

2016

Páncélvonataink

I. KÖTET

A kezdetektől a Tanácsköztársaságig



Rónaföldi Zoltán



Rónaföldi Zoltán

Páncélvonataink

I. kötet

A kezdetektől a Tanácsköztársaságig

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

2. átdolgozott kiadás

2016



Figyelem! — A szerző vagy a jogtulár által meghatározott módon lehet tovább terjesztve a művet kapcsolódó információkat (pl. a szerző neve vagy ábrája, a Mű címe).



Ne add el! — Ezt a művet nem használhatod fel kereskedelmi célra.



Ne változtasd! — Ezt a művet nem módosíthatod és nem készíthatsz belőle átdolgozást, származékot stb.

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



Tartalomjegyzék

Bevezető	6
A vasút és a hadászat	12
Vasúti csapataink	20
A páncélvonatos fegyvernem kialakulásának vázlatos története	32
Amerikai polgárháború	33
Brit gyarmati háborúk	34
Orosz Birodalom	36
Olasz páncélvonatok	40
Osztrák – Magyar Monarchia	43
Nyugati front, németek, belgák, angolok...	45
Japán	47
A nagy háború rövid krónikája, számunkra	49
1914. legfontosabb eseményei	56
1915. évben a következők szerint folytatódtak a küzdelmek	59
1916 legfőbb eseményei	60
1917 eseményei	61
1918 történései a frontokon	62
A páncélvonataink kezdetei	63
Azután a folytatás... „Tervezett - gyártott” páncélvonataink (1914-15), ezek átalakításai (1915 – 1916) és a háború	88
Hadrendi szám, a páncélvonat jellege, az építő, az építés és üzembe helyezés ideje	93
Hadrendi szám, jelleg, fegyverzet	93
Hadrendi szám, jelleg, vasúti jármű adatok	95
A páncélvonataink átalakításai, erősítései	110
Hadrendi szám, eredeti és új állapot	113
Hadrendi szám, eredeti és új fegyverzet	114
Orosz front	122
Olasz front	172
Szerb (balkáni) front	192
Francia – német hadszíntér	194
Román hadszíntér (Erdély)	195
A páncélvonataink mozdonyai a világháború idején	212
377. sorozatú mozdony	213

63. sorozatú mozdony	219
229. sorozatú mozdony	221
97. sorozatú mozdony	223
A páncélvonataink fegyverei a nagy háború idején	225
Gyalogsági fegyverek	227
Sorozatlövő fegyverek	233
Mitralleuse	233
Géppuska	237
Skoda géppuska	237
Schwarzlose géppuska	238
Lövegek	242
80 mm űrméretű löveg	242
70 mm űrméretű lövegek	244
47 mm űrméretű lövegek	244
Segédberendezések	246
Világítópisztoly	246
Fényszóró	247
Telefon	249
Tüzérségi bemérő eszközök	250
A lángszóró	252
Lőszerjavadalmazás	253
Az 1918. évi helyzet, valamint a világháború befejezése utáni állapotok	255
Háború végi állapot	264
Magyar Nemzeti Tanács általi átszámolás	270
Új építések	282
Az intervenció	283
Felvidék (cseh front)	283
Erdély (román front)	298
Kárpátalja	343
Délvidék	344
Nyugat-Magyarország	348

Anyagot gyűjtöttem és írtam a „*Múltba nézek... Bánréve és a vasút*” című munkámat, ekkor olyan tényeket is találtam, amelyek mind a vasút-, mind a hadtörténet egy – egy érdekes fejezete, de egyáltalán nem közismertek. Ezek pedig a páncélvonatok.

A kutatásokkal természetesen mind a vasúttörténeti, mind a hadtörténeti munkákban próbálkoztam, váltakozó sikerekkel. Számtalan jelzés, utalás, töredék, visszaemlékezés előkerült, de teljesnek tekinthető és megbízható munkákat nem sikerült találnom. Pedig az előbb említettek arra utaltak, hogy itt nagyon komoly dolgok történtek 1914-től egészen 1945-tel bezárólag.

Ekkor próbálkoztam meg a Hadtörténelmi Levéltár őrzésében lévő katonai iratok között, a fond- és állagjegyzék átvizsgálásával. Sajnos itt sem sikerült a páncélvonatok témájára vonatkozóan megfelelő képet kapnom. Kérésemre először Dr. Illésfalvi Péter¹ úr adott eligazítást, majd pedig Dr. Bonhardt Attila² ezredes, és Dr. Számvéber Norbert³ őrnagy urak voltak szívesek segítséget adni és elküldtek két olyan publikációt, amelyek ezt a témát tudományos alapossággal, nagyrészt feldolgozták. Mind a két munkát áttanulmányoztam és a számomra szükséges információkat Bánrévével, s a Sajó – Rima völgyi, Gömöri vasutakkal, valamint az itt lejátszódó történelmi eseményekkel kapcsolatosan a munkámhoz kapcsoltam.

Egy dolog azonban teljesen bizonyos, a felhasznált és említett művekben, de másokban is, számtalan ellentmondás, egymással ütköző számozás és egyéb információ van.

„Kérésére tájékoztatjuk, hogy a HM HIM Hadtörténelmi Levéltár a magyar páncélvonatok történetével kapcsolatosan összefüggő eredeti iratanyaggal nem rendelkezik. Az egyes honvédelmi minisztériumi, illetve honvéd vezérkarfőnöki iratokban azonban találhatóak vonatkozó adatok...”⁴

A páncélvonatokat 1914-ben „önszorgalomból és szükségből” a hadszíntereken is építették a vasútépítő századok és harcoltak is velük, sikerrel! Ez aztán végre a felsőbb hadvezetést is jobb belátásra bírta és aztán már intézményes keretek között, tervek alapján, sokkal komolyabb fegyverzettel is készültek vonatok. Ne feledjük, hogy az I. világháború idején, a hadszíntereken (Galícia, Szerbia...) a közutak gyakorlatilag nem léteztek, ha voltak is, ezek állaguknál fogva az időjárás miatt katasztrofális állapotokat teremtettek. A vasút viszont megbízhatóan működött és ez, a harc, de az ellátás, a támogatás miatt is rendkívüli fontossággal bírt!

A páncélvonatok fejlesztése egy a gyakorlati, főleg a harctéri alkalmazásokon alapuló, evolúciós folyamat volt. Nemcsak technikailag, technológiailag kellett a vonatokat megalkotni, hanem a velük való harcászati és alkalmazási módokat is ki kellett kísérletezni. Ez pedig, mint annyi más dolog is a nagy háborúban, vérrel íródott! Mindezekhez meg kellett találni a szükséges és megfelelő mozdonyokat, kocsikat, szerkezeti anyagokat, fegyvereket és

¹ Hadtörténész, muzeológus

² MH HIM Hadtörténeti Levéltár

³ MH HIM Hadtörténeti Levéltár

⁴ MH HIM Hadtörténeti Levéltár válaszevél részlet (Nyt. sz.: LEV-3-1/2014.)

nem utolsó sorban azokat az embereket, akik ezt hatékonyan használni is tudták. Mindezek közben meg kellett győzni a felsőbb parancsnoki kar jó néhány tagjait is, akik e fegyvernemet és a fejlesztéseket tagadták és sokszor erőlyesen akadályozták!

A páncélvonatok történetében nemcsak az okoz gondot, hogy ezeket többször átszámozták, hanem az is, hogy összetételüket, jellegüket is változtatták. A fejlesztések a gyakorlati tapasztalatok alapján történtek, főleg a MÁV szakemberei és főműhelyei részvételével, de a munkák és tervek mögött mindig ott találjuk az elkötelezett, harctéri szaktiszteket, főleg a vasútépítő századoktól, de később természetesen más alakulatoktól is. Természetesen e folyamatban ott voltak a monarchia vasútjainak szakemberei is, ez főleg attól függött, hogy az illető harcterület kihez esett. A vonatok fegyverzetét is az igényekhez kellett folyamatosan fejleszteni, mindezt úgy, hogy erre vonatkozóan előzőleg csak nagyon hiányos ismeretek voltak.

Mindeközben az a gondolatom támadt, hogy – bár mindkét említett publikáció tudományos alaposságú – az azokban fellelt ellentmondásokat meg kellene próbálni feloldani. Mire is gondolok itt? A számozásokból adódó eltérések sokszor zavaróak. A kezdetekben 1914-től 1918-ig római számokat használtak, a Tanácsköztársaság alatt arab számokat, de egyes szerzők sajnos megint római számokat adnak meg itt is. A háborúvesztés miatt a vonatok egy részét az ellenséges, szomszédos országok megkaparintották. Itt is súlyos ellentmondások vannak, hogy mely számú vonatok ezek, teljes egészében, vagy csak részben kerültek ellenséges kézre. Mi lett ezeknek a további sorsa? Mi lett a hazai területeken maradottakkal?

A vonatokkal kapcsolatos részletesen összefüggő leírásokkal, történésekkel, harcokkal nem igazán foglalkozom, csak a könyvemben leírtak „színesítésére” használtam fel bizonyos szemelvényeket, annyit, amennyi a megértéshez és a következtetések kialakításához feltétlenül szükséges. Ezekben időpontok, események, személyek, páncélvonat parancsnokok nevei szerepelnek és így sok apró részletet ismerhetünk meg belőlük.

A páncélvonataink harcászata, ezek történelmi, időrendi kérdései egy külön kutatás témája lehet majd, már amennyiben az erre vonatkozó dokumentációkat egyáltalán elő lehet keresni. Úgy vélem, hogy ez egy évekig tartó munka lenne a különféle irattárakban. Az irodalomjegyzékben hivatkozott művek, részben adnak e kérdéskörre is válaszokat.

E munkában megpróbálom jól áttekinthető módon – időrendben – táblázatos formában összeállítani a páncélvonatok rendszerét úgy, hogy a változások oda – vissza nyomon követhetők legyenek és szerepeljenek bennük a legfontosabb adatok is. Remélem így a témában érdeklődőknek már egyszerűbb dolguk lesz!

Nem volt cél a vonatok szerkezetének aprólékos, részletes elemzése sem, mert a sokféleség, illetve a harctéri szükségmegoldások esetében nem igazán maradtak fenn hiteles leírások. Ezért a szerkezeti leírásokból, fegyverzeti részekből csak annyi szerepel e könyvben, ami a legszükségesebb volt, és amire hiteles adatokat találtunk. Ezek részarányai a könyvben nem egységesek, amit fontosnak ítéltünk az bővebb.

Az idézett szövegeket az eredeti írásmódjukban és helyesírással adjuk közre.

A hivatkozásokat megpróbáltam a legnagyobb körültekintéssel kezelni, bár ez a mai világban bizonyos óvatosságra int, mert a közzétevő, nem biztos, hogy a jogos birtokosa egy-egy dokumentumnak, fényképnek. Az internet világában keringő számtalan írás, dokumentum közül azokat válogattam, amelynek hitelességéről magam is meg vagyok győződve. Ebből eredően a tévedés azonban természetesen nem kizárt!

A könyvben említett személyek esetében, amennyiben nem voltak egyéb adatok, akkor az I. világháborús seregtestet, alakulatot próbáltam meg beazonosítani. Ezt 1918. évi adatoknak megfelelően. Sok személy esetében a katonai pályafutás 1918 után is folytatódott. Amennyiben adatot találtam, akkor természetesen arra az évre vonatkozik a hivatkozás. Ebben nagy segítség volt a katonai sematizmus, amely nagyon jó „*hatásfokkal*” eligazított bizonyos dolgokban. Természetesen a nevek, előnevek, vitézi címek a sematizmusnak megfelelően szerepelnek majd. Amennyiben a személy azonosítása kérdéses, akkor azt ott jelezni fogom.

A helyek, események azonosításában az akkor érvényes nevekből indultam ki. Száz év telt el, ezért aztán sok minden, sokszor változott. A hivatkozásokban legtöbbször, nagyon röviden, ez is benne lesz.

Az áttekinthetőség és érthetőség miatt a témához tartozóan térképrészletek kerülnek a szövegbe. Amennyiben a kornak megfelelő térkép fellelhető volt, akkor az, ha nem, akkor mostani térképen próbáltam meg a helyeket jelölni.

Még néhány nagyon fontos dolog!

Minden eseményt, történetet csak a saját történelmi, politikai környezetében és a kor technikai fejlettségének szintjén szabad vizsgálni és értékelni. Ha nem így járunk el, akkor ez súlyos tévedésekhez vezethet!

Egy ilyen munkát csak abba lehet hagyni, de befejezni nem. Amikor már elég értelmes, és „*kerek*”, közre lehet adni. Véglegesen befejezve azonban soha sincs, nem lehet azon csodálkozni, ha a könyv megjelenése után valaki újabb forrást, vagy valami fontos anyagot talál, ez viszont nem lesz része ennek az anyagnak.

Amint az majd a leírtakból is látszik, a különféle fejezetek nem arányosak. Ez bizony abból ered, hogy egy - egy korról milyen és mennyi anyagot találtam. Ennek oka viszont abban is keresendő, hogy a korszakok történelmi megkutatottsága sem arányos. Az 1945 – 1989. évek közötti időszakban igen sokat áldoztak arra, hogy bizonyos történelmi korszakok bemutatása megfelelő legyen, így van ez az „*őszirózsás*” forradalommal és a tanácsköztársasági időszakkal, amikről viszonylag bőséges anyag áll rendelkezésre. Ugyanakkor vétkesen elhanyagoltak számukra nem érdekes történeteket. Rendkívül hiányos viszont egyelőre a „*nagy háború*” és a II. világháború páncélvonatos irodalma.

Ebből is ered, hogy időnként tehát ezeket az ilyen történeti munkákat, mint ez is, felül kell vizsgálni és az újabb adalékokkal ki lehet, és ki is kell egészíteni.

A könyvet igyekeztem fejezetekre tagolni. A történelmi korszakok, időszakok, események sokszor nagyobb átfedéseket tartalmaznak, egymástól élesen nem választhatók el, ez esetleg majd nézetkülönbségeket eredményezhet.

Még egy dolgot szeretnék e helyen kijelenteni, nevezetesen azt, hogy én így láttam az ismereteim és a felkutatott anyagok alapján a páncélvonatainkat. Más írók másként látták, másként közelítették meg e témát. Nem ritkán, egy – egy műben, a nemzeti érzelmek alapján eléggé „*féloldalasra*” sikerült néhány esemény bemutatása a mi rovásunkra, illetve a mi elért sikereinket – amit a történelmi tények egyértelműen bizonyítanak – lekicsinylik. Ez még mindig az az álláspont, hogy a „*történelmet a győztesek írják*”!

Amikor egy dologról többféle vélekedés, vagy adat van, akkor inkább közreadom mindet, semhogy valami pártosság legyen belőle. Szeretném hangsúlyozni, hogy igyekszem majd sok témában állást foglalni, véleményt nyilvánítani, de csak a tények és ismeretek tükrében. A látszatát is szeretném elkerülni az „*igazságosztásnak*”.

Megpróbáltam politikai felhangok nélkül, tárgyilagosan, a történelmi körülményeinek megfelelően leírni és közreadni a páncélvonatainkkal történeteket annak tudatában, hogy az olvasóim közül sokan lesznek olyanok, akik e témáról legalább annyit tudnak, mint én, de az is lehet, sokkal többet!

Nagyon fontosnak tartom megjegyezni, hogy a katonáink – minden korban – a hazáért harcoltak! Ha ez Mohács, Eger, Galícia, Bukovina, Volhínia, Isonzó, Tirol, Sabác, a Don, Ukrajna... akkor is. Ha ez Magyarország területe a nagy háború után, vagy a Tanácsköztársaság idején a Felvidék, és a Tiszántúl, Erdély, akkor is, ahogy később is, idegen földön, vagy itthon. Politikai beállítottságtól függően természetesen lehet utólag okoskodni, mérlegelni, ítélni. Ennek azonban nem sok értelmét látom.

Az én nézetem szerint a „*katonai eskü*” – elvonatkoztatva a mindenkori, éppen regnáló rendszertől – mindig a hazának szól!

A katona ott harcol, ahová hazája küldi, és olyan fegyverrel, felszereléssel, amit szintén hazája biztosít számára.

A mi családukban a férfiak, 1896-tól a vasút szolgálatában álltak, gyakorlatilag 100 éven át. Nagyszüleim és testvérei megjárta a nagy háború frontjait. Szerbiában kezdték, de aztán folytatták az olasz fronton, volt köztük olyan is, aki egészen Törökországig jutott! Később, nagyjából 1916-tól, többüket felmentették a katonai szolgálat alól, de hadiszolgálatos vasutasként, Galiciától, Erdélyen át az Adriáig, Tirolig szolgáltak. A család egy hősi halottal – Magyar Lajos⁵ – és több sebesülttel – ifj. Magyar Bálint,⁶ Jakab Mihály⁷ – fejezte be a

⁵ cs. és kir. 34. gyalogezred, Kassa. Az ezred egy része (II. zlj.) az Isonzónál, másik része (I, III, IV. zlj.) Dél-Tirolban harcolt a háború második felében. Sebesülése idején (1918) 21 éves volt. A fejlődéses sérülése következtében 1922-ben hunyt el.

⁶ cs. és kir. 34. gyalogezred, Kassa. 1912-ben vonult be. 1914-ben 23 éves és az ezred II. zászlóaljában (Rogatica – Bosznia) töltötte tényleges szolgálatát. Először a szerb harctéren sebesült meg 1914. október 3-án a Staroglavica-Viogor melletti harcokban. 1914. december 26-án visszatért alakulatához és azzal együtt ment az olasz hadszíntérre 1915. május 25-én. Itt az Isonzó folyó mellett Tolmein (St. Luzia, Lom) térségében harcolt az alakulat. Ott is több ütközetben vett részt. 1915. szeptember 13-án a MÁV hadi-szolgálatra rendelve, felmentette

háborút. Magyar János, és Magyar Balázs, Bakó György a háború kezdetétől, annak végéig hadiszolgálatos vasutasok voltak.

E könyv nekik is emléket állít!

A könyvet terjedelmi okokból három részre bontottam. Az első részben a kezdetektől a Tanácsköztársaságig szerepelnek az események. A második kötetben pedig ettől az időponttól a II. világháború végéig foglaltam össze a dolgokat. A harmadik kötetben kaptak helyet azok a fejezetek, amelyben páncélvonalas iratokat, elemzéseket ismertetünk. Itt szerepelnek a páncélvonalas parancsnokok és azok a katonák is, akikről valamilyen formában adatokat találtunk.

a katonai szolgálat alól. A gyalogezred címzetes szakaszvezetője. Kitüntetései: Károly csapatkereszt, Sebesülési érem, Háborús emlékérem, 1912-1913. évi mozgósítási emlékérem, Osztrák háborús emlékérem.

⁷ 10. honvéd gyalogezred, Miskolc. A háború kitörésekor 21 éves és rögtön a szerb hadszíntérre került. Többször sebesült. Egyik ebesülése alatt és után egy ideig könnyített szolgálatot, azaz tréningkéretet beosztást kapott. Érdekes módon ilyen feladat közben egészen Törökországig jutott! A 10. h. gy.e. alakulataival a háború sok színterén megfordult. 1914-ben kezdte és 1919. január 9-én szerelték le Miskolcon.

***„...Eme naptól világ végezteig;
De sőt ránk emlékeznek általa,
Nehányunkra, e kis testvér csapatra:
Mert a ki vérit ontja ma velem,
Testvérem lesz: bármily alantsorú,
Nemessé válik rangja e napon...”***

***Shakespeare V. Henrik király
(Fordította: Lévy József)***

A vasút és a hadászat

Mielőtt belekezdenénk a címben szereplő téma taglalásába, érdemes egy kis előzetest tenni, ami a vasúttal és a hadászattal kapcsolatos gondolatokat rendszerezi.

Mai ésszel, és a mostani közlekedés, hírközlés technikájának ismeretében, szinte elképzelhetetlen a korábbi évszázadok ilyen jellegű problémáinak halmaza. Az útviszonyokra csak egy példa:

„1813-ban a magyarországi utak még oly rossz állapotban voltak, hogy a császári szekereszet⁸ reggeltől késő éjszakáig csak mérföldnyi utat tudott megtenni.”⁹

Az az egy mérföld viszont „bécsi” volt és így a megtett távolság, amelyről beszélnek hozzávetőleg 7,5 km lehetett, mivel osztrák hadseregről van szó, nagy bizonyossággal ezt bécsi mérföldben mérték!¹⁰

A legnehezebb körülmények paradox módon, a síkvidéken fordultak elő – tekintettel a talajviszonyokra, az árvizekre – pedig a mezőgazdaság miatt éppen ott van az egyik legnagyobb szállítási igény. Az állati erővel vontatott kocsik egyébként is erősen korlátosak mind teher, mind személyszállítás szempontjából. Az utak földutak, a vízfolyásokon nincsenek hidak, csak gázlók és révek.

A vasút stratégiai fontossága elvitathatatlan lett, megszületésével egy időben. Létrejött egy nagyterhelhetőségű, időjárástól független, megbízható üzemű szállítási rendszer. Ezt a hadászat is kihasználta, hiszen évszázadokig gondot jelentett a hadseregek gyors, könnyű mozgatása, azok hadianyaggal, élelemmel, egyéb dolgokkal való megbízható ellátása.

A vasútvonalak építése, kapacitása mindenütt igazodott a jövőbeni ellenség, annak lehetséges megtámadására, vagy a védekezésre kijelölt területhez. A vezérkarok a gyors, nagytömegű csapat- és anyagszállításokban látták a győzelem esélyét.

A MÁV hadi alkalmazásának egy különleges helyzetét mutatjuk be az 1904. április 19-én kezdődött, országos vasutas sztrájkjal kapcsolatosan, ami a dolgozók munka körülményeinek és szociális ellátottságuk javítása érdekében történt. Az egyezkedések április 26-ig húzódtak, minden eredmény nélkül. Ekkor a következő királyi parancs lett kihirdetve:

„Parancsolom, hogy a közös hadseregnek (haditengerészetnek) a magyar állam területén lévő vasutak szolgáltatában álló magyar honos tartalékos és póttartalékos havidíjasai és legénysége a közös hadsereg, illetve a honvédség kiegészítésére behívassanak és szolgálattételre a Magyar Királyi Államvasutakhoz beosztassanak.

⁸ Szekereszet, trén, azaz ellátóoszlop.

⁹ Mohay-Dr. Bory-Fojtán: A miskolci fűtőház története

¹⁰ Akkor és még később is – egészen az I. világháború végéig – használták a bécsi mérföld hossz mértéket. Erről tanúskodnak például a gömöri vasútépítéssel kapcsolatos törvények, illetve az ezekhez kapcsolódó költségvetési elszámolások is. 1 bécsi mérföld 4000 bécsi öl = 7585,92 m; 1 bécsi öl = 1,8965 m. A magyar mérföld is használatos abban az időben, 1 magyar mérföld = 8353,6 m.

Kelt Bécsben 1904. évi április hó 22.

Ferenc József sk.”

A parancs kihirdetésével egy időben minden nagyobb városban, ahol helyőrség is volt, alarmírozták a katonaságot, akik megszállták a pályaudvarokat, illetve a most már katonának minősülő vasúti személyzetet fegyveres ellenőrzés mellett a forgalom megindítására kényszerítették, kísérték a vonatokat!¹¹

A közúti közlekedési eszközök már az I. világháború idején is léteztek, de közutak kiterjedése és minősége miatt a vasúti járművek sokkal megbízhatóbbak és teherbíróbbak voltak. A sínpárok már behálózták Európát, sőt némi túlzással az egész világot.

A hadsereg vezetői már a háborús készülődés idején kellő jelentőséget tulajdonítottak a vasútvonalaknak. Csakis a vasút biztosíthatta a tömeges személy- és árumozgatást – tehát a csapatok és az utánpótlás szállítását viszonylag gyorsan és nagy távolságra. A vezérkarok a háború kitörése előtt a hadműveleti elgondolások szerint befolyásolták a hálózat fejlesztését. Arra törekedtek, hogy az új vonalak a megfelelő irányokban épüljenek, másrészt, a hadsereg rendelkezék olyan különleges eszközökkel, melyek háború esetén alkalmasak a saját és a megszállandó területek vasútjainak őrzésére, „biztosítására”.

„... A hadvezér békében a hadsereget a háborúra szervezi és neveli. Háború esetén a hadvezér feladata ott kezdődik, hogy a korszerű haditudomány szerint megszervezett, iskolázott és hadilábra állított seregeit oda vigye, ahol azoknak az állam külpolitikai törekvései leggyorsabb érvényesítése érdekében verekedniök kell. Úgy mondjuk, hogy a hadvezér seregeit "felvonultatja".

A felvonulást abba a területbe, ahová ezt a hadvezér kívánja, a vezérkar "vasúti irodája" készíti elő, még pedig minden részletére kiterjedőleg békében....”

„...A haditerv megszerkesztéséhez az ellenségről már békében adatokra van szükség. Nevezetesen tudni kell, hogy az ellenség mikor: a mozgósítás hányadik napján, mily erővel és mely területen fog ellenünk gyülekezni. Ez mondja meg, hogy támadhatunk-e és ha igen, mily irányban, illetve hogy védekeznünk kell-e és hol? Mindezeket, az adatokat a vezérkar "nyilvántartási (kém-) irodája" szerzi meg, még pedig kémkedés és mérlegelés útján. Előbbi célt legjobban oly ellenséges magasrangú vezérkari tisztek megvásárlásával lehet szolgálni, kiknek hivatali állásuknál fogva seregük felvonulási előkészületeiről tudomásuk van. A mérlegelésre alapot az ellenséges haderő szervezési adatai, békebeli elhelyezése és vasúti hálózata, ennek minden részletével együtt nyújtanak. Közismert, hogy a vasúti hálózat, pályaudvarok, kitérők stb. gyakran nem gazdasági, hanem katonai célokból fejlődnek. A mi vezérkarunk például az ellenünk fordult orosz seregek számát, erejét és felvonulási területét a valósághoz nagyon közel járó helyességgel állapította meg...”

¹¹ Mohay-Dr. Bory-Fojtán: A miskolci fűtőház története

„...A menetkéesség régen a fiatal lábszáraktól és a jó bakkancsoktól függött. A világháborúban már a vasút és az autó nagy szerepet játszott. A jövő háborújában e tekintetben a földi és légi motoros járóművek lesznek a hadi manőverek főeszközei...”

„...Különösen a vasút, mint a hadimanőver egyik főeszköze esett az elmúlt világháborúban döntően latba.

A központi hatalmak védekezése a háború hosszú évein át és közben végzett támadó hadműveletei is csak azért váltak lehetségessé, hogy egyrészt védekezés céljából a veszélyeztetett arcvonalrészekre, az egyik hadszíntérről a másikra, vasúton csapatokat toltak el, másrészt az arcvonal bizonyos részein, támadás céljából, helyi túlerőt hoztak össze. Például az orosz hadszíntéren, 1914. őszén az orosz gőzhenger megállítása csak úgy sikerült, hogy a kelet poroszországi német sereg Lengyelország déli részébe végzett vasúti szállítás segítségével, a 2. osztrák-magyar sereg pedig a Kárpátokból Sziléziába végrehajtott vasúti eltolással az orosz tömegek elé vetette magát. Mikor pedig az orosz túlerő ezeket a csapatokat legázolással fenyegette, a német sereg kitért, vasútra szállt és az orosz tömegek oldalába robogott és ez ellen támadást intézett. Ezzel a szándékolt célt (Lodznál) el is érte.

Az összeköttetés fontossága eredményezi azokat a hadivállalatokat, melyeket egyik fél a másik összeköttetései ellen - kicsiben és nagyban - intéz.

Az előbbi az összeköttetés folytonosságát biztosító berendezések, vasutak, hidak, állomások megrongálására irányul. Az utóbbi már a hadimanőverek keretébe tartozik. A hadviselő fél legérzékenyebb része ugyanis hátrafelé vezető összeköttetése, mert hátulról kapja a hadai harcképességének fenntartásához szükséges hadianyagokat. Ha ez elváгатik, harcképessége is rövidesen csökken...”

„... Nem szorul bővebb magyarázatra, hogy sok százezer vagy millió főnyi haderőnek (ember és ló) aránylag szűk téren való egyszerű gyülekeztetése is az élelmezés, elhelyezés és egészségügy terén különös előgondoskodást követel, mert ez a terület csak a maga békelakosságának rendszeres eltartására van berendezkedve. Az idekerült többlet ennek a vidéknek minden segélyforrását rövid idő alatt kimeríti. Ezért a csapatok a felvonulási körletbe már többnapis eleséggel mennek és beérkezésük után az eleséget - amennyiben a külön munkával gyűjtendő feleslegekből idejében nem pótolhatják - hátulról vasúton kapják, még pedig oly mennyiségben, hogy a hadműveleteket 15-20 napra való készlettel kezdhessék meg. Mihelyt a seregek hadművelet közben már többé-kevésbé kiélt ellenséges földre lépnek és így vasútjaikat is elhagyják, az "utánpótlás" rendezése a hadművészet egyik legnehezebb problémájává válik. Nem csupán az élelmicikkek felhalmozásáról (a vasúti végállomásokon), hanem a seregek után járóműveken történő szállításáról, a szükségleti helyekre való továbbításáról és szétoztásáról van szó. Mihelyt pedig csaták vívatnak, már nemcsak az eleséget, hanem az elpusztult, vagy veszendőbe ment hadianyagot, (ember- és lóanyagot, puskát, ágyút, lőszert, műszaki és egészségügyi cikkeket stb., stb.) kell pótolni. Például 1914. évi szerbiai kudarcunk alatt veszítettünk: halottakban, sebesültekben és betegekben 197.000 főt, eltűntekben 76.000 főt, 11 teljes üteget és azonkívül 20 löveget, 120 lőszerkocsit, 45 tábori sütőkemencét, rengeteg vonatjárművet stb., stb...”¹²

¹² Julier Ferenc: A hadvezetés művészete Budapest 1931.

„... 1917 végéig a Monarchia hadiparának teljesítőképesége nem csökkent számottevően a háború kezdetéhez képest, annak ellenére, hogy munkaerőhiány és a rosszul táplált fizikai dolgozók gyengesége negatívan befolyásolta a növekvő igények kielégítését. 1914-ben a szénbányászat 55 millió tonnát adott az iparnak, három évvel később a blokáddal okozott importkiesés miatt csak 2 %-kal kevesebbet. Vasércből 2,1 millió t helyett 3 millió t hagyta el a kohókat. Zökkenőmentesen működött a fegyvergyártás. Havonta átlag 100 000 puskát, 3000 géppuskát, 300 ágyút, 1,5 millió lőszer került le a szalagokról. A lőszergyártásban azonban a hiányzó színesfémeket vassal kellett pótolni. A haderő működését elsősorban a lokomotívok túlzott igénybevétele miatti károk korlátozták. A Monarchia 1914-ben 12 000, 1916-ban 16 000 mozdonnyal rendelkezett. Ebből átlagosan 9000 futott a vonalakon, télen azonban csak 6000-7000. A hadszínterek közötti távolságok, az óriási vasúthálózat és a sürgős igények növelték a javítási szükségletet. Gördülőanyagot nem lehetett zsákmányolni. Németországtól sikerült 600 mozdonyt kölcsönözni, és részben pótolni a szerelés miatt kiesett gépeket...

...A hadosztályok napi igénye nyugalmi periódusban 70 t élelmet, 30 t gyalogsági lőszert, 30 t egyéb ellátmányt tett ki...¹³

Az idézett gondolatok már a „nagy háború” tapasztalatait összegezték.

Álljon itt még egy példa, néhány isonzói csata lőszer felhasználásával kapcsolatosan.

„...A hatodik isonzói csatában 628 ágyúnk 263 762, a 10-id csatában 1 293 ágyúnk 1 651 987, a 11-ben pedig 1 491 ágyúnk 1 880 000 lövedéket lőtt ki. A 7-ik isonzói csatában a gyalogság 3 394 250 töltényt... lőtt ki...¹⁴

Aztán a felsorolás folytatódik, szinte vég nélkül, az állások építéséhez szükséges anyagokkal, meg az egyebekkel, a vagonszám pedig valami horrorisztikus érték. Pedig ez csak egy kis kiragadott rész a világháborúból!

Aztán majd a II. világháború során a németek ismételtlen megtapasztalják a Szovjetunió „úttalan, vasúttalan” területeinek problematikáját. Megfűszerezve ezt a tavaszi olvadással, az őszi esőkkel, amit az orosz „raszputyicának”, a német „schlammperiodnak” hív, de magyarul ez a mérhetetlen, áthatolhatatlan sarat jelentette. A csapatok mozgásképtelenné váltak, ellátásuk nem volt megoldott... Persze jó időben is gondot okozott ez, gondoljunk csak a 2. magyar hadsereg Donhoz való vonulására, amikor a végső meneteket a vasúttól a folyamig több száz kilométeren át, gyalogmenetben kellett megtenni!

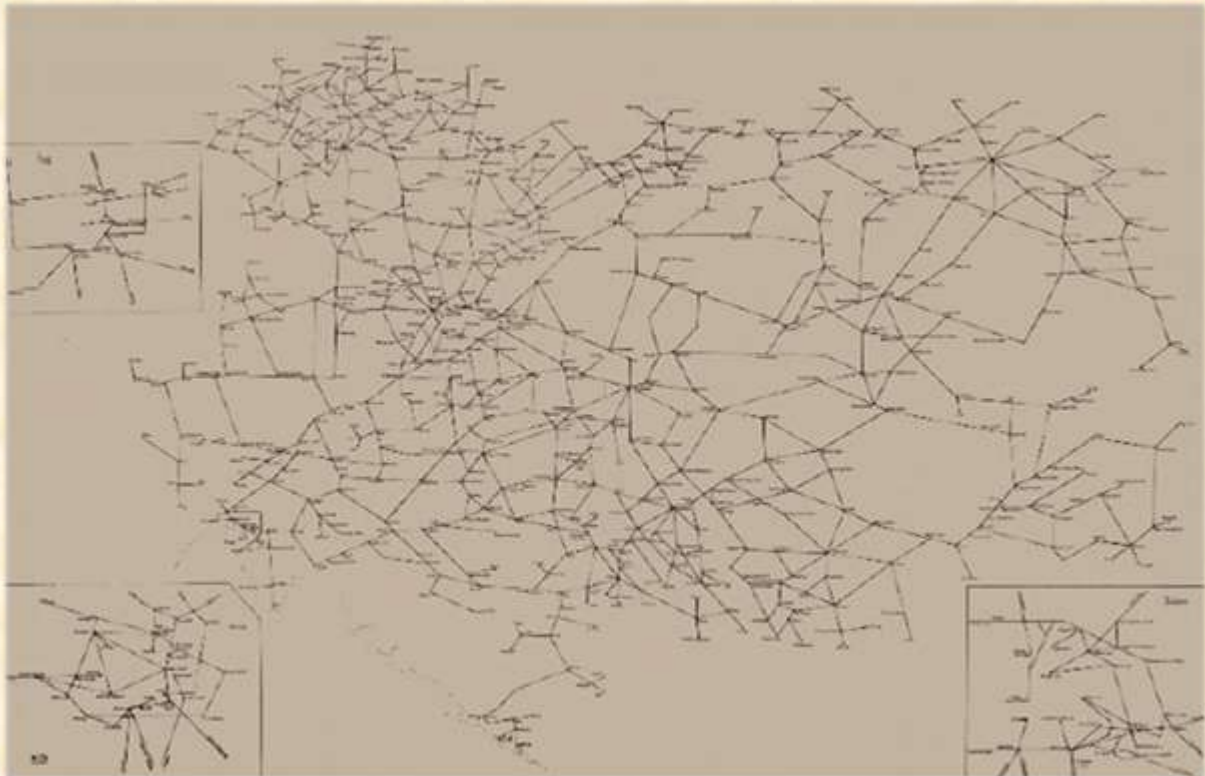
Bizonyos tehát a felismerés, hogy a vasútvonalak stratégiai fontosságúak egy háborúban. Aki ezeket birtokolja, az olyan előnyökhöz jut, ami adott esetben meghatározó

¹³ Bencze László: A Piave-front

¹⁴ Pilch Jenő (szerk.): A magyar katona vitézségének ezer éve

lehet. A vasútvonalak és környezetük védelmére fejlődtek ki a kézenfekvő fegyveres, majd páncélvonatok, amelyek erős fegyverzettel uralhatták a vasútvonal térségét. Természetesen csak oly mértékben, amelyet a fegyverek hatásterülete biztosított. A működtetésük viszonylag kis személyzettel megoldható volt és ehhez képest hatásosságuk pedig nagy. Természetesen, mivel kötött pályáról van szó, a mozgástér behatárolt és a sebezhetősége is a pálya rongálásával függ össze. A későbbi fejlesztések és a harcászatának fejlesztése ezekre részben megoldást talált. A vasútépítő katonák alkalmazása a vonat személyzetében és a magukkal vitt javítóanyagok – sínek, sínyszerelvények – biztosították, hogy a vonat előtt (után) megrongált pályát, gyorsan, ideiglenesen újra járhatóvá tegyék a vonat számára.

A nagy háború hadászatát, harcászatát főleg az orosz fronton egyértelműen befolyásolta az utak, de főleg a vasútvonalak birtoklása. Mind az előrenyomulások, de a hátrálások is főleg a vasutak mentén voltak a legeredményesebben végrehajthatóak. Ezért a vonalakért súlyos harcok folytak, mert birtoklásuk nagyon nagy előnyökkel járt. Számátalan feljegyzés, könyv, katonai beszámoló rögzíti az úttalan, vasúttalan területeken tevékenykedő csapatok sanyarú sorsát, megpróbáltatásait, akiknek mind a mozgása, mind az ellátása hihetetlenül alacsony színvonalú volt. Ez aztán a harcokra, a veszteségekre is nagymértékben kihatott.



A monarchia vasúthálózata, 1914¹⁵

¹⁵ Hadtörténeti Intézet és Múzeum <http://maps.hungaricana.hu/hu/49713/>



Az osztrák – magyar monarchia vasútvonalak, déli területek¹⁶



Az osztrák – magyar monarchia vasútvonalak, közép, és északi területek¹⁷

A Monarchia vasútvonalainak hossza 1850-ben 1 600, 1870-ben 9 600, 1913-ban már viszont 46 200 km. Az osztrák-német és cseh tartományokon kívüli gerinevonalak 1870-ig kiépülnek: Krakkótól Lembergig (1858), majd Czernowitzon át Iasi felé, illetve a Lemberg-Odessza (1875), a Budapest-Kassa (1870), Budapest-Szeged-Temesvár (1858), Budapest-Fiume (1861) vasút. Az 1870-1913 közötti időszakban kiépül a Kárpát-medence körvasútja, a Maros-vasút Aradtól Brassóig, a Horvátországot Szarajevón át a dalmát tengerparttal összekötő vonal.

Az első világháború kitörésekor a történelmi Magyarországon 21 200 km vasútból 18 933 km volt a MÁV kezelésében (44,3% állami tulajdon, 55,7% állami kezelésű magántulajdon). A

¹⁶ Arcanum

¹⁷ Arcanum

pályaépítéssel egy időben közel 1 500 vasútállomás is felépült, továbbá a történelmi Magyarország területén 1 600 km keskeny nyomtávolságú vasútvonal (a korábbi és a mai kisvasutak, bányá- és iparvasutak, közúti vasutak) is megépült.

Oroszország európai vonalainak hossza 1850-ben 600 km (csak a Varsó-Szilézia vasút kész), 1870-ben 11 400, 1913-ban 58 400 km. Az 1850-1870 közötti periódusban épül meg a Varsó-Grodno-Vilna-Pétervár fővonal (1862), a Moszkva-Pétervár-Viborg, a Moszkvát a Fekete-tengerrel összekötő és a Moszkva-Kijev vasút (1869).

A Balkánon 1870 után épül ki a Belgrád-Szaloniki, Belgrád-Szófia-Drinápoly-Isztambul-Aleppo, illetve Szmirna vasút.

Szerbia vasútjainak hossza 1913-ban 1 000 km.

Romániában 1870-ben 200, 1913-ban 3 800 km a vonalak hossza. Elsőként a fővárost Constantával (1860), Várnával (1869) és Iasival (1875) összekötő vonalak épülnek ki.

Bulgáriában 1870-ben 300, 1913-ban 1 900 km a vonalak hossza.

Görögországban 1913-ban 1 600 km vasút volt.

Vasúti csapataink

Néhány gondolat ezek után a monarchia vasúti csapatairól.¹⁸

1873-ban már felállították az első öt vasúti osztályt. A vasúti és távíróezred (Eisenbahn- und Telegraphen—Regiment) 10 évvel később, 1883. augusztus 1-én alakult meg, két zászlóaljjal. A III. zászlóalj 1889-ben jön létre. Az újabb átszervezéskor ezredszinten különváltak a híradócsapattól, de dandárszinten még együtt alkotják a közlekedési dandárt (Verkehrstruppen-Brigade).

A Monarchia békében tehát egy három zászlóaljból álló vasútezreddel rendelkezett, melynek állomáshelye Bécs mellett, Korneuburgban volt, egy kis része pedig a Banja Luka – Doberlin rendes nyomtávú vasutat¹⁹ kezelte és üzemeltette Bosznia északnyugati részében.

Ezred	Helyőrség	Dandár	Hadtest
Vasúti ezred Eisenbahnregiment	1909 Korneuburg (Banja Luka)	121	14
Távíróezred Telegraphenregiment	1909 St. Pölten, 1. and 4. Baon. St. Pölten, 2. Baon. Sopron, 3. Baon. Korneuburg	121	14

A vasúti ezred békeidőben 12 vasúti századból állt, mozgósításkor 28 század állt fel, a századok száma 1915 júniusában már 39 század.²⁰ A mozgósításkor felállítottak 4 tábori lóvasutat, 1 gőzüzemi tábori vasutat, 3 mozgó és 1 állandó vasúti szertárat, 3 vár-tábori vasutat, Krakóban Polában és Przemyślben.

A vasúti századok feladata: vasút és vasúti híd építése, felújítása, helyreállítása, illetve ezek rombolása visszavonulás esetén. A hadi állományra emelt vasúti század 269 fő volt, – 6 tiszt és 263 főnyi altiszt és legénységi állományú – ezen kívül 24 jármű és 56 ló.

Az északi hadseregparancsnokságnál Schaible Ernő tábornok, a vasúti ezred utolsó parancsnoka vette át, mint első parancsnok a megszállt terület vasútvonalainak központi irányítását. Parancsnokságához kitűnő szakemberekből álló polgári törzset osztottak be. Az üzemi személyzet négy forgalmi zászlóaljat alakított, amelyek a vasúti ezred forgalmi szolgálatban kiképzett tisztjeinek parancsnoksága alatt állottak. Ezek a nekik kiutalt vonalakon katonailag szervezték meg a forgalmat. Az „Északi Hadivasút” föllállításával egyidejűleg Korneuburgban egy vasútiór forgalmi pótosztályt létesítettek, amelyet később elszállásolási nehézségek miatt a Linz melletti Wegsclieidbe tettek át. Egyúttal elválasztották a vasúti pótzászlóaljtól, és mint forgalmi póttestet közvetlenül a központi szállításvezetőségnek (hadivasút csoport) rendelték alá.

A második szerb hadjáratban 1915 őszén azonnal alkalmazták a katonai forgalmi alakulatokat. A keskenyvágányú vasutak üzeméhez a gőzüzemű tábori vasút forgalmi alakulatainak részeit osztották be. A vezetés Belgrádban volt a „Déli Hadivasút” parancsnokságnál (Mischek ezredes), amelyhez 3 forgalmi zászlóaljat osztottak be.

¹⁸ K.u.K. Eisenbahn- und Telegraphen - Regiment

¹⁹ Hadivasútként üzemelt. K. u. k. Militärbahn Banja Luka–Doberlin (Dobrljin) vonal.

²⁰ Ezek tulajdonképpen a későbbi vasútépítő (vép.) századok.

A Románia elleni offenzíva után 1917. január 1-ével föllállították a „*Délkeleti Hadivasút*” parancsnokságát, amelyet azonban később föloszlattak; a forgalmat a német vezetőség vette át.

A flitschi áttörés után az olasz hadszíntéren a „*Délnyugati Hadivasút*” parancsnoksága került föllállításra a 8. forgalmi zászlóaljjal és a 9.—21. számú rendes vasúti forgalmi századokkal.

A hadivasutak a hadügyminisztérium alá tartozó katonai intézetek voltak; hadműveleti tekintetben a hadiforgalom főnökének útján a hadseregfőparancsnokságnak voltak alárendelve.

A Prislop-vasút, az Antivari—Virpazar keskenyvágányú vasút, a Fleims-völgyi és a Grödner-vasút, a Steinbeiss-vasutak, a Tschernembl-i erdei vasút és a lengyelországi szállító pályák részére szintén katonai üzemosztásokat állítottak fel.

1917 elején 3 100 km hosszú vasút volt a hadügyminisztériumnak alárendelve. Erre a szolgálatra kereken 1 300 tiszt, 20 000 altiszt és közember (ezeknek 70%-a hivatásos vasutas), 6 000 az illető vidéken honos polgári munkás és kb. 10 000 hadifogoly volt beosztva.

A felsorolt alakulatokon kívül a rendes- és keskenyvágányú vasutaknál még más forgalmi alakulatok is voltak, melyek közvetlenül a hadiforgalom főnökének voltak alárendelve.

A tábori lóvasutak eredeti szervezetükben kitűnő szolgálatokat tettek, különösen az 1914—1915. években. Azonban teljesítőképességük, amely a lovak létszámától és állapotától, valamint a vontató úttól függ, rendkívül érzékeny. A lóanyagtól nagyon sokat követeltek; a gyors hadműveleti mozdulatoknál nem lehetett kellően gondoskodni a lovak eltartásáról. A minden fegyvernemnél, de különösen a tüzérségnél és a vonatcsapatnál lovakban keletkező nagy fogyatékok nem lehetett elegendőképpen pótolni. A tábori lóvasutaknak kellett ló anyagukkal kiegészíteni, bár náluk is nagy fogyatékok mutatkoztak. Ebből következett a kényszerítő szükség, hogy a lóval való vontatást motorerővel helyettesítsék. Evvel kezdetét vette a tábori vasutak szervezetének megváltoztatása. Az anyagot elkülönítették a személyzetállománytól. A tábori pályaeépítést a vasúti- és tábori vasútszázadok végezték, az üzemben tartást a tábori vasútforgalmi századokra bízták (motoros tábori vasút). Minden ilyen század egy forgalmi szakaszra, egy pályafenntartási szakaszra, egy vonatkísérő szakaszra, és egy műhelyszakaszra tagozódott. A tábori vasútszázadoknak nem volt meghatározott létszámuk, hanem ez a mindenkori adott körülményekhez és a megkövetelt szállítási teljesítményekhez igazodott. 1918 őszén összesen 19 tábori vasútforgalmi század működött. Ezek közül a 19. tábori vasútforgalmi század Polában a vár-tábori vasútnál volt beosztva.

A sínautókkal és szétszedhető vasúti kocsikkal rögtönzött első üzemekhez a vasúti századoktól vették a szükséges személyzetet, később erre a célra is saját forgalmi különítményeket állítottak össze. 1918-ban összesen 60 sínautó volt üzemben.

Közben egy másik szállítóeszköz is született. A gépjármű-csapatnál már békében bevezették a gépkocsival való közúti vontatást. A generátor-kocsin benzinmotor egy dinamót hajtott, amely a pótkocsi tengelyére szerelt villanymotorok számára az áramot szolgáltatva. Bár ez főleg országúti forgalomra volt szerkesztve, arra csak keveset használták. Ellenben

kellő kerékabronccsal ellátva kitűnően megfelelt a sínutakon és különösen a rögtönzött vasúti forgalomban alkalmazták nagyobb mértékben. A vasúti csapatnál ezt a vonatot benzingenerátor-vonatnak, vagy benzin-villany-vonatnak is nevezték.

A benzingenerátor-vonatok mindenütt kitűnően megfelelték. A tábori vasút generátor-vonatainak üzemvezetése szintén a tábori vasút forgalmi századok föladata volt.

1918. október végén a vasúti csapat tagozódását és a háború alatti hihetetlen arányú fejlődését a következők mutatják.²¹

- ✓ A hadsereg főparancsnokságnál, hadsereg parancsnokságoknál és csoportparancsnokságoknál 18 vasúti csapatbeli törzstiszt teljesített szolgálatot.
- ✓ Az irányítást 7 katonai vasútépítő igazgatóság és
- ✓ 3 hadivasút parancsnokság végezte. (Észak, Dél, Délnyugat)

Ugyanebben az évben az állományt az alábbi alakulatokba tagolták:

- ✓ 39 vasúti század,
- ✓ 32 könnyebb felszerelésű tábori vasúti század,
- ✓ 2 hídépítő különítmény,
- ✓ 1 hídemelő különítmény,
- ✓ 1 nyomkijelző és 1 víz alatti vágó különítmény,
- ✓ 4 mozgó vasúti szertár,
- ✓ 7 mozgó vasúti fiók szertár,
- ✓ 4 szállítható vasúti műhely.
- ✓ 2 vár-vasútparancsnokság (Krakkó és Pola),
- ✓ 2 tábori vasútparancsnokság,
- ✓ 1 gőzüzemű tábori vasút (három szakaszból álló),
- ✓ 2 tábori vasút parancsnokság ((Toblach és Albánia),
- ✓ 8 sodronypálya építőszázad,

²¹ Jacobi Ágost: Magyar műszaki parancsnokságok, csapatok és alakulatok a világháborúban Szemelvények a vasutasezred háborús történetéből (Budapest, 1938)

Jacobi Ágost (Segesvár, 1881. máj. 19. – Bp., 1973. máj. 30.): műszaki ezredes, szakíró. 1900-ban fejezte be a hamburgi hadapródiskolát, majd utász csapatszolgálatot teljesített. Kétszeres életmentő. 1906-1908 között a bécsújhelyi sporttanári tanfolyam hallgatója volt. Az I. világháborúban a szerb, román és olasz harctereken harcolt, több kitüntetést kapott. Tanára volt a mödlingi műszakiaknak és a Ludovikának. Szakírói tevékenységet folytatott. Társszerzője és szerkesztője a műszaki alakulatok I. világháborús emlékalbumának: Magyar műszaki parancsnokságok, csapatok és alakulatok a világháborúban (Bp., 1938).

- ✓ 41 sodronypálya forgalmi század,
- ✓ 3 sodronypálya forgalmi szakasz,
- ✓ 6 sodronypálya szertár,
- ✓ 1 sodronypálya fiókszertár.
- ✓ 109 hadifogoly munkásosztig-keret,
- ✓ 1-1 villanyosvasút-építő század és villanyosvasút forgalmi század,
- ✓ 8 forgalmi zászlóalj, (közvetlenül az arcvonal mögött 13 vasúti forgalmi század, 2 tartalék forgalmi század),
- ✓ 6 kisvasúti forgalmi különítmény (Fleimsvölgyi vasút, Grödner-vasút, Prislop-vasút, Antivari— Virpazar, Steinbeiss-vasút, Tschernembl erdei vasút),
- ✓ 2 benzin-villanyos vasút (Borgoprund és Kostanjevica),
- ✓ 19 hadivasút forgalmi század,
- ✓ 13 görpálya forgalmi század,
- ✓ 3 vasúti kompforgalmi különítmény
 - a Száván Belgrádtól nyugatra Zabreznél,
 - Szerbiában a Dunán Belgrádtól keletre Semendriában,
 - Gyurgyevónál a Dunán, Bulgária és Románia között.
- ✓ 5 páncélvonat, műszaki személyzet,
- ✓ 1 forgalmi különítmény a steinfeldi katonai vasutaknál.

E gigantikus szervezet 3 400 tisztet, 78 000 altisztet és legénységi állományú egyént foglalkoztatott. Kiegészítésként beosztottak ide még 20 népfelkelő századot és 50-60 ezer hadifoglyot.²²

Ennél a számnál nincsenek tekintetbe véve a vasúti ezred anyakönyvi állományába nem tartozó személyek.



Nehéz tábori vasút generátor-vonat

²² Ez utóbbi hadijogsértés volt, mert a hadifoglyokat nem lehetett (és ma sem lehet) olyan munkára befogni, amely hadi-, vagy hadiipari jellegű tevékenység. Attól, hogy ezt sem akkor, sem később sokszor nem tartották be, a jogsértés ténye még fenáll.



Vasúti ezred jelvény

A vasúti ezred üzemessz köz-állományában a következő felszerelés volt:

- ✓ 62 db sínautó,
- ✓ 200 szétszedhető normál nyomtávú vasúti teherkocsi,
- ✓ 36 normál nyomtávú generátor-vonat,
- ✓ 29 tábori vasút (keskeny nyomtávú mozdonyokkal és kocsikkal, illetve 5 000 motorkocsi).

Tábori vasúti jelvény



„ ... Mindenki tudhatja, hogy a vasút mily fontos szerve a hadseregnek s a háború krónikáinak legtalálhatóbb hasonlata erre az, hogy amily szolgálatot teljesítenek az emberi testben az erek, éppoly fontos szerepe van a hadseregben a vasúti hálózatnak. S hogy a példátlan munkában több mint két éven át éjjel-nappal negyvennyolc és hetvenkét órás szolgálatban kitartó vasutasok mily fontos feladatokat hajtanak végre és szolgálataikkal mennyire beilleszkednek a hadsereg érdekeinek előmozdításába, azt a hivatalos lapban majd mindennap megjelenő vasutaskitüntetések is állandóan igazolják.

A magyar vasutas valóban oly buzgalommal látja el feladatát, sőt a munkáján kívül támadt helyzetekben is oly férfiasan állja meg helyét, hogy a nagy szolgálatok elismerésére minden dicsérő szó kevés. Vagy ki ne tudna olyan helyzetekről, mikor a vasutas gondoskodik a sebesültek bekötözéséről, élelmezéséről. . . midőn a menekülő lakosságot és vagyonát kell biztonságba szállítania . . . És ha menekülő vonatát vette tűz alá az ellenség, vasutas volt az, aki a megrémült tömegben fenntartotta a rendet . . . A vasutas különös buzgalma az, midőn csupán két vonat befogadására alkalmas állomás fennakadás nélkül bonyolítja le a tízszeres forgalmat s a visszafoglalt vagy hódított területek sinpárján civilvasutas teszi meg először az utat az első vonattal életveszedelmek közepette.

Soha el nem felejthetjük azt a nagy munkát, amelyet a román betörés alkalmával végeztek a vasutasok... „²³

²³ Magyar hősök 1914 - 1916

Nem a hadseregben szolgáló vasutasok is számtalanszor adták a hősi példát a helytállásról.

„ ... Az első nagy ezüst vitézségi érmet pedig Oszvald József fűtő nyerte el, ki „az 1914. augusztus 24-én hajnalban Klenák állomáson (a Száva-menti szerb harctéren) erős ellenséges ágyutüzben, annak ellenére, hogy mozdonyvezetője halálosan megsebesült, gépét személyesen kapcsolta a munícióval megrakott kocsik elé, s azokat biztonságba hozta". A Klenáknál srappellővéstől megölt mozdonyvezető Moldován Vince özvegyének a hadvezetőség és közadakozásból derék vasutasaink 1500 korona gyorssegélyt juttattak...

1914 októberéből emlékezetes marad Hirschler Béla huszti osztálymérnök, Vadnay Lajos főmozdonyvezető vértanúsága, akik kozákoktól megtámadott vonat mozdonyán gyilkos golyóktól pusztultak el...

Bekecs György királyháza mozdonyfűtő az ellenség előtt tanúsított bátorságáért, golyózápor között teljesített szolgálatával azon a mozdonyon érdemelte ki a 11-ik osztályú vitézségi érmet, melynek védelmében Hirschler főmérnök, Vadnay főmozdonyvezető és két csendőr vértanuhalált szenvedtek...

Detsy Sándor csabai máv. mérnök, mint alig hónapos fiatal férj, a déli harctéren utászhid építése közben a vízbe fulladt...

Vahl Frigyes mérnököt, Papp Dezső hivatalnokot pedig az I-ső osztályú vitézségi éremmel tüntette ki a hadvezetőség a tavaszi harcok idejéből...

Hajdú Lipót mozdonyfelvigyázó a kárpáti harcokban teljesített kiváló szolgálataiért nyerte el a vitézségi érem szalagján a koronás arany érdemkeresztet...

Az ellenséggel szemben teljesített kitűnő és hasznos szolgálataikkal érdemelték ki a koronás ezüst érdemkeresztet a vitézségi érem szalagján Kiss János vonatvezető és Bakó Sándor mozdonyvezető. Badó Ignác államvasuti napszámos ugyanilyen érdemekért kapta meg vitézségi éremszalagon az ezüst keresztet...

Június 6-án a Vonatkísérők Országos Otthona is tiz tagjának hősi halálát adta gyászshirül, Banics József nagypákai kiadóőr, Botka József sátoraljaújhelyi fékező, Máté Albert brassói segédfékező, Ostoics Illés fumei vonatfékező, Kádár József abádszalóki váltókezelő, Mama Benő ceglédi segédfékező, Varga Mátyás aradi segédfékező, Ruvilla Péter hátszegi pályamunkás, Ágoston József fumei kalauz, Csizmadia József ruttkai mozdonyfűtő voltak ezek a dicsőhalált halt hősök...

Pásztor János sátoraljaújhelyi mozdonyfűtő, Szabó Pál miskolci kalauz, Kozma József pátriai váltókezelő, Szentiványi Vidor temesvári irodakezelő, Stajminger László dombóvári mozdonyvezető tanonc, Litschauer Lajos vajdahunyadi mérnök, Lente István debreceni raktárnok, Náter István diósgyőri üzemfelvigyázó, Banics József pozsonyi lámpatisztító, Valicó Árpád máv. gépgyári vasesztergályos, Fábrián Ferenc budapesti mozdonyfűtő, Puskás János miskolci mozdonyfűtő, Lostár János zágrábi kocsirendező, Misztrik Andor zólyombrezói irodakezelő, Litka Adolf budapesti hivatalnok, Kelemen Béla ruttkai mozdonyfűtő haltak hősi halált...

Wolf Ferenc, Wolf István pancsovai államvasúti főellenőr fia, gyakornok volt a mozgósításkor. Nem kellett hadba vonulnia, mint vasutast felmentették, de lobogott benne a harci vágy. Augusztusban, amikor a debreceni 39. gyalogezred különítményének az egyik dunai szigetet kellett kikémlenie, a vasutas-gyakornok önként vállalkozott a vezetős szerepre és ezer veszély közepette át is vezette a csapatját a szigetre, miközben néhány komitácsit megöltek. Aztán önként jelentkezett hadiszolgálatra és besoroztatta magát a debreceni ezredbe, ahol nemsokára zászlóssá lépett elő. Sok győzelmes harc után december 27-ikén az északi harctéren elesett...”²⁴



Vasutas hősi emlékmű

„Messze túlnőtt a házi ünnepségek átlagos keretein az az ünnepség, amely az Államvasutak Andrassy-úti palotája előtt a vasutas hősi halottak emlékművének leleplezésével kapcsolatban folyt le. Nemcsak az Államvasutak és a közlekedési intézmények vezetői, hanem az egész magyar társadalmi élet kitűnősegei is résztvettek a kegyeletes aktuson, hogy személyes megjelenésükkel is kifejezést adjanak a magyar vasutasok iránt érzett nagyrabecsülésüknek és a világháborúban elhunytak iránt való mély kegyeletüknek.

Az ünnepség diszes külsőségek között december 11-én, vasárnap délelőtt 11 órakor kezdődött az Andrassy-ut 73—75. számú igazgatósági épület sarkán elhelyezett nagyméretű emléktábla alatt. Zsákodi Csiszár János szobrászművésznak megkapó új műve körül a kormány, a hadsereg, a különböző közlekedési szervek képviselői és küldöttségei helyezkedtek el. Jelen voltak:

²⁴ Magyar hősök 1914 - 1916

József királyi herceg és Augusztia királyi hercegnő, a kormány képviselőjében: dr. Fabinyi Tihamér kereskedelemügyi miniszter, a miniszterelnökség részéről: dr. Bárczy István államtitkár, a pénzügyminisztérium képviselőjében: dr. Jakabb Oszkár államtitkár, a külügyminisztérium részéről: báró Villani Lajos követségi tanácsos, a honvédelmi minisztérium nevében négytagú főtiszti küldöttség, az Orsz. Vitézi Szék képviselőjében: vitéz Hajnóczy, a honvédség főparancsnoka nevében: Milosevits tábornok és tiszti küldöttség. Továbbá: Berzeviczy Albert, a Magyar Tudományos Akadémia elnöke. Balogh Jenő, az Akadémia főtitkára. Dr. Gratz Gusztáv, dr. Karafiáth Jenő és Mayer János v. miniszterek. Báró Hazai Samu ny. vezérezredes, Rapaich Richárd és Nánássy Megay Ernő altábornagyok, Szurmay Sándor tábornok, Ferenczy Tibor főkapitány. — A m. kir. posta képviselőjében báró Szalay Gábor államtitkár (harmadmagával). Dr. Tormay Béla, a postatakarékpénztár vezérigazgatója. Raffay Sándor ev. püspök, Ravasz László ref. püspök. Zelovich Kornél műegyetemi tanár, Haich Károly, a Győr—sopron—ebenfurti vasút vezérigazgatója. Domony Mór, a M.F.T.R. vezérigazgatója, Dormándy Géza, a D.G.T. igazgatója, Szigethy János felsőházi tag, a m. kir. Statisztikai Hivatal képviselőjében: Kovács Alajos h. államtitkár, a MAVOSz képviselőjében: Homonnay Tivadar országgyűlési képviselő, a VOGÉ képviselőjében: Róbert Emil, a Frontharcosok Országos Szövetsége részéről: vitéz Mándoky ny. tábori főesperes, a Magyar Országos Védőegyesülettől : dr. Klauser, a Budapesti Helyiérdekű Vasutaktól: Sós Ármin vezérigazgató-h., a Budapesti Közlekedési Rt.-től: dr. Márkus Jenő vezérigazgató-h., a Magyar Mérnökök és Építészek Nemzeti Szövetsége képviselőjében : Papp Béla min. tanácsos, elnök és Pethe Lajos ügyvezető alelnök.

Bejelentett küldöttségek: M. kir. posta 16 altiszt, Dunagőzhajózási Rt. 12 tag, Magyar Folyam- és Tengerhajózási Rt. 24 tag. Ezekhez az ünnepség előtt még több deputáció csatlakozott.

Nagyszámú érdeklődő közönség jelenlétében kezdődött az ünnepség a Himnusszal, amelyet az ötven tagu budapesti vasutas ének- és zenekar adott elő.

Samarjay Lajos államtitkár, máv. elnök lépett azután a két dízsátor között felállított emelvényre és a következő beszédet mondotta el:

Fenséges Uram, Nagyméltóságú Miniszter Ur,

Mélyen tisztelt Ünneplő Közönség!

Mai kegyeletes ünnepélyünket, melyet a világháború vasuti hősei emlékének szentelünk, a mély hála lengi át. Mély hálánk száll mindenekelőtt azok felé, kik életüket áldozták a nagy háborúban, s kiknek emlékművét a magyar vasutasok országos szövetségének korábbi gyűjtése, majd pedig vasutas kartársaink adakozó áldozatkészségével is végre sikerült elkészíttetnünk. Mély hálát érzünk továbbá azért a valóban nagymérvű érdeklődésért, mely a mi ünnepélyünk iránt megnyilvánult s melyet egész igazgatóságunk nevében is hálásan köszönök. Különösen megtisztelő reánk nézve az a nagy kitüntetés, melyben bennünket a világháború egyik legnagyobb hőse, József királyi herceg ö Fensége részesített. Fenséged magas érdeklődését e helyről is annál inkább a legmélyebb hálával köszönöm, mert Fenséges Uram tanuja volt a harctéren a vasutasság hősi erő kifejtésének s így legilletékesebb méltatója lehet ennek a hatalmas erő kifejtésnek, melyet az ország legnagyobb üzemének, a magyar

királyi államvasutaknak derék személyzete lelkes önfeláldozással fejtett ki a világháború viszontagságai között. A legmélyebb tisztalettel bátorkodom Fenséges Uramat arra kérni, hogy ünnepi beszédét megtartani kegyeskedjék.

József kir. herceg mondotta el azután ünnepi beszédét, amely történelmi értékű adatokat is tárt föl és megrendítő apológiája is volt a magyar vasutasok áldozatos háborubeli szereplésének. A nagyszabású emlékbeszédet itt közöljük:

Tisztelt Ünneplő Közönség!

Szeretett Magyar Testvéreim!

Emlékezzünk meg kegyelettel és mélységesen átértett hálával azokról a hős magyar vasutasokról, akik a legnagyobb áldozatot hozták meg, amit ember hozhat, életüket adva drága, édes hazánkért. A magyar vasutasokat mindenkoron, de különösen a nagy világégésben fegyelem, kötelességérzet, minden áldozatra kész hazafiság, testületi önértzet és a magyar léleknek legmagasztosabb, legszebb erénye a hazafias elszántság, megalkuvást nem ismerő kitartás és feltétlen megbízhatóság jellemezték mind a halálig. ,

Ugy érzem, hogy a magyar vasutas a háborúnak dicsőséges névtelen hőse volt. A magyar vasutas volt a forradalmakban, a tenger verésben az a sziklaszirt, melyet a pokol hullámai nem tudtak semmiképen sem ledönteni. A magyar vasutas volt a háborús időkben a magyar egységnek utolsó mentsvára.

Tekintsünk csak egy pillanatra vissza a magyar vasutasoknak, a magyar államvasutaknak tevékenységére a nagy világégésben. A mozgósításkor számtalan vonat vitte ki csapatainkat a déli harctérre, mert akkor még azt hitték, hogy a háborút Szerbiával egyedül elintézhettjük. Alighogy megindult a mozgósítás, kiderült, hogy az orosz óriás karöltve fog menni Szerbiával és az Osztrák-Magyar Monarchiát északról benyomni akarja, de elsősorban magyar hazánkat összetaposni. Ekkor a magyar államvasutak és a magyar vasutak minden szabály ellenére — mert azt nem lehetett betartani — vonatot vonat után indítottak az összes pályákon, százszámra mentek a vonatok, melyek a csapatokat vitték a déli harcterről és az ország szívéből fel a legnagyobb ellenség, a százötvenmilliós orosz ellen. Akkor, midőn már felvonulóban volt a hadsereg, élet, lüktető életerévé vált a vasút a küzdő hadseregnek és élelmezést, lőszert, pótlásokat vitt ki százszámra vonataival és visszafelé már a sebesültek százazreit hozta. Olyan mozgalom volt ez, amelyet csak egy végsőkre eltökélt hazafias egyesület, illetőleg vasutak voltak képesek végrehajtani.

50—60—80 óráig állott ott a mozdonyvezető a mozdonyán, a fékező a fékezőfülkéjében 30—35° hidegben hűségesen kitartva, minden szenvedést elviselve vezette vonatát a mozdonyvezető és amikor teste már nem bírta és a roskadáshoz közel állott, akkor odaszijazta magát a mozdonyához, a fékező a fékezőfülkéjéhez, hogy ha a test összeomlana, az erős akaratú lélek kitartson és célba vezethesse vonatát. Hányszor megesett az, hogy amikor befutott a vonat a célba, a hős vezető, mikor leoldották a szíjat a derekáról, ájultan rogyott össze. Megesett az is, hogy ott a kimerültségtől meghalt. Láttam számtalan vonatot, amint égő állomásokra futott be és a legnehezebb ellenséges gránáttüzben mentett meg mindent, ami menthető volt. Vagy hozta kifelé a csapatokat és az élelmet, mely nélkül összeomlott volna hadseregünk. Hányszor láttam kémszemlére induló mozdonyokat, melyek átszaladtak az

ellenséges vonalon, ott a legnagyobb tűzbe kerültek, meghozták a fontos jelentést vérző testtel, de egyszersmind törhetetlen hittel vezette a mozdonyvezető akkor is a mozdonyát. Láttam páncélvonatokat, melyek kiűritendők az erdélyi községeket vagy városokat, ellenséges vonalokon keresztül törtettek, vezetőik megsebesültek, de a feladatot, amit magukra vállaltak, hősiezen végrehajtották, megmentettek mindent, amit menteni lehetett. Hányszor láttam löszervonatokat, melyek kimentek a legelső állásukig úgy, hogy a vonatvezető és a személyzet adogatta ki a löszert az ágyukhoz, mert ez kifogyott volt már elől; tehát a vonatvezetők beálltak a tüzelőütegekhez segédkezni, hogy a hazát védjék. Petrozsénynél, Lupénynél, midőn a román betörés fenyegetett és csendőrségünk a határvédelmi szolgálatra csekélynek mutatkozott, a vasutasok fogtak fegyvert, a vasutasok voltak azok, akik megvédték pár emberrel Erdélynek szent határait.

Sokan megsebesültek ott, dicsőségére legyen a hős magyar vasutasoknak!

Azt hiszem eleget mondtam jellemzésül a hős magyar vasutasokról. Aki ezt látta, úgy mint én, aki mint hadvezér, felelős állásban vezettem a küzdelmeket, az be kell vallja, hogy a magyar vasutaknak, a magyar államvasutaknak sorsdöntő volt a szerepe a háborúban.

Hogy ha nem működtek volna olyan nagyszerű önfeláldozással, hogy ha nem működtek volna olyan emberfeletti hűséges köteleességteljesítéssel, akkor a mi vonalaink régen összeomlottak volna. De nemcsak ez a fontos, a vasutasok létszámából, mikor a mozgósítás közhírré tétetett, ebből a házból 284 alkalmazott és egyáltalán a vasutasoktól

21.932 vasutas vonult be a küzdő csapatokhoz fegyveres szolgáltatattételre. Ezek közül háromezren maradtak kint a harctereken, névtelen, omladozó szegény sírokban, minthogyha csak örök őrségen maradtak volna ott ezeréves szent határainkon várva azt, hogy majdan jobb időkben odavisszük sírjukra szent trikolorunkat. Látom a hős vasutasokat, midőn a harcterek poklában, a legnagyobb tűzben fegyverrel a kezükben rohamoznak, véreznek, meghalnak. Látom őket, midőn a legkiválóbbakat vitézségi érmeikkel kell kitüntetnem és kérdezem egyikét-másikát:» Mi vagy te fiam otthon?«» Vasutas vagyok. « Vitézségi érem csillog a mellén, megmutatva azt, hogy nemcsak a vasuti szolgálatban, de a legnehezebb küzdelemben is hős volt.

Egy esetre vérző szívvel emlékszem vissza. 1914 karácsonya volt, mindenütt karácsonyfák égtek, de minálunk a harctéren és a vasutasoknál nem éghettek karácsonyfák, mert patakokban folyt a vér, dult a küzdelem, az orosz gőzhenger Duklánál olyan nyomást gyakorolt ránk, hogy már kétségbeejtővé vált a helyzetünk. Minden pillanatban vártuk, hogy ezeréves szent határainkat átlépi az ádáz nagy hadsereg. Maroknyi pár emberem küzdve küzdött, lassacskán lépésről-lépésre visszaszorítottuk őket. Egy kétségbeesett órában a 39. debreceni gyalogezredhez fordultam, amely a legmagasabb magaslaton küzdött akkor, hogy törekedjék — mert repülőink r. em működhetek, köd is volt, havazott is, — hirt szerezni nekem, hogy mi van még az oroszok vonalai mögött. Az ezred kihirdette a parancsot és egy fiatal vasutas önként jelentkezett, hogy keresztül megy az orosz vonalakon és jelenteni fogja nekem azt, hogy mit várhatok még az orosz támadástól. Két nap múlva hazajött hűségesen teljesített kötelessége után, s meghozta a jelentést, hogy nagy tömegek vonulnak fel Dukla felől. Olyan tett volt ez, amelyért már magában arany vitézségi érem járt volna, de két nappal később, mielőtt még beadhattam volna őt a kitüntetésre, az orosz elfoglalta az utolsó

magaslatot, amely édes hazánk drága határát védte és akkor újra felhívás indult a 39. gyalogezredhez:» Verjétek ki szent határainkról az orosz, mert betör hazánkba és akkor szörnyű szerencsétlenség szakad ránk ! « Ugyanez a dicsőséges vasutas fia — Wolf Ferenc volt a neve — szakaszával mint első rohamozó, betör az orosz vonalakba és ott veri át hűséges szívét az orosz golyó. Ott hal meg ezeréves szent határunkon s az egyetlen, amit a kesergő szülőknek elküldhetnek, mint fiuknak utolsó intézkedését, utolsó hagyatékát, a dicsőségesen kiérdemelt arany vitézségi érem volt.

Az összeomlásnál láttam én, hogy a legsúlyosabb órákban, mikor a forradalom már megbontott mindent, a magyar vasutas, hü, maradt kötelességéhez.

A vasutas szervezetet a felforgatók nem tudták megbontani. Szépen tovább dolgoztak a vasutak, mikor már minden megakadt, mikor már a hadsereg felbomlott, rendben hozták haza a visszavonuló csapatokat, vonat-vonat után járt, hozták haza és vitték az országon keresztül Mackensen 175,000 főnyi hadseregét át Németországba. Vítették a foglyok százazreit, bizonyosságát téve annak, hogy a vasutas még a legszörnyűsebb forradalmak óráiban sem feledkezik meg kötelméről, nem feledkezik meg szenvedő hazájáról. Még midőn a karhatalmak felbomlottak, akkor is a vasutasok állottak be fegyveresen, hogy védjék a közvagyon, a közrendet. És ami ta'án a legnagyobb dicsősége a magyar vasutasságnak az, hogy midőn az ellenség betört ezeréves magyar hazánkba Ujzsolnánál, Nagyszombatnál, Pozsonynál, Trencsénél, Érsekújvárnál fegyveresen megtámadják a cseheket és kiszorítják őket az elfoglalt városból. Nem szolgáltaták ki fegyvereiket a felforgatóknak, s amikor Balassagyarmaton betörnek a csehek és Budapestről az a parancs megy ki, hogy nem szabad fegyveres ellenállást kifejteni, akkor a vasutasok — most ez egyszer — nem engedelmességek a parancsnak, hanem fegyveresen kiverik a betörőket és megmentik Balassagyarmatot Magyarország részére.

Jellemeztem a magyar vasutast úgy mint hűséges kötelességteljesítőt, úgy mint hős katonát és midőn ezt a szépséges emléket átadom hivatásának, azon szent meggyőződésnek adok kifejezést, hogy a magyar vasutasokban ez a kötelességteljesítő hűség, a törhetetlen, megalkuvást nem ismerő hazafiság és az akaraterő, amely a legnehezebb órákban mindig vezette, ma is él és a magyar vasutasok azok közé tartoznak, akik édes hazánkban egyik téglát a másik után rakják, míg újra felépül ezeréves szent hazánk.

*Átadom ezen emlékművet hivatásának, meleg szeretettel köszöntöm a vasutasokat, tudva azt, hogy hősieken kitartanak ezentúl is szent célunkért, hazánk feltámadásáért! Isten kísérje minden lépésüket és most leteszem koszorúmat ezen emlékműre azon szent fogadalómmal, hogy én minden magyarral vállvetve küzdök a hazáért és ha kell, dalolva tudom érte véretem ontani.*²⁵

²⁵ Vasuti és Közlekedési Közlöny, 63. évf. (1932) 1932-12-18 / 101. szám

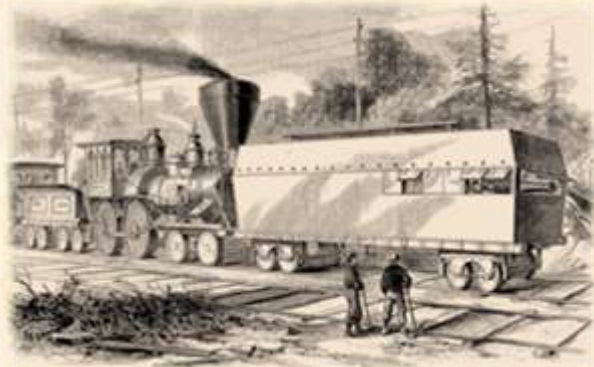
**A páncélvonatos fegyvernem kialakulásának
vázlatos története**

Annak a felismerésnek a következtében, hogy a vonatok mozgó „erődként” is alkalmazhatók, és a vasutak birtoklása elsőrendű stratégiai cél, születtek meg a páncélvonatok a századforduló éveiben.

Az első felfegyverzett, rögtönzött szerelvényeket az osztrákok építették 1848-ban, illetve az angolok 1859-ben. Ezek még csak felfegyverzett vonatok és messze nem úgy néztek ki, mint a későbbi klasszikus páncélvonatok. Ezek még inkább csak a helyváltoztatás gyorsaságát használták ki és nem a tüzerőt.

Amerikai polgárháború

A vasút komolyabb katonai használatára az amerikai polgárháborúban került sor. Hooker tábornok a 22 000 főt számláló haderejét a Chattanooga²⁶ körüli harc alatt vasúton szállította Bridgeportba.²⁷ Ha ezt a 1168 mérföldet (~ 1870 km) gyalogosan kellett volna megtenniük, az több mint 1 hónapba telik és a sereg kimerül az út végére.



Amerikai polgárháborús páncélvonat²⁸

De a vasútnak köszönhetően hét nap alatt sikerült a csapatokat átdobni az új helyre. Az első, felfegyverzett vonatot a polgárháborúban az északiak alkalmazták Baltimoreból a déli szabotőrök ellen. Tüzérséget először a déliek építettek a kocsikra, Lee tábornok parancsára. A haditengerészet tisztjei egy 32 fontos tarackot²⁹ szereltek egy 4 tengelyes kocsira. A kocsi védelmét lejtősen egymásra rakott sínszálakkal oldották meg. Az uniós sereg egy Parrot ágyút,³⁰ majd később 13 hüvelykes mozsarakat³¹ rakott vasúti kocsikra.



10 fontos Parott ágyú

²⁶ Chattanooga Tennessee negyedik legnagyobb városa Memphis, Nashville, és Knoxville után. A város, amely egyben Hamilton megye székhelye, Tennessee állam délkeleti részén, a Tennessee folyó részét képező Chickamauga-tó és Nickajack-tó partján terül el, közel a georgiai határhoz.

²⁷ Bridgeport, város az amerikai Connecticut államban.

²⁸ http://www.honvedelem.hu/cikk/54213_tiz_csata_amelyben_pancelvonatokat_is_bevetettek

²⁹ 14,4 kg-os lövedék.

³⁰ A vontcsövű Parrot-féle 10 fontos ágyú 1800 m lőtávolságú volt. A 20 fontos Parrot ágyú 4000 méter lőtávolságú huzagolt löveg volt. 1 font = 0,45 kg. A 10 fontos ágyú kilőtt lövedéke, 4,5 kg, a 20 fontosé, 9 kg volt.

³¹ 330,2 mm

Ennek hatására a porosz – francia háborúban³² használták páncélzattal és 140 mm-es löveggel ellátott vonatokat Párizs ostromakor.

Brit gyarmati háborúk



Brit páncélvonat, Egyiptom³³

A páncélvonatok teljes kifejlődésüket a brit gyarmati háborúknak köszönhetik. Az 1882-es egyiptomi hadjárat során raktak lövegeket, homokzsákokból és acéllemezekből védőfalat a megfelelő kocsikra. Ezen vonatok újítása abban is rejlett, hogy egy vagonat kapcsoltak a szerelvény elejére, ami feláldozható volt, ha aláaknázták a pályát vagy ki akarták siklatni a vonatot. A páncélvonatokat a Királyi Tengerészgyalogosok³⁴ a hadsereg³⁵ vagy a csapatok saját maguk³⁶ állították elő.

Ezek a korai tapasztalatok jól jöttek a későbbiek folyamán a 2. angol – búr háború³⁷ idején.



Hairy Mary (Hajas Mari)³⁸

A 2. angol – búr háború előtt a britek által megszállva tartott dél – afrikai területek utánpótlását csak vasúton lehetett megoldani. E miatt a Királyi Műszakiak felügyelete mellett 12 páncélvonat épült a Fokföldi Vasút (CGR), a Natali Vasút (NR) és a Rhodesiai Vasút (RV) számára. Az volt a szándékuk, hogy a problémás helyekre elszállítsák a gyalogságot, majd azok a vonatokról vívják meg az összecsapást.



Hairy Mary (Hajas Mari)³⁹

³² 1870-71

³³ http://www.honvedelem.hu/cikk/54213_tiz_csata_amelyben_pancelvonatokat_is_bevetettek

³⁴ Egyiptom, 1882

³⁵ Szudán, 1885

³⁶ India, 1886

³⁷ 1899-1902

³⁸ By Unknown - Stars of Sandstone 2017 - Newsletter Number 3, p. 2, Public Domain, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=44821041>

A szerelvény általában két vagy több vagonból állt, amire acéllemezeket erősítettek fel, de a puskák számára tartókkal volt ellátva. A magányosan közlekedő páncélvonatok sebezhetőek voltak és a búrok több sikeres rajtaütést is végrehajtottak ezek ellen.

A háború későbbi szakaszában már lovas felderítők kísérték a szerelvényeket. Mire véget ért a konfliktus, több mint 20 páncélvonat állt hadrendben. A leghíresebb közülük a Hairy Mary⁴⁰ volt, melynél a mozdony védelmére vastag hajóköteleket használtak. A háború végeztével alább hagyott a lelkesedés és úgy ítélték meg, hogy egy páncélvonat csak a gyarmatokon használható szabadsapatok ellen, az európai csatatéren nem állja meg a helyét a sebezhetősége miatt.



A burkolat alatt pedig egy Havelock mozdony⁴¹

Angol-búr háború,⁴² páncélvonat gyalogsági fegyveres kocsikkal, 1899⁴³



³⁹ By Unknown - Stars of Sandstone 2017 - Newsletter Number 3, p. 2, Public Domain, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=44821041>

⁴⁰ Hajas Mari [RZ]

⁴¹ By Unknown - NGR, Public Domain, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=28502754>

⁴² A búr háborúk (afrikaansul: Vryheidsoorloë „szabadságháborúk”) a mai Dél-afrikai Köztársaság területén lezajlott konfliktusok voltak, amelyben az Egyesült Királyság állt szemben az Oranje Szabadállammal és a Transvaal Köztársasággal (utóbbi hivatalosan Dél-afrikai Köztársaság, ami nem tévesztendő össze a mai állammal). Az első búr háború (1880–1881, ismert még Transvaali háborúként) egy viszonylag rövid konfliktus volt a britek és a búrok (holland telepesek) között, akik sikeresen fellázadtak a brit kormány ellen a Transvaal Köztársaságban, és helyreállították a függetlenségüket. A búrok a háború után kielégítően felszerelt és képzett reguláris haderőt állítottak fel. Nem utolsósorban hazaszeretetük és jó harcmódoruk révén az angol hadsereg rövidesen meghátrált. A második búr háború (1899–1902) az elsőnél jóval hosszabb volt. Elsőpró volt a brit túlerő, a búroknak pedig 80 000 fővel hosszú távon nem volt esélye a 450 000 fős brit hadsereggel szemben, amelyben angol katonák mellett ausztrál, új-zélandi, kanadai, indiai, valamint egyiptomi katonák harcoltak, akiket a távolabbi gyarmatokról vezényeltek Dél-Afrikába. A háborút végül a britek nyerték és hamarosan ezekből a gyarmatokból szervezték meg a Dél-Afrikai Unió egy részét. A második búr háború alatt a brit kormány elrendelte, hogy építsenek koncentrációs táborokat, ahová a búr nőket, gyerekeket és a búr gerillákat zárták. A történelem folyamán ezek voltak az első koncentrációs táborok. A minimális higiénia és a kevés élelmiszer miatt tömegével haltak éhen az emberek, valamint a járványok is rengeteg áldozatot szedtek.

⁴³ Digitális Képtárház



Angol felfegyverzett vonat,
Egyiptom, 1882⁴⁴



Brit páncélvonat, hajóágyúval

Orosz Birodalom

Az Orosz Birodalom a korábbi háborúk (bokszerláadás,⁴⁵ orosz – japán háború⁴⁶) tapasztalatán okulva 1912-től kezdődően négy szerelvényt építettek sorozatban. Ezek egy páncélozott gőzmozdonyból, kettő vagy több páncélozott kocsi (géppuskákkal, vagy kis kaliberű lövegekkel felszerelve) és két vezérlő kocsiból álltak. A búr háborúból okulva, a vonat elején és végén egy – egy lapos oldalfalú kocsik voltak a biztonság miatt. A háború

⁴⁴ Digitális Képtár

⁴⁵ A bokszerláadás vagy bokszerfelkelés egy felkelés volt Kínában 1900-ban, a külföldiek egyre erősödő hatalma és a terjedő kereszténység ellen. A növekvő feszültségek hatására 1900. május 18-án robbant ki a bokszerláadás, egyszerre több tartományban. A megmozdulást a kínai császár özvegye, az ország tényleges uralkodója is támogatta. A felkelők tönkretették a vasútvonalakat és távírvonalakat, megölték több mint 3000 keresztényt, és minden külföldi fejére vérdíjat tűztek ki. Az angolok eleinte sikertelenül próbálták megfékezni a felkelést. A követségi dolgozók meggyilkolása nyomán azonban az európai hatalmak – Nagy-Britannia, Olaszország, Németország, Oroszország, az Osztrák–Magyar Monarchia, Franciaország –, valamint Japán és az Amerikai Egyesült Államok, az úgynevezett „nyolcnemzeti szövetség”, csapatokat küldtek Kínába. A felkelést augusztus végére verték le végleg. Szeptember 27-én az Alfred von Waldersee német vezértábornagy vezetése alatt álló megszálló erőket a menekülő lázadók ellen büntetőexpedícióra küldték. A cári orosz csapatok ebben az időszakban foglalták el Mandzsúriát, ami az orosz–japán háború kitörésének egyik alapvető oka lett.

⁴⁶ Az orosz–japán háború (1904–1905) Oroszország és Japán háborúja volt a 20. század elején, elsődleges tétje pedig az, hogy a két nagyhatalom közül melyik lesz a Távol-Kelet (elsősorban Kína és Korea) gyarmatosítója. Japán célja a gyarmatszerzésen túl a terjeszkedő Oroszország kiszorítása volt az ázsiai területekről, Oroszországa pedig minél több keleti gyarmat megszerzése. A nyugati nagyhatalmak többsége (legalábbis a média) Japán pártján állt, kivéve Németországot (II. Vilmos német császár attól tartott, hogy a háború az Európára törő „sárga veszedelem” előjátéka). A fő csaták Port Arthur kikötő-erődítményénél, a Liaotung-félszigeten és a Port Arthurtól Harbin városáig húzódó vasútvonal mentén zajlottak. A háborút általában a japánok katonai felsőbbbsége jellemezte és az ő győzelmükkel zárult.

közeledtével 1914-ben ezeket Galíciába vezényelték, szembe a német és osztrák – magyar seregekkel.

Orosz páncélvonat⁴⁷

Ezeket a háború kitörése után nagy sikerrel vetették be támadó és védekező hadműveletekben egyaránt. A háborúban az oroszok egyre nagyobb, fejlettebb páncélvonatokat építettek. Ezekhez az erődépítészetből és a hadihajók kialakításából vették az ötleteket (páncélkupolák a lövegeknek, a páncélkupolák lépcsőzetes elhelyezése stb.). Ezekben a fő fegyverzetet 3 hüvelykes⁴⁸ tábori ágyúk alkották, de a későbbiekben már csak 3 hüvelykes hegyi ágyúk beépítésére volt lehetőségük.



Nordenfelt ágyú⁵⁰

Néhány szerelvény a helyi parancsnokok elképzelései alapján épültek, így is 1915 végére 15 darab páncélvonat volt az orosz hadsereg szolgálatában. Az orosz vezetés 1916-tól tervbe vette hét vagy nyolc, géppuskás önjáró pályakocsit, de ezek nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket így három elkészült példány után a gyártásukat leállították. Az új vasúti – cirkálókat 1916-tól kezdték el építeni. Ezeket egy alacsony oldalfalú kocsihoz építették fel, beépítettek két 60 lóerős benzinmotort, ami 45 km/h sebességre volt képes gyorsítani a járművet. Fő fegyverzete egy-egy 57 mm-es gyorstüzelő Nordenfelt ágyú⁴⁹ volt a kocsik két végén. A szerelvényhez tartozott még két darab, 2 tengelyes vágány – teherautó is.

Később az orosz polgárháború időszaka volt az, amikor a páncélvonatok fénykorukat élték, ők döntötték el egy csata kimenetelét. Ez több dolognak volt köszönhető. Az első az ország nagy mérete. Ehhez járult hozzá, hogy kevés gépjármű volt, azok is nehezen mozogtak a rossz utakon. A másik a viszonylag nagy kiterjedésű vasúthálózat volt, amelyet a századfordulón kezdtek kiépíteni és a jelentősebb városokat és ipari központokat kötötte össze.

⁴⁷ http://www.honvedelem.hu/cikk/54213_tiz_csata_amelyben_pancelvonatokat_is_bevetettek

⁴⁸ 76,2 mm

⁴⁹ Hadihajókra fejlesztett gyorstüzelő löveg típus, Nordenfelt svéd fegyvergyáros által továbbfejlesztve.

⁵⁰ By Ove Enqvist - Ove Enqvist, CC BY 2.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=4682319>

lovasság csak kisegítő szerepet játszott, kiterjesztették és támogatták a páncélvonatok küzdelmét.



Az első sorozatban gyártott orosz, „Hunhuz”⁵¹ nevű páncélvonat⁵²

Orosz polgárháborús páncélvonat⁵³

A Vörös Hadsereg első néhány szerelvénye az egykori Orosz Hadseregtől származott és Ukrajnában került bevetésre 1917 októberében. Itt a németek és a fehérek ellen küzdöttek. Saját gyártású páncélvonatok 1918-tól álltak a vörösök rendelkezésére. Mivel az ő kezükben volt az ipar nagy része, így több helyen is elkezdtek a páncélvonatgyártást. Az első szerelvények nagy változatosságot mutattak. Voltak ideiglenes páncélvonatok homokzsák megerősítéssel, kazánlemezről készült páncélozással és tábori ágyúkat tettek rájuk. Ezzel szemben a gyárakban acéllemezből készült a páncélozás, a lövegeket forgatható kupolákban helyezték el.



Ezt a sokszínűséget igyekeztek megátolni azzal, hogy a Vörös Hadsereg kiadta 1918 őszén a páncélvonatok építéséről szóló irányelveit.



Orlik⁵⁴ nevű páncélvonat⁵⁵

Ezek szerint a páncélvonatok az egykori cári hadsereg tervei szerint épültek: egy páncélozott gőzmozdony, két tüzérségi kocsi és két-három előfutó kocsi az aknáknál és

⁵¹ A név a Tang dinasztia (618-907) ellen lázadókat jelentette valamikor. Igazából később a távol keleten, mandzsúriai táján élő nép, amely nagyjából főleg rablásból, fosztogatásból élt.

⁵² Illés András: Páncélvonatok az I. világháborúban. Magyar Közlekedési Múzeum

⁵³ http://www.honvedelem.hu/cikk/54213_tiz_csata_amelyben_pancelvonatokat_is_bevetettek

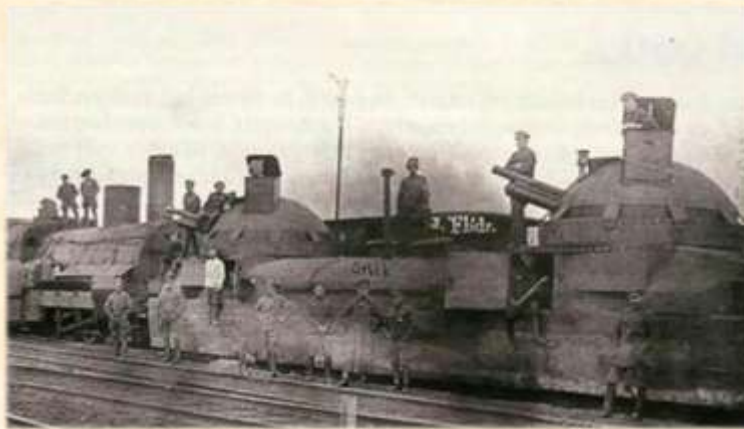
⁵⁴ Sasfióka

⁵⁵ By unk. - <http://www.tankmuseum.ru/images/cw/orlik.jpg>, Közkincs, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=9583559>

siklatás ellen. A háború okozta felfordulás miatt ezeket a terveket nem lehetett betartani, ennek ellenére törekedtek rá. Az elkészült szerelvényeket változatos, az éppen kéznél levő fegyverzettel látták el (3 hüvelykes tábori ágyú, 4 vagy 6 hüvelykes haditengerészeti ágyú,⁵⁶ változatos számú géppuska stb.).

A nehézségek ellenére a páncélvonatok száma folyamatosan emelkedett, 1918 végén 23, 1919 végén 59, 1920 végén 103 szerelvény volt hadra fogható. Összesen 103 páncélvonatuk volt a vörösöknek, de ebből csak 75 készült gyárban, a meghatározott tervek szerint. Az összes többi vagy a csapatoknál rögtönözték, vagy helyi tervek alapján lettek legyártva.

Az orosz polgárháborúban a fehérek hadseregének 80 páncélvonat állt a rendelkezésére a konfliktus során. A legtöbb szerelvényt a Dél– Orosz Fegyveres Erők rendelkezett 1919 végén.



Orlik nevű páncélvonat⁵⁷



Itt tíz páncélvonat zászlóalj tevékenykedett, egyenként két könnyű és egy nehéz páncélvonattal. A Doni Hadseregnek négy páncélvonat zászlóalja és két független páncélvonata volt.

**Orlik páncélvonat a Csehszlovák
Légió kezén⁵⁸**

Ezen szerelvények felszereltsége is ugyanolyan „*változatosságot*” mutatott, mint a vörösöké. Az egyik legerősebb fegyveres egység Oroszországban ekkoriban a Csehszlovák Légió alkotta. Ez az egység az egykori

⁵⁶ 101,6 és 152,4 mm űrméretű ágyúk.

⁵⁷ <http://www.erdekesvilag.hu/kepek-a-multbol-2/>

⁵⁸ http://www.honvedelem.hu/cikk/54213_tiz_csata_amelyben_pancelvonatokat_is_bevetettek

Osztrák-Magyar hadsereg hadifoglyaiból, vagy dezertőrjeiből⁵⁹ alakult 1918 végén. A szovjetek megállapodtak, hogy e katonákat a transz szibériai vasút útvonalán eltávolítja az országból.

Annyira megromlott a viszony a vörösök és a csehszlovákok között, hogy fegyveres konfliktusra került sor. A konfliktus gyors megoldása érdekében odaküldték egy páncélvonatot, amit a csehek elfoglaltak és elkezdtek használni. A szervezettségüknek és a gyorsaságuknak köszönhetően gyorsan a hatalmukba kerítették a transz szibériai vasutat és a saját maguk építette páncélvonatokkal tartották ellenőrzés alatt. Annyira sikeresek voltak, hogy több ellenük küldött vörös páncélvonatot a birtokukba kerítették. Végül szervezetten hagyták el Szibériát Vlagyivosztokon át. Az általuk használt szerelvényeket a fehéreknek adták át, akik a visszavonulás során Kínába húzódtak. Itt foglalt le és állított saját szolgálatba egy vonatot a japán Kvantung – hadsereg 1931-ben.⁶⁰

Olasz páncélvonatok

Olaszország a hadszínterein szembesült az osztrák – magyar páncélvonatokkal. Ennek hatására kezdték el építeni saját felfegyverzett vonatokat. Ezek a képek tanúsága szerint inkább tűzérési egységek voltak. Nemcsak a frontokon használták őket, hanem inkább az adriai part menti vasutakon – északtól, egészen délig – partvédelmi, légvédelmi feladatokat is elláttak. Volt ilyen vonar Anconában, Ravennában, Otrantóban...

A hosszú partvonal miatt az olaszok állandó félelemben éltek, mert az osztrák – magyar hadiflotta elvileg bárhol lecsaphatott. Érdekes módon a páncélvonatos fegyvernemet itt a királyi haditengerészetre bízták. Ők hozták létre 1915-ben a Királyi Fegyverzeti és Tűzérési Arzenált, La Speziában. A feladathoz felhasználták az államvasutak állományaiban levő és megfelelőnek tartott mozdonyokat és kocsikat.

A vonatokat általában nem páncélozták!

Ilyen módon aztán 12 vonatot fegyvereztek fel, legénységüket a vasutasokon túl főleg a haditengerészet adta, tengerészgyalogos egységekből válogatták a személyzetet, akik a fegyvereket kezelték.

Az első vonatok 1915 végén álltak szolgálatba. Először közepes (76 mm/40) és kis kaliberű lövegeket alkalmaztak, de később egyre nagyobbak, 152 mm/40-es tengerészeti ágyúk is alkalmazásra kerültek. Ezeket már általában két mozdony tudta csak mozgatni.

⁵⁹ Az Osztrák-Magyar Monarchia, de főleg Ferenc Ferdinánd trónörökös kedvenc és kiváltságos népe a cseh volt. E szimpátia egy része volt csak a családi kötődése miatti. A csehek az I. világháborúban aztán ezt meg is hálálták, mert szervezetten, nem egyszer zászlóalj, ezred kötelékben adták meg magukat az oroszoknak, de más harcerekben is nagyszámban dezertáltak. Számtalan hadtörténeti és visszaemlékező munka foglalkozott e szégyenteljes eseményekkel. Később ezek a cseh fogolytömegek ugyanígy elárulták a vörösöket, majd a fehérekhez pártoltak, de ők is ugyanúgy jártak velük. Parancsnokukat, Kolcsak admirálist simán átadták a vörösöknek, akik aztán kivégezték... Tanulságos nemde? Kár, hogy Ferenc Ferdinánd ezt már nem láthatta! Biztosan nagyon elszomorító lett volna számára...Akit a Csehszlovák Légión az oroszországi „működése” részletesen érdekel, feltétlenül olvassa el Konstantin Szakharov orosz altábornagy könyvét, „A cseh légiók Szibériában”. Az internetről szabadon letölthető!

⁶⁰ Wikipédia

A partvédelmi vonatok elhelyezését úgy szervezték, hogy nagyjából 60 km védelmi vonal esett egy – egy vonatra. A vonatot e szakasz egy jelentősebb vasúti csomópontján állomásoztatták.

Példaként említünk néhány eseményt, amikor e partvédő vonatok csatáztak a mi haditengerészetünkkel.

- ✓ 1916. február 13-án a haditengerészetünk, Sankt Georg páncélos cirkálójá által vezetett hajórajja, melybe még három romboló és két torpedónaszád is tartozott, lőtte Ortona és San Vito Chietino település katonai – tengerészeti létesítményeit. A hajókkal egy a térségbe vezényelt partvédő vonat vette fel a harcot, amely a források szerint 152 mm-es lövegekkel rendelkezett. Ez, mint a későbbiekből látjuk majd, egy TA.1. típusú vonat volt.
- ✓ Február 15-én, Riminit bombázták osztrák - magyar hidroplánok.
- ✓ Június 23-án két rombolónk támadta Grottammare létesítményeit.
- ✓ Július 27-én repülőgépeink bombázták Barit, Molfettát és Otrantót.
- ✓ November 5-én két rombolónk támadta Sant' Elpidio a Mare létesítményeit.
- ✓ Az utolsó ilyen feljegyzett esemény 1917. november 28,-án volt, Rimini, Cesenatico, Marotta és Senigallia térségében. Ekkor a Tátra rombolónk vezette hajóraj, amelybe még néhány torpedónaszád is tartozott, támadta az itteni létesítményeket. Ezeknek a támadásoknak az elhárításában szintén részt vett egy partvédő vonat.

Három vonattípusuk volt jellemzően:

- ✓ TA.1. típus
 - Harci szerelvény

2 mozdony → FS. 290. sorozat, vagy FS. 875. sorozat; 1 darab Po kocsik → parancsnoki-megfigyelőkocsi; 1 darab Poz kocsi → légvédelmi kocsi, 2 x 76/40 löveggel; 2 darab F kocsi; 4 darab Poz kocsi → 1 x 152/40 löveg.

Összesen 2 mozdony és 8 kocsi.
 - Ellátószerelvény

1 mozdony → FS. 290. sorozat, vagy FS. 875. sorozat; 1 darab F1/1908 kocsi → konyha, étkező; 2 darab F kocsi → raktár, szállás, műhely; 1 darab ABz/1910 kocsi → iroda és szállás; 1 darab Dpz 88000 kocsi → légénységi szállás; 2 darab F kocsi → lőszer.

Összesen 1 mozdony és 7 kocsi.

E típusnál 5 tiszt, 14 tiszthelyettes és 70 tengerészgyalogos volt a rendszeresített személyzet.

✓ TA.2. típus

▪ Harci szerelvény

2 mozdony → FS. 290. sorozat, vagy FS. 875. sorozat; 1 darab Po kocsí → parancsnoki-megfigyelőkocsi; 2 darab Poz kocsí → 2 x 120/45 löveggel; 2 darab Poz kocsí, 2 x 76/40 löveg és 2 x Colt-Browning 6,5 mm légvédelmi géppuska; 2 darab F kocsí.

Összesen 2 mozdony és 7 kocsí.

▪ Ellátószerelvény

1 mozdony → FS. 290. sorozat, vagy FS. 875. sorozat; 1 darab F1 kocsí → konyha, étkező; 1 darab FF kocsí → raktár, szállás, műhely; 1 darab ABz kocsí → iroda és szállás; 2 darab F kocsí → lőszer.

Összesen 1 mozdony és 5 kocsí.

E típusnál 5 tiszt, 10 tiszthelyettes és 50 tengerészgyalogos volt a rendszeresített személyzet.

✓ TA.3. típus

▪ Harci szerelvény

2 mozdony → FS. 290. sorozat, vagy FS. 875. sorozat; 1 darab Po kocsí → parancsnoki-megfigyelőkocsi; 4 darab Poz kocsí → 2 x 76/40 löveg és 2 x Colt-Browning 6,5 mm légvédelmi géppuska; 1 darab FF kocsí → műhely; 2 darab F kocsí.

Összesen 2 mozdony és 8 kocsí.

▪ Ellátó szerelvény

1 mozdony → FS. 290. sorozat, vagy FS. 875. sorozat; 1 darab F1 kocsí → konyha, étkező; 1 darab FF kocsí → raktár, szállás, műhely; 1 darab Cz kocsí → iroda és szállás; 1 darab DPz kocsí → szállás; 2 darab F kocsí → lőszer.

Összesen 1 mozdony és 6 kocsí.

E típusnál 5 tiszt, 10 tiszthelyettes és 60 tengerészgyalogos volt a rendszeresített személyzet.

A csúcás az olaszoknál a 4 db 381 mm-es löveggel felszerelt vonat volt, ennek alkalmazására azonban már nem került sor.

Az olaszok nagy súlyt fektettek e vonatok hírközlési rendszerének korszerűségére, hiszen a partvédelmi műveleteik főleg a helyszínekre érkezések gyorsaságától függtek. A vonatokat drótnélküli távíróval szerelték fel, így mind a felettes parancsnokságaikkal, mind a partmenti megfigyelőkkel és a vasútvonali szolgálati helyekkel is kapcsolatban voltak.



Olasz páncélvonat, TA.1 típus,
76 és 152 mm lövegekkel⁶¹



Olasz TA.2. páncélvonat, 1917. Monfalcone⁶²

Osztrák – Magyar Monarchia

Az 1914-ben kezdődött háború után a végtelen és úttalan galíciai térségekben is e téma alapos átgondolására bírta az osztrák – magyar, de főleg a magyar szaktiszteket. Az orosz sikereket látva az Osztrák– Magyar Hadseregben is elkezdtek a páncélvonatok építését. Az első hármat még a csapatoknál, a fellelhető anyagokból rögtönözték a galíciai hadszíntéren, 1914 őszén. Ezt követően a MÁV javaslatára a Hadügyminisztérium leadta a rendeltetést ipari kivitelű páncélvonatok gyártására. 1914 végére el is készültek az új

⁶¹ Wkipédia

⁶² Mario Pietrangeli

szerelvények, szám szerint hat darab. Ezek egy páncélozott, MÁV 377.⁶³ sorozatú gőzmozdonyból, két gyalogsági kocsiból (géppuskákkal felszerelve) álltak. Ezekkel párhuzamosan épült két nehéz páncélvonat is. Ezek kettő lövegkocsiból (géppuskákkal és lövegekkel felszerelve), egy lövész kocsiból és két mozdonyból álltak. Még 1915-ben építettek egy úgynevezett „*lapos*” vonatot is, aminek a kocsijai háromtengelyesek voltak és legömbölyített formájú, alacsony felépítménnyel rendelkeztek. Ennek volt egy benzinmotorral ellátott, önjáró lövegkocsija is. A kutatások szerint ez azonban osztrák gyártású volt. Mind a három hadszíntéren sikerrel vetették be ezeket a vonatokat az osztrák – magyar erők. A korábbi rögtönzött páncélvonatok is megmaradtak, de jelentősen átalakítva és megerősítve.

Az itt következő általános leírás természetesen csak iránymutatásra szolgál, mert a vonatok folyamatosan módosultak, fejlődtek, átalakultak, a szükségleteknek megfelelően. Egyeseket elbontottak és részeit máshova csatolták, átfegyverezték, átszámolták...

Az osztrák–magyar közös hadseregben többféle típusú páncélvonatot rendszeresítettek. A páncélvonatok számára szüksége volt, hogy a tolató mozdonyoknál megkövetelt gyors irányváltoztatási tulajdonság, a jó gyorsító készség párosuljon a vontatási feladatokra szánt mozdonyok nagy végsebességével. Mindezen előnyökkel például a 170 LE-s gőzgép (377. sorozatú mozdony esetében) éppen hogy elegendő teljesítményt nyújtott a szerelvény manőverezéséhez. Ezzel szemben viszont a gyengébb, II. osztályú, pályákon is biztonságosan mozgatta a szerelvényeket.

A későbbi páncélvonat szerelvényének elején egy póre kocsi, utána az ágyúkkal felszerelt löveg kocsi, „*erődvagon*” futott; ezután következett egy páncélburkolatú géppuskás vagon, majd a mozdony, amely mögé ismét egy géppuskás vagon került. A vonat végére egy páncélozott ellátó vagonot kapcsoltak. (Nem minden esetben, sokszor egyáltalán nem. Külön ellátó vonat állt rendelkezésre az anyaállomáson.)

