nemzeti lobogót. Aranyos, Sály, Szomolya ámuló szemekkel, mint egy gyönyörű álmot nézte a harcedzett székely atyafiak háromszínű zászlaját. Hát mégis lesz újra magyar világ…!

Alig hagyták el Szomolyát, megtudta Verbőczy, hogy Eger már meg van szállva... Ott vannak az oláhok Dobó városában!

Szeme felcsillant. No, öreg Eger vára, láttál már török futást, most megláthatod, hogyan fut az oláh bocskor!

A Cs . .. és Br... ütegek azonnal állásba vonultak. Egy pár perc múlva a pályaudvaron, egy épen kirakodó oláh zászlóalj közé bevágott a gránát ... A másik a pályaudvar épületeit csapta meg.

Holt-halálos ijedelemmel futottak az oláhok, ugy, hogy mire a székely csapatok szóba állhattak volna velük, már Füzesabony felé repültek. Ugy kellett utánuk küldözni ágyúval az üzenetet...”[180]

1919. július 2.

„ Kassát elhagyták a vörös csapatok.”[181]

A III. sz. páncélvonat naplója 1919. június 29-én este 11 órakor megszakadt, mégis meg kell említenünk egy eseményt, amelyiknek résztvevője valószínűleg a III. sz. páncélvonat volt. Isaszegen a Topolyos nevű részen 1919. augusztus 3-án Hatvan felől érkezett vöröskatonák rajvonal védelemre ásták be magukat. Előzőleg Szentkirály pusztáról lovas küldönc

[180] Koréh Endre (A székely dandárparancsnokság Verbőczy százados vezérlete alatt 31 tarack-hegyi és tábori ágyúval rendelkezett. (Sz . .. százados vezetése alatt a Cseh üteg, Csi.. üteg, K . . üteg, L . . üteg és Br .. üteg). A J. százados parancsnoksága alatti 21. ezredből egy utász-század II. . főhadnagy, egy roham-század Sz . . tiszthelyettes vezetése alatt, — a már 22. sz. ezredből B . . főhadnagy parancsnoksága alatt a B . ., T . és P. zászlóaljak állottak. Ütegenként 2—4 géppuskájuk volt. A törzshöz B. főhadnagy segédtiszt, Sz. százados és K. alhadnagy élelmezők. K. őrmester, B. tizedes, K. hadapród, L. L. tiszthelyettesek, G. lovász, stb. tartoztak. — Az összes géppuskák száma 120 drb, a lovak száma 1200 drb, az élelmezési létszám pedig körülbelül 3500 ember volt. A trén kórházzá volt alakítva és ez hozta el tűzön, vizén a sebesülteket, hogy oláh kézbe ne kerüljenek. (Mint adalékot jegyezzük fel, hogy az erdélyi páncélvonatok O . . F . . H .. századosok és D.. főhadnagy vonatai ekkorra már az erdélyi kórházvonattal együtt túl a Dunán voltak.)

[181] Koréh Endre

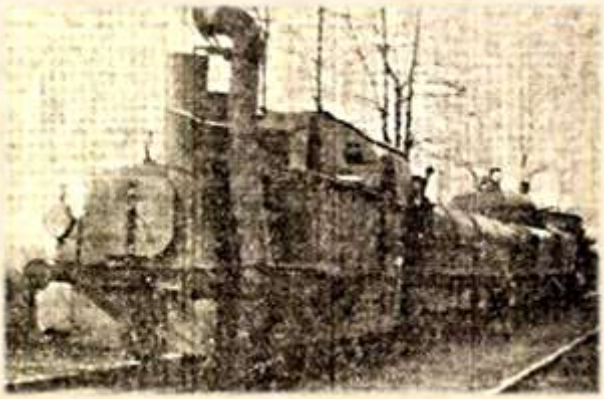
hozta meg a hírt a faluba, hogy a Tápió vidékéről román csapatok közelednek. Az isaszegi állomásra beállt egy páncélvonat, amelyikről négy zsák acél tüskét szórtak a rajvonal elé, melyeket abban az időben, a MÁVAG-ban és a Ganzban gyártottak. A páncélvonat katonái maguk is a rajvonalba jöttek géppuskákkal és lőszeres ládákkal.

A román lovasság támadását, mely elakadt az acél tüskéken, többször visszaverte az egymás mögött fekvő két rajvonal, mígnem a román tüzérség is bekapcsolódott a harcba. A románok legázolták azután a helyi Isaszegiekből is szerveződött ellenállást. A páncélvonat továbbhaladt Pest felé.

Feltételezhetően a III. sz. páncélvonat kései akciójáról van szó. A naplója mellett megőrzött fényképek közül az egyiknek a párja, ugyanannak a felvételnek még egy kópiája került elő péceli hagyatékból. Varga Mihály, péceli helytörténész állítása szerint a páncélvonatról a kép a régi péceli vasútállomáson készült, amelyik nem a mostani helyen állt. A két azonos fénykép alapján feltételezzük, hogy a III. sz. páncélvonat még 1919. aug. 3-án is védte a hazát a román ellenséggel szemben.

Június 30-án az antant követelésének eleget téve megkezdődött a Felvidékről való visszavonulás, ugyanakkor a román csapatok nem mozdultak a Tisza mellől.

A sikeres északi hadjárat ellenére a Tanácsköztársaság támogatottsága fokozatosan csökkent. A kommunisták elfogadták a franciák által kínált egyezséget, a Clemenceau-jegyzéket. Ez felháborított több katonát és a főtisztek jelentős részét. Tapasztalt katonák révén tudták, hogy az északi hadjárat jelentős áldozattal járt, s ha feladnák az északi területeket és ezzel együtt a Szlovák Tanácsköztársaságot, az rendkívül demoralizálóan hatna a hadseregre.



Pécelen készült fénykép a III. páncélvonatról, 1919. augusztus eleje[182]

A morálisan meggyengült katonaság megbízhatatlanná vált, lázongott, s a külpolitikai helyzet rendkívül kedvezőtlen volt. Többen fenyegetőznek, hogy lemondanak, vagy dezertálnak, ha a kormány elfogadja az ajánlatot. Sokan beváltották a fenyegetésüket, Stromfeld lemondott, s a július 20-án indult offenzíva a Tiszántúl felszabadítására kudarcba fulladt. Böhm Vilmos is lemondott hadseregfőparancsnoki tisztéről, és bécsi követi kinevezést kapott. Velük együtt tömegesen távoztak a főtisztek és altisztek. Sokan megszöktek, vagy egyszerűen hazautaztak, a Vörös Hadsereg tiszti állománya meggyengült, a katonaság létszáma megcsappant. Mivel a románok nem akartak visszavonulni, ezért a kommunisták támadást erőltettek, méghozzá úgy, hogy az el-

[182] Pest Megyei Hírlap, 1988. március (32. évfolyam, 51-77. szám) *„... Egy valódi páncélvonat a visszavonuláskor áthaladt, illetve megállt Pécelen is. A fényképfelvétel ekkor készült. (Az eredeti Varga Mihály péceli helytörténész gyűjteményében található.) A képen jól látható, hogy ez egy vastag páncélzatú, nagy tűzerejű, forgótornyos páncélvonat volt. Elöl- hátul egy-egy mozdony, közöttük két kocsiban az ágyú és a géppuska…”*

lenség többszörös túlerőt képviselt. A tiszántúli ellentámadás pillanatok alatt összeomlott. A román csapatok megindulása a főváros felé előrevetítette a Tanácsköztársaság bukását.

Július 23-án Bécsbe érkezett Böhm, ahol – a magyar szociáldemokrata pártvezetőség tudtával és beleegyezésével – megegyezett az antantmissziókkal a tanácskormány eltávolításáról. A párizsi békekonferencia Ötös Tanácsa ennek alapján egy nyilatkozatot adott ki, amelyet a Népszava július 30-i száma közölt. Ennek lényege az volt, hogy az antant csak akkor hajlandó élelmiszert szállítani, a blokádot megszüntetni, és békét kötni, ha neki megfelelő új kormány alakul.

Kun Béla július 27-én és 30-án táviratban kérte a moszkvai pártvezetést, 30-án személyesen Lenint, hogy nyisson frontot Besszarábiában a románok ellen Július 31-én olyan válasz érkezett, hogy az ukrajnai helyzet miatt a tehermentesítő támadást nem lehet azonnal elindítani. Július 29-30. között a románok átlépték a Tiszát és megindultak Budapest felé. Július 31-én Kun Béla és a Tanácsköztársaság több vezetője a front közelébe, Ceglédre utazott, hogy tájékozódjanak a helyzetről. Látva a kilátástalan helyzetet, visszautaztak Budapestre, és másnap, augusztus 1-jén a pártvezetőség és a Forradalmi Kormányzótanács együttes ülésén a tanácskormány lemondása mellett döntöttek. A mérsékelt szociáldemokrata politikusokból álló Peidl-kormány[183] vette át a vezetést. A tanácskormány népbiztosai különvonattal Bécsbe menekültek…

*„…Augusztus 3-án Putnok felől egy csoport székely katona közeledett páncélvonattal Eger felé, amely a 2. dandár menetvonaláról lemaradt. A páncélvonat[184] Felnémetnél már román járőrökkel vív tűzharcot, amely után visszament Bélapátfalvára. Majd hadikövetet küldtek a románokhoz, szabad elvonulást kérve, ezt azonban nem adták meg. Az előzőleg már Baktára áttört többség azonban augusztus 6-án reggelre eljutott Vácra, az ottani és a nagymarosi kompot megszállotta. Vácon gyülekeztek még a 3. gyalogezred katonái, valamint az 1. hadosztálynak idesziv*ár*got részei. Vácon a 2. és az 1. dandár törzsének (Emmer Antal[185] százados, vezérkari főnök) közös megbeszélésén fölmerült a terv, hogy a Vácon és környékén összegyűlt csapatokkal nemzeti zászló alatt támadják meg Budapest román megszállóit. A székelyeken kívül a többi csapatok azonban nem mutattak harci kedvet, úgyhogy ezt a gondolatot el kellett ejteni…"[186]*

*„… A hadseregparancsnokság elrendelte, hogy a III. hadtest fokozatosan Miskolc—Füzesabony vonalra menjen vissza. Augusztus 1-én azonban Tiszafüred*nél *és Kiskörénél átkelt román lovasság előretolt járőrei Kál-Kápolna és Füzesabony közt elérték a vasúti vonalat*

[183] A Peidl-kormány 1919. augusztus 1. és augusztus 6. között volt hatalmon. Kinevezése a Magyarországi Tanácsköztársaság bukását is jelentette. A *„szakszervezeti kormánynak”* is nevezett kabinet hatalomra kerülése után nekilátott visszavonni a kommunisták rendeleteit, így egyebek mellett Magyarország megnevezése újból Magyar Népköztársaság lett (a Magyarországi Szocialista Szövetséges Tanácsköztársaság helyett). A kormány alig egy hétig lehetett hatalmon, mert augusztus 6-án a román hadsereg elérte és elfoglalta Budapestet.

[184] A szóban forgó páncélvonat a 6. sz. lehetett, amely aug. 2-án, megállapítva, hogy Kálkápolna felé a románok már megrongálták a vasúti pályatestet, ezért Miskolcról, Putnokon és Egeren át akart Budapestre jutni.

[185] Emmer Antal százados, 7. honvéd tábori ágyús ezred.

[186] Fogarassy László: Az augusztusi dráma (1919)

is és két helyen felrobbantották a síneket. A 80. dandár maradványa a vasútvonalat megközelítő ellenség elől Füzesabonyból Egerbe vonult vissza.

A síneket még aznap helyreállították, de augusztus 2-án a pályatest ellenőrzésére Miskolcról kifutott 6. sz. páncélvonat híradása révén a kormányváltozásról is már értesült csapatok megtudták, hogy a románok a Kál-Kápolna felé vezető vasútvonalat újból megrongálták és ezúttal megszállva is tartják. A Kál-Kápolna vasúti állomáson elszállásolt III. hadtestparancsnokság még ki tudott térni Budapestnek, de a csapatok Miskolc—Szerencs—Gesztely tájékán rekedtek.

Verbőczy Kálmán[187] százados, a 39. ezred parancsnoka átvette a Bodrogkeresztúrról Miskolcra érkezett 2. dandár maradék csapatai fölött a parancsnokságot és Bükkaranyos—Sály—Szomolya útvonalon Eger felé irányította, ahonnan Vácra akart eljutni. A románok által már megszállt egri vasútállomást az egri szőlőhegyeken állásba rendelt két üteggel tűz alá vette. A csapatok ezután Egert megkerülve Egerbakta felé távoztak, ahol pihenőre tértek. Az Eger környéki erdőkben rátaláltak az egri árvaháznak elkóborolt, teljesen elhagyott gyermeklakóira…"[188]

„Ma reggel 8 óra 30 perckor a Nyugatiról elindultam a Kiskunfélegyházára induló vonattal. A vonatot Pilisen feltartóztatták azzal, hogy Ceglédre nem engednek be személyvonatot, mert tele van katonavonattal. Később azt a hírt közölték, hogy Cegléden román járőrök vannak benn. Több mint egy órai várakozás után Monorról azt közölték az állomással, hogy ott szintén román járőrök vannak. Az állomásfőnök, állítólag kapott rendelet folytán, a katonákat fegyvereik átadására szólította fel. A katonák a felszólításnak nem tettek eleget, hanem követelték, hogy a vonatot indítsák vissza Budapestre.

Fél kettő órakor a vonat tényleg visszaindult, és a mozdonyon Kerényi[189] a II. számú páncélvonat parancsnoka volt, míg a paklikocsiban két gépfegyvert állítottak fel a harctérről visszatért katonák. Monorig egészen lassan haladt a vonat. Monoron túl ugyancsak óvatosan haladtunk előre..."[190]

„… Említésre méltó, hogy a székely dandár parancsnoksága előtt már Vácon is összegyülekezett vörös csapatok egyik nagyobb része letette a fegyvert, otthagyta ágyúit és anyagfelszereléseit, ami kétségtelenül növelte a székely dandár eddig megmentett és féltve őrzött hadianyagát, a váci dunai átkelésnél ez teljes egészében megmentődött, így ekkor a dandár létszám mintegy 3600 ember volt, most már teljesen felfegyverezve, mintegy 8 üteg tüzérség, 125 db. géppuska, közel másfélezer jó állapotban levő málhás állat, valamint a még Erdélyből átmentett két páncélvonat, egy katonai kórházvonattal együtt.

Már augusztus 7. napján tudomást szerzett a magyar hadügyminisztérium arról, hogy a teljesen harcrakész székely dandár túl a Dunán áll. Augusztus 8. napján bevonultak Eszter-

---

[187] Verbőczi Kálmán, 1927-ben a 2. m.kir.honvéd gyalogezred őrnagya, 1938-ban alezredes.
[188] Fogarassy László: Adatok a magyarországi román hadszíntér történetéhez
[189] Kerényi Rezső százados? (8. tábori ágyús ezred)
[190] Budapest, 1919. augusztus 2-3. Duna-Tisza közi tudósítók jelentései a Magyar Köztársaság sajtóosztályának a lakosság hangulatáról (részlet)

gomba és közvetlen beosztást nyertek a székesfehérvári kerületi katonai parancsnokság kebelébe…"[191]

„…Másnap azonban egy géppuskás századot visszairányított Magyaróvárra, ahol a 13. pótzászlóalj mellett a 9. sz. páncélvonat is tartózkodott. Ez volt az oka, hogy a pozsonyi hídfő visszafoglalására nem történtek intézkedések. Megjelentek ugyan magyar járőrök, hogy felderítsék a pozsonyi hídfőben levő csapatok állásait, megállapítva, hogy ezen a vonalon állanak: Berg osztrák község északkeleti kijárata — a 136. magassági pont — ligetfalu-köpcsényi műút — a Spiegelhagen erdő déli szegélye. A járőrharcokban két csehszlovák katona elesett, néhány pedig megsebesült. A súrlódások azzal zárultak le, hogy Mittelhauser tábornok Lehár ezredest hadikövet útján értesítette, hogy az új demarkációs vonal (értsd: politikai határ) a csehszlovák államnak Pozsonytól délre hídfőt biztosít. Ezt Lehár augusztus 20-án jelentette a magyar fővezérségnek Siófokra, amire a fővezérség a budapesti hadügyminisztérium útján érdeklődött az antanttábornoki missziónál, hogy jogos volt-e a hídfő csehszlovák megszállása.

Az antantmisszió megerősítette, hogy a csehszlovák hadsereg jogosan vette birtokába a pozsonyi hídfőt.

Augusztus 21-én, Győr román megszállásának másnapján Magyaróvárra érkezett egy román tiszti járőr, amely ott az időközben eltávozott 9. sz. páncélvonat és két ágyú után kutatott, majd eredménytelen munka után visszatért Győrbe…."[192]

„….A magyar vörös hadseregnek 12 páncélvonata volt, ezek közül a 4. számú a harcok folyamán csehszlovák, a 6. és 12. számú pedig román hadizsákmány lett, a többi kilenc mind átment a Dunántúlra, és a nemzeti hadsereghez csatlakozott. Ezek közül a 9. számú páncélvonat legénysége nagyobbrészt kommunista érzelmű maradt, és szeptemberben a páncélvonattal együtt át akart menni a szerbekhez, de a pécsi szerb parancsnok a nemzeti hadsereg bizalmi embere lévén, a tervet elárulta, mire a legénységet letartóztatták…"[193]

„… a Dunántúlon 1919 augusztusában, főleg azonban a hónap első harmadában eléggé polgárháborús állapot uralkodott, főleg ott, ahol a polgárság nem tudta szépszerével visszakapni a munkásságtól a közigazgatás vezetését. Hadtörténelmi szempontból is figyelmet érdemelnek a székesfehérvári, sümegi, tapolcai és pápai események. Székesfehérvárott a kormányváltozás hírére nemzetiszínű zászlókat tűzött ki a vasúti állomáson tartózkodó 8., 9. és 10. számú páncélvonat, a 17-es laktanyában pedig a fehér gárda szervezkedett, amelyet a városban tartózkodó Gombos-különítmény ostrom alá vett. A fehér gárda két és félórai harc után letette a fegyvert, a Munkástanács pedig még augusztus 4-én ünnepélyes temetést rendezett a Gombos-különítmény elesett tagjainak. E napon Nagytétényből Székesfehérvárra érkezett a Fabik-különítmény, amelynek parancsnoka az őket lefegyverezni akaró páncélvonato-

[191] Koréh Endre
[192] Fogarassy László: Az augusztusi dráma (1919
[193] Fogarassy László: Az augusztusi dráma (1919)

soknak tudtára adta, hogy őket Haubrich hadügyminiszter küldte rendteremtés végett Székesfehérvárra. A páncélvonatok arra a hírre, hogy Budapest felől közelednek a román csapatok, elvonultak Szombathelyre, augusztus 5-én pedig ugyanezen hír hatására a Fabik- és Gombos-különítmény tagjai is elszéledtek. .."[194]

„ ….Ennek a különítménynek a parancsnoka, Tscheppen százados (a 8. vörös hadosztály volt vezérkari főnöke) Tapolcafőről először felszólította a pápai direktóriumot, hogy kapituláljon. Mivel a felszólítás eredménytelen maradt, a veszprémi csapatok Pápát szabályosan megrohamozták, és az ottani karhatalmat rövid ellenállás után leverték.

Augusztus 12-én még az ostffyasszonyfai lőszertelep vörös legénységének leverésére ment Szombathelyről két páncélvonat és egy tiszti zászlóalj, az egyre szórványosabban mutatkozó helyi ellenállás pedig augusztus 25-én teljesen véget ért… ”[195]

A Tanácsköztársaság bukása után az idegen csapatok előtt *„szabad lett a vásár”*. Gyakorlatilag megpróbáltak mindent elzsákmányolni. Így történt ez a miskolci fűtőház területén is. Innen a csehek az összes üzemképes mozdonyt el akarták vinni. Ezt csak úgy tudták a fűtőháziak megakadályozni, hogy a fordítóba szándékosan belevezettek egy 377. sorozatú mozdonyt. Ilyen módon a fűtőházban levő mozdonyokat nem tudták megkaparintani. Elvittek viszont a kint levők közül, 9 darab 324. sorozatú mozdonyt.[196]

Miskolci fűtőház, a használhatatlanná tett fordító[197]

Román hadszíntér

[194] Fogarassy László: Az augusztusi dráma (1919
[195] Fogarassy László: Az augusztusi dráma (1919
[196] Mohay-dr. Bory-Fojtán: A miskolci fűtőház története
[197] Mohay-dr. Bory-Fojtán: A miskolci fűtőház története

A román front északi részének eseményei, amelyek a csehekkel együttműködve történtek, a csehszlovák hadszíntérnél szerepelnek.

„…Adatközlőnk, anyja halála után visszatért Kiskundorozsmára hét testvérével együtt mivel apja megunta a gyárat. A dorozsmai tanyákon hányódott, pásztorkodott, béresnek szegődött, majd Karánsebes, Szakállháza, Sándorháza, Biléd adott szállást az otthontalanul vándorló „repatriált" agrárproletárnak. Az 1918. évi forradalom idején, Aradon találjuk, mint a nemzetőrség önkéntesét. 1919 tavaszán Borossebesnél ütközött meg alakulatuk a beözönlő intervenciós csapatokkal. A segítségükre érkezett VIII. sz. páncélvonat legénysége, a „bőrkabátosok" társaságában, a székely hadosztály katonájaként vett részt a további hadmozdulatokban. Pétervásáránál összecsaptak a csehekkel, majd Zabar irányában Rimaszombatig hatoltak előre 1919 májusában. Tanúja volt Kun Béla buzdító beszédének Tiszafüred és Karcag között. Temesváron tartózkodott a Magyar Tanácsköztársaság leverése után, a román behívóparancsnak nem engedelmeskedett és visszajött Magyarországra. 1920-ban Köröstarcsán dolgozott béresként…”[198]

A székely hadosztály, (székely különítmény) hadrendjébe a következő csapatok tartoztak 1919 márciusában. Négy, részben feltöltött gyalogezred (21., 24., 32. székely és a 12. honvéd), a két gyalogezredből álló 39. dandár, négy és fél önálló székely gyalogzászlóalja, 13 önálló század, 16 tüzérüteg, az 1. székely hadosztály, a 23. vadászzászlóalja, egy repülőszázad, két páncélvonat a IV. a. és a IV. b., valamint időlegesen hozzá beosztva a III. számú páncélvonat.

A Tanácsköztársaságot 1919. március 21-én kiáltották ki. Ekkor a III. páncélvonat Soborsinban[199] állomásozott. A naplójából a március 21-22-i lapokat kitépték, lehet, hogy ezen a két lapon volt valami bejegyzés a kommunista hatalomátvételről. Éppen azért kellett később eltávolítani? További egy hónapig azonban a naplóból nem derül ki, hogy milyen államhatalom létezik Magyarországon, azt is hihetnénk, hogy nincs változás a korábbiakhoz képest. A páncélvonat tovább harcol.

Kétegyházán javították a szerelvényt és a fegyverzetet és pihentek 1919. márc. 25-30. között. Hódmezővásárhelyről április 2-án este l0 órakor parancsra indultak Miskolcra. A belső anarchia jelei április 3-án már mutatkoztak Békéscsabán, ahol az egyik páncélkocsit a helybeli vörösök le akarták kapcsolni, a páncélvonat tisztjeinek és legénységének erélyes fellépése azonban ezt az akciót megakadályozta.[200]

1919. március 21.

„Kikiáltották az un. tanácsköztársaságot. A páncélvonat [IV.a.] *megkapta a felhívást, hogy esküdjön föl a vörös zászlóra. Úgy a legénysége, mint a parancsnokai ezt megtagadták.”*[201]

---

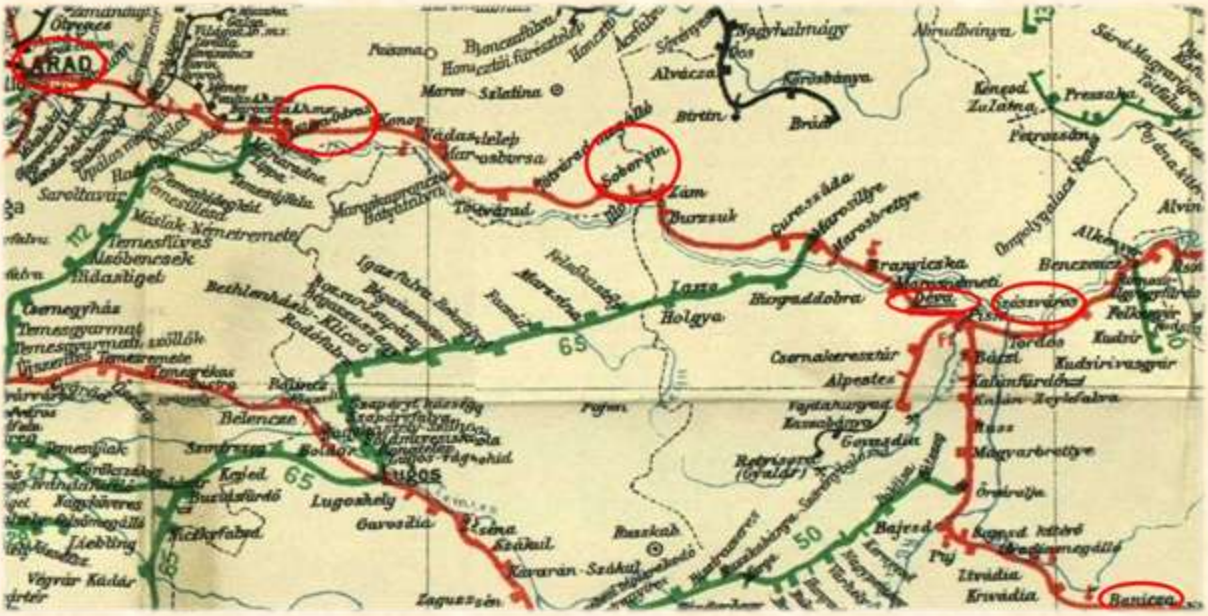
[198] Nemcsik Pál: Ózd környéki ipari munkásság a mezőgazdaságban
[199] Arad vármegye
[200] László Gyula népfelkelő százados: A III. páncélvonat naplója, alapján
[201] Kóréh Endre

1919. március 23.

„Vp-től parancs érkezik este 9h-kor, hogy azonnal induljunk Kürtösre. [III. páncélvonat] *Máriaradnán és Aradon keresztül megállás nélkül. 12h-kor indulunk."*[202]

1919. március 24.

„Reggel 3h-kor érkezés Milova odvasra,[203] *hol értesülést szereztünk, hogy a franciák Radnán a be- és kijárati váltókat aláaknázták és eltorlaszolták. Ginzery fh. ezen hír megállapítására álruhában Radnára megy. A hír valónak bizonyul. Tárgyalásba bocsátkozom a franciákkal és kérem a békés elvonulás megengedését. Felelet: "Ha tud mehet Bukarestig, de Radnán nem engedjük át." Az elvonulás fegyveres kierőszakolására határozzuk magunkat. Bevárjuk a karhatalmi zaljat és a vasútbiztosító mozgó nemzetőrséget. Az elvonulás /akció/ megkezdésének pillanatában László szdsnak Radnáról jelentik, hogy a franciák a szabad elvonulást megengedték. Radnán a franciák a páncélvonatot csak a karhatalmi és vasútbiztosító elvonulása után akarják a pályaudvarról kiengedni. A mi csapataink nem engednek és a kivonulás egyszerre történik. Megérkezés Gyorokra. A karhatalmi Gyorokon át Világosra megy. Az aradi franciák csak a páncélvonatomat engedik át Aradon. A szerelvény az őrséggel Gyorokon marad."*[204]



A III. számú páncélvonat kelet felől érkezve tört át a franciák blokádján, Máriaradnánál.

1919. március 24.

[202] III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919
[203] Milova, Arad vármegye, máriaradnai járás, vasúti megállóhelye Milova-Odvas.
[204] III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

„…A Székely Hadosztályból való kivonása után a páncélvonatot Kisjenőre rendelték az oláhoknak Brádon át Kisjenőre és Borosjenő felé szándékolt támadásainak visszautasítására. A feladat megoldása után ismét Soborsinba rendeltek, ahol a Soborsin és Zám közötti semleges zónát mindkét fél respektálva, márc. 24-ig harc nélkül állomásoztunk. Március 24-én a kommunista kormány rendeletére a páncélvonat és a Soborsinban állomásozó gyalogság Kürtösre lett irányítva. Milota-Odvos állomáson telefon értesítést kaptam, hogy Máriaradnán a be- és kijárati váltókat az ott állomásozó franciák aláaknázták és erős őrséggel őrzik, érintkezésbe léptem a francia parancsnoksággal, ahonnan azonban hetyke feleletet kaptam: „Kelet felé akár Bukarestig mehet, ha tud, de Radnán nem engedjük át.” Az elvonulás fegyveres kierőszakolására határoztuk magunkat. Ginzery Sándor főhadnagyot a helyzet kikémlelése céljából vasutas ruhában Radnára küldöm. Ginzery pontos és körülményes felderítése után megállapítjuk a harcrendet. A páncélvonat előre fut, jobbról-balról megtisztítja a terepet, felszabadítja a váltókat, rajvonalba fejlődve nyomában jön a gyalogság. Nádas megállónál egy előre tolt spahi szakaszra bukkanunk, kik lóra pattanva vágtattak vissza a Radnára vezető úton. A páncélvonat üldözőbe veszi, és gépfegyver tüzet zúdít rájuk. Egy főhadnagy, a szakasz parancsnoka és egy spáhi lefordul a lováról és az út porában marad. A lovas csapat erre az útról letért és egy völgyben egy domb védelme alatt eltűnt. A két élettelen test mellett megállítottam a vonatot s két sebesült vivőnek meghagytam, hogy a sebesülteket kössék be s az utánunk jövő szerelvényre tegyék fel. Ebben a pillanatban tűnt fel egy francia lovas csapat, mely ügetve jött Radna felől. Egy francia kapitány volt néhány spáhitól kisérve. Mélyen meg volt rendülve, látva bajtársának halálos sebét, s roppant izgatottan adta át a francia parancsnokságnak az üzenetét, hogy bizonyos feltételek s bizonyos elvonulási rend betartásával a Radnán való átvonulást megengedik. Magam is a két ember roppant tragikumát teljesen átérezve, mély részvétemet fejeztem ki a francia százados előtt, de minden felelősséget határozottan a francia parancsnokságra hárítottam. A francia feltételeket már nem lehetett betartani, gyalogságunk a páncélvonat nyomában benyomult az állomásra és környékére. A kölcsönös bizalom jele képpen minden kiemelkedő helyen francia golyószórók voltak felénk irányozva, a páncélvonat lőrésein pedig minden irányban elémeredeztek a géppuskák csövei. Egyszerre felcsendült a himnusz 2000 magyar katona torokból szállt a magyar ima ég felé. Szép volt. Utána mindkét fél mintha megnyugodott volna. Egy óra múlva az összes magyar csapatok elhagyták Máriaradnát…”[205]

1919. március 25.

„…Márc. 25-én lefegyvereztünk Gerendáson egy 360 főből álló francia szállítmányt.”[206]

„Kürtösre megérkezünk Del. 3h-kor. A szerelvényünket nem engedik át a franciák Aradon. Parancsot kapunk egy szállítmány franciának Gerendáson való lefegyverzésére. 360

[205] László Gyula százados páncélvonat parancsnok visszaemlékezéseiből. (Horváth Lajos → Székely páncélvonatok 1918 – 1919.)
[206] László Gyula százados páncélvonat parancsnok visszaemlékezéseiből. (Horváth Lajos → Székely páncélvonatok 1918 – 1919.)

Franciának lefegyverzése minden incidens nélkül megtörténik. Ho. parancsra Kétegyházára jövünk."[207]

„…A Viharsarok adta a Tanácsköztársaság honvédő harcaiban kiemelkedő szerepet játszó 6. vörös hadosztály gerincét. A Viharsarok proletárjaiból lett vöröskatonák részesei voltak a Vörös Hadsereg legszebb győzelmeinek…

…A Tanácsköztársaság kikiáltása utáni első jelentősebb katonai akcióra tájunkon már 1919. március 25-én sor került. 377 főből álló francia géppuskás egység indult el e nap reggelén egy vonatszerelvénnyel, hogy Békéscsabán át az éppen akkortájt francia kézre került Aradra jusson. (A franciáknak a belgrádi egyezmény alapján a magyar vasútvonalak használatára joguk volt). A szegedi és vásárhelyi vasutasok értesítése alapján úgy látszott, hogy a franciák a vasúti gócpont Békéscsaba elfoglalása céljából indultak útnak. Az akkor még Kétegyházán tartózkodó hadosztályparancsnokság ennek hallatára utasította Andrássy Gyula csabai városparancsnokot, hogy a helyi vörösőrség igénybevételével a franciákat ejtse foglyul és fegyverezze le. Számításba vehető katonai erő a hadosztály rendelkezése alatt Békéscsabán vagy környékén ekkor még nem volt, a demarkációs vonalon tartózkodó századok messze estek, s visszavonásuk különben sem lett volna veszélytelen. Így a hadosztály csak két páncélvonatát tudta elküldeni, a többit a csabai proletárok szervezőkészségére kellett bíznia. A félrevert haranggal és szirénával gyorsan riasztott lakosságból a hír elterjedése után azonnal jelentkező vörösőröket és munkásokat a laktanyában rövid másfél óra alatt felfegyverezték, csatlakozott hozzájuk mintegy 35 aradi menekült vasúti vörösőr, számos csabai vasúti vörösőr és 40 Erdélyből menekült csendőr, akik éppen a csabai állomáson táboroztak.

Egy volt százados — Wagner Gyula — irányításával mintegy 150-en — egyes szerzők szerint 400—450-en — külön szerelvénnyel mentek ki reggel hét óra körül, a két páncélvonat kíséretében, a franciákon való gyors rajtaütés színhelyéül legalkalmasabbnak tartott gerendási (a mai telekgerendási) vasútállomásra, amely Békéscsabától 11 kilométerre esik. Az állomástól mintegy 100 méterre, Orosháza felé, a katonák rajvonalba fejlődve beásták magukat a töltés két oldalán, a két páncélvonat pedig a fővágány melletti két sínpáron állt fel. A délelőtt 10—11 óra között Szeged felől befutó szerelvényen nyugodtan üldögélő franciákat az állomáshoz érve meglepte a vörösőrök riasztólövése, a páncélvonatok láttán ellenállás nélkül megadták magukat. Fegyvereiket a vöröskatonák birtokba vették és a foglyokkal együtt déltájon diadallal hozták be Csabára, ahol az állomás előtt nagy tömeg várakozott rájuk….

…A fogoly franciákat néhány napig vasúti kocsikban a csabai állomáson őrizték, majd Szolnokra vitték. Sajnos, az antant diplomáciai nyomására egy hét múlva Szolnokról Aradra vitték őket, vissza kellett adni a tőlük zsákmányolt fegyvereket s igen jelentős összegű kártérítést is kellett fizetni…"[208]

„…A helyzetet tovább rontotta Pogány Józsefnek, egykori Népszava újságírónak, a feljebb említett katonatanácsok kormánybiztosának szereplése, intrikái.

---

[207] III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

[208] A Tanácsköztársaság Békés megyében. A Vörös Hadsereg harcai a Viharsarokban. Békés Megyei Népújság

A Pogány vezette katonatanácsi rendszer egy olyan belső ellensúllyá vált, mely képes volt arra, hogy a hadseregben a neki nem tetsző személyeket, politikai-eszmei irányzatokat ellehetetlenítse. A Székely Hadosztály, illetve annak vezetősége pedig hamarosan ilyenné vált a szemében. Mivel a fenti rendelkezések, illetve következményeik egyre több feszültséget eredményeztek a katonatanácsok budapesti vezetősége, illetve a Kratochvil alá beosztott alakulatok között, ez utóbbiak egy része jónak látta tisztázni a helyzetet még az előtt, mielőtt visszafordíthatatlan folyamatok indultak volna el.

A 21. székely gyalogezred statáriális állapotot hirdetett ki, hogy a fegyelmezetlenségek megszüntethetek, a fegyelmezetlenkedők megfékezhetőek legyenek. Az intézkedést meghozó katonatanács ülésen, a róla készült jegyzőkönyv tanúsága szerint, kitértek Pogány vádjainak cáfolatára is.

A 32. gyalogezred katonatanácsa, bár a statárium bevezetését nem tartotta szükségesnek, de csatlakozott a 21. gyalogezrednek a fegyelem erősítését célzó szándékában, illetve a Pogánytól történő elhatárolódásban.

Legélesebben a 21. székely gyalogezred, a 39. magyar gyalogezred, a Vargha-különítmény, a 123. tüzérezred, a IV.a. páncélvonat, illetve a székely portyázó különítmény katonatanácsainak alább idézett közös nyilatkozata fogalmazott…"[209]

1919. március 26.

„Kétegyházán állomásozunk. Gyorokon maradt hadi szerünk, élelmünk, ruhánk nagy részét a szerelvény őrsége megmenti és Világos, Ujszentannán át Kétegyházára hozza. Az üres szerelvény Gyorokon marad."[210]

1919. március 27.

„Kétegyházán állomásozunk. Részben Arad, részben Szeged felől jelzett franciák ellen kivonulások. A hírek túlzottak, vagy a valóságnak nem megfelelőek."[211]

Kétegyháza a III. páncélvonat állomáshelye 1919. március 26 és április 1. között, ezután három napig, Hódmezővásárhely.[212]

1919. április 2.

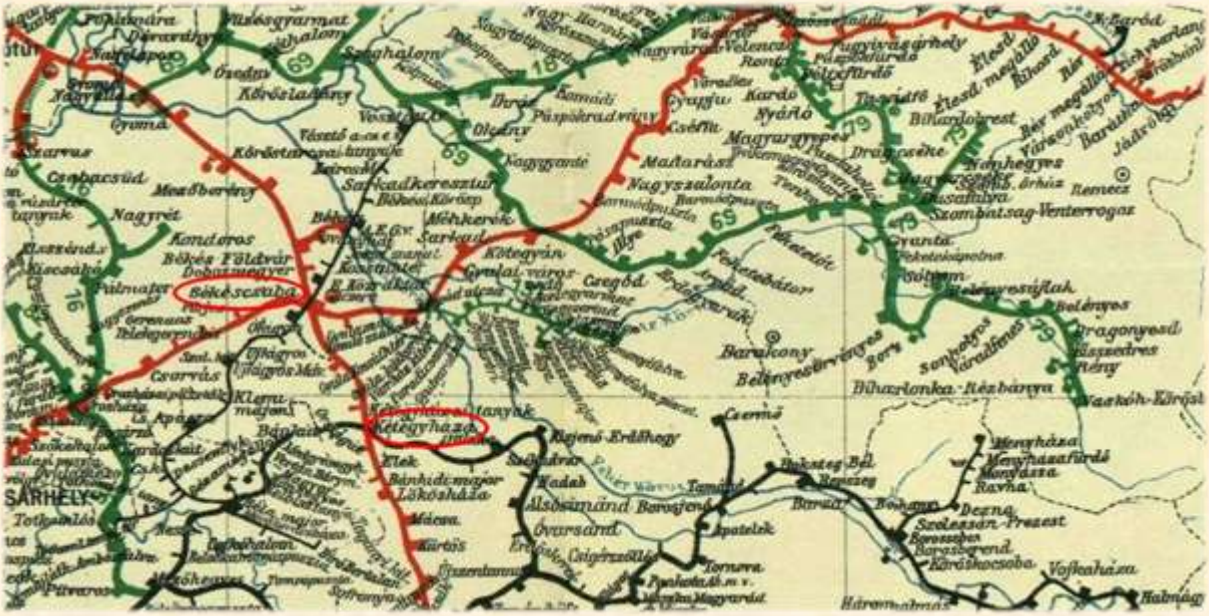
---

[209] Nagy Szabolcs: Árulás vagy ellehetetlenülés - A Székely Hadosztály és a forradalmi erők viszonya a Veszprém Megyei Levéltárban őrzött Kratochvil — hagyaték tükrében
(A hadügy vezetésében lévő nézeteltérései miatt Pogány József 1919. április 4-én lemondott, ekkor öttagú hadügyi kollégium vette át a hadügy irányítását.)
[210] III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919
[211] III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919
[212] Legénységi adatok: Vigh Jenő, Ormai Alajos, Boldor István.

„Hódmezővásárhelyen állomásoztunk. Este 6h-kor parancsot kap a páncélvonat [III.], *hogy a leggyorsabb menetben Miskolcra induljon. Este 10h kor indultunk Hmvásárhelyről."*[213]

1919. április 3.

„Del 1h-kor Békéscsabára érkeztünk, hol az egyik páncélkocsit le akarták akasztani, de nem sikerült, mert a tisztek és legénység erélyes fellépése megakadályozta. De 12h-kor folytattuk utunkat tovább."[214]



1919. április 4.

„Del 4h-kor megérkeztünk Miskolcra, hol délelőtt a vonat tisztjei a V. P.-nél jelentkeztek."[215]

1919. április 9.

„…A 6. hadosztály 101. dandára az előnyomulást április 9-én estig sikeresen befejezte. Katonái átkaroló művelettel elfoglalták a támpontszerűen kiépített román lövészárokkal teli Hereade-magaslatot, a környék kulcspontját, kiverve onnan a krajovai 9. román vadászezred két zászlóalját. Birtokba vették a vörösök Magulica községet is. kezükbe került a halmágycsúcsi vasútállomás és az Arad—Brassó közötti vasútvonal feletti uralmat jelentő alagút. Az alagutat a vörösök 1. sz. páncélvonata őrizte ezután. A 6. hadosztálynak a Hadügyi Népbiztossághoz küldött távirata a győzelmet így értékelte: „Parancsnokok és katonák

[213] III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919
[214] III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919
[215] III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

magatartása példás. A fegyelem igen jó, hangulat emelkedett, a gyalogság, tüzérség és páncélvonat összműködése példás, a 101. arad—békési dandár csapatai lelkesen harcoltak a proletárügyért és létért. A hadosztály csapatai első sikerüket igen rossz időjárási viszonyok között tartó kétnapi harcban kivívták." A hadosztály a győzelemért, az „önfeláldozó és lelkes magatartásért" távirati dicséretben részesült…"[216]

„….Ezen előzmények után nem lehet csodálkozni azon, hogy az 1919. április második felében megindult román offenzíva elől a csapatok Honcztőtől és Soborsintől teljes felbomlásban özönlöttek a Tisza felé. A két páncélvonat és kisebb osztagok ugyan helytálltak, de az általános helyzeten változtatni nem tudtak…."[217]

1919. április 15-én megkezdődött a román csapatok offenzívája a Técső – Szatmár - Csucsa vonalon. A Székely Hadosztály, az egyetlen rendezett és akcióképes magyar fegyveres erő létszámbeli hátrányban, súlyos vereségek árán felvette a harcot a Fekete-Körös völgyében előrenyomuló ellenséggel. E harcokból a Köröstárkányiak is kivették részüket a Verbőczy-zászlóalj oldalán, amely az ellenség túlereje elől lassan vonult vissza, egészen a Köröstárkány - Kisnyégerfalva vonaláig.

„… 1919. április 15-én megkezdődött a román csapatok offenzívája a Técső-Szatmár-Csucsa vonalon. A Székely Hadosztály, az egyetlen rendezett és akcióképes magyar fegyveres erő létszámbeli hátrányban, súlyos vereségek árán felvette a harcot a Fekete-Körös völgyében előrenyomuló ellenséggel. E harcokból a tárkányiak is kivették részüket a Verbőczy-zászlóalj oldalán, amely az ellenség túlereje elől lassan vonult vissza, egészen a Köröstárkány-Kisnyégerfalva vonaláig.

Április 18-án jött a hír, hogy a vörös csapatok a csucsai frontról megfutamodtak, így a Fekete-Körös völgye tarthatatlan csapdává vált. A bekerítéstől fenyegetett Verbőczy elrendelte a visszavonulást Nagyvárad felé, emiatt a két magyar falu fedezék és oltalom nélkül maradt.

Köröstárkányi emlékmű[218]

Április 19-én lett Köröstárkány és a szomszédos Kisnyégerfalva fekete napja. A bevonuló román félkatonai alakulatok és katonai ruhába bújt román civilek vérfürdőt rendezve kirabolták a falut. Összesen 91 tárkányit gyilkoltak meg. Az áldozatok között találni lehetett nőt, férfit, öreget, fiatalt, de még vakot és süketet is. Válogatás nélkül öldököl-

[216] A Tanácsköztársaság Békés megyében. A Vörös Hadsereg harcai a Viharsarokban. Békés Megyei Népújság
[217] Fogarassy László: A 6. vörös hadosztály és vezetői
[218] Wikipédia

tek. Volt, ahol egész családok tűntek el, de olyan is előfordult, hogy megcsonkították áldozataikat, vagy, hogy élve temettek el embereket. A menekülők közül sokaknak a szomszédos Várasfenes falu román lakossága adott menedéket. A mártírok emlékére 1999-ben emlékművet emeltek…"[219]

A IV.a. páncélvonat Nagyváradra futott be, amikor a város népe sikerre vitte ellenforradalmi megmozdulását, a város felett a kommunistáktól visszavette az irányítást 1919. április 16-án. Négy-öt napig helyreállt Nagyváradon a polgári rend, ahová 1919. április 20-án vonultak be a románok.

1919. április 16.

„…Hogy a többi vörös csapatok hogyan viselkedtek, arról az első hiób-hírt Rab Ákos, a 6. hadosztály parancsnoka közölte az április 16-áról 17-ére hajló éjjel 12 óra 30 perckor Julier-vel,[220] *a hadügyi népbiztosság 5. (hadműveleti) osztályának főnökével. Ez a jelentés ekképpen szólt: „Az ellenség 4 oszlopban támadt Honctő és Talács (Áczfalvától délkeletre) felé. A páncélvonat mozdonya találatot kapott. A páncélvonat így az ellenség kezébe került. A capatoknál pánik tört ki, úgy hogy a kőrösvölgyi 3 zászlóalj rendetlenül visszavonult. Honctő ellenséges tüzérségi tűzben áll. A honctői zászlóalj tartja magát, harcban a Zöldes (Mádriszesttől 3 km-re ék-re) felől előnyomult ellenséggel. Terv: A Világos–Bokszeg–Belényes vonalon f. hó 16-án 3 zászlóaljat és f. hó 17-én 1 ½ zászlóaljat összevonni és azután a frontot kelet felé előre tolni. Ma a benyomás, hogy ha a Maros völgyből az ellenség nem támad, a mostani előnyomulása fel lesz tartóztatva."*[221]

„…A 6. vörös hadosztály Halmágycsúcs-Soborsin vonalán Rab Ákos alezredes parancsnoksága alatt. Gyalogságának összlétszáma a 101. dandár keretében hat, a 46. dandár alárendeltségében négy zászlóalj, szervezés alatt öt zászlóalj, tüzérség négy üteg, szervezés alatt hat üteg. Békéscsabán volt egy vörös repülőszázad…

…Összesen tehát 35 zászlóalj, 20 üteg (ezekből szerbekkel szemben a Maros vonalon 4 zászlóalj, 2 üteg), két repülőszázad, némi lovasság és 3-4 páncélvonat. Egyszóval a románok ereje a magyarokét gyalogságban kétszeresen, tüzérségben háromszorosan, lovasságban meg majdnem húszszorosán múlta felül. A felsorolt magyar erőkön kívül csak Nyíregyházán volt az 5. hadosztály kötelékébe tartozó 111/65. zászlóalj, egyszóval, kompakt tartalék Tiszántúlon nem állt rendelkezésre…

---

[219] Wikipédia

[220] Julier Ferenc (Nagyvárad, 1878. október 10. – Budapest, 1944. április 25.) magyar katonatiszt, 1919-ben a Magyarországi Tanácsköztársaság vezérkari főnöke, majd katonai szakíró. 1919-ben a Tanácsköztársaság idején vezető katonai beosztásokat töltött be. A III. hadtest, majd a magyar Vörös Hadsereg vezérkari osztályának vezetője volt. 1919. július 3-ától – Stromfeld Aurél lemondása után – vezérkari főnök lett, de fenntartotta a kapcsolatait Gömbös Gyula ellenforradalmi körével. Nevéhez főződik az 1919. július 20-án kezdődött, eleinte sikeres tiszai támadás, amely azonban a csapatok gyenge harcértéke és a haditervnek a románokhoz való eljuttatása miatt pár nap alatt összeomlott. A Tanácsköztársaság bukásával Julier Ferenc aktív katonai pályafutása befejeződött.

[221] Bánlaky József: A magyar nemzet hadtörténelme

...Április 16-án a székely hadosztály eszerint Szilágycseh-Hadad-Bogdánd-Alsószopor vonalán kapta a román támadás első hullámát. E vonaltól északra a 2. lovashadosztály és az Olteanu-különítmény egyelőre felderítésre szorítkozott. A székely csapatok jól verekedtek, Hadadnál egy román zászlóalj törzsét és parancsnokát is elfogták. A székely hadosztályparancsnokság kérte a 21. székely ezrednek Tasnádra irányítását, amit Tombor[222] *vezérkari főnök el is rendelt. Reggel 10 órakor Kratochvil ezredes visszavonulásra adott parancsot, amelynek politikai háttere miatt az ellenforradalom bukása után megjelent irodalom egyhangúlag elmarasztalta. Kratochvil katonai szempontból azzal indokolja ezt a lépést, hogy a csúcsai szorost védő nemzetközi zászlóaljak az első ágyúlövésekre eldobták a fegyvert, rabolva vonultak vissza Nagyvárad felé, ezért a székely különítményjobbszárnya védtelen maradt. A valóság az volt, mint azt a már idézett román forrás is bizonyítja, hogy a csúcsai szorost északra oldalozó román oszlop ékelődött a székely hadosztály jobbszárnya és a 39. dandár királyhágói csoportja közé. A belényesi csoport a román túlerő ellen jól tartotta magát. A legutolsó három évtized folyamán közzétett magyar irodalom erről nem sokat közöl, a nagyváradi kadétiskola növendékeiről sem emlékezik meg külön (III. és IV. éves növendékekből állott századuk), habár az elismerést román történészek sem tagadták meg tőlük. Azonban a csúcsai front védőinek teljesen visszaemlékezésekre támaszkodó méltatására már sor került.*

Utóbbiból kiviláglik, hogy ez alkalommal kitüntette magát a 4. sz. páncélvonat.

A 6. hadosztály kőrösvölgyi csoportjánál pánik tört ki, az ott álló három zászlóalj rendetlenül visszavonult, Honcztőnél a 111/46. zászlóalj még tartotta magát a Zöldes felől támadó ellenséggel. Rab Ákos hadosztályparancsnok jelentésében úgy vélekedett, hogy ha a románok nem támadnak Maros völgyéből, előnyomulásuk föl lesz tartóztatva.

Valószínűleg még nem kapott jelentést a soborsini megfigyelő osztagból...

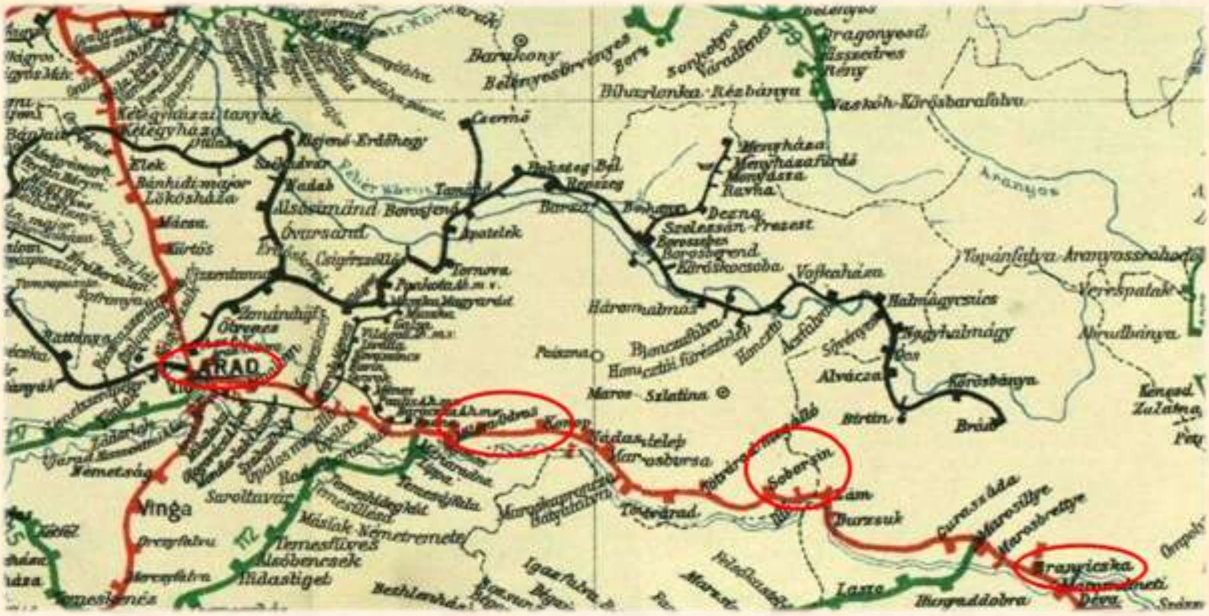
...Ki kell emelni a 8. sz. páncélvonat hősies küzdelmét, amely a román vonalak mögé hatolva tüzérségi telitalálatot kapott és a síneket is fölszedték mögötte. Másnap azonban mégis kivágta magát. (Boncza felől román reguláris katonaság és felfegyverzett román lakosság is hátbatámadta.)...

...A székely hadosztályparancsnokság ezen a napon Szatmárnémetiből Mátészalkára érkezett. Az 1. székely dandár körletében Kocsordnál és Szamosdobnál volt erős harc. Itt a fegyveres román lakosság által hátba támadott székelyek csak egy mocsáron át, helyenként mellig érő vízben tudtak visszavonulni, de géppuskáikat is megmentették. A 24. dandárcsoport balszárnyát Nagymajténynál erős román lovasoszlop megkerülte és áttörte, mire Nagykároly városát harc nélkül kellett föladni. A 21. dandárcsoportot a 7. román hadosztály erős tüzér-

[222] Tombor Jenő (Nyitra, 1880. március 3. – Budapest, 1946. július 25.) magyar katonatiszt, honvédelmi miniszter, gyógyszerész, újságíró. 1918-ban már vezérkari alezredes volt. A Tanácsköztársaság idején a hadügyi népbiztosság vezérkari főnöke volt. Stromfeld Auréllal együtt szervezte meg a sikeres északi hadjáratot. Még Tanácsköztársaság alatt letartóztatták és vádat emeltek ellene, de bűncselekmény hiányában a bíróság felmentette. Ennek ellenére a Honvédelmi Minisztérium nyugdíjazta. A kommunisták leverése után beiratkozott az egyetemre és megszerezte a gyógyszerészi és vegyészdoktori oklevelet. Az 1930-as években újságíró lett, többek között Bajcsy-Zsilinszky Endre lapjának, a Szabadságnak volt a munkatársa. 1945-ben felmentették minden ellene hozott intézkedés alól. Előbb vezérőrnagyi, majd vezérezredesi rangot kapott. 1945 júniusában beválasztották az Ideiglenes Nemzetgyűlésbe, majd az 1945-ös választásokon a Kisgazdapárt országos listájáról ismét bejutott a parlamentbe, ahol november 15-étől haláláig honvédelmi miniszter a Tildy-kormányban és a Nagy Ferenc-kormányban.

séggel üldözte Érmihályfalva felé. Királydarócnál a 11/21. zászlóalj súlyos veszteségeket szenvedett.

Debrecenben 510 vörösőr (volt rendőrök) megtagadta a frontra rendelő parancs teljesítését és föllázadt. Az éppen Debrecenben tartózkodó, osztrákokból álló 2. nemzetközi ezreddel szabályos utcai harcokban kellett őket lefegyverezni. Az idevonatkozó jelentést aláíró politikai megbízott vezérkari tisztet kért Debrecen város védelmének megszervezésére, egyúttal közölte, hogy Maniu Gyula,[223] *a nagyszebeni Consiliul Dirigent anyját, nővérét és vejét Szilágysomlyóból túszként Debrecenbe hozták azért, mert Kun Béla szüleit a románok elhurcolták. (Maniu és Kun Béla családtagjait májusban ki is cserélték - szerző). A debreceni ellenforradalmi megmozdulás hatására letartóztatták az Erdélyi Katonai Kerületi Parancsnokság összes tisztjeit. A 39. dandár északi csoportjánál a Révtől keletre, Királyhágó közelében levő Magura 915 magaslat, amelyet nemzetközi zászlóaljnak kellett volna védeni, majdnem harc nélkül került a románok kezébe.*



A 101. dandár legénységének fegyelme züllött, erőszakkal bevagonírozták magukat és Békéscsaba felé jönnek vissza. A 6. hadosztály jelentése a román lakosság gerillaharcáról, saját csapatok visszaözönléséről beszél. Az ellenség gyorsan nyomul előre, mert lovassága van, és gyalogságot kocsikon szállít. Egyedül megbízható a volt vasúti nemzetőrség. A Belényes-

[223] Iuliu Maniu (Szilágybadacsony, 1873. január 8. – Máramarossziget, 1953. február 5.) erdélyi román jogász, politikus, Románia miniszterelnöke. Az első világháború kitörését követően hadkötelezetté vált, s a nagyszebeni tiszti-iskolában történt hat hónapos kiképzése után az olasz frontra került. Az Osztrák–Magyar Monarchia összeomlása idején, október végén Bécsben, tüzérségi hadnagyként létrehozta az Erdélyi Románok Nemzeti Tanácsát, illetve a Román Katonák és Tisztek Szenátusát. A magyarországi őszirózsás forradalom után a Károlyi Mihály kormánya által kezdeményezett, és a Jászi Oszkár vezette novemberi, aradi tanácskozásokba (1918. november 13.–14) a második napon, 14-én kapcsolódott be. Beszéde világossá tette a magyar küldöttség számára a Román Nemzeti Tanács szándékát: a teljes elszakadást Magyarországtól. Szervezte és jelen volt a magyarországi (erdélyi) románok Gyulafehérvárra összehívott nemzetgyűlésén (nagygyűlésén), ahol határozatilag kinyilvánították Magyarországtól, a magyarországi köztársaságtól történő elszakadásukat és a Román Királysággal való egyesülésüket (1918. december l.)

környéki események kapcsán kell megemlíteni, hogy Köröstárkány lakossága fegyveresen vett részt a falu védelmében a vörös csapatok oldalán. Amikor a Rasoviceanu-különítmény Köröstárkányt elfoglalta, megtorlásul kirabolta és felgyújtotta a községet, a lakosság közt pedig vérfürdőt rendezett, amelynek a helyi és nyégerfalvi lakosok közül 98 halálos áldozata volt. A vérengzésért a belényesi román ezred volt a felelős, értelmi szerzője pedig a volt biharkristyóri, Szakota nevű jegyző, az említett ezred egyik tisztje.

Az 5. vörös hadosztály ezen a napon a székely hadosztállyal való összeköttetés felvétele végett Bilke, Dolha és Kerecke felé osztagokat tolt ki, Munkácson pedig két gyalogszázad, fél géppuskás század és a 7. sz. páncélvonat útrakészen állott…

…A vörös csapatok mind a királyhágói, mind pedig a belényesi védőszakaszról Beretytyóújfalu felé visszavonulóban voltak. Az előbbi csoport teljes tüzérségét (12 löveg) a románoknak zsákmányul otthagyta Fugyivásárhelynél. A 6. vörös hadosztállyal szemben a 2. román vadászhadosztály Borosjenő-Világos vonaláig ért, az 1. vadászhadosztály Máriaradnán álló dandára pedig előbbi támogatására Muszka felé volt előnyomulóban. A 6. hadosztály parancsnoksága elrendelte, hogy az I/46. zászlóalj Makóról és a II/46. zászlóalj Hódmezővásárhelyről azonnal induljon a frontra a már ott levő hét zászlóalj megsegítésére, Maros mentén pedig biztosító szolgálatban az alakulóban levő IV. és V/46, zászlóaljak maradjanak.

A frontra rendelt zászlóaljakat a politikai megbízottak megszavaztatták, amelynek eredménye az volt, hogy a katonák többsége megtagadta a parancs teljesítését.

A jelentés még kiemeli a 8. sz. páncélvonat önfeláldozó küzdelmét….”[224]

„…Az április 16-án három hadosztállyal megindult román offenzívával szemben mindössze tizenkétezer ember állt a védelmi vonalon Máramarosszigettől Csucsáig. A katonai vereség elkerülhetetlen volt. A fegyverletételi megállapodást április 26-án írták alá. A tisztikar és a legénység nagyobb része a brassói internálótáborba került, kisebb része tovább folytatta a szülőföld területi épségéért vívott reménytelen harcot…”[225]

„A páncélvonat [IV.a.] *befutott Nagyváradra, hogy segítse az ottani ellenforradalmi megmozdulást. Jancsó*[226] *főhadnagy, páncélvonat parancsnok átvette a MÁV pályaudvar parancsnokságát. Vele küzdött Pongrátz Aladár csendőrszázados, akit azután a vörösök Püspökladányban kivégeztek. Nagyváradon győzött az ellenforradalom, polgári igazgatás alatt állt a város, amíg bevonultak a románok.”*[227]

Az ősi föld védelméből, Köröstárkány[228] mellett is kivették részüket a Székely Hadosztály katonái.

---

[224] Fogarassy László: A Tiszántúl elvesztése 1919 áprilisában
[225] Szekeres Attila: A Székely Hadosztály, Udvardy Frigyes: A romániai magyar kisebbség történeti kronológiája
[226] Jancsó József főhadnagy, tiroli császárvadász, a Mikó kollégium tanára.
[227] Koréh Endre
[228] Köröstárkány (románul Tărcaia) falu Romániában, Bihar megyében. A Fekete-Körös partján, Nagyváradtól 65 kilométerre, délkeletre, Belényestől 4 kilométerre, délre.

„A Dealul Mare-i erős állást, ahonnan Belényest is lehet látni, egy magyar kadétzászlóalj védte, amely különös hősiességgel harcolt, és nagy veszteségei voltak… A belényesi ütközet heves volt. Nyégerfalvát és Köröstárkányt az éjszakai ütközet során elfoglalták.”[229]

„…A harcot a nagyváradi honvéd hadapródiskola 17-18 éves tiszti növendékei, III–IV. évfolyambeli derék fiúk vették fel. A hadapródok halálmegvetéssel, elszánt kitartással harcoltak az oláh túlerő ellen… A magyar erő a túlnyomó oláh elől lassan vonult vissza Köröstárkányig, ahol újra felvette a harcot… A hadapródok segítségére sietett a Werbőczy zászlóalj, a csendőr alakulat és a határrendőrök, mindannyian a Székely Hadosztály kötelékében…Április 18-án, nagypénteken elkeseredett harc folyt. A székelyek géppuskái oldalba kapták az oláhokat, s a tüzérségük is kitartott a végsőkig… E küzdelemben Köröstárkány népe példátlan hősiességgel vett részt. Férfiak, asszonyok vállvetve harcoltak a székely rajvonalban a magyar szabadságért…"[230]

A túlerő azonban elnyomta őket.

„…Másnap békés szándékot színlelve közérdekű hirdetés meghallgatására gyűjtötték össze a falu népét a községháza elé. Ez alatt Szakota, volt kristyóri jegyző géppuskákat rejtett el a szomszéd telkeken. Mikor már a lakosság együtt volt, megszólaltak a gépfegyverek. Percek alatt halomra lőtték a fegyvertelen lakosságot. A református templom előtti téren 91 (más források szerint 93) áldozata lett a tömegmészárlásnak. A szomszédos Kisnyégerfalván szintén kivégeztek 17 magyart. Itt szomorúfűz jelzi a gyilkosság színhelyét.

A köröstárkányi öldöklés alatt a szomszéd román falvak lakosai is megjelentek, és garázdálkodni, rabolni kezdtek a jómódú magyar faluban. A három napig tartó szabad rablásban teljesen kifosztották a falut… a gyilkosok nem elégedtek meg a gépfegyverlövésekkel, volt, akinek kezét, lábát, nyakát is átvágták. Hiteles adatok szerint 204 magyar gyermek jutott árvaságra. 16 évestől 80 évet élt idős emberig férfiak, nők, leányok voltak az áldozatok között. Az elhunytakat a falu feletti temetődombon hantolták el, mindenkit a saját családja. „A Fekete-Körös völgyében elesett kis hősök – a nagyváradi hadapródok – és a hősi halált halt székely katonák tetemeit már nem volt, aki elhantolja… Az oláhok kirabolták a halottakat, s a tetemek a kutyák martalékai lettek!””[231]

1919. április 17.

„…39. dandárcsoport csucsai frontszakaszát a románok déli megkerülő mozdulattal (Szőny hegyen át Királyhágótól 10 km-re délre) visszavonulásra kényszerítették. Csapatok a Királyhágón újabb védelmi állást foglalnak. A nemzetközi ezred I. zászlóalja még a román

---

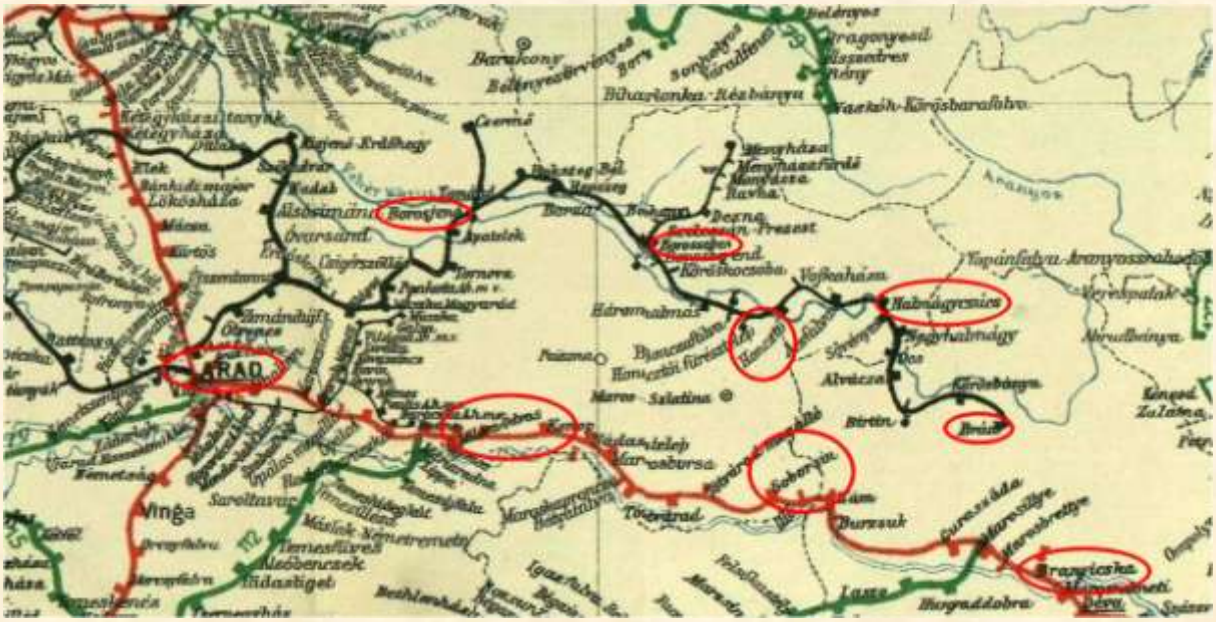
[229] Constantin Kirițescu: Istoria pentru integrarea României 1916–1919

[230] Koréh Endrének, a székely hadosztály és dandár lelkészének két kötetes emlékirata. (A szocializmus majdnem 50 éves idejében szerkesztett lexikonokban, könyvekben Koréh Endre nevét és műveit hiába keressük, úgy tettek mintha nem is létezne. Egy pap, aki ráadásul székely, azután páncélvonaton biztatja az ugyancsak székely legénységet és leányságot a románok és vörösök elleni harcra, élményeit még könyvekben közzé is teszi, az halmozottan hátrányos helyzetű. Így azután ki kell törölni a tudatból, az emlékezetből, a könyvtárakból, az iskolai tananyagból.) (Koréh Endre: „Erdélyért” A székely hadosztály és dandár története 1918-1919.)

[231] Erdélyi Napló Köröstárkány és a Székely Hadosztály tragédiája. XV. évfolyam, 15. (706.) szám 2005. április 12.

támadás kezdete előtt parancs nélkül visszavonult. A 4. számú páncélvonat Csucsánál kiváló magatartást tanúsított…

…A 8. sz. páncélvonat, melynek mozdonya telitalálatot kapott, Halmágycsúcsnál, kiváló odaadással fedezte a visszavonulást és hatásos ellenséges tűz közepette nagymennyiségű visszahagyott fegyvert, élelmet stb. mentett meg, úgyszintén Honctőnél visszahagyott 3 ágyú közül kettőt felrobbantott, 4 halottja van a páncélvonatnak…”[232]



„… Április 17- én kritikussá vált Nagyvárad helyzete, legalább két vörösezred azonnali bevetésére lett volna szükség a 39. dandár megerősítésére, de tartalékok egyáltalán nem voltak; 18-án délután időleges szünet állott be a Fehér- Körös és a Maros közötti hadműveletekben, így Borossebest és Borosjenőt a magyarok valamelyest megerősíthették. Honctőre vonult vissza a 8. sz. páncélvonat, amely az előző napon szétvert egy nagyobb ellenséges egységet. A páncélvonat Brád felé „végzett kirándulásokat”, eredményesen nyugtalanítva az ellenséget…

…A 6. hadosztály a 101. dandár IV. és V. zászlóaljával Kőkaró—Dézna vonalában próbált védőállásokat berendezni április 17-én, szívós ellenállási szándékkal.

A 9. páncélvonat mozdonya, 375. 876.[233]

A Fehér-Körös völgyében támadó románok az első napon birtokba vették Halmágycsúcsot. Előretörésüket egyedül a

[232] A hadügyi népbiztosság ápr. 17-i összefoglaló jelentése
[233] Lovas Gyula (Ez bizony alig védett, a páncélozása szinte semmi.)

nagyhírű 8. sz. páncélvonat személyzete akadályozta bátor harcával. A vonat mozdonya Halmágycsúcsnál telitalálatot kapott, de — mint az egykorú jelentés kiemeli — „kiváló odaadással fedezte a visszavonulást és hatásos ellenséges tűz közepette nagy mennyiségű visszahagyott fegyvert, élelmet stb. mentett meg, úgyszintén a Honctőnél visszahagyott három ágyú közül kettőt felrobbantott.” … ”[234]

Április 18-án jött a hír, hogy a vörös csapatok a csucsai frontról megfutamodtak, így a Fekete-Körös völgye tarthatatlan csapdává vált. A bekerítéstől fenyegetett Verbőczy elrendelte a visszavonulást Nagyvárad felé.

1919. április 18.

„ …Világost még egy század tartja megszállva. Egy páncélvonat Világostól Borosjenő–Borossebes felé felderít; egy másik páncélvonat Zimándújfalunál biztosító szolgálatban…

…Különösen kitüntette magát a 8. számú páncélvonat önfeláldozó harcával és nagyban elősegítette a csapatok visszavonulását… ”[235]

„ …A hadműveletekben április 18-án beállott pillanatnyi szünetet a 101. dandár a tervezett átcsoportosításra zavartalanul fél tudta használni, a lassan előrenyomuló ellenséggel április 21-ig nem került érintkezésbe. Az új biztosítóvonalat, támpontszerűen megszállva, Kürtös—Újszentanna—Színek — Szapáriliget, Apáti— Talpas *— Vadász vonalán alakították ki. A gyalogságot két páncélvonat támogatta. Ezek egyike Világosról Borssebes, Borosjenő felé végzett felderítést, a másik Zimánd-újfalunál biztosított… ”*[236]

1919. április 19.

„Este 10 órakor a szolnoki hídfő parancsnokságának:

A kisújszállási különítmény az ellenség által megtámadva, Szolnokra vonul vissza. A 46/III. zászlóalj Nagykőrösre irányíttatik, két ütege pedig a hídfőparancsnokságnak rendeltetik alá. Ezen időpontban csakis a szolnoki hídfő végzi a felderítést és biztosítást a Tisza keleti partján.

A hídfő megszállandó és ellenséges támadás ellen kiépítendő.

Törökszentmiklós keleti szegélyén egy századnyi erős főőrs 2 géppuskával és 1 hegyi ágyúval hagyandó meg.

A hídfő parancsnoksága alatt állanak: gyalogság: 68. gyalogezred parancsnoksága és II., IV. zászlóalja, 1. vadász ezred parancsnoksága és III. és V. zászlóalja, a vörösőrség I., II. és X. zászlóalja és a 18/III. zászlóalj. A vörösőrség ezred parancsnoksága jelenleg Tiszafüreden

---

[234] A Tanácsköztársaság Békés megyében. A Vörös Hadsereg harcai a Viharsarokban. Békés Megyei Népújság
[235] A hadügyi népbiztosság ápr. 18-i összefoglaló jelentése
[236] A Tanácsköztársaság Békés megyében. A Vörös Hadsereg harcai a Viharsarokban. Békés Megyei Népújság

van és Szolnokra irányíttatott. Tüzérség: 19. tüzér ezredparancsnokság, 19/II. tüzér osztagparancsnokság, 29/2., 18/2., 101/2. ágyús ütegek, 20/3., 32/3., 19/4., 101/4. tarackos ütegek, 19/1., 19/2., hegyi ágyús ütegek, páncélvonatok. (Kel. hadsereg parancsnokság 429/11. hdm. sz.)"[237]

1919. április 20.

„...A 6. hadosztály parancsnokság jelentése szerint Nagyvárad felől Nagyszalonta felé állítólag 1000 ember a pályán előnyomulóban. A Fehérköröstől északra az ellenséggel az érintkezés megszakadt. Felderítésre úgy a Feketekörös, mint Nagyvárad irányában páncélvonatok küldettek ki. Borosjenő, Apatalak, Pankota, Kovácsi, Szabadhely románok által megszállva; Máriaradnán a franciákat románok váltották fel. Kémhírek szerint a Fehérkörös és Maros völgyében egy-egy ellenséges hadosztály lenne. Az aradi francia csapatok passzíve viselkednek, csak lovas járőröket küldenek ki. Arad és Szeged között az ellenség helyzete változatlan. Deszknél új csapatok, Újaradon erősítések észleltettek…"[238]

1919. április 21.

„...Ismét a 8. sz. páncélvonat mutatott példát: Április 21-én este Körösnagyharsányból kiindulva Nagyvárad felé felderített és ágyúharcot kezdett egy ellenséges páncélvonattal (az őszirózsás forradalom után a magyaroktól szerezték a románok), amely végül megfutamodott…"[239]

Erdély szélén, az egész Partiumban mozgalmak törtek ki a polgári rend helyreállítása érdekében. Kétségtelen, hogy sokhelyütt a románok közeledése ejtette hamis reményekbe a magyar polgárságot, értelmiséget stb. Úgy gondolták, ahogy a román propaganda hirdette is, hogy a román hadsereg ideiglenes megszálló, csak a proletárdiktatúra letörésére érkezik. Szerte a front vonal előtt fehér mozgalmak, ellenforradalmak törtek ki, hogy a románokat megelőzve a saját kezükbe vegyék a helyi közigazgatást és a rendes kerékvágásba tereljék újra az életet.

Ennek következménye volt, hogy Szamuely Tibort a kommunista államvezetés kinevezte 1919. április 21-én a keleti front mögötti területek teljhatalmú kormánybiztosává. Másnap Szamuely páncélvonata Püspökladányba futott be, ahol azonnal kivégeztetett négy csendőrtisztet, köztük Pongrátz Aladár csendőr századost.[240]

1919. április 22.

„Helyzetjelentés, Szolnok, ápr. 22., du. 11 óra 30 perc:

---

[237] A keleti hadseregparancsnokság 1919. ápr. 19-i rendelkezései
[238] Bánlaky József: A magyar nemzet hadtörténelme
[239] A Tanácsköztársaság Békés megyében. A Vörös Hadsereg harcai a Viharsarokban. Békés Megyei Népújság
[240] Az eseményekkel kapcsolatosan később egy rövid összefoglaló lesz.

a) Maroson a helyzet változatlan; b) Aradról Kürtös felé du. 5 óra 30 perckor 2 páncélautó menetben, kb. du. 6 óráig Felsősimánd és Nagyzerénd között 12 zászlóalj ellenség állapíttatott meg 7 üteggel, zöm Kisjenőnél. Francia ruhába öltöztetett román lovas járőrök ugyanakkor Tamáshida környékén, 6. hadosztály csapatai elrendelt vonal felé visszavonulóban. Hadosztályparancsnokság du. 9 órakor Békéscsabáról Mezőtúrra megy; c) Váradles környékén ellenséges tüzérség a du. folyamán saját felderítő páncélvonatra rálőtt. Ugyanott ellenséges gyalogság mozgása észleltetett; Cséffánál erősebb ellenséges járőr. Harsány (Sebeskörös mentén) saját kézben; d) Du. 8 óra óta Debrecen környékéről a legkülönbözőbb hírek érkeznek. Mint pozitívum megállapítható, hogy csapataink egy része Vámospércs és Sáránd környékén az ellenséggel harcba lépett. Vágó népbiztos 11 óra 40 perckor Püspökladányról arról értesít, hogy 10 óra 30 perckor Püspökladány vasútállomás ama értesítést kapta Debrecentől, hogy a város katonai kiürítés alatt áll, továbbá, hogy az est folyamán a munkásság fegyverbe szólíttatott. Hadsereg parancsnokság megkísérli a helyzetet Debrecennel tisztázni, azonban ½ óra óta összeköttetést nem lehet kapni. – 5. hadosztály területén ellenség Mátészalka–Nyirmedgyes között a du. folyamán támadott, mely támadás ellentámadással úgy látszik visszaveretett; egyébként a helyzet változatlan…”[241]

„… A hadapródiskola fiatal hősei, akik el nem vesztek a belényesi harcokban, a nagyváradi mozgalom erősségei. Akiket elfognak közülök, gyötrik, ágyúhoz kötözve hurcolják végig a városon. Megmentik őket a székelyek. A pályaudvar egy székely tiszt, Jancsó főhadnagy védelme alatt áll, a IV. A. páncélvonat ágyuja mered a városra, benn pedig a derék csendőrök és „fehérek" küzdelmét diadalra viszik Verbőczy és vitézei. . .”[242]

A IV. a. páncélvonat 1919. április 23-án érkezett Berettyóújfalu és Püspökladány állomásaira, ahol fegyveresen fojtotta el a vörös lázongást.

1919. április 22.

„Szamuely páncélvonatának legelső állomása Püspökladány volt. Itt agyonlövetette Pongrátz Aladár csendőrszázadost és még három csendőrtisztet a püspökladányi temetőben. Szamuely tovább ment Szoboszlóra.”[243]

„… Április 22-én Miskolcon a direktórium az egyik páncélvonat tisztjeit ellenforradalmárság gyanúja miatt letartóztatta…

…Nagyobb összeütközés támadt Berettyóújfalu és Püspökladány állomásokon, ahol a vörös csőcselék a kötelességét híven teljesítő csendőrséget inzultálta. Lázongásuk akkorszűnt meg, amikor a IV. a) páncélvonat megjelent és erélyesen beavatkozott.

---

[241] Bánlaky József: A magyar nemzet hadtörténelme
[242] Koréh Endre: A székely hadosztály dandártörténete 1918-1919. I. (Budapest, 1929) A székely hadosztály szervezése
[243] Kóréh Endre

A húsvét utáni napokban sűrűen előfordult, hogy a pesti munkás vörös csapatok az összpontosítási parancsok folytán összegyűltek, de amint a zsoldot megkapták, azonnal elutaztak Budapest felé…”[244]

1919. április 23.

„A Berettyóújfalunál álló csoport Sáp–Földes vonalába vonult vissza. Püspökladányból Berettyóújfalu és Hajdúszoboszló felé egy-egy páncélvonatunk felderítés végett előretolva.”[245]

„Összeütközés támadt Berettyóújfalu és Püspökladány állomásokon, ahol a "vörös csőcselék" a hűséges csendőrséget bántalmazta. A lázongást a páncélvonat [IV.a.] *beavatkozása fojtotta el.”*[246]

„Keleti hadsereg parancsnokság Szolnok. 4. vörös hadosztályparancsnokság, Pladány, ápr. 23., 7 óra 20 perckor du. Helyzet du. 5 órakor.

Böhm elvtárs rendeltére Pladányból páncélvonattal Debrecenbe indultam; páncélvonat útközben elromolván, 4 fegyveressel egy mozdonyon mentem Debrecenbe, hol még nagy vasúti anyag fegyverrel, lőszervonat, lokomitívok stb. voltak. Ezek megmentésére tett intézkedéseim közben debreceni csőcselék megrohant, mindnyájunkat lefegyverzett és Debrecenbe szállított; ott a városparancsnokság, melynél Handler elvtárs is erélyesen közbenjárt, szabadon bocsátott. Handler elvtársnak 24 milliót átadtam. Debrecen déli 12 órakor még ellenségtől szabad volt; állítólag a románok du. 2 órakor vonultak be. Saját rendezett csapatot Debrecen felé vezető úton sehol sem láttam, csak egyes csoportokban rendetlenül menetelőket. Mivel Debrecen irányában semmiféle csapat az ellenség feltartóztatására rendelkezésre nem állott, Pladányba visszaérkezve, Szamuely elvtárs fedezete alatt, egy század bihari gárdát du. 4 óra 41 perckor Hajdúszoboszlóra toltam előre. Feladata hajdúszoboszlói műút és vasútállomás, Szovátot, és szováta–földesi utat tábori őrsszerűleg megszállani. Tőle délre Földes–Sáp–Nagyrabé vonalra Berettyóújfalunál állott 1. nemzetközi dandár csapatai rendeltettek.”[247]

„….A 4. hadosztály hajdúszoboszlói csoportja (tengerészek és bihari vörös gárda) ellenséges behatás nélkül önkényesen visszavonult, a csapatok kierőszakolták vasúton Püspökladányba való szállításukat. A délutáni órákban Földes-Sáp vonalában álló nemzetközi csoport ugyancsak minden ok nélkül Bárándra vonult vissza, ahol szintén ki akarta erőszakolni vonatra való rakodását. A dandárparancsnokságnak azonban mégis sikerült a nemzetközieket visszaküldeni Tetétlenre. A románok által megszállt Hajdúszoboszló visszafoglalására Püs-

[244] Koréh Endre: A székely hadosztály dandártörténete 1918-1919. I. (Budapest, 1929) A székely hadosztály szervezése
[245] Bánlaky József: A magyar nemzet hadtörténelme
[246] Koréh Endre
[247] Békési hadosztályparancsnok jelentése

pökladányból vonaton elindították a 11/44. és IV/20. zászlóaljat a 2/29. üteggel. (Böhm emlékezése szerint a 44. ezred 21/2 zászlóalja és az 1/68. zászlóalj vett részt az ellentámadásban.) A csapatok Békési[248] *alezredes hadosztályparancsnok személyes vezénylete alatt visszafoglalták Hajdúszoboszlót.*

Legelsőnek a 2. sz. páncélvonat futott be Szamuely Tiborral a városba, aki a polgármestert, rendőrkapitányt és a takarékpénztár igazgatóját, mint ellenforradalmi vezetőket rögtönítélő eljárással felakasztatta.

Az 1. hadosztály felderítő csapatai Hajdúhadház-Bököny-Nyíradony-Nyírmihálydi, a székely hadosztály pedig Nyírbogát-Nyírvasvári-Nyírcsászári-Hodász-Őrgróf Vay tanya-Nagydobos-Vásárosnamény vonalán állott. Hajnalban a románok harc árán elfoglalták Nagydobost és Hodászt. A székelyek erős ellenséges nyomás miatt erre a vonalra mentek vissza: Kisléta-Pócspetripuszta-Ófehértó-Nyírmada-Rohod-Nyírmada-Ilk-Nagyvarsány, a 21. csoport zöme Nyírjákó-Ramocsaháza-Nyíribrony-Levelek területén.

Meg kell még említeni, hogy az 1. hadosztály kötelékébe tartozó, Nyíregyházáról Hajdúhadház irányába kiküldött 1/32. budapesti zászlóaljnak egyszerűen nyoma veszett. Két nap múlva Tiszapolgár és Tiszapalkonya környékén, jó messze a fronttól találták meg, ahol javában fosztogatott…"[249]

1919. húsvét vasárnap után

„Húsvét vasárnap ápr. 20-ra esett. Politikai balra tolódás követte a frontokon. A páncélvonat [IV.a.] *utolsó fegyverténye volt, hogy a Berettyó és a Körösök mentén támogatta a fehéreket."*

1919. április 24.

„…Április 24-én felsőbb parancsra Miskolcra mentünk…."[250]

1919. április 26.

„…A Székely Hadosztály példás hősiességgel harcolt a túlerővel szemben, és szép sikereket is elért. Hadadnál, Kocsordnál, Mátészalkánál is megfutamították az ellenséget. Sokáig reménykedtek abban, hogy majd Budapestről kapnak lőszert és utánpótlást. Budapest „urai" azonban magukra hagyták őket, és lőszer helyett vörös alakulatokat küldtek – ellenük. A Hadosztály sorsát megpecsételte a lőszerhiány, az utánpótlás hiánya és az, hogy lassan két tűz közé került. Egyik oldalról a kommunista alakulatok, másik oldalról a román túlerő támadta őket. Más kiút nem lévén, a Székely Hadosztály április 26-án Demecsernél letette a fegyvert a román megszállók előtt. Kb. 400 tisztet és 4000 fő legénységet a románok Brassóba internáltak. Kratochwill Károly ezredest a románok haditörvényszék elé állították és bebörtö-

[248] Békési Béla ezredes (1. honvéd gyalogezred)
[249] Fogarassy László: A Tiszántúl elvesztése 1919 áprilisában
[250] László Gyula százados páncélvonat parancsnok visszaemlékezéseiből. (Horváth Lajos → Székely páncélvonatok 1918 – 1919.) A III. páncélvonatról van szó.

nözték. 1920 októberében szabadult, később tábornok lett, majd altábornagy. A trianoni tragédia után a revíziós mozgalom egyik legismertebb képviselője lett, 1946-ban hunyt el Budapesten.

A Székely Hadosztály harcainak tiszteletére az utolsó harcok színhelyén, Mátészalka és Kocsord között, a Kraszna partján emlékművet emeltek, ezt az 1950-es években a kommunista hatóságok leromboltatták. Újbóli felavatása 1995. április 21-én történt. A hét méter magas dombon álló emlékoszlophoz három székely kapu alatt elhaladva lehet feljutni. Az emlékoszlop felirata: „Erdélyért – A székely hadosztálynak 1918–1919 évben a haza integritásáért vívott dicső harcai és e harcokban elesett, hős székely honvédő katonák kegyeletes emlékezetére." Az oszlopon egy versfelirat is olvasható: „Elült a harc, világok harca, / De új harc lobban, csak a tietek. / Az ősi földért haltatok, / S a halálban örökké éltek…

„Hónapok óta hősiesen és becsülettel harcoltatok a legnehezebb viszonyok között Erdélyért, a szép Székelyföldért…

A kormány azonban semmiféle ígéretet be nem tartott. Ti sem ruhát, sem fölszerelést nem kaptatok. Azok az ún. segítő vörös csapatok, ahelyett hogy hálásan elismerték volna hónapok óta tartó nehéz küzdelmeteket, és segítségetekre siettek volna, ellenséges érzülettel viseltetnek irántatok. Hogy hogyan dolgoztatok és viselkedtetek ti, ezt magatok tudjátok a legjobban. A székely hadosztály részére biztosított élelmiszervonatokat a vöröskatonák kirabolták… a hős székely sebesülteket bántalmazták, titeket kigúnyoltak, tisztjeiteket megalázták… rosszabbul viselkedtek veletek szemben, mint az eddig harcban volt ellenségeitek… Az ellenség túlereje ajánlatot tesz nektek, hogy életetek biztonságban lesz, hogy pénzetek, magánvagyonotok épségben marad, és békésen visszatérhettek lakóhelyetekre, Erdélyországba vagy az entente - csapatok által megszállt területre, de követelik, hogy a fegyvert tegyétek le.

Kratochwill Károly ezredes[251]

Mérlegelve a reménytelen általános helyzetet, nem vállalhatok felelősséget azért, hogy tovább vért ontassak ilyen körülmények között. Válasszatok ti, melyik utat akarjátok, és e szerint járjanak el a parancsnokok, akik közvetlen ellenséggel állnak szemben. Én, aki annak idején Kolozsvárt szerveztelek benneteket, titeket cserbenhagyni nem foglak, ha a harcot választjátok, a végső küzdelmet veletek harcolom, ha pedig az entente ajánlatát elfogadjátok, veletek maradok, hogy ígéretüket betartsák.

Felhatalmazom a parancsnokokat arra, hogy a csapatokat minden felesleges vérontástól megkímélve, ha a csapat az entente ajánlatát elfogadja – parlamenter útján és az ajánlat szellemében tárgyalhassanak. Erről a csapatok a hadosztály-parancsnokságnak sürgős jelentést tegyenek.

[251] Erdély Ma

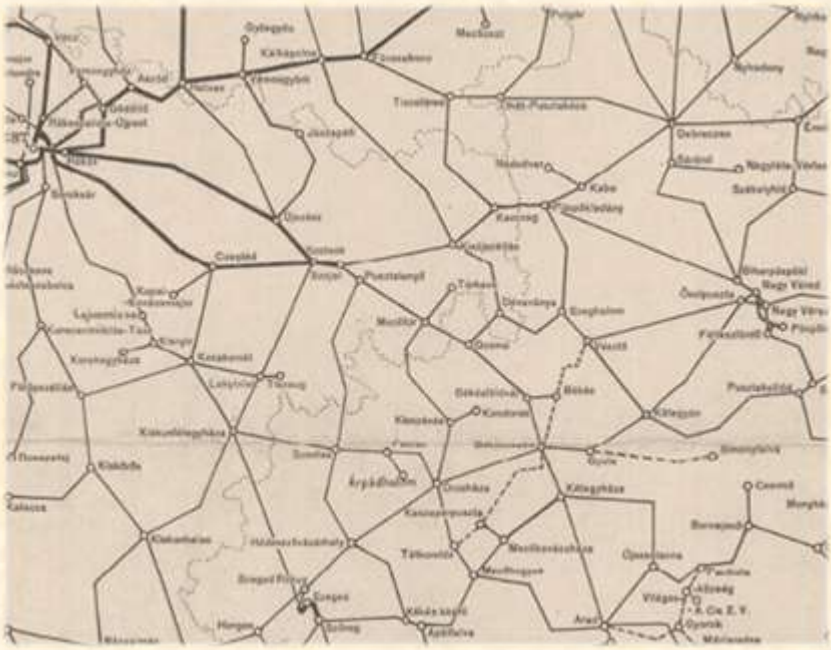
Kiadatik a csoportparancsnokságoknak, ezred- és önálló zászlóalj-parancsnokságoknak és a huszárszázadnak.

Kratochwill Károly ezredes,

a székely hadosztály parancsnoka"[252]

A marxista magyarországi történetírás 1945 után ott folytatta, ahol az úgynevezett tanácsköztársaság népbiztosai kényszerűen, 1919-ben abbahagyták. Az őszirózsás forradalom után a székely hadosztály megszerveződött, kezdetben a Károlyi-rezsim csak eltűrte, majd szabotálni kezdte az ellátásban fegyverrel, munícióval, élelemmel, sikerei el nem ismerésével stb.

A tanácsköztársaság kikiáltása, 1919. márc. 21. után ellenforradalmi gócpontnak tekintették. Legfőképpen azért, mert a nemzeti színeket és jelképeket a székely csapatok nem voltak hajlandók a vörös zászlóra és csillagra lecserélni és azokra felesküdni. Olykor ennek fegyverrel is ellenálltak.



Vasúti térkép Magyarország keleti része[253]

„ ...Április 26-án került sor Békéscsaba román megszállására.

Előző nap este a városban állomásozó vöröskatonák zöme vasúton távozott. 26-ára virradóra a Gyula-Doboz irányában megszervezett védővonalról bevonultak a magyar erők és aznap délelőtt a 101. dandár parancsnokságával együtt vasúton Mezőtúrra mentek. Andrássy Gyula városparancsnok – miután a munkástanács nevében visszaadta a hatalmat jegyző-

[252] Domokos László: Az elbocsátott hadosztály http://mno.hu/migr_1834/az-elbocsatott-hadosztaly-445939
[253] Arcanum Hungaricana Hadtörténeti Intézet és Múzeum

könyvileg a polgármesternek — délelőtt fél 12-kor hagyta el a várost. „A főtéren hullámzó tömeg" szeme láttára déli 12 óra után, a gyulai út felől óvakodtak be a román előőrsök. Látván a vörösök eltávozását, értesítették a körgáton kívül álló csapatokat, s azok megkezdték a bevonulást, Parancsnokukat, egy román ezredest, a múzeum épülete előtt fogadta a csabai urak küldöttsége. Este 6 óra körül egy vörös páncélvonat (valószínűleg a nevezetes 8-as) Gyomáról visszajött Csabáig, s a szarvasi útnál levő hősök temetőjénél megpillantott románokra három-négy ágyúlövést adott le. Az ellenség szintén ágyúkkal válaszolt, erre a páncélvonat visszaindult Békéscsaba elvesztésével a Körös- Tisza-Maros köz legfontosabb közlekedési és katonai gócpontja került a románok kezére…"[254]

„A Keleti hadsereg parancsnokság 1919. ápr. 26-i intézkedései.

a) A 4. hadosztály parancsnokságnak: A hadosztály parancsnokság Karcagtól keletre a Hortobágy-csatorna nyugati partján egy kettő zlj., 2 üteg és 1 páncélvonatból, valamint harcképes lovasokból összeállított különítményt ama feladattal bízzon meg, hogy az ellenség előnyomulását Püspökladányból Karcagra akadályozza meg. A hadosztálynak alárendelt többi csapat Kisújszálláson összpontosítandó, ott rendezendő és mihelyt egy rendezett egység (zlj., üteg) együtt van, vasúton Szolnokra irányítandó, hol az egyes szállítmányok a további parancsokat a hadsereg parancsnokságtól veszik. A hadosztály parancsnokság, mihelyt Karcagon a különítmény összeállítatott és a fölött egy külön parancsnok a parancsnokságot átvette, Kisújszállásra menjen…

b) A 6. hadosztály parancsnokságnak: A 4. hadosztály-csoport egy harcképes egységgel a Hortobágy-csatornát Püspökladány és Karcag között megszállja. Ennek feladata az ellenség előnyomulását Karcag irányában megakadályozni. Többi csapatai Kisújszálláson gyülekeznek, és onnan vasúton elirányíttatnak.

A 6. hadosztály feladata a Kőrös, illetőleg Berettyó (északI. jobb partját a Tisza és a Pusztaecsegi vasúti állomás között megfigyelni és az ellenség előnyomulását főképpen Mezőtúr–Túrkeve irányában megakadályozni. Felderítés az ellenség felé páncélvonatok útján intenzive végrehajtandó.

Feladata végrehajtása céljából a hadosztály zöme Mezőtúr–Túrkeve területén egyesítendő, míg Kunszentmártontól közvetlenül északra csak egy erősebb különítmény (1 zlj., 1 üteg stb.) hagyandó. Hadosztály parancsnokság Pusztatenyő.

A hadosztálynak mind ama részei, melyek nem közvetlenül a harcot szolgálják, vasúton Szolnokra irányítandók."[255]

1919. április 28.

„…Este 8 óra 45 perckor a hadsereg parancsnokság a következőket rendelte el a 4. és 6. hadosztályparancsnokságnak:

---

[254] A Tanácsköztársaság Békés megyében. A Vörös Hadsereg harcai a Viharsarokban. Békés Megyei Népújság
[255] A Keleti hadsereg parancsnokság 1919. ápr. 26-i intézkedései.

A Hortobágyi csatorna védőállása ellen folyamatban levő ellenséges támadás minden erővel visszautasítandó. Visszavonulásról csak akkor lehet szó, ha ezt az ellenség kikényszeríti. A 6. hadosztály utasítva lett, hogy a Puszta Ecsegnél a Kenderesszigeti tanyánál csak egy fél századot és a páncélvonatot hagyja vissza, míg az ott lévő zászlóalj zöme azonnal Kisújszállásra vonuljon vissza és ott Békési hadosztályparancsnok rendelkezésére áll azzal a feladattal, hogy Kisújszállástól keletre, kb. Kisújszállás keleti szegélyétől 2 km-nyire a vasút és műút keresztezésénél felvevő állásba menjen. A zászlóalj beérkezése után a Kenderesszigeti tanyánál álló kis különítmény szintén Békési hadosztályparancsnok parancsnoksága alá lép. (428/9. hdm. sz.)…"[256]

„…Szarvasról a már korábban odaérkezett Békés megyei direktórium és vele együtt a szarvasi direktórium is. Mezőtúrról egy vonatnyi vöröskatona érkezett aznap Szarvasra, hogy az állomás sínjeit és a Körös hídját felrobbantsák. A város polgári vezetőinek kérlelésére a síneket teljesen, de a hidat csak részben robbantották föl. A románok 28- án délután vonultak be a városba, miközben „a kíváncsiak nagy csapata sétált a főutcán". Gyománál a vörösök kivonulása után és a románok bevonulása előtt egy Mezőtúrról jött vörös páncélvonat szállt szembe az ellenséggel. A románok bosszúból ágyúzni akarták a községet…"[257]

1919. április 29.

…A 4. hadosztály visszavonulása tervszerűen folyt. A hadosztály parancsnoksága útnak indult Újszászra.

A hadseregparancsnokság parancsára a vörös csapatok zöme a Tisza jobb partjára vonult vissza. A román intervenciósokkal az érintkezést csak az utóvédszázadok és a hídfőállás egységei tartották.

A román erők — francia egységek támogatásával — előretörtek Szolnok irányába. A II. vörös őrzászlóalj lovas járőrei a mezőtúri tanyáknál heves tűzharcba bocsátkoztak francia, gyarmati katonákkal. A járőrök jelentették, hogy az intervenciósok Mezőtúrról indulva Törökszentmiklós és Tiszaföldvár irányában támadnak. Az előrenyomulásuk lendületének megtörésére az I. számú páncélvonat Mezőtúr térségében fedélzeti fegyvereivel tüzelt a támadó csapatokra. A szolnoki hídfő védelmére beosztott egységek pedig sietve foglalták el védőkörletüket a Tisza bal partján…"[258]

1919. április 30.

„Ápr. 30-án du. 3 óra 40 perckor a keleti hadsereg parancsnokság 430/5. hdm. szám alatt intenzív légi felderítés végrehajtása iránt intézkedett.

Ugyanekkor pedig a páncélvonatokat következőleg osztotta el a hadsereg parancsnokság:

---

[256] Bánlaky József: A magyar nemzet hadtörténelme
[257] A Tanácsköztársaság Békés megyében. A Vörös Hadsereg harcai a Viharsarokban. Békés Megyei Népújság
[258] Szolnok Megyei Néplap, 1969. április (20. évfolyam, 75-97. szám)

Az 1., 4. és 5. számú páncélvonatok a szolnoki hídfőparancsnokságnak rendeltetnek alá. Az összes többi páncélvonatok a vonalparancsnokság által május hó 1-jén Hatvanba irányítandók s ott a hadsereg parancsnokság rendelkezésére állanak. A rajtuk szükséges javítások Hatvanban sürgősen végrehajtandók. Kiadatik: szolnoki hídfőparancsnokságnak és a szolnoki vasútvonal parancsnokságnak. Hads. par.-ság (430/6. hdm.).. ”[259]

1919. május 2.

„Tárgyalások az un. vörös hadsereg és a románok között, amikor a románok makacsul követelték a székely hadosztály kötelékébe tartozó páncélvonatok átadását. ”[260]

„… Kár, hogy a többi páncélvonatról semmi pontos feljegyzés nem maradt, mert megérdemelték volna e derék páncélosok, hogy róluk is megemlékezzünk, hiszen 1919. május 2-án a vörös és oláh hadvezetőség között folyó tárgyalásokon, az oláhok egyik legmakacsabb követelése az volt, hogy a székely hadosztály kötelékébe tartozó páncélvonatokat teljes tiszti és legénységi létszámmal adják ki.

Azt hiszem, nem kell bővebben fejtegetnem, hogy ez a megtiszteltetés mit jelentett. De hála Istennek, erre nem került a sor… ”[261]

„Román fegyverszüneti feltételek

A Kassai Újságból vesszük át az MTI következő jelentését:

A magyar tanácskormány a további vérontás elkerülése végett a vörös hadsereggel szemben álló román főparancsnokséghoz parlamentaireket küldött azon kérdéssel, mily feltételek mellett volna hajlandó a román hadsereg az ellenségeskedéseket beszüntetni és fegyverszünetet kötni.

Mardaresku román tábornok Worth alezredes, magyar parlamentairnek a következő fegyverszüneti feltételeket nyújtotta át:

A román nagyfőhadiszállás május 3. rendelkezései értelmében a következő katonai fegyverszüneti egyezményt nyújtom át Önnek. Amennyiben a magyar kormány meghatalmazottjai ezen feltételeket elfogadják, úgy holnapra mi is megnevezzük megbízottainkat. A fegyverszüneti feltételek a következők:

1. A magyarok által megkezdett ellenségeskedések ezen szerződésnek az illetékei megbízottak által történő aláírása után rögtön megszűnnek.

2. A román ellen harcolt csapatainak azonnali lefegyverezése és leszerelése.

3. Azon csapatoknak, — melyek a románnal szövetséges viszonyban álló államok ellen harcoltak, — lefegyverezése egy későbbi egyezmény feltételei mellett lesznek

[259] Bánlaky József: A magyar nemzet hadtörténelme
[260] Koréh Endre
[261] Koréh Endre

kereaztülvive. A magyar parancsnokság kötelezi magát ezen feltételeket — bármilyenek legyenek is — elfogadni.

4. Mindenféle hadianyagokat kiszolgáltatja.

5. Az anyagok ezen egyezmény aláírásától számított 10 nap alatt Zenta, Törökszent Miklós és Tisza-Füredre szállítandók.

6. Mindazon vasúti anyagok, felszerelések kiszolgáltatása, mely békeidőben a Tisza és a volt román-magyar határ közt a normális vasúti forgalmat biztosította. Kiszolgáltatása mindazon vasúti anyagoknak, mely Romániában lett zsákmányolva.

7. A visszavonuló magyar hadsereg által Nyugat-Erdélyben és a Tisza vidéken elhurcolt anyagok kiadásáról helyi bizottságok fognak dönteni.

8. Valamennyi ezidőszerint a Tiszán — Csap és Szeged közt — levő vizijármü kiszolgáltatása.

9. A román hadsereg ellen szerepelt 4 páncélvonatnak 3 napon belüli kiszolgáltatása.[262]

10. 400 személy, 500 teherautónak kiszolgáltatása.

11. A hadifoglyoknak, polgári túszoknak, valamint a visszavonuló katonaság által kitelepített lakosságnak azonnali hazaküidése.

12. Ezen feltételek teljesítéséig a román hadsereg megszállja a Tisza jobb partját 20 km. szélességben, a tiszafüredi hídfőt, Tokajg, Szolnokot, Csongrádot és Szegedet.”[263]

1919. május 3.

„...Bpest, Hünb. 133., 64., 3., 2. hn. Haubrich népbiztos elvtárs rendelkezésére bocsátattak a Budapesten álló 11. és 12. számú páncélvonatok. A következő páncélvonatok felett a hadseregparancsnokság intézkedik: 2. és 3. sz. Hatvan, 4. sz. Bpest Kőbánya felső pályaudvar, 5.sz. Kőbánya alsó pályaudvar, 6. sz. Aszód, 7. sz. Salgótarján, 8. sz. Bpest Ferencváros. (Hünb. 11. oszt. 107.374. szám.)

Ebből kifolyólag a hds. Parancsnokság a páncélvonatokat következőleg osztotta el: a 2. számút a szolnoki védőszakaszba az Árky-csoporthoz, a 8. számút a 3. hadosztályhoz Salgótarjánba, a 3. számút az 5. hadosztályhoz Mezőkövesdre. A 4., 5. és 6. számú a hadsereg parancsnokság rendelkezésére maradt Hatvanban. (503/29. hdm.)

Ezzel kapcsolatban 503/30. hdm. szám alatt a következő rendelet adatott ki: Saját páncélvonataink mozgása egyes nyúlszívű embereknek rémhírek terjesztésére adott tápot. Hogy ez a jövőben elő ne fordulhasson, elrendelem, hogy a páncélvonatok a jövőben a vörös zászlót feltűnő helyen hordják...”[264]

---

[262] Ebből is látható, hogy mennyire respektálták a páncélvonatainkat, mert még külön is meghivatkozták a békefeltételekben!
[263] MTI
[264] Bánlaky József: A magyar nemzet hadtörténelme

A csongrádi vasúti híd[265]

1919. május 5.

„…Szentes megszállásával a román csapatok elérték a Tiszát. Az a veszély fenyegetett, hogy a csongrádi hídon átkelve elfoglalják Csongrádot is. A román áttörés meghiúsítása érdekében a 30. vörös gyalogezred egységei a híd szentesi hídfőjénél foglaltak állást. A nagy túlerő nyomására azonban kénytelenek voltak elhagyni a szentesi hídfőt, a csongrádi oldalra vonultak vissza. A Csongrád városi direktórium a Vörös Őrséget mozgósította a Vörös Hadsereg támogatására, ők fedezték a visszavonulást. A hídra tóduló románokat géppuskás zárótűzzel sikeresen megállították. A segítségül érkező páncélvonat a hídon áthaladva szétszórta az ellenségnek a szentesi hídfőnél lévő csapatait. A páncélvonat további támadásainak megakadályozása céljából a románok felrobbantották a híd Szentes felőli részét.

A sikertelen áttörési kísérlet után a románok a Tisza bal partján nyomultak előre. Május 4—5-én elérték a Körös-torok környékét, és megkezdték Csongrád ágyúzását. A heves ágyútűz ellenére nem ürítették ki a várost, hanem hatékony intézkedéseket tettek megvédésére. Az erőfeszítések eredményesnek bizonyultak, Csongrád egyelőre nem került román kézre…”[266]

„Budapest, május 26-án. A Magyar Távirati Iroda jelenti:

Május 23-án Miskolcz környékén gyorsan összevont egyesült cseh-román csapatok a legnagyobb lendülettel ellentámadásba mentek át. A harc május 23 és 24-ikén délelőtt elkeseredett hevességgel folyt. Nemcsak a Miskolcz bevételénél részt vett csapatok mutatták itt a

[265] Közlekedési Múzeum
[266] CSONGRÁD MEGYE ÉVSZÁZADAI. Az önkényuralomtól a Tanácsköztársaság leveréséig

proletárfegyelem, öntudat és hősiesség ragyogó példáját, hanem a miskolczi munkásság is, akiket Landler elvtárs úgyszólván pillanatok alatt fegyverzett fel.

Ezen harcokban különösen kitűnt az eddig is dicsőségesen harcoló 12-es számú páncélvonat.

A románok által erdélyi románokból alkotott gyalogezred a harcokban teljesen megsemmisült és csak igen kis töredéke tudott visszavonulni.

A Szolnoktól május 22-án véghezvitt vállalkozásban a tengerész ezred járőrei is kiválóan vettek részt és több foglyot ejtett.”[267]

1919. június 6.

Az un. vörös hadsereg visszafoglalta a csehektől Kassát. A páncélvonat [IV.a.] *ekkor, hogy ne kerüljön román kézre, Kassára vonult. Ott sem akart vörös zászló alatt harcolni, ezért tisztjei és legénysége magára hagyta a vonatot és Szegedre szivárgott, hogy támogassa az ottani ellenforradalmi kormányt.”*[268]

„A páncélvonat személyzete tiltakozik

A Magyar Tanácsköztársaság 11. számú páncélvonat- parancsnoksága Félegyházáról a személyzet nevében a következő tartalmú levelezőlapot intézte a Népszava szerkesztőségéhez:

„ A 11. számú páncélvonat összszemélyzete, valamint parancsnokai is, tiltakozásukat jelentik be a demarkációs vonalaknak az antant által való ilyen, ránk nézve szégyenteljes megállapítása ellen, miután ez az ország és a nép teljes agyonverését, tönkretételét célozza és vonná is maga után. Ne adjuk meg magunkat, s ne adjuk ki magunkat soha az antant kényére-kedvére, ellenben folytassuk a harcot, addig, amíg vagy egy kedvezőbb békét erőszakolhatunk ki, vagy mindnyájan belepusztulunk, de ez országot magunk oda ne adjuk soha.”[269]

„Helyzetjelentés: VII/3.

5. hdt. feloszlott és a II. hdt.-hez vonult be törzsével. 3. ho. Drégelypalánk környékére beérkezett. 2. ho. vasúti szállítása megkezdődött. 4. ho. változatlan.

II. hdt. 8. ho. szállítása Hajmáskérre folyamatban. Balkán zlj. és 11/26. Dombóvárra beérkezett.

III. hdt. 1. ho. új körletébe még útban, többi része változatlan, hdm. 703/9.

4. sz. páncélvonat az északi főműhelybe küldetik, hdm. 703/1.

---

[267] MTI
[268] Koréh Endre
[269] HIL. Vörös Hadsereg Parancsnokság 1919. Tolna Megyei Népújság, 1969. június (19. évfolyam, 124-148. szám)

Stromfeld Aurél vezk. ezredes, a hdg. vezérkari főnök búcsút vesz a főhadiszállás összes tisztjeitől."[270]

„Helyzetjelentés: VII/16.

3. ho. csapatai Albertirsa—Cegléd környékén áll 53. ezd. V. v. zlj. és 2 üteg a 3. ho.-tól, 22. m. ezd. a 4. ho.-tól, kettő üteg és 69. ddr. parság. 16. gy. ezd. 1. ho.-hoz irányítandó, hdm. 716/3.

1. és 5. sz. páncélvonat az I. hdt.-nek Ceglédre küldendő, hdm. 716/5. Intézkedés, hogy a 7. munkásezd. Ferencváros és Kelenföld p. ú. szétment legénysége által otthagyott szerelvények Hajmáskérre a 8. ho.-hoz irányíttatnak. hdm. 716/6."[271]

1919. augusztus 1.

„...A Viharsarok vöröskatonái közül a Tanácsköztársaság honvédő harcaiban kiemelkedő vitézséggel küzdő 8. sz. páncélvonat legénysége maradt legtovább a proletárforradalom fegyveres védelmezője. A tanácskormány lemondása után Győrön át Pápára mentek a páncélvonattal, ahol néhány napig még augusztus elseje után is fennállt a direktórium. A 6. vörös hadosztály volt parancsnokát, Rab Ákost, 1919, augusztus 17-én, Siófokon Stromfeld Auréllal együtt tartóztatták le…"[272]

„... Mialatt Verbőczy megmentette és elvezette a székelyeket Dunántúlra, azalatt Monoron egy vad oláh őrnagy 33(32) erdélyi magyar és székely katonát, (köztük Kovács[273] *főhadnagyot és Őz*[274] *hadnagyot) lövetett agyon, azon cimen, hogy ezek még a demarkácionális vonalon ő ellenük harcoltak!*

A két tisztet utoljára lőtték agyon, — végig kellett nézniük szegény katonáik kivégzését...

- Ma is a monori temetőben fekiisznek mind a harmincketten….

A székely vértanuk közül egyet nem értek halálosan a golyók. Ez éjjel elvánszorgott és szerencsésen megmenekült. Ő lett a hírmondó, — egy derék magyar mozdonyvezető, — a ki ma is él.

Ugyanilyen sors érte volna a miskolci, szerencsi és budapesti kórházakban fekvő sebesült erdélyieket is, ha idejében meg nem szöknek. Ezeket részben a tiszamenti magyarok rejtegették, részben oláhmentes területre bujdostak.

---

[270] Cseh Géza: Támadás és összeomlás a tiszai fronton (A Vörös Hadsereg hadműveleti naplójának feljegyzései 1919. július 1-31.) 1919. július 3.
[271] Cseh Géza: Támadás és összeomlás a tiszai fronton (A Vörös Hadsereg hadműveleti naplójának feljegyzései 1919. július 1-31.) 1919. július 16.
[272] A Tanácsköztársaság Békés megyében. A Vörös Hadsereg harcai a Viharsarokban. Békés Megyei Népújság
[273] ?
[274] Őz János hdgy? 1918-ban a 29.h.gy.e. tisztje.

De azért, hogy mennyi gyilkosságot követtek el az oláhok, arról az utánok vonult nemzeti hadsereg jegyzőkönyvei tanúskodnak!...”[275]

A románok még szemérmetlenebbül raboltak, mint a csehek. A miskolci fűtőház 324. sorozatú mozdonyaiból 21-et vittek magukkal. Az előzőekben már írtuk, hogy a csehek 9-et, így aztán a veszteség 30 mozdony lett, a 45 darabos állományból!

A MÁV részletesen foglalkozott e témával, mert olyan sok mozdonyt, személy- és teherkocsit raboltak el, hogy gyakorlatilag megbénították a normál vasútüzemet! Budapestről Bécsbe eljutni – leggyorsabban – a Déli Vasúton lehetett, Budapest – Nagykanizsa – Szombathely – Sopron – Bécs útvonalon, mert e vasútnak részben francia érdekeltségei miatt, ezt az itt állomásozó francia csapatok nem engedték lerabolni!

„... baráti találkozót rendezett szombat este Csabán, az V. sz. általános iskolában, összesen negyvennégy öreg harcost üdvözölhettek a kerület lakói. Öten nagyon érdekes élménybeszámolót tartottak a régi harcokról, a vöröskatonák hőstetteiről. Egyik legérdekesebb élménybeszámolót Galisz György veterán tartotta, aki a legendás hírű VIII, páncélvonat parancsnoka volt. Ott voltak egykori harcostársai, a páncélvonat géppuskásai is: Kaucsik Sándor és Gyaraki Sándor. Ők is elmondották, hogy segített a híres páncélvonat, hol előőrsként, hol hátvédként dolgoztak bátor katonái...”[276]

„Felhívás.

A volt 5-ös számú páncélvonat vöröskatonái, akik 1919-ben a Tanácsköztársaság harcaiban részt vettek, tudassák címüket volt parancsnokukkal, Németh Gyulával,[277] *Budapest XI., Lágymányosi út 14.”*[278]

Géppuskás lövészkocsi

[275] Koréh Endre
[276] Békés Megyei Népújság, 1964. március (19. évfolyam, 51-75. szám)
[277] Németh Gyula hadnagy, 1918-ban 4. tábori ágyús ezred.
[278] Somogyi Néplap, 1959. július (16. évfolyam, 152-178. szám)

Déli (szerb-horvát) hadszíntér

„…A Magyar Államvasutak Szegedi üzletvezetőségének iratai közül szorosan Összefüggnek a szegedi Direktórium működésével azok a sürgönyzési jegyzőkönyvek, amelyeket a MÁV szatymazi állomásán, 1919. március 29. és augusztus 8. között vezettek. Szatymaz ekkor határállomás volt. A vasútvonalon páncélvonat is tartózkodott. A jegyzőkönyvekben utasítások találhatók a vonat mozgására, szolgálatára, a vasúti Vörös Őrségre, áru- és csapatszállításra, a francia csapatok mozgására és az ország fővonalain folyó közlekedésre vonatkozólag. Távirati feljegyzések találhatók jegyzőkönyvekben a június 3-i vasutas sztrájkról is. Az Üzletvezetőség egyéb, Tanácsköztársaság idején keletkezett iratanyaga nem jelentős…”[279]

„…A szombathelyi katonai körletparancsnokság 1919. augusztus 7-én jelentette a hadügyminisztériumnak, hogy „megbízható és közismert petánci lakos" közölte a muraszombati főszolgabíróval, hogy a radkersburgi jugoszláv főparancsnok alkalmasint már a következő napon megkezdi az előnyomulást Muraszombat felé. (Az Ausztriának visszaítélt Radkersburg még mindig jugoszláv megszállás alatt állott.) Murán átjárók készültek és Bad Gasteinba állítólag egy jugoszláv zászlóalj érkezett. A Mura vonalát védő három határvéd vörösőrzászlóalj augusztus első hetében elszéledt, tehát báró Lehár Antal[280] *ezredes, a körletparancsnok csak egy tiszti századot tudott Muraszombat védelmére kirendelni.*

A tisztiszázad a vendvidéki ellenforradalom történetéből ismert Perneczky[281] *százados parancsnoksága alatt állott, a páncélvonat pedig vörösből vedlett fehérre. Smiljanic tábornok azonban csapatai összevonásával csak augusztus 10-én készült el, amely napon Radkersburg körletében 7 zászlóalj, 8 lovasszázad és 5 üteg gyülekezett, ami megfelelt egy kombinált had-*

---

[279] A Magyar Tanácsköztársaság történetének forrásai a területi Állarni Levéltárakban

[280] Lehár Antal, báró (Sopron, 1876. február 21. – Bécs, 1962. november 12.) magyar katonatiszt, Lehár Ferenc zeneszerző öccse. Az első világháborúban a 83. gyalogezrednél őrnagyi rangban szolgált, majd beosztották a 13. népfelkelő gyalogezredbe, ahol a Katonai Mária Terézia-rend lovagkeresztjét érdemelte ki, amelyhez egyben osztrák bárói (Freiherr) címet is adományoztak neki. A háború végére már ezredesi rendfokozatot ért el.
A Magyar Tanácsköztársaság kikiáltása után Ausztria területére távozott, ahol a bécsi Antibolsevista Comité megbízásából különítményeket szervezett. A Grazban toborzott haderő mintegy 2 000 főből állt, és a Nemzeti Hadseregtől teljesen függetlenül működött. A Feldbachban működő különítményhez, amelynek vezetését helyettese, Sigray Antal látta el, a kommunisták által megdöntött Vendvidéki Köztársaság néhány egykori (főleg katonákból álló) vezetője is csatlakozott.
Augusztus 2-án Lehár csapatai ellenőrzésük alá vonták Magyarország északnyugati területeit. Gömbös Gyula, a szegedi kormány nevében Grazba utazott, hogy átvegye a parancsnokságot Lehártól, de kísérlete kudarcot vallott. A Nemzeti Hadsereg időközben Siófokra tette át főhadiszállását, ez stratégiai előnyhöz juttatta Horthy Miklóst a vele rivalizáló Lehárral szemben.
A Friedrich-kormány idején Lehárt a szombathelyi katonai körlet parancsnokává nevezték ki. Csapatai a kommunisták (pl. Entzbruder Dezső, Bors László) és szociáldemokraták ellen hajtottak végre megtorlásokat. Katonái számos visszaélést és túlkapást követtek el, amivel maga Lehár is hozzájárult a Friedrich-kormány presztízsvesztéséhez.
A nyugat-magyarországi katonai erőket jól megszervezte. Szándékában állt fegyverrel megakadályozni az osztrák területi igények érvényesítését, végül azonban elismerte Horthyt fővezérnek. 1919-ben csatlakozott hozzá, és részt vett a Budapestre történő bevonuláson. legitimista meggyőződése miatt azonban hamarosan szembekerült Horthyval és IV. Károly király mellé állt. Csapatai az uralkodó oldalán részt vettek a budaörsi csatában, azonban a király második visszatérési kísérlete is kudarcba fulladt. A puccs résztvevőire hadbírósági eljárás várt, ezért Lehár Ausztriába menekült.

[281] Vitéz Perneczky Jenő százados, 1928-ban a m.kir.5. honvéd gyalogezrednél szolgált.

osztálynak. (A 36. károlyvárosi (Karlovac) és 37. laibachi (Ljubljana) gyalogezred, a marburgi (Maribor) 45. gyalogezred III. zászlóalja, a drinai tüzérezred két ütege, két tarackos üteg, az 1. marburgi tábori ágyús üteg, egy ezred lovasság és a műszaki csapatok.) Muraközben három szabadcsapat készült csatlakozni, amelyek vend-, horvát- és tengerparti légiónak nevezték magukat, állományuk összesen egy zászlóaljat tehetett ki. Augusztus 12-re virradó éjjel indult meg a támadás. A zöm Uzorinac ezredes parancsnoksága alatt Radkersburgról, két kisebb oszlop pedig Luttenberg (Ljutomer) és Muraszerdahely felől nyomult előre, még aznap megszállva Muraszombatot, Belatincet és az egész Vendvidéket Kerka patakig.

Az inkább csak szimbolikus erejű magyar határvédelem éppen hogy idejében vissza tudott vonulni…"[282]

„Kedves Barátom!

Még a múlt hó végén, tehát mielőtt innen Siófokra — a fővezérlethez -- utaztam, sikerült a mostani szerb főparancsnokkal, Vuičič alezredessel — ki már akkor sejtette, hogy Cholák Antich, az előbbi parancsnok innen el lesz helyezve — megállapodásra jutni aziránt, hogy azon esetben, ha Cholák Anticht tényleg elhelyeznék, és ő lenne utána itt a parancsnok — ő a Pécsre menekült és idegyülekezett kommunisták közül a veszedelmesebbeket kiviteti a demarkációs vonalra és nekünk át fogja adni. Távollétemben (tegnapelőtt érkeztem vissza) Cholák Antich tényleg áthelyeztetett és ő, Vuičič lett a megszálló csapatok parancsnoka. Mielőtt még elutaztam, felvittem hozzája öcsémet avval a kéréssel, hogy ha a dolog aktuálissá válnék — vele, kit utasításokkal láttam el, beszéljék meg a dolgot, a kivitelt pedig bízzák Riffl alezredesre. Visszatértem után Riffl közölte, hogy erről nektek Siófokra a jelentést már meg is tette.

Hogy ezt a dolgot sikerült nyélbe ütnöm, erre igazán büszke vagyok, annál is inkább, mert különben is sikerült Vuičičot teljesen megnyerni ügyünknek.

Tegnap és ma hosszasan tárgyaltam vele, teljes bizalommal van irányomban és feltétlen híve a szerb-magyar közeledésnek. Legközelebb Eszékre utazik, hol a szerb főhadiszállás vezérkari főnökével ez ügyben megbeszélést fog folytatni, aztán pedig engem akar vele összehozni.

Kérlek, ezeket úgy a fővezérnek, valamint Soós tábornok úrnak sürgősen jelenteni, egyáltalán kérlek, nekik e sorokat szó szerint felolvasni, mert ezenkívül még egy rendkívül fontos és sürgős közlendőm is van. Határozott kérésem azonban, hogy alábbi jelentésemről a fővezéren, Soós tábornokon, rajtad és azon kívül, ki a dolog elintézésével lesz megbízva, senki se értesüljön; ez különben Vuičič alezredes határozott kívánsága is, akinek, ha err ől valamit felettes hatóságai megtudnának, kellemetlenségei is támadhatnának ez ügyből kifolyólag.

Tegnap ugyanis a legnagyobb titoktartás kötelezettsége mellett közölte velem, hogy tegnapelőtt két vasúti munkás jelent meg nála, kik kötelezték magukat arra, hogy a 9. számú páncélvonatot teljes felszereléssel (gépfegyvereket, sőt ágyúkat is) áthozzák a szerbekhez.

[282] Fogarassy László: A magyar-délszláv kapcsolatok katonai története 1918-1921

Szerintük e páncélvonat személyzete nagyobbrészt még mindig kommunista érzelmű, ezek a kevés fehérérzelműt eltennék láb alól és áthoznák az egész vonatot Bükkösdnél.

Vuičič azt felelte nekik, hogy majd pár nap múlva válaszol és tegnap engem felkeresett és közölte velem a dolgot.

Már most rendkívül sürgős és fontos dolog ezt a vonatot azonnal − de nem telefonice, mert az említett két munkás szerint minden telefonrendelkezésről embereik útján értesülnek − egy külön e célra kiküldött idősebb, erélyes és tapasztalt tiszt vezetése alatt álló tiszti különítmény által személyesen először Kaposvárra vagy Siófokra dirigáltatni, és ott a személyzetet lefogva a szigorú vizsgálatot elrendelni.

Vuičič határozott kérése és kívánsága az is, nehogy kitudódjék, hogy kinek a révén tudtátok meg a dolgot. Mégpedig elsősorban azért, mert neki, ha feljebbvalói megtudnák, hogy egy ily értékes harcieszközt megszerezni elmulasztott, esetleg kellemetlenkednének, másodsorban azért, mert reméli, hogy e két vasúti munkás révén még a jöv őben is fontos dolgokat tudhat meg, amiket velem mindannyiszor közölni is fog.

Végül hangsúlyozta, hogy a páncélvonat ügyet kötelességének tartotta velem sürgősen közölni, először mint korrekt katonatiszt, ki mindenféle kommunisztikus törekvés és irányzat ellenzője, másodszor mint bajtárs, ki velem szemben mindig bizalommal viseltetett és fog viseltetni.

E levélnek a szerb-magyar közeledésre vonatkozó passzusát kérlek Eckhardttal is közölni.

Ha futárt küldtök Pécsre, okvetlenül keressen fel! Egyúttal kérlek, értesíts majd a vizsgálat eredményéről!

Egyebekben pedig maradok meleg üdvözlettel igaz híved és tisztelőd

Inselt István

alezredes"[283]

[283] Nemes Dezső, Karsai Elek, Kubitsch Imre, Pamlényi Ervin: Az ellenforradalom hatalomrajutása és rémuralma Magyarországon 1919-1921. (Inselt alezredes levele a fővezérséghez, melyben közli, hogy a szerbek felajánlották a Pécsre menekült kommunisták kiszolgáltatását és elárulták egy páncélvonat kommunista legénységének szökési tervét. Ottrubay őrnagy szeptember 17-én közölte az *„igazságügyi előadóval"*, hogy a páncélvonat legénységét az újdombóvári vasúti állomáson — Vuičič besúgása alapján — egy tiszti különítmény lefegyverezte és letartóztatta. A foglyokat szeptember 17-é n átszállították Siófokra, ahol őrizetüket a fővezérség törzsszázada vette át. Ottrubay vk. őrnagy ekkor a szegedi ellenkormány mellett szerveződő Nemzeti Hadsereg Fővezérségének II. csoportjaként létrejött hírszerző szervezetét vezette.)
Göllei Inselt István (Manó) alezredes (1869. Kaposvár – 1945. 11. 25.) Katonai pályája: egyévi önkéntes, 1892. hadnagy, 1907. százados a 44. közös gyalogezredben, 1914. 38./III. (kecskeméti gy.e.) parancsnoka, 1915. őrnagy, 1917. alezredes, 86./III. parancsnoka, 1918. a 7. hegyi dd. parancsnoka. Kitüntetései: MTKR lovagkeresztje, Lipót Rend lovagkeresztje hadidíszítménnyel, kardokkal, Vaskorona Rend III. oszt. hadidíszítménnyel, kardokkal, Katonai Érdemkereszt III.oszt. hadidíszítménnyel, kardokkal, Bronz Katonai Érdemérem hadiszalagon, kardokkal, Károly Csapatkereszt, Sebesültek Érme, Jubileumi emlékérem a fegyveres erők részére, Katonai jubileumi kereszt. Háború után: 1921. ezredes, 1925. tábornok.

Nyugat - Magyarország

1919. augusztus 1-7.

"Az erdélyi páncélvonatok 0[284] .. F[285] .. H[286] .. századosok és D[287] .. főhadnagy vonatai ekkorra már az erdélyi kórházvonattal együtt túl a Dunán voltak."[288]

„… Lehár visszatérésére 1919. augusztus 3-án került sor. Feldbachi zászlóaljparancsnokként Szombathelyre vonult be, és Vas, Moson, Sopron és Zala megyékre terjesztette ki tevékenységét. A fõvezérség 1919. augusztus 8-án kinevezte nyugat-magyarországi katonai parancsnoknak. Megbízta a szombathelyi gyaloghadosztály parancsnoki tisztével. A hadosztály szervezését Szombathelyen kezdte meg. Népszerû volt a városban, mint a volt császári és királyi 83. gyalogezred tisztje, mint a volt császári és királyi 106. gyalogezred parancsnoka, mint magas kitüntetésekkel rendelkezõ, a háború végéig harcoló katona. Az egykori császári és királyi 48., 76., 106., a volt magyar királyi 19. és 20. gyalogezredek, a volt magyar királyi 6. huszárezred katonáiból szervezett hadosztály a nemzeti Hadsereg legnagyobb létszámú, legjobban felszerelt seregtestévé fejlõdött. A hadosztály gyalogsági parancsnoka Bugsch Aladár[289] ezredes, tüzér-fõnök Teimer Oszkár[290] ezredes, törzsfõnök Keresztes Artur[291] alezredes volt. A hadosztályba öt gyalogzászlóalj (egy-egy zalai és soproni, két vasi és egy vadász), egy lovas század, öt tüzérüteg és négy páncélvonat tartozott. További három gyalogzászlóalj, két tüzérüteg és egy lovasszázad szervezés alatt állt. A Lehár által vezetett alegységek voltak a legszervezettebb katonai erõk a térségben, ezek biztosították a rendet a nyugat-magyarországi területen…”[292]

1919. augusztus 21.

„Répceszemerén a vöröskatonák ellenállását páncélvonat segítségével verik le.”[293]

Valószínűleg a IV. a. páncélvonat utolsó fegyverténye volt, hogy augusztus 28-án, Lajtaújfalunál megakadályozta egy fegyveres kommunista csoport betörését Magyarországra Ausztriából.

1919. augusztus 28.

---

[284] ?
[285] Fox Aurél?
[286] Habász Kristóf?
[287] Delhányi Ernő?
[288] Koréh Endre
[289] Bugsch Aladár, 1918-ban alezredes, a 20. h.gy.e. tisztje.
[290] Teimer Oszkár, 1918-ban alezredes, a 3. táb.ágyús.e. tisztje
[291] Csikbánfalvi Keresztes Artúr, 1918-ban vetérkari őrnagy.
[292] Hegedűs Elemér: A király katonája. Báró Lehár Antal tábornok életútja. Soproni Szemle, 2012.
[293] Kocsis József: Az ötvenéves Tanácsköztársaság története és a Soproni-Szemle

„Magyarországi vörösökből álló zászlóaljnyi erő Lajtaújfalunál arra készült, hogy megtámadja Magyarországot. A határt mindössze 58 határrendőr és csendőr védte velük szemben. Egy ismeretlen rendszámú "székely" páncélvonat futott be Lajtaújfaluba, mögötte székely tüzérség érkezett. A vörösök próbálkozása kudarcba fulladt.”[294]

„… Augusztus 28-án újabb fegyveres incidensre került sor. Egy főleg magyarországi menekültekből verbuválódott osztrák csapat Lajtaújfalu – az ottani ipartelepek elfoglalására tett kísérletet, de az ellenük küldött páncélvonat és a térségben állomásozó székely dandár egy különítménye megakadályozta ezt. Időközben Győrből a románok nyomultak előre. Céljuk Sopron elfoglalása és az ott állomásozó székely csapatok lefegyverzése volt, de az ellenük felvonuló két zászlóalj és tüzérség láttán visszavonultak állomáshelyükre…”[295]

„… A 7. sz. páncélvonat augusztus 15–28. közt Sopronban, a 9. sz. páncélvonat augusztus 15-e táján Magyaróvárott, a 2. sz. páncélvonat pedig augusztus 21–28 közt szintén Sopronban tartózkodott...”[296]

1919. szept. 16.

„Horthy Miklós[297] *fővezér szemlét tartott a székelyek felett Harka faluban Sopron mellett.*

1919. szept. 24.

A székelyeket a Nemzeti Hadsereg megfelelő alakulataiba osztották be.

1919. dec. 25.

Horthy Miklósné, Jószási Purgly Magdolna, karácsony napján meglátogatta a székelyeket.

Nagy Margit, székely leány a IV. a. rendszámú páncélvonaton teljesített szolgálatot és géppuskás tizedesként harcolt mindvégig.”[298]

---

[294] Koréh Endre
[295] KOLNHOFER VINCE: A GRADISTYEI HORVÁTOK ÉS A MAGYAR–OSZTRÁK HATÁRKIJELÖLÉS doktori disszertáció (PhD)
[296] Fogarassy László: Sopron és az 1919-es hadszintér. Soproni Szemle
[297] Vitéz nagybányai Horthy Miklós (Kenderes, 1868. június 18. – Estoril, Portugália, 1957. február 9.) az Osztrák–Magyar Haditengerészet tengerésztisztje, 1909–1914 között Ferenc József szárnysegédje, ellentengernagyként a flotta utolsó főparancsnoka volt. Az uralkodó a világháború végén altengernaggyá léptette elő. Az első világháborút követő proletárdiktatúra összeomlása után megszilárdította az államhatalmat. 1920. március 1-jétől 1944. október 16-áig ő volt a Magyar Királyság kormányzója. Portugáliai emigrációban halt meg, 1957-ben. 1993. szeptember 4-én temették újra Kenderesen.
[298] Koréh Endre

A IV. b. páncélvonatról csak néhány adattal rendelkezünk, de feltételezhetően az is elérte a Dunántúlt és betagozódott a Nemzeti Hadsereg hadrendjébe./

A következőkben néhány gondolat a tanácsköztársasági terrorról és arról, ahogy ezt a közgondolkodás a páncélvonatokkal összekapcsolta.

„…a Forradalmi Kormányzótanács attól tartott, hogy a polgárság különösen azon a vidéken fog hajlandóságot érezni a fellázadásra a népszerűtlen proletárdiktatúra ellen, amerre a román hadsereg közeledik. Kun utasítására Cserny József[299] *40-50 terroristát adott Szamuely*[300] *mellé teljes felszereléssel, kézigránátokkal, két tábori ágyúval és három gépfegyverrel. Ezek, mint a Vörös Hadsereg rögtönítélő törvényszékének karhatalmi különítménye működtek és állandóan Szamuely különvonatán laktak, amely egy podgyászkocsi, két szalonkocsi, egy étkező- és négy elsőosztályú Pullman-kocsiból állt. Szamuely első állomása Püspökladány volt, ahol elfogta Pongrácz Aladár*[301] *csendőrszázadost és három csendőraltisztet, akik a frontról való visszavonulásuk közben Berettyóújfaluban lefegyverezték az ottani vörösőröket. Mindhármukat agyonlövette a püspökladányi temetőben…”*[302]

Vörös terrorbrigád[303]

„1919. április 20-án délelőtt 7 órakor Nagyvárad felől vonat érkezett a püspökladányi állomásra. Az egyik kocsijában Pongrácz Aladár csendőrszázados parancsnoksága alatt 30 csendőr utazott, akik Berettyóújfaluban a vörös hadsereg egy részét lefegyverezték, illetve a lefegyverzésnél közreműködtek. Az állomáson Gerlei Géza terrorcsapat-parancsnok körülbelül 50 főből álló,

[299] Cserny József, Cserni (Budapest, 1892. március 18. – Budapest, 1919. december 18.) cipészsegéd, különítményparancsok; a Cserny-csoport vezetője volt 1919-ben a Magyar Tanácsköztársaság idején. Ez a terrorcsoport gyakran együttműködött a Szamuely Tibor által vezetett *„Lenin-fiúkkal”.* A Cserny-csoport a kommunista ideológiával egyetértő, ám öntörvényű forradalmárok csapata volt. A proletárdiktatúrát lelkesen elfogadták, magukat a Forradalmi Kormányzótanács terrorcsapatának nevezték, utasításokat csak a KMP-től fogadtak el – ha éppen egyetértettek ezekkel az utasításokkal.

[300] Szamuely Tibor, írói álnevén: Tiborcz (másként: Szamuelly, született: Szamueli) (Nyíregyháza, 1890. december 27. – Bécsújhely közelében, 1919. augusztus 2.) kommunista politikus, újságíró, a Tanácsköztársaság idején hadügyi népbiztos helyettes és közoktatásügyi népbiztos, a kommün terrorszervezetének vezetője, aki számos embert végeztetett ki statáriális módon.

[301] Pongrácz Aladár csendőr százados, m. kir. I. csendőrkerület, 5. szárny (Zilah), 1. szakasz parancsnoka (Zilah).

[302] Gratz Gusztáv → Kerepeszki Róbert: Éberség. Az ellenforradalminak vélt folyamatok *„kezelése”* a Tiszántúlon

[303] Történelem portál Vörösterror Püspökladányban

gépfegyverekkel felszerelt terrorcsapata vette körül a vonatot, akik a csendőröket leszállították, s az állomásfőnöki iroda előtt felsorakoztatták őket.

Az egyik katona, Tóth Ferenc II. hidalmási járásőrmestert felismerte, őt azonnal a főnöki irodában levő Barabás (Barthmann) József parancsnokhoz, továbbá Gábor (Judkovics) Mózes és Manu József politikai megbízottakhoz vitte, akik Tóth Ferencet ismeretlen okból azonnal halálra ítélték. A halálos ítéletet a püspökladányi temető árkában április 20-án, d. e. 8 óra tájban Janovics János, Turánszki Ödön és Kohn-Kerekes Árpád terrorlegények végre is hajtották.

Ezután Pongrácz Aladár századost, Ferenci András gyulai járásőrmestert és Jakabos Pál mezőörményesi, őrsbeli I. cszt. őrmestert is halálra ítélték, s a halálos ítéletet ugyancsak azon a napon, délelőtt 11 órakor Janovics János, Turánszki Ödön, Kohn-Kerekes Árpád, Babula Engelbert, Horváth Győző, Horváth Márton, Farkas László és egy Münsz nevű terrorlegény Gerlei Géza terrorcsapat-parancsnok és Manu József jelenlétében végrehajtották…"[304]

„1919. április eleje volt, amikor Kratochvill altábornagy parancsnokságával a székely hadosztály Csúcsánál az előnyomuló román katonák ellen harcban állt. Abban az időben Csúcsáig Kun Béla uralma alatt állt az ország. Nekem a székely hadosztálynál volt egy megbízatásom, onnan mentem vissza Debrecenbe. Nagyvárad már szabad várossá volt nyilvánítva, a tornyokon és nagyobb házakon fehér zászlók lobogtak. Ott vonatra, pontosabban egyik marhaszállító vagonba szálltam. A vonattal több csendőr-család utazott a bizonytalanságba, akiket Nagyváradról ürítettek ki. A csendőröket előzőleg bekényszerítették a Vörös Őrségbe. Rendfokozati jelvényt senki sem viselt, én sem. Püspökladányban a vonat sokáig vesztegelt. Ott hozzám jött egy idősebb csendőr és félve előmutatott egy kis papírcsomagot, amiben a Károlyi-kormány által adományozott aranyrozettái voltak. Megkérdezett, hogy azokat felvarrhatja-e már? Én azt tanácsoltam neki, hogy óvatosnak kell lenni, várjon még azzal, mert nem tudhatjuk, hogy mi van mögöttünk, hiszen még csak Nagyvárad szabad. A vonatvezető már indulást jelzett. A vonat mentén több csendőr-asszony szaladgált kétségbeesve, akik férjeiket keresték. Megnyugtattam őket, hogy csak szálljanak fel, ha a férjük le is marad, majd a következő szerelvénnyel utánuk megy. A vonat elindult anélkül, hogy a hiányzók visszatértek volna.

Később derült ki, hogy tanácsom dacára, a vonatban többen felvarrták a rozettákat. Vesztükre, mert ezeket a püspökladányi állomáson lévő terroristák leszállították és a rozetták miatt ellenforradalmároknak minősítve őket, a temetőben valamennyit agyonlőtték. Pár nap múlva Debrecenben voltak a ronánok, ahol a többiek, akik nem siették el a dolgot, veszély nélkül varrhatták fel rendfokozati jelvényeiket."[305]

„…A budapesti rémségek alatt Szamuely halálvonata végigszáguldott az országon és az ellenforradalmak minden helyszínén kiszállottak belőle a fekete utasok. Szolnokon 30, Ka-

[304] Történelem portál Vörösterror Püspökladányban
[305] Pintér Aladár, szkv. csendőr ezredes, "Csendőrhistóriák". Egyesületi Értesítő, Cleveland, Ohio, USA: A Magyar Csendőrök Családi Közössége, 1973, december, 48. szám.

locsán 20, a kis Dunapatajon 61 embert végeztetett ki az eddigi megállapítások szerint a diktatúra hivatalos gyilkosa, s tömegestől ölette le az ártatlanokat még körülbelül 20 városban és községben.”[306]

„…Szolnokon 57 embert – katonatisztet, polgárt, parasztot és gyereket – Kalocsán 19-et, Kaposvárott 7-et, Dunapatajon 62-őt, Dömösön 9-et akasztott a halálvonat parancsnoka és se szeri, se száma azoknak a helységeknek és városoknak, ahol Szamuely Tibor meg nem tizedelte volna a becsületes és munkás magyarságot…”[307]

Tanulmányozva tehát ezt a kérdéskör, én úgy gondolom, hogy a hadi páncélvonatoknak és a Szamuely féle vonatnak semmi közük egymáshoz. Az előzőekből is kitűnik, hogy ez a vonat nem szolgált hadi célokat, bár felfegyverzett embereket szállított, de nem volt páncélvonat. A félreértéseket még tudományos művekben is tetten lehet érni.

„…Szamuely híres páncélvonatán sokszor teljesítettek szolgálatot a Cserny-csapathoz tartozó harcosok, akik így résztvettek az összes jelentôsebb lázadás felszámolásában…

…Szamuely páncélvonata vagy Csernyék teherautói mindig odamentek, ahonnan valamiféle ellenforradalmi szervezkedés, netán felkelés híre jött…”[308]

„…A vérgőzös beszédet tartó Szamuelyt másnap kinevezték a tiszántúli Vörös Hadsereg mögötti terület rendjének és fegyelmének a fenntartójává. A Forradalmi Kormányzótanács arra is felhatalmazta, hogy, akár a kérdéses legalitású ún. forradalmi törvényszékek mellőzésével, bármilyen eszközt igénybe vegyen. Ő rögtön neki is látott a feladatnak: Forradalmi Bizottságokat állított fel, amelyek kegyetlenül felléptek az általuk rendbontónak, vagy ellenforradalmárnak tartott személyekkel szemben. Szamuely külön páncélvonaton utazott a forrongó, vagy ellenforradalminak vélt városokba: a jogot és a józan észt is megcsúfolóan akasztatott és lövetett agyon embereket…”[309]

„…Politikai háttértámogatásukkal Cserny József vezetésével egy 200 fős különítmény állt fel, akik „Lenin-fiúk”-nak nevezték magukat. Hírhedt páncélvonatukon járták az országot és mindenütt felléptek, ahol a tanácsrendszert veszélyeztető megmozdulásokat sejtettek…”[310]

1921. május 28. Szeged

---

[306] Szőllőssy Oszkár igazságügy-miniszteri osztálytanácsos
[307] Pekár Gyula államtitkár, 1920
[308] Konok Péter: Az erőszak kérdései 1919 – 1920. Vörösterror - fehérterror
[309] Gellért Ádám: 1919. március 21 - 97 éve kezdődött a Tanácsköztársaság
[310] Wikipédia

„A halálvonat terroristáinak mai folytatólagos főtárgyalásán Csillag Áron félegyházi vasúti vendéglőst hallgatták ki. A tanú elmondja, hogy látta, amidőn a Návayakat elvezették. A vendéglőben hallotta az öt lövést, amikor a három túszt kivégezték. Márton Gusztáv, félegyházi főraktárnok elmondja, hogy látta, amikor bőrkabátos terroristák és vöröskatonák karonfogva kisérték a túszokat. A lövés eldördülésekor látta, hogy egy magas ember a földre zuhan. Ez Kiss Béla dr. volt. Azt is látta, amidőn Návay Iván[311] *menekülni próbált és a terroristák két lövéssel földe terítették. Engivel szembesítik, de nem ismeri fel. Elmondja még a tanú, hogy Félegyháza környékén állandóan egy páncélvonat teljesített szolgálatot Szerinte Ozsváry és a terroristák huzamosabb ideig ezen a vonaton teljesítettek szolgálatot. Bori Sándor asztalossegéd vallja, hogy az Orosházáról Félegyházára érkező vonat egyik fülkőjében tartózkodott, amikor a terroristák a Návayakat egy előre megásott sírgödörhöz vezették és amidőn őt meglátták, rászóltak, hogy csukja be a fülke ajtaját, mert amit most csinálnak azt nem szabad senkinek sem látni. Ezután az ügyész és a védők a bizonyítás kiegészítését kérik. Az ügyész többek között a halálvonaton Szentes és Félegyháza között szolgálatot teljesítő vasutasok kihallgatását kéri, mert ezek a tanuk felvilágosítást tudnak adni a Tisza-hídján történt eseményekről. A tárgyalást hétfőn folytatják.”*[312]

1919. június 21.

„…Az 5 vörösőr század éjjel 10—12 óra között érkezett Kiskunlacháza alá. Fehér egyik századát előre küldte Kunszentmiklósra, maga pedig a másik 4 századaddal Kiskunlacházát közelítette meg. Este 9—10 körül, amikor a falu „fehérgárdistái" értesültek a vörösőrök közeledéséről, félre verték a harangokat, s Brekovics Mihály, Konta Béni vezetésével a faluszéli rozstáblában készültek fel a védekezésre. Elöl mintegy 100—150 tűzfegyverrel rendelkező felkelő, hátul kb. 100 főnyi kaszás, kapás paraszt. Amikor a csapatait megelőző Fehér az ellenforradalmárokat megadásra szólította fel, azok elutasították a hozzájuk intézett fegyverletételi javaslatot, és tűzzel válaszoltak. A túlerőben levő vörösőrök kibontakozó rohamának láttán azonban néhány percnyi ellenállás után megfutamodtak.

A június 21-i hadműveletek azzal kezdődtek, hogy a Fehér által Kunszentmiklósra küldött vörösőr század kisebb csatározások árán bevonult Tassra.

Dél körül Kunszentmiklósra érkezett Szamuely Tibor is különítményével. Félnapos késésének az volt az oka, hogy a különítmény szokásos közlekedési járművén, a 2. és a 8. számú páncélvonatból álló szerelvényen az Északi főműhelyben javításokat végeztek, s csak 21-re tudták üzemképes állapotba helyezni….”[313]

---

[311] A földeáki Návay-kastélyból 1919. IV. 27: éjjel elhurcolták Návay Lajos v. képviselőházi házelnököt, Návay Iván földbirtokost, a vasútállomásig tartó úton ütlegelték, majd átadták őket a Makó felől érkező vonat terroristáinak. Szentesen behurcolták a vonatba a szentesi túszok közül Kiss Béla városi főjegyzőt. Az úton a Návayakkal egy marhavagont tisztogattattak. IV. 29: megérkeztek Kiskunfélegyházára, ahol vésztörvényszéket tartottak, megkérdezték tőlük, tudják-e, mi a kommunizmus. Válaszuk után kivitték őket a vasútállomás mellett már megásott gödrökhöz, és lelőtték őket. Návay Iván nem halt meg, mire egy terrorista szíven szúrta. A meggyilkoltakat kifosztották. 1920. V. 18: a bpi büntető törv-szék az egyik gyilkost kivégeztette, két elfogottat 15, ill. 12 fegyházra ítélt. (Magyar Katolikus Lexikon)

[312] MTI

[313] Romsics Ignác: A Duna melléki ellenforradalom Bács-Kiskun megye múltjából 3. - A kapitalizmus kora (Kecskemét, 1981)

Szamuely *„páncélvonata”* nem az a páncélvonat tehát, amelyről ez az írás is szól!

A tények viszont egyértelműek, a rend helyreállítására aztán a Nemzeti Hadsereg is bevetette a páncélvonatokat és itt is a megtorlás egyik eszköze lett.

„…A tanácskormány bukása után, amikor a Peidl-kormány megalakult, Tapolcán a felháborodott polgárság szétkergette a kommün vezetőit. Ekkor történt, hogy Bogovics Mihály az utcán találkozott Sándor politikai megbízottal, akire hazafias felháborodásában bottal támadt. Az elszánt bolseviki csirkefogó revolvert rántott és rálőtt Bogovicsra, akinek arcát a golyó súlyosan megsebesítette. Sándor „elvtárs" a népharag elől Sümegre menekült. Onnan aztán másnap megérkezett Tapolcára egy terrorcsapat, amely Sándor Lajos, Kerékjártó Kálmán és Székely Armand vezetésével végigvonult a városon. Hetven ismert polgárát a városnak összefogták, a városháza tanácstermébe zárták és ki akarták végeztetni. Szerencsére augusztus 5-én a hajnali órákban megérkezett Delhányi Ernő[314] *parancsnoksága alatt két páncélvonat, melynek legénysége, kiegészítve a tapolcai felfegyverzett vasutasokkal, lefegyverezte a vakmerő terroristákat és kiszabadította a túszokat. A lefegyverzés nem ment egészen simán, fegyveres össze ütközésre került a sor, melynek során Sándor Lajos, Kerékjártó Kálmán és néhány terrorista, a felszabadítók golyójától találva, holtan maradt az ütközet színhelyén. Székely Armandot pedig elfogták és felette a bíróság mondott ítéletei….”*[315]

„…Erre a vezetők hanyatt-homlok menekültek, szétszaladtak. Gellért Samu, a direktórium elnöke Tapolcára menekült, ahonnan másnap hajnalban visszatért Sümegre a hírhedt Dandd-féle terroristákkal. Ártatlan embereket összefogdostak, ahol a családfőt nem találták, elhurcolták a feleséget, gyerekeket, azokat inzultálták, akasztással fenyegették. Akkor történt Darnay Károly ny. huszárőrnagy rettenetes összeverettése is, melynek következtében néhány hét múlva mártírhalált halt. Az agyonkínzott embereket aztán 10—100.000 korona váltságdíjért szabadonbocsátották. Végre a harmadik napon megérkezett a felszabadító székely páncélvonat, amelynek hírére a vörösök a környékbeli erdőkbe menekültek. A páncélvonat legénysége a polgárőrséggel együtt lefegyverezte a vörősőrséget, összefogdosta a vörösbanditákat, helyreállította a rendet s a parancsnokságot átadta a később megalakult karhatalomnak….”[316]

„Augusztus elején, amikor a tanácskormány a végét járta, a tapolczai direktórium sem érezte többé magát biztonságban. A közhangulat mindinkább ellenük volt. Szóváltásból kifolyólag az egyik politikai megbízott egy polgárt tettleg inzultált; a politikai megbízott az inzultus után a nép haragja elől Sümegre menekült. A politikai megbízott szökését a direktóriumi tagok és más vezetők szökése követte. Az események következtében a vörös-őrség, amely elvesztette erkölcsi és anyagi támaszpontját, szétzüllött.

---

[314] Delhányi Ernő hadnagy, 1918-ban 32. (dési) gyalogezred.
[315] Békássy Jenő: Zala Vármegye feltámadása Trianon után
[316] Békássy Jenő: Zala Vármegye feltámadása Trianon után

Az elmenekült politikai megbízottak és direktóriumi tagok augusztus 4-én 120 terrorkatona élén visszajöttek Tapolczára. A bosszútól lihegő társaság összefogdostatott 24 polgárt, akiket a városháza tanácstermében túszként fogva tartottak és őket másnap délután fel akarták akasztani.

Augusztus 5-én reggel érkeztek meg 8. és 10-es számú páncélvonatok. Ezeknek székely származású tisztikara és legénysége elhatározta, hogy kiszabadítják a túszként lefogott 24 polgárt. Reggel 8 órakor megtámadták a városban tartózkodó 120 terroristát, miközben erős utcai harc fejlődött ki köztük. Az utcai harcokban elesett Pethető István[317] *hadnagy, a 10. számú páncélvonat parancsnoka és Rosenberg Géza gyalogos (közelebbi adatai mindkettőnek hiányzanak.) A két hősi halottat nagy részvét mellett a község temettette el a róm. kath. temetőbe…"*[318]

Az előző bejegyzéshez azonban hozzáfűzni való van! A 10. páncélvonat parancsnoka valóban Pethő, de nem István, hanem Sándor és nem esett el a harcban! Ezt bizonyítja az 1920-ban kelt büntatőjogi irat is, amely szerint ekkor őt bíróságon felelősségre vonták. Pethő Sándor a katonai sematizmusban tisztként nem szerepel!