A páncélvonat elején futó póre kocsi a biztonságot jelentette. Abban az esetben, ha a síneket aláaknázták, ez váltotta ki a robbanást, és ezzel megmentette az értékebb szerelvényrészeket a pusztulástól. A mögötte futó ágyús kocsi felépítésében az erődöket (kazamatákat) utánozta. Mellső lőrésébe 70 mm-es ürméretű, középsarkas tengerészágyút állítottak, amely jobb és baloldalra mintegy 30–30°-os szögben mozgatható volt.

Az ágyúsvagon két oldalfalára 1–1 lőrést nyitottak, e mögött helyezkedett el a két géppuska. Ezeknek a tüzelési szektora legalább 90°-ot tett ki, hogy nagy területet tudjanak „*lefogni*”. Az ágyús kocsi mellső része áramvonalas kialakítású, és oldallövegekkel is rendelkezett. Ebben az esetben nem a nagyobb sebesség érdekében, hanem a védettség fokozása céljából gömbölyítették le a felületeket. A kellően megdöntött lemezekről ugyanis a lövedékek nagy része lepattan, anélkül, hogy sérülést okozna.

A géppuskával felszerelt vagonok alakja nem sokban különbözött a korabeli személykocsikétól. A tető félköríves kialakítása a legfeltűnőbb, amely ugyancsak a felület viszonylagos sebezhetőségét csökkentette. Az oldalfalakon kiképzett lőrésekbe 4–5 darab, Schwarzlose típusú géppuskát építettek, ezek tűzgyorsasága, hatásossága még a tömegesen rohamozó gyalogságot is képes volt megállítani.

⁶³ Később részletesen lesz róla szó.

Az ellátó vonat a szerelvény hadtápját képezte, ebben helyezték el az élelmet, a konyhát, a tartalék anyagokat a fegyverekhez és a vasúti pálya javításához, itt kaptak helyet az alakulat működéséhez szükséges irodák és itt pihent a legénység is.

Az egyes kocsik személyzete az összeköttetést telefonokon és szócsöveken keresztül tartotta. A páncélvonat parancsnoka a fegyverek tüzeit rendszerint a parancsnoki figyelőállásból irányította, mivel a vonatot innen utasításokkal vezérelhette.

A páncélvonatokat 4–15 mm vastagságú páncéllemezekkel burkolták. Az egyes darabokat szegecseléssel erősítették össze. A korabeli technológia egyrészt a páncélozott hadihajók építésének tapasztalatait, másrészt a gőzkazánok gyártási eljárásait utánozta. A szegecselés veszélyt is jelentett, ugyanis találat esetén a szegecsek leszakadt fejei kartácsként röpködtek a belső térben.⁶⁴

Ez csak egy nagyvonalú, általános leírás, majd látni fogjuk, hogy minden szakterületen ennél sokkal árnyaltabb a kép, erről szól ez a könyv!

Nyugati front, németek, belgák, angolok...

A nyugati front egyetlen vezető hatalmának sem volt terve arra, hogy használjon páncélvonatot, ha kitörne a háború. Ennek ellenére előfordult, hogy páncélvonatokat alkalmaztak a szemben álló felek, mielőtt megmerevedett volna a front. A Belga Hadsereg⁶⁵ a háború elején felszerelt két könnyű vonatot, majd a Brit Haditengerészeti Hadosztály⁶⁶ is kettőt, a megérkezésük után. Néhány póre kocsira haditengerészeti ágyúkat és alacsony, páncélozott oldalfalakat tettek.



**Belga páncélvonat,
1914, Antwerpen⁶⁷**

⁶⁴ Poór István – Sárhidai Gyula Páncélvonatok a Tanácsköztársaság idején, munkája alapján

⁶⁵ 1914. július 21-én rendelték el az általános mozgósítást, ekkor a hadseregnek hat hadosztálya volt: 1 lovashadosztály (utóbbi 4500 főből állt) és 5 gyalogshadosztály. A gyalogshadosztályok három vagy négy ezredből álltak, egy ezred két gyalogos zászlóaljból, egy tábori tüzérségi ütegből (12 db 75 mm-es ágyú), lovaszászlóaljból, tábori tüzér zászlóaljból (36, 75 és 120 mm-es ágyúkkal, valamint a kiszolgáló alegységekből állt. A hadseregnek ekkor 93 000 puskája, 6000 kardja vagy más hidegfegyvere, 324 ágyúja és 102 géppuskája volt. Az emberállományon felül a hadseregnek 37 600 ló, 2600 vasúti kocsi és 1500 gépjármű állt rendelkezésére. A hadsereg az ország különböző városaiban állomásozott: 1. hadosztály: Gent, 2. hadosztály: Antwerpen, 3. hadosztály: Liège, 4. hadosztály: Namur, 5. hadosztály: Mons, a Maubeuge és Lille közötti vonalon, 6. hadosztály (lovasság): Brüsszel.

⁶⁶ Brit 63. haditengerészeti hadosztály

⁶⁷ Illés András: Páncélvonatok az I. világháborúban Magyar Közlekedési Múzeum

(A belga haderő ütőképes alakulatai a megerősített Antwerpen körül ásták be magukat, majd 1914. szeptember 25-én kitörték a városból, bekerítéssel fenyegetve a Csatornát megcélzó német támadóék jobbszárnyát. Falkenhayn azonnal visszaparancsolta a tengerparthoz közelítő csapatait és elrendelte Antwerpen ostromát. Nehéztüzérséget állítottak fel és lövetni kezdték a menekültekkel teli várost. Antwerpen belga védői a túlerővel szemben képtelenek voltak tartani a kikötővárost. A parancsnokság az evakuálás mellett döntött. A 80 000 belga katona október 9-én éjjel megkezdte a visszavonulást nyugat felé. Másnap Antwerpen hatalmas készleteivel és 1300 ágyújával a németek kezére került. Antwerpen ostroma súlyos idővesztést okozott a németeknek. Az ostrom alatt francia és brit erők érkeztek a Csatorna partjára és védőállásokat foglaltak el. A németek nem tudták elérni kitűzött stratégiai céljukat, a Csatorna partjának megszerzését.)

Ezeket azután az Antwerpen környéki harcokban vetették be 1914 szeptemberében. A német csapatok is építettek néhány szükségvonatot, amiket Belfort⁶⁸ körül alkalmaztak 1914 augusztusában járőrözésre. A német csapatok a keleti hadszíntéren is csak rögtönzött páncélvonatokkal rendelkeztek. Az elsőt 1915 őszén Kelet– Poroszországban építették meg, majd még kettő készült a román– frontra is. Ezek közös jellemzője volt, hogy a csapatoknál, házilag készültek.



Német rögtönzött
páncélvonat, 1914⁶⁹



Német rögtönzött
páncélvonat, 1914⁷⁰

Brit páncélvonat,
I. világháború⁷¹

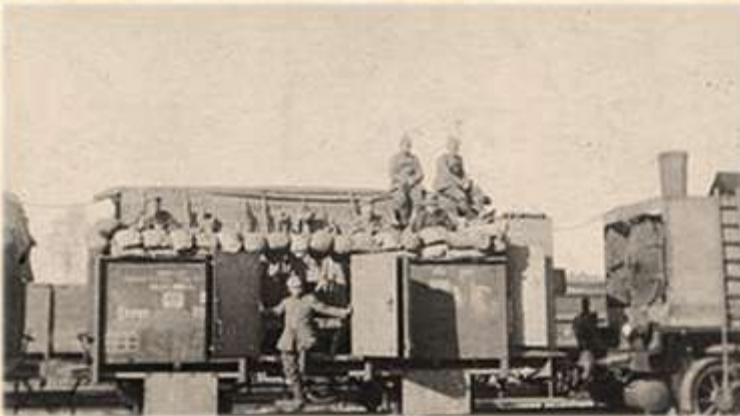


⁶⁸ Belfort, város Franciaország keleti részén, Franche-Comté régiójában, Territoire-de-Belfort megye székhelye. Jelentős ipari központ, a Jura hegyvonulatának északi pereménél fekszik, ott, ahol viszonylag keskeny átjáró nyílik a Vogézek és a Jura között nyugatra, a Saône völgye és a termékeny Burgundia felé.

⁶⁹ Illés András

⁷⁰ Illés András

⁷¹ isonzo-grs.it

Német páncélvonat⁷²Német páncélvonat⁷³Német páncélvonat⁷⁴

Japán

A japán páncélvonatok alkalmazására főleg a Kínával⁷⁵ vívott háborúja során került sor. Ezek legnagyobb része zsákmányolt páncélvonat volt.

⁷² wixsite.com

⁷³ wixsite.com

⁷⁴ wixsite.com

⁷⁵ Az utolsó kínai dinasztia, a Csing-dinasztia 1911-ben omlott össze. Kína ezek után számos kisebb-nagyobb hadúr irányítása alá került. Legyőzésükhöz a császárellenes és nemzeti egyesítésre törekvő Kuomintang és vezetője, Szun Jat-szen kénytelen volt idegen segítséget igénybe venni. Azonban Szun Jat-szen segítségkérését a nyugati demokráciák figyelmen kívül hagyták, és ő 1921-ben a Szovjetunió felé fordult. Politikai okokból a szovjetvezetés mind Szunt, mint az újonnan létrejött Kínai Kommunista Pártot is támogatta, amely majd később megalapította a Kínai Népköztársaságot. Ezzel megkezdődött Kínában a hatalomért folyó harc a nacionalista Kuomintang és a kommunista párt között. Ezekhez társult aztán a japán megszállók ellen vívott háborúk sorozata.

A legelterjedtebb használatban levő páncélvonatok orosz polgárháború kapcsán került át Kínába. Az Oroszországból kiszorult „*fehérek*” egy része vonataikkal együtt zsoldosként egy-egy kínai hadúr szolgálatába szegődött. A hadurak egymással ugyanúgy harcoltak, mint a kínai fő politikai erők seregeivel. Ezután jöttek a japánok, akik megszerezték a hatalmat Mandzsúria felett 1931-ben és a páncélvonatok jelentős részét is elzsákmányolták. Ezek között rögtönzött, kínai építésű vonatok ugyanúgy voltak, mint a korábban említett komoly orosz páncélvonatok.

A „*nagy háború*” tapasztalatai után azonban már a hadvezetőségek egyáltalán nem becsülték le a páncélvonatok jelentőségét és mindenhol komoly fejlesztésekbe fogtak, de legalább megpróbálták a meglévőket rendszerben tartani. Igen szép példa volt erre hazánk, amikor az 1918 - 19-es zavaros időkben a cseh, román, jugoszláv intervenciós erők ellen kiválóan és jó hatásokkal vetette be a maradék páncélvonatokat, nem egyszer katasztrofális veszteségeket okozva az ellenségnek.

Japán páncélvonat Kínában⁷⁶



Később a „*vesztes*” országokban ez a fegyvernem is „*rejtve*” működött valamilyen szinten. Hazánkban, bár a győzteseknek az országban tartózkodó ellenőrző szervei ezeket folyamatosan keresték, sikerült e vonatokat jó ideig megőrizni, majd átalakítani és a honvédségi szükségletekhez igazítani a számukat.

A II. világháborúra már a németek is sokkal jobban felkészültek, e téren is. Azon kívül természetesen győzelmeik révén rátették a kezüket a cseh, a lengyel, és a jugoszláv páncélvonatokra is.

Hazánk ebben az időszakban már csak hivatalosan négy – egyébként több – páncélvonattal rendelkezett, és ezek végig is harcolták a háborút. Mind ellenséges kézre kerültek...

A továbbiakban részletesen már csak az osztrák – magyar, illetve a magyar páncélvonatokkal foglalkozunk.

⁷⁶ Steven J Zaloga

**A nagy háború rövid krónikája,
számunkra**

A történelmi háttér itt is egyértelmű, ezért csak a gondolkodás megkönnyítéséhez néhány adalék.

A szerb kormány a szarajevói gyilkosság ügyében 1914. július 23.-án hozzáfűzött ultimátumra nem adott kielégítő választ, mire a monarchia július 25.-én megszakította Szerbiával a diplomáciai összeköttetést és még aznap éjjel a szerbek ellen önállóan viselendő háború esetére előkészített haditerv szerint elrendelte a részbeli mozgósítást, mely a haderő kétötöd részére terjedt ki.

Oroszország ellen a monarchia ekkor még katonai előkészületeket nem tett, nehogy ezekkel esetleg önmaga idézzon elő világháborút.

Három hadseregbe (2, 5, 6.) összevont csapatoknak mozgósítása zavartalanul történt meg. Minthogy pedig Oroszország július 30.-ig nem döntött a háború mellett, ezen a napon a hadak vasúti szállítása a szerb határra – az előkészített tervek szerint – megindult.

A monarchia csak július 31.-én délben – mikor a tudomására jutott orosz katonai előkészületek az orosz beavatkozás felől semmi kétséget nem hagytak fenn – rendelte el az általános mozgósítást. Minthogy azonban vasútjaink műszaki okokból képtelenek voltak arra, hogy a szerb határ felé robogó szállítmányokat északra visszafordítsák, mert ez a mozgósítási napra, órára és percre kidolgozott szállítási terveket teljesen összekavarta volna, a hadvezetőség kénytelen volt a szerbek ellen megkezdett felvonulás befejezése mellett dönteni azzal a szándékkal, hogy a szerb határ mentén kirakódott, de az orosz ellen szükségessé vált hadtesteket későbbi időpontban szállítja az orosz határra.

Ugyancsak ilyen okok (a déli irányban futó vasúti anyag átirányítása és elosztása az északi vasutakra) követelték meg, hogy az orosz háborúra nézve nem augusztus 1.-e legyen az első mozgósítási nap, hanem augusztus 4.-e, ami a gyakorlatban azt jelentette, hogy a csapatszállítás kezdete az orosz határra ugyanennyi idővel eltolódott. Ez háromnapi idővesztés volt az oroszokkal szemben.

Most már attól is lehetett tartani, hogy az orosz kezdettől fogva fölényben lesz és hogy hatalmas erejű lovasságával (csupán ellenünk 19 lovas hadosztályt, 70 000 lovaszt) hamarosan betör Galíciába,⁷⁷ szétrombolja vasútjainkat és szétugrasztja ott gyülekező csapatainkat. Ezért Conrad⁷⁸ módosította haditervét, amennyiben elrendelte, hogy seregeink az oroszok ellen nem Keletgalícia nyílt határán, hanem biztosabb helyen, a futólagosan megerősített San és Dnyeszter folyók mögött vonuljanak föl. Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy seregeink az elgondolt vonalnál 2-4 napi járásra hátrább eső vonalban gyülekeztek: vesztettünk ugyanennyi időt az oroszok ellen tervezett támadás esetére!

⁷⁷ Galícia közép-európai történelmi régió, jelenleg Lengyelország és Ukrajna között oszlik meg. Keleti felének történelmi neve: Vöröroroszország. Galícia és Lodomeria királyság vagy csak egyszerűen Galícia volt a Habsburg Birodalom legnagyobb, legnépesebb és legészakibb tartománya 1772 és 1918 között, Lemberg (Lwów, Lviv, Lvov, magyarul: Ilyvó) fővárossal. Galíciát a lengyel–litván nemzetközösség területeiből alkották Lengyelország felosztásakor és ez az állapot egészen az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlásáig, az első világháború végéig tartott.

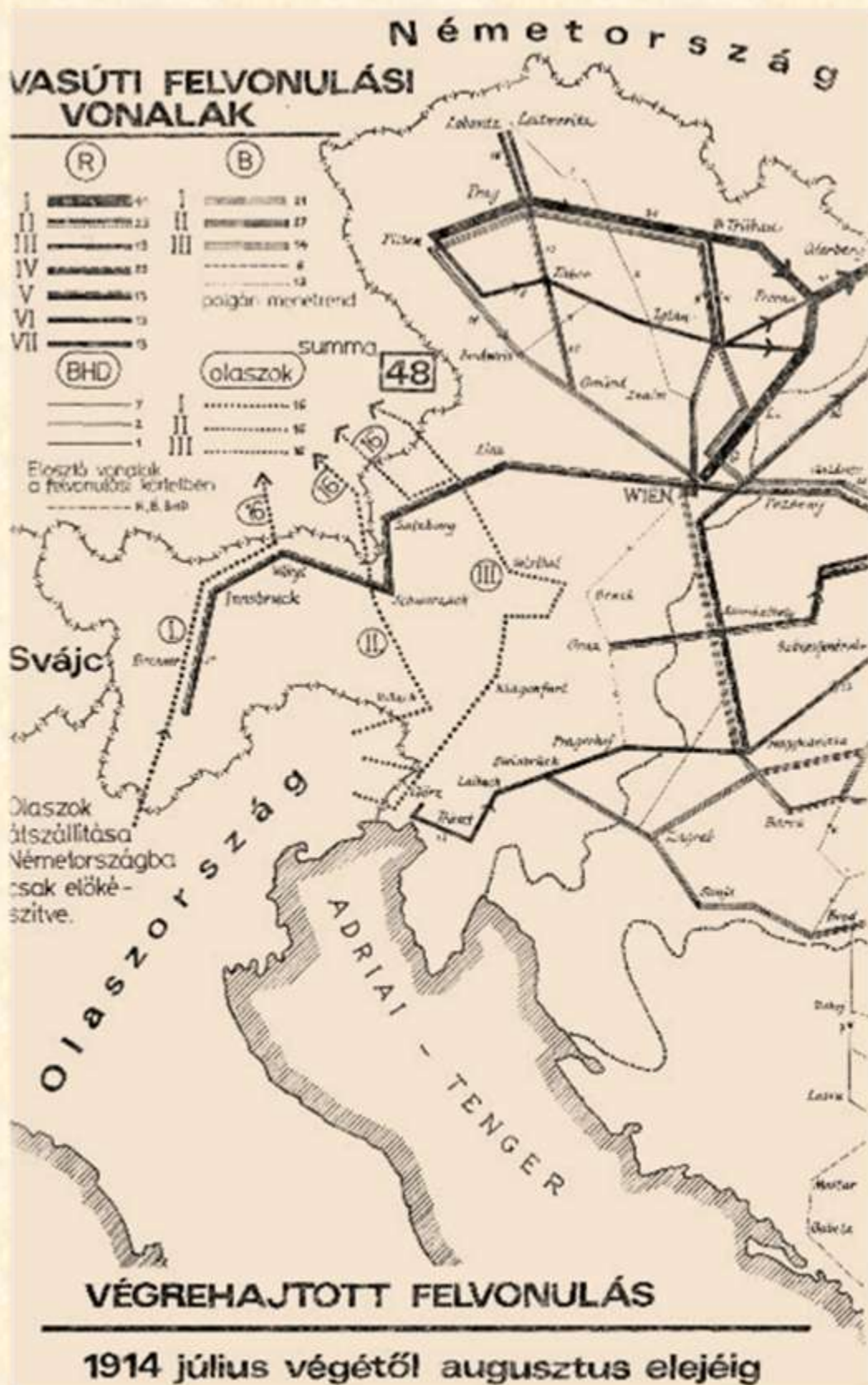
⁷⁸ Franz Conrad von Hötzendorf gróf (Franz Graf Conrad von Hötzendorf, korabeli magyar forrásokban gróf hötzendorfi Conrad Ferenc néven is), (Bécs, 1852. november 11. – Bad Mergentheim, 1925. augusztus 25.), osztrák katonatiszt, császári és királyi tábornagy, (k.u.k. Feldmarschall), 1906–1911, majd 1912–17 között az Osztrák–Magyar Monarchia haderejének vezérkari főnöke. 1878-tól báró (Freiherr), 1918-tól gróf.

Néhány térkép, amely segít majd az eligazodásban.⁷⁹

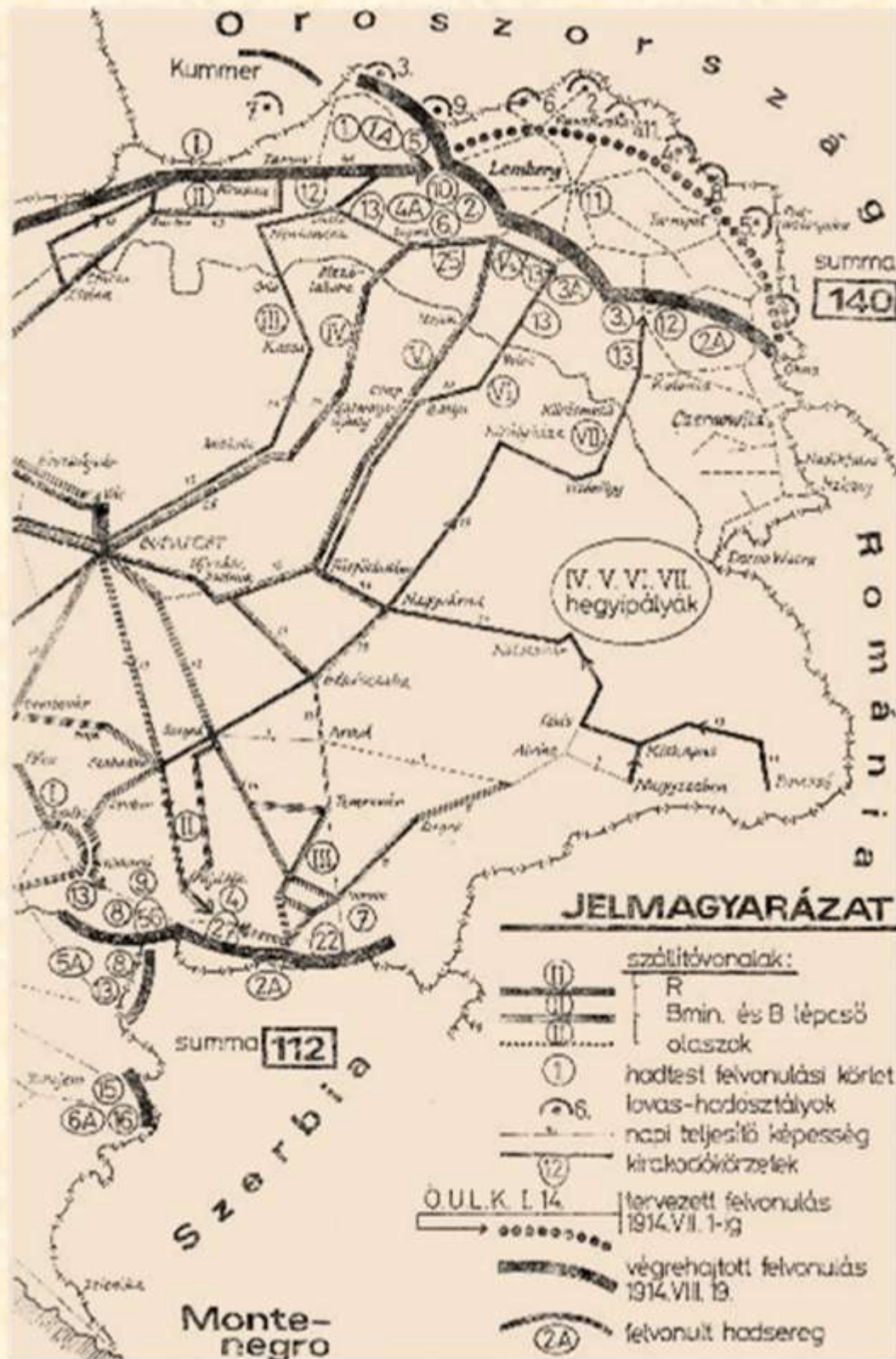


Osztrák-magyar vasutak fővonalai és kapacitásuk

⁷⁹ A térképek származási helye: Hadtörténelmi Közlemények, 32. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1985) 2. szám Tanulmányok. Kéri Kálmán: Az Osztrák-Magyar Monarchia vasúthálózata 1914-ben és felhasználása az első világháborúban. – 1985. 225. p.



Osztrák-magyar vasutak fővonalai és kapacitásuk



1914. évi felvonulási térkép



Hegyek, hágók, hidak, vasutak



Hadtestek, körzetek, vasutak



Hadtestek

Immáron tehát rögtön az elején kétfrontos harc és nem várt felvonulási nehézségek, amelyek bizony nemcsak a kezdetekre, hanem a folytatásra is döntő hatással lettek. Ezek után mind Szerbiában, mind a keleti harctéren megkezdődtek a harcok.

A csapatokat nem ritkán – a felderítetlen, áttekinthetetlen – helyzetben vetették be, ráadásul a kényszer hatására úgy, hogy azok nem összpontosíthatták erejüket. Súlyos és talán elkerülhető veszteségek következtek be már az elején. A monarchia legütőképesebb, jól kiképzett serezei vesztek el a harcok kezdetén, köztük azok a hegyi harcokra kiképzett alakulatok is, akik nagyon hiányzanak majd később az olasz hadszíntéren.

1914. legfontosabb eseményei⁸⁰

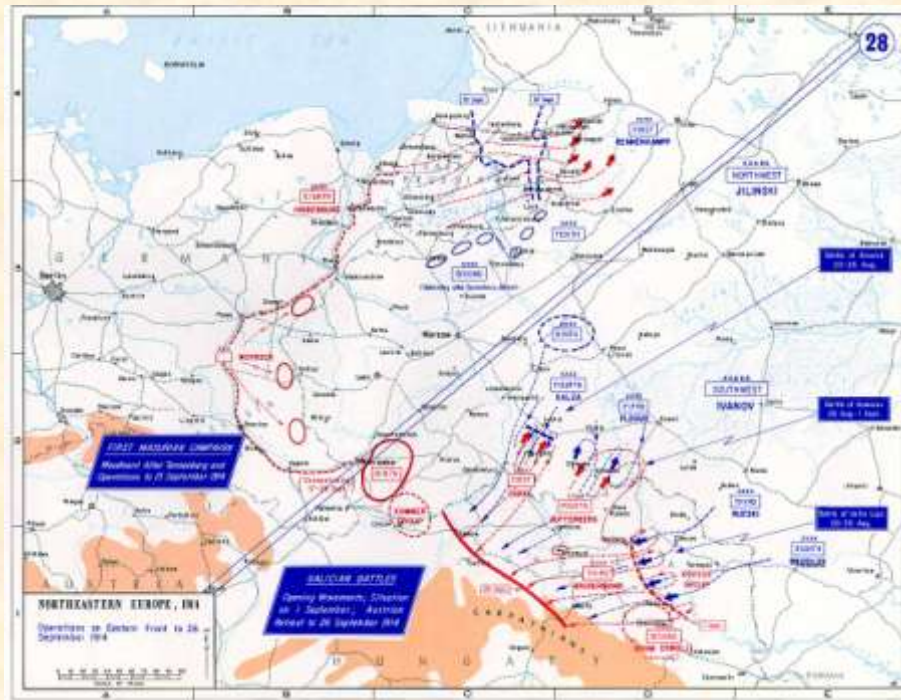
KELETI (OROSZ) HARCTÉR

Galíciában:

- ✓ Lembergi hadjárat → VIII. 18 - IX. 11.
 - Csata:

⁸⁰ Az események rövid leírása, *Julier Ferenc: 1914-1918. A világháború magyar szemmel*, könyve alapján készült.

- Krasznik → VIII. 23-25,
- Monasterzyska → VIII. 25,
- Komarov → VIII. 26 - IX. 1,
- Zlocsov → VIII. 26-27,
- Lublin → VIII. 26 - IX. 10,
- Gnila Lipa → VIII. 29-30,
- Lemberg → IX. 6-11.



- ✓ Hadjárat a San-Visztula mentén → IX. 28 - XI. 2.
 - Csataék:
 - San mentén → X. 9 - XI. 2,
 - Chyrownál → X. 13 - XI. 2,
 - Ivangorodnál → X. 21-27,
 - Varsónál → X. 13-20.
- ✓ Lodz - krakkói hadjárat → XI. 11 - XII. 31.
 - Csataék:
 - Lodznál → XI. 16-26.
 - Lodznál → XII. 1-15.
 - Limanovánál → XII. 3-14,
 - Kárpátokban → XII. 18-31.
- ✓ Keletporoszországban (tannenbergi hadjárat) → VIII. 20 - IX. 15.
 - Csataék:

- Gumbinnen → VIII. 20,
- Tannenberg → VIII. 26-31,
- Mazuri tavaknál → IX. 7-13.

DÉLI (SZERB) HARCTÉR



Szerbia elleni első hadjárat⁸¹

- ✓ Első szerbiai hadjárat → VIII. 12-23.
 - Csaták:
 - Cer planina → VIII. 12-20,
 - Szabács → VIII. 12-23,
 - Priboj és Visegrád → VIII. 20-22.
- ✓ Második szerbiai hadjárat → IX. 6 - XII. 15.
- ✓ Szerb betörés a Szerémségbe → IX. 6-14.
- ✓ Drina-menti csata → IX. 8 - XI. 10.
- ✓ Szerb betörés Dél-Boszniába → IX. 15 - X. 24.
- ✓ Csata a Kolubara - Lyig mentén → XI. 16-30,
- ✓ Arangjelovac - Gornij Milanovac → XII. 3-10.

A ritka és rossz úthálózat a vasutak fontosságát nagyban felértékelt, ezeket a vasutakat minden érintett fél természetesen birtokolni szeretne volna. Itt jönnek a képbe a páncélvonatok, amelyek főleg orosz részről meglepték a monarchia katonáit. Aztán majd mi is fordítunk a dolgokon és ez is szép fejezete lesz a hadtörténetnek.

A keleti hadszíntéren a harcok váltakozó sikerekkel folytak, de egyértelműen az orosz túlerő dominált, ráadásul jóval, erősebb tüzérséggel, mint azt előtte gondolták a hadvezetők. Az előzőekben leírt felvonulási gondok és az orosz gyors térnyerése súlyos és

⁸¹ U.S. Military Academy (West Point)

visszafordíthatatlan veszteségeket okozott a monarchia csapatainak. A harcok e hadszíntéren egészen a háború végéig nagy áldozatokkal jártak és óriási erőfeszítést követeltek.

1915. évben a következők szerint folytatódtak a küzdelmek

KELETI (OROSZ) HARCTÉR

- ✓ Harcok a Kárpátokban → I. 1-18.
- ✓ Kárpáti téli csata → I. 23 - III. 20.
- ✓ Mazuri téli csata → II. 7-21.
- ✓ Przemysl eleste → III. 22.
- ✓ Kárpáti húsvéti csata → III. 20 - IV. 25.
- ✓ A központi hatalmak támadó hadjárata:
 - gorlicei áttörés és üldözés a Sanig → V. 2-15,
 - csata a Dnyeszter mentén → V. 9-12,
 - Przemysl visszafoglalása → V. 24 - VI. 8,
 - csata Stryjnél → V. 26 - VI. 15,
- ✓ Lemberg visszafoglalása → VI. 13-22,
- ✓ Csata a Gnila Lipa mentén → VI. 28 - VII. 2.
- ✓ Az orosz beszorítása a Bug, Visztula és Narev közé → VII. 18-30.
- ✓ Ivangorod elfoglalása → VIII. 1-4.
- ✓ Az oroszok üldözése a Bug mögé. Kowno elfoglalása → VIII. 18.
- ✓ Novo - Gyorgyevszk elfoglalása → VIII. 20.
- ✓ Breszt-litovszk elfoglalása → VIII. 26.
- ✓ Conrad rownoi hadjárata → VIII. 26 - IX. 25.
- ✓ Hindenburg vilnai hadjárata → IX. 9-25.
- ✓ Október folyamán orosz ellentámadás és annak kivédése.
- ✓ Besszarábiai újévi csata → XII. 24-31.

DÉLNYUGATI (OLASZ) HARCTÉR

- ✓ Olasz hadüzenet → V. 23.
- ✓ Határ menti csatározás → V. 23 - VI. 23.
- ✓ Isonzó csaták,
 - első → VI. 23 - VII. 7,
 - második → VII. 18 - VIII. 10,
 - harmadik → X. 15 - XI. 3,

- negyedik → XI. 9 - XII. 4.

BALKÁNI HARCTÉR

- ✓ Hadjárat Szerbia ellen: átkelés a Dunán és Száván → X. 5-10,
- ✓ Szerbia legyőzése → X. 12 - november végéig.

1916 legfőbb eseményei

KELETI (OROSZ) HARCTÉR

- ✓ Besszarábiai (újévi) csata → I. 1-19.
- ✓ Orosz támadás a Polesietől északra → III. 16-31.
- ✓ A Bruszilov-offenzíva,
 - Csata:
 - Luck - Olyka → VI. 4-15,
 - Okna → VI. 4-17,
 - Luck → VI. 16 - VII. 7,
 - Polesietől északra → VI. 13 - VII. 9,
 - Kolomea → VI. 23 - VII. 8,
 - Monasterzyska → VII. 4-6,
 - Polesietől északra → VII. 16-25,
 - Brody → VII. 25-28,
 - Kowel → VII. 28 - VIII. 20,
 - Stanislau → VII. 28 - VIII. 11,
 - Zalosce → VIII. 3-20,
 - Zlota Lipa mentén → VIII. 13-15.
- ✓ Orosz támadások a románok tehermentesítésére a Polesie és a román határ között → VIII. 31 - XI. 2.
- ✓ Orosz tehermentesítő támadás a Kárpátokban → XI. 25 - XII. 15.

DÉLKELETI (ROMÁN) HARCTÉR

- ✓ Románia beavatkozása. Betörés Erdélybe → VIII. 27.
- ✓ A románok kiverése → IX. 3 - X. 9.
- ✓ Ellentámadásunk megkezdődik az Aldunán → IX. 3.
 - Csata:
 - Nagyszeben → IX. 26-28,
 - Perzsány → X. 5,

- Brassó → X. 7-9.

- ✓ Románia meghódítása → XI. 11 - XII. 31.

BALKÁNI HARCTÉR

- ✓ Montenegró meghódítása → I. 8-26.
- ✓ Albánia megszállása → I. 23 - II. 27.
- ✓ Antant-támadás a macedóniai arcvonalon: → VIII. hó végétől - XI. hó közepéig.

DÉLNYUGATI (OLASZ) HARCTÉR

- ✓ Isonzó csaták:
 - ötödik → III. 13-19,
 - hatodik → VIII. 5-18,
 - hetedik → IX. 13-18,
 - nyolcadik → X. 9-12,
 - kilencedik → X. 31 - XI. 4.
- ✓ Déltirolból intézett támadó hadjáratunk → V. 15 - VI. 24.

1917 eseményei

KELETI (OROSZ-ROMÁN) HARCTÉR

- ✓ Románia meghódítása befejeződik → I. 19,
- ✓ Kerenszkij-féle orosz támadás → VI. 25 - VII. 16.
 - Csaták:
 - Brzezany - Zborow → VI. 30 - VII. 10,
 - Stanislaw - Kalusz → VII. 4-16.
- ✓ A központi hatalmak ellentámadása Zaloscénél Tarnopol felé, amelynek kapcsán Keletgalícia és Bukovina felszabadul → VII. 19.
- ✓ Tehermentesítő orosz-román támadás (Focsany - Okna) → VII. 22-31.
- ✓ A központi hatalmak ellentámadása Okna - Focsany felé → VIII. 6 - IX. 3.
- ✓ Orosz békeajánlat, tárgyalások kezdete → XII. 22.

DÉLNYUGATI (OLASZ) HARCTÉR

- ✓ Isonzó-csata,
 - tízedik → V. 12 - VI. 6.
- ✓ Olasz támadás a déltiroli arcvonalon → VI. 9-29.
- ✓ Isonzó-csata,
 - tizenegyedik → VIII. 18 - IX. 15.

- tizenkettedik isonzói csata és az olasz front visszaszorítása a Piave mögé → X. 24 - XII. 1.

1918 történései a frontokon

OROSZ HARCTÉR

- ✓ Breszt-litovszki béke → III. 3.

DÉLI (BALKÁNI) HARCTÉR

- ✓ Antant - támadás Albániában → V. 14 - VII. 10.
- ✓ Osztrák - magyar ellentámadás Albániában → VII. 24 - VIII. 25.
- ✓ Bulgária összeomlása → IX. 15-29.

DÉLNYUGATI (OLASZ) HARCTÉR

- ✓ Első piavei csata → VI. 15-24.
- ✓ Olasz támadás a tiroli arcvonalon → X. 11.
- ✓ Olasz támadás a Monte Grappára → X. 24.
- ✓ Második piavei csata → X. 26-31.
- ✓ Fegyverszünet → XI. 4.

A páncélvonataink kezdetei

Már az I. világháború nyitóharcaiban is részt vettek a páncélvonatok. Az orosz fronton, Galíciában az osztrák-magyar hadvezetést meglepetésként érte az oroszok ilyen jellegű technikája. Ez volt az egyik tényező, amely a válaszlépéseket sarkalta, a másik pedig az, hogy az „úttalan”, nagy kiterjedésű frontvonalon a vasút volt az, ami a biztos mozgási, ellátási lehetőségeket adhatta. Ere válaszlépésként, *"szükség törvényt bont"* alapon, a helyszínen készültek az első páncélvonataink.

Nézzük ezek után a rögtönzött és harctéri körülmények között épült vonatokat!



Galícia 1914



1914, vajon ez melyik rögtönzött páncélvonat?⁸²

⁸² www.heeresgeschichte.at



Sejtéseink vannak, de ténylegesen kik ők?

„... a páncélvonatokkal szerzett jó tapasztalatok dacára sem tettek semmiféle intézkedést, hogy a páncélvonatok, mint szervezetszerű harceszközt rendszeresítsék és így a páncélvonatok a világháborúban, csakúgy, mint az előbbi alkalmaknál is, rögtönzésekből fejlődtek ki. A kezdeményezést a vasútépítő csapatban is mélyen gyökerező harci szellem és cselekvési vágy adta, aminek legszebb bizonyása az, hogy több idősebb és fiatalabb tiszt, midőn 1914 őszén az ellenséges túlerővel vívott harc oly sok áldozatot szedett, a gyalogsághoz való beosztását kérte. Tekintettel a vasútépítő csapat szükségessé vált szaporítására, a főparancsnokság kénytelen volt ezeket a kérelmeket elutasítani és már a gyalogságnál lévő tiszteket is a vasútépítő csapathoz vonultatta be...”⁸³

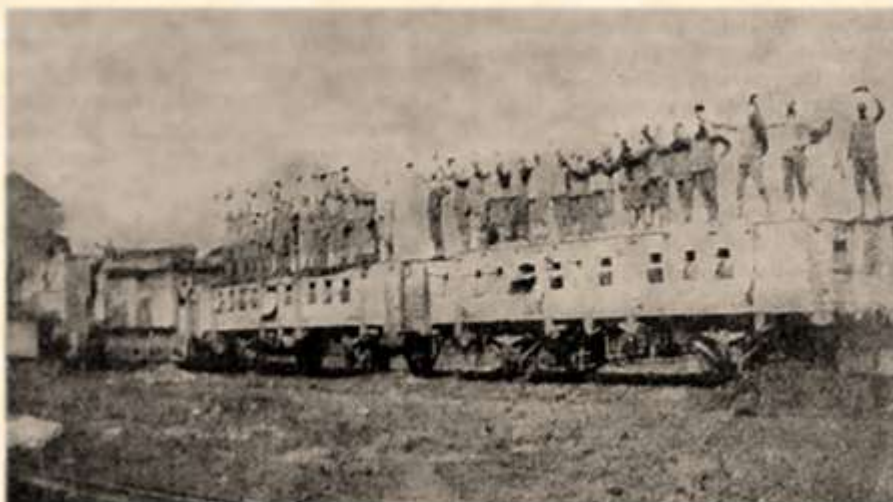
A legelső páncélozott vasúti szerelvényt, egy MÁV mozdonyból és vasúti kocsikból, Schober Frigyes⁸⁴ főhadnagy irányítása alatt, a cs. és kir. 15. vasútépítő század katonái építették. A vonat az ott rendelkezésre álló vasúti-készletekből 1914 augusztusa és szeptembere között épült, a galíciai hadszíntéren, a stanislaui vasúti műhelyben. Közösleges 10 mm-es kazánlemezrel borították be a vonat mozdonyát és a teherkocsikat.

Ez a változat még csak védett utánpótlás szállítására volt alkalmas, fegyverzete nem volt. Ez a páncélvonat már 1914 szeptemberében Galíciában löszert, élelmet, postát, valamint a sérülteket szállította és eredményesen működött. Később felfegyverezték. A vonaton a gép. század tisztjei és katonái szolgáltak és harcoltak ebben az időben.

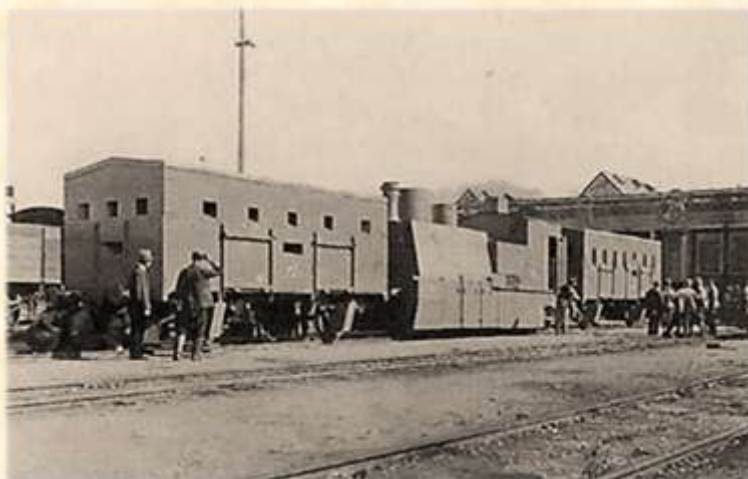
⁸³ vitéz Kalándy Imre altábornagy feljegyzései

⁸⁴ Schober, egyes helyeken Schoeber, máshol Schobert. A feljegyzésekben akkor hol főhadnagy, hol százados.

„... Az első páncélvonatot a 15. vasútépítő század parancsnoka, Schober százados rögtönözte. A mozdony megvédésére 8–10 mm vastag kazánlemezt használt páncélul, a nyitott teherkocsikat vasúti sínekkel és vékony vaslemezekkel bélelte ki, tekintetbe véve a lövések számára hagyandó hézagokat. A parancsnoknak sikerült a vonat számára még gépfegyvereket is szereznie. Saját századának tisztjeivel és legénységével megszállva, a páncélvonat Galíciában 1914. szeptember és október hónapokban különféle harci cselekményekben vett részt és lőszert is szállított előre a legszorongatottabb helyzetben harcoló csapatokhoz. A vállalkozás véráldozatot is követelt: Balczar és Hauptmann hadnagyok, valamint néhány utász súlyos sebe, Schober százados által rögtönzött első páncélvonat sérüléssel tértek vissza a páncélvonat egyik kifutásáról...”⁸⁵



A Schober – féle első, szükség páncélvonat, 15. v.ép. 1914. szeptember



A „Schober szükség páncélvonat” egy, már átépített, erősített változata, 1914-ben⁸⁶

„... Azokat a hibákat, töréseket stb., a melyeket itt sem lehet kijavítani, a stabil-műhelyekbe küldik. Ezek teljesen fölszerelt gyárak, a melyek a hengeröntésen kívül minden munkát el tudnak végezni, s szükség esetén akár egész új autót építenek. A főhadiszállás

⁸⁵ vitéz Kalándy Imre altábornagy feljegyzései

⁸⁶ nauka-technika.com.ua

jelenlegi állomáshelyén⁸⁷ van a legnagyobb ilyen állandó műhely, a melyet egy magyar tiszt, Haba Lajos⁸⁸ főhadnagy állított fel s a melyben az ő és Vértesi Vilmos⁸⁹ zászlós, budapesti iparfelügyelő vezetése mellett kizárólag magyar munkások dolgoznak. Egy külön magyar kolónia az a 80 ember abban a galíciai városkában, a hol kezük szorgalmával, ügyességükkel és becsületes munkájukkal nagyszerű diadalt szereznek a magyar iparnak. Csupa magyar munkás: fémesztergályos, autogénhegesztő, pneumatikos, asztalos, villám- szerelő, és csupa magyar gép...

Budapesten rekvirálta őket négy héttel ezelőtt Haba főhadnagy. De megy is a munka, hogy öröm nézni. Darabokra törött automobilonok, a miknek egy ép alkotórészük nem volt, már, mint új, használható kocsik futnak ki a műhelyből. És nem is egy, hanem 16 nap alatt 250! S e közben még Schobert főhadnagy páncélvonatat is ők csinálták meg, a mely a közelmúltban oly óriás károkat okozott az oroszoknak.

Véletlenül alkalmam volt megnézni ezt a páncélvonatot. Egy lokomotivból és négy teherkocsiból áll. A lokomotivot minden oldalról centiméteres acélpáncél borítja, a kocsik oldala és teteje pedig lapjukra fordított sínekkel van fedve. Oldalt félméteres távolságokra ugyancsak sínekkel zárható lövőrések vannak, anig a kocsik közepén a géppuska számára van egy páncélozott nyílás. A vonat most ott áll a főhadiszálláson, s a tatározás ellenére még ezerszámra látszik rajta az ellapult golyóknak és gránátszilánkoknak a nyoma.”⁹⁰

Az 5. vasútépítő század hasonló módon létesített egy páncélvonatot, Kossowicz Xenophon⁹¹ százados, a cs. és kir. 5. vasútépítő (vép) század parancsnokának irányításával. A vonat két részből állt, amiket önállóan is be lehetett vetni. A géppuskákkal és 8 cm-es lövegekkel felszerelt kocsikból azonban csak menetirányban lehetett tüzelni, mégis sikeres akciókat hajtottak vele végre. Az 1914. októberi előrenyomulásban fontos szerepet játszott és a működésére a legfelső hadvezetés is felfigyelt. A Munkács – Stryj vasútvonalon tevékenykedtek.

„A Stryj völgyében egy ellenséges csoportot páncélvonatunk tüze és meglepetésszerűen fellépett lovasságunk nagy veszteséggel járó menekülésre kényszerített.”⁹²

⁸⁷ Lemberg, esetleg Stanislaw?

⁸⁸ ?

⁸⁹ Vértesi Vilmos hdgy? 30. h.gy.e. 1917. (Vértesi Vilmos m.kir.ipari segédfelügyelő, az 1910. évi címtár szerint.)

⁹⁰ Budapesti Hírlap, 1914. október (34. évfolyam, 242-272. szám)

⁹¹ Kossowicz Xenophon századossal kapcsolatosan a következőket lehetett kideríteni: 1. Az Osztrák Állami Levéltár őriz egy fényképgyűjteményt tőle, melyet az özvegye ajándékozta oda. (PUBLIKATIONEN DES ÖSTERREICHISCHEN STAATSARCHIVS HERAUSGEGEBEN VON DER GENERALDIREKTION II. SERIE: INVENTARE ÖSTERREICHISCHER ARCHIVE VIII. INVENTAR DES KRIEGSARCHIVS WIEN MIT 3 BILDTAFELN WIEN, 1953. 5. Die Sammlung Kossowicz. (5. Kossowicz. gyűjtemény. A gyűjteményt Kossowicz özvegyének ajándéka. Háborús felvételek a cs. és kir.. Vasúti Ezredről (k. u. k. Eisenbahn-Regiment). 2. Egy családfán találtam róla csekély adatot, akkor ott órnagyként tüntették fel. Csekély életkori adatairól a III. kötetben számolunk be. (Familie Johann Himmelbauer Barbara Matznetter)

http://www.stroux.org/Wo_f/stWo_f/Hi_r.pdf

⁹² Höfer jelentés, 1914. november 11.

Ennek a páncélvonatnak megjelenése sok zavart és jelentékeny veszteséget okozott az orosz gyalogságnál. Orosz foglyok kijelentése szerint ezt a „*rém*”-vonatot „*osztrák-magyar ördög*”-nek nevezték és mindent elkövettek, hogy azt elfoghassák.

Kleindin Imre⁹³ századosé volt a harmadik olyan vonat, amelyet a harctéren rögtönöztek.⁹⁴ Ennek a páncélvonatnak a működése a Kőrösmező—Stanislaw—Kolomea vasútvonalon történt. Ez a páncélvonat is az egyszerű vasúti szerelvényből kezdve fejlődött ki, eredményes harci eszközzé.

Az 1914. évi első galíciai visszavonulás alkalmával a tábori szállításvezetőségénél beosztott Kleindin Imre százados a Kőrösmező-i kirendeltség felállítására és vezetésére kapott megbízást. Tudva azt, hogy a katonai és polgári hatóságoknak Kelet-Galicia területét meglepő gyorsan kellett kiüríteniük, miközben értékes kincstári javakat és igen sok beteget és sebesültet visszahagytak, azon igyekezett, hogy ezekből amennyit csak lehet, megmentsen.

1914. szeptember 4-én, 200 vasútbiztosító népfelkelővel, Kolomeáig nyomult elő a vonatával. Itt jelentős raktári készleteket mentett meg. A vonatuk egy mozdonyból és két nyitott kocsiból állt! Megépítése után naponta járt felderítésre Chryplinig, Horodenkáig, Napokolonitzig.

Nem lehet tudni, hogy e három vonat közül melyik volt az, amelyet az 1914. augusztus 25-i hadijelentés is megemlített. A nevezetes esemény a kraszniki csata része volt, amelyben az oroszokat sikerült visszaszorítani a San folyó mögé. Ennek a sikernek volt részese ez a páncélvonat, amely a gyalogságunkat támogatva, azzal együtt megrohanta és elfoglalta a debicai vasúti hidat, még azelőtt, hogy az oroszok fel tudták volna robbantani. Ilyen módon egy fontos vasútvonal épségben került a támadó I. hadsereg kezébe. Az időpont alapján ez talán a Schober féle vonat lehetett.

1914. szeptemberben, az egyik ilyen vonat mozdonya a sátoraljaújhelyi MÁV műhelybe került javításra. Ennek ideiglenes lemezborítását a stanislawi⁹⁵ vasúti műhely készítette.

A mozdony javítása során az illetékes MÁV igazgatóság értesítése alapján a MÁV Gépészeti Főosztály már részletes tervekkel állt elő, már nem lemez, hanem páncélborításra nézve. Egyúttal ezt is felajánlották, hogy az ilyen jellegű vonatokhoz páncélozott mozdonyokat bocsátanak rendelkezésre.

„... Egy vonatszerelvénnel, amelyet 200 vonatbiztosító népfelkelővel szállt meg, szeptember 4-én előrement Kolomea-ig, amikor a visszavonuló 35. népfelkelő-dandár már

⁹³ Később vitéz Kalándy Imre altábornagy (1878 – 1945). Az oroszok által körülvárt fővárosban, már nyugállományú altábornagyként, karhatalmi csoportot vezetett (a teljes rendőrség és 5 csendőrzászlóalj tartozott hozzá). 1945. január 17-én súlyosan megsebesült, még ez évben elhunyt. Fiatal korában kiváló sportoló volt, bokszbajnok. 1943-ban a MÖSZ elnöke.

⁹⁴ Kleindin Imre százados ekkor a kőrösmezei tábori szállításvezetőség beosztott tisztje volt. A vonatot az itteni 18. v.p. szd katonáival és a vasúti alkalmazottakkal építette.

⁹⁵ Galíciai város, később Szovjetunió → Stanislaw, ma Ukrajna → Ivano Frankivsk

Delatyn-ra ért. Kolomean azonnal megkezdte a betegek és sebesültek elszállítását, összegyűjtötte a szétszórta vasútbiztosító osztag kereken 500 emberét, ezekkel ellátta a Delatyn—Kolomea vasútvonal és Kolomea katonai biztosítását és hozzáfogott az anyag mentéséhez. Naponta érkeztek a Kőrösmező-ről indított vonatok Kolomea-ra, hogy megrakva gördüljenek vissza. Így sikerült ennek a kezdeményező, merész tisztnek, — akinek rettenthetetlen bátorsága és rendíthetetlen nyugalma ebben a sorsverte időben buzdítólag és egyben megnyugtatólag hatott csak Werndl-puskákkal⁹⁶ felszerelt legénységére —, a 35. Landwehr-ezrednek és egy ulánus ezrednek raktárkészletét, valamint a Kolomea-i élelmezési raktár nagy készleteit szeptember 13-ig biztonságba helyezni... ”⁹⁷

Ez azt jelentette, hogy ezeken az utakon napi 80-100 km távolságokat jártak be, legtöbbször már megszállt területen! A vonat mozgását csak az orosz hídrobbantások akadályozták és e formájában 1914. december 15-ig volt szolgálatban ez a páncélvonat.

„... Emellett egy mozdonyból és két nyitott teherkocsiból álló vonaton, 50 népfölkelővel mint harci erővel, naponta felderítő utakat tett Chryplin-ig, Horodenka-ig és Napolokoutz-ig — tehát a Delatyn-nál álló saját csapatoktól 80—100 kilométernyi távolságra az ellenség felé. Szeptember 11-i felderítő útján Horodenka-tól nyugatra egy nagy vonat-tábort lepett meg. Egy menekült lengyel földbirtokos értesítése szerint az oroszok 50 embert vesztettek holtakban és sebesültekben. Kleindin százados a 18. vasútépítő-század által rögtönzött páncélvonattal december 5-ig még különféle földérítő utakat tett és fedezte a szeptember 27-én kezdődő visszavonulásnál a vonal kiürítését is. A páncélvonat alkalmazását azonban később a végrehajtott hídrobbantások korlátozták... ”⁹⁸



Páncélvonat támogatja a gyalogsági rohamot, amellyel megakadályozták, hogy a debicai⁹⁹ vasúti híd az oroszok felrobbantsák.¹⁰⁰

Kleindin Imre erélyes működésének volt köszönhető, hogy Kolomea kiürítésével kapcsolatban a főparancsnokság állandóan tájékozva volt a Kelet-

Galiciában működő orosz csapatok eltolásáról.

⁹⁶ Lásd majd a fegyverzettel foglalkozó fejezetet! Korszerűtlen, egylövetű puskák, 1867-ban rendszeresítették. A világháború kitörésekor a krónikus fegyverhiány miatt kellett alkalmazni!

⁹⁷ Heuber Miksa és lovag Scheda Róbert emlékezései alapján.

⁹⁸ Heuber Miksa és lovag Scheda Róbert emlékezései alapján.

⁹⁹ Debica, Lengyelország, a Wisłoka folyó partján, Tarnówtól kb. 20 km-re, keletre.

¹⁰⁰ digi.landesbibliothek.at (A képen szereplő páncélvonat, már ami látható belőle, a Schober féle vonatra emlékeztet.)

1914. szeptember - október havában nap-nap után végzett pánclívonatával felderítéseket a Pruth-völgyében, miközben orosz járőröket megsemmisített, visszavert, s hidakat robbantott.

„...Arról az ötnapos csatáról, mely magába foglalta a Lemberg, Grodek és Ravaruska körüli harcokat, a hivatalos jelentés a következőképpen számolt be szeptember 15-én: ..

... Az álló csata, irtózatosszerű feszültségével, kiapadhatatlan áradásával a tűznek, szünetlen dörgésével a fegyvereknek: ez a pokol maga. A mi részünkről ezúttal már a pánclívos vonatok is beleszóltak a kábitó koncertbe a maguk géppuskáival és ágyúival. Az egyikkel megesett, hogy gránátlövés megsértette a kazánját. A vonat személyzete a leghevesebb tűzeső közepette helyre kalapálta a kazánt, miközben a pánclívos tizenegy géppuskája valósággal learatta a feléje rohanó orosz csapatot.

Az erőknek rettentő megfeszítésével folyta harc napról-napra. A mi részünkön tanúja volt a kétségbeesett viaskodásnak maga Frigyes királyi herceg¹⁰¹ is Károly Ferenc József trónörökös¹⁰² és Hötzenndorfi Conrad báró¹⁰³ vezérkari főnökkel. Tanúi voltak a többi között a budapesti negyedik hadtest győzelmes előretörésének is, melynek negyven zsákmányolt ágyú és ötezer fogoly volt az eredménye. ...¹⁰⁴

„... A Maasburg-különítmény visszavonulása közben egy repülőgépünk Jasló déli szegélyén kényszerleszállást hajtott végre. Maasburg százados Lévy hadnagyot kiküldte szakaszával a repülőkhöz segítségére. Lévy hadnagy a repülőknél levő fontos jelentést azonnal továbbította a hadosztályparancsnoksághoz, majd husárjaival biztosította a gépet és segédkezett, hogy a repülőkhöz újra felszállhassanak. Ez egyórás munka árán sikerült is.

¹⁰¹ Habsburg–Tescheni Frigyes főherceg (Erzherzog Friedrich Maria Albrecht Wilhelm Karl von Österreich), (Gross-Seelowitz, Morvaország, 1856. június 4. – Magyaróvár, 1936. december 30.) osztrák főherceg, magyar királyi herceg, Teschen hercege, császári és királyi tábornagy, 1914-től 1917-ig az Osztrák–Magyar Monarchia haderejének főparancsnoka.

¹⁰² 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. 1916. december 2-án az új császár napiparancsban tudatta a birodalom népeivel, hogy maga veszi át az osztrák-magyar hadsereg szárazföldi és tengeri erőinek főparancsnokságát. A címmel együtt megkapta a tábornagyi rangot (Feldmarschall), a korábbi főparancsnok, Frigyes főherceg így kénytelen volt lemondani tisztségéről és visszavonulni. Kétévi uralkodása után Ausztriát és Magyarországot köztársasággá kiáltották ki. Nem mondott le, de az új államformát elfogadta, mely az eckartsauai nyilatkozatban olvasható. 1921-ben két alkalommal is megpróbált visszatérni a trónra, sikertelenül.

¹⁰³ Franz Conrad von Hötzenndorf gróf (Franz Graf Conrad von Hötzenndorf, korabeli magyar forrásokban gróf hötzenndorfi Conrad Ferenc néven is), (Bécs, 1852. november 11. – Bad Mergentheim, 1925. augusztus 25.), osztrák katonatiszt, császári és királyi tábornagy, (k.u.k. Feldmarschall), 1906–1911, majd 1912–17 között az Osztrák–Magyar Monarchia haderejének vezérkari főnöke. 1878-tól báró (Freiherr). 1917. március 1-jén a császár leváltotta őt a vezérkari főnöki tisztségről, bár kitüntette a Katonai Mária Terézia-rend Nagykeresztjével. Utódja Arz Artúr báró, gyalogsági tábornok lett, aki 1916-ban az I. hadsereg parancsnokaként Erdély sikeres védelmét irányította a betörő románokkal szemben. Conrad tábornagy átvette a délnyugati front parancsnokságát, és az olaszok ellen harcoló tiroli hadseregcsoportot (Heeresgruppe) irányította 1918 nyaráig. 1918-ban grófi rangra emelték, és a császári testőrség parancsnokává nevezték ki. De ez már katonai karrierjének végét jelentette. 1918 júliusában lemondott tisztségéről.

¹⁰⁴ http://epa.oszk.hu/01500/01596/00017/pdf/1vh_kepes_kronikaja_1915_17.pdf

Ugyanekkor Pintér főhadnagy Zimnavoda-nál egy odaérkező páncélvonattal karöltve tűzzel rajtaütött egy lovasoszlopon, mely a műúton Jasló felé nyomult előre, érzékeny veszteséget okozott neki és szétugrasztotta. Később a páncélvonattal együtt visszavonult, de a Jasió-i vasúti hídnál lesállításba ment és az abból gyanútlanul előnyomuló orosz lovasságnak ismét súlyos veszteséget okozott.

A késő délutáni órákban az orosz lovasság zöme bevonult Jasló-ba és járőrei a várostól délre és északra is elérték a Wisloka-t. [1914. szeptember 26.]”¹⁰⁵

A vasutasok nem csak a páncélvonatokon vették ki részüket a harcokból, hanem szükség esetén, fegyvertelen vonatokon is elindultak feladatokra, ha a helyzet úgy kívánta, vagy erre kaptak utasítást.

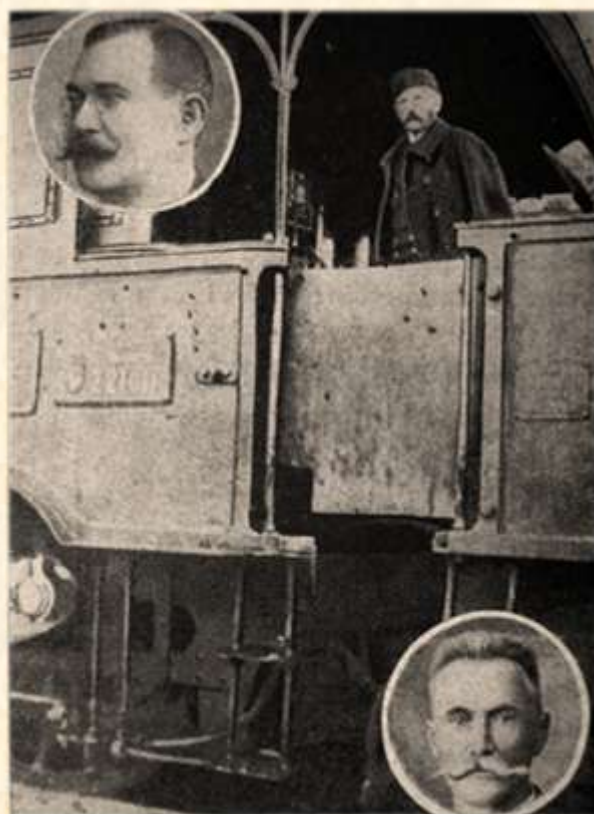
„ ... Hirschler Béla a huszti osztálymérnökség vezetője volt, s amikor csapataink kiverték az oroszokat Máramarosszigetről, Huszton állították össze az első vonatot, mely visszavitte a hivatalnokokat és a főispánt a vármegye székhelyére. Máramarosszigetre be is értek rendben, de a vonaton lévő kapitány ekkor parancsot adott, hogy a mozdony a szerelvénnel együtt tovább kell mennie mindaddig, ameddig csak lehet. Délután két órákor összeállították a vonatot, amelyen a következők foglaltak helyet: a kapitány, két csendőr, egy pályafőlvigyzó, Vaday mozdonyvezető, a fűtő és Hirschler Béla főmérnök.

A máramarosszigeti mozdony, amelyet Nagybocksó alatt támadtak meg az oroszok.

A találatok jól látszanak a mozdony lemezein. A mozdony 221.011.¹⁰⁶ a felső fényképen

Hirschler Béla főmérnök, az alsón Vaday mozdonyvezető.

1914. október Nagybocksó



A vonat kigördült a szigeti állomásról és 5-6 kilométerig baj nélkül ment előre. Ekkor azonban, közvetlenül a pályatest mellett, vagy 30 kozák bukkant fel s abban a pillanatban,

¹⁰⁵ Radák Lajos (szerk.): A m. kir. debreceni 2. honvéd huszárezred története 1869-1918 (Budapest, 1939)

¹⁰⁶ A MÁV 1890-ben megvásárolta a Magyar Északkeleti Vasutat (MÉKV), így a nyolc itt szolgáló 221. sorozatú mozdony MÉKV 1”-8” pályaszámokkal MÁV 743-750 pályaszámú lett. 1891-től Id osztály 345-352, 1911-től 221.001-032 –re változott pályaszámuk. A mozdony Westinghouse rendszerű fékberendezéssel bírt.

amikor a mozdonyról észrevették őket, már el is sütötték a puskájukat. Hirschler főmérnököt, aki a mozdonyból kihajolva kémlelte a pályát, 17 golyó járta át és azonnal meghalt; halálos sebet kapott Vaday mozdonyvezető is, aki a főmérnök mellé roskadt a gépre.

A kapitány, a két csendőr és a fűtő nem vehették fel a harcot a harminc kozákkal, futással igyekeztek tehát menekülni. Leugrottak a mozdony másik oldalán, de az oroszok utánuk lőttek; az egyik csendőr meghalt, a másik és a fűtő megsebesült. Egyedül a kapitány menekült meg ép bőrrel.

Teltek az órák, de a vonat csak nem jött. Késő este már sejteni kezdték, hogy baj történt vele; elindítottak hát a keresésére egy másik vonatot.

Ez találta meg éjfél tájban a halottakat és sebesülteket és vitte be őket Szigetre... ”¹⁰⁷

A tények egy kicsit mást is elárulnak, mint a könyvből idézettek!

1914. október 7-én Kleindin százados, – mert ő volt az előző leírás „kapitánya” – egy mozdonnyal és egy vasúti kocsin, a vasúti mérnökkel és két csendőrrel Nagybecskó felé utazott szemrevételezésre, felderítésre. Veresmart községnél kozák csapat közvetlen közelből gyorstűzzel fogadta őket. Az első lövések egyike átlőtte a légfékvezetőket, miáltal a mozdony befékezve visszafutni már nem tudott. A vasúti mérnök és a mozdonyvezető a mozdonyon halálos sebet kapott. Kleindin századosnak sikerült több emberével a közeli erdőbe menekülni, éjjel azonban visszatértek s egy segítő mozdonnyal haza vitték a sérült vonatot.

Ezután már csak néhány pontosítás: a mozdonyvezető neve helyesen Vadnay Lajos és főmozdonyvezető volt. A sebesült mozdonyfűtő Bekecs György királyházi illetőségű MÁV alkalmazott volt, aki a „golyózáporban” az „ellenség előtt tanúsított bátorságáért” a II. osztályú vitézségi érmet kapta meg, sebesülése után. E forrás a főmérnök, a főmozdonyvezető mellett, mindkét csendőr haláláról számolt be.¹⁰⁸

Egy későbbi újságcikkben találtuk meg azt a hírt, hogy a harc közben elhunyt főmérnök özvegyét a biztosító, milyen szöveggel fosztotta meg az életbiztosítási kötvény kifizetésétől:

„A háború és a biztosítás.

Ezzel a címmel lapunk tegnapelőtti számában hírt adtunk arról a keresetről, melyet Hirschler Béla államvasuti főmérnök özvegye indított a Nemzeti balesetbiztosító társaság ellen. E közleményünkre a nevezett társaság nyilatkozatot küldött hozzánk, melyben kijelenti, hogy Hirschler főmérnök az intézetnél úgynevezett élethossziglani utazási baleset-kötvény alapján volt biztosítva, mely baleset a biztosítottat, mint valamely szentélyforgalomra szolgáló vonat utasát, vasúti szerencsétlenség következtében éri. Már pedig Hirschler egy katonai

¹⁰⁷ Tolnai: A világháború története III. kötet

¹⁰⁸ Magyar hősök 1914 – 1916. Magyar ezredek beszámolója kiváló hőseikről
http://mek.oszk.hu/13200/13252/pdf/13252_3.pdf

*páncélvonaton teljesített szolgálat közben lelte halálát és így az általános biztosítási felletelek szerintl özvegyét kártérítés nem illeti meg.*¹⁰⁹



„...Az újkori háború egyik csodája az ilyen mozgó erőd: a páncélosvonat. Mozdulataiban gyors, a tüzelésnek még sincs teljesen szabadon kiszolgáltatva, a támadásra épp úgy, mint a védelemre rengeteg lehetőséget nyújt. Hogy néhány vaspáncéllal ellátott vasúti kocsik vakmerő vezetéssel mire képes, azt

egyik páncélosvonatunk hadi útjai mutatják. Októbertől november közepéig járt ez a páncélosvonat a galíciai Szan-folyó vidékén és nem volt nap ezekben a mozgalmas hetekben, mikor nem hozott hasznot a mi csapatainknak és veszélyt az oroszok csapataira. Majd munkásokat és anyagot vitt a Szan partjának erősítési munkálataihoz; majd sebesülteket szállított vissza a hadtápláló-állomásokra, vagy élelemmel látta el a hiányt szenvedő hadosztályokat.



Amidőn Nadbrzezie községet 1914. november 3-án kiürítették, őrt állt, sötét, megvasalt tagjai bátyák gyanánt fenyegették az ellenséget, réseiből géppuskák szórtak tüzet. Mozdulatlanul állt mindaddig, míg az utolsó ember és az utolsó kocsi el nem mentek. De az oroszok tévedtek, ha azt hitték, hogy a páncélvonat is követni fogja a többi. Bátor vezetőjének parancsára, nem törődve a felszakított sínek veszedelmével, hirtelen előrerobogott. A vasút mentén orosz lovas csapat tartott pihenőt, nincs idejük rendezkedni: a felriadt lovasokat puskák és gépfegyverek tüze pusztítja. Javarészüket holtan maradt a földön, a többi fejvesztve menekült szerte-széjjel. Mire az orosz tüzérség a páncélosvonat ellen felkészült, már késő volt; lassan, lövést lövéssel viszonzva jött vissza a síneken a szerencsésen sikerült meglepetés után a mozgó erőd.

Az oroszok azonban halált esküdtek a veszedelmes fekete szörnyeteg ellen. Már a következő éjszakán, november 5-én, midőn a páncélosvonat a sínek és a vasúti állomás őrzésére Sotownál őrt állt, rajta akartak ütni. Két század lovasság tört ki az átláthatatlan erdős terepen, a sötétben leszálltak a lóról és indián módra kúsztak közelünkbe, hogy a síneket felrobbantsák. A páncélosvonat népe éber figyelemmel várt rájuk. A kozákok csak annyit láthattak, hogy a kazánban pihen a tűz és a védők csendes nyugalomban nyugodnak. Az

¹⁰⁹ Budapesti Hírlap, 1915. március-április (35. évfolyam, 60–119. szám) 1915-03-21 / 80. szám (Úgy tűnik, hogy a biztosítók mindig azonos elvek alapján működnek, akkor is, most is...)

acélvárban azonban mindenki a helyén volt. A figyelőréseken jól láttak mindent, csak azt akarták, hogy az oroszok egészen közelükbe menjenek. Már csak álig száz méter távolságra vannak, midőn az alvó szörnyeteg hirtelen száz torokból kezd tüzet okádni; tucatszámra hullnak el az előretekuszó oroszok a géppuskák golyózaporában: a fényvetőgépek élesen világítják meg a harcteret. Alighogy a lovasszázadot megsemmisítette, a páncélosvonat hirtelen teljes gőzzel előrerobog és visszaveri a támadásra készülő orosz gyalogságot. Futva menekül az ellenség az erdőbe, negyven embert, akik szabad terepen mutatkoztak, a gépfegyverek elsepernek; aztán kioltott lámpással a páncélosvonat visszamegy.

Az éjszakai munkát másnap megismétlik. Délelőtt a vonat hirtelen keresztülszáguld az ellenséges osztagokon egészen Tarnobrzeg-ig; egy ellenséges lovasszázad 100 méter távolságban lovagol mellette, ezt géppuskával összelövöldözi és az előretörő ellenség elővédjét visszaveri. Most a távolból a tüzérség veszett ágyúzást kezdett a gyilkos ellenfélre, de csak kevés srappel talál és ezek is eredménytelenül pattannak le a vaspáncélokról.

A páncélosvonat sértetlenül tért vissza és a következő napokon több helység kiürítését fedezte. Tüzelésének védelme alatt robbantották fel árkászaíknak mögöttes síneket, hogy az oroszok utánunk való nyomulását megakasszák. Csak lépésről-lépésre vonult vissza a robogva is tüzelő acélvár, amely jelenlétével az ellenséget jó ideig távoltartotta és egyúttal, mint felderítő, fontos jelentéseket hozott az előnyomuló ellenségről. A magyar-osztrák és német hadseregnek több páncélosvonata van: mindegyik nagy szolgálatokat tett a harctéren küzdő csapatainknak...¹¹⁰

„... 1914. XI. 6. Súlyos utóvédharcok közepette vissza a magyar határra.

...November 8-án, 1 órakor Korostowba érkezett az üteg, ahol 7 óráig pihent. Akkor folytatta menetét a főerő után. 13 órakor déli pihenőt tartott Oraván, majd este beérkezett Tucholkára, ahol elszállásolt. Itt egyesült ismét az osztállyal.

Az orosz csak lassan követett minket. Előnyomulását hathatósan késleltették utóvédeink és rögtönzött páncélvonatunk, melynek tüzérsége az osztály 3. ütegének egy lövege volt az öreg Jacoby¹¹¹ népfölkelő főhadnagy parancsnoksága alatt.¹¹²

Hofmann tábornok, az ütegnek kimagasló teljesítményei elismerésül, itt pihenőt helyezett kilátásba. Ráfért ez emberre, lóra, anyagra egyaránt. Az ember és az anyag hamarosan rendbejött és hála a jó hegyi szénának lovaink is kezdtek ismét rendbejönni. Utóbbihoz persze több időre lett volna szükségünk...¹¹³

¹¹⁰ Vasárnapi könyv 1915. Második félév, 3. füzet

¹¹¹ Jakobi Olivér szds, aki 1914. novemberben fhdgy. és 1918-ban az 1. táb.á.e. tisztje volt

¹¹² A Kossowicz féle rögtönzött páncélvonatnak eredetileg voltak lövegei. Ez tehát a Schober-, vagy a Kleindin - féle rögtönzött vonat lehetett.

¹¹³ Solth Imre: Egy tüzértiszt naplója az 1914-18. évi világháborúból (Budapest, 1942) I. rész Mint alantostisz a Kárpátokban és Galíciában 1914

„A Stryj völgyében egy ellenséges csoportot páncélvonatunk tüze és meglepetésszerű fellépett lovasságunk nagy veszteségekkel járó menekülésre kényszerítette.”¹¹⁴

„...Maguk a hadműveletek Galíciában azonban kikényszerítették leleményes alkalmazását a páncélozott vonatoknak 1914 szeptemberétől fogva. Szurmay Sándor altábornagy, az ungvölgyi hadseregcs csoport parancsnoka - például - 1914. nov. 26-án Malomrétről Fenyvesvölgyig, páncélvonaton tört előre a cári orosz csapatok hátába, mely meglepetésszerű hadmozdulatával újra lendületbe hozta a saját csapatainkat...”¹¹⁵

„LEGUJABB Az északkeleti hadszínterről.

Budapest, nov. 11. este 11 óra.

Hivatalos jelentés:

Az északkeleti hadszíntéren a hadműveletek tervszerűen, az ellenség által meg nem zavarva bonyolódnak le.

Az oroszok Közép-Galiciának részünkről önként kiűrt területén az alsó Wyslokon átkelve (Rzeszovon át és Lisko környékén) előrenyomultak.

Przemysl ismét körül van zárva.

A Stryj völgyében egy ellenséges csoport egy páncélvonat tüze és a meglepetésszerűen fellépő lovasság elől nagy veszteséggel menekülni volt kénytelen.

Höfer¹¹⁶ vezérőrnagy, a vezérkari főnök helyettese.

(A miniszterelnökség sajtóosztálya.)

„Lovasroham Synowuczko-Wyzne mellett.

Az 1914. november 11-i „Höfer” ezt jelentette:

„A Stryj völgyében egy ellenséges csoport páncélvonataink és meglepően fellépő lovasságunk elől nagy veszteségekkel elmenekült.”

Ez az esemény a következőképp történt:

A Hoffmann- (Péter) hadtest, sikeres stryji előretörése után, az általános helyzet miatt kénytelen volt túlnyomó orosz erők elől Swiatoslawig visszavonulni. Visszavonulását a Farkas-féle lovaskülönítmény és két páncélvonat fedezte. Ezek a Stryj hídjait elrombolván, még napokig tartották magukat Skole és Synowuczko-Wyzne között. Előretöréseikkel,

¹¹⁴ 1914. november 11-i Höfer-jelentés → A Sajtóhadiszállás jelentéseit nevezték így, aláírója Höfer vezérőrnagy volt.. A Kossowicz féle vonatról szól. Ez a vonat az 1914. októberi előrenyomulásban eredményesen támogatta a harcokat. Az oroszok sokszor próbálták meg elfogni a vonatot, de ez nem sikerült. A vonatot két részben vetették be és a hátsó vonat fedezte az elsőt.

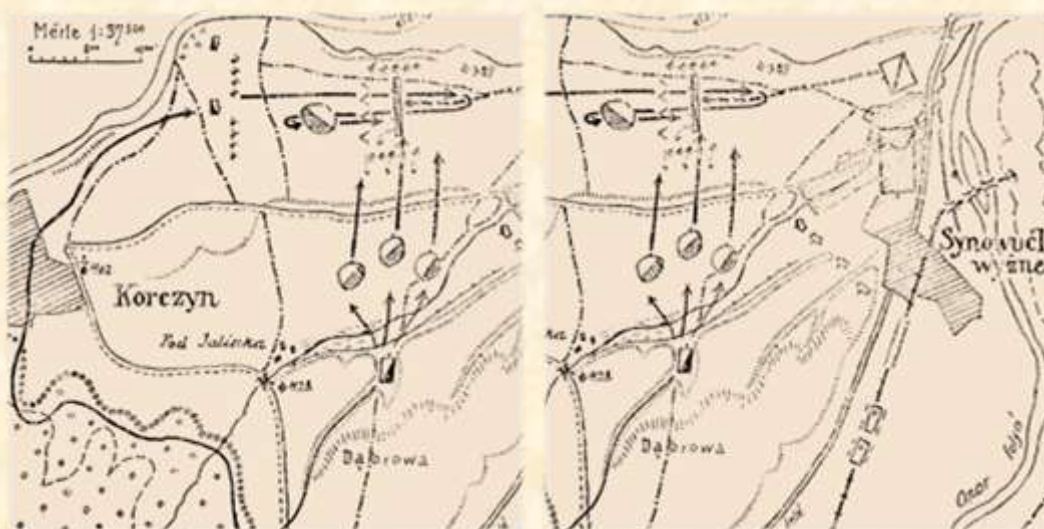
¹¹⁵ A magyar vasút krónikája a XX. században. Szerk.: Mezei István. Bp., 2005. 56.

¹¹⁶ Höfer vezérőrnagy a vezérkari főnök helyettese volt és a napi jelentések aláírója. A Sajtóiroda is az ő nevével adta ki a publikus információkat, ezek a „Höfer-jelentések”.

nyugtalanításaiikkal folyton zavarták a hidakat javító muszkákat, akiknek munkája csak nagyon lassan haladt előre. November 10-ig mindössze két zászlóalj tudott egyenkint átkelni. Ez a két zászlóalj Synowuczko-Wyznet megszállotta és előtő rései vei közvetlen a helység szegélye alatt húzódó, még a megelőző harcok óta fennálló lövészárkokig jutott.

A gyalogságon kívül, valamely gázlón SynowuczkoWyzne és Korczyn között, 4 sotnya kozák is átkelt lassan, egyenkint előre gyülekezve és a gyalogság védelme alatt az előbbi község északi szegélyén táborot ütött.

Farkas százados, november 10-én elhatározta, hogy a kozákokat megtámadja és ehhez a következő tervet gondolta ki:



Egy század az erdők védelme alatt Korczynba menetel és onnan a kozákok felé előnyomul; igyekszik őket táborukból kicsalni és Korczyn irányába vonni. Ezalatt a többi három század a Dabrowán végighúzódo vízmosásban eltolódik annak északi kijáratához és ott bevárja a történendőket. A páncélvonatot utasította, hogy szokás szerint előre-hátra mozogjanak, nyugtalanítsák az ellenséget; ha előretörését észreveszik, azt lehetőség szerint támogassák....

A Korczynból az út és a Stryj között előnyomuló század két szakaszát laza vonalban maga elé tolta, ezt a vonalat a másik két szakasz megosztva zárkóztottan követte. A század már jól előrehaladt, amidőn a kozákok megpillantották és Táborukat felriasztották. Gyorsan harcalakzatba alakulva, meg is indultak ellene. Elöl egy század lávát alkotott, még pedig szakaszpiramisokkal. Ezt két század követte fejlődött vonalban. Mindkét oldalukat füzéralakzatban mozgó szakaszokkal biztosították.

Mielőtt a kozákok ellenfelüket elérték volna, ez ügyesen megfordult és Korczyn felé elvágatott. Erre a kozákok üldözőbe vették. Amint az üldöző lovascsoport a vízmosás torkolatánál lesben álló három századdal egy magasságba ért, ezek előretörnek és századonként egy-egy gomolyagot alkotva, villámgyorsan az ellenség oldalába iramodnak.

A kozákok, első meglepetésükből felocsúdva, megkísérlik ugyan, hogy az új ellenség felé forduljanak, de laza vonalaik a rövid távolság és a kanyarodó mozdulat miatt nem tudnak kellő lendületet nyerni. A huszárok viszont az 1500 lépésnyi vágta alatt kifejleszthetik

lökőerejüket és sűrű gomolyagaikkal szétzúzzák ellenfelük megbomlott és meglepett sorait. Elkecseregett kékítésa keletkezik, mely az időközben ismét előnyomuló és gomolyagba tömörült korczvni század lökésével, folyton kavargva, Synowuczko felé vesz irányt. Eleinte egyes kozákok, majd kisebb osztagok kiválnak a kékítésa forgatagából, végre az egész ellenséges lovasság a falu felé menekül. A huszárok mindenütt nyomukban, hajszolják, aprítják őket.

Az orosz gyalogság, látva a kozákok vad menekülését, szintén elhagyja a helyét és a falu házai közé menekül. Ekkor a két páncélvonat is előregördül és géppuskáival halált hozva, növeli a fejtelenséget. Gyalogság, lovasság összekeveredve fut a félig kész híd felé, melyről egymást letaszítva, még sokan lelik halálukat a Stryj hullámaiban.

Délelőtt 11 órakor a faluban nincs ellenség többé.

Farkas százados ezután összegyűjti századait és visszatér a vízmosság torkolatához, majd a Dabrowa északig szegélyén előőrsöket állít fel és a jól végzett munka után elindul Demnia dl.-nál levő táborába...¹¹⁷

„A szatmári „gárdazászlóalj“.

— A Szamos eredeti tudósítása. — Szatmár, nov. 23.

...Postát alig kapunk. A kis páncélvonat szaladgál előre hátra mindössze, de annyi tény fényesen működik. Úgy hiszem, pár nap múlva innen más helyre rendelnek bennünket, csak is fontos szerepre, aminek csak örvendek, mert mennél fontosabb a szerep, annál jobb az ellátás...¹¹⁸



Szamos, 1914. november¹¹⁹

1914. november 26.

¹¹⁷ Hadtörténelmi Közlemények 1924. évfolyam (25. kötet. Budapest, 1924) Schwarczer Jenő: Magyar huszárok a világháborúban (2. és 3. közlemény) 90. p.

¹¹⁸ Szamos, 1914. november (46. évfolyam, 264-293. szám)

¹¹⁹ 46. évfolyam, 264-293. szám

„...November 26.-án reggel a hadseregcsoport parancsnoksága, élén Szurmay Sándor¹²⁰ altábornaggal, kiment a legkritikusabb helyre, az Attems-csoporthoz, amely ugyan ismét elfoglalta Takcsányt, de támadása a műúttól délre tért nem nyert és Krautwald támogatását is hiába várta.



Szurmay Sándor tábornok

Az ellenállás a Lehmann-csoporttal szemben mutatkozott a leggyengébbnek s így a csoport rövidesen elfoglalta Cirokaófalut és Nagypolányt.¹²¹

A 76. dandárral szemben már sokkal erősebb ellenség mutatkozott, úgyhogy tért nyerni nem tudott és kénytelen volt visszamenni malomréti állásába.

A délután folyamán Szurmay Sándor itt látogatta meg a dandárt. Látogatása után páncélvonatra ült és nem törődve az ellenséges lövedékekkel, berobogott az ellenséges vonal mögé egészen Fenyvesvölgyig...¹²²

„...Szurmay altábornagy este kiadta a november 30.-ára vonatkozó rendelkezéseket. Ezek szerint a 70. dandárnak tartani kell sóslaki állását, a Lehmann csoport, melynek alárendeltetik a Sárkány-dandár is, Zellő irányában megy előre, az Attems-csoport pedig Méhesfalva—Vendégin át folytatja előnyomulását.

Ezeket az intézkedéseket, valamint a későbbieket is Szurmay altábornagy már ágyban fekvé adta ki. Ugyanis erősen meghűlt a jéghideg páncélvonaton és magas lázzal ágyba kellett feküdnie, melyből csak december 7.-én kelhetett fel...¹²³

„... Az ellenség 27-én nem mozdult Fenyvesvölgyről, de ott alaposan befészkelődött, s a hírszerző osztagokat sorjában lekergette. Egy páncélvonatnak s rajta a II. zászlóalj géppuskás-osztagának mégis sikerült Fenyvesvölgyig eljutnia, sőt foglyokat ejtenie...¹²⁴

¹²⁰ Szurmay Sándor (1860–1945) Tábornok, honvédelmi miniszter. A Ludovika Akadémia elvégzése után csapattisztként szolgált, 1905-től ezredparancsnok. 1911-től tábornok, a honvédelmi minisztériumban államtitkár. 1914-től hadtestparancsnok, 1915-től hadseregcsoport-parancsnok a Kárpátokban. 1917-től honvédelmi miniszter, e minőségében szolgál Tisza István, Esterházy Mór és Wekerle Sándor kormányában is egészen 1918. október 31-ig. A polgári forradalom során internálták. 1919 februárjától összekötő tiszt a francia katonai bizottságnál, 1921-ben visszavonul az aktív szolgálattól. Több fontos hadászati mű mellett értekezéseket írt a hüllőkről és az okkultizmusról is.

¹²¹ Takcsány, (1899-ig Sztakcsin, szlovákul: Stakčín) község Szlovákiában, az Eperjesi kerület Szinnai járásában. 2011-ben 2477 lakosából 1677 szlovák, 480 ruszin, 192 roma és 58 ukrán volt. Szinnától 5 km-re-északra fekszik. 1980-ban a Sztarinai-víztározó felduzzasztásakor az ivóvízbázis védelme miatt 7 község (Zellő, Újszomolnok, Szedreske, Dara, Nagypolány, Oroszruszka, Cirokaófalú) teljes lakosságát (összesen mintegy 3500 embert) kitelepítették és területüket Takcsányhoz csatolták. A község területe ezzel több, mint négyeszeresére nőtt. Cirokaófalú területe víz alá került, a többi községet a földdel tették egyenlővé.

¹²² Fenyvesvölgy (ukránul Ставне [Sztavne]) falu Ukrajnában, Kárpátalján, a Nagybereznai járásban. A Keleti-Beszék keleti részén, Nagybereznától északra, Csontos és Hajasd közt fekvő település. A települést érinti a Csap–Ungvár–Szambir–Lviv-vasút.

¹²³ Losonczy Szakáll Kálmán ny. vkt. ezredes, a Szurmay hadseregcsoport volt vezérkari főnöke: Uzsok hősei. Az orosz kézre került magyar területek felszabadítása ezerkilencszáztizennégy november és december havában.

¹²⁴ Deseő Lajos: Erdélyi ezredek a világháborúban (Budapest, 1941) I. rész

„Egy kis községi vasútállomáson vagyok. Most érkeztek vissza a vasutasok és már hivatalaikban vannak. Mi künn állunk az állomás előtt. Várunk vonatot, hogy visszavigyen, s közben hallgatjuk a messzi dörgést, ágyúink szavát. Nagyon figyelmesen kell hallgatódznunk, oly meszsire vannak már. Reggel még az ablakok is rezegtek, most már alig hallani.

Messziről észak felől zöld fény közeledik, a vasutasok adják a magyarázatot: páncélvonat. Hamarosan ránk veti a fényéi. Az állomáson megáll. Áhítattal nézzük a páncélkolosszust. Szeretnénk megsimogatni, megcirógatni. Olyan nagynak, hatalmasnak, erősnek érezzük, hogy szeretnénk elindítani arra északnak, hogy hengerelje le megállás nélkül az emberkolosszust, a muszkát. Hallom, hogy nagyon szépen dolgoztak páncélvonataink. Ez is a tüzből fordult már vissza, de csak keresgélve, tapogatva találjuk meg a golyók és srappellek nyomát. Alig hogy meglátszik rajta.

Egy kis páncélajtó kicsapódik, egy füstös ember mászik ki belőle. Jelentést tesz, hogy a pálya szabad X-ig. Aztán ismét elfoglalja helyét a vonatban. A páncélvonat megindul lassan, méltóságosan. Olyan nagyszerű volt a megjelenése, hogy a mikor otthagyt bennünket, csak akkor jött szó az ajkunkra: Éljen!...¹²⁵

„... Előőrsi szolgálat a páncélvonaton.

Szabadkáról jelentik: Egy zentai banktisztviselő, aki mint hadapród-őrmester harcolt az északi harctéren, sebesülten érkezett Szabadkára. Megsebesülésének érdekes történetét a következőkben mondotta el:

Egy páncélvonathoz voltam beosztva húsz katonával és azt a parancsot kaptam, hogy kémleljem ki, van-e még ellenség a határon. Abban az esetben ugyanis, ha a harcvonalba vasúti pályatest is esik, a páncélvonat teljesíti az előőrs szolgálatot, hogy megállapítsa, szabad-e és meddig járható a pályatest. De igen gyakran harcol és parancsot is visz a páncélvonat, amely teljesen fedve van acélburkolattal. E burkolaton kiváló technikával elkészített megfigyelő lyukak és lövőrések vannak.

Ilyen vonattal kellett egyik parancsnokságtól a másikig terjedő utat megtennem. Beszálló a négy lokomotivvezető, a húsz katona és én. Negyedóra múlva löni kezdték vonatunkat. Röptültek a golyók és a srappellek. de az acélpáncélnak nem ártottak. Katonáim szorgalmasan lövöldöztek vissza az oroszokra, én pedig följegyeztem tapasztalataimat és rajzoltam a messzelátóval megállapított állásokat. Egyszerre csak a pályatest figyelése közben észrevettem, hogy előttünk a sínen farakások vannak. Az oroszok hirtelenében elzárták a pályát. A vonatot rögtön megállítottam és kiadtam a parancsot, hogy mindenki ugráljon le a vonatról és fejlődjenek föl a páncélfedezék mögött.

A katonák azonnal megkezdték a tüzelést, az oroszok a közeli kirakások mögül lőttek. Amikor én és egyik altiszt megsebesültünk, rohamot vezényeltem, mert átláttam, hogy az oroszok erősítést várnak. Erre a legények nekimentek a fatorlasznak, kikergették onnan az

¹²⁵ Budapesti Hírlap, 1914. december (34. évfolyam, 303-332. szám) 1914-12-01 / 303. szám

*ellenséget, amely megfutamodott. Erre aztán gyorsan megtisztítottuk a pályát és a parancs sikeres teljesítésével tértünk vissza vonatunkkal...*¹²⁶

„... A vitéz erdélyi hadosztály parancsnokságát csak december elején vettem át azon pillanatban, amidőn a csapatok az uzsoki hágó birtokáért erős ellenséggel szemben támadásban álltak. Kemény hidegben, méteres hóban a kárpáti rengetegben nem sok harcost láthattam. Délután 3 és 4 óra között értem el a harctér, 4 és 5 óra közt a helyzetrel tisztában voltam s elrendeltem a harc félbeszakítását, étkezést, pihenést, az ellenséggel szoros érintkezés tartást. A csapat ezt a nem romélt kíméletet kitörő éljennel fogadta (az oroszok ezt friss erők beérkezésének vették) és csodálatraméltó ügyességgel oldotta meg. Másnap korán friss kedvvel indult meg a támadás és a délután első órájában az ellenség az egész vonalon menekült. A hadosztály főerejét a völgyben gyülekeztettem, az üldözésre a tartalék 4 zászlóalját és 1 üteget rendeltem ki; magam pedig a hadtestparancsnokság parancsára annak főhadiszállását kerestem fel, hogy ott a parancsot vegyem szűkebb törzsemmel azonnal autón Kassára sietni s a hadseregpáncsnoknál jelentkezni, míg a hadosztály vasúton elszállítatik Orlóra, hogy Limanowánál közbelépjen. Így történt, hogy csapataim nem is láttak. A hadseregpáncsnokság parancsait véve autón és páncélvonaton siettem előre a kirakodás előkészítésére, amit sikerült is úgy kivinni, hogy a csapatok egy menettel átkelhetek a Kárpátok főgerincén. Megbízatásom kettős volt: először a saját hadsereg nyugati szárnyával szemben álló ellenséget Tapoly Tarnó táján meglepőleg oldalba támadni, azután, ha ez sikerült s az ellenség visszavonult, nyugatra fordulva a tylici hágón át Neu-Sandecre előre törni és a Limanowánál erősen veszélyeztetett IV. hadseregünk keleti oldalát mentesíteni ekkép a döntést biztosítani.

*Az első támadáshoz járható menetvonal nem állt rendelkezésemre, ezért úgy határoztam, hogy csak egy zászlóaljat és egy üteget viszek magammal az első beérkező szállítmányból, míg a hadosztályt a kirakodás után a Dunajec völgyében tolom át és a gyülekezést úgy rendezem, hogy feladatom első részének megoldása után a tylici hágón egyesüljön az egész erő. December 6-ikán [1914.] indultam autón Kassáról Orlóra. Kemény téli hideg, félméteres hó. Eperjesről páncélvonatot rendeltem előre s ezzel személyesen indultam 7-ikén reggel a kirakodó-állomás helyének szemrevételeire előre. Egy szerelvény az állomásberendezéssel és a csapatszükségletekkel indulásra készen állt az utolsó berendezett állomáson. A kirakodóhelyet az első felrobbantott híd előtti kis megállóhelynél állapítottam meg. Varázslatos gyorsasággal épült fel a hadi kirakodó. Mintha tündérkezek dolgoztak volna, úgy termett minden a helyszínére a csapatok fogadására. Nagy tüzek körül hatalmas üstökben készült a meleg étel és ital a hosszú úttól elcsigázott csapatok fogadására...*¹²⁷

¹²⁶ Budapesti Hírlap, 1914. december (34. évfolyam, 303-332. szám) 1914-12-01 / 303. szám

¹²⁷ Magyar Katonai Közlöny, 1921 (9. évfolyam) Adatok a csapatvezetés művészetéhez. Háborús tapasztalatok alapján magyarázva. (Dicsőítő elismerésben részesült pályamű.) Írta: Vitéz báró Nagy Pál gyalogsági tábornok. (1914 novemberében vezérőrnaggyá léptették elő, és kinevezték a 38. honvéd gyaloghadosztály parancsnokává, Johann Karg von Bebenburg báró altábornagy helyére. Egy hónapig sem maradhatott e tisztségében, helyére már december elején Szurmayer Sándor altábornagyot nevezték ki. 1915 januárjában Nagy Pál vezérőrnagyot a 20. honvéd gyaloghadosztály élére nevezték ki, Johann Nikic altábornagy helyére, akit már 1914 decemberében elmozdítottak. E tisztségében 1915 júliusáig működött, ekkor helyére Somorjai Lukachich Géza báró vezérőrnagyot nevezték ki hadosztályparancsnoknak, aki augusztusban foglalta el beosztását. 1915 januárjától a

„A szatmári 12. honvéd gyalogezred a kárpáti harcokban.

1914. december hó közepén indultak el derék honvédeink, mint a 304. honvéd gyalogezred egy zászlóalja a Kárpátokba. Ekkor indult meg részünkről az Ung folyó völgyében Uzsok felé az offenzívánk. Az oroszok Malomrét és Fenyvesvölgy között tartották a völgyet megszállva. Az első napokban főleg ágyuharc fejlődött ki, közben páncélvonatunk, amelyet eddig még nem ismertek, tett felderítő szolgálatot, közben óriási arányú pusztítást vitt véghez az ezt megrohamozó orosz gyalogságban.”¹²⁸

Kleindin százados később már egy „gyári” könnyű-géppuskás páncélvonattal harcolt.

„... 1914. december 5-én érkezett meg Máramarosziget-re a MÁVAG által gyártott I. számú páncélvonat. Parancsnokául Kleindin századost nevezték ki, aki azonnal hozzálátott annak felszereléséhez és gépfegyvereket szerzett kezelő legénységgel együtt. A 28. vasútépítő-századból 1 tisztet és 30 utaszt kapott harci és műszaki személyzetül. Közben helyreállították a felrobbantott vasúti hidakat. December 6-án futott ki első ízben a páncélvonat, mely alkalommal egy torlasz eltakarításánál heves harcba került az oroszokkal. A harc folyamán a parancsnok és 4 ember, — köztük 2 súlyosan — a páncélvonatban megsebesült. Kitűnt, hogy a páncélozás az orosz gyalogsági lövedék ellen nem véd eléggé, mire december 26-án a páncélvonatot erősebb páncélzattal látták el...”¹²⁹



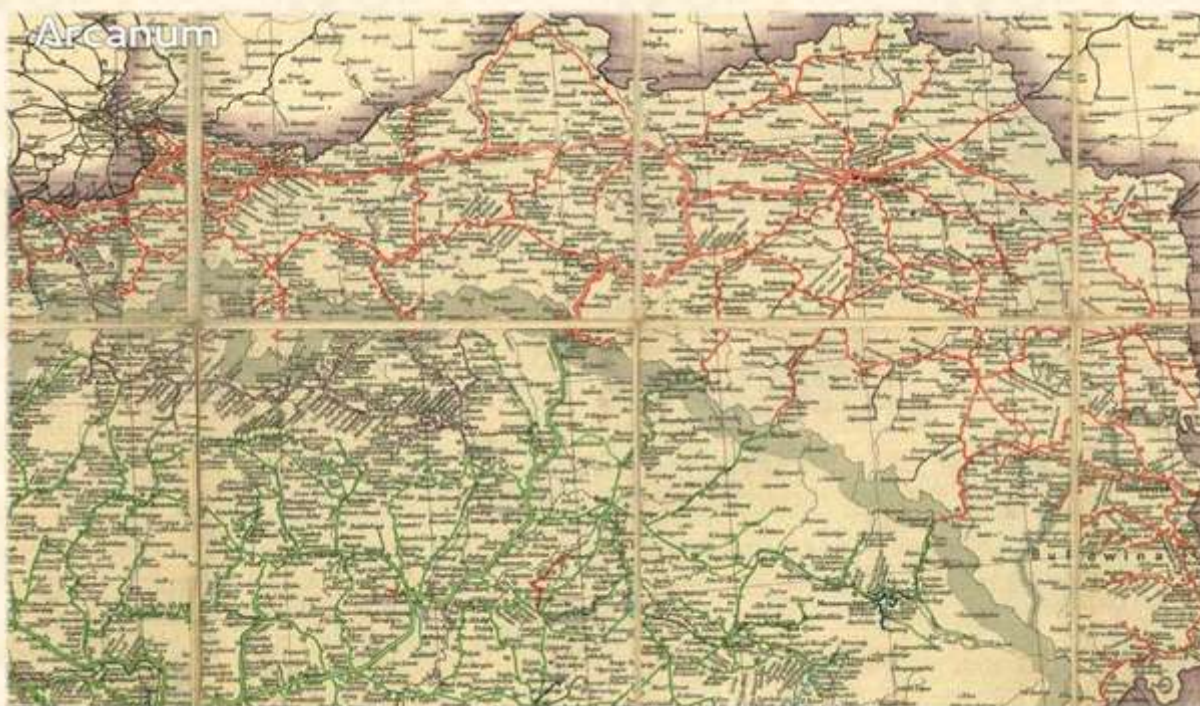
Galícia vasútvonalainak részlete¹³⁰

20. honvéd hadosztály parancsnokaként a galíciai fronton harcolt, Borojević gyalogsági tábornok 3. hadseregének hadrendjében, József Ágost főherceg lovassági tábornok temesvári VII. hadtestével együtt. 1915 májusában részt vett a központi hatalmak dunajeci offenzíváját megelőző kárpáti harcokban, a 39. honvéd gyalogdandárral (Stadler ezredes), a 81. honvéd gyalogdandárral (Perneczky Jenő vezérőrnagy) és a 20. honvéd tábori tüzérdandárral (Pohl Albert ezredes) együtt. Miután a 20. hadosztály parancsnokságát 1915 júliusában átadta Lukachich vezérőrnagynak, Nagy Pál vezérőrnagyot szeptemberben kinevezték a 40. honvéd hadosztály élére. Ezt a hadosztályt irányította négy éven át, súlyos harcokban, egészen a háború végéig, 1918 novemberéig.)

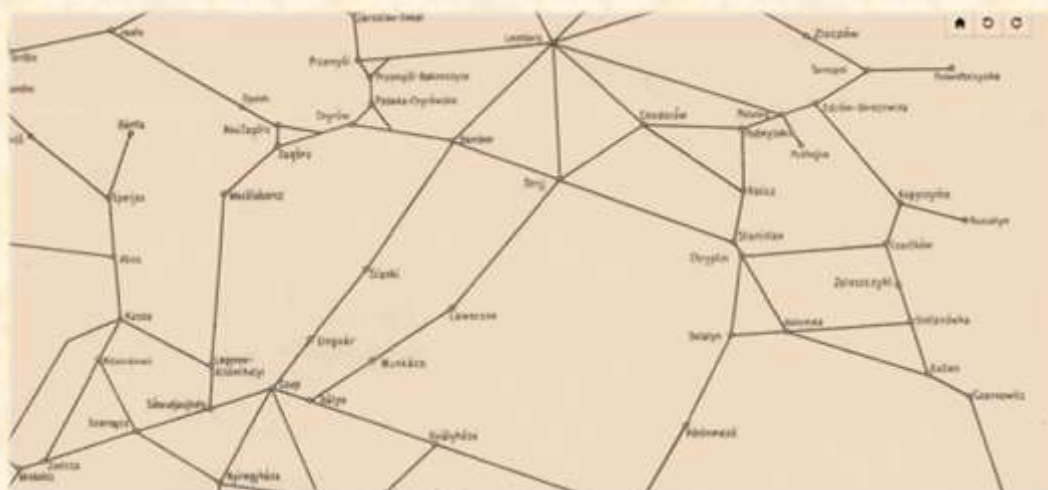
¹²⁸ Északkeleti Ujság, 1915 (7. évfolyam, 1-52. szám) 1915-06-05 / 23. szám

¹²⁹ Heuber Miksa és lovag Scheda Róbert emlékezései alapján.

¹³⁰ <http://maps.hungaricana.hu>



Galícia vasúti hálózata¹³¹

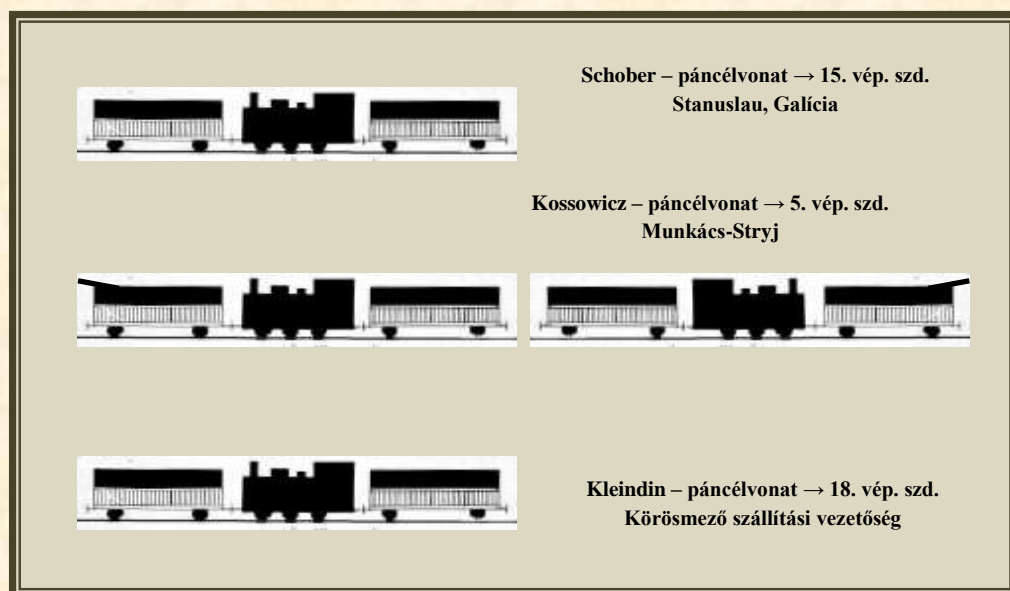


Munkács – Stryj vonal

¹³¹ Arcanum Adatbázis <http://maps.hungaricana.hu>



Kolomea környezete



A kezdetek, 1914 ősz

Ezek a szükség páncélvonatok természetesen a bevetések nyomán sérültek, elhasználódtak, ezért folyamatos javításokra szorultak. Ezeket a munkákat az illetékes vasúti vonalakon levő államvasúti műhelyek végezték el. A javítások során a vonatokat sokszor erősítették és bizonyos fokig át is építették.

A későbbiekben, azaz már a tervezett és tipizált páncélvonatok alkalmazásának idejében, is szolgálatban maradtak a „szükség” páncélvonatok. Ezek azonban már lényeges átalakuláson, megerősítéseken mentek keresztül.

A képen látható vonatok már a térségi vasúti szakműhelyeink „keze munkáját” és szakértelmét is magán viselik!



**Harc téren épített páncélvonat, 5. vép. század,
Kossowitz százados, 1914, Stryj.
Később ez a X. számú páncélvonat, itt már erősítve, átépítve¹³²**

Korabeli élménybeszámolók alapján koránt sem volt felemelő érzés e szerelvényeken szolgálni. A biztonságosnak koránt sem nevezhető szerelvények ugyanis folyamatos veszélynek voltak kitéve, hiszen hangja és füstje miatt már messziről tudhatta az ellenfél, hogy közeleg és a kötött pálya sem könnyítette meg a dolgát, hiszen akárhol aláaknázhatták a vasúti pályát (ami számtalanszor meg is történt). Ezen kívül a hely is szűkös volt és csata közben olyan hangosak voltak a fegyverek egy ilyen kis térben, hogy semmi mást nem hallottak, még a repülő motorjának hangját sem. Ezért az itt szolgáló parancsnokok fényjelekkel, vagy nagyon hangos csengőjelekkel tudtak kommunikálni az egység tagjaival.

A kezdetekben a vasúti ezredek katonái adták a páncélvonatok személyzetét. Ezek után is így maradt egy ideig, de a géppuskák és főleg a lövegek kezeléséhez szakképzett katonákat vezényeltek, általában tüzemester tiszthelyettes irányította a kezelőket. Erősebb löveges vonatok esetén hadapródok, vagy akár tisztak is. Később a vasúti ezredek katonái már csak a műszaki keretet adták és mind a fegyverkezelőket, mind a gyalogosokat más alakulatoktól vezényelték ide. A vonatokon változatlanul ott voltak a vép. századok katonái, egy - két szakaszvezető parancsnoksága alatt, akik a pálya hibáit javították a vonat előtt és után. A szakszemélyzetre is különösen ügyeltek, a fényszórókat erre kiképzett katona – általában tizedes – kezelte egy műszaki katona (árkász) segítségével. Természetesen ott voltak a vonaton a kiképzett telefonisták és a belső jelzőrendszert kezelő katonák is. A vasúti ezredek 5... 10 katonát adtak a vonatokhoz. A katonákat azokból az alakulatokból vezényelték, majd egészítették ki, amely parancsnokság alatt a vonat szolgált.