Levéltári jelzet	HU BFL - VII.18.d - 13/3881 - 1920
Adatbázis	Büntetőügyek
Levéltári irategyüttes	VII.18.d - A jogszolgáltatás területi szervei. Budapesti Királyi Ügyészség (1946- Budapesti Államügyészség) iratai. Büntetőperek iratai
Ügytípus	büntetőügy
Évszám	1920
Ügyszám	13/3881
Ügyleírás	Bp. 1919 március 21 - augusztus 1. A 10. Számú páncélvonat parancsnoka ellen
Terjedelem	10 pagina
Résztvetők	

Név	Pethő Sándor
Szerepe az ügyben	vádlott/terhelt
Születési hely	Aranyosmarót
Életkor	31
Státus/foglalkozás	vadász
Vallás	izr.
Lakhely/telephely	Budapest Csáky u. 15.
Jogcím	izgatás

„…A kommün Budapesten, augusztus 1-én este 6 órakor megbukott. A hírszolgálat akkor még teljesen a kommunisták kezében volt, akik nem adták még fel a reményt, s így a vidéket nem siettek értesíteni a bekövetkezett eseményről, de nem küldött értesítést a Peidl-kormány sem, hogy biztosítsa a kommunista vezérek szökését. Így Zala vármegyében csak napok múlva vált köztudomásúvá a banditák elvonulása, úgyhogy a helyi kommunisták még vígan garázdálkodtak, amikor Kun Béla és társai már túl voltak a határon.

[317] Székely legénységű páncélvonatról lévén szó, a következő Pethető nevűek jöhetnek szóba. Pethető Kálmán, 4. (nagyváradi) honvéd gyalogezred; Pethető Andor, 12. (szatmári) honvéd gyalogezred. A tiszti sematizmusban Pethető István a 10. (miskolci) honvéd gyalogezredben szerepel, viszont ő gyógyszerész, egészségügyi tiszt volt.

[318] Mártírjaink. http://lakatospal.hu/index.php?page=kategorizalt&kat_id=15&id=2618&martirjaink--ii-fejezet-1-resz

Zalaegerszegen leginkább dr. Thassy Gábor vármegyei tisztifőorvos szúrt szemet Erdős Márkus és társainak. Ismerték erősen hazafias, meg nem alkuvó természetét, mély vallásosságát és nagy befolyását, melyet ellenük érvényesített. Emiatt állandóan üldözték. Naponta háromszor jelentkeznie kellett a vörösőrségen, figyelték, kikkel érintkezik, hivatalából kitették, hivatali helyiségébe dr. Gábor Ernő orvost ültették, aki teendőit ellátta.

Végre augusztus 2-án megsokallotta a sok vexálást, Budapestre akart utazni, hogy Romanellitől kérjen segítséget a város lakossága részére. Útja Szombathely felé vezette és amikor Celldömölkre ért, két páncélvonatot látott az állomáson, melynek parancsnoka egy százados volt, akinek a gallérján tündököltek a csillagok. Azonnal leugrott a vonatról, bemutatkozott a századosnak, akit arra kért, hogy a két páncélvonatot hozza el Zalaegerszegre és tisztítsa meg a várost a vörösöktől. Akkor még nem tudta, hogy véget ért a diktatúra, tehát ő a kommunisták uralma ellen tört, vagyis ha ez nem sikerül, a fejével játszik.

A derék székely kapitány az első szóra rendelkezésre állott és elindult a páncélvonat dr. Thassy vezetése alatt. Amikor az ukki állomásra értek, első dolguk volt az állomáson levő vöröskatonákat leszerelni. Reggel 6 órakor érkeztek Zalaegerszegre. A székely katonák ragyogóan viselkedtek. Leszerelték az állomáson levő vörösöket, bevonultak a városba, a csendőrlaktanya elé. Ott az odaszorult vörösök megadták magukat. Összefogdosták a vezetőket, csupán Erdős Márkus menekült el fiakeren és elbujt a városon kívül a kukoricásban, ahol hurokra került. Mire Zalaegerszeg népe reggel felébredt, dr. Thassy Gábor elszánt fellépése és a derék székely kapitány hazafias segítsége folytán megszabadult a rémuralomtól…"[319]

„…Közben Prónay a kaposvári állomáson lefegyverzett egy páncélvonatot, melynek a legénysége nem látszott elég megbízhatónak!

„Ezeket felcseréltettem az én embereimmel, akikkel azután rendbe tarthattam a déli megyének a Dráva mellett elhúzódó vidékeit is, melyek a szerb-horvát határmentét is ellenőrizték."

A X. számú páncélvonat parancsnokául Prónay egy fiatal tisztet; Pánczél Miklós főhadnagyot nevezte ki, akinek bal karja a háborúban megsérült. A béna karú szadista főhadnagy élenjárt később a Prónay század terrorcselekedeteiben, kitűnő pisztolylövő is volt. Szórakozásai közé tartozott korábban a foglyokra való célbalövés. Most, hogy a páncélvonat parancsnoka lett, a legkegyetlenebb altiszteket vette maga mellé. Prónay visszaemlékezéseiben írta:

„Ezen páncélvonat túl jól működött, amennyiben, mint később megtudtam, a legénysége néhány menekülő kommunista zsidóval is befűtötte a kazánját. Ennek a szaga aztán annyira ráfeküdt a pályaudvar környékére, hogy ezt a vonatot távol a várostól kellett kitolatni."

Hogy kiket csonkított meg és égetett el Kaposváron Prónay, azt hat évtized múltán is homály fedi. Áldozatai közül ismerjük Seregély Aladár (1893— 1919) századparanosnokot és Hajdu Imre (1899-1919) zászlóalj politikai biztost. Mindkettőt augusztus 25-én Kiskorpád határában gyilkolták meg. Seregélyt több vöröskatonával együtt Hajdú szeme láttára égették el, míg őt Pánczél Miklós sajátkezűig lőtte le a kiskorpádi őrház mellett. Augusztus 22-én lőtték le brutális megkínzás után Nagybajomban, Wirth Károly munkástanács-tagot. A Prónay

[319] Békássy Jenő: Zala Vármegye feltámadása Trianon után

század augusztus végén Bárdibükkben, majd Toponáron állomásozott. Toponáron gróf Festetich Vilmos majorjában szállásolta el egyik szakaszát. A gróf régi ismerőse, fiatal házas ekkor, aki a „… pokolba kívánt minket, de viszont örült is az ottlétünknek, mert a kommunista cselédséget megfegyelmeztük," Rövid idő múlva a Prónay tisztek elhagyták a kastélyt. Október 13-án azonban a század, 120 fővel ismét hosszabb tartózkodás céljából bekvártélyozta magát."

Somogyban augusztus utolján csak a fehér karhatalom - tehát a hadsereget nem számítva - mintegy 6000 főt tett ki. (Ebben a létszámban nem szerepeltek a tiszti különítmények sem.)

Így a megyében állomásozó karhatalom megoszlása 1919. augusztus 31-én a következő:

Tiszt: 153, hivatásos altiszt: na, legénység: 1029 fő, csendőrtiszt: 4, csendőrlegénység: 502, határcsendőr: 61 fő, rendőr: 106, pénzügyőr: 60, fogházőr: 36 fő, polgárőr: 3475 fő. Géppuska: 17, löveg: 1, páncélvonat: 3, összes fegyverszám: 5379.

Szeptember derekán a gyilkosságok idején Prónay tüntetően szabadságra ment és páncélvonata is Bárdibükk állomáson volt. Ekkor 90 tiszt, 35 altiszt, 83 ló, 26 jármű, 90 puska és 6 géppuska tartozott a páncélvonaton kívül a század állományába. A hónap végén Prónay már elvonult a németül tudó tisztekkel és helyettese, Denk Gusztáv[320] százados vette át a Kaposvár környékén állomásozó század parancsnokságát. Októberben még itt található a század, de november elején a többi különítménnyel együtt a Prónay század is elvonult…

Az internátusban tovább folytatódtak a kínzások. Szeptember 10-én este Kovács Jenő (1881-1919) volt termelőszövetkezeti megbízottat az internátus emeletén - állítólag kihallgatás közben szökni akart - gyilkolták meg. Az esti órákban az állomásra befutott Prónay páncélvonata is. A másnap hajnalban Kaposvárra elszállítandó 21 letartóztatott közül a prónaysták megölték Csurgó főterén Szabó Lipót (1861-1919) tanítót, községi és járási munkástanács-tagot, járási művelődési osztályvezetőt, dr. Kasztl Jakab (1877-1919) ügyvédet, járási munkástanács-tagot és Molnár Sándor (1889-1919) fűtőházfőnököt, munkástanácstagot. Jellemzőnek tartjuk, hogy a korabeli főszolgabírói jelentés, szökésről beszélt. Akiket ezután az „utánuk menő katonák az Iharosberény felé vezető úton a vasúti nagyhíd táján agyonlövettek." Az sem érdektelen, ahogy a főszolgabíró elrendelte a halotti anyakönyvezést. Valamennyi megtalált mártír halotti bejegyzésénél a halál okául a „… belső elvérzést, baleset

[320] vitéz Denk Gusztáv, 1882. március 18-án született Nagyszebenben. 1903-ban végezte el a bécsújhelyi katonai akadémiát. Az első világháborúban vezérkari őrnagyként vett részt. 1919-ben Szegeden a tiszti különítmény tagja volt. A miskolci katonai körzet vezérkari főnöki beosztásból (ezt betöltötte: 1919. szeptember 1-től 1921. augusztus 1-ig) került vezérkari ezredesként 1921-ben a Kormányzó Katonai Irodájába, ahol előbb beosztott (1922. március 31-től), majd Láng Boldizsár utódaként a Kabinetiroda főnöke lett (1928. július 17). Ezzel egyidőben kinevezték az I. vegyesdandár parancsnokának is. Rövid szolgálatát követően tábornokként (1928. szeptember 1-től), majd altábornagyként (1935. november 1-től) a honvédség különböző magasabb parancsnoki beosztásaiban tevékenykedett. 1929. november 1-től a Honvédelmi Minisztérium Elnökség vezetője, 1933. május 1-től az 1. lovasdandár parancsnoka, 1935. február 1. és 1938. december 31. között a Honvédség Főparancsnokának lovassági szemlélője volt. 1938. május 1-től lovassági tábornok, 1939. február és 1940. március 1. között a tisztképzés- és nevelésügyi szemlélő beosztást is betöltötte. 1939. április 24-től magyar királyi titkos tanácsos. Legmagasabb beosztása a Honvédség főparancsnokának helyettese, amely pozíciót 1938. május 1-től 1940. március 1-ig töltötte be. 1940. március 1-én nyugállományba vonult. 1957 decemberében Ausztriába emigrált, Bécsben hunyt el 1960. február 25-én.

folytán nagyfokú zúzódást és roncsolást" tüntettek fel. A legborzasztóbb halállal a harminc-egy éves Armuth Dezső (1887-1919) takarékpénztári főkönyvelő, járási munkástanács-tag halt meg, akit Prónay páncélvonatában égettek el. Héjjas Sándor budapesti lakos 1949-ben tett vallomása dr. Balogh Béla[321] *fehérterrorista tiszt elleni népbírósági perben, leleplezte a csurgói gyilkosságokat, így Armuth elégetését is. Armuth Dezső halottányilvánítására csak 1927-ben került sor, amikor is a Kaposvári járásbíróság ítélete alapján - P. 375/1927/12. sz. - a halál okául ismeretlen okot jegyeztek be…*

A zászlóalj állományába szeptember 13-án 30 tiszt, 309 főnyi legénység és 6 géppuska tartozott. Szeptember derekán a megyében található még négy páncélvonat is, így az 1., 3., 9. ás a 10. számú páncélvonat. A 10. sz. páncélvonat Prónay parancsnoksága alá tartozott, amély 3 tiszt, 2 altiszt és 40 főnyi legénység mellett 11 géppuskával és 2 ágyúval rendelkezett. A géppuskák és ágyúk számát rejtették és csak a fővezérségnek küldött kimutatásukban szerepeltek. Ugyanekkor a Bárdibükkön állomásozó Prónay század, amely a fővezérségnek volt alárendelve, 100 tisztet, 48 legénységet, 6 géppuskát, 98 lovat és 22 járművet tartott nyilvántartásban…

Szeptember 26-tól a fővezérség 1475/III. sz. alatt kiadott szigorúan titkos utasításában elrendelte, hogy az antant előtt a „páncélvonatokról említést tenni nem szabad", valamint a tiszti különítményekről sem. Ezen utóbbiak 1-5 vadászszázad elnevezést kaptak. A katonai karhatalom zászlóaljait is elrejtették és csendőrtartalék néven szerepeltették, mint civil alakulást. Az antant ellenőrző bizottság ezek után engedélyezte a hadsereg felállítását ás a csendőrség kibővítését. Az ellenforradalmi fővezérség papíron igyekezett betartani az utasításokat és az ellenőrző misszió jóindulatát megnyerni a román megszállás megszüntetésére. A valóságban azonban félrevezették őket, mikor is elrendelte a fővezérség, hogy a körletparancsnokok gondoskodjanak arról, hogy „csak az szerepeljen, ami engedélyezve lett! Másról nem beszélni! Felesleget eltüntetni!"

Az antant misszió látogatása után még fokozottabb ütemben folytatódott az ellenforradalmi hadsereg és karhatalom bővítése. Október 15-én a kaposvári körlethez tartozó és Somogyban állomásozó erők létszáma a következő volt:

A fővezérségnek alárendelt 1. vadász század (Prónay) (állomáshelye Toponár). Létszáma: 95 tiszt, 35 legénység, 6 géppuska, 83 ló, jármű: 22.

Hadosztályparancsnokság: 11 tiszt, 195 legénység, 27 puska.

Csurgói gyalogezred: 53 tiszt, 2066 legénység, 1363 puska, 21 géppuska, 8 jármű.

Kaposvári gyalogezred: 80 tiszt, 1822 legénység, 1759 puska, 26 géppuska, 8 jármű.

Szegedi gyalogezred: 63 tiszt, 1141 legénység, 1005 puska, 22 géppuska, 117 ló, 28 jármű.

Vadas huszárszázad: 18 tiszt, 183 legénység, 100 puska, 1 géppuska.

Tüzérkeret: 29 tiszt, 499 legénység.

Árkász század: 4 tiszt, 149 legénység, 103 puska.

---

[321] Dr. Balogh Béla, 1918-ban az 1. h.gy.e. tisztje.

2. sz. páncélvonat: 3 tiszt, 39 legénység, 30 puska, 14 géppuska, 2 ágyú és 2 páncélkocsi.

9. sz. páncélvonat: 1 tiszt, 32 legénység, 35 puska, 8 géppuska, 2 ágyú és 3 páncélkocsi.

10. sz. páncélvonat: 1 tiszt, 45 legénység, 25 puska, 8 géppuska, 2 ágyú és 3 páncélkocsi.

A csendőrség létszáma a megyében - az 5. sz. csendőrkerületi parancsnokság keretében - a következő: 16 tiszt, 925 csendőr, valamint 5 határrendőr-tiszt, 52 fő legénység és 3 géppuska.

A karhatalmi (katonai) alakulat közül a Kégl alezredes parancsnoksága alatti i. sz-Somogyi karhatalmi ezred: 113 tiszt, 1194 fő legénység, 22 géppuska,

113 ló és 37 jármű.204…[322]

Levéltári jelzet	HU BFL - VII.5.c - 9995 - 1919
Adatbázis	Büntetőügyek
Levéltári irategyüttes	VII.5.c - A jogszolgáltatás területi szervei. Budapesti Királyi Büntetőtörvényszék iratai. Büntető perek iratai
Ügytípus	büntetőügy
Évszám	1919
Ügyszám	9995
Ügyleírás	1919 május- július. Budapest. A 3. Számú páncélvonat politikai megbízottja ellen, a Tanácsköztársaság idején mondott beszédei miatt, illetve a vonat legénységének röplapokat osztogatott.
Terjedelem	5 pagina
Résztvetők	**Név**: Komlódi Ádám **Szerepe az ügyben**: vádlott/terhelt **Születési hely**: Mezőberény **Születési idő**: 1895 **Státus/foglalkozás**: kéményseprősegéd **Vallás**: evang. **Jogcím**: személyes szabadság megsértésének vétsége

3. páncélvonat politikai megbízottjának büntető irata[323]

Levéltári jelzet	HU BFL - VII.18.d - 13/3881 - 1920
Adatbázis	Büntetőügyek
Levéltári irategyüttes	VII.18.d - A jogszolgáltatás területi szervei. Budapesti Királyi Ügyészség (1946- Budapesti Államügyészség) iratai. Büntetőperek iratai
Ügytípus	büntetőügy
Évszám	1920
Ügyszám	13/3881
Ügyleírás	Bp. 1919 március 21 - augusztus 1. A 10. Számú páncélvonat parancsnoka ellen
Terjedelem	10 pagina
Résztvetők	**Név**: Pethő Sándor **Szerepe az ügyben**: vádlott/terhelt **Születési hely**: Aranyosmarót **Életkor**: 31 **Státus/foglalkozás**: vadász **Vallás**: izr.

[322] Somogy megye múltjából - Levéltári évkönyv 10. (Kaposvár, 1979) Andrássy Antal: Katonai terror Somogyban 1919 őszén
[323] Budapest Főváros Levéltára

Lakhely/telephely	Budapest Csáky u. 15.
Jogcím	izgatás

A 10. számú páncélvonat parancsnoka elleni eljárás[324]

A következő büntetőügyi irat 1920-ból való. A 3. páncélvonat tisztjeinek miskolci letartóztatásával kapcsolatos, amikor is a vonatról *„valakik”* feljelentésére a tiszteket letartóztatták és Budapestre hurcolták, *„ellenforradalmi”* szervezkedés vádjával. Az akkori letartóztatottak, későbbi sértettek nevesítve vannak. Az 1920-as eljárás során viszont a feljelentőket vették büntetőügy alá. Őket viszont sajnos *„személyiségi jogi”* okok miatt az irat nem nevesíti!!! Az irat alapján két feljelentőre lehet következtetni.

Levéltári jelzet	HU BFL - VII.5.c - 8001 - 1920
Adatbázis	Büntetőügyek
Levéltári irategyüttes	VII.5.c - A jogszolgáltatás területi szervei. Budapesti Királyi Büntetőtörvényszék iratai. Büntető perek iratai
Ügytípus	büntetőügy
Évszám	1920
Ügyszám	8001
Ügyleírás	Miskolc, 3. Sz. páncélvonat. Vöröskatonák ellen, ellenforradalmár feljelentése miatt. Feljelentette László Ágostont, Ginzery Sándort, Kondás Gyulát, Philip Frigyest és Rozkos Mihályt, mint ellenforradalmárokat, s több ingóságukat eltulajdonított.
Terjedelem	9 pagina
Résztvevők	

Név	Jogszabály alapján védett adat
Szerepe az ügyben	vádlott/terhelt
Születési hely	Jogszabály alapján védett adat
Születési idő	Jogszabály alapján védett adat
Státus/foglalkozás	Jogszabály alapján védett adat
Vallás	Jogszabály alapján védett adat
Jogcím	személyes szabadság megsértésének vétsége

Név	Jogszabály alapján védett adat
Szerepe az ügyben	vádlott/terhelt
Születési hely	Jogszabály alapján védett adat
Születési idő	Jogszabály alapján védett adat
Státus/foglalkozás	Jogszabály alapján védett adat
Vallás	Jogszabály alapján védett adat
Jogcím	izgatás bűntette, személyes szabadság megsértésének vétsége, lopás bűntette

A 3. páncélvonat parancsnokainak feljelentői elleni büntetőügy irata[325]

[324] Budapest Főváros Levéltára
[325] Budapest Főváros Levéltára

A Tanácsköztársaság bukása után.
A Nemzeti Hadsereg

„Magyarország nagyobb részében még harcolt a Vörös Hadsereg a cseh és román intervenciós csapatok ellen, amikor Szegeden 1919. június elsején újjáalakult az ellenforradalmi kormány gróf Károlyi Gyula[326] vezetésével. Ez a kabinet az aradi ellenforradalmi csoportok tevékenységét folytatta, és kiegészült a francia támogatással Szegeden működő ellenforradalmi csoportosulás vezetőivel.

A hadügyi tárca vezetésével Horthy Miklóst,[327] az Osztrák-Magyar Monarchia volt altengernagyát bízták meg, aki június 6-án 40/1919. 1. számmal rendeletet adott ki a magyar nemzeti hadsereg felállításáról. A hadsereget „A vörös terror leküzdésére, valamint a törvényes rend és a biztonság helyreállítása céljából" hozták létre. A rendelet visszaállította az 1918. október 31-e előtt érvényben volt szolgálati rendet. Az általános irányelvekben Horthy leszögezte, hogy a hadsereg az általános védkötelezettség alapján nyer kiegészítést, vagyis a katonai szolgálat mindenkire nézve kötelező. A szegedi ellenforradalmi csoport politikai és katonai ereje nem tette lehetővé, hogy a hagyományos módon szervezzék meg az új hadsereget, ezért elsősorban egy hadműveleti csoportot kívántak létrehozni, amelyet a proletárdiktatúra ellen akartak bevetni. A francia megszállás, valamint a behívandó legénység politikai megbízhatatlansága miatt sorozást ekkor Szegeden tartani nem lehetett, s ezért egyelőre a Szegeden szervezkedő tisztekből és altisztekből tiszti századokat kezdtek szervezni. Éppen e körülmények miatt szögezte le a fent említett rendelet, az általános irányelvekkel ellentétben, hogy a legénység egyelőre önkéntes jelentkezés útján toborzandó Szegeden és környékén. Ez a toborzás azonban nem járt sikerrel.

A fehér hadsereg első egységei a szegedi ellenforradalmár tisztekből, a Mars-laktanya lefegyverzett legénységéből, a Bécsben illegálisan toborzott katonatisztekből és — kisebb mértékben — a Szegeden és környékén toborzott legénységből állt. Június folyamán megalakult Prónay[328] tiszti százada, majd a Baross[329] tiszti század és az Ostenburg — Moravek[330] külö-

---

[326] Nagykárolyi gróf Károlyi Gyula (Nyírbakta, 1871. május 7. – Budapest, 1947. április 23.) politikus, Magyarország miniszterelnöke volt. A forradalom majd a proletárdiktatúra elől a vezető magyar politikusok egy része Bécsbe menekült, és gróf Bethlen István vezetésével megkezdődött a szervezkedés a bolsevik hatalom felszámolására (Antibolsevista Comité). Ezzel párhuzamosan 1919 tavaszán Károlyi Gyula Aradon alakított ellenkormányt a proletárdiktatúra megdöntése érdekében. Május elején román csapatok megszállták Aradot, és Károlyit kormányának több tagjával együtt internálták. Kiszabadulása után a franciák által megszállt Szegedre ment, és itt alakította meg 1919. május 30-án az új kormányát. A két ellenforradalmi gócpont, Bécs és Szeged hamarosan összehangolta a munkát a közös célok elérése érdekében. Károlyi Szegeden kérte fel Horthy Miklóst, hogy vállalja el az új Nemzeti Hadsereg felállítását az ellenforradalmi kormány hadügyminiszteréként. Itt szövődött az a barátság, amely (rokoni szálakkal is megerősítve) életük végéig kitartott, s miután nagybányai Horthy Miklós az ország kormányzója lett, Károlyi Gyula mellette állt az egész korszakban, bizalmasaként és tanácsadóként.

[327] Vitéz nagybányai Horthy Miklós (Kenderes, 1868. június 18. – Estoril, Portugália, 1957. február 9.) az Osztrák–Magyar Haditengerészet tengerésztisztje, 1909–1914 között Ferenc József szárnysegédje, ellentengernagyként a flotta utolsó főparancsnoka volt. Az uralkodó a világháború végén altengernaggyá léptette elő. Az első világháborút követő proletárdiktatúra összeomlása után megszilárdította az államhatalmat. 1920. március 1-jétől 1944. október 16-áig ő volt a Magyar Királyság kormányzója. Portugáliai emigrációban halt meg, 1957-ben. 1993. szeptember 4-én temették újra Kenderesen.

[328] Tótprónai és blatniczai Prónay Pál, teljes nevén: Prónay Pál Sándor István Gábor (Romhány, 1874. november 2. – 1946 vagy később) magyar katonatiszt, lajtai bán. Fontos szerepe volt a fehérterrorban és a soproni népszavazás kikényszerítésében. Huszár őrnagy, 1. honvéd huszárezred, 1918.

[329] Bellusi Baross Jusztin, 1918-ban főhadnagy a 15. h.gy.ezredben?

[330] Gratteni lovag Ostenburg-Moravek Gyula, olykor Morawek (Marosvásárhely, 1884. december 2. – Budapest, 1944. január 12.) katonatiszt, politikus, csendőrparancsnok. A Magyarországi Tanácsköztársaság bukása után Sopron csendőrparancsnoka. Őrnagyi rendfokozatot ért el. Tiszti különítményének tagjai (Kovarcz Emil, Lehrer Árpád, Megay László, Soltész István, Szakács Árpád és talán Baghy László) 1920. február 17-én meggyilkolták

nítmény, ezek az egységek képezték az új hadsereg magját. A szegedi francia megszálló csapatok parancsnoksága az ellenforradalmi kormány fegyveres erőinek létszámát 1300 főben engedélyezte azzal a lehetőséggel, hogy amennyiben a Tanácsköztársaság megdöntése után szükséges, ezt a keretet túlléphetik.

A szegedi ellenforradalmi kormány, hatalmi helyzetének megszilárdítása érdekében mindenekelőtt a Szegeden állomásozó francia katonai parancsnoksággal igyekezett jó kapcsolatokat kiépíteni. A francia hatóságok azzal, hogy eltűrték Horthyék szervezkedését és — a Vörös Hadsereg elleni fegyveres fellépést kivéve — pusztán formai kifogásokkal éltek az ellenforradalmi „kormánnyal" szemben, már maximális segítséget adtak Horthyéknak…"[331]

A *„szakszervezeti kormány"* visszavonta a kommunisták rendeleteit. Az állam megnevezése ismét Magyar Népköztársaság lett.

Augusztus 2-án a román királyi hadsereg előőrsei megérkeztek Budapest határába, és augusztus 4-én már a hadsereg rendes alakulatai, az antant tilalma ellenére, bevonultak Budapestre, és elkezdték lefegyverezni az ott állomásozó helyőrséget, munkászászlóaljakat, és a Vörös Őrséget, és letartóztatásokat is végeztek, illetve megkezdték a Nemzeti Múzeum kifosztását, amelyet Harry Hill Bandholtz[332] amerikai tábornok akadályozott meg.

„1919. augusztus 2.

Kiskunfélegyházi sajtóelőadónk jelenti:

Ma reggel 8 óra 30 perckor a Nyugatiról elindultam a Kiskunfélegyházára induló vonattal. A vonatot Pilisen feltartóztatták azzal, hogy Ceglédre nem engednek be személyvonatot, mert tele van katonavonattal. Később azt a hírt közölték, hogy Cegléden román járőrök vannak benn. Több mint egy órai várakozás után Monorról azt közölték az állomással, hogy ott szintén román járőrök vannak. Az állomásfőnök, állítólag kapott rendelet folytán, a katonákat fegyvereik átadására szólította fel. A katonák a felszólításnak nem tettek eleget, hanem követelték, hogy a vonatot indítsák vissza Budapestre. Fél kettő órakor a vonat tényleg visszaindult, és a mozdonyon Kerényi[333] *a II. számú páncélvonat parancsnoka volt, míg a paklikocsiban két gépfegyvert állítottak fel a harctérről visszatért katonák. Monorig egészen lassan*

Somogyi Bélát és Bacsó Bélát, a Népszava munkatársait, mintegy figyelmeztetve ezzel a Horthyval szembenálló politikai erőket. 1920. március 1-jén a kormányzóválasztáskor a csapatai biztosították a *„rendet"* a Nemzetgyűlésben. 1921. augusztus 28-án ő tagadta meg Sopron kiürítését, ezzel lehetőséget teremtve arra, hogy a város végül Magyarország része maradhasson. A csendőrszázadainak segítségével a nyugat-magyarországi felkelés eredményeképp jött létre 1921. november 4-én a rövid életű Lajtabánság. A második királypuccs alkalmával (1921. okt. 20–23.) különítményével Sopronban állomásozott. IV. Károly királyhoz csatlakozott, aki Sopronban ezredessé nevezte ki. A *„gárda vadászezred"* elnevezést IV. Károly adományozta a csendőrzászlóaljnak 1921. október 21-én.. A budaörsi csata után rövid ideig fogságban volt, majd 1921. október 25-én amnesztiában részesült. Végül nyugdíjazták, különítményét a gárda vadászezredet feloszlatták. 1932-ben Prónay Pállal közös vezetés alatt létrehozta a Magyar Országos Fasiszta Pártot. Ez a párt az akkori kormánypárt jobboldali ellenzékeként működött, majd beleolvadt egyéb párt-kezdeményekbe.

[331] V. Rózsai Ágnes: A Magyar Nemzeti Hadsereg megszervezése a kaposvári katonai körletben 1919-1921.

[332] Harry Hill Bandholtz (Constantine, Michigan, 1864. – Constantine, Michigan, 1925. május 11.) amerikai tábornok, az első világháború után az amerikai katonai misszió parancsnoka Magyarországon. 1919. október 5-én megakadályozta, hogy a megszálló román csapatok kifosszák a Magyar Nemzeti Múzeumot.

[333] Kerényi Rezső százados? (8. (lugosi) tábori ágyús ezred, 1918)

haladt a vonat. Monoron túl ugyancsak óvatosan haladtunk előre. Itten a sínek mellett jobbról és balról egy-egy román holttestet láttunk. A románokat a páncélvonat (5. számú) lőtte le. Monornál mindössze 8—10 tagú román lovasjárőr volt, és téves jelentés folytán azt hitték, hogy nagyobb román erők nyomultak előre, ami az utasok között óriási izgalmat keltett. A vonat 3/4 4 órakor Budapestre visszaérkezett. Kőbányán az összes katonai utasokat leszerelték. A katonák ellenkezés nélkül adták át fegyvereiket. Útközben mindenütt örömmel vettek tudomást a kormányváltozásról, és sehol a legkisebb izgalomnak vagy szóváltásnak nyomát sem lehetett találni."[334]

Augusztus 6-án, a román hadsereg által támogatott, Friedrich István nevével fémjelzett Fehérház Bajtársi Egyesület[335] ellenforradalmi csoport lemondatta a Peidl-kormányt, és átvette a kormányzást.

Természetesen megint ismétlődtek a háború befejezése utáni anarchikus, kaotikus állapotok, azzal a kiegészítéssel, hogy hazánk területéből már jó nagyot *„haraptak"* a csehek, románok, szerbek.[336] A románok a Dunáig megszállták és sarcolták az országot és itt volt a szövetséges ellenőrző bizottság is, amely módszeresen romboltatta a hadiiparunkat és a már legyártott hadfelszerelést.

„… 1919. augusztus 9-én a szegedi kormány addigi hadügyminisztere, Horthy Miklós altengernagy saját vezetése alatt a budapesti Friedrich kormány jóváhagyásával megalakította a Fővezérséget. A Fővezérség a román megszállás miatt nagyon leszűkült hatáskörű Hadügyminisztérium kötelékéből kivált önálló parancsnokságként működött. Feladata a hadsereg szervezésével, alkalmazásával és az esetleges hadműveletekkel kapcsolatos tevékenység irányítása volt.

A Fővezérség, hogy csapatait a románok általi esetleges lefegyverzéstől megmentse, az akkor 2 gyenge zászlóaljból, 1 huszárszázadból, 1 tüzérosztályból, 1 utászzászlóaljból és kb. 1 000 főt kitevő tiszti századokból álló Nemzeti Hadsereget 1919. augusztus 9-én útba indította Szegedről a Dunántúl meg nem szállt részére. Itt csatlakozott hozzájuk Lehár Antal ezredes Ausztria területéről visszatért, mintegy 2 000 főt számláló - 5 zászlóaljból, 5 ütegből és 4 páncélvonatból álló - alakulata.

A Fővezérség haladéktalanul hozzálátott a Nemzeti Hadsereg megszervezéséhez. A még fennálló régi katonai kerületi parancsnokságokat meghagyva, az általa ellenőrzött területeken 1919. augusztus 19-től katonai körletparancsnokságokat állított fel, amelyek vezetőit teljhatalommal ruházták fel. Az 1919. augusztus 20-án jóvá hagyott kényszersorozások eredményeként szeptember végére a siófoki, a kaposvári és a szombathelyi katonai körlet területén már mintegy 2 hadosztálynyi erő: 30 000 fő állott a Fővezérség rendelkezésére.

---

[334] Romsics Ignác: Dokumentumok az 1918/19-es forradalmak Duna–Tisza közi történetéhez.

[335] Az egyesület az őszirózsás forradalom és következményei ellen alakult 1918-ban, vagy 1919-ben. Aktívan részt vett a Magyarországi Tanácsköztársaság elleni tevékenységekben. Összejöveteleit Pekár Gyula, illetve Bleyer Jakab szellemi vezérletével Csilléry András Baross utcai házában tartották; ott fogalmazták meg a katonai puccs, illetve az általuk kívánt új politikai kurzus irányát is.

[336] Ez még nem Trianon, ezt ők önszorgalomból végezték, jelentős francia segítséggel!

A román csapatok kivonulásával 1919 végére a magyar katonai közigazgatás fokozatosan kiterjedt az ország egész megmaradt területére. 1920. január 1-vel megszüntették a régi budapesti, miskolci /kassai/, szegedi és győri katonai kerületi parancsnokságokat, és a katonai közigazgatás alapja a 7 újonnan szervezett katonai körlet lett Budapest, Székesfehérvár, Szombathely, Kaposvár /1921. szeptembertől Pécs/, Szeged, Debrecen és Miskolc székhellyel. A körletek parancsnokai a közigazgatási teendőik ellátásán kívül a helyi, azaz rendvédelmi /karhatalmi, csendőr, rendőr stb./ alakulatok, valamint a katonai körletenként szerveződő 1 - 1 hadosztály elöljárói voltak. A körlet "mozgó alakulásainak" nevezett hadosztályokat, amelyek a katonai körlet nevét viselték /pl. kaposvári hadosztály/, 3 gyalogezredből, 1 lovasosztályból, 1 tüzérosztályból és műszaki csapatokból kívánták felállítani. Egyes hadosztályok állományába az ún. tiszti különítményekből szervezett vadászzászlóaljak, illetve századok, valamint egyéb /gépkocsizó, páncélvonat/ alakulatok tartoztak. A 7 szervezetszerű hadosztályon kívül egy két dandárból, dandáronként 2 - 2 ezredből álló lovashadosztály, valamint 1, budapesti székhelyű ún. területen kívüli hadosztály tartozott a hadrendbe. Ez utóbbit a főváros rendjének fenntartása érdekében szervezett egyetemi, illetve más milíciaszerű karhatalmi zászlóaljak, valamint a vidéki gyalogezredek Budapestre vezényelt egyes zászlóaljai alkották. A Nemzeti Hadsereg alakulatait állomáshelyük alapján nevezték el /pl. soproni gyalogezred, székesfehérvári huszárezred, szombathelyi vadászzászlóalj/…"[337]

A Friedrich-kormány[338] 1919. augusztus 15. – november 24. között állt Magyarország élén.

A páncélvonatok tehát a Tanácsköztársaság bukása után igyekeztek a Dunántúlra visszahúzódni, a most már akadály nélkül nyomuló románok és csehek elől.

Valószínűleg a IV. a. páncélvonat utolsó fegyverténye volt, hogy 1919. augusztus 28-án, Lajtaújfalunál megakadályozta egy fegyveres kommunista csoport betörését Magyarországra Ausztriából.

/A IV. b. páncélvonatról csak kevés adattal rendelkezünk, de feltételezhetően az is elérte a Dunántúlt és betagozódott a Nemzeti Hadsereg hadrendjébe.

„1919. szeptember 5.

Jelentem, hogy tegnap este nagymányoki bányamunkások, azért mert társulat július és augusztusi hátralékos bért teljes értékben és kék pénzben nem hajlandó megfizetni, hanem csak 70% értékben és 40% kék és 60% postatakarék pénzben, sztrájkba léptek. Rendzavarás nem történt bánya őrzéséről intézkedtem általam vezetett tárgyalások eredményre nem vezettek. Katonaság kirendelését kérem. Hasonló táviratban kormánybiztoshoz jelentést tettem.

---

[337] Fond- és állagjegyzék A Hadtörténelmi Levéltár őrzésében lévő katonai iratok

[338] A kormány mandátuma idején érvénytelenítette a Tanácsköztársaság rendeleteinek nagy részét, valamint bevezettek egy új választójogi rendeletet, ami 1922-ig maradt hatályban. Az Antant és a román megszálló csapatok nyomására, azonban a kormány 1919. november 24-én lemondott. Helyét a Huszár-kormány vette át.

Dr. Hagymássy főszolgabíró…

…Dombóvárról G. Nagy Endre[339] *hadnagy 8 géppuska 2 ágyú és 32 emberrel megérkezett 1. sz. páncélvonat is és visszamegy Dombóvárra és holnap szombaton d. u. 2 i. Mányokra ismét megérkezik. …*[340]

„1919. szeptember 5.

A IV. kat ker. parancsnokság utasítása a III. sz. páncélvonat, a kaposvári és a szekszárdi városparancsnokság részére karhatalmi erők kirendelésére a nagymányoki bányászok megmozdulásának letörésére.

A sztrájkoló bányamunkásságnál esetleges rendzavarás megakadályozására a III. sz. páncélvonat f. hó 6-án del. 10 h-kor Nagy-Mányok vasúti állomásra indul. Ezenkívül a kaposvári városi kat. parancsnokság kirendel egy 30 főből álló szakaszt. Az ezen osztag részére szükséges vagon a páncélvonathoz csatolandó. Amennyiben a szekszárdi kat. parancsnokság szükségesnek tartja, további karhatalmat saját alakulásaiból rendeljen ki. A kaposvári kat. parancsnokság kirendel egy megfontolt, erélyes századost, aki Mányokon az összes karhatalmi erők felett a parancsnokságot átveszi, és aki naponta távirati helyzetjelentést küld.

Fogalmazvány. — HIL., Kaposvári kat. ker. parancsnokság, 1919., 1. es., 824/7. szám. 14.”[341]

„1919. szeptember 6.

A IV. kat. ker. parancsnokság távmondata a kaposvári és a szekszárdi vm-i kat. parancsnokságokhoz karhatalmi erők Komlóra és Szekszárdra történő kirendelésére.

Vett értesülés szerint Komló községben bányászsztrájkra van kilátás. Szükség esetén a sásdi karhatalomtól egy megfelelő különítmény kirendelendő. Sásdról ma 50 fő karhatalom Szászvárra útbaindult az ottani sztrájkon esetleg előforduló rendzavarások megakadályozására. Ugyanott van az 1. számú páncélvonat is.

Mindkét hely eseményeiről jelentés teendő.

Fogalmazvány. — HIL., Kaposvári kat. ker. parancsnokság, 1919., 1. es., 906/9. sz…”[342]

---

[339] G. Nagy néven senkit nem találtunk. Nagy Endre hadnagy, 3. (debreceni) honvéd gyalogezred; Nagy Tóth Endre, 11. (munkácsi) honvéd gyalogezred.

[340] K. Balog János: Évszázadokon át. Tolna megye történetének olvasókönyve III.

[341] Hadtörténelmi Közlemények, 6. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1959) 2. szám Hadtörténelmi okmánytár Adatok a fehérterror első évéről és a dolgozók ellenállásáról. Közli: Gazsi József, Kun József. – 1959. 2. sz. 318–349. p.

[342] Hadtörténelmi Közlemények, 6. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1959) 2. szám Hadtörténelmi okmánytár Adatok a fehérterror első évéről és a dolgozók ellenállásáról. Közli: Gazsi József, Kun József. – 1959. 2. sz. 318–349. p.

„1919. szeptember 7.

A IV. kat. ker. parancsnokság utasítása Putz[343] őrnagy részére a sorozás beszüntetésére és a karhatalmi erők feletti parancsnokság átvételére.

Putz őrnagy, székhellyel Bonyhádon, a Bonyhádon és környékén levő és még odaérkező karhatalmi osztagok felett vegye át a parancsnokságot.

Eddig kirendeltetett: szeptember 6-án Kaposvárról Nagymányokra 30 fő és egy páncélvonat; Sásdról Szászvárra 50 fő; szeptember 7-én Tolnáról Bonyhádra egy gyalogszázad 2 géppuskával….”[344]

A Huszár-kormány[345] 1919. november 24. és 1920. március 15. között vezette Magyarországot

...A magyar csapatok előnyomulhattak az új semleges zóna nyugati határáig, azaz Nyergesújfalu Pusztamarót - Héreg - Tatabánya - Szár - Vértesboglár - Fészekmajor - Ácsa - Pázmánd - Ferencmajor - Felsőbesenyőpuszta - Iváncs - Adony vonalig. Ez pedig Győr, Komárom (Szőny), Veszprém és Székesfehérvár birtokát jelentette. E hadműveletekben részt vett 8 gyalogzászlóalj, 5 vadászszázad, 7 lovasszázad, 6 üteg, 1 árkászszázad, 5 páncélvonat, 1 repülőszázad, 1440 csendőr és 200 határőr. Sréter István[346] ezredes az újonnan nyert területen megkezdte a karhatalom szervezését és a sorozást, hogy a győri és székesfehérvári ezredek felállítása után a Győrött veszteglő soproni ezred, valamint a Veszprémben és Fehérvárott álló zalai 48-as, illetve 20-as zászlóalj is Budapest felé indulhasson.

A románok egy hónapig tartották az új vonalat, majd november 12-én a budai hídfőbe vonultak vissza (Pomáz-Csobánka-Pilisvörösvár-Páty-Torbágy-Törökbálint-Érd). Jelentékeny részük 13-án a kőbányai alsó pályaudvaron készenlétben álló szerelvényekbe rakodott be, a legutolsó vonatjuk pedig következő napon hajnali fél négy órakor hagyta el a kőbányai pályaudvart. A Lehár-hadosztály november 13-án érte el a budai hídfővonal fent említett községeit és 14-én vonult be a fővárosba, egyúttal az ottani karhatalom is fegyverbe lépett. A bevonuló csapatok a következők voltak: vasi és zalai gyalogezredek (1/22., 11/83., 111/106., illetve 1/20., 11/48. és III/82. zászlóaljak), az

Ostenburg különítmény, a szombathelyi tüzérosztály három ütege, kaposvári 1. és 3. üteg, Madary[347]-, Jankovich és 4. vadászszázad, 1., 2., 5. és 10. sz. páncélvonat, az 1. huszárezred (4 lovas és 2 lovas géppuskás század), 1000 csendőr és határrendőr. November 15-én érkezett be a soproni ezred (1/13., 11/18. és 111/76. zászlóalj) és a kaposvári zászlóalj. A Lehár-hadosztályparancsnokság és Bugsch-dandárparancsnokság[348] már az első napon, Horthy és a fővezérség törzse pedig november 16-án vonult be. Lehár csapataival egyidőben jött fel a Du-

[343] ?
[344] K. Balog János: Évszázadokon át. Tolna megye történetének olvasókönyve III.
[345] A Huszár-kormány 1919. november 24. és 1920. március 15. között. A Friedrich-kormányt váltotta, melynek több tagját - köztük az előző miniszterelnök Friedrich Istvánt is - átvette.
[346] Szandai Sréter István ezredes, 17. (székesfehérvári) honvéd gyalogezred, 1918.
[347] Madary Antal százados, 1918-ban a 19. honvéd gyalogezredben szolgált.
[348] Valószínűleg Bugsch Aladár alezredes, 1918-ban 20. honvéd gyalogezredben tiszt.

nán az antant flottilla 20 egységgel Troubridge[349] admirális parancsnoksága alatt, amely Faddról a szegedi ezred II. zászlóalját is szállította.

Mind az októberi, mind pedig a budapesti hadművelet részletei az irodalomból ismeretesek és mivel a tiszántúli bevonulás története szempontjából aprólékos leírásuk nem szükséges, ezért ettől eltekintünk. A Duna-Tisza köze megszállásának a leírására még nem került sor, ezért érdemes a helyzetjelentések ide vonatkozó (illetve fennmaradt) részeit közzétenni:

1919. november 15-i helyzetjelentés szerint a 24. román dandár elindult Vecsésről Tiszántúlra. Zagyvapálfalváról és Kisterenyéről már 13-án elvonultak a románok, a 9. román lovasezred 14-én Hatvanról Gyöngyösre menetelt.

Helyzet november 17-én: 10. rosiori[350] ezred Ongáról eltávozott Miskolcra, az ottani karhatalom átvette a szolgálatot. Az 1. huszárezred egy százada e napon Vecsésre és Gödöllőre tolatott előre, a soproni gyalogezred 18-án Hatvanba helyeztetik, mint a fővezérség tartaléka.

Helyzet november 18-án: 17-én Nagykátán a 2. román gyaloghadosztály és az 5. tüzérezred vonult át, ezeknek katonái útközben kisebb nagyobb rablásokat követtek el. Az 5. román lovasezred 16-án elhagyta Egert,…

….November 23-án a románok mindenütt visszavonultak a Tisza keleti partjára. A magyar csapatok közül egy lovasszázad Jászkisérre, a vasi ezred II. zászlóalja, egy lovas és egy lovas géppuskás század, a lovagló üteggel együtt bevonult Szolnokra, míg a lovasezred parancsnoksága, egy lovas század és egy lovas géppuskásszázad Abonyba tolatott előre. A szegedi gyalogezred parancsnoksága és I. zászlóalja Kecskemétre, II. zászlóalja Kiskunfélegyházára irányíttatott. 5. sz. páncélvonat Újszászon, 10. sz. páncélvonat Cegléden, viszont a 2. sz. páncélvonat más parancsot kapva, Szekszárdra érkezett. A kaposvári tüzérosztály 3. ütege elindult Miskolcra. …

….A debreceni körletparancsnokság csak 1920. március 14-én alakult meg, élén Hegedűs Pál[351] tábornokkal. A körletparancsnokságok területi alakulások voltak, mindegyik körletben egy gyaloghadosztály alakult, azonkívül karhatalmi alakulatok. Kialakult egy lovashadosztály is. Egy, december 26-i kimutatás szerint a mozgó alakulatoknál 1786 tiszt, 21 355 fő legénység, a karhatalomnál (illetve csendőrtartaléknál pedig 6989 tiszt és 35 253 fő legénység szolgált. A hadsereg összesen 5586 lóval rendelkezett. Az egyes mozgó alakulatok mindig azon körletparancsnokság alá tartoztak, amelynek a területére léptek.

---

[349] Sir Ernest Charles Thomas Troubridge (1862. július 15. - 1926. január 28.) a Királyi Haditengerészet tisztje. Szolgált az I. világháborúban, 1919 elején nevezik ki admirálissá.

[350] Az első vonalbeli lovasság elnevezése. A tartalékos lovasság a románoknál a „calarasi”

[351] Hegedűs Pál (1861. június 6. – 1944. november 10.) magyar kir. honvédtiszt, az Osztrák–Magyar Monarchia haderejében honvéd vezérőrnagy, Az első világháború kitörésekor ezredesi rangban a 24. honvéd lovasdandár kötelékébe tartozó kassai 5. huszárezred parancsnoka volt. A világháború második évében, 1915. június 24-én kinevezték a 24. honvéd lovasdandár parancsnokává, ennek élén vett részt a harcokban egészen 1918. február végéig. Közben 1917. június 15-én (május 1-jei parancsban) vezérőrnaggyá léptették elő. 1918. január 18-án átvette a 11. honvéd lovashadosztály parancsnokságát Jamniki Jóny László vezérőrnagytól, e tisztségében maradt a háború végéig, 1918. november 18-áig 1920-tól m. kir. honvéd altábornagy. 1921-ben a nyugatmagyarországi magyar paramilitáris erők egyik vezetője. A royalistákhoz csatlakozott, a királypuccs idején csapatait feleskette a visszatérő IV. Károly király hűségére. A budaörsi csatavesztés után letartóztatták. Horthy hadbíróság elé állíttatta és lefokoztatta.

Így egy december 10-i kimutatás szerint a budapesti körletben állomásozott a szombathelyi hadosztály-parancsnokság, szombathelyi dandárparancsnokság, vasi és zalai gyalogezred, szombathelyi lovas- és tüzérosztály (3 üteg), kaposvári 1. üteg, szombathelyi árkászszázad, 2., 3. és 4. vadászszázadok, dunántúli 1. huszárezred, 5. és 10. sz. páncélvonat, lovagló üteg, budapesti karhatalom (1147 tiszt, 11 930 katona), a szolnok megyei katonai parancsnokság (63 tiszt, 1320 katona) és a pest megyei katonai parancsnokság (280 tiszt, 2681 katona). A miskolci körlet területén volt a soproni gyalogezred, a tolnai ezred III. zászlóalja, a kaposvári 3. üteg, salgótarjáni csendőrszázad, …[352]

„… Szeptember 24-én az eredeti kolozsvári nemzetőri zászlóalj (1919-ben már a 22. ezred I. zászlóalja) a vasi ezredbe, a 22. ezred II. zászlóalja pedig határszolgálatokra rendeltetett. A 21. ezred egyik zászlóalja a zalai, a másik a soproni ezredbe osztatott be, a tüzérség és a páncélvonat és egyéb csapat a Nemzeti Hadsereg megfelelő alakulataiban nyert beosztást. Ugyancsak székelyekből alakult meg a határcsendőr zászlóalj…”[353]

„Szolnok, 1919. november 25.

A Szolnok megyei katonai parancsnok jelentése a budapesti körletparancsnokságnak a „csendőrtartalék-zászlóalj" szervezésének kudarcáról és a románok kivonulása esetén teendő katonai intézkedésekről…

…Javaslom: az itt lévő erőkből a románok nyomába a lovas századot és lovas géppuskás századot Törökszentmiklósra előre tolni, ahonnan az eltolás a megye keleti részeibe szükség szerint megtörténhet; - egy gyalog századot pedig Szajolra előre tolni, ahonnan szükség szerint 1/2 -1/2 századot Mezőtúrra, illetve Tiszaföldvárra lehetne irányítani. - II/83. két százada és lovas ütege Szolnokon, a 2 páncélvonat Újszász és Abonyban tartalék. Eddigi benyomásaim szerint ezen erővel képes leszek a rendet mindenütt fenntartani…”[354]

A Nemzeti Hadsereget az első világháború utáni zavaros időkben, a Tanácsköztársaság idején, a *„vörös terror leküzdésére”* hozta létre a csoport első főparancsnoka Horthy Miklós, 1919. június 6-án, Szegeden kihirdetett rendeletével. Mint a szegedi Károlyi-kormány hadügyminisztere, a fővezérség augusztus 9-i felállásával a főparancsnoki beosztást is betöltötte. Az alakulatot még Gömbös Gyula[355] honvédelmi államtitkár, kommunistaellenes tiszti különítményekből szervezte. Horthy, hogy elkerülje a románok általi esetleges lefegyverzést, a Nemzeti Hadsereget 1919. augusztus 9-én Szegedről Dunántúlra vezényelte. Ekkor 2 gyenge zászlóaljból, 1 huszárszázadból, 1 tüzérosztályból, 1 utászzászlóaljból és kb. 1 000 főt kitevő tiszti századokból állt, melyhez csatlakozott az Ausztria területéről visszatért, Lehár Antal ezredes vezette 5 zászlóaljból, 5 ütegből és 4 páncélvonatból álló alakulat.

---

[352] Fogarassy László: A Horthy-hadsereg bevonulása a Tiszántúlra
[353] Koréh Endre
[354] OLVASÓKÖNYV SZOLNOK MEGYE TÖRTÉNETÉHEZ (Szolnok, 1969)
[355] Vitéz jákfai Gömbös Gyula (Murga, 1886. december 26. – München, 1936. október 6.), császári és királyi (k. u. k.) vezérkari tiszt, magyar királyi szolgálaton kívüli gyalogsági tábornok, politikus, országgyűlési képviselő, titkos tanácsos, honvédelmi miniszter, Magyarország miniszterelnöke.

A hadsereg főhadiszállását Siófokon rendezték be. A Fővezérség haladéktalanul hozzálátott a Nemzeti Hadsereg megszervezéséhez, megerősítéséhez. Az általa ellenőrzött területeken 1919. augusztus 19-étől a katonai körletparancsnokság vezetőit teljhatalommal ruházták fel. A kényszersorozások eredményeként szeptember végére 30 000 fő állt Horthy rendelkezésére.

A román csapatok kivonulását követően (miután módszeresen lerabolták az országot,[356] vittek mindent, ami a kezük ügyébe esett, mozdonyt, vonatot, élelmet, gépeket…) a katonai közigazgatás az ország egész megmaradt területére kiterjesztették és átszervezték. 1920. január 1-jével, hét, újonnan szervezett katonai körlet lett a katonai közigazgatás alapja, ezek székhelye pedig

- ✓ Budapest I.
- ✓ Székesfehérvár II.
- ✓ Szombathely III.
- ✓ Kaposvár (1921. szeptembertől, Pécs) IV.
- ✓ Szeged V.
- ✓ Debrecen VI.
- ✓ Miskolc VII.

A körletek parancsnokaihoz tartoztak a közigazgatási feladatokon túl a rendvédelmi alakulatok is.

A fővezérség feladatait a vezérkar vette át. A hadsereggel kapcsolatos egyéb ügyek ismét a Honvédelmi Minisztériumhoz kerültek. A körlet *„mozgó alakulásainak”* nevezett hadosztályokat, amelyek a katonai körlet nevét viselték, három gyalogezredből, egy lovas osztályból, egy tüzérosztályból és műszaki csapatokból kívánták felállítani. A tiszti különítményekből szervezetek vadászzászlóaljakat, illetve századokat. A hét hadosztályon kívül további két lovasdandárt, valamint egy, budapesti székhelyű hadosztályt kívántak létrehozni rendfenntartási célokra. A Nemzeti Hadsereg alakulatait állomáshelyük alapján nevezték el (pl. soproni gyalogezred, székesfehérvári huszárezred, szombathelyi vadászzászlóalj).

1920 őszére a hadsereg létszáma meghaladta a 100 ezer főt (7541 hivatásos tiszt, 4702 nem hivatásos tiszt, 6811 altiszt és 96 393 katona, összesen 115 447 fő). A trianoni békeszerződést követően ez a létszám nem volt tartható, így ismételt átszervezéseket kellett végrehajtani.

Ennek keretében 1922. január 1-jén a hadsereg elnevezése megváltozott Magyar Királyi Honvédségre (M. Kir. Honvédség).

---

[356] Amikor 1920 elején a román csapatok végül kivonultak Budapestről, kifosztották a várost. A magyaroknak át kellett engedniük valamennyi hadifelszerelésüket, kivéve azokat, amelyekkel a Horthy irányítása alatt álló sereg rendelkezett. Ezen kívül át kellett adniuk az állatállomány 30%-át, a mezőgazdasági eszközök 30%-át, illetve 35 ezer vagon gabonát és takarmányt. A megszálló román hadsereg bizonyíthatóan 1140 mozdonyt, 2000 személy- és 40000 teherkocsit, a csepeli Weiss-Manfréd Művekből 536 esztergapadot és 85 köszörűgépet, valamint onnan még 1646 tonna egyéb anyagot vitt el. Az országot ért kárt a román rekvirálásokkal kapcsolatosan1,5 milliárd arany-koronára becsülték!!! Mai értéken számolva ez hozzávetőleg és szerényen 1500 milliárd forint lehet.

„…A hadsereg kiépítését a román és szerb megszálló csapatok közeli kivonulásának lehetősége gyorsította meg. A közeli román kiürítésre számítva a fővezérség már szeptember közepén elkészítette Budapest katonai megszállásának tervét, illetve az ahhoz összevonandó csapatok felvonulási tervét. A budapesti bevonulás csak kisebb mértékben érintette a kaposvári katonai körletet, amennyiben az ehhez szükséges csapatokat főként a szombathelyi és siófoki katonai körletből vonták össze. A kaposvári hadosztályból az Ostenburg és Prónay tisztiszázad és a tolnai zászlóalj vett részt a bevonulásban, továbbá a Kaposváron állomásozó 3. sz. páncélvonat - ez vitte a Moravek századot - és az 1. sz., Dombóváron állomásozó páncélvonat, amely a Prónay századot szállította…” [357]

„…A baranyai megszállás irányításával megbízott Riffl[358] *alezredes november elején pontos tervet készített a megszállás lebonyolítására. Az e célra kijelölt csapatokat a demarkációs vonal közelében helyezték el olymódon, hogy szerb kiürítés esetén céljukat 24 óra alatt elérhessék….*

…A tervezet a következőképpen kívánta végrehajtani a nemzeti hadsereg bevonulását:…

…A csurgói gyalogezred törzse és II. zászlóalja Marcaliból Kaposvárra vonul, végcéljuk szintén Pécs. A páncélvonatok alkalmazása a tervezet szerint: a III. páncélvonat a kiürítést követően Pécsváradra, a IX. páncélvonat pedig Pécsre megy. A megszállásban résztvevő egyéb csapatok menetkészültségben tartandók. A demarkációs vonalon szolgálatot teljesítő németladi és sásdi zászlóaljak további intézkedésig a helyükön maradnak.

Ez a terv volt érvényben 1921-ben is, amikor a szerb kiürítést végrehajtották és a tervben felsorolt egységekből alakult meg - 1921 után - a pécsi IV. vegyes dandár. Riffl alezredes szerint,„Ezen erő elégnek látszik a megszállt területek átvételére s ott a rend és biztonság fenntartására."…”[359]

A IV. (kaposvári) katonai körlet hadrendjében ekkor, mint *„páncélvonat parancsnokság”,* a következő egységek szerepeltek:

1919. szeptember 10.

Páncélvonat	Alakulat jelzése	Állomáshely
1.		Új-Dombóvár
3.		Kaposvár
9.		Kaposvár
10.		Új-Dombóvár

[357] V. Rózsai Ágnes: A Magyar Nemzeti Hadsereg megszervezése a kaposvári katonai körletben 1919-1921.
[358] Riffl Sándor alezredes, 19. honvéd gyalogezred, 1918.
[359] V. Rózsai Ágnes: A Magyar Nemzeti Hadsereg megszervezése a kaposvári katonai körletben 1919-1921.

1919. október 4.

Páncélvonat	Alakulat jelzése	Állomáshely
1.	3/59.	Dombóvár
3.	3/45.	Dombóvár
9.	2/23.	Kaposvár
10.	3/47.	Kaposvár

1919. december 10.

Páncélvonat	Alakulat jelzése	Állomáshely
1.	3/50.	Kaposvár
2.	5/53.	Szekszárd
3.	3/50.	Új-Dombóvár
9.	3/36.	Kaposvár

1919 végén, és 1920-ban a 2, 3, 9. páncélvonatok Zala megyében voltak.[360]

A Nemzeti Hadsereg budapesti bevonulásánál is természetesen ott voltak a páncélvonatok.

„…A 2. számú páncélvonat az Óbudai, az 5. és 10. sz. pedig a Kelenföldi pályaudvaron maradt…”[361]

Nézzük ezek után, hogy a páncélvonatokból mi maradt meg!

Páncélvonat hadrendi száma (Nemzeti Hadsereg 1920)	Régi szám	Tanácsköz társasági számozás	Megjegyzés	Gyártási idő	Új hadrendi szám és körlet (rejtési hely)	Pc. vonatok névleges leszerelése	Rejtett állományban
1.	IV. pc vonat	1		1914	I. katonai őrvonat (Szegedi	1920. 09.	1929.

[360] A 9. Számú páncélvonat legénysége elleni feljelentés iratainak átküldése a kaposvári katonai parancsnokséghoz. (1919); A 2-es és 3-as páncélvonat személyzetének kiutalt élelmezési számla. (1920) Zala megyei Levéltár. Lajstrom

[361] Pásztor Mihály: A fehérterror néhány jelensége. Pest megye 1919-1920. (Pest Megyei Levél-tári Füzetek 8.) (1985)

					körlet, Békés-csaba állomás)	25.	
2	II. pc. vonat majd IV..b. pc. vonat	2.	A II. pc. vonat a visszavonulás-kor a cseheknél maradt.	1914	II. katonai őrvonat Debre-ceni körlet, Nyíregyháza állomás)	1920. 09. 25.	1929.
3	IX.	3.	Hazai mozdony-nyal	1914	III. katonai őrvonat (Buda-pesti körlet, Cegléd állomás)	1920. 09. 25.	1929.
4	-	-	Új építésű		IV. katonai őrvonat (Szom-bathelyi körlet, Nagykanizsa állomás)	1920. 09. 25.	1929.
5	XX. pc vonat	5			V. katonai őrvonat (Szé-kesfehérvári körlet, Székes-fehérvár állo-más)	1920. 09. 25.	1929.
6	XXI. pc vonat	11.			VI. katonai őrvonat (Szom-bathelyi körlet, Nagykanizsa állomás)	1920. 09. 25.	1929.
7.	Új építés	7.	A Bélapátfalvá-nál elveszett vonat pótlására.	1919 nyara	VII. katonai őrvonat (Debre-ceni körlet, Miskolc állo-más)	1920. 09. 25.	1929.
8	XXIII. pc vonat	8.			VIII. katonai őrvonat (Mis-kolc körlet, Miskolc állo-más)	1920. 09. 25.	1929.
9	Új építés	9.		1919. 04. 09.	IX. katonai őrvonat (Buda-pesti körlet, Kaposvár állo-más)	1920. 09. 25.	1929.
10	Új építés	10.		1919. 04. 09.	X. katonai őrvonat (Szom-bathelyi körlet, Jászberény állomás)	1920. 09. 25.	1929.
	Páncélo-zott moz-dony	tartalék			Budapest, Északi Főmű-hely	1920. 09. 25.	1929.
	Páncélo-zott moz-dony	tartalék			Budapest, Északi Főmű-hely	1920. 09. 25.	1929.

Páncélvonat hadrendi száma (Nemzeti Hadsereg 1920)	Jelleg	Járművek adatai Pályaszám/Tömeg (kg)
1.	G-M-G	S150.052
		377.131
		140.942
2.	L-G-M-G	Jk^{n}157.872
		140.903
		377.118
		S150.183
3.	L-G-M-G	303.343
		314.706
		377.361
		334.457
4.	L-G-M-G	Jk^{n}367.445
		K^{mn}157.135
		375.052
		K^{mn}158.016
5.	L-M-G	Hannover?
		377.214
		Hannover 5168
6.	L-M-G	Jk^{n}157.272
		377.052
		Jk^{n}272.449
7.	L-M-G	Jk^{n}272.080
		375.335
		Jk^{n}269.221
8.	L-M-G	KkStB231.000
		375.873
		Jk^{n}175.260
9.	L-M-G	Jk^{n}269.599
		375.876
		K^{mn}157.620
10.	L-M-G	Jk^{n}270.249
		377.403
		K^{mn}157.860

A szövetséges ellenőrző bizottság természetesen szisztematikusan nyomozott a hadfelszerelések után, ezért a páncélvonatokat rejtve kellett elhelyezni.

6. katonai őrvonat személyzete, Körmend állomáson (Nemzeti Hadsereg)

Ez azt jelentette, hogy a kijelölt állomásokon levő vonatokat, amennyiben jelzés érkezett ellenőrzésről, vagy a bizottság átutazásáról, akkor más állomásra kellett vinni.

A sokféle változást, ami viszonylag rövid időszak alatt történt, a következő táblázattal próbáljuk meg egyértelműsíteni a helyzetet.

Páncélvont hadrendi száma (Nemzeti Hadsereg 1920)	Tanácsköztársaság számozása	Magyar Nemzeti Tanács számozása	Mindezek előtti szám
1.	1.	I.	I.
2	2.	II.	II. majd IV.b.
3	3.	III.	IX.
4	-	IV.a.	IV.a.
5	5	XX.	-
6	11.	XXI.	-
7.	7. majd új gyártású 7.	XXII. majd új	-
8	8.	új	-

9	9.	új	-
10	10.	új	-
	11.	új	-
	12.	új	-

Páncélvonataink a Nemzeti Hadseregben, 1920

Következzenek a nyugat – magyarországi események 1921-ben!

Budapest.

A Sopron város határában levő és a város tulajdonát képező brennbergi szénbányában a munkások között általános sztrájk ütött ki a megszállás második napján. A sztrájk azzal a közvetlen veszéllyel fenyeget, hogy, Sopron vízművei és világítási telepei a szénhiány miatt kénytelenek lesznek beszüntetni az üzemet.

Budapest.

Az osztrák megszálló csapatok Ágfalván letartóztatták Scholz nemzetgyűlési képviselőt és az evangélikus lelkészt s Wienerneustadtba szállították. Az osztrákok ezen cselekedete méltó utóda annak, amit legutóbb egy templom kirablásával elkövettek.

Sopron.

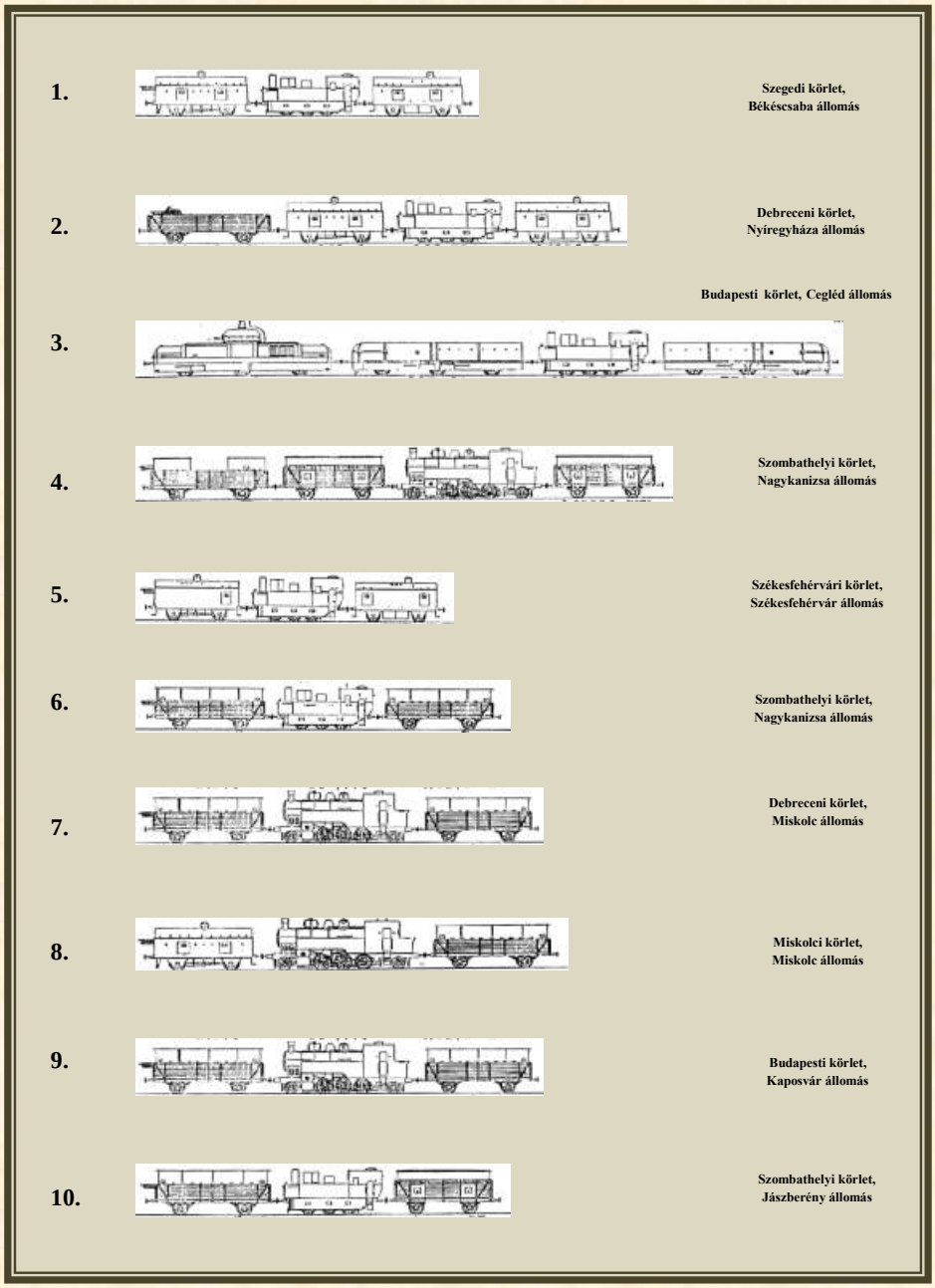
Az osztrákok által megszállott területeken a nép nem akarja elfogadni az osztrák pénzt, az élelmiszereket pedig elrejtik.

Budapest.

Vasvármegye meg nem szállott részeiből tömegesen jönnek a táviratok a magyar kormányhoz, amelyekben a magyar közigazgatás visszaállítását sürgetik.

Bécs.

A bécsi devizakereskedők szövetsége emlékirattal fordult az osztrák külügyminiszterhez, amelyben nem kevesebbet kérnek, mint azt, hogy az osztrák és magyar követelések kölcsönös felszámolásánál, a magyar követelések egy részét a Bécsbe csempészet hamis lebélyegzésű magyar bankjegyekkel kompenzálják. Az osztrák kereskedőknek ez a jogtalan és indokolatlan követelése fényesen igazolja a magyar kormánynak azt az álláspontját, hogy Ausztriával szemben fennálló követeléseink biztosítására kézzelfogható garanciára van szükség.



Bécs.

A Neue Freie Presse tudósítója jelenti Nagymartonból, hogy Sopronban teljes a rend és nyugalom s hogy Héjjas Iván és Friedrich István már nem tartózkodnak Sopronban. A városban a rendet Ostenburg őrnagy, tartja fenn, aki állandó összeköttetésben áll a szövetségközi katonai bizottsággal. A tudósító jelentése szerint az osztrák csapatokat a magyar katonaság páncélvonattal támadta meg.

Sopron.

Sigray Antal gróf kormánybiztos jelenti, hogy Nyugat-magyarország magyar fennhatóság alatt álló részében az idegen elemek kiutasítása ma befejeződik.

Bécs.

Gratz Gusztáv volt magyar külügyminiszter jelenleg Bécsben tartózkodik, és azon fáradozik, hogy a félreértéseket, amelyek a magyar és osztrák kormányok között támadtak, eloszlassa és az Ausztriával való jó viszonyunkat minél előbb helyreállítsa.

Sopron.

Vasvármegyében teljes a nyugalom, az osztrák karhatalom sehol sem mutatkozik. Horváth József királyfalvai plébánost, akit a bécsi kommunisták két ízben annyira összevertek, hogy a szerencsétlen pap eszméletét vesztette, az antant közbenjárására sem bocsátottak szabadon.

Bécs, szept. 2.

Az esti lapok által szerzett információk szerint a külügyi bizottság tanácskozásai után parlamenti körökben a külpolitikai helyzetről nyugodtabb felfogás uralkodik. Tudni vélik, hogy dr. Grátz látogatása információszerzés volt csupán s ő javaslatot nem tett. Az esti lapok azonban tudni vélik, hogy új magyar javaslat érkezett. A javaslatban a magyarok hajlandók kiüríteni á nyugati végeket a következő két feltétel alatt:

1. Soprontól a zóna határáig húzódó vasúti vonal magyar vezetés alatt maradjon.

2. A tartomány közigazgatását egyelőre a két állam közösen intézze.

Ezeket a feltételeket a pártok elfogadhatatlannak tartják és hangoztatják, hogy- csak a feltétlen átadás végrehajtása után lehet szó megállapodásokról

Bécs, szept. 2.

Az esti lapok egyértelműen állást foglalnak az új javaslattal szemben, amelyet Waszirevics bécsi magyar követ juttatott a külügyi bizottság elnökéhez. A javaslatot elfogadhatatlannak tartják.[362]

Azután IV. Károly,[363] trónkövetelő magyarországi látogatásaiban is szerepeltek a páncélvonataink.

A Svájcban élő IV. Károly ottani hívei által felbiztatva, 1921. március 27. és április 5. között visszatért Magyarországra, hogy ismét elfoglalja a trónt. Érkezéséről nem értesítette még magyarországi híveit sem. Horthy Miklós kormányzótól követelte a hatalom átadását. Horthy ekkor még le tudta beszélni erről, a környező antantállamok fenyegetésére és a belpolitikai helyzetre hivatkozva. Károly némi huzavona után április 5-én hagyta el az országot, mikor Horthy Lehár Antal ezredest utasította, hogy kísérje át a királyt a határon. Ezután Ká-

[362] Nyírvidék, 1921 (42. évfolyam, 197-221. szám)

[363] IV. (Boldog) Károly (Persenbeug, Ausztria, 1887. augusztus 17. – Funchal, Madeira szigete, 1922. április 1.), teljes nevén Karl Franz Josef Ludwig Hubert Georg Maria von Österreich, osztrák főherceg, a Habsburg–Lotaringiai-ház utolsó uralkodója, 1916 és 1918 között I. Károly néven az Osztrák Császárság utolsó császára és IV. Károly néven az utolsó magyar király. Kétévi uralkodása után Ausztriát és Magyarországot köztársasággá kiáltották ki. Nem mondott le, de az új államformát elfogadta, mely az eckartsaui nyilatkozatban olvasható. 1921-ben két alkalommal is megpróbált visszatérni a trónra, sikertelenül.

roly visszavonult Szombathelyre, majd újra – ezúttal levélben – felszólította Horthyt a hatalom átadására. Időközben Szombathelyre gyűltek a királyhű arisztokraták, és az ott állomásozó katonaság is a király mellé állt. Horthy – rövid habozás után – ismét elutasította a hatalom átadását, és utasította a katonai parancsnokot, hogy távolítsa el a királyt az országból. Mivel Károly akkor még ellene volt az erőszakos hatalomátvételnek, tudomásul vette a történteket, és antant katonák kíséretében visszatért Svájcba. Az eset után erősen megrendült a bizalma Horthyban, aki előzőleg több levelében is hűségnyilatkozatot tett neki. A lezajlott eseményeket a korabeli sajtó *„húsvéti királypuccsnak”* nevezte el.

Másodszor 1921. október 20-án tért vissza repülőgéppel a nyugat-magyarországi Cirákra-Dénesfára. Ellenkormányt alakított, és vasúton Budapest felé indult Ostenburg-Moravek Gyula Sopronban állomásozó csendőr csapataival, amiket az útba eső helyőrségekben kissé kiegészített. Erre a környező államok bejelentették, hogy amennyiben Magyarország nem tudja meggátolni a király visszatérését, majd az ő csapataik megteszik azt. Ennek hatására Horthy kiadta a parancsot a fegyveres ellenállásra. Október 23-án Budaörsnél ütköztek meg a Lehár Antal vezérőrnagy parancsnoksága alatt álló királyhű és a nyugállományból visszatért Nagy Pál[364] honvéd altábornagy által irányított kormányhű csapatok, utóbbiak derekát a fővárosban gyorsan mozgósított egyetemi zászlóaljak adták. Rövid tűzpárbaj után a kormánycsapatok körülzárták a királyi katonákat, mire azok megadták magukat. A király visszatérési ügy megfelelő lezárását Edvard Beneš[365] magyarellenes kampánya még sürgetőbbé tette. Beneš ugyanis az esetet egy újabb megszállás előkészítésére próbálta felhasználni, amelyhez Jugoszláviában partnerre talált, míg a románok igen higgadtan viselkedtek. A hisztériakampány arra sarkallta a magyar kormányt, hogy mihamarabb szabaduljanak meg Károlytól. Tartózkodási helyéül a Portugáliához tartozó Madeira szigetét jelölték ki az antanthatalmak.

A magyar királyt előbb több legitimista politikussal együtt (pl. ifj. Andrássy Gyula) a tatai Esterházy-kastélyba, majd Tihanyba szállították. A király október 31-én hagyta el végleg az országot, amikor feleségével együtt egy brit monitor a Dunán, majd a HMS Cardiff könnyűcirkáló a Földközi-tengeren át Madeira szigetére szállította.

---

[364] Nagy Pál (Sentyepuszta, 1864. szeptember 8. – Budapest, 1927. február 10.) magyar honvédtiszt, a Monarchia haderejében altábornagy, az első világháborúban hadosztály- majd dandárparancsnok. 1921-től m. kir. gyalogsági tábornok, 1922–25 között a Magyar Királyi Honvédség főparancsnoka. (Német nyelvű dokumentumokban Paul Edler von Nagy néven említik). A Tanácsköztársaság bukása és Horthy Miklós hatalomra jutása után azonban Nagy Pál altábornagyot már 1919-ben reaktiválták, és a miskolci katonai körzet parancsnokává nevezték ki. 1921-ben gyalogsági tábornokká léptették elő, és kinevezték a budapesti katonai körzet parancsnokává. Ugyanebben az évben felvették a Vitézi Rendbe. A Vitézi Szék hamarosan megválasztotta őt a Rend helyettes főkapitányává. Még ebben az évben nyugállományba vonult. 1921 októberében, a második királypuccs hírére azonban, Horthy megbízható parancsnokaként, ismét visszatért a tényleges katonai szolgálatba. Az október 23-ai budaörsi csatában ő irányította a Horthyhoz hű kormánycsapatokat a visszatérni próbáló IV. Károly királyt kísérő legitimista csapatok elleni harcban. A Lehár Antal vezérőrnagy által vezetett királyhű erőket visszaverték, Károly király Budapestre jutását meghiúsították, a királyt az angol katonai hatóságok kezére adták, akik Madeira szigetére deportálták őt. Lojalitása jutalmául Horthy kormányzó 1922-ben Nagy Pál gyalogsági tábornokot nevezte ki a Magyar Királyi Honvédség főparancsnokává. 1925-ben vonult végleg nyugdíjba. Több harcászati szakmunkát írt.

[365] Edvard Beneš (Kožlany, 1884. május 28. – Sezimovo Ústí, 1948. szeptember 3.) cseh politikus, Csehszlovákia második, vitatott megítélésű elnöke, Csehszlovákia létrehozásának legerőteljesebb hirdetője és megvalósítója. Külpolitikai tevékenysége nagymértékben hozzájárult Magyarország világháborúkban betöltött szerepének hátrányos megítéléséhez, és a trianoni békeszerződésben meghatározott területvesztéseihez. *„Én egyáltalán nem igazságokra törekszem, én politikát csinálok. S ezért olykor tudatosan követek el jogtalanságokat, az állam érdekében és személyes érdekemben.”*– Edvard Beneš, Párizsi béketárgyalások.

Az emigrációba kényszerített IV. Károly király nem sokkal később, 1922. április 1-jén családja körében spanyolnátha-fertőzés miatt meghalt Madeira szigetén.

„…Gróf Sigray Antal,[366] *akkori nyugat magyarországi fő kormánybiztos, október 21-én letiltott minden telefont és távírót Budapest felé és elrendelte ezeken a területeken a katonaság és csendőrség megesketését Károly király zászlója alá.*

Október 22-én délben a páncélvonatok befutottak Győrbe s a győri helyőrség nyomban behódolt. Este Komárom és Tata még ellenállottak, de Ostenburg egyrészt túlerőben volt, másrészt csellel bekerítette őket és ez által szabaddá vált az út Budapestig. Az első vonat Ostenburg csendőrségének egy részét hozta és pályamunkásokat. Ezek megszállották az egyes állomásokat és helyreállították a megrongált vasúti síneket. Majd öt páncélvonat következett katonasággal zsúfoltan, géppuskákkal és ágyúkkal és a középsőben Károly király Zita[367] *királynéval és az új kormány tagjai: Andrássy,*[368] *Rakovszky,*[369] *Gratz*[370] *és báró Lehár Antal, az új hadügyminiszter ültek….”*[371]

---

[366] Alsó- és felsősurányi gróf Sigray Antal Mária Fülöp Alajos (Ivánc, 1879. május 12. – New York, 1947. december 26.) politikus, a Sigray család utolsó férfisarja. 1904-től főrendiházi tag. 1919-ben Bécsben az Antibolsevista Comité egyik vezetője volt. 1919 augusztusában a Friedrich-kormány Nyugat-Magyarország főkormánybiztosává nevezte ki, Sigray Sopron, Vas, Moson és Zala vármegyéket irányította. 1920-ban Svájcban teljesített diplomáciai szolgálatot. Feladatát az amerikaiak körüli lobbizás jelentette, ennek révén próbálta meg elérni, hogy a magyarok kedvezőbb elbírálást nyerjenek a párizsi békekonferencián. IV. Károly második visszatérési kísérletének idején, 1921 októberében csatlakozott a királyhoz, emiatt a *„puccs*” összeomlása után tíz hétig vizsgálati fogságban tartották. Habsburg Ottó 1934-ben – gróf Károlyi József halála után – Sigray Antalt bízta meg a magyar legitimista politika irányításával. 1920-tól 1939-ig keresztény ellenzéki programmal nemzetgyűlési, ill. országgyűlési képviselőként működött. 1939-től a Felsőház tagja volt. 1943. december 14-én ott fellépett Magyarországnak a háborúból való kilépése és a békekötés mellett. 1944. március 19-én, Magyarország német megszállásakor Úri utcai palotájából elhurcolták, és a mauthauseni koncentrációs táborba zárták. A tábor felszabadulásakor már súlyos betegen került Svájcba, onnan az USA-ba, ahol fogsága alatt szerzett betegségében meghalt.

[367] Zita magyar és cseh királyné, osztrák császárné, született Zita Bourbon–pármai hercegnő, (1892. május 9. – Zizers, 1989. március 14.) a Bourbon-házból származó pármai hercegnő, házassága révén 1916–1918 között Ausztria császárnéja, Magyarország és Csehország királynéja. IV. Károly magyar király hitvese. Az Osztrák–Magyar Monarchia összeomlása után előbb svájci, majd madeirai száműzetésbe kényszerült férjével és gyermekeivel. Férjét elkísérte a második visszatérési kísérlet alkalmával. A második világháború alatt átköltözött az amerikai kontinensre, ahonnan csak élete utolsó éveiben tért vissza.

[368] Ifjabb csíkszentkirályi és krasznahorkai gróf Andrássy Gyula Gábor Manó Ádám (Tőketerebes, 1860. június 30. – Budapest, 1929. június 11.) magyar politikus, belügyminiszter, jogi szakíró, pártvezető, az utolsó osztrák-magyar külügyminiszter, az Országos Magyar Képzőművészeti Társulat elnöke. id. Andrássy Gyula miniszterelnök fia, az Andrássy család sarja. Államtudománnyal és történelemmel is foglalkozott.

[369] Nagyrákói és nagyselmeci idősebb Rakovszky István (Bécs, 1858. június 16. – Nagyselmec, 1931. augusztus 12.) földbirtokos, politikus. 1920. február 18. és 1921. július 30. között a Nemzetgyűlés elnöke. IV. Károly király október 10-én repülővel érkezett Magyarországra, Rakovszky ekkor csatlakozott hozzá, s a király miniszterelnökké nevezte ki. Október 25-én, Tatán a puccsot leverő csapatok elfogták IV. Károllyal együtt, s felségsértés vádjával 1922. január 4-éig őrizték a pestvidéki törvényszék fogházában. Miután kiszabadult, szembefordult a kormánnyal, elsősorban Tomcsányi Vilmos Pál igazságügy-miniszter, Vass József kultuszminiszter és Nagyatádi Szabó István ellen intézett támadást. Tomcsányival párbajozott. 1922. január 15-én belépett a legitimista Keresztény Nemzeti Földmíves és Polgári Pártba, e párt programjával lett 1922-től 1927-ig a szécsényi kerületi nemzetgyűlés képviselője.

[370] Gratz Gusztáv Adolf (Gölnicbánya, 1875. március 30. – Budapest, 1946. november 21.) német származású politikus, publicista, gazdasági szakember és történetíró. 1917-ben az Esterházy Móric vezette kormányban pénzügyminiszter. A követi állást a külügyminiszteri bársonyszékkel cserélte fel Teleki Pál első kormányában. Kezdeményezésére tárgyalások kezdődtek Csehszlovákiával a Lajta menti Bruckban. Mivel exponálta magát IV. Károly mellett annak 1921. húsvéti visszatérési kísérlete mellett, lemondott. Ezt követően Károly király magyar-

A következőket csak azért írom le, mert ebben a kiváló munkában viszont a *„királypuccsal”* kapcsolatosan, egy szó sem esik a páncélvonatokról.

„…Az Ostenburg- zászlóalj és a királyi kíséret október 21-én nem tudott elindulni Budapest felé, mert a cukorrépa-betakarítás miatt nem állott rendelkezésre elegendő vasúti kocsi és egész napon át tartott, amíg a szükséges vasúti szerelvényeket összeállították…

…A csapatok négy vonatszerelvénnyel a csornai vonalon indultak Győr felé, a második szerelvényen volt a királyi pár, Lehár, Hegedűs, Rakovszky István, gróf Andrássy Gyula, Gratz Gusztáv, és Boroviczény Aladár…[372]

…Mialatt a király a győri helyőrség esküjét fogadta, Lehár tábornok Karner századost és kíséretét egy szerelvénnyel előreküldte Komáromba, hogy készítsék elő az ottani csapatok csatlakozását…

…Budapesten… fokozta a riadalmat az a hír is, hogy Prónay szabadcsapatai és a Ranzerberger-csendőrzászlóalj állítólag a karlistákhoz csatlakoztak és a nagykanizsi vonalon közelednek Budapest felé. Ennek tulajdonítható, hogy báró Nagy Pál gyalogsági tábornok nemcsak Esztergom és Győr, hanem a Nagykanizsa és Pécs felé vasútvonalak megszakítását is elrendelte…

…Perczel[373] *ezredes, Komárom állomásparancsnoka azonban Karner*[374] *századost (egyébként kismartoni felkelővezért) fogolynak nyilvánította, a síneket Ácsnál, a Sandberg erőd mellett felszedette, és csapatait a karlistákkal szemben felvonultatta. Ezért a karlisták előrenyomulás 15 órakor elakadt…*

…Lehár tábornok megüzente Perczel ezredesnek, hogy egy órát vár…

---

országi megbízottjaként a magyar kormánnyal egyetértésben kísérelte meg a restauráció előkészítését. Feltehetően IV. Károly második restaurációs kísérletének előkészítésében nem vett részt, s a királyt visszatérésre nem biztatta, de amikor Károly király és Zita királyné 1921 októberében váratlanul Magyarországra érkezett, csatlakozott a királyi párhoz. Károly Gratzot a felállítandó új minisztérium pénzügyminiszterének jelölte. A restaurációs kísérlet során Gratz egészen a tihanyi tárgyalásokig a király mellett tartózkodott. Miután a királyi pár az ország elhagyására kényszerült, Gratzot Andrássy Gyulával és Rakovszky Istvánnal együtt lázadás vádjával letartóztatták, csak mintegy 10 hét múlva engedték szabadon, a vádat pedig csak évek múlva ejtették. A második restaurációs kísérlet sikertelen kimenetele Gratz politikai karrierjében is törést okozott.

[371] Békássy Jenő: Zala Vármegye feltámadása Trianon után

[372] Kisvárdai Boroviczény Aladár, diplomata. Kassai és párizsi tanulmányait követően a kolozsvári Ferenc József Tudományegyetemen állam- és jogtudományi doktori oklevelet szerzett (1914 előtt). A Külügyminisztérium szarajevói, majd bécsi Politikai Osztályán szolgált, az I. vh.-ban az orosz fronton harcolt. Az Osztrák–Magyar Monarchia összeomlása után a felszámoló Külügyminisztérium munkatársa (1918–1919), a vatikáni követség ügyvivője (1920–1921). Aktívan közreműködött IV. Károly mindkét visszatérési kísérletében (1921. márc. 26.–ápr. 5. és 1921. okt. 20.–24.), utóbbi után két hónapig fogságban is tartották. Baden bei Wienben (1923–1924), majd Budapesten élt (1924–1945). Az 1910-es–1920-as évek magyar közéletének egyik ismert szereplője. Jelentős szerepet játszott az utolsó magyar király, IV. Károly hazatérési kísérleteiben (1921. ápr.-ban a volt uralkodót Svájcba is követte). A sikertelen királypuccsok után lemondott tartalékos főhadnagyi rangjáról, mert nem akart olyan hadseregben szolgálni, amely a királyra lőtt. A két vh. között legitimista alapon támadta a Horthy-rendszert, a kormányzóról írt könyve, ill. annak egyes megállapításai miatt házkutatást tartottak nála és rövid időre rendőri felügyelet alá helyezték. A II. vh. idején a katonai szabályokat megsértve, a 2. magyar hadsereg keretén belül létesült gyöngyösi önálló huszárezred legénységi állományába helyezték, és kiküldték a keleti frontra. Betegsége miatt hazaengedték, majd véglegesen leszerelték. A II. vh. után Ausztriában telepedett le (1945).

[373] Bonyhádi Perczel Ármánd ezredes, 9. (marosvásárhelyi) honvéd huszárezred (1918)

[374] Karner Gábor százados, 18. (soproni) honvéd gyalogezred, 1918.

...19 óra 30 perckor a tétovázó komáromi helyőrség mégis utat nyitott a királyi csapatoknak, illetve puskalövés nélkül csatlakozott hozzájuk…

...Perczel ezredes…lóháton elmenekült… Siménfalvy Tihamért és tiszti kíséretét, mivel nem akarták letenni az esküt, egyik vasúti kocsiba zárva őrizetbe vették…

...19 óra 30 perckor Lehár körtáviratot küldött a székesfehérvári és pécsi körletparancsnokságnak, a nagykanizsai, és zalaegerszegi állomásparancsnokságnak, valamint a zalaegerszegi vármegyei csendőrparancsnokságnak… Az említett parancsnokságok azonban – tartván magukat a Budapestről kapott utasításhoz - nem csatlakoztak…

...A tény tehát az volt, hogy a tatai helyőrség szinte perceken belül átpártolt és ennek következtében az Ostenburg-elővéd a fontos biatorbágyi hidat birtokba vette, mielőtt még a kormánycsapatok felrobbanthatták volna…

...egy alhadnagy érkezett Székesfehérvárra Biffl tábornok körletparancsnokhoz…a tábornok a Október 23 futártisztet letartóztatta… Mór és Kisbér között a vasúti síneket felszedette…

...Október 23… Az Osteburg-csapatok árkászkülönítménye két kocsiból álló vasúti szerelvényen Bia-Torbágyról hajnalban elindultak Budaörs felé. Itt a kormánycsapatok egy árkászszázada felszedte a síneket és a pályát helyreállító Ostenburg-csoportra tüzelt...

...7 óra 50 perckor érkezett az akadályhoz az Ostenburg-zászlóalj első szerelvénye, amelyen maga Ostenburg is tartózkodott és Bochéra Tivadar[375] századát hozta A vonatot tűz alá vették az egyetemi századok….

...Miután Lehár megkapta Ostenburg jelentését, hogy Budaörsnél kemény ellenállásba ütközött, egy Pinnyéről érkezett üteget, és egy további szerelvényt (Makkai[376] százados alegységével, egy lovasszakasszal, és géppuskás századdal) rendelt Törökbálint vasútállomáshoz. A 2. szerelvény azonban a Törökbálint környékét végigpásztázó, heves géppuskatűz miatt kénytelen volt a nyílt pályán megállni és kirakodni. A kormánycsapatok két ütege is beavatkozott a harcba, mire Bia-Torbágyról előreküldték a 3. szerelvényt is… úgyhogy Bia-Torbágyon csak a királyi vonat maradt vissza…

...IV. Károly, amikor Bia-Torbágyon az első hátrakísért és kihallgatott hadifoglyoktól arról a híresztelésről értesült, hogy ő osztrák és cseh csapatokkal támad Budapest ellen, Hegedűs altábornagyot csapatai főparancsnokául nevezte ki és egyúttal utasította, hogy menjen át hadikövetként Kelenföldre, informálja a kormánycsapatok tisztjeit a valóságról és szólítsa fel őket a csatlakozásra. Hegedűs altábornagy egy mozdonyon be is futott Kelenföldre…

...24-én reggel… Gratz és Lehár szerelvénye 10 órakor érkezett vissza Bia-Torbágyra, amikor a tüzérségi és gyalogsági tűz már javában folyt, sőt az ottani vasútállomáson veszteglő királyi vonatot is találat érte… Boroviczény arra kérte a királyi párt, hogy a különvonatot azonnal indítsák Bicskére, mert Horthy tüzérsége már Bia-Torbágyot lövi…

...Az Ostenburg-csapatok maradványai, kb. két század és a tüzérség… már erős ágyútűzben rakodtak be…

---

[375] ?

[376] Talán Makkay Domonkos százados, 24. (brassói) honvéd gyalogezred.

...A karlista csapatok 15 órakor érkeztek Tatára, ahol megtudták, hogy a Komáromba vezető síneket felszedték…

...A még rendelkezésre álló, Kisbéren át Pápára vezető vasútvonal gyenge felépítménye nem bírta volna el a nehéz vasúti szerelvényeket, a Nyugat-Magyarországra vezető útvonal el volt zárva…

... a második királypuccs katonailag három nap alatt összeomlott…"[377]

Nos, ennyi! A hivatkozott szerző viszont – lásd a korábbi fejezeteket – több cikket, tanulmányt írt, többek között a páncélvonatok harcairól is. Ez esetben is meg tudta különböztetni a csapatszállító szerelvényeket a páncélvonatoktól!

A tanulmányában szó sem esik ilyenről, bár szerintem, ha a helyszínen lettek volna páncélvonataik, akkor a karlisták ezeket gondolkodás nélkül be is vetik.

[377] Dr. Fogarassy László: IV. Károly második restaurációs kísérletének katonai története. A „budaörsi csata". Hadtörténelmi Közlemények 1971/2.

A páncélvonataink mozdonyai a világháború után

Egy korábbi fejezetben a páncélvonataink *„klasszikus”* mozdonyait már bemutattuk. A világháborút követő évek után a páncélvonatok még sokáig hadrendben maradtak és harcoltak is. A Magyar Nemzeti Tanács és a Tanácsköztársaság idején a páncélvonatok mozdonyait a korábbi 377. sorozatról a 375. és 376. típusú mozdonyokra igyekeztek leváltani. Aztán majd látjuk, hogy a II. világháború hazai harcterületein alkalmazott páncélvonatainknál ismét döntően a 377. sorozat állt szolgálatban!

A következőkben néhány olyan mozdonytípust ismertetünk, amely a háború utáni évek páncélvonati szolgálatban is említésre kerültek. Nem minden mozdonytípus végzett harctevékenységet, de az ellátó vonatoknál is szép számmal fordultak meg a különféle mozdonyok.

220 sorozatú mozdony

A MÁV Ia. osztályú, később 220 sorozatú gőzmozdonyai az első hazai gyártású gyorsvonati mozdonyok voltak, melyek jól beváltak és nagy darabszámban készültek.

1879-ben döntés született egy, a célnak megfelelő típus beszerzéséről. Az új, jóval nagyobb teljesítményű gyorsvonati mozdony, a Bécsújhelyi Mozdonygyár által az osztrák Kaiser Franz-Josephs-Bahn (KFJB) részére szállított és ott igen jól bevált 201–213 pályaszámcsoportú 2'B tengelyelrendezésű mozdonyok tervei alapján, azok kismértékű módosításával született

Mivel a MÁV Gépgyár ekkor még nem rendelkezett elegendő mozdonytervezési tapasztalattal (ebben az évben készült csak el az első saját tervezésű mozdonytípusa), ezért a terveket MÁV Igazgatósága készítette el és bocsátotta Gépgyár rendelkezésére. A Gépgyárban A1I (a későbbi jelölési rendszer szerint 101) szerkezetszámot kapott, a MÁV-nál Ia. osztályba sorolt mozdonytípus első hat példánya 1881-re készült el és a 183–188 pályaszámokat kapták.

- ✓ Gyártó
  - MÁV Gépgyár, Budapest
  - Lf. v. Sigl, Bécsújhely
  - WLF, Floridsdorf
- ✓ Gyártásban 1881–1905
- ✓ Selejtezés
  - MÁV: 1952
  - ČSD: 1937
- ✓ Darabszám
  - MÁV: 197+4 db
  - KsOd: 5 db
- ✓ Műszaki adatok

Tengelyelrendezés	2'B	
Nyomtávolság	1 435	mm
Hajtókerék-átmérő	1 826	mm
Futókerék-átmérő	1 040	mm

Engedélyezett legnagyobb sebesség	90	km/h
Ütközők közötti hossz (max.)		
30. szerk.szám:	15 756 mm	
Magasság	4 570	mm
Szélesség	3 025	mm
Tengelytáv forgóvázon belül	1 700	mm
Csatolt kerekek tengelytávolsága	2 050	mm
Teljes tengelytávolság	5 900	mm
Üres tömeg (max) 44–211 psz.:	44,3	t
Szolgálati tömeg (max) 44–211 psz.:	48,8	t
Tapadási tömeg (max) 44–211 psz.:	28,3	t
Vezérlés	Stephenson, nyitott	
Fékek		
Típusa	kézi, majd Hardy, végül Westinghouse	
Rögzítőfék	kézifék	
Vonatfűtés	gőz	
Legkisebb pályaívsugár	350/180 m	
Jelleg	2'B–n2	
Szolgálati tömeg szerkocsival		
44–211 psz.:	82,8	t
Hengerek		
Száma	2	
Átmérője	450	mm
Dugattyú lökethossza	650	mm
Állókazán típusa	porosz rendszerű, síktűzszekrényes	
30. szerk.szám:	12	bar
Tűzcsövek		
Száma	220	
Belső/külső átmérője	40,5/46 mm	
Hossza	4 000	mm
Rostélyfelület	2,1	m²
Teljesítmény	360	LE
	265	kW
Gépezeti vonóerő	44,53	kN
Szerkocsi		
Típusa	A	
Szolgálati tömege	34	t
Vízkészlet	12,5	m³
Tüzelőanyag-készlet	8,8	m³

A mozdony a 3. (III.) páncélvonatnál került említésre, alföldi viszonyok között. Valószínűleg csak ideiglenesen, a vonat mozgatására használták és nem harci körülmények között.

MÁV 220. sorozatú mozdony[378]

A mozdonyok 1894-ben új hadijelet[379] kaptak, mely az első harminchárom példány típus esetén

$$\frac{\mathbf{II\ 275}}{\mathbf{B_2}}$$

a többinél pedig

$$\frac{\mathbf{II\ 275}}{\mathbf{B_3}}$$

324 sorozatú mozdony

A 324 sorozata volt a legnagyobb darabszámban épített magyar mozdonytípus, melyet több eltérő alsorozatban gyártottak. Évtizedekig a MÁV vonóerő-állományának gerincét alkották és a gőzös korszak végéig a legfontosabb mozdonyok közé tartoztak, melyeket minden vonattípus továbbítására felhasználtak.

Az elkészült 324-esek túlnyomó része a szomszédos országok vasútjaihoz került, de egyszerű, mértéktartó és a céloknak megfelelő szerkezetükkel ott is kivívták a szakemberek elismerését és hosszú évtizedekig láthatóak voltak a vonatok élén.

A IIIu. osztályú mozdonyok tehát belső keretes, 1'C1' tengelyelrendezésű, azaz három, a keretbe ágyazott kapcsolt kerékpárral, valamint előttük és mögöttük egy-egy, a pályaívekbe beállni képes futókerékpárral készült kéthengeres, szerkocsis gőzmozdonyok voltak.

A mozdonyokkal lefolytatott próbamenetek alapján bebizonyosodott, hogy a IIIu. osztályú mozdonyok megfelelnek a velük szemben támasztott követelményeknek. A MÁV valamennyi elsőrangú vonalán korlátozás nélkül közlekedhettek és legnagyobb sebességük miatt személy- és kisebb sebességű gyorsvonatok továbbítására alkalmas volt.

✓ Gyártó:	Magyar Királyi Állami Vasgyárak, Budapest	
✓ Tengelyelrendezés	1'C1'	
✓ Nyomtávolság	1435	mm
✓ Hajtókerék-átmérő	1440	mm
✓ Futókerék-átmérő		
• Elöl	950	mm

[378] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon
[379] Ezek értelmezését az I. kötet páncélvonati mozdonyainak fejezetében lehet megtalálni.

• Hátul	950	mm
✓ Engedélyezett legnagyobb sebesség	75	km/h
✓ Hossz	11 074	mm
✓ Magasság	4570	mm
✓ Szélesség	2900	mm
✓ Csatolt kerekek tengelytávolsága	3500	mm
✓ Teljes tengelytávolság	8310	mm
✓ Sebességmérő	Haushälter	
✓ Fékek		
• Típusa	légnyomásos Westinghouse-rendszerű önműködő	
• Rögzítőfék	–	
• Átmenő fék	légnyomásos Westinghouse-rendszerű önműködő gyorsfék	
✓ Vonatfűtés	gőz	
✓ Legkisebb pályaívsugár	{180/120	m[
✓ Hengerek		
• Száma	2	
✓ Dugattyú lökethossza	650	mm
✓ Kazán hossztengely-magassága a sínkorona felett	2850	mm
✓ Tűzcsövek		
• Belső/külső átmérője	46,5/52	mm
• Hossza	5000	mm
✓ Vezérmű rendszere	Heusinger-Walschaert	
✓ Szerkocsi		
• Típusa	III.u.	

MÁV 324. sorozatú mozdony[380]

A MÁV 324 sorozatú mozdonyai az első világháború harcaiban is részt vettek. A frontvonalban harcoló csapatokat közvetlenül kiszolgáló k.u.k. Heeresbahn délnyugati, IV. részlegének állományában 29 db, többségében a 324,900-as számcsoportba tartozó mozdonyok közül 18 db Udine, 11 db Pontafel[381] fűtőházaknál üzemelt.

A mozdonyok a Monarchiában ekkor kötelező módon hadijelet is kaptak, mely a típus esetén a IIIt. osztályéval azonos

$$\frac{\mathbf{III\ 400}}{\mathbf{A_1}}$$

A vesztes első világháború után az elszakított területeken maradt, a tanácsköztársaság bukását követő román megszállás során elhurcolt, valamint a trianoni békeszerződés követ-

[380] MÁV Gépgyár
[381] Ma: Pontebba

keztében az utódállamoknak ítélt vasúti járművek között a 324 sorozatú mozdonyok nagy része is a határokon túlra került. Az 1919-ben meglévő 828 db eloszlása az alábbiak szerint alakult:

- ✓ MÁV 222 db,
- ✓ CFR[382] 454 db,
- ✓ ČSD[383] 47 db,
- ✓ SHS[384] 87 db,
- ✓ PKP [385] 4 db,
- ✓ FS[386] 14 db.

A mozdonyról − bár annak páncélozott védelméről legtöbb esetben szó sem esett és a gyakorlatban valószínűleg szó sem volt – még harcszerűen is alkalmazták. A 3. (III.) páncélvonat eseményeinél találkozhatunk a 324. sorozatú mozdonyok alkalmazásával. A 324. típusú mozdony e páncélvonat harcaiban részt vett, és sérüléseket is szenvedett.

375. sorozatú mozdony

A világháború után a páncélvonatok mozdonyait korszerűbbekkel igyekeztek kiváltani. Ezekben az időkben a nehezebb, 375. sorozatú mozdonyokat a IV., VII., VIII. és IX. sz. páncélvonatoknál a könnyebb 376. sorozatúakra cserélték le, és a fűtőházakban tárolták.

A MÁV TV. osztályú, később 375 sorozatú gőzmozdonya a Magyar Királyi Állami Vasgyárak egyik legelterjedtebb mellékvonali mozdonytípusa volt a századfordulótól 1959-ig, melyet több eltérő alsorozatban gyártottak.

Nem csak a magyar, de a szomszédos országok szakemberei által is elismerten a 375-ös kategóriájában az egyik legjobban sikerült gőzmozdonytípusnak tekinthető, mely a gőzös korszak legvégéig szolgált

375. sorozatú mozdony[387]

A mellékvonalak egy része a 100 km-es vonalhosszt jóval meghaladta és igény mutatkozott legalább 60 km/h sebességű vonatok továbbítására is. Ezért három kapcsolt kerékpár elé és mögé egy-egy ívbeálló futótengely alkalmazására volt szükség, mely egyfelől biztosította a nyugodt futást, másfelől lehetővé tette, hogy a mozdony újra szertartályos kivitelben készüljön és mindkét menetirányba fordítás nélkül azonos sebességgel közlekedhessen.

[382] Román vasút, ismét látszik, hogy mekkorát *„markoltak”* a románok.
[383] Csehszlovák vasút
[384] Jugoszláv vasút
[385] Lengyel vasút
[386] Olasz vasút
[387] MÁVAG gyári fénykép

A TV. osztályú mozdonyok belső keretes, 1'C1' tengelyelrendezésű, azaz három, a keretbe ágyazott kapcsolt kerékpárral, valamint előttük és mögöttük egy-egy, a pályaívekbe beállni képes futókerékpárral készült kéthengeres, szertartályos gőzmozdonyok voltak.

✓ Gyártó	Magyar Királyi Állami Vasgyárak / MÁVAG, Budapest;		
	MÁV Éfm, Budapest;		
	MÁV Ifm, Budapest		
✓ Gyártásban	1907–1916		
✓ Darabszám	Összesen: 596		
✓ Tengelyelrendezés		1'C1'	
✓ Nyomtávolság		1435	mm
✓ Hajtókerék-átmérő		1180	mm
✓ Futókerék-átmérő		950	mm
✓ Engedélyezett legnagyobb sebesség		60	km/h
✓ Ütközők közötti hossz		10 930	mm
✓ Magasság		4000	mm
✓ Szélesség		3050	mm
✓ Csatolt kerekek tengelytávolsága		2825	mm
✓ Teljes tengelytávolság		7650	mm
✓ Üres tömeg		38,6	t
✓ Szolgálati tömeg		52,13	t
✓ Tapadási tömeg		32,095	t
✓ Legnagyobb tengelyterhelés		10,725	t
✓ Fékek			
• Típusa		csavarorsós kézifék	
		légnyomásos Westinghouse-rendszerű önműködő	
• Rögzítőfék		csavarorsós kézifék	
• Átmenő fék		–/	
		légnyomásos Westinghouse-rendszerű önműködő gyorsfék	
✓ Vonatfűtés		gőz	
✓ Legkisebb pályaívsugár		140/120	m
✓ Jelleg		1'C1'–n2vt	
✓ Hengerek		2	
✓ Nagynyomású henger(ek) átmérője		390	mm
✓ Kisnyomású henger(ek) átmérője		590	mm
✓ Dugattyú lökethossza		600	mm
✓ Állókazán típusa		Polonceau-rendsz. síktűzszekrényes	
✓ Kazán hossztengely-magassága a sínkorona felett		2500	mm
✓ Gőznyomás		14	bar
✓ Tűzcsövek			
✓ Száma 153 db			
▪ Belső/külső átmérője		46,5/52	mm
▪ Hossza		3800	mm
✓ Rostélyfelület		1,828	m²
✓ Sugárzó fűtőfelület		8,5	m²
✓ Csőfűtőfelület		103,5	m²
✓ Teljesítmény		330	LE
✓ Gépezeti vonóerő		63,715	kN
✓ Tapadósúlyból számított vonóerő		50,37	kN
✓ Vízkészlet		5,6	m³
✓ Tüzelőanyag-készlet		3,2	m³

A mozdonyok a Monarchiában ekkor kötelező módon hadijelet is kaptak, mely ennél a típusnál

$$\frac{\textbf{III 300}}{\textbf{D}_7}$$

A vesztes első világháború után az elszakított területeken maradt, majd a tanácsköztársaság bukását követő román megszállás során elhurcolt járművek között a MÁV 375 sorozatú mozdonyainak nagy része is az újonnan meghúzott határokon túlra került. Az 1919-ben meglévő 425 mozdony végső eloszlása az alábbiak szerint alakult:

- ✓ MÁV: 109 db,
- ✓ CFR: 181 db,
- ✓ ČSD: 36 db,
- ✓ SHS: 98 db,
- ✓ PKP: 1 db.

Amint az a következő táblázatból is jól látható, a Magyar Nemzeti Tanács által 1918 után épített páncélvonatainknál ez a mozdonytípus volt rendszeresítve.

Páncélvonat száma 1918-ban épített	Eredeti					
	Jelleg	Építő	Építés ideje és hadszíntér	Fegyverzet, kocsi, mozdony	Eredeti elrendezés	Összes fegyverzet
VIII.	Rögtönzött pc. vonat	Aradi Főműhely?	? délkeleti hadszíntér Zám környéke 1918. 12. 25. megszüntették	?	?	?
VIII.	Új építésű	MÁV Északi és Istvántelki Főműhely	1919. január	?	?	?
XXI.	Új építésű	Szombathelyi főműhely	1918	M: 377.214. G: hannoveri kocsi G: hannoveri kocsi	G – M - G	?
XXII.	Új építésű	MÁV Északi és Istvántelki Főműhely	1918. 12. 15. Pozsonyban állomásozott	M: 375.	?	?
XXIII.	Új építésű	MÁV Északi és Istvántelki Főműhely	1918. 12. 15. Pozsonyban állomásozott	M: 375.	?	?
5.[388]	Új építésű	MÁV Északi és Istvántelki Főműhely	1919 eleje	M: 375.	?	?
6.	Új építésű	MÁV Északi és Istvántelki Főműhely	1919 eleje	M: 375.	?	?
7.	Új építésű	MÁV Északi és	1919 eleje	M: 375.	?	?

[388] Lovas Gyula számozása szerint (5-9. számú vonatok)

		Istvántelki Főmű-hely				
8.	Új építésű	MÁV Északi és Istvántelki Főmű-hely	1919 eleje	M: 375.	?	?
9.	Új építésű	MÁV Északi és Istvántelki Főmű-hely	1919 eleje	K: Km^n 157.620 M: 375.876. K: Km^n 158.016 K: J^n 78.683 K: Jk^n 269.599	?	?
?	Új építésű	MÁV Északi és Istvántelki Főmű-hely	1919 eleje	M: 375.	?	?
?	Új építésű	GYESEV[389] Sopron	1918 végén	M: osztrák 32. sorozatú,		

376. sorozatú mozdony

A MÁV TVa. osztályú, később 376 sorozatú mozdonyai létrejöttének – mint a hazai vasúttörténetben számos más alkalommal – annak köszönhető, hogy a vasúti pályák legnagyobb tengelyterhelés folyamatosan elmaradt a vontatójárműveknek az vontatási igények megkövetelte fejlődésétől.

376. sorozatú mozdony[390]

Ez a típus, noha sem mennyiségük, sem a gyártásuk időintervalluma nem érték el a 375-ösökét, azokhoz hasonlóan jól beváltak nemcsak a hazai, de a szomszédos államok vasútjainál is és nagy részük a gőzmozdony-korszak alkonyáig vontatták a mellékvonalak mindenféle vonatait.

A TVa. osztályú mozdonyok belső keretes, 1'C1' tengelyelrendezésű, azaz három, a keretbe ágyazott kapcsolt kerékpárral, valamint előttük és mögöttük egy-egy, a pályaívekbe beállni képes futókerékpárral készült kéthengeres, szertartályos gőzmozdonyok voltak.

✓ Gyártó	Magyar Királyi Állami Vasgyárak / MÁVAG, Budapest
✓ Gyártásban	1910–1923
✓ Tengelyelrendezés	1'C1'

[389] A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Zrt. (rövidítése GYSEV Zrt., német neve Raab–Oedenburg–Ebenfurter Eisenbahn AG, röviden Raaberbahn AG.) Magyarországon és Ausztriában működő, 434,7 kilométeres pályahálózatot fenntartó és üzemeltető integrált vasúttársaság. Magyar székhelye Sopronban, osztrák székhelye Vulkapordányban található. Az első vonalszakasz Győr és Sopron között 1876. január 2-án nyílt meg. A Sopron és Ebenfurt közötti szakaszt 1879. október 28-án adták át a forgalomnak. A csatlakozó Fertővidéki Helyiérdekű Vasút 1897. december 19-én kezdte meg működését.
Az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlása után különös módon fennmaradó társaság részvényeinek jelenlegi tulajdonosi szerkezete: Magyar Állam 65,6%, Osztrák Állam 28,2%, és a Strabag SE 6,1%. A mai tulajdonosi szerkezet 2009-ben alakult ki.
[390] MÁVAG gyári fénykép

✓	Nyomtávolság	1 435	mm
✓	Hajtókerék-átmérő	1 040	mm
✓	Futókerék-átmérő	875	mm
✓	Engedélyezett legnagyobb sebesség	45	km/h
✓	Ütközők közötti hossz	9 820	mm
✓	Magasság	4 000	mm
✓	Szélesség	3 050	mm
✓	Csatolt kerekek tengelytávolsága	2 580	mm
✓	Teljes tengelytávolság	6 630	mm
✓	Üres tömeg	36,34	t
✓	Szolgálati tömeg	46,35	t
✓	Tapadási tömeg	27,81	t
✓	Legnagyobb tengelyterhelés	9,27	t
✓	Fékek		
	▪ Típusa	csavarorsós kézifék/ légnyomásos Westinghouse-rendszerű önműködő	
	▪ Rögzítőfék	csavarorsós kézifék	
	▪ Átmenő fék	–/ légnyomásos Westinghouse-rendszerű önműködő gyors-fék	
✓	Vonatfűtés	gőz	
✓	Legkisebb pályaívsugár	110/60	m
✓	Jelleg	1'C1'–n2vt // 1'C1'–h2t	
✓	Hengerek	2	
✓	Átmérője	370	mm
✓	Nagynyomású henger(ek) átmérője	370	mm
✓	Kisnyomású henger(ek) átmérője	560	mm
✓	Dugattyú lökethossza	540	mm
✓	Gőznyomás	14 , 12	bar
✓	Vezérmű rendszere	Heusinger–Walschaert	
✓	Vízkészlet	5,0	m³
✓	Tüzelőanyag-készlet	2,0	m³

A mozdonyok a Monarchiában ekkor kötelező módon hadijelet is kaptak, mely ennél a típusnál

$$\frac{\mathbf{III\ 275}}{\mathbf{D_6}}$$

volt.

A vesztes első világháború után az elszakított területeken maradt, majd a tanácsköztársaság bukását követő román megszállás során elhurcolt járművek között a MÁV 376 sorozatú mozdonyainak nagy része is az újonnan meghúzott határokon túlra került. Az 1919-ben meglévő 319 mozdony végső eloszlása az alábbiak szerint alakult:

✓	MÁV:	106	db,
✓	CFR:	100	db,
✓	ČSD:	20	db,
✓	SHS:	92	db,
✓	PKP:	1	db.

328. sorozatú mozdony

E mozdonyról nemcsak a páncélvonatok kiszolgáló szerelvényeinél esett szó, hanem mint a *„Botond”* páncélvonat hadrendi mozdonyáról is, a balatoni hadszíntéren.

328. sorozatú mozdony[391]

A MÁV 328 sorozata a két világháború közötti időszak jellegzetes gyorsvonati gőzmozdonytípusa volt. A mozdonyok belső keretes, 2'C tengelyelrendezésű, azaz három, a főkeretbe ágyazott kapcsolt kerékpárral és előttük két, forgóvázba ágyazott futókerékpárral készült túlhevítős, kéthengeres, szerkocsis szerkezetűek voltak.

A magyar mozdonyok közül utolsóként – már tulajdonképp feleslegesen – a 328-asokra is felkerült a hadijel, mely elődjével

$$\frac{\textbf{III 425}}{\textbf{A}_1}$$

lett.

335. sorozatú mozdony

A páncélvonatok ellátó szerelvényeinél alkalmazták. A MÁV III osztály (később MÁV 335 sorozat) egy tehervonati szerkocsis gőzmozdony-sorozat volt a Magyar Államvasutaknál, amely mozdonyokat különböző magán vasúttársaságok is vásároltak és ezek államosításával kerültek MÁV állományba.

A III. osztályú mozdonyok C tengelyelrendezésű, azaz három, a keretbe mereven ágyazott kapcsolt kerékpárral, futókerékpár nélkül készült, kéthengeres, ikergépezetű, szerkocsis gőzmozdonyok voltak. A gőzhengerek és az állókazán a tengelyek vonalán kívül helyezkedtek el, azaz *„túllógó”* tömegek voltak, mely a mozdony mozgását nagyobb sebességeknél nyugtalanná tették.

A mozdonyok 1894-től új hadijelet kaptak, mely a típus esetén

$$\frac{\textbf{III 275}}{\textbf{B}_5}$$

lett.

[391] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon

A Magyarországon maradt 335-ösök legnagyobb részét az 1930-as évek közepén selejtezték, néhány példányt a MÁV pedig iparvállalatoknak adott el. A második világháborút csak 3 példány élte túl.

335. sorozatú mozdony[392]

326. sorozatú mozdony

A páncélvonatok ellátó szerelvényeinél alkalmazták. A MÁV IIIe. osztály, 1911-től 326. sorozat a leghosszabb ideig szolgáló magyar nagyvasúti gőzmozdonytípus. Pályafutásuk elején tehervonatokat és a nagyobb emelkedésű pályák személyszállító vonatait továbbította, később fokozatosan az állomási tolatószolgálatba kerültek át, ahonnan csak a dízelesítés tudta a járműveket végleg *"nyugdíjba küldeni"*.

Hadijele a monarchia idejében

$$\frac{\text{III 300}}{\text{B}_4}$$

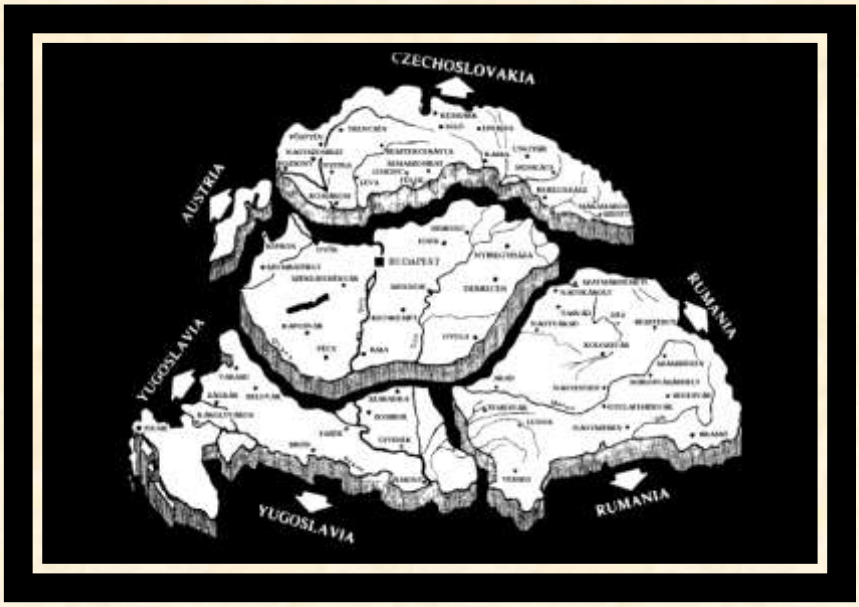
MÁV 326. sorozatú mozdony[393]

[392] Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon
[393] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye

A *„rejtett”* állományú időszak és a páncélvonatok egy részének leszerelése

Az első világháborúban győztes antanthatalmak elsődleges célja Németország és a háborúban vele szövetséges országok alapvető meggyengítése volt, ezen felül céljuk volt a jelentős háborús jóvátétel követelése, valamint a soknemzetiségű nagyhatalmak egységének megtörése is, mint amilyen az Osztrák–Magyar Monarchia vagy az Oszmán Birodalom volt. A döntéshozók a magyarokkal szembeni, Európa-szerte létező, ellenséges hozzáállást sem tudták figyelmen kívül hagyni.

Az új határokat elvileg a Wilson amerikai elnök által megfogalmazott *„nemzeti elv”* alapján jelölték ki. Ettől azonban több esetben, stratégiai, gazdasági, közlekedési stb. szempontokra hivatkozva eltértek, például az összes, az új határral párhuzamos út és vasút a határ túloldalára került (főleg katonai okokból).



A kép a diktátum lényegét mutatja. Ami a gazdaságot illeti, a korábbi Magyar Királyságból a termőföld 61,4 %-a, a faállomány 88 %-a, a vasúthálózat 62,2 %-a, a kiépített utak 64,5 %-a, a nyersvas 83,1 %-a, az ipartelepek 55,7 %-a, a hitel- és bankintézetek 67 %-a került a szomszédos országok birtokába.

Az ország elvesztette területének 2/3-át, a közel 21 milliós népességéből mindössze 7,6 milliót hagytak. Kimondottan magyar, pedig legalább 3,3 millió rekedt az új határokon kívül!

A történelmi okirat Magyarország (Magyar Királyság) új határainak megállapítása mellett 35 000 főben korlátozta a magyar hadsereg létszámát, megtiltotta légierő és nehézfegyverek tartását is.

A trianoni békediktátum többek között a tüzérség részére is komoly megszorításokat léptetett életbe. Ezeket a tizennégy részből álló diktátum V. része tartalmazta, mint *„Katonai, hadihajózási és léghajózási rendelkezéseket”*. Ezek alapján a magyar katonai erők létszáma nem haladhatta meg a 35 000 főt, beleértve a tiszteket és a pótkeret csapatait is. Korlátozták az ágyúk, tarackok számát. Eszerint összesen 105 löveg, 70 közepes és 70 könnyű aknavető lehetett rendszerben. A nehéz, vagyis a 10,5 cm-nél nagyobb űrméretű lövegek használatát a rendelkezések tiltották.

Szigorúan meghatározták az egy eszközre jutó lőszermennyiséget is, így a könnyű aknavetőre 1000, a közepesre 500, a tábori vagy hegyiágyúra, illetve a tarackra 1000-1000 gránátot lehetett raktározni. Ezen intézkedések nagyban nehezítették egy korszerű, ütőképes, a modern kihívásoknak megfelelő tüzérség létrehozását. A rejtés időszakában – elsősorban a rendkívüli körülmények miatt – a tüzérség nem fejlődhetett a kellő mértékben és így technikailag, szakmailag lemaradt a szomszédos országoktól.

„Mivel az itt időző entente bizottságok érdeklődése páncélvonataink iránt több ízben megnyilvánult, szükségessé vált, hogy ezen vonatok létezése az entente előtt burkoltassék. Ennek elsősorban a nevezett vonatok elnevezésében kell kifejezésre jutni, mely tekinttel azon körülményre, hogy a vonatok többnyire improvizált természetűek, úgysem felel meg a valóságnak.

Elrendelem, hogy a „páncélvonat”elnevezés helyett ezentúl a „katonai őrvonat” (rövidítve: „körvonat”)kifejezés használandó.

A katonai körletparancsnokságoknak meghagyom, hogy a körvonatokat az illetékes vasútvonal-parancsnoksággal való egyetértésben úgy helyezzék el, hogy azok feltűnést lehetőleg ne keltsenek. A körvonatok nagyobb tároló állomásokon akként tárolandók, hogy a kocsik szétosztva álljanak, miáltal a körvonatok a zárt egység jellegét külsőleg elvesztik. A mozdonyok, ahol fűtőházak vannak, ott rejtendők el, a vasutasokkal szemben azon hozzáadással, hogy a mozdonyok az annak idei felszerelés céljából a fűtőházakban kell, hogy tároljanak.

Azon esetben, ha a zárt körvonatok olyan állomáson tárolnak, amelyeken entente-bizottságok, vagy tisztek átutaznak, a körvonatok onnan idejekorán elirányítandók.”[394]

A katonai őrvonatok legénysége 4 tiszt, 60 altiszti és legénységi rendfokozatú katona, mozdonyvezető és két fűtő.

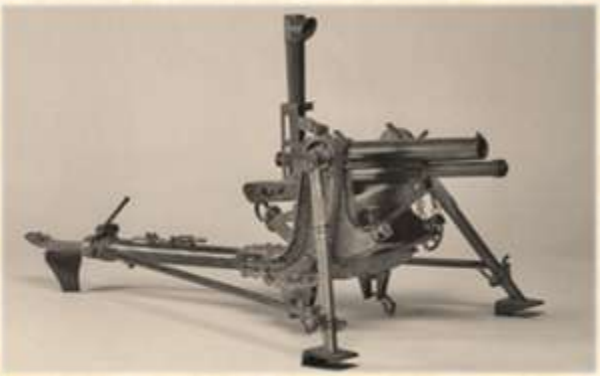
A vonatok lövegeit egy 80 mm-es tábori ágyú, valamint egy 37 mm-es gyalogsági ágyú biztosította. A szerelvényekhez kiszolgáló (szállás és javítás) kocsi tartozott − 14G^{nh} fedett teherkocsi – és egy J sorozatú előfutó kocsi.

A világháború után a páncélvonatok mozdonyait korszerűbbekkel igyekeztek kiváltani. Ezekben az időkben a nehezebb, 375. sorozatú mozdonyokat a IV., VII., VIII. és IX. sz. páncélvonatoknál a könnyebb 376. sorozatúakra cserélték le, és a fűtőházakban tárolták.

Páncélvonat hadrendi száma (1920-29 között)	Katonai körlet és rejtési hely	Pc. vonatok névleges leszerelése	Rejtett állományban
I. katonai őrvonat	Szegedi körlet, Békéscsaba állomás	1920. 09. 25.	1929.
II. katonai őrvonat	Debreceni körlet,	1920. 09. 25.	1929.

[394] HM 1920. június 12. rendelet

	Nyíregyháza állomás		
III. katonai őrvonat	Budapesti körlet, Cegléd állomás	1920. 09. 25.	1929.
IV. katonai őrvonat	Szombathelyi körlet, Nagykanizsa állomás	1920. 09. 25.	1929..
V. katonai őrvonat	Székesfehérvári körlet, Székesfehérvár állomás	1920. 09. 25.	1929. leszerelve
VI. katonai őrvonat	Szombathelyi körlet, Nagykanizsa állomás	1920. 09. 25.	1929. leszerelve
VII. katonai őrvonat	Debreceni körlet, Miskolc állomás	1920. 09. 25.	1929. leszerelve
VIII. katonai őrvonat	Miskolc körlet, Miskolc állomás	1920. 09. 25.	1929. leszerelve
IX. katonai őrvonat	Budapesti körlet, Kaposvár állomás	1920. 09. 25.	1929. leszerelve
X. katonai őrvonat	Szombathelyi körlet, Jászberény állomás	1920. 09. 25.	1929. leszerelve
Páncélozott tartalék mozdony 375.457 (377.361)[395]	Budapest, Északi Főműhely	1920. 09. 25.	1929. leszerelve
Páncélozott tartalék mozdony 375.482	Budapest, Északi Főműhely	1920. 09. 25.	1929. leszerelve



M15/3,7 cn gyalogsági ágyú[396]

A következőkben néhány olyan haditervet szeretnénk ismertetni, amelyben a páncélvonatainknak is jelentős szerepet szántak. Ezeket a terveket a korábbi, országunkat súlyosan érintő terület- és lakosságvesztést okozó döntések, fegyveres helyreállítására készítették.

1920-ban – részben Lengyelországgal egyeztetve – dolgozta ki a Honvéd Főve zérség az *„Ébredés”*- hadműveletet, mely a Felvidék és Kárpátalja visszafoglalását célozta. Ebben a páncélvonatoknak döntően jelentős szerepet szántak. A IV. katonai őrvonat (Szombathely/Nagykanizsa) és egy páncélautó Hegyeshalom felé, a VI. vonat (Szombathely/Nagykanizsa) Vácon át, a IX. vonat (Budapest/Kaposvár) Komáromon keresztül, az I.

[395] Egy helyen ez a mozdony is szerepelt.
[396] yandex.ru

vonat (Szeged/Békéscsaba) Nógrádverőce felé, a II. számú vonat pedig Bánrévén át támadta volna Csehszlovákiát. A tervezett katonai lépést politikai okok miatt leállították.

A tervezett katonai lépést politikai okok miatt leállították.

M15/3,7 cn gyalogsági ágyú zárszerkezet, lövegtávcső[397]

A *Virradat-terv* az 1920-ban a Nemzeti Hadsereg Vezérkara hadműveleti irodáján kidolgozott, revíziós hadműveleti tervek egyike.

Erdély visszafoglalását célozta és 1920. márciusban dolgozták ki. A romániai bolsevizálódási folyamatra ezen belül a román hadsereg felbomlására épült. A terv végrehajtására az *Ébredés-terv* első változatában nem érintett debreceni és szegedi katonai körletet jelölték ki. A debreceni körlet alakulatai az AIvinc - Déda közötti Maros - szakasz elérése után Bukovina felé biztosítottak volna. A szegedi körlet kijelölt alakulatainak pedig az Arad - Lippa vonalat kellett volna birtokba vennie és Brádnál biztosítania. A hadművelet sikere esetén a további DK-i irányú bevonulást az időközben bevagonírozott csapatokkal hajtották volna végre: a vasútvonalak és a páncélvonatok fontos szerepet játszottak volna a megvalósításában. A remélt romániai forradalmi helyzet nem alakult ki. A diplomáciai tájékozódás szerint a francia és jugoszláv részről a magyar haditerv teljes elutasításban részesült. Ráadásul a lengyelek sem voltak hajlandóak segédkezni benne, ellentétben a felvidéki, és kárpátaljai tervekkel, ahol igen. A tervnek még a Felvidék visszafoglalását célzó *Ébredés* és az *Árpád-tervnél* is kisebb volt a realitása.

1920 augusztusában a *„Pirkadat”*- művelet került kidolgozásra, mely egy szlovák szeparatista mozgalom által megteremtett belső válságra épített a Felvidék visszafoglalásakor, de már lengyel segítség nélkül. Ennek realitását az 1920. szeptember 18-i csehszlovák-jugoszláv egyezmény húzta keresztül.

Az *Árpád-hadművelet* az 1920-ban a Nemzeti Hadsereg Vezérkara által kidolgozott revíziós hadműveleti tervek egyike. A Felvidék és Kárpátalja visszafoglalását célozta. Az 1920. szeptemberben kidolgozott, titkos terv értelmében a lengyel kormány támogatásával a lengyel területen szerveződő szabadcsapatok a Nemzeti Hadsereg offenzívájával egyidejűleg támadnak Csehszlovákiára. A Pozsony és Nagyszombat közti terület elfoglalására a magyar főtámadást a Kisalföldről, a teljes szombathelyi és székesfehérvári, illetve a szegedi gyaloghadosztályok zöme hajtja végre. A többi erőt melléktámadási irányként a bányavárosok, majd Zsolna irányában vetik be. Kisegítő, illetve biztosító harctevékenység gyanánt a kaposvári

[397] yandex.ru

gyaloghadosztály egyik dandára, a hadihíd csapat és a Folyamerők a Dunán kel át. A megerősített miskolci gyaloghadosztály Kassa irányába támad. A székesfehérvári huszárezred egy gyalogos zászlóaljjal és egy lovas üteggel Kárpátaljára vonul be. A Nemzeti Hadsereg többi alakulata a D-i és a K-i határon biztosít, illetve tartalékot képez.

A magyar katonai vezetés − a feltételezett cseh proletárforradalom kitörése miatt − nem számított komoly ellenállásra, a szlovák szeparatizmust pedig igyekezett volna a maga javára felhasználni. Miután Csehszlovákiában semmi jel sem mutatott a radikális bolsevizálódásra, illetve a csehszlovák hadseregfelbomlására, a diplomáciai puhatolódzás során sem az antant sem a szomszédos államok nem tartották indokoltnak a magyar beavatkozást.

Az irreális terv, miként elődei is, kudarcra ítéltettek. 1921.januárban a magyar-lengyel titkos tárgyalások során újból felmerült a lengyel területről, lengyel segítséggel felszerelt magyar szabadcsapatok akciójának lehetősége, de a tárgyalások márciusra megszakadtak. A lengyel-orosz háborúból győztesen kikerült Lengyelország már nem volt érdekelt egy kockázatos, eleve kudarcra ítélt katonai vállalkozás támogatásában.

A honvédelmi Minisztérium már 1920-ban tervezet készített a katonai őrvonatok nagy részének leszereléséről, ezt azonban a Vezérkar megakadályozta.

„A katonai őrvonatoknak tervezett végleges felosztásához hadműveleti és belpolitikai okokból nem járulhatok hozzá.”[398]

Dombóvár állomás, 1920.[399]

Ekkor még az ország területén több olyan vasúti katonai járművet is tároltak, amelyek nem képezték részét a katonai őrvonatoknak. Kompromisszumként ezek leszereléséhez hozzájárul-

[398] Vkf

[399] A monarchiában a IX, a Tanácsköztársaságban a 3. (III.) páncélvonat, később majd a 3. és 4. páncélvonatok, legvégül pedig majd a 102. és az önjáró lövegkocsija a 104. számú páncélvonat lesz.

tak. Ekkor szerelték le a GyeSEV által épített páncélvonatot, valamint páncélozott kocsikat és mozdonyokat is. Ezeket a MÁV részére adták át.

„…Túloldalon megjelölt Hegedűs Ede növendék jelenleg, mint tényleges hadnagy a m. kir. 5. sz. páncélvonaton teljesít katonai szolgálatot. Budapest, 1920. május 31. - Misley[400]*...fdgy. páncélvonat parancsnok…"*[401]

Dr. Hegedűs Vilmos tü.szds. és Hegedűs Ede hdgy.

1921 elején az őrvonatok legénysége még *„vonatkísérő szakasz"*-ként, önálló alakulatokként működött. Az év közepén ezeket az önálló szakaszokat feloszlatták és gyalogsági zászlóaljakhoz vezényelték őket. Mindezt természetesen úgy, hogy szükség esetén bevethető maradt a legénység.

Egy érdekes hirdetés 1922-ből:

„Felhívás.

Felkérek mindenkit, akik Kintzler Gusztáv volt katonai gazdasági hivatal főnökével, valamely összeköttetésben voltak, valakit anyagilag megkárosított, vagy valakinek készpénzzel tartozik, ügyét részletesen leírva hozzám küldeni szíveskedjenek. A fent megnevezett tartalékos hadapród őrmester a páncélvonat gazdasági iroda vezetője volt. Az ügy további fejleményeire felvilágosítást adnak

Kintzler Testvérek, ékszerészek, Czegléden."[402]

---

[400] Valószínűleg → Misley Gyula, 1938-ban tü.őrnagy, 1944-ben táb.tü. ezredes.

[401] Galván Károly: A Pacor család (Hegedűs Ede → ifj. Hegedűs Ede, 1899. április 4-én született Szegeden. Katonai al- és főreáliskolát végzett. 1918. augusztus 17-én a Ludovika Akadémiából hadnaggyá avatták. További pályafutásáról hiányoznak az adatok. Csak az állapítható meg, hogy 1928. május l-jén századossá léptették elő a helyi alkalmazású tisztek csoportjában. A felesége emlékezete szerint a vezérkari főnökség beosztottja volt. 1944 decemberében az utolsó HM csoporttal hagyták el Budapestet a kiürítési parancs értelmében. Egy éven át Felső-Ausztriában éltek. 1946-ban tértek vissza Magyarországra. 1947-ben a Katona Politikai Osztály elvitte és kilenc hétig fogva tartotta. Utána igazolták, rendfokozatát visszaadták, még nyugdíjat is kapott. 1949. augusztus 20-án éjszaka elvitték és Kistarcsán volt 1953. augusztus 20-ig. Utána újabb deportálás következett, amely 1956 elejéig tartott. Élete utolsó éveiben az AFIT 2. sz. Autójavító Vállalat Révész utcai telepén volt portás. Súlyos szívbetegsége következményeként hunyt el 1960. február 15-én Budapesten.

[402] Nyírvidék, 1922 (43. évfolyam, 26-48. szám)

A trianoni döntések után természetesen a kedélyek sohasem nyugodtak meg. Nemcsak itthon, hanem a kisantant államokban is időről – időre hírek kaptak szárnyra, egy lehetséges újabb háborúról.

Ezekben az években kölcsönösen megy az egymás vádolása, szidalmazása, fegyverkezési ügyekben, a lapokban és az egyéb médiákon keresztül!!!

„Prága, január 12. /Magyar Távirati Iroda/

A Venkov az állítólagos romániai magyar betörésekről közölt hírei közt Komáromból keltezett saját táviratában a maga részéről is megerősíti a magyar fegyverkezes híreit. Értesülése szerint Győr és Komárom között magyar katonai osztagokat vontak össze utasok kijelentése szerint ugyanazon a vonalon tartózkodik a IV. számú magyar páncélvonat. Tegnap délelőtt Pozsony és Komárom között magyar repülőgép jelent meg valószínűleg kémkedés céljából. Ez a repülőgép nyilván katonai volt. A lakosság körében nagy az izgalom.”[403]

„Prága, szeptember 26. /Magyar Távirati Iroda./

A Lidoven Noviny az osztrák és a magyar katonai ellenőrzés kérdésével foglalkozik.

A cikk magyar vonatkozású részében a magyarországi Ladoven Noviny az osztrák és a magyar katonai ellenőrzés kérdésével foglalkozik. A cikk magyar vonatkozású részében a magyarországi hadügy helyzetéről a következő képet festi: Magyarországon az általános hadkötelezettség 5 évig még fennáll. Budapest kivételével az egész országban évenként vannak sorozások. Minden magyarnak meg van a maga irányító levele, hogy mozgósítás esetén tisztában legyen a rendeltetési helyével. Évenként 2-4 hetes hadgyakorlatokra a hadköteleseket behívják és a forma kedvéért 12 évre szóló kötelezvényeket íratnak alá velük, mintha belepnének a zsoldos hadseregbe, hogy az antant ellenőrző bizottsága előtt igazolhassák magukat. Aki a nyilatkozatot jószántából nem írja alá, azt a csendőrök, vagy rendőrök veréssel, kínzással kényszerítik. Az ifjúság kötelező katonai kiképzésben részesül. A 17 évnél idősebbek a Levente

Páncélvonat Sárvár állomáson[404]

Szervezetben részesülnek katonai kiképzésben. A gyárak állandó hadi készültségéről, időről időre magyar tiszti bizottságok győződnek meg. A hadianyag-gyárak most is a jövő háború számára dolgoznak. Az államvasutak fűtőházaiban teljes páncélvonatok állnak készen. A nemrégiben lefoglalt repü-

[403] MTI Bizalmas Értesítések 1923. január-május1923-01-14 [1460]
[404] forum.index.hu

lőanyag pedig arra mutat, hogy a magyarok légi háborúra is előkészültek. Minden kommentárt fölöslegessé tesz az is, hogy a katonai kincstár nem akarja a lakosság számára átadni a százezrek elhelyezésére szükséges laktanyákat.”[405]

1927-ben hívták vissza az antant országok hazánkból a katonai ellenőrző bizottságot. Ez természetesen új szakaszt nyitott a hadsereg fejlesztésének terén. Az ellenőrző bizottság visszavonása után a katonai és politikai vezetés legfontosabb célja egy korszerű békehadrend kialakítása volt, a fegyvernemek közötti optimális arány létrehozásával.

„MTI, Lapszemle, 1928. február

A szentgotthárdi vámincidenssel kapcsolatban „Magyarország állítólag felkészült a háborúra" címmel a „NewYork Herald Tribune” egy cikkét közli, amely a pozsonyi „Reggel” nyomán a Vattai László féle fantasztikumot reprodukálja, amelyben többek között az a dajkamese is szerepel, hogy a Lipótmező /!/ közelében óriási gödrökben egész páncélvonatok varnak olyan ügyesen elrejtve, hogy azok létezéséről csak a beavatottak tudnak. Ezt a Vattai-féle sületlenségeket, lehet még jobban kiszínezve az „Új Előre" is leadja, ökölnyi betűkkel hirdetve, hogy Horthyék barlangokban rejtegetik a hadiszert."[406]

1920-tól a Haditechnikai Intézet (HTI), 1921-től a páncélvonatok technikai kérdéseivel a TEKI[407] is foglalkozott. Ez majd a későbbi időkben is így lesz, amint azt látjuk majd. Ez aztán azt is jelenti, hogy a páncélvonati problémákkal − túl a járműves kérdéseken, amelyben azért a MÁV szakembereinek volt alapvető jogosultsága − a fegyverzeti és páncélozási részt már a katonai kutatók irányították. Az már egy másik oldala a dolognak, hogy mennyi pénz állt e kutatások és fejlesztések megoldására.

„… Az elgondolások másik csoportja nem ragadt le a lovas seregtestek kizálólagos alkalmazásánál. Igaz, teljességében ezek sem mondtak le a lovasságról, de szükségesnek tartották más fegyvernemekkel való kiegészítését, illetve egyes esetekben helyettesítését is. Az elgondolásokban legtöbbször kerékpáros és páncélgépkocsi alakzatok szerepeltek, de a gépkocsin, vagy kocsin szállított gyalogság, a szervezeten felüli tüzérség, repülőszázadok és páncélvonatok is szóba jöttek… Új elemként és lehetőségként jelentkezett a páncéljárműves osztály felállítása 1930 elején, amely egy harckocsi századból, egy páncélgépkocsi századból, egy páncélvonat osztagból és egy műhelyszázadból állt..”[408]

---

[405] MTI Bizalmas Értesítések 1924. július-szeptember 1924.09.26.

[406] MTI lapszemle

[407] A Haditechnikai Intézet 1920-ban alakult meg. 1921 áprilisában látszólag feloszlatták a Haditechnikai Intézetet, amely a trianoni korlátozó rendszabályok következtében amúgy is létjogosultságát vesztette. Egy részéből felállították a Honvédelmi Minisztérium alárendeltségébe tartozó Lőszerátvételi Bizottságot (LÁB), másik feléből pedig Technikai Kísérleti Intézet (TEKI) néven egy kifelé polgárinak látszó kutatóintézet alakult, amely nyíltan a budapesti József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem kísérleti intézeteként szerepelt.

[408] Hadtörténelmi Közlemények, 109. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1996) 2. szám Közlemények Horváth Csaba: A M. Kir. Honvédség felderítő rendszerének alakulása az elmélet és gyakorlat tükrében, 1924-1937. – 1996. 82. p.

Az országunk Trianon utáni kiszolgáltatott helyzetéből fakadóan a katonai szakértőket sokat foglalkoztatta a légvédelem szinte lehetetlen megvalósítása.[409]

„…Az ország teljes légügyi kiszolgáltatottságának enyhítése érdekében Grosschmidt István sorhajóhadnagy, a hivatalosan a BM alá tartozó folyamrendészet képviseletében, 1920. november 3-án javaslatot terjesztett a honvédelmi tárca elé, hogy más országok példáihoz hasonlóan, a folyamőrség keretében állítsanak fel egy vízi repülő századot. Grosschmidt szerint egy ilyen egység a megmaradt néhány repülőcsónak és a MARE gyárban rendelkezésre álló műszaki leírások alapján megépíthető új gépekkel rövid idő alatt felszerelhető lenne. A század katonai jellegét tényleges folyamrendészeti feladatok ellátásával, illetve rendszeres postarepülésekkel lehetne rejteni az antant hatalmak előtt. Az elképzelés azonban a békeszerződés érvénybe lépését követő teljes repülési és repülőépítési tilalom miatt nem valósulhatott meg.
A román kivonulás után, a magyar légvédelmi tüzérség mindössze 10 db 14M. és 2 db 5/8M. légvédelmi ágyúval rendelkezett, azokhoz is hiányzott az irányzó berendezés. Kiképző feladatokra felhasználhattak még két löveget (1 db 14M. és 1 db 5/8M.), melyeket a páncélvonatokról szereltek le. A légvédelmi tüzérség fejlesztésével foglalkozó 1920. január 7-i értekezleten a harcoló hadsereg védelmére hadosztályonként 2-2 üteg, honi feladatkörben pedig a Fővezérség tartalékaként további 4 üteg felállítását határozták el. Ez békében 4 üteg (16 löveg), felriasztás esetén 12 üteg (48 löveg) rendszerbe állítását jelentette volna…”[410]

[409] A következő fejezetben ezt térképekkel, ábrákkal is bizonyítjuk.
[410] Hadtörténelmi Közlemények, 122. évfolyam 1-3. sz., Hadtörténeti Intézet (Budapest, 2009) 3. szám Tanulmányok Lépések a honi légvédelem kiépítésére Magyarországon az 1920-as években

Magyar Királyi Államrendőrség „Páncéljárműves Osztálya”

1928. október 1-től kezdtek egy újabb átszervezést. *„Páncéljárműves Osztály”* néven szerveztek alakulatot, ennek részeként hozták létre a *„Páncélvonat osztag”* csapattestet. Mindezt a trianoni korlátozások miatt a magyar királyi államrendőrség kötelékében! Ezek az alakulatok a Központi Rendőrújonc Iskola keretében szerepeltek.[411] Ennek rövidítése akkor a RUISK volt. A legénység rendőrségi egyenruhát kapott és csak az avatott szeműek tudták a ruha és a rangjelzések alapján, hogy ők valójában katonák.

A honvédségi *„Technikai Kísérleti Intézet”* ezekben az években (1928-29) intenzíven foglalkozott a háborút és az azt követő eseményeket túlélt, megmaradt páncélvonatok fegyverzeti kérdéseivel. A korábbi 8 cm-es lövegeket és a később alkalmazott 7,5 cm-es hegyi ágyút is megfelelőnek ítélték. A vonatok ilyen fegyverzetét a hajmáskéri tüzérségi lőtéren vizsgálták is.

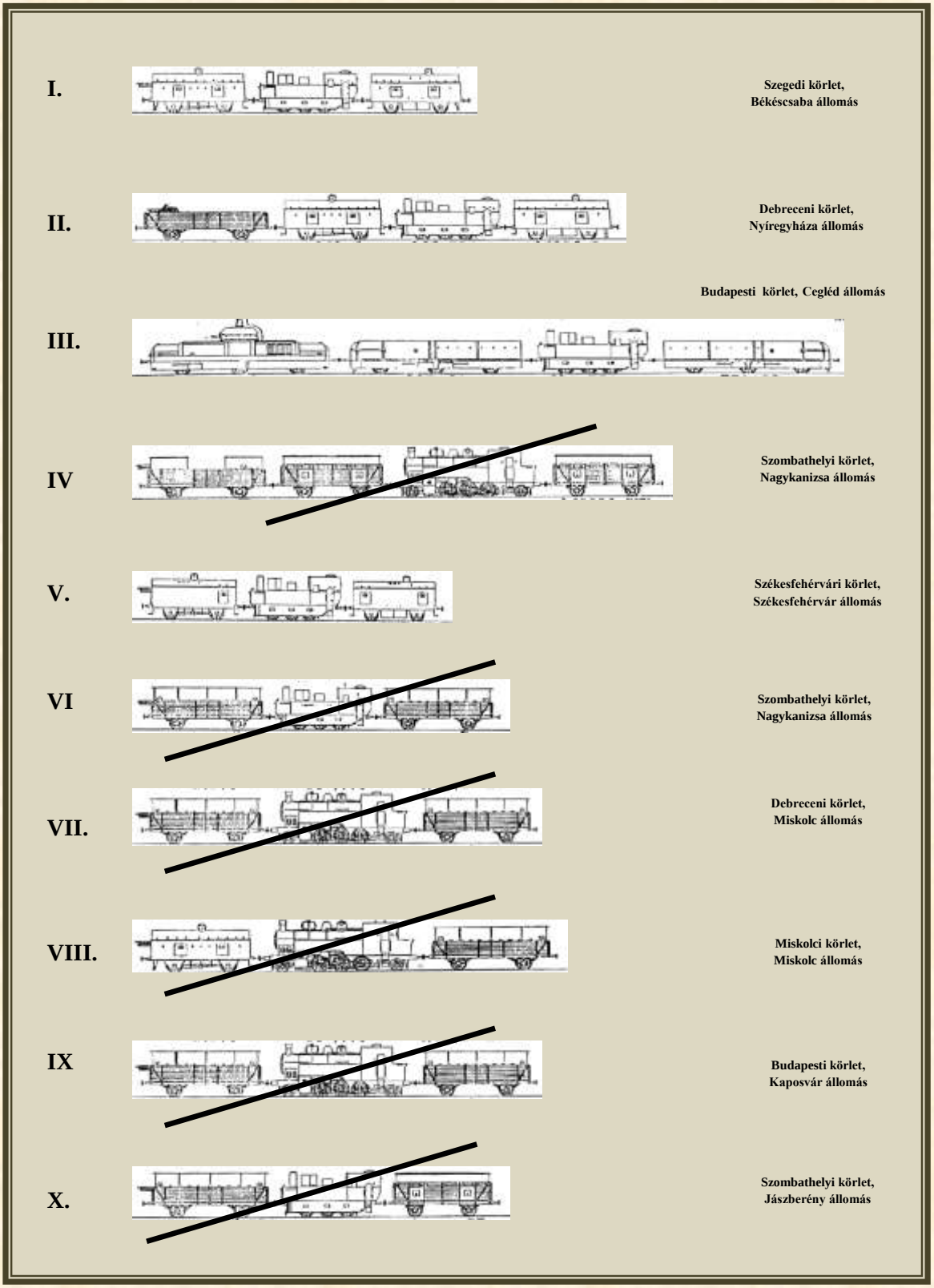
A vonatszerkezeteket is vizsgálat alá vonták, mivel mind a gyalogsági fegyverek, mind a géppuskák korszerűsödtek. A páncélozás erősítése már ekkor is felmerült. Tervezés alatt állt egy a kor vasúti technikájának mindenben megfelelő páncélvonat kialakítása, de tanulmányozták az olasz Ansaldo cég ilyen jellegű fejlesztésit és vonatát is.

Mindezek alapján javaslatok történtek a vonatok selejtezésére is, melyet egy külön ábrán szemléltetünk. A szerkezetek alapján az I, II, III, és V. páncélvonatot tartották meg. Ebből alakítottak ki aztán négy vonatot, ezek ekkor 1, 2, 3, 4. hadrendi számot kapták.

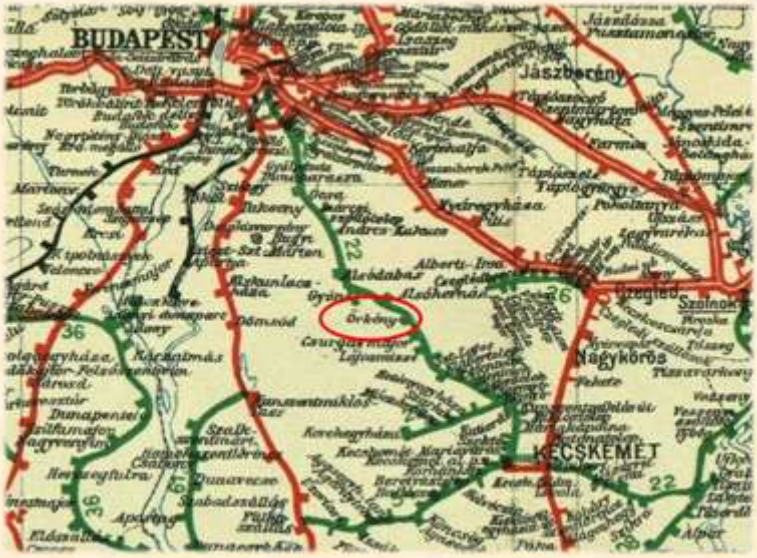
A megmaradt négy páncélvonat állandó gyakorlóhelye Örkénytábor[412] lett. A Kecskemét – Lajosmizse vonal pedig a vasúti gyakorlások színtere.

Örkénytábor[413]

[411] Kissé más, de elveiben ehhez hasonlóan, rejtve működött akkor a légierő is.
[412] Örkény, Örkénytábor, Táborfalva RZ
[413] Google Maps



Páncélvonatok selejtezése



Az 1920-as évek végéig a vonatok egy részét leszerelték, a megmaradt páncélvonatok a következők:

Páncélvonat korábbi hadrendi száma	Körlet és rejtési hely az átszervezésig	Pc. vonatok névleges leszerelése	Rejtett állományban	1929 utáni számozás. Rejtett állomány (M. Kir. Államrendőrség. „Páncéljárműves Osztály”)
I. katonai őrvonat	(Szegedi körlet, Békéscsaba állomás)	1920. 09. 25.	1929-től	1.
II. katonai őrvonat	Debreceni körlet, Nyíregyháza állomás)	1920. 09. 25.	1929-től	2.
III. katonai őrvonat	(Budapesti körlet, Cegléd állomás)	1920. 09. 25.	1929-től	3. Az önjáró lövegkocsi nélkül.
III. katonai őrvonat részben	(Budapesti körlet, Cegléd állomás)	1920. 09. 25.	1929.-től	4. A III. katonai őrvonat, új motoros MÁV önjáró löveg kocsijából állt. (423.499)

Pénzügyi okoknál fogva aztán, a meglevő négy vonat megerősítése és korszerűsítése mellett döntöttek az illetékesek,[414] ezek közül is a 3. és 4. vonat (a korábbi *„lapos”*) konstrukcióját tartották elsőrendű fejlesztési célként. Az új lövegek esetén a diósgyőri gyártásúakból kívántak választani.