A géppuskások erre kiképzett személyek voltak. A vonaton fegyvermester altiszt mindenkor jelen volt, aki a fegyverek állapotáért felelt és szervezte a harcszünetekben azok karbantartását, javítását.

Külön figyeltek arra, hogy a vonatokhoz vasutas személyzetet biztosítsanak. A mozdonyon szakképzett mozdonyvezető és fűtő szolgált, de legtöbbször a területet igen jól ismerő „vonatkísérő”, vasúti alkalmazott is a vonaton, mozdonyon volt. Ő a pálya ismerete alapján segíthette a harcot és a menetet. A vasutas szakképzettségű katonák közül nagyon sokat

¹³² Lovas Gyula (A géppuskás kocsi homlokfelületén felirat: Wkst. Stryj)

lehetőség szerint ide vezényelték. Az Északi Főműhelytől és a MÁV egyéb műszaki részlegeitől bevonultatott katonák közül is sokan ide kerültek, a páncélvonatosokhoz.

A katonai személyzet – vonattól függően – 26... 77 fő volt, 1-2 tiszt parancsnokságával. A gyalogság, vagy a vonatról – lövész kocsikból –, de sokszor a vonaton kívül járőrözve, felderítésen, akár rajtaütéssel is harcoltak.

Pihenőben a páncélvonatok legénysége részére vasúti kocsikat biztosítottak, ebben laktak és éltek. A későbbiekben majd ezt is bemutatjuk. Ez egy komplett ellátó vonat volt, ami a harcok kiinduló „*anyaállomása*ig” ment előre. Biztosította a tiszti és legénységi szállást, az étkezést, az utánpótlási anyagokat, lőszert, egészségügyet, műhely kocsit, de itt volt a számtiszt és minden olyan személyzet, akik a vonat kiszolgálását végezték.

Teljesen egyértelmű, hogy az első három páncélvonattal harcoló – már említett – tisztek és legénységük a „*saját bőrén*” tapasztalta ki a harcászati fogásokat, amelyeket aztán próbáltak tökéletesíteni. Ebben élen jártak és a páncélvonatok hatékony alkalmazásáért nagyon sokat tettek. Erre igen jó példa a Kossowicz féle vonat, amely két önálló részre bontható volt. Így egy bevetésen támadó és fedező egységet alkotott igen gyakran. Az előretörő támadó részt bizonyos távolságból követte a másik vonat és hatásosan fedezte azt, megakadályozta, hogy az ellenséges területen levő vonatrész mögött a vasutat megrongálják. E módon a támadó vonat legénységének óriási „*lelki támaszt*” is nyújtott ez a harcászati megoldás, hiszen nem eshettek egyszerűen fogságba, mert még a vonatjuk sérülése esetén is lett volna mód a menekülésükre a fedező vonat révén. Ezt a harcászati megoldást aztán gyakran alkalmazták.

A tervezett fejlesztéseinkre nagy hatást gyakoroltak az orosz páncélvonatok, amelyek a kezdetekkor a mieink előtt jártak. Erős páncélzattal bírtak és lövegeik is voltak. Egyáltalán az orsz tüzérség a háború során igen erős volt és a lövegek száma sem volt csekély.

A képen látható lövész kocsi a harctéren épült és a belső tere nagyon alacsony volt. Látszik, hogy a katonák rendkívül kényelmetlen helyzetben vannak. Igen nagy erőfeszítést követelt a több órás bevetés ezektől az emberektől, hőségben, hidegben.



Harctéren épült géppuskás – lövész kocsi belseje¹³³

¹³³ Lovas Gyula / digi.landesbibliothek.at



A tiszt főhadnagy. Lehet, hogy ő Schober Frigyes?¹³⁴

Az első szabályos páncélvonat parancsnokságát (I. számú, könnyű - géppuskás) a főparancsnokság szintén Kleindin Imrére bízta, aki – bár a vonat csak hiányos felszereléssel érkezett Mármaroszigetre – rövid időn belül képessé tette azt a működésre, s Mina¹³⁵ altábornagy hadosztályánál tevékenyen részt vett a harcokban. Sajnálatosan kellett azonban

¹³⁴ A képet néhány forrás a „*Hoffmann-harccsoportot támogató*” páncélvonatként is említi. Ez pedig a Schober féle, harctéren készült vonat valamelyik már javított változata volt, de nem a későbbi IX. páncélvonat.

Hofmann Peter Freiherr von (Bécs, 1865. június 10. - Bécs, 1923. május 8.) osztrák nemzetiségű osztrák-magyar katonatiszt, gyalogsági tábornok, hadtestparancsnok az első világháború idején, a Katonai Mária Terézia-rend lovagkeresztjének tulajdonosa. Az első világháború 1914-es kitörése után nem sokkal altábornaggyá nevezik ki. Új egységet kap és azzal a magyar-orsz határra kerül. 1915-ben kapta meg a vegyes, német-osztrák állományú ún. Hofmann hadcsoportot, amellyel az 1915 tavaszán támadó orosz erőkkkel sikeresen vette fel a harcot az Uzsoki-hágó körzetében és később teljesítményéért megkapta a Katonai Mária Terézia-rend lovagkeresztjét. Nem sokkal ezután grófi rangja emelték.

Az uzsoki harcok után részt vett egységével a Gorlicei áttörés kivitelezésében, majd a Bug-offenzíva megállításában. 1916-ban részt vett a Bruszilov-offenzíva idején avédekező harcokban. 1918 februárjának végén kinevezik gyalogsági tábornokká. A háború során mindvégig a Keleti fronton szolgált, a háború legvégén rövid ideig Ukrajnában, a 25. Hadtesttel.

¹³⁵ Mina Alajos altábornagy (1871-1954)

tapasztalnia, hogy az orosz töltények a páncélt átlyukasztották, s a legénységéből többet megsebesítettek. 1915 februárjában csapataink előnyomulásánál a páncélvonatok mindenütt az előrenyomuló oszlop előtt haladtak s a vasúti sínek mentén őrházakba, községházába befészkelte ellenséget kergették maguk előtt.

Mindezen felderítéseket, előrefutásokat a XIII. hadtestparancsnokság utasítására, de mindenütt saját kezdeményezésre végezte. A páncélvonat őrségét a vasúti ezred legénysége képezte, mely műszakilag kiválóan, de harcászatiilag csak közepesen volt kiképezve.

Ugyanilyen jól működött természetesen a két másik rögtönzött páncélvonat is, és nagyon nagy segítségsegét adott a gyalogosan harcoló bajtársaiknak.

A következő fejezetben azonban, a visszaemlékezők adatai és véleménye alapján, leírjuk majd azokat a hátráltató körülményeket is, amelyek a páncélvonatokat érintették.

Ismételten meg kell említeni, hogy a páncélvonataink történetében pontos határvonalak sokszor nem jelölhetők ki. Ebben a fejezetben a kezdetekről írtunk, és ez ugye 1914 nyara, ősze. Aztán ez év vége felé már megjelennek a „gyári” páncélvonatokból az első darabok is, de megmaradnak a „szükség” páncélvonatok is, igaz, hogy ezek majd jócskán átalakulnak, erősödnek.

Ugyancsak így lesz a páncélvonatok átalakításával, átfegyverzésével kapcsolatos ügyekben is, sokszor nehéz pontos dátumot kijelölni. Igen gyakran csak a történetek alapján tudjuk azonosítani azt a tényt, hogy egy – egy páncélvonat már átalakult, löveget, lövegeket kapott...

Ez bizony jócskán nehezíti az értelmezést és az időrendekben való gondolkodást is. Megpróbáltuk úgy rendszerezni a dolgokat, hogy minél kevesebb átfedés legyen, de ez sajnos nem mindig sikerült.

Azután a folytatás...

**Tervezett - gyártott páncélvonataink (1914-15),
ezek átalakításai (1915 – 1916) és a háború**

A kezdetek tapasztalatai és a páncélvonatok jelentőségét felismerő tisztek aztán próbálták a fejlesztéseket szorgalmazni. Ez az akkori gondolkodásmód és a monarchia hadseregében uralkodó viszonyok miatt egyáltalán nem volt egyértelmű és egyszerű. Sokat segített, hogy a monarchia vasútjainak mérnökei, dolgozói, minden felsőbb utasítás nélkül is rendelkezésre álltak és nemcsak szellemileg támogatták ezeket az elképzeléseket, hanem építették, javították is ezeket a szerkezeteket.

A MÁV¹³⁶ szakemberei – különösen sokat tettek e téren – felismerték a páncélvonatok jelentőségét és javasolták a Hadügyminisztériumnak, hogy sürgősen gyártasson páncélvonatokat. A MÁV a 377. sorozatú mozdonyt választotta a későbbi típusként, ezt a kis tengelyterhelés és az alacsony építés indokolta, bár a mozdony viszonylag kis szén- és vízmennyiséget tudott csak magával vinni. A döntés – két páncélmozdony építése – hamar megszületett, az orosz csapatok áttörték Galíciában a frontot. Idő híján nem rajdokumentáció, hanem helyszíni irányítás mellett páncélozták a mozdonyokat az Északi Főműhelyben.¹³⁷ Ugyan sikerült időre elkészülni, ám a hegyes orosz gyalogsági lövedékek átütötték a martin-acél lemezeket, ezért a mozdonyokat később rétegelt páncélzattal látták el.¹³⁸ A tervezések és kivitelezések során a MÁV egy mérnöke, a harctéren, a vonatszemélyzetek tapasztalatait gyűjtötte össze, a későbbi fejlesztésekre vonatkozóan.

A tapasztalatok aztán egyértelműen azt mutatták, hogy nem elég csak a mozdonyt burkolni! A kocsik védelméről is gondoskodni kell! Az Északi Főműhelyben gyártott G – M - G¹³⁹ elrendezésű vonatokon már a kocsikat is páncélozták. A kocsik páncélozása alapvetően azonos lett az előzőekben leírt rétegelt szerkezettel. Páncélozással védték a kocsik csapágházait is. A géppuskás kocsik a 3,6 m tengelytávú Kⁿ (XXIV illetve XXIV') szén szállító vagonok alvázára épültek, az egyikük fékezetlen, a másik pedig kézfékes. A fék nélküli kocsiba 4 m³ tápvíz tartályt, az alváz alá széntárolót (2 tonna szén) építettek, ezzel is fokozva a mozdony készleteit. Ilyen módon az I. – VI. géppuskás páncélvonatok

¹³⁶ Az első világháború kitörésekor a történelmi Magyarországon 21200 km vasútból 18933 km volt a MÁV kezelésében (44,3% állami tulajdon, 55,7% állami kezelésű magántulajdon). A pályaépítéssel egy időben közel 1 500 vasútállomás is felépült, továbbá a történelmi Magyarország területén 1600 km keskeny nyomtávolságú vasútvonal is megépült.

¹³⁷ Az Északi Főműhely (Kőbánya) nemcsak a MÁV, hanem egész Magyarország egyik legnagyobb legfontosabb vasúti műhelye, járműjavítója volt. 1872-ben kezdődött meg a járműgyártás. Az üzem 1890-ben kapta az Északi Főműhely elnevezést, ami arra utalt, hogy elsősorban az ország északi területéről hozták ide javítani a járműveket. A századfordulóra a főműhely Budapest egyik legnagyobb üzemévé vált. A közelben vasutas-lakótelep és négyosztályos elemi iskola is létesült. A századfordulóra a főműhelyben már kilencven gőzmozdony és 455 személykocsi számára volt fedett hely és további negyvennyolc mozdonyt és 280 kocsit tárolhattak a szabad ég alatt. A járművek mozgását tizenhárom toló pad segítette. A főműhely ekkorra Budapest egyik legnagyobb üzemévé vált.

Mindössze egy név, akit fel lehetett lelteni a páncélvonatok építői közül: Nagy János műgépész- és műszerész, Petőfi-u. 12. Szül. 1876-ban. Felszabadult 1893-ban Cegléden, onnan a MÁV-hoz került az északi főműhelybe, ahol motorszerelő-csoportvezető lett. 1921-ben nyugdíjba ment, de közben 1907 óta önálló műszerészüzletét is vezette. Egy segédet tart. A Dalkör volt elnöke. A háborúban páncélvonatok és új mozdonyok építésével volt megbízva. (A magyar ipar almanachja (Budapest, 1929) II. rész. Az iparos társadalom)[Névjegyzék]

¹³⁸ Alapvetően nagyobb szilárdságú martinacél lemezek voltak ezek, mivel igazi páncéllemez nem állt rendelkezésre. Lőpróbák alapján a szendvics szerkezet a következők szerinti lett: kívül 12 mm vastag martin-acél lemez, 40... 50 mm vastag közbelső puhafa bélés, belül 8-9 mm martin-acél lemez. Ez a géppuska és gyalogsági lövedékeket biztosan megállította. A páncélozás kérdéseivel egy külön fejezet foglalkozik.

¹³⁹ A jelleg leírására betűkódot alkalmazunk, G-M-G, géppuskás kocsi – mozdony – géppuskás kocsi. (Lásd a későbbi táblázatokat!) Ilyen lett az I. – VI. számú páncélvonat.

hatótávolsága 100 km lett. A géppuskás kocsikba 5 Schwarzlose géppuskát¹⁴⁰ építettek be, oldalanként 10 lefedhető nyílás volt még a kézi fegyverekkel való tüzelésre. Két – két géppuska oldalra tüzelhetett, egy pedig homlokfali működésre volt beállítva. A kocsik tetején hengeres megfigyelőállás volt kialakítva. A kezdetekben a kocsik alváza alatti tartókon síneket és felszerelést is vitt a pálya esetleges javítására. Később ez az előfutó kocsikra került.

A tél és a hó nehezítette a vasúti életét. A mozdony gőzével fűtötték ugyan a kocsikat, amin árnyékszék és távbeszélő kapcsolat is volt, ám megerőltető volt, hogy a pályát állandóan figyelni kellett. Később, hogy időben észrevegyék a pályasérüléseket, a vonat elé egy fákkal megrakott előfutót csatoltak, ami ha megszakadt a pálya, kiugrott, így figyelmeztetve a hibára.

A könnyű géppuskás páncélvonatok harcászata a felderítést, a csapatmozgások fedezését, kisebb betörő ellenséges csapatok elleni harcot, illetve a visszavonulások biztosítását írták elő.

A hadvezetés megrendelésére két „támadó” páncélvonat (nehéz, lövegekkel felszerelt páncélvonat) építése is lezajlott 1915 elején.¹⁴¹



Lemberg környéke

Az első vonatot mindössze 6 hét alatt gyártották le az Északi Főműhelyben. A nehéz vonathoz két 377. sorozatú mozdonyt alkalmaztak. Ezek között középen foglalt helyet a géppuskás lövész kocs (hasonlóan az előzőekben leírtakkal, víz- és szénkészlettel, a vízkészletet 2 x 4 m³-re fokozták), így e géppuskás kocsik, az előzőekben leírtakkal

¹⁴⁰ Ezt a géppuskák számára vonatkozó adatot Villányi György munkájában találtam. Később majd látni fogjuk, hogy nem volt ennyire egyértelmű a helyzet! Névleges fegyverszámként ezeknél a vonatoknál azonban ezt vesszük figyelembe.

¹⁴¹ Egyes források szerint három vonat építése folyt.

ellentétesen, 4-6 tonnával nehezebbek lettek. A vonat elején és végén egy-egy lövegkocsi volt, 70 mm-es haditengerészeti gyorstüzelő ágyúkkal. A kocsik alvázat itt is Kⁿ típusú, szénszállítóból alakították ki.¹⁴² A forgatható lövegtorony fölé géppuskás tornyot szereltek, melybe három géppuskát lehetett elhelyezni. Ennek tetején még egy megfigyelő torony is helyet kapott. A lövegtorony védelme érdekében, annak oldalfalára még egy – egy géppuska is beszerelhető volt.¹⁴³



Galícia vasútvonalainak részlete¹⁴⁴

Amint arról korábban már említést tettünk 1914. december 5-én érkezett meg Máramaroszigetre a MÁVAG által gyártott I. számú páncélvonat. Parancsnokául Kleindin századost nevezték ki, aki azonnal hozzálátott annak felszereléséhez és gépfegyvereket szerzett kezelő legénységgel együtt.¹⁴⁵

A tél folyamán a Kőrösmező-i vasútvonalra irányították még a VIII. számú páncélvonatot is, amelynek parancsnoka 1915. május 30-ig Schmoll Endre,¹⁴⁶ a 30. vasútépítő század hadnagya volt. Ebben az időben mindkét páncélvonat (I. és VIII. számú) legénysége nagyrészt a 30. vasútépítő-századtól került ki.

¹⁴² Ezek lettek a VII. és VIII. számú páncélvonatok. (Lásd táblázat!)

¹⁴³ A fegyverzetről későbbi részekben részletesen írunk majd.

¹⁴⁴ <http://maps.hungaricana.hu>

¹⁴⁵ Ebből is látszik, hogy a vonatok felszereltsége korántsem volt ideális, ezt még a különféle befolyású tisztek, katonai hatóságok is erősen motiválták, sokszor hátráltatták..

¹⁴⁶ Schmoll Endre. 1894. Patvarc. A mödlingi műszaki katonai Akadémia elvégzése után 1914 okt.-ben avatták hadnaggyá a volt cs. és kir. vasúti ezredhez (8. vasúti pótszd). 1914 dec.-től a 30. vasútépítő szd. kötelékében a Bochnia-i vasúti híd helyreállításában, 1915 jan.-tól ápr.-ig a Delatyn-i völgyátjáró helyreállításában vett részt, időközben a MÁV I. és MÁV VIII. sz. páncélvonat parnoka is volt. 1915 ápr.-tól 1916 okt.-ig a 36. vasúti szd.-dal a Isonzó arcvonalon működött (pályaudvarok bővítése, nagyobb rakodó építések, az AlsóKrajna-i vasútvonal átépítése, a Doutovlje—Scopo-i átrakó pályaudvar építése, a Doutovlje Scopo—Gorjansco-i motoros tábori vasút építése). 1916 okt.-tól 1917 febr.-ig a 36. vasúti szd.-dal a Belgrádi vasúti híd helyreállításánál működött közre. 1918 aug.-ig az Isonzó arcvonalon Batuje-nél szabványos nyomtávú vasutat, az Idrja-völgybe motoros tábori vasutat építettek. Résztvett a Tolmein-i áttörés hadműveleteiben s ezt követően az Isonzó-híd helyreállításában Pierris Turiaco-nál, stb. Résztvett 1918 tavaszán a Piave-átkelés előkészítésében. Beépítette a 35 cm-es „György” üteget. 1918 aug.-ban Bécsújhelyre vezényelték az elektromos tábori vasút tanfolyamra. 1918 őszén a visszavonulásnál a Motca di Livenza, Casarsa vasútvonalat robbantotta. Háborús kitüntetései: III. o. KÉK (utólag) kétszer, tí, valamennyi a X, í 1, HEÉ. 1942. 03. 30-tól vksz. vezérőrnagy.

A másik vonat újabb 6 hét elteltével került a frontra. Az már csak érdekesség, hogy a gyártást rajzdokumentáció nélkül végezték el, a rajzok és tervek dátumozása sokkal későbbi, mint a vonatok harcba vetési dátumai!

Korabeli dokumentumok alapján ezen irányelvek szerint épült egy harmadik vonat is, de ez sem a hadrendi számozásban, sem egyéb listákon nem szerepel. Valószínűleg a részeit a későbbi átalakítások során, a már ismert vonatok megerősítésére használták fel.

A páncélvonatok részeinek építésében ekkor már a MÁV Gépgyár¹⁴⁷ is részt vett.

Az eddigi vonatoktól teljesen eltérő lett a IX. számú páncélvonat. Az e témával foglalkozó kutatók egy része ezt a vonatot a „*Schober százados tökéletesített páncélvonata*” –ként tartja számon. A százados a kezdetektől aktívan vett részt a fegyvernem harcaiban és az egyik „*ős-szerelvény*” kialakítása is hozzá fűződik. Készített egy beadványt is a korszerű páncélvonat kialakításával kapcsolatban, sőt Galíciában láthatta az oroszok korszerű vonatait is. Kicsit később majd néhány bizonyító erejű rajzot is közlök a fejlesztési elképzeléseiről és a korszerűbb páncélvonatok építésre tett javaslatairól.

Az elnevezése a „*lapos*” egyértelműen utal a kivitelére, alakjára, de sok másban is eltért a magyar építésűektől. Ebből először csak következtetni lehetett, hogy osztrák gyártású, de ezt erősíti a szerkocsis, valószínűleg külső vezérműves osztrák mozdony is. Különlegessége a robbanómotoros lövegkocsi, amely önálló működést tett lehetővé. A tornyában az előbb említett 70 mm –es gyorstüzelő, haditengerészeti löveg kapott helyet (L30 kaliberű volt). A lövegkocsi az osztrák K.k.öst.Stb.303.343 kocsihoz épült.

A könv. III. kötetében szerepeltetünk egy műszaki leírást, amely egyértelműen bizonyítja, hogy a IX. páncélvonat, a „*lapos*”, egyértelműen Schober Frigyes főhadnagy (százados)¹⁴⁸ és Leo Poplawski vasúti mérnök, valamint a Neu Sandez-i államvasúti műhely más mérnökeinek és munkásainak az alkotása, osztrák gyártmány és nagyjából Schober elképzelései alapján tervezték meg. A leírás arra is választ ad, hogy a tervezettől mik az eltérések és miért. A gyártás idejére, az alkalmazott anyagokra, a fegyverzetre is tartalmaz adatokat. A későbbiekben néhány szerkesztési, tervezési rajzot is mutatunk a Schober elképzelésekből, olyat, ami megvalósult és olyat is, ami csak terv maradt.¹⁴⁹

A következőkben a monarchia haderejének első, jelentősebb páncélvonat fejlesztése utáni helyzetet mutatjuk be.

¹⁴⁷ MÁV Gépgyár, 1873-ban alapított vállalat, később MÁVAG (Magyar Királyi Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak, a Magyar Királyi Államvasutak Gépgyára, a MÁV-ot mozdonyokkal és gördülőállománnyal ellátó gyár volt. Valaha több ezer főt foglalkoztató állami ipari nagyvállalatként működött, amely Budapest VIII. kerületében a Kőbányai út, a Hungária körút, Vajda Péter utca, Orczy út által határolt kiterjedt ipari terület létesítményeit foglalta magába. 1959-től. Ganz-Mávag.

¹⁴⁸ Előmenetelével kapcsolatosan eddig még adatokat nem sikerült felkutatnom.

¹⁴⁹ Látni fogjuk, hogy Schober százados nevéhez több páncélvonat is kötődik és a későbbi fejlesztésekben is fontos szerepet vállalt. A gond csak annyi, hogy egyes munkák alaposan összekeverik a Schober – szükség páncélvonatot, majd ennek a több esetben javított (stanislaui vasúti főműhely), megerősített változatát, illetve a IX. számú „*lapos*” nehéz páncélvonatot. Ebből a rendszerezésnél adódnak majd megválaszolandó kérdések.

Hadrendi szám, a páncélvonat jellege, az építő, az építés és üzembe helyezés ideje

A hadrendi számok alkalmazását, amelyet mi is használunk, 1915 őszén rendelte el a monarchia főparancsnoksága. A vonatok egy része ettől korábban állt szolgálatba, de a köztes időszak számairól nem találtam mértékadó rendszerezést. A táblázat a már gyári építésű vonatok mellett természetesen azokat a vonatok is tartalmazza, amelyek továbbra is hadrendben maradtak. A táblázatban a vonatok a későbbi hadrendi számok alapján szerepelnek.

Páncélvonat hadrendi száma I. v.h. (1914-16)	Jelleg	Építő	Építés ideje
I.	Könnyű, géppuskás	MÁV Északi Főműhely	1914. október -/ december
II.	Könnyű, géppuskás	MÁV Északi Főműhely	1914. október -/ december
III.	Könnyű, géppuskás	MÁV Északi Főműhely	1914. október -/ december
IV.	Könnyű, géppuskás	MÁV Északi Főműhely	1914. október -/ december
V.	Könnyű, géppuskás	MÁV Északi Főműhely	1914. november/ december
VI.	Könnyű, géppuskás	MÁV Északi Főműhely	1914. október -/ december
VII.	Nehéz, ágyús-géppuskás	MÁV Északi Főműhely	1915. január/február
VIII.	Nehéz, ágyús-géppuskás	MÁV Északi Főműhely	1915. február/március
IX.	Nehéz, ágyús-géppuskás	Oszták gyártású, Neu Sandez, Államvasúti Főműhely	1915. május 1. - július 31. ¹⁵⁰
X.	A hadszíntéren épített vonat	5. vép. szd. Kossowitz Xenopfon szds, Munkács – Stryj vonal,	1914. 08-09.
XI.	A hadszíntéren épített vonat	15. vép. szd, Schober Frigyes szds, Galícia	1914. 09-10 hó
XII. ¹⁵¹	A hadszíntéren épített vonat	18. vép. szd, Kleindin Imre szds, Galícia	1914. 09.

Hadrendi szám, jelleg, fegyverzet

¹⁵⁰ Páncélvonataink III. kötet

¹⁵¹ A XII. pcv-tal kapcsolatosan ismét több változatú a vélekedés. Egyes források szerint csak 1914. december 5-ig volt szolgálatban. Más helyeken viszont (heeresgeschichten) átalakítva, megerősítve, még mindig XII. hadrendi számon, változatlanul szerepel a vonatok között. Igaz az, hogy Kleindin Imre ezt a vonatot 1914. december 5. után már nem parancsnokolta, mert egy „gyári, az I. pcv.”, könnyű, géppuskás vonatnak lett a parancsnoka.

Páncélvonat hadrendi száma I. v.h. (1914-16)	Fegyverzet kocsiként	Eredeti elrendezés	Összes fegyverzet
I.	5 db ¹⁵² Schwarzlose géppuska ¹⁵³	G – M - G	10 db Schwarzlose géppuska
II.	5 db Schwarzlose géppuska	G – M - G	10 db Schwarzlose géppuska
III.	5 db Schwarzlose géppuska	G – M – G	10 db Schwarzlose géppuska
IV.	5 db Schwarzlose géppuska	G – M – G	10 db Schwarzlose géppuska
V.	5 db Schwarzlose géppuska	G – M – G	10 db Schwarzlose géppuska
VI.	5 db Schwarzlose géppuska	G – M - G	10 db Schwarzlose géppuska
VII.	Lövegkocsi: 70 mm tengerészeti gyorstüzelő lg, és 5 db Schwarzlose géppuska. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.	L – M – G – M - L	2 x 70 mm. lg, 2 x 5 + 1 x 5 = 15 Schwarzlose géppuska
VIII.	Lövegkocsi: 70 mm tengerészeti gyorstüzelő lg, és 5 db Schwarzlose géppuska. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.	L – M – G – M - L	2 x 70 mm. lg, 2 x 5 + 1 x 5 = 15 Schwarzlose géppuska
IX.	Lövegkocsi: 70 mm, L/30 tengerészeti gyorstüzelő lg, és 3 db Schwarzlose géppuska. ¹⁵⁴ Géppuskás kocsi: 5-6 db Schwarzlose géppuska. ¹⁵⁵	L(Ö) – G – M - G	1 x 70 mm. lg, 1 x 3 + 2 x (5-6) = 13 - 15 Schwarzlose géppuska
X.	Lövegkocsi: 80 mm. tábori ágyú Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.	Két önálló szerelvény L – M – G és L – M – G egymástól függetlenül is működhetnek	2 x 80 mm tábori ágyú, és 2 x 5 = 10 Schwarzlose géppuska
XI.	Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska. ¹⁵⁶	G – M - G	2 x 5 = 10 Schwarzlose géppuska
XII.	Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska. ¹⁵⁷	G – M - G	2 x 5 = 10 Schwarzlose géppuska

G → géppuskás kocsi

M → mozdony

L → lövegkocsi (géppuskákat is hordozott (toronyban 3 db, két oldalt 1-1 db)

L(Ö) → önjáró (dízelmotoros) lövegkocsi

¹⁵² Villányi György adatai szerinti géppuska szám. A későbbiekben láthatjuk majd, hogy ettől mind a géppuskák számában, de adott esetben, a típusban is eltérés lehet. Az 5 db rendszerezett géppuska tehát csak irányértékként kezelhető!

¹⁵³ Schwarzlose M.07/12, el nem reteszelt, könyökcuklóval fékezett önműködő, vízhűtéses löfegyver, amelynél a gáznyomás a zárat és az adogatót mozgatja és így önműködően tölt, tüzel és ürít. Az Osztrák–Magyar Monarchia szárazföldi, vízi és légi haderejének rendszeresített géppuskája volt 1907-től az első világháború végéig.

¹⁵⁴ Páncélvonataink III. kötet → Schober – Poplawski féle páncélvonat műszaki leírása

¹⁵⁵ Fénykép alapján számolva.

¹⁵⁶ Korabeli fénykép alapján, becsült érték.

¹⁵⁷ Korabeli fénykép alapján, becsült érték.

Hadrendi szám, jelleg, vasúti jármű adatok

Páncélvonat hadrendi száma I. v.h. (1914-16)	Jelleg	Járművek adatai Pályaszám/Tömeg (kg)
I.	Könnyű, géppuskás	Géppuskás kocsi: S 150.060./18525
		Mozdony: 377.403/31830
		Géppuskás kocsi: 140.902/13600
II.	Könnyű, géppuskás	Géppuskás kocsi: S150.003/20725
		Mozdony: 377.116/31360
		Géppuskás kocsi: 140.914/14860
III.	Könnyű, géppuskás	Géppuskás kocsi: S150.183/18935
		Mozdony: 377.402/31740
		Géppuskás kocsi: 140.866/13405
IV.	Könnyű, géppuskás	Géppuskás kocsi: S148.066/19130
		Mozdony: 377.361/34425
		Géppuskás kocsi: 140.903/15155
V.	Könnyű, géppuskás	Géppuskás kocsi: S148.105/19115
		Mozdony: 377.182/31520
		Géppuskás kocsi: 140.912/14010
VI.	Könnyű, géppuskás	Géppuskás kocsi: S149.902/18465
		Mozdony: 377.362/34070
		Géppuskás kocsi: 140.942/13525
VII.	Nehéz, ágyús-géppuskás	Löveg kocsi: 141.172/21810
		Mozdony: 377.455/?
		Géppuskás kocsi: 150.271/24870
		Mozdony: 77.118/35000
		Löveg kocsi: 140.963/21670
VIII.	Nehéz, ágyús-géppuskás	Löveg kocsi: 141.455/21725
		Mozdony: 77.117/36710
		Géppuskás kocsi: 150.052/25850
		Mozdony: 377.131/36220
		Löveg kocsi: 141.164/21410
IX.	Nehéz, ágyús-géppuskás	Löveg kocsi,: motoros önjáró is, amely k.k.St.B.303.343. alvázra épült. (4 ütemű benzinmotor, ¹⁵⁸ 80 LE, irány- és sebességváltó, Zobel-Voith tengelykapcsoló, lánchajtás a kocsi középső tengelyére.) 303.343. azonosító
		Géppuskás kocsi: 314.706.

¹⁵⁸ Egyes leírásokban (Lovas Gy) dízelmotor, de a főkésőbb található eredeti leírás alapján egyértelmű, hogy 4 ütemű benzinmotor.

		Mozdony: szerkocsis osztrák gyártású 97. sorozat. ¹⁵⁹ Mozdony: 97.247. Szerkocsi: 76.177.
		Géppuskás kocsi: 334.457.
		Géppuskás kocsi: Ka 65.370.
		Mozdony: 63.07.
		Géppuskás kocsi: K 802.163.
		Géppuskás kocsi:?
		Mozdony: ?
		Géppuskás kocsi:?
		Géppuskás kocsi:?
		Mozdony: 97.247.
		Géppuskás kocsi:?
		Géppuskás kocsi:?
		Mozdony: 229.?
		Géppuskás kocsi:?

Néhány gondolat ezek után, a páncélvonataink 1914. év végi, 1915 elejei elhelyezkedésével kapcsolatosan.

Amikor a hat könnyű-géppuskás páncélvonatot átadták, akkor azokat a következők szerint osztották el:

✓ ELK 18. vasúti vonalparancsnokság, Miskolc	2	db
✓ ELK 20. vasúti vonalparancsnokság, Debrecen	3	db
✓ ELK 24. vasúti vonalparancsnokság, Temesvár	1	db ¹⁶⁰

Az I. páncélvonat 1914. december 5-én érkezett meg Máramarosszigetre. Parancsnoka Kleindin századost lett, aki azonnal hozzálátott annak felszereléséhez és gépfegyvereket szerzett kezelő legénységgel együtt.

A tél folyamán a körösmezői vasútvonalra irányították még a VIII. számú páncélvonatot is, amelynek parancsnoka 1915. május 30-ig Schmoll Endre, a 30. vasútépítő század hadnagya volt. Ebben az időben mindkét páncélvonat (I. és VIII. számú) legénysége nagyrészt a 30. vasútépítő-századtól került ki.

A két nehéz páncélvonatot (VII. és VIII.) ekkor a Beszkid¹⁶¹- és a Tatárhágó védelmére rendelték.

¹⁵⁹ Bonhardt-Sárhidai-Winkler szerint. „2001. sorozat”. Ilyen sorozatú mozdony a korabeli osztrák vasutaknál nem volt! Az SB/DV 16a Nr. 301. szerkocsis gőzmozdony volt a Déli Vasútnál (németül: Südbahngesellschaft, SB), amely átszámozása után 1909-ben lett 201. sorozat. A későbbi leírásokból azonban egyértelmű lesz, hogy az osztrák vasutak 97. sorozatú mozdonyát alkalmazták a IX. páncélvonatnál. A „szerkocsi”-ről külön is megemlékezünk, mivel ez a mozdonytípus szertartályos volt!

¹⁶⁰ A Szerémségi frontszakaszra került.

Legyártása után, a II. páncélvonat a Szerémségbe került, hogy a Duna – Száva közötti térségben segítsen megakadályozni a szerb áttörési kísérleteket. Ezek után Újvidéken állomásozott.

1915. július – szeptember között a VI. könnyű géppuskás vonat is a Szerémségben volt, K. Kempf kadét parancsnokságával. Erről és lögyakorlataikról a függelékben lehet bővebben olvasni.

Ugyanitt van időlegesen, Rumában, a VIII. és IX. páncélvonat is. A *Tersztyánszky – seregcsoport*¹⁶² irataiból derül ki, hogy gond van a legénység kiválogatásával (nyelvtudás, egészségi állapot...).¹⁶³

Ugyancsak iratok születnek a páncélvonatok egyes szerkezeti részeinek javítására, jobbítására. Bővebben ez is a függelékben olvasható.



**Könnyű, géppuskás páncélvonat, menetben, I. világháború, Bukovina.¹⁶⁴
(Eredetileg az I. – VI. számúak voltak ilyen jellegűek.)¹⁶⁵**

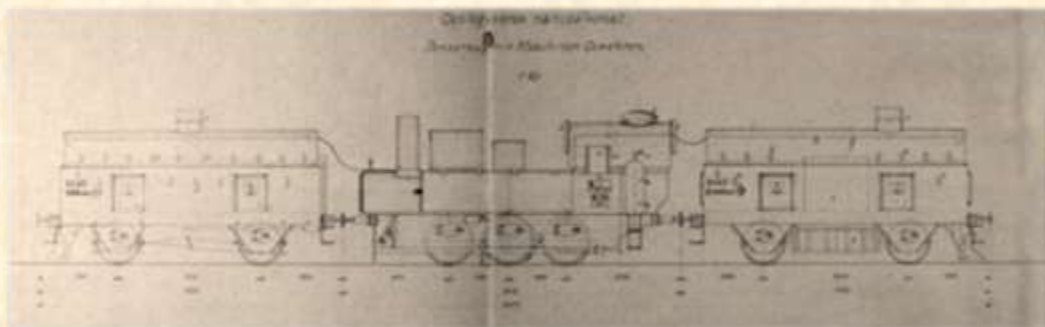
¹⁶¹ A Beszkid-hágó mindössze 584 méter magasan fekszik. Délkeleti irányba haladva ezt követi az Uzsoki- (889 m.), a Vereckei- (841 m.), a legnehezebben járható Panter- (1225 m.) és a Tatár-hágó (931 m.).

¹⁶² Lásd a balkáni hadszíntérnél!

¹⁶³ III. kötet

¹⁶⁴ Bukovina (románul: Bucovina, németül: Bukowina) történelmi régió, amely a mai Románia és Ukrajna határán fekszik. Önállósággal soha nem rendelkezett, mindig valamely államnak volt a része. 1772-ben történt Lengyelország első felosztása Poroszország, Ausztria és Oroszország között. Ekkor Bukovina északi része (Kelet-Galícia, azaz a "Galíciai és Lodomériai Királyság" részeként) Ausztriához került. 1775-ben az osztrákok és oroszok által vívott törökellenes háború eredményeként Ausztria megszerzi Moldva északi megyéjét (Suceava megye), így alakul ki Bukovina, mint önálló tartomány. 1775-ig az északi részen katonai közigazgatás működik, a résztartomány neve: Kreis Czernowitz. 1775-től az immár kiegészült tartomány hivatalos neve: Bukovinai Hercegség (Herzogtum Bukowina). 1849. március 4-étől osztrák koronataromány (Kronland). A lakosság összetétele a sok uralomváltás miatt is vegyes képet mutatott. Délen túlnyomórészt románok, északon főleg ukránok lakták, és lakják ma is. Az 1910. évi (osztrák) népszámlálás szerint a tartomány lakossága 800 198 fő volt. Ebből ruszin és ukrán 38,88%, román 34,38%, osztrák-német 21,24%, zsidó 12,86%, lengyel 4,55%, magyar 1,31%, szlovák 0,08%, szlovén 0,02%, olasz 0,02%, és kevés szerb, horvát, török, örmény, cigány. Az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlásakor, 1918. november 28-án a tartományban élő románok kimondták az egyesülést a Román Királysággal. Ekkor a román királyi hadsereg bevonult a tartományba, de az északi rész egy ideig a nyugat-ukrajnai nacionalista köztársasághoz tartozott.

¹⁶⁵ MEK Képkönyvtár



II. számú, könnyű, géppuskás páncélvonat, tervrajz¹⁶⁶

**Géppuskás koci (fékezetlen),
a koci alatt a kiegészítő széntároló.
Északi Főműhely gyártmánya
1914.¹⁶⁷**



**Géppuskás koci ¹⁶⁸(fékes),
Északi Főműhely gyártmánya.
A toronyban fényszóró látszik.
1916, Segesvár¹⁶⁹**

**II. számú, könnyű, géppuskás páncélvonat
a Kárpátokban, 1915¹⁷⁰
(Eredetileg az I. – VI. számú
páncélvonatok voltak ilyen jellegűek.)**















¹⁶⁶ Illés András (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum)

¹⁶⁷ Lovas Gyula

¹⁶⁸ Látható, hogy a koci siklócsapágyazását külön páncélozással védték. A csapágyfém, vagy az olajozórendszer sérülése a koci „*hőre futását*” eredményezi, a csapágy kiolvad, és a vonat mozgásképtelenné válhat.

¹⁶⁹ Villányi György

¹⁷⁰ Magyar Digitális Képeknyvtár. (Osztrák–magyar képeslap a II. számú páncélvonatról.)

I.		Könnyű, géppuskás páncélvonat
II.		Könnyű, géppuskás páncélvonat
III.		Könnyű, géppuskás páncélvonat
IV.		Könnyű, géppuskás páncélvonat
V.		Könnyű, géppuskás páncélvonat
VI.		Könnyű, géppuskás páncélvonat
VII.		Nehéz páncélvonat
VIII.		Nehéz páncélvonat
IX.		Nehéz páncélvonat
X.		Kossowitz szükség páncélvonat
XI.		Schober szükség páncélvonat
XII.		Kleindin szükség páncélvonat (1914. december 5-ig, utána más a pk.)

Az 1914 végén és 1915 elején kialakult páncélvonat állapot¹⁷¹

¹⁷¹ A X. (Kossowicz) páncélvonatnál a löveg kocsiról egyelőre nem találtam képet, valószínűleg ez csak egy teherkocsira állított tábori ágyú lehetett. Ilyet aztán majd a tanácsköztársasági vonatoknál is láthatunk, jó öt évvel később.



A II. páncélvonat a Kárpátokban,
1915¹⁷²

Az I – VI. páncélvonatok közül
valamelyik, Mezőlaborc¹⁷³



II. páncélvonat¹⁷⁴



III. páncélvonat
előfutó kocsival¹⁷⁵

¹⁷² K.u.K. Kriegspressequartier Lichtbildstelle Wien

¹⁷³ <http://www.oocities.org/>

¹⁷⁴ Fortepan

¹⁷⁵ Heeresgeschichten.at

III. páncélvonat¹⁷⁶



III. páncélvonat¹⁷⁷

VI. számú, könnyű,
géppuskás páncélvonat



VI. könnyű – géppuskás
páncélvonatmenetben, ellátó és lakó
kocsikkal,
1914¹⁷⁸



¹⁷⁶ Heeresgeschichten.at

¹⁷⁷ Heeresgeschichten.at

¹⁷⁸ www.heeresgeschichten.at

VII. nehéz páncélvonat¹⁷⁹



Könnyű, géppuskás
páncélvonat (I – VI.)¹⁸⁰

Könnyű, géppuskás
páncélvonat néhány
katonája



¹⁷⁹ zmne.hu (A magyar páncélos fegyvernem megjelenése)

¹⁸⁰ Europeana 1914-1918



VIII. számú, kétmozdonyos, nehéz páncélvonat



A VII. számú, nehéz páncélvonat 1915. Galícia¹⁸¹



¹⁸¹ Paul Hoffmann & Co



VIII. számú, nehéz páncélvonat MÁVAG, 1915.¹⁸²

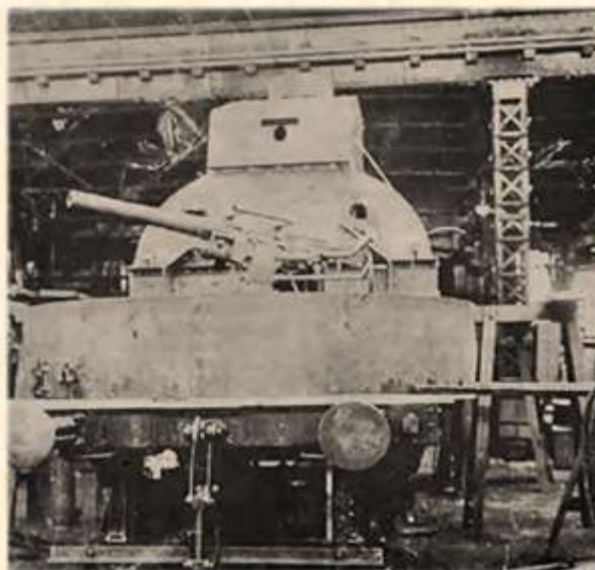


Nehéz páncélvonat, homloktornyos
tipizált lövegkocsija, 1915
(akkor a VII. és VIII. páncélvonatok)¹⁸³

¹⁸² <http://www.masodikvh.hu/haditechnika/kiserleti-fegyverek/magyar-kiserleti-fegyverek/1321-pancelvonatok-a-magyar-hadseregben>

¹⁸³ 70 mm gyorstűzelő löveg, valamint a kocsiban 3 db géppuska.

Nehéz páncélvonat homloktornyos
lövegkocsija építés alatt.
Jól látható a gyorsüzelő
löveg szerkezete¹⁸⁴



IX. számú páncélvonat
(A „lapos”.)

A IX. számú páncélvonat motoros –
önjáró lövegkocsija



A IX. számú páncélvonat motoros-önjáró
lövegkocsija, önálló menetben

¹⁸⁴ Bonhardt-Sárhidai-Winkler



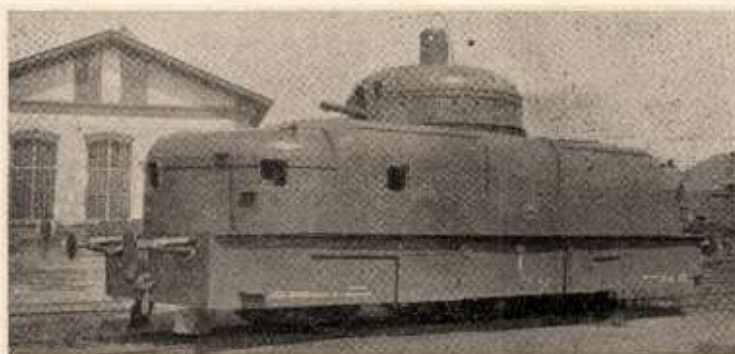
IX. számú páncélvonat
(A „lapos”.)¹⁸⁵

IX. páncélvonat osztrák mozdonya¹⁸⁶



Páncélvonat Hptm. Schöber
bei Großbela.
Motorgeschützwagen gekoppelt mit
Infanteriedampfwagen: dieser hat
48 Mann Besatzung
3 Maschinengewehre (können zum Gormetiert
werden)
4 Fliegerabwehrnrichtungen für Masch. G.
(demonstrierbar)

Schober – Poplawski IX. páncélvonat próbamenetének irata¹⁸⁷



A IX. páncélvonat önjáró lövegkocsija¹⁸⁸

¹⁸⁵ Fortepan

¹⁸⁶ 97. sorozatú gőzmozdony

¹⁸⁷ heeresgeschichten.at

¹⁸⁸ Jacobi Ágost: Magyar műszaki parancsnokságok, csapatok és alakulatok a világháborúban (Budapest, 1938)



A Schober – Poplawski féle (IX.) páncélvonat próbaúton
a gyártás után, 1915. július¹⁸⁹



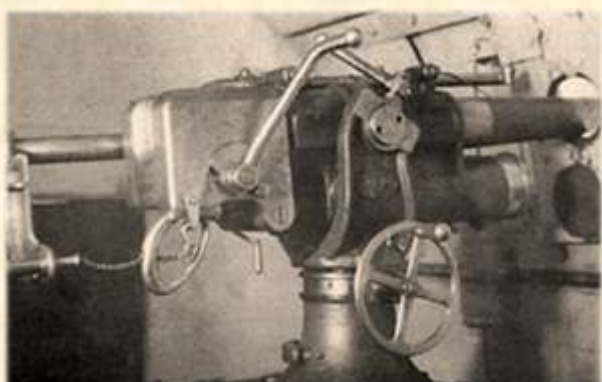
V. páncélvonat legénysége a 377.182 mozdony előtt¹⁹⁰

¹⁸⁹ heeresgeschichten.at

¹⁹⁰ Lovas Gyula



**MÁV Északi Főműhely katonái¹⁹¹
egy géppuskás kocsi előtt**



**A páncélvonat 4,7 cm-es
gyorstüzelő lövege¹⁹²**



Géppuskás lövészkocsi belseje¹⁹³

Az előző fényképen bemutattuk a géppuskás kocsi belsejét és ezen látható volt, hogy a géppuskák tűzvezetését hogyan oldották meg. A vezénylő tisztt, vagy tiszthelyettes egyszerű távcsővel figyel, távolságot becsül, majd az irányzó és segítője ez alapján, valamint a megfigyelhető becsapódások követésével és helyesbítésével végzi a tüzelést. Általában igaz volt, hogy mozgó vonatból 500, álló vonatból 1000 méterig lőttek a géppuskások.

A löveges páncélvonatokon a lövegek célfelderítésére és a tűzvezetésére sem volt ennél több technikai lehetőség. A megfigyelőtoronyból szintén csak egyszerű távcsővel lehetett azonosítani a célpontokat és a távolságot becsülni. Rendelkezésre álltak már optikai

¹⁹¹ A szakmabeli legénység itt a páncélvonat műszaki támogató alakulata volt.

¹⁹² www.heeresgeschichte.at

¹⁹³ Vasárnapi könyv, 1915. Második félév, 3. füzet

távmérők is, ennek használatához azonban a vonatból teljesen ki kellett „bújni”, ami nem kis kockázatot jelentett. A legjobb távolságbecslés valószínűleg a „belövő lövés” lehetett, azután ez alapján módosították a távolságot és az oldalszöget. Úgy vélem, hogy a távcsőnél, a tűzérési tájolóknál, valamint a lövegtávcsőnél, a lövegre vonatkozó táblázatoknál, illetve a tűzvezetési segéd táblázatoknál több eszköz nem igazán állt a rendelkezésükre, legalábbis a háború elején. Amennyiben a vonat a lövések között még helyet is változtatott, a helyzet bonyolódott. Nehezítette a megfigyelést és a tűzvezetést, hogy ellenséges tűzben csak a szűk megfigyelőnyílásokon át lehetett ezt végezni. Ez azonban rengeteg „holtterrel” járt, ami nem volt áttekinthető.



A Schober „ideiglenes” vonat már erősített változata, a XI. hadrendi számú, 1915 nyara, Isonzó front¹⁹⁴

Nagyon kevés adat maradt fenn a páncélvonatok lőszer javadalmazásáról. Erre vonatkozóan egy utalást találtam csak. A két 70 mm-es löveggel felfegyverzett vonathoz (nehéz páncélvonat) általában, 500 srappellt, 250 repeszgránátot, 50 kartácsgránátot (srappell), 100 kézigránátot, és géppuskánként 10 000 lőszert, azaz 40 hevedert (250 lőszer/heveder), és töltő – hevederező gépet is vittek magukkal. A személyi fegyverekhez pedig a saját lőszer javadalmazást.

A fegyverzettel foglalkozó fejezetben erről részletesebben is írunk.



Kórházvonat és egy páncélvonat Lawoczne¹⁹⁵ állomáson, 1915¹⁹⁶

¹⁹⁴ <http://www.oocities.org/> (A szerkezete alapján egyértelmű, hogy ez a Schober féle vonat erősített változata)

¹⁹⁵ Lawoczne a Beszhidekben levő település, az akkori Budapest – Miskolc – Sátoraljaújhely – Csap – Bátor – Munkács – Volóc (határ). E szakasz tartozott a magyar vasúthoz. Innen folytatódott a monarchia vasútja Lawoczne - Stryjen át Sambor, Lemberg, Stanislaw felé.

¹⁹⁶ K.u.K. Kriegspressequartier Lichbildstelle Wien

A VIII. páncélvonat,
1915, álcázással¹⁹⁷



A VIII. páncélvonat legénység, 1915¹⁹⁸

A páncélvonataink átalakításai, erősítései

Ezek után – a fejezetet néhányszor átírva, átrendezve – itt adjuk meg a már 1915-ben elkezdett, második nagyszabású fejlesztések eredményét is. Ez nem volt más, mint az előzőekben már leírt páncélvonatok további lényeges megerősítése, átfegyverzése, mert rövid úton kiderült, hogy e vonatok lövegek nélkül nem igazán hatékonyak.

Az, hogy a vonatok átalakításai pontosan mikor történtek meg, gyakran csak az alkalmazási, harci leírásokból derülnek ki. A harci alkalmazások néhány esetben utalnak arra, hogy a korábbi könnyű géppuskás páncélvonatok lövegkocsit is kaptak. Ez aztán a vonatok jellegét, harcértékét alaposan átrendezte.

A harctéri tapasztalatok hamar összegyűltek. Ezek alapján elkezdődtek a már meglevő páncélvonatok fejlesztései, átalakításai.

¹⁹⁷ Wkimedia

¹⁹⁸ Nagyított, vágott, javított kép. Wkimedia

Egyik fontos megállapítás az volt, hogy a könnyű, géppuskás páncélvonatok alkalmazhatóságát a tüzérségi fegyverzet hiánya erősen korlátozta. Ennek megfelelően több ilyen vonatot is megerősítettek lövegkocsival. A korábbi I. – VI. hadrendi számú páncélvonatokból az eredeti jelleggel csak a VI. maradt meg. Az V. esetében vitás a helyzet, erre még visszatérünk. Az I, II, IV. vonatok egy – egy löveget kaptak. A III. számú pedig kétmozdonyos, két lövegkocsis, egy géppuskás kocsis, nehéz páncélvonattá alakult át.

Az I. páncélvonat az egyedi szerkesztésű lövegkocsijával



- ✓ Az I. számú páncélvonathoz, egy selejtezett gőzmozdony szerkocsijának alvázára épített – kazamata felépítmény rendszerű – löveg került. A löveg a már megszokott 70 mm-es tengerészeti gyorstüzelő ágyú volt. Ugyanebbe a toronyba, de oldalirányokba, egy – egy 47 mm-es tengerészeti gyorstüzelő ágyút is beépítettek. Ilyen módon ez már komoly tüzerőt biztosított. Ez tehát egy egyedi lövegkocsi lett.

A II. páncélvonat ez egyedi szerkesztésű lövegkocsijával



- ✓ A II. számú páncélvonat a nehéz kategóriájú vonatokhoz fejlesztett, homloklöveges kocsival egészítették ki. A kocsit valószínűleg többször is átfegyverezték, mert a kezdeti állapotban csak egy 47 mm-es gyorstüzelő ágyúról esik szó. Később a löveg itt is a már megszokott, 70 mm-es tengerészeti gyorstüzelő ágyú volt. Ugyanebbe a toronyba, de oldalirányokba egy – egy 47 mm-es tengerészeti gyorstüzelő ágyút is beépítettek.

Tipizált, forgótornyos lövegkocsi



Ilyen módon ez is már komoly tüzerőt biztosított.

- ✓ A III. páncélvonat nehéz kategóriájú lett. Lövegkocsijai a forgatható tornyos, 70 mm löveggel ellátott szerkezetek voltak. Ehhez már két mozdony kellett.
- ✓ A IV. számú vonat lövegkocsija a forgatható tornyos, 70 mm löveggel ellátott szerkezet lett.
- ✓ Az V. számú vonatra sajnos eltérő adatok vannak! Egyes helyeken könnyű, géppuskás páncélvonatként szerepel, máshol viszont szerkocsi alvázra épített, 100 mm űrméretű löveggel említik. Amennyiben így volt, akkor a tapasztalatok szerint a löveget ismét a Skoda gyártmányok között érdemes keresgélni!¹⁹⁹

Kaliber cm hosszúság kaliberben	Gyártó	A rend- szeresítés éve	Torko- lati seb. (m/s)	A löveg tömege (t)	A lövedék tömege (kg)	Maximális lőtávolság (m)
10 cm / L 50	Skoda	1911	900	2,000	13,8	15000
10 cm / L 50	Skoda	1909	880	2,020	13,8	15000

- ✓ A VII. nehéz páncélvonatról egy lövegkocsit elvontak.
- ✓ A VIII. nehéz páncélvonat változatlan maradt.
- ✓ A IX. nehéz páncélvonat változatlan maradt.
- ✓ A X. két lövegkocsis, a harctéren épült Kossowitz - vonatról, a löveges kocsikat kivonták (8 cm-es lövegek) és így ez könnyű, géppuskás páncélvonattá alakult át, viszont a kocsikat lényegesen megerősítették és átépítették.

Egy másik forrásban ugyanez a kép a XXV. hadtestnek alárendelve említi a páncélvonatot.²⁰⁰

A XXV. hadtest 1917. február és 1918. november között működött, parancsnoka báró Peter von Hofmann, GdI volt.²⁰¹



Javított, átépített Kossowicz páncélvonat, Hinowice.²⁰²

- ✓ A XI. páncélvonat, a harctéren épült Schober – vonat jellegében nem változott, géppuskás páncélvonat maradt. Viszont átépítették a kocsikat, így ezek erősebbek és nagyobb tűzerejűek lettek.
- ✓ A XII. páncélvonat (Kleindin-féle), egy háromágús lövegkocsival kibővült.

¹⁹⁹ Lásd majd később! Egy korabeli fénykép alapján egyértelműen el lehet majd dönteni a kérdést.

²⁰⁰ K.u.k. Kriegspressequartier, Lichtbildstelle - Wien

²⁰¹ General der Infanterie → gyalogsági tábornok

²⁰² Tarnopolhoz közeli település

Hadrendi szám, eredeti és új állapot

Páncélvonat hadrendi száma I. v.h. (1914-16 átalakítások)	Eredeti		Új rendszer	
I.	Könnyű, géppuskás	G – M - G	Nehéz, ágyús- géppuskás	L – G – M – G
II.	Könnyű, géppuskás	G – M - G	Nehéz, ágyús- géppuskás	L – G – M – G
III.	Könnyű, géppuskás	G – M – G	Nehéz, ágyús- géppuskás	L – M – G – M – L
IV.	Könnyű, géppuskás	G – M – G	Nehéz, ágyús- géppuskás	L – G – M – G
V.	Könnyű, géppuskás	G – M – G	Nehéz, ágyús- géppuskás	L – G – M – G
VI.	Könnyű, géppuskás	G – M - G	Könnyű, géppuskás	G – M – G
VII.	Nehéz, ágyús-géppuskás	L – M – G – M - L	Nehéz, ágyús- géppuskás	L – G – M – G
VIII.	Nehéz, ágyús-géppuskás	L – M – G – M - L	Nehéz, ágyús- géppuskás	L – M – G – M – L
IX.	Nehéz, ágyús-géppuskás	L(Ö) – G – M - G	Nehéz, ágyús- géppuskás	L(Ö) – G – M – L
X.	A hadszíntéren épített vonat. (Kossowitz)	Két önálló szerelvény L – M – G és L – M – G egymástól függetlenül is működhetnek	Könnyű, géppuskás (átépítve)	G – M – G
XI.	A hadszíntéren épített vonat (Schober)	G – M - G	Könnyű, géppuskás (átépítve)	G – M – G

XII. ²⁰³	A hadszíntéren épített vonat (Kleindin)	G – M - G	Nehéz, ágyús- géppuskás	L – G – M - G
----------------------------	--	-----------	----------------------------	---------------

G → géppuskás kocsi

M → mozdony

L → lövegkocsi (géppuskákat is hordozott (toronyban 3 db a toronyban, két oldalt 1-1 db)

L(Ö) → önjáró (dízelmotoros) lövegkocsi

Hadrendi szám, eredeti és új fegyverzet

Páncélvonat száma I. v.h. (1914-16 átalakítások)	Összes fegyverzet	
	Eredeti	Új (bővítmény, változtatás)
I.	Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.	Lövegkocsi: 1 db 70 mm, L/30 tengerészeti gyorstüzelő lg, és 2 db 47 mm tengerészeti gyorstüzelő lg. oldalirányban. Szerkocsi alvázra építve. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.
II.	Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.	Lövegkocsi: 1 db 70 mm, L/30 tengerészeti gyorstüzelő lg, és 2 db 47 mm tengerészeti gyorstüzelő lg. oldalirányban. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.
III.	Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.	Lövegkocsi: 70 mm tengerészeti gyorstüzelő lg, és (3 + 2) Schwarzlose géppuska Lövegkocsi: 70 mm tengerészeti gyorstüzelő lg, és (3 + 2) Schwarzlose géppuska Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.
IV.	Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.	Lövegkocsi: 1 x 70 mm tengerészeti gyorstüzelő lg, és (3 + 2) Schwarzlose géppuska Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.
V.	Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.	Lövegkocsi: 1 db 100 mm, lg, Szerkocsi alvázra építve. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.
VI.	Géppuskás kocsi: 5 db	Géppuskás kocsi: 5 db

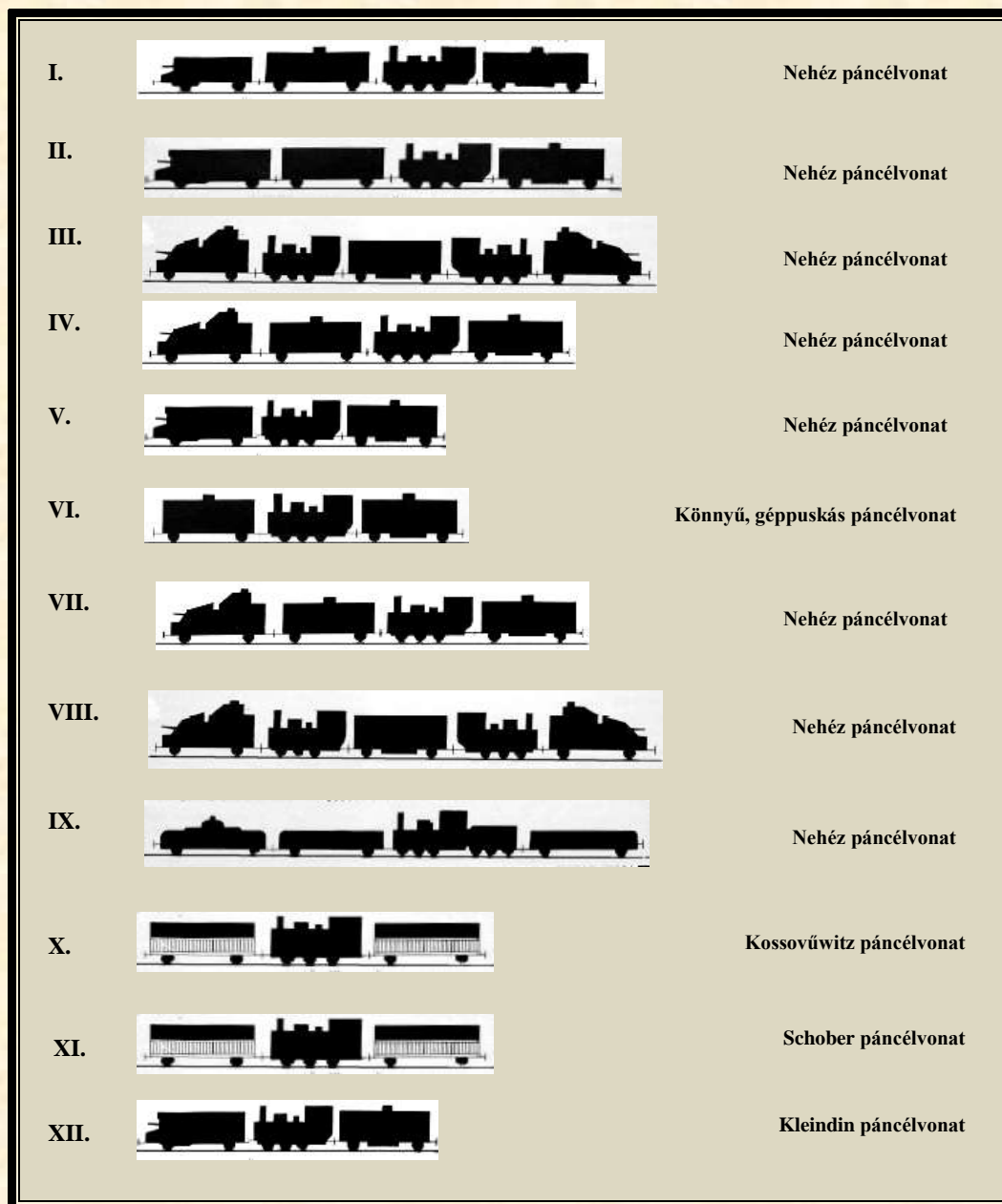
²⁰³ Korábban már utaltunk rá, hogy ennek a pcv-nak ellentmondásos a léte. A heeresgeschichten utalásai miatt, nevezetesen, hogy a vonat egy háromágyús lövegkocsit is kapott, változatlanul szerepeltetjük a listában.

	Schwarzlose géppuska. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.	Schwarzlose géppuska. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.
VII.	Lövegkocsi: 70 mm tengerészeti gyorstüzelő lg, és (3+2) db Schwarzlose géppuska. Lövegkocsi: 70 mm tengerészeti gyorstüzelő lg, és (3+2) db Schwarzlose géppuska. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.	Lövegkocsi: 70 mm tengerészeti gyorstüzelő lg, és (3+2) db Schwarzlose géppuska. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.
VIII.	Lövegkocsi: 70 mm tengerészeti gyorstüzelő lg, és (3+2) db Schwarzlose géppuska. Lövegkocsi: 70 mm tengerészeti gyorstüzelő lg, és (3+2) db Schwarzlose géppuska. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.	Lövegkocsi: 70 mm tengerészeti gyorstüzelő lg, és (3+2) db Schwarzlose géppuska. Lövegkocsi: 70 mm tengerészeti gyorstüzelő lg, és (3+2) db Schwarzlose géppuska. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.
IX.	Lövegkocsi: 70 mm, L/30 tengerészeti gyorstüzelő lg, és 7 db Schwarzlose géppuska. A géppuskás kocsi:? géppuska.	Lövegkocsi: 70 mm, L/30 tengerészeti gyorstüzelő lg, és 7 db Schwarzlose géppuska. A géppuskás kocsi:? géppuska.
X.	Lövegkocsi 80 mm tábori ágyú Lövegkocsi 80 mm tábori ágyú Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.	Kossowitz féle vonat. Lövegkocsik elvételre kerültek! A Schober szerelvény, változtatásnak a fényképeken van nyoma. A kocsikat jelentősen átépítették. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.
XI.	Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.	A Schober szerelvény, változtatásnak a fényképeken van nyoma. A kocsikat jelentősen átépítették. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.
XII.	Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.	Kleindin féle vonat. Lövegkocsi: 1 db 70 mm, L/30 tengerészeti gyorstüzelő lg, és 2 db 47 mm lg. oldalirányban Szerkocsi alvázra építve. Géppuskás kocsi: 5 db Schwarzlose géppuska.

Egyértelműen bizonyítható, hogy ezekben az időkben már szinte minden vonatonál alkalmazták az „előfutó” kocsikat, amelyek a megrongált, vagy aláaknázott vasúti szakaszon

kisiklottak, de a vonat nagy részét megóvták. Ezeken a kocsikon a vasúti felépítmény gyors javításához való anyagokat is – sín, talpfa, sínszerelvények, szerszámok... – magukkal vitték.

A következő jellegrajzokon a változások láthatóak.

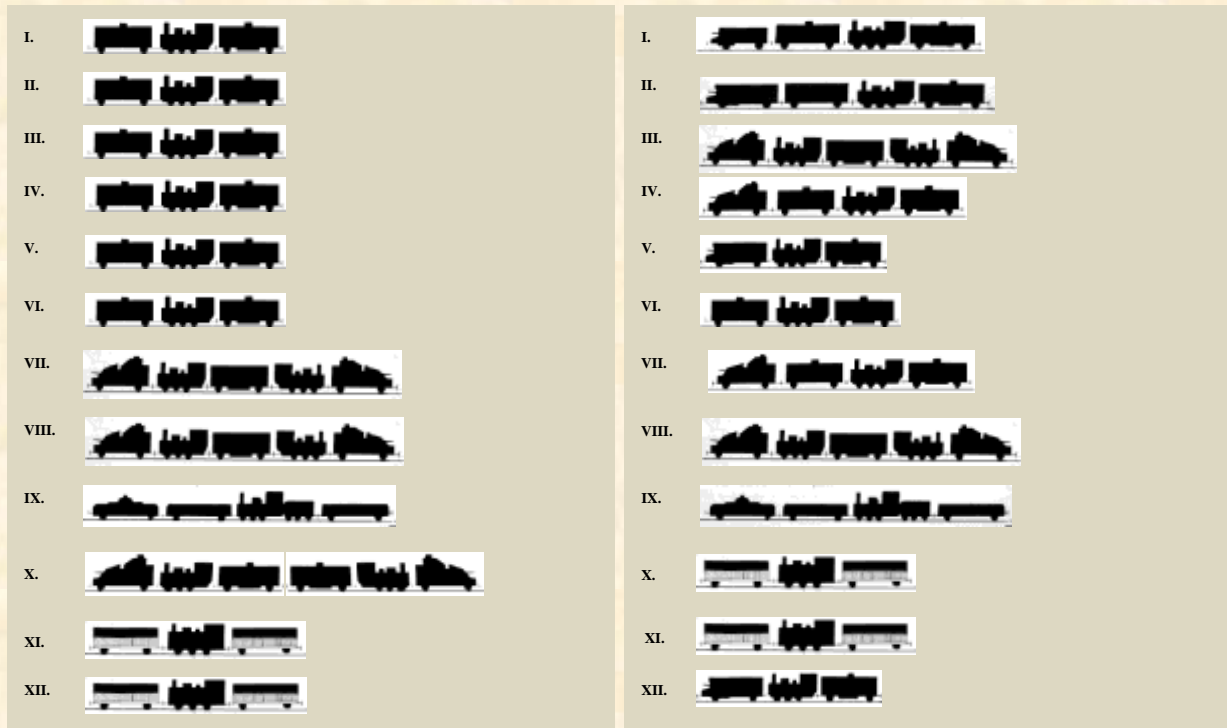


A kezdeti állapotokhoz képesti átalakítások
1914-1916 között

Egy érdekes adalék a II. számú páncélvonathoz, amely bizonyítja, hogy az osztrák-magyar hadsereg főtisztjei mennyire másképpen értékelték esetenként a páncélvonatokat!

„... Ez a páncélvonat 1915 nyaráig felszerelés nélkül, rozsdásan hevert Újvidéken az államvasutak fűtőházában, amikor az ott pihenő 1. hgyi dd. átvette és felszerelte. A nyári

isonzói küzdelmekben már tevékenyen közreműködött, annál is inkább, mert a XVI. hadt. parnoka, Wurm tbszgy és vezérkari főnöke nagy súlyt helyeztek a páncélvonatok felhasználására...²⁰⁴



Páncélvonataink 1914 1916 közötti jellege és az átalakítások utáni állapot

A monarchia hadrendjének 1915. évi kigyűjtésével foglalkozó könyv bizonyos mértékig ad csak eligazítást a páncélvonatok elhelyezkedéséről.

„...*Italienischer Kriegsschauplatz*”²⁰⁵ (Itáliai hadszíntér)

KOMMANDO DER SÜDWESTFRONT (Délnyugati front parancsnokság)

Kmdt.: GO. ERZHERZOG EUGEN Gstbschef: FML. Alfred Krauss

611 l/s Baone., 1 RdfBaon., 51 StSchAbtlgn., 54 selbst. MGAbtlgn., 4 Sdiwd., 58V2 F- u. sdiw. Bt., 42 FsAKomp., **1 Panzerzug**, 12 techn. Komp., 2 FliegKomp., - 91.400 Feuertgewehre, 810 Reiter, 770 Gesdi.

✓ Landesverteidigungskommando in Tirol (Területvédelmi parancsnokság Tirol)

Kmdt.: GdK. Dankl, Gstbschef: GM. Pichler

....

■ 52. HaBrig.: Obst. Edl. v. Kreschel (52. dandár)

²⁰⁴ Bernhard Scheichelbauer szk. szds, a volt II. számú páncélvonat világháborús tevékenysége, visszaemlékezések

²⁰⁵ Csak annyi fordítást adunk, amely a helyzetet egyértelművé teszi. ÖSTERREICH-UNGARNS LETZTER KRIEG 1914-1918 HERAUSGEGEBEN VOM ÖSTERREICHISCHEN BUNDESMINISTERIUM FÜR HEERESWESEN UND VOM KRIEGSARCHIV

Abschnitt Val Sugana (Val Sugana csoport)

V2 9 cm mob. KnBt. 2, 1. u. 4. KnBt. GbAR. 9, 2. KnBt. u. ^ 2. HbBt. GbAR. 14, V2 7 cm M. 75 mob. GbKnBt. 1, V2 10 cm deutsche Fuß(Kn)Bt. 104 V3. Komp. SB. 8, V4 1- Komp. SB. 9, ý* 3. Komp. SB. 14 Sperren Tenna und Colle delle bene: 2. F= und 2. RKomp. FsABaon. 1,- 22 Gesch. Dem Rayon III unmittelbar unterstellt: X. MaBaon. IR. 14,- V2 2. MaSchwd. rt. SchR. 6,2—47 mm MarineKn.,- **Panzerzug Schober**, - FliegKomp. 7, 17 Rund 39.900 Feurgewehre, 220 Reiter, 270 Gesch.

✓ *B. KÄRNTEN*

ARMEEGRUPPE GdK. ROHR (Rohr vezd. hadseregcsoport)

Gstbsdief: FML. Scotti

40Vž Baone., 6 FrwSchBaone., 5 1/4 Scfiwd., 58V2 und sdiw. Bt., 14 FsAKomp., **2 Panzerzüge**, 6 tedín. Komp., 1 FliegKomp., - rund 40,900 Feuer gewehre, 572 Reiter, 319 Gesdi.

▪ *Abschnitt IV,²⁰⁶ 44. SchD²⁰⁷.: GM. Nemeczek*

- 4. SchBrig.: Obst. Majewski, GbSdiR. 1 (3), 2 (3)
- 87. SchBrig.: GM. Jellenchidi, SdiR. 2 (3), 21 (3)
- DionsKav.: RSdiwd. DR. 10
- 44. FABrig.: Obst. Edl. v. Ellenberger, 1. Bt. FKR. 40, 4. Bt. TürkeiHR., 1. bis
- 5. KnBt. GbAR. 3, 1. u. 2. HbBt. GbAR. 3
- 7. Komp. SB. 7 Vom Armeegruppenkmdo. zugewiesen:

1/2 15 cm HbBt. 3, 1/2 15 cm MsBt. 4, 24 cm MsBt. 2, 1/2 24 cm MsBt. 7, 8-9 cm Kn., 2—37 mm MarineKn., 2—47 mm MarineKn., - 3. Komp. SB. II Sperre Flitsch: Det. GbSdiR. 2,- i/o 1- RKomp. FsABaon. 4,- 11 Gesdi. 8360 Feurgewehre, 100 Reiter, 69 Gesch. Armeeeunmittelbar: 30.5 cm MsBt. 1 >),- **Panzerzüge IX u. X**, - FliegKomp. 16

Teljesen egyértelmű az idézetek alapján, hogy a Tirolban említett „*Panzerzug Schober*” a XI. számú, a megerősített, javított rögtönzött vonat. Mindez azért, mert a IX. páncélvonat a X. vonattal együtt ugyanekkor Karintiában van a 44. területvédelmi hadosztálynál. Mindkét Schober vonatról vannak fényképek az olasz harcterről! A X. páncélvonat pedig a megerősített, átalakított Kossowicz féle szerelvény.

„...KÜSTENLAND (Tengermellék²⁰⁸)

5. ARMEE

Kmdt.: GdI. v. Boroewic, Gstbsdief: FML. v. le Beau

13OV2 Baone., 5 FrwSch.* und Rdftabtign., 20 Schwd., 142V2 F* schw. Bt., 20 FsAKomp., **2 Panzerzüge**, 22 techn. Komp., 4 FliegKomp./120.300 Feurgewehre, 1576 Reiter, 610 Gesch.

...

²⁰⁶ IV. harccsoport

²⁰⁷ schD → schutzdivisio → területvédelmi hadosztály

²⁰⁸ Österreichisches Küstenland Wikipédia

✓ *Abschnitt II,*²⁰⁹ *XVI. KORPS (hadtest)**Kmdt.: FZM. Wurm, Gstbschef: Obst. Graf**26 Baone., 3 Schwd., 44 Bt., 1 Panzerzug, 6 techn. Komp., 3 FliegKomp., 1 BallonAbtlg.,- 25.500 Feuegewehre, 130 Reiter, 151 Gesch.*

...

■ *58. ID.: GM. Erwin Zeidler (gyalogdandár)**4. GbBrig.: Obst. Lercher (ab 21. Oktober Obst. Adalbert v. Dáni), IBaone. 11/52,111/69, SchR. 37 (3),- V4 1. Schwd. rt. DSchD.**5. GbBrig.: GM. Nöhring, IBaone. I u.V/22, SdiR.23 (3),- 1/i 2. Schwd. rt. DSchD.**60. IBrig.: Obst. de Brunfaut, IR. 30 (3), 80 (3)**DionsKav.: V2 -• Schwd. DR. 143)**58. FABrig.: Obstlt. Grund, 8. Bt. FKR. 3, 5. u. 6. Bt. FKR. 23, 3. Bt. FKD. 13,**3. Bt. FKD. 26, 3. Bt. FKD. 43, 5. Bt. FHR. 4, 5. Bt. FHR. 8**7. Komp. SB. 9**15.700 Feuegewehre, 70 Reiter, 80 Gesch.**Korpsunmittelbar: */2 10.4 cm KnBt. 16, 1. u. 2. Bt. sFHD. 16,- 4. Komp. PB. 7 Vom Armeekmdo. zugewiesen:**FrwRdfBaon. Graz,- 6. Bt. FKR. 4, 6. Bt. FKR. 12, 7. Bt. FKR. 17, 7. Bt. FKR. 20, 1. u. 2. Bt. FKD. 44, 1. Bt. TürkeiHD. 5, 10.4 cm KnBt. 1, 12 cm belg. KnBt. 1, 1—12 cm MarineKn., 1—15 cm MarineKn., B. Bt. sFHD. 14, 15 cm HbBt. 18, 24 *), 26, 43, 24 cm MsBt. 1, 30.5 cm MsBt. 7,**13, 1—7 cm autom. FlakBt., 20—9 cm Kn., 8—7 cm GbKn. M. 99,**7. Komp. SB. 1, 8. Komp. SB. 3, 3. Komp. SB. 6,- Panzerzug II,- Flieg= Komp. 2, 4. u. 8, BallonKomp. 1*✓ *Abschnitt III b,*²¹⁰ *III. KORPS (hadtest)**Kmdt.: FML. Ritt. v. Krautwald Gstbsdief: Obstlt. Freih v. Karg**29 Baone., 2 Sdiwd., 241/2 Bt., 1 Panzerzug, 4 techn. Komp./ 22.550 Feuegewehre,128 Reiter, 112 Gesch.*

...

■ *22. ScfiD. 2): GM. Schön**43. SchBrig.: Obst. Edl. v. Merten, SchR. 3 (3), 26 (3)**DionsKav.: RSdiwd. DR. 12**22. FABrig.: Obst. Gärtner, FKR. 7 (4), FKD. 22 (2)**5. Komp. SB. 3**5000 Feuegewehre, 64 Reiter, 14 Gesch. k. u. 19. LstGbBrig.: Obst. D r e n n i g (ab 14. Nov. Obst. v.Szabó),k.u.LstlBaone. 111/1, 11/3, 1/4, 1/6, II/J2, IV/19 4900 Feuegewehre*²⁰⁹ II. harccsoport²¹⁰ III.b. harccsoport

187. IBrig.: Kontreadmiral Freih. v. Koudelka, k. k. LstlBaone. 37, 42, 152, 157, k. k. LstMaBaon. 30, SeeBaon. 4, y2 FrwRdfKomp.

3800 Feurgewehre Korpsunmittelbar: 1. u. 4. Bt. sFHD. 3 Vom Armeekmdo. zugewiesen:

5. Bt. FKR. 7, 5. Bt. FKR. 26, 7. Bt. FKR. 32, 12 cm KnBt. 15, 1-12 cm MarineKn., 2—15 cm MarineKn., 4. Bt. sFHD. 14, 15 cm HbBt.30, 24 cm MsBt. 7, ^2 20.5 cm MsBt. 3, 10 cm deutsche Fuß(Kn)Bt. 14, 12—9 cm Kn., 2—7 cm GbKn. M. 99, 1—47 mm MarineKn., 1—7 cm autom. FlakBt.,-

4. Komp. SB. 1, 5. Komp. SB. 8, - **Panzerzug V**, - BallonKomp. 1

Egy más forrás szerint, amely teljesen egybevág az előzőekkel²¹¹

1915. október 15.	Panzerzug Schober ²¹² - Rayon III (91 ID) unnm. ²¹³ Panzerzüge IX ²¹⁴ & X ²¹⁵ - AGp Rohr ²¹⁶ Panzerzug II - XVI Kps from 5 Armee ²¹⁷ Panzerzug V - III Kps from 5 Armee ²¹⁸
-------------------	---

Jól látszik itt is, hogy a „Panzerzug Schober,” illetve a „Panzerzüge IX.” két különböző vonat!

Ez a II. páncélvonat a már lövegkocsival is felszerelt szerelvény volt. Az V. számú vonatban már szintén volt ágyús kocs.

Jó tehát az az információ, amit más források adnak, hogy 1915 májusában, Olaszország hadba lépésekor a II. és az V. páncélvonatokat azonnal a trieszti Tábori Szállításvezetőség (FTL 9.) hatáskörébe rendelték. (Tengermellék!)

A IX. és X. számúakat pedig Tarvis (Tarvisio) és Villach körzetébe küldték. Ugyanekkor a IX. páncélvonat a „*lupos*” az Adige-völgyében is harcolt dél-tirolban, Rovereto térségében.²¹⁹

²¹¹ John Dixon-Nuttall: The Austro-Hungarian Army 1914-18 for Collectors of its Postal Items

²¹² Ez a XI. hadrendi számú páncélvonat.

²¹³ K.u.k. Landesverteidigungskommando in Tirol (Cs. és kir. tirolai országvédelmi parancsnokság) A cs. és kir. 1. hadseregparancsnokságból alakult, és később átnevezték 11. hadsereggé, ill. esetenként azonos volt az adott területen állomásozó hadtest parancsnokságával. Parancsnoka Viktor Dankl lov.tbk. 1916. márciusig, Josef Roth gy.tbk. 1916. júliusig. III. Rayon 1915.máj.-1916.jún. III. katonai körzet, (91. gyaloghadosztály)

²¹⁴ A Schober-Poplawski félé „*lupos*” páncélvonat.

²¹⁵ A Kossowicz – félé harctéri páncélvonat javított, erősített változata.

²¹⁶ 10. hadsereg, Rohr hadseregcsoport. → Cs. és kir. Rohr-hadseregcsoport, ill. 10. hadseregparancsnokság A délnyugati határvédelem ellátásáért hozták létre /Gruppe Rohr/ és később is a tirolai frontvonalon működött. Parancsnokai voltak: Franz Rohr lov.tbk. 1916. júniusig, Karl Scotti altbgy. 1917. májusig, Alexander Krobotin tbgy. 1918.. nov.7-ig.

²¹⁷ 5. hds, XVI. hdt. Isonzo-front. 5. hds. → A mozgósítás után a Szerbia elleni harcokban vett részt a balkáni haderők főparancsnoksága alárendeltségében. 1914 decemberében feloszlatták. Az olasz front megnyitása után állították fel újra az Isonzó-hadszíntéren, és itt állomásozott – különböző átszervezésekkel (1. Isonzo-Armee, 2. Isonzo-Armee, Isonzo-Armee: "Isa") – a háború végéig. Parancsnokai voltak: Liborius Frank gyal.tbk. 1914. júliustól decemberig, Svetoazar Borojevic gyal.tbk. 1915. májustól 1917. augusztusig, Wenzel Wurm vezds. (1.Is.A.) és Johann Henriquez altbgy. (2.Is.A.) 1918. januárig, Wenzel Wurm vezds. ("Isa") 1918. novemberig.

²¹⁸ 5. hds, III. hdt. Isonzo-front.

²¹⁹ Volker Jeschkeit mérnök leírásai szerint, aki terepkutató és történész volt a korábbi Rayon III. - SAT-Trentino kötelékében.

Ez a páncélvonat az Olaszország elleni irányuló háborúnak a kezdetén, 2-3 hónapon keresztül működött itt Valsugana környékén főleg Borgo irányában.

Sajnos az olasz tüzérség már állást tudott foglalni a Zugnán és Monte Altissimón és ezért a vonatra nagy veszélyt jelentett, mert igen jó kilövési lehetőségük volt, nagyjából 11 km távolságról. A vonat mozgásakor csak a sebességben bízhattak!



darf von. Panzerzug auf dem Ital. Kriegsschauplatz. 37.

A kezdeti, viszonylag kis kaliberű olasz tüzérséget később 21 cm-es mozsarakkal váltották fel, ami még nagyobb veszélyt jelentett a IX. páncélvonatra. Ezen túl új ütegeket is telepítettek, valószínűleg néhány haditengerészeti ágyút is, amelyek nagy gondot okoztak a gyalogságunknak a lövészárokból.

A IX. páncélvonat az olasz, karintiai-tiroli hadszíntéren²²⁰

Ez természetesen csak a kezdet volt, rajtuk kívül más vonatok is harcoltak ott a későbbiekben.

A II. páncélvonat később, már 1915-ben – miután átfegyverezték és lövegkocsit is kapott – az isonzói frontra került át a Szerémségből. Arról nincs adatunk, hogy korábban kik szolgáltak ezen a vonaton, de ekkor a vonat parancsnoka már Bernhard Scheichelbauer főhadnagy, aki a cs. és kir. 4. gyalogezred, IV. zászlóaljának tisztje volt. A legénysége ekkor 30 fő, szintén a 4. gyalogezredből.

A korabeli irat szerint a lövegkocsiban egy 7 cm-es és egy 4,7 cm-es gyorstüzelő löveg volt. A vonat még rendelkezett 6 géppuskával is. A későbbiekben majd részletesen írunk a Nabresinai, Monfalconei és Görz környéki sikeres harcairól.

1916-ban a vonat a Bruszilov-offenzíva kapcsán átkerült Kolomea környékére, a 7. hadsereghez, ahol szintén sikeres volt.

A román hadüzenet után a páncélvonatok közül a II. (Vöröstorony-szoros), a VI. a VIII. (Nagyszeben környéke), és a XI. páncélvonat a Déli-Kárpátokba megy. A IX. a Gyimesi-szoros védelmét látja el. Kiválóan harcolnak és a viszonylag gyenge saját hadakat erőn felül segítik, a románok ellen.

Ott van azonban a nyári, Bruszilow offenzíva ellen is a vonataink egy része.

1915 novemberében az I, VI, VIII és IX. páncélvonatokat Karintiában vannak. Ezeket a Kárpátokba vezénylik a IX. vonattal együtt a határok védelmére.

²²⁰ Heeresgeschichten.at

Itt kell szót ejtenünk a szakirodalomban található néhány érdekes, de bizonytalan tényre. Ez az 1915. évi páncélvonati átalakítások után kialakult helyzetből ered. A részletes elemzést a függelékben tesszük meg és egyértelműen szeretnénk rávilágítani arra, hogy szerintünk mi okozza a lényeges eltérést a számozásban és a vonatszerkezetekben. Ez főleg a „Schober” féle vonatokat érinti.

Nézzük ezek után a páncélvonatok alkalmazásáról szóló híreket! Sok esetben a vonat száma, azonosítója nem állapítható meg, mert nemcsak a sajtóban megjelent hírek esetén nem azonosították a vonatokat a „titkosság” jegyében, hanem még komoly katonai jelentések, visszaemlékezések is csak „páncélvonat” –ként tesznek róluk említést. Ezeket a rendelkezésre álló egyéb információk alapján megpróbáltuk valamilyen valószínűséggel azonosítani, nem mindig sikerült.

A felkutatott eseményeknél most és majd a következőkben is hadszínterenként és időrendben írjuk a történéseket.

Összességében teljesen egyértelműen megállapítható, hogy a páncélvonataink igen hatékony eszközt jelentettek a hozzáértő parancsnokok kezében. Napokon belül képesek voltak, akár a több száz kilométeres hadszínterek között is helyzetet változtatni, erősítést biztosítva mind a támadásokhoz, mind a védekezésekhez.

Ismételten fel kell hívni a figyelmet arra, hogy a páncélvonatok, bár vasúthoz kötötten mozogva, bizonyos korlátok közé voltak szorítva, de mind a mi a hadseregünknek, mind az ellenfeleknek elemi érdekük fűződött a vasútvonalak birtoklásához! Ezt kívánta a csapatok gyors, nagy tömegű mozgatása, de a horribilis mértékű ellátás is!

Orosz front

A páncélvonataink alkalmazásáról már történt említés az előző fejezetekben. A kezdetek tehát az orosz fronton, Galíciában, majd az ellenség térdnyerése miatt a Kárpátokban és annak előterében történtek.

„Az oroszok visszaverése Ung megyében.

Ungvár, jan. 11. (M. T. I.)

Az oroszok elhagyták Sóslakot és visszavonultak Csontosra. Az ágyuk egész nap dörögtek.

Ungvár, jan. 11. (M. T. I.)

Az Ung völgyében páncélvonatunk tegnap 8 gépfegyverrel Csontosig jutott. Itt T főhadnagy az orosz őrjáratra lövetett, akik közül nyolcan elpusztultak.

A páncélvonat ma ismét kiment Csontosig, ahol a hídnál két orosz zászlóalj állott. A főhadnagy 30 emberét jól elmaszkírozva rajvonalba állította és az ellenséges zászlóaljakat tüzeléssel, gépfegyverekkel és egyidejűleg tüzérségünk akciójával megfutamtotta. Csapataink az ellenséget malomréti pozíciójából kiverték. Az oroszok 50 sebesültet és foglyot hagytak hátra.”²²¹



A VIII. páncélvonat legénység, 1915²²²

**1915, Lawoczne.
(A VII. vagy a VIII. pcv.)²²³**



²²¹ Szamos, 1915. január (47. évfolyam, 1-27. szám)

²²² Nagyított, vágott, javított kép. Wkimedia

²²³ K.u.K. Kriegspressequartier Lichbildstelle Wien

Az oroszok visszaverése Ungmegyében.

Ungvár, jan. 11. (M. T. I.)

Az oroszok elhagyták Soslakot és visszavonultak Csontosra. Az ágyuk egész nap dörögtek.

Ungvár, jan. 11. (M. T. I.)

Az Ung völgyében páncélvonatunk tegnap 8 géplegyverrel Csontosig jutott. Itt T főhadnagy az orosz őrzőretra lövett, akik közül nyolcan elpusztultak.

A páncélvonat ma ismét kiment Csontosig, ahol a hidnál két orosz zászlóalj állott. A főhadnagy 30 emberét jól elmaszkírozva rajvonalba állította és az ellenséges zászlóaljokat tüzeléssel, géplegyverekkel és egyidejűleg tüzérségünk akciójával meglutamította. Csapataink az ellenséget malomréti pozíciójából kivertek. Az oroszok 50 sebesültet és foglyot hagytak bánta.



Egy kis ízelítő a kelet-galíciai télből, 1915-16²²⁴



Egy kis ízelítő a kelet-galíciai télből, 1915-16²²⁵

„A debreceni hadikiállítás.

Néhány nap óta gyönyörű látványossága van Debrecennek. A vöröskereszt egylet, a hadsegélyező hivatallal karöltve hadikiállítást rendezett. A kereskedelmi akadémia

²²⁴ livejournal.com

²²⁵ livejournal.com

dísztermében érdekesnél érdekesebb dolgokat halmozott össze a rendezőbizottság és a debreceni közönség egyrészt a kiállítás érdekessége miatt, másrészt a nemes cél érdekében — ugyanis a beléptidig a vöröskereszt javára fordítódik — igen nagy számmal látogatja a kiállítást. Különösen ki kell emelnünk Reisinger Jánosnak a IV. számú páncélvonat vezetőjének munkáját, ki az uzsoki harcteret imitálta meglepő sikerrel: a levegőben repülőgépek keringenek, az utakon katonák menetelnek, magyar- és orosz katonák állanak szemben egymással a lövészárkokban. Váray József, a háború összes okkupációs és emlékbélyegeit, valamint a tábori, fogsági és przemysli lapokat állította ki igen szép rendezésben. Nediczky alezredes zsákmányolt fegyvergyűjteményét: szerb komitácsi késeket, a montenegrói díszített fegyvereket és a különböző orosz harcieszközöket igen sokan bámulják meg. Oldalakat írhatnánk még a kiállításról; a sok-sok zsákmányolt haditárgy, történelmi nevezetességű újságok, mint a przemysli. Tábori újság az olasz harcénen megjelenő „Alpesi Magyar Újság” a „Warschauer Zeitung”, az ellenséges vitézségi érmek, az orosz foglyok gyönyörű munkái igen érdekessé teszik a kiállítást.

A legszebb siker keretében zajlik le a debreceni hadikiállítás s ebben főérdemeik vannak Nediczky alezredesnek, Váray Józsefnek, Kardos Bélának és Than Gyula lapszerkesztőnek. A kiállítás emlékére ízléses bélyegeket is készítettek.”²²⁶

„Harcok az Ung völgyében.

Egy páncélos vonat kalandjai.

Harminc ember megszalasztott két orosz zászlóalj.

Ungvár, január 11.

Az oroszok elhagyták Sóslakot és visszavonultak Csontosra. Az ágyuk egész nap dörögtek.

Az Ung völgyében tegnap egy páncélos vonatunk 8 gépfegyverrel Csontosig haladt előre. A híd előtt T. főhadnagy az orosz őrzőjára lövetett. Az őrzőjából nyolcán elesetek.

A páncélvonat ma ismét kifutott. A hídnál két orosz zászlóalj foglalt állást. A főhadnagy harminc emberét jól i maszkírozva rajvonalba állította s tüzeléssel és gépfegyverekkel támogatva tüzéségünknek egyidejűleg megkezdett akciójától megfutamtította a zászlóaljakat.

Az ellenséget kiverték malomréti pozícióiból s mintegy 50 sebesült fogoly került kezeink közé.”²²⁷

Az 1915. január 23-án megindított offenzíva folyamán a német déli (Linsingen-hadsereg) hadsereg az oroszokat a Zwinin-hegyhát vonaláig vetette vissza. A felszabadult Munkács – Stryj vasútvonalat az utánpótlási viszonyok megjavítása végett minél előbb helyre kellett állítani. A csapatok előnyomulását követő szemrevételezés megállapította,

²²⁶ Nyírvidék, 1915 (36. évfolyam, 1-103. szám)

²²⁷ Egri Újság - napilap 1915/1

hogy a vasút magyar részén az 593. km-nél levő Hukliwa- (Zugó) viadukt (5 km észak-keletre Volóc állomástól), a 66. km-nél levő Kosári-viadukt (Kis-Szolyva állomástól 4,5 km-re, északra), továbbá a galíciai részen az Osolina-viadukt (0,2 km Beszkid állomástól északra) el van rombolva. Mind a három rombolás nagy akadályt képezett, mert a hidak közel 34 m magasságban vezettek a völgyek talpa fölött. A vasút helyreállításánál követelmény volt, hogy Beszkid állomást minél előbb elérjék, és felvételező állomásnak berendezzék. A kisebb rombolásokat az 5. (Kossowicz százados) és 10. (Barabás százados) vasútépítő század) január végéig helyreállított, de a Hukliwa- és Kosári-viadukt helyreállítása kb. 6 hetet vett igénybe. Ezért gyorsabb megoldási módot kellett találni. A vasútügyi előadó – Pihera százados – tervei szerint átszállított mozdonyokkal és szétszedhető teherkocsikkal a Hukliwa-viadukt és Beszkid között rögtönzött üzemet rendeztek be és a forgalmat megindították. Ez olyan jelentőségű haditett volt, hogy erről még az AOK is dicséretet adott ki. (Lásd később!)

„... 1915. február 1-én kezdődött meg csapataink előnyomulása, amely harcoknál a páncélvonat tevékenyen részt vett. A magas hóval borított sínek a gyorsaság teljes kihasználását megbénították; óvatosság vált szükségessé, mert a pályatest nem volt megfigyelhető; ezen menetekenél vált be a páncélvonat elé csatolt, vasúti felépítményi anyaggal megrakott előfutó kocsis, amely megrongált helyeken kisiklott és ezáltal a páncélvonatot kímélte meg a kisiklástól.

Ellenséges tűzkörletben az előfutó kocsit többször lekapcsoltuk és előrelöktük, ami által biztosítva láttuk előrejutásunkat és szabadabban mozoghattunk. Ezen előfutó kocsin magunkkal hozott anyagból gyorsan helyreállítottuk a síneket, ami sokszor csak szükségszerűen eszközöltetett, akként, hogy a páncélvonat lassú lépésben átmehetett ezeken a helyeken.

Előrefutásunknál többször avatkoztunk be úgy a támadó csapatok, mint azok előtt harcoló járőrök harcaiba és elűztük a különösen őrházakba és a község házaiba befészkelte ellenséget.

Ellenséges tüzérségi tűz naponta feküdt a vonaton, anélkül, hogy ezt eltalálta volna.

Vasútforgalmi szempontból mutatkozott ezen harcoknál a páncélvonatnak igen nagy előnye, mert a vasúti fejállomásokon készen tartott élelmet, lőszert, felszerelést szállító vasúti kocsik még az előnyomulást és harcokat követő éjjel érték el a páncélvonattól felderített és sokszor helyreállított síneken az elől küzdő csapatokat... „²²⁸

„... Február 18-án Kolomea felől Stanislau irányába előnyomuló csapatainkat a páncélvonat Ottynia községen túl már kb. 15–20 km-rel túlhaladta; 1–2 km-re Chryplin állomás előtt, egy erdőszélről áttekinthető terepen egy vasúti őrháznál láttam egy orosz tábori őrőst és mögötte vagy 600 m-re egy vasúti bevágásnál egy lovas századot. Legnagyobb gyorsasággal futottam ki. Menetközben az oldalgéppuskával az őrház ablakain és ajtajain lövtem be, míg az elől lévő géppuskával ugyanakkor – a menetsebességet mindig erősítve – a lovasszázadra lőttem, amely látható veszteségek visszahagyásával vágta el. Az első

²²⁸ vitéz Kalándy Imre altábornagy feljegyzései

géppuskánál beállott akadály mentette meg a lovasszázadot a megsemmisüléstől; mire az oldalgéppuskát elől elhelyeztem a század már eltűnt. Az őrház őrsege néhány halott visszahagyása után, miután a vonat rajtuk túlhaladt, elmenekült. Visszafutva, még alkalma volt a páncélvonatnak nagyobb távolságra, kb. 1200 m-re egy lovascsapatot tűz alá venni, amelyik hamarosan kijött a tűzkörletből...²²⁹

„Harctéri napló

1915. február 16-án, a volt 52. közös gyalogezred (Pécs háziezrede) a Bukovina Kolomea és Nadworna ellen megindított támadás utolsó napján, Kolomea előtt vívott sikeres harcok árán visszavetette az oroszokat és még aznap délután bevonult a városba.

1. sz. páncélvonatunk 1915. február 18-án Galiciában, Stanislau közelében. Chryplin vasúti állomásnál egy nagyobb orosz lovascsapatot meglepett és azt széjjelugrasztotta.

Przemysl 2-ik körülzárása alatt 1915. február 18-án a váröv elé délnyugatra előretolt Podmazurami védő előállításban lévő 7/III. honvéd zlj-at erős lövegtűz után több orosz támadás érte. És noha ezeket a támadásokat a zlj. mindenütt kivédte, az oroszok egy helyen mégis bejutottak a zlj. körletében lévő támpontba. Erre az ezred 9. százada ellentámadásra indult, a támpontot visszafoglalta és 150 orosz foglyul ejtett.²³⁰

„... A Welesnica-ra irányított középső oszlopot Schreitter altb. vezetése alatt a 16. gy. e. (4 zlj.) és a 78. gy. e. zöme (2 zlj.), azaz összesen 6 zlj. és 5 üteg alkotta, míg a nyugati oszlopot Benigni altb. vezetése alatt a Majdan Srd.-n át Wolosów-ra irányított 51+. foo.-beli 2 nfk. zlj. és 4 üteg, valamint a 25. h. gy. e.-től visszatartott zlj. képezte. A szélső keleti oldalt a jóformán sértetlenül visszafoglalt vasúti vonalon páncélvonat biztosította, s ennek oltalma alatt történt a Kolomea-n visszatartott 3 zlj. hdt.-tartalék (52., 53. és 96. gy. e. 1—1 zlj.-a) előreszállítása. Az előnyomulás simán ment. Harcok csak a szélső oszlopoknál voltak; keleten Ottynia-tól délkeletre, hol erősebb orosz utóvéd késleltette az Ottynia-ra irányított oszlop előrejutását, nyugaton pedig Majdan Srd.-nél, hol gyalogsággal megerősített orosz lovasság fejtett ki komolyabb ellenállást. Az utóbbit azonban Benigni altb. 3 zlj.-a, a U. lov. dandár, valamint Mihaljevic ezds. csoportjának később még említendő közreműködésével, megtörte. Estig a keleti oszlop elfoglalta a műút és vasútkeresztes környékét, a középső oszlop Neudorf-ig jutott, Benigni altb. csoportja és a í. lov. dd. Majdan Srd.-t szállta meg. A Zablotów-on volt biztosítócsoporthoz (53. gy. e. 2 zlj. -a) egyelőre még ennél a helységről maradt...²³¹

„... utasította, hogy rendelkezésre álló tartalékaikat azonnal indítsák a 16. ezred megsegítésére Ciezów északkeleti kijáratához. Ilyen tartalékok, ha lettek volna is kéznél, csak 3—4 óra múlva léphettek volna Sielec-nél harcba.

²²⁹ vitéz Kalándy Imre altábornagy feljegyzései

²³⁰ Nyírvidék - Szabolcsi Hírlap, 1939 (7. évfolyam, 26-48. szám)

²³¹ A világháború 1914-1918, 8. kötet II. ESEMÉNYEK A KELETI (OROSZ) HADSZÍNTÉREN.C) A téli csata a Kárpátokban. Második kísérlet Przemysl felmentésére. (1915 febr. 15.– márc 21.)

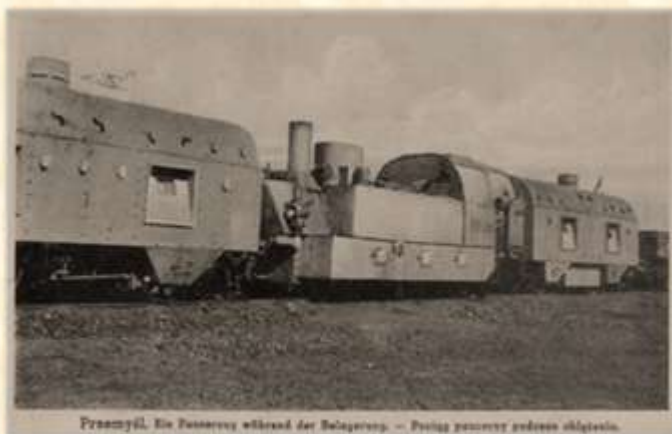
A hadosztályparancsnokság egy népfelkelő zászlóaljról és más osztagokról tett említést, melyek Jamnicáról Sielec felé a vasút mentén elindultak, vagy el fognak indulni. Mindenesetre ezek az osztagok is csak órák múlva érkezhettek volna a helyszínére, de lehetséges, hogy csak a mi biztatásunk végett emlegették őket, mert nincsen tudomásom arról, hogy ilyen osztagok később is felleptek volna ott. Egyedül egy páncélvonat — melyet a hadseregparancsnokság küldött előre tudott félig-meddig még idejében — úgy 8 óra tájban — Sielecre hatni. Érdekes, hogy a tábori iratok tanúsága szerint a 16-osok ezt a páncélvonatot ellenségnek vélték. A páncélvonat ugyanis ágyúval és géppuskával a Sielec-i piactéren gomolygó tömegbe tüzelt és ott nagy pusztítást vitt véghez. Össze-vissza heverték az elesett és sebesült katonák között asszonyok és gyermekek tetemei, valamint sok agyonlőtt ló, tehén és sertés is. Mindez borzalmas képet nyújtott... „²³²

„Orosz tudósítás Przemyśl erődéinek felrobbantásáról.

Rotterdam, márc. 24.

Az orosz főhadiszálláson levő haditudósítókat a leMBERGI főhadiszállásról autókön azonnal Przemyślbe vitték, hogy tanúi legyenek a nagy eseménynek.

A tudósítók egész sor elpusztított falun mentek keresztül, míg eljutottak a przemysli vár területén kívül eső első nagyobb községhez, Mosciskához. a hol a hős vársereg utolsó kirohanásának nyomai voltak láthatók.



A kép eredeti címe:

„Przemyśl. Egy páncélozott vonat az ostrom alatt.”²³³

Sok orosz katona holtteste feküdt még eltemetetlenül, láthatók voltak a füstoszlopok, és hallhak voltak a rettenetes detonációk. Az autók csak a külső erődökhöz juthattak, mert a vár belső területéhez vezető hidak mind fel voltak robbantva.

Az erődökből nagy lángnyelvek csaptak fel és mintha egy vulkán kellő közepén volna, folyton magasra csaptak a robbanások nyomán a sűrű füsttel körülövezett lángnyelvek.

A tudósítók látták az osztrák - magyar páncélvonat romjait is, ami szintén a robbantások szomorú eredménye volt. Csupa rom volt minden, mikor az első orosz csapat elérte a külső várövet.”²³⁴

²³² Magyar Katonai Szemle, 1939 (9. évfolyam, 3. negyedév) ÁLTALÁNOS KATONAI KÖZLEMÉNYEK A 9. gyalogdandár tevékenysége 1915. február 25–28. Írta: vitéz VÁRJON ZOLTÁN ny. tábornok

²³³ Originalaufnahmen Kilophot, G.m.b.H., Wien 1916. Alleiverkauf, „Austriaverlag“ 18795 (A képen az I.-VI. könnyű, géppuskás páncélvonatok közül valamelyik látható.

²³⁴ Vásárhelyi Reggeli Újság, 1915. 03. 25.

Ez a kép a felirata alapján Przemyslben készült, a páncélvonat egy könnyű, géppuskás, az I. – VI. számú vonatok valamelyike. Ezeknek a vonatoknak a gyártása 1914. október-december időpontra lett befejezve és mind a frontokra kerültek.

Przemyslnek azonban három ostroma volt. Az első kettőben az osztrák-magyar csapatok voltak a védők, a harmadikban viszont az oroszok. A fénykép felirata sem dátumot nem tartalmaz, sem azt, hogy melyik ostrom alatt készült a felvétel.

Przemysl első ostroma 1914. szeptember 17-én kezdődött, és október 10-én ért véget orosz vereséggel. Ekkor ilyen vonat még nem állt rendelkezésre. Tehát az első ostrom alatt ilyen vonat nem lehetett még az erődben.

Kusmanek²³⁵ az első ostrom után egy percre sem hitte, hogy ennyivel megúsza, egyből nekilátott a védelem újjászervezésének. A hatalmas győzelmet követően az osztrák-magyar hadvezetés mindent megtett, hogy a kimerült és lerombolt erődítményt újra harcképessé tegye. A hadvezetés és az ellátmányt szállító vonatszemélyzet minden igyekezte ellenére (egy hónap alatt 213 vonatot indítottak az erődítménybe) az erőd készleteit a kívánt időre nem tudták feltölteni.²³⁶

Itt álljunk meg egy kicsit! A 213 vonat az sok, vagy kevés? Átlagosan ez napi 7 vonat mindössze! A 213 vonat – 50 tengelyes egységekkel számolva – 5 325 vagon lehet. Még „galíciai”, tehát kisebb kapacitású vasúti viszonyok közepette is egy-egy vonal nagyjából napi 24, ötventengelyes vonatot bírt el, azaz napi 600 vagon! A szövegben említett 213 vonat tehát nagyjából 5 325 vagon. 30 nap alatt ezzel szemben elméletileg 18 000 vagon lehetett volna eljutni az erődbe! Miért e nagy különbség? Nem voltak elégséges tartalék hadiszerek, készletek, élelmezési, stb. anyagok, vagy a csapatszállításokat erőltették inkább? Akkor, amikor az erődben az oda beosztott alakulatokon kívül a visszavonuló osztrák – magyar seregek óriási létszámmal is jelen voltak, amikor több tízezres polgári lakosság is oda szorult, amikor a visszavonulók elvonuló részei tízezres nagyságrendű sebesültet hagytak hátra! Az oda nem való csapatok elvezénylése után nagyságrendileg az erőd állománya 131 ezer katonát, 21,5 ezer lovat, 30 ezer polgári személyt és 2 ezer orosz foglyot számlált.

A számok alapján először nem igazán értettem, de aztán a tények viszont más is mondtak!

Két vasútja volt Przemyslnek. Az egyik a San mentén Jaroszlau és Tarnowon át Krakkó felé vezet a városból először északra, majd nyugat felé fordulva, keleti irányban pedig tovább megy Lemberg felé. Ez a Krakkó felőli vasúti vonal állandóan az oroszok ágyútüzében volt és mindössze néhány napig használhatták. Ez alatt a betegszállító vonatok majdnem teljesen lefoglalták és így csak némi lőszert és robbantószert tudtak rajta a várba hozni. A másik vasúti vonal déli irányban vezet el a Kárpátok alján, Sambor felé, de hegyi vasút, amely sokkal kevesebb szállításra volt képes, de különben is az oroszok az ostrom alatt ennek a pályának egy részét elpusztították. Október 25-éig tartott, míg a javításokat elvégezheték és a pálya szabad lett. November 3-án a közlekedés már ismét megszűnt, a közbeeső néhány nap alatt

²³⁵ Hermann Kusmanek von Burgneustätten (magyarosan Kuzmanek Hermann) (Nagyszében, Osztrák–Magyar Monarchia, 1860. szeptember 16. – Bécs, Ausztria, 1934. augusztus 7.) Osztrák katona, vezérezredes, az első világháborúban Przemysl két ostroma alatt az erődítmény parancsnoka.

²³⁶ Wikipédia, Przemysl második ostroma

tehát ez a vasúti vonal aránytalanul kevés szolgálatot tehetett. Ennyi idő nem lehetett elegendő arra, hogy Przemyślbe bőséges mennyiségű élelmiszert vigyenek.

Így már a 231 vonat mennyiségileg teljesen más értékrendet képvisel. A vonatok a korabeli leírások szerint legtöbbször életveszélyes körülmények között érték el az erődöt. A vasúti szállítást végző katonák és a vasutasok sok kitüntetést kaptak ezért a teljesítményükért!



**Az ellátást biztosító
vasutasok kitüntetése²³⁷**

Eközben a 11. orosz hadsereg elérte a San folyó

vonalát, és vészesen közel ért az erődhez.

A csapatok elhelyezése nagy vonalakban megegyezett az első ostromnál alkalmazott felállással, a főtartalékot erősítették meg a 85. gyalogdandárral, a 4. honvédhuszárezred 1. osztályával, valamint a 2. honvéd tábori ágyús ezreddel. A vár védelmét egy páncélvonat is segítette, azt eddig azonban nem sikerült kiderítenem, hogy ez hogyan és mikor került a várba, és milyen szerepet játszott a harcokban, illetve mely hadrendi számot viselte. Nagyon valószínű, hogy a vasútvonalak és az ellátmányt szállító vonatok biztosítására alkalmazták a páncélvonatot, amely aztán már nem tudott kijutni.

Az újsághír időpontja alapján ez a második ostrom volt, amely 1914. november 2-án kezdődött. Ekkor már ilyen típusú vonat ott lehetett a várban. Az orosz hadvezetés és a 11. hadsereg parancsnoka, Szelivanov tábornok, okulva az első ostrom alatt elkövetett hibákból, ez alkalommal nem kezdett meg azonnali rohamot az erőd elfoglalásának érdekében. Az oroszok az erődítménybe vezető utánpótlási vonalakat elvágták, így az erődítménybe nagyobb ellátmányt már nem tudtak bejuttatni, bár a 8. illetve a 11. osztrák-magyar repülőszázad pilótái rendszeresen repültek az erőd és a frontparancsnokság között az aktuális utasítások továbbítása miatt.



Mivel az utánpótlási vonalakat elvágták, az erődítmény készletei lassan csökkenni kezdtek. Ráadásul beköszöntött a tél, amely 1915-ben különös erejű volt. A védők helyzete a tél vége felé már kilátástalanná vált, az élelmiszerellátás szinte megszűnt, az emberek

²³⁷ Przemyśl ostromai IV. <http://lemil.blog.hu/>

demoralizálódtak és a védelem meggyengült. Március 17-19-én a védők egy kitörési kísérletet tettek, ám az oroszok heves védekezése és puskatüze következtében kénytelenek voltak visszavonulni az erődbe, ötezer halottat hátrahagyva. Az orosz hadsereg feladva a passzív ostromot, váratlan rohamot hajtott végre, ám az erőd gyenge védelme még csodálatos módon tartani tudta magát. Az utolsó kitörési kísérlet kudarca után, 1915. március 21-én döntés született Przemyśl átadásáról. az uralkodó engedélyével március 22-én hajnalban az osztrák–magyar tüzérség ellőtte minden meglévő lőszerét, hat órákor az erődöket, a raktárakat, a San hídját, a rádióállomásokat, a lövegeket felrobbantották. A lovakat lelőtték, minden használható hadianyagot, fegyvert, lőszert, járművet, telefonvonalat, vasúti berendezést megsemmisítettek, a meglévő szén-, benzin- és olajkészleteket elégették.

Egyes források szerint 21-én semmisítették meg az erőd páncélvonalát és a repülőter hangárjait is.

Az újságban leírtakat tehát nincs jogunk kétségbe vonni, de a későbbiekben látszik majd, hogy a vonatok közül nem hiányzik egy sem, bár az is lehetséges, hogy ugyanazon a számon gyártással pótolták a veszteséget!

A harmadik ostromra a gorlicei áttörés után, annak következtében került sor. Az egyesült osztrák–magyar és német csapatok gyorsan közeledtek Przemyśl erődrendszeréhez. A második ostromot követően az orosz csapatok bevonultak a szinte teljesen szétlővetett és használhatatlanná tett erődítménybe, azonban nem kezdtek hozzá az erődítmény védelmének helyreállításához. Csupán akkor kezdtek erődítéseket építeni a fontos város körül, amikor már a csapataink a közelbe értek. Ebből a célból a védők megpróbálták a még szinte ép állapotú épületekben berendezni a védelmet. Ebből a célból felhasználták a kevésbé elpusztított erődítéseket.

A csapataink május 18-án vették körül az erődítményt és május 31-én kezdődött meg az erőd ostroma. Az erődbe először a bajor csapatok hatoltak be június 3-án, majd őket követte a 4. osztrák–magyar lovassági divízió. Az oroszok rendezett visszavonulásba kezdtek, felrobbantották a San folyó még ép hídjait majd elmenekültek a városból.

A fényképen egy könnyű – géppuskás páncélvonat látható. A mozdony oldalán a fényképen ott látható egy tábla. Ezt megpróbáltuk nagyítani a felbontás határáig és egyben élesítéseket is végeztünk a nagyított képen.

Egy hármas elől teljesen bizonyos. Ez viszont nem újság, mert 377. sorozatúak a páncélvonati mozdonyok. A hadrendi adatoknál láttuk a járműves táblázatban, hogy mely mozdonyok voltak ekkor rendszeresítve. Amennyiben viszont a számcsoport már a második, akkor viszont ez a pályaszámhoz tartozik, Két olyan páncélvonat volt akkor, amelyiknek 3-mal kezdődött a jelcsoportja

✓ 377. 361.	→	IV. könnyű, géppuskás páncélvonat,
✓ 377. 362.	→	VI. „



Nagyított kép a mozdony táblájáról

A 377.361. páncélvonati mozdonyról viszont lesz egy képünk 1916-ból, mégpedig a sambori vasútállomáson. Ezért kizárásos alapon a przemyslben készült fényképen ezek szerint a VI. páncélvonat és a 377. 362. mozdony látható? Később viszont látjuk majd, hogy 1915 novemberében az I, VI, VIII és IX. páncélvonatokat Karintiában vannak. Ezeket aztán a Kárpátokba vezénylik a IX. vonattal együtt a határok védelmére.

A román hadüzenet után a páncélvonatok közül a II. (Vöröstorony-szoros), a VI. a VIII. (Nagyszeben környéke), és a XI. páncélvonat a Déli-Kárpátokba megy. A IX. a Gyimesi-szoros védelmét látja el. Kiválóan harcolnak és a viszonylag gyenge saját hadakat erőn felül segítik, a románok ellen.

Az látszik valószínűnek, hogy elvesztett vonatot pótolták és a hadrendi számát is visszakapta. Esetleg a felrobbantott vonat részeiből építették újjá?

A Szurmay altábornagy csoportjának harcai az Uzsoki hágó védelmében szintén nem nélkülözték a páncélvonatot.

„1915. április 5.

... A Szurmay csop.-pság. este kiadott intézkedésével minden alparancsnokának kötelességévé tette, hogy a megszállt állást „utolsó lehelletig” tartsa, mert a Ceremcha – Pliska – Kinczyk Bukowski – Kiczera Sianka-i, úgynevezett második vonal rosszabbul védhető, nincs kiépítve és az elülső vonal elvesztése valószínűleg a magyar becsületre bízott Uzsoki hágó elvesztését is maga után vonná. A vonattal és az összeköttetésekkel foglalkozó közegek aggodalmaskodása dacára Szurmay altb. teljes üzemben tartotta a felső Ung völgyben vezető vasút és műút forgalmát, csak annyiban tolta el a vonat-csoportokat, Amennyiben azok átállítását a n. Déli hds. felvételezési állomásaitól való függőség megkívánta. A vasúti századnak csak a páncélvonat hátrátolását Csontosra és az Uzsoki hágóra vezető vonalrész műtárgyainak robbantásra való előkészítését engedélyezte...”²³⁸

²³⁸ A világháború 1914-1918, 8. kötet II. ESEMÉNYEK A KELETI (OROSZ) HADSZÍNTÉREN.C) A téli csata a Kárpátokban. Második kísérlet Przemysl felmentésére. (1915 febr. 15.—márc 21.)

1915. április 6-án Pflanze-Baltin lovassági tábornok kérésére egységeihez erősítésül némi tüzérséget és két páncélvonatot rendelt.

„... Miután a támadás Kalinkowcy-nál 8-án, sőt a következő napokon is elmaradt, a hadseregcsop.-pság. a román határ szomszédságában levő arcvonallátszra fordított gondot. Papp alezds. szakaszának erősítésére két hadtáp zlj.-at, egy 30.5 cm-es mozsarat és két páncélvonatot kapott, azonkívül hadtest-közvetlen lett...”²³⁹

„1915. május 15.

...Czibulka altbgy. csoportjánál a balszárnyon volt fél 36. ho., valamint a Rhemen csoport jobbszárnyán volt 5. ho., 15-e folyamán mindent elkövetett, hogy az oroszokat Delatyn-tól elszorítsa. Támadásuk előbbre is jutott, de az alkonyatkor megindult orosz ellentámadások megállították őket. E harcokban két páncélvonat is részt vett. A hds. parancsnokság az oroszok gyűrüje által körülfogott Delatyn-ban maradt. Átköltözése Körösmezőre elő volt készítve, de Pflanze-Baltin ltbk. tekintélyi okokból és azért, mert bízott abban, hogy 16-án több sikere lesz a támadásnak, kitartott, amíg lehetett...”²⁴⁰

A Lawoczne – Slawsko közti vasútvonalat az 5. vasútépítő század hozta rendbe és 1915. május 19-ig a forgalmat is vezette sínautókkal és szétszedhető teherkocsikkal. A mozdonyokkal való üzemet azért mellőzték, hogy az orosz tüzérség tűzét elkerüljék. A hadsereg főparancsnokság (AOK) 1915. május 4-én az északi front hadsereg parancsnokságainak a következő rendeletet adta ki:

„A vasútépítőcsapat az immár 9 hónapja tartó háború folyamán képességéről számtalan fényes bizonyítékot szolgáltatott. Vasutak és hidak, táborivasutak és drótkötélpályák, valamint utak építésénél és üzeménél, magasépítkezéseknél, páncélvonatok vezetésénél és szolgálatában, vasutak hatásos elrombolásánál, de még, mint harc-csapat a lövészárokból is, minden alkalommal különösen magasfokú fegyelmet, köteleességtudást, szakbeli jártasságot, munkabuzgalmat és kitartást tanúsított és evvel bebizonyította, hogy mindig tudatában van annak, milyen nagy jelentőséggel bírnak teljesítményei a hadsereg hadműveleteinél.

Olyan mukateljesítmények, mint a Hukliwa-, Kosári-, Osolina- és Opor-viaduktok helyreállítása a Munkács—Stryj vonalon, a Károly főherceg-viaduktnak (a Lubliznián át Delatyntól északra), továbbá a lengyelországi Miechównál lévő alagútnak helyreállítása néhány rövid hét alatt, egyedül állnak a táborivasútügy történelében. A vasútépítőcsapat

²³⁹ A világháború 1914-1918, 8. kötet II. ESEMÉNYEK A KELETI (OROSZ) HADSZÍNTÉREN.C) A téli csata a Kárpátokban.

²⁴⁰ A világháború 1914-1918, 9. kötet IV. RÉSZ. ESEMÉNYEK AZ OROSZ HADSZÍNTÉREN A TAVASZI HADJÁRAT FOLYTATÁSA. A) Középgalicia visszafoglalása a szövetséges hadseregek által és az orosz-lengyelországi események. (Május 14 — június 5.)

evvel megmutatta, hogy bár a legfiatalabb fegyvernemhez tartozik, a háború legsúlyosabb követelményeinek is meg tud felelni és teljesen igazolta a beléhelyezett bizalmat.

Amidőn a vasútépítőcsapatnak szerencsét kívánok példatadó teljesítményeihez, az összes tiszteknek és az egész legénységnek az ellenség előtt tanúsított kiváló magatartásáért legteljesebb elismerésemet fejezem ki, a legmagasabb szolgálat nevében köszönetet mondok és továbbra is teljes sikert kívánok nekik.

Ez a parancs azonnal kihirdetendő.

Azok a tisztek és legénységi állománybeliek, akik különösen kitűntek, ha ez még nem történt volna meg, legfelsőbb kitüntetésre javaslatba hozandók.

*Frigyes főherceg s. k. tábornagy*²⁴¹

„... 1915. május 12-én az oroszok áttörték Pflanze hadseregét és Horodenka felé erősen nyugat felé nyomultak.

A Kolomeában székelő hadseregszolgálat elrendelte a szállítástervezésnek a vasútvonalak kiürítését egész Delatyn-ig; kb. 2400 vasúti kocsi volt a szállítástervezés területén. Ezen kiürítési munkálatok fedezésére az 1. és 8. számú²⁴² páncélvonat állt rendelkezésre, melyek azonkívül a Stanislaw, Horodenka és Czernowice felől Kolorneában torkoló vasútvonalakon megkísérelték a kifutásokat, hogy visszavonuló csapataink segítségére legyenek.

Május 14-én reggeli 8 óráig elhagyta az utolsó vonat Kolomea állomást. A két páncélvonat az utolsó szállítmány után, egymást 500 m távkozra követve kifutott Kolomea állomásról. A Delatyn előtt lévő nagyobb emelkedés folytán a vonatok csak segédmozdony beállításával tudtak továbbjutni, miáltal torlódás állt ott be. Ezt az idővesztést csak a páncélvonatoknak az orosz gyalogság elleni támadásaival lehetett kivédeni. A vonatkiürítés e napon Lanczyn állomást érte el.

Május 15-én a vasúti kiürítés folytatódott; 7 óráig Lanczyn vasúti állomás is kiürült. Ezen időtáiban élénk gyalogsági tüztől követve kb. 100 fő saját csapatbeli gyalogos húzódott észak felől a vasúti szerelvény felé. Én ezen visszaözlő, tiszt nélküli csapatot összeszedtem és velük a vasúttól 300 m-re, északra fekvő fensík szélét megszálltam, honnan előretörő orosz lovasjárőröket, később egy lovas fészadot tüzzel visszaűztünk.

E nap délután befutott az utolsó kiürítési vonat Delatyn-ba. A vasúti kiürítés teljes sikere csak a beosztott két páncélvonat támogatásának volt köszönhető.

Május 16-án az 1. számú páncélvonat azt a parancsot kapta, hogy az 5. hadosztály támadását a Nadworna-tól délkeletre lévő Majdan magaslat ellen támogassa. A támadás 5 órakor délután indult meg. Az összerögzített sínek helyreállítása azonban 3 és fél órát vett igénybe, úgy, hogy a páncélvonat csak 6 óra 30 perckor délután hagyta el Lojowa állomást, — egyidőben, mikor a támadás elől már a Majdan hegy lábánál megakadt. Az esésben lévő kb. 1

²⁴¹ Op. Nro. 43.178./AOK. Jacobi Ágost: Magyar műszaki parancsnokságok, csapatok és alakulatok a világháborúban (Budapest, 1938)

²⁴² Ekkor még arab a számozás. A hivatalos hadrendi számozás után már rómaiak a számok.

km hosszú, az ellenségtől teliesen belátott vasútvonalat erős tüzéségi tűzben tette vissza nagy gyorsasággal a páncélvonal; saját csapatainkat az erdőben a vasútvonal mentén fekvő 100 lépésre szemben az ellenséggel elérve, a páncélvonal fel és alá járt, az ellenség állásait folyton tűz alatt tartva acélból, hogy így az ellenséget lekötve, saját csapatainknak lehetővé tegye a támadást az ellenséges állás ellen. A csapatok azonban a támadást nem hajtották végre. Kb. 15 percnyi időzés után a páncélvonal továbbment Nadworna-ig, hol a lángokban álló fűrésztelepig tudott csak jutni, innen ismét visszafutva, a saját csapataink előtt álló ellenséget újból tűz alá vette. A beállott sötétség és az a körülmény, hogy a csapatok is beszüntették már a támadást az egész vonalon, visszavonulásra kényszerítették a páncélvonalat.

Ugyanaznap a 8. számú páncélvonal Schmoll hadnagy parancsnoksága alatt Lanczyn-on keresztül Sadsawka felé futott ki, hol sikerült neki a saját csapatainkon túlhaladva, ellenséges tüzéségi és géppuskatűzben egy ellenséges állásba behatolni és az állásban lévő legénységet egy odairányzott ágyúlövessel megadásra kényszeríteni; 50 orosz foglyul ejtve — kiket az előfutó kocsin helyezett el — tért vissza Delatynba... „²⁴³

„... Ekkor az árkászszázad a hadosztállyal május 17-ig a Drohobictól északra fekvő Wacowicig nyomult előre, mialatt átlagos napi 20 km. menetteljesítményen kívül az oroszok által elrombolt nagyszámú kisebb híd 8—10 órai munkateljesítmény mellett állított helyre.

Május 18—június 2-ig a 7. hadosztály a Tysmenica és a Bistrica patakok összetorkolási szögében Drohobictól északkeletre állt az ellenséggel igen súlyos és veszteségteljes harcokban. Az árkászszázad a nagy kiterjedésben és váltakozó szerencsével harcoló hadosztály sávjának majdnem minden részében kivette a részét a saját erőink ellenállóképességének fokozása céljából szükséges mindennemű erősítési munka végzéséből és nem egyszer volt kénytelen a keletkezett hézagokban, mint gyalogság is közbelépni. Különben a mindig éjjel végzett erősítési munkák befejezése után, a nappali anyagtermelési tevékenység folyamán a század sokat szenvedett az ellenség tüzének éber tevékenységétől.

Június 3-'tól a század egy szakasza parancsnokságom alatt a 71. dandár kötelékében a Mikolajew hídfő ellen elrendelt megrohanáson vett részt. A megrohanás azonban a kezdetben Krinicáig végrehajtott gyors előretörés dacára, a veszélyeztetett jobb szárnyunk hiányos felderítése és biztosítása folytán, a Niezachowka-patak átlépése után Rudniki előtt megakadt. A harc a beérkezett orosz erősítések beavatkozása után kiegyenlítődött és azt a hadosztály többi részeinek fokozatos beavatkozása se tudta többé javunkra eldönteni.

A harc, váltakozó szerencsével és véres áldozatokkal a Stryj és a mikolajewi műút és vasút mentén Piaseczna és Rudniki vonalától délre egy körülbelül 10 kilométer mélységű területen mozgott.

Ezen harcok folyamán az árkászszázad fele parancsnokságom alatt a 71. dandár kötelékében a védőállások, felvételi és utóvéd állások építésén kívül június 7-én egy eredményes vállalkozást is végrehajtott. A harc, váltakozó szerencsével és véres áldozatokkal a Stryj és a mikolajewi műút és vasút mentén Piaseczna és Rudniki vonalától délre egy körülbelül 10 kilométer mélységű területen mozgott.

²⁴³ vitéz Kalándy Imre altábornagy feljegyzései

Ezen harcok folyamán az árkászszázad fele parancsnokságom alatt a 71. dandár kötelékében a védőállások, felvételi és utóvéd állások építésén kívül június 7-én egy eredményes vállalkozást is végrehajtott.

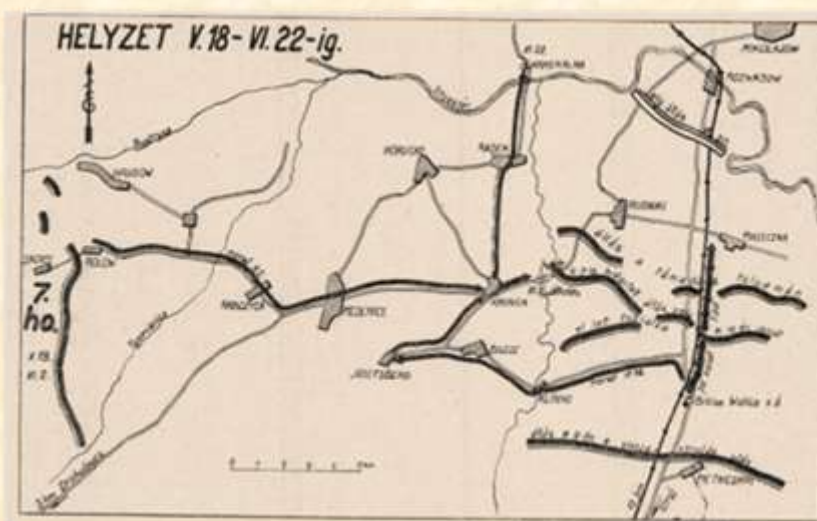
A feladat az volt, hogy gondos előkészítés után a Bilce-Wolcia vasútállomásra tiszt parancsnok nélkül beérkezett páncélvonattal június 7-én hajnalban a mikolajewi Dnyeszter-hidak ellen törjek előre.

Félszázadom a küzdők állásainak visszavétele folytán az ellenség és köztünk keletkezett 1—2 kilométer mélységű előterepen át vezető vasúti vonalnak ellenséges vállalkozások elleni biztosítása céljából őrsterű felállításban a vasút mentén csoportosult.

Június 7-én 2 óra 30 perckor a páncélvonat a sötétség leple alatt és az erdőktől takarva parancsnokságom alatt az előre biztosított területen át meglepetésszerűen tört teljes sebességgel előre.

Jóformán zavartalanul érte el a vonat az ellenség állásrendszerében lévő

Piasecna község pályaudvar bejáratát, ahol az elrombolt váltó további útját gátolta.



A páncélvonat két lövegéből és 6 géppuskájából az állásaiból fejtellenül menekülő ellenségre irányított hatásos tűz lehetővé tette, hogy a lassan előre és hátra mozgó vonatból az elrombolt pályatest karbahelyezése céljából egy járőrrel kiszálljak.

Miután láttuk, hogy a robbantott váltó után lévő kisebb és szintén felrobbantott áteresen sem lehet áthaladni és annak karbahelyezése az adott helyzetben kilátástalannak látszott, a zsákmányolt felszerelés berakása után a vasúti pályatesten fekvő erős rombolótűz dacára a páncélvonat a 30 percig tartó vállalkozásról sértetlenül visszatért.

E vállalkozást követő napokban az erőteljes orosz támadások kivédése folyamán élte át a dandár legválságosabb napjait. A hullámzó harc folyamán az árkászok a gyalogsággal vállvetve harcoltak a siker kivívásáért. Mindig ott voltak és ott segítettek, ahol a veszély a legnagyobb volt.

Csak június 19-én, miután csapataink a Dnyesztertől északra tért nyertek, kezdte meg az ellenség a hídfőállás kiürítését... „²⁴⁴

²⁴⁴ Szemelvények a 13. (eszéki) árkászszázalaj történetéből. Irta: vitéz Záray Emil utász alezredes, (a háborúban az 1./13. árkászszázad alantasz tiszte és később az 5./13. árkászszázad parancsnoka). A szerb harctérről a század az orosz harctérre került. 1915 áprilisában a 7. hadosztály kötelékében az uzsoki szorosnál állott és a védőállások kiépítésén dolgozott, míg a gorlicei áttörés hatása folytán május 8-án az oroszok visszavonulásukat itt is meg nem kezdték.

„1915. június 18.

...Az első biztos hírt, hogy az ellenség visszavonul, Kornhaber altb., majd a 7. ho. pság jelentette 18-án reggel.

9 órakor a 7. ho. balszárnya az oroszok nyomát követve, már Krynica északi szélét érte el, míg a ho. jobbszánya Siedliska-ra nyomult előre. Genthner tbk. csoportja, amelynek Szurmay altb. a csoport kötelékében álló 40. h. hadosztálybeli tüzérségét és a páncélvonatot is alárendelte, csatlakozott az előnyomuláshoz. Ez a csoport a jobbszárnyával a Szorobury majoron át Czernica-ra vett irányt. Többi része ettől nyugatabbra ment előre. A 38. h. ho. egyelőre csak tüzérségi tűzzel támogatta a Genthner csoport előnyomulását... „²⁴⁵

„Miniszterelnökség sajtóosztálya. (A „Nyírvidék” eredeti távirata.)

Budapest, aug. 13. Hivatalos.

Keletgaliciában és Wladimir Wolynskij vidékén a helyzet változatlan.

Búgtól nyugatra hadseregünk a lépésről-lépésre hátráló ellenség üldözését Wiepecz alsó folyásától északra előnyomuló osztrák-magyar csapatok Radzinig jutottak. Szövetségeink Vlodawához közelednek... „²⁴⁶

1915. szeptember 24-én az osztrák-magyar csapatok – de főleg a tüzérségünk – jóvoltából az oroszok „Hunhuz” nevű páncélvonatát sikerült elfogni, Rudocska²⁴⁷ állomás közelében.

A vonat Krapivnyikov korvettkapitány²⁴⁸ parancsnoksága alatt állt. A jelzett nap reggelén, 4⁰⁰ órakor parancsra indult, hogy a vasútvonalnak a csapataink által elvágott végén kezdjen akcióba és támogassa a saját 402. ezredének harcait. A vasútvonal nem volt felszedve, megrongálva, ezért a páncélvonat befutott a jelzett területre, ahol természetesen géppuska és ágyútűz is fogadta. A vonat tüzelése az osztrák-magyar erőket időlegesen visszanyomta.



²⁴⁵ A világháború 1914-1918, 9. kötet IV. RÉSZ. ESEMÉNYEK AZ OROSZ HADSZÍNTÉREN A TAVASZI HADJÁRAT FOLYTATÁSA. B) A hadműveletek folytatása Keletgaliciában. Lemberg visszafoglalása. (1915. június 5—június 22.)

²⁴⁶ Nyírvidék, 1915 (36. évfolyam, 1-103. szám)

²⁴⁷ Cumany (Tsuman, Ukrajna) település, Lucktól keletre [RZ]

²⁴⁸ A haditengerészeti korvettkapitányi rang az őrnagynak felel meg. A történet, az eseményről szóló jelentés és a korvettkapitány naplója alapján készült.

A vonat előrenyomulása folytatódott a második védelmi vonal felé. A második vonal akadályainak leküzdésére a vonat előfutó kocsiját lekapcsolták az oroszok és azt az akadályba lökték. Itt a tüzérség azonban már megállította őket. Ez után a vonat hátrálni kezdett, mert a tüzérség már belőtte. Az előfutó kocsit hátrahagyták a második vonal állásakadályai között. A tüzeink szétlőtték a vonat mögött és nem sokkal később az előtte levő sínszakaszt is, úgyhogy a szerelvény mozgásképtelen lett, sőt a lövegkocsija ki is siklott. Az álló vonat most már tökéletes célponttá vált és számtalan találatot kapott, amely során súlyosan megsérült. Elesett az orosz páncélvonat szinte minden tüze, Lazarev tüzértiszttel együtt. A mozdonykaszán is találatot kapott, tovább nem mozdult. Az ütközet Krapivnyikov korvettkapitány naplója szerint 40 percig tartott, ez alatt ők 73 ágyűlövedéket és a géppuskáik pedig 58 500 löszert lőttek ki.



Krapivnyikov korvettkapitány és a személyzet sok tagja is megsebesült, a vonatot elhagyva gyalogosan menekültek el a helyszínről.

A páncélvonat egészen 1916 nyaráig állt ugyanott, olyan helyen, ahol az oroszok nem férhettek hozzá. Később, amikor a terület a kezükre került, a vonatot elvontatták. Vizsgálat kezdődött ezek után, hogy

tisztázzák a páncélvonat csalódást keltő, sikertelen bevetésének okait. Ezek után a technikai részeket megpróbálták kijavítani a sérült vonaton, de nagy része selejt lett a súlyos találatok miatt. A további fejlesztések során az oroszok e történetéből is kiindulva megpróbálták új alapokra helyezni a páncélvonataik technikai fejlesztéseit, de a harcászatot is. A korábbi elvek alapján építés alatt álló három nehéz páncélvonatuk munkáit, törölték.²⁴⁹



A „Hunhuz” ártalmatlanná téve²⁵⁰

²⁴⁹ Леонид Ильясович Амирханов: Броненосцы железных дорог

²⁵⁰ A páncélvonat e támadásra csak egy lövegkocsit, előtte pedig egy előfutó kocsit vitt magával. (armyman.info)



Orosz illusztráción
a páncélvonat elvesztése

Későbbi fénykép.
Orosz tiszt vizsgálja
a sérült páncélvonatot.²⁵¹



„Hadisajtószállás, okt. 19. (A Budapesti Hírlap harctéri tudósítójától.)

A páncélvonaton zsákmányolt muníció.

Az észak-volhiniai harcokban az oliká— rovnói vasúti vonalon egy orosz páncélosvonat nagy szerepet játszott. Hamarosan sikerült tüzérségünknek a lokomotívot gránát-telitalálattal fölrobbantani. A vonat kisiklott és ott feküdt állásaink előtt. Lövéárkunkból egy előőrs a vonathoz lopakodott és miután megállapította, hogy az orosz vasúti személyzet elmenekült, magához vette a vonaton talált gépfegyvereket és nagymennyiségű gyalogsági és tüzérségi muníciót, az ágyukat hasznavehetetlenné tette s azután a zsákmánnyal visszatért állásaiba.”²⁵²

A következőkben egy vitézségi érem története és az, hogy a páncélvonatokon az első időszakban vasúti ezredbeli katonák szolgáltak, ráadásul nem szakszolgálati, hanem harci bevetéseket is teljesítettek.

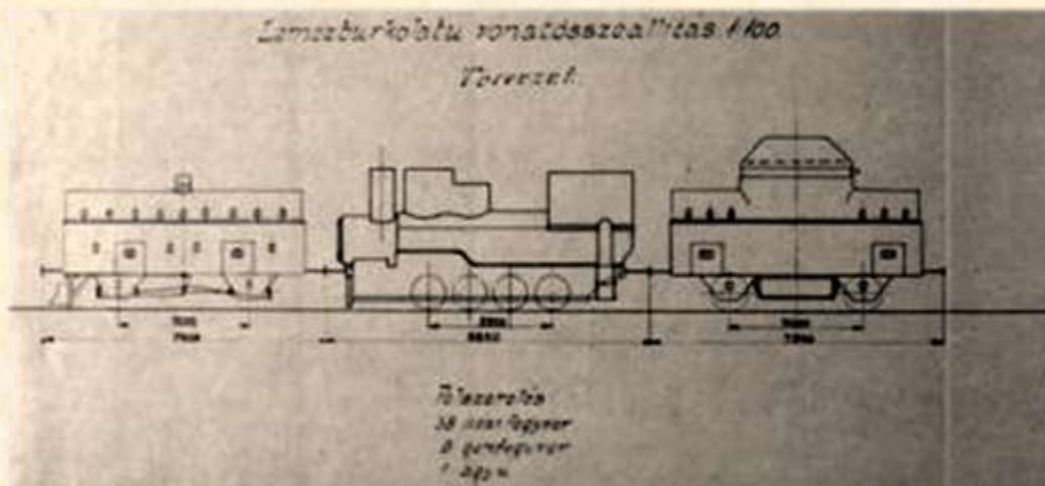
²⁵¹ Ezt addigra gyakorlatilag teljesen szétszerelték azok a csapatok, akiknek a vonat éppen a kezén volt. Minden mozdíthatót elvittek belőle. Erre utal majd egy újsághírünk is, amelyben a vonatról zsákmányolt fegyverekről lesz szó.

²⁵² Budapesti Hírlap, 1915. szeptember-október (35. évfolyam, 243–303. szám) 1915-10-20 / 292. szám

„Pető Mátyás 4-ik csendőrkerületbeli őrmester határőrségi szolgálatot teljesített és a Tarbud főhadnagy vezénylete alatt állt páncélvonaton indult egy faluba annak a kiderítésére, hogy milyen erős az ellenség. A csendőrőrmester öt vasutas-ezredbeli közemberrel félelem nélkül nyomult előre. Már a falu bejárájánál 22 oroszral kellett harcba szállnia. Pető rögtön támadott, három orosz elesett, 12 fogságunkba került, a többit pedig elűzték. Az ellenség túlnyomó ereje dacára a kis csapat tovább nyomult előre, még hat foglyot ejtett, elkergette a biztosító erőket, megállapította jelentékeny számú ellenségnek és nyolc ágyúnak ottlétét, amiről a páncélvonat parancsnokának jelentést tett. Ennek alapján még idején biztonságba helyezhették a páncélvonatot és más nagyobb bajnak is elejét vehették. A csendőrőrmestert ezüst vitézségi éremmel tüntették ki.”²⁵³



Könnyű-géppuskás páncélvonat²⁵⁴

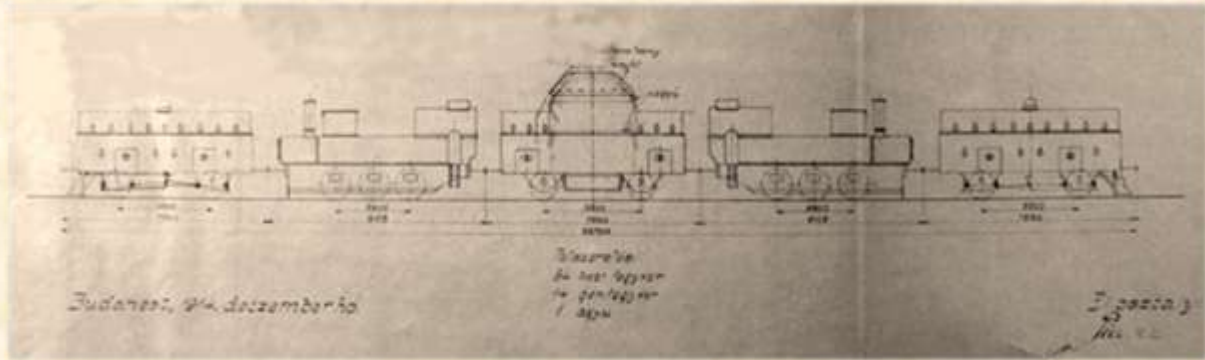


Magyar páncélvonat terv 1914-15²⁵⁵

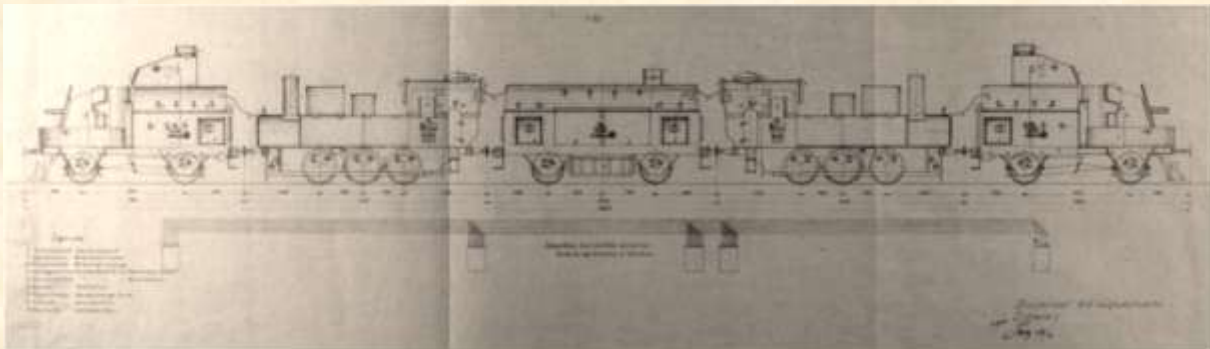
²⁵³ Magyar hősök 1914-1916 <http://mek.oszk.hu/13200/13252/pdf/>

²⁵⁴ Landsips.info

²⁵⁵ Illés András előadása alapján (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum). Ez a fajta lövegkocsi nem épült meg.



Magyar páncélvonat terv 1914-15²⁵⁶



Magyar páncélvonat terv 1914-15²⁵⁷



Forgótornyos páncélvonat (VII. vagy VIII. páncélvonat)²⁵⁸

²⁵⁶ Illés András előadása alapján (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum). Ez a fajta lövegkocsi nem épült meg. [RZ]

²⁵⁷ Illés András előadása alapján (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum). A VII. és VIII. számú páncélvonatok ebben a jellegben épültek meg. Később más páncélvonatok is ilyen lövegkocsit kaptak.

²⁵⁸ Páncélvonat képe a „Megölték egy leányt” című filmből. Az 1961-ben készült filmet Nádasy László rendezte, a forgatókönyvíró Solymár József, és Nádasy László volt. A film a nagy háború alatt játszódik Salgótarjánban, erősen „baloldali” beállítottságú.



Könnyű, géppuskás páncélvonat, már előfutó kocsi²⁵⁹



VII. páncélvonat,
Zborów vasútállomásán²⁶⁰



VIII. páncélvonat,
Zborów vasútállomásán,
1915. június²⁶¹



Lövegkocsi építése

²⁵⁹ tsushima.su

²⁶⁰ K.u.k. Kriegspressequartier, Lichtbildstelle – Wien (Zborów galíciai település Tarnopol közelében.)

²⁶¹ Europeana 1914-1918



A VII. vagy VIII. páncélvonat,
1915. november, Galícia²⁶²



Felvetődik természetesen a kérdés, hogy a páncélvonatok megfeleltek-e a követelményeknek? Kleindin (Kalándy) Imre akkor, de később is, mély szaktudásról tanúskodó alaposággal magyarázza meg, hogy igenis nagy szükség volt páncélvonatokra a hadművelet mozgó fázisainál. Azt pedig,



²⁶² Donat archív

hogy a páncélvonataink a felsoroltaknál nagyobb eredményeket nem tudtak akkor elérni, annak okait sok egyéb körülményben kell keresni.

- ✓ A háború elején, éppen tehát a mozgóharcok folyamán, még nem rendelkezünk páncélvonatokkal és később is csak kezdetleges rögtönzésekkel kellett megelégednünk. Sőt a már később szakszerűen épített páncélvonataink sem voltak tökéletesek, hiszen amint láttuk, a páncélját, orosz puskagolyó is keresztüllőtte.

Ha a mozgósításkor már készen álltak volna felszerelt, erős páncélvonatok a hadvezetőség rendelkezésére, akkor az oroszok Galíciába való benyomulása semmi képen sem járhatott volna olyan eredménnyel, mint azt sajnos tapasztaltuk.

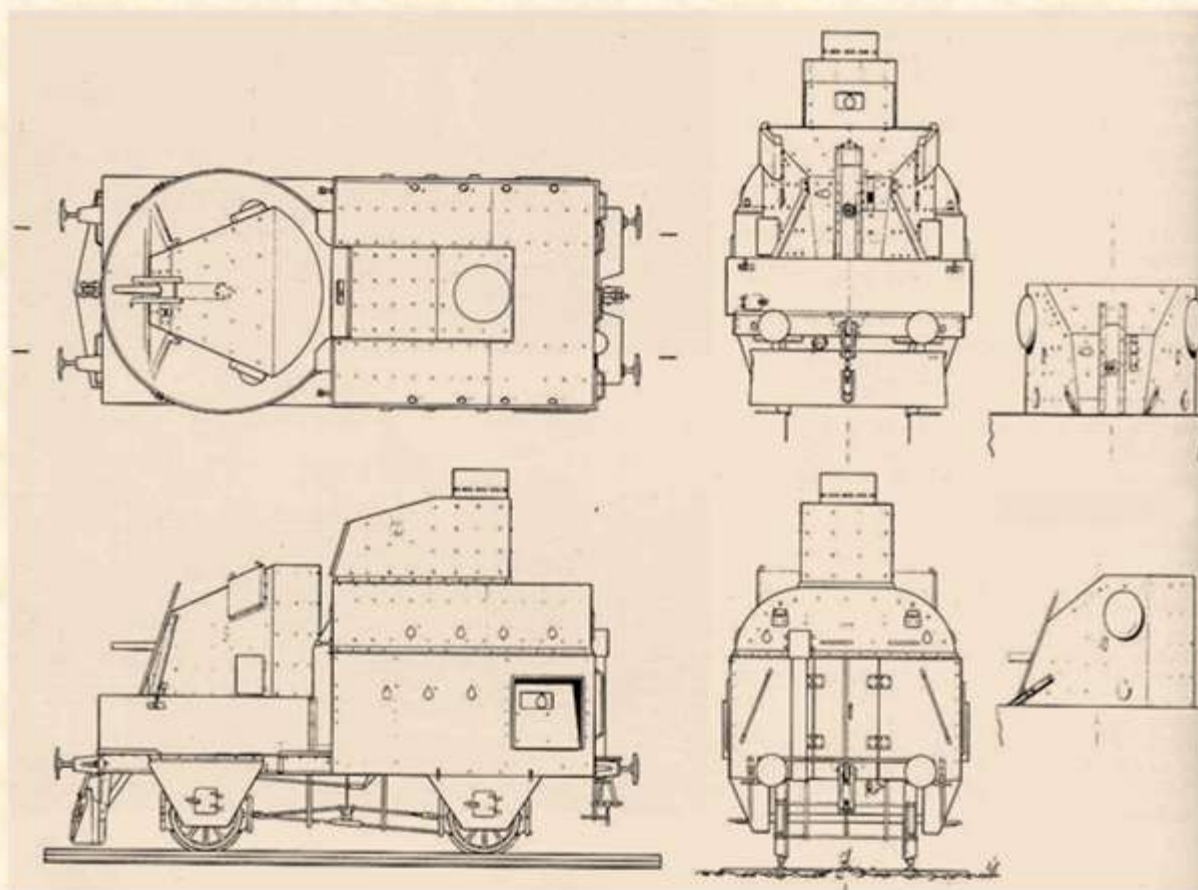
- ✓ A sikertelenségnek egy másik oka volt a páncélvonatok szervezetlensége és egy állandó pótkeret hiánya. A parancsnok nem ismerte vonatját, a legénység gyakran már 1 napig tartó elméleti oktatás után kénytelen volt a vonatban és a vonattal harcba lépni. A páncélvonatoknak nem volt állandó pótkeretük, nem volt tehát olyan anyaaállomás, amely a személyzet kiképzését kiegészítette és az anyagpótlást egységesen kezelte volna. A páncélvonat parancsnok legtöbb idejét az adminisztratív teendők foglalták el, hiszen maga volt kénytelen végigkönyörögni az összes körletébe eső magas parancsnokságokat, hogy a vonat legénységét felruhazza, lőszerez, élelemmel stb. ellássa. Mindezt csak kölcsön kapták. Így fordulhatott elő az a hihetetlen eset, hogy egy parancsnokság, mely páncélvonat segítséget kért és kapott a szomszéd parancsnokságtól, a páncélvonatot alkalmazni mégsem tudta, mert a vonatot előbbi parancsnoka csak akkor eresztette útnak, miután kölcsön kapott felszerelését utolsó darabig visszaadta. Új alkalmazási helyén tehát kifutásra alkalmas nem volt.!!!

- ✓ A sikertelenség harmadik és talán legnagyobb oka az volt, hogy a magasabb vezetőség nem volt tisztában a páncélvonat jelentőségével és használhatóságával. Ha felismerte volna annak fontosságát, akkor jobban törődött volna a vonatok felszerelésével s a legénység kiképzésével is. Így ellenben a vonatok sokszor hónapokig álltak egészen tétlenül valamelyik vasúti állomáson. Szembetűnő példa erre az az eset, hogy a hadvezetőség 1915 májusában Kolomeánál csak az utolsó pillanatban utasítja a kolomeai szállításvezetőséget, hogy a vasútvonalak kiürítésének biztosítására két páncélvonat rendelkezésre áll, holott ezt már napokkal, sőt hetekkel azelőtt is megtehetette volna. Beláthatatlan zavaros helyzetet teremthetett volna ez a két páncélvonat az ellenségnek, ha az Kolomea mint gócpont felé a három vasútvonal mentén előrenyomul s a páncélvonat hol az egyik, hol a másik vonalon váratlanul megjelenve zavarta volna az ellenség előnyomulását, ami feltétlenül nagy erkölcsi hatást gyakorolt volna a visszavonuló csapatokra. Ezen háborús tapasztalatok alapján megállapíthatjuk, hogy páncélvonatoktól eredményes működést csak akkor várhatunk, ha a magasabb vezetőség azoknak különleges alkalmazásával tisztában van s felszerelésére nagy gondot fordít, továbbá ha a páncélvonat jól kiképzett s mindenre elszánt

személyzetét erélyes, gyors elhatározó képességű öntevékenyen működő parancsnok vezeti.²⁶³



A VII. páncélvonat²⁶⁴



Forgótornyos lövegkocsi rajza

²⁶³ Kalándy (Kleindin) Imre jegyzetei alapján.

²⁶⁴ heeresgeschichten.at



A VII. páncélvonat, valahol Galiciában²⁶⁵



Nehéz páncélvonatunk egyedi összeállításban²⁶⁶



Páncélvonatos jelvény²⁶⁷

²⁶⁵ heeresgeschichten.at

²⁶⁶ feldgrau.info

²⁶⁷ www.landshuter-ruestkammer.de



Páncélvonatos plakett²⁶⁸

A VII. vagy VIII. páncélvonat²⁶⁹



Könnyű géppuskás páncélvonatunk,
előfutó és ellátó kocsikkal²⁷⁰



²⁶⁸ Sixbid.com

²⁶⁹ heeresgeschichten.at

²⁷⁰ heeresgeschichten.at



**Nehéz páncélvonatunk menethez sorolt
kocsikkal, útban a harctér felé²⁷¹**

„ A páncélvonat hősei

Egy helységből, mely felé már nagy orosz erő áradt, sok hadianyagot és sebesültszállító vonatot kellett volna elszállítani. A közelgő ellenség föltartóztatására Csesznyák Imre főhadnagy saját kezdeményezéséből tíz kilométernyire előre megy a Schobert főhadnagy által sínekkel, láncokkal készített páncélos vonattal, melyen hetven ember volt, jobbára magyarok. A falutól tíz kilométernyire találkozik a vonat egy orosz elővéddel, amely heves ágyú- és gépfegyvertűzzel fogadta. A mieink heves gépfegyvertűze föltartóztatja, kifejlődésre kényszeríti az orosz elővédet. A kozákokat, akik a sínek fölszedése miatt a vonat mögé akarnak kerülni, gépfegyverrel leszedik; az egész orosz erőt föltartják. Vad gránátosó zúdult a vonatra. Közben a faluból a löszert elszállítják. A vonat visszavonul a domboktól védett állásokba. Újból föltartja az orosz. A sebesültek elszállításáig a faluba törni akaró kozákokat leszedik. A falu pályaudvaránál a véletlenül a legrosszabb helyen szállt saját repülőgépnél ellenséges tűzben benzint adnak és fedezik fölszállását. Schuhmacher Oszkár automobilistát, Schobert főhadnagyot, akik önként jelentkeztek a páncélvonat útra és Csesznyák Imrét kitüntetésre ajánlották.

Dr. Landauer Béla tudósítása²⁷²

Néhány kép ezek után a Schober Frigyes százados által előterjesztett, fejlesztési elképzelésekről. Ezekről tervek, rajzok is születtek és fenn is maradtak! A rajzok Neu Sandezben²⁷³ kelteződtek, az ottani vasúti főműhelyben, vasúti mérnökök közreműködésével

²⁷¹ heeresgeschichten.at (Iyen esetekben a vonatot nagyteljesítményű mozdonyok vontatták és nem a saját mozdonyuk.)

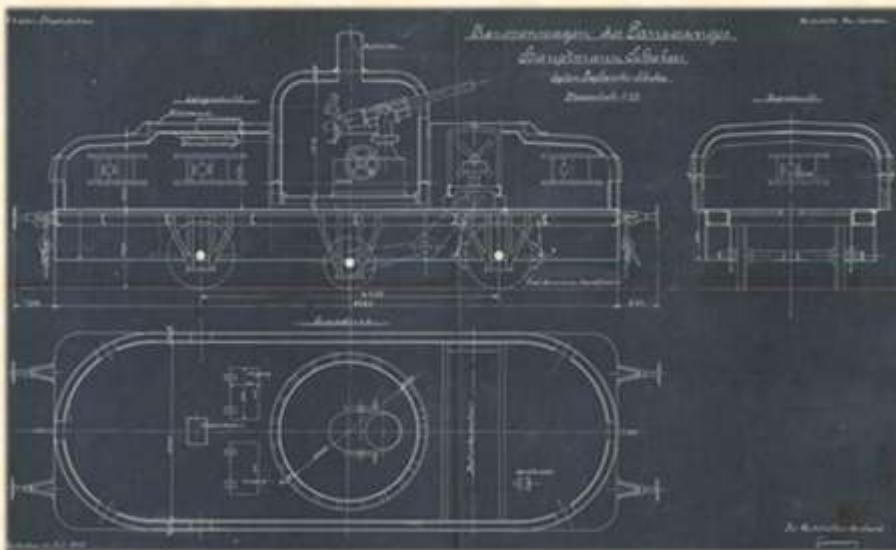
²⁷² Huszár Károly: A magyar nép hősei. Jellemző történetek a világháborúból. Budapest, 1915.

²⁷³ Nowy Sacz

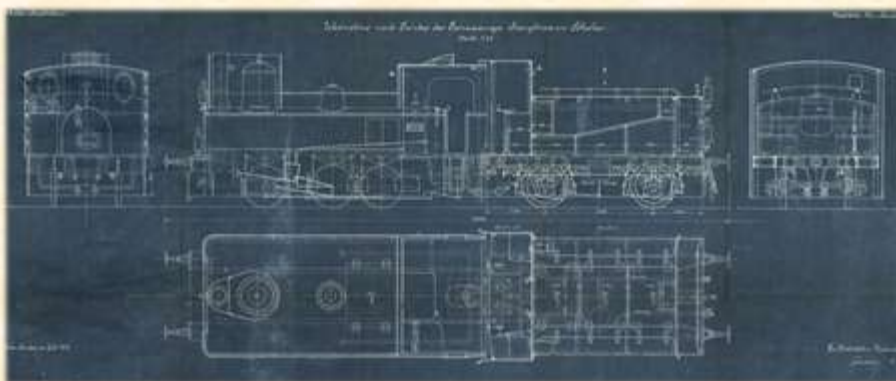
készültek. Részben ezen elképzelések alapján épült az osztrák „*lapos*” páncélvonat, a hadrendileg IX.²⁷⁴

Schober százados tehát kimagasló fejlesztőmunkát végzett a vasúti szakemberek segítségével, e mellett persze harcolt is ezekkel a vonatokkal.

Itt ismét jelezni szükséges, hogy a páncélvonatos irodalom a Schober szerelvények egy részét keveri. A kezdetekben volt neki egy harctéri kivitelű „*szükség*” páncélvonata. Ezt később többször javították, sőt átépítették²⁷⁵ és ilyen formában, hadrendben is maradt. A IX. páncélvonat az ő tervei szerint épült és majd látjuk, hogy bizonyos modernizálások után, a magyar királyi honvédség kötelékében, 1945-tel bezárólag harcolt. Egyértelmű, hogy a nagy háborúban, a hadrendben, két Schober páncélvonat van! A IX. és a későbbi XI. páncélvonatot ezért sok forrás keveri, és azt hiszik, hogy a IX. lett XI.-re átszámozva.



A „lapos” önjáró lövegkocsija, 1915, július.²⁷⁶



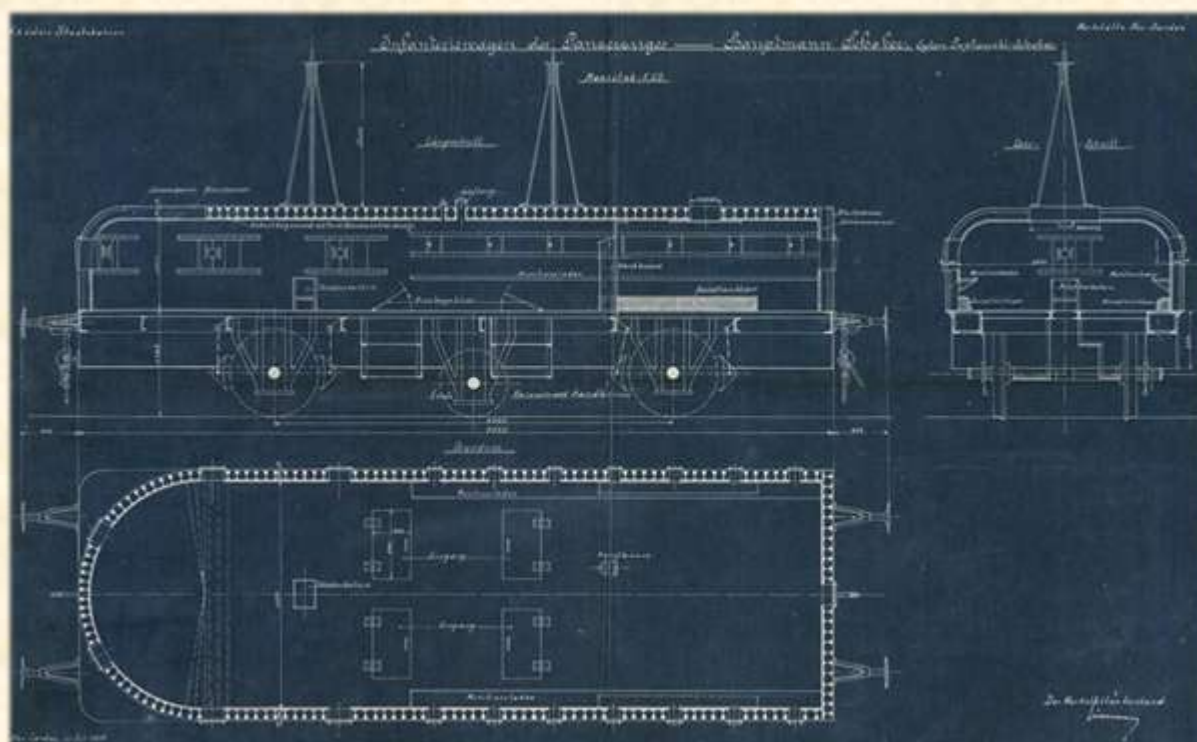
A „lapos” mozdonyának kialakítása és páncélozási terve, 1915, július.²⁷⁷

²⁷⁴ A III. kötetben több képet is adunk még a fejlesztési leírás mellett.

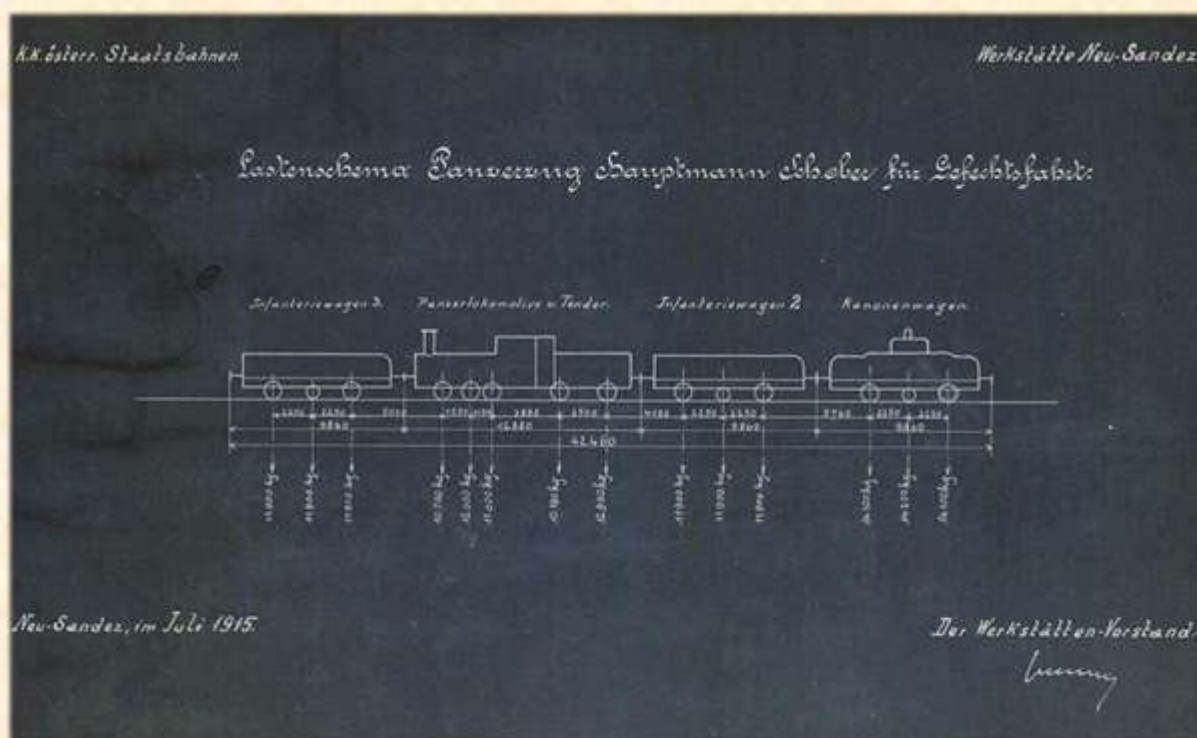
²⁷⁵ A javítások a sérülések és elhasználódások miatt a stanislaui vasúti főműhelyben történtek legtöbbször. Ennek során több esetben nem csak javítottak, hanem módosításokat, megerősítéseket is végeztek. Ebből eredően ez a vonat már nem nagyon hasonlított az eredeti „*szükség*” páncélvonatra!

²⁷⁶ heeresgeschichten.at

²⁷⁷ heeresgeschichten.at



A „lajos” géppuskás kocsija, 1915, július.
Megvalósult terv.²⁷⁸



A „lajos” egy lehetséges harci összeállítása, 1915. július.
Később ez lett a IX. páncélvonat, ebben az elrendezésben²⁷⁹

²⁷⁸ heeresgeschichten.at

²⁷⁹ heeresgeschichten.at



A „lapos” egy „menethez” sorolt, kétmozdonyos összeállítás,
amikor a pcv és az ellátó szerelvény egyesítve van.

1915, július.²⁸⁰

„A leszerelt orosz páncélvonat.

Budapest, okt. 20.

Hőfer altábornagy hivatalosan jelenti:

Orosz hadszíntér:

Kolki körül tegnap is folyt a harc a nélkül, hogy az általános helyzet változott volna.

A Putilowka mellett a 49. gyalogezred egy portyázó osztaga leszerelt egy orosz páncélvonatot, melynek mozdonyát pár lépésnyire állásaink előtt egy gránát telibe találta és ez alkalommal két gépfegyvert, számos japáni kézilőfegyvert, sok lőszert és nagymennyiségű hadiszert zsákmányolt.

Egyébként északkeleten nincs újság.²⁸¹



Maniewiczze,²⁸² 1915. 11. 14.
(A VII. vagy VIII.
páncélvonat)

²⁸⁰ heeresgeschichten.at

²⁸¹ Szamos, 1915. október (47. évfolyam, 268-298. szám)

²⁸² Maniewiczze városi típusú település Galíciában (ma Ukrajna), a Kowel – Sarny vasútvonalon.



Könnyű, géppuskás páncélvonat²⁸³

1916. márciusban a páncélvonatok némelyikéről ismét van adatunk.

10. 03. 1916	Panzerzug X. → 92 ID from 10. Armee ²⁸⁴
	Panzerzug II. → XIV Kps from 5. Armee ²⁸⁵
	Panzerzug V. → Absch III from 5. Armee ²⁸⁶

Látható, hogy a X. páncélvonat Tirolban van, a másik kettő pedig (II. és V.) az Isonzó fronton harcol.

1916. július 28-án pedig a helyzet a következő:

28 Jul 16	Panzerzug III. → Gp Hadfy ²⁸⁷
	Panzerzüge IV, VI, VII → 2 Armee unm. ²⁸⁸
	Panzerzug IX → Linsingen:

²⁸³ www.alamy.com (A mellette álló szerelvény talán az ellátóvonata?)

²⁸⁴ 10. hadsereg, 62. gyaloghadosztály. A Rohr hadsereg – csoportot a délnyugati határvédelem ellátásáért hozták létre /Gruppe Rohr/ és később is a tiroli frontvonalon működött. Később 10. hadsereg parancsnokság. Franz Rohr lov.tbk. 1916. júniusig, Karl Scotti altbgy. 1917. májusig, Alexander Krobotin tbgy. 1918.nov.7-ig.

²⁸⁵ 5. hadsereg, XIV. hadtest. 5. hadsereg (majd Isonzó hadsereg) A mozgósítás után a Szerbia elleni harcokban vett részt a balkáni haderők főparancsnoksága alárendeltségében. 1914 decemberében feloszlatták. Az olasz front megnyitása után állították fel újra az Isonzó-hadszíntéren, és itt állomásozott - különböző átszervezésekkel Cs. és kir. XIV. hadtestparancsnokság, békeállomáshelye: Innsbruck. Az északi fronton harcoló hadtest Armeegruppe Erzherzog Joseph Ferdinand néven szerepelt a háború első hónapjaiban. 1916 márciusában a délnyugati hadszíntérre került és átszervezték tiroli védelmi parancsnoksággá /LVK Tirol/. Új hadtestet szerveztek XIV. Edelweiss Korps néven 1917 januárjában, amely szintén a délnyugati arcvonalon a 11. hadsereg kötelékében harcolt. Harctéri alkalmazása: Mozdósítás Keleti /3.A./ 1914.október Keleti /4.A./ 1915.október DNy-i /SWF/ 1917.március DNy-i /11.A./ 1918.július DNy-i /10.A./ 1918.október DNy-i /HGr.Joseph, 10.A./ Parancsnokai: József Ferdinánd fhg.gy.tbk. 1914.októberig, Josef Roth gy.tbk. 1916.március közepéig Alois Schönbürg-Hartenstein l.tbk. 1917.januártól szeptemberig, Hugo Martiny vezds. 1918.februárig,

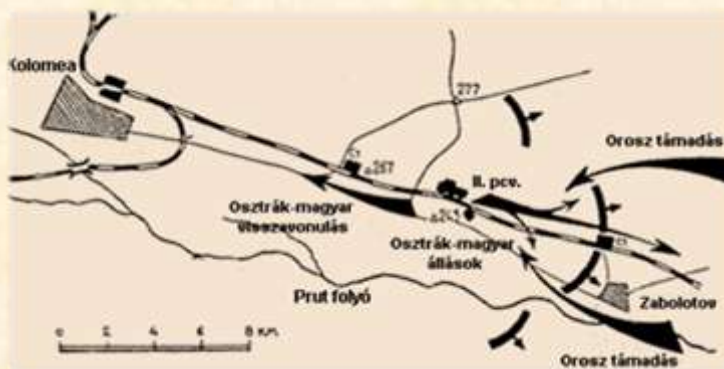
²⁸⁶ 5. hadsereg, III. hdt. Cs. és kir. III. hadtestparancsnokság Békeállomáshelye: Graz. Szervezési változás nem történt. Harctéri alkalmazása: Mozdósítás K-i front /Gr.Kövess, 2.A./ 1914.október K-i /3.A./ 1915.június vége K-i /7.A./ 1915.október DNy-i /5.A./ 1916.május-1918.október DNy-i /11.A./ Parancsnokai: Emil Colerus gy.tbk. 1915.márciusig, Josef Krautwald altbgy. 1918.februárig, Hugo Martiny vezds. 1918.novemberig.

²⁸⁷ Az 1915. augusztus közepén felállított Korps Henriquez szeptember végétől Korps Lehmann, ill. pár nap múlva Korps Hadfy néven működött, majd 1917 márciusában átnevezték XXVI. hadtestté. A keleti arcvonalról 1918 elején került át az olasz frontra. Harctéri alkalmazása: 1915. szeptember keleti (7. Armee), 1915. december déli szárny (7. Armee), 1916. július keleti (3. Armee), 1918. július délnyugati (11. Armee), 1918. október délnyugati (Heeresgruppe Boroewic). Parancsnokai: Johann Henriquez altbgy. 1915. augusztus-szeptember,

Panzerzug XI → d.AGp Marwitz unm. d.HGp ²⁸⁹ Panzerzüge III & IX (or XI) → 4 Armee

A cs. és kir. 30. gyaloghadosztály csapatait érte támadás Zabolotov település mellett. Az oroszok Kolomea irányában próbáltak előrenyomulni. A vonalakat már csak két zászlóalj tartotta. Ekkor ért be a helyszínre vezényelt II. páncélvonat, amely a vasúti pályán előre futva, 300... 500 méterről hatásos géppuskatűzet zúdított az oroszokra, hat géppuskájából. A lövegeit is használva tört előre. Az orosz jelentések szerint gyalogságuk mintegy 400 fő tisztet és legénységet veszített és otthagytak négy géppuskát is, visszavonultak. A páncélvonat a védelmet megszilárdította, a csekély védőerő kitartott. Délután kozáklovasság próbálkozott a védelem áttörésével és a vonat fogságba ejtésével, sikertelenül. A védők parancsra visszahúzódtak Kolomea felé a vasút mentén. Ezt az akciót is a páncélvonat fedezte.

„... 1916. július végén a páncélvonat felkerült az orosz harctérre a 30. gy. ho. kötelékébe. Június 28-án azt a feladatot kapta, hogy Zablotow község irányában avatkozzék harcba, mivel az oroszok arcvonalkat azon a vidéken benyomták és az 1. és 18. vadászlj. már csak nagy erőfeszítéssel tudta a zablotowi pályaudvart kezében tartani. A páncélvonat többszöri előretörése azt eredményezte, hogy az ott küzdő zljak felszabadultak az orosz nyomás alól és az oroszok támadásaikat ezen a ponton a következő napokban beszüntették...”²⁹⁰



II. páncélvonat harca Zabolotovnál²⁹¹

Egy 1916. július 28-i kimutatás az orosz fronton harcoló páncélvonatokat tartalmazza. A II. páncélvonat a cs. és kir. 30. gyaloghadosztályt támogatja. A VIII. páncélvonat Hadfy

Georg Lehmann altbgy. 1915. augusztus 23–26., Hadfy Imre gyal.tbk. 1917. júliusig, Ernst Horsetzky altbgy. 1918. novemberig.

²⁸⁸ Cs. és kir. 2., ill. Keleti hadsereg A háború kezdetén a szerb hadszíntérre vonult, majd az orosz mozgósítás után átirányították a keleti frontra. 1915 szeptemberétől 1916. júliusig Heeresgruppenkommando Böhm-Ermolli néven működött, majd 1918 áprilisától nevezték át Keleti hadsereggé és Ukrajna területén megszálló erőként állomásozott. Parancsnokai voltak: Eduard Böhm-Ermolli vezds. /mozgósítástól 1918 áprilisáig/ Alfred Krauss gy.tbk. /1918. novemberig/.

²⁸⁹ Linsingen féle hadseregcsoport. Linsingen vezérezredes, a német Déli Hadseregcsoport parancsnoka.

²⁹⁰ Bernhard Scheichelbauer szk. szds, a volt II. számú páncélvonat világháborús tevékenysége

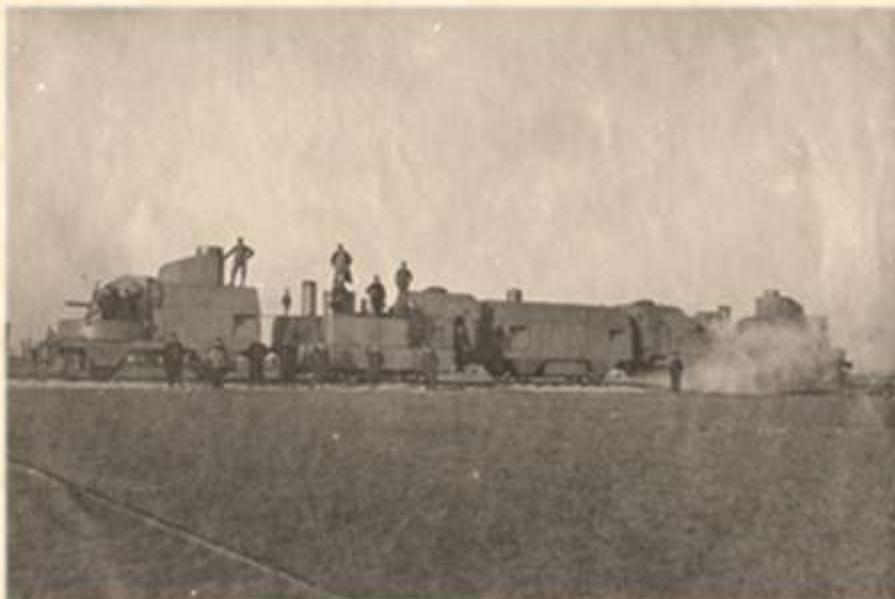
²⁹¹ Дороговоз Игорь: Крепости на колесах könyvének térképe alapján

Imre tábornok harccsoportjának alárendeltségében van, a IV, VI. és VII. páncélvobotok a 2. hadseregben harcoltak. A IX. és a XI. páncélvonatok ekkor német alárendeltségben a Marwitz és Linsingen hadseregcsoportokban tevékenykedtek. (Bruszilov- offenzíva, Koweli csata)

A III. és IX. (de szinte biztos, hogy ez a XI. volt → Schober-féle páncélvonat) a 4. hadsereg²⁹² alárendeltségében harcolt.

Az 1916. augusztus 1-i állapot szerint a X. páncélvonat változatlanul a délnyugati fronton van a 10. hadseregben.

1916. szeptember 19-én a VI és XI. páncélvonatok a 61. és 71. gyaloghadosztályhoz voltak sorolva, Erdélyben harcoltak a románok ellen.



**A VII. páncélvonat,
valahol
Galíciában²⁹³**

²⁹² 4. hds, parancsnok József Ferdinánd főherceg. A Brusilov-offenzíva során a 1916. június 4-én Kálegyin orosz tábornok 8. hadserege támadást intézett József Ferdinánd 4. hadserege ellen. Az erős és tartós orosz tűzvérségi tűz szétzúzta az erősített osztrák–magyar állásokat és a védőárok rendszert. Az orosz gyalogság – erősítés igénybevétele nélkül – már a támadás első napjaiban (Olika|Olikánál) (ma: Олика, Ukrajna) áttört, és behatolt a védelem mélységébe. Az elesettek és foglyul esett katonák nagy száma arra kényszerítette a 4. hadsereget, hogy visszavonuljon nyugat felé. Az előrenyomuló oroszok június 10-én átkeltek a Sztrij folyón is. 85 km szélességben, 48 km mélységben hatoltak be a Monarchia vonalai mögé. Az osztrák–magyar hadseregben szétzilálódott a fegyelem, a szláv származású katonákból álló egységek alig fejtettek ki ellenállást. A parancsnokok tehetetlenné váltak, felrémlt az egész háborút eldöntő vereség réme. A helyzetet csak július végére sikerült stabilizálni, újabb súlyos veszteségek árán, német segítséggel. Linsingen vezérezerdes, a német Déli Hadseregcsoport parancsnoka, és a német Legfelsőbb Hadvezetőség (OHL) is József Ferdinánd főherceget tette felelőssé a parancsnokság összeomlásáért. Követelték eltávolítását. A tescheni osztrák–magyar főhadparancsnokság (AOK) engedett, a császár június 7-én leváltotta József Ferdinándot a 4. hadsereg éléről, helyére Tersztyánszky Károly vezérezerdest nevezte ki. A vereség okainak tisztázására vizsgálatot indítottak. A 4. hadsereg vezérkari főnökének jelentése a főherceget sok vád alól felmentette, de nyilvánosan sohasem a kapott elégtételt. A katasztrofális lucki vereséget ma is főleg az ő nevéhez kötik.

²⁹³ heeresgeschichten.at



**A II. számú páncélvonat, már átalakítva, az orosz fronton,
előfutó kocsival kiegészítve.**

A trónörökös (később IV. Károly, az utolsó magyar király) szemléje²⁹⁴



II. páncélvonat, a trónörökös szemléje. 1916. 08. 24. Halics²⁹⁵

²⁹⁴ Ferenc Ferdinánd meggyilkolásának (1914. június 28.) másnapján a császár maga mellé ültette Károly Ferenc József főherceget a nyitott udvari hintójába, megmutatva Bécsnek, hogy tényleg utódjának tekintí. A jelképes gesztus egyelőre nem sokat jelentett. A júliusi sorsdöntő tanácskozásokba, a háború előkészítésébe egyáltalán nem vonták be, így aztán még véletlenül sem terheli háborús felelősség.

A hadműveletek kezdetén (1914. augusztus) a tescheni hadsereg-főparancsnoksághoz osztották be, immár huszár ezredesi rangban. Később azonban inkább a frontokon járt, mintegy Ferenc József képviselőjében. A udvar öregjei ezután is bizalmatlanok voltak vele. [...] Valós sikert harmadik jelentős frontszolgálat hozott. Amikor 1916 augusztusában Románia megtámadta a Monarchiát, Károly lett az egyesült német-osztrák-magyar erdélyi seregek főparancsnoka. Október végén - jórészt a német támadó alakulatok segítségével - a román haderőt kiszorították Erdélyből. Mindenki fellélegzett a Monarchiában. Ferenc József pedig 1916. november 21-én elhunyt, így a trón Károly főhercegre szállt. 1916. december 2-án az új császár napiparancsban tudatta a birodalom népeivel, hogy maga veszi át az osztrák-magyar hadsereg szárazföldi és tengeri erőinek főparancsnokságát. A címmel együtt megkapta a tábornagyi rangot (Feldmarschall), a korábbi főparancsnok, Frigyes főherceg így kénytelen volt lemondani tisztségéről és visszavonulni.

²⁹⁵ [K.u.k. Kriegspressequartier, Lichtbildstelle - Wien](#)

A II. páncélvonat fennmaradt harci utasítását a függelékben közreadjuk, eredetiben és fordításban is.

VIII. páncélvonat két ágyús és géppuskás lövegkocsival



Tüzelő páncélvonat a Kárpátokban 1916²⁹⁶

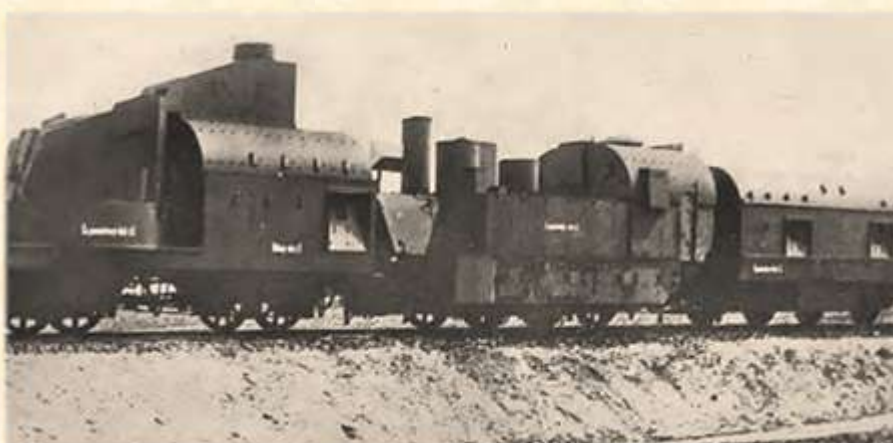
²⁹⁶ A világháború képes krónikája



Forgótornyos lövegkocsi hóékével²⁹⁷



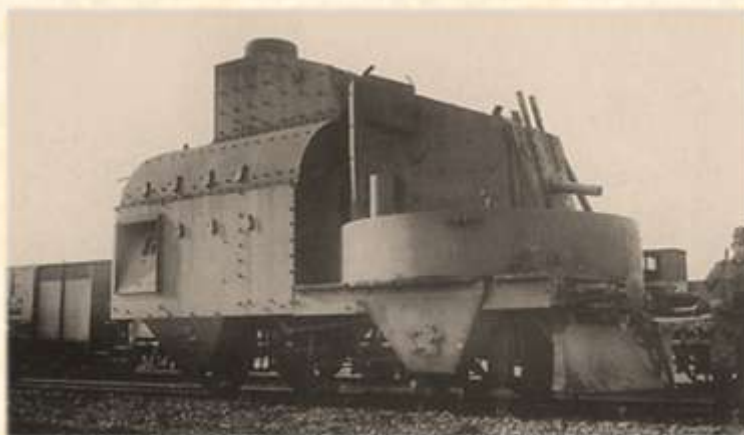
Páncélvonat valahol a Kárpátokban²⁹⁸



VIII. nehéz páncélvonat

²⁹⁷ A galíciai és erdélyi telek megkövetelték a hóékék rendszeresítését.

²⁹⁸ <http://keptar.oszk.hu/html/kepoldal/index.phtml?id=12273>



Forgótornyos lövegkocsi²⁹⁹

A háború hihetetlen intenzitására utal a következő hír.

„Berlin, 1916. márc. 28.

A Berliner Tageblatt a következőket írja:

Az oroszok Dűnaburnál 60 hadosztálllyal harcolnak. 22-én egy orosz páncélvonat, mely előre robogott, nem tudott visszatérni, mert a mögötte levő hidat felrobbantottuk. A vonatot pozdorjává lőttük. Dűnaburnál az oroszok egyetlen nap 6000 gránátot lőttek el. Veszteségeik olyan súlyosak voltak, hogy egy hadosztályból csak egy ezred maradt meg.”³⁰⁰

„... Július 8. Általában csend van és csak elvétve ad le hol egyik, hol másik ütegünk 1 — 1 lövést. A géppuskás páncélvonat többször kifut Delatynból, de működésbe lépnie nem sikerül. Délután 4 órakor Lubizma faluba a hídhöz vonulunk, este 10 órakor az „Illésy század” megszállja a falu keleti kijáratát...”³⁰¹

„A keleti zsákmány összesítve.

H i v a t a l o s j e l e n t é s e k.

Budapest, aug. 18. Hivatalos jelentés:

Keleti harctér:

Nincs különös esemény.

Julius 19-ike, a zborovi győzelem napja óta a szövetségesek a keleti arcvonalon 655 tisztet és 41,300 főnyi legénységet fogtak el. A zsákmány 257 ágyú, 546 géppuska, 191 aknavető, 50,000 puska, nagy lőszertömeg, 25,000 gázvédőálarc, 14 páncélautomobil, 15

²⁹⁹ Landsips.info

³⁰⁰ Szamos, 1916. március (48. évfolyam, 61-91. szám)

³⁰¹ A m. kir. budapesti I. honvédhuszárezred és m. kir. I. népfelkelő huszárosztály története 1869-1918 (Budapest, 1927) I. RÉSZ. AZ EZRED

teherautomobil, 2 páncélvonat, 6 megrakott vasúti vonat, 26 mozdony, 218 vasúti kocsi, több repülőgép és jelentékeny élelmiszerkészletek.

*A vezérkar főnöke.*³⁰²

**„Panzerzug” Kowel³⁰³ állomáson,
1916 nyara³⁰⁴**



**VI. számú könnyű, géppuskás páncélvonat,
377.362. mozdonnal,
Ciezow,³⁰⁵ 1917. május 21.³⁰⁶**

A világháború méretéhez és időtartamához képest nagyon kevés a páncélvonatok harcaival, életével foglalkozó anyag. Ez véleményem szerint alapvetően annak tudható be, hogy a háború befejezésével a monarchia szétesett. Szétszóródtak, megszűntek azok az intézmények, amelyek a nyilvántartásokat, irattározásokat végezték. A háború végi anarchikus állapotokban a dokumentumok elvesztek, azok megőrzésével, elszállításával nem foglalkoztak, vagy nem tudtak már erre erőt biztosítani. A visszavonuló csapatok gyakran nem tudták az iratokat elszállítani, sok esetben ezt a nemzetiségi érzelmű katonák még elő is segítették. Ezen dokumentációk jelentős része elpusztult, illetve az elcsatolt területeken maradt, ami az ott élőknek, illetve az utód országoknak semmiféle értéket nem képviselt.

A hazai „forradalmi” változások szintén nem kedveztek a dokumentumoknak, ezeknek akkor nem sok becsületük volt. A két háború között születtek átfogó munkák, amelyek a világháborút értékelték, de ezekbe csak nagyon kevés hely jutott a páncélvonatoknak.

Az egyéni visszaemlékezések, a naplók és a megíródott csapattörténetek és emlékkönyvek – amik ma nélkülözhetetlen forrásai ezen időknek.

³⁰² Szamos, 1917. augusztus (49. évfolyam, 181-206. szám)

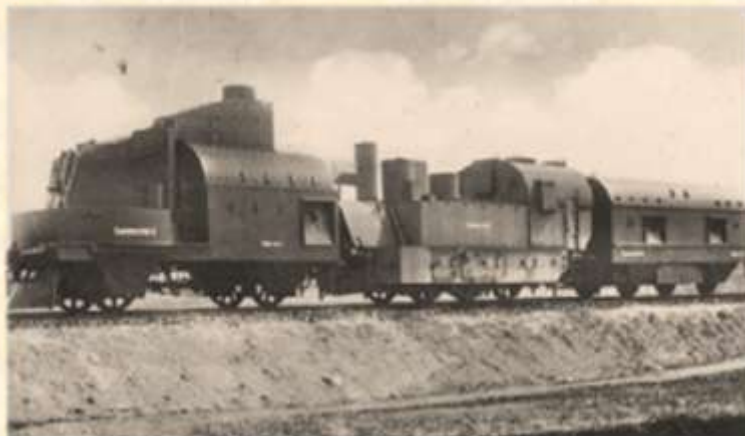
³⁰³ Kowel Lembergől nagyjából északra, ~ 80 km-re, Lucktól északnyugatra ~ 40 km-re levő település, vasúti csomópont.

³⁰⁴ K.u.K. Kriegspressequartier Lichtbildstelle Wien

³⁰⁵ Ciezow település Lemberg közelében

³⁰⁶ Europeana 1914-1918

III. páncélvonat átalakítás után,
lövegkocsival³⁰⁷



VIII. páncélvonat³⁰⁸



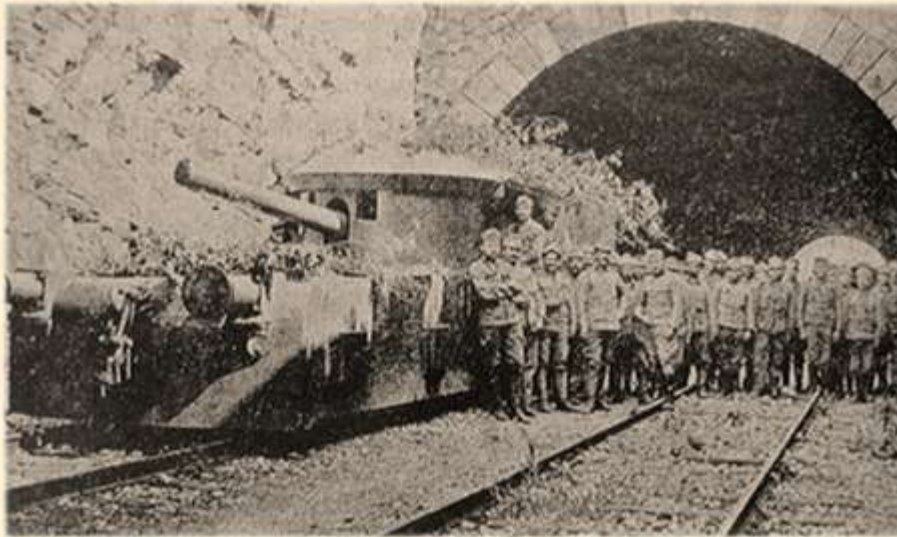
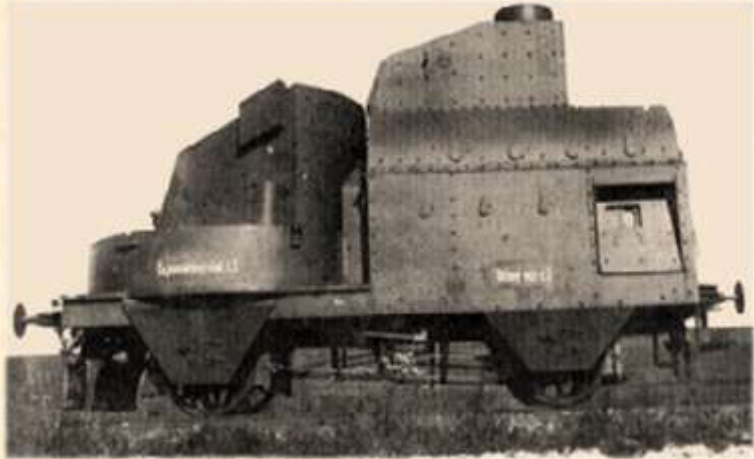
Útban a frontra³⁰⁹

³⁰⁷ forum.axishistory.com

³⁰⁸ Gino Rossato

³⁰⁹ Tábori Kornél háborús albuma

III. páncélvonat lövegkocsija³¹⁰



Az V. páncélvonat egyedi lövegkocsija és legénysége, valahol Volhíniában. A kép felirata szerint 10 cm űrméretű, tengerészeti löveg, L/50 kaliberrel³¹¹

Ez a korabeli fénykép a fejezet elején az V. páncélvonatról írtakat egyértelművé teszi. Itt az igazság pillanata! Azoknak van igazuk, akik a 100 mm-es löveget említették.

A következő képen egyedi összeállítású a nehéz páncélvonat. A két forgótornyos lövegkocsival rendelkező vonatnak két mozdonya és egy géppuskás kocsija volt hivatalosan. (III. és VIII. páncélvonatok az átalakítások után.) Az egy forgótornyos, egy mozdonyos, két géppuskás lövész kocsis vonatelrendezést a IV. páncélvonatunknál alkalmazták.

A kép is bizonyítja, hogy a szabott feladatokhoz, nem ritkán, átrendezték a vonatokat, ez egy L – M – G – L jellegre módosított szerelvény.

³¹⁰ forum.axishistory.com

³¹¹ Korabeli újság kép. (forum.index.hu)



**Nehéz páncélvonatunk bevetésre készül³¹²
(Egyedi elrendezés, L-M-G-L)³¹³**



II. páncélvonat menethez sorolva³¹⁴

A tűzerőfegyverzet hatékonyságának növelésére a páncélvonatokon megjelentek a kisméretű, optikai távmérők és a fényszórók is. A géppuskás kocsikon a géppuskák részére – repülőkhöz ellen – magasított állványokat építettek be, amelyekre a géppuska egyszerűen rögzíthető és forgatható volt.

Ahogy jöttek a tapasztalatok, mind a fegyverzetben, mind a járműves részekben, de a harcászati is megpróbálták tipizálni.

A vonatparancsnok minden esetben tiszt volt. helyettese, (helyettesei) tiszt/helyettesek, tisztjelölt hadapródok voltak. A vasúti ezredek részéről általában két szakaszvezető volt, aki

³¹² nauka-technika.com.ua

³¹³ Lásd az elrendezési vázlatokat!

³¹⁴ heeresgeschichten.at (Ebben az időben a II. és a V. páncélvonatok rendelkeztek ilyen lövegkocsival.)

legénységben ők ezt a szakrészleget irányították, egyes források szerint tizenketten voltak. A mozdonyon mozdonyvezető, fűtő szolgált, akik vasúti alkalmazottak voltak. A vonaton szinte minden esetben a környező vasutjainkról szervezett vonatkísérő is volt, aki a pályát kiválóan ismerte és ezzel segítette a katonák dolgát. A vonat fékezéséről négy fő, kiképzett fékező katona, gondoskodott. A fényszórót általában tizedes rangú katona kezelte, egy utászkatona segítségével. A lövegeket tűzmester és a megfelelő számú – löveg nagyságtól függő – kezelő működtette. A géppuskák kezelésére 18 fő volt beosztva. Ehhez jöttek a telefonisták és az egyéb jelzőberendezéseket kezelők. A vonat természetesen gyakran gyalogos egységet is magával vitt. Ők vagy a lövész kocsiból harcoltak, de nemritkán a vonaton kívül járőröztek, felderítettek, rajtaütést végeztek. A vonaton természetesen fegyvermester kiképzettségű szakkatona is volt.

Természetesen a számokat mindig fenntartással kell kezelni, mert a vonat típusa, nagysága, felszereltsége, a szabott feladat mind-mind a létszám alapos átrendeződését vonhatta magával!

Minden vonathoz tartozott egy úgynevezett ellátó vonat is, amely a tartalékokat, anyagokat, lőszert szállította a kiindulási „*anyaállomásig*”. E vonaton pihent a tisztikar, a legénység, itt voltak az ellátó egységek is (szakácsok, egészségügy, számtiszt, karbantartók...).



Nehéz páncélvonatunk,
tisztok és legénység³¹⁵



Páncélvonatunk³¹⁶

³¹⁵ planetfigure.com



Páncélvonatunk lövegkocsija és őrsége³¹⁷



A II. páncélvonat³¹⁸



Páncélvonatunk valahol az orosz fronton³¹⁹

³¹⁶ landschip.info
³¹⁷ landschip.info
³¹⁸ planetfigure.com
³¹⁹ etoretro.ru

Nehéz páncélvonatunk³²⁰



„... 8-án [1916. szeptember] a hajnali órákban az ezred előtti arcvonalon az orosz hatalmas tömegek harcbevételével támadásba mentek át és csakugyan áttörték a 308-as honvédek II. zászlóaljának állásait. Az ellenséges betörés eljutott egészen a Halicz-i állomásig és így komolyan veszélyeztette az arcvonalnak innen észak felé eső szakaszait. A tartalékban levő lovashadosztály lórólszállt csapatait azonnal felriasztották és a veszélyeztetett ponton ellentámadásra készenlétbe helyezték. Az ellentámadás vezetésével Weisz őrnagyot bízták meg és támogatásul egyik páncélvonatunkat is melléje rendelték. A pompásan vezetett páratlanul lendületes támadást teljes siker koronázta.

A vasúti állomás visszafoglalása után a jelentékeny túlerővel rendelkező ellenség menekülésszerű futásban keresett védelmet és visszavonult a Gnila Lipa túlsó partjára.

A harcban leginkább kitüntette magát a 3-as huszárok 2. és 1. százada Csorba főhadnagy, illetve Bányai hadnagy parancsnoksága alatt. A vasúti állomás mögött levő házakban elhelyezkedve, az orosz makacsul védekezett és csak a legelkeseredettebb közelharc után sikerült őt onnan kivenni.

A századok több száz foglyot ejtettek, köztük 4 tisztet is. ...³²¹

„... Az építést a vasútezredbeli Kossowicz Xenophon százados vezette. Mint munkaerő rendelkezésére állott: 1916. december 8-tól saját (5.) százada és egy hadifogoly munkásosztag, december 24-től a 1. vasútépítőszázad és egy hadifogoly munkásosztag, 1917. január 9-től az 1. vasútépítő különítmény és még egy hadifogoly munkásosztag. A munkáslétszám átlag 14 tiszt és 750 ember volt.

A híd építése 1916. december 8-án kezdődött és éjjel-nappali szakadatlan munkával, gyakran a legnehezebb viszonyok közt, — (1000 m a tenger színe fölött, - 26° hideg, viharok és

³²⁰ isonzo-grs.it

³²¹ A cs. és kir. 3. számú „Gróf Hadik”-huszárezred története. Készült az ezred emlékbizottságának megbízásából (Budapest, 1931) II. RÉSZ. A HADIK-HUSZÁREZRED VILÁGHÁBORÚS TÖRTÉNETE 1914 1918 A Halicz-i ellentámadás

hófűvások), — 110 munkanap alatt, 1917. március 27-ig befejeződött...³²²

Néhány, 1917. évre vonatkozó adat.

12 May 17	Panzerzug X - 10 Armee unm. ³²³
1 Jul 17	Panzerzug VI - XXVI Kps unm. ³²⁴
	Panzerzüge II & IX - d.Südmarmee unm. ³²⁵
	Panzerzug III - 4 Armee unm. ³²⁶
23 Jul 17	Panzerzug I - 1 Armee unm. ³²⁷

„Becsülettel teljesített 29 havi frontszolgálati ideje alatt mindenkor derekasan állta meg helyét és számos fényes haditettel gyarapította a 39. közös gyalogezred dicső harcait.



Kötelességének lelkiismeretes és példásan vitéz teljesítése közben két ízben is megsebesült, melynek következtében rokkanttá vált. Már a doberdói fennsíkon kitűnt rettenthetetlen bátorságával és tiszték nélkül maradt bajtársai ügyes vezetésével. Ezrede 1915. október végén és november elején, a karszt-fennsíkon vívott súlyos harcokat az olaszokkal.

Kása Károly őrmester

Kása Károly őrmester századának védővonalát szüntelen hevességgel támadták az ellenséges tömegek, mely harcokban a század hősie ellenállása közben teljesen felörlődött. A súlyos veszteségek következtében majdnem teljesen megsemmisült század védővonalának egy részét végre is napokon át tartó ádáz küzdelmek után megszállták az olaszok. Ekkor Kása őrmester összeszedte mintegy 40 megmaradt emberét és lendületes erővel a megszállott árokrész ellen vezette őket. Feltartóztathatatlan erejű ellentámadással visszafoglalta az elveszett árkokat, a megszálló olaszok nagy részét pedig elfogta.

³²² Jacobi Ágost: Magyar műszaki parancsnokságok, csapatok és alakulatok a világháborúban (Budapest, 1938) (A leírásban a Hukliwa- és Kosári-viaduktok, illetve az ezekhez csatlakozó egyéb vasúti műtárgyak végleges helyreállításáról van szó.)

³²³ Dél-Tirol, 10. hadsereg.

³²⁴ XXVI. hadtest. Az 1915. augusztus közepén felállított Korps Henriquez szeptember végétől Korps Lehmann, ill. pár nap múlva Korps Hadfy néven működött, majd 1917. márciusában átnevezték XXVI. hadtestté. A keleti arcvonalról 1918 elején került át az olasz frontra. Harctéri alkalmazása: 1915. szeptember Keleti /7.A./ 1915. december D-i szárny /7.A./ 1916. július Keleti /3.A./ 1918. július DNy-i /11.A./ 1918. október DNy-i /HGr. Boroëvic/ Parancsnokai: Johann Henriquez altbgy. 1915. augusztus-szeptember, Georg Lehmann altbgy. 1915. augusztus 23-26., Hadfy Imre gy.tbk. 1917. júliusig, Ernst Horsetzky altbgy. 1918. novemberig.

³²⁵ Südmarmee (Déli hadsereg). A német hadseregre van itt utalás, vagy a k.u.k. Südmarmee? Az 1917. októberi eseményeknél aztán egyértelmű lesz, hogy ez a német alakulat, amelyet akkor „kárpat-hadtest”-ként is említettek.

³²⁶ 4. hadsereg.

³²⁷ 1. hadsereg. Cs. és kir. 1. hadsereg-, majd 1. hadparancsnokság, ill. Erdélyi csoportparancsnokság A mozgósítás után a hadsereg az orosz hadszíntérre került. 1916 júliusában feloszlott, majd - Románia hadbalépése után - újraalakulva Erdélybe került /ekkortól volt parancsnoka Arz Arthur gyal.tábornok/, itt harcolt az 1918 áprilisában végrehajtott átszervezéséig. Katonai közigazgatási szervként Brassó székhellyel működött. 1918 szeptemberétől Erdélyi csoportparancsnokság lett. Parancsnokai voltak: Viktor Dankl lov.tbk. /mozgósítástól 1915. májusig/, Paul Puhalló tbszn. /1916. januárig/, Arz Arthur gy.tbk. /1917. februárig/, Franz Rohr vezds. /1918 márciusáig/, Hadfy Imre gy.tbk. /1918 áprilisától/.

1918. év elején a Brenta-völgyben vívott harcok folyamán még egy vakmerő hőstettel gazdagította Kása őrmester hősi érdemeit. Páncélvonatjával keresztülrobogott az ellenség vonalán s mintegy 200 méternyire az olasz állások mögött összelőtte az ellenség két ütegét. Feladatának hősie teljesítése után sértetlenül hozta vissza vonatát és embereit.”³²⁸



A IX. páncélvonat³²⁹

Valahol a Kárpátokban³³⁰

1917. február 24-én zavargások törtek ki Szentpétervárott, amely gyorsan átterjedt más vidékekre is. Március 3-án II. Miklós lemondott. A forradalom megdöbbsentette a nyugati szövetségeseket, és örömet okozott a központi hatalmaknak. A cári rendszer helyébe lépő Ideiglenes Kormány folytatni akarta a háborút, a tekintélyét azonban csökkentették a szovjetek, vagy „munkás- és katonatanácsok” küldöttei. A szovjetek propagandája – beleértve a Pétervári Szovjet hírhedt utasítását (március 14.), amely felszólította a tengerész- és katonatanácsokat, hogy vegyék át az alakulatuk irányítását és ne foglalkozzanak a tisztjeik ellenállásával – a fegyelem maradványait is bomlasztani kezdte a sorozatos vereségek miatt amúgy is demoralizált csapatokban. Az Ideiglenes Kormány, hogy mentse a menthetőt és megpróbálta új életre keltetni a csapatok feletteseik iránti bizalmát, a sikeres Bruszilovot nevezte ki a hadsereg főparancsnokává.



Kerenszkij, aki 1917 májusától a hadügyminiszteri posztot betöltötte, úgy gondolta, hogy egy győztes offenzíva növelné az Ideiglenes Kormány tekintélyét és a csapatok harci kedvét, amellet csökkentené a nyugati frontra nehezedő nyomást. Az offenzívát azonban, amelyet a

³²⁸ A magyar nemzet aranykönyve Bp.1921.

³²⁹ militaria.hu

³³⁰ A vasúti műtárgyakat (hidak, alagutak, viaduktok, stb.) állandó őrség védte.

Délnyugati Front (Gutor) indított Kelet-Galíciában 1917. június 18-án (a Gergely-naptár szerint július 1-jén), tíz napon át tartó látványos előrenyomulás után váratlanul megállították, és a következő három héten katasztrofális menekülésbe torkollott. Bár a németek megállították az ellentámadásukat Galíciában, Tarnopolnál, szeptemberben újabb támadást indítottak Riga ellen, a front északi végén, októberben pedig kikötöttek az észti tengerpart melletti szigeteken, így kontrollálták Lettország legnagyobb részét és a Finn-öböl megközelítési útjait.

1917. június 29-én az orosz haderő, támadást indított Galíciában (Kerenszkij-offenzíva), és július 2-án elfoglalta Zborowot, július 11-én pedig Kaluszt.

„1917. 06.. Zborow

... Kb. 11 ó. 30 p-kor, midőn az oroszok Mlynowceből a 379 magaslati pont felé nyomultak előre, a 32. hadosztály rendelkezésére álló páncélvonat is erélyesen előretört a vasútvonal mentén, de lőszer- és anyaghiány miatt 12 ó. 25 p-kor visszavonulásra kényszerült.
...

...Erre azonban már nem került sor, mert 7 ó. 15 p-kor a visszaözlő osztagok már elérték a Za-Rowemt, meteniowi utat. A 23. ezred parancsnoka Meteniowtól nyugatra a 23. gyalogezred utász századával, 2 népfölkelő árkász osztaggal és egy bányász századdal felvételi állást foglaltatott. A csoport parancsnoka eibenforsti Tesár Frigyes százados volt. A visszavonult 23. gyalogezredbeli részek is nemsokára ide vonultak be. Ennek a csoportnak köszönhető, hogy Za-Rowem és Meleniow között még idejében egy összefüggő vonalat lehetett létesíteni. A vasútvonal völgyét a saját páncélvonat zárta le. A vasútvonaltól keletre, az oroszok előnyomulását a 369-es kereszten át, a német 32. Landwehr gyalogezred egy zászlóalja akadályozta meg. ..

...A tüzérségi tűztámogatás gyengeségének a legfőbb oka abban rejlett, hogy az összes tüzérségi figyelők a Zlota Gorán voltak csoportosítva, hol az ellenséges gáz és füstgránátok, működésüket azonnal megbénította. Az ellenséges erők egész délelőtt zavartalanul tolódhattak el Mlynowce felé.

Az oroszok előretörését a Kabarowcetől délre eső völgyben csak a páncélvonat akadályozta meg.

A gázgránátok a gyors áttörést és a 32. hadosztály tüzérségének megbénítását, a legrövidebb időn belül lehetővé tették. Hatásuk a védtelen csapatok ellen teljes volt... „³³¹

³³¹ Magyar Katonai Szemle, 1935 (5. évfolyam, 4. negyedév) ÁLTALÁNOS KATONAI KÖZLEMÉNYEK...A 32. hadosztály a zborówi csatában. Írta: Nyáry Iván őrnagy
(A Dnyesztvertől északra, 1917. június utolsó harmadában kezdte meg az erős és a forradalomtól nem érintett orosz tüzérség az állásaink bombázását. Ez a bombázás a hónap vége felé pergőtűzzé fokozódott, majd június 30.-án az orosz tömegek szokatlanul erélyes lendülettel megrohanták állásainkat Bothmer északi szárnyán, Brzezanytól mindkét oldalt, és Böhm-Ermolli déli szárnyán Zborownál, ahol a védelem egy csehországi és északi szomszédságában az egyik budapesti hadosztály feladata lett volna. Ugyanezen a napon Hindenburg kiadta a parancsot a Tarnopol felé tervezett ellentámadásra szánt csapatoknak a nyugati frontról való átszállítására. Bothmer seregének német csapatai, egy magyar hadosztály közreműködése mellett, az orosz

Az osztrák-magyar csapatok német segítséggel július 19-én Zborowtól É-ra kezdtek ellentámadást (Dnyeszter menti offenzíva), amely augusztus elejére Galícia és Bukovina csaknem egész területének visszafoglalását eredményezte.

Eközben az anarchia egyre jobban elterjedt Oroszországban. Mi több, a korábbi birodalom számos nem orosz népe kikiáltotta a függetlenségét – vagy önmaguktól, vagy az országaikat megszálló németek győzködésére. A finnek, az észtek, a lettek, a litvánok és a lengyelek 1917 végére mind többé-kevésbé az elszakadás állapotában voltak, amelyből létrejöttek a háború utáni korszak független államai; ugyanakkor az ukránok, grúzok, örmények és azerbajdzsániak is ugyanilyen aktívak voltak a saját nacionalista mozgalmaikban.

Az októberi forradalommal Oroszország háborús részvétele gyakorlatilag véget ért. Lenin híres kiáltványa, a Dekrétum a földről (október 25.), aláasta a keleti frontot, ugyanis széles körű dezertálást váltott ki (a katonák profitálni akartak korábbi földesuraik birtokainak kisajátításából). November 12-én az új bolsevik kormány egységesen elrendelte a harctevékenységek beszüntetését a központi hatalmak és a törökök ellen.

Amíg azonban idáig jutott a világ, még súlyos harcok folytak az orosz front egy részén, így Bukovinában is. A túlerejű orosz hadsereg, még a szétbomlásának folyamatában is, rendkívül kellemetlen ellenfél volt.

1917 októberében a cs. és kir. 44. gy.e. az erdélyi hadszíntérről lett átvezényelve Bukovinába, a 31. hadosztály részeként.

A vasúti szállítás 1917. augusztus végén 4 napig tartott, Kolozsvár – Nagyvárad – Debrecen – Nyíregyháza – Lawoczne – Stryj – Stanislau – Kolomeán át Snyatynra. A 31. ho itt a Krausz Alfréd gyalogsági tbk. hdsg. csoport parancsnoksága alá lépett és egyelőre, mint hadseregtartalék volt kijelölve. A kivagónirozás után a zászlóaljok egyenként meneteltek a Szereth-folyó mellett fekvő Waschkoutzon át a Draczynetz – Komarestie – Slobodzia – Storozsinetz vonalon előre.

A 44. gyalogezredet a német „*kárpát hadtestnek*” rendelték alá. Waschkoutz település környezetében foglalta el állásait az ezred. Súlyos orosz támadások érték e területet, nem csekély veszteségeket okozva a csapatainknak.

rohamot július 2.-ig tartó harcok között visszaverték. Bőhm-Ermolli arcvonalán azonban 2 cseh ezred (Pilsen és Neuhaus) az oroszokhoz, illetve ezek cseh légiójához pártolt át és így cserbenhagyta a mellettük küzdő magyar hadosztályt, amely fedetlenné vált oldalába kapott támadást és igen súlyos veszteséget szenvedett. Az arcvonalban így 10 km széles rés keletkezett. De ezt német tartalékok kitöltötték és így az áttörés veszélyét elhárították. Tovább északra is kísérleteztek az oroszok, de itt Bőhm-Ermolli egy másik magyar hadosztálya véres fővel kergette őket vissza.