Aztán a valóság természetesen más lett. Az 1, 2, 3. vonatokat páncélozottan megerősítették, a mozdonyaikat nagyjavították. A 4. önjáró, egyetlen kocsiból álló páncélvonatra a leszerelt *„Győr”* monitor tornyát építették rá. A 3. *„lapos”* szerelvény is egy hasonló ágyútornyot ka-

[414] Az alapvető koncepciót a HTI (Haditechnikai Intézet) dolgozta ki.

pott, így az egyik géppuskás kocsija lövegkocsi lett. Ekkor 5/8M, vagy 18M 80 mm-es lövegeket alkalmaztak, L30 csőhosszal.[415]

A fegyverzet is korszerűsödött és lényegesen erősebb lett. Mindezek 1932-re lettek befejezve. Itt azonban látok némi ellentmondást, mert a felsorolt fegyverek némelyike csak 1936-ban került rendszeresítésre. A vonatok fegyverzetének korszerűsítése tehát nem 1932-ben fejeződött be, hanem egy folyamat volt.

3,7 cm páncéltörő ágyú[416]

A géppuskák esetében ekkor annyi változás történt, hogy a Schwarzlose MG M.07/12. típust – megjelenése óta folyamatosan próbálták fejleszteni, a jelentkező hibákat javítani. Jelentős változás az 1930-as évek elején történt, amikor bevezették az új, 31.M (8x56R) géppuskatöltényt. Az új lőszer használatához a már meglévő fegyverek töltényűrét kellett felfúrni és az irányzékot kicserélni. Ezen átalakított fegyverek a 31M8 jelölést kapták.

Az 1936-ban rendszeresített nehéz puska is helyet kapott a vonatokon.

36M nehéz puska[417]

A német Rheinmetal A. G. tulajdonában álló, svájci Solothurn fegyvergyár által gyártott fegyver pontos típusmegjelölése *„Solothurn S-18/100 20 mm-es páncéltörő puska”* volt, a honvédség 36 M. nehézpuska néven rendszeresítette. Az első mintapéldányok Magyarországra történő beszállítására 1936 májusában, Ausztrián keresztül. A rendszeresítést követően a nehézpuska, valamint a hozzátartozó raj- és szakaszfelszerelés magyarországi sorozatgyártást a Danuvia Rt. kezdte meg 1937 nyarán, a próbagyártásból származó 47 db fegyvert a Haditechnikai Intézet 1937. november 24-én vette át.[418]

---

[415] 5/8M, vagy 18M löveg, L30 kaliber, 508 m/s torkolati sebesség, 8400 m lőtáv (Bonhardt Attila)

[416] A 3,7 cm Panzerabwehrkanone 36 (rövidítve 3,7 cm Pa.K. 36 vagy 3,7 cm PaK 36, magyarul 3,7 cm-es páncéltörő löveg 36) egy német könnyű páncéltörő löveg volt. Wikipédia

[417] magyarhonved.hu

[418] A precíz felépítésű, több mint 200 alkatrészből álló fegyver öntöltő rendszerű, rövid csőhátrasiklású, koncentrikus forgóretesszel ellátott, merev reteszelésű típus (a 31. M golyószóróhoz hasonlóan), kétlábú állványa és tusatámasztója volt („hátsóláb"), valamint csőszájféke, amely csökkentette a hátralökés erejét. Irányzéka íves csapóirányzék volt, amely felcserélhető egy kétszeres nagyítású célzó távcsővel, a gyakorlati alkalmazás során többnyire az utóbbit használták. Két rendszeresített lőszertípusa a 36M 20 mm-es repeszgránát (tábori zöld festéssel, élőerő ellen), valamint a 36M 20 mm-es páncélgránát (fekete festéssel, páncélozott járművek, valamint tűzfészkek ellen). A repeszgránát fejgyújtója igen érzékeny volt, egészen kis ellenállású célban is robbant, élő célok ellen 3 méter átmérőjű körben megsemmisítő hatása volt. Alkalmazott gyújtószerkezet a 36/20M fenék-

A nehézpuska fő feladata, a korabeli szakirodalom szerint:

„… helyi ellenállások (páncélozott és beton fedezékek) és páncélozott járművek leküzdése. (….) A küzdőkkel szoros összeköttetést tartanak és a helyi ellenállásokat egynéhány pontos lövéssel küzdik le…”

A nehézpuska fő erénye pontossága volt: szórása 500 méter távolságon 25 x 25 cm, 1000 méter távolságon 100 x 100 cm volt. Másik nagy előnyének nevezhetjük alacsony tüzelőmagasságát (30-40 cm), amelynek köszönhetően jól simult a terephez.

Magyarország 1941-es hadba lépését követően rövid időn belül kiderült, hogy a szovjet harckocsik páncélzata ellen teljesen hatástalan, és a lánctalpakon elért találatok sem okoztak említésre méltó sérülést. Az 1941-es harcok során bebizonyosodott, hogy a 36M. nehézpuska biztonságos távolságból csak páncélgépkocsik és gyengén páncélozott kis-harckocsik leküzdésére alkalmas, komolyabban páncélozott célok ellen nem rendelkezik megfelelő átütőerővel. Használhatónak bizonyult viszont tűzfészkek, fedezékek, gépfegyverállások, kiserődök elleni küzdelemben, azonban az 1941 nyarán lezajlott, zömmel mozgó harcok során erre viszonylag kevés alkalom adódott. A leginkább hatékonynak bizonyult alkalmazási módjának az élőerő elleni bevetést nevezhetjük. További hátránya volt, hogy a fegyver a német Wehrmachtnál nem volt rendszeresítve, így a lőszer- és alkatrész-utánpótlás rendkívül nehéz volt, a megnövekedett távolságok és a szűkös szállítókapacitások miatt.

A páncélvonatok a kornak megfelelő rádiókat és belső kommunikációs rendszert is kaptak.

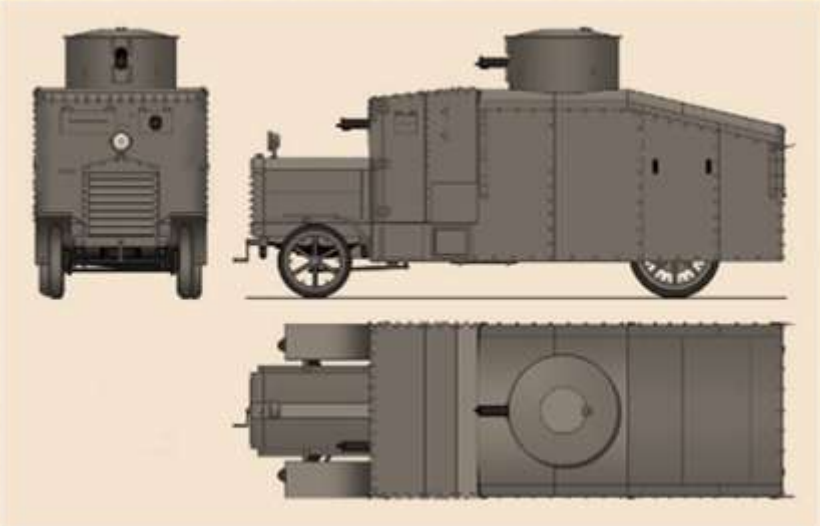
M. Kir. Államrendőrség „Páncéljárműves Osztály”) hadrendi számok	Páncélvonat korábbi hadrendi száma	Rejtett állomány-ban	Fegyverzet
1.	I. katonai őrvonat	1929-től	1 db 8 cm tábori ágyú, 1 db 36M 3,7 cm páncéltörő ágyú, 6 db 31M8. géppuska, később még 2 db 36M. nehézpuska
2.	II. katonai őrvonat	1929-től	1 db 8 cm tábori ágyú, 1 db 36M 3,7 cm páncéltörő ágyú, 6 db 31M8. géppuska, később még

gyújtó. A lövedék kezdősebessége másodpercenként 762 méter volt. A lőszerek szállítása 80 db töltényt befogadó rakaszban történt, amelynek tömege páncéltörő gránátnál 30,5 kg, repeszgránátnál 29 kg volt.

			2 db 36M. nehézpuska
3.	III. katonai őrvonat	1929-től	1 db 8 cm tábori ágyú, 1 db 36M 3,7 cm páncéltörő ágyú, 6 db 31M8. géppuska, később még 2 db 36M. nehézpuska
4.	III. katonai őrvonat része, a motoros MÁV önjáró lövegkocsiból állt. (423.499)	1929-től.	1 db 8 cm tábori ágyú, 4 db 31M8. géppuska, később még 1 db 36M. nehézpuska

A 4. páncélvonat a fegyverzet korszerűsítése után

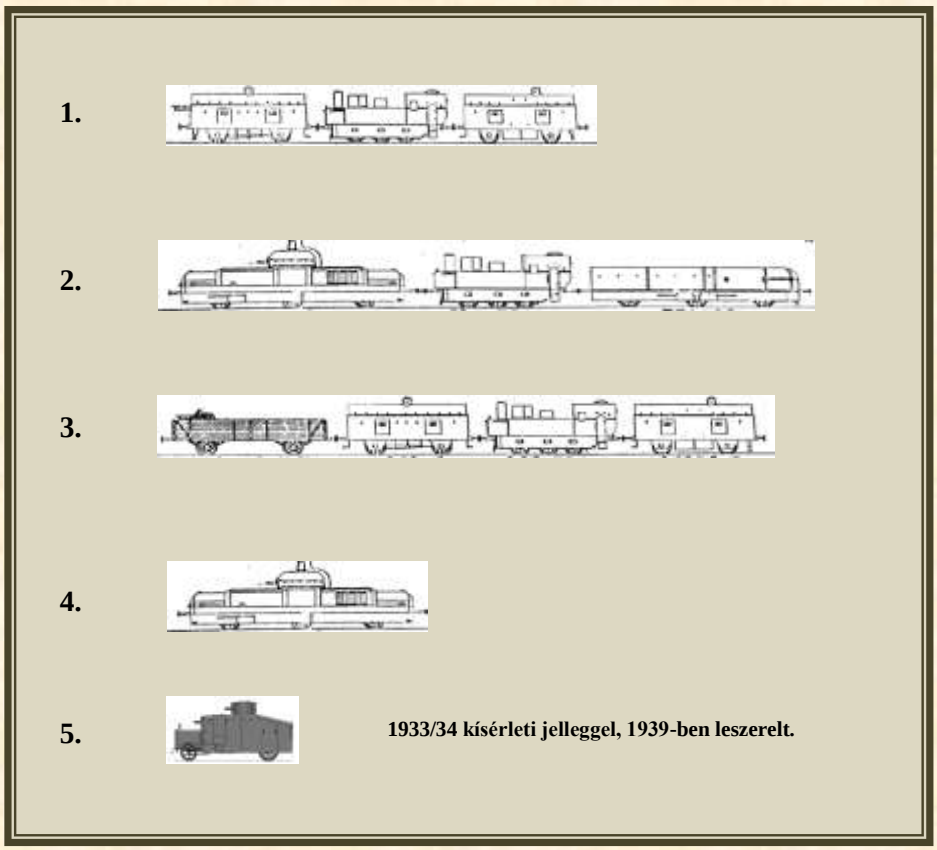
Rába VP 1933-34[419]



1933-34-ben Rába

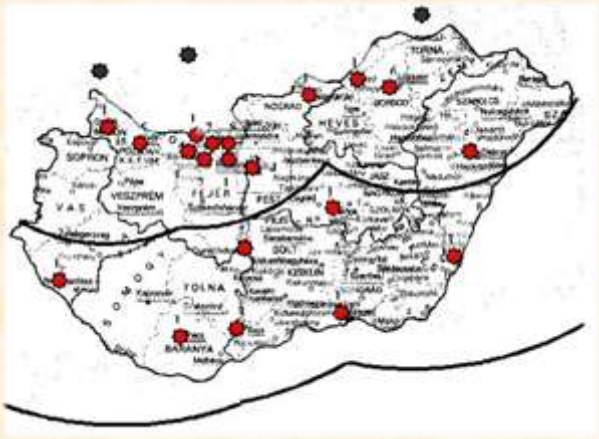
[419] A jelzett időben 1 db rendszeresítése történt meg, 1939-ben leszerelték.

VP jelzéssel, kísérleti felfegyverzett, páncélozott sínautót is rendszeresítettek. Ez, amint az látható, egy két géppuskás könnyű páncélkocsi volt.



M. Kir. Államrendőrség *„Páncéljárműves Osztály”* vonatai

Természetesen a politikai csatározások a szomszédos államokkal, főleg a kisantant-országokkal, folyamatosan mentek, oda – vissza. Azt csak érdekességként jegyzem meg, hogy hazánkat ilyen szempontból számos nemzetközi bizottság ellenőrizte sok éven keresztül és nagyjából be is tartatták a szerződésekben leírtakat. Annak ellenére, hogy a trianoni döntés nyomán létrejött, illetve ott megerősödött országok hadereje nagyságrendileg erősebb volt a mienknél, folyamatos aggályoskodás volt a részükről ilyen szempontból!

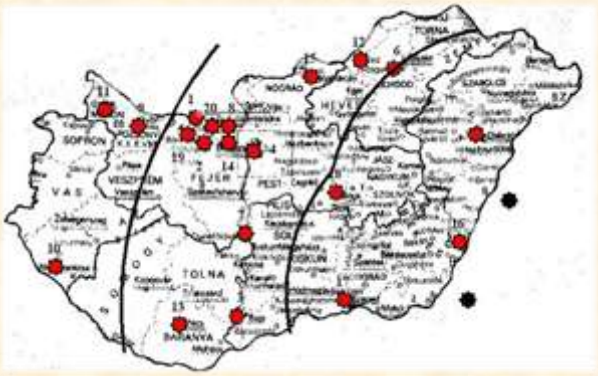


A csehszlovák légierő hatáskörzete[420]

Kiszolgáltatottságunkra mi sem jellemzőbb,

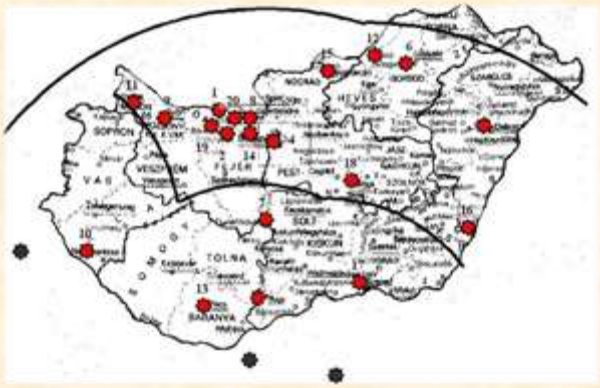
[420] Az ábrákon a *„minimális”* (150 km) és a *„közepes”* (300 km) lehetőségek vannak vonalakkal feltüntetve. A vonalak a határunk melletti katonai repülőterektől érvényesek.

mint ezeknek az országoknak a légierői általi veszélyeztetettség bemutatása.



A román légierő hatáskörzete

A jugoszláv légierő hatáskörzete



Légvédelmi Kerület, illetve Légvédelmi Körzet határok, 1922—1932[421]

[421] Forrás: HL, VKF 1. o. 1999/Hr. 1929. 3. sz. melléklete

„…A húszas évek elején a Magyar Királyi Honvédség hadrendjében így nem szerepelt, nem is szerepelhetett figyelő- és jelentőszervezet. Egy ellenséges légitámadás előrejelzése tehát sem a határsávban, sem az ország belsejében nem volt megoldva. A magyar elgondolás, — mely egyezett a nemzetközivel — a légvédelem megoldására és összetételére az alábbiakat foglalta magában:

- ✓ *Passzív védelem a földről.*
- ✓ *Aktív védelem a földről.*
- ✓ *Defenzív elhárítás a vadászerők által.*
- ✓ *Offenzív elhárítás, az ellenséges repülőalapok megtámadása és megtorló bombázások által.*

A vadászrepülőgépek a légvédelmi rendszer hatásos eszközei voltak — illetve lettek volna —, mivel nagy mozgékonysággal és adott esetekben a döntés kivívásának lehetőségével rendelkeztek. 1939-ig azonban gyakorlatilag hiányzott a tevékenységükhöz és főleg a korai (időbeni) riasztásukhoz szükséges figyelőrendszer. Ez a körülmény egyébként a légvédelmi tüzérség hatékonyságára is hatással volt, bár a fegyvernem rendelkezett saját figyelő-jelző szervezettel is, mely mindig sokkal jobb, harckészebb állapotban volt (állomány, szak- és híradó felszerelés), mint „honi" kollégáik…"[422]

A hadseregek arányai[423]

Látható az ábrák alapján, hogy ha valakinek akkoriban aggódnia kellett volna a biztonságáért, akkor az a mi hazánk volt!

1934. 03, 14. MTI

„…Áttérve Magyarország fegyverkezésére a Politika megállapítja, hogy Magyarország tekintetében még rosszabbul áll a helyzet, mert Magyarország már régen túlhaladta a szerződésekben megállapított legénységi és fegyverkezési állományt. A lap megjegyzi, hogy Magyarországon tavalyelőtt óta bevezették az általános katonakötelezettséget és a honvédelmi költségvetésben már 1920 óta szerepelnek burkoltan katonai és hadianyag beszerzési ki-

[422] Dr. Berkovics Gábor – Dr. Krajnc Zoltán: A figyelő- és a jelentőszolgálat helyzete Magyarországon a húszas években
[423] Wikipédia

adások. Magyarországon a Politika szerint meg nem engedett fegyvereket rejtegetnek, úgymint tankokat. páncélautókat, páncélvonatokat és katonai repülő gépeket és titokban tartják a tényleges tisztek igazi létszámát. Tudjuk, írja a lap, hogy a legkorszerűbben fölszerelt fegyvergyárak foglalkoznak kábítógázok készítésével és repülőgépek építésével,, úgyhogy a népszövetség vizsgálóbizottsága minden nagyobb fáradság nélkül megállapíthatja a szerződésekben vállalt kötelezettségek nyilvánvaló megsértését.

Befejezésül a lap hozzáteszi, hogy mind ez okon felül Magyarország és Ausztria tovább folytatja a békeszerződések megszegését Olaszországból fegyverkezve. Most már a fegyverszállítások körül nem kell többé tekintettel lenni az osztrák szocialisták eddig gyakorolt ellenőrzősére sem. Van azonban egy másik ellenőrzés is, írja a lap, és az a népszövetség feladata és ennek az ellenőrzésnek kell megállapítania, vajjon tényleg békét akarunk-e Európában.”[424]

„Prága,1935. október 18. /Magyar Távirati Iroda./

A Poledni List jelentést közöl Magyarország állítólagos hadi − készülődéseiről. A cseh, román és jugoszláv határokhoz vezető vasútvonalak vágányait és talpfáit kicserélik, mégpedig a szakértők szerint azért, hogy elbírják a páncélvonatokat és a nehéz mozdonyokat, amelyeket Németország szállít Magyarországnak. Azoknak a vasútátépítéseknek a terveit katonai szakértők dolgozták ki. A teher kocsiparkot is kibővítik a katonai szükségleteknek megfelelően.”[425]

Páncélvonati mozdony alsó füstelvezetővel[426]

A katonai szakírók, szabályzatszerkesztők ezekben az években – sok más országhoz hasonlóan – igyekeztek a páncélos hadviselés harceljárásának kidolgozását megvalósítani.

„Tövisházy-Ferjentsik Ottó ny. gytbk. kiadásában néhány hét múlva megjelenik «A páncélos erők harceljárása» című tanulmányának 1. része. A füzet a «Harcászat harctéri

[424] MTI Bizalmas Értesítések 1934.03.14.
[425] MTI Bizalmas Értesítések 1935.10.18.
[426] heeresgeschichten.at (Ezt fejlesztésként egyes szerzők már a nagy háború utánra teszik. Találtam viszont olyan egyértelműen I. világháborús képet, amelyen az alsó füstelvezető már akkor fel volt szerelve.)

példákkal» munkájának folytatása, de azért önmagában is zárt egészet alkot és az előbbeni három füzet (gyalogság, lovasság és kerékpáros alakulatok) ismerete nélkül is megérthető. E füzetben a szerző a páncélvonat és a páncélgépkocsi alakulatok sajátosságait, szervezését, menetét, harceljárását, alkalmazását és a többi fegyvernemnek magatartását a szóban levő harceszközökkel szemben harctéri példák kapcsán ismerteti. A tanulmány tehát minden fegyvernembeli tiszt részére fontos tudnivalót tartalmaz…"[427]

„Tövisházy-Ferjentsik Ottó ny. á. gyalogsági tábornok kiadásában néhány hét múlva megjelenik: „A páncélos erők harceljárása" című tanulmány II. része. E füzetben a szerző a harckocsi alakulatok sajátosságait, szervezését, menetét, harceljárását, alkalmazását és a többi fegyvernemek magatartását a harckocsikkal szemben harctéri példák kapcsán ismerteti. A tanulmány tehát minden fegyvernembeli tiszt részére fontos tudnivalót tartalmaz. A füzet a „Harcászat harctéri példákkal" című munka folytatása, de azért önmagában is zárt egészet alkot és az eddig megjelent előbbi füzetek (gyalogság, lovasság, kerékpárosok, páncélvonatok és páncélgépkocsik) ismerete nélkül is megérthető. Megrendelések a szerző címére (Budapest, VIII., Trefort-utca 4.) küldendők. A füzet ára 5 pengő lesz és részletekben is törleszthető. Azonkívül megrendelhető még: 1. A lovasság harceljárása. 2. A kerékpáros alakulatok harceljárása. 3. A páncélvonatok és páncélgépkocsik harceljárása, 4. Újonckiképzési tervezet. (Budapest, 1937. évi november hó 24-én…"[428]

[427] Honvédségi Közlöny a Magyar Királyi Honvédség számára, 1936 (63. évfolyam, 1-29. szám) 1936-09-01 / 17. szám

[428] Honvédségi Közlöny a Magyar Királyi Honvédség számára, 1937 (64. évfolyam, 1-26. szám) 1937-12-01 / 25. szám

Az 1938 utáni időszak.
A *„bécsi döntések”*, Kárpátalja, Délvidék

1938 után alaposan megváltoztak a körülmények. A *„bledi egyezmény”*[429] lehetővé tette hazánk fegyverkezését. Az már egy más kérdés, hogy ekkor az elvesztett, mintegy két évtizednyi fejlesztési lehetőséget, sem időben, sem pénzügyileg, sem kiképzésileg nem lehetett már pótolni.

Hadrendi számozást tekintve az előzőekben leírt négy páncélvonatunk létezett és a Rába páncélkocsi sínen futó változata, ezt azonban 1939-ben leszerelték.

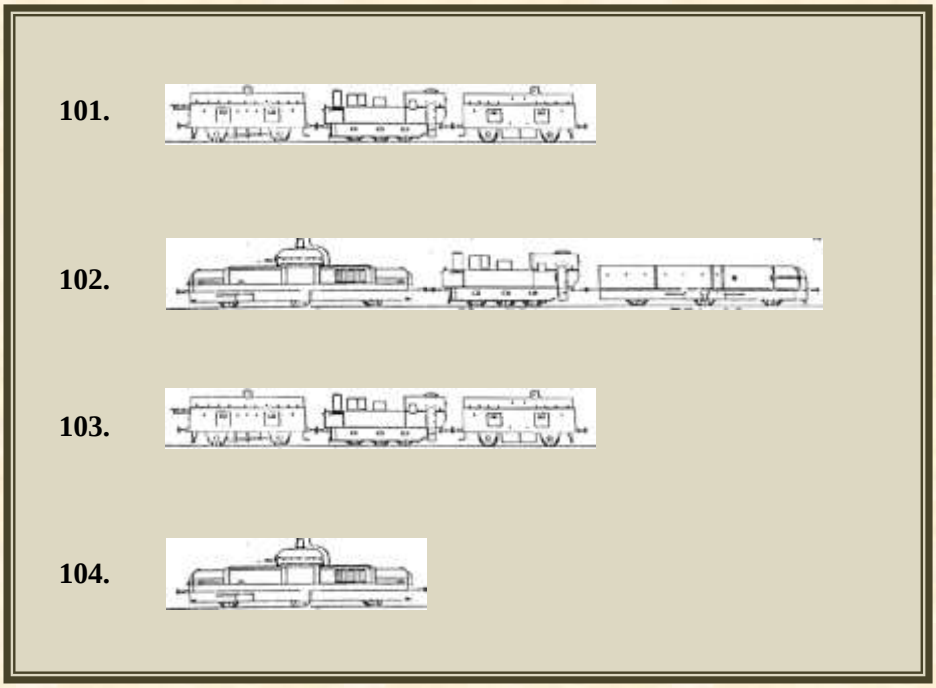
Később aztán megint a *„szükség”* hozta azokat a változtatásokat, de itt még nem tartunk.

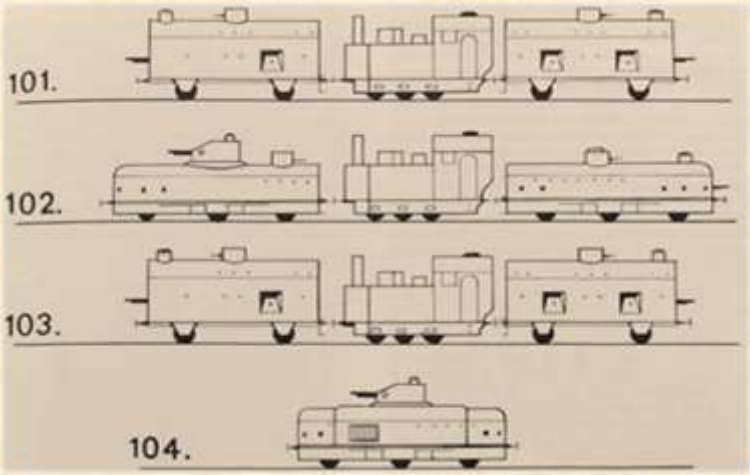
A lövegekkel kapcsolatosan 1938 után ismét történtek változások. A forgótoronyba 22M 80 mm löveg, a kazamata kocsikba 18M 80 mm löveg került.[430]

1938 utáni számozás	Jelleg	Fegyverzet
101.	L+G – M – L+G	1 x 80 mm, 18M. tábori ágyú, 1 x 36M 37 mm pct. ágyú, 6 x 31M8. géppuska, 2 x 36 M. 20 nehézpuska
102.	L+G – M – L+G	1 x 80 mm, 22M. tábori ágyú, (kupola csere), 1 x 36M 37 mm pct. ágyú, 6 x 31M8. géppuska, 2 x 36 M. 20 nehézpuska
103.	L+G – M – L+G	1 x 80 mm, 18M. tábori ágyú, 1 x 36M 37 mm pct. ágyú, 6 x 31M8. géppuska, 2 x 36 M. 20 nehézpuska
104.	L+G Önjáró)	1 x 80 mm, 22M. tábori ágyú, (kupola csere), 1 x 36 M. 20 nehézpuska,

[429] A bledi egyezményben a kisantant elismerte Magyarország fegyverkezési egyenjogúságát, Magyarország pedig lemondott a trianoni békeszerződésben elveszített területek erőszakos visszafoglalásáról. Aláírására 1938. augusztus 29-én került sor.
A kisantantállamok még 1937 elején javasolták, hogy Magyarország mondjon le a revízióról, és ebben az esetben hajlandóak elismerni az ország katonai egyenjogúságát. A javaslat annak a felismerésnek a hallgatólagos beismerését jelentette, hogy az utódállamok (Románia, Csehszlovákia, Jugoszlávia) nem tudják megakadályozni Magyarország fegyverkezését, ezért legalább valamilyen – bármily kétes értékű – biztosítékot szerettek volna elérni.
Az egyezmény legerősebb támogatója meglepő módon Edvard Beneš volt, akinek égetően fontos volt a Magyarországgal való viszony normalizálása, hiszen Románia és Jugoszlávia egyre inkább német befolyás alá kerültek, és a szudétanémetek ügyében egyre nagyobb német nyomás helyeződött Csehszlovákiára. Beneš legalább déli határait biztonságban szerette volna tudni, hogy teljesen a németekre koncentrálhasson külpolitikai téren.
Bledben (ma Szlovénia) Magyarország az erőszakos revízióról való lemondásáért cserébe eltekintettek a trianoni békeszerződés katonai korlátainak betartásától; annál inkább tehették ezt, mert ekkor már hónapok óta gőzerővel folyt Magyarország újrafelfegyverzése, amelyet az 1938. március 5-én bejelentett győri program indított útjára.
[430] Bonhardt Attila

		2 x 31 M. Solothurn golyószóró, 4 x 31M8. géppuska,





A szaktisztek a páncélvonatok alkalmazásával kapcsolatosan a honvédségi szaklapokban ekkor is megjelentettek tanulmányokat.

„Amikor pedig a vasutakra, a rendes nyomtávú (1.435 m.) sínpáregységekre vonatkozó elgondolásokat írtam, biztosítom a cikkírót, hogy egy pillanatig sem gondoltam a keskenyvágányú (0.76 és 0.70 m.) tábori vasútra. Talpfákra felszerelt sínpárok előkészítése nem lehetetlen, mert háború alatt is alkalmazták ezeket. Így pl. a napokban egy páncélvonat volt pa-

rancsnoka mesélte nekem, hogy az általuk ideiglenesen helyreigazított síneket az utánuk érkező vasúti alakulatok, előre elkészített, » sínpáregységekkel « kicserélték.

Azt hiszem, most sem tértek el ettől a bevált rendszertől, de adatok hiánya miatt és a tárgy természetére való tekintettel részletekbe nem bocsátkozhatom. A háborús tapasztalatok alátámasztására, hivatkozom a Pozsony—Balaton közötti vasútvonal átépítésére. Itt magam is láttam, hogy a 12, 20 m vagy ennél hosszabb sínpáregységeket a töltések mellett elkészítették, hogy ezekkel a forgalom akadályozása nélkül gyorsan kicserélhessék.

Ha már most egy 12, 20 m vagy ennél hosszabb összeállított sínpáregységet, egy 2—3 m magas töltésre fel lehet vinni, és a nyilt pályán be lehet helyezni, miért ne lehessen akkor egy előkészített 4 vagy 8 m hosszú sínpáregységet beépíteni egy oly állomáson, ahol az anyag csak kis távolságon (kézikocsikkal) szállítandó, magasra nem emelendő és ahol elegendő személyzet áll rendelkezésre? Miért nem lehet ugyanazt háború alatt megtenni, amit békében már kipróbáltak és jónak találtak? Miért volna az ilyen felépítmény kimondottan rossz? Eszerint az átépítés alatt álló Pozsony—Balaton-i vonal kimondottan rossz felépítménnyel rendelkezik? A váltók kicserélése jóval nehezebb, ezek nagy súlya és különböző elhajlási szöge miatt. Meg vagyok azonban győződve, hogy a váltók gyártásánál és alkalmazásánál arra törekednek, hogy egy bizonyos egységességet érjenek el, hiszen a sokféle típusú váltó nem is indokolt. Minden esetre tartalékolni kell olyan váltóegységeket, amilyenek az illető állomáson használatban vannak…”[431]

Nagyon röviden ki kell térnünk e helyen a bécsi egyezmények okozta változásokra és ezeknek bizonyos vonzatára is.

Felvidék

1938. szeptember 14. Balassagyarmat, /Magyar Távirati Iroda/

„Az első vegyes honvéddandár zárógyakorlatán a helyzet a következőképen alakult: Az északi fél az ellenség üldözését folytatta, a beálló sötétség folytán azonban három-négy kilométeres támadás után elakadt. Az északiak tevékenységének súlya azon volt, hogy aránylag szétszórt erőit összefogja. Ezzel az összefogott súllyal akar ma délután hat órakor a balassagyarmat - aszódi vasút mentén a vasúttól nyugatra támadni, még pedig Szente – Magyarnándor – Cserháthaláp - vonalából.

Az északi fél tegnapi erélyes felderítősei egyébként a következő eredménnyel jártak. A nyugati szárnyon a drégelypalánk - váci vasútvonalon elindított két páncélvonat komolyabb ellenségre nem akadt, néhány ellenséges járőrt géppuska- és ágyútűzzel visszaűzött és megállapította, hogy a vasútvonal mentén nagyobb ellenséges erők nem állnak…

[431] Magyar Katonai Szemle, 1939 (9. évfolyam, 1. negyedév) HADITECHNIKA Mégegyszer a közutak és vasutak légvédelméről. Írta: vitéz Hrussóczy Győző alezredes

Ma reggel nyolc órakor az a jelentés érkezett vitéz nagybaczoni Nagy Vilmos[432] *altábornagyhoz, a gyakorlat vezetőjéhez, hogy a Kormányzó a gyakorlatok színhelyére érkezik. A fogadásra már megtörténtek az előkészületek. A kormányzó előreláthatólag több órát tölt a zárógyakorlat színhelyén.”*[433]

A politikai hangulatot hűen tükrözi az 1938. október 17-i MTI hírek, a csehszlovák oldalon történő előkészületekről.

Napi Hírek, Salgótarján, 1938. október 17.

„A karancsvidéki határszakaszon átjött két magyar és egy szlovák nemzetiségű csehszlovák gyalogos a cseh hadsereg újból megindult bomlására mutató tünetekről számolt be. Azt állítják, hogy a hadseregnek most már csaknem minden vegyes ezredében láthatóan elkülönül egymástól a cseh, valamint a Szlovenszkóból[434] *származó legénység. A szlovák és magyar katonák között a legutóbbi napok eseményeinek hatása alatt és a közös sors átérzése képen meleg bajtársi együttérzés van kifejlődőben. A komáromi tárgyalás megszakítása után az újból a határra tolt nagyszámú katonaság élelmezése a legutóbbi 24 órában helyenként tűrhetetlenné vált és a vezetésben is nyugtalanság és kapkodás tapasztalható. Tiso*[435] *eperjesi beszéde a szlovák katonák között nagy megütközést keltett, mert a mai szlovenszkói állapotokat az elmúlt húsz év purgatóriumi szenvedéseihez képest mennyországnak nevezte. Az elkeseredett legénység néhány Losonc körüli alakulatban állítólag az esti étkezésre kapott főtt burgonyát ingerülten mutogatta cseh tisztjeinek és azt kérdezte, hogy ez-e a szlovák mennyország.*

A cseh hivatalok különben az átjöttek kijelentései szerint Losoncon ismét csomagolni látszanak. A laktanyát hír szerint már teljesen leszerelték, a berendezést elszállították és az ott elszállásolt katonák szalmán feküsznek.

A határvidéken attól tartanak, hogy nyílt katonai zendülés tör: ki és a vasutakat megrongálhatják. Az ipolymenti arcvonal szakasz parancsnokló tábornoka ezért elrendelte, hogy a losonc - zólyomi vasút vonalon állandóan páncélvonat cirkáljon.

---

[432] Vitéz nagybaczoni Nagy Vilmos (Parajd, 1884. május 30. – Piliscsaba, 1976. június 21.) vezérezredes, honvédelmi miniszter, katonai szakíró.

[433] MTI hírek

[434] Szlovenszko: a Magyar Királyság Felvidéknek nevezett (a Keleti-Kárpátok és a Morva folyó közötti), többségében tótok lakta területének tót elnevezése a 19. sz. közepe óta, ami a → trianoni békével létrehozott új állam, a Csehszlovák Köztársaság (Československá Republika) nevébe is belekerült. - 1919 után az elszakított magyarságnak a Felvidék szó használatát megtiltották, írásban csak a Szlovenszkot használhatták. (Magyar Katolikus Lexikon)

[435] Tiso, Jozef (1887–1947) Szlovák római katolikus pap, államfő. Az első világháborúban tábori lelkész a Monarchia hadseregében. 1927 és 1929 között egészségügyi miniszter. Hlinka halála (1938) után a Szlovák Néppárt elnöke. Előbb az autonóm Szlovákia, majd 1939 márciusától a független Szlovák Köztársaság miniszterelnöke. 1939-től köztársasági elnök és a hadsereg főparancsnoka. A Hitler támogatásával önállósult állam a németek oldalán belépett a háborúba. A front közeledével kéri a németek bevonulását (1944. augusztus), más okok mellett ez is egyik előidézője volt a szlovák nemzeti felkelés kirobbanásának. 1945-ben Németországba menekül, ahol az amerikaiak fogságába esik. Csehszlovákiában háborús bűnösként halálra ítélték, és annak ellenére, hogy a pápa közbenjárt érdekében, kivégezték.

A sátorosi vasútállomás elöljárója ugyancsak parancsot kapott a csomagolásra, hogy bármely percben visszamehessen.”[436]

„A határvidéken attól tartanak, hogy nyílt katonai zendülés tör ki és a vasutakat megrongálhatják. Az ipolymenti arcvonal szakasz parancsnokló tábornoka ezért elrendelte, hogy a losonc.- zólyomi vasútvonalon állandóan páncélvonat cirkáljon.”[437]

Az *első bécsi döntés* a szlovák és magyar felek által felkért két döntőbíró, Ribbentrop[438] német és Ciano[439] gróf olasz külügyminiszter 1938. november 2-án meghozott döntése volt.

Az első bécsi döntés közvetlen előzménye az Anschlussot[440] követő német politika volt, aminek célja Csehszlovákia felbomlasztása volt. Hitler 1938 augusztusában felajánlotta a teljes északi revíziót Horthynak abban az esetben, ha Magyarország háborút provokál a csehszlovákokkal, ám ő ezt elutasította. Franciaország és Nagy-Britannia azzal kívánta elkerülni Csehszlovákia teljes feldarabolását, hogy elfogadták a nemzeti alapú határrevíziókat. Szeptember 29-én a négy nagyhatalom aláírta a müncheni egyezményt, amely a Szudétavidék német lakta területeit a Harmadik Birodalomnak juttatta, Ciano javaslatára az a kitétel is bekerült, hogy Csehszlovákia a területi viták békés rendezése érdekében kezdjen tárgyalásokat a magyarokkal és lengyelekkel is. A Kánya Kálmán[441] és Jozef Tiso közötti tárgyalások azon-

---

[436] MTI hírek

[437] MTI hírek 1938. október 17.

[438] Ribbentrop, Joachim von (1893–1946) Német politikus. Az első világháborúban önkénteseként vett részt, majd rövid ideig attasé volt Isztambulban. A háború után üzleti ügyekkel foglalkozott. 1932-től a náci part tagja, Hitler külpolitikai szakértője. Arrogáns, erőszakos, humortalan személye sok ellenségre (pl. Göring, Goebbels) tett szert a párton belül is. 1936–38-ban londoni követ, 1938–45 között külügyminiszter. Németország külpolitikáját Hitler kívánalmai szerint alakította. Pályafutása csúcspontja az 1939-ben Molotov-val aláírt szovjet-német megnemtámadási szerződés tető alá hozása volt. Ez után figyelmeztette a Führert, hogy Lengyelország megtámadása esetén Nagy-Britannia hadat fog üzenni Németországnak, de Hitler nem hallgatott rá. A háború során megpróbálta rávenni országa szövetségeseit a minél szorosabb együttműködésre. 1945-re szinte teljesen elvesztette Hitler bizalmát, de ő végig a Führer feltétlen híve maradt. 1946-ban a nürnbergi per során mint háborús bűnöst halálra ítélték és kivégezték.

[439] Gian Galeazzo Ciano, Cortellazzo és Buccari 2. grófja (Livorno, 1903. március 18. – Verona, 1944. január 11.) olasz fasiszta politikus, külügyminiszter, Benito Mussolini veje, akit végül az apósa elleni puccsban való részvételéért végeztek ki.

[440] Az Anschluss Ausztriának a Harmadik Birodalomhoz való csatolása volt a németországi nemzetiszocialista uralom alatt, 1938-ban. Ez az esemény volt az első lépés Hitler régi álmában, a Harmadik Birodalom kiterjesztésében, amely megelőzte a Szudétavidék Németországhoz csatolását és Csehszlovákia megszállását 1939-ben, végül pedig Lengyelország megtámadásával a második világháború kirobbanásához vezetett.

[441] Kánya Kálmán (Sopron, 1869. november 7. – Budapest, 1945. február 28.) politikus, külügyminiszter. 1920-tól 1925-ig a külügyminiszter állandó helyettese. 1925-ben berlini nagykövet lett, majd 1933. február 4-től 1938. november 28-ig külügyminiszter a Gömbös-, Darányi- és Imrédy-kormányokban. Az ő külügyminisztersége alatt ment végbe Magyarország csatlakozása a Berlin–Róma-tengelyhez. Ezen belül az Olaszországgal való fokozott együttműködéssel igyekezett ellensúlyozni Németország egyre növekvő hegemóniáját, megkísérelt a lehetőségekhez képest, jó kapcsolatokat fenntartani a nyugati hatalmakkal és a kisantant felé is tett közeledő lépéseket. 1938 augusztusában Horthy Miklós és Imrédy Béla németországi látogatása napjaiban, Bledben megegyezett a kisantant államokkal Magyarország fegyverkezési egyenjogúsága elismerésének kérdésében, amivel legalizálni kívánta a háborús készülődést. Szeptember 20-án Imrédy miniszterelnökkel Berchtesgardenbe repült és felkérte Hitlert a magyar területi igények támogatására. Októberben vezetője volt a komáromi magyar–csehszlovák tárgyalásokon részt vevő delegációnak. Miután az 1938. november 21-i német-olasz demars miatt Kárpát-Ukrajna

ban eredménytelenek maradtak. A felek végül október végén kértek nemzetközi döntőbíráskodást, amiben Nagy-Britannia és Franciaország nem kívántak részt venni, így a döntést végül Németország és Olaszország hozta meg.

Az etnikai revíziót megvalósítva 11 927 km² (az utólagos kiigazításokkal 12 012 km²) Trianonban elcsatolt területet juttatott vissza Magyarországnak, 869 ezer fős lakossággal, akik közül 752 ezer fő (86,5%) volt magyar és 117 ezer más nemzetiségű. A döntésnek köszönhetően újra magyar lett Kassa, Rozsnyó, Ungvár, Munkács, Beregszász, Rimaszombat, Érsekújvár, Komárom, Léva és Losonc városa. A honvédség november 5. és 10. között vonult be a csehszlovák hadsereg által kiürített területre, ahol mindenütt örömmel fogadták őket. Az új határokon túl 67 000 magyar maradt. November 13-án hirdették ki az 1938. évi XXXIV. törvénycikket a Magyarországhoz visszacsatolt felvidéki területeknek az országgal való egyesítéséről.

Csehszlovákia területi változásai 1938-39[442]

Bánréve – Szarvaspuszta . Úton a trianoni határ átlépésére 1938. 11. 8. 11[45]**. Csendőrségi és honvédségi alakulatok, Sajószentkirály felé menetelnek**[443]

tervezett lerohanásától az Imrédy-kormánynak el kellett állnia, lemondott. 1935. október 4-én Horthy örökös felsőházi taggá nevezte ki. A második világháború idején a Bethlen–Kállay vezette politikai csoporthoz tartozott.

[442] Wikipédia

[443] Enyed Amdrás fényképei. *(„Gyula anno”)* Vidó Miklós úr hívta fel rá a figyelmemet, aki gyerekkorának jó részét Bánrévén élte le az 1950-es 60-as években.

Sajószentkirály 1938. 11. 8.[444]

A honvéd vezérkar a felvidéki területekre vezényelte a páncélvonatokat, hogy az átadások zavartalanságát biztosítsák.

101. páncélvonat. 1938. november, Sajószentkirály, a Felvidék visszatérése.
A mozdony 377.403.
Bánréve-Sajóháza vasútvonal[445]

A képen elől a 207.998 géppuskás kocsi. Homloklöveg a 37 mm-es páncéltörő ágyú, a toronyban 36M. nehézpuska, oldalt pedig a géppuskák.

101. páncélvonat parancsnoka, Tahy Pál[446] **főhadnagy 1938. november, Sajószentkirály, a Felvidék visszatérése.**

101. számú páncélvonat. (377.403.) 1938. november, Sajószentkirály, (Bánréve-Sajóháza vasútvonal) a Felvidék visszatérése[447]

[444] Enyed Amdrás fényképei. („Gyula anno”) Vidó Miklós úr hívta fel rá a figyelmemet.
[445] A Bánréve – Tornalja – Pelsőc – Rozsnyó (Sajóháza) vasútvonal. A Sajóházán túli vonalrész az 1. bécsi döntés nyomán Szlovákiáé maradt. (Betlér – Dobsina)
[446] Tahy Pál páncélos százados (1908. 04. 09. - ?) Tényleges szolgálatát 1932. 08. 20-án kezdte meg. 1938-ban gyalogsági főhadnagy, 1941-ben százados, ekkor már a páncélos csapatok kötelékében.

102. számú páncélvonat.
1938. november, a Felvidék visszatérése.
A vonat Fülek felé halad[448]

A 102. vonat biztosított menete látszik a képen. Elől Schütz motorhajtány, a vonat elején előfutó kocsi. A mozdonyon a légierő felségjelzést utánzó jelzés. Ez nem volt rendszeresítve, a vonatparancsnokok alkalmazták!

Felvidék visszavétele,
1938. november, Tornalja állomáson
a páncélvonat.
Valószínűleg a 101. számú lehet.[449]

„… 1938 őszén 9 éves voltam. nokon laktunk, nem messze a vasútállomástól. A Felvidék visszatérése idején a putnoki vasútállomásra érkezett egy páncélvonat. Innen mentek aztán tovább Bánrévén át a bevonuláskor a Felvidéki vasutakra. A kisváros lakossága elözönlötte a vasútállomást és díszítette virágokkal, feliratokkal a páncélvonatot. Én egy nemzetiszín kis zászlócskát vittem, amit az egyik katona a lövegtorony mellé rögzített… Ma már közel 90 éves vagyok, de erre nagyon jól emlékszem és ez az élmény végigkísérte egész életemet…”[450]

---

[447] Lovas Gyula
[448] Bonhardt Attila → Éder Miklós gyűjteménye (Későbbi visszaemlékezésben lesz róla szó.)
[449] id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye
[450] Barabás Pál bányagépészmérnök, nyugdíjas, volt putnoki lakos és diák visszaemlékezése, amit volt szíves – sok más korabeli emlékével együtt - megosztani velem.

MÁV BC motorkocsi[451] felfegyverezve,
1938. november 9. Ipolytarnóc.
A vonat útban volt Losonc felé[452]

101. páncélvonat a Felvidéken,
1938. november, Sajószentkirály[453]

[451] A Ganz vállalat által gyártott BCmot (későbbi ABmot), BCymot (későbbi ABymot) és BCnymot (későbbi ABnymot) sorozatok a MÁV és a GYSEV mellékvonali motorkocsi sorozatai voltak. A sorozat közel 50 éven keresztül szolgált a magyar vasúttársaságok állományában, meghatározó szerepét bizonyítja, hogy az 1930-as években a teljes hálózat 55%-án ilyen kocsik futottak. Az idővel több átépítést is végeztek rajtuk, a harmadosztályú kocsi rész megszüntetésekor nevük is módosult (A BC helyére az AB lépett.) Külön mellék kocsikat is gyártottak ehhez a típushoz.

[452] A területeink visszatérése során ilyen *„szükség”* vonatokat is alkalmaztak, melyek géppuskával és gyalogsági fegyverekkel bírtak. Az emlékezők szerint mind a Felvidéken, mind Erdélyben, később a délvidéken is látták őket. (Hargitai László MÁV főfelügyelő)

[453] Tolnai Világlapja

102. páncélvonat a Felvidéken[454]

Egy 1939-es újságcikk, amely a hazai fegyverkezésről számol be.

„...Páncélos csapatok

A 20. század a gyorsaság és a motor százada. Ez rányomja a bélyegét a hadviselésre is. A versenyfegyverkezés fokmérője az lett, hogy melyik államnak mennyi repülője és motorizált alakulata van.

A repülők értéke — miután azoknak polgári vonatkozásai is vannak — közismert. A motorizált páncélos csapatokról kevesebbet tud a nyilvánosság, pedig a páncélosok a jövő földi (harcainak döntő tényezői lesznek.

A páncélos csapat „tank"-jai, harcikocsijai már a világháborúiban is szerephez jutottak. A nyugati hadszíntér „entente meglepetését" képezték. A fegyvernem azonban csak a háború után jutott mai jelentőségéhez.

A páncélos csapatoknak 3 jellegzetes páncéljármű típusa van. A páncélvonat, a páncélgépkocsi és a harckocsi. Mindháromnak lényege a páncélvédettség, a gyorsaság és az, hogy nagyhatású tűzfegyverek vannak beleépítve.

A páncélvonat egy páncélozott mozdonyból és 2—3 páncélozott vasúti kocsiból álló vasúti szerelvény. A kocsikban géppuskák és ágyúk vannak, amelyekkel a kezelők lőréseken át vagy forgótornyokból tüzelnek.

A páncélvonatok vasúti pályákon mozgó alkalmi harceszközei a hadvezetésnek. Ellenség által veszélyeztetett területek vasútvonalainak műszaki felderítésére, vasútmenti rombolások, robbantások végrehajtására, vasútállomások elfoglalására vagy biztosítására használjuk őket.

A páncélgépkocsi egy csukott, páncélozott testű teher gépkocsihoz hasonlítható, amelyben géppuskák vagy ágyúk vannak. A páncélgépkocsi kerekeken jár és utakhoz kötött. Az utak menti gyors előretörés eszköze. Messze levő ellenség felderítésére, az utak biztosítására, vagy utak menti ellenség helyi ellenállásainak megtörésére használjuk őket. önállóan vagy más, utakhoz kötött csapatok (kerékpárosok, gépkocsizó alakulatok) kötelékében harcolnak.

[454] Matolay Géza: Felvidékünk, Trianontól Kassáig

A harcikocsi vagy tank a páncéljárművek legfélelmetesebb típusa. Hernyótalpakon mozgó páncéltest, amelyben ágyú, vagy 2—3 géppuska van. Hernyótalpai terepjárásra képesítik.

A terepen 25—30 km. átlagsebességgel képes mozogni.

A harcikocsi a modern háború csatadöntő páncélozott lovassága, amely vastag páncélja révén neki tud menni az ellenséges védőállások tüzelő vonalainak is.

A körszerű tűzfegyverekkel szemben a támadást páncélosok nélkül előrevinni csak nagy veszteségek árán lehetne. Ezért szervez minden állam nagy anyagi áldozatok árán páncélos csapatokat. Főleg a támadás erejét fenntartó harckocsikon van a súly. Nagy katonaállamoknak: Németországnak, Olaszországnak, Franciaországnak és Angliának páncélos ezredeik, dandáraik, sőt hadtesteik vannak.

A trianoni béklyókból felszabadult magyar honvédség sem áll készületlenül e tekintetben. A kárpátaljai harcokban már megjelentek a honvédség páncéljárművei is a színen. Az Ung völgyében páncélvonat biztosította a vasútvonalat és Vereckénél egy előreküldött harcikocsi század tűzte ki elsőnek a magyar zászlót a Kárpátok ormára.”[455]

Páncélvonatos gyűrű[456]

Az 1938. március 5-én meghirdetett, majd törvénybe iktatott *„Győri program”*, majd a fegyverkezési egyenjogúság elnyerése megteremtette a feltételeket arra, hogy a hadsereget néhány év alatt megfelelő szintre hozzák fel. 1938 őszén először az addig használt fedő elnevezéseket helyezték hatályon kívül, és a vegyesdandárokat hadtestekké „keresztelték” át.

Az így létrehozott hét hadtest mellé az első *„Bécsi döntés”* (1938. november 2.) eredményeként visszacsatolt Felvidéki területen – Kassa székhellyel – felállították a VIII. hadtestet, és létrehozták három hadsereg-parancsnokság keretét.

A vegyesdandárok hadrendjében szereplő három gyalogsági parancsnokságot gyalogdandárparancsnoksággá nevezték ki, a gyalogezredeket pedig dandároknak nevezték el. Formailag így minden hadtest három gyalogdandárból állt, azok azonban a valóságban ezredek voltak, melyek feltöltését – az életbe léptetendő hadi hadrend szerint – háború esetén tervezték végrehajtani. A hadászati felderítés alapját képezhette az 1938 őszén felállított 1. és 2. gépkocsizó dandár, amely egyenként:

- ✓ három gépkocsizó zászlóaljból;
- ✓ két kerékpáros zászlóaljból;

[455] Nyírvidék - Szabolcsi Hírlap, 1939 (7. évfolyam, 122-145. szám)
[456] forum.index.hu

- ✓ egy gépkocsizó tüzérosztályból;
- ✓ egy felderítő zászlóaljból2;
- ✓ egy gépkocsizó utász századból; és
- ✓ egy gépkocsizó távbeszélő szakaszból állt.

Az 1. gépkocsizó dandár felderítő-zászlóalját a RUISK (Rendőr Újonc Iskola) páncéljárműves osztályából létesítették. Kisharckocsi-századát az 1. vegyesdandár gépjárműszázada alkotta. Gépkocsizó gyalogszázadát szintén a RUISK állította fel, amely erre a célra megkapta a 4. vadász-zászlóalj 1. puskás- és fél géppuskás századát.

Az 1. gépkocsizó dandár felderítő-zászlóaljának hadrendjébe egy kisharckocsiszázad, egy gépkocsizó puskás század, a 101. páncélvonat és egy műhelyszázad tartozott.

A 2. gépkocsizó dandár felderítő-zászlóaljnak kisharckocsi-századát a 2. vegyesdandár gépjárműves századából, páncélgépkocsi-szakaszát a gépkocsizó csoport volt páncélgépkocsi szakaszából hozták létre. Ide került beosztásra a gépkocsizó csoport addigi könnyűharckocsi-szakasza is. A dandár felderítőzászlóalja a gépkocsizó gyalogszázadát az utóbbi zászlóalj-parancsnokság a gépkocsizó csoport eddigi motorkerékpáros szakaszának kifejlesztésével állította fel. E célra a 4. vadász zászlóalj 2. puskás századának és géppuskás századának másik felét használta fel.[457]

Kárpátalja

Az első bécsi döntés a *kárpátaljai területek* egy részét is érintette. Ekkor került vissza Kárpátalja déli, többségében magyarlakta sávja is, Ungvárral, Munkáccsal és Beregszásszal, ez Kárpátalja több mint 1/5 részét jelentette. A terület továbbra is Csehszlovákiához tartozó részén maradt azonban a magyar többségű Nagyszőlős és vegyes lakosságú környéke, valamint olyan, szigetszerűen elhelyezkedő magyar települések, mint Técső, Visk és Aknaszlatina. Még a bécsi döntés kihirdetése előtt, a csehszlovák kormány autonómiát adott Kárpátaljának, október 9-én felállítva a terület első autonóm kormányát, melynek vezetőjéül Andrej Bródy ruszin politikust tették meg. 1939 februárjában azonban leváltották és bebörtönözték, mert jogot követelt a ruszin nép számára a saját sorsa felett való döntésre. Utódául Avgusztin Volosint[458] nevezték ki, aki azonban még nyíltabban agitált a terület

[457] Dr. Horváth Csaba alezredes: A magyar harcászati – hadműveleti felderítés története 1918-1990.

[458] Avgusztin Ivanovics Volosin (Kelecsény, 1874. március 17. – Moszkva, 1945. július 19.), ruszin nemzetiségű görög katolikus pap, politikus. A rövid ideig létezett független Kárpátukrajna miniszterelnöke volt. A müncheni egyezmény után megalakult, Andrej Bródy vezette kormánynak a közegészségügyi minisztere lett, majd Bródy lemondása után ő lett a miniszterelnök. 1939. március 14-én kinyilvánította Kárpátalja függetlenségét, azonban másnap a Magyar Honvédség megszállta a teljes területet, így Volosin kénytelen volt elmenekülni. A németek

függetlenségéért. November 9-én Dmitro Klimpus[459] vezetésével megalakult a Szics-gárda,[460] főként galíciai önkéntesekből, amit Volosin a tartomány fő védelmi szervévé nyilvánított. Ezt követően olyan intézkedéseket vezetett be, melyek sértették mind a ruszin, mind a magyar lakosság jogait: betiltotta a ruszin és magyar nyelvű lapokat, valamint feloszlatta a ruszin és a magyar egyesületeket, mivel nem volt célja Kárpátalja ruszin nemzeti jellegének erősítése, sokkal inkább az ukránosítása.

A kárpátaljai német lakosság jogait azonban nem korlátozta, mivel – mint később kiderült – országát német védnökség alá kívánta helyezni.

Kárpátalja 1939-es visszafoglalása egy, a Magyar Királyi Honvédség által végrehajtott katonai akció volt 1939. március 15–18. között, a függetlenségét március 14-én kikiáltó Kárpát-Ukrajna ellen. Ennek során a magyar csapatok elfoglalták Kárpátalja teljes területét, amely ezt követően egészen 1944 októberéig a Magyar Királysághoz tartozott.

102. számú páncélvonat, Kárpátalja visszavétele
A toronyban többekkel, Wingler István[461] százados, vonatparancsnok[462]

által megszállt Prágában telepedett le, ahol az Ukrán Szabadegyetem pedagógiai tanszékét vezette. 1945 májusában a SZMERS letartóztatta. A moszkvai Butirka börtönbe szállították, ahol ismeretlen körülmények között 1945. július 19-én meghalt. Holtteste jelenleg is ismeretlen helyen nyugszik.

[459] Dmitro Ivanovics Klimpus (Kőrösmező, 1897. november 7. – Kőrösmező, 1959) kárpátaljai ruszin (hucul) gazdálkodó, vállalkozó, 1938–1939-ben a Kárpáti Szics parancsoka volt.

[460] Ez egy félkatonai alakulat volt az 1938 - 1939 közötti Kárpátalján. Mikor az addig Csehszlovákiához tartozó Kárpátalja 1939. március 15-én kikiáltotta függetlenségét Kárpátukrajna néven, a Szics-gárda az új állam hivatalos hadserege lett. Kárpátukrajna ellen azonban már március 15-én inváziót indított a Magyar Királyi Honvédség és március 18-ára teljesen fel is számolta. A Szics-gárda megkísérelt ellenállni a magyar csapatoknak, de vereséget szenvedett, így a gárdisták többsége letette a fegyvert, egy részük pedig a magyarok elől menekülve betört Lengyelországba, ahol elestek a lengyel határőrökkel vívott harcokban.

[461] Wingler István páncélos őrnagy (1900. 04. 21. -?) Tiszti szolgálatát 1922. 08. 20-án kezdte meg. 1938-ban gyalogsági százados. 1942. március 31-től páncélos őrnagy. A 68. Határvadász Csoport Parancsnokság Parancsnok: Radnóczy László ezredes Parancsnok helyettes: Wingler István őrnagy

[462] Éder Miklós gyűjteménye (Bonhardt Attila)

102. számú páncélvonat, Kárpátalja visszavétele 1939[463]

„…Március 16-tól a támadó csapatok, mint Kárpát-csoport folytatták az előnyomulást.

A három támadó csoport reggel 6 órakor kezdte meg a támadást, melyek közül a XIV.kerékp. zlj. Királyháza, a XXIV.határvadász zlj. Veresmart felé támadott. Mindkét oszlop erős ellenséges tűzben tört előre és kemény harcok árán foglalták el a számukra kijelölt célokat. Innen tovább törtek Huszt felé, amelyet 15 órakor el is értek. Egy harcjárőr Huszt keleti részén szétvert egy 50-60 fős ukrán fegyveres csoportot, majd feltartóztatott egy Szics-gárdistákkal megrakott vasúti szerelvényt. Szombathelyi vezérőrnagy is a városba érkezett, majd miután tájékozódott a kialakult helyzetről, parancsot adott a XIV. kerékp. zlj-nak, hogy törjön előre Técsőre, nehogy a románok foglalják azt el, elzárva ezzel a Tisza-völgy felső szakaszát.

Técső este 21 órakor került újra magyar kézre.

A csoport gyors előretörése jelentősen befolyásolta a kárpátaljai hadműveletek kimenetelét. Az itt lefolyt harcokban a felfegyverzett Szics-gárdisták teljesen felmorzsolódtak.

A Munkácsi-csoport új feladata a Vereckei-szoros elérése és lezárása volt. A csapatok sűrű hóesésben, ellenségtől nem zavartatva vonultak be Vereckére, ahol felvette a kapcsolatot a lengyel határbiztosító csapatokkal.

Az Alsó-Domonyára befészkelt ellenség kiveréséhez március 16-án erősítés érkezett a XIII.kerékpáros zlj. és a 101.páncélvonat. Az ellenség Nevickére vonult vissza az éjszaka folyamán s így megnyílt az út az V. gépkocsizó zlj előtt. A támadás jól haladt és sikerült elfoglalni Kapuszöget.

A XIV.kerékpáros zlj., megerősítve a XI. kerékpáros zlj-al, egy tüzérüteggel és két páncélvonattal a március 16-i parancs értelmében Körösmezőre kellett, hogy előretörjön. A parancsban megjelölt távolság 115-120 km, amely a kimerült csapatok számára szinte teljesíthetelennek tűnt. Miközben elfoglalták Akna-Szlatinát és Trebusát, Ungár[464] *alezredes a Trebusa-Körösmező vasúti szárnyvonalon az 1. és 2. századdal, egy géppuskás és egy árkász szakasszal vasúton szélsebesen befutott Körösmezőre, majd folytatta előnyomulását a lengyel határig. A lengyeleket meglepte a magyarok hirtelen megjelenése a határon. A Munkácsi-csoportnak Alsó-Vereckénél álló XII. kerékpáros zlj-át Volócon és Szolyván át a Dolha-Lipce*

[463] Lovas Gyula (A mozdonynál jól megfigyelhet az úgynevezett *„füstlevezető”* cső, melyet ütközetkor a kéményre fordítottak. Így az a füstöt a vonat mellé vezette, nem akadályozva ezzel a tűzvezetést és a páncélvonat is később volt felfedezhető. Nagy hátránya a *„kéményhuzat”* lecsökkenése volt, ami a gőztermelést akadályozta.
[464] Vitéz báró BukoweBerdói és Ujsciei Ungár Károly alezredes, 1944-ben vezérőrnagy.

területére irányították, hogy az oda visszahúzódott Szics-gárdistáktól tisztítsa meg a területet…"[465]

„ … A március 16-án felfedett 4 rejtett géppuska- és több golyószóró fészkek ellen a törzsőrmester szakaszával éjszakai vállalkozást hajtott végre és semlegesítette azokat. A magassági pont oldalról való elfoglalását kísérelte meg Néray Lajos[466] *főhadnagy határvadász árkászszakasza (25. határvadász-zászlóalj). A főhadnagy szakaszát előrevitte egészen az Ung folyó és Suchy patak találkozásáig, itt azonban repesztől súlyos fejsebet kapott – később meg is vakult. A gyalogság támadását támogatta az 5./2. gépkocsizó-század egyik szakaszának Neviczke vár alól lőtt golyószóró- és géppuskatüze is. Sikeresen alkalmazták a gyalogzászlóalj páncéltörő ágyúit a fölényben lévő beásott ellenséges tűzgépek kilövésére. Ugyancsak hatékonyan szerepeltek a gyalogzászlóalj nehézfegyverszázadának aknavetői is, akikhez délután hozzárendelték az 5. gépkocsizó- zászlóalj aknavetőszakaszát. A gyalogsági nehézfegyverek tűzvezetését a gyalogos nehézfegyverszázad parancsnoka, Németh András*[467] *százados irányította. A VI. közelfelderítő repülőszázad bombázása, illetve a közelfelderítők által a légifelderítéssel felfedett csehszlovák tartalékokra vezetett tüzérségi tűz, az átkaroló manőverrel kombinálva Ókemencénél megtörte az ellenállást. Az Ung völgyében támadó magyar csoportosítás ezen siker után üldözésbe ment át. Az 5. gépkocsizó-zászlóalj a keleti part magaslatain, a 24./I. zászlóalj a nyugati magaslatokon, a Szász Oszkár*[468] *alezredes vezetése alatt álló 13. kerékpáros-zászlóalj pedig az erősítésként kapott 101. páncélvonattal a Ung-völgyben tört előre Perecsény felé. A 101. páncélvonat és a 13. kerékpáros-zászlóalj elérte Perecsényt s éjfél körül a 13. kerékpárosok már túl is haladtak a településen. A településtől északra a zászlóalj kisharckocsiszakaszának páncélosai egy szakasznyi ellenséges csoportot megtámadtak – a szakaszparancsnok helyettes nyitott tetővel támadott! – és visszavonulásra kényszerítettek…*

… A 2. gépkocsizódandár három lépcsőben hajtotta végre a gyülekezést, és március 16-án 17–18 óra között beérkezett az összpontosítási területre. 23 óra 25 perckor megkapták a parancsot egy gyorsanmozgó csoport kialakítására, hogy az a dandár jobb oldalának biztosítása mellett törjön előre Kőrösmezőre. A csoportot a dandár beérkezett kötelékeiből, melyeket azonnal tovább kellett indítani Husztra, a Beregszászról kiindult Ungár-csoportból – mely időközben elérte Husztot –, két páncélvonatból és a 4. huszárezredből kellett kialakítani. A támadási iránynak megfelelően a dandárparancsnok másnapra kiadott intézkedése Kőrösmező elfoglalása mellett a Técső–Szeklencze térségében való gyülekezést írta elő. Az intézkedés szerint az ungvári részeknek Csap, Beregszász, Nagyszőllős, Huszton át Száldobos, Szeklencze körzetébe kell vonulniuk. Az Ungár különítmény pedig a vasúton érkező 11. kerékpáros-zászlóaljjal, egy üteggel és két páncélvonattal azt a feladatot kapta, hogy a Tisza mentén előretörve foglalja el Kőrösmezőt…

… Ekkor – március 17-én 16 órakor – az alakulatot kivonták, és Ungvárra rendelték, mint az ungvári csoportosítás tartalékát. Március 17-én Vásárhelyi[469] *ezredes csoportját*

---

[465] Kárpátalja visszafoglalása (G-portál)
[466] Néray Lajos fhdgy. 1938-ban, 1941-ben szds.
[467] Németh András? Lehet, hogy Németh Andor szds?
[468] Vitéz Szász Oszkár alez, 1942-ban ezds.
[469] Vitéz Vásárhelyi Andor ezredes (1938-39-ben vezérkari szolgálatban.), 1940-ben vezérőrnagy.

Perecsényben gyülekeztették, hogy bevárja a felváltására rendelt 2. lovasdandár egységeit. A támadás folytatására a 13. kerékpáros-zászlóaljat és a páncélvonatot rendelték, de azok Mércsétől északra az erős gyalogsági- és tüzérségi tűzben dél körül elakadtak…"[470]

„…Közben délelőtt, 10 óra körül a kárpátaljai hadműveleteket vezető vitéz Szombathelyi Ferenc tábornok megjelenik a csoportparancsnok harcálláspontján, majd a csoportparancsnokkal a 24./I. zászlóaljparancsnok harcálláspontjára előremegy. Itt tájékozódik a helyzetről, majd a további támadás végrehajtására utasításokat ad. Nevezetesen elrendeli, hogy a csoport még ma legalább Perecseny-t foglalja el, ehhez erősítéseket — egy kerékpáros zászlóaljat és egy páncélvonatot — helyezett kilátásba.

A zászlóaljak átkaroló támadásának hatása alatt az ellenség zöme 18 óra 30 perctől kezdve visszavonul, védőállásának területe 19 órára kezünkbe kerül.

Március 16-án 14 óra 30 perckor a Kárpátcsoport-parancsnokságtól távirati parancs érkezik, hogy a délután folyamán a csoportparancsnok rendelkezésére a 13. kerékpáros zászlóalj és 101-es páncélvonat beérkezik. A csoport még ma foglalja el Perecseny-t….

…A beérkező kerékpáros és páncélvonat parancsnokoknak a csoportparancsnok parancsot ad, hogy Neviczke-ig nyomuljanak előre, a küzdőkkel az érintkezést vegyék fel, tájékozódjanak a helyzetről, majd újabb parancs kiadása végett, egységüknek Neviczke-re való beérkezésükkor, jelentkezzenek nála.

19 óra 10 perckor a csoportparancsnok az alábbi parancsot adja az ellenség üldözésére…

„5. gépkocsizó zászlóalj üldözzön az Ung keleti partján Kapuszög, járőrökkel Ószemere-ig, a kerékpáros zászlóalj és páncélvonat a műút és a közvetlenül mellette vezető vasút mentén Perecseny-ig, majd derítsen fel Bercsényifalva irányában.

A 24./L zászlóalj üldözzön a műúttól Nyugatra Visoka 427 háromszögelési pontig."

21 órakor a csoportparancsnok helyzetjelentést terjeszt fel, amelyben jelenti, hogy az Ókemecze-i ellenséges állás letörése után az előnyomulást Perecseny felé folytatja és azt a kapott parancsnak megfelelően még a mai napon kézbe fogja venni.

A kerékpáros zászlóalj elővédje 23 óra 45 perckor Perecseny-en áthalad.

Március 17-én 3 óra 45 perckor érkezik a Kárpátcsoport-parancsnokságnak 17-ére szóló intézkedése. Ennek a csoportra vonatkozó tartalma a következő:

„A 2. lovas dandár Ungvár környékén kirak, váltsa fel az Ungvölgyi csoportot és még 17-e folyamán foglalja el az Uzsok-i határt.

Az Ungvölgyi csoport leváltása után Ungváron gyülekezzék.

5 órakor a csoportparancsnok előremegy Perecsenybe és ott a kerékpáros zászlóalj parancsnokot a fenti parancsról tájékoztatja. Egyben elrendeli, hogy a kerékpáros zászlóalj

---

[470] Kiss Gabor Ferenc: A Magyar Királyi Honvédség Gyorscsapatai 1938-1941 (Doktori értekezés, Szegedi Tudományegyetem)

és páncélvonat, amennyiben a 2. lovas dandár parancsnokságtól más parancsot addig nem kapna, támadjon hajnalban Uzsok felé és azt még 17-én foglalja el.

8 órakor a csoportparancsnok a 24./I. zászlóaljnak, az 5. gépkocsizó zászlóaljnak és a 24. tüzérosztálynak parancsot ad a Perecseny-ben való gyülekezésre. E zászlóaljak és a tüzérosztály gyülekezése 12 óráig befejeződik, azonban a 2. lovasdandár beérkezéséről eddig hír nem érkezik.

Emiatt a csoportparancsnok tájékozódik a kerékpáros zászlóalj előnyomulásának eredményéről. A kerékpáros zászlóalj jelenti, hogy előnyomulása Mércse Északon ellenséges gyalogsági és tüzérségi tűzben 11 óra után elakadt.

A csoportparancsnok a parancsnokságot a 12. kerékpáros zászlóalj és páncélvonat felett újból átveszi és elrendeli a tüzérosztály felvonulását, majd tájékozódás és részletintézkedés kiadása végett a kerékpáros zászlóaljparancsnok harcálláspontjára előremegy.

Vezérkaritisztje útján fenti helyzetről a Kárpátcsoport-parancsnokságnak jelentést tesz és mivel repülő erőknek beérkezéséről is tudomást szerez, repülő bombatámadást kér a Nagyberezna. Kisberezna, Ugar háromszögben lévő ellenségre….[471]

„… Az Ungvár i csoportnak

III. 16-ra az volt a feladata, hogy a 13. kerékpáros zászlóaljjal és egy páncélvonattal megerősítve foglalja el Perecseny-t….

…A dandárparancsnokságnál az a benyomás alakult ki, hogy a dandár a holnapi napon nem kerül alkalmazásra. Ez azonban nem vált valóra. 22 óra 30 perckor ugyanis a Kárpát-csoport parancsnok a dandárparancsnokot eligazításra magához rendelte Csapra és itt 23 óra 15 perckor személyesen tájékoztatta a helyzetről és közölte vele feladatát.

Eszerint a 2. gépkocsizó dandárnak Ungvár D-re beérkezett kötelékeiből, melyeket haladéktalanul indítson útba Huszt-ra, továbbá Ungár alezredes csoportjából a 4. huszárezredből és a Huszt-ra irányított kettő páncélvonatból megalakul egy gyorsanmozgó csoport, melynek feladata jobb oldalának biztosítása mellett Kőrösmező-re előretörni. A határon esetleg betört román erőket xneg kell támadni és visszavetni. ..

…Báró Ungár alezredes a 14. kerékpáros zászlóaljjal, a vasúti szállítással beérkező 11. kerékpáros zászlóalj jal, mely kirakás után Técső-re megy előre és a 2. gépkocsizó dandár tüzérosztály egy ütegével, amelyet a dandárparancsnokság Técső-n át irányít, továbbá a két páncélvonattal a Tisza mentén törjön előre és vegye birtokba Kőrösmező-t…

…A páncélvonatok e napon nem jutottak szerephez, mert a Huszt-i vasúti híd elrombolása miatt, itt megállani kényszerültek…”[472]

Varsó, 1939. március 16. /Magyar Távirati Iroda/

---

[471] Magyar Katonai Szemle, 1941 (11. évfolyam, 2. negyedév) ÁLTALÁNOS KATONAI KÖZLEMÉNYEK Kárpátaljáért Ungvár és Uzsok közt lefolyt harcok. Írta: vitéz VÁSÁRHELYI ANDOR tábornok

[472] Magyar Katonai Szemle, 1939 (9. évfolyam, 4. negyedév) ÁLTALÁNOS KATONAI KÖZLEMÉNYEK KÁRPÁTALJA FELSZABADÍTÁSA KÜLÖNÖS TEKINTETTEL A 2. GÉPKOCSIZÓ DANDÁR TÉNYKEDÉSÉRE

„A varsói lapok csütörtökön délután csaknem óránként adtak különkiadást. A különkiadások hírei mozzanatról mozzanatra követik a magyar hadsereg előrenyomulásának eseményeit.

A magyar csapatoknak a lengyel határhoz való érkezéséről a Kurjer Poranny ad jelentést. A lap kiküldött munkatársának déli 12 órakor telefonon továbbított jelentése a következőképpen hangzik: Ma 11 órakor a határtól 12 kilométerre fekvő Volóc községbe megérkezett a magyar páncélvonat. A határmenti lengyel lakosság és a katonai hatóságok készülnek a magyar katonaság ünnepélyes fogadására, amely bármely pillanatban várható. A határról már látni lehet az első magyar lovasjárőrt, aki a beszkidi lengyel határőrség felé közeledik.

Tizenkét órakor érkezett híre annak, hogy a tucholskai hágó közelében 40 gépkocsiból álló motorizált cseh oszlop rekedt meg. A cseheket a terepnehézségek és a rossz időjárás állították meg.

Későbbi jelentés szerint a csehek szinte néhány perccel az érkező magyar csapatok előtt mégis megérkeztek a lengyel határra. A gépkocsikat és a cseh csapatok fegyverzetét azonnal elkobozták a lengyel hatóságok. A cseh csapatrész tagjait lepecsételt vagonokban továbbítják Boguminba /Oderberg/. A 36. cseh gyalogezred a Kurjer Poranny jelentése szerint 11 kilométerre a határtól megütközött a magyar hadsereggel és a lengyel határ felé vonul vissza.”[473]

Észak-Erdély

A *második bécsi döntés*, amelyet 1940. augusztus 30-án hozott meg a Harmadik Birodalom és Olaszország a magyar–román területi vita ügyében. A döntést megelőzően nagyon kiéleződött a helyzet a két ország között, és a teljes magyar hadsereg is mozgósításra került.

Észak - Erdély

Korábban a Besszarábiát[474] követelő Szovjetunió felajánlotta a közös fellépés lehetőségét, ám ezzel a gyar kormány nem élt. A két fél elsődlegesen egy nai konfliktusban gondolkodott, ám Németországnak nem állt érdekében ez, valamint félt egy szovjet beavatkozástól, ezért avatkozott közbe.

[473] MTI hírek

[474] Besszarábia a Prut, a Dnyeszter, és a Duna-delta által határolt terület, amely jórészt megegyezik a mai Moldovai Köztársasággal, kisebb része azonban 1940-ben Ukrajnához került.

A tárgyalások 1940. augusztus 29-én kezdődtek meg Joachim von Ribbentrop német és Galeazzo Ciano olasz külügyminiszter döntőbíráskodásával Bécsben, és másnapra mindkét kormány beleegyezését adta.

Ezután került sor a határozat kihirdetésére, amely Észak-Erdélyt Magyarországnak juttatta, így ismét az ország része lett 43 104 km², amelyen 2 millió 394 ezer ember élt, akiknek az 1930-as román népszámlálás szerint 38%-a, az 1941-es magyar népszámlálás szerint pedig 53,6%-a volt magyar nemzetiségű. Híressé vált esemény, hogy az ítélet kihirdetése után Mihail Manoilescu[475] román külügyminiszter elájult. A magyar csapatok a döntés értelmében szeptember 5-én lépték át a trianoni határokat, és kezdték meg a kijelölt határvonalig a területek birtokba vételét. Ez nem volt atrocitásoktól mentes, több esetben is véres események követték a bevonulást.

A páncélvonatok bevetésére itt is sor került.

Páncélvonat az erdélyi bevonulás előtt a debreceni állomáson[476]

102. számú páncélvonat Erdély visszatérésekor (mozdony 377.131.)[477]

[475] Mihail Manoilescu (1891. december 9, - 1950. december 30) román újságíró, mérnök, közgazdász, politikus. 1940 nyarán külügyminiszter. Aktív támogatója a román fasiszta ideológiának és az antiszemita hangulatkeltésnek. Pénzügyi támogatója a Vasgárdának az 1930-as években. Bebörtönözve halt meg.

[476] forum.index.hu (A páncélvonat vonat löveges páncélkocsija, 5/8 mintájú 8 cm. forgótornyos ágyú. Ez a kép a debreceni vasútállomáson készült egy légvédelmi gyakorlat közben, az erdélyi bevonulás előtt. A kocsi mindkét oldalán 2-2 géppuska és 4-4 puska vagy golyószóró tüzelőállás van. *„elősiető”* nevű kommentező feltöltése.)

[477] Lovas Gyula (Érdekes, hogy ismét 377. sorozatú mozdony áll szolgálatban!)

Erdély visszavétele,
1940. szeptember,
a feldíszített páncélvonat[478]

Az erdélyi bevonuláskor a BC motorkocsikat ismét alkalmazták.

„…A benépesítő vonat előtt – amikor átléptük a trianoni határt – egy motorhajtány haladt. Ezen fegyveres katonák ültek, meg a pályamester. Ezt egy BC motor követte, melynek homlokajtaja ki volt nyitva és abban egy gépfegyver volt elhelyezve. Ez is mint felderítő ment és ezt követte a mi, benépesítő vonatunk… A 6. számú benépesítő vonattal Kolozs-kolozskara állomásra kerültem… A határ túlsó oldalán, Tunelban a vasgárdisták aktívan működtek. Többször hallottuk lövöldözésüket. Ezért a kezdet időben egy magyar páncélvonat is állt Kolozskarán, hogy szükség esetén védelmezze a magyar vasutat és a magyar vasutasokat. A páncélvonat mozdonyvezetői szolnokiak voltak, Szűcs Zsigmond bácsi az egyik…”[479]

Páncélvonat Nagyvárad – Kolozsvár vasútvonal, 1940[480]

[478] A vonat *„magas”,* tehát lehet a 101. vagy a 103. is. www.masodikvh.hu
[479] Hargitai László MÁV főfelügyelő
[480] www.minden-ami-magyar.hu

Páncélvonat a diadalkapu alatt, Nagykárolynál. A páncélozott 377 sorozatú mozdony és a löveg kocsi között áll Hidasi[481] hadapród őrmester,a löveg kocsi noka [482]

Páncélvonat, Észak-Erdély. Úton a Szamos völgyében az 1000 éves határ felé[483]

Az újabb – észak-erdélyi – revíziós sikerek és Ion Antonescu román diktátor hatalomra jutása miatt Magyarország az 1940-es esztendő során a náci Németország és szövetségeseinek erőteljes nyomása alá került, aminek eredményeként a Teleki Pál[484] miniszterelnök által kigondolt fegyveres semlegesség politikája egyre kivitelezhetetlenebbnek tűnt. Ebben a helyzetben az egyetlen kiutat a Jugoszláviához való közeledés te: jóllehet, a délszláv királyság is ezer szállal kapcsolódott a hitleri Németországhoz, mindeközben a britekkel is jó viszonyt ápolt, Budapesten pedig abban bíztak, hogy Belgrád segítségével megtarthatják a törékeny egyensúlyt a hadviselő felek között.

---

[481] Hidasi Tódor hadapród őrmester (1911. 09. 04. - ?) Hivatásos állományba vétele 1940. 11. 01-én történt. 1941-1942-ben gyalogsági főhadnagy.1944-ben gyalogsági százados.

[482] A páncélvonat az erdélyi bevonuláson, közvetlenül a trianoni határ átlépése Nagykárolynál egy rögtönzött diadalkapunál.

[483] forum.index.hu, (*„elősiető”* kommentező. A képen a pc. vonat hátsó és az utánfutó lapos (platós) kocsi látható, vasúti pályaépítő anyagokkal.)

[484] Széki gróf Teleki Pál János Ede (Budapest, 1879. november 1. – Budapest, 1941. április 3.) magyar geográfus, egyetemi tanár, politikus, miniszterelnök (kétszer), tiszteletbeli főcserkész, a Magyar Tudományos Akadémia tagja.

A magyar kormány 1940. december 12-én Belgrádban örökbarátsági szerződést kötött Jugoszláviával. Az ottani katonai puccs – mely egyúttal németellenes élű volt – után azonban a berlini vezetés bejelentette igényét arra, hogy német csapatok Magyarországon áthaladhassanak. Telekinek választania kellett a revíziót lehetővé tevő és addig győztes helyzetben levő Németország, és a térséget minden szempontból feladó, de nagy anyagi tartalékokkal rendelkező angolszász hatalmak és a velük potenciálisan szövetséges Szovjetunió között. Teleki tartani akarta magát a barátsági szerződéshez, Németország ellenében. Április 2-án a londoni nagykövet tájékoztatta arról, hogy Magyarország hadüzenetre számíthat angol részről Jugoszlávia megtámadása esetén. A német hadsereg Jugoszlávia elleni felvonulásának másnapján 1941. április 3-án reggel Telekit holtan találták a Sándor-palotában lévő lakosztályában, fejlövés végzett vele. Íróasztalán drámai hangú levelet találtak a kormányzónak címezve, melyben erős szavakkal ítélte el a Jugoszlávia elleni agressziót. A német csapatok már a halálhír előtt elindultak Jugoszlávia ellen.

Páncélvonat, Észak-Erdély[485]

Itt válik szükségessé, hogy néhány szót ejtsünk a páncélvonatok egyéb dolgairól is! Amikor ezek az események előtt volt az ország a páncélvonatokat megerősítették vasúti személyzettel, még olyan módon is, hogy ezeknek a MÁV tiszteknek, tisztviselőknek esetleg nem volt katonai előképzettsége. A feladatuk a vonatok mozgásának megszervezése, biztosítása és a felmerülő műszaki problémák megoldása volt. A következő visszaemlékezési részletekből sok minden kiderül a páncélvonatokon való szolgálattal kapcsolatosan. Egyébként pedig az idézett rész éppen főleg Észak-Erdély visszatérésével kapcsolatos.

„…Nyár eleje volt, amikor érkezett egy távirat, hogy az állomásfőnök személyes halmijaimmal, háromnapi élelemmel indítson útba Budapest Vizafogó[486] *állomásra, az ilyen és ilyen számú páncélvonathoz. A páncélvonatokról akkor hallottam az életemben először.*

Halvány gőzöm sem volt az egészről. Ma sem tudom, miért éppen engem szúrtak ki erre a feladatra…

Budapest-Vizafogó vasútállomás[487]

Budapest - Vizafogó állomáson addig soha sem jártam. Mikor megérkeztem, oda irányítottak a páncélvonatokhoz. Négy páncélvonatot találtam ott, meg egy csomó katonát. Megkerestem a 102-es páncélvonatot. Egy fiatal ludovikás hadnagy fogadott Tolnai[488]*… Aztán fogadott egy tartalékos hadnagy, Risák Tibor, a századparancsnokhelyettes, civilben a Bander gyógyszergyár cégvezetője. Századunk tisztje volt még Szepesvári László*[489] *fővárosi számtiszt. Hozzánk tartozott egy karpaszományos őrmester, Czipó László… Aztán egy csomó katona. Emlékezetem szerint előkerült időközben Éder Miklós*[490] *százados, valam-*

---

[485] forum.index.hu *„elősiető”* kommentező. A páncélvonat vonat 5 részből állt, 1-1 elő-, és utánfutó lapos kocsi, löveges kocsi, páncélozott mozdony, és a páncélos géppuskás kocsi.

[486] A Vizafogó Budapest városrésze a XIII. kerületben. A Duna és a Váci út közötti területen fekszik, délen a Dráva utcáig, északon a Meder utcáig terjed. Vizafogó vasútállomás már megszűnt.

[487] Sándor Antal (vasútállomások.hu)

[488] A sematizmusban szereplő Tolnai (Tolnay) nevűek közül – az életkorra való utalás alapján – valószínűleg Tolnay Dezső II. főhadnagy (1918. 01. 01. - ?) Tisztté avatás 1939. 11. 01. Gyorsfegyvernem, páncélos csapatok. 1939-ben hadnagy, 1941-től főhadnagy.

[489] Talán Szepesvári László hadnagy (1915. 05. 15. - ?) 1943. 02. 01-én vették át hivatásos állományba.

[490] ? Egy nevet találtam azonosan, Éder Miklós főhadnagy (1920. 02. 23. - ?) 1941. 08. 20. tisztté avatás, 1944-ben főhadnagy. Az időpont egyértelműen arra utal, hogy ő nem lehetett százados a kérdéses időben. Egyáltalán nem lehetett ott a páncélvonatos akciónál, mert ekkor még csak harmadéves. Ezt erősíti Ress Zoltán tanulmánya

ennyi páncélvonat parancsnoka. Senki sem tudta közülünk, beleértve őt is, hogy én hogyan fogok beleilleszkedni a század életébe, mit is fogok csinálni velük. Kérdezték:

- *Mi a rangod?*

Mondtam, hogy én még csak gyalogos sem vagyok, mert még nem voltam katona. Éder találta fel magát. Kijelentette, hogy az a parancs, hogy velük legyek, s ezalatt majd gyorsan kiképeznek katonának. Aztán elment bizonyára informálódott. S valóban, ki is alakult a helyzetem, feladatköröm.

Budapest-Vizafogó vasútállomás[491]

Ennél a századnál mindenki katona, kivéve egy forgalmi vasutas tisztviselőt, aki vasutas egyenruhában van. Ő ugyan alá van rendelve a századparancsnoknak, de funkcióját tekintve, önálló, s az a feladata, hogy a páncélvonat útját a vasút felé biztosítsa. Jó néhány napig tartott Vizafogón, mire kiderült, hogy engem nem kell kiképezni. Akkor azt a feladatot adta Éder, hogy foglalkozzam a legénységgel. Volt közöttük mozdonyvezető, pályamester, az egész legénység zömében vasutas: gépész, lakatos, mozdonyvezető és pályafenntartásiak. Voltak azonban közöttünk nem vasutasok, hanem harcoló katonák: lövészek, tüzérek, gépfegyverkezelők.

Foglalkozzam a legénységgel. Oktassam a páncélvonatra kiadott jelzési utasítást. Ez egészen különleges tartalmú volt, semmi köze a vasúti jelzésekhez. Színes zászlókkal, két kézzel kellett adni a jelzéseket. Voltak hangjelzéseik is. Ezeket nekem ott gyorsan meg kellett tanulnom, majd a század legénysége leült a földre, én pedig gyakoroltattam velük mind a páncélvonati, mind a rendes vasúti jelzések adását. Még oktattam a jelzőket is, amelyeket a vonalon láthattak. Így telt el pár nap, ezalatt összeismerkedtünk.

A páncélvonat szerelvényében volt egy kis B kocsi is. Abban nekünk is kijelölték a szálláshelyünket. Volt orvosa is a századnak, egy szigorlóorvos személyében: Reinhardt Ottó, aki ma Rudnai Ottó[492] *egyetemi tanár, az Országos Közegészségügyi Intézet főigazgató helyettese…*

---

is, amely Éder Miklósról szól (Akire mindenki jó szívvel emlékezik: Éder Miklós (1920 –2009). Czére Béla valószínűleg hibásan jelzi a nevet!
[Más lehetőségek a schematizmus szerint, 1940-re vonatkoztatva: Éder István hadnagy - ő Éder Miklós bátyja - (1919. 08. 25 -?), tényleges állományba vétel: 1940. 07. 01. gyorsfegyvernem; Éder Elemér ezredes, (1890.07.29-?) tényleges szolgálat: 1911.08.18.; Éder Győző alezredes, (1890.05.31-?), tényleges szolgálat: 1911.08.18; Éder Oszkár tüzér őrnagy, (1896.05.13.-?) Tényleges szolgálat: 1914.08.20.; Éder Elek okleveles gépészmérnök, ekkor még csak műszaki tisztviselő, próbaszolgálatra beosztva (1896. 07. 06. - ?) honvéd mérnöki kar - tüzér szak. Tényleges szolgálat kezdete: 1940. 03. 01./ Sorolási év: 1933.]

[491] Faltusz Csaba (vasútállomások.hu)

[492] Prof. Dr. Rudnai Ottó (1917-1986). A járványtan elméletének és gyakorlatának nemzetközi viszonylatban is kiemelkedő művelője. A gyakorlati járványügyben, a járványügyi szakemberek felső- és középfokú képzésében, továbbképzésében és a szakmai közéletben mintegy negyedszázadon keresztül irányító szerepet töltött be. Kutatásai során elsősorban a dysenteria, a poliomyelitis, a salmonellosis és a kanyaró területén ért el eredményeket.

...egyszer csak megjött a parancs, hogy indulás Mezőtúrra. A mi alakulatunk kilógott az „űrszelvényből”, hiszen mindig más és más hadseregrész területén mozgott, ezért mindig „fővezérségi közvetlen”- ként működött. Maximális önállósága volt, de a századparancsnok tartozott annál a katonai parancsnokságnál jelentkezni, amelynek a területén tartózkodott. Azoknak azonban fogalmuk sem volt, hogy mit is csináljanak velünk. Úgy, hogy mi önállóak voltunk. Ellátásunkra is pénzt kaptunk a beszerzésekre, a lőszert pedig a lőszeres kocsiban magunkkal vittük. Volt szakács is a vonaton. Bevásárlásinkat a gazdálkodáshoz jól értő Risák Tibor folytonosan figyelte, nem engedte, hogy az ellátási költségből egy fillér is eltűnjön. Körmükre nézett a beszerzőknek, így jól ellátták a személyzetet. Amint elindultunk, megszűntették a tisztikonyhát, hiszen az egész századnak jó volt az ellátása. Vettek disznót, borjút... Olyan jó volt a pénz, hogy egyszer a kolozsvári cukrászdából hozattunk minden katonának krémest. Akkor láttam, hogy mit ér a becsületesen felhasznált élelmezési pénz -, ha nem lopnak belőle.

...Vizafogóról külön célállomásokra indult már el a négy páncélvonat. Talán egy hétig állomásoztunk Mezőtúron, de akkor már csak a mi vonatunk volt ott. A négy vonat egy zászlóaljat alkotott, egy – egy vonat egy századot. Emlékezetem szerint a zászlóaljparancsnok Éder Miklós volt.

...Mezőtúron vidám életünk volt. Amikor a századparancsnok valamiért megmérgesedett, ugyan hangoztatta a nemtetszését, mondogatta, hogy miféle katonaság ez, amelyik későn kel, alig mozog. Ilyenkor elrendelte a korai ébresztőt, a csuklózást, de aztán lassan megint visszatért az élet a szokott kerékvágásba, a kényelmesebb életvitelhez...

...Vasárnap közösen mentünk misére is. A plébános könnyekig meg volt hatva, hogy mi milyen derék legények vagyunk...

...Már Magyarországon is irigykedve vettek körül minket azok, akik tudták, hogy az erdélyi bevonulás élén fogunk haladni, mint az anyaország első követei. Különösen tapasztalható volt ez az új felvonulási állomásunkon, Berettyóújfalun. Ott kaptuk meg a parancsot, hogy Nagyváradra kell bevonulnunk. Akkor már az egész ország értesült a második bécsi döntés eredményéről. Óriási volt az öröm körünkben is. Az állomásfőnök két lánya díszítette virágfüzérekkel a páncélvonatot.

Az indulás időpontjában szabad volt előttünk a pálya és megállás nélkül futottunk be a nagyváradi állomásra. Vonatunk elején toltuk a pályafenntartási anyaggal megrakott pőrekocsit. Gyanús esetben ezeket a pályán előre lökhettük volna, hogy az esetleges oda telepített aknák ezek alatt robbanjanak.

Nem lehet elmondani a látványt és leírni azt az érzést. hatalmas tömeg fogadott minket. Az emberek sírva csókolgatták a páncélvonatot, a mozdonyt és a kocsikat is. Ölelgettek minket, mások csak kézfogást kértek. Ételt hoztak, kaláccsal fogadtak, félig tele rakták az élelmiszeres kocsinkat, egy G kocsit. Himnusz fogadott minket, majd cigánybanda muzsikált. Megrázó élmény volt.

Rövidesen mentünk tovább, parancs szerint a következő napon Kolozsvárt kellett elérnünk. A Királyhágó tetején éjszakáztunk, a tetőn. A századparancsnok mindig kereste a katonai parancsnokságot, kinél mozgásunkat jelentheti, illetve kihez a mentterv szerint csatlakoznunk

kellett. Máskor talált is megfelelő magasabb parancsnokságot, de az nem tudta mit csináljon velünk. Kidolgozott mentterv szerint haladtunk, ahhoz igazodtunk. Amikor a Királyhágóra indultunk, kaptuk az első figyelmeztetést a bevonulási parancsnokság részéről, hogy legyünk óvatosak, mert itt-ott ellenállás is tapasztalható helyi román pópák részéről. Fel kell készülnünk esetleges merényletekre, hogy megtámadnak, esetleg ránk lőnek. Akkor kaptunk parancsot arra, hogy ki kell osztani az éles lőszert, a fegyvereket. Nekem is derékszíjat kellett vasutas egyenruhámra feltennem, s azon pisztolyt viseltem. Később Kolozsváron meg is szólítottak, hogy rendőr vagyok-e, milyen egyenruhát viselek. Az alakulatok parancsot kaptak, támadás esetén azonnal fegyvert kell használni.

Utunk végcélja, állomáshelyünk Dés volt. Onnan gyakran visszajártunk Kolozsvárra. Volt az egyik pőrekocsin egy parancsnoki kisautó, amely rakodóhíd segítségével le tudott járni a kocsiról a vágányok mellé. Ott tanultam meg autót vezetni. Utunk végig zavartalan volt. Ellenállásba sehol sem ütköztünk. A lakosság szeretetével találkoztunk csak. Bánffyhunyadon – tartózkodásunk idején – még utcabált is rendeztünk.

Vonatunk mindig az előnyomuló csapatokkal együtthaladva, a vasúti pályát derítette fel, győződött meg annak biztonságáról. Ahol annak szükségét láttuk, előre is löktük az utánfutó kocsinkat. De sehol sem találtunk rombolásra, vagy aknára. Előnyomulásunkhoz semmiféle vasúti segédkönyvet sem kaptunk, ami az előttünk levő pályáról, annak terhelési szakaszairól felvilágosítást adott volna. Ismeretlen vonalon haladtunk. Ezért is megálltunk minden szolgálati helyen. Beszéltem az egyes állomások helyben maradt személyzetével, a vonali őrökkel. Azok vonatunk útját a szomszédos szolgálati helyeknek előre jelezték. Bevonulási menetrendet kaptunk, s ebből ismertük, milyen állomás következik. Minden szolgálati helyen informálódtam, mikor mentek el a románok, így saját információs szolgálatunk volt. A személyzet zöme a helyén maradt, s így a telefonkapcsolat az egyes szolgálati helyek között működött. A kidolgozott és betartott menetrend bevált, soha még látótávolságba sem kerültünk a visszavonult román erőkkel.

Mintegy másfél, két hónapi erdélyi tartózkodás után a páncélvonattal ismét Budapest - Vizafogó állomásra tértem vissza…”[493]

1941, Jugoszlávia lerohanása

A Cvetković-kormány[494] nagy reményeket fűzött Magyarországhoz, ezért Csáky István[495] és Alexander Cincar-Marković[496] külügyminiszterek 1940. december 12-én megkötöt-

[493] Dr. Czére Béla ny. MÁV igazgató visszaemlékezéseiből

[494] Dragiša Cvetković (Niš, 1893. január 15. – Párizs, 1969. február 18.) szerb nemzetiségű politikus, jugoszláv miniszterelnök. 1939 és 1941 között a Jugoszláv Királyság miniszterelnöke volt. Vladko Maček horvát politikussal kötött megállapodás folytán jött létre – a Jugoszlávia területén belül – a Horvát Bánság. Az élete hátralévő részét Párizsban töltötte.

[495] Gróf Csáky István (Uncsukfalva, vagy Segesvár, 1894. július 14. – Budapest, 1941. január 27.) külügyminiszter az Imrédy-, majd a második Teleki-kormányban.

ték a két ország *„örök barátsági szerződését”,* mely csupán a szívélyes gesztusok szintjére korlátozódott. Paradox módon ezt az egyezményt Hitler is támogatta, hiszen a jugoszláv–magyar közeledés hozzájárult a Balkán stabilizációjához, ami a Szovjetunió ellen tervezett német támadás sikerének legalapvetőbb feltétele volt.

Jugoszlávia eközben tovább közeledett a tengelyhatalmakhoz: Pál régensherceg[497] ígéretének megfelelően 1941. március 26-án Belgrád is csatlakozott a háromhatalmi egyezményhez, ám ezután nem várt fordulat következett be a királyság belpolitikájában. A következő napon a fővárosban Dusan Simović[498] vezetésével puccsot hajtottak végre a hatalmon lévő kormány ellen – amelynek *„németbarát”* politikájával és a háromhatalmi egyezményhez való csatlakozással nem értettek egyet, jóllehet a hatalomátvétel után jelezték, hogy tiszteletben tartják az egyezményt.

Sztójay Döme[499] berlini magyar követ már március 28-án megérkezett Budapestre Hitler üzenetével, aki nem pusztán átvonulási engedélyt kért a Wehrmacht számára, hanem Magyarországot is hadba lépésre szólította fel. Németország újabb revíziós sikerekkel, Bácska és a Bánát visszacsatolásával kecsegtette a magyar felet, a valódi tét azonban jóval nagyobb volt, hiszen hazánk fellépésével semlegességét tette kockára. Ezt Horthy és Teleki is tisztán látta, így Sztójayt azzal a válasszal küldték vissza Berlinbe, hogy a Wehrmacht erői átvonulhatnak majd Magyarországon, a részvétel kérdésében azonban a minisztertanács később dönt majd.

Az időhúzás ellenére a magyar kormány lehetetlen helyzetbe került, hiszen Hitler kikosarazásával a revíziós eredményeket tette volna kockára, a csatlakozással pedig elveszítette volna Nagy-Britannia jóindulatát. London Teleki tudtára adta, hogy *„a Jugoszlávia elleni háború esetén Magyarország brit hadüzenettel számolhat”,* s álláspontját a miniszterelnök alkudozási kísérletei ellenére is fenntartotta. Teleki Pál választásra kényszerült, ő pedig nem bírta el a felelősség súlyát, és 1941. április 3-án az öngyilkosságba menekült.

Teleki halála után Bárdossy László[500] került a kormány élére, aki a támadás mellett foglalt állást. A tényleges döntést az államfő hozta meg 1941. április 1-jén a Legfelső Honvédelmi Tanács[501] ülésén. A Magyar Királyi Honvédség április 3-án megkezdte a részleges mozgósí-

---

[496] Dr. Aleksandar Cincar-Marković (1889 - 1947) volt a jugoszláv diplomata. A Jugoszláv Királyság külügyminisztere 1939. február 5-től -1941. március 27-ig.

[497] Az I. Sándor jugoszláv király elleni sikeres merénylet után, 11 évesen lett Jugoszlávia királya. II. Péter (más néven: Peter II Karađorđević (Belgrád, 1923. szeptember 6. – Denver, 1970. november 3.). Mivel kiskorú volt, ezért ekkor a tényleges hatalmat Pál (Pavle Karađorđević) nagybátyja, a jugoszláv államtanács és a szerb ortodox egyház által kijelölt régens gyakorolta. Pál régens herceg németbarát politikát folytatott, és 1941-ben aláírta a háromhatalmi egyezményt. Ekkor Dušan Simović tábornok vezetésével, angolbarát katonai vezetők egy csoportja, puccsot hajtott végre, amely lényege az volt, hogy a régenst elmozdították, s II. Péter királyt 17 évesen nagykorúvá nyilvánították.

[498] Dušan Simović (Kragujevac, 1882. október 28. – Belgrád, 1962. augusztus 26.) szerb nemzetiségű tábornok, a jugoszláv légierő, később a hadsereg főparancsnoka, hadügyminiszter, politikus, miniszterelnök.

[499] Sztójay Döme (születési nevén Dimitrije Sztojakovich, Versec, 1883. január 5. – Budapest, Lipótváros, 1946. augusztus 22.) szerb származású magyar politikus, diplomata, altábornagy, rövid ideig miniszterelnök és külügyminiszter. 1946-ban a népbíróság, mint háborús bűnöst halálra ítélte, és 1946. augusztus 22-én kivégezték.

[500] Dr. bárdosi Bárdossy László (Szombathely, 1890. december 10. – Budapest, 1946. január 10.[1]) diplomata, politikus, magyar miniszterelnök. A háború után felállított népbíróság Imrédy Bélával együtt tartotta perét. Kötél általi halálra ítélték, az ítéletet a Nemzeti Főtanács kegyelemből golyó általi halálra módosította. Az ítéletet 1946. január 10-én végrehajtották a Markó utcai fegyház (ma: Fővárosi Büntetés-végrehajtási Intézet) udvarán.

[501] 1939: 2.tc A honvédelemről / Legfelső Honvédelmi Tanács… *A honvédelmi érdekek mind békében, mind háborúban való minél hathatósabb kielégítésének és az e végből szükséges intézkedések összhangjának biztosítá-*

tást. A Bárdossy-kormány sem törekedett azonban felesleges áldozatvállalásra, éppen ezért a vezérkar úgy próbálta időzíteni a magyar bevonulást, hogy a jugoszláv erőkkel már ne kelljen harcba bocsátkoznia, viszont érvényesíthesse revíziós igényeit szomszédjával szemben. A várakozásban az a taktikai szándék is szerepet játszott, hogy Jugoszlávia széthullása után Budapest az örök barátsági szerződést hatálytalannak nyilváníthatta, ez az álságos érvelés pedig korántsem volt egyedülálló.

„A 3. hadsereg Szabadkától nyugatra jól összefogott súllyal törje át az erődvonalakat, nyugatról kerítse be és semmisítse meg a jugoszláv erőket. A gyorsan mozgó csapatokkal lehetőleg a Ferenc-csatornától délre előretörni, mielőbb elérni a Duna vonalát és birtokba venni az átjárókat. A 11. dandár a hadsereg jobb szárnyán támad azzal a feladattal, hogy a baranyai háromszöget birtokba vegye. A bezdáni csatornatorkolat zsilipje gyorsan elfoglalandó; a vállalkozás esetleg még a hadsereg megindulása előtt végrehajtandó.”[502]

Bácska, 1941.
A 103. számú páncélvonat fedezi és helyreállítja a megrongált vasútvonalat[503]

A Magyar Királyi Honvédség április 12-ére időzítette az offenzíva megindítását, a jugoszláv légierő és a Magyarországra támadó határőr egységek ellen azonban már április 6-a után harcra kényszerült. Ezen a napon a Wehrmacht megindult Jugoszlávia ellen, április 10-én pedig az usztasák kikiáltották Horvátország függetlenségét. Ekkorra már teljesültek azok a feltételek, melyeket még Teleki Pál szabott meg a beavatkozással kapcsolatban, így a hadműveletek megindítását a tervezettnél egy nappal korábbra, április 11-ére helyezték. Ebben az is szerepet játszott, hogy április 10-én a Wehrmacht már Belgrádnál harcolt; Werth Henrik,[504] a Honvéd Vezérkar főnöke attól tartott, hogy a háború még a Magyar Királyi Honvédség beavatkozása előtt véget ér, a revíziós remények pedig szertefoszlanak.

---

sa céljából Legfelső Honvédelmi Tanács (az alábbiakban Tanács) szerveztetik… A Tanács üléseit - amennyiben azokon az államfő maga elnökölni nem kíván - az elnök vezeti… A Tanács elnöke a miniszterelnök, tagjai a miniszterek, továbbá a honvédség főparancsnoka és a vezérkar főnöke...)

[502] Részlet a Honvéd Vezérkar főnöke április 9-i hadműveleti intézkedéséből

[503] Lovas Gyula

[504] Werth Henrik (Rezsőháza, 1881. december 26. – ?, Szovjetunió, 1952. május 28.) német származású magyar katonatiszt, a Magyar Királyi Honvédség vezérkari főnöke. Végigharcolta az I. világháborút, a Tanácsköztársaság idején a Vörös Hadsereg 7. hadosztályparancsnoka. Csapatszolgálatot és vezérkari pozíciókat is ellátott, tanított a Hadiakadémián, melynek 1926-tól parancsnoka is volt. 1931-től vegyesdandár parancsnok. 1936-ban nyugállományba helyezik, de 1938 szeptemberében reaktiválják, ő lesz a Honvéd Vezérkar főnöke. E minőségében szeretné elérni a hadsereg jelentősebb politikai tényezővé válását, valamint szorgalmazza a németekkel való szoros együttműködést. 1941-ben ő volt az egyik legnagyobb szószólója Magyarország hadba lépésének az oroszok ellen, eddigre ugyanis alaposan megszédítették a német győzelmek.

Ennek eredményeként a magyar királyi 3. honvéd hadsereg – alárendeltségében a Miklós Béla vezette gyorshadtesttel – április 11-én átlépte a trianoni határt, és négy nap alatt végrehajtotta a Délvidék, a Baranya-háromszög és a Muravidék *„felszabadítását”*.

Mivel Budapest sokáig halogatta a döntést, a 9 napra ütemezett mozgósítási terv már önmagában is teljesíthetetlen feladatot rótt a vezérkarra – jól mutatja ezt, hogy a meghatározott létszám 75%-át sikerült csak hadrendbe állítani –, Werth Henrik módosítása pedig még kevesebb időt hagyott a felkészülésre. A magyar erők természetesen így is többszörös túlerőben indultak meg a felbomlóban lévő jugoszláv haderő ellen, ráadásul a Wehrmacht előrenyomulása miatt a délvidéki ellenséges csapatok is visszavonultak a támadók elől.

A hadi helyzetet jól mutatja, hogy a 3. hadsereg már a kiürítés közben támadta meg a bácskai erődsávot, a következő napokban pedig elsősorban a partizán[505] és csetnik[506] milícia, illetve helyenként a szerb civil lakosság tanúsított ellenállást a Magyar Királyi Honvédség alakulataival szemben, melyek – a fent idézett hadműveleti terv szerint haladva – április 15-ig elérték a Duna déli szakaszát. A hadműveletek négy napja alatt a magyar hadsereg hivatalosan összesen 467 főt veszített halottakban és sebesültekben. Feladatának egyszerűségét jól mutatja, hogy a gyorshadtestet már április 15-én átcsoportosították a Délvidékről – Miklós Béla[507] alakulatai később az eszéki híd biztosítását kapták feladatul –, április 21-én pedig megkezdődött a hadműveletekben részt vett csapatok nagy részének kivonása. A visszacsatolt területek 1941 őszéig maradtak katonai közigazgatás alatt.[508]

„… 1941 nagyszombatján parancsot kaptam, hogy készüljek fel, mert kirendeltek a Délvidékre. Gara Árpád kollégával együtt a 378-as motorkocsival vezényeltek erre a feladatra, tehát kettőnket egy motorkocsira. Tájékoztattak, hogy együtt megyünk a 379-es motorkocsival, azon, Jenei Jóska és Sándor Imre lesznek a motorvezetők. Szeged Rókuson kellett jelentkeznünk. Felkészültünk. üzemanyagot kaptunk, tele tartályt, meg még egy hordó gázolajat tartalékként. Ezt betették a paklifülkébe…

…Rókusra megérkezve, vártunk a további parancsra. Hamar rendelkeztek is, hogy vasúti felépítményi anyaggal rakott kocsit veszünk fel a motorkocsik elé, s egy ugyanilyen kocsit a vo-

[505] Jugoszlávia vonatkozásában a partizán kifejezés egyértelműen a kommunista, titóista ellenállási mozgalomra érthető.

[506] A csetnik szónak több jelentése is van, de legtöbbször a szerbekhez köthető irreguláris katonai alakulat tagját jelöli. A német megszállás után a polgári emigráns kormányt támogató, angolbarát, de 1942-től a megszállókkal is megegyezést kereső, a kommunisták ellen is harcoló, Draža Mihailović egységeinek a neve. 1944-től a brit támogatást fokozatosan elvesztették, azt a kommunista partizánok kapták meg. A kommunista Népi Felszabadító Hadsereg az 1944-45-ös hadjáratban szervezetüket szétverte, 1946-ban Mihailovićot kivégezték.

[507] Vitéz lófő dálnoki Miklós Béla (Budapest, 1890. június 11. – Budapest, 1948. november 21.[1]) magyar katonatiszt, politikus, miniszterelnök. 1940-től, mint az I. gyorshadtest parancsnoka részt vett Jugoszlávia és a Szovjetunió elleni hadjáratokban. 1941. november elsejétől altábornaggyá, és 1942-ben a kolozsvári hadtest parancsnokává nevezték ki. 1942. október végétől Horthy Miklós Katonai Irodájának főnöke, főhadsegéd, 1943-ban vezérezredessé léptették elő, 1944. augusztus 1-jén vette át az Északkeleti Kárpátokban állomásozó 1. magyar hadsereg vezetését. Dálnoki Miklós Béla a hungarista hatalomátvétel után átállt a szovjet csapatokhoz. Egységeit hadiparancsban utasította a szovjetekkel való ellenségeskedés azonnali beszüntetésére, és a németekkel való szembefordulásra. Miklós Béla felhívásának engedelmeskedve az 1. magyar hadsereg állományából a hadseregnek csak töredéke állt át a szovjetekhez, mintegy húszezer tiszt és katona adta meg magát és állt át a Vörös Hadsereg oldalára. A debreceni Ideiglenes Nemzeti Kormány 1944. december 22-én Magyarország miniszterelnökévé választotta Dálnoki Miklós Bélát.

[508] A leírás Tarján M Tamás cikke alapján készült (Rubicon) www.rubicon.hu

nat végére is. Ezeket azzal a céllal adták a vonathoz, hogy esetleg a pályába épített aknák azok alatt robbanjanak, s ne a motorkocsik alatt. Aztán kiálltunk az állomás fővágányára, menetirányban Szabadka felé. Megjöttek hozzánk a kivezényelt pályamunkások is egy pályamesterrel, meg egy tizedes három közkatonával. Az egyik katonának annyira vacogott a foga, hogy csak úgy járt a rohamsisak a fején. Szegény nagyon félt. Indítottak. Ismertem már a vonalat Horgosig, jártam arra már korábban is…"[509]

A következzen egy igazi különlegesség. A német csapatok Jugoszlávia elleni hadjáratában készült a fénykép és rajta a német 23. páncélvonat, amint gyalogsággal együtt harcol. A páncélvonatban, a valamikori, első világháborús, II. páncélvonatunk lövegkocsija!!!

Ezt a vonatot a csehek *einstandolták* el 1918-ban, még a zavaros időszakban, tőlünk. Tőlük meg a németek, ami akkor már *„Libuse"*[510] néven csehszlovák páncélvonat volt.

A valamikori II. páncélvonatunk lövegkocsija a 23. német páncélvonatba sorolva, 1941, Jugoszlávia

Ezek után szenteljünk még néhány gondolatot a páncélvonatok kiszolgálásával és személyzetével kapcsolatosan tényeknek, ezekben az időkben.

A páncélvonatok kiszolgálásra úgynevezett *„lakószerelvény"* volt rendszeresítve. Ennek részeit a következő egységek képezték:

✓	Mozdony		
	(általában 326, 335. sorozat, de volt rá példa, hogy 328. sorozat)		1 db
✓	Tiszti lakókocsi	„B" kocsi	1 db
✓	Legénységi kocsi	„G" kocsi (10 fő/kocsi)	6 db
✓	Irodakocsi	„G" kocsi (szolgálatvezető és számvivő lakása is)	1 db
✓	Műhelykocsi	„G" kocsi (fegyvermester lakása is)	1 db
✓	Lőszerkocsi	„G"	2 db
✓	Raktárkocsi	„G"	1 db
✓	Gazdaságikocsi	„G"	1 db
✓	Konyhakocsi	„G"	1 db

[509] Csonka János, az emlékezés időpontjában mozdonyvezető, később MÁV Szegedi Igazgatóság ny. vontatási oktatási előadója

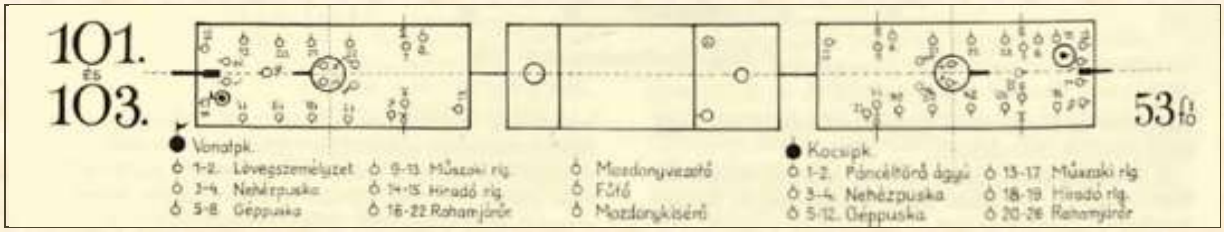
[510] Libuše hercegnő valószínűleg csupán legendabéli személyiség. A Libuše-legendák amelyek közül a legismertebb és legnépszerűbb változat ki más, mint a cseh nemzettudat, önbecsülés újjáéledésében komoly szerepet játszó Alois Jirások nevéhez fűződik. Az ő interpretációjában vált népszerűvé, közismertté, a cseh kisiskolások irodalmi hősnőjévé a hercegnő alakja.

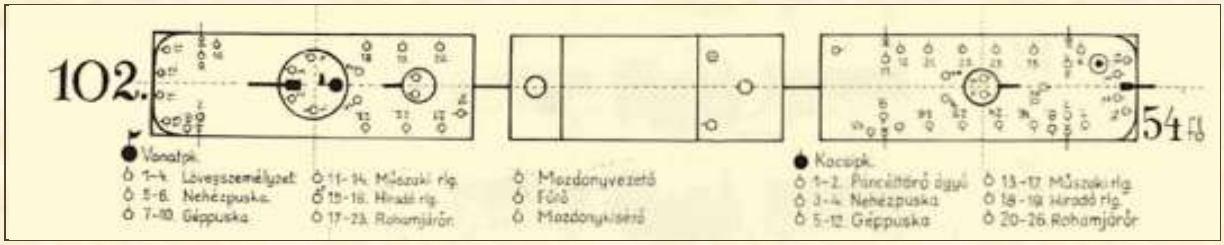
✓ Előfutókocsi	„J” (harcszerelvényhez)	2 db

A legénységgel kapcsolatosan (a harcoló állományon kívüliek a lakószerelvényen tartózkodtak)

✓ Vonatparancsnok tiszt	1 fő
✓ Szolgálatvezető tiszthelyettes	1 fő
✓ Egészségügyi tiszthelyettes	1 fő
✓ Fegyvermester tiszthelyettes	1 fő
✓ Számvivő	2 fő
✓ Küldönc	4 fő
✓ Írnok	1 fő
✓ Szakács	1 fő
✓ Motorkerékpár vezető	1 fő
✓ Vonatkísérő őrszemélyzet	12 fő
✓ Mozdonyvezető	1 fő
✓ Fűtő	1 fő

1938-1941 között a páncélvonatok ütközetállományait mutatják a következő ábrák.





102. számú páncélvonat, Lajosmizse állomáson. Hadgyakorlat[511]

A 104. számú páncélvonat

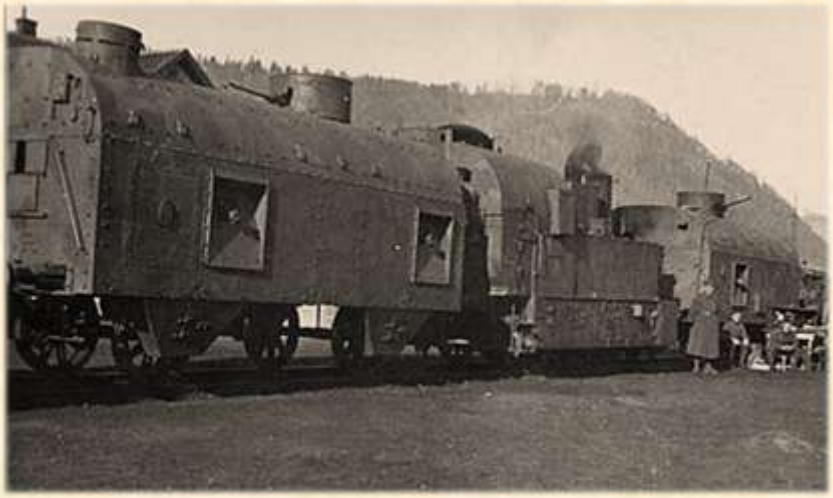
A páncélvonatok és hadszíntereik 1941-ig.

1938 utáni számozás	Jelleg	Fegyverzet	Hadszínterek
101.	L+G – M – L+G	1 x 80 mm, 18M. tábori ágyú, 1 x 37 mm pct. ágyú, 6 x 31M8.. géppuska, 2 x 36 M. 20 nehézpuska	1938 ősz, Felvidék, Sajószentkirály Bánréve – Dobsina vasút), 1939 tavasz, Kárpátalja, 1940 nyara Erdély, 1941 tavasz Jugoszlávia
102.	L+G – M – L+G	1 x 80 mm, 18M. tábori ágyú, 1 x 37 mm pct. ágyú, 6 x 31M8.. géppuska, 2 x 36 M. 20 nehézpuska	1938 ősz, Felvidék, 1939 tavasz, Kárpátalja, 1940 nyara Erdély, 1941 tavasz Jugoszlávia
103.	L+G – M – L+G	1 x 80 mm, 18M. tábori ágyú, 1 x 37 mm pct. ágyú,	1939 tavasz, Kárpátalja, 1940 nyara Erdély, 1941 tavasz Jugoszlávia

[511] Lovas Gyula

		6 x 31M8.. géppuska, 2 x 36 M. 20 nehézpuska	
104.	L+G (Önjáró)	1 x 80 mm, 22M. tábori ágyú, 1 x 36 M. 20 nehézpuska, 2 x 36 M. Solothurn golyó-szóró, 4 x 31M8. géppuska,	1939 tavasz, Kárpátalja, 1940 nyara Erdély, 1941 tavasz Jugoszlávia)

A 101. páncélvonat úton.
Az ellátószerelvény mozdonya van üzemben[512]



A 101. páncélvonat[513]

512 www.roncskutatás.hu
513 ingur.com

A 101. páncélvonat, a m.kir. légierő katonáival[514]

A 102. páncélvonat[515]

A 102. páncélvonat és néhány katonája[516]

Egy megjegyzés a visszatért országrészekhez! A trianoni döntés után hazánk azzal szembesült, hogy az elcsatolt országrészekről tömegesen jöttek a maradék magyar területre a lakosok, akik nem akarták vállalni az idegen uralmat. Közülük rengetegen voltak a korábbi MÁV alkalmazottak és családtagjaik.

[514] ingur.com
[515] zenmeme.com
[516] zenmeme.com

A bécsi döntések és a területek egy részének visszatérte után azonban az ottani vasutakat üzemeltetni kellett. Most ez megismétlődött, de visszafelé. Nagyon sok vasutast kellett e területekre vezényelni Magyarországról, hogy a közlekedést biztosítani lehessen. Nekik aztán 1944-ben ismét menekülniük kellett.

Ami ezután következett, az már a szovjetek elleni háború volt.

Háború a Szovjetunió ellen

Keleti hadszíntér

1941. június 22-én kezdetét vette a Barbarossa-tervben rögzített, a Szovjetunió elleni német offenzíva. Olaszország és Románia még aznap hadat üzent, s a román csapatok aznap, az olaszok később bekapcsolódtak a támadásba. Szlovákia 23-án, Finnország és Horvátország 25-én üzent hadat és küldött csapatokat. A román és finn erők számottevőek voltak, a többi országé jelképes. A tétlenségre ítélt magyar kormány 23-án megszakította diplomáciai viszonyát a szovjet állammal, ezzel kívánt gesztust tenni Németországnak. A Honvédség lezárta a magyar–szovjet határt.

A Kassa ellen végrehajtott – részleteiben máig fel nem derített – bombatámadás teremtette meg az alkalmat Magyarország hadba lépésére. 1941. június 26-án 13^{06} és 13^{08} között eltelt két percben, egy hitelesen még nem igazolt típusú és nemzeti hovatartozású, három bombázógépből álló repülőraj DK–ÉNy-i irányú repülés közben, alacsony magasságból sorozatvetéssel 29 bombát oldott ki a város felett. A légitámadás jelentős személyi (32 halott, 82 sebesült) és anyagi (24 lakóházban, a Postapalotában, 2 laktanyában, s az út- és közműhálózatban 3 millió pengő értékre becsült) veszteséget okozott. Hasonló megtorló jellegű bombatámadásokat június 22-ét követően szovjet repülőgépek hajtottak végre, melyek elsősorban román és szlovák városokat támadtak. A nap folyamán nemcsak Kassa felett jelentek meg ellenséges repülőgépek, hanem három szovjet vadászgép 12^{10} órakor Rahónál támadást intézett a Kőrösmező–Budapest között közlekedő gyorsvonat ellen.

A magyar politikai és katonai vezetés olyan információkat kapott, melyek szerint a bombatámadásokat szovjet gépek hajtották végre, ám a diplomáciai kapcsolat megszűnte miatt kérdést nem intézhetett a szovjet kormányhoz. A döntést ezek után Horthy kormányzónak kellett meghoznia, aki a bombatámadás hírén felháborodva, s annak szovjet irányultságáról hamar meggyőzetve, az 1920. évi XVII. tc. 2. §. 2. bekezdésében biztosított jogával élve a felelős kormány és az országgyűlés utólagos hozzájárulásának kikérése mellett elrendelte a honvédségnek a határon túl történő harcba vetését és a hadiállapot beálltának kimondását. A kormány az államfői döntést még aznap délután jóváhagyta, s Bartha Károly[517] honvédelmi miniszter a honvédség részleges mozgósítását (a gyorshadtestét) kérte. Ezt követően 1941. június 27-én az Országgyűlés alsóházában a miniszterelnök bejelentette, hogy az országot ért, nem provokált támadás következtében a hadiállapotot Szovjetunió és Magyarország között beállottnak tekinti. A parlamentben a bejelentést tapssal és lelkesedéssel fogadták, s a magyar királyi Honvédség csapatai rövidesen megindultak a Szovjetunió ellen.

[517] Vitéz dálnokfalvi Bartha Károly (Budapest, 1884. június 18. – Linz, 1964. november 22.) magyar katona, honvédelmi miniszter. Mandátuma idején történtek a Bécsi döntések, a Bácska és a Muravidék megszállása, valamint Kassa bombázása, amiért 1941. június 26-án Magyarország belépett a második világháborúba. Szintén mandátuma idején történt a délvidéki razzia, melynek során az általa és Szombathelyi Ferenc vezérkari főnök által kirendelt Feketehalmy-Czeydner Ferenc által irányított honvédi és csendőri alakulatok - jelentősen túllépve hatáskörüket lemészároltak több mint 3000 bácskai - főként szerb - polgári lakost. 1942. szeptember 24-én Horthy kormányzó lemondatta. Ennek kiváltó oka a túlzott és a Kállay-kormány irányvonalával össze nem egyeztethető németbarátsága, a németek által igényelt biztosító hadosztályok kiküldésének túlontúl készséges támogatása, a miniszterelnök bizalmas tájékoztatásának a német követtel való közlése és a magyar hadiipari tevékenység német ellenőrzése körüli vitában a kormány kompromittálása volt. Bartha Károlyt ezt követően nyugdíjazták.

A Honvédség jelképesnek induló, majd komoly hadműveletekbe is torkolló részvétele a Wehrmacht Szovjetunió elleni hadjáratában 1941. június 27-én vette kezdetét. A Kassa elleni bombatámadás megtorlásaként a magyar légierő gépei határ menti szovjet városokat támadtak, s a magyar hadvezetés megkezdte a Kárpátalján diszlokáló, június 26-án mozgósított, már korábban készültségbe helyezett szárazföldi csapatainak felkészítését. A visszacsapásra kijelölt harccsoport *„Kárpát-csoport”* néven, 40 ezer fővel, Szombathelyi Ferenc[518] altábornagynak, a kassai VIII. hadtest parancsnokának vezetése alatt július 1-jén alakult meg. Kötelékébe tartozott az 1. hegyi- és a 8. határvadászdandár, s a gyorshadtest 1. és 2. gépkocsizó dandára, illetve 1. lovas dandára.

A hadtest a 17. német hadsereg kötelékében Izjum irányában előretörve, egészen a Donyecig jutott el. A folyót elérve az alaposan leharcolt seregtest számára véget értek a szovjetunióbeli hadműveletek. A német és magyar katonai vezetés megállapodás értelmében a csapatok felváltása november 6-án, hazaszállítása pedig november 24-én vette kezdetét. A gyalogmenetben érkezők december első felében, a vasúton szállítottak december végén, január elején kerültek haza.

A hadműveletek négy hónapja alatt a gyorshadtest 2 000 km mélyen nyomult be a Szovjetunió déli területére. A harcok során 3 730 főnyi veszteséget – hősi halott, eltűnt, megsebesült – szenvedett és további 830 fő pedig súlyos betegen ért haza. A harccselekmények során, de legfőképpen a mostoha út – és időjárási viszonyok közepette végrehajtott gyorsított menetek alatt jelentős anyagi veszteségek érték. Kis harckocsijai 100%-ban, könnyű harckocsijai 80%-ban semmisültek meg. Elvesztett 30 db repülőgépet, 28 db különféle tüzérségi löveget és összesen 1 200 db páncélozott és egyéb gépjárművet.

A gyorshadtest létszáma és felszereltsége miatt nem lehetett döntő hatással a hadműveletek alakulására. Csapatai – kiképzési hiányosságaik, haditapasztalatokban való járatlanságuk, valamint szervezési és felszereltségbeli fogyatékosságaik ellenére teljesítették a részükre kitűzött részfeladatokat.

A németek nyomásra ez után megszálló feladatokra küldött hazánk csapatokat a Szovjetunió területére. A keleti hadszíntér katasztrofális vasúti szállítási helyzetére való tekintettel 1941. október elején csak a 121. és a 124. gyalogdandár került ki Ukrajnába. A német hadsereg előrenyomulása, illetve utánpótlási körzetének keleti irányú további kiterjedése miatt azonban rövidesen szükségessé vált a 105. és a 108. gyalogdandár kiszállítása is. Ezen utóbbiakat a Dnyepertől keletre, az előbbieket pedig e folyótól nyugatra alkalmazta a német hadvezetés. 1941. november 12-én – német követelésre – a magyar politikai és katonai vezetés két újabb dandárt, a 102.-et és a 111.-et bocsátotta rendelkezésre a megnövekedett utánpótlási körzetek biztosítása céljából. December közepéig a 102. gyalogdandár teljes egészében, a 111. pedig csak kis, így szétosztásra került részével, érkezett ki a megszállt ukrajnai területre.

[518] Vitéz Szombathelyi Ferenc (1934-ig Knausz Ferenc, egyes források szerint Knauz Ferenc, Győr, 1887. május 17. – Pétervárad, 1946. november 4.) magyar katonatiszt, vezérezredes, a Honvéd Vezérkar főnöke (HVKF). Honvédkari vezetősége alatt, Délvidék magyar megszállása alatt történt újvidéki vérengzés miatt a népbíróság 1946-ban életfogytiglani börtönbüntetésre ítélte, ennek ellenére kiadták Jugoszláviának, ahol háborús bűnösként megkínozták, majd a pétervárad erőd falánál agyonlőtték. A Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bírósága 1994. március 16-án bűncselekmény hiányában hatályon kívül helyezte az ellene hozott népbírósági ítéletet.

A Moszkvánál december 5-én megindított szovjet ellentámadás azonban gátat vetett a további német terjeszkedésnek. A német hadvezetés hiába kísérelte meg a szovjet főváros előtt küzdő hadseregeinek megerősítését, a szovjet előrenyomulást csak 200 km-rel nyugatabbra tudták felfogni a következő év elején. A vasútvonalak kapacitását eközben annyira kimerítette a német csapat- és anyag-utánszállítás, hogy a további magyar alakulatok kiszállítását leállították.

Az öt magyar megszálló seregtest felett az 1941. október 6-án Vinnyica, majd Kijev székhelylyel megalakult *"Magyar Megszálló Csoport Parancsnokság"* vette át a közvetlen parancsnokságot. A gyalogdandárokon kívül 1942-ben még a II. és VII. kerékpáros-, illetve a II. és III. utászzászlóalj, a 102. vasútépítő zászlóalj és néhány tábori tüzér- és légvédelmi tüzérüteg tartozott a hozzávetőlegesen 40 ezer fős magyar megszálló csoport kötelékébe.

A csapataink ekkor szembesültek a kinti, szinte lehetetlen helyzettel. Gyatra és ritka vasúthálózat, amelyet a partizán-mozgalom miatt egyre nehezebb volt, biztosítani. Hihetetlenül gyenge közutak, amelyek jelentős része földút, így azok minden évszakban különösen próbára tették a járműveket. A településhálózat gyér, a távolságok nagyok. Nyáron por és víztelenség, tavasszal, ősszel, mérhetetlen sár, télen elviselhetetlen hideg és hó.

1942-től, Magyarország jelképesnek induló második világháború katonai részvétele, nagyobb méreteket kezdett ölteni. A Szovjetunió elleni német hadjáratba való súlyosabb arányú bekapcsolódása már Hitler határozott követelésére történt. A Barbarossa-terv meghiúsulása, valamint az 1941–42-es téli szovjet ellentámadás során elszenvedett pótolhatatlan személyi és anyagi veszteségek arra kényszerítették a német hadvezetést, hogy az 1942-re tervezett hadműveletekben nagyobb arányban vegye igénybe szövetséges hadseregeinek erejét.

Az 1942. január 22-én született, s írásba nem foglalt döntés értelmében, a magyar hadvezetésnek kilenc gyalogdandárt, egy páncélos dandárt és egy repülőköteléket kellett a 2. hadseregparancsnokság alárendeltségében kivezényelni a keleti hadszíntérre. A gyalogdandárok 1942. február 17-én általánosan a könnyű hadosztály elnevezést vették fel.

A 2. hadseregnek a hadműveleti területre elsőként kiérkező hányada, a III. hadteste, a német Weichs-seregtestcsoport kötelékében, 1942. június 28-tól vett részt a támadó hadműveletekben.

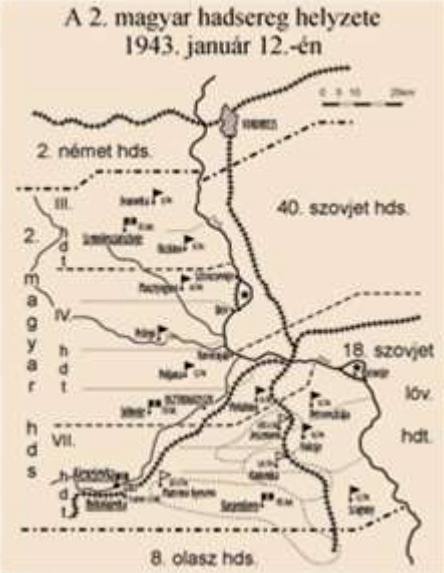
Az 1942 júliusában tovább folytatódó német hadműveletek a szovjet–német arcvonal legdélebbi szakaszára összpontosultak. A német hadvezetés a hadműveletek nagyarányú kiterjedése miatt július 9-én A és B Hadseregcsoportot hozott létre. A 2. magyar hadsereg a 2., 6. tábori, illetve 4. páncélos német, a 8. olasz, valamint a 3. és 4. román hadseregekkel együtt a von Bock, majd Weichs vezérezredesek által irányított B Hadseregcsoport alárendeltségébe került. Ezen hadseregcsoport északon elhelyezkedő hadseregeire – köztük a magyarra is – az a feladat hárult, hogy biztosítsák a Sztálingrád és a kaukázusi olajmezők felé irányuló hadműveletek sikerét.

A hosszú gyalog menetektől és a kezdeti harcoktól kimerült magyar alakulatokat a német gyorscsapatok felváltása után azonnal védelmi állásba rendelték a Don folyó mentén. A 2. hadsereg 200 km szélességben meghatározott védelmi vonalát mindössze 18 gyalogezrede szállhatta meg, ennél fogva a védelem mélységben történő kiépítésére és megfelelő tartalékok

képzésére egyáltalán nem volt lehetőség. E cérnavékony védelmi vonalat csupán a harcos létszám, hozzávetőleg. 80–90 ezer ember tartotta.

A magyar alakulatok megerősítésére, a vasútvonalak biztosítására a fővezérség a páncélvonatokat is alkalmazta.

A Don mögé visszavonuló és a magyar hadsereg gyengéit hamar kitapasztaló szovjet csapatok 1942 augusztusától erőteljes támadásokat indítottak, hogy a folyó nyugati partján hídfőállásokat foglaljanak el. Ezen eredményes támadásaik középpontjába főleg az Uriv és Sztorozsevoje által határolt Don-szeglet, Scsucsje, Korotojak és Kosztyenki települések környéke került. Céljuk egy esetleges nagyobb szabású hadművelet kiinduló bázisainak megteremtése, illetve a közeli voronyezs–davidovkai vasútvonal[519] oltalma volt.



A doni hídfőcsatákat követően a 2. hadsereg csapatai az elért vonalban védelemre rendezkedtek be. 1942 őszén – a tavasszal kivonulthoz képest – egy személyi állományában, fegyverzetében megfogyatkozott, súlyos ellátási és utánpótlási gondokkal küzdő magyar hadsereg várta sorsának beteljesedését. Hazahozatalának, illetve kezdetben remélt gyors felváltásának lehetősége – a hadsereg védelmi feladatainak ellátása, valamint a várható német ellenkezés és újabb követelés miatt – a magyar politikai és katonai vezetésben fel sem merült. A magyar politikai és katonai vezetésnek, bár ismerte a 2. hadsereg ezernyi problémáját, nem volt távlati terve a kialakult helyzet megoldására.

Magyar páncélvonat, Sztarij Oszkol, 1942. Ez korábban a szovjet OB-3[520] páncélvonat volt.[521]

Német részről várta a segítséget, s csak a csapatok minimális mértékű fegyverzeti és

[519] Don mentén futó fővonal, a későbbi felsorolásban az első. (Ezek a vonalak nagyjából észak-déli irányúak, Moszkva – Voronyezs – Novo Cserkasz – Baku, Moszkva – Tula – Orjol – Kurszk – Harkov – Szevasztopol, Moszkva – Novomoszkovszk – Jelec – Sztaroszkol – Luganszk. Egymástól ezek a vasutak 70 – 100 km távolságban futnak. E fővonalakon nagyjából kelet-nyugati irányban, 60 – 100 km-enként összekötő vonalak vannak a jelentősebb városok között. Az 1942. évben az első említett vonal északi része szovjet kézen volt, a Liskitől délre eső része volt német. A két másik vonal német területre esett.)

[520] Az OB-3 típusú páncélvonatokat a szovjetek 1942-ben kezdték építeni. Az első két példányt a permi vasúti főműhely készítette. "Alexander Nyevszkij" és"Alexander Szuvorov"néven álltak szolgálatba. Később több vonat is épült e típusból, különféle modofikációban.

[521] Vatera.hu

felszerelésbeli kiegészítésére, illetve a személyi állomány fokozatos felváltására hajlott. 1942 novemberében 35–36 ezer ember került ki az arcvonal mögé a harcoló állomány egy részének felváltására.

„…Csak egy évig dolgoztam a Földművelési Minisztériumban, majd folytattam és befejeztem az egyetemi tanulmányaimat, 1940-ben doktoráltam. Előzőleg, mivel kitört a háború behívtak katonának, a magam választott egységhez, az 1-ső felderítő zlj. páncélvonat dához vonultam be. Itt két évet töltettem, a nehéz újonc katona keservein keresztül a második évig, amikor már, mint hadapród őrmesterként sokkal jobb körülmények között, már majdnem tiszti beosztásban szolgáltam. A keleti frontra is kijutottunk a páncélvonattal, de csak Kolomeáig, onnan visszarendeltek bennünket Pestre, a vonat laktanyába. Közben olvastam, a Honvédségi Közlönyben, hogy lehet pályázni a m.kir. Csendőrséghez…”[522]

Magyar páncélvonat, OB-3[523]

„…Baján voltunk a laktanyában körülbelül úgy május derekáig. Akkor felvittek bennünket Győrbe, Győrszabadhegyen kellett tüzelőállást foglalnunk. Mint gépkocsivezető, én ugye a parancsnoki szakaszba tartoztam, mi pedig a Szent Imre herceg úti iskolában lettünk elszállásolva. Hát ott volt egy-két repülő berepülés, de olyan volt, hogy ott lőni egyet se lőttünk. Ott voltam én júliusig. Júliusba újra beosztottak a frontra. De akkor az úgynevezett 15. önálló légvédelmi gépágyús üteghez kellett a frontra kimennem. Mégpedig nem is a nagyfrontra, hanem a Br'anski erdőbe…[524]

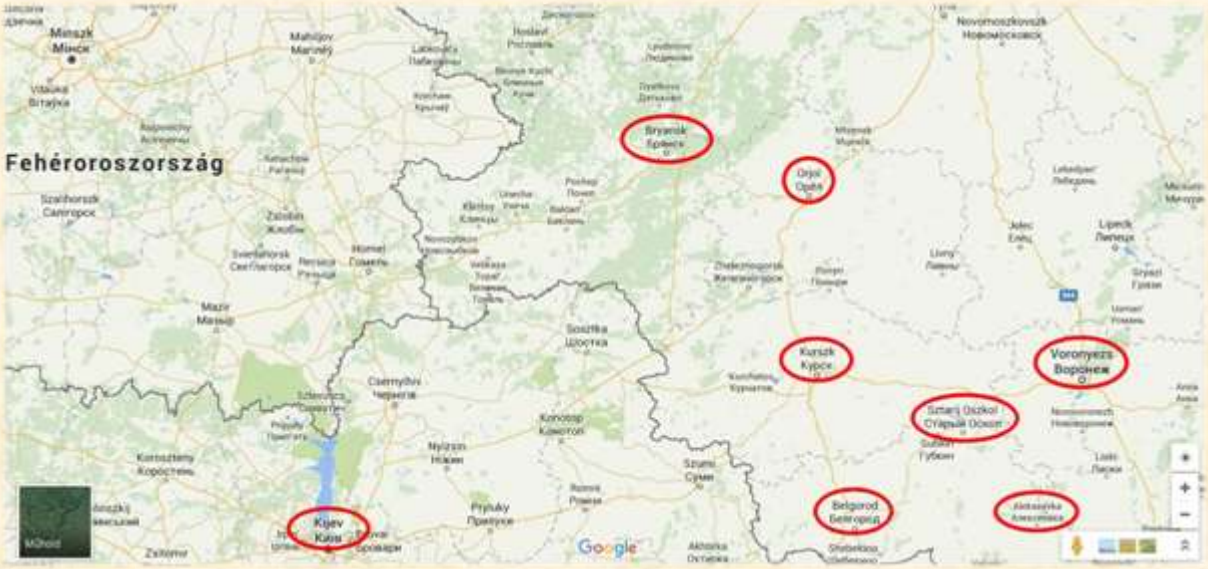
…Tehát akkor nem a közvetlen oroszoknak nevezett katonákkal kerültem szembe, hanem a nagyon híres, előttünk hírhedt partizánokkal. Hát azt tudja mindenki, vagy ha megnézi a térképet, azon rajta van, hogy ez a Br'anski erdő, azt mondják – hát én körbe nem jártam – akkora, mint nagy Magyarország volt. És oda személyi váltásként, akinek letelt a tizenkét hónap frontszolgálata, azt hazahozták, és huszanként váltották őket…

…Kiértünk a kurszki L'govba,[525] *az önálló gépágyús ütegnek volt egy páncélvonata. Hát a páncélvonat olyan volt, hogy két 424-es mozdony*[526] *körül volt páncéllemezekkel rakva,*

---

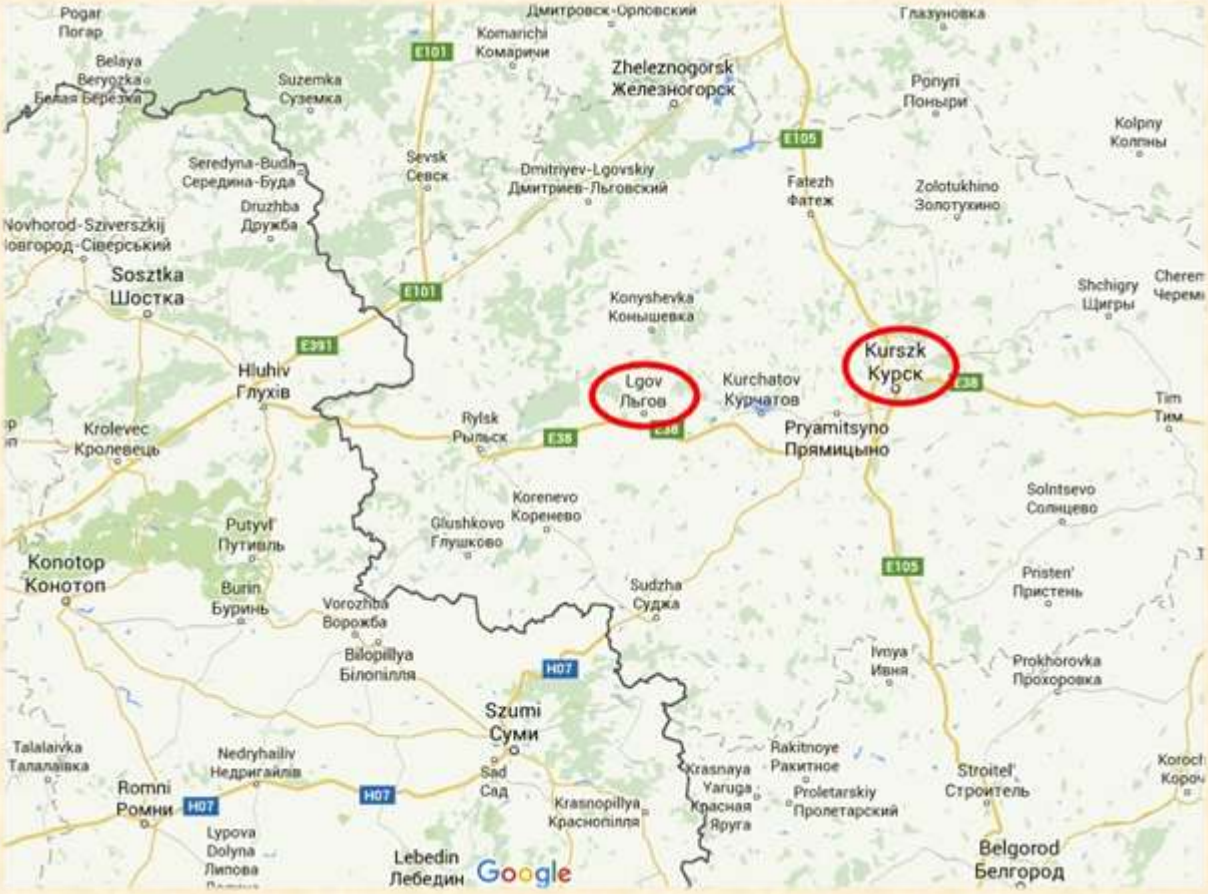
[522] Dr. André László csendőr százados, tb. csendőr őrnagy: Egy volt m.kir. csendőrtiszt naplója
[523] forum.index.hu
[524] Brjanszki terület. A terület a tajga déli határán fekszik, csupán a délkeleti széleken megy át az erdős sztyepp övezetbe. Az összterület több mint 25%-a, összesen mintegy 1 millió hektár erdővel borított vidék; a brjanszki erdő a központi, erősen iparosodott körzetekben messze földön híres.
[525] Lgov város a Kurszki területen, a Szejm folyó mellett.
[526] Nincs jogom kétségbe vonni az állítást, de a későbbi képek egyikén a mozdony sokkal szerényebb méretűnek látszik, mint egy 424-es. Valamilyen szovjet mozdonynak vélem, a középkategóriából. Talán az SU sorozat valamelyik altípusa? Egy0ébként is két 424-es mozdony talán túlzás is lett volna egy páncélvonathoz, teljesítményben.

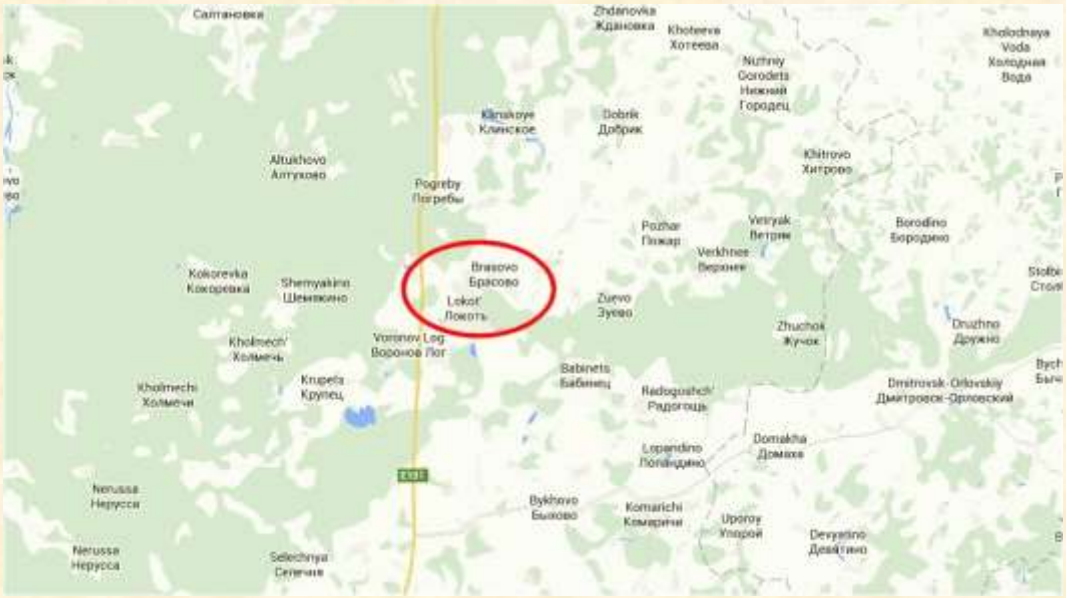
és előtte volt két úgynevezett előfutó alacsony oldalú vagon, ami kővel volt megrakva, ha aknára fut, ami bizony nagyon sűrűn előfordult, akkor azok robbanjanak. Ez volt a két előfutó, a háta mögött meg volt két utánfutó, hasonló vagon. Közben volt hat vagy hét csukott vagon, aminek az alja szintén páncéllemezzel, az oldalán körülbelül tizenöt-húsz centire a vagon oldalfalától [schlipperfák] ezek a vasúti talpfák voltak egymásra rakva, ácskapoccsal összekapcsolva, közte pedig homokkal volt kitöltve. A teteje ugyanígy páncéllemezzel [volt megerősítve], de mindegyik vagon teteje négyszögletesen ki volt vágva, annak a szélein szintén ilyen [schipperfákkal] kirakva, és ott volt egy géppuska.



Akkor volt egy külön lőszeres vagon, akkor volt nem tudom mennyi, mert egy fél szakasz tüzér voltunk rajta, meg ugyanakkor fölváltva vagy egy szakasz huszár, vagy egy szakasz utász volt. És volt egy másik szintén alacsony oldalfalú vagon, amelyiken volt egy gépágyú. Majd később, amikor a partizánokkal, egy csetepaté alkalmával, mi a partizánok után találtunk egy tíz és feles tábori ágyút, csináltunk az egyik utánfutón helyet, és rengeteg lőszert is találtunk hozzá, az ágyút felállítottuk, és a gépágyú mellett azzal is lövöldöztünk összevissza. Mikor hogy.

Amikor L'govra értünk a szabadságos vonattal, ott várt bennünket a páncélvonat. Átszálltunk húszan, és az elvitt Brasovo nevű állomásra, ami a térképen is megtalálható. Ott csak a páncélvonatunk volt, aminek akkor még Éva elnevezése volt, később átkeresztelték Botondra. Biztos lehet még találni, ha más nem levéltárban az úgynevezett Magyar Futár nevű heti képeslapot, abban nagyon sokat szerepelt ez a páncélvonat, mert az egyik fő ütőerő volt a Br'ansk és L'gov között, vagy Orel és L'gov között közlekedő vonatoknak.