Ezt a csatát tehát a zborowi válság dacára megnyertük. Az orosz rettenetes vért vesztett, ami a felbomlást meggyorsította. Rövidesen megindulhatott volna a Bőhm-Ermolli arcvonaláról tervezett ellentámadás, ha közben a Dnyeszter és a Pruth között, Stanislounál bekövetkezett hadiesemények az ellentámadásra rendelt tartalékok jelentékeny részét oda nem térítik → Julier: A világháború magyar szemmel.)

Egy korábbi kimutatás szerint a IV, VI, vagy VII. páncélvonat közül lehetett valamelyik.

„...Kövess tábornagy a vizsgálat befejeztével a 44. gyalogezrednek Waschkoutznál³³² bekövetkezett balsorsáról azt jelenti, hogy a 44. ezred az ellenség támadásainak visszaverésére nem tett meg mindent. A balsiker főokai: Október 6-án éjjélkor a felderítő és biztosító szolgálatot hiányosan látták el és a megfigyelőszolgálat az ellenség megsemmisítő tüze alatt nem felelt meg. Ennek következtében az első vonal őrségét az ellenség teljesen meglepte. A védőcsapat későn kérte a zárótüzet, az első ellenlökést a helyi tartalékok szétforgácsolva hajtották végre, mivel az árokőrség – melyet a betört orosz csapatok megleptek – az üldözés következtében gyorsan visszavonult és ezzel az előresiető vagy gyülekező tartalékokat is magával rántotta. A zavarba jutott tartalékok nagy részét Waschkoutznál bekerítették, elfogták, vagy lekaszabolták az oroszok.

Kövess tábornagy úgy véli, hogy „az ezred, ismerve dicsőséges múltját és mindenkori fényes magatartását, hamarosan ki fogja köszörülni a waschkoutzi csorbát” mindamellelt azt javasolja, hogy haditörvényszéki eljárás útján kellene megállapítani, hogy a balsiker mely parancsnokok mulasztása miatt következett be. Elrendeltem a vizsgálatot...”³³³

A helyzet stabilizálására a parancsnokság erélyes intézkedéseket tett.

„... ezt az új beosztást a 7. hadseregparancsnoksággal együtt azért látom szükségesnek, mert az oroszok Radautz elleni támadásával keleti és délkeleti irányból állandóan számolni kell és ismervén a tartalékok elenyészően csekély számát és a terep nagy nehézségeit, a harcvezetésnek egységesen egy kézben kell lennie.

Op. 4057.

A hadsereg főparancsnokság Eb. 19.697. sz. rendeletével a haelseregarcvonalhoz páncélvonalakat osztott be, melyeket időközben átszerveztek.

A 7. hadsereghez beosztottam a III. páncélvonalat, mely két ágyúskocsiból és egy géppuskáskocsiból áll. Az ágyúskocsik mindegyikében egy 7 cm-es L/30 m gyorstüzelő ágyú a géppuskáskocsiban 4 géppuska van.

A 3. hadsereg a II. páncélvonalat kapta, mely egy ágyúskocsiból és egy géppuskáskocsiból áll. Az ágyúskocsi egy 7 cm-es és egy 7-7 cm-es L/30, illetve L/33 ágyúval, a géppuskáskocsi 5 géppuskával van felfegyverkezve.

A hadseregparancsnokságokat utasították, hogy jelentsék, miként gondolják a páncélvonalak alkalmazását és milyen szerepet szántak nekik a védelemben?

Op. 4569.

³³² Bukovina.

³³³ József főherceg: A világháború amilyenek én láttam, 2. kötet NYUGODTABB IDŐK, BÁR ÁLLANDÓAK A KÜZDELMEK. ELŐKESZÜLETEK EGY ÚJABB NAGY CSATÁRA

A hadsereg főparancsnokság a repülőknél új szabályzatot adott ki. Ezért az eddigi utasításokat és útmutatásokat érvénytelenítettem. Az új szabályzat azonos a németekével.

Op. 4558.

A páncélvonatok alkalmazása tárgyában a hadseregparancsnokságok ezt jelentik:

A 7. hadsereg Waschkoutznál a II. páncélvonat Hlibokánál van. Harcászati alkalmazását és működését úgy készítették elő, hogy a Sereth-völgyben és az oprischeny – berlini útnál mozgó lövegtartalék lehessen. Leszállását a Kamenkától északra levő bevágásban szemelték ki, hogy onnan a berlini vasúti megállóhely és Czerepkoutz vasúti állomás felé mehessen.

A 3. hadsereg páncélvonata az Alt – Zuczka – Bojan vonalszakaszon alkalmazzák; az ellenség támadása esetén a 83. hadosztály rendelkezésére bocsátják.

Op. 4569. szám.

A hadsereg arcvonal északi szárnya előtti helyzet:

7. hadsereg. A Sereth-től északra a hadsereg északi szárnyáig az ellenség magaviseletéből nem lehet támadó szándékár a következtetni. A Sereth-től délre a hegyekig az orosz erőcsoportosítás a támadást bármikor megengedi. A XXVI. hadtestünk szakasza ellen az ellenség erős tüzérségi hatást törekszik kifejteni. Az ellenséges tüzérség igen éber, de különbözön álló támadásnak jelei nincsenek.

3. hadseregnél 50 kilométer szélességben 7 és fél orosz hadosztály áll első vonalunkkal szemben, ezek mögött tartalékban még két gyalog és egy lovashadosztály van. A kölcsönös erőviszony tehát ez: az osztrák-magyar gyalog- és egy lovashadosztállyal – melyeknek ütközetállománya 51.000 puská és 476 löveg – szemben áll kilenc és fél orosz gyalog- és egy lovashadosztály, melyeknek körülbelül 75.000 puskájuk és 322 lövegük van. Az oroszok északi szárnyán a Sankowcytól a Dniesterig terjeelő szakaszban, több csapata van, mint az arcvonal többi részén.

Támadás jelei nincsenek s bár az északi szárnyon a csapatokat tömörítették, az ellenség támadása mégsem valószínű, mivel az ütközetlétszám gyenge, a tüzérség pedig támadásra nem elegendő. A foglyok ilyen értelemben vallanak. Helyi jelentőségű vállalatokkal azonban számolni kell, különösen Szylowcy környékén és attól északra a Dniesterig elterülő részben... „³³⁴

„... Hogy az oroszokra a központi hatalmak nyomást gyakoroljanak a béke megkötésére, ezért január 18-án újból megindult az ellenségeskedés, melyet vasútháborúnak hívnak, mert csapataink főleg páncélvonatokkal haladtak előre. Ennek hatása alatt végre

³³⁴ József főherceg: A világháború amilyenek én láttam, 2. kötet NYUGODTABB IDŐK, BÁR ÁLLANDÓAK A KÜZDELMEK. ELŐKESZÜLETEK EGY ÚJABB NAGY CSATÁRA

március 3-án az oroszok aláírták a Brest-Litowszki békét, melyet május 7-én Bukarestben az oláhokkal megkötött béke is követett... [1918]”³³⁵

Olasz front

1915 májusában az olasz fronton említés történik Pontafel³³⁶ környékén az I. és II. páncélvonatokról is.



Pontafel – Tarvis vasút³³⁷



Páncélvonat géppuskás
kocsi, az olasz fronton³³⁸

A képen jól látható a ki- és beszállásra szolgáló ajtó. A háború folyamán aztán majd később minden fegyveres kocsin alsó menekülő nyílásokat is kialakítottak.



Pontebba³³⁹

³³⁵ Légrády Elek (összeáll.): A volt magy. kir. pécsi 19. honvéd gyalogezred és alakulatainak [...] története (Pécs, 1938)

³³⁶ Pontebba település (friuli: Pontêbe, vagy Ponteibe, német: *Pontafel*, szlovén: Pontabelj / Tablja) Udine tartományban. Akkor K.k. Staatsbahn Tarvis–Pontafel.

³³⁷ A 3. katonai felmérés térképe

³³⁸ Landesbibliothek.at

³³⁹ Google-Earth

„Miniszterelnökség sajtóosztálya. (A „Nyírvidék” eredeti távirata.)

Budapest, aug. 13. Hivatalos.

...Olasz hadszíntér: Tenger melléki arcvonalon ellenség tegnap és elmúlt éjszaka ismét néhányszor közeledni akartak állásainkhoz, de e kísérleteit már ágyúink tüze megghiúsította. Cormonsnál sikerrel bombáztunk egy olasz tábort.

Karinthiai határvidéken helyzet nem változott. Védők valamennyi állásuk teljes birtokában maradtak. Hátráló olaszokat tüzérségünk lőtte. Etsch völgyében páncélvonataink ellenséges tábori őrsöket üldözte Seravalle Chiszola községekből.

Események a tengeren: XII. számú tengeralattjáró naszádunk északi Adriában végzett cirkáló útjából vissza nem tért. Olasz hivatalos jelentés szerint egész személyzetével elsüllyesztették. Folyó hó 10-én délben egy ellenséges tengeralattjáró trieszti öbölben aknarobbanás folytán elsüllyedt.³⁴⁰

„Olasz hadszíntér:

Tegnap este a délnyugati arcvonal különböző részein visszautasítottuk az ellenség támadásait. Így a tirolai határterületen a tedai állásnál és a Popena-vonalon (Schluderbachtól délre) a görzi grófságban a Monte dei Sei Busin és Monfalconetól keletre emelkedő magaslatokon. A régi állások mindenütt teljesen birtokunkban maradtak. Páncélvonataink egyike éjjel a monfalconei pályaudvar bejáratáig ment és a La Rocca lejtőin az ellenséges gyalogságot, az Adria műveknél pedig az ellenség vonatait lőtte.

Höfer, altábornagy.³⁴¹

„Harcunk az olaszokkal.

Az Isonzónál szenvedett vereséget az olasz hadsereg még nem heverte ki. Kísérletez mindennap, de eredménytelenül. Rendesen csúfos vereséggel hagyja el a harctért. Az utolsó héten, mintha megemberelni akarta volna magát, egyszerre több helyen is támadott: a partvidéken, a doberdói fensíkon, Déltirolban, Schluder - bachtól délre, a Monte Cristalló alatt.

Vállalkozásának sehol semmi sikere nem volt. Ellenben a mieink szép eredménnyel bombáztak egy olasz tábort Cormonsnál.

Egy páncélvonatunk pedig Serravalla és Chizzola községekből kiverte az olasz őrcsapatokat.³⁴²

„1915.08.13.

³⁴⁰ Nyírvidék, 1915 (36. évfolyam, 1-103. szám)

³⁴¹ Szamos, 1915. augusztus (47. évfolyam, 208-238. szám)

³⁴² Harangszó, 1915-1916 1915-08-22 / 6. szám

Olasz hadszíntér:

A tenger melléki arcvonalon az ellenség tegnap és az elmúlt éjszaka ismét néhányszor közeledni akart állásainkhoz, de kísérleteit már ágyúink tüze megghiúsította.

Cormonsnál sikerrel bombáztunk egy olasz tábor

A karintiai határvidéken a helyzet nem változott. A védők valamennyi állásuk teljes birtokában maradtak. A hátráló olaszokat saját tüzéségük lőtte.

Az Etsch-völgyben páncélvonataink egyike az ellenséges tábori őrsöket elűzte, Serravaile és Chizzola községek közeléből.

*Höfer altábornagy*³⁴³



A IX. páncélvonat az olasz harctéren³⁴⁴

A páncélvonataink, de főleg a II. páncélvonatunk³⁴⁵ olasz fronton való működésére a következőkben térünk ki. A vonat itt már átalakított, lövegkocsis változatban szerepelt. (Az olasz fronton részben az Isonzónál, részben pedig Tirolban más páncélvonataink is harcoltak a

háború során.)

Az első hivatalos említés a II. páncélvonatról, e hadszíntéren, még 1915. június 8-áról ered. A páncélvonat ekkor már Prebacina³⁴⁶ vasútállomáson volt. Ekkor még hadászati az ügynevezett „határ menti csatározások” (1915. V. 23 - VI. 23.) folytak és a seregek egy része még felvonulásban volt. Az olaszok az Isonzón Plavánál utászokkal és gyalogos egységekkel pontonos hídépítést és átkelést hajtottak végre, hogy előnyhöz jussanak. Ezt a tüzéségünk eredményesen megakadályozta. Éjjel ismét próbálkoztak. A ravennai 38. lövészdandár csónakokkal próbált átkelni.



Az éjszakai támadásra az osztrák-magyar erők számítottak, ezért a térségbe vezényelték a páncélvonatot. A vonat június 9-én éjszaka hagyta el a bázisát a prebacinai állomást és az Isonzó mentén futó vasúton haladt Plava felé. Megálltak a Babinruk alagútban és a vonat műszaki alakulata a

³⁴³ Egri Ujság - napilap 1915/2

³⁴⁴ heeresgeschichten.at

³⁴⁵ A páncélvonatra készített szolgálatteljesítés a III. kötetbentálalható.

³⁴⁶ Prevacina (szlovén: Prvačina; német: Prebacina település Görz) Gorizia) mellett, a Wippach völgyében.

korábban megrongált vasúti pályát javította ki. A vonat tovább indult, azonban az olasz tüzéség bemérte és olyan tüzet kaptak, hogy vissza kellett vonulniuk. Június 13-án ismételten felvonultak Plava alá. Két napon át tüzéségi tüzzel zavarták az olaszokat, akiknek azonban hatásos ágyútüzzel ismét sikerült a páncélvonatot visszavonulásra bírniuk. Ekkor torlaszolták el és erősítették meg a Babinruk alagutat az olaszok, állandó csapataokat is rendelve a vasúti akadály őrzésére.

„Június 9-11.

...Plava-nál a 3. ho. 9-én hajnalban kísérelte meg az átkelést, aminek eredményeként egy kisebb osztag 10-ére virradó éjjel befészkelődött Plavába, ahol azután kb. 50 löveg tűzoltalma mellett kitartott az osztrák magyar ellenlökésekkel szemben. 10-én magát a hídverést egy o. m. páncélvonat akadályozta meg. 11-én reggelig a Ravenno dd. két zászlóaljja kelt át, amelyek a 383-as kúpra törtek előre...”³⁴⁷

„... Az olaszok a Krn - Mrzli Vrh vonalán 3-án beszüntették a támadást. A széttagoltan, vadonban vívott harc addig is túl sok vérbe került. Kisebb nagyobb vállalkozással kísérleteztek azonban a hídfőn túl, délen és északon.

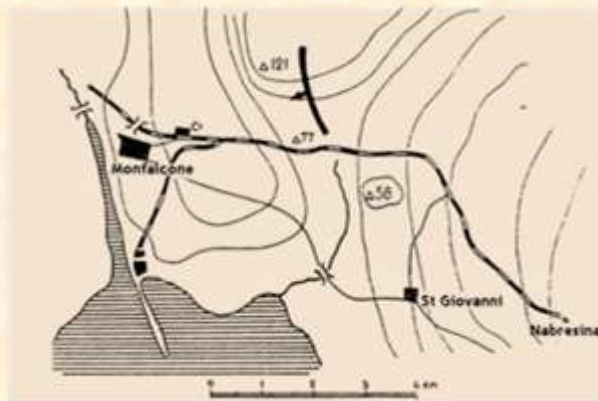
Július 11-én az olaszok, az 1. hegyidandár szakaszában, Plava területén átlépték az Isonzót s a 383. magassági pontot megrohanták. Sem ezzel, sem a 17-én jóval, nagyobb erővel megismételt támadással nem érték céljt. Ez utóbbi alkalommal Görz felől igen hatásosan vett részt egy páncélvonat is a támadás visszaverésében...”³⁴⁸

1915. augusztus 10-ére véget ért a 2. isonzói csata, amely mind az olaszoknak, mind nekünk súlyos veszteségeket okozott.

Az 1915. 08. 13-i rajtaütés

1915. augusztus 13-án az olasz gyalogság betört Monfalcone vasútállomására. Az osztrák magyar gyalogsági csapatok megpróbálták őket kiszorítani, eredménytelenül, mert erős ágyú és géppuska tüzet kaptak.

Az említett napon a Doberdó-fennsík védelmét ellátó VII. hadtest alárendeltségébe tartozó II. számú páncélvonatot vezényelték a feladatra, amely szerint tűztámogatást kell adnia a szorult helyzetben levő gyalogságunknak.



³⁴⁷ A világháború 1914-1918, 9. kötet V. OLASZORSZÁG BEAVATKOZÁSA. 3. Az olasz előnyomulás megindítása. Bevezető harcok az Isonzo mentén május 24-e és június 22-e között.

³⁴⁸ Czeigler Gusztáv – Clauser Mihály: A magyar tüzéség. A magyar tüzéség története (Budapest, 1939) II. RÉSZ Tüzéségünk az olasz harctéren 1915-től 1918-ig.

A vonat áthatolt az első vonalakon, mint kés a vajon és egészen az olaszok kezén lévő monfalconei vasútállomásig robogott. Útközben mindenre tüzelt, ami csak elé került.

A páncélvonat befutott a vasútállomásra és meglepte az ellenséget, összes géppuskáival tüzelve súlyos veszteséget okozott az olaszoknak, akik megfutottak. Óriási riadalom támadt, az olasz tüzérség erre természetesen a páncélvonatot támadta, de az a pályán visszafutott és egy közeli alagútba húzódva gond nélkül vészelt át a tüzet. Az osztrák- magyar gyalogság az olaszok kiürített állásait elfoglalta.

„... 1915. augusztus 13-án a páncélvonat Monfalcone ellen intézett támadást. Eloltott lámpákkal, jóformán nesztelenül hatolt be a pályaudvarra s heves tűz alá vette az ottani raktárak körül forgolódo olaszokat.

*Az ellenség felocsúdva fényszórókkal és heves tüzeléssel igyekezett a páncélvonat hazatérését megghiúsítani, de eredmény nélkül, mivel az hajnali 5 órakor Nabresinánál ismét saját területre visszaérkezett...*³⁴⁹

A különleges eseményt a hadtest parancsnoka, József főherceg is megörökítette a naplójában. A történéseket az 1915. augusztus 14-ei napnál írta le:

„Az én II. páncélos vonatom az 58-as kilométerköig ment Monfalcone felé; minthogy azonban onnét lehetetlen volt a küzdelemben közreműködni, tovább folytatta útját egészen legelső vonalainkig, a 77-es [magaslattól] délre levő őrházig; minthogy onnét sem tudott a harcban részt venni, a vonat személyzete s az ott álló őrség az akadályt lebontotta, a pályatestet rendbe hozta és a vonat tovább ment az ellenséges fényszórók által megvilágítva, egészen a monfalconei állomás bejáratáig és elkezdett tüzelni az állomásban táborozó sok csapatra s leírhatatlan kavarodást okozott, s az olaszok súlyos veszteségeket szenvedtek. Ott még egy hosszú nyárfasor alatt haladó oszlopra hosszantozva lőttek ágyúink, a gránátok itt is nagy felfordulást okoztak, valószínűleg kárt is; a vonatot megvilágító fényszóróra is két gránátot adtak le, úgy látszik, hogy találtak, mert attól kezdve nem világítottak.

**Monfalconei teherpályaudvar,
az osztrák-magyar lövészárkokkal**³⁵⁰



Az Adria-művekben tűz ütött ki. Még különböző dolgokra tüzeltek, hol az ellenség feltétlenül érzékenyen károsult. Visszajövet, a vonatra a pályatesten leselkedő ellenséges

³⁴⁹ Bernhard Scheichelbauer szk. szds: A volt II. számú páncélvonat világháborús tevékenysége

³⁵⁰ isonzo-grs.it

gyalogság és gépfegyverei erősen tüzeltek, ezekre a vonatról gépfegyverrel lőttek. A mi részünkön ezen páncélvonat-expedition sebesülés nem történt.”³⁵¹

„Hivatalos jelentés; kiadták augusztus 14-én délben; érkezett este 5 óra 30 perckor:

Tegnap este a délnyugati arcvonat különböző részein visszavertük az ellenség táraadásait; így a tiroli határterületen a Pedaia állásnál és a Fedaja-vonalon (Schluderbachtól délre), a görçi grófságban, a Monte dei sei Busin és a Monfalconetól keletre emelkedő magaslatokon. A régi állások mindenütt teljesen birtokunkban maradtak.

Páncélvonataink egyike éjjel a monfalkonei pályaudvar bejáratáig ment. és a La Rokka lejtőin az ellenséges gyalogságot, az Adria-műveknél pedig az ellenség vonatait lőtte.

Höfer altábornagy, a vezérkar főnökének helyettese”³⁵²

„... Augusztus 15.

Az 57. hadosztály parancsom szerint Monfalcone-t és Ronchi állomásait, hol erős vonatközlekedés volt, erős tűzcsapással verette. A II. páncélvonat ma is sikeren működött közre. (Op. 985/4. sz.) Az ellenséges nehéz tűzéség eredménytelenül tüzelt a Δ 121-re, vasúti vonalainkra, a műútra a 68-nál és S. Giovanni környékére.”³⁵³



1915. 09. 11-12.

A plavai rajtaütés³⁵⁴



A későbbiekben is nagy hasznára volt a vonatnak ebben a térségben, a pályán található több alagút. Monfalcone térsége sok gondot okozott az osztrák-magyar hadvezetésnek. Itt telepítették az olaszok a „hírhedt”, az úgynevezett Sdobba-ütegeket, amelyek nagy úrméretű hajóágyúk voltak, és súlyos tüzet zúdítottak nap, mint nap a csapatainkra.

³⁵¹ József főherceg: A világháború, amilyenek én láttam. II. kötet. Olasz háború. Doberdo. Budapest, 1928. 324-325. oldal.

³⁵² Budapesti Hírlap, 1915. július-augusztus (35. évfolyam, 181–242. szám) 195-08-15 / 226. szám

³⁵³ József főherceg: A világháború, amilyenek én láttam. II. kötet. Olasz háború. Doberdo. Budapest, 1928. 324-325. oldal.

³⁵⁴ storiaemoriadibologna.it

A II. páncélvonat a helyszínen maradt és a későbbiekben is harcolt. Fényképek bizonyítják, hogy a térségben harcolt még az I. páncélvonat is, de egyes olasz források a IV.³⁵⁵ és az V. páncélvonatot is említik.³⁵⁶

Szeptember 11. és 12-én a II. páncélvonat újabb győzelmet aratott a túlerőben levő ellenség felett.

Ekkor az olaszok kezén volt a Babinruk alagút, amelynek bejáratát megerősítették és védték. Az ellentámadások sikertelen voltak, ezért ismét a páncélvonat harcba vetésével akarták rendezni a helyzetet. A parancsnokság a terepet felderítette és a támadási tervet is kidolgozta. Elhelyezték a megfelelő tüzérségi megfigyelő állomásokat és egy éjszakai rajtaütés mellett foglaltak állást.

A terv szerint a II. páncélvonat szeptember 11-én 22⁰⁰ órakor elhagyja rejtési helyét. A vonat, ahogy halad a Selcano híd felé, előtte műszaki csapatnak kellett javítani a megrongált pályát. Őket felderítő járőr előzte és védte, akiknek feladata volt, hogy az egyéb rongálásokról és akadályokról is jelentést tegyenek. Az idő kedvezett, mert a sötétség mellett köd is volt a tájon ebben az időben. A folyó zúgása pedig valamelyest elnyomta a vonat zaját.

Az út során, a műszakiaknak javítaniuk kellett két sérült részt is a vasúti síneken, de az olaszok

ezt nem vették észre. A váratlan javítások miatt a tervezett támadást 4³⁰ órára, a reggelbe csúszott. Ez már nem éjszakai rajtaütés volt! A páncélvonat megjelenése a hajnali világosságban félelmetes hatással volt, az olaszok csak a Babinruk alagút előtt 100 méterre fedezték fel a vonatot!



Légifelvétel a plavai területről³⁵⁷

A páncélvonat megnyitotta a géppuskáival a tüzet és a meglepett, álmos olasz katonák nem fejtettek ki jelentős ellenállást. A vonat és a támogató erők „kiütötték” az olasz védelmet, a meglepetés tehát mégis sikerült. Az olaszok megmaradt része Plava irányába menekült.

A Babibruk alagút



³⁵⁵ Paolo Antolini: I treni blindati dell'esercito austro ungarico: 1915, un episodio poco noto

³⁵⁶ Alessandro Zoff: Breve storia di Monfalcone durante la grande guerra

³⁵⁷ A következő képek származási helye: isonzo-grs.it

Elfogtak 10 olasz katonát, zsákmányoltak 2 gépfegyvert és 30 puskát. Az eszmélő olaszok ismét bevetették a tüzérségüket, de a páncélvonat eltűnt az ellenséges tüzérségi tűz elől, az előre kijelölt Kasztagnavica alagútban.³⁵⁸



Plava

„... 1915. szeptember 11-én éjjel, amikor a Görz ellen intézett támadásnál megrongált pályatesteken keresztül óriási nehézségek között megtámadtuk a Salcanó melletti alagút védelemre berendezett kis

*záróerődjét. Rövid ágyútűz után a páncélvonat legénysége berohant az alagútba és kézitusával kiverte onnan az olaszokat. 10 embert foglyul ejtettek s a kis erődben lévő gépfegyvereket, puskákat és egyéb felszerelést magukkal vitték. Mindössze egy sebesültjük volt...”*³⁵⁹



**I. páncélvonat, Nabresina,³⁶⁰ 1915,
Johan Fallada hadnagy**



³⁵⁸ Дороговоз Игорь: Крепости на колесах: История бронепоездов. 2002. (Erődök keréken. Történetek a páncélvonatokról, című könyvben szereplő leírások alapján.)

³⁵⁹ Bernhard Scheichelbauer szk. szds a volt II. számú páncélvonat világháborús tevékenysége

³⁶⁰ Europeane 1914-1918

A fénykép tanúsága szerint 1915. évben az I. páncélvonat is az olasz hadszíntéren volt. Jellegzetes lövegkocsija nem téveszthető össze a II. páncélvonatba sorolttal. Nabresina (Nabrezina, 1927-ben Aurisina) 15 km-re északnyugatra Triesztől a Karsztban, Monfalconetól délkeletre.



I. páncélvonat,
Nabresina, 1915³⁶¹



Nagyítás az előző képről



Az Isonzó front vasútjai

Ennek a szeptemberi akciónak a végrehajtója Bernhard Scheichelbauer³⁶² főhadnagy, páncélvonat parancsnok volt. Az akció során a pálya javítását végző vasútépítő, más helyen utász, alakulatot egy bosnyákokból álló gyalogsági egység

fedezte és biztosította.

A közelben levő olasz csapatok egyik tisztje, Gustavo Reisoli ezredes, így írt a naplójában az eseményről:

³⁶¹ Europeane 1914-1918

³⁶² A főhadnagy a cs. és . Kir. 4. „Hoch- und Deutschmeister” gyalogezred tisztje volt.

„... a hajnali csöndbe berobbant a páncélvonat, minden géppuskája ordít, a lövegei mennydörögnek. Rettenetes a felfordulás... A vonat a mozdonyból, az ágyúskocsiból és két géppuskás kocsiból állt...”,³⁶³



Monte Sobotino hegyoldal, osztrák-magyar katonai temető, a háttérben a selcanoi (solkani) vasúti híd³⁶⁴

A II. számú páncélvonat egy bevetéséről készült írás a következőkben. Ritka az ilyen jellegű írás a páncélvonatok történetében és még akkor is nagyon érdekes és szép, ha leszámítjuk a szokásos újságírói túlzásokat.



II. páncélvonat az átalakítás utáni lövegkocsival, Trentinoban³⁶⁵

„Zömök és vaskos szörnyeteg. Szürkészöld a színe. Mintha már hónapok előtt megsejtette volna az új uniformist. A Karszt sziklái között áll a páncélvonat. Alig veszi ki a szem tökéletes mimikrijét. Mintha valami roppant, őskori szörnyeteg volna, valami óriási csúszómászó. Ilyenek lehettek évmilliók előtt az ichtiozaurusok. A mai háborúnak kellett jönnie, hogy az ilyen őskori szörny, annyi más atavizmussal együtt, vasból és acélból újra föltámadhasson.

Páncélos vonattestén egyetlen nyílás sincs. Csak kazántüdeje mutatja, hogy élet van benne, ahogy hörgi ki a gőzt. Csak parázsló kőszén szívének dobogása árulja el, hogy akarata van, hogy vágyai vannak, hogy, ha most nyugodtan meglapul is, mégis minden pillanatban öldöklésre és támadásra kész.



Páncélvonatunk harca az Isonzó fronton, Plavánál³⁶⁶

³⁶³ Paolo Antolini: I treni blindati dell'esercito austro ungarico: 1915, un episodio poco noto

³⁶⁴ <http://mno.hu>

³⁶⁵ digi.landesbibliothek.at

A kép bizonyítja, hogy a vonat nemcsak az Isonzó fronton, hanem a dél-tiroli hadterületen is megfordult a háború során. A lövegkocsi itt már háromágyús 70 mm-e fő, és két 47 mm-es oldallöveg.

³⁶⁶ Az illusztrációval csak az a gond, hogy ez nem a II. pcv, mert annak másféle, nem forgótornyos lövegkocsija volt.

szörnyeteg jár, mint ahogy minden állat elkerüli az éjszaka magányosan vadászó oroszlán csapását.

Hegyek emelkednek a páncélvonat előtt. Talán csak dombok, de az éjszaka megnagyítja őket. A páncélos szörnyeteg fölfelé kúszik: följutott a Doberdó-fensíkra. Milyen közömbös tud maradni ez a Karszt. Nyugodt, csöndes, hideg, rosszindulatú szikla, nem lágyítja meg az emberi jajszó és nem oldja puhává a ráomló emberi vér.

A Doberdón vagyunk. Balról látszik a tenger. A végtelenbe vesző Adria. Jobbról emelkedik az Isonzó-front kálváriája: a Monte San Michele. Ha kiömlő piros vér szerez hazát, akkor ma a San Michele a legmagyarabb hegy és a tövében fekvő San Martino del Carso a legmagyarabb falu. Víziók rémítenek. Itt van az a hely, ahol egyetlen ezredünk állásai előtt háromezer olasz holttest tornyosult halommá. Itt tették olyan pestisessé a levegőt, hogy foghagymával és parfümmel kenték be az orrukat a katonáink. A halált elbírja az ember, de a halál szagát nem.

Alagúthoz ér a páncélos szörny. Leszállunk róla. Gyalog megyünk az alagúton keresztül. Mindenütt alvó katonák, pihenő tartalékok. Megint továbbdübörög a páncélos. Már közeledünk a fronthoz. A kapitány mindent mégegyszer megvizsgál. Még egy gyakorlattal kipróbálja, hogy pontosan jár-e az egész óramű. A vonat legénysége a fegyverekhez siet. Jobbra-balra hajladozik az ágyú. Csörömpölnek a gépfegyverek. A legénység egy része fölkúszik kívülről a páncél két oldalára, hogy figyelje, nem jön-e kutató röpdőlőgép. A páncélvonatnak is vigyázni kell magára, neki is van egy hatalmas ellensége: a páncélos, gépfegyveres, hárommotoros olasz repülőgép. Hangzanak a kommandók, de nem emberi szavak, hanem villamos csengések.

Rövid és hosszú csengések sora megállítja a vonatot, gyorsítja, lassítja a járását, előretaszítja, visszalöki, tüzelteni, tüzét beszünteti. Félelmetes biztosságú harci eszköz a páncélvonat. Ha kell, vezeti a csapatok előrenyomulását. Gépfegyvereivel és ágyújával tisztára söpri az utat és mögötte gyors iramban fölvonulhatnak lovas és kerékpáros osztagok, ezek nyomán pedig a gyalogság, mint ahogy az üstökös tömör magja nyomán halad hosszú uszálya.

Visszavonulásnál szabadon tartja az utat, lehetővé teszi a sebesültek elszállítását, raktárak kiürítését. Nem egy komoly harcot állt is már a páncélos. Háromszor verekedett Plavánál, egyszer Monfalconenál. Behatolt az ellenséges állásokba, mint valami mérgezett tör a testbe, elpusztította az olasz hidat, szétszórta az olasz tartalékszázlőaljat. Éppen az a félelmetes ereje, hogy hirtelen meg tud jelenni az ellenséges svarmlénia előtt, acélfejével áttöri drótsövényét, mintha vesszőkerítés volna, egyszerre berobog az ellenség vonalai mögé. Golyó nem fogja acélmellét. Srapnel nem tudja áttörni páncélderekát. Ahhoz nagyon is gyors, hogy nehéz gránát roppantsa halálra gerincét. A romlást és pusztulást beleviszi az ellenfele belsejébe, de önmaga sebezhetetlen. Sebezhetetlen, mint Achilles és ravasz, mint Odisszeusz. Nagyon tud vigyázni magára. Ha előrenyomul, drótkötélen mindig valami lorikocsit lök maga előtt, hogy ha akna robbanna a sínek alatt, hát az pusztuljon. És kitartó is. Vizet, szemet három napra visz magával. Kíéheztetni, kiszomjaztatni se lehet. Betegség se fog rajta. Ha baj, baleset éri, rögtön maga orvosolja. Minden hozzávaló szerszám és masina vele megy a harcba.

Új alagút. A páncélos szörnyeteg eltűnik az alvilágban, mint a folyó, amelyik a föld alá tűnik, hogy azután újra fölbukkanjon. Marja maga alatt a Karsztot. Megáll. Leszállunk. A fronton vagyunk. Előttünk tekergődzik a vékony svarmlénia-kígyó. Poszt áll egyedül az éjszakában, összelőtt ház mellett. Ránkemeli a föltűzött szuronyú fegyvert:

- Halt! Wer da!

- Tiszt.

- Előre!

A vezetőnk néhány lépést tesz előre. A poszt megint parancsol:

- Halt!

A tiszt megáll, a poszt suttogva kérdi:

- Feldruf?

A tiszt suttogva felel, a poszt újra vállraveti a fegyverét:

- Richtig. Passiert.



És így megy ez háromszor egymásután. Dalmát bakák őrzik a pokol bejáratát. Lassan, egyenkint közeledünk. Hangos szónak nem szabad esnie. Vigyázni kell, hogy valami csillogó tárgyon ne törjön meg a holdsugár. Ami hangzik, ami látszik, ami fénylik, az mind célpont. Itt némának, láthatatlannak és sötétnek kell lenni. Ez a pokol.

Bernhard Scheichelbauer
főhadnagy?

Mostanáig olasz ágyúszó szállt felénk jobbfelől, a hírhedt hegyek csúcsáról. Néha gyalogsági fegyver kattogott. De most hirtelen elül a zaj, és ahogy egyre inkább közeledünk a svarmléniához, egyre halálosabb és némább a csönd, amely körülvesz bennünket. Minden lépésünk zaja tiszszerezen csikorog a Karszton. Szinte félelmetesebb ez a csönd a hangos ágyúszónál.

Valósággal kísértetivé növekszik az éjszakai csatatér csöndje. Csak valami halk, egyhangú zaj hallatszik most, mint amikor éjjel, magányos szobában, szű rágja a fát. Ahogy közeledünk, erősödik a zaj. Most már olyan, mint amikor a harkály kopácsolja a fát. Katonák vésik a sziklát. Barlangokat vájnak a Karsztba. Nem az eső ellen, nem a korán leszálló hó ellen, nem az éjszaka hidege ellen, hanem az olasz gránátok ellen.



II. páncélvonat, már lövegkocsival³⁶⁸

Ha a halál dobja pereg, ha az olasz nehéz ágyuk őrzöngnek, akkor csak sok méternyire a föld alatt él meg az ember. A dekkung maga nem véd meg. Itt nincs föld, amibe beleássa magát a katona. Itt csak kő van. Csak kő és csupa kő. Kőrengeteg. Mintha a föld kőmagja itt csupaszon lépne ki a fölszínre. Itt nem áshatja magát a földbe a svarmlénia. Itt a lövészárók nem is árok, hanem kőfal. Egymásra hordott és halmozott szikladarabok durva kőfala. Történelmi munkákban, régmúlt évezredek népeitől, őskori ásatásokról való rajzok mutatnak ilyen nyers és primitív várfalakat. És a kőfalak között, mint imbolygó árnyékok, úgy járnak-kelnek, dolgoznak és őrködnek a katonák.



**Aztán itt a bizonyosság,
Bernhard Scheichelbauer főhadnagy³⁶⁹**

Olyan reménytelenül, olyan árnyékmódon suhantak a holdas éjszakában, hogy alig mertem őket megszólítani. Egy pillanatra sem tudtam a valóságvoltukra eszmélni. Hiába, a látogató, a vendég sohasem fogja kiérezni, mi a katonaélet, mi a katonasz szenvedés, mi a katonaharc. Doberdó hősei állottak előttem, annyi vér, szenvedés, kitartás és győzelem hősei és nem tudtam belőlük egyebet meglátni, csak mozgó és személytelen árnyékokat, fekete és valóságos szilüetteket.

³⁶⁸ balance.ru

³⁶⁹ isonzo-grs.it

A páncélvonat vár. Indulni kell. A Karsztból leérünk a síkra, a síkról a tengerre. A hideg tengeri szél elfújja a fantómokat, mint ahogy hajnali kakasszó elkergeti a kísérteteket. Megint valószerűvé lesznek a tárgyak és az emberek. A páncélból kiköltözik az élet és hidegen, szürkén áll ott az élettelen acél. Az éjszaka cikloppjai józan egyszerűségben lépnek elélem: lakatosok, szerelők, bányászok, kovácsok, közöttük pesti szervezett munkások. A svarmlénia árnyai és sziluettjei megmutatják igazi arcukat: szegedi és pestkörnyéki földművesek, akik most is csak úgy túrják a földet, mint odahaza béke idején.



*Megint előttünk áll minden emberi nagyság, hősiesség és dicsőség alapja: a Munka.*³⁷⁰

A II. páncélvonat a lövegkocsija nélkül.

Scheichelbauer főhadnagy (világos zubbony) és néhány katonája, Dutovlje³⁷¹ állomáson

„... A hadvezetőség a léghárító tüzérség és a páncélvonatok fejlesztését és korszerűsítését sem hanyagolta el. 1916 végén, a harcövön kívül, már huszonegy léghárító



*űteg és 315 egyes löveg szolgálta a légvédelmet, s az Isonzo-fronton szerepeltetett négy páncélvonatot megfelelő löveganyaggal és kezelő legénységgel a vártaüzérezredek látták el...*³⁷²

Páncélvonat, Tarvis, 1916. május 19. Schlitz szurdok hídja³⁷³

A páncélvonataink 1916-ban az olasz fronton a következők szerint települtek:

³⁷⁰ Pogány József: A földreszállt polkol – Az Isonzó eposza. Páncélvonaton a frontig.

(Pogány József, (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 Népszava újságírója. A világháború kitörése után frontkatona, majd haditudósító. 1918 őszén az MSZDP baloldali ellenzékéhez csatlakozott. Az őszirózsás forradalom egyik irányítója, a Budapesti Katonatanács vezetője lett. Tevékenysége, hozzáértése igencsak vitatott volt. 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.

³⁷¹ Dutovlje (Duttogliano) település a Tenger melléki régióban, Szlovéniában.

³⁷² Czeigler Gusztáv – Clauser Mihály: A magyar tüzér. A magyar tüzérség története (Budapest, 1939) II. RÉSZ Tüzérségünk az olasz harctéren 1915-től 1918-ig.

³⁷³ [K.u.k. Kriegspressequartier, Lichtbildstelle - Wien](#)

„1916. március 10.

KOMMANDO DER SÜDWESTFRONT Délnyugati front parancsnokság)

Kmdt.: GO Erzherzog EUGEN GstbsChef.: FML Alfred Kraus

✓ 10. Armee (hadsereg)

Kmdt.: GdK Dankl, GstbsChef.: FML Scotti

Summe der 10. Armee: 61 IBAone., 4 3/4 Schwd., 66 Bt., 16 FsAKomp., 10 techn. Komp., 1 FliegKomp., 1 **Panzerzug**; 62.000 Feurgewehre, 644 Reiter, 391 Geschütze, 180 leichte und 40 schwere MW, 16 GrW., 40 FlW.

✓ 5. Armee (hadsereg)

Kmdt.: GdI v. Boroewic, GstbsChef.: FML v. le Beau

Summe der 5. Armee: 101 Baone., 7 Schwd., 97 Bt., 19 FsKomp., 18 technKomp., 5 FliegerKomp., 4 BallonAbtlg., 2 **Panzerzüge**; 80.454 Feurgewehre, 723 Reiter, 463 Gesch., 104 leichte, 32 mittlere und schwere MW., 10 GrW., 6 FlW.³⁷⁴

10 Mar 16 ³⁷⁵	Panzerzug X - 92 ID from 10 Armee ³⁷⁶ Panzerzug II - XIV Kps from 5 Armee ³⁷⁷ Panzerzug V - Absch III from 5 Armee
28 Jul 16	Panzerzug VIII - Gp Hadfy ³⁷⁸ Panzerzüge IV, VI, VII - 2 Armee unm. ³⁷⁹ Panzerzug IX - d. AGp Marwitz unm. d.HGp Linsingen: may be Panzerzug XI Pnzerzüge III & IX (or XI) - 4 Armee ³⁸⁰
1 Aug 16	Panzerzug X - Absch III Art. 10 Armee
19 Sep 16	Panzerzug VI - 71 ID unm. ³⁸¹ Panzerzug XI - 61 ID unm. ³⁸²

³⁷⁴ www.weltkriege.at

³⁷⁵ John Dixon-Nuttall: The Austro-Hungarian Army 1914-18 for Collectors of its Postal Items

³⁷⁶ 10. hds. 92. gyaloghadosztály. 1916. júniusig Rohr (lov.tbk.) hadsereg, majd Scotti altábornagy a pk, később Krobatin tábornagy. Dél-Tirol.

³⁷⁷ 5. hds, délnyugati front.

³⁷⁸ Hadfy csoport. Hadfy Imre, 1914.04. 04. a m. kir. III. honvédkerület parancsnoka Kassa, 1914. 05. 01. altábornagy. 1914. 08. 09. a m. kir. 39. honvéd gyaloghadosztály parancsnoka az orosz fronton. 1915. 09. 26. a cs. és kir. Hadfy-hadtest (1917. 04. 05-től XXVI. hadtest) parancsnoka az orosz fronton. 1917. 07. 11. a cs. és kir. VI. hadtest parancsnoka az orosz fronton, 1917. 08. 01. gyalogsági tábornok. 1917. 10. 01. a cs. és kir. VI. hadtest parancsnoka a román fronton. 1918. 01. 01. a cs. és kir. XXIII. hadtest megbízott parancsnoka az olasz fronton. 1918. 03. 08. a cs. és ir. VIII. hadtest parancsnoka az orosz fronton. 1918. 07. 14. a cs. és kir. XXIII. hadtest parancsnoka az olasz fronton. 1918. 08. 30. a cs. és kir. XXIV. hadtest parancsnoka az olasz fronton.

³⁷⁹ 2. hds. → Cs. és kir. 2., ill. Keleti hadsereg A háború kezdetén a szerb hadszíntérre vonult, majd az orosz mozgósítás után átirányították a keleti frontra. 1915 szeptemberétől 1916. júliusig Heeresgruppenkommando Böhm-Ermolli néven működött, majd 1918 áprilisától nevezték át Keleti hadsereggé és Ukrajna területén megszálló erőként állomásozott. Parancsnokai voltak: Eduard Böhm-Ermolli vezds. /mozgósítástól 1918 áprilisáig/ Alfred Krauss gy.tbk. /1918. novemberig/.

³⁸⁰ 4. hadsereg → Cs. és kir. 4. hadsereg, majd 4. hadparancsnokság. A mozgósítástól az 1918 márciusában történt átszervezéséig az orosz fronton harcolt. Katonai közigazgatási szervként Galiciában Lemberg székhellyel működött. Parancsnokai voltak: Moritz Auffenberg gy.tbk. /mozgósítástól 1914.szeptember 14-ig/, József Ferdinánd fhg.vezds. /1916. június közepéig/, Tersztyánszky Károly vezds. /1917. március elejéig/, Karl Kirchbach vezds. /1918. március közepéig/, Viktor Weber gy.tbk. /1918. márciustól május közepéig/, Heinrich Goiginger gy.tbk. /1918. novemberig/.

³⁸¹ K. U. K. 71. INFANTERIEDIVISIONSKOMMANDO 1916–1917. A cs.és kir. 71. hadosztály 1916 őszén a brassói határ-biztosító szakasz, különböző származású alakulataiból keletkezett. A zöme magyar és honvéd csapatokból állott, magvát a 82.székely gyalogezred képezte. Megszervezésének befejeztével a kötelékében levő magyar csapatok 5 közös, 3 honvéd, és 1 népfölkelő zászlóaljjal, továbbá 4. . 2 közös és 8. népfölkelő huszárszázaddal és végül 8 honvéd üteggel, összesen tehát 9 zászlóaljjal, 7/2 huszárszázaddal és 8 üteggel

A táblázat első sora 1916. március 10-én természetesen a délnyugati-front parancsnokság páncélvonatait mutatja.

Amint azt már korábban jeleztük a II. páncélvonat ismét átkerült a keleti frontra, a Bruszilov offenzíva miatt.

1915. július, augusztusában a tiroli fronton is harcoltak a páncélvonataink.

Dél-tiroli front³⁸³



„...A tiroli front mentén folyó olasz tüzérségi tűz augusztus vége felé napról-napra erősödött s végül tíznapos tartam után az olaszok megelégtették, úgy vélve, hogy eléggé előkészítették a gyalogsági támadást.

Ez a támadás a Folgaria - Lavarone fensík szélén lévő állásaink ellen irányult és meglepetésszerűen augusztus hó 24-én éjjel kellett végrehajtódnia. A támadásra az ivreai gyalogosdandár volt kiszemelve, s erősítésére a bassanói alpini-zászlóaljat osztották be melléje. Pontosan éjjel 12 órakor támadtak az olaszok, kik nagyobb erővel a terep miatt nem támadhattak. A védők vonalát a legteljesebb sötétség takarta. Amikor az olasz gyalogság már csak mintegy 800 méterre volt az első védővonaltól, egyszerre vakító fényfolt jelent meg az égen, mely a következő percben lassan mozogni kezdett, majd hirtelen káprázatos biztossággal vetődött a támadó olasz oszlopra.



Dél-Tirol vasútjai³⁸⁴

voltak képviselve. Ezek közt csak a 3 honvéd zászlóaljnak volt nem magyar (horvát) legénysége. Az első hetek eseményeiből a m. kir. Csendőrség is 3 zászlóaljjal vette ki a részét.

³⁸² K. U. K. 61. INFANTERIEDIVISIONSKOMMANDO, majd M. KIR. 61. HONVÉD GYALOGHADOSZTÁLY-PARANC SNOKSÁG 1915–1917. 1915 májusában cs. és kir. hadosztályként alakult, 1916 októberében m. kir. honvéd hadosztállyá alakult át, és 1917. februári megszűnéséig az Erdélyben harcoló 1. hadsereg állományába tartozott. Parancsnokai: Winkler Artur altbgy. 1915. máj.–1916. júl., Grallert Konrád vör. 1916. júl.–1917. febr.

³⁸³ Wikipédia

³⁸⁴ Arcanum Hungaricana

Egyik határzáró erődünk fényszórói voltak, melyeknek nappali fényt árasztó világításában pontosan belőtt ütegeink, gépfegyvereink és védőcsapataink puskatüze zúdult egyszerre a támadókra.

Az egész támadás negyedóraig tartott, s valósággal szétlőtt olaszok futva mentek vissza a völgybe, hol újból gyülekezve csakhamar új támadást és hajnal felé ismét harmadikat kíséreltek meg, de az is igen nagy veszteség mellett hiúsult meg. A támadó oszlop élén rohamozó 115. jelzésű gyalogezred (ennyi gyalogosezredük nincs is az olaszoknak s így nyilván hamis számozás volt) jóformán egészen megsemmisült. Az ezred több mint 2000 embert veszített halottakban és sebesültekben s 350 embert foglyokban. Azon felül a védők kezébe került az ezred zászlaja, az ezred szülővárosának, Trevisónak ajándéka is...



Folgaria környéke³⁸⁵

... Egyébként, hogy az imént leírt éjjeli olasz támadás ne maradjon viszonzatlanul, és hogy a védők megmutassák mennyire frissek, másnap reggel egy páncélvonatunk ugyanezen a szakaszon egész Serravalle városka vasútállomásáig tört előre s miután az ott meglepett olaszok között nagy felfordulást okozott, sértetlenül tért vissza.



Augusztus 25-e óta azután nagyobb szerű esemény nem játszódtott le a tiroli fronton...³⁸⁶

Serravalle³⁸⁷

³⁸⁵ 3. katonai felmérés

³⁸⁶ http://epa.oszk.hu/01500/01596/00076/pdf/1vh_kepes_kronikaja_1916_76.pdf

³⁸⁷ Google Maps



X. páncélvonat Tarvis,³⁸⁸ 1916. május 21.³⁸⁹

„... Az olaszok egyik napról a másikra kiterjesztették frontjukat. Támadtak a fő ponton, a partvidéken, az eddigi eredménnyel. De támadtak Dél-Tirolban is, Sekluderbachnál, a Toblaehből induló Arnezzo-völgy nevezetes állomásán, a Monre Cristallo alatt. Sikerük hasonló volt az Isonzó-menti vállalkozáséhoz. Ellenben a mieink sikeresen támadták meg az olasz tábornok Cormonsnál, a trieszt — velencei vonal gradiskai vámállomásánál és egy páncélvonatunk Serravalla és Chizzola községekből kiverte az olasz őrcsapatokat, a melyek Ala felől az Etsch mentén északnak merészkedtek. A harc tehát tegnap kiterjedt a tengerpartra, Dél-Tirolra és a Trentinora, de babért sehol sem hozott kiérdemesült szövetségeseinknek...”³⁹⁰



Dél-tiroli front 1916. május-június³⁹¹

³⁸⁸ Ma Tarvisio, Pontafel – Tarvis vasút (lásd előző fejezet!)

³⁸⁹ A vonat kialakításán látszik, hogy ez az egyik „szükség” páncélvonat volt, mégpedig az átépített, javított változatú Schober féle páncélvonat. K.u.k. Kriegspressequartier, Lichtbildstelle - Wien

³⁹⁰ Budapesti Hírlap, 1915. július-augusztus (35. évfolyam, 181–242. szám) 1915-08-14 / 225. szám

³⁹¹ Szabó László: Doberdo, Isinzo, Tirol



X. páncélvonat Tarvis, 1916.
május³⁹²

„Hivatalos jelentés;
kiadták augusztus 13-án
délben; érkezett este 6 órakor:

A tengermelléki
arcvonalon az ellenség tegnap

és az elmúlt éjszaka ismét néhányszor közeledni akart állásainkhoz, de kísérleteit már ágyúink tüze megghiúsította.

Cormonsnál sikerrel bombáztunk
egy olasz tábort.

A karintiai határvidéken a
helyzet nem változott.

A tioli határon
Schíuderbachtól délre harc volt.
Az ellenség itt is hiába támadott, a
védők valamennyi állásuk teljes
birtokában maradtak. A hátráló
olaszokat saját tüzérségük lőtte.



Az Etchs-völgyben páncélvonataink egyike az ellenséges tábori őrsöket elűzte
Serravalle és Chizzola községből.

Höfer altábornagy,
a vezérkar főnökének helyettese³⁹³



IX. nehéz páncélvonat részei menethez
előkészítve, Rovereto vasútállomáson³⁹⁴

³⁹² isonzo-grs.it

³⁹³ Höfer jelentés

³⁹⁴ Lovas Gyula (Rovereto, település Olaszországban, Trento megyében. Rovereto Ala, Folgaria, Isera, Mori, Pomarolo, Terragnolo, Trambileno, Vallarsa, Villa Lagarina, Calliano, Nogaredo és Volano községekkel határos.)

Amikor a páncélvonatokat a hadszínterek között mozgatták, vagy azon belül, de nagy távolságra vezényelték, akkor a vonatok és azok ellátó szerelvényei minden esetben nagy teljesítményű mozdonyokat kaptak. Ezek vontatták ilyenkor a páncélvonatokat, nem pedig a saját páncélozott mozdonyaik. E módon a helyzetváltoztatásokat viszonylag gyorsan végre lehetett hajtani.



MÁVAG páncélvonat³⁹⁵

Szerb (balkáni) front

1915 nyarától – dokumentumok alapján – a VI. páncélvonat a Szerémségben (szerb hadszíntér) állomásozott a Tersztyánszky-seregcsoporth³⁹⁶ alárendeltségében. Itt egészen ősz elejéig lögyakorlatokat is tartott. Erről bővebben a függelékben lehet találni dokumentumokat. Ezen dokumentumok egy részéből az is egyértelműen kiderül, hogy ez a páncélvonat is – mint a többi is – a gyakorlatok, a bevetések tapasztalatait integrálni próbálta és sorozatosan fejlesztési javaslatokat adott a felsőbb parancsnokságai felé. Ez a vonat szerkezetére ugyanúgy vonatkozott, mint a fegyverekre, harceljárásokra, egyéb felszerelésekre...

A lögyakorlatokról készített feljegyzések, jelentések is nagyon tanulságosak.³⁹⁷

³⁹⁵ Jacobi Ágost ezredes

³⁹⁶ Tersztyánszky Károly vezérezredest, 1915. május 25-én kinevezték a balkáni osztrák–magyar erők parancsnokának. A közvetlen alárendeltségébe tartozó szerémségi csapatok hamarosan a Tersztyánszky-seregcsoporth (Armeegruppe Tersztyánszky) nevet kapták. A csoportosítás feladata a Monarchia balkáni határainak védelme volt egy esetleges szerb támadással szemben. A rendkívül agilis parancsnokot azonban ez a passzív szerep nem elégítette ki. Ezért a következő hónapokban – vezérkari főnökével, Dáni Bélával közösen – kidolgozta egy Szerbia elleni támadás átfogó hadművelleti tervét, és megkezdte csapatainak hatékony felkészítését a tervezett hadjáratra. A parancsnoksága alatt álló erőkből nyár végére létrehozta az új 3. hadsereget. Ennek első parancsnoka szeptember 8-án értelemeszerűen Tersztyánszky lett. Heves vérmérséklete miatt azonban ezúttal a magyar polgári közigazgatással került összetűzésbe. A Fruska Gora-i erődítési munkákhoz igényelt polgári munkások igénylése kapcsán komoly ellentétbe keveredett a terület magyar kormánybiztosával, Tallián Béla báróval (1851–1921), aki gróf Tisza István miniszterelnök jó barátja volt. Tersztyánszkyt ennek kapcsán ebből a beosztásából elmozdították.

³⁹⁷ III. kötet

A szerb harctéren is döntő fontosságú támadások indultak, amelyek végül megtörték Szerbiát és Montenegrót. A Romanja planina – Rogatica-i csata. (Október 11—október 24.) Ebben szintén ott voltak a páncélvonataink.

„... Az o.-m. XVI. hadtest döntő támadása. Üldözés a Drináig.

A XVI. hdt.-pság. az eredetileg október 16-ára tervezett támadó előnyomulást az előkészületek késése folytán október 18-ára halasztotta és október 16-án kelt következő parancsával szabályozta:

„Montenegrói főerő Bandin Odzak-nál, 1 dd. Han Gromile-nél. Szerbek (3. gy. e.) tőlük keletre. Előretolt állások...

A XVI. hdt. október 18-án kezdi a támadó előnyomulást. A 18. ho. – 8., 17. (79. e. nélkül) és 5. hgy. dd. – nagy erővel az országút mentén csoportosítva, mindenekelőtt az ellenséges előállásokat az 1005 Rastovac-tól (Brajakovici-től közvetlen északra) 1115 Stupe-ig foglalja el. A 13. hgy. dd. (a 79. gy. e.-del) az 1194 Kitak—Marianovic (Babljak-tól közvetlen északnyugatra) közötti szakaszban kösse le az ellenséget és 1 zlj.-at 1 lövegszakasszal Mandre-n át a Slap-nál levő ellenség lekötésére küldjön. 16. hgy. dd. hdt. tartalék Mrkalje-nél.

Szándékom az előnyomulást az előállások elfoglalása után Bandin Odzak—Senkovici-re folytatni. 13. hgy. dd., ha az ellenség engedni kezdene, támadólag menjen előre s az 1115 Stupe – Marianovic magaslatokat foglalja el” (364/9 hdm. sz.).

Az 50. ho.-pság.-nak a hds.-pság. hagyta már október 15-én meg, hogy a 15. és a 3. hgy. dd.-ral Rogatica általános irányban az ellenség oldala és háta ellen nyomuljon erélyesen elő, és ehhez a 1-5. hgy. dd. által, amely 18-án reggel Sarajevóban hadműveletekre kész, a Romanja pl. nyugati szélét foglaltassa mielőbb el (1298 hdm. sz.).

A Kalinovik-nál visszamaradt csoportnak (3 nfk. zlj., 2 ü.) Bartos ialezds. nság.-a alatt a hds.-pság. azt tette feladatává, hogy az 50. ho. oldalát a Foca-tól nyugatra levő montenegrói csoport ellen biztosítsa és megakadályozza, hogy ezek a montenegrói erők Sarajevo déli arcvonala ellen előnyomuljanak. Ehhez a különítmény Foca felé nyomuljon elő s a maga előtt levő ellenséget vesse vissza, de legalább is kösse le (1307 hdm. sz.).

Sarajevo biztonsági őrségének az 50. ho. előnyomulásának támogatására legalább 1–2 zlj., 1–2 löveggel és a páncélvonat közreműködésével (Pale különítmény) az 1188 Vitéz (Pale és Praca dn. közt) irányban tüntetni kellett (1326 hdm. sz.)...³⁹⁸

Az 1915 októberében bekövetkezett döntő osztrák-magyar, német és bolgár támadás következtében a szerb hadsereg összeomlott és megkezdte visszavonulását Albánia felé. Itt is alkalmazásban volt páncélvonatunk.

³⁹⁸ A világháború 1914–1918, 5. kötet III. rész, 6. fejezet. A Romanja planina–Rogatica-i csata. (Október 11–október 24.)

„... Abban a pillanatban, mikor kiderült, hogy a szerb hadsereg nem tudja megállítani a szövetségesek diadalmasan megindult offenzíváját, Montenegró is el lehetett készülve sorsára...

...November első napjaiban indult meg a Kövess tábornok és Sarkotics parancsnoksága alatt álló haderők jelentékenyebb támadása Montenegró ellen. November ötödikén Trebinjénél újabb sikert értek el katonáink. Elhódították az Ilino Brdo magaslatot és ezzel áttörték a montenegróiak hadállásainak legerősebb pontját. A Klobuk melletti romoknál ugyancsak keményen megverték az ellenséget.

Ezek az első sikerek döntő jelentőségűek voltak a montenegrói offenzíva további sorsára nézve is. Néhány napi nehéz részletharc után igen eredményes volt a november tizediki támadás, amikor az ellenfél Trebinjétől keletre ismét súlyos csapásokat szenvedett. Északon a Diána mentén folyt ugyanekkor kemény küzdelem. Az ellenfél mindenáron meg akarta akadályozni, hogy oldalba támadhassuk a szerbeket és éket óhajtott verni csapataink közé Visegradnál. Itt azonban lépésről-lépésre visszaszorítottuk, úgy, hogy november tizennegyedikén kénytelen volt már egészen a mély völgyben folyó Lim mögé visszavonulni. De megállás itt sem volt számukra. November tizennyolcadikán az együtt menekülő montenegróiakat és szerbeket üldözték, elhódítottuk a Szandzsákban Pribojt, amelynek mohamedán lakosai örömkönnnyek között üdvözölték a magyar és osztrák csapatokat. A Lim második vonalán még erősen tartotta magát a montenegrói védősereg, de két nappal Priboj elfoglalása után oly hatalmas támadást intéztünk ellenük, hogy Megjegjánál meghátráltak és egy páncélvonatunk a golesi erdőbe üzte őket. A következő napon azután a Drina alsó vonalát is sikerült áttörni: az osztrák-magyar csapatok átkeltek a folyón és megindították a Csajnicától északra befészkelődött montenegróiak ellen a támadást. Nemsokára a Pribojnál harcoló csapatok is átjutottak a Lim déli partjára és megkezdték az előrenyomulást Plevlje felé délnyugati irányban. ..³⁹⁹

Francia – német hadszíntér

Érdekes és különleges adalék a következőkben, egy páncélvonatunk nyugati hadszíntéren való alkalmazásáról. Az osztrák-magyar páncélvonatok közül egy – valószínűleg „nehéz páncélvonat” – eljutott Verdun⁴⁰⁰ ostromának színhelyére is 1916-ban.

Ennek előzményeiről csak egy gondolat. Conrad vezérkari főnök a tiroli fronton egy nagyszabású támadást tervezett, amellyel Olaszországot nagyon nehéz helyzetbe hozta volna. Ehhez azonban német segítséget is kért, amelyet azonban ők megtagadtak. Még olyan áron

³⁹⁹ A Világháború képes krónikája A világháború képes krónikája, 1916 (7. kötet, 79-90. szám) 1916-05-07 / 83. szám TÁMADÁS MONTENEGRÓ ELLEN.

⁴⁰⁰ A verduni csata az első világháború egyik fontosabb csatája volt a nyugati fronton. A csata a német és a francia csapatok közt zajlott, 1916. február 21-étől december 18-áig, Verdun-sur-Meuse közelében, északkelet Franciaországban. A franciák a csatát aránylag szűk területén a folytonos felváltások során 65 hadosztályt (haderejük felét) vetették harcba és angol híradás szerint 460 000 főt, köztük 65 000 foglyot, veszítettek, míg a németek vesztesége csak 280 000 fő volt. Ez volt az első világháború leghosszabb és második legvéresebb csatája a somme-i csata után. A csatában a német és francia oldal is megtapasztalta a háború borzalmait.

sem akartak a németek az olaszokkal nyílt háborúba keveredni ekkor, hogy a monarchia a Verdun elleni nagy támadásukhoz csapatokat adott volna segítségül. Nem kértek segítséget a verduni harchoz, bár a következőkben látni fogjuk, hogy egy páncélvonatunk mégis ott harcolt az oldalukon.

„...A Meuse jobb partján a német támadás nem hozta meg a kívánt eredményt. Elhatározás született, hogy egyesítik a műveleteket és mindkét oldalon támadni fognak. Március 6-án, két hadosztály, a 12. és a 22. gyaloghadosztály megtámadta béthincourti erdőt, amit a francia 67. gyaloghadosztály védett. A támadás támogatását egy osztrák-magyar páncélvonat végezte és futott be Consenvoye állomásra. Itt tüzet nyitott a francia állásokra. Így sikerült Forges falut elfoglalni, de aztán a támadás megrekedt Goose-nál.



Március 7-én, a hesseni a 82. gyalogezred (Göttingen) a Thüringiai 94. gyalogezred (Weimar, Eisenach, Jena) segítségével tört előre. Azonban Cumières falu már a franciák kezén maradt...⁴⁰¹

A világháború során több alkalommal előfordult, hogy kölcsönösen – a nagyobb hadászati súlyképzés érdekében – alakulatokat vezényeltek egymás hadszínterére. Így vehettek részt a monarchia 30,5-es mozsarai a belga erőrendszer szétzúzásában, ott voltak Antwerpen ostrománál, de voltak tüzer tisztjeink és tarackos ütegeink a Gallipoli félszigeten, és a sínai félszigeten is a törökök oldalán ... A „páncélvonatos katonáink” című fejezetben, a török hadszíntéren szolgáló, páncélvonataikat segítő magyar vezényelt tiszt helyett is találunk majd!⁴⁰²

Román hadszíntér (Erdély)

1916-ban aztán egy újabb ellenséggel és hadszíntérrel kellett szembenéznie a monarchiának. Ez volt Románia. Magyarország vezetése természetesen számított erre, mert hiába volt „szövetséges” ország akkoriban, Erdélyre és a magyar területekre áhítozott mindig.

⁴⁰¹ <https://www.verdun14-18.de/fr/la-bataille-sur-les-flancs/> Verdun – Une bataille dans la Grande Guerre

⁴⁰² Czegléd Mihály vép. hadapródjelölt, műszaki tisztviselő (Újpest). 1895 Hajdúszoboszló. 1916. novemberben a MÁV áthelyezte a török katonai Hedzsasz vasutakhoz, ahol a damaszkuszi főműhelyben működött (mozdonyok javítása, átalakítása, páncélvonat, sínautó, páncélautó készítése). Itt küzdött az angol áttörésig. Kitüntetés: Török katonai ezüsthéld

Ennek megfelelően igyekeztek – több – kevesebb sikerrel – Erdély védelméről gondoskodni. Így hozták létre már háborús állapotok közepette az „Erdélyi csendőrhadosztály”-t, majd nem sokkal ez után ebből a 70. honvéd gyaloghadosztályt is. A függelékben található iratok bizonyítják, hogy páncélvonataink közül ekkor e hadosztály kötelékében volt és harcolt az a I. páncélvonat (Petrozsény - Piski – Gyulafehérvár vasút), a VI. páncélvonat (Tömös – Brassó, Brassó – Otohán, Brassó-Apácza és Homoród-Kőhalom vonalakon), a VIII. páncélvonat (Verestorony - Olthid - Nagyszeben – Kiskapus), valamint a IX. páncélvonat is, amely a Maroshévíz – Szászrégen vasutakon mozgott.

„Ismeretes, hogy Románia az 1916. augusztus 16-i bukaresti szerződéssel csatlakozott az antanthoz, amelyben egyúttal garantálták neki, hogy az átállás fejében meg fogja kapni egész Erdélyt, valamint Kelet-Magyarország és Bukovina nagyobb részét. Ennek értelmében Romániáé lett volna az egész Bánság, a mai Kárpátontúli Ukrajna egy része, valamint a Szamosnak Tiszába torkollásától a Körösök összefolyásáig és innen a Maros-torkolatig meghúzott vonaltól keletre eső terület. Ennek megfelelően Mátészalka, Orosháza, Békéscsaba, Gyula és Makó is Romániához kerültek volna, Debrecen azonban nem.

Románia csapatai 1916. augusztus 27-én a hadüzenettel egyidőben behatoltak Erdélybe. A háborúba lépés időpontját nem választották ki rosszul: az orosz fronton Bruszilov tábornok nagyarányú támadása a Központi Hatalmakat majdnem lehengerelte, az olaszok sikeresen harcoltak Dél-Tirolban és Doberdón, Görzöt el is foglalták, a németek pedig Franciaországban nehéz elhárító harcokat folytattak Verdunnél és Somme folyónál...

A románok 1916. szeptember 18-ig Orsova - Hátszeg - Nagyszeben Fogaras - Székelykeresztúr - Parajd - Libánfalva - Mesterháza vonalát érték el, azaz három hét alatt 60-110 km mélységben nyomultak be Erdélybe. Ugyanakkor Hátszegnél teljesen elakadtak, Orsovánál meg nem is tudtak előbbre jutni

Dobrudzsában Mackensen német tábornok az alárendelt német, bolgár és török csapatokkal tehermentesítő támadásba kezdett, aminek következtében a román hadvezetőség kénytelen volt Erdélyből Dobrudzsába csapatokat elvonni. Egyúttal Erdélybe érkezett Falkenhayn tábornok 9. német hadserege (az Alpenkorps, két német gyalog- és egy lovashadosztály, az 51. honvéd- és az 1. cs. és kir. lovashadosztály). Nagyszebennél került sor szeptember 26-29 közt az első döntő összecsapásra, amelyben a román hadsereget súlyos vereség érte.

A bajor Alpenkorps megerősítve két osztrák-magyar hegyi üteggel, a havasokon keresztül került Culcer román tábornok csapatainak hátába és elzárta a vöröstoronyi szorost. A románoknak még sikerült egy visszavágás az Arz-féle hadsereg ellen, de az október 5-i persányi ütközetben és az ezt követő brassói csatában elszenvedett súlyos kudarc után már menekülniök kellett és október 13-án már egy román katona sem volt Erdélyben - legfeljebb, mint hadifogoly...

A Havasalföldön rekedt román csapatok az Olt torkolatánál Szívó ezredes magyar csoportja előtt megadták magukat. Más részük, amelynek sikerült Moldvába visszavonulni, orosz erősítéseket kapva még a következő évben is harcolt, sőt átmeneti sikereket is ért el (Marasesti), amikor azonban Oroszország letette a fegyvert a Központi Hatalmak előtt, Románia is fegyverszünetet kötött 1917. december 9-én, Focsaniban. Ezt követte a bufteai

*előzetes, majd véglegesnek szánt bukaresti békeszerződés. (1918. március 5-én, illetve 1918. május 7-én.) Romániának le kellett mondania egy nagyrészt lakatlan határmenti sávról Ausztria-Magyarország javára, Dél-Dobrudzsát pedig Bulgáriának vissza kellett adnia. Kárpótlásul azonban megszállhatta Besszarábiát. Havasalföld és Dobrudzsa megszállására négy német és két osztrák-magyar hadosztály visszamaradt...*⁴⁰³

Páncélvonati szerelvény Erdély, 1916⁴⁰⁴

1916. augusztus 27-én a IX. páncélvonat a Verestorony község (Porcsesti) körzetében volt, itt tüzzel tartotta vissza a románokat.



„... A határvédelmi szakaszparancsnokság, miután a VI. sz. páncélvonat fedezete alatt a tömösi és deresztyei vasúti híd felrobbantására intézkedett, álláspontját VIII./28-án 9 h -kor Földvárra tette át...

...A 3. román hadosztály csak VIII/29-én kezdett a 82. gyalogezred ó-toháni állásai felé előre tapogatózni. A 4., 5. hadosztály és a 6. hadosztály zöme Bodzaforduló, Pürkerecz és Türkös vonalát nem lépte át; a 6. hadosztály Putna különítménye és a 8. hadosztály amelyek semmi vagy csak gyengébb ellenállásra találtak földerítő részekkel Kézdivásárhely és Nagyborosnyó környékét érték el. (1. sz. mell.)

A románok eme túlzott óvatossága következtében sikerült Brassót a VI. sz. páncélvonat fedezete alatt katonailag kiüríteni és mindenek előtt a vasúti gördülő anyagot, 158 vagon kivételével, amelyeket később Seps-Szt.-Györgynél el kellett égetni, hátraszállítani.

Erélyes lökéssel az ellenség Brassót már VIII/28-án kézrekeríthette, sőt a 2. vonalat is áttörhette volna...

A románok a háromszéki medencébe az előnyomulást VIII/30-án kezdték meg. Brassót is csak e napon délelőtt szállták meg.

A VI. számú páncélvonat a vasúti állomást az utolsó percben 13 h 40' -kor hagyta el, amidőn ez első ellenséges osztagok a pályaudvarra léptek. Sikerült is minden használható berendezést elszállítani és az állomást elrombolni...

A hadosztályparancsnokság a Sztrnyisko 27. honv./V. zászlóalj a 12. 0. hegyi ágyús üteggel megerősítette. Majd a

⁴⁰³ Fogarassy László: Az ismeretlen székely hadosztály ((1920. jan. 1. Pozsony, †1994. szept. 3. Pozsony) Történész, jogász, könyvtáros. Munkája mellett elsősorban a 20. sz. első felének közép-európai hadi eseményeivel, valamint a csehszlovákiai magyar ifjúsági mozgalmakkal és ifjúsági érdekvédelmi szervezetekkel foglalkozott.)

⁴⁰⁴ Heeresgeschichte.at

Galgen B-ről és a benei vasúti alagútról ezalatt visszanyomott 25-ös honvéd századot 'a zászlóaljra emelte (' 2 25. honvéd V.) és 2 előrevont üteg, valamint a páncélvonat támogatásával IX. 24-én az elvesztett területet visszafoglalta...

A Klein csoport előterepén X. 4-én kisebb harci tevékenységek folytak le. Egy népfelkelő huszárrör a 6. Calarasi ezred egy századát Erked előtt lóháton megrohamozta és visszaűzte.

A VI. páncélvonat a benei alagútnál 2 ellenséges századot meglepett és szétugrasztott. A népfelkelő huszárok megállapították, hogy Páloson két ellenséges lovasezred van; tényleg a 3. Calarasi dandár volt ottan. A csoport É-i szárnya előtt a románok Siményfalvát visszahúzódtak...

A közepes tüzérség és a 8./2. árkász század Lemneken át Kőhalomra kellett hogy kerüljön, a Klein csoport Szász-Budán gyülekezik. A páncélvonat Homoród vasúti állomásra tör előre.

A Kosd patak völgyében húzódó állami vezetéket a hadosztályparancsnokság állítja helyre s a csoportok ebbe kapcsolnak be.

Lőszerfelvételezés 12 h-tól Zsiberken, élelem 14 h tól Garaton. Ide érkezik be az egyesített eleségvonat is, amelyet a csapatok magukhoz vonnak. Betegleadás a 6. sz. egészségügyi intézetbe Garaton...(Az előnyomulás folytatása és a 2. román hadsereg visszavonulása az Olt és a Homoród szakaszára X. 3. és 4-én.)

...A 71. hadosztályparancsnokság a lőszertelep és a hadosztály egészségügyi intézetet (harclépcső) Alsó-Rákos K-i felébe, a hadosztály vonat zömét élével Homoród-Kőhalomra rendelte. Az ellátás nehézségei előrevetették árnyékukat; az ellenség a hévízi közúti hidat ugyan nem szakította meg, de a Homoród folyón át vezető vasúti hidat felrobbantotta. Tehát mint vasúti végállomás, egyelőre csak Homoród-Kőhalom jöhetett tekintetbe. A benei alagutat sikerült a páncélvonat gyors előretörésével még előbb sértetlenül birtokba vennünk. ..(Üldözés és biztosítás a kanyarodó hadseregszárnyon és a 2. román hadsereg visszavonulása Brassóra X. 7—9-ig.). „⁴⁰⁵

„...A betört ellenség a szorosokhoz csatlakozó előhegységekből egész 28. és 29-én nem mozdult ki. Úgy látszott, hogy előbb fel-zárkózott és a felderítés eredményét akarta bevárni. A 3. román hadosztály csak VIII/29-én kezdett a 82. gyalogezred ótoháni állásai felé előre tapogatózni. A 4., 5. hadosztály és a 6. hadosztály zöme Bodzaforduló, Pürkerecz és Türkös vonalát nem lépte át; a 6. hadosztály Putna különítménye és a 8. hadosztály, amelyek semmi vagy csak gyengébb ellenállásra találtak földerítő részekkel Kézdivásárhely és Nagyborosnyó környékét érték el.

⁴⁰⁵ Bajnóczy József: A cs. és kir. 71. hadosztály 50 napos mozgó hadműveletei (Budapest, 1931) I. RÉSZ. A cs. és kir. 71. hadosztály védőleges hadműveletei 1916. augusztus 27-től szeptember 30-ig. 3. FEJEZET. A románok betörése VIII. 27-én este.

A románok eme túlzott óvatossága következtében sikerült Brassót a VI. sz. páncélvonat fedezete alatt katonailag kiüríteni és mindenek előtt a vasúti gördülő anyagot, 158 vagon kivételével, amelyeket később Sepsí-Szt.-Györgynél el kellett égetni, hátraszállítani.

Erélyes lökéssel az ellenség Brassót már VIII/28-án kézre keríthette, sőt a 2. vonalat is áttörhette volna. A szorult helyzet jellemzésére szolgáljon, hogy egyik menekülőkkal és javakkal zsúfolt vonat a másik után éjjel-nappal jelzőeszközök és fékezők nélkül indult el Brassóból. 29-én este a Brassó, Botfalva 13 km hosszú lejtős vasútszakaszon 17 vonat mozgott egy irányban.

*A MÁV-nak ezek dacára sikerült vonalait egész a Marosig meglehetősen rendben kiürítenie...*⁴⁰⁶

„... Augusztus 30-tól kezdve a brassói határvédelmi körlet, csapatai a cs. és kir. 71. hadosztály elnevezést kapták. Lahne⁴⁰⁷ ezredes és Klein tábornok törzsei, a 141. és 142. gyalogdandár-parancsnoksággá alakultak át. A hadosztályparancsnokság 30-án reggel az összes csoportok helyzetéről igen jól volt tájékozva, amennyiben sikerült végre az Ojtozi (Dinnyés szds.) csoportról is hírt kapni, amely Torján át 29-én délben érte el Mikóújfalut.

Így az északi szárny biztonsága miatti aggályai, amelyek folyamányaképen mint már említettük az Olt szorosát Ágostonfalvánál a hadosztálylovasság részeivel és az 5., 2. utász századdal biztosította, eloszlottak.

A szomszédokat illetően ismeretes volt, hogy a nagytalmácsi szakasz csapatai még Nagyszebentől délre állottak, ahova az 51. honvéd hadosztály él szállítmányai éppen beérkeztek. A 61.honvéd hadosztály jobb szárnya az Úz völgyében visszavonulva Csíkszeredától keletre foglalt állást.

*A románok a háromszéki medencébe az előnyomulást VIII 30-án kezdték meg. Brassót is csak e napon délelőtt szállták meg. A VI. számú páncélvonat a vasúti állomást az utolsó percben 13¹¹ 40'-kor hagyta el, amidőn ez első ellenséges osztagok a pálya-udvarra léptek. Sikerült is minden használható berendezést elszállítani és az állomást elrombolni...*⁴⁰⁸

„... Augusztus 30-án Nagyszebentől délre, Nagydisznód tájékán harcra is került a sor, de döntés nem történt, mert a honvédhadosztály, a 143. dandárral együtt, az 1. hadseregparancsnokság engedélyével kitért a Nagyszebentől északra levő magaslatokra (Rosszcsúr—Nagycsúr községek vonalába).

A honvédhadosztály itt több héten át megmaradt. Közben a 143. gyalogdandárt Szászrégen környékére szállították el. A honvédhadosztály a bevonult 302. honvéd gyalogezreddel 9 zászlóalj erejűre növekedett, míg vele szemben, Nagyszebentől délre két (a 13. és 23.) román hadosztály — összesen 25 zászlóalj helyezkedett el. Az erőknek ez az

⁴⁰⁶ Vitéz üesi Bajnóczy József r. kszt. ezredes: A cs. és kir. 71. hadosztály 50 napos mozgó hadműveletei (A román háború kitörésétől Erdély visszafoglalásáig. 1916. augusztus 27-től október közepéig.)

⁴⁰⁷ Lahne Miksa ezredes, 1917-ben a 24. h. gye. tiszte.

⁴⁰⁸ Vitéz üesi Bajnóczy József r. kszt. ezredes: A cs. és kir. 71. hadosztály 50 napos mozgó hadműveletei (A román háború kitörésétől Erdély visszafoglalásáig. 1916. augusztus 27-től október közepéig.)

aránytalanúsága azonban nem akadályozta meg a honvédhadosztály parancsnokát, Tanárky tábornokot abban, hogy hírszerző és egyéb különítményekkel állandóan ne nyugtalanítsa a román hadosztályokat. A honvédek ezt oly sikeresen végezték, hogy a románok az előttük fekvő Nagyszebenbe sem mertek bevonulni, pedig ott csak egy honvéd hírszerző különítmény és egy páncélvonat állott, hogy fedezze a városnak egy hadtápaszlóalj által végzett kiürítését. A románok egy ízben ugyan megkísérelték, hogy Nagyszebeni birtokukba vegyék, de ott levő kis osztagaink elszánt védekezésének láttára visszavonultak...⁴⁰⁹

„...Aug. 30. reggel honvédek érkeztek vonaton. Dalolva mentek át a városon, új felszereléssel, zászlóval a Vöröstoronyi szoros irányában. A sétatéren át is honvédek vonultak. Rövid pihenőjük idején asszonyok és lányok gyümölcscsel, süteménnyel, borral (kedveskedtek nekik. Új remény éledt, hogy ezek feltartóztatják az ellenséget. De éjjélkor és aug. 31. reggel visszatértek s elvonultak Vizakna felé. A túlerővel szemben feladták a szebeni völgyet, felrobbantva az Oltón a talmácsi hidat s visszavonultak a Szebent északról környékező dombélekre.

A polgármesternek aug. 31. éjjel 1 órakor azt jelentette egy tűzértiszt a városházán, hogy a katonaság elhagyja a várost, s hogy az ellenség valószínűleg hamarosan meg fogja azt szállni. Erre reggel a város tornyára kitűztek két fehér zászlót, amire a lakosság is fehér zászlókat, ruhadarabokat akasztott és tűzött ki az ablakokba...

... Kínos napok következtek, kétségbeesés és remény napjai. Szept. 1. mintha kihalt volna a város; mély csend borult rá. Kétharmada a lakosságnak elmenekült, csak a legszegényebbek (maradtak otthon, néhány tisztviselővel, lelkésszel és egy pár öreg úrral. Akkor nap egy oláh lovas járőr jött a városba körülnézni.

De magyar népfölkelők rájuk lőttek s azok sietve elvágattak. Viszonzásul az oláhok este 7 órától egy óra hosszat ágyúval lövették a várost, a Schellenberk előtti Törökhalomról Szerencsére a kisebb kaliberű srapellet nagyobb kárt nem tettek, de nagy ijedtséget idéztek elő.



Kolozsvár – Székelykocsárd – Tövis –
Segesvár – Brassó vasútvonal⁴¹⁰

A város végén is folytak csatározások, őráratok között. A kaszánya mellől nyolc huszár űzött el két századot.

A következő napok

⁴⁰⁹ Doromb József – Reé László (szerk.): A magyar gyalogság. A magyar gyalogos katona története (Budapest, 1939) MÁSODIK RÉSZ. AZ 1914-1918. ÉVI VILÁGHÁBORÚVÉDELMI HARCOK Erdély védelmezése az oláh betörés ellen.

⁴¹⁰ vasutallomas.hu (A Magyar Királyi Államvasutak és a kezelésükben levő helyi érdekű vasutak térképe 1914-15.)

csendesebbek voltak. Az ellenség napokon át nem lőtte a várost. Éjjelenként magyar államvasúti páncélvonat⁴¹¹ jelent meg az állomáson is hajnalban jól megrakodva távozott. A mieink üritették ki az otthagyt értékeket...

Szept. 9. az ellenség elfoglalta a Szeben felett keletről uralkodó Gregoriberget s ott felállított ágyúkból lőtte esténként az állomáson rakodó páncélvonatot,⁴¹² mely olyankor előbbrevonult és lőtte az oláh katonákat. Később a gyárvárosnál állott meg és ott rakodott. Egy időre a zárlatfedező zászlóalj is visszavonult a vízaknai dombokra, de szept. 11-én visszatért a város előtti állásokba. Az ellenség 4–800 lépésnyire állott tőlük s élénken tüzelt rájuk. Elhatározták, hogy a várost egész az utcai harcig védeni fogják. Az előőrsi csatározások szünet nélkül folytak, de az ellenség nagyobb tömegekkel nem támadott. Kisebb támadásokat a mieink puskatűzzel, gépfegyverrel és távolabbi ágyúk támogatásával verték vissza napokon át...

Ugyanazon időtájt az oláh hadseregparancsnokság felhívást intézett a szebeni polgárokhoz, melyet a magyarországi oláhok közt is terjeszteni igyekeztek, oláh háromszínű zászló által keretezett nyomtatványban. A nagyhangú felhívás szövege magyar fordításban ez volt:

„Szebeni polgárok!

A román hadsereg a város kapui előtt áll. Ég a vágytól, hogy teljesítse kötelességét, élénk tűzzel lelkében faja iránt. De nem anynyira önző, hogy alá ne rendelné a dicsőséget a testvéri szeretetnek, amit a szebeni polgárok iránt érez.

Szebeni polgárok! Értessétek meg minden eszköz által a századok óta alkalmatlan vendégekkel, hogy nincs többé keresnivalójuk a román Szeben városában.

Mártírjaitok sóhajtozó szelleme lelkesítsen titeket.

Távolítsátok el azt a pár ágyút és páncélvonatot, s azt a néhány szakasz katonát, akik azt képzelik, hogy megakaszthatják a román légiók foghegyig menő lendületét „(elán), kik el vannak szánva a győzelemre. Válasszatok a gyáva bűnösök és a hősök között, a dicstelen Kárhágó és a mindmegannyi félelem és gáncsnélküli Mutins Scevola közt Abban az esetben, ha a balsorsú ellenség nem értené ezt meg: a románok Isten előtt őt teszik felelőssé a románok haragjának kitöréséért, mely nem tudja tovább megvédeni a várost a háború borzalmaitól, bárminő legyen a fájdalom, amit amiatt érzünk.

Szeben román volt és az is marad mindörökké!

A román hadsereg parancsnoksága... ”⁴¹³

„... Szeptember hó 6-án (szerda). A lovasokat még tegnap este kijelöltük, hogy kik jönnek velem. Korán felkeltünk, zaboltunk és indultunk 4 óra 30 perckor. Még a kávé is szerettem volna bevárni, de arra már nem volt idő...

⁴¹¹ Valószínűleg a VIII. páncélvonat.

⁴¹² Valószínűleg a VIII. páncélvonat.

⁴¹³ Károlyfalvi József: 1916. Háború Erdélyben az Osztrák-Magyar Monarchia, Németország és Románia között

Remete égett, jelentés szerint a 17-esek voltak ott, ezekkel nekem lehetőleg érintkezésbe kellett lépnem, s célból a velem levő tizedest 2 huszárral el is küldtem, ki kevés idő múlva visszajött azon jelentéssel, hogy a 17-esek egy százada Sugár főhadnagy vezetése alatt visszavonulóban van Vrf. Bătrâna felé, de az előtte fekvő magaslatokon még meg fog állani...

Délután úgy látszott, hogy az ellenség általános támadást akar kezdeni, minden irányból oszlopok nyomultak előre, a 2 ágyút is lehetett látni Ditrótól nyugatra. A folytonos nyomás következtében gyalog századunk visszavonult Bătrâna felé; én is úgy határoztam, hogy arrafelé megyek vissza, mivel az erdőn át mar kétséges volt, hogy csapatomhoz juthatok. A gyalogság elvonulván, én is visszahúzódtam, az oláh ekkor már a hegy lábánál járt.

Később azonban elhatározásomat megváltoztattam, nekivágtam a reggel használt útnak és hála Istennek elég jókor érkeztem, mert a gyalogsági harc nemsokára megkezdődött. A visszavonulás már el van rendelve, de estig még ki kell tartani.

Megérkezve, a lovakat átnyergeltük, azután új feladatot kaptam és pedig az új feltevő állást térkép után megjelölni, a gyalogságot megvárni és helyére vezetni. A kijelölt hely Hévíztől nyugatra levő magaslatokon volt, itt már rég elkészített árkok is voltak.

Amint esteledett, hatalmas robbanások rázták meg a vidéket - a Maros hidját és a vasúti hidat a levegőbe röpítették. A gyalogság visszavonult és utána, a páncélvonat is jött. Este pusztító nagy tűz égett.

Századunk a műút mentén éjjelezett. Azt nem tudom, hogy a vacsora mi volt... „⁴¹⁴

„... Szeptember 6-án (1916) reggel nagyobb támadás indul az ezred állásai ellen is. Az északi szárnyat Tinosza-majornál hamar viaszorítják, s így a bekerítés veszélye elől az ezred is visszavonul a dandár rendeletére a hátrább már kiszemelt Göde-Mesterházi védőállásba. Éjjel éri azt el az ezred, azonnal megszállja, s sietve berendezkedik. Szeptember 10-én ezen állás déli oldalán sikerül az ellenségnek az erdős területen át a Maros völgyében az ezred háta mögé jutni, az ott lévő üteget meglepni és a gyalogság harcát támogató páncélvonat mögött a síneket is felrobbantani. A 8. század gyorsan közbelép, s a veszélybe jutott üteget is kimentti... „⁴¹⁵

„... Szeptember 10-én Gödemesterházánál volt a dandárnak támadásban része. A derék népfölkelők igazán az utolsó pillanatig kitartottak. A jobboldalukat megkerülő román hadoszlop már hátukba jutott és elállta a Maros völgyében visszavezető országutat. Itt rábukkant 2 menetelő tarackütegünkre. Bernátsky ezredes küldte őket vissza, hogy Palotailvánál foglaljanak állást. A nagyszerű tüzérek a románok felbukkanása nem riasztotta meg. Harcba bocsátkoztak. Már 85 tüzér elesett és megsebesült, 100 tiizérlő pedig elhullott, amikor néhány tartalékban levő népfölkelő osztag elszánt ellentámadása és

⁴¹⁴ Bánhegyesi Imre naplójából (Bánhegyesi Imre: m. kir. szabadkai 4. honvéd huszárezredbeli tiszthelyettes harctéri feljegyzései. HL TGy 1130 / 1916. augusztus 25-től 1917. december 31-ig.) (Nagyon valószínű, hogy a VIII. páncélvonatról van szó.)

⁴¹⁵ Sipos Gyula (szerk.): A m. kir. székesfehérvári 17-ik honvéd gyalog- és népfölkelő ezredek története (Székesfehérvár, 1937) Erdélyi hadműveletek

különösen 8. páncélvonatunk beavatkozása visszavetette a románokat. A dandár tehát zavartalanul visszamehetett Palotailvára, anélkül, hogy egyetlen löveget is veszített volna...

... 27-én a román újból megtámadta a magyar dandárt. Ez addig védekezett, míg mindkét szárnyát át nem karolták, mire visszament Dédára. Ekkor történt, hogy a románok a Marosvölgyi vasutat elrombolták a magyar utóvédnél kitartó páncélvonat mögött. Ez azonban elűzte az útját álló románokat, helyreállította a vasutat és bevonult a dandárhoz. A visszavonulás ezzel befejeződött...⁴¹⁶

„...A hadosztályparancsnok számított azzal, hogy a románok az Olton rövidesen át fognak kelni s ezért egyáltalában nem volt meglepve, amidőn IX. 15-én az első hajnali órákban beérkezett jelentések az ellenség Királyhalmánál, Halmágnál és Fogarasnál éjjel után végrehajtott átkeléséről számoltak be. Sikorszky csendőrszázados és Divizzioli alezredes csoportjait az ellenség visszavetette. A 6 h-ig befutott helyzetjelentések alapján az ellenség Imreh csendőralezredes csoportja előtt is Héviz mindkét oldalán átlépte volna az Oltot és Káczáról a csendőrbiztosító osztagokat visszaszorította volna.

Amegváltozott helyzet Goldbach tábornokot elhatározásában nem tette ingataggá. Miután a Sikorszky, Divizzioli és Imreh csoportokat szívós ellenállásra és a hírek szerint egészen megrendült Divizzioli csoportot legalább Szász-Tyukos, Longodár vonalában kitartásra buzdította, a hadosztály zöm részére menetkészültséget rendelt el. Ezután a hadosztályparancsnokság szűkebb törzse gépkocsin 7h-kor szitáló esőben Segesvárról Kányádra ment.

Héjasfalván áthaladva, ép akkor érkezett oda be a 2. közös huszárezred első él szállítmánya. Az ezred eddig az orosz hadszíntéren Baranovicinél a XII. osztrák-magyar hadtest kötelékében, mint hadosztály lovasság teljesített szolgálatot. A székely legénység kérésére az ezredet a hadsereg főparancsnokság az erdélyi hadszíntérre szállította, ahol éppen idejében érkezett be a 71. hadosztály körletébe, amelynek alárendeltetett.

Az élszállítmánnyal beérkező ezredparancsnok Zabrátky ezredes parancsot kapott, hogy ezredévei Szász-Budán át Zsiberekre lovagoljon előre és az erősen megrendült Divizzioli csoportot, mely neki alárendeltetett, támogassa.

Erkeden áthaladóban a hadosztályparancsnokság az ottani távbeszélő állomásnál a Segesváron visszamaradt egyik vezérkari tiszt útján a helyzetről igen kedvezőtlen híreket kapott, miszerint Sikorszkyt a románok Kálbor és Boholczon keresztül átkarolták és Felmér felé visszavetve a Fogaras, Segesvár utat elérték. Divizzioli teljes feloszlásban hátrál, Imre állásaiba pedig az ellenség Ugránál betört. Az Olt mögött csapatok nem állván rendelkezésekre a hadosztályparancsnokság csupán a VI. sz. páncélvonatot tudta az Imreh csoport támogatására előreküldeni.

⁴¹⁶ Doromby József – Reé László (szerk.): A magyar gyalogság. A magyar gyalogos katona története (Budapest, 1939) MÁSODIK RÉSZ. AZ 1914-1918. ÉVI VILÁGHÁBORÚVÉDELMI HARCOK Erdély védelmezése az oláh betörés ellen.

*A helyzet igen kritikussá vált. Goldbach tábornok alapos változást csak egy D. irányban végrehajtandó ellentámadástól várt, amellyel a románokat megállítani, esetleg az Olton visszavetni remélte...*⁴¹⁷

„... 13-án [szeptember] reggel 8 órakor 40 ágyú szólal meg egyszerre és önti a tüzet a Branu felé, amelynek ormáról most szállt föl a reggeli köd. A Branuról hatalmas fekete füstfellegek szállnak föl, mialatt a levegő reszket, vonaglik, sivalkodik. Már megérkeztek a német 21-es mozsarak és küldik a halált a Branu tetejére, ahol néhány nappal ezelőtt mi voltunk az urak. Amint becsapódnak a 21-es gránátok, szinte megrázkódik a Branu, mint egy iszonytató nagy állat, azután fölcsap a láng, a vér, a fekete föld és a füst a mély sebekből, amelyeket hátán szakít az acél. De jut belőle a szomszédos D. Angrosnak és a Petrozsény felé vezető völgynek, amely reszket és visszhangzik az ágyúszótól. Sűrű felhő ereszkedik az ellenséges árokra, beborítja, mint a pokol köde.

*Csodálkozunk, hogy az ellenség még meg sem szólalt. Körülbelül egy óráig van időnk a csodálkozásra, mert akkor ők is elkezdnek „köpködni” — kis kaliberű ágyúikat „köpködőnek” nevezte el a legénység — és különös szeretettel tüzelnek a Tinului felé. A tüzéségi párbaj egyre hevesebb lesz. Feleselnek az ágyúk irtóztató ugatással, köpködik a tüzet egymás felé, színes füst és köd borítja a völgyet . . . Sebesültek hörögnek már a sziklákon, széjjeltépett lovak fetrengenek az úton. Kisbár felől lassan közeledik egy páncélvonatunk. Amint a völgy torkához ér, megáll. Négy hosszú kocsijának a szeme egyszerre nyílik ki tüzes fénnel, azután mintha leszakadt volna az ég, akkorát dördül nyolc ágyú. Megvadult acélszörnyeteg ez, amely egyre gyorsabban, egyre vadabban, bömbölve küldi kénköves lángját az ellenség felé...*⁴¹⁸

„...Goldbach⁴¹⁹ h. o. parancsnok erre elhatározta, hogy az oláhokat megtámadja.

Szept. 15-én délután 1 órakor a 82. ezred Petektől délre a Galgenberg hegyen szervezkedett a támadásra. Az előnyomulás iránya Pálos, Kacza volt, hol a Homoród völgye a Segesvár-brassai vasútvonallal találkozik s mellette vezet az országút....

... A szeptember 17. oláh hadijelentés hozta Homorod-Almás, Kőhalom és Fogaras elfoglalását. Fogságba kerül tőlünk állítólag 10 tiszt, 900 katona és zsákmányul hadianyag. (Hogy hol! a jelentés nem mondja.) A pálosi győzelem után a 82-esek egy erdőségi magaslaton töltötték az éjét, várva a további parancsot mely hajnalban őket Bene és Erte felé, az ottani magaslatokra rendelte vissza....

... A hadosztályhoz tartozó másik ezred, a 43-ik ugyanakkor harcban állott tőlük keletre a Homoród völgyében s ők is visszarendeltettek Kaczán át Bene felé.

Akkor látták kivonulni a páncélvonatot⁴²⁰ az oláh front felé, mely állandóan nyugtalanította a vasútvonal mentén az oláhokat.

⁴¹⁷ Vitéz üesi Bajnóczy József r. kszt. ezredes: A cs. és kir. 71. hadosztály 50 napos mozgó hadműveletei (A román háború kitörésétől Erdély visszafoglalásáig. 1916. augusztus 27-től október közepéig.)

⁴¹⁸ Balassa Imre: Az „egy népfelkelő” hadi története. A m. kir. budapesti 1. népfelkelő ezred (Budapest, 1933) ERDÉLY VÉDŐI.

⁴¹⁹ A III. kötetben található róla részletesebb adatsor.

A pálosi ütközet után, szept. 16-ától 30-ig teljes csend volt a 82-esek vonalán. Járőreink 25 - 30 km-nyire jártak és csatároztak az oláh lovassággal, miközben foglyokat hoztak 8 lovakat zsákmányoltak, de komoly harcok a szeptemberi offenzíva kezdetéig többé azon a vidéken nem voltak....”

„...Udvarhely környékén szept. 20-a után véres harcokat vívtak....

...Székelyekeresztúr még sem került hatalmukba, csak járőreik látogattak be, kiket a mieink meglövöldöztek.

Az 1/4. zászlóaljnak másfél százada (Vida János⁴²¹ főhadnagy vezetésével) résztvett az Erked és Bene vidéki harcokban is, hol a 82-esek védték a vasúti alagutat. Páncélvonat⁴²² (egy gép és négy kocsi) járt ki az alagútból az oláh frontra s többször szétugrasztotta az olahokat....”



Petrozsény vasútállomás a román betörés után, 1916. szeptember⁴²³

„1916. 09. 17.

Egy páncélvonatunk bravúrja.

Amikor Brassót kiürítettük, a pályaudvaron több kocsi petróleum és benzin maradt. Mivel ezeknek megmentése fontos érdek volt, egy páncélos vonatot küldöttek a román csapatok által már megszállott városba. A páncélvonat fényesen oldotta meg feladatát: befutott a brassói pályaudvarra, melynek épületeit már felrobbantották nemcsak a petróleumos és benzines kocsikat hozta magával, hanem még egy sereg menekült is fölvelt. Megörökítésre méltó egy államvasúti locomotívvezető hőstette is, aki egy üres mozdonnyal behajtott Zernestőről Brassóba, ahonnan a román megszállás első óráiban a lakosság százait hozta ki a városból”.⁴²⁴

⁴²⁰ A helységnevek alapján ez a VI. páncélvonat lehetett.

⁴²¹ Vida János főhadnagy 3. gyalogezred (1918)

⁴²² Valószínűleg a VI. vagy a VIII. páncélvonat.

⁴²³ tortenelemportal.hu

⁴²⁴ Nyírvidék, 1916 (37. évfolyam, 1-104. szám) Úgy gondolom, hogy ez is a VI. páncélvonat lehetett.

Magyarország keleti részének és Erdély vasúthálózata, valamint a hadi ellátó raktárak, 1914⁴²⁵

„...A 71. hadosztály arcvonala előtt IX. 22-től kezdve igen gyakori hátramenetek és előremozgások állapítottak meg. A parancsnokságnak az volt a benyomása, hogy a románoknál felváltások s esetleg erő kivonások történnek. Ezt megerősíteni látszott a 13. repülőszázad légi felderítése is, mert ép 22-én és 23-án Homoród-Oklánd és Fogarasnál nagy táborok voltak láthatók.



Ugyanekkor az ellenség a hadosztály közepe és bal szárnya előtt tevékenykedni kezdett. Miután a Gergeleu és a Galgen B-en állott I-I század erejű különítményeinket IX./22-én átmenetileg viasszaszorította, IX. 23-án a Hójasos hegy 780 magp-on álló Sztrnyisko százados 27. honvéd V. zászlóalját Miklósfalváról 3 zászlóaljjal 2 üteg támogatása mellett megtámadta. A honvédek derekasan tartották magukat és csak az Erős tetőt adták fel, a melyre egy század volt előretolva.

A hadosztály parancsnokság a Sztrnyisko 27. honv., V. zászlóaljat a 12.6. hegyi ágyús üteggel megerősítette. Majd a Galgen B-ről és a benei vasúti alagútról ez alatt visszanyomott 25-ös honvéd századot a zászlóaljra emelte (12 25. honvéd V.) és 2 előrevont üteg, valamint a páncélvonat támogatásával IX. 24-én az elvesztett területet visszafoglalta...⁴²⁶

„...Kolozsvárról szept. 24. indulva hadiautón, Tordán, Enyeden, Tövisen át siettünk a harctér felé. Síri csönd vett körül utunk első részén, vonatok, utasok nem jártak. Alább székely menekülők csapatai és „menekített” óriási marhacsordák jöttek szembe. A Küküllő völgyében élénk mozgás nyüzsgött: folyt a szüret, törték a „török búzát”, katonavonatok s felvonuló hadcsapatok, ágyúütegek siettek a szászöld felé. Kisselyken, a szászok ünnepelték örömmámorban a megérkezett 76. német hadosztályt,

⁴²⁵ Arcanum Hungaricana

⁴²⁶ Vitéz üesi Bajnóczy József r. kszt. ezredes: A cs. és kir. 71. hadosztály 50 napos mozgó hadműveletei (A román háború kitörésétől Erdély visszafoglalásáig. 1916. augusztus 27-től október közepéig.)

Nagyselyken a német tüzének zenekara emelte a vasárnapi víg hangulatot. Vízaknán a fürdőépületben székel az 51. honvéd hadosztály. Parancsnokuk Tanárky Béla⁴²⁷ vezérőrnagy, Takátsy György⁴²⁸ őrnagy, vezérkari főnök s Nyíry László⁴²⁹ százados térképek fölé hajolva készültek a holnaputáni döntő csatára, örömmel újságolták a Vöröstorony elzárását, ami fölvillanyozta a honvédeket is. Hadosztályuk 2—3 kilométernyire állott előttük a lövészárkokban Roszcsürtől—Nagycsúrig. Az oláhok Szeben alatt 2—3 kilométernyire. A város a két front között megszállatlanul. Innen páncélvonatok mentették az értékeket éjjelenként.

Szept. 25-én a két front között Mohamed koporsójaként lebegő Nagyszebenbe autóztam be, némi kockázattal, mert a város feletti Gregoribergen oláh ágyúk lövöldöztek a mi frontunkra s az országot éppen azzal szemben vezetett...⁴³⁰

„...A hírt, hogy Petrozsényből a katonaság és a bányász-zászlóalj vitéz védekezése után kivonultunk, még Tövisen kapjuk, de a hír senkiből se vált ki sopánkodást, csak ingerültséget. Petrozsényt egy kisebb járőrscapat szállotta csak meg, a katonaság és a bányász zászlóalj utolsó percekig tartotta a várost. Arra a kérdésre, hogy mi újság Predeal körül, ötven száz felel:

- Hétfőn tíz órakor indult az első menekülővonat, vasárnap este színházi előadás alatt volt a helyőrségi riadó, a pótzászlóalj hétfőn délután indult, az utolsó menekülővonat feltizenegykor futott ki a pályaudvarról. Nagy robbanások voltak... Páncélvonat fedezte az utolsó kocsik kifutását...

Nagyszeben vízvezetékét az ellenség már az első napokban elvágta, így a városban rekedt közönség a kutak vizére szorult, amit mindenki maga cipelt haza, és forralva ivott. A gazdátlan város, piac híján, a készletekből tengődött. Az első rémületre minden kereskedő bezárt, és egészen elnéptelenedtek az utcák. Később, mikor sűrűbb lett Szebenben a katonajárás, az utcák is kiélénkültek, sőt egyik-másik kereskedő ki is nyitott. Huszadika után már az éttermek, a kávéházak és a cukrászdák is kinyitottak. Szebenben az ostrom alatt állandóan ki- és bejártak az emberek. A forgalmat a páncélvonat közvetítette. A páncélvonat vitte biztonságba a hátramaradt műkincseket is: így a szász egyetem levéltárát és a Brukenthal- múzeumot...⁴³¹

⁴²⁷ Tanárky Béla vezérőrnagy (1860. III. 3., Nagykőrös - † 1917. VI. 4., Budapest) , az 51. honvéd gyaloghadosztály parancsnoka. A Lipót-rend lovagja, a hadijelvénnel és kardokkal díszített II. és III. oszt. katonai érdemkereszt, a III. oszt. Vaskoronarend, és a német I. és II. oszt. Vaskereszt tulajdonosa

⁴²⁸ Takátsy (Takácsy) György vezérkari őrnagy, később alezredes, 17. gyalogezered.

⁴²⁹ Székelyi Nyíry László százados, 3. gyalogezered.

⁴³⁰ Szádeczky Kardoss Lajos: Az oláhok Erdélybe törése és kiveretésük 1916-17.

⁴³¹ Pilisi Lajos: A megrohant és felszabadított Erdély (1916. augusztus 27-én éjjel indult meg a román támadás Erdély ellen a Tölgyesi-, Gyimesi-, Békás-, Ojtozi-, Tömösi-, Bodza-, Törösvári-, Vöröstoronyi- és Szurdokszoroson keresztül nyomult előre, de gyakorlatilag 18 hely volt, ahol román betörést azonosítottak.

Szeptemberben a VIII. páncélvonat Nagyszeben környezetében tevékenykedett. A XI. páncélvonat a Lengyel Légiót támogatta e térségben.⁴³²

„1916. szeptember

...A Ditró előtti magaslatokon négy napig volt a zászlóalj (19/IV. zlj.), onnan lassan-lassan Maroshévizig vonult vissza. Az oláhoknál az üldözés nem tartozott a harci erények közé, úgy hogy mire utolérték a zászlóaljat, már jól kiépített állásban fogadták őket. Járőrei útján állandóan érintkezésben volt a zászlóalj velük, zavarták őket, ezenkívül egy korszerű páncélvonat, egy huszárszázados parancsnoksága alatt, mindennap bement az általuk „elfoglalt” területre. Egy alkalommal igen bátraknak mutatkoztak: megrohamozták a páncélvonatot. A vonat csendesen vesztegelt a nyílt pályán, hagyta, hogy az ellenség közel jöjjön s aztán egyszerre öt géppuska és egy gyorstüzelő ágyú szórta rájuk a halált. Mint a megvadult csürhe szaladgáltak össze-vissza s még annyi merszük sem volt, hogy a páncélvonat útját a sínek felrobbantásával elvágták volna. Maroshévizen hat napig tartotta fel a zászlóalj az ellenséget...⁴³³



Erdély, a Karakó-híd az 1916-os robbantás után⁴³⁴

„Az I. hadtest 879. hdm. I. a. Számú parancsára,

1. A 71. hadosztály zöme október 1-én Dreihotter B.723 hárp., Szász-Dálya területén gyülekezik ama célból, hogy október 2-án a 89. német hadosztállyal együtt D-i vagy DK-i irányban előretörjön...

2. Eme eltolás leplezésére, továbbá a N. Küküllő völgyének elzárására és a hadosztály oldalának és hátának fedezésére egyelőre állvamaradnak és Klein tábornoknak alárendelnek: a 27. honvéd V. zászlóalj 1 százada ½ géppuskás osztaggal a Homát 389 magp. Magaslatán, 25. honvéd, V. zászlóalj 1 százada ½ géppuskás osztaggal Erkednél, a 82. gyalogezred 1 vadász szakasza D. Archita -n, a 96 82. gyalogezred 1 százada és gyalog ágyús osztaga Zoltánnál, a 82. gyalogezred 1 százada, 1 géppuskás osztaga egy

⁴³²ÖSTERREICH-UNGARNS LETZTER KRIEG 1914-1918 HERAUSGEGEBEN VOM ÖSTERREICHISCHEN BUNDESMINISTERIUM FÜR LANDESVERTEIDIGUNG UND VOM KRIEGSARCHIV FÜNFTER BAND DAS KRIEGSJAHR 1916

⁴³³Légrády Elek (összeáll.): A volt magy. kir. pécsi 19. honvéd gyalogezred és alakulatainak története (Pécs, 1938)

⁴³⁴Aczél Ödön hagyatéka (Lóvész, Karakó híd. Lóvész egy kicsiny, 550 fős felcsíki falu, Csíkszentmihály része. Itt épült a Monarchia legnagyobb vasúti köhídja, a Karakó völgyhíd 1897-ben. A vasútvonal Gyimesbükkig tartott, ahol a nagyállomáson átrakodták a Moldvából illetve Moldvába szekerekkel szállított árukat. A völgyhíd 94 m hosszú, közepén 64 m magas, a Karakó patak völgyét íveli át. Eredetileg kő pillérekre épült. 1916-ban a Monarchiát orvul megtámadó, váratlanul betörő oláh támadás miatt bajor katonák felrobbantották. 1917-ben hadihíd építési technikával helyreállították. 1944 őszén ismét a románok árulása, átállása, a gyors orosz-román előrenyomulások miatt a németek robbantották fel. Nem kis gondot okozva az akkor még védekező Sebő – féle zászlóaljnak, akiket e vasúton látták el, úgy, ahogy. A jelenlegi hidat 1946-ban egy bukaresti román vállalat építette, az eredetileg kétvágányú hídon csak közepén van egy vágány.)

zászlóaljparancsnokkal még ma a Sau B. patak mögé Szász-Kézdhez állítandó. $\frac{1}{2}$ 2. bosznia-hercegovinai/VI. zászlóalj, amely jelenleg a Zsugora magaslaton áll, a 9. népfelkelő huszár osztály 2 százada Szász-Kézdén, 12./0. hegyi ág yús üteg jelenleg a 27. honvéd/V. zászlóaljnál, onnan bevonandó, $\frac{1}{2}$ 10. cm. 7./14. közepes ágyús üteg és a 120 cm. fény-szóró osztag Sárdnál, az 2 16./12. könnyű ágyús egyelőre az Erkednél álló század oltalma alatt állvamarad, a 19. népfelkelő dandár Sárdra hátráló különítménye (1 zászlóaj, 1 üteg), VI. sz. páncélvonat Segesvárt, $\frac{1}{2}$ 26./V. népfelkelő zászlóalj, amely Fehéregyházára kerül... „⁴³⁵

„... a 71. hadosztály X. 1-én megkezdett és 23-án kulminált egész támadó hadműveletét. A csapatok 18h-ig elfoglalták éjjelezési körleteiket; a hadosztályparancsnokság álláspontját Lenineken választotta. Az összeköttetés a 89. hadosztállyal összekötő tiszt útján helyreállítatott.

A Klein csoport előterepén X. 4-én kisebb harci tevékenységek folytak le. Egy népfelkelő huszárajárőr a G. Calarasi ezred egy századát Erked előtt lóháton megrohamozta és visszaűzte.

A VI. páncélvonat a benei alagútnál 2 ellenséges századot meglepett és szétugrasztott. A népfelkelő huszárok megállapították, hogy Páloson két ellenséges lovasezred van; tényleg a 3. Calarasi dandár volt ottan. A csoport É-i szárnya előtt a románok Siményfalváig visszahúzódtak... „⁴³⁶

„... A 71. hadosztályparancsnokság saját intézkedésének kiadásával természetesen ily soká nem várhatott s ezért a hadtest-parancsnokság előzetes tájékoztatása alapján úgy rendelkezett, hogy a hadosztály 5-én egyelőre Köhalom szakaszát éri el és ott 12h-kor a továbbiakra nézve a csapatoknak ismét parancsolni fog....

A páncélvonat Homoród vasúti állomásra tör előre...

A 71. hadosztályparancsnokság a löszertelepet és a hadosztály egészségügyi intézetet (harclépcső) Alsó-Rákos K-i felébe, a hadosztály vonat zömét élével Homoród -Köhalomra rendelte. Az ellátás nehézségei előrevetették árnyékukat; az ellenség a hévízi közúti hidat ugyan nem szakította meg, de a Homoród folyón át vezető vasúti hidat felrobbantotta. Tehát mint vasúti végállomás, egyelőre csak Homoród -Köhalom jöhetett tekintetbe. A benei alagutat sikerült a páncélvonat gyors előretörésével még előbb sértetlenül birtokba venniünk.

⁴³⁵ Vitéz üesi Bajnóczy József r. kszt. ezredes: A cs. és kir. 71. hadosztály 50 napos mozgó hadműveletei (A román háború kitörésétől Erdély visszafoglalásáig. 1916. augusztus 27-től október közepéig.)

A hadosztály parancsnokság tehát idézett parancsával úgy intézkedett, hogy az É-i szárnyon Klein tábornok parancsnoksága alatt összesen 11 század, 2 lovas század, 3 üteg és a páncélvonat Zoltán, Erked és Székely-Keresztúr vonalában, majd az ellenségtől szorongatva a Sau B. és Sárd szakaszában átlag 20 km. kiterjedésben az átcsoportosítást leplezi és a N. Küküllővölgyét elzárja, míg a zöm, összesen 9 zászlóalj, 5 lovas század és 10 üteg Szász-Dálya, Dreihotter B. területén gyülekezik, amelynek biztosítására, mint láttuk, körültekintő rendszabályok tétettek.

⁴³⁶ Vitéz üesi Bajnóczy József r. kszt. ezredes: A cs. és kir. 71. hadosztály 50 napos mozgó hadműveletei (A román háború kitörésétől Erdély visszafoglalásáig. 1916. augusztus 27-től október közepéig.)

Október 7-én a hadosztály menetét intézkedés szerint hajtotta végre, ellenségre nem bukkant. Az Al.-Rákoson éjjelezett Lahne csoport a szűk Olt szorosban zömmel a völgyben, gyengébb oldalvédekkel kétoldalt a magaslatokon nyomult előre és déltájban Miklósvárra beérkezett. Ugyanezen időben érte el a Homoród-Ujjfalun át kerülő 2. huszár ezred Barótot. A hadosztály zöme egy oszlopban Lahne ezredes mögött menetelve délben kijutott a szorosból és 16 óráig az összes részekkel Köpez, Ágostonfalva és Felső-Rákos területén szállásba ment... ”⁴³⁷

Egy internetes írásban találtam a következő bejegyzést.⁴³⁸

„Talán a legnagyobb tragédia 1916. augusztus 28-án történt, amikor Erdélyben, Nagytalmácsnál, a IX. sz. páncélvonat román csapattal ütközött és telitalálatot kapott. Nyolc katona vesztette életét, a vonatot pedig a súlyos károk miatt törölni kellett az állományból.”

Egy másik forrás szerint viszont a IX. páncélvonatnak csak az „önjáró” lövegkocsija kapott találatot.⁴³⁹

„... Reggel a románok Porcsestiig jutnak, ahol azonban a Vöröstorony-szorosból visszavonuló IX. számú páncélvonatunk tüzeben nagy veszteségeket szenvednek. Egy román üteggel is felvette a páncélvonat a harcot, de le lett küzdve s égve került a románok kezébe...”⁴⁴⁰

Nos, ennek alaposan utána néztem és az előző idézetettől eltekintve nem igazán találtam rá mértékadó katonai művekben erre az eseményre, amelynek során a páncélvonat megsemmisült volna⁴⁴¹

Igaz azonban, hogy a harcokban ott voltak a páncélvonatok, mert erre utalnak visszaemlékezések is, ezt az előzőekben leírtuk. Az említetteken kívül ott volt még a XI. is, és harcolt a román hadszíntéren.

A korabeli iratok alapján a IX. hadrendi számú nehéz páncélvonat tehát harcolt az erdélyi hadszíntéren. Lehet, hogy meg is sérült, az azonban nem fedi a valóságot, hogy megsemmisült, mert a vonat részei később a tanácsköztársasági harcokban, de még a két

⁴³⁷ Vitéz üesi Bajnóczy József r. kszt. ezredes: A cs. és kir. 71. hadosztály 50 napos mozgó hadműveletei (A román háború kitörésétől Erdély visszafoglalásáig. 1916. augusztus 27-től október közepéig.)

⁴³⁸ <http://www.loero.hu/index.php/magazin/erdekesség/item/642-f%C5%91hadnagy-elvt%C3%A1rs-j%C3%B6n-az-erd%C5%91-magyar-p%C3%A1nc%C3%A9lvonatok.html>

⁴³⁹ Steven J Zaloga: Armored Trains

⁴⁴⁰ Kurtz Géza - Kristófy Géza: A cs. és kir. Albrecht főherceg 44. gyalogezred és a cs. és kir. 105. gyalogezred története (Budapest, 1937) Függelék A cs. és kir. 44. gyalogezred I. és V. zászlóalja a 105. gyalogezred keretében.

⁴⁴¹ Károlyfalvi József: 1916. Háború Erdélyben az Osztrák-Magyar Monarchia, Németország és Románia között

háború közötti időszakban is szolgálatban álltak – lásd majd a későbbi fejezetekben – sőt még a II. világháborúban is harcoltak. Ezt fényképek, leírások is bizonyítják!

**A páncélvonataink mozgonyai
a világháború idején**

377. sorozatú mozdony

A magyar gyártású páncélvonatok általános, rendszeresített mozdonyainak, a 377. sorozatú gőzmozdonyt tekinthetjük. Ez a kezdetekben is így volt, de aztán később is még jó ideig a 377. sorozatú gépek képezték a páncélvonatok mozdonyait. Ennek alapvető oka az volt, hogy a harcterek környezetében levő pályák adottságaihoz ezt a mozdonyt találták megfelelőnek, főleg a másodrendű pályák teherbírása alapján.

A MÁV XII. osztályú, 1911-től 377. sorozatú mozdonyai a magyar vasúti mellékvonalak, magán- és iparvasutak legáltalánosabban elterjedt, sok száz darabot számláló, szertartályos gőzmozdonyai voltak.

**MÁV XII. osztályú, majd
377. sorozatú mozdony⁴⁴²**



Mindenfajta vontatási feladatot jól ellátott. Különböző gyárak (MÁV Gépgyár, az ÁVT Gépgyára (StEG), a Bécsújhelyi Mozdonygyár, a linzi Krauss, Mf.d.StEG Wien és az aradi Weitzer János Gép- Waggongyár és Vasöntöde Rt.) építették a XIX. század utolsó tizenöt évében.

MÁV 1891-ig: 574–599, 751–790, 890–893, 1041–1074, 1124–1128. Thév: 1–14. MNyV: MÉKV: 400–401. MÁV 1891-től: XII. osztály 5181–5672. 1911-től: MÁV 377,001–488 és 377,601–605. KsOd: XII. osztály 521–533. BHÉV: 21–35. DNyBV: 101–105. Ungvölgyi hév:

Tengelyelrendezés	C	
Nyomtávolság	1 435	mm
Hajtókerék-átmérő	1 110	mm
Engedélyezett legnagyobb sebesség	45	km/h
Ütközők közötti hossz	7 780 mm / 7 685 mm / 8 105 mm / 7 860 mm	
Magasság	4 000	mm
Szélesség	2 985	mm
Csatolt kerek tengelytávolsága	2 800	mm
Teljes tengelytávolság	2 800	mm
Üres tömeg	20,1 t / 20,91 t / 21,7 t	
Szolgálati tömeg	28,2 t / 29,1 t / 29,3 t	
Tapadási tömeg	28,2 t / 29,1 t / 29,3 t	

⁴⁴² Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon

Legnagyobb tengelyterhelés	9,71 t / 9,87 t / 9,85 t	
Fékek		
Típusa	kézifék, egyes mozdonyoknál Hardy-légűrfék	
Rögzítőfék	kézifék	
Legkisebb pályaivsugár	90/60	m
Jelleg	C–n2t	
Hengerek		
Száma	2	
Átmérője	350	mm
Dugattyú lökethossza	480	mm
Állókazán típusa	Haswell-, majd porosz-rendszerű, síktűzszekrényes	
Kazán hossz tengely-magassága a sínkorona felett	1 700	mm
Gőznyomás	10	bar
Tűzcsövek		
Száma	109	db
Belső/külső átmérője	40,5/46	mm
Hossza	3 000	mm
Rostélyfelület	1,2	m ²
Sugárzó fűtőfelület	5,5 m ² / 5	m ²
Csőfűtőfelület	46,2 m ² / 41,6 m ² / 47,25 m ²	
Hasznos gőztermelő képesség	2 253	kg/h
Teljesítmény	170 LE (125 kW)	
Gépezeti vonóerő	31,2	kN
Tapadósúlyból számított vonóerő	44,26 kN / 45,68 kN / 45,99 kN	
Vezérmű rendszere	Stephenson, nyitott	
Vízkészlet	4,3	m ³
Tüzelőanyag-készlet	1,5	m ³

A típus szerepet kapott az első világháború harcaiban is: a magyar páncélvonatokat egy vagy két 377-es továbbította. Két okból esett a választás e kevésbé korszerű típusra: kis tengelyterhelésű volt, így még páncélburkolattal nehezítve is közlekedhetett a gyengébb felépítményű mellékvonalakon is, egyszerű szerkezetű: ikergépezete könnyű indítást tett lehetővé, míg a beépített légfék hiánya miatt egy esetleges találat nem fékezte be a vonatot. A kiválasztott 13 db mozdonyt egyfajta szendvicsszerkezettel burkolták be, mely helyettesíthette a drága páncéllemezt, sőt a jellemző harctevékenységek során annál hatásosabb is volt. A

burkolattal ellátott 377-esek szolgálati tömege 31.34 tonnára növekedett. A MÁV nem számozta át ezeket a mozdonyokat.⁴⁴³

**Egyszerű acéllemez burkolattal
védett mozdony 1914⁴⁴⁴**



**Rétegelt páncélszerű 377. mozdony
1914 késő őszén, Északi Főműhely**

**377.361. 1916, Sambor.
Ez a IV. páncélvonat
mozdonya volt⁴⁴⁵**



⁴⁴³ Wikipédia

⁴⁴⁴ Lovas Gyula

(Kezdetben a térségi vasúti műhelyekben talált kazánlemezeket használták fel, amelyek viszont bizonyíthatóan nem adtak megfelelő védelmet, sem a személyzetnek, sem a gépeknek, még gyalogsági fegyverek esetében sem. RZ)

⁴⁴⁵ Lovas Gyula

Sambor galíciai város, járási székhely, Lembergől délnyugatra. Ma → Szambir)



Egyedi páncélozású 377. mozdony
az egyik „szükség” páncélvonaton⁴⁴⁶

A mozdonyok 1894-ben új hadijelet kaptak, mely e típus esetén

III 175

D₆

A hadijel egyértelműsítéséhez a következő rövid leírás szolgál.

Az Osztrák–Magyar Monarchia 1894-ben új, az előzőnél több információt tartalmazó hadijel-rendszert vezetett be. Ezt a jelzést egy, a mozdonyátor két oldalán elhelyezett 408×290 mm-es fekvő téglalap alakú öntött tábla tartalmazta. Ez a hadijel az információkat tört alakjában rögzítette:

A tört számlálója:

- ✓ Egy római szám, mely a hajtott- és kapcsolt kerékpárok számát jelölte,
- ✓ Egy arab szám, mely a mozdony által 10‰-es emelkedőn 17 km/h sebesség mellett tartósan vontatható legnagyobb vonattömeget mutatta.

A tört nevezője: egy latin nagybetűből és egy arab számból álló jelzés, mely a mozdony tömegére, illetve folyóméter-tömegére (tonna/méter) utalt. A betű (A, B, C, D) a főcsoportot, a szám (1...9) az azokon belüli alcsoportot jelölte.

- ✓ Az „A” főcsoport (melyben 8 alcsoport volt) esetén mozdonyvonat összeállításakor az ilyen jelű mozdonyok közé 2–2 db kocsit,
- ✓ a „B” főcsoport (melyben 8 alcsoport volt) esetén mozdonyvonat összeállításakor az ilyen jelű mozdonyok közé 1–1 db kocsit,
- ✓ a „C” főcsoport (melyben 5 alcsoport volt) esetén mozdonyvonat összeállításakor 2–2 db ilyen jelű mozdony közé 1–1 db kocsit kellett besorozni, míg
- ✓ a „D” főcsoport (melyben 9 alcsoport volt) esetén nem volt ilyen korlátozás.

Így az „A₈” jelkombináció a legnehezebb, a „D₁” a legkönnyebb mozdonyt jelölte.

A hadijelzés számlálóját keretbe foglalták, amennyiben:

⁴⁴⁶ Lovas Gyula

- ✓ az előírt terhelést nem tudta teljesíteni,
- ✓ a mozdony, vagy szerkocsija víztartályának befogadó-képessége 8 m³-nél kisebb volt,
- ✓ a mozdony közlekedtethetősége egyéb okból (túl nagy tengelyterhelés, kiálló szerkezeti elemek, fogaskerékajtás miatt) korlátozott volt.

Példák:

- ✓ A 324 sorozatú mozdonyok hadijele

III 400
A₁

volt, azaz olyan három kapcsolt kerékpárú mozdony, mely 10‰-es emelkedőn 17 km/h sebesség mellett tartósan 400 tonna terhelést vontathat, és az „A” főcsoport legkönnyebb, „1”-es alcsoportjába tartozott.

- ✓ A 377 sorozatú mozdonyok hadijele

III 175
D₆

volt, azaz olyan három kapcsolt kerékpárú mozdony, mely 10‰-es emelkedőn 17 km/h sebesség mellett tartósan 175 tonna terhelést vontathat, és a „D” főcsoport „6”-os alcsoportjába tartozott, de víztartályának befogadó-képessége 8 m³-nél kisebb.

A következő táblázat tartalmazza a MÁV által épített páncélvonatok mozdonyainak adatait.⁴⁴⁷

Mozdony	Korábbi szám	Gyártó	Gyári szám	Üzembe helyezés	Páncélvonat száma	Megjegyzés (Mozdony sorsa)
377.052 ⁴⁴⁸		5262	MÁV ⁴⁴⁹	195	1887.06.10.	
377.116		5296		2237	1891.11.09.	II.
377.117		5297	StEG ⁴⁵⁰	2238	1890.11.09.	VIII.
377.118		5298		2239	1890.11.09.	VII.
377.131		5312		438	1892.06.04.	VIII.
377.179		5360		578	1893.11.25.	
377.182	XII. osztály	5363		581	1893.12.19.	V.
377.214		5395		707	1895.03.01.	
377.361		5543	MÁV	1152	1897.05.22.	IV.
377.362		5544		1153	1897.06.10.	VI.
377.402		5584		1295	1898.07.26.	III.
377.403		5585		1296	1898.08.03.	I.
377.455		5638		1438	1900.09.07.	VII.

Ez a táblázat páncélvonatonként mutatja a mozdonyokat

⁴⁴⁷ Lovas Gyula nyomán.

⁴⁴⁸ Szilágysági Vasút

⁴⁴⁹ MÁV Gépgyár

⁴⁵⁰ k.k.priv. Österreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft (cs. és kir. szab. Osztrák Államvaspálya Társulat)

Mozdony	Korábbi szám	Gyártó	Gyári szám	Üzembe helyezés	Páncélvonalat száma	Megjegyzés (Mozdony sorsa)
377.052	XII. osztály	5262	MÁV	195	1887.06.10.	
377.179		5360	MÁV	578	1893.11.25.	CFR
377.214		5395	MÁV	707	1895.03.01.	1918-as építésű hazai pcv.
377.403		5585	MÁV	1296	1898.08.03.	I. CSD 1924→310.453
377.116		5296	StEG	2237	1891.11.09.	II. CSD 1924→310.412 (majd 313.901.)
377.402		5584	MÁV	1295	1898.07.26.	III. PKP
377.361		5543	MÁV	1152	1897.05.22.	IV.
377.182		5363	MÁV	581	1893.12.19.	V. JDZ→152.012
377.362		5544	MÁV	1153	1897.06.10.	VI. CSD 1924→310.440
377.118		5298	StEG	2239	1890.11.09.	VII.
377.455		5638	MÁV	1438	1900.09.07.	CSD 1924→310.450
377.117		5297	StEG	2238	1890.11.09.	VIII. PKP
377.131		5312	MÁV	438	1892.06.04.	CFR

A háború elvesztése, a forradalmak, az intervenciók által elhurcolások miatt és az utána való trianoni diktátum alapján, a 377. sorozat mozdonyainak egy jelentős része külföldre került.

Ország	377. sorozat			Ország vasúti jel
	Páncélvonalat	Normál	Összes	
Románia	2	121	123	CFR
Csehszlovákia	4	49	53	CSD SZ
Jugoszlávia	1	91	92	SHS JDZ
Lengyelország	2	-	2	PKP
Olaszország	-	12	12	FS
	9	273	282	

- ✓ Amint azt a későbbiekben látjuk majd a páncélozott mozdonyok közül a román CFR-hez került 2 db, és az ilyen-olyan egyéb módon Romániának jutott 121 ugyanilyen mozdonnal, azonos sorozatjellel és számon üzemeltek tovább. A mozdonyok Temesvár, Brassó és Arad fűtőházhoz tartoztak és a környéken található másodrangú vonalak teher- és személyvonatait továbbították. Elhasználódás miatt 1935-re 64 mozdonyt töröltek az állagból, a többit vegyes (szén + olaj) tüzelésűre építették át és Westinghouse-rendszerű önműködő fékkel látták el. A 377-esek 1951-ig üzemeltek Romániában, utoljára Arad fűtőháznál szolgálva.
- ✓ A páncélozott mozdonyok körül 4 db került a csehszlovák ČSD-hez. Egyéb 377. sorozatú mozdonyok is kerültek különféle módon a csehekhez, Ott azonos sorozatjellel üzemeltek tovább, kivéve a Csehszlovákiába került 377,116-ot, mely átszámozása után először a ČSD 310,412 pályaszámon, majd – tekintve, hogy társainál nagyobb tömegű volt – a 313,901 pályaszámon üzemelt tovább.

Ezen a mozdonyon megmaradt, magasabb, ívesebb mozdonyátor-tető, mely szokatlan külsőt kölcsönzött e járműnek. A szintén páncélozott és még nagyobb tömegű 310,440 pályaszámú mozdonyt 1925-ben 314,901-re számozták át. Az első bécsi döntést követően a 310.4 sorozatú mozdonyok közül a MÁV-nak át nem adott 15, míg a 310.5 sorozatból a még állományban lévő mind a 10 példányt a Szlovák Vasutak (SŽ) változatlan pályaszámokon vette állagba.

- ✓ A páncélvonati mozdonyok közül 1 db került a jugoszláv SHS-hez, onnan a JDŽ-hez, ahol az egyéb 377. sorozatú mozdonyokkal, azonos sorozatjellel üzemeltek tovább. 1933-ban a 152 sorozatjelet kapták.
- ✓ A lengyelek is elzsákmányoltak páncélvonatot, így mozdonyokat is, amint azt majd látni fogjuk a későbbiekben. Ezt ők szintén páncélvonathoz használták a kezdeti éveikben.

Korábban és később majd egyéb mozdonyok is szóhoz jutnak, de az alapmozdony még sokáig a 377. sorozat maradt a páncélvonatainknál, főleg azoknál, melyet a MÁV állított szolgálatba a nagy háború elején.

Érdekes módon majd az 1930-as évek végén ismét találkozhatunk az akkori páncélvonatainknál a 377. sorozatú mozdonyokkal!

A rögtönzött páncélvonatok és a későbbi Schober – Poplawski féle vonat (IX. páncélvonat) mozdonyai a következőkben leírtak szerint alakultak.

A Bonhardt-Sárhidai-Winkler könyv szerint a IX. páncélvonat mozdonya „2001. sorozat”-ú volt. Ilyen sorozatszám on mozdony a korabeli osztrák vasutaknál nem volt! Az SB/DV 16a Nr. 301. szerkocsis gőzmozdony volt a Déli Vasútnál (németül: Südbahngesellschaft, SB), amely átszámozása után 1909-ben lett 201. sorozatú. A korábban közölt megvalósítási tervrajzon azonban egyértelműen 97. sorozatú mozdony van feltüntetve. A mozdony leírásánál aztán majd egyértelműsítjük a sokakat megtévesztő „szerkocsis” mozdony talányát is.

63. sorozatú mozdony

A kkStB 63. sorozat egy szertartályos, gőzmozdony-sorozat volt, amely mozdonyok eredetileg a Kronprinz Rudolf-Bahn⁴⁵¹ (KRB)-tól származtak.⁴⁵²

⁴⁵¹ A Rudolfbahn név a cs.kir. Rudolf trónörökös Vasúttársaság (németül k.k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn Gesellschaft: KRB) névből származik. Az 1868 és 1873 között megnyitott fővonalaktól a napjainkig megnyílt új vonalakon át (csak a mai Ausztria területén) magában foglalja a St. Valentin–Kastenreith–Kleinreifling–Selzthal–Schoberpass–St. Michael–Neumarkter Sattel–St. Veit an der Glan–Feldkirchen in Kärnten–Villach–Tarvisio Centrale, heute verläuft sie bis Tarvisio Boscoverde vonalakait.

⁴⁵² Wikipédia

A KRB 1874-ben vásárolta ezeket a háromcsatlós mozdonyokat könnyű vonatok továbbítására. A gépeket – melyek belső keretes és külső vezérlésűek voltak - a Svájci Mozdony és Gépgyár készítette (Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik).

**KkStB 62.
sorozatú mozdony⁴⁵³**

A KRB a mozdonyoknak 110-128 pályaszámokat, továbbá a *TERGLOU*, *MANGART*, *DRAU*, *BUCHSTEIN*, *RAIBL*, *LAUSSA*, *SPARAFELD*, *LUGAUER*, *JOHNSBACH* és *GESÄUSE* neveket adták.



A kkStB a KRB mozdonyokat előbb 6301-6310 pályaszámokkal, majd 1905-től a megmaradtakat 63.02, 04-07 pályaszámokkal látta el.

Az első világháború után a még megmaradt három mozdony a BBÖ-höz került, megtartva sorozat és pályaszámaikat és 1930-ig selejtezték őket.

Nyomtávolság	1 435	mm
Hajtókerék-átmérő	1 175–1 180	mm
Engedélyezett legnagyobb sebesség	45	km/h
Teljes tengelytávolság	3 160	mm
Üres tömeg	31,2	t
Szolgálati tömeg	41,7	t
Tapadási tömeg	38,0	t
Jelleg	C n2t	
Hengerek		
Száma	2	
Átmérője	408	mm
Dugattyú lökethossza	632	mm
Gőznyomás	10	atm
Tűzcsövek		
Száma	173	
Rostélyfelület	1,57	m ²
Sugárzó fűtőfelület	7,70	m ²
Csőfűtőfelület	108,80	m ²

⁴⁵³ A 63. sorozatról egyelőre képet nem találtunk.

Vízkészlet	4,4	m ³
Tüzelőanyag-készlet	2,6 m ³	szén

A mozdonyt a szükség páncélvonatnál alkalmazták.

A mozdonyok 1894-ben új hadijelet kaptak, melyet e típus esetén nem sikerült megállapítani.

229. sorozatú mozdony

A Déli Vasút 229 sorozatú szertartályos gőzmozdonyai helyi személyvonati mozdonyok voltak, melyet később nagyobb számban a kkStB is beszerezte és az EWA⁴⁵⁴ is forgalomba állított néhány példányt. A típus néhány példánya egy ideig a MÁV-nál is szolgált 343. sorozatjellel.⁴⁵⁵



229. sorozatú mozdony

A 229 sorozatként jelölt új típus első négy példánya 1903-ban készült el a Floridsdorfi

Mozdonygyárban. A járművek az 1201–1204 pályaszámokat kapták. Gyártó WLF, Floridsdorf; Lf. v. Sigl, Bécsújhely; Mf. d. StEG, Bécs; BMMF, Prága; Krauss, Linz. Legyártott mennyiség 262 db.

Tengelyelrendezés	1'C1'	
Nyomtávolság	1 435	mm
Hajtókerék-átmérő	1 614	mm
Futókerék-átmérő		
	Elöl	870 mm
	Hátul	870 mm
Engedélyezett legnagyobb sebesség	80	km/h
Ütközők közötti hossz	11 766	mm
Magasság	4 568	mm
Szélesség	3 150	mm

⁴⁵⁴ Eisenbahn Wien–Aspang

⁴⁵⁵ Wikipédia

Csatolt kerek tengelytávolsága	4 000	mm
Teljes tengelytávolság	8 000	mm
Üres tömeg	50,5	t
Szolgálati tömeg	67,1	t
Tapadási tömeg	42,0	t
Legnagyobb tengelyterhelés	14,0	t
Sebességmérő	Haushälter	
Fékek		
Típusa	légűr Hardy-rendszerű 1902. típusú önműködő gyorsfék	
Rögzítőfék	csavarorsós kézfék	
Átmenő fék	légűr Hardy-rendszerű 1902. típusú önműködő gyorsfék	
Vonatfűtés	gőz	
Jelleg	1'C1'-n2vt	
Hengerek		
Száma	2	
Nagynyomású henger(ek) átmérője	420	mm
Kisnyomású henger(ek) átmérője	650	mm
Dugattyú lökethossza	720	mm
Állókazán típusa	porosz rendszerű síktűzszekrényes	
Gőznyomás	14	bar
Tűzcsövek		
Száma	200	db
Belső/külső átmérője	39 / 44	mm
Hossza	3 500	mm
Rostélyfelület	2,0	m ²
Sugárzó fűtőfelület	9,4	m ²
Csőfűtőfelület	96,7	m ²
Gépezeti vonóerő	58,54	kN
Tapadósúlyból számított vonóerő	65,92	kN
Vezérmű rendszere	Heusinger-Walschaert	
Vízkészlet	9,5	m ³
Tüzelőanyag-készlet	3,12	m ³

A mozdonyok állomásítáról csak annyit, hogy egy 1915-ös kimutatás szerint

✓ Neusandez

12 db,

✓ Krakkó, (Wola Duchacka) 6 db

A mozdonyt a szükség páncélvonatnál alkalmazták.

A mozdonyok 1894-ben új hadijelet kaptak, mely e típus esetén

III 325

B₅

97. sorozatú mozdony

A kkStB 97 sorozat egy szertartályos, gőzmozdony-sorozat volt az osztrák cs. kir. Államvasutaknál (k.k. österreichische Staatsbahnen, kkStB) mellékvonali szolgálatra, amely mozdonyokkal megegyezők üzemeltek magánvasutak vonalain is.⁴⁵⁶

Valamennyi osztrák mozdonygyár építette, 1878 és 1911 között, 227 db készült belőle.

Nyomtávolság	1435	mm
Hajtókerék-átmérő	950	mm
Engedélyezett legnagyobb sebesség	40	km/h
Hossz	7927	mm
Magasság	4034	mm
Teljes tengelytávolság	2700	mm
Üres tömeg	22,1 t / 29 t / 22,6	t
Szolgálati tömeg	29,0 t / 30,6 t	
Tapadási tömeg	27,0 t (félkészlettel) / 27,2 t (félkészlettel)	
Legkisebb pályaiívsugár	90	m
Jelleg	C n2t	
Hengerek		
Száma	2	
Átmérője	345 mm / 325 mm	
Dugattyú lökethossza	480	mm
Gőznyomás	10 at / 11 at	
Tűzcsövek		
Száma	99	

⁴⁵⁶ Wikipédia

Rostélyfelület	1,04	m ²
Sugárzó fűtőfelület	4,35	m ²
Csőfűtőfelület	54,72	m ² (vízborított)
Forrfelület	59,07	m ² (vízborított)
Teljesítmény	310 LE (230 kW)	indikált
Vízkészlet	3,0 m ³ / 4,1 m ³	
Tüzelőanyag-készlet	1,0 t / 1,5 t	

A hosszú ideig tartó gyártás miatt az egyes szállítási tételek jelentősen eltértek egymástól. Ez vonatkozik a vezetőfülkére, szeleprendszerre, homoktartályra. Az alacsony kazánbeépítés és a kazán homlokfalán túlnyúló víztartály. a mozdony megjelenését szögletessé tette így kapta a „kávédaráló” becenevet.



97. sorozatú mozdony

A mozdonyok 1894-ben új hadijelet kaptak, melyet e típus esetén nem lehetett megállapítani.

Itt kell tenni egy megjegyzést a IX. páncélvonat, 97. sorozatú gőzmozdonyával kapcsolatosan. Amint láttuk ez egy szertartályos mozdony volt. A páncélvonat jó néhány képén viszont szerkocsis a mozdony? Részben igen! A vonat megalkotásakor a mozdonyhoz egy különleges tartálykocsit építettek hozzá, (76.171. azonosító → a vonat megalkotása részletesen a III. kötetben).

„...Cél a szén- és vízkapacitás bővítése, ezért egy összetört kéttengelyes víztartálykocsi alváza át lett alakítva úgy, hogy ez a páncélmozdonyhoz kapcsolható, egységesen. Lehetővé teszi a vízkészlet gyors feltöltését, ezt berendezés segíti, egy beépített kis Worthington szivattyú. A kazán a mozdony és a víztartályok csatlakoztatva képesek arra, hogy a vízkészletet kútból, vízfolyásból is kiegészíthessék. A mozdony tápvízrendszerét és a pótlólagos tartálykocsit úgy építették össze, hogy a mozdony vízrendszerének meghibásodása esetén is lehetséges legyen a külön tartályból a kazánvízellátása...”⁴⁵⁷

Ilyen módon lett „szerkocsis” a szertartályos mozdony!

⁴⁵⁷ Schober – Poplawski féle megvalósítási jelentés (III. kötet)

**A páncélvonataink fegyverei
a nagy háború idején**

Az előző fejezetben láthattuk a páncélvonataink háború elejei helyzetét. Mielőtt tovább lépnénk néhány gondolat a páncélvonatok fegyverzetével kapcsolatosan. Az előző kiadásban ezt az előző fejezetben szerepeltettem, aztán úgy döntöttem, hogy érdemes erre is egy külön fejezetet szánni. Miért is?

A kezdetekben néhány visszaemlékezés és fényképek alapján minden nagyon egyértelműnek tűnt. Ráadásul vannak olyan fényképek, amelyek a páncélvonatok kocsiját és fegyverzetét belülről is megmutatják. Ezek alapján úgy tűnt, hogy egyszerűen lehet e témában véleményt alkotni. Aztán, ahogy gyűlt a sok új információ, bizonytalan lettem az addigi – egyértelmű páncélvonati fegyverek és azok rendszerét illetően!

A kezdeti majd a későbbi tipizálás és egységesítési törekvések ellenére (lásd az 1914-16 közötti páncélvonat átalakításokat) sok minden nem egyezett és nem volt egyértelmű számomra. Sok minden egyedi maradt és az alkalmazott fegyvermennyiségekkel és típusokkal is gondjaim lettek.

A végső bizonyosságot akkor kaptam, amikor a kezembe került a II. páncélvonat szolgálati utasításának tervezete (lásd III. kötet). Ez már az átalakítás utáni állapotra íródott a vonat parancsnoka által, ekkor már ez a korábbi, könnyű-géppuskás tipizált páncélvonat (I. – V. számúak kaptak lövegeket) lövegkocsival is rendelkezett. Az utasítás aztán mind a fegyverzet típusában, mind mennyiségében érdekes dolgokat tartalmazott. Olyan sorozatlövő fegyverek is voltak a vonaton rendszeresítve, amelyekről én már bízást azt hittem, hogy ezeket a géppuska régen kiszorította az alkalmazásból

„...Wagen I.:	1. Stück 47m/m L33 Schnellfeuerkanone.
	1. „ 47m/m Mitralluse System Hotchkis samt Munition. Handgranaten, U-Granaten, Ekrasitsprengbüchsen, Oberbauwerkzeug.
Wagon II.:	2. Stück Maschinengewehre, Muster 7/12.
	1. „ Oxigenschweinwerfer, 30 c/m
	1. „ Dreifussgestell zur Anbringung eines Maschinengewehrs gegen Luftfahrzeuge. Handgranaten, U-Granaten, Ekrasitsprengbüchsen, Oberbauwerkzeug.
Lokomotive III.: Komplette Ausrüstung samt Reservebestandteil und Werkzeuge.	
Wagon IV.:	1. Stück Maschinengewehr, Muster 7.
	2. „ 8m/m Skoda-Mitralleusen.
	1. „ Dreifussgestell zur Anbringung eines Maschinengewehrs gegen Luftfahrzeuge. Handgranaten, U-Granaten, Ekrasitsprengbüchsen, Oberbauwerkzeug... ⁴⁵⁸
„...I. kocsi	1 db 47 m/m L33 gyorstüzelő ágyú

⁴⁵⁸ ENTWURF EINER INSTRUKTION FUER PANZERZUEGE vom K.u.K. OBERLEUTNANT BERNHARD SCHEICHELBAUER Kommandant des Panzerzuges II./ AUSRUESTUNG DES PANZERZUGES II.

	1 db	47 m/m Hotchkis rendszerű gépfegyver (mitrailleuse), lőszerrel.
		Kézigránátok, U-gránátok, ekrazitpatronok, felépítményi szerszámok.
II. kocsi	2 db	géppuska M.7/12
	1 db	Oxigénes fényszóró 30 c/m
	1 db	háromlábú állvány a repülőgép elleni géppuskának.
		Kézigránátok, U-gránátok, ekrazitpatronok, felépítményi szerszámok.
Mozdony III.:		Teljes felszereléssel, beleértve az alkatrészeket és eszközöket is.
IV. kocsi	1 db	géppuska M.7
	2 db	Skoda gépfegyver (Skoda-Mitralleusen), 8 m/m
	1 db	háromlábú állvány a repülőgép elleni géppuskának.
		Kézigránátok, U-gránátok, ekrazitpatronok, felépítményi szerszámok...”

Látható, hogy bár a mai szótárak egy jelentős részében a „*maschinengewehr*” és a „*mitrailleuse*” is géppuska, gépfegyver, ez egyáltalán nem így van. A kettő között jelentős különbségek vannak.

Ekkor döntöttem úgy, hogy a fegyverzetről külön fejezetben érdemes írni, mert annyira sok és szerteágazó az egész téma.

Gyalogsági fegyverek

A katonai személyzet természetesen a saját rendszeresített gyalogsági fegyvereit vitte magával a páncélvonatokra is.

A háború kitörésekor a monarchia hadserege az alábbi számú és típusú puskákkal és karabélyokkal rendelkezett:

✓	Werndl puska (M.67/77) és karabély (M.73/77) →	11 mm űrméret
		118 000 darab
✓	Mannlicher puska (M.90, M. 88/90, és M. 86/90)→	8 mm űrméret
		1 300 000 darab
✓	Mannlicher karabély (M. 90) →	8 mm űrméret
		90 000 darab
✓	Mannlicher puska és karabély (M. 95) →	8 mm űrméret
		850 000 darab

Három gyalogsági lőszertípus volt rendszeresítve:

- ✓ 11 mm-es M.77 típusú puskalőszer a Werndl puskákhöz,
- ✓ 11 mm-es M.82 típusú karabélylőszer /!/ a Werndl karabélyokhoz,
- ✓ 8 mm-es M.93 típusú puskalőszer a Mannlicher fegyverekhez és a Schwarzlose géppuskákhoz.

A 118 000 darab Werndl fegyvert nyugodt lelkiismerettel el is lehetett volna felejtteni, mert egylövetű, még füstös löporú lőszert tüzelő típusok voltak. De mégsem felejtették el, mert a fellépő fegyverhiány következtében ezeket idővel a póttartalékos, népfölkelő alakulatok kapták meg. Ezek az alakulatok hidak, épületek, fogolytáborok, ellátó oszlopok őrzését látták el.



Werndl puska (M.73/77), 11 mm űrméret, egylövetű⁴⁵⁹

A háború elején tehát a puskákból és karabélyokból az M.67/77, M.73/77, M.90, M. 88/90, M. 86/90, M. 90, M.95. típusok álltak rendszerben. Ehhez jöttek még bizonyos szükségmegoldások, ami még tovább bonyolította és zavarta a képet. Ezek az exportra szánt, de visszatartott,⁴⁶⁰ az átalakított,⁴⁶¹ az átalakítás nélküli⁴⁶² és a külföldről beszerzett⁴⁶³ fegyverek voltak. Ezek az alkalmazott lőszertípusokat tovább bővítették és a problémát fokozták.

Az alapvetően elfogadható minőségű és mennyiségű fegyverek tehát a Mannlicherek voltak.



Mannlicher M.90 karabélyok

⁴⁵⁹ Hungariae.com

⁴⁶⁰ A gond csak az, hogy a Chile, Kolumbia, Mexico részére készült pusák 7 mm-es, a görögöknek gyártott pusák pedig 6,5 mm űrméretűek voltak.

⁴⁶¹ Romániának 400 000 darabos megrendelése volt, amiből 74 000, még le nem szállított, darabot lehetett felfűréssal átalakítani (6,5 mm) M.93 8x50R lőszerhez.

⁴⁶² Bulgáriai gyártásból itt maradt még 9 500 db, és visszavásároltak 19 000 db-t.

⁴⁶³ Németország Mauser puska, 72 600 darab „Gew. 88”, M.88 típusú 8x57J lőszerrel.

A Mannlicher 1890 (M.90) és 1895 (M.95) ismétlőpuska, amely az Osztrák–Magyar Monarchia haderejének alapvető fegyvere volt az első világháború során. (Tervező: Ferdinand von Mannlicher⁴⁶⁴)



Mannlicher M.90 tengerészeti rövid puska



Mannlicher (M.95) ismétlőpuska⁴⁶⁵

A puskát nagy mennyiségben az Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft, az OEWG Steyr, gyártotta 1896-1918 között. Itthon, Magyarországon a Fegyver és Gépgyár (FGGY) Budapest, gyártotta, hozzávetőleg 625 000 darabot, 1897-1918 között. A fegyverből 3 500 000 készült összesen. A gyártás 1917-re futott fel igazán elfogadható szintre, ekkor a Steyer és az FGGY együttesen, havi szinten, 75 000 puskát és 15 000 karabélyt tudott gyártani!

Ez is mutatja, hogy a monarchia és a honvédség egyéb más fegyvert is alkalmazott a háború során.

Tesztek során egy fegyverrel 50 000 löszert lőttek el és a puska használható maradt!

E fegyvernek többféle alváltozata is létezett például a lovasság számára, karabély változatban, de volt csendőrségi karabély, rövid puska, tengerészeti rövid puska.

Az M95 puska működését tekintve egyenes húzású, tehát nem kell a fegyver zárját elfordítani (kireteszteni), amikor üríteni szeretnénk a fegyvert. A zártömb és a zárfej két külön egységet alkot, a zártömb belsejében spirális bemélyedések találhatók, ezek ellendarabjai a zárfejen vannak.



Mannlicher (M.95) lovassági karabély⁴⁶⁶

⁴⁶⁴ Ferdinand Karl Adolf Josef Ritter von Mannlicher (1848. január 30, Brux – 1904. január 20, Bécs) Feltaláló és tervező, ismétlődő puskákat és pisztolyokat készített. 1868-ban majd 1890-ben olyan fegyvertípust hozott létre, amely eltért eddigi elődeitől. Ő alkalmazta először az egyenes húzású zárdugattyút. Később tanítványával együtt fejlesztett és dolgozott, ő volt Otto Scönuerr.

⁴⁶⁵ Hungariae.com

Tehát a zárfogantyút (mely a zártömb része) határozott mozdulattal kellett hátrahúzni, a zárfej a saját tengelye körül elfordul, ezzel elvégezve a kireteszelést, a zár tovább húzása után, a fegyverbe egy 5 töltény befogadására alkalmas töltényúrköteget lehet behelyezni. A zár előretolásával a fegyver tűzkész. Amikor az utolsó töltényt csőre töltése megtörténik, akkor az üres tárkeret kiesik a fegyverből, jelezve az újratöltés szükségességét.

Az M95-ös nagyon precíz szerkezetű fegyver. A fegyver könnyedén elkoszolódott, könnyedén befagyott. Már pedig az első világháborúban az Osztrák-Magyar Monarchia katonáinak bőven kijutott a hideg, sáros környezetből (Szerbia, olasz front, keleti front). A meghibásodások oka a fegyver zárjának precíz illesztéseiben rejlett, ami a kor minden ilyen mechanikával rendelkező puskájára jellemző volt.

Az M95-ös nagyon pontos puska volt, egyes beszámolók szerint egy tiroli mesterlövész fel tudott tartóztatni egy század olasz katonát több napra, miközben neki csak egy M95-ös, távcsővel ellátott puskája volt. Az olaszok sok M95-t zsákmányoltak, és mesterlövész fegyvernek használták őket.

Az M95-ös ugyan érzékeny volt a szennyeződésekre, viszont egyenes húzású révén, gyors ismétlésekre volt képes. Ebből eredően még a német Mausernél is könnyebb volt kezelni.

✓ Űrméret	8 x 50 mm, R (peremes)		
✓ Lőszer	8 x 50 mm		
	8 x 56 mm R (áttervezés után)		
	7,92×57 mm Mauser (áttervezés után)		
✓ Tárcapacitás	5 lőszer		
✓ Működési elv	egyenes húzású zár		
✓ Tömeg	M95: 3,8 kg (üresen)		
	M95/30: 3,36 kg (üresen) kg		
✓ Fegyver hossza	M95:	1272	mm
	M95/30:	1000	mm
✓ Csőhossz	M95:	765	mm
	M95/30:	480	mm
✓ Irányzék típusa	nyílt, keretes		



**Mannlicher M.95
rövid puska⁴⁶⁷**

⁴⁶⁶ By Andrew Bossi - A feltöltő saját munkája, CC BY-SA 2.5,
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=3385621>

⁴⁶⁷ Dennis Kroh (Empire Arms)



Mannlicher lőszer



A légénység természetesen a szuronyt is viselte.

Szabványos M.95 szurony (bajonett)⁴⁶⁸

Ezekhez a kézi fegyverekhez jöttek természetesen a különféle kézigránátok, amelyekkel a már esetleges „holttérbe” hatolt ellenséget lehetett eredményesen pusztítani.



Kézigránát, M.16

⁴⁶⁸ M.95 típusú kés bajonett (360 mm teljes-, 248 mm késhossz), kisegítő célgömbbel rendelkezik. A világháború során nagyon gyakran került sor közelharcra!



Gyalogos kézigránát hordozása

A tisztek fegyvere valamilyen öntöltő pisztoly, vagy revolver volt. Itt is a rendszeresített fegyverek adták a nagyobb részt. (Frommer, Steyr, Roth, Mauser, . . .) Azonban nem volt ritka, hogy saját maguknak vásároltak olyan fegyvert, aminek pontosságáról, megbízhatóságáról, tűzerejéről jobban meg voltak győződve.

(különféle forgópisztolyok, mauserek...)



Frommer, 7,65 mm,
1910



Mauser C96⁴⁶⁹



Roth-Steyer,
9 mm, 1907



Mannlicher,
7,63 mm, 1905



M&P revolver

⁴⁶⁹ 7,63 mm űrméret. 10 lőszer/tár. 1896-1917 között 50 000 darab került a monarchia hadseregéhez.

Sorozatlövő fegyverek

Mitrailleuse (többcsövű sorozatlövő, akkori más néven, szórólöveg)

Bizonyítható – lásd majd a függelékben elhelyezett páncélvonati utasítást –, hogy az 1914-15-ös években a páncélvonatokon sorozatlövő fegyverként az úgynevezett „mitrallouse”-t is alkalmazták. Ez a későbbi öntöltő, önműködő géppuskák elődje volt, itt ezért erről ejtünk pár szót, mivel a páncélvonatainkon is alkalmazásban volt.

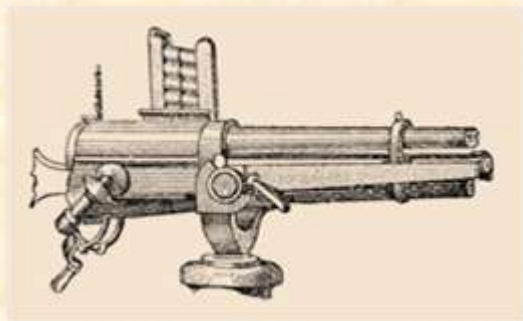


Mitrallouse⁴⁷⁰

Az eddigi közhiedelemmel és közvélekedéssel ellentétben – a már löveggel felszerelt, azaz a már „átalakított” II. számú páncélvonat, tehát időben mondjuk 1915-ben – nem csak egyértelműen adott

típusú gyorstüzelő löveggel és Schwarzlose géppuskákkal volt felfegyverezve a páncélvonat, hanem a már kevésbé korszerű, kézi működtetésű sorozatlövő fegyverekkel is.

Tehát olyan különleges sorozatlövő fegyverek is megtalálhatóak voltak rajta, mint a mitrallouse.⁴⁷¹ (Skoda – Mitrallouse → 8 m/m, és a 47m/m Hotchkiss Mitrallouse)



Mitrallouse, 37 mm-es,
többcsövű, Hotchkiss ágyú,
1879⁴⁷²

Mitrallouse⁴⁷³



⁴⁷⁰ Wikipédia

⁴⁷¹ Különleges sorozatlövő fegyver, amely a géppuska elődje, attól abban különbözik, hogy az automatikus töltés és tüzelés az ott megszokott módon nem valósul meg. Általában többcsövű fegyver. talán a legismertebb változata a Nordenfelt szóró ágyú, bár sokféle változata volt. A működtetése legtöbbször hajtókaros mechanizmussal történt. Rokonságban áll bizonyos vonatkozásokban a Gatling rendszerrel is.

⁴⁷² Wikipédia

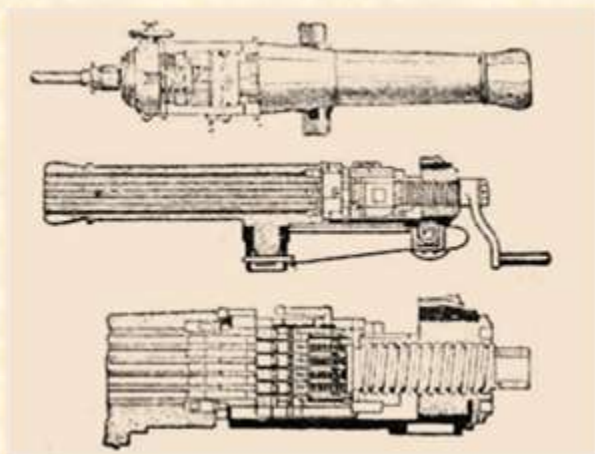
⁴⁷³ Bundeswehr Military History Museum, Dresden, Germany.



Nordenfelt szórólöveg⁴⁷⁴



Mitrallouse szerkezet⁴⁷⁵



25 csövű, Reffye mitrailleuse⁴⁷⁶

A Skoda e fegyveréről annyit, hogy „*Mitrailleuse Skoda M1909*” néven szerepel az „*egyéb fegyverek*” gyártmányának jegyzékében.

⁴⁷⁴ Wikipédia

⁴⁷⁵ Wikipédia

⁴⁷⁶ Wikipédia

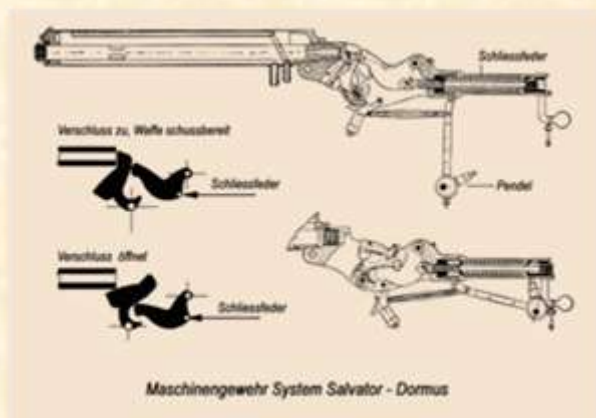
Valamelyik előde ennek a fegyvernek a Skoda - Mitrailleur M1893, „*Salvator – Dormus*” nehéz géppuska.

✓ Kaliber:	8 mm
✓ Lőszer:	8x50R
✓ Tár	20 lőszer doboz, vagy 30 lőszer/dob
✓ Tömege:	20 kg (beleértve a vizet és az olajat)
✓ Tűzgyorsaság:	180-250 lövés / perc ⁴⁷⁷ (állítható volt)
✓ Hatásossága:	100... 1600 lépés ⁴⁷⁸ (!)
✓ Torkolati sebesség:	618 m/s

A tervezők Károly (Salvator) osztrák-magyar trónörökös és Ritter von Georg Dormus őrnagy. A fegyverek gyártását a Skoda végezte el. A fegyvert elsősorban a hajókon és a helyhez kötött létesítményekben, erődökben kívánták alkalmazni. A fegyver gyengeségét a kezdetekben a beszállított lőszer minősége okozta. E fegyver első harci bevetés Kínában, 1900-ban történt a bokszer-lázadás idején. Bizonyított, mert tengerészeink a Zenta cirkálóról, többek között e fegyver segítségével védték az osztrák-magyar követség épületét és eredményesen harcoltak velük.

A világháború alatt az osztrák-magyar monarchia haditengerészete használta a hajóin⁴⁷⁹

**Skoda - Mitrailleur M1893,
„*Salvator – Dormus*” nehéz géppuska⁴⁸⁰**



**Skoda - Mitrailleur M1893,
„*Salvator – Dormus*” nehéz géppuska⁴⁸¹**

A Skoda e gyártmánya egészen a háború végéig szolgálatban maradt, de fokozatosan váltotta fel a Schwarzlose

⁴⁷⁷ Kísérleti adat

⁴⁷⁸ 0,75 m/lépés volt az átszámítás hivatalosan.

⁴⁷⁹ www.sunblest.net/gun/Skoda.htm

⁴⁸⁰ [/forum.valka.cz/topic/view/12245#40129](http://forum.valka.cz/topic/view/12245#40129)

⁴⁸¹ [/forum.valka.cz/topic/view/12245#40129](http://forum.valka.cz/topic/view/12245#40129)

géppuska, amely korszerűbb.

Arra a kérdésre, hogy ezeket miért is alkalmazták a páncélvonatokon nem találtam egyértelmű magyarázatot. A véleményem viszont az, hogy a páncélvonatok felfegyverzésénél talán ismét a „szükség” is közrejátszhatott. Amikor nem volt elegendő géppuska, akkor ezeket a még rendszerben levő fegyvereket vették fel a páncélvonatok fegyverzetébe, ezekhez talán könnyebb volt hozzájutni. A vonatokon könnyebb volt az alkalmazásuk, mint a gyalogos alakulatok géppuskás századaiban.

Később aztán ez megváltozott és kiszorultak a fegyvertárból.

„... Sebezhetőségüknél fogva a szórólövegek önálló feladatok megoldására aligha voltak képesek, mindig csak valamelyik fegyvernemmel szoros együttműködésben érhettek el sikereket. Szerkezetük, működési mechanizmusuk, a velük szerzett gyakorlati tapasztalatok segítettek a későbbi fegyverkonstruktőröknek a géppuska — az önműködő lőfegyver — megalkotásában. Elég arra utalnunk, hogy a Hiram Maxim által feltalált gépfegyvert a korabeli szakirodalom is „Maxim-szórólöveg”-nek nevezte.

A különböző rendszerű géppuskák feltalálása és a hadseregekben történt rendszeresítésük után váltak igazán túlhaladottá; azonban néhány évtizedig még hallattak magukról, sőt még az első világháborúban is sor került alkalmazásukra főleg erődítményekben, páncélvonatokon, hadihajókon.

A magyar királyi honvédség vezetése a honvédelmi minisztérium 1869. évi iratanyagának tanúsága szerint már ebben az évben szembesült a szórólövegek bevezetésének kérdésével, a már említett karlsruhei Broadwell-cég révén. Ügynökük felajánlotta Andrassy miniszterelnöknek: rendszeresítsék a magyar haderőnél az általuk készített hátultöltős ágyúkat és Gatling-rendszerű szórólövegeket. Akkor még azzal utasították vissza az ajánlatot, hogy a honvédség nem rendelkezik tüzérséggel.

Mint azt már a bevezetőben is említettük, a honvédséget felállításakor csak két fegyvernem (gyalogság, lovasság) alkotta. Tüzérség hiányában az ütegeket a honvédalakulatok számára a közös (k.u.k.) hadsereg adta, mind békében az őszi gyakorlatok tartalmára, mind mozgósítás, illetve háború esetén. Az első együttműködés a közös tüzérség és a honvédcsapatok között az 1870. évi fegyvergyakorlatok alkalmával történt.

A honvédség szórólövegekkel való felszerelésének eszméjét Andrassy Gyula miniszterelnök és honvédelmi miniszter már 1871 tavaszán felvetette. Bevezetésük ellen a császári és királyi hadügyminiszter, Franz Kuhn báró — aki 1868—74 között töltötte be e tisztséget — tiltakozott erélyesen. Álláspontja a következő volt: a szórólöveg-alakulatoknak egészen tüzérségi jellegük van, és ez alapot adhat arra, hogy a magyarok később a honvédségnek tüzérséget követeljenek. Andrassy ezzel a problémával kapcsolatban így vélekedett a képviselőházban: „... a miniszterelnök azt kívánja, hogy a közös hadsereg s a honvédség az együttműködést már otthon, a békélábon szokják meg; s ezért nem is tartja kívánatosnak, hogy a honvédség külön tüzérséget kapjon.”

Ferenc József egyszerűen döntötte el a kérdést: kijelentette, hogy a szórólöveg nem tüzérségi, hanem gyalogsági fegyver és így annak kezelésére csakis gyalogos legénység alkalmazható, tehát a szórólöveg-alakulatok nem alkothatnak külön fegyvernemet. (Ennek ellenére magyar részről fennállásuk ideje alatt szinte végig különállónak tekintették azokat.) Az uralkodó elrendelte tehát az alakulatok felállítását.

Ezt a fegyvert a közös hadsereg tábori egységeinél nem használták. Nem számítva a haditengerészetnél, illetve az erődítmények védelmére alkalmazottakat, speciális honvéd fegyverek voltak. Rendszeresítésüket hivatalosan azzal indokolták, hogy a honvéd csapatokat a rövid, néhány hónapos tényleges szolgálati idő alatt nem lehet tökéletesen kiképezni és begyakorolni a lövészetben, ezért szükséges más harceszközökkel is fokozni a gyalogsági tűz hatékonyságát.

1871. március végén, a budai Vérmezőn Andrassy Gyula, több honvéd- és közös hadseregbeli törzstiszt jelenlétében tüzelési gyakorlatot tartottak a honvédalakulatok 4 első szórólövegével. Majd az 1871-es év folyamán a bécsi Sigl üzemnél 80 darab Montigny-, a szintén császárvárosi Paget és Társa cégtől pedig 10 darab Gatling-rendszerű fegyvert rendeltek a honvédség részére. Ez a szám a szórólöveg-alakulatok fennállásának ideje alatt nem változott. ..

A fennmaradt iratanyag bizonyága szerint a szórólövegek nem tűntek el véglegesen a honvédség fegyvertárából, sőt még felhasználásukat is tervbe vették a későbbiekben. Néhányat 1890-ig megerősített helyeken, várakban állítottak fel, majd géppuskákkal váltották fel mindkét típust...

Képletesen szólva a honvédség szórólövegeinek csillaga rövid tündöklés után leáldozott, az új sorozatlövő fegyver, a géppuska megjelenésével véglegesen háttérbe szorultak.

Az Osztrák-Magyar Monarchia hadseregében már 1888 folyamán bevezették a Maxim-rendszerű gépfegyvert, a magyar királyi honvédségnél pedig 1908-ban állították fel a géppuskás osztagokat.

E harceszköz azonban már egy új fejezetet nyitott a honvéd alakulatok történetében. ...⁴⁸²

Géppuska

Skoda géppuska

Az előzőekben ismertetett Skoda fegyvert aztán korszerűsítették és 1902-re készültek el azzal a változattal, amely bizonyos mértékig a Schwarzlose géppuska vetélytársa volt.

Hevederes lőszeradagolás, 425 lövés/perc a tűzgyorsaság, és a géppuska vízhűtéses volt.

⁴⁸² Hadtörténelmi Közlemények, 105. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1992) 2. szám Tanulmányok Balla Tibor: A Magyar Királyi Honvédség szórólöveg-alakulatainak története. – 1992. 65. p.

A háború végéig gyártották, fejlesztették és alkalmazták, de nem ez lett a fő sorozatlövő fegyver a monarchia és a honvédség alakulatainál.



Schwarzlose géppuska

Az alkalmazott géppuska a monarchia és a magyar királyi honvédség akkori standard gyorstüzelő fegyvere, a Schwarzlose M.07/12 volt. Ez egy el nem reteszelt, könyöksuklóval fékezett, önműködő, vízhűtéses lőfegyver, amelynél a gáznyomás a zárat és az adogatót mozgatja és így önműködően tölt, tüzel és ürít.

Az Osztrák–Magyar Monarchia szárazföldi, vízi és légi haderejének rendszeresített géppuskája volt 1907-től az első világháború végéig. A fegyvert a német származású Andreas Wilhelm Schwarzlose, Európában ismert konstruktőr, 1902-ben tervezte meg és 1905-től kezdték gyártani az ausztriai Steyr Mannlicher-ben. A Schwarzlose géppuska az Osztrák–Magyar Monarchia haderőiben rendszeresített Mannlicher 8x50R gyalogsági puskalőszer tüzelte. A teljes lőszer súlya 28,3 g, ebből az ogivál lövedék 15,8 g, a lőportöltet 2,7 g.

Schwarzlose M.07/12 géppuska⁴⁸³

A teljes lövedék 76,00 mm hosszú, ebből a hüvely 50,60 mm-t tesz ki. A lövedék átmérője 8,22 mm, míg a hüvelyperem átmérője 14,24 mm. Űrméret 8 mm, lőszer 8x50mm R, 8 x 56 mm R. Tárcapacitás 250 db/rakasz. Működési elv késleltetett súlyzáras. Tömeg 19,6 kg, fegyver hossza 945 mm, Csőhossz 530 mm, gyakorlati tűzgyorsaság 400 lövés/perc, csőtorkolati sebesség 580 m/s, legnagyobb lőtávolság nagyjából 1800 m, irányzék típusa íves csapóirányzék.



⁴⁸³ By tanyacameron - <http://www.flickr.com/photos/tanyacameron/182092263/>, CC BY-SA 2.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=2816758>

A páncélvonatok egyes géppuskás kocsijában a fegyverek jobb hűtése érdekében külön víztartályokat is rendszeresítettek. A tömlőt ehhez kellett csatlakoztatni.

II. páncélvonat, könnyű géppuskás⁴⁸⁴

Amikor a páncélvonatok géppuskás fegyverzetének erejét elemezzük, akkor ehhez csak egy jellemző adat, a magyar királyi honvédségnek világháború elejei felszerelését illetően. Egy honvéd gyaloghadosztály ütközetlétszáma 12 250 fő volt. Ehhez akkor 12 géppuska volt összesen rendszeresítve! Gyakorlatilag zászlóaljanként egy.

A könnyű géppuskás páncélvonatokon 10 géppuska volt rendszeresítve! Ez ilyen formán egy gyaloghadosztály gyorstűzelő fegyvermennyiségének volt megfelelő a kezdetekben.



Schwarzlose M.07/12

A géppuskák lőszerai

Standard gyalogsági lőszer → 93.M

A 93.M 8x50 mm osztrák-magyar löszert használták az M.95 Mannlicher gyalogsági fegyverekben is. Ez egy keretes sárgaréz hüvely, amely 67% réz és 33% cink összetételű. A golyó kerek orrú acél köpenyes. Ezt a löszert használták fel a Schwarzlose géppuskáknál 1915-ig, ezután 93.M MF lőszer.

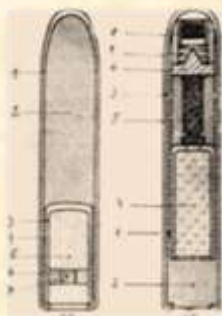
Repülő lőszer → 93.M 8x50mm MF

A löszert a Wöllersdorf gyártotta. E löszertípust 1915-18 között használták. Ez hasonló a standard gyalogsági lőszerhez, de a lövedéken egy nyakat alakítottak ki, amely lehetővé tette gyorsabb működést, ez a repülőgépeken elhelyezett fegyvereknél nagyobb tűzgyorsaságot adott, tehát ott jobban biztosította a rövid célzás utáni tüzet.

⁴⁸⁴ Fortepan

Speciális lőszer

Az Alder Cég (Oberlaa, Ausztria) tervezte. A monarchia hadereje általában e speciális löszert együtt használta a 93.M MF löszerrel és a hevederben minden ötödik helyet ilyenrel töltötték. Így a Schwarzlose géppuska 250 löszeres hevederében 200 MF és 50 speciális lőszer volt.



**FZ nyomjelzős⁴⁸⁵ és
LE időzített robbanó⁴⁸⁶
lőszer⁴⁸⁷**

Géppuskás kocsi belseje⁴⁸⁸



**Könnyű, géppuskás
páncélvonat, 1915⁴⁸⁹**

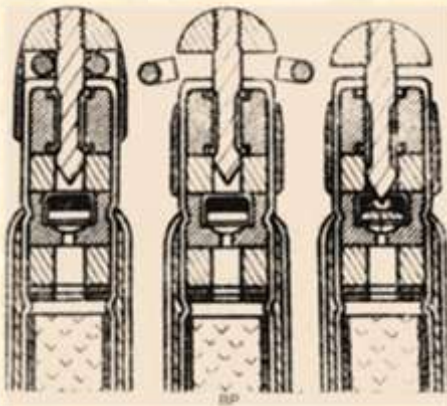
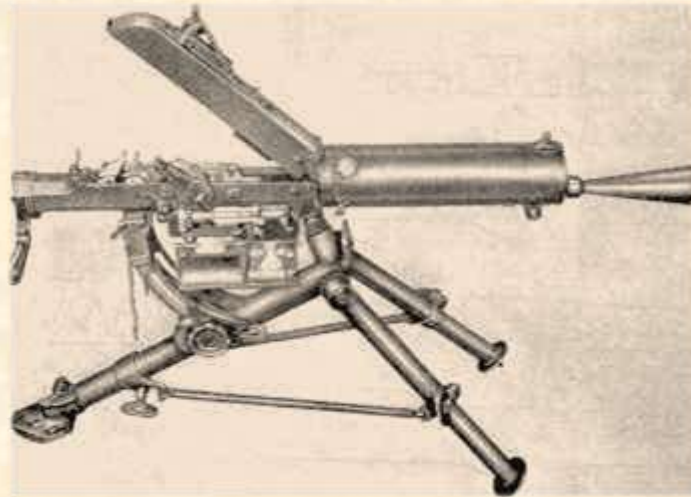
⁴⁸⁵ A lövés után 100 m távolságra gyújtott, amely jól látható fehér vonalat húzott 100-700 méter hosszon. Pontosság nem volt olyan jó, mint a 93.M MF löszeré. 1918-ban az FZ patront SP löszerre cserélték.

⁴⁸⁶ A késleltető por ég, amíg a golyó mozog, 300-325 m majd robban a lövedék. A robbanás fehér füstfelhőt fog eredményezni. Ezt a löszert 1917 végéig használták.

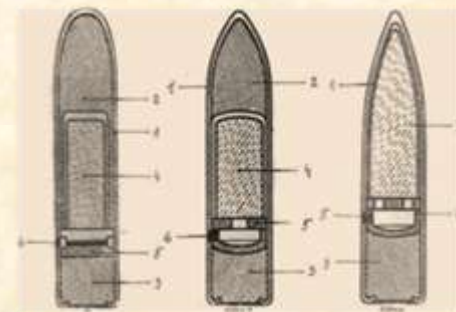
⁴⁸⁷ Hungariae.com

⁴⁸⁸ http://ritkanlathatortortenelem.blog.hu/2014/06/04/a_nagy_haboru_teknikai_erdekessegei

⁴⁸⁹ K.u.K. Kriegspressequartier Lichbildstelle Wien



**Gyújtó-robbanó B⁴⁹⁰,
robbanó-gyújtó BP⁴⁹¹
lőszer⁴⁹²**



**Nyomjelző-gyújtó töltény P,⁴⁹³
hegyes nyomjelző-gyújtó töltény SP17,⁴⁹⁴
hegyes nyomjelző-gyújtó töltény SP18⁴⁹⁵
lőszer**

A 8x50 lőszer adatai

⁴⁹⁰ Míg a golyó forog a csőben, az ütőszeg és a PIN-gyűrű hátsó helyzetben van. Amikor a lőszer akadályba ütközik (találat), az ütőszeg előre fut, indít primer égetést, 9 g robbanótöltetben. Egy kis fehér füstfelhő jelezte a találatot. A patront használatban volt 1915-1917, ekkor P lőszerre cserélték.

⁴⁹¹ A centrifugális erő kényszeríti vissza a fedelet, és nyitja a furatokat, ahol a fél gyűrű távtartók kirepülnek. Amikor akadályba ütközik, az ütőszeg indítja a robbanás. Kombinációja a B és P lőszernek. Cél volt, hogy felrobbantsa a gáztartályt, felderítő ballonokat (hidrogén töltet). Ez egy bonyolult mechanizmus 22 részből állt. Ezt használták, 1917 végéig, amikor a gyártás megszűnt bonyolultsága és a magas költsége miatt.

⁴⁹² Hungariae.com

⁴⁹³ A súrlódási hő megolvasztja a ürítőnyílás dugót. A centrifugális erők foszfort kinyomják a nyíláson keresztül, és begyullad a levegővel érintkezve, így egy füst vonal akár 400 m távolságot is leír. Ez váltotta fel az FZ lőszer 1917-ben, mert az FZ megbízhatatlan volt. Ezt pedig a javított SP17 váltotta 1917 végén.

⁴⁹⁴ Szerkezet nagyjából ugyanaz, mint a P lőszer. A lőszer tovább egyszerűsödött. A ballisztika javult, és ez jóval megbízhatóbban működött, mint a P típus. Használták 1917 végétől.

⁴⁹⁵ A legjobb javított foszfor nyomjelző lőszer, kiváló ballisztika, pontosabb és nagyobb a nyomkövetés távolsága. Csak az olasz fronton alkalmazták 1918 második felében.

Adat	Mérték- egység	MF	FZ	LE	B	P	BP	SP17	SP18
Löszertömeg	g	28,35	28,95	27,00	23,60	29,60	24,90	23,60	23,60
Lövedéktömeg	g	15,80	16,35	14,50	11,00	17,00	12,30	11,00	11,00
Hüvelytömeg	g	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8
Töltöttömeg	g	2,75	2,6	2,7	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8
Löszérhossz	mm	76	76	76	76	76	76	76	76
Hüvelyhossz	mm	50,2	50,2	50,2	50,2	50,2	50,2	50,2	50,2
Lövedék hossz	mm	31,8	38,4	40	36	38	38	34,5	35,1
Torkolati sebesség	m/s	580	580	600	700	700	700	800	800
Színjelzés		-	vörös	-	fekete	kék	fekete	fekete	fekete

Ezeket a löszereket a következők gyártották:

- ✓ Weiss Manfréd Rt., Csepel,
- ✓ Roth Testvérek, Pozsony,
- ✓ Wöllersdorf Ammunition Factory, Austria
- ✓ Roth Brothers, Vienna, Austria
- ✓ Alder Factory, Oberlaa, Vienna, Austria

Lövegek

A lövegek tekintetében csak az általános leírásokban megadott űrméret az, ami eligazíthat bennünket és az, hogy mi volt akkoriban a hadseregben rendszeresítve.

A 80 mm űrméretű löveg tekintetében szóba jöhető típusok

- ✓ Ez az 1905 mintájú, 8 cm-es tábori löveg, melyet az Osztrák–Magyar Monarchia használt az első világháború alatt.⁴⁹⁶

1905-ös mintájú 8 cm-es tábori löveg⁴⁹⁷

- ✓ Az űrméret névleg 8 cm, ténylegesen 7,65 cm volt. A löveg tömege 1,065 t, a csőhossza L/30, 2285 mm, a csőtorkolati sebessége 433 m/s, a hatásos lőtávolsága 6100 m, a legnagyobb lőtávolsága 7000 m. Oldalirányzás 7° 52', magassági irányzás mínusz 7° 30' / plusz 18°



⁴⁹⁶ 8 cm Feldkanone M. 5, rövidítve 8 cm F.K. M. 5 vagy 8 cm FK M. 5, magyarul 1905-ös mintájú 8 cm-es tábori löveg

⁴⁹⁷ By Snowdog - A feltöltő saját munkája, Közkincs,
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=2043333>

A tábori löveg páncélvonatba való beépítésénél a hagyományos kerekre nem volt szükség, a szilárd beépítésről – felfüggesztésről külön kellett gondoskodni.

A háború elején ez a löveg volt elérhető a páncélvonatokhoz is. Nagyon valószínű, hogy az ágyútalpat megtartották a beépítéshez.

- ✓ A 1917-es mintájú, 8 cm-es tábori löveg,⁴⁹⁸ egy kettős feladatú tábori és hegyi löveg volt, melyet az Osztrák–Magyar Monarchia használt az első világháború alatt. Tervezete hagyományosnak mondható, viszont rendelkezett néhány egyedi jellemzővel. A lövegtalpat egy valamelyest ívelt, kétkaros tengelyre rögzítették, amely így közel került a talajhoz, ezzel lecsökkentve az észlelhetőséget és megnövelve a stabilitást. Az ívelt tengely lehetővé tette az oldalirányzást a kerek mozgatása nélkül, habár az még mindig korlátozott volt annak érdekében, hogy a tüzelés után hátrasikló lövegcső meg ne üsse a lövegtalpat.

Hagyományos alkalmazásban a tüzérek szállítás közben a lövegpajzs elejére szerelt lépcsőfokon álltak a lövegpajzshoz kapcsolt ülések helyett, melyek akkoriban megszokottak voltak.

A löveget a lövegmozdonyhoz kapcsolva három pár ló vontatta. A lövegtalpat három részre lehetett bontani az egyenetlen terepen történő szállításhoz.



1917M, 8 cm tábori löveg⁴⁹⁹

✓ Űrméret	8 cm (ténylegesen 7,65 cm)
✓ Tömeg	1,319 t
✓ Fegyver hossza	2297 mm
✓ Csőhossz	2078 mm
✓ Csőtorkolati sebesség	554 m/s
✓ Hatásos lőtávolság	11 400 m
✓ Oldalirányzás	8°
✓ Magassági irányzás	mínusz 10° / plusz 45°

- ✓ Az M18. 8 cm tábori löveg az Osztrák–Magyar Monarchia tábori lövege volt az I. világháború idején. Az eredetileg tervezett löveg kalibere hagyományosan 76,5 mm lett volna, de ezt a tesztelés közben 83,5 mm-re

⁴⁹⁸ 8 cm Feldkanone M. 17 (rövidítve 8 cm F.K. M. 17 vagy 8 cm FK M. 17, magyarul 1917-es mintájú 8 cm-es tábori löveg)

⁴⁹⁹ By Jason Long, CC BY 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=3901194>

módosították. Az I. világháború végéig csupán hat ilyen típusú ágyú került a frontra.

Külsőre sokkal modernebb volt, mint a 8 cm Feldkanone M. 17.

M.18. 8 cm tábori löveg⁵⁰⁰



A lövegtalpat egy hajlított tengelyre rögzítették, amely lehetővé tette az oldalirányzást a kerekek mozgatása nélkül. Szállításakor három darabra bontották szét.

A 70 mm űrméretű lövegek tekintetében szóba jöhető típusok

Az osztrák-magyar haditengerészetnél alkalmazott 7 cm-es Skoda lövegek⁵⁰¹

Kaliber cm hosszúság kaliberben	Gyártó	A rend- szeresítés éve	Csőtorko- lati seb. (m/s)	A löveg sú- lya (t)	A lövedék súlya (kg)	Maximális lőtávolság (m)
7 cm / L 50	Skoda	1911	830	0,520	4,5	8000
7 cm / L 45	Skoda	1900	730	0,545	5,0	6500
7 cm / L 45	Skoda	1909	900	0,520	5,0	8000
7 cm / L 30 ⁵⁰²	Skoda	1910	550	0,240	4,0	?
7 cm / L 26	Skoda	1915	480	0,220	5,3	?
7 cm / L 18	Skoda	1895	320	0,100	4,0	?

A 47 mm űrméretű lövegek tekintetében szóba jöhető típusok

A páncélvonatokon a fő lövegek kiegészítésére használták, gyakran oldallövegekként.

Az osztrák-magyar haditengerészetnél alkalmazott 4,7 cm-es Skoda lövegek.⁵⁰³

Kaliber cm hosszúság kaliberben	Gyártó	A rend- szeresítés éve	Torko- lati seb. (m/s)	A löveg tömege (t)	A lövedék tömege (kg)	Maximális lőtávolság (m)
---------------------------------------	--------	------------------------------	------------------------------	--------------------------	-----------------------------	--------------------------------

⁵⁰⁰ By Sandstein - A feltöltő saját munkája, CC BY 3.0,

<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=9743295>

⁵⁰¹ Veperdi András: Az Osztrák – Magyar Flotta tengeralattjárói

⁵⁰² A IX. páncélvonat esetében találkoztunk egyértelműen a kaliber megjelölésével (L30). Néhány forrásban bizonytalanok az adatok, de a „legtöbb esetben L30 kaliber” –nél nem jutottunk közelebb, tehát ezt fogadjuk el. Annál is inkább ez tűnik valószínűnek, mert a vasúti jármű és a torony adottságai, és az azt körülvevő űrszelvény a hosszabb csövet kizárja.

⁵⁰³ Veperdi András: Az Osztrák – Magyar Flotta tengeralattjárói

4,7 cm / L 44	Skoda	1914	850	0,270	1,5	4000
4,7 cm / L 44	Skoda	1897	710	0,260	1,5	?
4,7 cm / L 33	Skoda	1890	560	0,130	1,1	8000

**Skoda, tengerészeti
gyorstüzelő ágyú⁵⁰⁴**



Következzen néhány lövegbeépítési változat a páncélvonatainkon a korabeli fényképek alapján.

**Lövegkocsi, forgatható
toronylöveggel. Tipizált változat⁵⁰⁵**

**Ágyús kocsi homloklöveggel és
két oldalsó löveggel⁵⁰⁶**



⁵⁰⁴ Hadtörténeti Múzeum

⁵⁰⁵ A löveg a 7 cm L30 Skoda haditengerészeti gyorstüzelő ágyú volt. A képen jól látszik, hogy a vasúti kocsi csapágyazását külön páncéllemezekkel védték. A nagy terhelések elviselésére alkalmas siklócsapágyazásnál alapvető a folyamatos olajkenés és annak hűtése. Amennyiben a csapágyfém, vagy az olajozás sérül, akkor a csapágy rövid időn belül kiolvad „*hőre fut*” és súlyosan károsodik.

⁵⁰⁶ A II. páncélvonat jellegzetes lövegkocsija. A fellelt irodalom alapján a lövegkocsit többször átfegyverezték, mind méretben, mind mennyiségben változtak a lövegek. A fő löveg a 7 cm L30 Skoda haditengerészeti gyorstüzelő ágyú volt, az oldallövegek pedig ugyanezen típus 4,7 cm-es változatai



Páncélkupolás, forgatható torony.
7 cm L30 haditengerészeti, gyorstűzelő
ágyú. Ez a IX. „lapos” páncélvonat
„önjáró” motoros ágyús kocsija⁵⁰⁷

Az I. pcv egyedi lövegkocsija



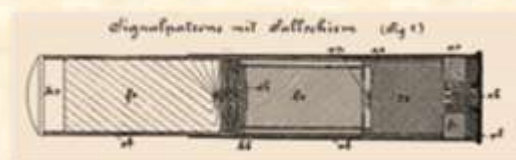
Az itt leírt fegyverzeti elemek nagyjából a két háború közötti új átfegyverzési állapotig tekinthetők érvényesnek, az 1920-as évek végéig.

Segédberendezések

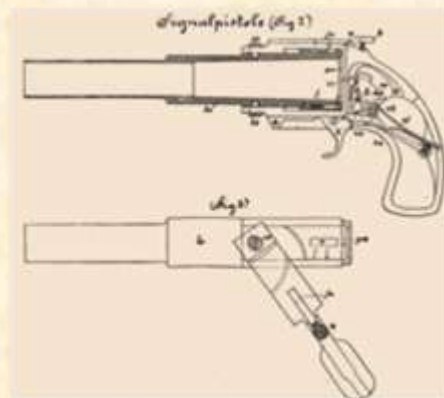
Világítópisztoly

A függelékben megtalálható gyakorló lövészetekről szóló jelentésekben is egyértelmű, hogy az éjszakai harc egyik segédfegyvere a világítópisztoly (rakétapisztoly, jelzőpisztoly) volt.

34 mm méretű világítórakéta metszete



⁵⁰⁷ Már az I. világháborúban is működött önállóan, bár a IX. vonathoz tartozott. A m. kir. Honvédségben viszont majd ez lesz a 104. páncélvonat.

Rakétapisztoly, 34 mm**Rakétapisztoly
hordtáska**

tartósan bevilágítani.

Többféle rakétát használtak, volt olyan, amelyik csak egyszerű jelzőfényt adott a lövés után a földre eséséig, de olyan is, amely felett kicsi selyempapír ejtőernyő nyílt ki és így 30 másodpercen át, mintegy 250...300 m területet tudott

Fényszóró

Alapvetően kétféle volt, az elektromos és a gázzal működő (általában acetilén).

Az elektromosság fejlődése jelentős hatást gyakorolt az I. világháborús tevékenységekre is. A háború során a „fényszóró” alakulatok önálló műszaki egységet képviselte. A háború kezdeti szakaszában alapvetően a vártüzérségnél és a haditengerészetnél játszottak fontosabb szerepet a terep megvilágításával, az ellenséges célok felderítésével. Később fontos tevékenység hárult rájuk a szárazföldi erők harcában és az ellenséges repülők, léggömbök, léghajók felderítésében is. Feladataikat beépített, gépkocsizó, fogatolt és taligás – rendszerint már elektromos, akkumulátoros – fényszóró berendezésekkel hajtották végre. A mi esetünkben ezek a berendezések már a páncélvonatokra telepítetten működtek és azt a vonat legénységének erre kijelölt tagjai kezelték.

„...A motorok dinamógépet hajtanak. Ez a dinamógép erős villamos áramot szolgáltat, amelyet kábelvezeték segítségével a fényszóróba visznek át. ..

A fényszóró maga olyan henger, melynek hátsó lapját fényesre csiszolt fémtükör alkotja. A tükör gyújtópontjában villamoslámpa ég. A henger oldalán kis kéküvegű ablak van, amelyen keresztül a lámpa megfigyelhető, anélkül hogy a szemet sértené. A fény a hengernek üveglappal borított mellső lapján hatol keresztül és világít ki az éjbe...

A fényszóró minden irányban mozgatható és így ugyanarról a helyről mindenfelé világít. A harctéren használt fényszóró világítóképesége igen nagy, 35 centiméteres tábori fényszóró 1000 méterre, 90 centiméteres 3000 méterre világít, az óriási fényszóró pedig néha

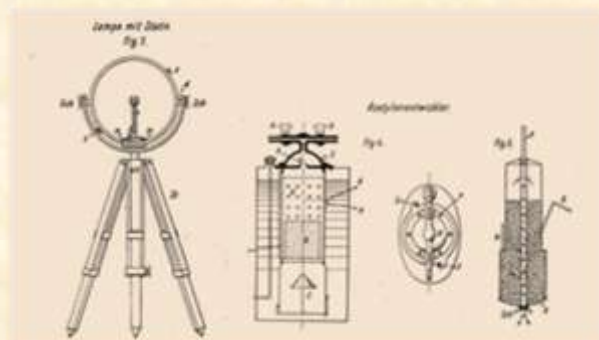
11,5—20 kilométer távolságra, tudja a terepet bevilágítani. A megfigyelő tiszt így jó távcső segítségével éjnek idején is mindent pontosan megfigyelhet...⁵⁰⁸



Siemens-Schuckert elektromos
fényező⁵⁰⁹

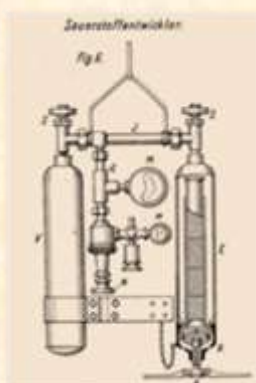


A másik csoportot a gázlámpák adták, ahol például hidrogén, metán, szén-monoxid, propán, bután, etilén égetésével állítottak elő látható fényt, amelyet reflektor tükörrel fókuszáltak és vetítettek. A legegyszerűbb és talán a legelterjedtebb volt ezek közül az acetilén gázzal működő reflektor, ahol kalcium-karbidból, vízzel, acetiléngázt fejlesztettek és a fényforrás gázegőjében ezt égették el. Rendkívül erős fényt adott. 1908-ban egy Hella rendszerű acetilén jármű fényező már 1 000 candella fényerősséget adott.⁵¹⁰



A szerkezet egyszerű volt a karbid pedig olcsó.

Osztrák-magyar acetilén
fényező, a gázfejlesztő
készülékkel⁵¹¹



⁵⁰⁸ Vasárnapi könyv, 1916. Második félév, 7. füzet

⁵⁰⁹ firstwarttechnik.free.fr.

⁵¹⁰ Az acetilén levegő hozzáadásakor 2 200 K° oxigénnel pedig 3 200 K° láng-hőmérsékleten ég! A villamos működésű lámpák wolfram izzószálja nagyjából 2 700... 2 900 K° hőmérsékletű. A gázegő fényező tehát fénytechnikailag nem volt hátrány, bár a kezelése kicsit bonyolultabb volt!

⁵¹¹ firstwarttechnik.free.fr.



Fényszóró

Acetilén
fényszóró,
70 cm,
Dubno,
1916⁵¹²



Éjszakai támadás fényszóróval és világító rakétákkal

Telefon

Tábori telefon



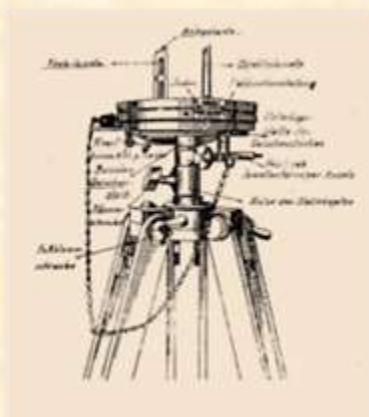
⁵¹² Wikimédia

Tüzérségi bemérő eszközök



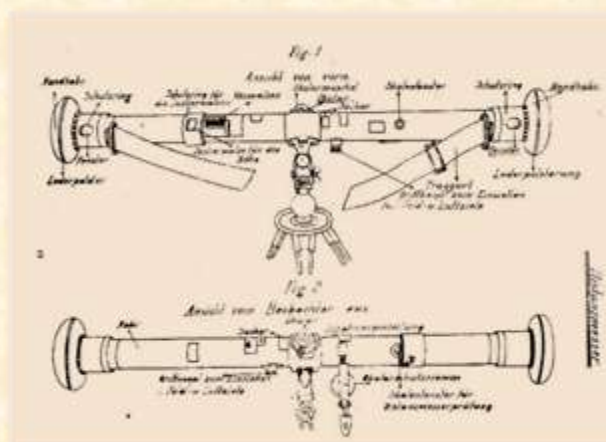
B4k tüzérségi szögtávcső

M.15 tájoló



M.15 tájoló

Optikai távmérő,
1 méteres



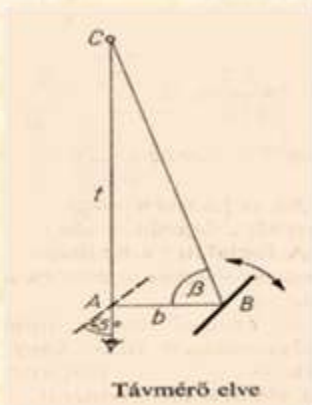
Az optikai elven működő távmérők két fő csoportja a

- ✓ parallaxis mérésén alapuló módszer.

A parallaxis mérésén alapuló módszer a mérőeszköz és a mérendő tárgy helyének távolságát képes érzékelni úgy, hogy az érzékelés helyén a kettős vagy kétfelé bontott optikai rendszer finomhangolásával az elhangolás mértékéből következtetünk a tárgy távolságára. Így működnek fényképezők távmérői és közvetve az élesre állítói.

- ✓ A szögmérésen alapuló módszer

A szögmérésen alapuló optikai eszközök a mérőeszköztől ismert távolságra levő objektumok látszó (mérhető) szögtávolságát mérik és trigonometrikus eljárások alkalmazásával a tárgyak távolsága számítható. Ilyen távmérő a teodolit.



„Kettősképes” távmérés
elve

A B tükör forgatásával megszüntetjük a C pont kettős képét, azaz egyegybeesővé tesszük őket. Leolvasható a t távolság, mivel

$$t = b \operatorname{tg} \alpha$$

ahol: t a mérendő távolság, b az alapvonal, állandó, β értéke mérhető, illetve a t távolság értékében van skálázva.



A cs. és kir. 12. komáromi gyalogezred géppuskásai,
a fronra indulás előtt. A kép jobb oldalán a
térdelő katona előtt ott a távmérő.⁵¹³

⁵¹³ Felvidék Ma

A lángszóró

A lángszóró rendszeresítésére a páncélvonatainkon eltérőek az irodalmi forrásban található anyagok. A függelékben a páncélvonatok átalakítása, korszerűsítése kérdéskörben egy iratban találkozni lehet ezzel a kérdéssel, de ezt akkor ott, elutasították. Aztán természetesen ettől a hely és időpont függvényében jelentős eltérések is lehettek még a háború során.

Feltalálója egy magyar ember, Szakáts Gábor⁵¹⁴ volt. A feltaláló számos egyéb harceszközt szabadalmaztatott, ám egyik sem volt olyan félelmetesen hatékony, mint a lángszóró. Amikor a német csapatok először hajtottak végre támadást a szerkezettel, a francia katonák hanyatt-homlok menekültek a német lángszórós osztagok elől. Pszichológiai hatása



sok győztes csata megvívásához segítette hozzá a német hadsereget, bár ezek a győzelmek nem voltak jelentősek a háború egészét tekintve. Működési elvük az 1915-ös prototípus óta nem változott, eltérés csak külsőségeiben, illetve a hajtó- és gyújtóanyagok összetételében lelhető fel. Szintén a nagy háború betonbunkerekkel megerősített lövészárkaiban derült ki, hogy ez a félelmetes fegyver a három méter vastag betonfalat is képes száznegyven fokra hevíteni, s ezzel kiűzni a védőket biztosnak hitt állásaikból.

Páncélvonatok esetén mind a külső harc megvívásában, mind pedig a vonat közvetlen védelmében szerepe lehetett.

Első világháborús lángszóró, Kleif gyártmány, 1916⁵¹⁵

⁵¹⁴ Szakáts Gábor (Makó, 1892. március 17. – Budapest, 1937. július 22.) magyar mérnök, feltaláló. Az első világháborúban tüzértisztként szolgált, 1915-ben bemutatta első találmányát, a K 76 néven ismert gépfegyvert. A magyar Hadügyminisztérium felfigyelt Szakáts tehetségére, és munkát adott neki; a mérnök pedig sorra alkotta meg haditechnikai találmányait. Szétszedhetőségéről, könnyű szállíthatóságáról vált híressé a Szakáts-féle 18-as hegyi ágyú – ezt egyaránt alkalmazták a magyar, az osztrák és a német hadseregben is. Levehető ágyú-irányzékszerkezetet tervezett, ami pontosabb célzást és a precíziós irányzó műszer kímélését tette lehetővé. Amint neve ismertebbé vált, a német Kriegsministerium átkérte a magyar hadügytől, és Szakáts ezután nekik dolgozott. Találmányait Eisenbach hadigépgyáraiban állították elő. A világháború végén találta fel az olvasztó lövedéket – német nevén Schmelzgeschoss –, ami bármekkora vastagságú acéllemezen képes volt áthatolni; harckocsik hatástalanítására szánta.

Feltalálta a lángszórót, amit a világháború egyik legveszélyesebb fegyvereként tartanak számon. Az erős lángoszlop egy két-három méter vastag betonfalat 150 Celsius-fokra is fel tudott hevíteni, de alkalmas volt géppuskaállások felperzselésére is. Használták a gyalogságban is, az besztruhával védett katonákkal megközelítették a célpontot, és megindították a lángoszlopban kicsapódó tüzet. De tankelhárító századok páncélaúit is felszerelték vele; eredményesen lehetett használni roham visszaverésére, hidak és építmények felgyújtására. Először a németek alkalmazták a francia erők elleni küzdelemben.

Az 1920-ban összeállított háborús bűnösök névsorában ő volt az egyetlen magyar. A lángszóró feltalálásáért Franciaország akarta nemzetközi törvényszék elé állítani. Németország azonban vonakodott kiadni bárkit is a listáról; az úgy íránt a franciák sem mutattak túl nagy érdeklődést, így – Lattmann Tamás nemzetközi jogász szerint – jogi értelemben Szakáts nem tekinthető háborús bűnösnek. Nincsenek arra utaló dokumentumok, hogy a feltaláló ügyében bírósági tárgyalást tartottak vagy ítéletet hoztak volna. Amennyiben francia törvényszék elé állt volna, valószínűleg 7-8 évig terjedő börtönbüntetés várt volna rá. (Wikipédia)

⁵¹⁵ <http://ritkanlathatotortenelem.blog.hu>

Lőszerjavadalmazás

E helyen adunk meg néhány jellemző korabeli adatot a lőszerjavadalmazásokkal kapcsolatosan.⁵¹⁶

A korabeli lőszerjavadalmazás a gyalogsági fegyverre a következő volt:

✓ gyalogság, katonánál (tölténytáskában, töltényböröndben)	120	db
✓ ütközetvonatnál puszkánként (század lőszerkocsin)	40	„
✓ málhásállaton puszkánként	20	„
✓ hadosztály lőszeroszlop készlet (puszkánként)	160	„
✓ hegyi csapatoknál katonánként	120	„
▪ lőszeroszlop (puszkánként)	40	„
✓ lovasság, katonánál (tölténytáskában, töltényböröndben)	120	„
✓ ütközetvonatnál puszkánként (század lőszerkocsin)	40	„
✓ málhásállaton puszkánként	20	„
✓ hadosztály lőszeroszlop készlet (puszkánként)	100	„

Lőszerjavadalmazás géppuskákra, málhásállaton

✓ géppuskánként	2500	„
✓ hadosztály lőszeroszlop készlet (géppuskánként)	7500	„
(4 gyalogsági lőszeroszlop, 120 jármű)		
✓ hegyi csapatoknál (géppuskánként)	10000	„
✓ hegyi dd. lőszeroszlop (géppuskánként)	10000	„
✓ hadosztály lőszeroszlop készlet (géppuskánként)	10000	„
✓ lovas lőszeroszlop (géppuskánként)	15000	„

Lőszerjavadalmazás a tüzérségnél

✓ tábori ágyú	126	„
✓ tábori tarack	123	„
✓ nehéz tarack	72	„
✓ hegyi ágyú	128	„
✓ hegyi tarack	120	„

⁵¹⁶ A lőszerjavadalmazásokra vonatkozó adatok Gáspár Tibor mk. vezérőrnagy: A fegyver- és lőszerbiztosítás hazai történetének fontosabb tanulságai. (PhD értekezés) című munkájából származnak.

✓ hegyi ágyús ütközetvonat (ágyúnként)	128	„
✓ hegyi tarackos ütközetvonat (tarackonként)	112	„
✓ hadosztály tábori ágyús löszeroszlop (ágyúnként) (4 táboriágyús löszeroszlop, 116 jármű)	366	„
✓ hadosztály tarackos löszeroszlop (tarackonként) (4 tarackos löszeroszlop, 116 jármű)	240	„
✓ hadtest nehéz tarackos löszeroszlop (tarackonként) (4 nehéz tarackos löszeroszlop, 80 jármű)	168	„

A tüzérségi löszerjavadalmazás megoszlása a 126 db ágyúlőszer esetében úgy alakult, hogy ebből 96 db srapel és 30 db gránát volt. Ezekből a lövegmozony szekrényében 33 db volt elhelyezve, amíg a többit az üteglőszeres kocsiban tárolták.

Nagyjából igaz, hogy a hadseregek „*lőszer típusvonatai*” 13... 40 vagon/vonat nagyságrendűek voltak, adott fajtájú löszerrel megrakva. Ezeken túl természetesen ott voltak a tábori löszerraktárak, amelyeket a feladatokhoz igyekeztek feltölteni.

1908 óta a hadügyminisztérium folyamatosan sürgette a nagyobb mértékű löszergyártást és a készletek felhalmozását, amelyre viszont pénz hiánya miatt nem került sor.

A haború elején sajnálatosan sokszor és sok helyen merült fel löszerhiány. A felvonulási körzetekbe menő hadseregek általában 4 löszerjavadalmazást vittek magukkal. A szállítási problémák és a csapatok helyzetváltoztatásai miatt gyakran alakultak lehetetlen helyzetek. 1914 októberében az északi fronton a 2. és 3. hadseregnél löszerhiány volt, ugyanakkor az 1. és 2. tábori szállításvezetőség körzeteiben, a vasúti végállomásokon nagy számban veszteltek a ki nem rakodott löszeres vonatok!

**Az 1918. évi helyzet, valamint a
világháború befejezése utáni állapotok**

A háború aztán az 1918. évben is folytatódott. Az orosz fronton békekötés és megszálló feladatok maradtak, ez viszont nagyon nagy területen. Egyelőre nem tudni, hogy hány páncélvonat maradt itt, de az valószínűsíthető, hogy a terület óriási mérete miatt, jó néhány.

A Balkánon Albánia következett. Az olasz fronton pedig az előző év végi nagy ellentámadás a „caporettói csoda” az olaszokat a Piave mögé szorította vissza. Ennek továbbfejlesztése és végleges „kiütésük” szerepelt a tervek között...

Ekkorra tehát az oroszok és románok kiestek, a szerbek már korábban, maradt az olasz front. Itt is reményt keltő volt a helyzet, de aztán másként alakult.

Az orosz földről rengeteg hadifogoly megszabadult. Sajnálatos módon nagyrészüket ideológiailag, politikailag „fertőzött” lett. Ezt az embertömeget a hadvezetés ismételtelen használni akarta, ennek aztán súlyos, mélyreható, végzetes következményei is lettek.

„1918. február 25. Piave

...Délután a legnagyobb öblű lövegek lőtték Casella vidékét. A IV. páncélvonat Coneglianoba érkezett. (Op 165/6. szám.)

A 20. tábori tüzérdandár felváltotta az 50. tábori tüzérdandárt...

A tervezett szükségbeli és hadtáphidakhoz, valamint a további előnyomuláshoz szükséges hídanyagot a sacilei 3. számú tábori hadraktárban gyűjtötték és készítették elő. Ezt az anyagot Coneglianói vasúton, majd innen Susegana környékére páncélvonattal, Falzéhoz teherautókkal szállították előre, ahol azt leplezve rejtették el.”⁵¹⁷

„...A XXIV. hadtestnél a hadihídkészletek előretolása a leszállásba már május 28-án kezdődött, de ennek a munkának befejezése, az anyag késői beérkezése miatt, további nagy késedelmet szenvedett. Június 9-én még mindig 14 hadihídkészlet hiányzott. Ennélfogva, úgyszólván az utolsó órában, kisegítő intézkedéseket kellett tenni, melyeknek végrehajtását június 13-áig kellett befejezni. E célból a hadseregnél levő 3. sz. tábori hidraktárnak tartalékából két készlet pontonjait, továbbá a II. hadtest 4 hadihídkészletét a XXIV. hadtestnek utalták át.

A II. hadtest pedig azonnal intézkedett, hogy előnyomulás esetén a neki megmaradt pontonokkal, s póttanyaggal a hadihidak helyett póthidakat verjenek...

...A Piavén tervezett összes pót- és liadtáphidakhoz, valamint az előnyomuláshoz szükséges anyagot és pedig 1200 méter hosszú nehéz hadtáphíd és ugyanolyan hosszú póthídanyagot Sacile-ben a 3. sz. tábori hidraktárban tartották készen. Az anyag részben Karinthiából, részben Belgrádból jött. Amennyire lehetséges volt, az anyagot megmunkálták. Az «Albrecht» napig (a támadás megindulásáig) az ácsmunkák 40—50%-a elkészült.

⁵¹⁷ József főherceg: A világháború amilyenek én láttam, 2. kötet NYUGODTABB IDŐK, BÁR ÁLLANDÓAK A KÜZDELMEK. ELŐKESZÜLETEK EGY ÚJABB NAGY CSATÁRA

Az anyagot a Susegana-i és Nervesa-i hidak részére páncélvonatokkal, a Falze-i híd részére pedig teherautókon szállították előre, úgy hogy a hidak építése minden fennakadás nélkül megkezdődhetett volna.

Az előnyomulás közben előforduló kisebb akadályokat a gyalogságnak kellett áthidalnia, mely célra a zászlóaljak 1—2 szekéren póthídanyagot vittek magukkal. Akadályok készítésére minden kocsira egy tekercs szegesdrótot raktak... „⁵¹⁸

„... 1918. szeptemberében alkalmam volt a 6. hadsereg utásztábornokával egy alkalommal Vittorioban beszélgetést folytatni. Az ősz utásztábornok, mint régi ismerősenek rezignáltán magyarázta el azokat az okokat, melyek miatt a Piave-átkelés eleve halálra volt ítélve...

..A pontonok és általában a vízijárművek az átkelési sorrendnek megfelelően, tehát ahogyan az egyes folyóágak következtek, feküdtek. A szükséges hordszerkezetek szintén előre elkészültek.

A hadihídoszlopok és ladikok előretolása a rejtkehelyekig már május 28-án megkezdődött, azonban csak nagy késedelemmel folytatódott. Június 9-én még 14 hadihídoszlop hiányzott. Ezt a hiányt az átkelés időpontjáig nem is tudtuk teljesen pótolni, úgy, hogy a XXIV. hadtest a Piave-átkelésnél nem rendelkezett azzal a mennyiségű anyaggal, amit átkelési tervében a hadosztályoknak kiutalni szándékozott!

A szükséghidanyag Sacileben a 3. sz. tábori hídraktárban volt összegyűjtve, melyet Susegánál és Nervesánál tervbe vett szükséghidak részére páncélvonatokkal, a falzei tervezett szükséghid részére pedig teherautókon szállítottak előre. E tekintetben fennakadás nem volt... „⁵¹⁹

A páncélvonatainknak, ezeknek a sínen közlekedő erődöknek, egészen a háború végéig dolguk volt, majd a Monarchia összeomlásakor egy részük az utódállamok hadseregének birtokába került.

Ennek oka a háború végi kaotikus állapotokban keresendő! Minden vélekedéssel ellentétben a monarchia hadserege a háború végén is nagyjából egységes volt, kipróbált, harcedzett egységekből állt. A felbomlasztást a politikai erők, a nemzetiségek, és nagyrészt az orosz fogságból hazaengedett, ott gyakran szélsőséges nézetekkel felszerelt katonák végezték el, akiket a hadvezetés ismét harcra akart fogni.

*„Négy év múlva érkezett királyi kitüntetés.
Egy debreceni főmozdonyvezető kitüntetése.*

⁵¹⁸ Magyar Katonai Közlöny, 1922 (10. évfolyam). A XXIV. hadtest átkelése a Piavén a montellói csatában. Írta: Dobribán Péter ezredes.

⁵¹⁹ Jacobi Ágost: Magyar műszaki parancsnokságok, csapatok és alakulatok a világháborúban (Budapest, 1938)

Kusza Gyula nyugalmazott főmozdonyvezető, Zöldfa-utcai lakos címére a napokban pecsétetes levelet hozott a posta.

Kusza Gyula felbontotta a borítékot és abból az alábbiakat tartalmazó hivatalos írás tűnt elő:

Kereskedelemügyi m. kir. MINISTER 13434—1018. eln. sz.

Kusza Gyula főmozdonyvezető úrnak

Ő császári és apostoli királyi Felsége folyó évi április hó 4-én, a hadszíntéren kelt s legfelsőbb elhatározásával a háború alatt teljesített buzgó és hű szolgálata elismeréséül, Önnek a IV. osztályú polgári hadiérdemkeresztet legkegyelmesebben adományozni méltóztatott.

Erről örömdetes tudomással azzal értesitem, hogy kitüntetési jelvényét későbbben veendi.

Budapest, 1918. április 23.

Szterényi⁵²⁰

Érdekes, hogy Kusza a kitüntetésről szóló írást csak most, négy év múlva kapta kézhez. Eleddig nyilván ott hevert a minisztérium akta ládáiban. És mennyi minden történt az óta, hogy Őfelsége ezt a kitüntetést adományozta a derék főmozdonyvezetőnek, de azért Kusza boldog meglepéssel tette el a ritka írást. Nagy veszélyért, sikerrel kiállt veszedelmekért járt ez az írás és a benne foglalt kitüntetés.