Pogar
Погар
Belaya
Berygzka
Белая Березка
Suzemka
Суземка
Komarichi
Комаричи
Дмитровск-Орловский
Zheleznogorsk
Железногорск
Глазуновка
Ponyri
Поныри
Kolpny
Колпны
Seredyna-Buda
Середина-Буда
Druzhba
Дружба
Sevsk
Севск
Dmitriyev-Lgovskiy
Дмитриев-Льговский
Fatezh
Фатеж
Zolotukhino
Золотухино
Novhorod-Sziverszkij
Новгород-Сіверський
Sosztka
Шостка
Konyshevka
Конышевка
Shchigry
Щигры
Hluhiv
Глухів
Lgov
Льгов
Kurchatov
Курчатов
Kurszk
Курск
Krolevec
Кролевець
Rylsk
Рыльск
Pryamitsyno
Прямицыно
Tim
Тим
Korenevo
Коренево
Solntsevo
Солнцево
Putyvl'
Путивль
Glushkovo
Глушково
Konotop
Конотоп
Burin
Буринь
Vorozhba
Ворожба
Sudzha
Суджа
Pristen'
Пристень
Bilopillya
Білопілля
Ivnya
Ивня
Prokhorovka
Прохоровка
Szumi
Суми
Talalaivka
Талалаївка
Nedryhailiv
Недригайлів
Sad
Сад
Rakitnoye
Ракитное
Krasnaya Yaruga
Красная Яруга
Proletarskiy
Пролетарский
Stroitel'
Строитель
Romni
Ромни
Krasnopillya
Краснопілля
Lypova Dolyna
Липова
Lebedin
Лебедин
Belgorod
Белгород
Google


Zhdanovka
Ждановка
Khoteeva
Хотеева
Nizhny Gorodets
Нижний Городец
Klinskoye
Клинское
Dobrik
Добрик
Altukhovo
Алтухово
Pogreby
Погребы
Khitrovo
Хитрово
Pozhar
Пожар
Vetryak
Ветряк
Borodino
Бородино
Verkhnee
Верхнее
Kokorevka
Кокоревка
Shemyakino
Шемякино
Brasovo
Брасово
Lokot'
Локоть
Zuyevo
Зуево
Zhuchok
Жучок
Druzhno
Дружно
Voronov Log
Воронов Лог
Kholmech'
Холмечь
Krupets
Крупец
Kholmechi
Холмечи
Babinets
Бабинец
Radogoshch'
Радогощь
Dmitrovsk-Orlovskiy
Дмитровск-Орловский
Lopandino
Попандино
Domakha
Домахи
Nerussa
Нерусса
Bykhovo
Быково
Komarichi
Комаричи
Uporoy
Упорой
Devyatino
Девятино
Selechnya
Селечня

M.kir. Honvédség kezelésében az elzsákmányolt szovjet OB-3 páncélvonat, keleti front 1943[527]

M.kir. Honvédség kezelésében az elzsákmányolt szovjet OB-3 páncélvonat, keleti front, 1943[528]

Amikor Lokot'-ra értünk, ahol volt a hadosztályparancsnokság, ami körül ez az önálló gépágyús üteg volt, akkor átvettük az ütegparancsnokságot, mert a régiek jöttek haza. És ugyanakkor már másnapra volt nekünk egy úgynevezett vállalkozás parancsunk. Tudniillik, ha egy-egy támadásra indultunk, sokszor ötven–hatvan kilométerre el kellett menni, akkor a négy gépágyú közül volt, amikor mind a négyet, de volt, amikor csak kettőt beosztottak egy gyalogos zászlóaljhoz, vagy egy tüzérosztályhoz, és annak kellett nekünk védelmet nyújtani, és menni velük. …”

„…Majd amikor a vállalkozásról visszaértünk, akkor engem rávittek az említett páncélvonatra és hát nekem is jól kezdődött az ottani pályafutásom, mert amikor kimentünk, volt a páncélvonattal egy árkász szakaszvezető, aki amint utólag kiderült harminchét aknát már felszedett a sínek alól, és mi is találtunk aknát, és lövöldözés közepette ez a szakaszvezető föl-

[527] ingur.com
[528] ingur.com

szedett egy aknát, ami fölrobbant. Elvitte neki a két lábát, mind a kettőt. Hát föltettük rögtön a páncélvonatra és vittük, nem is tudom, mert jobboldalt, baloldalt is nagyon kevés kilométerenként volt egy szakasz őrség, majd időnként egy század őrség volt, ahol segélyhely volt, ott leadtuk. De míg mentünk, az egyik vagonban feküdt a hordágyon, ő nem tudta, hogy már nincs lába. Vőlegény volt, és emlegette mindig, hogy ha majd hazakerül, hogy sétálnak, mint sétálnak, és hogy azt tudta, hogy valami baj van a lábával, de azt nem tudta, hogy már nincs is neki egyik lába se. Leadtuk, hogy mi történt vele, nem tudom…

A „Botond" páncélvonat, 1942, szovjet front. Légvédelmi gépágyús kocsi.[529]

***„Botond"* páncélvonat, belorusz front, 1943**[530]

A képen látható mozdony nem 424. sorozatú, annál sokkal szerényebb méretű.

[529] Nagy Pál visszaemlékezései. Nagy Pál 1919-ben született Újkécskén, és 2006-ban hunyt el Tiszakécskén. A második világháborúban a bajai légvédelmi alakulatával végigharcolta a háborút Oroszországtól Ausztriáig.

[530] id. Zádori Ferenc fényképe (1912-1990) A mi Ganzunk, http://amiganzunk.blogspot.hu/2011/02/bnv-1936.html (1912-ben született Székelyudvarhelyen, de már Budapesten nőtt fel. Már tinédzserként is legfőképp az elektronika érdekelte és mellette a fotózás, de édesanyja kérésére államigazgatási főiskolát végzett, és jegyző lett. Az elektronikát akkoriban igazi amatőrként művelte a szó szoros értelmében. Mellette minden technikai vívmány érdekelte, amiket fotókon is megörökített. Komoly elektronikai tudással rendelkezett. Az orosz fronton, mint híradós hadnagy szolgálta a hazát. Főhadnagyként esett orosz hadifogságba cseh területen. Hazajövetele után egy, a hadifogságban írt elektronikai alapkönyvének köszönhetően az Orionnál helyezkedett el. Majd szinte alapítóként az EMG-hez */Elektronikus Mérőkészülékek Gyára/* került (közben estin elvégezte a Kandó középfokú technikumát), később innen is ment nyugdíjba. 1990-ben hunyt el.)

A „Botond" páncélvonat, 1942, szovjet front.
A képen Zsögön Tibor[531] vezérkari százados
a gépágyús kocsin.[532]

...Amikor a páncélvonaton letelt a szolgálati időm, mert ott olyan nehéz volt, hogy ott se mozgási lehetőség nem volt, hát nagyon sokszor nyers ennivaló volt, legtöbbször darált halat ettünk és a mellettünk lévő utászok vagy huszárok, azok csak egy hetet bírtak ott szolgálatban, mi viszont olyan kevesen voltunk, hogy mi örültünk, ha két hét múlva le tudtak váltani bennünket. Mindig retkesen és tetvesen kerültünk le a páncélvonatról.

Lokot' nevű község hat kilométerre volt Brasovotól, amikor visszakerültünk, a gépágyúkkal – mert egy volt a páncélvonaton, három pedig körül volt véve a falu vele, mert ott volt a hadosztályparancsnokság – mi annak nyújtottunk védelmet. A többi katonával természetesen. És volt ott Lokot'-on egy faház, a postahivatal…

„*Botond*" páncélvonat, 1943, belorusz fronton[533]

[531] Nemes osdolai Zsögön Tibor (1908. 04. 02. - ?) 1938: táb. tü. fhdgy. 1940: táb. tü. szds, vk.-hoz beosztva. 1941: vk. szds. 1943: vk. őrgy.
[532] Nagy Pál visszaemlékezései
[533] id. Zádori Ferenc fényképe (1912-1990) A mi Ganzunk, http://amiganzunk.blogspot.hu/2011/02/bnv-1936.html

...Mert bizony mondhatom azt, hogy a gépágyútól, a hangjától is annyira féltek a partizánok, vagy az oroszok, mert bizony a partizánok között a Br'anski erdőben, csak ötven százalék volt a partizán, hanem az oda dobott reguláris orosz hadsereg harcolt ellenünk…

...És visszatérve a páncélkocsin teljesített szolgálatra, bizony volt olyan is ott, hogy fölrobbantották előttünk a síneket, és volt, amikor leszaladt a – a gépágyú, amin volt – vagon, és féloldalt állt. A partizánok, vagy az orosz hadsereg, akik a partizánokkal együtt harcoltak, az ellenkező oldalról támadott bennünket, mint amerre a vagon leszaladt és arra nem tudtunk lőni. Volt úgy, hogy az ellenkező irányba lőttünk, és nem a partizánokat vagy az oroszokat lőttük, de a gépágyú hangjával futamítottuk meg őket. Géppuskával, géppisztollyal lőttünk rájuk, de a gépágyú hangjára futottak meg. És akkor aztán már nekünk, mert rádióval összeköttetésbe voltunk mi magával a páncélvonat elejétől kezdve a mozdonytól kezdve a legutolsó kocsiig telefonösszeköttetésben voltunk, úgyhogy az utolsó kocsiból is tudtunk telefonálni a mozdonyvezetőknek, hogy állj, vagy indulj! Rádióval pedig összeköttetésben voltunk az anyaállomásunkkal, ahol minket ilyen esetben, mint amikor felrobbantották a sínt és mozgásképtelenek lettünk [kisegítettek], akkor rögtön jöttek a vasútjavítók, és a legrövidebb idő alatt mehettünk tovább. Így volt! Amikor visszatérve erre a támadásra, amit mi kaptunk és nagy keservesen vége lett, ugye természetesen visszatértünk az eredeti állomáshelyünkre, és vártuk a további parancsot...

Német páncélvonat 1942-43, keleti front[534]

id. Zádori Ferenc, 1943
Belorusz front[535]

... Újra bevonultam a sószakaszomhoz, és ott fogadott engem a nevelt fiam. Mert itt kell [elmondanom], amit kihagytam a nyári páncélvonaton eltöltött időmből, hogy tudniillik ott mindig, amikor befutottunk Brasovóra az állomáshelyünkre a páncélvonattal, mindig ott várt,

[534] Fortepan
[535] id. Zádori Ferenc fényképe (1912-1990) A mi Ganzunk, http://amiganzunk.blogspot.hu/2011/02/bnv-1936.html

egy olyan hat-nyolc éves forma kisgyerek. Bizony félmeztelen, csak egy kis klottgatya volt rajta, és mindig [klebáért] nyújtotta kezét, amit mindig adtunk is neki, később a [kleba] mellé még mást is, úgyhogy szinte mi tartottuk a gyereket. Voltak közöttünk kárpátaljai gyerekek, akik tudtak oroszul beszélgetni, és kérdezték, hogy hát a szülei hol vannak? Hát azt a bombák agyonütötték őket, úgyhogy maga volt. A végén annyira megszerettem a gyereket, hogy felvettem a páncélvonat parancsnokának az engedélyével a vonatra, és még ott voltam jött velünk vonatozni. Amikor levettek a páncélvonatról pihenőre, Lokot'-ra kerültem újra vissza, a gyereket is vittem magammal…

… Bámulatos gyorsan, szinte hónapok alatt a gyerek megtanult magyarul beszélni, az ütegszabóval csináltattam egy kis magyar egyenruhát, az ütegsuszterral csináltattam egy magyar bakancsot, egy szuronyt elvágtunk rövidre, és csináltunk belőle egy magyar katonát. Még elő is léptettük őrvezetőnek a gyereket. Élveztük, mert összeállt az egyenruhába orosz gyerekekkel játszani, és amikor nem tetszett neki valami, szörnyen összeszidta [őket] magyarul. Hát nem akarom ismételni, de nekünk is a díszünkre vált volna az a káromkodás, ahogy az szidta a ruszki anyjukat a gyerekeknek…

… Közben a gyerek lopott, mint a güzü, mindenkitől ellopott mindent. A tisztességes az volt benne, mert énhozzám jöttek, hogy ide figyeljen szakaszvezető úr, vagy komám, ki hogy, biztos a Jancsi lopta el a cigarettámat! Akkor én elővettem a Jancsit, mert cigarettázott egyszer annyira, mint mi, kevés volt neki a fejadag, dacára annak, hogy – erős dohányos voltam én is – felét, ha nem többet odaadtam a koporsószögnek, az úgynevezett honvédnak. Akkor elővettem: te vetted el Jóska bátyád cigarettáját? Te loptad el? Hát én. Azonnal add vissza neki! Akkor vitte a gyerek és visszaadta, akármit lopott, mert ennivalót tudott csak venni mindenen…”[536]

1942-43, keleti front[537]

A magyar arcvonal ellen feltételezett szovjet támadás célja és iránya sokáig a teljes bizonytalanságban tartotta úgy a magyar 2. hadsereg-parancsnokságot, mint a felettes német B. Hadseregcsoport parancsnokságát. 1943. január első napjaitól azonban egyre inkább bizonyossá vált, hogy a közelgő szovjet támadás célja a rosszos–szvobodai vasútvonal[538] birtokbavétele lesz. Az

[536] Nagy Pál: Emlékek a második világháborúról http://mek.oszk.hu/08300/08399/html/nagy_pal_006.html
[537] Fortepan
[538] Don mentén futó fővonal, a későbbi felsorolásban a harmadik.. (Ezek a vonalak nagyjából észak-déli irányúak, Moszkva – Voronyezs – Novo Cserkasz – Baku, Moszkva – Tula – Orjol – Kurszk – Harkov – Szevasztopol, Moszkva – Novomoszkovszk – Jelec – Sztaroszkol – Luganszk. Egymástól 70 – 100 km távolságban futnak. Az 1942. évben az első említett vonal északi része szovjet kézen volt. A két másik vonal német területre esett.)

zíva megindítását a Donnál képzett hídfőikből várták, de a támadás időpontját, s konkrét irányait természetesen nem ismerhették.

„…Majd (1943) január tizenharmadikán, mi szinte egy időben hallottuk a doni áttörésnek a hírét, és nem tudom mennyi időre rá, ahol mi voltunk hamar gyorsan menetkészültség, az osztályparancsnok hadosztályparancsnoksággal együtt mindnyájunkat felvittek olyan harminc-negyven kilométerre lévő északra, Navl'a nevű községbe, illetve városba, mert nyilván az még Kécskénél is nagyobb város volt. Ez ugyancsak a Br'anski erdőben volt, és utólag megtudtuk, volt, aki még visszamerészkedett, akinek volt valami nőismerőse Lokot'-on, visszamerészkedett, és azzal jött, hírrel visszsza, hogy ott a falu alatt húzódik a front. Tehát a doni áttörésnél az orosz hadsereg frontjának az északi része az ott húzódott a mi volt falunk alatt...

…Na most itt Navl'án, arról is megvan a fényképem, egy állítólagos üveggyár volt, még a ledőlt kéménye is rajta van a fényképen. Az Üveggyár mellett lévő jó nagy faházban, ott is akkora faház volt, mint Lokot'-on, ha nem nagyobb, ott lett elhelyezve a parancsnoki szakasz. A gépágyúk pedig, hasonlóképpen, mint Lokot'-on, szanaszét voltak, itt is egy, amott is egy, nem olyan messze voltak a szakaszparancsnoki szálláshelytől, de azért nem ott voltak. Ott is kiépítettük mi a szállásunk körüli védelmet, mert bizony volt rá eset, hogy oda is, meg a környékükre is hullottak [gránátok]. Hát, ahogy mondtam nem csak partizánok voltak a Bri'anski erdőben, hanem a reguláris orosz hadsereget is tették be, úgyhogy bizony szinte hadosztály és több hadosztály nagyságú [volt], hát mi csak partizánoknak hívtuk őket akár reguláris volt, akár partizán volt. No most ott a páncélvonattól megszabadultunk, mert ott azt hiszem vasút se volt már, azt leadtuk. Hogy mi történt vele, azt nem tudjuk...”[539]

Szovjet *„Celjanka”*[540] páncélvonat már a katonáinknál, 1942-43[541]

A számottevő páncélelhárító fegyverekkel és harckocsikkal nem rendelkező, s vontatóeszköz hiányában mozgásképtelen tüzérségű magyar hadsereg nem tudott sokáig ellenállni a támadás súlypontjain túlerőben levő szovjet csapatok offenzívájának. A végeredmény ismert!

[539] Nagy Pál: Emlékek a második világháborúról http://mek.oszk.hu/08300/08399/html/nagy_pal_006.html
[540] Celjanka → parasztasszony; valószínűleg a katonáink nevezték így el, mert szovjet – orosz forrásokban ilyen nevű vonatot nem találtam.
[541] Kovács Nándor, nogradarchív

Szovjet páncélvonat, magyar kézen, 1942-43[542]

Úgy gondolom, hogy az előbbi képeken látható volt szovjet páncélvonatokat a németek zsákmányolták és állították helyre. Ezek a mi kezelésünkben és harcainkban csak időlegesen voltak, később ismét visszatértek német kézbe, mert a magyarországi harcok alatt ezekről már nem fogunk hallani.

Honvédeink használatában az OB-3 szovjet páncélvonat, 1942-43.[543]

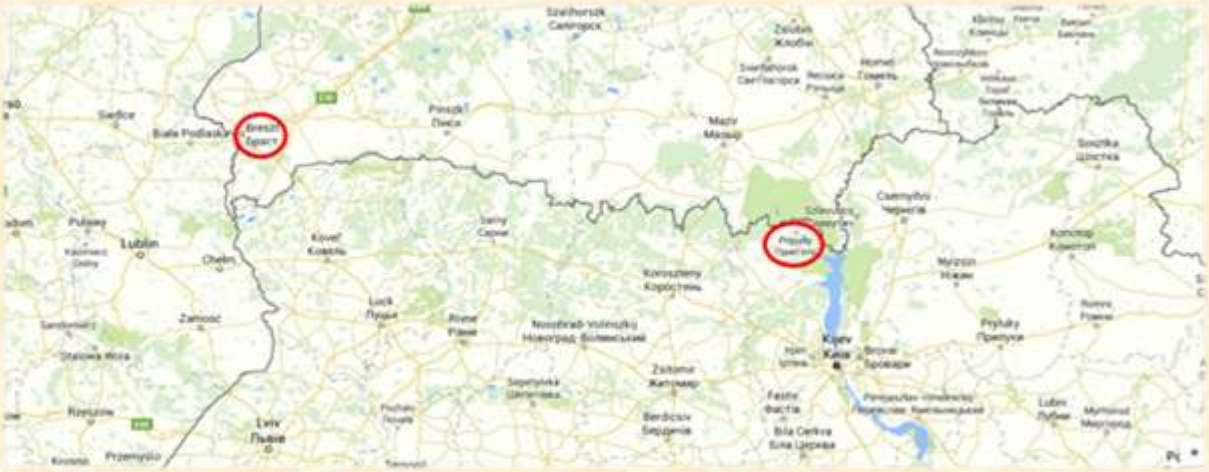
1943 májusától a keleti hadszíntéren megszálló tevékenységet ellátó kilenc magyar megszálló seregtestnél számtalan szervezési változtatás történt, s gyakran változtak alárendeltségi viszonyaik is. 1943. május 1-jén a 2. hadsereg-parancsnokságból Kijev székhellyel megalakult a *„Magyar Királyi Megszálló Erő parancsnokság”,* de 1944. áprilisig használatos volt a *„2. hadsereg-parancsnokság”* megnevezés is.

Az 1943. július kurszki csatát követően, s a szovjet támadás térnyerésével a magyar megszálló könnyű hadosztályok egyre inkább nyugat-ukrajnai és belorusz területre szorultak. Zömüket a partizáncsoportok által ellenőrzött Pripjaty-mocsarak környékére, Kovel[544] és Breszt térségébe vonták vissza. Kivételt képezett az 1. könnyű hadosztály, melyet a Honvéd Vezérkar főnökének hozzájárulásával a német hadvezetés visszatartott és Kijevtől keletre, a Gyeszna folyó mentén az előretörő szovjet harckocsi és gyalogsági csapatok ellen vetett be. A szeptember 5. és 19. között vívott harcok során a gyengén felszerelt seregtest igen súlyos veszteségeket szenvedett, harcértéke kevesebb, mint felére csökkent.

Az itt uralkodó körülményekről legjobban egy a második világháborúban a keleti fronton szolgálatot teljesítő magyar veterán beszámolója árulkodik:

---

[542] Fortepan
[543] Firtepan, Kókány Jenő
[544] Itt bizony egyszer már jártunk az osztrák magyar páncélvonatokkal az előző fejezetekben!



„Amikor a páncélvonaton letelt a szolgálati időm, mert ott olyan nehéz volt, hogy ott se mozgási lehetőség nem volt, hát nagyon sokszor nyers ennivaló volt, legtöbbször darált halat ettünk és a mellettünk lévő utászok vagy huszárok, azok csak egy hetet bírtak ott szolgálatban, mi viszont olyan kevesen voltunk, hogy mi örültünk, ha két hét múlva le tudtak váltani bennünket. Mindig retkesen és tetvesen kerültünk le a páncélvonatról."

Szovjet páncélvonat, lövegkocsi, már kilőve, 1942[545]

Egy másik visszaemlékezésből idézünk, amely bővelkedik, enyhén szólva is, *„kalandos"* részletekben, de a *„Botond"* páncélvonat is említésre kerül.

„… 1943. május 16.-án bevonultam a büntető századba, állítólag azért, mert a község elöljárósága kérvényt adott be a honvédminisztériumhoz, hogy nélkülözhetetlen vagyok a község közellátásához. Az irat le lett küldve kivizsgálás végett a KMSZ parancsnoknak, aki felté-

[545] Fortepan

telezte, hogy lekenyerezték a községi hatóságot. Ügykivizsgálásig Hajdúnánásra vittek a 401/1 büntető századba…

Vasúti munkán voltunk 1943. november 17-ig tűrhető körülmények között. Ezután Nagyszöllősre vonultunk a századdal együtt és január 2.-án elindultunk Ukrajnába. A körülmények elég jók voltak Ukrajnában, senki sem pusztult el köztünk, egészségesek voltunk, leveleinket megkaptuk, járandóságunkból sokat elloptak, de így is elég jól éltünk. Proskurovban voltam, amikor 2 heti ott tartózkodás után megkezdődött a visszavonulás, ez történt 1944 januárjában. Visszavonultunk Bresztlitovszkba, Zelinka főhadnagy volt a parancsnokunk, igen rosszindulatú ember volt…

A helyzet fokról fokra rosszabbodott. Dolgoztunk Bresztlitovszk Tevlébe, Divin Maloriban, Orsehovan, itt ért bennünket a mincki orosz áttörés. Elkezdődött a visszavonulás, a Bug folyó másik oldalára fordultunk vissza, az oroszok tovább kergettek bennünket. 4 századot összepontosítottak a hírhedt Szalai /szakállas/ főhadnagy vezérlete alatt, aki a százada előtt kijelentette, hogy a zsidók túl sokan vannak, és azt mondta, hogy nem fogunk élve hazakerülni…

A századtól július 5. és 10.-e között Tereshol lengyel városba szöktem meg. Magyar tartalék hadtest parancsnoksághoz kerültem, mint autósegéd vezető azzal, hogy nem tudom, hogy a "századom hol van". Augusztus közepéig itt maradtam, akkor kiderült, hogy a századom meg van. Visszaküldtek a századomhoz, a századnál megbüntettek, kikötöttek, két nap múlva augusztus 21.-én átszöktem a lengyel partizánokhoz. Ezeknek a harcaiban fegyveresen részt vettem. A német századok elfogásában, két ukrán század megsemmisítésében, különböző német autók és a varsói országúton egy német front-mozi elfogásában, továbbá kezelőlegénység kivégzésében a partizánok lengyel parancsnoka Major Oha volt. Varsó környékén erdőségekben éltünk és harcoltunk szeptember 29.-ig. Eddig kétszer voltam körülkerítve németek által, mind a kétszer megszöktem. A harmadik körülkerítésnél a németek fogságába estem. Barátaim, akik velem együtt szöktek meg a századból, nagyrészt elpusztultak, vagy elvesztek. Mittermann László debreceni fiú előttem sebesült meg, 3 lövést kapott a lábán német puskától. Klein Zoltán szatmári bajtársam váll lövést kapott. A többiekkel nem tudom mi történt. A Gestaponál azt hazudta, hogy nem harcoltam a németek ellen, csak fogoly voltam a partizánoknál és hogy magyar honvéd vagyok és nem munkaszolgálatos. Megmenekültem. Német ruhába öltöztettek és kiképzésre vezényeltek, mint SS-t, Neidenburg kelet-porosz városába kerültem német átképzésre. Állandóan féltem, hogy felfedezik, hogy zsidó vagyok, ez egyenlő lett volna a halállal. 3 hét után Hollandiába akartak vinni, harcolni az SS csapattal, visszakönyörögtem magamat a magyar parancsnoksághoz, mint magyar honvéd. Az egyetlen alakulat, amely kint volt, a magyar "Botond" páncélvonat volt, kezelő legénynek osztottak be az ágyú mellé. 3 hét múlva felismertek. A Marusovi magyar kémelhárítóhoz kerültem. Úgy állítottam be a dolgokat, hogy nem büntettek meg. Az egyetlen kinnlevő munkaszolgálatos zászlóaljhoz osztottak be a 11 századhoz. December 19.-ig itt maradtam, majd Osztrojec lengyel városba mentünk, ahonnan bewaggoníroztak és Flossenburgba szállítottak Flossenburgból a hersbrucki u.n. halál-lágerbe kerültem…

Az amerikaiak alatt nagyon kényelmesen és jól életünk és szeptember 1-jén összeállították az első 420-as transzportot, amibe magam is bekerültem és minden különösebb baj nél-

kül szeptember 10.-én kerültem Budapestre. A cseh vöröskereszt útközben igen sokat segített rajtam. Ezzel szemben Szlovákiában szlovák katona-rablók megtámadták vonatunkat Zsoldnál és ki akarták rabolni a waggont, azonban erélyesen védekeztünk, mire elfutottak. Lövöldözés volt, de senki sem sérült meg.

Meg kell még jegyeznem, hogy akik velem voltak a partizánoknál, azok közül néhány nevet felírhatok: Kohn Adolf Berettyóújfalu, Schönberger Berettyóújfalu, Farkas Jenő? gazdász Kaba megőrült a partizánoknál, velem együtt volt Freireich Zoltán debreceni baromfikereskedő, Pfeifer Szolnokról, szintén velünk volt a partizánoknál, nem tudom mi történt vele. Heftner Pállal, Törökszentmiklós, szintén a partizánoknál találkoztam. Dr. Faragó Szeghalom, dr. Lázár Békéscsaba, igen nehéz körülmények között láttam őket a partizánoknál, teljesen leromolva. Weil Zsigmond-al, Szatmár, szintén a partizánoknál találkoztam.

Darvasi István egészen a Botond páncélvonatig jött velem, a Botond páncélvonat írnoka lett, karpaszományos honvédként szerepelt, nem ismerték fel, amikor engem felismertek. Továbbra is ott maradt, további sorsát nem ismerem. Többen voltak még velem, akiknek a nevére nem emlékszem. ...

A lengyel felkelők, akik a nemzeti lengyel kormány hívei voltak, parancsaikat a londoni lengyel hadügyminisztertől rádión keresztül kapták, igen tisztességesen bántak velünk zsidókkal. Ezek tulajdonképpen lengyel nacionalisták voltak, a Mikolsjcsik kormány emberei. Az egész partizán háború részünkről 1944. augusztus 21.-től szeptember 29.-ig tartott, amikor mindnyájunkat elfogtak vagy szétvertek. Nem bízok semmiben, sem a sorsban, csak a véletlenekben... [546]

1944 elejétől a nyugat-ukrajnai, s részben belorusz területen csoportosuló, s addig ukrán, lengyel és szovjet partizáncsoportok ellen bevetett magyar megszálló csapatok egyre gyakrabban sodródtak bele reguláris alakulatokkal vívott harcokba. A szovjet seregtestek 1944. januári és februári térnyerése következtében ezen alakulatok egymástól elszakítva, sokszor voltak kitéve meglepetésszerű és számukra végzetessé válható tömegtámadásoknak. Az egyes német parancsnokságok mindvégig gátolták a magyar hadvezetésnek azon erőfeszítéseit, hogy a Kárpátok védelmének megszervezéséhez ezen megszálló seregtesteket visszavonják.

Míg a VIII. hadtest öt könnyű hadosztálya elszigetelten a több seregtesttől és az anyaországtól északon, Pinszk és Breszt környékén látott el vasútbiztosító feladatokat, addig a VII. hadtest négy seregteste ugyan közelebb helyezkedett el a Kárpátokhoz, de gyakrabban került közvetlen harcérintkezésbe a szovjet reguláris alakulatokkal. 1944. március 9-től a VII. hadtest alakulatai Galícia területére sodródtak, a 22-től a Dél Hadseregcsoport rendelkezése értelmében a Dnyeszter-vonal védelmére kellett felvonulniuk. Ellenséges reguláris erőkkel szembeni bevetésüket immáron egy, március 25-i megállapodás szentesítette. A gyenge harcértéket képviselő seregtestek március 27. és április 2. között Horodenkánál, illetve Kolomeánál súlyos veszteségeket szenvedtek.

[546] Deportáltakat Gondozó Országos Bizottság. Jegyzőkönyv. Név: R. M. Neme: férfi, Születési hely: Venter, Születési idő: 1906, Utolsó lakóhely: Endrőd, Foglalkozás: kertész, Táborok: Flossenburg, Hersbruck, Dachau http://www.degob.hu/index2.php?showjk=3156

„A pályaudvart visszafoglaltuk!

Úgy csillog a hajnal fényében a vasútvonal. Magasan a levegőben felderítő repülőgép húz, egyébként csend van...

A vasútkanaurban egyre nagyobbodó fekete tömeg tűnik fel, olyan, mint a kerekeken mozgó acélvár.

Ellenséges páncélvonat! Már egész jól kivehető az acéllal borított teste, a békés ablakok helyett törésekből kimeredező géppuska-csövek; a kocsik tetején forgatható páncélkupolákból lövegek, páncéltörő-ágyúk kémlelik a vidéket…

A csapatok első vonala közvetlenül éjfél után érte el ezt a vasúti töltést, mostanáig semmi gyanúsat nem észleltek. Éppen szeméhez illesztett távcsővel figyelt az őrszem, amikor feltűnt a kanyarodóban a páncélvonat. Harsányan kiált: — Riadó! . . .

Szempillantás alatt talpon van a tábori őrs; az irányzók külön parancs nélkül ugranak a vasútvonal mellett felállított tűzfegyvereikhez. Még gyanútlanul közeledik feléjük a páncélvonat, amikor eldördül az első össztűz. A páncélvonat megáll. Jól látni, hogy a forgó páncéltornyok szinte egyszerre fordulnak a tábori őrs felé. Villanás, fekete füst és a közvetlen közelben csapódnak be az időzített gránátok.

Robbanást robbanás követ, szaporán kattognak a páncélvonat géppuskái, időnként felbőgnek lövegei is. Hatalmas tölcsérek keletkeznek szempillantás alatt a tábori őrs közelében; szerencse, hogy nehéz a pontos lövés a páncélvonatból! A tábori őrs páncéltörő ágyúja már a második lövéssel elhallgattatja a páncélvonat szélső lövegét. Ott. ahol előbb még tüzelő löveg volt, most csonkán mered a telibetalált ágyúcső...

A páncélvonat acéltestén itt is, ott is rések, támadnak.

Széles arcvonalban előrehajtó gépvontatású üteg tűnik most fel a mezőn: megkönnyebbülten lélegzik fel a tábori- őrs legénysége. A helyzet kezdett már nagyon „meleg" lenni...

Úgy látszik, azok is észrevették a közeledő gépvontatású üteget, mert megosztják tüzűket: lőnek a tábori örsre, de a tüzérekre is!

Most mintha lassulna, az ellenség lövöldözése! Már csak géppuskáik szólnak, amikor a páncélvonat visszafelé kezd futni, azok is elhallgatnak.

Az üteg villámgyorsan megáll, lekapcsolják a lövegeket a kitűnő terepjáró vontatókról; egy-két rövid, éles vezényszó és már tüzelnek is. Az egyik löveg csak a vasúti síneket lövi a páncélvonat előtt, amely ugyancsak iparkodik, vissza a kellemetlen fogadtatás elől.

Késő!

Szinte egyszerre éri telitalálat a mozdonyt és közvetlenül előtte a síneket: a páncélvonat megáll! Hatalmas tüzelésbe kezd; úgy látszik, a benne lévők nem akarják még a harcot feladni! A táboriőrs páncéltörő ágyúi is szuporán lövik az előbb az élen jövő, most utolsó kocsivá lett, legnagyobb tűzerejű parancsnoki kocsit.

Mintegy varázsütésre hallgat el az egész páncélvonat. Már nyílnak is csapóajtói és ugrálnak ki katonái. Sorakoznak, míg a táboriőrs legénysége géppisztolyokkal fogja őket körül. Az óvatosság sohasem felesleges! ...

A páncélvonat átkutatásakor használható állapotban lévő vasúti hajlány kerül elő, a táboriőrs legénysége már próbálgatja is: menne-e? Nincs semmi baj, a hajtány motorja kifogástalanul indít és az egyik ember, aki „civilben" vasutas, már felderítésre jelentkezik. A hajtánnyal! Géppuska, géppisztolyok, karabély, lőszer, térkép, — rövid parancs és tájékoztatás a térképből: már száguld is a hajtányra felkapaszkodott, önként- jelentkezőkből álló felderítő-járőr. Talán 75 kilométerre van a legközelebbi pályaudvar, azt kell felderíteni…

A járőrrel egyidejűleg az országúton most fejlődik menetoszlopba a gépkocsizó-csapat. Kezdődik a „tánc"!

Lövésre kész fegyverekkel helyezkedik el a hajtányon a felderítő-járőr. Sasszemmel kémlelik a vidéket, de egyelőre semmi gyanús sem mutatkozik. A motor kifogástalanul dolgozik, csakúgy nyelik a kilométereket. Amikor az egyik domb mögül kifutnak, épp akkor rágódnak be a bombázó repülők első bombái a pályaudvar épületére. Veres lesz az ég a nyomban feltörő lángoktól: ide látszik, a futkosás a pályaudvar környékén.

Gyorsabban előre!

Most, mintha valami zaj hallatszanék mögöttük… Pillantás a távcsőbe és már személy szerint is felismerik a mögöttük jövő hajtány embereit. Ügy látszik, hogy a páncélvonatban még egy hajtány rejtőzködött, amelyet az első átkutatáskor nem találtak meg. De erre is akadt vállalkozó és hozáértő ember!

Már feltűnik a bejárati váltóknál lévő blokk-ház, amikor az első hajtány megáll. Pillanatok alatt tüzelőállásba kerül a géppuska és úgy biztosítja a hajtányról leszállt katonák előnyomulását.

A blokk-házban lévő őrség úgy bámul az épületbe berohanókra, mintha kísérteteket látna. ..

Egy ember visszamaradt a foglyok őrzésére, a többi figyeli a repülők munkáját. Azok egymásután csapnak alá a magasból és pontos találataik nyomán már az egész pályaudvar ég. A bombázórepülök elvonulása után egyenként ugrik előre az egyesült két járőr. Még füstölögnek a vasúti kocsik, amikor az egyiktől a másikig lopakodva törnek az állomásépület felé a rohamosztag katonái.

Figyelmüket, alaposan leköti a hatalmas tűz, amelynek oltása csak lassan halad. A rohamosztag emberei az egyik épségben maradt raktárépület mellett rejtőzve gyülekeznek. A parancsnok már kész is a tervével, óvatosan körülfogják a pályaudvart, elállnak minden kijáratot és tizenöt perc múlva egyszerre indul meg a roham. Támadási cél a főépület!

A rohamjárőr-parancsnokok egyeztetik órájukat; rövid, fojtott hangú parancsszavak, és az emberek villámgyorsan elszélednek. Nesztelenül suhanó árnyakként tűnnek el az épületek között és egyik fedezéktől a másikig ugranak, amíg a pályaudvart minden oldalról körül nem vették.

Az oltási munkát, úgy látszik, siker koronázza, mert a lángok ereje egyre alább hagy. M é g egy perc! A tűzfegyverek töltve várakoznak, az irányzók már céloznak!

Tűz! ...

Fergeteges lövöldözés kezdődik a megbeszélt percben és az ellenség csak akkor ocsúdik fel, amikor már minden oldalról harsány üvöltéssel rontanak rájuk. Kemény közelharc következik.

A műúton most érkezik be a gépesített csapat. Rádiójukkal jelent a parancsnokságának a rohamosztag parancsnoka. Csak, ennyit:

— A pályaudvart visszafoglaltuk!...”[547]

A VII. hadtest három (18, 19, 201.) könnyűhadosztálya a Galíciába felvonuló 1. hadsereg kötelékébe került, VIII. hadtestét pedig az 1, 5, 9, 12, 21. és 23. könnyű hadosztállyal, mint önálló *„Magyar Megszálló Csoport”*-ot közvetlenül a német Közép Hadseregcsoportnak rendelték alá. A hadműveleti területen levő megszálló könnyű hadosztályokat 1944 májusában szervezték át három gyalogezredből álló tartalék hadosztályokká. Az 1. hadseregparancsnokságnak alá nem rendelt önálló *„Magyar Megszálló Csoport”* elnevezése *„II. tartalékhadtest”*-re változott, s a hadrendjébe utalt hat könnyű hadosztályból megalakult az 5, a 12. és a 23. tartalék hadosztály, egyenként három-három gyalogezreddel.

A II. tartalékhadtest alakulatai 1944. július közepétől német parancsnokságok alárendeltségében lengyel területen tevékenykedtek. Július 15-től a hadtest kötelékébe vonták az 1. lovashadosztályt is. A honvédség egyetlen lovas seregtestét június közepén szállították ki a hadműveleti területre, s Luniniec körzetéből való visszavonulása után az ellenséges túlerővel Timkowicze és Kleck területén vívott ütközetben, július 3. és 5. között súlyos veszteségeket szenvedett. A német csapatok visszavonulását fedező utóvédharcokat követően, július 13-án az 1. lovashadosztály véres vesztesége már elérte a 2 500 főt. 1944. július második felében és augusztusában a II. tartalék hadtest seregtestei és az 1. lovashadosztály előbb a Bug folyó mentén, majd Varsó környékén került bevetésre. A varsói felkelés leverésében nem voltak hajlandók együttműködni a német csapatokkal, sőt arcvonalszakaszukon keresztül tartottak a felkelők összeköttetést a külvilággal.

Románia 1944. augusztus 23-i, háborúból való kiválása után, az ország veszélyeztetettsége miatt szükségessé vált a lengyel területen tevékenykedő magyar alakulatok hazaszállítása.

[547] Tolnai Világlapja, 1944. április-június (46. évfolyam, 14–26. szám) 1944-05-10 / 19. szám

A Vörös Hadsereg 1943 végére megközelítette az Északkeleti- Kárpátokat, ezért 1944. január 6-án mozgósították a magyar királyi 1. hadsereget. A Náday István[548] vezérezredes parancsnoksága alatt álló, a 16. és 24. gyaloghadosztályból, valamint az 1. és 2. hegyidandárból álló hadsereg kezdetben kifejezetten a magyar határ védelmére vonult fel. A mozgósítás, a VI. és IX. hadtest közigazgatási területéről 1944. március 19-e után is folytatódott, a hónap végére a kijelölt seregtestek befejezték a felvonulást. A hadsereg-parancsnokság 29-én indult útra, Munkácsra és ott vette át a négy seregtest feletti közvetlen vezénylést.

1944. március közepétől az 1. hadsereg feladata lényegében változott meg. Be kellett tömnie azt a mintegy 200 km-es hadműveleti rést, amely a szovjet előretörés nyomán Csernovic és Tarnopol között a német védelemben kialakult. Új feladatának megfelelően március 28-án a Manstein[549] vezértábornagy parancsnoksága alatt álló Észak-Ukrajna Hadseregcsoport kötelékébe lépett, április 1-jén megkezdődött átcsoportosítása Galíciába. 8-án Delatyn térségében a magyar alakulatok felvették a közvetlen harcérintkezést a szovjet csapatokkal.

A támadó fellépés tervét Náday visszautasította, így április 17-én már a magyar megszálló erők addigi parancsnoka, vitéz Lakatos Géza[550] vezérezredes vezette támadásba a 136 ezer főt kitevő magyar csapatokat.

Július 13-án az 1. Ukrán Front, támadásba ment át az Észak-Ukrajna Hadseregcsoport ellen Lemberg irányába. 22-én a támadás kiterjedt az 1. hadsereg balszárnyán harcoló VII. hadtest arcvonalszakaszára. 23-án elesett Ottynia, 25-én Nadworna. 26–28-a között a hadsereg csapatai visszahúzódtak a Hunyadi-állásba. [551]

Augusztus közepétől a 4. Ukrán Front, amelyet kifejezetten az Északkeleti-Kárpátok áttörésére, majd a Magyarországon és Szlovákiában folytatandó hadműveletek folytatására alakított meg a szovjet Legfelsőbb Főparancsnokság, augusztus 5-én már a védelmi állásokat támadta.

---

[548] Náday István (1888–1954) Vezérezredes. 1908-tól hivatásos tiszt. Az első világháborúban – bár még nem fejezte be a Hadiiskolát – vezérkari tiszt. 1919-ben a Vörös Hadseregben hadosztály vezérkari főnök. 1921-től vezérkari beosztásokban szolgál, majd 1926-tól a Hadiakadémia tanára. 1931-től a vezérkarnál, 1936-tól különböző gyalogsági egységeknél kapott beosztást. 1938-tól a minisztériumban dolgozik. 1939–40-ben a vezérkari főnök helyettese. További fontos tisztségek ellátása után 1942 augusztusától 1944 áprilisáig az 1. magyar hadsereg parancsnoka, 1942 őszétől vezérezredesi rangban. 1944 nyarán nyugdíjazzák. 1944. szeptember 22-én Horthy utasítására az olaszországi szövetséges főhadiszállásra repül, ahol sikertelen tárgyalásokat folytat egy esetleges fegyverszünetről. A nyilasok 1945 januárjában megfosztották rendfokozatától. A háború végén nyugatra távozott, de még 1945-ben hazatért. *„Igazolt”*-nak minősítették, de 1951-ben mégis kitelepítették, azzal a könnyítéssel, hogy vidéki rokonainál lakhatott. Röviddel ezután elhunyt.

[549] Erich von Manstein, (született: Fritz Erich von Lewinski, Berlin, 1887. november 24. – Irschenhausen (Isartal), 1973. június 10.) német vezértábornagy, a második világháború alatt hadsereg- és hadseregcsoportfőparancsnok. *„Legtehetségesebb tábornokom.”* – mondta róla Hitler. *„Legveszélyesebb ellenfelünk.”* – mondták a szövetségesek.

[550] Vitéz csíkszentsimonyi Lakatos Géza (Budapest, 1890. április 30. – Adelaide, Ausztrália, 1967. május 21.) m. kir. honvéd vezérezredes, 1944. augusztus – október között miniszterelnök.

[551] A magyar határ előtt 30-40 kilométerre lévő előretolt védőöv, a Hunyadi-állás. A közbeeső védelmi sáv, a Szent László-állás, közvetlenül az ezeréves határ vonalát követve. Ezután következett csak a magyar határokon belül a védelem gerincét alkotó Árpád-vonal. Az Árpád-vonal a magas hegységek terepviszonyait messzemenően kihasználó, tábori erődrendszer volt, melyet vasbeton szerkezetű tüzelőállásokkal, védelmi létesítményekkel, figyelőkkel erősíttettek meg. A kiépített támpontok, megerődített körletek, völgyzárak valamennyi a hegyeken átvezető szorost, hágót, átjárót lezárták. Az Árpád-vonal a Magyar Királyi Honvédség védelmi rendszere volt a második világháború idején az Északkeleti- és Keleti-Kárpátokban. Kőrösmezőn Magos (Munk) Dezső irányításával és Réti István érsekvadkerti építőmester vezetésével 1941-42-ben érsekvadkerti és helybeli ruszin munkások a ruszin faluban és környékén megtalálható anyagokból és a helyi építészeti megoldásokat felhasználva építették fel a különálló, faháznak álcázott katonai objektumot.

Számottevő sikert nem tudott elérni, a védőknek augusztus 7-től már ellentámadásokra is tellett erejükből. A Hunyadi-állás még tartott támpontjait az 1. hadsereg szeptember 25–27-én, tervszerűen ürítette ki, kivárva Guderian vezérezredes, az OKH vezérkari főnökének engedélyét. Kőrösmező körzetét nem számítva a szovjet csapatok két és fél hónapon keresztül, október közepéig a magyar vonalak előtt álltak.

Galíciában, kezdetben az arcvonalak mögött a magyar katonákat egyaránt támadták szovjet és nemzeti érzelmű ukrán partizánok. A támadások oly mértékben veszélyeztették az összeköttetési vonalakat, hogy a 201. könnyű hadosztályt partizán-elhárításra kellett kikülöníteni. A nyár elejétől egyre gyakrabban maradtak el az ukrán nemzeti függetlenségért harcoló partizánok támadásai. Szervezetük, az UPA[552] és a Honvédség felvették a kapcsolatot. Június 27-én egyezményt írtak alá, minek következtében az ukránok nem támadták a magyar katonákat és csapattesteket sőt, olykor segítették is őket a szovjetekkel szemben. A honvédkórházak és orvosok pedig ellátták egymás sebesültjeit.

A háború eléri az országunkat

Ekkorra hazánk már bőven megtapasztalja a tényleges háború bizonyos borzalmait, mert az ellenséges légierők már jó ideje bombáznak éjjel – nappal, vasutakat, gyárakat, iparterepeket, de lakóházakat is, ha a célzás nem sikerül túl jól…

1944 nyarának végére a front nem csupán az Északkeleti-Kárpátokban, Kárpátalján érte el a magyar határokat, de a Keleti-Kárpátokban, a Székelyföldön is.

Augusztus 23-án I. Mihály[553] román király letartóztatta Antonescut,[554] este bejelentette az ellenségeskedés beszüntetését az Egyesült Nemzetekkel szemben, valamint a román hadsereg csatlakozását a szovjethez a náci Németország elleni küzdelemben. A király, mint a fegyveres erők főparancsnoka, megparancsolta a hadseregnek, hogy indítson hadműveleteket Észak-Erdély visszacsatolására.

„… Ugyancsak 24-én intézkedett a Honvéd Vezérkar 1. osztálya a 101. és 102. sz. páncélvonat, valamint a 10. rohamtüzérosztály felvonulására Kolozsvár térségébe. A Katonai SzállÌtás Vezetőség a páncélvonatok beérkezését másnapra jelezte.

A két páncélvonat még 24-én útba indult, a 101. Kölcsényből, a 102. Felsővisóról. 26-án értek Désre, a 102. azonnal tovább indult Marosvásárhelyre…

---

[552] Ukrainszka Povsztanszka Armija, Ukrán Felkelő Hadsereg

[553] I. (Hohenzollern-Sigmaringen) Mihály román király (románul Mihai I al României, Sinaia, 1921. október 25. –) II. Károly román király és Ilona görög és dán királyi hercegnő fia, I. Ferdinánd román király unokája.

[554] Ion Antonescu (Piteşti, 1882. június 15. – Jilava, 1946. június 1.) román katonatiszt, diktátor. Antonescut a román kiugrás után letartóztatták. A Szovjetunióban hallgatták ki, aztán kiadták hazájának, hogy háborús bűnösként ítélkezhessenek róla. A Nemzetárulási pernek nevezett háborús bűnös perben halálra ítélték 13 társával együtt május 17-én. Június elsején lőtték agyon Bukarest külvárosában, a Jilava erőd börtönében.

A 10. rohamtüzérosztály is azonnal útba indult Szigetvárról, de 25-én, Békéscsabán egyik ütegét a helyi parancsnokság önkényesen kirakodta; intézkedését a Honvéd Vezérkar 1. osztályának vezetője, Nádas Lajos ezredes utólagosan (még 25-én) jóváhagyta. 25-én a 10/1. és 10/2. rohamtüzérüteget szállító vasúti szerelvények beérkeztek Désre. Két nappal később a lemaradt üteg is elindult Békéscsabáról Désre. 24-én a 153. kórházvonatot indították útba Hajdúszentgyörgyről Kolozsvárra. Egy hónappal később, szeptember 24-én Bánrévéről útba indították Kolozsvárra a 152. kórházvonatot is…"[555]

„… - Valamikor 1944. augusztus végén, szeptember elején lehetett, de a pontos dátumot nem tudjuk. Egyes források szerint Ajnádon akkor éppen búcsút tartottak. Mikor megpróbáltam megtudni, hogy a búcsú mikor volt, mindenki mást mondott. Sok mendemonda van, de senki nem mer esküdni az időpontot illetően. Ez az 1944-es robbantás viszont teljesen tönkretette a hidat, mintha azt üzente volna: innen elkotródunk, nekünk ezzel a híddal többet dolgunk nem lesz.

A felelősség mind a német, mind a magyar hadsereget terheli.

… - Volt egy visszavonuló német zászlóalj, érdekes módon ők átjöttek a hídon, mielőtt az felrobbant volna. A magyar katonák egy része is átjött. Az úgynevezett Páncélvonat, amely az utánpótlást, a hadianyagot szállította a magyar és német katonáknak a visszavonuláskor, már nem ment fel a gyimesi határra. …

A szovjetek nagyon számítottak erre a vasútvonalra. Ez volt az egyetlen biztonságos vonal, amely Moldva és Erdély kapcsolatát biztosította. A szovjet utászok ezért fából készítettek egy új hidat a felrobbantott mellé. Ezt a hétemeletes építményt teljes egészében gömbfából építették...

Szigorú forgalomkorlátozás létezett. Ráengedték a személyvonatokat is a hídra, de csak bizonyos sebességgel, lassan, óvatosan. A tankokat vasúti kocsikon csak úgy tudták átszállítani a hídon, hogy Lóvész állomáson szétszedték a szerelvényt, és vagononként vitték át, majd Ajnádon ismét összeállították. Szükség volt tehát egy új, biztonságos hídra. Ez 1945-46-ban készült el egy román mérnök tervei alapján. Az új híd építéséhez a fahídból nem használtak fel semmit, és a fahidat az építkezés ideje alatt folyamatosan használták...

Teljesen új híd lett ez, vasbeton szerkezettel, dupla pályára tervezve. Az átadási ünnepségen készült fotókon is dupla pálya látható, majd visszaállítják az egypályás átjárást, és a karbantartási javítások után, véglegesen egypályás marad. A szerkezet a mai biztonsági követelményeknek is megfelel…"[556]

Augusztus 23-át követően a magyar politikai és katonai vezetés magatartását egyfajta kettősség jellemezte. Egyrészt ismét keresni kezdte a háborúból való kiválás minél előbbi lehetősé-

[555] Ravasz István: Az erdélyi hadműveletek 1944 késő nyár, kora őszén

[556] Hargitai böngészde: Többször robbantott híd a Gyimesekben http://urszu2b.blogspot.hu/2013/03/hargitai-bongeszde-8-tobbszor.html
A helyreállított Karakó-híd másodszori levegőbe repülése már a második világháború számlájára írandó:

gét, másrészt kétségbeesett katonai erőfeszítéseket tett a szovjet előretörés megállítására a Kárpátok vonalán.

A magyar katonai és politikai vezetés a román átállás napjáig (sőt, még ezután is) a nyugati megoldásban reménykedett, a keletivel szemben.

25-étől román csapatrészek többször betörtek Magyarországra (nem csupán annak akkori, de trianoni területére is). Sanatescu[557] miniszterelnök felszólította Magyarországot Észak-Erdély kiürítésére. Hogy a tábornok-kormányfő szavainak nyomatékot adjon, a román légierő augusztus 30-án magyar városokat bombázott, az 1940-ben visszacsatolt részeken Nagyváradot és Szászrégent, a trianoni ország-területen Kecskemétet és Ceglédet.

A Legfelső Honvédelmi Tanács az úgynevezett aktív határvédelemhez való hozzájárulását már szeptember 1-jén megadta. Ez azt jelentette, hogy a Honvédség csapatai átléphették a határt, amennyiben határvédelmi feladatainak megoldására az célszerűnek látszott. Ugyancsak szeptember 1-jén a fővezérség is kiadta intézkedését a 2. hadsereg parancsnoksága felé a támadás megindítására.

E tények és a szovjeteknek a román átállás következtében történt hirtelen előrehatolása gyors visszavonulásra kényszerítette a német csapatokat, mely visszavonulás a magyar határon állt meg. A román csapatok, bár több ponton megkísérelték, nem tudták a magyar határon túl is üldözni az oda visszahátráló német harccsoportokat. Augusztus végére az arcvonal a magyar határon stabilizálódott.

„A magyar - német támadás, szept. 5-7.

A támadás meglepetésként érte a román felet. A román csapatok ennek megfelelően nem tanúsítottak számottevő ellenállást, arcvonaluk összeroppant. A 20. román kiképző gyaloghadosztály parancsnoka maga is fogságba esett. 5-én estig a 2. magyar hadsereg támadásban résztvevő seregtestei, a 7. és 9. tábori póthadosztály, a 2. páncélhadosztály és a 1179. német rohamlövegosztály 20 - 25 km mélyen behatolt román területre, és elérte a borrévi (Buru) folyóvilla – Sinfalva (Corneti) – Torda (Turda, Thorenburg)[(eddig 7. hadosztály] – Aranyosegerbegy (Viioara), [9. hadosztály] – Marosludas (Ludu°) [2. páncélhadosztály] terepszakaszt.

A német Erdély-csoport támadása a Maros tengelyében szintén meglepte a románokat. A 8. SS lovashadosztály ékei 5-én estig kijutottak a Maroslekence (Lechinþa) – Marosugra (Ogra) – Nagycserged (Cerghid) – Küküllőszéplak (Suplac) vonalra. Harcfelderítő járőreik elérték a Maroslekencétől mindössze 10 km-re lévő Marosludast, s felvették a harcászati összeköttetést a 2. magyar páncéloshadosztály ékeivel. [Ténylegesen az összefüggő magyar - német arcvonal csak másnap alakult ki.] Az Erdély-csoport támadásában a Marosvásárhely – Marosludas vasútvonalon a 102. magyar páncélvonat[558] is részt vett, amely nyugati irányban Marosugra - nyugat körzetéig tört előre…

---

[557] Constantin Sănătescu (1885. január 14. Craiova - 1947. november 8. Bukarest) román tábornok és a királyi puccs (kiugrás a háborúból) után ideiglenes miniszterelnök.

[558] KTB 895. tekercs 7208282. felvétel; MEHNER Kurt, Die geheimen Tagesberichte der deutschen Wermachtführung im zweiten Weltkrieg 1939-1945 (Biblio, Osnabrück, 1984; a továbbiakban KM) XI-11.p.;

6-án estig a jobbszárnyon támadó 7. magyar tábori póthadosztály az Aranyoslonka (Lunca) – Torockógyertyános (Vãliºoara) – Miriszló (Mirislãu) – Felvinc (Unirea) vonalat érte el, a 9. póthadosztály a Marosújvár (Ocna Mureº) – Marosnagylak (Noºlac) – Maroskece (Cheþani) terepszakaszt. A 2. páncéloshadosztály a Cintos (Aþintiº) – Szélkút (Sãlcud) – Gyulas (Giuluº), a Gruppe Siebenbürgen a Lackod (Lascud) – Héderfája (Idrifaia) – Küküllőszéplak (Suplac) vonalát érte el. A Gruppe Siebenbürgen arcvonalán támadó magyar páncélvonat a marosbogáti hídig jutott, amit sértetlenül vett birtokba. A 8. SS lovashadosztály egy harccsoportja Küküllőszéplaknál átkelt a Kis-Küküllő déli partjára, és elérte Szászörményes (Ormeniº) – Zágor (Zagãr) térségét. Ez a vegyes magyar - német TABAY-csoport volt…

…A Gruppe Siebenbürgen zömét alkotó 8. SS lovashadosztály szeptember 7-én a 2. magyar páncéloshadosztály hídfője és Héderfája között is, ezzel Dicsőszentmárton és az országhatár (Kóródszentmárton) között teljes hosszban felzárkózott a Kis-Küküllő jobb - (északi) partjára. Ez az Erdély - csoport jobbszárnyán 7 km-es, attól keletre egyre kisebb előrenyomulást jelentett déli irányban. Az előző nap Szászörményesig előretört magyar - német harccsoport a 6. román kiképző gyalogoshadosztály harcbavetése és ellenlökése miatt visszavonult a Kis-Küküllő északi partjára. A folyó déli partján a határtól a román 6., 21., s a dicsőszentmártoni hídfőig a 11. kiképző gyaloghadosztály alakított ki védőállásokat. 8-án a csoport már nem folytatta támadását. A csoport kötelékében harcoló magyar páncélvonat tevékenységéről 7-én és 8-án nincs bejegyzés a hadseregcsoport hadinaplójában.

A szeptember 5-én indult támadás három napja alatt az abban résztvevő négy hadosztály (magyar 7. és 9. tábori pót-, 2. páncélos-, illetve 8. SS lovas-) átlagosan 50, a legmélyebb ponton 65 km-es előrenyomulást ért el. A szembenálló 4. román hadsereg a támadás első napján megingott, védelme szétesett. A harmadik nap estéjére összeszedte magát annyira, hogy a Nagyenyed – Elekes – Dicsõszentmárton – Kis–Küküllő vonalon lelassította a magyar-német támadást, illetve kialakította saját összefüggő arcvonalát…”[559]

„… 1944. szeptember 5-én hajnali 4.45-kor a 2. magyar hadsereg és német Gruppe Siebenbürgen megindította a támadást Dél-Erdély irányába. A hadműveletek súlyát a magyar alakulatok viselték, az ő arcvonalukon alakult ki az 1944-es magyarországi hadműveletek első olyan, nagyobb szabású ütközetsorozata, amelyet csataként kezdtek emlegetni, s amely a későbbi szakirodalom egy részébe is tordai csataként vonult be…

A támadás meglepetésként érte a román felet. A román csapatok nem tanúsítottak számottevő ellenállást, arcvonaluk összeroppant. A 20. kiképző gyaloghadosztály parancsnoka, Valentianu tábornok maga is fogságba esett. 5-én estig a 2. magyar hadsereg seregtestei,

---

Megjegyzendő, hogy a német napi jelentések *"egy magyar páncélvonat"* -ról számolnak be, az a Kszv. napló alapján azonosítható, hogy ez a kettő közül a 102. hadrendi számot viselő volt. http://www.szekelyfoldert.info/acta97_regeszet15.html

[559] Harcok Erdély középső részén és a Székelyföldön 1944. szept. 5-tõl a hónap közepéig http://www.szekelyfoldert.info/acta97_regeszet15.html

1944. szeptember 5-én 4.45-kor a Dél-Ukrajna Hadseregcsoport két magasabb parancsnoksága, a 2. magyar hadsereg és a Gruppe Siebenbürgen alárendeltségébe tartozó seregtestek megindították a támadást Dél-Erdély irányába. A hadműveletek súlyát a magyar alakulatok viselték, az ő arcvonalukon alakult ki az 1944-es magyarországi hadműveletek első olyan, nagyobb szabású ütközetsorozata, amelyet a korabeli szóhasználatban csataként kezdtek emlegetni, s amely a későbbi szakirodalom egy részébe is *„tordai csataként”* vonult be.

a 7. és 9. tábori póthadosztály, a 2. páncéloshadosztály és a 1179. német rohamlövegosztály 20-25 km mélyen behatolt román területre és elérte a borrévi (Buru) folyóvilla - Sinfalva (Cornesti) - Torda (Turda, Thorenburg) [7. póthadosztály] - Aranyosegerbegy (Viisoara) [9. póthadosztály] -Marosludas (Ludus) [2. páncéloshadosztály] terepszakaszt. A német Erdély-csoportnál a Maros tengelyében a 8. SS-lovashadosztály ékei 5-én estig kijutottak a Maroslekence (Lechinta) - Marosugra (Ogra) - Nagycserged (Cerghid) - Küküllőszéplak (Suplac) vonalra. Harcfelderítő járőreik elérték a Maroslekencétől 10 km-re lévő Marosludast, s felvették a harcászati összeköttetést a 2. magyar páncéloshadosztály ékeivel. (Az összefüggő magyar-német arcvonal csak másnap alakult ki.) Az Erdély-csoport támadásában a Marosvásárhely - Marosludas vasútvonalon a 102. magyar páncélvonat is részt vett, és nyugati irányban Marosugra-nyugat körzetéig tört előre…"[560]

Szeptember 7-től folyt már a Székelyföld kiürítése is. Ennek kérdése először szeptember 2-án merült föl, ugyanis a németektől érkező hadműveleti utasítás lehetőséget biztosított a kiürítésre abban az esetben, ha a Déli-Kárpátok birtokbavételére indított támadás eredménytelen marad. Ezzel azt igyekeztek megakadályozni, hogy az úgynevezett *„székely zsákban"* harcoló német–magyar csapatok bekerítésbe kerüljenek.

„…A 101. páncélvonat szeptember 20-án Világosnál lövegkocsi homloktalálatot kapott…"[561]

„… 28-án a XXIX. hadtest visszavonult a Maros vonalára. A 15. gyaloghadosztály kiürítette Marosvásárhelyt, ahová délután bevonult a román hegyihadtest 1. hegyi- és 3. kiképző gyaloghadosztálya. A város és a Nyárád torkolata között a 6. román kiképző gyaloghadosztály zárkózott fel a Marosra, két zászlóalja át is kelt, de a németek még aznap visszavetették a bal partra.

Az addig Marosvásárhelyen tartózkodó 102. magyar páncélvonat az utolsó percben, harcolva elhagyta a várost, s október 1-jén beérkezett Kolozsvárra…"[562]

„…A másnapom (29-e) tájékozódással telt. Felderítettem az egész Gyimes-völgy napi védelmi helyzetét. Kiépítettem a telefonvonalakat, ez volt a legsürgősebb feladat. A szoros védelmére a felsőbb parancsnokság is igen ügyelt, ez abból derült ki, hogy talán Erdélyben az egyetlen páncélvonat hozzám járt utánpótlással. Lőszert, élelmet és gyógyszereket hozott addig, míg az első világháborúban épített karakói völgyhidat fel nem robbantották. (Talán azt hitték a németek, hogy ezzel késleltetik az orosz előrenyomulást?)…"[563]

---

[560]Hadtörténelmi Közlemények, 111. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1998) 2. szám Tanulmányok Ravasz István: Az erdélyi hadműveletek 1944 késő nyarán – kora őszén. Az erdélyi hadi események szakaszolása és helye a Kárpát-medencében lefolyt hadműveletekben. – 1998. 384. p.
[561] Számvéber Norbert: Páncélos hadviselés a budapesti csatában 1944.X.29.-1945.II.13. (2011)
[562] Ravasz István: Az erdélyi hadműveletek 1944 késő nyarán, kora őszén
[563] Sebő Ödön: A halálraítélt zászlóalj

Szeptember végén a német–magyar csapatok Észak-Erdélyben még tartották a Borsai-hágó–Borgói-hágó–Maros folyó vonalát nagyjából Torda magasságáig, október 8-án azonban meg kellett kezdeni a 8. német és a 2. magyar hadseregek visszavonulását, mivel a két nappal korábban az Alföldön megindult offenzíva nyomán a szovjet páncélosok már a hátukba kerültek.

A Balkán német hadiszempontból összeomlott, amikor a bolgárok csatlakoztak a vörös Hadsereghez.

Október 20-ra Belgráddal egyetemben elesett Észak-Szerbia, s a szovjet csapatok bevonultak a Szerémségbe, Szlavóniába és a Bácskába. A balkáni német haderő kezében tartott terület gyakorlatilag Horvátországra korlátozódott, ami jórészt a román átállás következménye volt.

Magyarország területén már szovjet csapatok harcoltak, amikor a legfelsőbb politikai és katonai vezetés köreiben még mindig bizonytalanság uralkodott a fegyverszünet kérdésében. Szeptember 24-én Horthy és bizalmasai döntöttek egy hivatalos fegyverszüneti bizottság Moszkvába küldéséről. Vezetőjévé Faragho Gábor[564] altábornagyot, a csendőrség felügyelőjét nevezték ki. Moszkvában megszülettek az előzetes fegyverszüneti feltételek, bár Faragho nem rendelkezett teljes körű kormányzói felhatalmazással. Ez gyakorlatilag a feltétel nélküli megadást jelentette Magyarország számára. Az ország köteles volt – többek között – Németországgal minden kapcsolatát megszakítani, illetve hadat üzenni annak. Az is szerepelt, hogy a Szovjetunió katonai segítséget nyújt Magyarországnak a német csapatok elleni hadműveletekben. Budapest a feltételeket elfogadta, s a kiugrás előkészítése érdekében kérte a Duna–Tisza közén támadó csapatok megállítását. Ezt a szovjet hadvezetés teljesítette. (A támadás felfüggesztésére kiadott parancs nem vonatkozott a 2. Ukrán Front Tiszántúlon harcoló főerőire, és az Erdélyben, Kárpátalján tevékenykedő csapatokra.) Október 11-én este Faragho altábornagy egyoldalúan parafálta a fegyverszüneti feltételeket, már csak végre kellett hajtani azokat. A végrehajtás előkészítése azonban előrevetítette a kudarcot.

A kiugrási kísérlet biztosítására bent a fővárosban, illetve elővárosaiban igen kevés katonai erő állt rendelkezésre. Október 15-én, 13.10-kor elhangzott a kormányzó proklamációja a rádióban. A kiáltványt követő hadparancs felszólította az összes kinevezett parancsnokot a kormányzóra tett esküjének megtartására. A kormányzó a koronatanács feloszlatása után visszavonult a királyi palotába, kikapcsolva önmagát az események irányításából. A vezérkari főnök nevében 14.50-kor hadparancsot adtak le a csapatoknak a harc folytatásáról. Este 21^{40}-kor a Rádióban beolvasták Szálasi Ferenc[565] proklamációját a hatalom átvételéről és a harc folytatásáról német oldalon.[566]

---

[564] Faragho Gábor (1928-ig Faragó, 1927-től vitéz) (Kecskemét, 1890. február 16. – Kecskemét, 1953. december 22.) magyar katonatiszt. 1944. szeptember elsején vezérezredessé léptetik elő, 28-án fegyverszüneti küldöttség élén Moszkvába indult.. Október 11-én aláírta Magyarország nevében az előzetes fegyverszüneti egyezményt. A nyilas hatalomátvétel után rendfokozatától megfosztották. Mint a moszkvai munkabizottság tagja részt vett a kormányalakításról is folyó tárgyalásokon. 1944. december 22. - 1945. július 21. az Ideiglenes Nemzeti Kormányban közellátásügyi miniszter, majd haláláig kitelepítettként Kecskemét környéki tanyáján élt.

[565] Szálasi Ferenc (Kassa, 1897. január 6. – Budapest, Lipótváros, 1946. március 12.) a budapesti népbíróság által háborús bűnösként elítélt hungarista politikus, több nyilaskeresztes és hungarista párt és mozgalom megalapítója, Magyarország nemzetvezetője volt 1944 és 1945 között. A második világháború után halálra ítélték és kivégezték.

[566] Magyarország a XX. században (könyv alapján összeállítva) http://mek.oszk.hu/02100/02185/html/63.html

Páncélvonataink harcai

A továbbiakban megpróbáljuk időrendben nyomon követni a páncélvonatok tevékenységét. Érdekesség, hogy a hadrendi szám nélküli *„Botond”* páncélvonatról is sokszor esik szó a leírásokban!

A 104. páncélvonat harcairól sajnos nem sok minden maradt fenn.

„…A 104. páncélvonat tevékenysége sajnos kevéssé ismert. 1944 őszén, a Dunántúlon teljesített járőrszolgálatot. 1944/1945 telén talán Balatonfüred volt a támaszpontja…”[567]

„… 1944. október 15-e nem hozott megoldást, a Honvéd Vezérkar főnöke rádióban közzétett nyilatkozatában hangsúlyozta, hogy…. „a fegyverletétel kifejezés nem jelenti azt, hogy mindenki eldobja a fegyverét. A harc beszüntetésére parancs nem ment, csak fegyverszüneti kérelem van."

A Budapesten lejátszódott események nem múltak el nyomtalanul a 3. hadseregnél. Egyre gyakoribbá váltak a szökések, a hadsereg azonban tovább harcolt. A 8. póthadosztály, valamint a 23- tartalékhadosztály a Tiszától való elszakadást követően Kiskunfélegyháza-KIskunmajsa-Kiskunhalas irányokba hátrálva változatlanul halogató harcot folytatott, a „Matoltsy-csoport" Kistelek térségéből Solt-Dunaegyháza-Dunaföldvár-Bölcske térségében gyülekezett.

Az 5- Honvéd Kerület alegységei Zombor térségéből Baja irányában visszavonulóban voltak a támadó szovjet csapatok elől. A Bácsalmás területén csoportosult 2. és 3. folyamzár zászlóaljak ellenlökésekkel igyekeztek fékezni a harckocsikkal megerősített szovjet gyalogság előnyomulását. A kerületparancsnokság erői nem voltak elégségesek egy nagyobb méretű ellentámadás végrehajtásához. Heszlényi altábornagy Szabadka visszafoglalására kiadott parancsát Kálmán Imre vezérőrnagy, az 5. Honvéd Kerület parancsnoka sem tudta végrehajtatni. Csapatok hiányában a 23- tartalékhadosztály jobb szárnya szabadon maradt, így a Kiskunhalas irányában halogató harcot folytató 23 tartalékhadosztály jobb szárnya és az 5. Honvéd Kerület alegységei között kb. 25 km széles rés keletkezett.

A résben az 1. önálló huszárosztály Kiskunhalas-dél területén, a 23. német légvédelmi ezred részei Kiskunhalason és gyenge harcértékű német híradó alegységeken kívül csak a 103. páncélvonat állomásozott, amely a vasútvonalat biztosította…

….A 3. hadsereg arcvonalának legveszélyeztetettebb szakasza továbbra is Baja és Kiskunhalas között húzódott. A Fővezérség meggyorsította a 10. hadosztály szállításának ütemét. A 10. hadosztálynak fel kellett váltania a 23. tartalékhadosztály leharcolt erőit. A hadosztálynak Kiskunmajsán, Kiskunhalason és Soltvadkerten kellett kirakodnia. Intézkedések történtek az 5. Honvéd Kerület parancsnoksága alá rendelt csapatok összevonására is. (Ennek következtében a kerületparancsnokság kikerült a 3. hadsereg alárendeltségéből.) Az összevonásra kerülő

[567] Számvéber Norbert: Páncélos hadviselés a budapesti csatában 1944.X.29.-1945.II.13. (2011)

csapatok az 5. póthadosztály alárendeltségébe kerültek. Az 5. póthadosztályt a 3. hadsereg kötelékébe sorolták be. Szintén a hadsereg alárendeltségébe került a 103. páncélvonat is, ami Fülöpszállásra futott be. Heszlényi altábornagy a KiskunhalasJánoshalma között még nyitva álló rés lezárását a 10. hadosztály erőivel tervezte. A térségben előretörő szovjet csapatokat a 2., 3. folyamzár zászlóalj Mélykút Bácsalmás terepszakaszról indított ellentámadásaival igyekeztek késleltetni. Az ellentámadásokat követően a folyamzár zászlóaljak Bácsbokod-Csávoly Felsőszentiván körzetébe vonultak vissza. A szovjet csapatok ennek következtében Bajától délre kijutottak a Duna keleti partjára…"[568]

1944. október 29.

„…Kecskeméten csupán egy kisebb harccsoport maradt hat-hét bevethető rohamlöveggel. A 8. tábori póthadosztály megbízott parancsnoka, Orbay[569] *ezredes ezek közül hat StuG. III páncélost még október 29-ére virradó éjjel a pótseregtest Kecskeméttől hat-nyolc km-re délkeletre húzódó arcvonala mögé, Koháry-major vasútállomásához irányított azzal a feladattal, hogy a másnapra tervezett gyalogsági támadást segítsék.*

Török[570] *százados ugyan tiltakozott az ismeretlen terepen, sötétben végrehajtandó előrevonás ellen, de végül parancsot adott Kohánszky Béla*[571] *hadnagynak és Regős Péter zászlósnak, hogy három-három rohamlöveggel hajtsák végre a feladatot. A harcjárműveket az osztály páncélosok nélkül maradt rohamtüzéreiből és önként jelentkezett leventékből alakított támogató gyalogság is kísérte.*

Orbay ezredes ugyancsak ide vezényelte a 103. páncélvonatot és egy azon szállított utászszázadot is, amelyek a rohamlövegekkel együtt a 21. gyalog tábori pótezred mögött hadosztálytartalékot alkottak.

Miután a szovjet lövészcsapatok még sötétedés előtt áttörték állásait, a magyar 8. tábori póthadosztály gyalogságának zöme (a 12. és 21. gyalog tábori pótezred) – kihasználva a sötétséget – visszavonult a védelmére bízott terepszakaszról, de erről a rohamtüzéreket nem értesítették.[572]

1944. november 6.

„… November 6-án futott be Budapest - Vizafogó vasútállomásra [102. páncélvonat], *ahol a katonai javítóműhelyben részlegesen kijavították…"*[573]

---

[568] Hadtörténelmi Közlemények, 108. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1995) 1. szám anulmányok Jakus János: A magyar 3. hadsereg harcai 1944. szeptember 22-től november 3-ig. – 1995. 3. p.
[569] Orbay István ezredes, 1944. szeptemberben a II. tartalékhadtest tüzérparancsnoka.
[570] vitéz nemes harasztosi Török Pál tüzér százados (1911. 10. 24.-?) Avatása 1933. 08. 20. 1944. szeptemberben a 7. m. kir. rohamtüzérosztály parancsnoka. Az osztály StuG. III.G. rohamlövegekkel volt felszerelve. Az osztály csupán 1944. szeptember 24.–október 8. között legkevesebb 67 szovjet harckocsit és 14 egyéb páncélozott harcjárművet lőtt ki; továbbá hat gyalogsági löveget, két páncéltörő ágyút és 18 géppuskát zsákmányolt. Saját vesztesége nyolc megsemmisült rohamlöveg és 30 gépjármű volt.
[571] Kohánszkyi Béla táb.tü. hadnagy (1919. 10. 15.- ?) 1942. 12. 06. tisztté avatás.
[572] 70 éve történt – 1944. október 29-30. http://jaszlajosmizse.hu/70-eve-tortent-1944-oktober-29-30/
[573] Számvéber Norbert: Páncélos hadviselés a budapesti csatában 1944.X.29.-1945.II.13. (2011)

„…A 102. páncélvonat november 6-án Dunakeszi - Alag vasútállomáson volt, Onnan Székesfehérváron át Érsekújvárra vezényelték…”[574]

„…A 103. páncélvonat 1944. november 6 - 11. között a Vecsés – Üllő - Monor, valamint Rákoskeresztúr – Ecser - Mende vonalon vett részt a harcokban. Támaszpontja Budapest - Kőbánya teherpályaudvar volt…”[575]

November 11-17.

„… között a [102. páncélvonat] *Budapest-Tata, majd Budafok-Szabadbattyán vonalon járőrözött…”*[576]

1944. november 7-én megkezdődött a szovjet 3. Ukrán Front hadseregeinek erőszakos átkelése a Dunántúlra, s már kiépült a szovjet hadműveleti hídfő, mikor a német *„Dél"* hadseregcsoport megkezdte a csapatok felvonultatását a *„Margit"*-vonalba, illetve annak balatoni állásaiba.

1944. november 14.

„…A 103. páncélvonatot november 14-én Sárbogárdra vezényelték, erről a bázisról több bevetésen vett részt Cece, Vajta, Sárbogárd térségében…”[577]

1944. november 28.

„…November 28-án Balatonfüredre vezényelték a magyar 101. sz. páncélvonatot, azzal a paranccsal, hogy a Balatonfűzfő—Tapolca közti vasútvonalon mozogva, lövegeivel támogassa a partvédelmet. ..

… Nem a gyalogoshadosztálynak, hanem a Magyar Királyi II. hadtestparancsnokságnak volt alárendelve a Magyar Királyi 101. sz. páncélvonat. Az úgynevezett magas szerelvény forgótornyában egy db 10 cm-es ágyú, páncélvagonjaiban nyolc db géppuska állt tüzelésre készen. A páncélvonat parancsnoka Tahy főhadnagy[578] *volt. A páncélvonat napközben Balatonfüred pályaudvaron vesztegelt. Általában délután 18 órakor indult el Balatonkeneséig, majd hajnalban lefutott Tapolcáig. A legtöbbet Tihany körzetében mozgott. Időnként megállt, s lövéseket adott le ágyújából a Balaton déli partja irányába...”*[579]

---

[574] Számvéber Norbert: Páncélos hadviselés a budapesti csatában 1944.X.29.-1945.II.13. (2011)
[575] Számvéber Norbert: Páncélos hadviselés a budapesti csatában 1944.X.29.-1945.II.13. (2011)
[576] Számvéber Norbert: Páncélos hadviselés a budapesti csatában 1944.X.29.-1945.II.13. (2011)
[577] Számvéber Norbert: Páncélos hadviselés a budapesti csatában 1944.X.29.-1945.II.13. (2011)
[578] Szerintem százados, bár a hadseregekben az ilyen-olyan lefokozás nem ritka. Az 1944. évi sematizmus szerint is páncélos fegyvernemi százados.
[579] Veress D. Csaba: Balatonfüred a harcok első vonalában. FÜREDI HISTÓRIA –VII. ÉVFOLYAM 2. sz. 2007. december

„…A 102. páncélvonatot november végén visszavezényelték a Dunántúlra, 28-án Cece térségében harcolt…

… november 28-december 4 között Simontornya – Zichyújfalu körzetben járőrözött…”[580]

1944. december 2-3.

„…A 102. páncélvonatot december 2 - 3-án Sárbogárd térségében vetették be…”[581]

1944. december 4.