Kusza Gyula a háború alatt, az orosz betörés idején Hötzendorfi Konrádot és az északi hadsereg parancsnokát vitte a páncélvonaton olyan területről, mely az, orosz tüzérség lövedékeinek volt kitéve. Első ízben, mikor elindult a vonat, a mozdonyvezetőt lelőtték és másodízben Kusza önként jelentkezett a veszedelmes feladatra. Ezért kapta a szép kitüntetést, mely, ha nagy

késéssel érkezett is el hozzá, azért becses előtte.”⁵²¹

⁵²⁰ Szterényi József báró, született Stern (Lengyeltóti, 1861. november 5. – Budapest, 1941. február 6.) politikus, kereskedelemügyi miniszter, iparfejlesztési és iparoktatási szakértő. 1918-tól kereskedelemügyi miniszter a harmadik Wekerle-kormányban. Az őszirózsás forradalom idején a minisztertanács internáltatta, mint a forradalmi vívmányokat veszélyeztető egyént. 1918. április 15-től kijelölt miniszterelnök, az immáron harmadik alkalommal lemondott Wekerlét váltandó. Kijelölt miniszterelnökként egy hónap alatt sem sikerült kormányt alakítania, így május 8-a után, most már utoljára, újfent Wekerle alakíthatott kormányt (az általa vezetett kabinetek sorában hatodik próbálkozásaként).

⁵²¹ Nyírvidek, 1922 (43. évfolyam, 1-25. szám)

Az Amerikai Egyesült Államok 1917 nyári hadba lépése egyelőre csak jelképes volt egészen októberig. Utána viszont 1918 tavaszától kezdve egészen nyárig a németek négy támadást is indítottak, de ezeket az anyagiakban, emberben is bővelkedő francia, angol, amerikai erők megállították. Bár veszteségeik hatalmasak voltak a németek kifulladásuk és a nyugati front sorsa minden német erőfeszítés ellenére eldőlt.

A mi vonatkozásainkban 1918-ra a monarchia mind anyagiakban, mind emberben kimerült. Ez már az ötödik háborús év volt és a gondok a megoldhatatlanság szintjéig fokozódtak. Erre vonatkozóan a lényegről eligazít bennünket Julier Ferenc összefoglalója.

Bár minden hadszíntéren mind a német, mind a monarchia csapatai messze ellenséges területeken álltak a felbomlás elkezdődött és megállíthatatlan lett, minden vonatkozásban.

„...Bulgária összeomlása a monarchia haderejére új feladatot rótt. Gondoskodni kellett a déli határok védelméről is. Tudjuk, hogy Arz⁵²² sikertelenül kísérelte meg az új Balkán-arcvonal megszervezését. Említettük azt is, hogy Magyarország déli határainak védtelensége a magyar legénységet érthető módon felizgatta, amit a háboruellenes propaganda a maga céljaira kihasznált. Törökország szerencsétlensége a nehéz hadászati helyzetet már jobban nem is súlyosbíthatta. Nyilvánvaló volt, hogy a háborút elvesztettük. Ezért a monarchia sietett csatlakozni a németeknek október elején tett békeajánlatához, abban a halvány reményben, hogy a háborút, bár elkerülhetetlen és súlyos területi áldozatok árán, de mégis léte megmentésével fejezheti be. De csak október 20.-án jött meg Wilson⁵²³ válasza. Ebből az volt kiolvasható, hogy az ántánt a monarchia osztrák felének darabokra való szakítását kívánja, ami Ausztria és Magyarország államjogi kapcsolatainak megszakítását is maga után vonja. A monarchiában tetőfokra hágott a zűrzavar. Ügyefogyott belpolitikai mentő kísérletek következtében a monarchia osztrák részében rövid idő alatt a bomlási folyamat olyan erőre kapott, hogy a birodalom a teljes feloszlás küszöbére jutott el. Ez a bomlás a haderő szervezetét is kikezdte. A züllesztés munkájában a baloldali pártok és sajtójuk tevékenyen közreműködtek.

⁵²² Arz Artúr von Straussenburg (1857–1935) Erdélyi szász származású magyar tábornok. 1876-tól fogva katona, 1904-től tábornok. Budapesten dandár-, Miskolcon hadosztályparancsnok, majd a világháború kitörését követően a kassai VI. hadtest vezetője. Döntő érdemei voltak a limanovai csata megnyerésében. Harcolt a gorlicei áttörés idején, részt vett Breszt-Litovszk elfoglalásában. 1916-ban az 1. hadsereg parancsnoka, egysége Erdély védelmét látta el a román erőkkel szemben. 1917-ben vezérezredessé nevezik ki, és ő lesz az osztrák-magyar vezérkari főnök. Ebben az évben magyar bárói címet is kap. A háború után nyugdíjba vonult. Bécsben élt, de 1933-ban magyar állampolgárságot kapott, és Budapestre költözött.

⁵²³ Wilson, Thomas Woodrow (1856–1924) Amerikai demokrata politikus, az Egyesült Államok 28. elnöke (1913–1921). Jogot tanult, majd történelmet és jogot tanított többek között a Princeton Egyetemen, ahol rektor is volt. 1911–12-ben New Jersey kormányzója. Ezen időszak alatt reformok sorát vezette be, és népszerűsége is megnőtt. 1912-ben ő nyerte meg a pártja elnökjelöltségéért folytatott küzdelmet és az elnöki cím is az övé lett. Elnökségét is a reformeri tevékenység jellemezte. Külpolitikájában Latin-Amerika felé fordult, az első világháború elején pedig pacifista elveitől vezéreltetve semlegességi politikát folytatott. Amikor 1917-ben Németország felújította a korlátlan tengeralattjáró-hadviselést, Wilson a demokrácia megvédésére hivatkozva mégis hadat üzent. A háború utáni békétárgyalásokon híres 14 pontját az igazságos békéről tárgyalási alapnak tekintették a hadviselő felek, érvényesítésükre mégsem került sor, annak ellenére, hogy személyesen is jelen volt a párizsi tárgyalásokon. Jelentős szerepe volt a Népszövetség létrehozásában és a Szovjetunió elleni intervencióban. Amikor a Kongresszus sem a békeszerződést, sem a Népszövetség alapokmányát nem ratifikálta, előbb idegösszeroppanást, majd idegbénulást kapott, amelyből sohasem épült fel. Az 1920-as választásokat a republikánusok nyerték.

A helyzetet teljesen felkavarta az, hogy a monarchia cseh tartományát az ántánt a maga szövetségesének tekintette. A délszláv területek már csak ezért is azon voltak, hogy a győzelmes Szerbia oldalán önálló államalakulatba egyesüljenek, Galicia pedig azt várta, hogy az ujonnan felállítandó Lengyelországhoz csatoltassék. Mindenki menekült a sülyedő hajóról. Ezt tetézte a bizonytalanság a románok jövőendő magatartása felől, a magyar föld védtelen állapota és a kormányzó hatalom tanácstalansága és erélytelensége. A vezető politikusok ragaszkodtak a monarchia fentartásához és ebben a hiábavaló törekvésben pazarolták el az erőt és az időt.

Ebben az összekuszált helyzetben a haderőnek kellett volna olyan államszervezetet megmenteni, amelynek pusztulását annak egyes alkotó tagjai tudatosan siettették. Pedig nem lehetett a teljesen lerongyolódott és éhező haderő szláv részeitől azt várni, hogy a monarchia érdekeiért tovább harcoljanak és nem lehetett a magyar csapatoktól sem követelni, hogy az olasz fronton vagy Ukrajnában védjék a feloszlásban levő monarchiát, mikor Magyarország léte forgott kockán és amikor az országot minden irányból, csak éppen nem az olasz front és Ukrajna felől fenyegette a veszély.

A tény az, hogy az osztrák-magyar monarchia már csak a térképen volt meg, mikor 1918 októberének utolsó hetében a haderő pontosan körülírható cél nélkül az ellenséggel utoljára megmérkőzött. Szabad volt-e még egy nagy csatára juttatni a dolgot? Bekövetkezett az, hogy a monarchia már megszűnt, de hadereje még állt és harcolt a monarchia határain kívül, anélkül, hogy tudta volna, mi a harc célja? Ez volt talán a világháború legcsodálatosabb eseménye!...

...Nyilvánvaló volt, hogy a bolgár front szeptemberi összeomlása s a német nyugati front október első felében elszenvedett csatavesztései után a háborút már nem lehet megnyerni. Ez amellezt szolt, hogy minden további vérontás elkerültessék. Wilson október 20.-i békeüzenete azonban már azt is megmondta, hogy a monarchiát nem lehet megmenteni. De ezt mondta Ausztria belpolitikai helyzete is. Egészen biztos volt, hogy Bosznia-Hercegovina elvész. Továbbá, hogy Ausztria olasz, cseh-morva, lengyel és rutén területei a birodalomtól elszakadnak, tehát Ausztriának csak roncsai maradnak meg. Ezeket a roncsokat a győzők nem kívánták, felesleges volt tehát azokat a Piave mentén megvédeni. Az is majdnem biztos volt, hogy Magyarország elveszti Horvát - Szlavonországot. De ezenfelül még Erdélyt, a Bácskát és a Bánátot román és szerb részről közvetlen katonai veszély is fenyegette. Franchet d'Esperay⁵²⁴ haderői már az ország déli határán álltak, a román haderő ugrásra készen várt.

Ezért azt kellett volna megmenteni, ami még menthető volt.

Magyar szempontból bizonyára az lett volna a helyes, ha október 20.-a után minden magyar csapat a lehető leggyorsabban hazavonul, hogy megvédje az országot. De még a dinasztia érdeke is ezt parancsolta. Magyarország volt a monarchia harci akaratának és kitartásának legelső támasza, Magyarország volt a monarchia politikailag erősebb fele. A

⁵²⁴ Franchet d'Esperay, Louis Félix Marie François (1856–1942) Francia marsall. 1900-ban Kínában, 1912-ben Marokkóban szolgált. 1914-ben az I. hadtest parancsnokaként nagyszerű teljesítményt nyújtott, rövid időre feltartóztatta a németek Párizs elleni támadását. Ezután az ötödik hadsereg vezetését bízták rá. Visszafoglalta Reims városát. 1915-ben a keleti, 1917-ben az északi hadseregcsoport élén áll. 1918-ban átveszi a Macedóniában állomásozó erők főparancsnokságát, szeptemberben vereséget mér a bolgárokra. 1921-ben marsallá léptetik elő, 1934-ben az Akadémia tagja lesz.

monarchia már a világháború alatt sem állhatott volna meg Magyarország nélkül. A világháború alkonyán pedig már csak Magyarország képviselt erőegységet. Ezért minden katonai erőfeszítésnek Magyarország védelmére kellett volna irányulnia. A nagy haderő azonban szinte megbabonázott állapotban várt az olasz fronton és ahelyett, hogy a megvédelmezendő területekbe visszasietett volna, ami közvetlenül október 20.-a után, bár igen nagy anyagvesztéssel, de még tűrhető rendben - és bizonyára hasonlíthatatlanul jobb fegyelemben, mint 10 nappal később az ellenség nyomása alatt - megkezdhető lett volna, megérthető okok nélkül elfogadta az utolsó csatát, amelynek elvesztése alig lehetett kétséges. Csatavesztés a fegyverszünet és béketárgyalás előtt csak hátrányos lehetett.

November elsején jutottak hadvezetőségünk tudomására az október végén kért fegyverszünet megalázó feltételei. Az ántánt nem kívánt kevesebbet, mint a teljes leszerelést, a tüzérségi anyag felének átadását stb., és az átvonulási jogot a monarchia területén az ántánt-csapatok számára. Mindezt a hadvezetőség kénytelen volt november 3.-án elfogadni, már csak azért is, mert a monarchia darabokra való oszlása ekkor már megtörtént és mert a magyar forradalmi kormány szomorú emlékeztű hadügyminisztere a magyar csapatok fegyverletételét követelte.

Az olaszok azonban a fegyverszünetet az elfogadás után csak 36 órával léptették életbe, aminek az lett az eredménye, hogy gyanutlan csapataink és hadtápalakulásaink jelentékeny része - több százezer fő - foglyul esett.

A balkáni arcvonalon már a magyar forradalmi kormány kötött fegyverszünetet Franchet d'Esperay seregével, egész feleslegesen, minthogy az olaszokkal kötött megállapodás minden arcvonalra kiterjedt. Franchet d'Esperay aztán Horvát - Szlavonországnak teljes átadását, a Bácskának, a Bánátnak és Erdély déli felének kiürítését, valamint Mackensen⁵²⁵ havasalföldi seregének internálását követelte, ha ez magyar földön való átvonulása folyamán november 20.-ig az országot el nem hagyja.

Ami ezután következett, az már nem tartozik a nagy hadműveletek körébe...⁵²⁶

„...Magyarországon 1918. október 25-től kezdve váltak megállapíthatatlanná azok a folyamatok, melyek végső soron a magyar katonai erő megszűnéséhez vezettek...

...A felbomláskor a Honvédség magasabb egységei közül a 20., 38., 39., 40., 41., 42., 51., 64., 70., 74. honvéd gyaloghadosztályok és a 11. honvéd lovashadosztály az olasz fronton volt. Közülük a fegyverszüneti szerződés eltérő értelmezése miatt hadifogságba esett a teljes 39. honvéd gyaloghadosztály. Az a hír, hogy az egyezmény pótfegyzőkönyve az életbelépés időpontját november 4-én 3 órában határozta meg, nem jutott tudomására minden egységnek.

⁵²⁵ Mackensen, August von (1849–1945) Német marsall. Katonai szolgálatát 1869-ben kezdte. Önkéntesként harcolt a porosz-francia háborúban. Kiváló parancsnoknak bizonyult, és e képességeit hatványozottan mutatta meg az első világháborúban. 1915 tavaszán átvette a közös német-osztrák erők parancsnokságát Nyugat-Galíciában. Május 2-án indított offenzívája Gorlice és Tarnow között áttörte az orosz védelmet. Elismerésül bekerül azon német tisztek sorába, akik a háború alatt kapták meg tábornagyi kinevezésüket. Ezután több csatát nyert az oroszok ellen, majd meghódította Szerbiát. 1916–17-ben ő vezette Románia megszállását is. A háború után leszerelt.

⁵²⁶ Julier Ferenc: 1914-1918. A világháború magyar szemmel
<http://mek.oszk.hu/02200/02221/html/index.htm#tart>

Szintén az olasz fronton helyezkedett el a közös hadsereg 18 gyaloghadosztálya, mely magyar kiegészítésű volt, illetve hadrendjében jelentős számú magyar alakulatok voltak találhatóak. A 37. honvéd, valamint a szarajevói cs. és kir. 1. és a kolozsvári cs. és kir. 35. gyaloghadosztályok a francia frontra nemrég érkeztek ki, de harci bevetésükre már nem került sor. Az 5. honvéd lovashadosztályt Ukrajnában megszálló erőként alkalmazták, a 155. honvéd és a miskolci cs. és kir. 15. gyaloghadosztályok pedig szállítás alatt voltak Ukrajnából a balkáni arcvonalra. Számos alakulat volt még a balkánon, Erdélyben, vagy látott el karhatalmi, helyőrségi, kiképzési feladatot a Monarchia távolabbi részeiben. Mindezen egységek november első heteiben kezdték meg a hazavonulást. A hátorszáiban természetesen működtek a közös és a honvéd csapatok póttestei és egyéb szervei. Tehát volt még hadsereg. A felfegyverzett tömegek által hatalomra juttatott polgári kormányzat legfőbb törekvése az volt, hogy megszabaduljon e hadseregtől. A fegyveresen hazatérő milliányi katona a forrongó országban fenyegető veszélyt jelentett. Velük szemben a pacifizmus meghirdetését vélték az egyetlen eszköznek, amellyel a felháborodott kedélyek lecsillapíthatók és a wilsonizmus jegyében lebonyolítható a katonák zavartalan leszerelése.

Ennek végrehajtásáról politikai döntés született, bár az erdélyi és felvidéki területekről, Sopron környékéről és a Dráva mentéről már november első napjaitól kezdve egyre-másra érkeztek a csapatküldés és erősítés iránti kérelmek, hogy a jogtalan határátlépéseket megakadályozhassák. A kéréseket a minisztérium az idegen csapatok el-, a magyar alakulatok folyamatban lévő hazaszállítása és az általános zűrzavar miatt teljesíteni a legtöbbször nem tudta. Közben kiderült, hogy a Franchet d'Esperay tábornok által vezényelt balkáni antanthadsereg is továbbnyomul észak felé, mivel nem tartja magára nézve kötelező érvényűnek a páduai fegyverszünetet. Az ugyanis nem tartalmazott utalást arra vonatkozóan, hogy Magyarországnak milyen területeket kell kiürítenie a balkáni arcvonalon, milyen kötelezettségeket kell teljesítenie Romániával és Csehszlovákiával szemben. Mindezek megbeszélésre Károlyi maga vezetett delegációt Belgrádba. A francia tábornoknál tett látogatás eredménye volt az a katonai egyezmény, melyet Linder (akkor már, mint tárca nélküli miniszter) írt alá november 13-án, s amelynek 18 pontja igen súlyos feltételeket fogalmazott meg. A magyar csapatoknak vissza kellett vonulni a Nagyszamos felső völgye – Beszterce–Marosvásárhely–Maros–{I-304.} torkolat–Szabadka–Baja–Pécs–Dráva folyó vonalától északra, 8 nap alatt. A kiürített területeket a szövetségesek megszállják, de elfoglalhatnak minden olyan pontot, melyet stratégiaileg fontosnak ítélnék. Ugyanez vonatkozott mindennemű magyar területen való átvonulásra is. Megszabták, hogy a magyar haderő mindössze 6 gyalogos és 2 lovashadosztályból állhat, melyek csak a belrend fenntartására lehetnek hivatottak. A konvenció csak a déli és keleti front vonatkozásában fogalmazta meg a magyar kötelezettségeket, s nem szavatolta az ország területének sérthetlenségét, így szembe kellett nézni a környező államok hadseregeinek előrenyomulásával...”⁵²⁷

„A bajorok határbiztosító intézkedései Tirolban és Éger vidékén

Innsbruck, nov. 7.

⁵²⁷ Magyarország a XX. században <http://mek.oszk.hu/02100/02185/html/55.html>

A bajor előcsapatok átkeltek a Brenneren és bevonultak Franzenfestébe.

Gasteinből jelentik, hogy a Tauern vasútvonal legfontosabb állomásait a bajor csapatok már megszállták.

*Tegnap 50 megtelt vagonban bajor csapatokat szállítottak Tirolba, amely szállítmányt újabb csapat, tüzérség és 3 páncélvonat követett. Innsbruckot tegnap reggel a bajorok megszállták.*⁵²⁸

„... November 14. Reggelre Marburgba érünk. A közbeeső állomásokon mindenütt nemzetőrségi alakulatok zaklatnak bennünket a fegyverek átadásával, de az erélyes fellépés, fenyegetőzés használ és egy-két puskával megelégednek. Ezeket a gaz rablókat nem annyira a fegyverek, mint inkább a fosztogatás érdekli. Nagy szolgálatot tesz Jovanovits Dusan tart. hadnagy, aki szerb nyelven beszélve sok kellemetlenségnek veszi elejét.

Csigalassúsággal közeledünk a magyar határ felé. Újabb és újabb rémhírek. Az egyik osztrák állomáson megkapjuk a magyar kormány első rendeletét, hogy minden fegyvert még Ausztriában át kell adni és az anyaország határát fegyvertelenül lépjük át. Távol áll tőlünk a gondolat, hogy még egy puskát is átadjunk önszántunkból. Sejtjük, hogy otthon nem nagy a bizalom irányunkban, talán mert becsülettel kitarítottunk és harcoltunk az utolsó percig.

Pettau. Alig áll meg a vonat, egy vezérkarhoz beosztott százados jön és a szállítmányparancsnok után érdeklődik. Paletta ezredesnél felmutatja a «népkormány»-tól kapott parancsát és ennek alapján kéri, hogy beszélhessen a legénységhez. Mit volt mit tenni. Egy üres kocsi körül gyülekezik a legénység és az előttünk ismeretlen százados — pedig szeretném tudni a nevét — röviden vázolja a forradalom előzményeit, majd a «vívmányait».

Kiadja a régen várt jelszót: «Mindenki haza mehet!» Lelkükre kötötte azonban, hogy jelentkezzenek a községi elöljáróságnál, vagy valamely katonai parancsnokságnál, ahol leszerelnek. . . Idővel minden háborútviselet katona tíz hold földet kap... A néptől függ, hogy ki legyen a király, IV. Károly, vagy József főherceg.

Meglepődve állunk és csodálkozva hallgatjuk a bolondító szavakat, amikre igazán nem számítottunk... A százados beszéde után hozzánk jön s figyelmeztet önérdékünkben, hogy vegyük le a «K» betűs sapkarózsát, mert ezért könnyen életünkkel fizethetünk, amire mindjárt mondott is példát. . . Az otthoni szerepetvívő személyekről így beszélt, mint pl. Bartha Bébi stb. Sokat emlegette a felemelt tiszti fizetést, lehet, hogy hangulatkeltés céljából, de ennek dacára lehangoltak maradtunk. Próbálkoztunk később meggyőzni a legénységet a földosztás lehetetlenségéről s, hogy amiket hallottak, legnagyobb részt ígéretek, üres, csábító és ámitó szavak. Hiába! A válasz: «Tudják ott fent, hogy mit csinálnak! A tiszt urak hagyjanak most már békében bennünket hazamenni!»

November 15. Csáktornytól jó darabig tüzelésrekész géppuskákkal megyünk, mint a páncélvonat, de páncélok nélkül. A mozdonyvezető mondja, hogy az előző napokban valóságos harcok voltak a horvát bandákkal. A mozdonyon tesszük meg a nap legnagyobb részét, ott jó meleg van. Nem kerül pénzünkbe, csak néhány deci pálinkába, de annál nagyobb

⁵²⁸ Szamos, 1918. november (50. évfolyam, 262-285. szám)

tűrésbe, hallgatásba. A mozdonyvezető, ez a szerencsétlen megtévesztett ember, a pálinkától megoldódott nyelvvel kéjelegve meséli Tisza István gróf meggyilkolását és a forradalom első napjainak részleteit. Vak gyűlölet minden szava, amikor az elmúlt és szétrombolt dolgokról beszél. Egyes állomásokon gyanús külsejű szociáldemokrata kiküldöttek tolakodnak a vonatra a legénységet izgatni, ami a legtöbb esetben sikerrel is jár.

Olyanok, mint a kiéhezett hiénák, csak nem vért akarnak szívni, hanem azt a kevés erkölcsi érzést, ami még a legénységben megmaradva lappang. A magyar határ elhagyásával megmozdul a vonat. Érthető izgalom szállja meg az embereket. Csomagolnak, készülődnek haza, hiszen a kormány kiküldötte mondta, hogy bátran hazamehetnek, csak otthon jelentkezni kell.

Átmegyünk Kaposváron...

November 16. Újabb nagyobb állomásunk Dombovár. Az étterem zsúfolásig tele katonákkal és polgárokkal a társadalom minden rétegéből. Alig lehet mozogni. Nehezen kapunk asztalt, de végre sikerül. Épen leültünk, amikor egy részeg katona ül az asztalunkhoz ezzel a megjegyzéssel: «Most már egyenlők vagyunk!» Késérű érzés fut át rajtam s hirtelen eszembe jut az elmúlt esztendőből egy orosz tiszt figyelmeztetése: «Uraim, vigyázzanak, nehogy a nekünk ásott veremben még találkozzunk!»

Igaza volt! Ugyanezt a képet láttam az oroszoknál is. Amik most bekövetkeztek, azoknak elejét vehettük volna, ha előrelátók vagyunk.

Dombováron már kevesen vagyunk a tisztek közül, többen felsőbb engedéllyel búcsút vesznek, a legénység azonban nagyrészt Dunántúlról való, szónélkül távozik.

A szerelvényünkön a mozgókonyhák füstösen merednek az égnek, a lovak éhesen, fáradtan állanak a kocsikban, némelyik ki-kinyújtja a fejét, mintha kérne, várna. Sok kocsi üresen nyitott ajtóval hideglik a többi között...⁵²⁹

Amint azt korábban láttuk a páncélvonatokat a monarchia minden hadszíntéren bevetette, ezért a háború végi állapotok e vonatokat az utolsó működési helyeiken érték. Amennyiben ezek a helyek az előzőekben leírt új létesítésű országok területére estek, akkor ez a vonatok sorsát is megpecsételte.

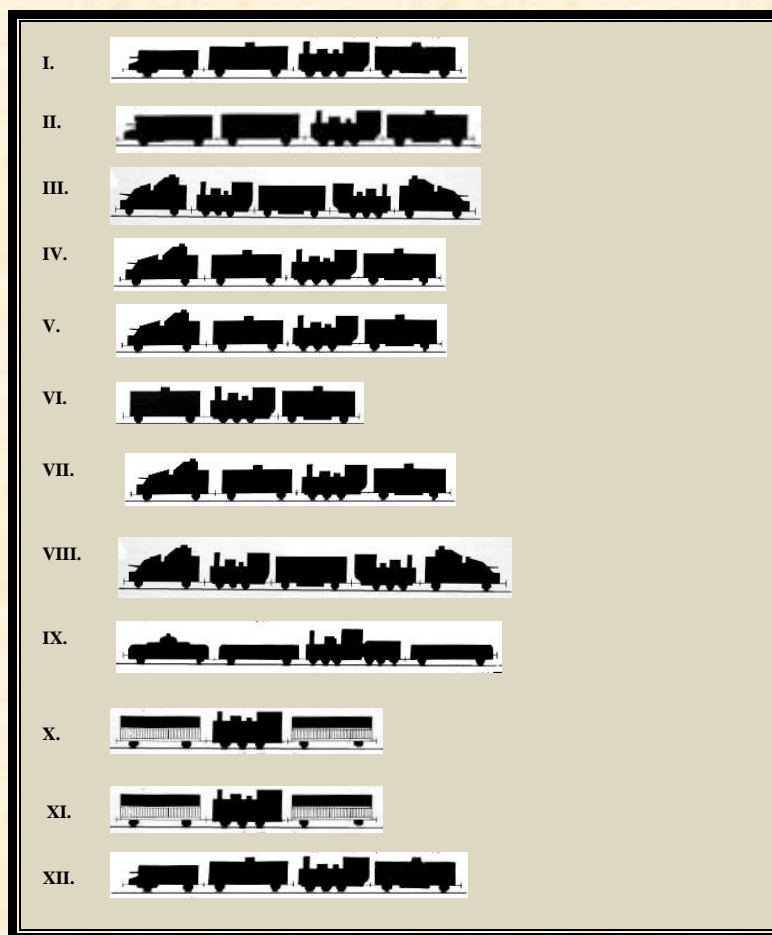
A következő táblázatok a háború végi állapotokat mutatják be.

Páncélvonat hadrendi száma	Eredeti		1916 utáni állapot		1918. évi állapot	
I.	Könnyű, géppuskás	G – M – G	Nehéz, ágyús- géppuskás	L – G – M – G	Nehéz, ágyús- géppuskás	L – G – M – G

⁵²⁹ Magyar Katonai Közlöny, 1925 (13. évfolyam) A m. kir. 300. honvédgyalozezred utolsó napjai a világháborúban. Írta: Pápay László főhadnagy

II.	Könnyű, géppuskás	G – M – G	Nehéz, ágyús- géppuskás	L – G – M – G	Nehéz, ágyús- géppuskás	L – G – M – G
III.	Könnyű, géppuskás	G – M – G	Nehéz, ágyús- géppuskás	L – M – G – M – L	Nehéz, ágyús- géppuskás	L – M – G – M – L
IV.	Könnyű, géppuskás	G – M – G	Nehéz, ágyús- géppuskás	L – G – M – G	Nehéz, ágyús- géppuskás	L – G – M – G
V.	Könnyű, géppuskás	G – M – G	Könnyű, géppuskás	G – M – G	Könnyű, géppuskás	L – G – M – G
VI.	Könnyű, géppuskás	G – M – G	Könnyű, géppuskás	G – M – G	Könnyű, géppuskás	G – M – G
VII.	Nehéz, ágyús- géppuskás	L – M – G – M – L	Nehéz, ágyús- géppuskás	L – G – M – G	Nehéz, ágyús- géppuskás	L – G – M – G
VIII.	Nehéz, ágyús- géppuskás	L – M – G – M – L	Nehéz, ágyús- géppuskás	L – M – G – M – L	Nehéz, ágyús- géppuskás	L – M – G – M – L
IX.	Nehéz, ágyús- géppuskás	L(Ö) – G – M – G	Nehéz, ágyús- géppuskás	L(Ö) – G – M – G	Nehéz, ágyús- géppuskás	L(Ö) – G – M – G
X.	A hadszíntéren épített vonat	Két önálló szerelvény L – M – G és L – M – G egymástól függetlenül is működhetnek	Könnyű, géppuskás	G – M – G	Könnyű, géppuskás	G – M – G
XI.	A hadszíntéren épített vonat	G – M – G	Könnyű, géppuskás	G – M – G	Könnyű, géppuskás	G – M – G
XII. ⁵³⁰	A hadszíntéren épített vonat	G – M – G	Könnyű, géppuskás	G – M – G	Nehéz, ágyús- géppuskás	L – G – M – G

⁵³⁰ A korábbi fejezetben már utaltunk rá, hogy ennek a vonatnak a létezése ismét talányos. A heeresgeschichten utalása folytán, nevezetesen, hogy egy háromágyús lövegkocsit kapott, szerepeltetjük a listában.



Páncélvonataink állapota a világháború végén

A háború végi állapotokban lekövethető változások és az új államok általi „*einstandolások*” eredményei után a következő páncélvonatok futhattak már csak magyar színekben.

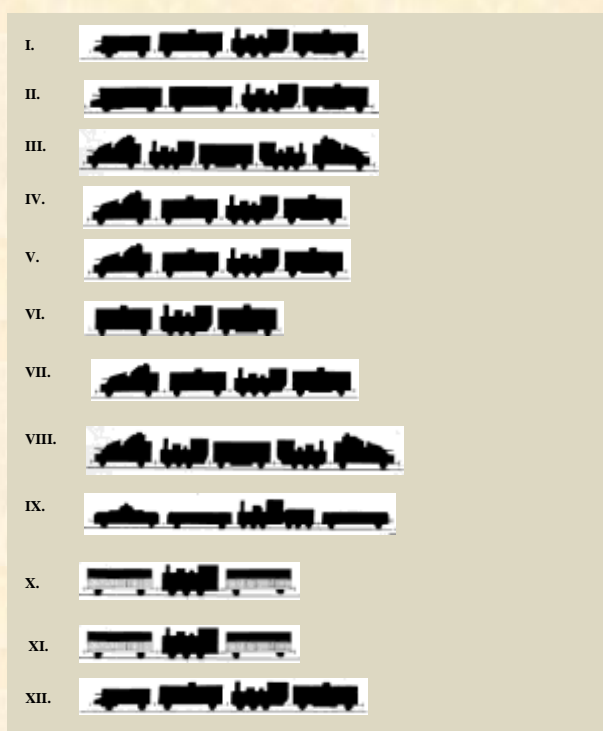
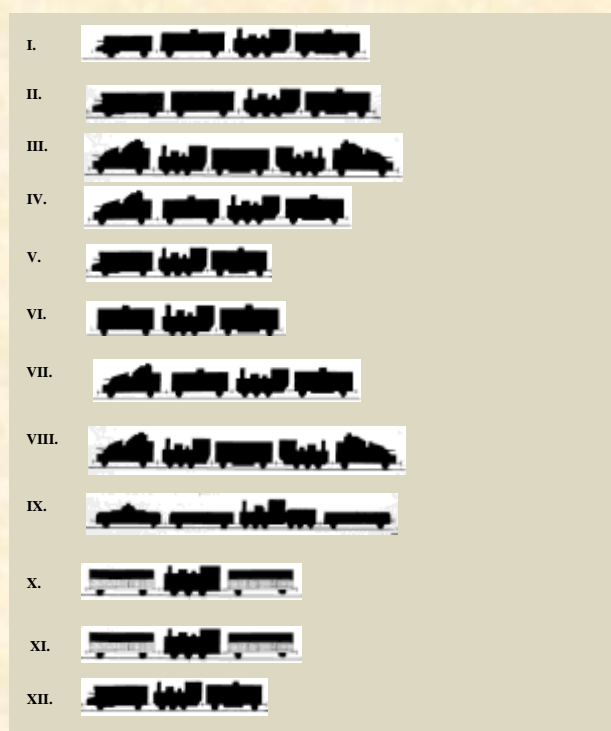
Bizonyosan magyar területen maradt a IV, VI, VIII, IX. páncélvonat, de feltehetően még a VII. is.

A Magyar Nemzeti Tanácsot 1918. október 24-én alakította meg a Károlyi-párt,⁵³¹ a Jászi Oszkár⁵³² vezette polgári radikálisok, és a szociáldemokraták. Ezt az első világháború

⁵³¹ Károlyi Mihály gróf, teljes nevén: nagykárolyi Károlyi Mihály Ádám György Miklós (Budapest, 1875. március 4. – Vence, Franciaország, 1955. március 19.) politikus, miniszterelnök, az első magyar köztársasági elnök, emigráns baloldali, a második világháború után rövid ideig nagykövet. Gróf Károlyi Gyula miniszterelnök unokatestvére konzervatív arisztokratából vált radikális demokratává és ellenzéki politikusként a Monarchiában fennálló rendszer kérelhetetlen kritikusaként, majd az őszirozsás forradalom és az első magyar polgári demokrácia vezetőjévé, emigrációba vonulva pedig a kisantant, majd a sztálinista Szovjetunió munkatársává. A második világháború után több évtizedes emigrációból hazatérve rövid ideig nagykövet volt, de 1949-ben Rajk László letartóztatásának hatására ismét emigrációba vonult. Bírálói „*vörös grófként*” szokták emlegetni. A Horthy-korszak idején Franciaországban, majd 1949-től haláláig szintén francia emigrációban élt...

⁵³² Jászi Oszkár (született Jakubovits) (Nagykároly, 1875. március 2. – Oberlin, USA, 1957. február 13.) társadalomtudós, szerkesztő, politikus, a Magyar Nemzeti Tanács tagja, a Károlyi-kormány nemzetiségi ügyekkel megbízott tárca nélküli minisztere, majd emigráns politikus, egyetemi professzor. A liberalizmus elvein és társadalmi, politikai és nemzetiségpolitikai reformelképzeléseken alapuló radikális rendszerkritikával bírálta a korabeli Magyarország viszonyait. A konföderáció eszméjére alapuló nemzetiségi politikája és demokratikus eszmerendszere minden autokratikus huszadiki századi magyar rezsim ellenségévé tette.

végén a wilsoni elvekben bízó háborúellenes pártok hozták létre, hasonlóan az Osztrák–Magyar Monarchia más államaiban megalakult nemzeti tanácsokhoz.



1914 – 1918 közötti összehasonlító jellegrajzok

Az ősziroszás forradalom győzelme (1918. november 1.) után az új állam törvényhozó szerve lett, és ekként működött egészen 1919. március 21-éig, a proletárdiktatúra bevezetéséig.

A helyzetre mi sem jellemzőbb, mint Linder Béla⁵³³ hadügyminiszter kijelentései:

„Ezer évek tradícióit, ezer évek szolgásgát, ezer évek zsarnokságát kellett romba dönteni. Ehhez ötéves háború kellett, ehhez ezer és ezer halál kellett, hogy egy új győzelmes élet támadjon fel belőle. Ez az új győzelmes élet a pacifizmus jegyében születik meg.”

„Nem kell hadsereg többé! Soha többé katonát nem akarok látni!”

„Esküdjének meg arra, hogy gyermekeiket olyan szellemben fogják nevelni, hogy ezentúl minden háborúnak a lehetősége ki legyen zárva.”

A Magyar Nemzeti Tanács, később a Károlyi – kormány aztán az ilyen lehetetlen álláspontok alapján sodródott, mert a környező országok egyáltalán nem ezt gondolták, sőt...!

Ha belegondolunk abba, hogy a háború végén hazánkban 1,2 millió katonája volt még gyakorlatilag hadrendben. Minden mende-monda és baloldali megközelítés ellenére, nevezetesen, hogy a béke kihirdetésére a hadsereg szétszűllött, az alakulatok nagyrésze a frontokról is szervezeten, kötelékben tért haza! Itthon szerelték le őket teljesen eszetlen módon, miközben a létesülő és gyarapodó szomszédos államok hadseregei ugrásra készen álltak, hogy szétszedjék az országunkat.

Páncélvonat monarchia szerinti hadrendi száma	Mely területen volt a háború végén?	Hová került	Időpont	Új hadrendi szám
I.	Lengyel	Megbontva már a hadszíntéren. Két lövészocsit a III. páncélvonathoz kapcsoltak. (Lengyel kézre került a III. páncélvonattal.) Többi rész helye ismeretlen.	1918	PKP (lengyel) A vonat részei összevonásra kerültek a III. pc vonat részeivel. Ebből lett a lengyel 1. „Pilsudsky” pc vonat. Egy mozdonyból és két kocsiból a lengyel 2. pc vonatot hozták létre „Smialy”

⁵³³ Linder Béla (Budapest, 1876. február 10. – Belgrád, 1962. április 15.) katonatiszt (tüzérkari ezredes), a Károlyi Mihály-kormány hadügyminisztere, a Berinkey-kormány tárca nélküli minisztere, a Tanácsköztársaság bécsi katonai megbízottja, majd a délszláv csapatok által megszállt Pécs polgármestere.

Linder Béla apja római katolikus vallású, „egyike volt az elhunyt Ferenc Ferdinánd trónörökös régebbi bizalmas híveinek, s miután a királyi herceget meggyilkolták, Lindert ...kitették a vezérkarból...”. Ezért feltételezhető, hogy Linder Béla ezredes mellőzöttségéből kifolyólag kereste a kapcsolatot a változást sürgető elégedetlen elemekkel. Az ősziroszás forradalom idején személyes kapcsolatainak köszönhetően váratlanul felívelt politikai karrierje: vezérkari ezredesből, pártonkívüliként, 1918. október 31-én hirtelen hadügyminiszter lett. November 2-án a budapesti helyőrség tisztjei a parlament előtt esküt tettek az új úgynevezett népkormányra. A Linder által vezetett magyar hadügyminisztérium 1918. november 6-án a Külügyi Hivatalhoz küldött táviratában – az antanttal folytatott fegyverszüneti tárgyalások feltételeire hivatkozva – a Duna és a Száva vonalán állomásozó német egységeket fegyverletételre és a hadianyag átadására szólította fel, amelyet azok nem teljesítettek.

II.	Cseh ⁵³⁴	CSD, cseh	1918.	CSD 2. „Libuse” 1939. márciusban a Wehrmacht lefoglalta.
III.	Lengyel ⁵³⁵	PKP, lengyel	1918. 11. 01. Krakkó- Prokocim ⁵³⁶	PKP (lengyel) A vonat részei összevonásra kerültek az I. pc vonat részeivel. Ebből lett a lengyel 1. „Pilsudsky” pc vonat Egy mozdonyból és két kocsiból a 2. páncélvonatot hozták létre „Smialy” Később az előző kettőből lett az 15. „Smierz” páncélvonat. ⁵³⁷
IV.	Magyar.	MÁV	1918	Megbontva a hadszíntéren, a lövegkocsi az V. páncélvonatba sorolva Magyar Nemzeti Tanács I. páncélvonat Felvidéken harcolt a betörő csehek ellen.
V.	Szerb-horvát ⁵³⁸	SHS, szerb-horvát	1918	SHS 1941 tavaszán a Wehrmacht lefoglalta.
VI.	Magyar	MÁV majd CSD	1918	Magyar nemzeti Tanács II. páncélvonat Felvidéken harcolt a betörő csehek ellen. 1918. november közepén, Halmos vasútállomáson szlovák vasutasok csonka vágányra tolva, cseh kézre adták. Egy része CSD 1. 1939. márciusban a Wehrmacht lefoglalta.
VII.	Magyar	MÁV	1918	Megbontva, az egyik lövegkocsi a VIII. páncélvonatba sorolva. (Magyar Nemzeti Tanács IV.a

⁵³⁴ Lovas Gyula és Villányi György szerint

⁵³⁵ Villányi György szerint

⁵³⁶ A III. páncélvonat szerelvényének összeállítása: K 141455 - 377,402 - S 150060 - 377,117 - K 141164. 1918. november 1-én Krakkó-Prokocim-nál lefoglalja a Lengyel Nemzeti Tanács. A páncélvonatot kettéosztják, létrehozzák a szintén lengyel területen ragadt I. páncélvonat S kocsijával kiegészítve a „Pilsudsky” páncélvonatot (K 141455 - 377,402 - S kocsi), valamint a „Smialy” páncélvonatot (S 150060 - 377,117 - K 141164) Mindkettő részt vesz az ukrán nacionalisták, valamint a szovjetek elleni háborúban. A mozdonyok: 377,117 Készült a SteG mozdonygyárban 1891-ben 2238-as gyári számon. 1918 utáni lengyel pályaszáma: Tk 103-1 selejtezve: 1932 377,402 Készült a MÁV Gépgyárban 1898-ban 1295-ös gyári számon. 1918 utáni lengyel pályaszáma: Tk 103-2 selejtezve: 1932 1929-ben a 377-es mozdonyokat lecserélik, helyüket egy porosz eredetű (KPEV) Ti 3 mozdony veszi át, az egykori Pilsudsky és Smialy páncélvonatok újbóli összevonásával létrehozzák a 15. „Smierz” páncélvonatot.

⁵³⁷ A 15. Smierz páncélvonatot a németek Modlin-nál bekerítik, és személyzete 1939. szeptember 28-án felrobbantja.

⁵³⁸ Villányi György szerint

				és IV.b. páncélvonatok) Mozdonyát a IX. páncélvonathoz sorolták az osztrák mozdony kiváltására. (Magyar Nemzeti Tanács III. páncélvonat)
VIII.	Magyar. Három részre szakítva. Két rész bontva és a VII. páncélvonat lövegkocsijával kiegészítve. (IV.a és IV.b) A vonat egy további kis része cseh kézre került. ⁵³⁹	MÁV CSD	1918	Magyar Nemzeti Tanács IV. a. és IV.b. páncélvonat „Orlik” cseh pc. vonat 3. szám ⁵⁴⁰ 1939. márciusban a Wehrmacht lefoglalta.
IX.	Magyar.	MÁV	1918	Magyar Nemzeti Tanács III. páncélvonat Az osztrák mozdonyt a 377.361 váltotta fel (korábban VIII. páncélvonat)
X.	?	?	?	?
XI.	?	?	?	?
XII.	?	?	?	?

A háború vége tehát erősen átrendezte a páncélvonatos fegyvernemünk állagát. A vonatok számát tekintve a fegyvernem harmadára zsugorodott. Tüzerejét, hatásosságát tekintve még ennél is drasztikusabb volt a változás, sajnos a mi kárunkra. A szétbontások, az újabb átszervezések és az idegen területen rekedt – lefoglalt vonatok okán, a mi tulajdonunkban maradt, a következő táblázat szerinti, harceszköz állomány.

A Magyar Nemzeti Tanács általi átszámozást vesszük itt hadrendi számként.

Magyar Nemzeti Tanács hadrendi szám	Páncélvonat korábbi száma	Új rendszer	Mely területen volt a háború végén?	Hová került	Időpont	Hadszintér
I.	IV.	L – G – M – G	Magyar Megbontva a hadszíntéren, a lövegkocsi az V. páncélvonatba sorolva.	MÁV	1918	Románia, Felvidék (cseh)
II.	VI.	G – M – G	Magyar	MÁV	1918	Románia, majd Felvidéken harcolt a betörő csehek ellen. 1918. november közepén, Halmos vasútállomáson szlovák vasutasok csonka vágányra

⁵³⁹ Lovas Gyula szerint

⁵⁴⁰ Ez az „Orlik” nem azonos az orosz, hasonló nevű páncélvonattal. Ezt a csehek „*nosztalgiából*” vették át a saját páncélvonataikra. A Cseh Légiónak „*hősiességének*” jogfolytonosságát volt hivatott szolgálni a név átvétele.

						tolva, cseh kézre adták. Egy része CSD 1 1939. márciusban a Wehrmacht lefoglalta.
III. ⁵⁴¹	IX.	L(Ö) – G – M – G	Magyar. Az osztrák mozdonyt a 377.361 váltotta fel (korábban VIII. páncélvonat)	MÁV	1918	Románia, Felvidék (cseh)
IV. a.	VIII.	L – M – G	Magyar. Két részre bontva és a VII. páncélvonat lövegkocsijával kiegészítve.	MÁV	1918	Románia-Szerbia
IV. b.	VIII.	L – M – G	Magyar. Két részre bontva és a VII. páncélvonat lövegkocsijával kiegészítve.	MÁV	1918	Románia-Szerbia

Még néhány adalék a III. páncélvonathoz, amely a teóriámat alátámasztja. Amint az előbb említettem e kérdésben több forrás, többféle vonatot említ meg.

Bonhardt Attila / Sárhidai Gyula / Winkler László: A magyar királyi honvédség fegyverzete. Bp., é. n. 177-194. könyv szerint a III. páncélvonat a régi VII. páncélvonatnak felelt meg. Ugyanezt állítja Horváth Lajos is.

Lovas Gyula szerint a III. páncélvonat, a volt IX. páncélvonattal azonos. Ugyanezt írja Villányi György is. A tények ismerete miatt én is ezt az álláspontot támogatom.

A volt VII. páncélvonatot megbontották, az egyik lövegkocsi a VIII. páncélvonatba sorolták. Ebből lettek, a két részre osztás után, a Magyar Nemzeti Tanács IV.a és IV.b. páncélvonatai. A volt VII. páncélvonat mozdonyát a korábbi IX. páncélvonathoz sorolták az osztrák mozdony kiváltására. (377.361.) Ebben az összeállításban lett Magyar Nemzeti Tanács III. páncélvonata a IX. páncélvonatból.

A Bácska számára toborzott tiszteket és legénységet 1918. november 6-án, Újvidéken "szerelték fel" páncélvonattal. A III. páncélvonat naplójából (1919. február 17-i bejegyzése) megtudjuk, hogy "az eredeti páncélgép Újvidéken maradt". Mivel László Gyula 1919. január 21-én a 220. sorozatú mozdony helyett 324 sorozatú mozdonyt kért, amelyik gőzfűtéses és Westinghaus fékje jó, azt tételezzük fel viszont, hogy Újvidékről a páncélvonat 220. sorozatszámú mozdonnal jött el.

A III. páncélvonatot 1919. január 25-én már 324 sorozatú gép mozgatta, melyet Malomszegnél több ellenséges találat ért. Ez a mozdony 1919. február 15-én Soborsinból

⁵⁴¹ Itt sajnos a különféle források állításai miatt vitatott helyzet van! A következőkben erről egy kicsit részletesebben is lesz szó.

Aradra ment a fűtőházba javításra, másnap visszaérkezett egy mozdony onnan. László Gyula, parancsnok 1919. február 17-én jelentette, hogy a III. sz. páncélvonat mozdonyának száma 377.240. Egy hiteles képen a mozdony kéményét füstelvezetővel szerelték fel, amelyik a füstöt lefelé, a sínekre vezeti, így a füst az ágyú működését nem zavarja.

A III. páncélvonat lövegkocsija önjáró, 100 lóerős Mercedes-motor hajtja, ha szükséges. Jellegzetes gömbölyített lövegtornya tetején reflektor-lámpa csúcsosodik ki, melynek külső vezetéket ábrázolják a rajzokon. Feltűnően hasonlít,⁵⁴² vagy azonos a K. u. K. IX. páncélvonat motoros lövegkocsijával, amelyik 1915-től közös, osztrák-magyar hadilobogó alatt harcolt. Az ágyús kocsik 100 lóerős Mercedes-motorját is javították 1919. május 16-tól a Budapest, Északi főműhelyben végzett nagyjavítás keretében.

A már említett 1919. február 17-i jelentés szerint a páncélkocsik számai 314706, 303343 és 334457, mindhárom K. u. K. cégjelzésű. A páncélkocsikban Schwarzlose típusú géppuskákat alkalmaztak. Jellegzetes a páncélkocsik gömbölyített teteje és a három hevederszerű szegecselés a testükön, melyek közül a középső heveder kétsoros.

A III. sz. páncélvonat szerelvényét is többször szétkapcsolták, amikor egyes részei javításra mentek a MÁV javítóműhelyeibe. Az általános szerelvény előről kezdve pöre kocsik, lövegkocsik, géppuskás páncélkocsik, mozdony, géppuskás kocsik és pöre kocsik a hátramenethez. Ezt a sorrendet azonban többször megváltoztatták az alkalomhoz híven. Például 1919. április 27-én a III. páncélvonatot a rendkívüli sietségre való tekintettel Sátorajáújhelyről Csapra 2 db 324-es sorozatú mozdony vitte. A szerelvény összeállítását nem ismerjük.

A páncélvonatok sematikus rajzai tehát kevés eligazítást adnak arra nézve, hogy a fényképeken melyik valóságos páncélvonatot látjuk éppen. A szerelvények összeállítása ugyanis gyakran változott. Ezért a III. számú páncélvonat képi azonosítását a mozdony füstelvezetője, a kocsik és a lövegtorony alakja, a páncélkocsi hevederszerű szegecselése stb. alapján végeztük el.

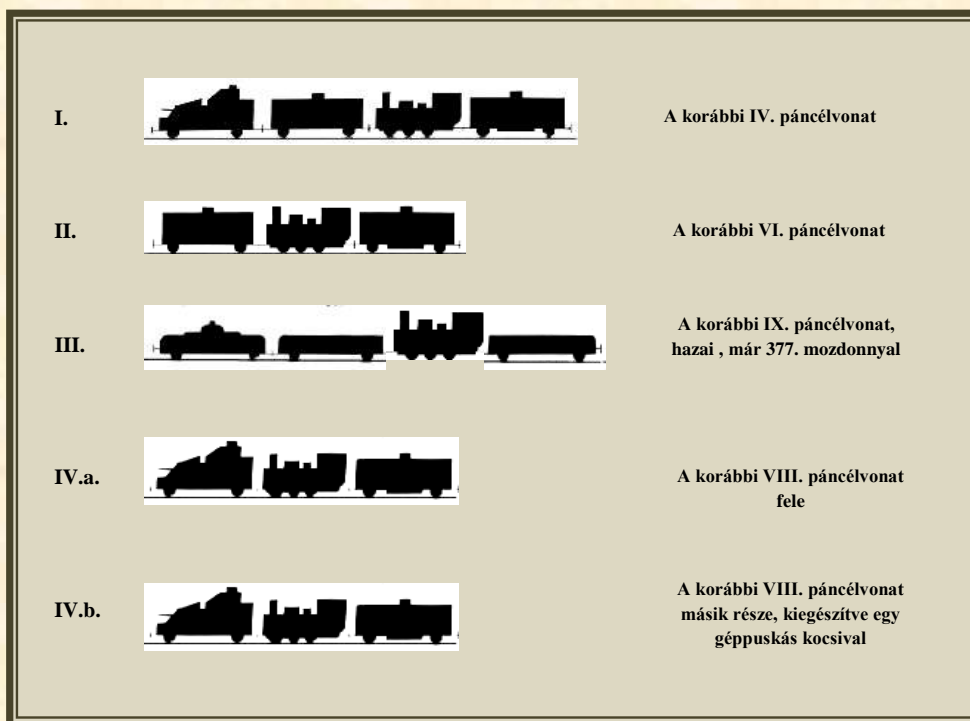
Megállapíthatjuk ezek alapján, hogy a III. páncélvonat közzétett naplójához a K. u. K. IX. számú páncélvonat tartozik, kivéve az eredeti mozdonyt. Ez a harcoló szerelvény 1918-1919-ben a III. számú páncélvonatra keresztlve vett részt a hazánkért folytatott küzdelemben.⁵⁴³

Állításomat, a későbbiekben látható fénykép is megerősíti a III. (3.) páncélvonatról, amelyen egyértelműen a volt IX. páncélvonat, a „lapos” szerelvényének lövegkocsija látható! (Tanácsköztársasági fejezet)

⁵⁴² Lásd a korábban említett végzetes sérülésre vonatkozó megjegyzést, melyet nem lehetett igazolni! Ráadásul bizonyíték van rá, hogy a Mercedes motort 1919. május 16-tól az Északi Főműhelyben javították!

⁵⁴³ A III. páncélvonat naplójának leírásai alapján.

A III. páncélvonat tisztjei között van ebben az időben, bizonyíthatóan, Ginzery Sándor tüzérszázados, aki ezt a feladatot a Tanácsköztársaságban is folytatta, egészen letartóztatásáig.⁵⁴⁴



A Magyar Nemzeti Tanács páncélvonatai



Ezután néhány kép a lengyeleknél maradt vonatokról.

2. lengyel páncélvonat, a „Smialy”, 1919. december⁵⁴⁵

⁵⁴⁴ MTI hírek, 1935. április 29. Miskolc. Rimóczy József tanácsnok bírósági tárgyalása. Rimóczy a Tanácsköztársaság idején Miskolc vörösőrségének a parancsnoka volt. Ennek során tartóztatta le Ginzery Sándort, három tisztjával együtt és személyi fegyvereiket is elkobozta. E fegyverek rejtegetése miatt indult ellene a bírósági per.

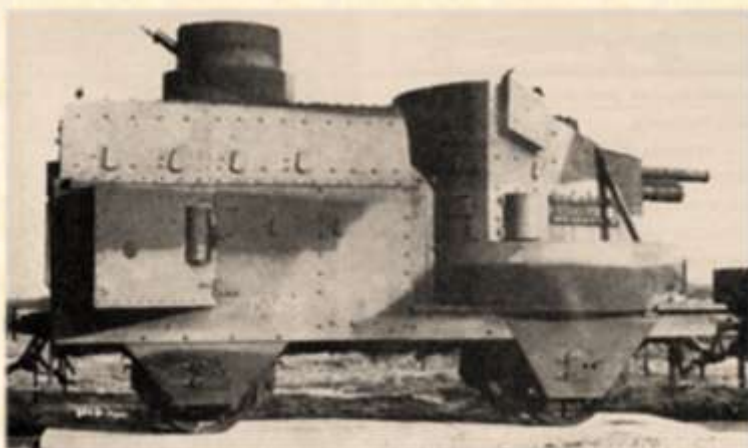
⁵⁴⁵ Az I. és III. páncélvonataink részeiből állt össze, Másik részéből a lengyelek a „Pilsudsky” vonatokat állították össze. (republika.pl)



377. mozdonyunk,
már a lengyeleknél⁵⁴⁶



377.402. már lengyel kézen⁵⁴⁷



Lövegkocsink a lengyeleknél⁵⁴⁸

⁵⁴⁶ republika.pl

⁵⁴⁷ republika.pl. Érdekes tény, hogy itt a magyar mozdony már alsó füstelvezetővel van felszerelve. Ezt sok forrás csak a két háború között történt fejlesztésként hozza! Nagyon valószínű, hogy a tapasztalatok már 1916 után hozták ezt a fejlesztést.

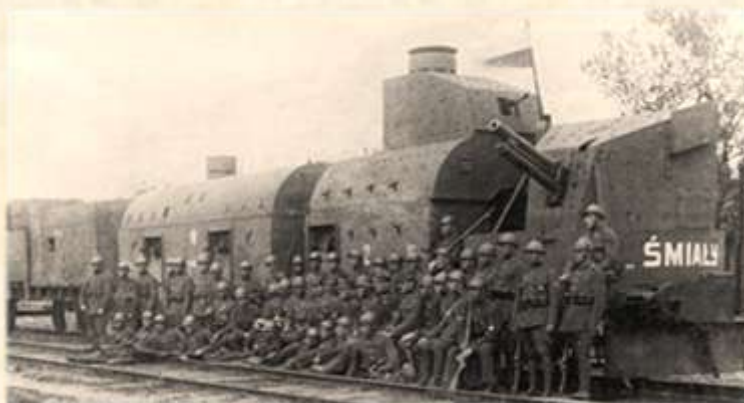
⁵⁴⁸ republika.pl

A 377. sorozatú mozdony már, mint a „Pilsudsky”⁵⁴⁹ páncélvonat átfestett mozdonya⁵⁵⁰



A lengyelek félkatonai szervezete 1918. november 1-én fogta el az I. és III. páncélvonatainkat, Krakó - Prokocim állomáson. November 3-án megalakítják, lengyel személyzettel, a PP1 *"Piłsudczyk"*⁵⁵¹ és PP2 *"Smiały"* páncélvonatokat, ezek lettek az első ilyen lengyel szerelvények. Minden vonat kapott egy mozdonyt, egy tüzérségi kocsit és egy géppuskás kocsit, majd kiegészítették később ezeket további lengyel improvizatív páncélozott kocsikkal. Mindkét vonat egyszerre telepítették át Przemyśl és Lwów (Lember, Lviv) helyőrségekbe, annak érdekében, hogy megvédje ezeket a városok ellen az ukránok támadásai ellen.

Mind a *"Smiały"* és a *"Piłsudczyk"* harcoltak a lengyel-ukrán háború 1918-1919-ben és a lengyel-szovjet háború 1919-1920-ban. 1921-ben mindkét vonat modern tüzérségi kocsikkal szerelték fel. A régi osztrák-magyar tüzérségi kocsikat a *"Zagóńczyk"*⁵⁵² kapta meg. Végül a régi osztrák-magyar tüzérség kocsikat és egy géppuskás kocsit a *"Śmierć"*⁵⁵³ vonatukba sorolták át, de a pontos dátum nem ismeretes.⁵⁵⁴



„Smiały → Vakmerő” legénysége, 1920
/a volt osztrák-magyar páncélvonat előtt)⁵⁵⁵

⁵⁴⁹ Józef Klemens Piłsudski lengyel államfő, marsall, tábornagy, a Második Lengyel Köztársaság első államfője, majd az 1926–1935 közötti tekintélyuralmi rendszer irányítója, a hadsereg vezetője.

⁵⁵⁰ republika.pl (Jól látható az alsó füstelvezető a képen. Ez egyértelműen cáfolja azt az állítást, hogy ezt a két háború között fejlesztették ki!)

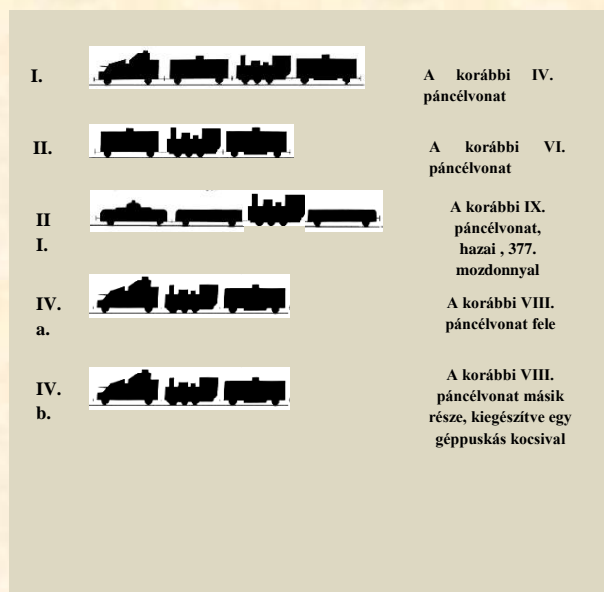
⁵⁵¹ Lengyel írásmód szerinti név.

⁵⁵² Zagóńczyk → a XVI-XVIII században a lengyel hadsereg kozákjai parancsnokának megnevezése.

⁵⁵³ „Śmierć” → „Halál”

⁵⁵⁴ <http://derela.republika.pl/smierc.htm>

⁵⁵⁵ republika.pl



Az 1914 – 1918 közötti áttekintés

A helyzet jellemzésére ismét szemelvényeket adunk és főleg azokat a részeket emeltük ki, amelyekben a páncélvonatok mozgásáról is szó van. Látszik azonban, hogy a magyar politikusok által teremtetett kaotikus helyzet és a szomszédos országok mértéktelen kapzsisága – nagyhatalmi támogatással – aztán meghozta az eredményt!

Érdeemes lesz itt a helyzetet már ismét hadszínterenként vizsgálni! A következő térkép szemlélteti a szomszédos országok rabló törekvéseit hazánk ellen.



Magyarország elleni intervenció 1918⁵⁵⁶

Amint elkezdődött a hazánk elleni cseh, román, szerb intervenció, ismételten tenni kellett valamit! A liberális, és a realitásokat nélkülöző hazai politika lassan, de kezdett rádöbbenni, hogy olyan folyamatok indultak el a háborúvégi ügyetlen politizálás és hadsereg-felosztatás kapcsán, ami az államiságunkat veszélyeztette.

A Monarchia háborús vereségének és összeomlásának következményeivel Károlyi új, polgári demokratikus kormánya az antantbarátság és a nemzetiségek egyenjogúsításának régóta hirdetett politikája alapján igyekezett szembenézni. A Magyarországtól elszakadni kívánó nemzetiségek azonban a Jászi Oszkár nemzetiségügyi miniszter által felajánlott föderalizációt – a „*Keleti Svájc*” koncepcióját – visszautasították, a győztes antanthatalmak szövetségeseiként pedig a szerb, a román illetve a cseh-szlovák haderő, a „*kisantant*” a belgrádi katonai konvenciót felrúgva elfoglalta a Délvidéket, Erdélyt, illetve a Felvidéket.

A hadügyminisztérium november 8-án kiadott leszerelési rendelete egyúttal az új magyar hadsereg felállításáról is szólt. Linder Béla – aki a Károlyi-kormány első hadügyminisztereként még a közös hadsereg leszerelését siettetve hangoztatta elhíresült kijelentését: „*Nem kell hadsereg többé! Soha többé katonát nem akarok látni!*” –, majd harmadik utóda, Böhm Vilmos,⁵⁵⁷ valamint Stromfeld Aurél⁵⁵⁸ hadügyi államtitkár meg is

⁵⁵⁶ Történelmi atlasz

⁵⁵⁷ Böhm Vilmos (Budapest, 1880. január 20. – Stockholm, 1949. október 28.) magyar szociáldemokrata politikus, hadügyi államtitkár (1918–1919), hadügyminiszter és hadügyi népbiztos (1919).

⁵⁵⁸ Stromfeld Aurél (Budapest, 1878. szeptember 19. – Budapest, 1927. október 10.) vezérkari ezredes, az Osztrák–Magyar Monarchia vezérkari tisztje, a Tanácsköztársaság idején a magyar Vörös Hadsereg vezérkari főnöke. 1896-ban Ludovika Akadémián végzett, majd a bécsi Hadiakadémián tanult, 1905-ig. Iglói csapattiszt

kezdték a hadsereg újjászervezését, és elrendelték a toborzásokat is, de ez lassan és akadozva haladt. A magyar egységeknek december végén francia megfigyelők szerint katonai szempontból „*semmilyen értékük*” nem volt.

„*Budapest, nov. 9.*

Torontál vármegye alispánja ma táviratilag jelentette a belügyminiszternek, hogy a megye területére szerb reguláris csapatok érkeztek, amelyek benyomultak Ferenchalom és Torontálkéménd községekbe. Az alispán utasítást kért, hogy a megye belső részében levő közvagyonnal mit csináljon.

Ugyancsak ma jelentették a belügyminiszternek Nagyszombatból, amelyet tegnap megszálltak a csehek, hogy két század cseh katonaság Galánta és Érsekújvár felé indult. A galántai állomáson álló páncélvonat parancsnokát nyomban utasították, hogy menjen a csehek elé és fegyverezze le őket. Ma délután újabb páncélvonat ment Budapestről Galánta felé.”⁵⁵⁹

„*...Ugyanakkor megkezdődött a belgrádi katonai egyezmény által engedélyezett 8 hadosztályos haderő szervezése. Ennek megvalósítására a hadügyminisztériumi rendelet a leszerelendők közül az öt legfiatalabb korosztályt (18–22 év között) visszatartani szándékozott, de bizonyos önkéntességi elem beiktatásával és 30 korona napidíjjal.*

A rendelet alapján november 12-én megjelentetett behívási parancs falragaszok, hirdetések formájában hívta be, illetve tartotta bent az öt évfolyam katonailag kiképzett egyéneit és az önként továbbszolgálni kívánó tartalékos és népfelkelő tiszteket.

szolgálatát, 1907-ben a Ludovika oktatója lett. 1913-ban a Hadiakadémia első honvéd professzorává nevezték ki. Az első világháborúban a szerb fronton szolgált, ahol ő irányította Belgrád kiürítését, majd a keleti frontra vezényelték. Az orosz kapituláció után az olasz frontra küldték. Itt érte az 1918-as katonai összeomlás, amely után a még egyben tartható csapatokkal tért haza. Felvállalta a Tanácsköztársaság hadseregének vezetését. Nagy szerepe volt a cseh és román csapatok előrenyomásának megállításában. A Clemenceau-jegyzék elfogadása után lemondott. Még az év augusztusában, a Tanácsköztársaság bukása után letartóztatták. 1920. július 1-jén kezdődött a per, amelyben az ügyészség felségárulás bűntettével és izgatással vádolta, mivel a vád szerint igen sok tisztársát rábeszélte arra, hogy lépjen be a szociáldemokrata pártba. Felségárulás miatt 1920. július 19-én háromévi börtönre, katonai rangjának és rendjeleinek elvesztésére ítélte a hadbírószék és nyugdíjától is megfosztotta. Az 1927 októberében, ötven éves kora előtt elhunyt Stromfeld Aurél életének igazi tragédiája tehát az volt, hogy bár oktatóként, hadvezérként és hadseregszervezőként egyaránt ritka tehetségnek bizonyult, eredményeit és a hazáért tett erőfeszítéseit a Horthy-rendszerben - törvényesen - politikai cselekedetként könyvelték - és ítélték - el. 1930-ban Stromfeld özvegyének Gömbös Gyula honvédelmi miniszter előterjesztésére az államfő a mindenkori ezredesi nyugellátásnak megfelelő kegydíjat adományozott. 1945-ben posztumusz vezérezredessé léptették elő. Az már egy külön kérdés, hogy a Tanácsköztársaság idején, a hadseregben tevékenykedő tisztek közül később kiket és hogyan ítélték meg, illetve el. Álljon itt néhány név. Lakatos Géza az első világháborúban, hadnagyi rangban csapattiszt, később vezérkari százados és a katonai akadémia tanára. Stromfeld vezérkarának tagja. A prágai magyar követségen katonai attasé, utána hadtest-vezérkari főnök és dandárparancsnok Budapesten. 1941-ben a kassai hadtest, 1943-ban a keleti fronton működő megszálló csapatok parancsnoka. 1944. március-május között az I. hadsereget vezeti. 1944. augusztus 29-1944. október 16-ig miniszterelnök. Stromfeld jeles parancsnokai voltak Békési Béla alezredes, Ferjentsik Ottó alezredes, Rab Ákos alezredes, Bengyel Sándor százados, Gayer Jenő báró alezredes, Gorondy-Novák Elemér, Náday István - és persze Werth Henrik későbbi vezérezredesek. Voltak, tehát akiknek megbocsátottak és voltak, akiknek nem.

⁵⁵⁹ Szamos, 1918. november (50. évfolyam, 262-285. szám)

A rendelet megjelenése után megkezdődtek a hadsereg újjászervezésére vonatkozó kísérletek. November végéig mintegy 30 ezer főt sikerült úgy-ahogy csapatokba szervezni. Az újjászervezett alakulatok azonban korántsem feleltek meg funkcióik betöltésére, mivel az általános fegyelmi helyzet katasztrofális volt. A hadseregszervezés munkáját a Hadügyminisztériumon belüli személyi ellentétek is hátráltatták, nehezítették. Ugyancsak bonyolította a helyzetet a katonatanácsokkal kapcsolatos változó megítélés és a hadügyi vezetésnek ezek fékezésére irányuló manőverei.

Minthogy Bartha,⁵⁶⁰ majd Festetics Sándor⁵⁶¹ hadügyminiszterek fő célja a hadsereg züllesztésének további megállítása, illetve a baloldali befolyás kiküszöbölése volt, az 1919. januári kormányválságot a szociáldemokraták a hadügyi tárca megszerzésére használták fel. Böhm Vilmos lett a miniszter, aki maga mellé Stromfeld Aurél ezredest kérte államtitkárnak. Stromfeld elfogadta a kinevezést, mert remélte, hogy az hozzásegíti egy fegyvelmezett hadsereg megteremtéséhez. A feladat megoldásához kidolgozott gyakorlati programjában első helyen szerepelt a minisztériumon belül a hadműveletek vezetésére alkalmas hadműveleti osztály felállítása. Ezzel véget akart vetni a megalkuvó visszavonulásnak és fegyverrel megakadályozni további magyar területek elfoglalását. Mindezek eléréséhez új és erős hadsereget kell teremteni, amelyet önkéntes alapon kívánt létrehozni. A sürgősen megalkotott új véderőtörvény is ennek szellemében készült, és kimondta, hogy a legénységet önkéntes alapon, elsősorban 24 éven felüli munkásokból toborozzák. (Ez a lépés egyúttal a korábbi hadseregszervezés kudarcának a beismerése is volt: a benntartott öt legfiatalabb korosztályból nem sikerült a megfelelő haderő kialakítása, illetve maga Böhm elhibázottnak is tartotta a legforradalmibb érületű fiatal évfolyamok hadban tartását és szorgalmazta leszerelésüket.)

Stromfeld napok alatt elkészítette az új hadsereg szervezetét és szervezését szabályozó rendeletet, amely február 22-én meg is jelent. Az kimondta, hogy március 1-jétől az addig 6 gyalog- és 2 lovas hadosztályból alakított hadsereg helyébe egy újonnan felállítandó és szervezendő önkéntes hadsereg lép, mely 6 gyaloghadosztályból áll, egy különálló része a Dunaőrseg, illetve meglévő szervezetében megmaradó székely különítmény (Székely Hadosztály). A személyi kiegészítés az elfoglalt és a meg nem szállt részekről egyaránt történt. Az önként jelentkezők – a menekültektől eltekintve – általában a területi elv alapján lettek

⁵⁶⁰ Nagyborosnyói Bartha Albert (Kolozsvár, 1877. augusztus 12. – New York, 1960. december 2.) magyar katonatiszt, politikus, honvédelmi miniszter (előbb a Bánságé, majd Magyarországé).

⁵⁶¹ Tolnai gróf Festetics Sándor Ágost Dénes (Dég, 1882. május 31. – Balatonrendes, 1956. szeptember 12.) politikus, hadügyminiszter; hitbizományi nagybirtokos, gróf Károlyi Mihály sógora. 1918. december 29-én került a Honvédelmi Minisztérium élére. Legfontosabb feladatának tekintette, hogy a hadseregben és a politikai életben egyaránt gátat vessen a forradalmi, baloldali mozgalmak erősödésének. Folytatni igyekezett a Bartha Albert által megkezdett intézkedéseket a hadsereg fegyelmének, a vezetés tekintélyének megszilárdítására, a szocialista forradalmi befolyás csökkentésére. Kísérletet tett, hogy karhatalmi alakulatok, tiszti századok létrehozásával az ellenforradalmi törekvések számára megbízható fegyveres támaszt teremtsen. 1919. január 7-re akciót készített elő a kommunista vezetők letartóztatására és a forradalmi irányítás alatt álló csapatok lefegyverzésére. A terv azonban kiszivárgott és ez által a baloldal éles támadásának középpontjába került. Bár Károlyi Festeticset menteni igyekezett, az országos politikai helyzetnek alakulása folytán, a jelentős balratolódással járó január 19-i kormányátalakításkor a hadügyminiszteri tárcától megválni kényszerült. Festetics Sándor a későbbiek során a magyarországi nemzeti szocialista mozgalom megalapítójaként tette nevét emlékezetessé.

beosztva az egyes alakulatokba, mégpedig elvileg ahhoz a fegyvernemhez, melynél a világháború alatt teljesítettek szolgálatot.

A legénységi állomány fedezése az önkéntes jelentkezés alapján, toborzás útján folyt. Csak olyan katonailag kiképzett és a világháború alatt lehetőleg harcvonalbeli szolgálatot teljesített egyéneket vettek fel, akik 24–42 év közöttiek, s magukat legalább 6 havi tényleges szolgálatra kötelezték. A tisztikar szintén önként jelentkező, tényleges tisztekből állt volna.

A tervezet szerint egy hadosztály 3 dandár csoportból áll, amelyek mindhárom fegyvernemet egyesítik, így a gyalogságot 1 gyalogezred 3 zászlóaljjal, a lovasságot 1 huszárosztály 1 huszár és 1 géppuskás századdal, a tüzérséget 1 tüzérezred 2 tüzérosztállyal képviseli, ezeket egészíti ki 1 árkászszázad. A hadosztály kötelékébe tartozik ezek mellett 1 repülő és 1 távírószázad.

A tervezett hadrend szerint a hadosztályok székhelye és elhelyezési körlete a következő volt:

1. hadosztály Budapest székhellyel, kötelékében a budai 69., a fejér–tolnai 17., a somogy–baranyai 44. dandár csoport.

2. hadosztály Budapest székhellyel, alárendeltségében a budapesti 1., Pest megyei 30., kiskunsági 38. dandár csoport.

3. hadosztály Budapest székhellyel, beosztva a budapesti 32. és 29., a jász–nagykun 58. dandár csoport.

4. hadosztály Győr székhellyel, kötelékében a kislalföldi 26., vas–soproni 18., zala – veszprémi 20. dandár csoport.

5. hadosztály Miskolc székhellyel, kötelékében a heves–nógrádi 60., a borsod – gömör – abaúji 10., a szabolcs – zemplén – ung – beregi 65. dandár csoport.

6. hadosztály Szeged székhellyel, alárendeltségében a csanád – csongrádi 46., a hajdú – bihari 39., az arad – békési 101. dandár csoport.

A tervezet mindezen alakulatokhoz 3 ezer tiszti, közel 10 ezer altiszti helyet rendszeresített és 50 ezer főnyi legénységet tartott szükségesnek. Az egyéb katonai szervekkel együtt teljességében tartott szükségesnek. Az egyéb katonai szervekkel együtt teljességében körülbelül 70 ezer fős hadsereg felállítását tűzte célul a rendelet. A végrehajtást a rendelet VIII. fejezete értelmében „négy mozzanat”-ban kellett megoldani:

1. A rendelet vételétől február végéig a toborzó tisztek kijelölése és a csapattörzsek (szűkebb keretek) megalakítása, amelyek elkészítik a kezelésükben lévő összes ruházati, felszerelési, fegyverzeti és lőszer-, valamint egyéb hadianyagról szóló pontos leltárakat.

2. Március 1-jétől 10-ig a toborzás megkezdése és a csapatok elhelyezési és anyagi felszerelési terveinek elkészítése, a továbbszolgáló altisztek felével.

3. Március 10-től 25-ig az új kötelékek felállása még le nem zárt állománnyal, a kiképzés megkezdése és 20-ig a demarkációs vonalon álló erők felváltása.

4. Március 25-én bevonulnak a beosztott tisztek, a továbbszolgáló altisztek teljes számmal, a csapatok teljes felszerelése, körletek kialakítása megtörténik, befejeződik a szervezés.

*Hiába volt katonai szempontból minden kifogástalanul előkészítve, a hadseregszervezés alapján véve eredménytelenül végződött: négyheti toborzás után mindössze 5000 ember jelentkezett. S bár Stromfeld tudta, hogy a csőd nem katonai, hanem politikai okokból következett be, lemondott államtitkári megbízatásáról, de a szociáldemokraták kérésére mégis helyén maradt, és folytatta erőfeszítéseit a hadsereg felállításáért...*⁵⁶²

Azért, hogy a katonákat maga mellé állítsa, a Károlyi-kormány a legénység zsoldját napi 4 koronára emelte fel. A tisztek fizetését századosig bezárólag 100%-kal, a törzstiszteket pedig 75%-kal emelték fel.

Károlyi – pacifista és wilsonista politikája jegyében – attól tartott, hogy a katonai ellenállás rontaná Magyarország esélyeit a háborút lezáró békekonferencián: a konvenció megsértése miatt ismételten tiltakozott, de az antant jóindulatában és az etnikai határok Thomas Woodrow Wilson amerikai elnök által meghirdetett elvében bízva, illetve használható és lojális hadsereg hiányában a határok fegyveres védelmére nem adott utasítást. Ezt a politikát Kolozsvár 1918. december 24-i román megszállása után kezdte felülbírálni, s az új hadsereg felállításának koncepciójáról szóló minisztertanácsi vitában, februárban már azt mondta: „Ha a jog és az igazság alapján nem tudjuk, fegyverrel a kezünkben készen akarunk állni arra, hogy létfeltételeinket visszaszerezzük.” 1919. március 2-án Szatmáron a székely alakulatoknak pedig kijelentette: „Mi végszükség esetében még fegyverrel is felszabadítjuk ezt az országot. [...] Ha olyan békét akarnak velünk aláírni, amely Magyarország feldarabolását jelenti, akkor [...] én ezt a békét nem fogom aláírni.”



Aztán ismét szükség páncélvonatok.
Egy mozdony, 1918.

Amint egyértelműen körvonalazódni kezdett, hogy a szerencsétlen politizálás következményeit már csak fegyveres ellenállással lehet majd valamelyest helyreigazítani, a katonai megoldások kerültek előtérbe. Ismét tenni kellett valamit, mert az eddig eltelt időszak megint bizonyította, hogy a maradék páncélvonatok és legénységeik erejükön felül teljesítettek és igen hatékonyak voltak! A helyenkénti, enyhén szólva „kaotikus” történéseket, csak a gyorsan mozgó, nagy tüzerőt biztosító, védett és eredményesen harcoló páncélvonatokkal lehetett egyelőre kezelni. A páncélvonatos erők fokozására ismételt építések kezdődtek. Ezek a vonatok azonban már sem fegyverzetben, sem védettségben, sem

⁵⁶² Magyarország a XX. században

külsőalakban nem vehették fel a versenyt a korábbi páncélvonatokkal. A monarchia páncélvonatai közül inkább a „szükség páncélvonatokkal” vethetők össze.

Az új építések esetében a 375. sorozatú mozdonyokat⁵⁶³ kezdték alkalmazni, ezek tengelyterhelései azonban nagyobbak voltak, mint a korábban alkalmazott 377. sorozatúaké. Ebből eredően a II. rendű pályák miatt a mozdony korábbi szintű páncélozására nem volt mód! A védsátort, a víztartályt és a széntartót burkolták. A lövész kocsikat Jkⁿ magas oldalfalú, nyitott kocsikból és Kmⁿ szénszállító kocsikból alakították ki. A kocsik eredeti deszka oldalelemeit meghagyva a lemezelést a kocsi belsejében helyezték el.

Sajnos a számozásnál a különféle források ismét hol arab, hol római számokat használnak.

A következő táblázatokban az új építésű vonatokat szeretnénk bemutatni.

Páncélvonat száma 1918-ban épített	Eredeti					
	Jelleg	Építő	Építés ideje és hadszintér	Fegyverzet, kocsi, mozdony	Eredeti elrendezés	Összes fegyverzet
VIII.	Rögtönzött pc. vonat	Aradi Főműhely?	? délkeleti hadszintér Zám környéke 1918. 12. 25. megszüntették	?	?	?
VIII.	Új építésű	MÁV Északi és Istvántelki Főműhely	1919. január	?	?	?
XX. ⁵⁶⁴	Új építésű	MÁV Északi és Istvántelki Főműhely	1918. ?	?	?	?
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. ⁵⁶⁵	Új építésű	MÁV Északi és Istvántelki	1919 eleje	M: 375.	?	?

⁵⁶³ 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.

⁵⁶⁴ Egy helyen történt erre a vonatra utalás (Villányi György, aki szerint atánácsköztársasági 5. pcv. állítólag a XX. pcv. átszámozásából lett!). Én más adatot nem találtam.

⁵⁶⁵ Lovas Gyula számozása szerint (5-9. számú vonatok)

		Főműhely				
6.	Új építésű	MÁV Északi és Istvántelki Főműhely	1919 eleje	M: 375.	?	?
7.	Új építésű	MÁV Északi és Istvántelki Főműhely	1919 eleje	M: 375.	?	?
8.	Új építésű	MÁV Északi és Istvántelki Főműhely	1919 eleje	M: 375.	?	?
9.	Új építésű	MÁV Északi és Istvántelki Főműhely	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 Főműhely	1919 eleje	M: 375.	?	?
?	Új építésű	GYESEV ⁵⁶⁶ Sopron	1918 végén	M: osztrák 32. sorozatú,		

Miután Károlyiék rádöbbsenek, hogy az antant politikai ígéreti semmit sem érnek, ezen túl pedig nem szabnak gátat a cseh, román, szerb intervenciónak, természetesen fegyverrel akarták védeni az országot. Sajnos az ütőképes haderőt azonban korábban már éppen ők szétzilálták!

A régi és az újabb építésű páncélvonatok azonban ezekben a válságos időkben is harcoltak!

A román hadszíntéren harcolt akkoriban az I, II, III, IV.a, IV.b. és a VIII. páncélvonat is. A VIII. az ideiglenes „*aradi*” lehetett.

1918. december 14-én Branyicskánál⁵⁶⁷ a II. számú páncélvonat az előrenyomuló román gyalogságot megtámadta és annak súlyos veszteséget okozott.

A vonatok működését a románok olyan súlyosan sérelmezték, hogy 1919. februárban az antant fegyverszüneti bizottságánál protestáltak és kérték a vonatok lefoglalását és azok átadását részükre!!!

Tetszenek érteni? Elfogni, elfoglalni nem tudják, vagy nem merik, de az antant vegye el a magyaroktól és szolgáltassa ki nekik!

Felvidék (cseh front)

⁵⁶⁶ 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.

⁵⁶⁷ Erdélyi település Hunyad megyében a Maros mentén, az Arad-Máriaradna-Marosillye-Piski-Alvincz-Tövis vasútvonalon.

A páncélvonatok alkalmazásának egy nagyszerű példája az 1918. év végi és 1919 eleji állapot a csehekkel szemben. Mindez Salgótarján, de leginkább Balassagyarmat térségében játszódik és a gyenge, nem ritkán fegyelmezetlen hazai alakulatok mellett az „erőt” jelenti. Nagyrészt nekik is köszönhető, hogy a nógrádi területek és Balassagyarmat is a mienk maradt!

„Nagyszombatról kiverték a cseheket

Budaapest, november 13. „A Nyírvidék tudósítójától”

Pozsonyból jelentik: Tegnap éjjel katonákkal egy páncélvonat indult el Nagyszombat visszafoglalására. A nagyszombati állomáson a csehek puskatúzzal fogadták a páncélvonatot, mire a magyar katonák tüzelni kezdtek, öt cseh meghalt, négy megsebesült, a többi elfutott. A cseh csapatok elfogott parancsnoka kijelentette, hogy Prágából táviratot kaptak a cseh csapatok, vonuljanak azonnal ki Északmagyarországból.”⁵⁶⁸

„1918. 11. 15.

Magyar és cseh csapatok harca a Tátrában

November 14. \ „A Nyírvidék tudósítójától”

Poprádról jelentik, hogy a múlt éjjel Poprád vidékéig előretörő cseh csapatokat tüzéséggel megerősített honvéd csapatok visszavetették Ruttkáig. A csehek Ruttkánál megállottak.

Kassáról jelentik, hogy tegnap délben a 9. honvédgyalogezrednek egy zászlóalja páncélvonaton elindult Ruttká felé.

Pozsonyból jelentik, hogy a városban 350 tengerész katona van, hogy megvédjék Pozsonyt.

Malaczkáról érkező hírek szerint a csehek eltiltották a magyar beszédet.”⁵⁶⁹

„A cseh csapatok veressége.

Kassa, nov. 16.

Ma délután Kassára érkezeit vasutasok beszéltek, hogy Kralován és Ruttká között a magyar csapatok a cseh csapatokat megtámadták, elfoglalták a vasúti állomást és a cseheket Ruttkáról visszaverték. A csehek azonban Zsolnán megállottak és ellenállásra is készültek. Közben a kassa — oderbergi vasúti raktárt kirabolták és bevaggonirozták az árukat, de az indulásra készen álló vonatot ott kellett hagyniok a magyar csapatok hirtelen támadása folytán. A magyarok heves harcban elfoglalták a pályaudvart és a helységet is. A csehek rendetlenül vonulnak vissza a morva határ felé.

⁵⁶⁸ Nyírvidék, 1918 (39. évfolyam, 221-295. szám)

⁵⁶⁹ Nyírvidék, 1918 (39. évfolyam, 221-295. szám)

A kralovai harcban egyik páncélvonatunk is részt vett. Amikor a csehek a páncélvonat közeledését észrevették, egy egyedül álló mozdonyt gyorsvonati sebességgel indítottak a páncélvonattal szemben. Az összeütközés elkerülhetetlen volt, az összeütközés következtében a páncélvonaton két magyar tiszt meghalt, néhány katona pedig megsebesült.

A lefolyt ütközetekben több cseh tisztet és katonát ejtettek csapataink foglyul, akiket szombaton este szállítottak Kassára, ahol a magyar csapatok fényes győzelme nagy lelkesedést keltett a lakosság körében.”⁵⁷⁰

„...Az 1. cseh gyalogezred harmadik zászlóalja november hó 16-án Trencsénbe menetelt a már ott lévő cseh önkéntes csapat támogatására, majd a Vág völgyében északra N.-Bittséig, délre Brunócig a Vág völgyét megszállotta...

Erre az entente december 21-én hivatalosan elismerte Felső-magyarországnak a cseh csapatok által való megszállás jogosultságát. Masaryk⁵⁷¹ elnök a felhatalmazás alapján annak a reményének adott kifejezést, hogy a cseh-tót állam határainak kitolásával a jövőben a románokkal és a délszlávokkal közvetlen szomszédságba fog kerülhetni.

Ez a nyilatkozat Magyarország létkérdését a legnagyobb mértékben veszélyeztette. Hát annyira vakok, vagy gonoszok voltak Magyarország akkori vezéreibei, hogy ezt nem látták?

Azt hiszem, joggal mondhatom, hogy inkább voltak gonoszok, mint vakok, mert hazaárulók is voltak!

Az Északmagyarországba betört cseh csapatok eleinte sokolistákból⁵⁷² és toborzottakból állottak, amelyekhez a propaganda révén megnyert tót lakosság és tót nemzetőrség is csatlakozott.

Ennek az erőnek a támogatására mindjárt a forradalom után megszervezett cseh gyalogezredet tüzéséggel a Vág völgyébe irányítottak. Míg ez megtörtént, addig átszervezték Prágában a 28-ik, Brünben pedig a 49-ik (volt k. u. k.) gyalogezredet. Az előbbi a Vág völgyébe (Trencsén), az utóbbi a Kis-Kárpátok irányában (Malacka) követte a már Magyarországon bent lévő cseh erőt.

A Magyarországon ily módon befészkelte csehek felállították a vágvölgyi tót lakosságból Trencsénben a 15. (volt m. kir. Honvéd) és a 71. (volt cs. és kir.) gyalogezredet.

⁵⁷⁰ Szamos, 1918. november (50. évfolyam, 262-285. szám)

⁵⁷¹ Masaryk, Tomáš Garrigue (Hodonín, 1850. március 7. – Lány, 1937. szeptember 14.) cseh filozófus, szociológus, egyetemi tanár, politikus, Csehszlovákia egyik alapítója és első elnöke. Az első világháború kitörése után Genfben, majd Londonba menekült a letartóztatás elől, és külföldön is tovább agitált a csehek szabadsága mellett. Tanítványai, Edvard Beneš és Milan Rastislav Štefánik személyében hű társakra talált harcában, és együtt megalakították a Csehszlovák Nemzeti Tanácsot. A háború alatt rendkívül sokat utazott: 1917-ben Oroszországban szervezte meg a 40-50 000 főt számláló, a központi hatalmak, majd a bolsevikok ellen harcoló Csehszlovák Légit, 1918-ban pedig az Egyesült Államokban meggyőzte Thomas Woodrow Wilson elnököt ügye igazáról.

⁵⁷² Az Osztrák-Magyar Monarchia cseh területein alapított Sokol-mozgalom (a sokol sólymot jelent), mely kezdetben tornaegyletek, majd félkatonai szervezetek formájában működött és politikailag teljességgel inkorrekt célja a cseh ifjúság fizikai erőnlétének és elsősorban nemzettudatának fejlesztése volt.

Ez a mindössze hat (5 gyalog és 1 tüzér) ezred a Vág völgyét akként vette birtokába, hogy az egyes vasúti és útsomók elfoglalása végett egyes pontokon nagyobb erővel összpontosult, azután gyalogmenetben vagy vasúton, páncélvonatok fedezete alatt, meglepően előnyomult és az útközbe eső városokban kisebb különítményeket visszahagyott. Mivel ellenük megbízható magyar erők rendelkezésre nem állottak, és ami volt, azt századonként városokra és fontosabb pontokra szét is forgácsolták, a csehek térnyerése sikerrel járt.

Ezután a csehek a megszállott terület magyar lakosságából túszokat szedtek és ezeket Brünnebe hurcolták el. Ezenkívül a városok legtekintélyesebb magyar polgárait letartóztatták. Sok helyen a cseh irreguláris csapatok a magyar lakosságot ki is rabolták. Mivel a csehek a Magyarországon uralkodó rendetlen állapotból hasznot húzva, gyors sikert akartak elérni, nem várták meg a szervezés alatt álló ezredeik menetkészültségét, hanem az épp rendelkezésre álló létszámmal törtek be Magyarországra, úgy hogy az első megszálló csapatok ereje csupán (1, 28., 49. gy.-e. és 1. tüzérezred) körülbelül 4000 puska, 2 üteg és 1 lovasszázad volt...

Magerl Károly ezredes⁵⁷³

A Magerl Károly ezredes parancsnoksága alatt Zólyomban alakult karhatalom (1 gyalogszázad és 1 géppuskás század) a csehek ellen nyomult és azokat november hó 16-án Ruttkáról és Zsolnáról kiverte. Erre a csehek Csácára vonultak vissza. Ezután a Magerl ezredes parancsnoksága alatt álló nemzetőrök és csendőrök felváltására két század Zsolnára utazott, ahová az 1. sz. páncélvonat is beérkezett. A csehek betörése révén Pozsony, Nagyszombat és Nyitra városok veszélybe jutottak....⁵⁷⁴



„...Pozsony védelmére a helyőrség ereje a következő volt: 549 tiszt, 3922 nemzetőr, 603 polgárőr, az alakulásban lévő 13. gyalogezred, 1 repülőgép és a 2. számú páncélvonat. Ezen felül szervezésben volt a pozsonyi póttesteknél 1 zászlóalj, 1 géppuskás század, 1 árkász század és 1 üteg. A helyőrség további megerősítésére N.-Kanizsáról V/2 zászlóalj és Budapestről 1 karhatalmi század indult el vasúton...

Léva védelmére és a Garam völgyének biztosítására a pozsonyi kerületi parancsnokság Újbányát Aranyos-Marótot és Verebélyt karhatalmi különítményekkel megszállotta. A Nyitra alsó völgyének elzárására pedig Pozsonyból a 2. számú páncélvonatot Nagysurányra irányította...

December 15-én a 6. csehszlovák légió hadosztálynak beérkezett csapataival a csehek megszállták a Vág felső és a Hernád völgyét (Rózsahegy, Liptószentmiklós, Poprádfelkát, Késmárkot, Szepesváralját és Iglót). Egy zászlóalj és egy üteg Lőcsére nyomult elő. Egy gyengébb különítmény vasúton, Ruttkáról Körmöcbányára érkezett. December 17-én Kassa

⁵⁷³Magerl, Karl von Kouffheim ezredes, a cs. és kir. 12. gyalogezred utolsó előtti parancsnoka. <http://www.bumm.sk/idojep/2015/07/05/soha-nem-latott-pillanatkepek>

⁵⁷⁴ Rubint Dezső tábornok: Az összeomlás 1918

*fedezésére 1800 főnyi magyar csapat 8 géppuskával és egy üteggel összpontosult, majd Margitfal-vára vonult elő és az 1. sz. páncélvonat támogatása mellett a cseheket egészen Poprádig visszaszorította...*⁵⁷⁵

„...Közben Lőcséről 1 cseh század a Branyiszkó-hegységen át Eperjes felé vonult, amely december hó 26-án Szinyeújfalunát a Hernád völgyét megkerülve, Eperjest megszállotta. Eperjesről Kassára cseh parlamentairek érkeztek! Mivel a Hernád felső völgyében lévő karhatalmi csoport állását a csehek észak felől megkerülték, a margitfalvi karhatalom egy része Kassára visszamenetelt, hol a csőcselékkel együtt fosztogatni kezdett. Ennélfogva a kormánybiztos felszólította a Kassán lévő cseh parlamentair tisztet, hogy küldjenek karhatalmat Kassára.

E felszólítá folytán december hó 29-én délután 4 óra 30 perckor a csehek 4 zászlóaljjal (21. gy.-e, 30. Landw. gy.-e. és 1. csehszlovák gy.-e. részei), 1 lovas századdal és 1 üteggel- megszállták Kassát, két páncélvonattal pedig Bárcza állomásnál a Hernád völgyét dél felől elzárták...

*Mivel a csehek Balassagyarmatot és D.-Palánkat a kormány tiltakozása ellenére sem ürítették ki, január hó 28-ról 29-revaló éjjelen a cseheket onnan kiverték. Ebben az éjjeli vállalatban résztvett a 38. gyalogezrednek Nándorra előretolt egy százada, a 16. gyalogezrednek egy százada (egy géppuskás-osztaggal) és Pálmay⁵⁷⁶ századosnak N.-Oroszin lévő különítménye (egyszázad és egy géppuskás-század). Balassagyarmatnak megtartása végett Hatvanból az iglói géppuskás századot, Budapestről a 29. ezredtől egy géppuskás-századot és egy nehéz üteget (40. nehéz tüzérezredtől), Szekszárdról egy géppuskás-szakaszt, Salgótarjánból pedig a 23. számú páncélos vonatot összpontosították...*⁵⁷⁷

„...Felvidéken a turócszentmártoni deklarációt kihirdető Szlovák Nemzeti Tanácshoz egyetlen törvényhatóság és katonai alakulat sem csatlakozott, sőt a katonák hazamentek. Ezért a csehszlovák állam által igényelt magyar terület megszállására külön parancsnokság alakult, élén Stika vezérőrnaggyal, akit két hét múlva Schöbl ezredes (a Mária Terézia-rend lovagja) váltott fel. Ez a csoportparancsnokság a hadműveletek kezdetén kb. három zászlóaljnyi erővel rendelkezett, de az év végén az alája rendelt csapatok összlétszáma már 10 zászlóalj, 4 üteg, 1 lovas század és 1 páncélvonat volt.

Az első cseh–morva egységek Szokolcánál, a Vlára-szoroson és a jablunkai szoroson át hatoltak be a szlováklakta területre, harc nélkül foglalva el a védtelen Malackát, Nagyszombatot, Trencsént, Zsolnát és Turócszentmártont. Mindenütt kihirdették, hogy a

⁵⁷⁵ Rubint Dezső tábornok: Az összeomlás 1918

⁵⁷⁶ Pálmay Ernő, 1918-ban a 18. (soproni) honvéd gyalogezred tisztje. 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.

⁵⁷⁷ Rubint Dezső tábornok: Az összeomlás 1918

*megszállt területek ezentúl a Csehszlovák Köztársasághoz tartoznak. A pozsonyi magyar helyőrség maradványa elegendő volt, hogy a várost és közvetlen környékét megvédje...*⁵⁷⁸

*„Ugyancsak ma jelentették a belügyminiszternek Nagyszombatból, amelyet tegnap megszálltak a csehek, hogy két század cseh katonaság Galánta és Érsekújvár felé indult. A galántai állomáson álló páncélvonat parancsnokát nyomban utasították, hogy menjen a csehek elé és fegyverezze le őket. Ma délután újabb páncélvonat ment Budapestről Galánta felé.”*⁵⁷⁹

*„...november 11-én (valószínűleg a nagytapolcsányi vasútvonalon) magyar páncélvonat futott be Trencsénbe, amelynek a személyzete még nem tudta, hogy Trencsént már megszállták a csehek. A helyzet tisztázása után a páncélvonatot szabadon engedték és az rögtön Budapestre távozott. ...*⁵⁸⁰



Magyarország északi részének vasútjai és a katonai ellátó raktárak, 1914⁵⁸¹

⁵⁷⁸ Fogarassy László: Háború hadüzenet nélkül (Hadműveletek Magyarország területén a páduai fegyverszüneti egyezménytől a soproni népszavazásig)

A következőkben közölt térképek a www.vasutallomasok.hu oldalról származnak és az 1914-15 évi állapotokat mutatják.

⁵⁷⁹ Szamos, 1918. november (50. évfolyam, 262-285. szám) Hír, Budapest, nov. 9.

⁵⁸⁰ Fogarassy László: Felvidéki guerillaharcok a Károlyi kormány idején

⁵⁸¹ Arcanum Hungaricana

„A cseh betörés hírére a magyar kormány is megtette a szükséges ellenintézkedéseket. A Magerl nemzetőr- és csendőrkülönítmény felváltására két századot és egy páncélvonatot Zsolnára irányított. Nyitra védelmére Trencsénbába egy századot, Pöstyénbe háromnegyed századot és négy géppuskát, Lipótvárra két századot, Szegedre 260 nemzetőrt és a volt 32. ezred két századát küldte ki, s azonkívül Budapestről Szered-Lipótvár védelmére három század és egy üteg indult Bertalanffy őrnagy⁵⁸² parancsnoksága alatt. Nagyszombat védelmére 400 tengerész és egy üteg ment. Budapestről azonkívül két század, egy géppuskás század és egy üteg Gangel százados alatt Pozsonyból Nagyszombatba. Pozsony védelmére 549 tiszt, 3922 nemzetőr, 603 polgárőr, az alakulásban levő 13. gyalogezred, egy repülőgép és a 2. számú páncélvonat állott rendelkezésre. Megerősítésül Nagykanizsáról egy fél zászlóalj, Budapestről pedig egy karhatalmi század indult útba. A Budapest-pozsonyi vasútvonal fedezésére Galántára a volt 32. gyalogezred két százada és egy fél géppuskás százada rendeltetett ki.

E minden esetre elég számos erőnek értéke azonban silány volt. A Nagyszombat védelmére kirendelt tengerész különítmény Nagyszombatot otthagya és Pozsonyba távozott, illetve részben szétszéledt. A Pöstyénbe kirendeltek kijelentették, hogy csak napi 50 korona zsoldért hajlandók szolgálni; a zsolnai csoport megtagadta az engedelmisséget.

Mindazonáltal az említett erők felvonulása már magában véve elég volt ahhoz, hogy a csehek további előnyomulását megakassza és az november 25-ig tényleg szünetelt is...⁵⁸³

„...November 15-én Zsolna—Turócszentmárton környéke ellen Körmöcbánya felől a 16-osok, Kralován felől pedig a 9-esek támadásra indultak. A Pongrácz-különítmény páncélvonaton befutott Turánra, az akadálynál a legénység kiszállt és az ott álló cseh századot a páncélvonat ágyújának támogatásával megtámadta. A harc folyamán helyreállították a síneket és a páncélvonat eljutott egészen a Vág hídjáig, ahonnan a vasúti állomást lőtte. A cseh önkéntes század visszavonult Szucsányba, ahol a két prágai 28-as század Ruttkáról beérkezve sietett segítségére. A cseh parancsnok ezzel az erővel visszafoglalta eredeti állását Turánnál.

Turán vasútállomásnál a csehek egy üres mozdonyt teljes sebességgel nekiindítottak a magyar páncélvonatnak. Ennek azonban némi zúzódáson kívül nem történt baja, csak kiborult a sínekből. De azok közül, akik nem tudtak idejében kiugrálni, két tiszt meghalt, többen pedig megsebesültek ...

Ugyanebben az időben zajlott le a galgóci ütközet, amelyet Rubint és Breit nem is vettek figyelembe, a pozsonyi kerületi parancsnokság pedig csak annyit jelentett, hogy magyar csapatok december 6-án visszafoglalták Galgócot és sikeresen visszaverték a cseh páncélvonat támadását...

A másik cseh század Lipótvárnál azonban tartotta a közúti és vasúti hidat, amíg Pöstyénből a 2. cseh önkéntes ezred teljes I. zászlóalja egy páncélvonattal meg nem érkezett.

⁵⁸² Nemes Bertalanffy Dezső, ezredes (Szombathely, 1884.12.02., római katolikus - Csákány, 1956.11.02.)
Forrás: A m. kir. Csendőrség tisztikara.

⁵⁸³ Bánlaky József:

Este 21 órakor a cseh páncélvonat⁵⁸⁴ át akart törni Lipótvárról Galgócra, de kudarcot vallott. Éjjélkor már sikerrel ismételte meg a támadást, a cseh gyalogság pedig közelharcban elfoglalta a vasúti hidat, ahol 3 ágyút és 8 gépfegyvert zsákmányolt. Magyar forrásból azt tudjuk, hogy a 437. üteg egyik lövegszakasza a szekérgyárnál, a másik pedig a vasúti hídnál volt állásban és a kezelő személyzet a közelharcban megsemmisült.

A gyalogság a Pálmay csoport egy részlegéből és a nyitrai tisztiszázadból állott, tehát a nyitrai 14. honvéd gyalogezred állította ki...⁵⁸⁵

„... Délután 3 óra tájban Kunos főhadnagynak tudomására jutott, hogy a csehek a nagyszombati pályaudvart s vele a Heltai különítmény páncélvonatát is hatalmukba kerítették. Kunos ekkor elrendelte a visszavonulást, mégpedig Zavar-Kereszturon át. Ez a visszavonulás is igen bizonytalan kimenetelűnek látszott, mert attól kellett tartani, hogy a csehek a birtokukba jutott páncélvonattal Keresztúrnál elvágják a visszavonulás útját. Ez azonban szerencsére nem következett be, úgy, hogy az üteg másnap Galántára érkezett. Itt kapta kézhez a pozsonyi kerületi parancsnokságnak azt a parancsát, hogy Galántán rakjon be és onnan vasúti szállítással Nagyszombattól nyugatra, Ciferre lesz szállítva.

Ciferen 24-én az üteg kirakott és északkeleti (Nagyszombat felé mutató) lövőiránnyal tüzelőállásba ment. Ebből az állásból tüzelésre mm került sor, mert a csehek Nagyszombatból Pozsony megtámadását nem kísérelték meg.

December 1-én Naményi alezredes, ezredparancsnok Kúnos főhadnagyt ezredsegédtisztté nevezte ki s az üteg parancsnokságát Szigethy, majd december 3-án Récsényben Eágyi György főhadnagy vette át. Récsényben az üteg a lévai 26. gyalogezred két századával harccsoportot alakított, amelynek feladata az volt, hogy a harcászatilag fontos Galgócot visszafoglalja és a Vág vonaláig előrenyomulva, ott állást foglaljon...⁵⁸⁶

„...Tekintettel a székely csapatok jó harci szellemére, ezeket a keleti front viszonylagos stabilizálódása után másutt is föl akarták használni. így 1919. január 5-én Vén Zoltán⁵⁸⁷ főhadnagy százada egy székely menetzászlóalj éle gyanánt Szatmárnémetiből Salgótarjánba utazott. Innen rendelték a zászlóaljat a balassagyarmati harcokhoz.

A január 31-i helyzetjelentés szerint Litkét 29. gyalogezredbeli osztagok, Szécsényt pedig a helyi lakosság támogatásával foglalták vissza a csehektől. A zászlóalj legénysége azzal a kéréssel folyamodott a 40. hadosztály-parancsnoksághoz, hogy alkalmazzák Erdélyben.

Egy Szombathelyre küldött páncélvonat székely legénysége, amelynek a Mura-vonal védelmére kellett volna indulnia, szintén az erdélyi frontra kéredzkodott vissza. Mind a zászlóalj, mind pedig a páncélvonat személyzete kérésének eleget tettek, mivel a

⁵⁸⁴ Itt az a furcsa helyzet állt elő, hogy a csehek egy korábban elzsákmányolt páncélvonattal avatkoztak a harcokba. (Ez lehetett a korábbi II, VI, vagy VIII. páncélvonat, vagy azoknak részei)

⁵⁸⁵ Fogarassy László: Felvidéki guerillaharcok a Károlyi kormány idején

⁵⁸⁶ Białoskurski Ödön: A m. kir. 37. honvéd tüzérandár története 1914-1918 I. köt. A m. kir. 4. honvéd tábori ágyúezred története.

⁵⁸⁷ 1944-ben vitéz Vén Zoltán ezredes. Forrás: 1944. évi rangsorolás

*balassagyarmati és muraszombati frontszakasz konszolidálása után nélkülözhetővé váltak....*⁵⁸⁸

„Az első világháború utolsó évére – akárcsak a háterszág – Balassagyarmat is kimerült. Novemberben északról menekülő vasutasok hozták a hírt: a Felvidéken megjelent az olasz főtisztek által vezényelt, olasz egyenruhát viselő Cseh Légio.⁵⁸⁹ A balassagyarmati vasutasok családotul fogadták be felvidéki kollégáikat. A harctérről szervezetlenül hazaözönlő katonák az állomásokon eldobált fegyvereit összegyűjtötték, és a fűtőházban, a vasúti csomópont épületeiben elrejtették...

Az előrenyomuló csehek 1919. január 3-án rajtaütésszerűen elfoglalták Losoncot, majd január 9-én egy legionárius század bevonult Ipolyságra. Ezzel az Ipoly-völgyi vasút két, a demarkációs vonalon túl lévő végpontja megszállás alá került. A csehek közeledtének hírére a város vezetői a vasútállomáson fogadták a megszállókat, hogy kiméletes bánásmódot kérjenek. A várható harc elkerülése végett – kihasználva az állomáson lévő zűrzavart – a Balassagyarmatra vezényelt 4B jelű páncélvonatot elmenesztették Aszód felé. Ezzel a város védelmének egyetlen ütőképes eszközét távolították el. A páncélvonat távozásának híre eljutott a csehekhez, akik január 15-én hajnalban egy 45 fős különítménnyel benyomultak a városba, majd további egységeik több helyen átlépték az Ipolyt, és birtokukba vették az Ipoly-völgyi vasút magyarországi szakaszát. Az olasz alpesi hadsereg szürke egyenruháját viselő cseh katonák elfoglalták a vasútállomást, a postát, a laktanyát, a város az Ipoly és a vasút közé eső részét, és az attól délre fekvő városrészből mintegy százméteres sávot. Róth József állomásfőnököt leváltották, a magyar állomásnévtáblát kicserélték. A történeteket konstatáló, elsősorban a salgótarjáni szénmezők védelmére készülő magyar kormánynak egy erélytelen tiltakozáson kívül másra nem futotta az erejéből. Sőt! A csehek gyors térnyerésének hírére felkészültek Vác kiűritésére is. (Az évtizedekkel később ismertté vált cseh térképek tanúsága szerint Vác is Csehszlovákiához tartozott volna, az országhatár Gödöllő környékén metszette a Budapest–Miskolc–Sátoraljaújhely vasútvonalat. Ettől délre húzódott az országhatár...