„…December 4-én, hétfőn, a kora hajnali órákban, az előző napi súlyos harcok során beállott zavaros helyzetet tisztázandó a magyar II. hadtest parancsnoksága Székesfehérvárról erőszakos harcfelderítésre rendelte ki a 102. páncélvonatot, melynek sikerült a Rétszilas—Tolnanémedi közti vasútvonalon Pincehelyig előretörni. Itt harcba keveredett a szovjet csapatokkal, majd súlyos sérülésekkel visszavonult Székesfehérvárra.

A felderítésre küldött egyéb egységek jelentései is arra a véleményre juttatták a német hadseregcsoport parancsnok ságot, hogy a „Kirchner"-harccsoportot egyre inkább a szovjet csapatok átkarolásának veszélye fenyegeti. A szovjet 31. lövész hadtest hadosztályai ugyanis gyors ütemben törtek előre a Sárvíztől K-re és 4-én reggelre elérték Előszállást…

A 23. páncélos hadosztály bálszárnyán, a magyar Szent László hadosztály (Kustány—Bucsuszentlászló szélességben), azon túl pedig a 3. lovas hadosztály foglalt el védőállásokat.

Az így felfejlődött I. lovas hadtestre komoly feladat várt. Nekik kellett feltartóztatniok a Sümeg—Ederics szélességben, DNy-i irányban támadó szovjet 27. hadsereget. (35., 37. lövész hadtestek, 18. harckocsi hadtest és 5. gárda lovas hadtest.)

Az ő védelmi vonalaik biztosították a Nagykanizsa térségében harcoló német 2. páncélos hadsereget, mely március 28-án kezdte meg a visszavonulást Zalaegerszeg irányába.

A hadtest erősen leharcolt csapatai ezt a feladatot csak jelentős megerősítésekkel voltak képesek teljesíteni. Ezért március 28-án az I. lovas hadtest alárendeltségébe utalták a „Steyer műszaki záróosztagot" (35., 36. erőd-ezred), továbbá a 16. SS páncélgránátos hadosztály páncélos alakulatát, a magyar 213. és 217. erőd géppuskás zászlóaljakat, két erőd páncéltörőágyús századot, 191. hadsereg közvetlen rohamlöveg dandárt és a 78. páncélvonatot.

Az így jelentősen megerősített I. lovas hadtest sem volt képes a szovjet csapatok támadásának ellentállni…”[582]

„…Pincehelynél találatot kapott [102. páncélvonat], *ezért Székesfehérvárra vontatták javításra…”*[583]

---

[580] Számvéber Norbert: Páncélos hadviselés a budapesti csatában 1944.X.29.-1945.II.13. (2011)
[581] Számvéber Norbert: Páncélos hadviselés a budapesti csatában 1944.X.29.-1945.II.13. (2011)
[582] Veress D. Csaba: Veszprém megye felszabadításának története (1944. december 3.–1945. március 30.) A Veszprém Megyei Múzeumok Közleményei 9. (Veszprém, 1970)
[583] Számvéber Norbert: Páncélos hadviselés a budapesti csatában 1944.X.29.-1945.II.13. (2011)

„… 1944. december 4-én, hétfőn került sor az év utolsó jelentősebb harci cselekmény-re Nagyszékely közelében:

… a kora hajnali órákban, az előző napi súlyosharcok során beállott zavaros helyzetet tisztázandó a magyar II. hadtest parancsnoksága Székesfehérvárról erőszakos harcfelderítésre rendelte ki a 102..páncélvonatot, melynek sikerült a Rétszilas—Tolnanémedi közti vasútvonalon Pincehelyig előretörni. Itt harcba keveredett a szovjet csapatokkal, majd súlyos sérülésekkel visszavonult Sz.fehérvárra…”[584]

1944. december 5.

„…December 5-én a sárbogárdi vasútállomás kiürítésekor kiégett. [103. páncélvonat] *December 7-én Budapest - Déli pályaudvarra, onnan Óbudára vontatták javításra…”*[585]

1944. december 7.

„…A Botond páncélvonat december 7-től karácsonyig a Balaton északi partján húzódó vasútvonalon, Balatonfűzfő és Keszthely között cirkált…”[586]

„… december 7-23. között a [102. páncélvonat] *Székesfehérvár - Keszthely vonalon járőrözött…”*[587]

1944. december 8.

„…A védelem kiépítésére indokolt volt, hiszen a felderítés adatai szerint a déli parton a 252. önálló úszó gépkocsizó zászlóalj volt védelemben, sőt december 8-ról 9-re virradó éjszaka egy szovjet rohamcsónak egység erőszakos harcfelderítést kísérelt meg Balatonon át, Siófokról Balatonfüred irányába.

Ezt és a további partraszállási kísérletet a német, magyar hadihajós egységek heves tűzharcban visszaverték, amelyhez segítséget nyújtott a 101. számú és Botond nevű páncélvonat is. Az északi part védelmébe rendelték a felfegyverezett polgári hajók közül a HELKA, KELÉN, JÓKAI gőzhajókat, és a KOMP I és KOMP II átkelőhajókat. és a 912 sz. könnyű rohamcsónak egység 27 db rohamcsónakját…”[588]

1944. december 9.

„…December 9-re befejezte felvonulását a balatoni állásba a 25. magyar gyalogoshadosztály. Az 1. gyalogezred és a 25. felderítő-zászlóalj Keszthely és Zánka között (harcál-

---

[584] Nagyszékelyi História 2011/1. A m. kir. 20. gyaloghadosztály Nagyszékelyben
[585] Számvéber Norbert: Páncélos hadviselés a budapesti csatában 1944.X.29.-1945.II.13. (2011)
[586] Ravasz István: A front szele megérinti Zala megyét
[587] Számvéber Norbert: Páncélos hadviselés a budapesti csatában 1944.X.29.-1945.II.13. (2011)
[588] Tóth Ferenc: Robbanóanyagok és roncsok a Balatonban. http://www.roncskutatok.hu/roncskutatas/page/3/

láspont: Tapolca, ahol két tartalék-zászlóalj is összpontosult); a 26. gyalogezred (parancsnoksága: Aszófő) pedig Zánka és Balatonfűzfő között védett, beleértve a Tihany-félszigetet is. A félszigeten a 717/1. német kiképző- és a 26/1. magyar gyalogoszászlóaljak, valamint a német 885. népfelkelő-zászlóalj egy 80 fős osztaga védett. Itt volt még egy német utász- és egy német riadószázad is (80—80 emberrel.) Tüzérségi megerősítésüket egy német légvédelmi ágyús (3 db 88 mm-es löveggel) — és két gépágyús üteg (6 db 37 mm-es és 6 db 20 mm-es gépágyúval), továbbá egy magyar légvédelmi ágyús üteg (6 db 40 mm-es gépágyúval) látta el…"[589]

1944. december 12.

„…December 12-re a sérült 102. sz. páncélvonatot is a balatoni állásokba vezényelték, azonban a szerelvény a harcok végéig a tapolcai fűtőházban vesztegelt javítás alatt. December 12-re az Illey-csoport[590] *aknászosztaga 110 db lehorgonyzott úszóaknát telepített a Tihany-félsziget előtt, 200 akna még szállítás alatt állt. A december 12-i jelentés szerint a német „Marine Sonderkommando" és a magyar folyamőrség két csoportban járőrözött a Balatonon 9 db rohamcsónakkal és 13 db felfegyverzett polgári motorcsónakon…"*[591]

Azt, hogy a 102. páncélvonat végig javítás alatt a tapolcai fűtőházban lett volna, a többi forrás alapján egyértelműen cáfolni lehet! A további bejegyzésekben ez látható is majd.

1944. december 13.

„…December 13-án Mosonmagyaróvárról beérkezett Balatonalmádiba az 59. utászzászlóalj, melynek századai Fűzfő, Tihany és Aszófő községekben települtek.

A partvédelmet két magyar páncélvonattal is megerősítették: a „Botond" páncélvonat Balatonfűzfőt, a 101. sz. páncélvonat magas szerelvénye pedig továbbra is a Balatonfűzfő—Tapolca közti vasútvonalat biztosította.

A 25. gyalogezred a Balatonfűzfő és Királyszentistván közti védőállásokat, az l/III. zászlóalj pedig a vilonyai reteszállást szállta meg. A partvédelmet támogatta a 204/7. fényszóróüteg 18 db légvédelmi fényszóróval. A hadosztály 9 magyar és 2 német zászlóaljból álló védelmét ekkor még mindöszsze 4 db nehéz páncéltörő ágyú és a 26. tábori tarackos tüzérosztály 3 könnyű ágyús ütege támogatta..."[592]

1944. december 15.

„…A 101. páncélvonat december 15-től karácsonyig Csopakon tartózkodott, a 102. december 15-én, Tapolcán...

---

[589] Veress D. Csaba: Harcok a balatoni védelmi vonalban (1944. december–1945. március).
[590] Ilkey Győző táb.tü. ezredes (1894. 07. 29. -?) 1915. 03. 15. tisztté avatása. 1940-ben alezredes.
[591] Veress D. Csaba: Harcok a balatoni védelmi vonalban (1944. december–1945. március)
[592] Veress D. Csaba: Harcok a balatoni védelmi vonalban (1944. december–1945. március)

...A 103. páncélvonatot 1944. december 15-én átvezényelték Horvátországba. Menetvonala nem ismert, de a hadi helyzet ismeretében szükségszerűen át kellett haladnia Zala vármegyén… ”[593]

1944. december 16.

„ ... A [102. páncélvonat] *szerelvény december 16-26. között Csepreg körzetében járőrözött…* ”[594]

1944. december 20. után

„ *...Ács – Tatabánya - Környe körzetében járőrtevékenységet hajtott végre.* [102. páncélvonat]…”[595]

„ ... [102. páncélvonat] *december 27-től 1945. január 2-ig Csopak körzetében tevékenykedett…* ”[596]

1945. január 7-8.

„ *...Január 7-én — írta Ágh Zoltán főhadnagy naplójában - délelőtt 11 órakor a 25/1. zászlóalj egy részét Alsóörsről Balatonfüredre vezénylik. Csopakon, a zászlóalj parancsnokságon összegyűlt a 25. gyalogezred I., II. és III. zászlóaljának összes leadandó embere: 11 tisztes 180 fő legénység. Indulás gyalog a hóesésben Balatonfüredre. A tisztek a Grand Hotelben, a legénység az elemi iskolában szállásolva. A hadosztály (t. i. a 25. magyar gyalogoshadosztály, Sz.) parancsnokságon jelentették be, hogy az embereket a 20. gyalogoshadosztálynak, Tapolcára adják át Január 8: A 25. gyalogoshadosztály keretében megalakult Balaton-zászlóalj is embereket vett át a csoporttól (tiszteket elsősorban.) A maradék a páncélvonattal Tapolcára indult 17 órakor. Hozzánk jött még 30 tiszt és 80 fő legénység.*
Közben óvatosan jöttünk (t. i. a páncélvonattal), mert az oroszok helyenként belőtték a vasutat, s minden vonatot megaknáztak. Egy baka egy kézigránátot kidobott, azt hitték, hogy orosz belövés. Megérkezés 20 órára Tapolcára. Az elszállásolás nehezen ment, zsúfolt a város. Január 9-én: fél 9-kor a hadosztály parancsnokságon megtudtuk, hogy Ujdörögdpusztára megy az alakulat. Menet, fél 12-re megérkezés, itt alakult meg a 20. gyalogoshadosztály ki… ”[597]

---

[593] Ravasz István: A front szele megérinti Zala megyét
[594] Számvéber Norbert: Páncélos hadviselés a budapesti csatában 1944.X.29.-1945.II.13. (2011)
[595] Számvéber Norbert: Páncélos hadviselés a budapesti csatában 1944.X.29.-1945.II.13. (2011)
[596] Számvéber Norbert: Páncélos hadviselés a budapesti csatában 1944.X.29.-1945.II.13. (2011)
[597] Veress D. Csaba: Harcok a balatoni védelmi vonalban (1944. december–1945. március) A Veszprém Megyei Múzeumok Közleményei 18. (Veszprém, 1986)

Páncélvonatunk 1945 januárjában egy Budapest környéki vasútvonalon[598]

1945. január 20.

„… Január 20-án a balatoni védőállások teljes szakaszát a 20. magyar gyalogoshadosztály vette át. A Balatonkenese és Zánka K. közti szakaszt a Csoknyai - harccsoport (pk.: Csoknyai Pál[599] *ezredes, Balatonfüred) vette át. Balatonkenese és Tihany között a „Balaton" zászlóalj két százada helyezkedett el: az 5/1. őrszázad Balatonkenese és Balatonalmádi között, a zászlóalj 1. százada pedig (pk.: Ongel szdos.) Balatonalmádi és Csopak között volt védelemben. A zászlóalj 2. és 3. századai a Sió-arcvonalban kerültek bevetésre. Tihanytól Zánkáig a 14/11. zászlóalj, valamint az 57. utász-zászlóalj 1. és 2. századaiból (pk: Telkes Jenő*[600] *örgy.) és a IV/2. utász-századból összevont csoport, továbbá a 21/3. ágyús üteg védett. Zánkától Kővágóörsig az 55. határvadász portyázó-osztály, Kővágóörstől Keszthely K-i széléig pedig a 20. felderítőzászlóalj (pk: Szabó ales.) 20. lovasszázada, egy kerékpáros- és egy páncélgépkocsi-százada biztosított.*

A 20. felderítő-zászlóaljnak volt alárendelve a partmenti vasútvonalon mozgó 101. sz. páncélvonat is. Az Illey-csoport aknászosztaga ellenőrizte folyamatosan a Balaton jegének teherbíróképességét.

A „Botond" páncélvonat továbbra is Balatonfűzfőnél biztosított; a 102. sz. páncélvonat pedig a hadosztály tartalékát képezte Tapolcán…"[601]

1945. január 29.

„… Január 29-én a 14/II. honvédzászlóalj védelmi partszakaszát – a déli partról – szovjet rajtaütés érte. A helyzet olyan súlyosnak mutatkozott, hogy a gyalogsági parancsnokság riasztotta a balatonfüredi Illey-harccsoportot és az 57. magyar utász-zászlóaljat, valamint a 101. sz. páncélvonatot. Az Illey-harccsoport két szakaszát a balatonfüredi pályaudvarra

---

[598] A lövészkocsi magas, ezért ez a 101, vagy a 103. páncélvonat lehetett.
[599] Csoknyai Pál ezredes (1892. 10. 15. -?) 1914. 10. 01. tisztté avatása. 1938-ban alezredes.
[600] Telkes Jenő műszaki őrnagy (1905. 02. 24. - ?) 1927. 08. 20. tényleges szolgálat kezdete. 1938-ban műsz. főhadnagy. 1940-ben százados.
[601] Veress D. Csaba: Harcok a balatoni védelmi vonalban (1944. december–1945. március)

rendelték, hogy szükség esetén az ott veszteglő páncélvonattal a veszélyeztetett védelmi partszakaszra menjenek. Erre azonban nem került sor…

… Ugyanaznap déli 12 órakor a 101. sz. páncélvonatnak a „Balaton zászlóalj" 3. századát a Sió-csatorna frontvonalba kellett volna szállítani. Az orkánszerű szél és a nagy hófúvás az akciót lehetetlenné tette, a páncélvonat nem tudott közlekedni. A századot másnap, január 30-án, hajnali 05 óra 40 perckor gyalog indították útnak. Másnap, január 31-én, a balatonfüredi pályaudvaron veszteglő 101. sz. páncélvonatot – hadseregparancsnoki utasításra – Lepsénybe indították, a Magyar Királyi 25. gyalogoshadosztály támogatására. Az elvonult páncélvonat pótlására a tapolcai fűtőházban javítás alatt álló 102. sz. páncélvonat állt be a balatonfüredi pályaudvarra február 6-án. ugyanis február 9-én a 101. sz. páncélvonatot Komáromba rendelték…"[602]

1945. február 15-23.

„…Tihany és Balatonkenese szakaszon védő — Csoknyai-harccsoportot megerősítették a 20. magyar páncélvadászosztálytól átadott 4 db nehéz páncéltörő ágyúval, majd február 27-én ugyancsak ide vezényelték az 1/1. magyar rohamtüzér üteget. Február 21-én a 20. magyar gyalogoshadosztálynak alárendelt 14/11. zászlóalj (pk: Békássy Elemér őrgy.) sikeres harcfelderítést hajtott végre a Balatonon át Balatonföldvár felé, honnét a felderítők szovjet hadifoglyokkal tértek vissza. A másnap — február 22-én — kiadott német napijelentés szerint a IV/2. magyar utász-századtól két katona átszökött a szovjet csapatokhoz.
Február 24-én a II. magyar hadtest visszakapta a — február 9-én Komáromba rendelt — 101. sz. magyar páncélvonatot, amely Balatonfüreden foglalt el tüzelőállást. .."[603]

1945. március 3.

„…A Dél Hadseregcsoport 1945. március 3-i kimutatása szerint a 2. páncéloshadsereg ereje:

A LXVIII. hadtest a 13. Handschar SS-hegyihadosztállyal

(9 zászlóalj, 10 nehéz páncéltörő-ágyú, 2 páncélvonat, 6 üteg), a 71. gyaloghadosztály (17 zászlóalj - közte a magyar Bakony - ezred 3 zászlóalja -,13 nehéz páncéltörőágyú, 20 rohamlöveg, 7 páncél vadász, 21 üteg), az 1. népi-hegyihadosztály167 (9 zászlóalj, 20 nehéz páncéltörő-ágyú, 12 rohamlöveg, 15 üteg) és a 16. Reichsführer-SS páncélgránátos hadosztály168 (9 zászlóalj, 20 nehéz páncéltörő-ágyú, 24 rohamlöveg, 8 üteg, 3 nehéz légvédelmi üteg).

A XXII. hegyihadtest a 118. vadászhadosztállyal

(17 zászlóalj, 19 nehéz páncéltörő-ágyú, 7 rohamlöveg, 1 páncélvonat, 12 üteg) és a felállításban levő 92. páncélgránátos dandárral (3 zászlóalj, 2 nehéz páncéltörő-ágyú, 1 könnyű üteg)…"[604]

---

[602] Veress D. Csaba: Balatonfüred a front első vonalában (Füredi História –VII. évfolyam 2. sz. 2007. december

[603] Veress D. Csaba: Harcok a balatoni védelmi vonalban (1944. december–1945. március) A Veszprém Megyei Múzeumok Közleményei 18. (Veszprém, 1986)

[604] S Borus József: Hadszíntér Somogy földjén (1944. dec. 1. - 1945. márc. 31.) omogy megye múltjából - Levéltári évkönyv 1. (Kaposvár, 1970)

1945. március 6.

„… Március 6-án… Az esti órákban – 19[10] órakor – a 101. sz. páncélvonat a balatonfüredi pályaudvarról áttelepült Alsóörsre, helyette az eddig a balatonfűzfői vasútállomáson veszteglő „Botond" páncélvonat foglalt állást Balatonfüred vasútállomáson…"

1945. március 9.

„… A 14. gyalogezred két zászlóaljának elszállítása után a Vászoly és Révfülöp védőkörzetet a 3. magyar hadsereg kiképzőezredéből (Vid) szervezett 3. kiképzőezred (pk.: Botond *László ezredes; Balatonarács) három zászlóalja vette át. A hadosztály alárendeltségében maradt 14/11. zászlóalj (pk: Kőfalvi Ferenc[605] alezredes) és a 21/3. ágyús üteg a Balatonudvari (bezárva) és Balatonkenese K. közti védővonalat tartotta megszállva (zömével Tihanyban összpontosulva.) Az említett partszakasz parancsnoka továbbra is Csoknyai Pál ezredes, a hadosztály gyalogsági parancsnoka maradt (Balatonfüred.) A Révfülöp és Keszthely (kizárva) közti vonalat a 20. felderítő-osztály egy kerékpáros szakasza szállta meg 4 db aknavetővel és 2 db nehéz páncéltörő ágyúval. (A felderítő-osztály 20. huszárszázada Balatonfüreden összpontosult. A 20. gyalogoshadosztálynak volt még alárendelve a „Botond", a 101. és 102. páncélvonat, a 24/3. ágyús üteg, a 204/7. fényszórós-üteg, a 20. híradózászlóalj, az 57. utászzászlóalj 1. és 2. százada, a IV/2. utász-század, az 55. határvadász-zászlóalj néhány egysége, valamint az Illey-csoport aknász-zárócsoportja. A balatoni védőállásban volt még— de nem a hadosztálynak alárendeltségében — az 571/1. német utászszázad egy rohamcsónak osztaggal. A hadosztály seregvonata három kocsi- és egy tehergépkocsi-oszlopból, két műszaki munkásszázadból és egy lógyűjtő állomásból állt. Március 9-én a 20. magyar gyalogoshadosztály létszáma és fegyverzete az alábbi volt: 258 tiszt, 6521 legénység, 1118 ló; 3507 puska, 169 géppisztoly, 136 golyószóró, 46 géppuska, 10 nehézpuska, 18 gránátvető, 57 aknavető, 1 db 75 mm-es-, valamint 13 db 37 mm-es és 40 mm-es könnyű páncéltörő ágyú. A páncélvonatokban volt: 4 db 10,5 cm-es tábori tarack, 1 db 75 mm-es hegyi ágyú, 3 db 8 cm-es ágyú és 3 db gépágyú. Az átcsoportosítások után a hadosztály állományában 6 zászlóaljnyi erő maradt, zászlóaljanként 16 km-es partvédelmi sávval…"[606]*

1945. március 10.

„…Március 10-én a II. magyar hadtest parancsot kapott, hogy a balatoni védőállásokban lévő 20. magyar gyalogoshadosztály is adja át a 14. gyalogezredének parancsnokságát (pk: Boldus György[607] alezredes; Gyulakeszi), valamint a Vászolyban összpontosított 14/1. — és a Révfülöpön állomásozó 14/111. zászlóaljait. Az ezredparancsnokság és a két zászlóalj március 10-én rakodott be a révfülöpi vasútállomáson, s 12-re ért Lepsénybe, ahol az I. német lovashadtest (pk.: Harteneck lovassági tábornok; Mezőszentgyörgy) alárendeltségébe kerül-

---

[605] Kőfalvi József alezredes? (1898. 03. 8 -?), tényleges szolgálat: 1916. 08. 16; 1928-ban a m.kir.6. (nagykanizsai) h.gy.e. századosa; 1918-ban a 17. (székesfehérvári) h.gy.e. tisztje.

[606] Veress D. Csaba: Harcok a balatoni védelmi vonalban (1944. december–1945. március) A Veszprém Megyei Múzeumok Közleményei 18. (Veszprém, 1986)

[607] Boldus György alezredes (1900. 02. 27.-?) 1918. 08. 17. tényleges szolgálat kezdete. 1938 százados. 1942-től alezredes.

tek. A két zászlóaljat a következő napokban Enyingtől K-re, a 3. német lovashadosztály támogatására vetették ütközetbe…

…A Balaton ÉNy-i partvidékén, a balatoni védőállásban március 10—19 között nyugalom honolt. „Március 14: a 20. hadosztály parancsnoka Szigligettől Révfülöpig szemlét tartott - írta naplójában Ágh Zoltán[608] főhadnagy, a hadosztályparancsnok személyi segédtisztje. Erős ágyúzás a túlsó partról. Délután egy szökevény kivégzése Tapolcán, egy udvarban…”[609]

„…Március 9-én a Nagybajom —Jákó szakaszon tíz-tizenöt harckocsi támogatásával zászlóalj — ezrednyi erővel a németek újból. támadtak. Közben az éjszaka folyamán a 16. SS és az 1. hegyi lövészhadosztályt Jákó területéről Kutas — Beleg körzetébe csoportosították át.

Ezen a szakaszon március 10-én délután egy órakor harminc harckocsi támogatásával támadtak a 299. szovjet és a 12. bolgár hadosztály egységei ellen. Délután öt órakor Kisbajom északi részét elfoglalták. Negyedóra múlva rövid tüzérségi tűz után kétezrednyi erővel és tizenöt harckocsival újból támadtak. Beleg vasútállomásról egy páncélvonat tüze is támogatta őket. Ekkor a németek a nap végén elfoglalták Szabást és Kisbajomot…”[610]

1945. március 15.

„…Környékünket az oroszok rendszeresen bombázzák... A hadosztály híradósai már áttelepültek Balatonfüredre. Március 17: a 20. gyalogoshadosztály parancsnoksága Balatonfüredre települt át. Útközben Zánkán Tilger[611] vezérőrnagy megszemlélte a „Kovács" zászlóaljat. A páncélvonat szállította át a málhát, a tisztek gépkocsikon utaztak. Március 19: hadosztályparancsnoki szemle az Erdődi—Harrach huszárszázadnál (20. huszárszázad, Sz.) Balatonfüreden, majd szemle Telkes őrnagy utászainál (57. utász-zászlóalj, Sz.) Aszófőn. Délután Tihany csücskéről hadosztályparancsnoki szemle Szántód felé. Szántód kihaltnak látszik."…”[612]

1945. március 17.

„… Elsőnek – l5-én – a hadosztály híradózászlóalja érkezett Balatonfüredre. Március 17-re beérkezett a hadosztályparancsnokság is. Parancsnok: Tilger Ferenc vezérőrnagy. A

---

608 ?

609 Veress D. Csaba: Harcok a balatoni védelmi vonalban (1944. december–1945. március)

610 S. Andrássy Antal: A nagybajomi csata évfordulóján. Somogyi Néplap, 1970. március (26. évfolyam, 51-75. szám)

611 Tilger Ferenc vezérőrnagy (1890. 05. 02. -1966. 06. Cruzeiro do Oeste) 1908. 08. 18 a tényleges szolgálat kezdete. Hadnagy az I. világháború kezdetén a szegedi 46. cs. és kir. gyalogezredben. 1938-41-ben ezredes és a losonci 23. gyalogezrede parancsnoka. 1941/42. 121. gyalogdandár pk. Ukrajnában.. Vezérőrnagy és a 20. (egri) gyaloghadosztály pk-ja 1945-ben.

612 Veress D. Csaba: Harcok a balatoni védelmi vonalban (1944. december–1945. március)

tisztek gépkocsikon érkeztek, a katonák és a pogygyásza „Botond” páncélvonaton utazott…”[613]

1945. március 18.

„… a balatoni védőállásban a 20. magyar gyalogoshadosztály új védelmi helyzetet foglalt el. Balatonkenese és Balatonudvari között a 3. kiképzőezred (pk: Botond László ezredes[614]*; Balatonarács), Balatonudvari és Keszthely (kizárva) vonalon pedig a Csoknyai-harccsoport (parancsnokság: Gyulakeszi) csapatai — a 14/11. — és a Balaton-zászlóaljak, az Illey-harccsoport, a 20. felderítő-zászlóalj, az 57. utászzászlóalj, a 21/3. ágyús- és 204/7. fényszórósütegek - helyezkedtek el. A hadosztály tartalékát az Újdörögdről Köveskálra előrevont 3/1. kiképző-zászlóalj alkotta. A hadosztálynak volt alárendelve továbbra is a páncélvonatcsoport: a „Botond", valamint a 101. és 102. páncélvonatok…”*[615]

1945. március 23.

„…Harcok a „Klára" vonal áttöréséért (1945. március 23—25.)

Március 23-án hajnalban a szovjet 9. gárdahadsereg és a 6. gárda-harckocsihadsereg megkezdte a német „Klára" vonal áttörését Zirc és Veszprém körzetében. Különösen heves légi harcok alakultak ki a veszprémi áttörési körzetben. Reggel 08 óra 40 perckor a Kenyériből harcba vetett magyar 101/4. vadászrepülő-század nyolc gépe légi harcba keveredett szovjet kötelékekkel. Egy szovjet vadászgép Berhida ÉNy-i légterében zuhant le; egy sérült magyar vadászgép pedig a tapolcai repülőtértől 3 km-re nyugatra hajtott végre kényszerleszállást.

Délelőtt 10óra 26 perckor Veszprém körzetében újra nagyriadót rendeltek el a több irányból és nagy tömegben támadó szovjet bombázó, csata- és vadászrepülőgépek miatt. A szovjet 707. csatarepülő-ezred IL —2-es csatarepülőgép-kötelékei egymást követő hullámokban támadták a balatoni műúton visszavonuló német gépkocsioszlopokat a Balatonalmádi—Alsóörs—Balatonfüred szakaszon, továbbá az alsóörsi vasútállomáson veszteglő magyar páncélvonatot. Különösen súlyos veszteségek érték a német gépkocsioszlopokat Alsóörs vasútállomás körzetében. A szovjet csatarepülőgépek a Balaton felett fordultak, majd újabb csapást mértek az összetorlódott német gépkocsioszlopokra, melyeknek egy része — köztük a magyar 20. rohamtüzér-osztály „Hetzer" rohamlövegei is — a község felé vezető útra tértek ki. A második hullámban támadó szovjet kötelékből a német csapatlégvédelmi tüzérség — a Halászkert mellett tüzelőállásban levő önjáró — négycsövű „vierling" — légvédelmi gépágyú — tüzet nyitott, s az egyik IL —2-es[616] *csatarepülőgépet lelőtte. A találatokat kapott gép Alsóörs*

[613] Veress D. Csaba: Balatonfüred a front első vonalában (Füredi História –VII. évfolyam 2. sz. 2007. december
[614] Botond László ezredes nevének és a „Botond” páncélvonatnak egymáshoz nincs köze. A vonat már a szovjet fronton is ilyen néven futott.
[615] Veress D. Csaba: Harcok a balatoni védelmi vonalban (1944. december–1945. március)
[616] Helyesen Il-2, valószínűleg Il-2 3m.

vasútállomástól DNy-ra a nádasba lezuhant; kétfőnyi személyzete (Mirnov hadnagy, pilóta és Tyislenkó tizedes, fedélzeti lövész)[617] *életét vesztette…*[618]

1945. március 24.

...A szovjet légierő 1945. március 24-én támadta Badacsonytomajt és Alsódörgicsét, másnap Tapolcát, Sümeget és Köveskált, 26-án Uzsapusztát (Lesenceistvánd), 29-én Keszthelyt, 30-án Zalaegerszeget. E légitámadások már a front nyugatra haladásával voltak kapcsolatban. A szovjet repülőgépek polgári célpontok elleni bevetéseiről nem rendelkezünk március 30. utáni adatokkal, ám ez nem jelenti azt, hogy ne került volna sor ilyen akciókra…"[619]

„… 1940-ben hadiüzemmé nyilvánították a bányát és Cseke Zoltán[620] *személyében parancsnokot neveztek ki az élére. A bevonult fiatal bányászok helyére a 150 fős különleges munkásszázadot vezényeltek. 1941-ben egy zsidó munkásszázadot is rendeltek ide, akik három hónapig dolgoztak itt. (Jórészt ők építették a telep udvarára a légvédelmi óvóhelyet is.)*

1944. márciusában[621] *az oroszok bombázták a bánya gyártelepét, mivel onnét német légvédelmi ágyuk és egy magyar páncélvonat is lőtte a szovjet repülőket..."*[622]

A dunántúli végjátékról néhány összegző mondat csupán.

A 101. páncélvonat Tapolcán és Zalaegerszegen át — német alárendeltségben — Körmend felé futott vissza, majd a kemesmáli erdőben álcázva visszamaradt. Április 3-án a szovjet vonalak mögül kitörve részt vett a vasszentmihályi ellenlökésben, majd az oroszok meglepetését kihasználva továbbfutott és Szentgotthárdtól nyugatra sértetlenül átlépte a német vonalakat.

A 103. páncélvonatot, amint azt már említettük, 1944. december 15-én átvezényelték Horvátországba. Menetvonala nem ismert, de a hadi helyzet ismeretében szükségszerűen át kellett haladnia Zala vármegyén.

A 104. tevékenysége még kevéssé ismert, róla csupán annyit tudunk, hogy 1944-1945 telén bázisa Balatonfüreden volt.

A *„Botond"* páncélvonat a márciusi szovjet offenzíva megindulásakor Tapolcán és Nagykanizsán át Csáktornyára vonult vissza, további sorsa ismeretlen.

---

[617] Más forrás szerint a nevek: Mironov Nyikolaj Petrovics pilóta és Tyeszlenko Mihail Ivanovics fedélzeti lövész. (Tóth Ferenc: Robbanóanyagok és roncsok a Balatonban)

[618] Veress D. Csaba: Légi harctevékenység a Balaton térségében A Veszprém Megyei Múzeumok Közleményei 16. (Veszprém, 1982)

[619] Ravasz István: A front szele megérinti Zala megyét

[620] Vitéz Cseke Zoltán honvéd üzemellenőrző tisztviselő (1913. 05. 04. -?) 1943. 10. 01. a hivatásos állománybavétel időpontja.

[621] Véleményem szerint 1945 márciusáról van szó, az 1944 téves lehet. 1944 márciusában a szovjetek még nem igazán bombáztak Magyarországon. Ez csak a román kiugrás után, 1944. augusztusban indult és kezdetben az ország keleti részeit érintette.

[622] Kalmár László: Volt egyszer egy bazaltbánya…(Bazaltbánya Rt, Badacsonytomaj)

1938 utáni számozás	Jelleg	Fegyverzet	Hadszínterek	További sorsa
101.	L+G – M – L+G	1 x 80 mm, 22M. tábori ágyú, 1 x 37 mm pct. ágyú, 6 x 7/31 M. géppuska, 2 x 36 M. 20 nehézpuska	1944 ősz, Arad szovjetek ellen, 1944 Kolozsvár 1945 dunántúli, balatomi harcok (Nagykanizsa)	Szovjet kézre került.
102.	L+G – M – L+G	1 x 80 mm, 22M. tábori ágyú, 1 x 37 mm pct. ágyú, 6 x 7/31 M. géppuska, 2 x 36 M. 20 nehézpuska	1944. Erdély (Kolozsvár, Torda) 1944. 12. 04. Székesfehérvár, szovjetek ellen Pincehely állomásig. Balatoni harcok	1944. decemberben megsérült, visszavonult Székesfehérvárra, majd Tapolca Fűtőházba vontatták. Részt vett a további harcokban Később Jugoszláv kézre került.
103.	L+G – M – L+G	1 x 80 mm, 22M. tábori ágyú, 1 x 37 mm pct. ágyú, 6 x 7/31 M. géppuska, 2 x 36 M. 20 nehézpuska	I. magyar hadsereg, Kecskemét környéke 1944. október vége, Felvidék 1945	Egyesek szerint Budapesten a „gyűrűbe” szorult. Más forrás szerint viszont az I. magyar hadsereg harcait támogatta, csehszlovák kézre került. Budapesten csak. egy lövegkocsija és nem az egész páncélvonat maradt
104.	L+G Önjáró)	1 x 80 mm, 22M. tábori ágyú, 1 x 36 M. 20 nehézpuska, 4 x 7/31 M. géppuska,	1944 tele-1945 eleje, Balaton északi oldala, szovjetek ellen (Balatonfüred állomás)	?
Éva; **Botond**	Improvizált, szükség pc. vonat, először *„Éva”*, majd *„Botond”*	E-E-G – L-G-M-G-L-G-E-E elrendezés 2 db 424. sorozatú mozdony? 1 db lgv. gépágyú, 1 db 105 mm-es szovjet tábori ágyú, géppuska: ?	Orosz front, Kurszk környéke. Brasovo állomás. Orel-L’gov, Brajnszk-L’gov vasútvonalak	Első hírek az alkalmazásról 1942. Mozdonyuk két 424. sorozatú, páncéllal burkolt.[623]
„Botond”	Improvizált, szükség pc. vonat *„Botond”*	1 db 76,2 mm pct. löveg, 4 db 2 csövű lgv. géppuska, 4 db géppuska, 4 db aknavető, 1 db lgv. gépágyú Mozdony: 328.649	Balatonfűzfő, balatoni harcok 1945, Veszprém, Nagykanizsa	Eredetileg 1942-ben szerelték fel és a szovjet területen a partizánok elleni harcot segítette.[624] A háborúban magyar hadszíntereken is harcolt és hazai területre jutott. A háború végéig a balatoni hadszíntéren harcolt.
1.	Improvizált, szükség pc. vonat	1 db 40 mm gépágyú, 1 db golyószóró	Bekerített Budapest	Ócsa (kilőtt egy T-34-est), Vecsés, gödöllői HÉV, Keleti pályaudvar, itt robbantották fel.
2.	Improvizált, szükség pc. vonat	1 db 80 mm ágyú, 1 db golyószóró	Bekerített Budapest	Háros-sziget, Csepel-sziget, Duna parti harcokat támogatta.
3.	Improvizált,	1 db 80 mm ágyú,	Bekerített Budapest	Óbudán került bevetésre (többször kifutott Esztergom felé),

[623] Nagy Pál visszaemlékezése

[624] A *„Botond”* nevű páncélvonatot, harctéri körülmények között hozták létre. (Nagy Pál visszaemlékezései Emlékek a második világháborúról http://mek.oszk.hu/08300/08399/html/nagy_pal_006.html)
A páncélvonat 1942-ben a kurszki körzetben működött. A bajai légvédelmi tüzérosztály egyik gépágyúja is ide volt telepítve a kezelő legénységével együtt. A visszaemlékezés néhány részlete és fotók a leírásban.

	szükség pc. vonat	1 db golyószóró		egy SS harccsoport részeként, a filatori kitérőnél robbantották fel.
OB-3	Elzsákmányolt szovjet páncélvonat		Keleti front Brjansz, Kurszk…	1942-43. m.kir.Honvédség használta
„Celjanka”	Elzsákmányolt szovjet páncélvonat		Keleti front Brjansz, Kurszk…	1942-43. m.kir.Honvédség használta

Néhány gondolat Budapest ostromáról

A különböző forrásokban a körülzárt fővárosban a páncélvonatokról sok minden nincs, ami viszont van, az ellentmondásos.

„…A katlanban rekedt német részről a 8. és 22. SS lovashadosztály (a Florian Geyer és a Maria Theresia), a 13. páncélos-, és Feldherrnhalle páncélgránátos-, a 271. népi gránátoshadosztály (utóbbi kettő 1-1 ezrede nélkül), a 239. rohamlövegdandár, a 12. légvédelmi tüzérezred, a 6. SS rendőrezred, a lengyel és ukrán legénységű Glaizien 2. SS dandár nehéztüzérosztálya, egy páncélvonat, nyolc riadózászlóalj és sok kisebb alakulat.

Magyar részről gyűrűbe szorult a 10. gyalog, a 12. tartalékhadosztály, az 1. páncélos és az 1. lovashadosztály részei, a Billnitzer-csoport[625] hét rohamtüzérosztálya, a Kozma-csoport[626] öt légvédelmi tüzérosztálya, öt műszaki és öt csendőrzászlóalj, a Budapest őrzászlóalj, tizenkettő különféle üteg, négy különféle század és kettő páncélvonat.[627] Beszorult a nyilas Fegyveres Nemzetszolgálat 1500 tagja is. Az ostrom során alakult meg kettő egyetemi rohamzászlóalj, a Prónay- és a Vannay-különítmény.[628] További fegyveres erőt jelentettek a kerületi kisegítő karhatalmi (KISKA[629]) zászlóaljak, bár ezek között magukat kiskás alakulatnak álcázó ellenálló csoportok is voltak, valamint nyolc (harcoló) nyilas rohamcsoport összesen mintegy ötszáz fővel…”[630]

---

[625] Billnitzer Ernő altábornagy 1892. 06. 17. -1976. 12. 16. Budapest) 1914. 07. 13. a tényleges szolgálatának kezdete, hadnagy. 1910-11. egyéves önkéntes a miskolci cs. és kir. 17. ágyús ezredben. 1911 hadapródőrmester. 1919-ben harcol a románok ellen. 1936 alezredes az 1. tü.oszt.pk. 1940-43. a II. hdt. tüzér pk. A hazai rohamtüzérség alapítója. 1944. 07. 01 vörgy. A főváros körülzárása után a rohamtüzérség pk-ja. 1945-ben szovjet fogság, majd hazatérése után 1956-ig börtön!

[626] Vitéz nemes felső-torjai Kozma István altábornagy (1896. 09. 09.-1951. 10. 02. Budapest) 1915-ben hadnagy. a kolozsvári 21. honvéd gyalogezredben. 1940-ben a miskolci VII. hdt. vk.főnöke, ezredes. 1942-44. Székely Határvédelmi Erők pk. vezérőrnagy. 1944. október altábornagy. 1945 után a hadsereg átveszi, a Rajk-per kapcsán kivégezték.

[627] A két páncélvonat gyűrűbe szorulása nem igazolható! Amint láttuk a hadrendi páncélvonatok kompletten nem maradtak Budapesten! Ezek a Dunántúlon és a Balaton térségében harcoltak, majd elhagyták az országot.

[628] Vitéz Vannay László százados?

[629] Kisegítő Karhatalmi Alakulatok

[630] Magyarország a XX. században

Az *„Erőd a Duna mentén”*[631] című könyvben azonban szó sem esik a körülzárt csapatok között páncélvonatokról.

A következő két fénykép viszont Budapesten készült a Keleti – pályaudvar előtti téren!

Budapest, 1945. január[632]

„Az 1. számú könnyített páncélvonat 1944 novemberében készült el. Ez összesen három kocsiból állt a páncélvonat, ami még Budapest ostroma előtt bevetésre került Ócsa irányába. Az ostrom során pedig Vecsés, Rákosszentmihály illetve Gödöllő felé futott ki. A páncélvonatot utolsó bevetési helye a Keleti pályaudvarnál volt. Itt úgy helyezték el, hogy a Rákóczi út felé ne legyen rálátása a támadóknak. A képen látható kocsi viszont nem ehhez a páncélvonathoz tartozott, hanem a Budapesten maradt 101. vagy 103. számú állandó páncélvonathoz.”[633]

Budapest, 1945. január

Az igazság viszont az, hogy három magyar páncélvonat mégis volt a budapesti ostromgyűrűben. A honvédség nem szándékozott páncélvonatokat hagyni a fővárosban, ezért a

[631] HADTÖRTÉNELMI LEVÉLTÁRI KIADVÁNYOK; Sorozatszerkesztő: dr. Szijj Jolán
[632] Ez kétségtelenül egy korábbi páncélvonati lövegkocsi. Melyik vonathoz tartozhatott korábban?
[633] Budapest ostromkalauz 1944-1945 https://www.facebook.com/budapestostromkalauz1944/photos
Amint láttuk a hadrendi páncélvonatok kompletten nem maradtak Budapesten! Ezek a Dunántúlon és a Balaton térségében harcoltak, majd elhagyták az országot.

Nyilaskeresztes Párt katonai parancsnoksága, a GANZ és a MÁVAG nyilas szervezetei segítségével felszerelt három, rögtönzött páncélvonatot, ezek bevetéseket is végeztek.[634]

Nem szerepeltek viszont a korábbiakban rögzített hadrendi számú páncélvonatok között!

A felépítésükről annyit lehet tudni, hogy az első kocsi egy *„előfutó”* volt, (nyitott teherkocsi) amelyen szokás szerint, sínek, talpfák, és egyéb szerelvények voltak. A második kocsi páncélozott felépítménnyel bírt, elől egy lőrés az ágyúnak, tetején egy golyószóró. A löveget és a golyószórót 4 katona vagy nyilas kezelte. A mozdony valamilyen szinten páncélozott volt, lehet, hogy a korábban *„tartalékként”* a fővárosban elhelyezett mozdonyokat használták? A mozdony oldalán, egyes hírek szerint, a nyilaskeresztes pajzscímer, mellette pedig a vonat száma volt felfestve.

- ✓ 1. számú szükség páncélvonat
  - Fegyverzete:
    - 40 mm-es gépágyú 1 db
    - golyószóró 1 db
  - Bevetésre került:
    - Ócsa (kilőtt egy T-34-est),
    - Vecsés,
    - gödöllői HÉV,
    - Keleti pályaudvar, itt robbantották fel.
- ✓ 2. számú szükség páncélvonat:
  - Fegyverzete:
    - 8 cm-es ágyú 1 db
    - golyószóró 1 db
  - Bevetésre került:
    - Háros-sziget,
    - Csepel-sziget,
    - Duna parti harcokat támogatta.
- ✓ 3. számú szükség páncélvonat:
  - Fegyverzete:
    - 8 cm-es ágyú 1 db
    - golyószóró 1 db
  - Bevetésre került:

[634] forum.index.hu alapján

- Óbudán került bevetésre (többször kifutott Esztergom felé), egy SS harccsoport részeként,
- a filatori kitérőnél robbantották fel.

„… Korábban kezdték szervezni, de Budapest védelmére alakult meg az 1-2. egyetemi rohamzászlóalj, a rendőr rohamzászlóalj, a Prónay-különítmény és a Vannay-zászlóalj. Az ostrom során alakult meg öt területi és három „szakmai" (munkahelyi) harcoló hungarista-harccsoport (a csepeli, a zugló-kőbányai, a belvárosi, a buda-hegyvidéki és az észak-pesti, illetve a MÁV-, a BSZKRTés a Posta-), a nyilas Fegyveres Nemzetszolgálat néhány különítménye (általában kerületenként egy, de pontos számuk nem ismert) és a budapesti csata idején építettek három páncélvonatot is. További fegyveres erőt jelentettek a kerületi kisegítő karhatalmi (KISKA) zászlóaljak, bár közöttük magukat „Kiskás" alakulatnak álcázó ellenálló csoportok is voltak, így a védők létszámához ezeket nem szokás hozzászámolni. ..”[635]

E helyen kell ismét szót ejtenünk egy korábbi, legendás páncélvonat parancsnokról, a *„nagy háború”* egy hőséről, aki előrehaladott kora ellenére is példamutató bátorságról és tettrekészségről adott bizonyságot a bekerített Budapesten. Annyi megnyert és túlélt csata után itt elhagyta legendás szerencséje és életével fizetett a bátorságáért.

Ő pedig nem más, mint Kalándy (Kleindin) Imre altábornagy. A III. kötetben az életrajzánál a történetet megismerhetik az olvasók.

[635]Hadtörténelmi Közlemények, 112. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1999) 1. szám Műhely Ravasz István: Budapest hadszíntérré válásának tényezői 1944-45-ben. – 1999. 125. p.

Epilógus

A II. világháború befejezésével a klasszikus páncélvonatoknak és ezek harcászatának gyakorlatilag vége lett. Ekkorra a páncélos erők, a harckocsik, mind technikailag, mind harcászatilag meghaladták a korábbi páncélvonatok lehetőségeit.

Ennek ellenére még ezek után is vannak értesüléseink páncélvonatokról!

1945. május 8-án a II. világháború elviekben véget ért, de nem mindenkinek. Néhány páncélvonatot ismét átvett a szovjet NKVD[636] a csapatai részére és ezeket vasútvonalak védelmére használták a balti államokban és Nyugat-Ukrajnában. E két területen még sokáig zavargások voltak, kellett tehát a gyorsbevetésű erő.

Aztán látjuk majd, hogy még később is alkalmazásban vannak.

Nyugat - Ukrajna

E terület is különleges része Európának, mert itt bizonyos helyeken a lengyelek, az ukránok, az oroszok, majd a benyomuló németek, mind – mind ellenségei voltak egymásnak. Ennek mély történelmi gyökereit a politika alapozta meg mindig. A II. világháború során nem ritkán a lengyel Honi Hadsereg egységei harcoltak együtt a partizánokkal a németek ellen, de sokszor egymás ellen is. Ugyanígy az ukrán nacionalistákkal is felemás volt a helyzetük. Mindezek oka a területek ide-oda csatolgatása a történelem során, illetve az éppen uralkodó nemzet elnyomása a másik irányában…

A második világháborúban harcoltak a front mindkét oldalán ukránok: kis részük csatlakozott a németekhez, míg a nagy többség, négy és fél millió ukrán katona, a szovjet hadseregben harcolt. Amiről aztán sokáig nem beszéltek és ma sem közismert, nyugat-ukrajnai erdőségekben azonban még az 1950-es évek elején is voltak szovjetellenes fegyveres ellenállók, Sztyepan Bandera hívei. Itt tehát Nyugat-Ukrajnában az Ukrán Felkelő Hadsereg (UPA) jól szervezett és felfegyverzett egységei évekig kíméletlen harcot vívtak a szovjet belügyi alakulatokkal. A feljegyzések szerint a harc kíméletlen és brutális volt. A szovjetek, akiket harcban elfogtak azokat megölték, a segítőik Szibériába kerültek táborokba.

A páncélvonatokkal cirkáló belügyi alakulatok döntő tűzerővel bírtak. A parancsnokot Banderát, 1959-ben Münchenben, a KGB gyilkolta meg.

Balti államok

Az I. világháború után függetlenné lett balti országokat a Szovjetunió kebelezte be ismét Az 1939. augusztus 23-án létrejött Molotov- Ribbentrop-paktummal eldőlt a balti régió sorsa is. Hitler és Sztálin együttműködése lehetővé tette, hogy a Szovjetunió *„kölcsönös segélynyújtási”* megállapodásokat erőltessen Észtország, Lettország és Litvánia kormányaira. Az 1939-es *„megállapodások”* értelmében a Szovjetunió jogot nyert arra, hogy kb. 20-25

[636] Az NKVD belügyi szervezet a Cseka, GRU … utóda, a KGB elődje. Állambiztonsági belügyi szervezet volt. A II. világháború bizonyos részei alatt NKVD alakulatok is harcoltak, többek között páncélvonatokkal.

ezres katonai csapatkontingenseket állomásoztasson – természetesen *„ideiglenesen”* – az 1918 és 1939 között független országokban. A szovjet kormány és maga Sztálin sem tartotta ezt kötelezőnek, így aztán hamar tovább is léptek, hogy végképp fölszámolják a három ország függetlenségét.

1940. június 15-én és 16-án a moszkvai lett, észt és litván nagykövetknek példa nélkül álló 8-10 órás lejáratú ultimátumot adtak át, melyben kommunista kormányok felállítását, valamint nagy létszámú – Litvániába pl. 200 ezer fős – szovjet haderő beengedését követelték. Molotov az észt követtel szóban közölte, hogy a jegyzék elutasítása esetén a Vörös Hadsereg azonnal megkezdi a bevonulást, az esetleges ellenállást pedig letöri. E kilátástalan helyzetben a három balti ország kénytelen volt meghajolni a kommunista erőszak előtt.

Ezek után kinevezték a szovjet kommunista helytartókat is: Észtországba Zsdanov, Lettországba Visinszkij, Litvániába pedig Gyekonozov. A Szovjetunióból érkezett megbízottak nem vesztegették az időt, azonnal hozzálátták a Moszkvának tetsző kormányok létrehozásához. Az ily módon felállított kormányok törvényellenes parlamenti választásokat írtak ki. A fegyverek árnyékában az elhurcolásokkal nyomatékosított *„választások”* – egyetlen jelöltre – meghozták a kívánt eredményt, a jelöltek 98-99 százalékos elsöprő győzelmét.

A választások nyomán létrejött *„népi parlamentek”* első ténykedése mi más lehetett volna, mint az, hogy kérték a Szovjetunióhoz való csatlakozást. A kérés Moszkvában elfogadták, így 1940. augusztus 3-án Litvánia, 5-én Lettország, 6-án pedig Észtország is csatlakozhatott a *„szovjet népek nagy családjához”*.

A II. világháború során aztán a balti népek is megosztottak lettek. Egy részük a szovjet hadseregben, más részük pedig a németek oldalán harcolt, nem ritkán a waffen SS kötelékében. (például: 5. Wiking, 11. Nordland, 15. *„1. Lett Hadsereg”,* 19. *„2. Lett Hadsereg”,* 20. *„1. Észt Hadsereg”* waffen SS hadosztályok)

Hosszú ideig tartott itt is a rendcsinálás a szovjetek részéről, amelyet a belügyi alakulatok hajtották végre. Itt is nyoma van a páncélvonatok alkalmazásának.

Gyarmati háború Indokinában

1940-ben Franciaország német megszállás alá került, ez pedig Japánnak ürügyül szolgált, hogy megszállja Indokinát, délen pedig a hollandok uralta Holland Kelet-Indiát (ma Indonézia). A japán megszállók ellen hamar kibontakozott a fegyveres harc, ebből kivette a részét maga a Việt Minh is. Az elfogott ellenállókkal a japánok kegyetlenül elbántak, de a felkelések egyre csak erősödtek és a háborús vereség következtében Japán kiszorult a térségből.

A második világháború után a franciák vissza akartak térni a gyarmatra, mire új ellenállás bontakozott ki. A Việt Minh 1946-ban felkelést indított a francia gyarmati hatóságok ellen. Miután a kínai kommunisták elérték Vietnam északi határát, az első néhány év alacsony intenzitású gerillaháborúja 1949-re átadta a helyét két, modern fegyverekkel felszerelt hadsereg hagyományos háborújának.

Mindkét oldalon nagy erők küzdöttek: az indokínai felkelőket számos kínai önkéntes is segítette, míg a franciák bevették a híres idegenlégiót, illetve rengeteg afrikai katonát vezényeltek Délkelet-Ázsiába. Köztük volt Jean-Bédel Bokassa, aki később a független Közép-Afrika vezetője (utóbb császára) lett. Hét évnyi véres harc után a Võ Nguyên Giáp tábornok vezetése alatt álló Viet Minh döntő csapást mért a francia erőkre a Dien Bien Phu-i csatában.

E harcok során a franciák részéről páncélvonat(ok) bevetéseivel kapcsolatos dokumentumok is találhatók.

1956, Magyarország

Újsághír:

„…pénteken délelőtt Záhonynál két páncélvonat jött át a határon, a piros jelzés ellenére.”[637]

„A vasúti jelző

A mottóul választott egykori hír tragikomikus. Özönlik az ellen, s a záhonyi vasutas csak annyit tud tenni, hogy tilosra állítja a jelzőt. Amit persze az állig felfegyverzett idegenek észre is alig vesznek. Kis nép vagyunk. Történelmünk során – néhány kivételtől eltekintve – alig tellett többre, mint pirosra állítani a jelzőt a tatár, a besenyő, a török, az osztrák, a német, az orosz és a román katonaság előtt. Amit persze azok észre is alig vettek.

A jelzőt ennek ellenére újra és újra pirosra kell állítani. Egyrészt azért, mert – sovány vigasz – így nyugodtabb a lelkiismeretünk, másrészt azért, mert hátha egyszer majd többre is telik. Hátha egyszer majd meg tudunk állítani valakit. Hátha egyszer majd valaki megvárja a zöldet.”[638]

A cikk megállapításával, hogy *„Amit persze azok észre is alig vettek.”* nem igazán tudok teljes mértékben egyetérteni, sok esetben fájdalmas leckéket adtunk az ide tolakodóknak!

Transzszibériai vasút, szovjet – kínai ellentétek

A Szovjetunió távol keleti részeihez a Transzszibériai Vasút vezet, amelyet mindenkor a hadsereg oltalmazott. Az I. világháború után, a polgárháború során, a páncélvonatok e területeken már harcoltak. Később, 1945 után is voltak itt rendszerben páncélvonatok.

---

[637] 1956. november 3. Az ismeretlen híd http://beszelo.c3.hu/cikkek/az-ismeretlen-hid

[638] GYESEV Magazin http://www2.gysev.hu/files/tiny_mce/Magazin/GYSEV%20MAGAZIN%205%20online.pdf

Kínában Mao Ce Tung 1954-ben, az új alkotmány elfogadásakor, államfő lett. Bevezette a kollektív gazdálkodást, főként a Szovjetunióból érkező gyárakra és technológiára alapozva felgyorsította az iparosítást, melyekért Kína mezőgazdasági termékekkel fizetett – miközben az országban páratlan éhínség pusztított az élelmiszer központi elvonása miatt (ez volt a *''Nagy Ugrás''*). Mao együttműködése a Szovjetunióval jellemzően a taktikai kérdések megbeszélésére és technológiai importra szorítkozott, főként nehézipari, hadászati és nukleáris fejlesztéseket kaptak a szovjetektől. Sztálin és Mao kölcsönös bizalmatlansággal (például Mao fiát évekig nem engedték haza moszkvai tanulmányai után, mintegy *„biztosítékként")* vegyes elismeréssel tekintettek egymásra, azonban a két ország együttműködése és stratégiai partneri viszonya Sztálin haláláig stabilnak tekinthető.

Mao több szempontból is igyekezett Sztálin méltó partnere lenni, világpolitikai szinten pedig szívesen követte volna példáját: Kína akkori gazdasági lehetőségeit felülmúló erőket és támogatásokat vetett be Sztálin halála után, hogy Mao a kommunista blokk élére állhasson, azonban gazdasági, ipari és technológiai szinten a szovjetek messze Kína előtt jártak s így Mao nem tudott jelentős befolyásra szert tenni Kelet-Európában (Albániát kivéve). A maoizmus egyik akkor jellemző sajátossága volt, hogy a sztálini idők után is rendkívül kemény fellépést és tisztogató politikát javasolt külföldi kommunista látogatóinak a *„belső ellenségek kezelésére",* miközben a szovjet blokk országai a sztálinizmus után már visszafogottabb *„politikai harcot"* folytattak – így a maoizmus ideológiailag sem vert igazán gyökeret néhány nem túljelentős kivételtől eltekintve (mint például Nepálban vagy Kambodzsában).

Világpolitikai és ideológiai ellentétek miatt a Szovjetunióval fenntartott viszony fokozatosan megromlott Hruscsov idején, olyannyira, hogy a két, egyébként hasonló társadalmi berendezkedésű ország között 1969-ben nyílt fegyveres konfliktus alakult ki egy határvita kapcsán.

1969. március 2-án a szovjet–kínai határon, az Usszuri folyó mentén több napos tűzharc alakul ki a szovjet és a kínai határőrök között. Március 14 - én újabb szovjet–kínai határincidens robban ki az Usszuri-folyó Csenpao (Damanszkij)-szigeténél.

Az incidensnek ugyan szovjet oldalról mindössze 17 halálos áldozata volt, ám az összecsapás politikai hullámai olyan magasra csaptak, hogy a Szovjetunió komolyan foglalkozott egy megelőző atomcsapás tervével.

Ismét szükség lett a páncélvonatokra. Azonban ekkorra a régi páncélvonatokat már fémhulladékként szétvagdosták, ezért úgy döntöttek, hogy újra létrehozzák őket, de az új technikai szinteknek megfelelően.

A 70 - es évek elején, mind a transzbajkáli és mind a távol-keleti kerületekbe újabb katonai egységeket vezényeltek és ezekhez páncélvonatokat rendszeresítettek. 1970-1971 között fogadtak el egy tervet, amely szerint egész sor páncélvonatot építettek, BP-1, PD-1, BTL-1.

- ✓ A BP-1 páncélvonat, öt különböző szekcióból állt. Harckocsizó, légelhárító (rakéta), műszaki (utász), kommunikációs (híradó), és a vonat mozgatását végző vasúti (mozdony) részlegek. A páncélvonat összesen: 12 harckocsit vitt magával, melyek közül kettő - úszó PT-76 típusú volt, nyolc páncélozott szállítójármű, hét teherautó és speciális járművek, motorkerékpárok is voltak a vonaton. A legénység 270 fő volt.

- ✓ A PD-1 páncélvonaton négy géppuska, két 14,5 mm-es légvédelmi géppuska, két páncélozott harckocsi toronyban összesen négy géppuska, egy páncélozott toronyban két 23-mm-es iker légvédelmi gépágyú. Ebben a légvédelmi kocsiban volt a harcálláspont és kommunikációs központ. A legénység 59 főből állt.
- ✓ A BTL-1 páncélvonat löveg kocsijában a parancsnok, kilenc ejtőernyős, rádiós, orvos és a mozdony legénysége (két ember) foglalt helyet. Ez egy két részben páncélozott négytengelyes szerkezet volt. A továbbiakban minden kocsin volt egy harckocsi és nyolc ember. A légvédelmet *"Strela-2"* rendszer biztosította.

A páncélvonatok differenciált páncélozást kaptak, vastagsága 6-20 mm közötti volt. A vonatok mozdonyból, a harcoló kocsikból, ezeken túl a megfelelő számú egyéb szállító és kiegészítő kocsikból álltak. (Élelmezés, javítás, tartalék anyagok, személykocsik…) Már az I. világháborúban kialakult rendszer szerint, bázisállomásuk volt, ahol tartalékok álltak rendelkezésre, ide tértek vissza rendszeresen.

A harckocsik T-55 és T-62 típusokból álltak. A vonatok BTR-40ZH páncélozott szállítójárműveket is vittek magukkal, amelyekkel a vasút melletti járőrsávban felderítéseket végezhettek, terepen.

A nagyszámú légvédelmi géppuska, tüzérségi löveg állt rendelkezésükre, és a legújabb, abban az időben, hordozható légvédelmi rakéta rendszer a *"Strela"*, amely jelentősen növelte a lehetőségét a sikeres elhárításnak, főleg az avultabb kínai gépekkel szemben.

Dízelmozdonyokat alkalmaztak a vontatási feladatokra, ezzel időt, energiát takarítottak meg, és jó harckészültségi szintet értek el.

Ezek a páncélvonatok jó néhány évig biztosították a transzszibériai vasutat. A kínaiakkal fegyveres konfliktusba a vonatok nem kerültek. A későbbi politikai változások után a nyolcvanas években javulni kezdett a két ország viszonya, a katonai konfrontáció véget ért. A páncélvonatok ismét eltűntek, és tartalékba kerültek. Ma hol vannak, rejtély…, vagy mégsem?

Kaukázus, Hegyi-Karabah

Úgy tűnt, hogy a kínai problémák után a páncélvonatok végleg kikerültek a hadrendből, aztán mégsem! Ismét szükség van rájuk a Kaukázusban.

A Szovjetuniót merev ideológiája és idővel egyre korszerűtlenebb gazdasága az idő előre haladtával számos politikai és gazdasági nehézségnek tette ki, melyek erodáló hatására előbb bizonyos reformkísérletekbe kényszerült, majd fenntarthatatlan mivolta miatt a nyolcvanas évek végére összeroppant és szuperhatalmi státuszát feladva önálló tagköztársaságokra esett szét. Ez aztán további problémák okozója és forrása lett. A szétesés után utódállamok jöttek létre, de lettek el nem ismert államok is, amelyek korábban sem voltak önállóak.

- ✓ Abházia – Nemzetközi jogilag Grúzia autonóm tartománya, ténylegesen pedig független állam, Oroszország támogatásával.

- ✓ Dél-Oszétia – Nemzetközi jogilag Grúzia autonóm tartománya, ténylegesen pedig független állam, Oroszország támogatásával.
- ✓ Hegyi-Karabah – nemzetközi jogilag Azerbajdzsán autonóm tartománya, ténylegesen pedig független állam, Örményország támogatásával.
- ✓ Transznisztria – Nemzetközi jogilag Moldova autonóm köztársasága, ténylegesen pedig független állam, Oroszország támogatásával.

A hegyi-karabahi háború fegyveres konfliktus volt Azerbajdzsán és az Örményország által támogatott örmény többség között 1988 februárjától és 1994 májusáig a hegyi-karabahi enkláve birtoklásáért. A konfliktus előre haladtával a két korábbi szovjetköztársaság egy elhúzódó, hadüzenet nélküli háborúba bonyolódott a hegyekben, ahogy Azerbajdzsán megpróbálta megfékezni az elszakadási mozgalmat.

A két népcsoport között az után kezdődtek meg az etnikai harcok, hogy a Hegyi-karabahi autonóm terület parlamentje megszavazta az Örményországgal való egyesülést 1988. február 20-án, majd ezzel a kéréssel fordultak a szovjet központi kormányzathoz. A Szovjetunió felbomlása miatt előálló körülmények segítették az elszakadási mozgalmat. Az Azerbajdzsántól való elszakadás bejelentése a területért folytatott hosszú konfliktus eredménye volt. Miután Azerbajdzsán 1991. augusztus 30-án kikiáltotta függetlenségét, szeptember 2-án Hegyi-Karabah szintén így cselekedett. A konfliktus 1992-re háborúvá nőtte ki magát.

Az állandó csecsen támadások vasutakat sem kímélték, a sorozatos szabotázs akciók után egy orosz tábornok ismét *„felfedezte”* a régi, de félelmetes fegyvert, a páncélvonatokat.

Itt tehát ismét vasútvonalak védelmére bevetésre kerültek a páncélvonatok, ezek ide *„költöztek”* és megpróbálták a rendet fenntartani. Ezek a vonatok – úgy vélem – a 80-as években tartalékba helyezettekből kerülhettek ki.

A hírek szerint itt az egyik páncélvonat, a második csecsen háború során, aknára futott.

Egy páncélvonat *„újjászületése”*

A tanácsköztársaság kikiáltásának 50. évfordulójára aztán épült egy *„replika”* páncélvonat, amely bejárta az egész országot.

„… 1968. júniusban, a KISZ KB kezdeményezésére a Borsod- Abaúj-Zemplén megyei KISZ Bizottság nagyszabású társadalmi akciót indított az észak-magyarországi harcokban részt vett 1919-es páncélvonat újjáépítésére. „Ha a páncélvonat terve realizálódna és elkészülne, az nagy segítséget nyújtana az északi hadjárat emlékének felelevenítésében.” – érvelt Nagy Zoltán az 1968. június 28-án, Miskolcon, a Felszabadítók u. 24. szám alatti KISZ tanácsteremben megtartott páncélvonat értekezleten. A páncélvonat a Tanácsköztársaság történetének ahhoz az eseményéhez, az északi hadjárathoz kapcsolódott, mely a legkevesebb problematikus kérdést vetette föl 1919-cel összefüggésben. Az 1919. május-júniusi hadműveletek

során a magyar Vörös Hadsereg jelentős sikereket ért el, elfoglalta az észak-magyarországi iparvidék központját, Miskolcot, majd előrenyomult a Kassa-Eperjes vonalon, ahol megteremtette a Szlovák Tanácsköztársaságot. A hadsereg a harcmezőn nem talált legyőzőre, a hadjáratnak az antanttal való tárgyalások nyomán elrendelt visszavonulás vetett véget. Az északi hadműveletekben a hivatásos tisztikar jelentős része és a katonák nagy száma is honvédő háborút látott, melyet nem csekély társadalmi támogatás kísért. A páncélvonat az északi hadjárat közismert, legendássá vált támadó fegyverzete volt, mely a hadműveletekhez kapcsolódó katonai sikereket és a társadalmi konszenzus képzeteit idézte föl. A páncélvonat kézzelfogható, könnyen befogadható formában jeleníthette meg a Tanácsköztársasághoz illeszteni kívánt érzelmeket és ideológiai jelentéseket. „Figyelembevéve viszont, hogy nekünk a történelmi hűséget kell adni, egész hatása nyújtsa azt, amit a 19-es eseményekben megvalósított." – fogalmazta meg Havasi Béla, a megyei KISZ Bizottság titkára.

A kezdeményezés célja a magyar Vörös Hadsereg által használt hadieszköz minél pontosabb, a történeti eredetit minél akkurátusabban idéző helyreállítása volt. Ennek érdekében a BAZ megyei KISZ Bizottság számottevő közreműködői és szakértői kört mozgósított. A páncélvonat értekezleten részt vevő Dr. Csillag Ferenc, a Hadtörténeti Múzeum munkatársa részletesen ismertette a jelenlévőkkel a hadieszköz felépítését. Ezek szerint a korabeli páncélvonat öt vagonból és a mozdonyból állt. A szerelvény első kocsija nyitott előfutó vagon volt, melyet két páncélozott, négy géppuskával ellátott vagon követett. A szerelvényt egy nyitott, légvédelmi ágyúval felszerelt, illetve egy hátrafelé irányuló ágyús kocsi zárta.

A pontos történeti rekonstrukció azonban számos akadályba ütközött. A Múzeum ugyan felajánlott ágyúkat, ám géppuskákkal nem tudott szolgálni. Benedek János, a közlekedési minisztérium Vasúti Főosztályának alkalmazottja elmondta, hogy alkalmas mozdony ugyan lenne, ám a vagonok hiányoznak. A páncélvonat felépítése ilyen körülmények között különböző intézmények és társadalmi csoportok bevonása segítségével tűnt lehetségesnek. A vállalkozó kedv nem látszott akadálynak: a diósgyőri Lenin Kohászati Művek vállalta a géppuskák elkészítését („Támogatjuk a mozgalmat, az LKM fiataljai körében jó visszhangja van." – jelentette ki Kovács István, a gyári KISZ Bizottság képviselője.), a MÁV miskolci járműjavító üzeme a leselejtezett vasúti kocsik társadalmi munkában való átalakítását, a megyei Úttörőszövetség elnöke és a MÉH képviselője pedig egybehangzóan javasolták a gyerekek bevonását a hulladék anyag gyűjtésébe és felhasználásába. A Honvédelmi Minisztérium felajánlotta a személyzet biztosítását, a hiányzó korabeli csukaszürke egyenruhákat pedig a történelmi hűség érdekében 16 darab tűzoltó öltöny átalakításával remélték pótolni.

A széleskörű társadalmi lelkesedésen felbuzdulva a KISZ KB Úttörő Osztálya 1968. július 9-én már jelentősen kibővítve, átfogó ünnepség sorozat keretébe foglalva kívánta felhasználni a megépítendő páncélvonatot. A szerelvényt a „Forradalom lángjai" elnevezésű úttörőmozgalom részeként, a Tanácsköztársaság mozgó múzeumaként szándékoztak létrehozni, mely két éven keresztül járná az országot. Útja során, az egyes állomáshelyeken honvédelmi vetélkedőket, akadályversenyeket és lövészetet javasoltak rendezni. A páncélvonat akció végét a miskolci csata emlékét őrző, Felsőzsolcán felállítandó emlékmű jelentette volna. A KISZ-vezetés szemében a vonat így nem csupán az úttörők számára adott volna maradandó élményeket, de a fiatalok és ifjúmunkások tevékeny részvétele segítségével hozzájárult volna a szocialista

hazaszeretet fejlesztéséhez, a társadalmi részvétel nyomán pedig széles körben remélték elérhetővé tenni a közelmúlt forradalmi emlékeit… ”[639]

Ez lett a 12. (XII.) páncélvonat valamilyen szinrű másolata, amelyen szabályos katonai rendben, oda vezényeltek szolgáltak az országos bemutató alatt.

Plakát[640]

A XII. páncélvonat a balatonfűzfői vasútállomáson.
1969. 07. 15.

A XII. páncélvonat,
miskolci járműjavító[641]

[639] Apor Péter: Az agitátorok és a páncélvonat (2000 Irodalmi és társadalmi havi lap)
[640] postcards. hungaricana. hu
[641] Pál István: A vaspálya túlsó oldalán. MÁV Miskolci Járműjavító Üzem, 1975.

A XII. páncélvonat mozdonya, az 1969-es országjárás után sokáig, a miskolci Tiszai Pályaudvar előtt volt látható.[642]

A debreceni állomáson ünnepélyesen fogadják az úttörők a vonatot. 1970. március 24.[643]

„… Ezért is határoztak úgy 1969-ben a Borsod megyei üzemek és vállalatok, hogy a Tanácsköztársaság harcainak emlékére, a Tanácsköztársaság kikiáltásának 50. évfordulójára megépítik a „legendás" 12-es páncélvonat pontos mását.

A mozdonnyal együtt mintegy 7 szerelvényből álló vonat ünnepélyes átadására 1969. március 22-én, Miskolcon a MÁV Járműjavító csarnokában - közel 6000 fő előtt - került sor. Az átadás után a páncélvonat kétéves országjáró körúton vett részt, s 563 napos útja során a kis Tószegtől-Kőszegig sok helységben megfordult. A két vagonban elhelyezett kiállítást - amelyet a Hadtörténeti Múzeum munkatársai állítottak össze - közel 800 000 fő tekintette meg.

A páncélvonat leglelkesebb látogatói mindig is az úttörők voltak, s maradnak is, hisz a páncélvonat jelenlegi végállomása a zánkai úttörőtáborban van.”[644]

---

642 M&M Képtár
643 MTI Fotó: Balogh László
644 Molnár Árpád: a 12. páncélvonat

„Úttörőtalálkozó Miskolcon

1969. március 21-től 23-ig, a Magyar Úttörők Szövetsége úttörőtalálkozót rendezett Miskolcon. Az ország minden részéből érkeztek úttörők.

Mi, Tolna megyeiek reggel indultunk, és este holtfáradtan érkeztünk meg. Az állomáson a városi úttörők küldöttei fogadtak — ibolyacsokorral. Ezután a központi leánykollégiumba kísértek bennünket. Itt vacsora után hamarosan álomba merültünk.

Reggel frissen indultunk egy ünnepélyre, ahol a legendás hírű páncélvonatot adták át. Az ünnepélyen négyezer úttörő vett részt. Megjelentek: Beljajev űrhajós, dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter, Szabó Ferenc és Méhes Lajos.

A jelentések után dr. Csanádi György átadta a páncélvonatot az úttörőknek, ezt Szabó Ferenc köszönte meg, és az úttörők nevében átvette. Az eseményt nagy tapssal fogadtuk.

Ebéd után megtekintettük a várost és annak sok-sok érdekes látnivalóját.

Másnap, 23-án a páncélvonattal Aggtelekre utaztunk, ahol a hatodik számú általános iskola rövid megemlékezést tartott. Ezzel az úttörőtalálkozó be is fejeződött, és 24- én, sok szép emlékkel tarsolyunkban, tértünk haza.

Lébényi Klára

Úttörőriporter. Dombóvár[645]

A páncélvonataink történetében én tehát idáig jutottam. Úgy gondolom, hogy folyamatosan kerülnek majd elő újabb és újabb dokumentumok. Talán egyszer kutatók elkezdik majd átböngészni a megmaradt hadi levéltárak iratait is. Szép és hálás téma, érdemes vele foglalkozni. Nem csak a hadtörténelemnek, hanem a vasútnak is rendkívül érdekes fejezete a páncélvonat.

Elődeink e téren is nagyot alkottak, megteremtették a monarchia, később a magyar haderő egy különleges fegyvernemét és becsülettel helyt is álltak a küzdelmek során. A szakemberek mind a technikai feltételek megteremtésében, mind a harci alkalmazások terén olyan fegyvert adtak a katonáink kezébe, amellyel eredményesen, sokszor bravúrosan teljesíthették a feladataikat. Nem kis büszkeséggel jelenthetjük ki, hogy a páncélvonataink jelentős része magyar fejlesztés és gyártás volt, valamint azt is, hogy legénységük nagy része az I. világháborúban is hazánk fiaiból került ki.

Úgy látom, hogy a technikai feltételekben olyan szerkezeteket alkottak és alkalmaztak, amelyek az akkori körülményekben igen jól megfeleltek. Természetesen mindig lehet a jónál is jobbat alkotni, de ez már maga a fejlődés!

[645] Tolna Megyei Népújság, 1969. március (19. évfolyam, 50-74. szám)

A technika az ember, a személyzet nélkül nem sokat ér. E téren aztán pedig egyáltalán nincs mit szégyellnünk, mert katonáink igen gyakran erőn felül, mostoha körülmények között, túlerő ellen vitézül helytálltak. Ezt az ellenfél is sokszor elismerte, ha másként nem, akkor úgy, hogy minden követ megmozgatott a páncélvonatos legénység és a vonatok kézre kerítésére!

Ráadásul magát a harcászatot is bőven a *„saját bőrükön”* kellett kifejleszteni, mivel erre vonatkozó tapasztalatok, irányelvek nem voltak. Számos ismert, de számtalan ismeretlen katonánk szolgált a páncélvonatokon, akik gyakorlatilag megalkottak egy új fegyvernemet és eredményesen harcoltak. Segítve ezzel a szintén rendkívüli körülmények között harcoló egyéb seregtestekben küzdő bajtársaikat.

Ismételten szeretném lerögzíteni, hogy a könyv a mi páncélvonatainkról szól! Nem volt cél – egy rövid ismertetőn túl – más országok e haditechnikájával és alkalmazásukkal foglalkozni, bár az első világháború után a lengyelek, a németek, a szovjetek e téren jelentős fejlesztéseket tettek és e vonatokat a II. világháború során alkalmazták is. Ez már bőven meghaladta volna a munkám határait.

A következő III. kötetben iratokat, fordításokat, elemzéseket, kronológiát lehet találni. Itt adjuk közzé azokat a neveket, életrajzi adatokat is, amelyeket páncélvonataink parancsnokairól, katonáiról össze tudtunk gyűjteni.