A cseh megszállás ellen szervezkedő vasutasok Abonyi Fülöp, Toldy Ferenc és Nagy István kalauznál, valamint Sándorfi István mozdonyvezetőnél gyűltek össze. Felmérték a várost megszálló erők erejét. A helyzet 1919. január végére elmérgesedett. A leendő csehszlovák közigazgatás vezetője, a zsupán ragaszkodott ahhoz, hogy a köztisztviselők a csehszlovák államnak hűségesküet tegyenek. A hír futótűzként terjedt a városban, és a megyeháza nagytermében január 27-én tartott forró hangulatú gyűlés tetőpontján Sándorfi mozdonyvezető kijelentette: „Mi a szlovákok városa nem leszünk!” A vasutasok és a szervezkedő polgárok – köztük a postások, fegyőrök, pénzügyőrök – arra az elhatározásra jutottak, hogy a kormány tehetetlenségét nem nézik tovább, fegyverrel foglalják vissza a

⁵⁸⁸ Fogarassy László: Az ismeretlen székely hadosztály

⁵⁸⁹ A Csehszlovák Légio az első világháború alatt alakult. Részt vett az orosz polgárháborúban, hol az egyik, hol a másik fél oldalán. Mivel a Légio csak 1920-ban hajózott be Vlagyivosztokba, ezért a Felvidék 1919-es cseh megszállásában még nem vehetett részt! Viszont a franciáknál és az olaszoknál szervezett légio ott lehetett. Az árnyaltabb kép érdekében mindenkinek a figyelmébe ajánlom a következő könyvet, amely a légio oroszországi működést mutatja be. (Sakharov: a cseh légio Szibériában) Az első világháború után a Légio alakulatai az új csehszlovák hadsereg meghatározó részét képezték.

várost. Segítségükre volt az alakulatával Magyarnándorban állomásozó Vizy Zsigmond⁵⁹⁰ százados, aki a szintén harctéri tapasztalatokat szerzett Bajacz Rudolf⁵⁹¹ századossal úgy döntött, hogy nem tájékoztatják a hadosztály-parancsnokságot, hanem a polgárokkal karöltve megtámadják a megszállókat. A támadási tervet Vizy készítette. Négy harccsoportra tagolta a körülbelül háromszáz főből álló hazafias erőket, és minden szakaszhoz beosztott egy, a helyi viszonyokat ismerő vasutast, továbbá egy 16-os altisztet. A támadók gyalogmenetben vonultak a város határához, ahol további vasutasok és polgárok csatlakoztak hozzájuk. Január 29-én hajnali négykor kürtszóra a város minden megszállt pontján egyszerre indult meg a támadás, ami a cseheket nem érte váratlanul. A vasútállomáson a vágányok felől rohamozókat az emeleti ablakból egy géppuskával lőtték, ám súlyos harcok árán az állomást, majd a stratégiai pontokat sikerült visszafoglalni. A laktanyát azonban két roham ellenére sem. A veszteségek láttán a demoralizált katonaság a további harcot nem vállalta, a tisztek erélyes fellépése ellenére is visszavonultak Magyarnándorba. A harci események híre eljutott Budapestre is, ahol végre cselekedtek, és Balassagyarmatra vezényelték az iglói géppuskás tanfolyam hallgatóiból álló különítményt, akik kora délután megérkeztek, majd egy rohammal elfoglalták a laktanyát. Ekkor, mondván, nekik ennyire szólt a megbízatásuk, el is vonultak. Az ismét katonaság nélkül maradt Balassagyarmat védelme újra a polgárookra hárult. Ám időközben Magyarnándorban rendeződtek a sorok, és a katonák éjjel előtt ismét bevonultak Balassagyarmatra...⁵⁹²

„...Másnap Rákóczy⁵⁹³ kormánybiztos azt jelentette a 9-i eseményekről a HM-nek, hogy előző nap a csehek két vonattal és kétezer fővel Párkányánáról Balassagyarmat felé indultak. „Itt óriási pánik keletkezett. Intézkedtem, hogy egy páncélvonat és egy nagyobb számú őrség menjen Ipolyság felé.” (HL Karh. oszt., 1919. jan. 10.) Vizy Zsigmond, visszaemlékezésében, Rákóczyval szemben saját döntéseként tüntette fel azt, hogy nyolcvan katonával és két gépfegyverrel vasúton Drégelypalánkra ment; a vasutasok segítségével megrongáltatta a síneket és két vagon kisiklatásával torlaszolta el a vonalat...⁵⁹⁴

„Budapest, 1919. január 14.

⁵⁹⁰ Vizy Zsigmond százados, 1918-ban a 16. (besztercebányai) honvéd gyalogezred tisztje.

⁵⁹¹ ?

⁵⁹² Ünnepeelt a legbátrabb város <http://iho.hu/hir/unnepelt-a-legbattrabb-varos-150130>

⁵⁹³ Volt nógrádi főispán-kormánybiztos, 1863. június 17-én született Lőrinciben. Jogi tanulmányait elvégezve, Nógrád vármegye szolgálatába lépett. Kormánybiztosi kinevezése előtt már több mint harminc éves közigazgatási gyakorlattal rendelkezett, majd egy évtizeden át volt a Nógrádi járás főszolgabírója. A háború végén hosszabb ideig működött Borsod, Gömör és Kishont vármegyék területén, mint a közélmelési miniszter megbízottja. 1918 novemberében Nógrád vármegye főispáni jogokkal felruházott kormánybiztosává nevezték ki. Ezt a posztot töltötte be 1919. február 26-ig, amikor a szociáldemokrata munkástanács és katonatanács eltávolította hivatalából. Előzetesen már ő maga is kérte felmentését. A Tanácsköztársaság alatt, mint tús, sokáig ült börtönben.

⁵⁹⁴ Barthó Zsuzsanna: CIVITAS FORTISSIMA. A balassagyarmati „csehkiverés” korának forrásai és irodalma. Balassagyarmat csehszlovák megszállása

... 4. számú páncélvonat⁵⁹⁵ parancsnoka Balassagyarmatról telefonon jelenti, hogy a csehek állítólag a főparancsnokság rendeletére az Ipolyság – Balassagyarmat – Losonc vonal birtokbavétele céljából Ipolyságnál átlépték a demarkációs vonalat, és Ipolyság állomást megszállták. Kérnek utasítást, hogy további előnyomulás esetén fejtendő-e [ki] ellenállás?⁵⁹⁶

„...2./ A csehek ezen előnyomulása Salgótarjánt veszélyezteti. Az ország ezen utolsó teljesítőképes szénbányájának elvesztése a magyar népköztársaság szempontjából kiszámíthatatlan következményekkel járna.

3./ Salgótarján ezért minden eszközzel (:ha harc árán is :) tartandó.

4./ Salgótarján védelmével Jankovich Ferenc⁵⁹⁷ ezredest, a 40. hadosztály parancsnokát bízom meg. Ki ezen célból a legszükségesebb törzsével együtt lehetőleg még ma Salgótarjánba tartozik kimenni.

5./ Jankovich ezredesnek alárendeltetnek:

a./ a Füleknél álló nemzetőrök, egy 10. gyalogezredbeli század és 1 székely század

b./ a Salgótarjánban levő karhatalmi csoportparancsnokság a Salgótarjánban levő székely zászlóaljjal és a 10. gye. másfél századával

c./ a 16. gye.-nek Aszódon levő része

d./ a Rétságban levő Pálmai százados különítménye

e./ a Budapestről f. hó 21-én Salgótarjánba elinduló vadászvezredbeli V. zászlóalj /:kb. 750 ember 8 g(ép)p(uska):/

f./ és f. hó 21-én dut. 3h12-kor Budapestről Salgótarjánba induló 23. sz. páncélvonat.

6./ Jankovich ezredes csoportja a Budapesti katonai kerületi parancsnokságnak rendeltetik alá, mely parancsnokság eme erők kifogástalan anyagi ellátásáért felelős...⁵⁹⁸

„Balassagyarmat, 1919. január 28.

⁵⁹⁵ A 4/b. sz. páncélvonat 1918 végén Erdélyben harcolva fokozatosan húzódott vissza nyugati irányba. 1919 elején, Nagyváradon tartózkodott, ahonnan - a csehek gyors térnyerésének hatására - Balassagyarmatra rendelték. 1919. január 9-én érkezett a városba. A vonat parancsnoka, Habász százados, még aznap délután Drégelypalánkra irányította a vonatot. Az ott tartózkodó Vízzy főhadnagy és Habász egy Ipolyvisk elleni közös támadás tervén gondolkodtak, de ez megghiúsult, a páncélvonat csak Ipolyság vasútállomásig jutott előre, ahol cseheket nem találtak. Éjjel 12 órakor tértek vissza Balassagyarmatra. A vonat 1919. január 14-én este, a cseh előnyomulás hírére és a fegyveres ellenállás határozott letiltása után, Aszódra ment. A csehek csak a páncélvonat távozása után merték megszállni Balassagyarmatot.

⁵⁹⁶ A Balparti Vasútparancsnokság távirata a HM 11. osztályához Ipolyság vasútállomásának csehszlovák megszállásáról

⁵⁹⁷ vitéz nemes Jeszeniczei Jankovich Ferenc ezredes, 1918-ban a 9. (kassai) honvéd gyalogezred parancsnoka.

⁵⁹⁸ SALGÓTARJÁNI ESEMÉNYEK 1918-1919 (Adatok, források és tanulmányok a Nógrád megyei levéltárból 53. Salgótarján, 2007) Rombolás és fenyegetettség – Bizonytalan hónapok (1919. január 1.–március 21.) Dokumentumok

...Ezt követően kereshette fel a vasutasok küldöttsége Rákóczy kormánybiztost, miként az visszaemlékezésében az esetet említi.

*Délután pedig felkeresték a Magyarnándorban állomásozó katonaság tisztjeit, Bajatz és Vizy⁵⁹⁹ századosokat, kérve őket a csehszlovákok kiverésére Balassagyarmatról...*⁶⁰⁰

„Balassagyarmat, 1919. január 29.

*...A 40. hadosztály-parancsnokság a biztosító vonalat Rapp - Szécsény vonalig tolja előre, az utóbbi második pontot [mármint Szécsényt] szállja meg, a Losonc - Rapp vasútvonalat szakítsa meg, és mielőbb egy legalább fél zászlóalj erős osztagot és az iglói géppuskás tanfolyam menetkész négy géppuskáját megfelelő kezelőlegénységgel irányítsa Balassagyarmatra, hogy a város minden cseh támadással szemben tartható legyen. Biztosítás és felderítés céljából a 23. számú páncélvonat Salgótarjánból Balassagyarmatra irányítandó.*⁶⁰¹

„...Másnap reggel megérkezett a 23. számú ideiglenes páncélvonat is. Épp jókor, mert Losonc felől cseh erősítéssel egy vonat közeledett. A polgárok és a páncélvonat tüze azonban visszafordulásra kényszerítette. A balassagyarmati harcok hírére január 30-ára a megszállt Ipoly-völgyi vasút mentén fekvő településekről is a folyón túlra szorították a megszállókat. Ezt követően, január 31-én Prágában elrendelték a demarkációs vonaltól délre megszállt területek kiűritését.

A harcokban négy magyar katona és hat civil halt meg, köztük az előkészületekben jelentős részt vállaló Rózsa András kalauz és Petrovics József mozdonyfűtő. Megsebesült tizenkét katona és kilenc civil, közülük öt vasutas. Csehszlovák részről nyolc halott és hét sebesült volt a veszteség. A balassagyarmati harcokat a salgótarjáni béketárgyalások zárták le február 2-án, de a következő hónapokban a folyó túlsó partjáról többször is ágyútűzet zúdítottak a városra. A trianoni békediktátum közlekedésről szóló fejezete Csehszlovákiának adta az Ipoly-völgyi vasút magyar szakaszának használatát. Balassagyarmat Magyarországon maradt, de az egyik nagy vesztes lett. Elveszítette természetes

⁵⁹⁹ Vizy Zsigmond százados, 16. (besztercebányai) honvéd gyalogezred

⁶⁰⁰ Többekkel együtt Schuch István (Érsekújvár, 1889. ápr. -1963). 1910-ben lépett a MÁV szolgálatába. 1912-ben mozdonyvezető vizsgát tett. 1915-ben helyezték Balassagyarmatra. Hamarosan a balassagyarmati mozdonyvezetők vezéregyénisége lett. A bizalmiférfi-testület elnöke volt. Beállt polgárőrnek. Az 1919. januári szervezkedés egyik vezetője volt. A január 29-i harcokban a vasútállomást ostromló fegyveres vasutas csoport élén harcolt, később a városban tartózkodó páncélvonat mozdonyát vezette. Részt vett a tavaszi, majd a nyári harcokban is. 1923-ban a mozdonyvezető sztrájk egyik főszervezője volt. Letartóztatták és elbocsátották. („Szolgálati táblázatában az elbocsátása indokolása: „Az 1923. VÜI/2-án kimondott tömeges munkamegszüntetésben a szolgálat kifejezett megtagadásával és izgatással vett részt. Emiatt a szolgálati és illetmény szabályzat 14 § 4. száma értelmében az igazgatóság, mint kivételes fegyelmi hatóság a rendes fegyelmi eljárás mellőzésével, büntetésképpen azonnal beálló hatállyal, a szolgálatból elbocsátja.”) Ezután különböző gazdasági vasutaknál dolgozott. 1933-ban jogorvoslatot kap tíz évvel korábbi elbocsátására, havi százhusz pengő kegydíjban részesül visszamenőleg is. Vendéglőt és földet vesz feleségével a pénzből. 1940-ben Felvidéki emlékérmét, 1942-ben Nemzetvédelmi Keresztet kap kitüntetésként, 1919-es tevékenységéért. 1949-ben földjét és házát államosítják, 1950-ben Izsákra telepítik ki.

⁶⁰¹ A HM 5. osztályának átirata a 6. osztálynak a balassagyarmati eseményekről. A „csehkiverés” katonai dokumentumai (1919. január 29-30.)

vonzáskörzetének felét, területének egyötödét. Az Ipoly-völgyi vasút sehová sem vezető vasút lett, két helyen metszi az országhatár...⁶⁰²



„Drégelypalánk, 1919. január 29.

Ma délelőtt 7 órakor Drégelypalánk állomást elfoglaltam. Nyolc cseh katonát és egy vasutast, aki átpártolt hozzájuk és a kezükre játszott, letartóztattam. Dejtárra egy különítmény ment, hír tőle még nem érkezett. A távirati vonal se Vác, se Balassagyarmat felé nem működik. Pálmay százados.

A csehek Ipolyság felől támadtak, de visszavertük. Emberveszteségünk nincs, a csehek három-négy embert vesztek. Nagyobb támadástól tartani lehet, kérek megerősítést. Ipolyvece felől nyolc cseh vonult ellenünk. Jelenleg harcban vagyunk velük. Dejtárt egy különítményem elfoglalta. A cseheknek kettő halottjuk és sebesültjük van. Balassagyarmattal távirati összeköttetésbe lépni még nem tudtam. Lőszerre égető szükségem van. Pálmay százados.

Megerősítést sürgősen kérek, mert minden emberem állandóan rajtvonalban van, és a hideg szolgálatképtelenné teszi őket. Ipolyság és Hídvég felől folyamatosan mozgás és lövöldözés [észlelhető]. Értesülésünk szerint egy három kocsiból álló cseh páncélvonat közeledik Ipolyság felé. Pálmay százados.

A csehek tüzérségi tüze és páncélvonatának megjelenése legénységemet megrendítette, miért is [a] sötétség beálltával tábori őrsők visszahagyása után visszavonultam a Drégelypalánktól délre fekvő magaslatra. A páncélvonat előreláthatólag egész éjszaka a megrongált vonal helyreállításával lesz elfoglalva. Kora reggel Ipolyvece - Dejtár között rongálom meg a vonalat. Balassagyarmatot a helyzetről lovasokkal csak reggel tudom értesíteni. Dejtár állomáson nyolc csendőr egy géppuskával, négy emberem és kb. ötven felfegyverzett polgár fejt ki ellenállást. A csehek vesztesége a három vasúti állomás

⁶⁰² Ünnepelet a legbatrább város <http://iho.hu/hir/unnepelt-a-legbatrabb-varos-150130>

*elfoglalásából kifolyólag kb. húsz halott és számos sebesült. Nekünk veszteségünk nem volt. Kérek azonnal intézkedést Nagyorsziba. Pálmay százados.*⁶⁰³

A következőkben is a balassagyarmati, január 29-i eseményekről lesz szó.

„Délután 5 óra 30 perckor jelenti [a] balassagyarmati főszolgabíró, hogy Balassagyarmaton jelenleg csak iglói géppuskások vannak, miután a 38-as század és a 16. gyalogezred osztaga elszéledt. A csehekkal az átadás tárgyában telefonon tárgyalások folynak. A telefonbeszélgetés közben nyomult be az iglóiak két osztaga a laktanyába, és a telefonáló cseh hadnagyot puskatussal leütötték. 78 csehszlovák katona az iglóiak fogságába esett.

*[A] 23. számú páncélvonat ma este indult Balassagyarmatra. Pálmay százados csoportjánál a csehek Drégelypalánktól nyugatra Ipolyság felől sikertelenül támadtak, vesztesége három-négy ember. Újabb támadás várható, [a] csoport megerősítése feltétlenül kívánatos. Ipolyvece felől egy cseh járőr támad, a harc még folyik. Drégelypalánkot egy különítmény birtokába vette, miközben az ellenségnek halottai és sebesültjei voltak.*⁶⁰⁴

*„Balassagyarmat bevétele alkalmával a hirtelen alakult polgárőrségtől elesett nyolc [fő.] Többen megsebesültek. Az iglói géppuskások közül egy ember megsebesült, a cseh parancsnok, szívós ellenállás után elesett, tisztjei és több embere megsebesült. [A] legénységet, kb. 100 embert, elfogtak. Drégelypalánktól nyugatra egy három kocsiból álló cseh páncélvonat működik, ágyúval van felszerelve. Ipolyság és Hídvég felől állandó mozgás [észlelhető], Ipolyság felől a csehek megerősítést is kaptak. Pálmay százados, jelentése szerint, megerősítés nélkül aligha tartja magát, vett értesülés szerint a váci kombinált század Drégelypalánkra irányított. [A] 23. sz. páncélvonat délután 9 óra 30 perckor Hatvanon átfutott. Két székely század 30-án reggel vasúton Salgótarjánból Balassagyarmatra megy. [A] füleki csoportnál nyugalom van.*⁶⁰⁵

„Értesítem ezredes urat, hogy a 40. nehéztüzér- és vasutas ezredből alakított kombinált gyalogszázadot ma délután 7 órakor Balassagyarmatra irányítottam. Állománya négy tiszt és száz fő legénység.

*A Hohenburger százados által Salgótarjánba irányítani kért páncélvonat, a HM illetékes osztályától vett értesítés szerint, rendelkezésre nem áll. Legkorábban csak február hó 1-jén lehetne róla szó.*⁶⁰⁶

⁶⁰³ Pálmay százados távirati jelentései a 40. hadosztály-parancsnokságnak a katonai helyzetről Drégelypalánk térségében.

⁶⁰⁴ A 40. hadosztály-parancsnokság helyzetjelentése a HM 5. osztályának a katonai helyzetről az Ipoly mentén

⁶⁰⁵ A 40. hadosztály-parancsnokság helyzetjelentése a budapesti kerületi parancsnokságnak a balassagyarmati helyzetről

⁶⁰⁶ A budapesti kerületi parancsnokság értesíti a 40. hadosztály-parancsnokságot katonai erősítések Balassagyarmatra küldéséről

„[Éjjel] 11 óra 30 perckor Pálmay százados jelenti, hogy a csehek Ipolyságnál erősítést kaptak és ott, valamint Hidvégnél erős mozgolódás észlelhető, egy három kocsiból álló cseh páncélvonat pedig Drégelypalánkot megközelítette.

A 40. hadosztály-parancsnokság [éjjel] 11 óra 30 perckor jelenti, hogy f. hó 29-én este 6 órakor a páncélvonat Salgótarjából Balassagyarmatra elindult és hogy a székely század Szöllősy⁶⁰⁷ őrnagy parancsnoksága alatt f. hó 30-án [reggel] 7 órakor Balassagyarmatra indul.

Január 30-án, [hajnali] 2 óra 10 perckor Huszár Aladár főjegyző [helyesen: másodjegyző] jelenti, hogy Balassagyarmaton egyetlen katonánk sincs, csak a polgárőrség tartja a várost megszállva. Az iglói géppuskás tanfolyam ott volt részei, dacára annak, hogy a 40. hadosztály-parancsnokság azon parancsát vették, hogy Balassagyarmatot védjék, a várost lopva elhagyták, a foglyul esett cseheket magukkal vivén.”⁶⁰⁸

„...F. hó 30-án reggel az iglói géppuskás tanfolyam parancsnoksága utasítottatott a HM-ből, hogy a Balassagyarmaton volt osztagát, mely onnan parancs ellenére tért vissza Hatvanba, azonnal irányítsa vissza Balassagyarmatra. A nap folyamán visszatértek oda a 38. és 16. ezred elszéledt emberei is. A 23-as számú páncélvonat, melyet a 40. hadosztály-parancsnokság küldött Salgótarjából Balassagyarmatra, a nap folyamán szintén megérkezett. Megerősítésül a város felé útban van még: egy szakasz híján két székely század, melyek 30-án délután 12 óra 10 perckor elindultak Salgótarjából. Ma reggel 8 órakor indul Balassagyarmatra az iglói géppuskás tanfolyam géppuskás fél százada (4 géppuska), előreláthatóan ma délután Budapestről a 29. gyalogezred egy géppuskaszázada...”⁶⁰⁹

„1919. január 31.

...Pöstyén már saját kézbe került. Balassagyarmatról egy páncélvonat és egy szakasz tartalék rendeltetett ki Szécsénybe a székelyek támogatására. Raptól Szécsényig a cseheket tehát mindenütt a demarkációs vonalon saját veszteség nélkül átkergették. A felszabadító harcoknál a saját katonák lelkesedésén kívül a lakosság harcias magatartása is külön elismerést érdemel...”⁶¹⁰

„1919. február 9.

„Vasárnap a csehek Nagycsalomja felől megtámadták a dejtári vasúti állomást, mire a dejtáriak fölfegyverkeztek, és segítségül hívták a balassagyarmati állomást. Innét kiment a páncélvonat és a fegyveres vasutasok csoportja. A cseheket visszaverték, s a dejtáriak 12

⁶⁰⁷ Szöllősy Aladár őrnagy, 1918-ban a 22. (marosvásárhelyi) honvéd gyalogezred tisztje.

⁶⁰⁸ Az iglóiak, ismeretlen okból, Szügy irányába vonultak el, a foglyokon kívül magukkal vitték a zsákmányt is: öszvérek, kocsik, ruhaszövetek, rizs, cukor stb. A HM 5. osztályának napi összefoglaló jelentése

⁶⁰⁹ A HM 5. osztályának napi összefoglaló jelentése

⁶¹⁰ A 40. hadosztály-parancsnokság jelentése a budapesti kerületi parancsnokságnak az Ipoly menti katonai helyzetről

lángszórót, 7 foglyot, eleséget, szekereket, fegyvereket zsákmányoltak, a cseheknek 4 halottjuk volt, nekünk egy sem. A mi vezetőnk, Benkő Oszkár hadnagy, földink volt.”⁶¹¹

„1919. február 11.

A székely zászlóalj elszállításával a balassagyarmati karhatalmi csoport harcképessége nagyban csökkent. Kérem ebből kifolyólag a páncélvonat visszairányítását. Karhatalmi Csoportparancsnokság, Balassagyarmat.”⁶¹²



A székely zászlóalj február 11-én délután 3 óra 6 perckor indult Balassagyarmatról Szatmárnémetibe, a salgótarjáni csoportparancsnoksághoz tartozó egységei nélkül.

„Abból az alkalomból, hogy a székely zászlóaljat felváltották, a tisztikart Tornáczky Kálmán borászati főfelügyelő vendégül látta, ahol hazaszeretettől izzó köszöntők hangzottak fel. A székely hős fiúk városunkból a legszebb hazafias, nemzeti emlékekkel távoznak.”⁶¹³

„Őszintén sajnáljuk a derék, fegyelmezett katonákat és kívánjuk, hogy új helyükön sikerrel feleljenek meg annak a feladatnak, amely ott reájuk hárul.”⁶¹⁴

Erdély (román front)

⁶¹¹ Nógrádi Hírlap, 1919. február 9.

⁶¹² A balassagyarmati csoportparancsnokság távirata a 40. hadosztályparancsnokságnak

⁶¹³ Nógrádi Hírlap, 1919. február 16.

⁶¹⁴ Nógrád vármegye, 1919. február 12.

Linder Béla, a koalíciós kormány egynapos hadügyminisztere, 1918. november 1-jén elrendelte, hogy a magyar csapatok tegyék le a fegyvert ott, ahol vannak!!!

Enyhén szólva is furcsa ez akkor, amikor ellenséges hadseregek özönlenek a négy égtáj felől hazánk és országunk ellen. Kérdés csak az, hogy ez kinek állt az érdekében és kik álltak a háttérben? Vagy csak ennyire naív, megvezethető emberek voltak ezek a politikusok?

A Kolozsváron veszteglő IV. a. páncélvonat személyzete azonnal elhagyta a járművet és feltételezhetően hazament. Másnap Fox Aurél⁶¹⁵ honvédszázados, a kolozsvári MÁV pályaudvaron csellengve, azon morfondírozott, hogy mit kezdjen magával, hiszen az említett hadügyminiszteri rendelet többszázvezred magával foglalkozás és állás, valamint fizetés-ellátás nélkülivé tette. Studírozás közben felfigyelt az állomáson ácsorgó, magára hagyott, üres páncélvonatra. Gondolta jó lesz valamire, felfordult időkben különösen. „Lefoglalta” tiszti rendfokozatából eredő hatalmánál fogva a páncélvonatot, besietett a kolozsvári 21. gyalogezred laktanyájába, ahol azonnal az ezred hadrendjébe beszervezte a IV. a. páncélvonatot. Kratochvil ezredesnek, aki ekkoriban szervezte a székely hadosztályt, kapóra jött a páncélvonat, parancsnokává rögtön ki is nevezte Fox Aurél századost. Tíz nap múlva a szükséges legénység összetoborzódott, a műszaki felújítás megtörtént, a hadiállapotba hozás végbement és a páncélvonat harcra kész volt.⁶¹⁶



A IV. a. páncélvonat, már Fox Aurél százados parancsnoksága alatt, Erdély, 1918. november, Székely Hadosztály

„... Jellemző, hogy a tulajdonképeni székely hadosztály még meg sem alakult, már voltak egyes alakulatok, a melyek nemcsak a rendfentartást szolgálták, hanem már az oláhok előnyomulását is feltartóztatták. Így november első felében hadszíntéri szereplésre készen állott a Fox Aurél százados parancsnoksága alatt álló IV. a. páncélvonat. Tisztjei és legénysége önként vállalták a szolgálatot. Kubay őrnagy, (ma tábornok) volt a parancsnoka egy 21-es zászlóaljnak, a mely Tordán, az oláh környékre való tekintettel, nagyfontosságú karhatalmi szolgálatot teljesített. — Kolozsváron, az 1918...

Kevéssel azután egy parlamentér tisztünket az oláhok lelőtték a tövisi hídon. Erre komolyabb harcok következtek. Az oláh gyorsan segítséget kért Brassóból, de a katonavonat kisiklott. .. Egypár névtelen magyar hős feláldozta magát a hazáért, de megbénította a hódítókat. Napokig tartó próbálkozások után az oláhság belátta, hogy az elszánt székelyek

⁶¹⁵ Fox Aurél százados, 1918-ban a 23. (nagyszebeni) honvéd gyalogezred tisztje.

⁶¹⁶ A páncélvonat szerelvénye ekkor a mozdonyból, gépfegyver kocsiból és ágyús kocsiból állt. (Kóréh Endre nyomán)

vitésége s a meg-megjelenő páncélvonat veszedelmes tüze miatt a Maroson át nem jöhet. Ezért más módhoz folyamodott: közbelépésre kérte a gazdag nagybácsit, a franciát. Károlyiéknek s Apáthy főkormánybiztoséknak parancs volt még a franciák szemrebbenése is. Felszólította tehát a magyar katonai, illetve a hadosztályparancsnokságot, parancsolja vissza a székeleyeket...⁶¹⁷

„Egy gazdátlan páncélvonat

Másnap egy magas, barna, szúrós szemű honvéd százados meglátta a kolozsvári állomáson, hogy ott egy gazdátlan, elhagyatott páncélvonat áll.

Egy páncélvonat. — Mit ér ez válságos helyzetekben! Ha odavaló, elszánt katonák vannak rajta, olyanná válik, mint egy félelmetes mozgó acélvár. Gondolkozott. Kell, hogy akadjon egynehány jobbérzésű, komoly és elszánt katona, a ki vele egyet gondol és egyet érez.

Cselekedett. A páncélvonatot, a mely mozdonyból, gépfegyverkocsiból és ágyúskocsiból állott, — rövidesen lefoglalta. Ez a honvédszázados Fox Aurél volt...

Azután ment vissza a városba, egyenesen a volt 21-es honvédlaktanyába. Ez volt a székeleyk gyülekezőhelye. Itt lesznek az ő emberei, a kik megértik, miről van szó?

A mint belépett a kapún, egy fiatal, piros pozsgás arcú vadászfőhadnagy jött vele szembe. Fox százados azt hitte, hogy egy tiroli tiszttel találkozott össze. Akkor a tiroliakról az a hír szál-longott, hogy, mint szabadságszerető nép fiai, segítenek Erdély megoltalmazóinak.

Megszólította tehát a főhadnagyot —németül. És zamatos magyar feleletet kapott. Akkor tünt ki, hogy a császárvadász tiszt Jancsó József, a sepsiszentgyörgyi székel Mikó kollégium tanára.

— Nézd, kérlek, — szólt Fox százados, — a vasútnál lefoglaltam egy gazdátlan páncélvonatot. Szükség lesz arra ebben a zivataros időben. Toborozzunk össze a székeleyekből légénységet és aztán odamegyünk, a hol szükség lesz reánk. Segítesz ebben, jössz velem?

— Jancsó főhadnagy egy pillanat alatt átértette, hogy mit jelent az a páncélvonat elszánt székel fiúk kezében. A legnagyobb készséggel és örömmel igent mondott.

Attól fogva a két tiszt elválhatatlanul együtt volt s együtt toborozták a tiszteket és osztották be a légénységet, válogatott székeleyekből.

A páncélvonat tisztikara és légénysége a következő volt:

Parancsnok: Fox Aurél százados.

⁶¹⁷ Koréh Endre: A székel hadosztály, dandártörténete 1918-1919. I. (Budapest, 1929) A székel hadosztály szervezése.

(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 székel, azután páncélvonaton biztatja az ugyancsak székel légénységet 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.)

Parancsnok helyettes: Bóocz Miklós⁶¹⁸ százados.

Segédtszt: Jancsó József⁶¹⁹ főhadnagy.

Beosztott tisztek, főhadnagyk: Ávéd András,⁶²⁰ Geöczey László,⁶²¹

Hadnagyk: Dániel Elemér,⁶²² Fiedler Mihály,⁶²³ Zatler Ernő.⁶²⁴

Alhadnagyk: Gr. Bethlen András,⁶²⁵ Szilágyi Dezső,⁶²⁶ Zatler Zoltán.⁶²⁷

Tisztjelöltek: Lovag Reich Albert hdj. Örm. Kozma Attila önk. szky.

Örmesterek: Butka Gábor, Brünni Tibor, Mózes Gáspár Jenő, Hunyadi János.

Szakszervezetők: Györkös József, Kovács Károly, Láng József, Weisz Miklós.

Tizedes: Györkös András, Nagy Margit, Székely Tamás.

Honvédek: Fene Ferenc, Gámpe László, Hunyadi György, Márk Gábor, Moharos József, Mi-hály József, Tóth István, Tóth Lajos és Tirola József.

Mozdonyvezetők: Kakas János, Pénz István, továbbá két fűtő és egy szakács.

A Ferencz József uti iskolában lázasan dolgozott a szervezési iroda és egy hét múlva teljesen harcra kész állapotban volt a páncélos. így állott a honvédelem szolgálatába egy pár tiszt nemes és elszánt elhatározásából a IV. a. páncélvonat...⁶²⁸

Szükség is mutatkozott rá Brassóban, ahová a IV. a. páncélvonat magyar nemzeti lobogó alatt be is futott 1918. november 13-án. Azon a napon egy német katonavonat kért bebocsátást a határon Brassótól délre a Tömösi - szorosban. A Romániát megszállva tartó német Mackensen hadsereg egyik vonatával találkozott tehát a IV. a. páncélvonat. Ez azért lényeges, mert az Erdély védelmére gyülekező magyar és székely erők lehetséges, természetes német szövetségeséről van szó a románok ellenében. Később, 1918. december 7-én, amikor a románok bevonultak Brassóba, akkor egy 40 ágyúval táborozó német katonaság ajánlotta fel magát a páncélvonatnak a románok visszaszorítására a határon túlra.⁶²⁹

„...Azonban hat hónap sem telt belé és az Osztrák-Magyar Monarchia nevében aláírták a páduai fegyverszüneti egyezményt. Románia ekkor már nem volt az antant szövetségese, hanem semleges állam. Hogy szövetségi kapcsolatait helyreállítsa, a Iasiban

⁶¹⁸ ? (Valószínűleg cs.és kir. közös seregtestbeli tisztek, akik a magyar katonai sematizmusban nem szerepelnek.)

⁶¹⁹ Jancsó József főhadnagy, tiroli császárvadász, a sepsiszentgyörgyi székely Mikó kollégium tanára.

⁶²⁰ ?

⁶²¹ ?

⁶²² Dániel Elemér hadnagy, 21. h.gy.e. 1918.

⁶²³ ?

⁶²⁴ ?

⁶²⁵ ?

⁶²⁶ ?

⁶²⁷ ?

⁶²⁸ Koréh Endre: A székely hadosztály, dandártörténete 1918-1919. I. (Budapest, 1929) A székely hadosztály szervezése

⁶²⁹ Horváth Lajos: Székely páncélvonatok 1918 - 1919

székelő gróf Sainte-Aulaire francia követ biztatására 1918. november 9-én hadat üzent Németországnak. Két nappal a compiegne-i fegyverszüneti egyezmény megkötése előtt és három nappal Károlyi Mihály magyar miniszterelnök belgrádi útja után! A hadüzenetnek azonban csak szimbolikus jelentősége volt, mert egy puskalövést sem tett Mackensen tábornagy csapataira, sőt az 1918. december 1-i Rámnicul-Valcea-i egyezményben kötelezte magát, hogy a Mackensen-hadsereg elvonulását nemcsak hogy nem fogja zavarni, hanem a német csapatokat a románok csak huszonnégy óra leforgása után fogják követni.

November 10-én a román kormány elrendelte az általános mozgósítást. Ebben az időben a román hadsereg nyolc silány felszerelésű, laza fegyelmű és rosszul élelmezett hadosztályból állott. Az eredetileg mozgósítani szándékolt huszonöt évfolyam helyett csak a tíz legfiatalabb évfolyamot hívták be, mivel a veszített háború élményei után a legénység nem akart harcolni. A behívottak fele egyáltalán be sem vonult, vagy pedig rövidesen hazaszökött, mert attól tartottak, hogy ki fognak maradni a kilátásba helyezett földosztásból.



November 13-án Linder Béla ezredes (akkor már csak a béketárgyalások előkészítésével megbízott tárcanélküli miniszter) Belgrádban aláírta azt a katonai egyezményt, amelyben a magyar kormány többek között kötelezte magát, hogy a Maros vonalától délre, illetve keletre eső területet kiüríti ...

A román szabadcsapatok először november 10-én szivárogtak be Moldvából Erdélybe, kizárólag felderítési feladattal. A magyar kormány által kiürítendő terület megszállására a 6. román hadosztály Birlat vidékén, a 7. román hadosztály pedig Piatra Román táján

*központosult. Ezek november 13-án kezdték meg a bevonulást Erdélybe, a 2. román vadászadosztály pedig a Mackensen-féle német hadsereget követte Havasalföldön a tömösi és vöröstoronyi szoros irányában, majd szintén részt vett Dél-Erdély megszállásában. A belgrádi konvencióban kijelölt terület megszállását a románok 1918. december 15-ig fejezték be, a balkáni antanthaderő jobb szárnyához csatlakozva...*⁶³⁰

Itt, e helyen kell megemlékeznünk egy fontos dologról, nevezetesen a Székely Hadosztályról és a hozzájuk csatlakozókról is. Két okból tesszük ezt, az egyik, hogy ez az alakulat volt, amely szembeszállt az Erdélyt előzőnlő románokkal. A másik ok pedig az, hogy az Erdélyi hadműveletek során alkalmazott páncélvonatok nagyrészt e hadosztállyal együtt küzdöttek.

Kratochvil Károly ezredes, az I. világháborúban az 1. gyalogezred és a 39. gyalogdandár parancsnoka, 1918 novemberében kezdte meg a székely hadosztály szervezését. Ennek az évnek az őszétől Erdély katonai parancsnoka volt.

*„...A megszállókkal szemben a Székely Hadosztály és néhány más alakulat veszi csak fel a harcot. A főleg Partiumban és Észak-Erdélyben működő Székely Hadosztályt, Székely Különítményt néven, Kratochwill Károly ezredes szervezte 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 tisz, 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...*⁶³¹

1918. november 3.

„...Egy tiszti csoport Budapesten a Vigadóban 1918. nov. 3-án megkezdte a toborzást a "Bácska részére." Délután Budán a Radeczky laktanyában már 70-en letették az esküt, hogy hazánkat megvédik a külső ellenség ellen, akár az életük árán is. Így jött létre az a tiszti különítmény, amelyik nov. 4-én már Szabadkán, nov. 5-én Újverbászon⁶³² volt. November 6-án "Itt és a környéken teljes anarchia uralkodott. Itt Újverbászon rendet csináltunk, táviratilag Óbecsére kérték bennünket, du. 4 órakor Újvidéken páncélvonattal szereltek fel bennünket és elindultunk Óbecsére. Temerinben vonatunkat leintették s egy táviratot adtak a parancsnoknak, hogy a szerb nemzeti tanács elfogatta a magyar nemzeti tanácsot és tagjait ruhájuktól megfosztották és a martalócokat kiszabadították és a katonatisztekre uszították ... A magyar katonatanács tagjait kiszabadítottuk. "Az Újvidékről érkezett páncélvonat parancsnoka kásonjakabfalvi László Gyula⁶³³ hadnagy volt.

⁶³⁰ Fogarassy László: Az ismeretlen székely hadosztály

⁶³¹ Erdélyi Napló Köröstárkány és a Székely Hadosztály tragédiája. XV. évfolyam, 15. (706.) szám 2005. április 12.

⁶³² Bácska középső részén, a Ferenc-csatorna mellett fekszik, Újvidéktől kb. 40 km-re, északra fekszik. 825. Zombor-Cservenka-Kula-Újverbász-Óbecse és 830. Szabadka-Újverbász-Újvidék-India-Zimony vasútvonala.

⁶³³ László Gyuláról a páncélvonat parancsnokok fejezetében részletesen megemlékezünk.

*November 7-an reggel Óbecsén⁶³⁴ elfoglalták a páncélvonatról a Városházát. Estére 8 gépfegyvert, kb. 2000 egyéb fegyvert gyűjtöttek össze és értesültek róla, hogy a balkáni antant hadsereg előőrsei Bácsföldvárt⁶³⁵ megközelítették. Este 8 órakor a menekülő magyar vasutasok utolsó vonata is elhaladt Óbecsén keresztül. A páncélvonat felvéve az óbecsei magyar nemzeti tanács tagjait és más honvédtiszteket éjjelre elérte Szegedet. A következő napon a páncélvonat Budapestre érkezett, nov. 9-én László Gyula hadnagy, páncélvonat parancsnok a Hadügyminisztériumban Kerekes József⁶³⁶ alezredestől, aki ekkor már Durazzo "hőse" ragadványnevet viselte, azt a parancsot kapta, hogy a páncélvonattal jelentkezzen Aradon a vonalparancsnokságon, ahonnan a további parancsokat meg fogja kapni...*⁶³⁷

1918. november 3.

"D. e. 10 órákor a Vigadóban Budapesten megkezdjük a toborzást Bácska részére. D. u. 3 órákor a Radetzki laktanyában Budán, 70-en letettük az esküt. Szét váltunk avval, hogy 4-én reggel 9 órákor találkozunk.

1918. november 4.

Reggel 9 órákor megkezdjük a szerelést. D. u. 6 órákor Fényes László⁶³⁸ lelkes szavai után elindultunk a keleti pályaudvarra, hogy Baja, Monostorszög, Martonos, Óbecse négyszögén belül a rendet fenntartsuk, és a lázadókat leverjük. Este 10 órákor indultunk Szabadkára.

1918. november 5.

Délben Halason ebédeltünk. Szabadkán két gépfegyverrel szereltek fel bennünket, s este Ujverbászra érkeztünk.

1918. november 6.

Itt és a környéken teljes anarchia uralkodott. Itt Ujverbászon rendet csináltunk, táviratilag Óbecsére kérték bennünket, d. u. 4 órákor Ujvidéken páncél vonattal szereltek fel bennünket [III. páncélvonat, a korábbi IX.] és elindultunk Óbecsére.

⁶³⁴ A Vajdaság szívében, Bácska keleti részén, a Tisza jobb partján fekszik. Jellegzetes Tisza-parti kisváros a bácskai „zsíros” termőföldek közepén, Zentától 40 km-re, délre.

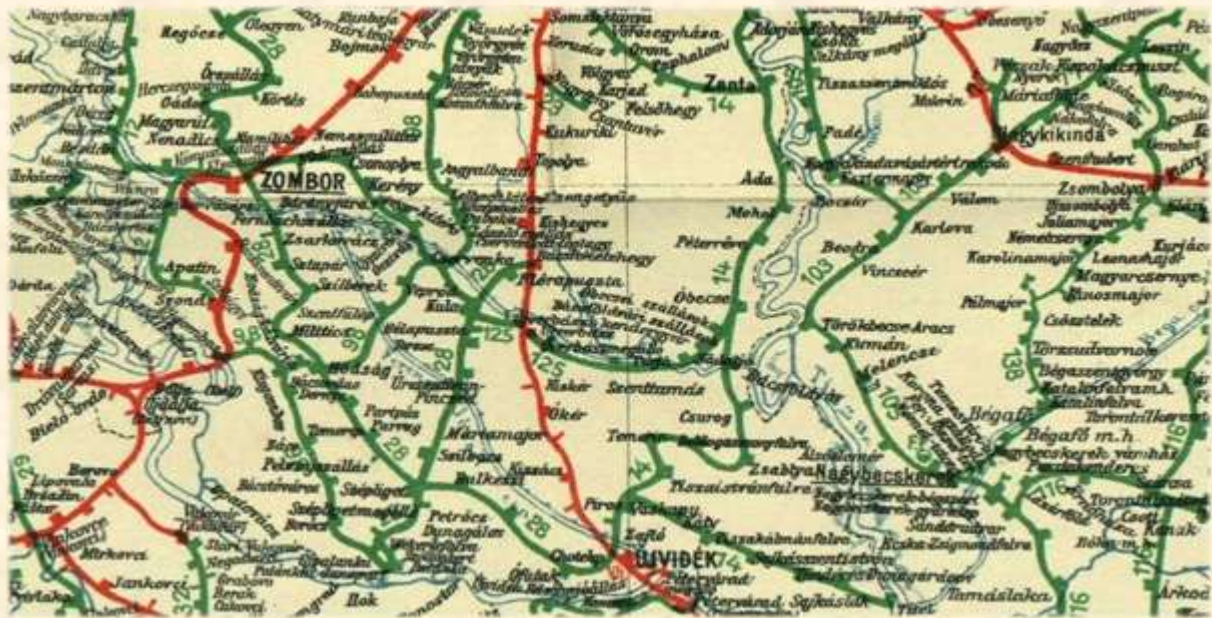
⁶³⁵ Óbecsétől 10 km-re, délre, Csurogtól 8 km-re-északra fekszik a Ferenc-csatorna partján.

⁶³⁶ Abaújszántói Kerekes József alezredes, vezérkari főnök, 1916-ban a parancsnoksága alatt lévő csapatok elfoglalták Durazzo albán várost. A III. hadtest 1. hadosztályának parancsnokaként 1919. máj. 21-én visszafoglalta a csehektől Miskolcot.

⁶³⁷ Horváth Lajos: A III. sz. magyar páncélvonat harcai 1918-1919 (László Gyula népf. százados.: A III. sz. páncélvonat parancsnokának naplója 1918-1919.)

⁶³⁸ Fényes (Lichtig) László (Dávid) újságíró. /Éradony, 1871. aug. 10. - New York, 1944. jan. 30./. Az Est munkatársa 1910-től, Nyíregyházán 1917-ben országgyűlési képviselővé választották. Párton kívüli, de közel állt a polgári radikálisokhoz és a Károlyi-párthoz. A Nemzeti Tanács tagja 1918 októberétől és a nemzetőrség kormánybiztosa. Tisza István meggyilkolásában való bűnrészesség vádjával állt bíróság előtt, 1921-ben bizonyítékok hiányában felmentették. Külföldre menekült sajtóperei elől 1926-ban.

Temerinben vonatunkat leintették s egy táviratot adtak a parancsnoknak, hogy a szerb nemzeti tanács elfogadta a magyar nemzeti tanácsot és tagjait ruhájuktól megfosztották és a martalócokat kiszabadították és a katonatisztekre uszították. László hadnagynak szolt a távirat, kit Ujvidékről páncél vonattal magunkkal hoztunk, mert ő a Magyar Nemzeti Tanács részére Óbecsére 100 fegyvert, 2 gépfegyvert hozott. Este 9 órákkor érkeztünk Óbecsére, ahol akkor a legnagyobb anarchia uralkodott. A magyar katona tanács tagjait kiszabadítottuk.



1918. november 7.

Reggel a városházára Danek⁶³⁹ főhadnagy, Schiller⁶⁴⁰ zászlós és 20 ember bevonultunk a városi tanács termébe, ahol újjólag megalakítottuk a magyar nemzeti és katona tanácsot és kihirdettük, hogy ha este 6h-ig az összes fegyvereket és gépfegyvereket be nem szolgáltatják a páncél vonatnak, akkor a várost ostrom alá vesszük. Ugyan úgy az elrablott holmit visszahozni is kötelesek. Esti 6h-ig 8 gépfegyvert és körülbelül 2000 fegyver gyűlt össze a vonaton. 7 óra fele az antant előcsapatai Bácsföldvár felé érkeztek. A vasutasok utolsó menekülő vonata is elhaladt, erre mi a Magyar Nemzeti Tanács elnökét és tagjait, úgy szintén a magyar tiszteket vonatunkra tettük és Szegedre éjjélkor megérkeztünk.

1918. november 8.

D. u. 2h-kor Szegedről Budapestre indultunk, d. u. 11h-kor Budapestre érkeztünk.

1918. november 9.

⁶³⁹ ?

⁶⁴⁰ Úgy gondolom, hogy Schiller Ferencről lehet szó, aki 1918-ban a 23. (nagyszebeni) honvéd gyalogezred tisztje volt.

Danek főhadnagyot mint ál főhadnagyot letartóztatjuk. Hadügyminisztériumba felmegyünk, Kerekes alezredes úr és Bartha⁶⁴¹ százados úr a vonat parancsnokságot László hadnagynak átadja és utasítja, hogy a központi szállítás vezetőségénél azonnal jelentkeznek. Jelenkezve azt a parancsot kapta, hogy vonatával Aradra a vonalparancsnoksághoz vagyunk áttéve. Este 8h-kor útba indultunk Aradra.

1918. november 10.

Reggel 10h-kor Tihi őrnagy úrnál jelentkezünk, ahol d. u. 3h-kor útbaindultunk arval a feladattal Petrozsényba⁶⁴², hogy a Zsil völgyében a rendet fentartsuk.⁶⁴³

A III. páncélvonat – bár a harcait a jelezett időszakban a délvidéken kezdte meg – aztán az erdélyi védekezésben óriási szerepet játszott. 1918. november 11-17 között állandóan a Lupény⁶⁴⁴ – Petrozsény vonalon cirkált és fenntartotta a rendet. 1918. november 18-24 között pedig Petrozsény és Hátszeg⁶⁴⁵ térségében mozgott. Ekkor nemcsak a vonatról, hanem kihelyezett gyalogos járőrökkel is működtek.

1918. november 10.

„...A III. sz. páncélvonat parancsnoksága nov. 10-én Aradon Tihi őrnagytól azt a parancsot kapta, hogy sürgősen induljon Petrozsényba, ahonnan fenn kell tartania a rendet a Zsil völgyében. A páncélvonat nov. 11-24-ig Petrozsény, Lupény, Hátszeg és Vulkán⁶⁴⁶ vasúti állomások között járőrszolgálatot végzett és lehetőség szerint - már pusztá jelenlétével is - hozzájárult a rend fenntartásához...⁶⁴⁷

A visszaemlékezések szerint a IV.a. páncélvonatot e napra (1918. november 10.) hozta harcász állapotra Fox Aurél és a vonatra beosztott (jelentkezett) legénység.

1918. nov. 12.

„...A páncélvonat parancsnoksága [IV.a. páncélvonat] jelentette Kratochvil Károly ezredesnek, az erdélyi katonai kerület parancsnokának, hogy a páncélvonat harcra kész.

⁶⁴¹ Bartha Albert /Kolozsvár, 1877. aug. 12. - New York, 1960. dec. 5./ politikus, honvédelmi miniszter. Az 1918-as polgári demokratikus forradalom kitörése után a Bánát kormánybiztosa. November elején a Bánátból Budapestre jött és nov. 9.- dec. 12-ig a Károlyi-kormány hadügyminisztere. A hadsereg balra tolódását igyekezett megakadályozni. A német megszállás, 1944. márc. 19. után elmenekült az országból. Kiszagdapárti honvédelmi miniszter 1946. aug. 21.-1947. márc. 14-ig. Emigrált 1948 decemberében.

⁶⁴² Vajdahunyadtól 70 km-re, délkeletre, a Zsil völgyében fekszik, jelentős bányaváros.

⁶⁴³ A III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

⁶⁴⁴ Petrozsénytől 20 km-re, Dévától pedig 110 km-re helyezkedik el, a Zsil folyó partján.

⁶⁴⁵ Dévától 39 kilométerre, délre, a Hátszegi-medence északi peremén fekszik.

⁶⁴⁶ Petrozsénytől 12 km-re, délnyugatra, Dévától 110 km-re, délkeletre, a megye déli részén, a Nyugati-Zsil folyó völgyében, a Rettyáz és a Vulkán-hegység lábánál fekszik.

⁶⁴⁷ Horváth Lajos: A III. sz. magyar páncélvonat harcai 1918-1919 (László Gyula népf. százados.:A III. sz. páncélvonat parancsnokának naplója 1918-1919.)

Kratochvil parancsa: a páncélvonat éjjel 11 óra 30 perckor induljon Brassóba⁶⁴⁸, ahonnan a postatakarékpénztár és adóhivatal pénzkészletét szállítsa Budapestre.

„... November 12-én a páncélvonat szervezési irodája jelentette az erdélyi katonai parancsnokságnak, hogy a IV-a. páncélvonat menetkészben áll. Még az nap este hét pecsétetes levelet kapott a parancsnokság, a melyet Jancsó főhadnagy azonnal kézbesített Fox Aurél századosnak. A parancs ez volt:

„A IV-a páncélvonat még ma éjjel 11 óra 30 perckor induljon Brassóba, a honnan a m. kir. postatakarékpénztár és az adóhivatal pénzkészletét szállítsa Budapestre. Előrehaladása folytán tegyen megfigyeléseket és állomáshelyére való visszaérkezése után tegyen jelentést.”

Fox százados intézkedése folytán ezen parancs teljesítésével Jancsó József főhadnagy, gróf Bethlen András és Sz. D. zászlósok vezetésével tizenhat főből álló készültség bízott meg.

A páncélos még azon éjjel kifutott Kolozsvárról és a reggeli szürkületben Brassóba érkezett. A gyönyörű város lakossága lázas izgalomban töltötte a napokat és éjszakákat.

A bolgárszegi oláhság ideges türelmetlenséggel várta a „felszabadítókat.” Csak épen azt nem tudták, miből is szabadítják fel őket? A közéletben élvezték a jogegyenlőséget, a városiéletben a szászokkal összefogva rendszeresen leszavazták a magyarságot, voltak külön oláh iskoláik, a melyekben, mint megannyi boszorkánykonyhában, kotyvasztották a hazaárulás mérget... Senki nem vigyázott a körmükre. A magyar jóhiszeműség és becsületes osztó igazság jóvoltából zavartalanul dolgozhattak, gyarapodhattak, konspirálhattak...

Folyton panaszkodt elnyomatásukat bizonyítja, hogy az 1916. évi oláh betörés után sem kereste rajtuk senki, miért vallottak színt önfeledt örömmel az oláhok mellett, miért szidták sajtójukban a magyarságot... Ugyancsak az elnyomatást igazolja, hogy dacára a világháború kezdete óta egyre ismétlődő oláh árulásoknak, Erdély katonai parancsnoka született oláh volt, — Niegovanu tábornok. — Brassóra visszatérve, 1917. elején Brassó városa új utcátáblákat csináltatott német, oláh és — harmadsorban magyar nyelvű feliratokkal...

A rút hálátlanságnak még épületesebb példáját adták a szászok. Nemcsak, hogy a legteltesebb szabadsággal élhették faji, nyelvi és kulturális életüket, de valósággal exterritoriális jogokat élveztek. Áll ez nemcsak gazdasági, de politikai helyzetükre nézve is. És mégis, körültekintő számításokkal mérlegelték, mennyi hasznuk is lesz a történelmi fordulatból? Előre alaposan megtárgyalták, kik, hogyan fogadják az oláh hódítókat és épen ezért már jó előre elutasították a magyar hivatalos megbízottat tervével együtt, a ki a végzetes fordulat elhárításáról tárgyalt velük.

Ezek a derék és hálás szászok annyira készen voltak az eshetőségekre, hogy a mikor az oláhok bejöttek, épen csak el kellett mondani a már előre megfogalmazott üdvözlő beszédeket. Ugyanígy sietve, önként tette meg a politikai és egyházi vezetőség a hűségnyilatkozatot... így hát a szászok épen nem búsultak, sőt kárörömmel várták a nagy napot...

⁶⁴⁸ Erdély délkeleti részén, a Kárpát-kanyarban, a Barcasági-medencében fekszik, a Cenk hegy lábánál.

Szegény magyarok, az államfentartó faj képviselői és tagjai pedig megrendült lélekkel, lázas homlokkal gondoltak a szörnyű, végzetes holnapra. — Mit várhatnak attól az oláhságtól, amely mióta fajtestvére vérpadjai előtt bemenekült Erdélybe, s ott új otthont lelt, Bécs jóvoltából lázadásokat rendezhetett, vérfürdőkkel irthatta a magyart, büntetlenül szőhette hazaáruló terveit, a magyar állam pénzén, kongruáján szidhatta a magyar államot és büntetlenül robbanthatta fel a Vasvári Pál-emléket, a cenki Árpád-szobrot.

És most, egy túlzott magyar áldozatokkal megvívott világháború után elveszzen az ősi magyar Erdély és az erdélyi magyar bujdosó, mindenéből kifosztott, száműzött legyen ... ? Mi lehet ott fenn Budapesten, mit akarhat az őszirózsás kormány, hogy nem tesz semmit a megmentésükre? Még a nagy zűllésben is olyan könnyű és egyszerű lenne a megoldás, a nemzetmentés. ...

Csoda-e, ha a hivatalokban, irodákban, megállott a munka és nehéz, szinte elviselhetetlen lidércnyomás nehezedett a magyar lelkekre? De egyszerre felvillant egy reménysugár.

Megjött a dübörgő vaskoloszus, a IV-a páncélvonat. Összenéztek a csüggedt magyarok. — Hátha? Ez a páncélos talán egy erős, ellenálló, honvédő sereg előhírnöke?

Ezernyi kérdés tolult az ajkakra.

— Jönnek, ugye, a mieink? Székely csapatok? Hol állanak fel? Mit segítsünk? Menjünk-e mi is?

A páncélvonat tisztjei, katonái szomorúan néztek szembe szegény, bizakodó magyar testvéreikkel.

— Nem, nem. Sajnos, csak mi jöttünk, Kolozsváron nem számolnak azzal, hogy Brassót ma-holnap megszállhatja az oláh. Azaz, hogy talán sejtenek valamit, hiszen azért jöttünk, hogy meentsük meg az állami pénzeket...

Összeszorultak a szívek.

— Csak az állami pénzek menekítése. És mi? Szóval végünk van...

Amikor a vasúti állomáson ez a jelenet lefolyt, egy vasutas izgatottan futott ki az irodából.

— Predeal egy német katonavonat bebocsátását kéri!

Mindenki fellelegzett. Hiszen akkor még nem vesztett el minden. Ha Romániában még német csapatok és ágyúk vannak, akkor hetek is beletelhetnek, amíg az oláh megmozdulhat. Most az idő igazán életet jelent.

Nemsokára türelmetlen várakozás közben berobogott a német katonavonat. A parancsnokló ezredes szállt s amint megpillantotta a páncélvonaton a magyar lobogót, Jancsó főhadnagyhöz sietett és kérte tőle a helyzetjelentést.

A német ezredes nem akarta elhinni, hogy Brassóban nincs több katonai erő, csak a páncélvonat.

— Hát nem is lesz itt védelem? kérdezte.

— *Mi csak arra kaptunk parancsot, hogy az állami pénzeket mentsük meg, — hangzott a felelet.*

— *Hm, töprengett az ezredes. — Nézze főhadnagy úr, — nem először vagyok itt. Két éve, mikor azokat a nyavalyásokat itt adjusztáltuk, itt harcoltam.*

A kezével a szembenlevő bakterházra mutatott.

— *Abban volt egy gépfegyver, az semmisített meg, egy oláh zászlóaljat. Csoda volt, amit egy géppuska művelt. — Tudja mit, főhadnagy úr, nem lehetne megismételni azt a géppuskás angriffet?*

Jancsó főhadnagy szeme felcsillant.

— *Fiuk, az ezredes ur azt mondja, állítsunk be abba a bakterházba géppuskát és ha „azok” jönnek, lesz itt nemulass!*

Pár perc alatt a páncélvonat minden fegyvere állásban volt.

Jancsó Kolozsvárra jelentést tett és várt. Nemsokára jött a távirati parancs: A páncélvonat egyetlen feladata az, hogy hozza a pénzt...

A bűbajos város, a nevezetes Czenk, a milleniumi emlékekkel, a háromszéki Szépmező, a határ, az — ország, nem feladat. A főkormánybiztosság előtt az egyetlen feladat a pénz, a pénz...

Az állami pénzek megmentése nem volt nehéz probléma, — de a fiúknak százszor könnyebb lett volna Erdélyért harcolni... meghalni. Csakhogy nem engedte az átkos pacifizmus...

A székely fiúk sírva csókolták meg az elrablásra kárhóztatott hazai rögöt. A háromszínű zászlót utoljára lobogtatta meg a Nemere. Rohanvást rohant a IV.-a.) és parancs szerint vitte az őszirózsás kormány legnagyobb kincsét, a pénzt.

De magával vitte a páncélos az elátkozott város szomorú magyarjainak a bánatát is. A magyar trikolón ott égett az utolsó magyar állomásfőnök búcsúcsókja, rajta volt a magyar vasutasok keserű könnye.

Olyan lelkéből emlékezik a búcsúzás szomorú percére Jancsó főhadnagy:

„— *Még egy pillantást vetettem Árpád, a honalapító emlékére, amely büszkén tekintett le a Szépmezőre, a Barczaságra. Tudtam jól, hogy a félvad, műveletlen oláh nem bírja el ezt a dicső emléket. Hiszen neki nincs történelme, csak hazugságokon felépített légvára. Decebal emlékébe kapaszkodik, noha ez mindent megtagad, amit hazug kendőzéssel arcára szed a román. Decebal dák volt, de sohasem volt nyáját legeltető, szennyes viskóban kucorgó oláh.*

1918 november 14.-én átéreztem, hogy valótlan adatok összehordása és a történelem meghamisítása folytán újra bekövetkezik a Bukow-korbeli „Siculicidium.” Még messze voltunk Trianontól, de lelkemre már rávetette sötét árnyékát a szomorú jövő, már kirajzolódott a rettenetes kép: a csonka Magyarország körvonala. Az enyém volt a kegyetlen végzet, hogy tizenegy millió magyar közül tizenennyolc társammal együtt pénzt mentsünk akkor, mikor a Székelyföldön a véres kardot kellett volna körülhordozni...

Lüktető halántékomat a páncélvonalat falához szorítom, majd meredten tekintek a géppuskák mellett ülő szomorú, székelő fiúkra. Ők is fájdalmasan búcsúznak mindentől, ami szent és drága előttük. Szorongva érzik, hogy most szakadnak el az édes szülőföldtől, a drágalátos szép Székelyországtól, hogy bujdosók, menekültek legyenek. ..

Keresem a fiatal Bethlen Andrást. Keresztül villan lelkemen minden, amit a Bethlen név jelent. Látom a fejedelmet bibliával és karddal, a letűnt fényes kort, s a ránk boruló sötét éjszakát. Közben a vonat dübörögve robog, mint valami durva átkozott végzet.

Bethlen András, a tizenhétéves zászlós a pénzszekevényen alszik. Elnyomta az álom, vagy a fizikai fáradtságra változott lelki fájdalom. Hamvas arcára barázdát húzott az elmúlt hét nagy izgalma. — Meghatottan nézem a gyermekhőst. — Vájjon meg jelent-e álmában a nagy fejedelem?

Amint felébredt, azt kérdezte tőlem:

— Főhadnagy úr, miért hagyjuk el árván a Székelyföldet, miért nem áldozzuk fel magunkat mind a tizennyolcan érte, elesve az igazságért, a székelyek szabadságáért?

Mind így éreztünk. Egyformán mindenkinek az volt a legforróbb vágya, hogy vezessük acélvárunkat az ország határára, és amíg élünk, ne léphessen erre a szent földre az oláh.

Jó Bethlen András olyan szívesen ment volna elszánt bajtársaival a hősi emlékü tömösi szorosba...

Apáczai állomáson kaptuk a hírt, hogy Apáczai és a szomszéd község lakói között formális harc dúl. A községek raj vonala a vasúti töltés jobb-és baloldalán húzódott.

A gépfegyver kattogását hallva, a két község raj vonala közé jutottunk és felszólítottam az atyafiakat, hogy szüntessék be a tüzelést és kezdjenek „béketárgyalást.” Két órai vitatkozás után kiküldték a békedelegátusokat s azután nagynehezen kibékültek.

A békeszerződést Bethlen gróf gyűrűjével pecsételtük meg s mindkét község oláh lakossága szentül fogadta, hogy a megállapodást betartja.

És miért volt a háborúság oláh és oláh között, úgy hogy — milyen szimbólum, — a magyarnak kellett őket kibékíteni? Egy tenyésztett állat miatt, amelyhez mindkét fél igényt tartott.

..

Visszatérve az apáczai állomásra, várt már reánk a távirati parancs, hogy azonnal siessünk Kocsíarra, mert a vasúti állomás petroléum raktárát egy oláh horda megtámadta és kíméletlenül fosztogat.

A legnagyobb sebességgel hajtottunk a lázadás színhelyére, a hol mintegy háromszáz főnyi oláh fosztogató bandát találtunk. Az első sortüzelésre eszük nélkül szétfutottak. Ekkor tűz alá vettük a reánk állandóan tüzelő községet s rövidesen bevettük. A pópa lakására hívtuk a fosztogatók vezérét s Bethlennel és Szilágyi zászlóssal rövid tanácskozás után kimondtuk, hogy csak akkor békülünk meg, ha a magyar trikolorát minden egyes lázadó megcsókolja és előttünk levett kalappal békésen elvonul.

A pópa megkérdezte, hogy székelyek vagyunk-e? Az igenlő válasz után ő volt az első, aki a zászlónkat megcsókolta.

A békefeltételek teljesítése után felszólítottuk a falu népét, maradjanak jó magyar állampolgárok.

A páncélvonathoz azzal az elhatározással tértünk vissza, hogy most már Brassón át lemegyünk a határra és őrt állunk...

Megint várt reánk a parancs, hogy siessünk és vigyük a pénzt Kolozsvárra, mert már aggódnak érettünk. Újból a pénz, a pénz!

Nem lehet szavakkal megközelítőleg sem érzékeltetni azt a lelki harcot, mely bennünk dúlt. Egyfelől a beidegzett katonai fegyelem, a parancs. Másfelől az a csaknem bizonyos tudattá vált érzés, hogy Erdélyt elveszítjük, ha nem teszünk valamit. Aztán a tehetetlenség érzése, az elfojtott düh, mely könnyeket csal a szembe... Mit tehetnénk mi néhányan bármilyen elszántsággal is? És a parancsnokság is magyar emberekből áll; nekik is tudniuk kell kötelességeiket.

Győzött a fegyelem, teljesítettük a parancsot. .. Elvittük hát a pénzt Kolozsvárra, s jelentettük, hogy a határokat kétezer emberrel könnyen meg lehet védeni.

Erre még csak választ sem kaptunk, pedig még november közepén voltunk, a gyulafehérvári gyűlés előtt jóval, — a mikor még egy oláh katona sem lépte át a határt...

De hát mindennél előbbrevaló volt az őszirózsás pacifizmus és a — pénz...

...November 21-én a páncélvonat azt a parancsot kapta, hogy a vasúti fővonal mentén fekvő helységeket figyelje meg és a vasúti állomások raktárait biztosítsa. Erre a páncélvonat elhagyta Kolozsvárt és előbb a tövisi, majd a székelykocsárdi Maros hidat vizsgálta meg és Kolozsvárra jelentéseket küldött az oláh falvak mozgolódásairól.

November utolsó napjaiban megindult az erdélyi oláhság. Kisebb-nagyobb csoportok ereszkedtek le a hegyekről, a falvakból pedig egyesével szállingózva mentek Gyulafehérvár felé... Készültek a december elsején tartandó gyűlésre, a melyről előre tudhatta mindenki, hogy milyen határozatot akar hozni.

A kormány is tudta, de a helyett, hogy az ország integritása, ezeréves alkotmánya, ezeréves egysége elleni merényletet és árulást meggátolta volna, még elő is segítette. Hűséges csatlósa és — büntársa, az erdélyi főkormánybiztosság és a nemzeti kormánybiztosság, élén Fényes Lászlóval, november 29-én utasította a IV. a. páncélvonatot, hogy Tövis — Gyulafehérvár között a vasúti szerelvényeket minden rongálás és esetleges támadás ellen védje meg és így az oláh gyűlésre zarándokoló oláhság zavartalanul jöhessen össze és követhesse el a leggazabb hazaárulást.

Épen egy székely páncélvonat oltalma alatt futhattak be az ordító, garázdálkodó oláhok vonatai Gyulafehérvárra. Szörnyű sors! A becsületes katonai fegyelem kényszerítette a páncélvonat székelyeit arra, hogy a felülről kapott parancsot teljesítsék és halálos keserűséggel nézzék az oláhok becsstelenségét.

— Joggal mondja az akkori parancsnok főhadnagy:

— Vajjon nem lett volna-e jobb, ha engedtem volna katonáim lázadó kifakadásainak? Mi lett volna, ha vonatot vonat után öszszelöve, a pokolba kergettük volna

azt a néhány száz pópát, dászkált és nagyszájú fiskálist, a kik a magyar állam kenyérének élőködtek, lettek emberré és a legförtelmesebb hálátlansággal, hazaárulással fizettek érte!

— *Hej, milyen könnyen megszabadult volna Erdély ezektől is, meg a hírhedt gyulafehérvári határozattól is!*

— *És ma, a mikor 1918. december 1. rettentő következményeit viseljük, szenvedjük és a világ legkifosztottabb nemzete lettünk, — nincs senki, a ki bármilyen tekintetben is vállalná a felelősséget ezért a szörnyűségért.*

— *December elsején, a mikor a szemünk előtt folyt le az oláh árulás, táviratilag kértünk utasítást Kolozsvárról, azzal a megokolással, hogy felháborodott székelyeink megtámadják az oláh gyűlést, jegyzőkönyvét tűzbe dobják és a főkolomposokat behozzák a kolozsvári ügyesszég fogházába.*

És mi volt a válasz? Az, hogy a gyűlés tagjait elszállító szerelvények nyomában vizsgáljuk meg a — vasúti síneket és azután térjünk vissza Kolozsvárra, a hol újabb parancsot kapunk.

— *Mikor Kolozsvárra érkeztünk és részletes jelentést tettünk, Siménfalvy vezérkari főnök közölte velünk, hogy nem tehetünk semmit, mert a kormány köti magát a népek önrendelkezési jogának érvényesítéséhez!*

Én, mint jelentést tevő tiszt, erre azt feleltem:

— *Őrnagy úr! Erdély felett nem Wilson rendelkezhet, hanem az a nép, a mely a leghosszabb idő óta itt él és az önrendelkezés jogát századokon át való véráldozattal és kezében fegyverrel szerezte meg. Teljes mértékben mérlegelem, hogy őrnagy úr a kormány akaratát hajtja végre, ezért tehát a következőt kérem: engedje meg, hogy a páncélvonat függőleg ugyan a katonai parancsnokságtól, de önnállóan cselekedjék akkor, a mikor a székely érdek úgy kívánja.*

— *Siménfalvy magatartásából láttam, hogy helyesli és megérti álláspontomat, de arra is gondol, hogy a székely ellenforradalom kellemetlen helyzetbe hozza az épen megalakult katonai tanácsot. Így azzal nyugtatott meg, hogy az oláhok csak a Marosig jöhetnek be, de a békeszerződés után onnan vissza kell vonulniok.*

— *Milyen tájékozatlanok voltunk és milyen rosszul ismertük ellenségeinket! Jóhiszeműek és becsületesek voltunk és nem is sejtettük, hogy kis- és nagyellenségeink egyformán tetőtől talpig rosszhiszeműek és alantas gyűlölet, gonosz bosszúvágy vezeti őket. Fogalmunk sem volt arról, hogy az entente osztóigazsága az — osztzkodás gazsága és minden népnek, nemzetiségnek van önrendelkezési joga — csak épen a magyarnak nincs... „⁶⁴⁹*

1918. nov. 13.

⁶⁴⁹ Koréh Endre: A székely hadosztály, dandártörténete 1918-1919. I. (Budapest, 1929) A székely hadosztály szervezése

A páncélvonat [IV.a.] nemzeti lobogó alatt reggel Brassóba érkezett. A Predealon⁶⁵⁰, a határon egy német katonavonat bebocsátást kért.

1918. nov. 14.

A páncélvonat [IV.a.] visszaindult Brassóból. Apáca⁶⁵¹ állomáson kiderült, hogy a szomszéd községgel tűzharcot vívnak. A községek fegyvereseinek rajvonala a vasúti töltés jobb és bal oldalán húzódott. A két román község a páncélvonat parancsára "béketárgyaláson" egyezett meg a tenyészállat ügyében, amely a nézeteltérést kiváltotta. Távirati parancs érkezett, hogy a páncélvonat hajtson Kocsárdra, mert a vasútállomás petróleum raktárát a románok megtámadták és fosztogatják. A mintegy 300 fős román csoport az első sortűzre szétfutott. Kocsárdon⁶⁵² újabb parancsot kapott a páncélvonat, hogy siessen a pénzzel Kolozsvárra...⁶⁵³

1918. november 20.

„...Vázsonyi szénkormánybiztos⁶⁵⁴ 1918. nov. 20-án még azt nyilatkozta a már-már elviselhetetlen szénhiány közepette, hogy a kieső külföldi szénszállításokat a lupényi és pécsi bányák termelésével pótolni lehet...⁶⁵⁵

1918. november végén is, a korábbiakhoz hasonlóan, a Petrozsény környéki vasutakon történt jelenlét alatt ismételten gyalogsági őrzőjáratok is kihelyezésre kerültek a III. páncélvonatról. A járőrök a vasút menti településeket járták be.

1918. november 22.

„Lupény és Petrozsény között cirkáltunk. [III. páncélvonat] A következő táviratot kaptuk: További intézkedésig Petrozsényban lévő III. sz. Páncélvonatot a Petrozsényi vasútbiztosító osztag par.nokság alá osztom be. V. P. 4700/38. Válasz, László hdgy úrnak: f. hó távirati jelentésére: Értesítem, hogy 15én reggel 1 százados vezetése alatt 1 tiszt 100

⁶⁵⁰ Predeal, város Brassó megyében. Brassótól 25 km-re helyezkedik el. Románia legmagasabban fekvő városa (1100 m tengerszint feletti magasságban)

⁶⁵¹ Sepsiszentgyörgytől 22 km-re, északnyugatra, Brassótól 35 km-re északra az Olt bal partján fekszik.

⁶⁵² Székelykocsárd a Maros jobb partján fekszik. Erről az oldalról közelítve meg a történelmi Székelyföld Aranyosszékének az első települése.

⁶⁵³ A IV.b. páncélvonatról van szó. Koréh Endre: „Erdélyért” A székely hadosztály és dandár története 1918 – 1919.

⁶⁵⁴ A Zsil-völgyének szénbányászata a hazai bányászat egyik fellegvára volt. A Zsil-völgyi szénmedence szakszerű, nagyarányú kutatását és feltárását az 1840-es évek elején Maderspach Károly kezdeményezte. 1868- a Zsil-völgye átváltozásának éve: megkezdődik a széntermelés. A Zsil-völgy benépesedik az egész monarchiából betelepített munkásokkal és a medence lakossága kis mértékben tükrözi a monarchia nemzetiségi összetételét. Megalakulnak a bányászkolóniák. Ha 1869-ben a négy fontosabb helység Petrilla, Petrozsény, Vulkán és Lupény. Megalakulnak a bányászati társulatok: Keleti Erdélyi Társaság, Felső Zsilvölgyi Bányatársaság, Salgótarjáni Kőszénbánya Részvénytársaság, Urikány - Zsilvölgyi Részvénytársaság és a medence az Osztrák-Magyar Monarchia egyik legfontosabb bányavidéke lesz.

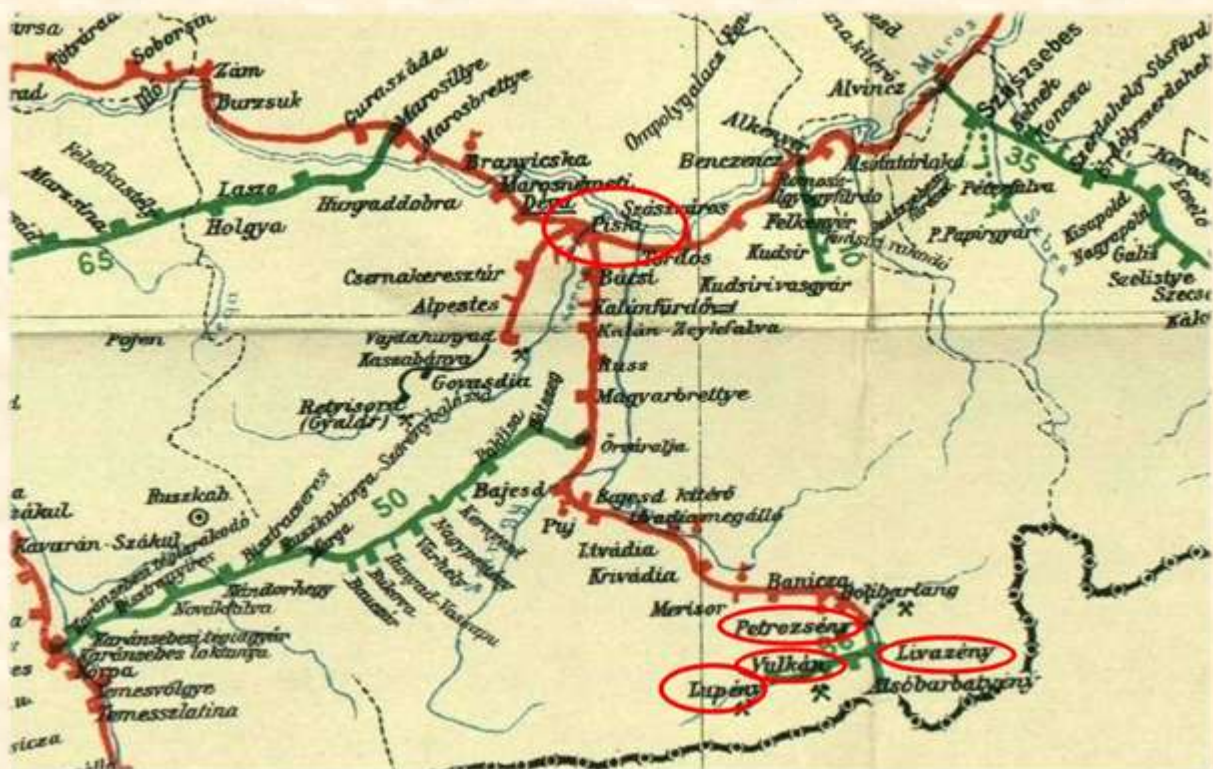
⁶⁵⁵ Horváth Lajos

1918. november 25.

Parancs a V. P.-től, hogy a III. sz. Páncélvonat Szászvárosra⁶⁵⁸ menjen. A Páncélvonat azonnal útnak indult a következő távirati parancsra. Osztag Par.-nok és III. sz. Páncél vonat par.-nok. Ker. Parságtól a következő távirat érkezett. Magyar Száll. V.-tőség következő megkeresést intézte hozzá. Sürgős intézkedést kérünk Oprean Titusz alezr. par.-sága alatt álló Szászvárosi Nemzetőrségnek a vasúti forgalmat nagy mértékben gátló és forgalmi személyzetet bántó önkényes pályaudvari működésével szemben. Ennek folytán a Szászvárosi kerületben a vasútforgalom zavartalanságát páncélvonatok járatával biztosítom. Ker. Par.-ság 1558/elh.

3. sz. Páncél vonat menjen azonnal Szászvárosra, hol a rendet állítsa helyre, működéséről tegyen ide telefon jelentést. V. P. 300/31.

A páncél vonattal Schiller zls és Nagy főellenőr ment ki, ahol bebizonyosodott az, hogy Jánosi áll. főnök a román gárda szolgálatában áll és az ott lévő 40 tartány petróleumot stb-it elszállítani nem lehetne csak úgy, ha Jánosi áll. főnököt az állomásról eltávolítjuk, mi meg is történt. Megjegyzendő, hogy ugyanonnan még 3 mozdonyt is hoztunk el, amit már a román gárda lefoglalt.⁶⁵⁹



1918. november 25.

⁶⁵⁸ A Kenyérmező nyugati peremén, a Marostól öt km-re, délre, Dévától 24 km-re keletre, Gyulafehérvártól 50 km-re délnyugatra fekszik. Vasútállomása a városon kívül, a központtól három km-re-északkeletre található

⁶⁵⁹ III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

„...A III. sz. páncélvonat nov. 25-én parancsra Szászvárosra ment, ahol felszámolta az Opreanu Titusz alezredes parancsnoksága alatt a vasúti forgalmat nagymértékben akadályozó román nemzetőrséget, elmozdította Jánosi állomásfőnököt, aki a románokkal összejátszott.

Ezekben a napokban a páncélvonat Szászváros, Alvinc, Piski, Branyicska között járőrözött. Különösen fontos volt Piski megtartása, mert a Zsilvölgyében bányászott szén szállításának elosztó központja volt. A petrozsényi nemzeti tanács november utolsó napjaiban arról értesült, hogy a román katonaság birtokba akarja venni a Zsil völgyét, megkísérli a bányák erőszakkal való elfoglalását. A Zsil völgyi magyar, román és német munkásság fegyveres ellenállása megakadályozta ekkor még a román foglalást. Piskit azonban sikerült elfoglalniuk valószínűleg nov. 30-án, ami gyakorlatilag azt jelentette, hogy a piski román parancsnokság szabályozta a szénszállítást. A lehető legkevesebbre csökkentették a Budapestre szén szállítású vonatok számát...⁶⁶⁰

„...Kezdetben, Brassóban értékmentési feladatokat láttak el, majd tömegbiztosítás címén Tövisre⁶⁶¹ és Gyulafehérvárra küldték őket a Fox Aurél által irányított páncélvonaton [IV.a]. páncélvonat]...⁶⁶²

1918. november 26.

"Szászvárosra azt a parancsot kaptuk. Eltérőleg tegnapi parancstól menjen az Alvinc-Nagytaormási vonalra, ahol az állomási személyzet folytonos megnyugtalanításnak van kitéve és állítsa helyre a rendet, működéséről tegyen telefon jelentést. V. P. Arad 5000/62.

Szászvárosról egész Vöröstorony⁶⁶³ megállókig mentünk, hol egy vagon löszert és fegyvert kőztünk el. Parancsot kaptunk Piskire való visszatérésre.

1918. november 27.

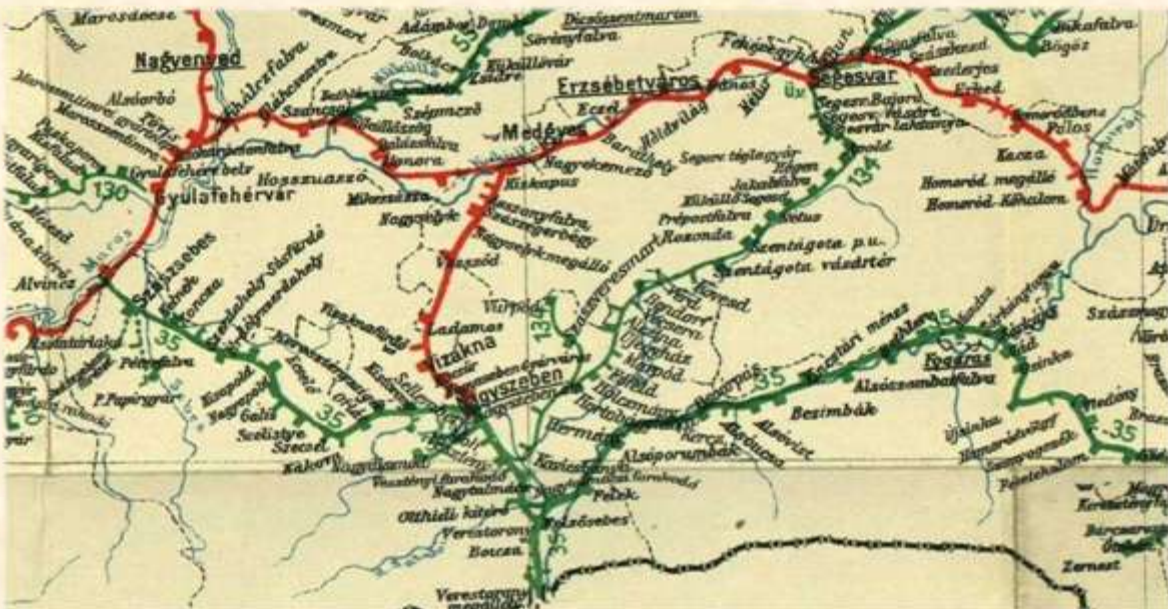
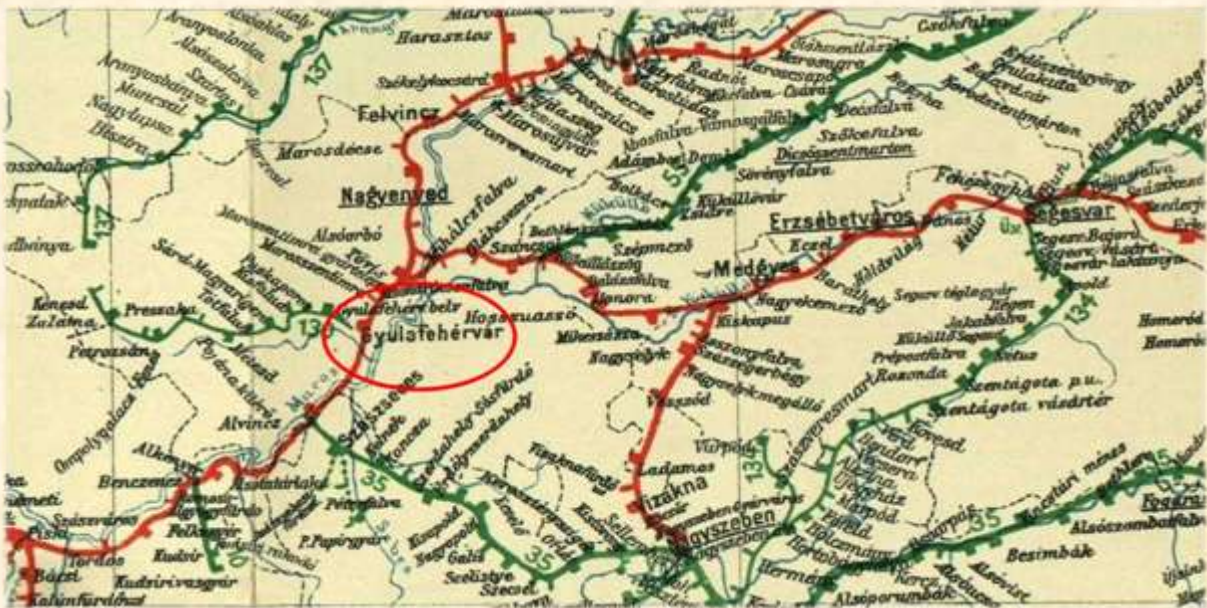
Reggel Piskire futottunk be. Ott a V. P.-től parancsot kaptunk, hogy a Branyicskán álló 8-as Páncél vonatot váltsuk fel. D. e. 8h-kor a felváltás megtörtént, mi rajtunk maradt a híd őrzése. 830h-kor a V. P.-nek jelentettem, hogy a hidat 1 gépfegyver és 10 fővel megszálltuk. Jelentettem, hogy embereimnek nincs élelem. Este a következő választ kaptam: Páncélvonat Parság, Schiller zls Branyicska. A szükséges élelmiszer Branyicskán elismervény ellenében rekvirálható, mert nincsen élelmiszer, nem küldhető – fogadó bizottság Imre őrnagy.

⁶⁶⁰ Horváth Lajos: A III. sz. magyar páncélvonat harcai 1918-1919 (László Gyula népf. százados.:A III. sz. páncélvonat parancsnokának naplója 1918-1919.)

⁶⁶¹ Gyulafehérvártól 17 km-re, északra, a Küküllő Marosba ömlésétől négy km-re, északnyugatra, a Diódi-patak két partján fekszik

⁶⁶² Wikipédia Székely hadosztály

⁶⁶³ Vöröstorony, más néven Porcsesd (románul Turnu Roșu, 1964-ig Porcești, németül Portschescht vagy Schweinsdorf) falu Romániában, Szeben megyében. Nagyszebentől 24 kilométerre, délkeletre, az Olt bal partján fekszik, az azonos nevű szoros bejáratához közel.



1918. november 28.

Branyicskán vagyunk. A következő táviratot kaptuk. Páncélvonal Par.-ság, de Aradi M. V. 2127. A páncélvonal [III.] induljon rögtön Piskire. Közelebbi parancsokat ott veszi. A M. Száll. Vez.-ség telefon rendelete alapján további intézkedésig magyar vasútbiztosító nemzetőrség a vonalon és állomásokon megjelenő román gárda vasút biztosító nemzetőrrel együtt és egyetértőleg tartozik működni. Értesítsék erről haladéktalanul a Vasútbiztosító Alakulatokat. V. P. Arad 5000/291.

Páncélvonal Par.-ság Branyicska. Az aradi V. P. rendeletére dec. 3-ig, amíg a román nemzetgyűlés betérjeszti minden állomáson a román nemzetőrrel egyetértőleg kell a rendet fenntartani. A mieink ugyanúgy teljesítik a szolgálatot mint eddig. Csop. Pars.

Szakaszparnok Branyicska: Ma d. u. 4 és 8 óra között a román nemzeti tanács Hunyadvármegye területén a mi nemzetőrségeinkkel biztosítja a vonalat. Minden összetűzés elkerülendő. Csop. Par.-ság Gál főhdgy.

*III. sz. Páncélvonatparnok: Branyicska: A Páncélvonat karhatalmi osztága csakis a vasútvonal mentén előforduló rendzavarások megszüntetése véget lépjen közbe. Kfe. Par.-ság 15137/el. V. P. Arad. Este 8h-kor Piskire futottunk be. 3300/49.*⁶⁶⁴

1918. november 29.

*„Fényes László, a nemzetőrség kormánybiztosa utasította a IV. a. páncélvonatot, hogy Tövis és Gyulafehérvár között védelmezze a vasutat, hogy a román népgyűlésre igyekvőket semmi baj se érhesse.”*⁶⁶⁵

*"Piskin reggel azt a parancsot kaptuk, hogy a román nemzeti gárda egy teljes löszerből álló vonatot lefoglalt. El kell hozni Piskire. Parancs vétele után elindultunk. [III. páncélvonat] Alvincon át Szászsebesre, hol Tekkau román Nemzeti gárdabeli fhdgy a síneket előttünk fölszedette, s a hidat aláaknáztta. Közben ránk esteledett és vacsoráról kellett gondoskodnunk. Így Roszkos MÁV hiv. két Páncélos Nemzetőrrel a városba bement élelmet venni. Városba érve a román Nemzeti gárda őket letartóztatta. Mikor ez Schiller zls-nak tudomására jutott, ő is letartóztatta Tekkau fhdgy-ot. Később a foglyokat kölcsönösen kicserélték. Az aknákat kivettük, a síneket újra visszaraktuk. Este 10h-kor Piskire futottunk be, ott par.-várt, hogy Aradon azonnal a V. P.-nál jelentkezzünk."*⁶⁶⁶

1918. december 1.

„...Rendkívül figyelemre méltó, hogy természetesen parancsra, a III. sz. páncélvonat 1918. dec. 1-jén Gyulafehérváron keresztül egészen Koslárdig⁶⁶⁷ /Tövisi járás/ nyomult előre. Koslárdon magyar honvédségi és állami anyagokat vagoníroztak be, miközben újabb parancsot kaptak táviratilag.

Az erdélyi románok nemzeti gyűlése 1918. dec. 1-jén mondta ki a Romániával való egyesülést. Éppen azon a napon, amikor a III. sz. páncélvonat áthaladt a városon. A páncélvonat még dec. 3-án is kincstári anyagokat vagonírozott Koslárdon, vagyis keletre volt Gyulafehérvártól.

... 1918-ban a Kolozsváron tartózkodó székely tartalékos tisztek toborozni kezdtek. 1918. december 1-jén az ágostonfalvi állomásról kigördült az első páncélvonat, amely székely önkénteseket vitt Kolozsvárra. Rajtuk kívül a demarkációs vonalon túlról visszavonuló

⁶⁶⁴ III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

⁶⁶⁵ Koréh Endre: „Erdélyért” A székely hadosztály és dandár története 1918 - 1919

⁶⁶⁶ III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

⁶⁶⁷ A Maros és a Kis-Küküllő összefolyásánál, Gáldtő északi szomszédjában fekvő település.

*nemzetőrök, csendőrök, hadapród-iskolások, tisztek képezték a hadosztály magvát, amely 1919 januárjában vette fel a Székely Hadosztály nevet...*⁶⁶⁸

1918. december 2.

„Koslárdon vagoníróztunk. [III. páncélvonat] Következő táviratot kaptuk: áll. főnök Koslárd. Kérem a 8. sz. páncél vonat par.-nokát értesíteni, hogy ott léte alatt kincstári vagyon elrablását megakadályozni tartozik. Ha a felvételezést befejezte, térjen vissza szállítmányával azonnal Aradra, ha a 3. sz. Páncél vonat előbb érkezne Koslárdra, a 3. sz. Páncélvonat viszi át a Koslárdi feladott és a 8. sz. Páncélvonat azonnal elküldeni tartozik az Alvinc-Nagyszebeni vonalra, ahol sűrű és állandó járatokkal rablásokat megakadályozni és a közbiztonságot a vasúton helyre állítani tartozik. Végre hajtás jelentendő: V. P. Arad.”⁶⁶⁹

1918. december 3.

„...Vázsonyi szénkormánybiztos 1918. nov. 20-án még azt nyilatkozta...

December 3-án azonban már maga Vázsonyi kénytelen volt rendelettel korlátozni a szénhiányra való tekintettel a lakások fűtését, világítását és gázfogyasztását...”⁶⁷⁰

1918. december 4.

December 4-én vette a következő távirati parancsot:

"Kérem, a 3. sz. páncélvonat par.-nokát azonnal értesíteni, hogy sürgősen fejezze be a fölvételezést és azonnal induljon Aradra. Különösen ügyeljen Gyulafehérváron, Alvincon, Alkenyéren és Szászvároson, mert valószínűleg le akarják román gárdisták fegyverezni. Ha felszólítják dacára és megakadályoznák fegyverrel tovább, mentében, a páncélvonat leghatásosabban használja fegyvereit a támadás ellen. V. P. Arad 5000/111." ...⁶⁷¹

A III. páncélvonat fennmaradt naplóból néhány lapot később kitéptek, ezek között a december 5-6-i napot is. Nem ismerjük tehát a páncélvonat áttörésének részleteit Gyulafehérváron és vidékén, de annyi bizonyos, hogy december 7-én Aradról Békéscsabára indult, hová másnap meg is érkezett. A békéscsabai "pihenő" tényéből arra következtetünk, hogy Gyulafehérvár környékén a páncélvonat harccal törte keresztül magát, honvédeknek szükség volt a lelki, testi erőgyűjtésre és a fegyverzetet is rendbe kellett hozni, feltölteni.

⁶⁶⁸ Szekeres Attila: A Székely Hadosztály, Udvardy Frigyes: A romániai magyar kisebbség történeti kronológiája

⁶⁶⁹ III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

⁶⁷⁰ Horváth Lajos

⁶⁷¹ Horváth Lajos: A III. sz. magyar páncélvonat harcai 1918-1919 (László Gyula népfelkelő százados: A III. sz. páncélvonat parancsnokának naplója 1918-1919.)

1918. december. 6.

„A pc [IV.b.] visszaűzi a Nagyszeben elfoglalására érkezett román katonaságot.”⁶⁷²

1918. december 7.

„A románok bevonultak Brassóba. A páncélvonat [IV.a. páncélvonat] parancsot kapott hogy Kolozsvárról fusson ki és védje meg Tövisnél a Maros-hidat. A tövisi pályaudvaron megtalálták Kozma⁶⁷³ főhadnagy holttestét, aki a 21. gyalogezred parancsnoka volt. A románokat a páncélvonat ágyútűzzel Balázsfalva felé megfutamította. Egy helyi német tábor 40 ágyúval felajánlkozott a páncélvonatnak, hogy beszáll a harcba a románok ellen. A helyszínre érkező Fényes László ezt megtiltotta, mint a nemzetőrség kormánybiztosa.”

„... A mint redébredtünk arra, hogy a háborút elvesztettük, tudtuk, hogy Erdély halálos veszedelembé jutott. És akkor kellett épen Erdély sorsát egy politikai analfabétára és egy közéleti szélhámosra bízni! Ráadásul, mint egy Mefisztó, bűvös erővel befolyásolta Erdély főkormánybiztosát egy inkább kommunista, mint szociálista agitátor!

Ezek együtt egyengették az oláhok útját s alig, hogy elhangzott Gyulafehérváron az utolsó szetreaszke, az oláh csapatok bejöttek Erdélybe. A gyimesi és tömösi szorosban, Vöröstoronynál és a Puj völgyében megjelentek az entente gyöngyei, a szalmakalapos, bocskoros hódítók...

Csak Nagyszebennél találtak ellenállásra, ahol a IV. b. páncélvonat kegyetlen tüzeléssel kergette vissza őket.

December 7-én a IV. a. páncélvonat parancsot kapott, hogy Kolozsvárról fusson ki és Tövisnél védje meg a Maros-hidat.

A páncélvonat tisztjei, katonái kipirult arccal fogadták a parancsot és kimondhatatlan örömmel indultak útnak. Soha annyi magyar áldást nem kaptak, mint a mennyivel tovább engedték őket állomásról állomásra.

Mikor a páncélvonat berobogott Tövisre, csupa bánatos arc fogadta. Mi ez? Aztán megadta a feletet az a néma, véres holttest, a mely a pályaudvaron feküdt. Kozma főhadnagy a Maros hidját és jobbpartját védő 21. gyalogezredben csapatok parancsnoka volt a halott. ő volt a híd védői közül az első, a kit oláh golyó talált...

A IV. a. munkába kezdett. Ágyúja megszólalt, gépfegyverei kattogtak, a túlsó parton elhelyezkedett oláhok sorait söpörte a golyó. Az ellenállás nem tartott sokáig. A mezítlábas „hegyi franciák” eszük nélkül futottak Balázsfalva felé. — A székelyek maradtak a csatatér urai.

— Mikor a páncélvonat visszatért a Tövisi állomásra, nagy meglepetés várta. Az állomás környékén táborozott 40 német ágyú egy német ezredes parancsnoksága alatt. Az ezredes Bocz Miklós századoshoz és Jancsó József főhadnagyhöz lépett.

⁶⁷² Koréh Endre

⁶⁷³ Valószínűleg Kozma István főhadnagy, aki 1918-ban a 21. kolozsvári h.gy.ezred tisztje volt.

— Urak, én ezredes vagyok a német hadseregben. Tudomásomra jutott, hogy a visszamaradó német katonákat az oláhok elfogják, ruháikat elszedik és a legvadabb embertelenséggel, állati kegyetlenséggel kínozzák. Ezt az égbekiáltó gyalázatosságot meg akarom torolni. Lövetni akarom Balázsfalvát, azután átkelek a Maroson és nem nyugszom addig, amíg ki nem kergetem Erdélyből ezt a „vallachische Bagaget.”

Tudatában vagyok annak, hogy Magyarország földjén állok, épen ezért kérem egy magyar tisztnek az írásbeli engedélyét, vagy parancsát arra nézve, hogy tervemet végrehajtsam.

A mi tisztjeink még választ sem adhattak, amikor váratlanul odaérkezett a „nemzetőrség kormánybiztosa” a hírhedt Fényes László.

Mikor közölték vele a német ezredes tervét, a leghatározottabban tiltakozott az ellen.

— Hová gondolnak az urak, — szavalta. Hiszen ha most, a fegyverszünet (!) idején ilyent teszünk, természetes, hogy az entente rossz békét ad!

A székelek felháborodva hallgatták Fényest és követelték, távozzék onnan, majd jobban fogják tudni, mit kell most tenni.

Fényes idegesen szavalt.

— De kérem, értsék meg, hogy a mostani helyzetben rajtunk csak a pacifizmus segíthet, szó sem lehet tehát támadásról.

A katonák erre megragadták Fényest, hogy a Marosba dobják. Jancsó József csak a leghatározottabb fellépéssel tudta meggátolni, hogy ez meg ne történjék.

Erről az epizódról Jancsó főhadnagy most utólag azt mondja:

— Akkor még Fényest csak, mint újságíró, hírből ismertem. Most belátom, milyen tévedésbe estem, a mikor a bőrét megmentettem, hiszen nem kellett volna egyéb, mint egy kis egyéni akció és Erdély sorsát megfordíthattuk volna. — Negyven prima ágyú, bőséges tölténnyel, — hiszen ennyi az oláhoknak még talán odahaza se volt.

Mikor a porosz ezredes megértette, hogy itt a szent pacifizmus dühöng, ágyúival elvonult Kolozsvárra.

A sorsdöntő hatalom elhagyott bennünket, de itt maradt kárpótlásul — Fényes László...⁶⁷⁴

„... December 8-án színét se lehetett látni a hódítóknak. De másnap életjelt adtak. A balázsfalvi állomásfőnök a tövisi vasúti vendéglőben húsz oláh tiszt részére vacsorát rendelt. A telefon válasz ez volt:

— Tövis a Maros jobbpartján fekszik és a tövisi éttermet székelek tisztek foglalták le, itt oláhoknak keresni valójuk nincs. Egyébként a páncélvonat szívesen várja őket...

Ezt a meghívást nem fogadták el.

⁶⁷⁴ Koréh Endre: „Erdélyért” A székelek hadosztály és dandár története 1918 - 1919

— Másnap már mutatkozott a pacifizmus hatása. Kolozsvár megijedt attól, hogy a IV. a. páncélvonat meg találja védeni a Maros-vonalat, sőt talán ki is söpri a bocskorosokat, azért ment a parancs:

— A IV. a. páncélvonat vonuljon a székykocsárdi vasúti hídra, a hol fontos feladat vár rá.

A székyek vérző szívvel hagyták el Töviset és bánatosan tekintettek a Székelyföld felé. Érezték a közelgő végzetet, a mely gonoszságból és árulásból fonódott össze...

A székykocsárdi hídnál minden csendes volt, nem volt ott egy árva lélek sem. A páncélos visszament a székykocsárdi állomásra, a hol a következő parancsot vette:

„Tekintettel a közelgő békekötésre, a magyar kormány beleegyezett abba, hogy Kolozsvár állomását stratégiai szempontból a román hadsereg megszállja. Épen ezért a székykocsárdi híd az ott megjelenő román csapatnak átadandó és a páncélvonat azonnal vonuljon be állomáshelyére.”

— Hát ez Órűlség, — hördültek fel a tisztek.

— Egy puskalövés nélkül engedjük be az oláhokat Kolozsvárra!

A katonák is dühöngtek.

— Már, mint, hogy Kolozsvárra jönnek az oláhok? Meginstáljuk a százados urat, nem Istentől való dolog ez!

— Nem jóféle ember az, akárki legyen is, a ki ezt az alacsonyságot akarja!

— Lássa főhadnagy úr, — jobb lett volna, ha odaát Tövisen, azt a szakállas biztos urat behajítjuk a Marosba. Az mondta váltig, hogy a pacifizmus miatt nyughassunk. Már én köszönöm azt a békességet, hogy az oláh itt úr legyen, mi pedig bujdoshatunk idegenbe...

A mint a páncélvonat újból elindult a Maros hídjá felé, a megfigyelő tiszt jelentette a parancsnoknak:

— A hídon egy lakkcsizmás oláh valami kapcaféle rongyot tart és a háta mögött egy másik oláh áll.

Parlamentér volt, — oláh módra.

J. főhadnagy és D. hadnagy gyalog mentek át a hídon. A lakkcsizmás oláh tiszt remegve várta őket. Azután elhebegte, hogy régen ott áll, de nem mert a hídra lépni.

D. hadnagy látva az oláh félelmét, felkacagott.

— Hát miért nem mert?

— Attól félttem, hogy alá van aknázva a híd, — szólt a hős hódító.

A széky tisztek megnyugtatták a lakkcsizmás nyárfalevelet, hogy nincs semmi baj a hídon.

— Kérem, adják erre becsületszavukat, aggodalmaskodott az oláh.

Mikor ennek a tetejébe a vonat is átjött a hídon és nem repült a levegőbe, Bukarest gyöngye boldogan mosolygott.

— *Most már nagyszerű jelentést tehetek és remélem, hogy kitüntetést is fogok kapni.*

— *No és, — kérdezte az egyik székely tiszt, miért érdekli az, hogy alá van-e aknázva a híd?*

— *Azért kérem, mert mi parancsot kaptunk a kolozsvári állomás megszállására és át kell mennünk ezen a hídon.*

J. főhadnagy megjegyezte:

— *No hallja, Kolozsvárig még sok hídon kell átmenni és ha mindenhol ilyen alaposan tapogatóznak, akkor bizony sokáig el fog húzódni az a békekötés, a melynek első feltétele a kolozsvári állomásnak, mint stratégiai pontnak a megszállása.*

Az oláh virtusnak e gyönyörű jelenete után a székelyek azzal a bizakodással tettek elegett kapott parancsuknak és vonultak állomáshelyükre, hogy az ilyen csürhe hadat akkor fojthatják a Szamosba, a mikor akarják.

Hiszen, — ha engedték volna a székelyeket cselekedni, ha nem bénított volna meg mindent Károlyiék hóbotos ostobasága és morál insanityre valló rosszhiszeműsége és ha — Kolozsváron az erdélyi főkormánybiztosság élén történelmet formáló akarattal bíró férfi állott volna, akkor dacára a franciák hitvány praktikáinak és az erdélyi oláhság árulásának, — Románia mezítlábas hadserege el is vérzett volna Erdély bércein... ”⁶⁷⁵

Itt adjuk közre az Oláhlápos községben történt események, román változatát, amely a helyzet kaotikusságára is utal, valamint arra, hogy háborús, zavaros helyzetben bizony előfordulnak olyam események, amelyeket az érintett felek homlokegyenest eltérően ítélnék meg. Attól függően, hogy a politikai helyzet mit is kíván meg. A helyzet konkrét ismerete nélkül nehéz állást foglalni, de az egyértelmű, hogy a magyar katonák a magyar javak védelmével voltak megbízva. Valószínűleg nincs összetűzés – mert ilyet ki keresne ok nélkül – amennyiben nem kezdenek el a polgári elemek fosztogatni.

1918. december 8.

„A Curentul 9,-i számában Bosca Malin megemlékezik az Oláhláposon⁶⁷⁶ ezelőtt huszonöt évvel történt eseményekről; Cikkének „Az oláhláposi mérsárlás” címet adja. Bevezetőül leírja, hogy Jom Munteanu nagyszebeni román teológus is életét áldozta az egyesülés érdekében. Munteanu mint a nagyszebeni román nemzetőrség egyik szakaszparancsnoka, akinek lelkét eltöltötte a románság évezredek ellensége elleni gyűlölet, sok esetben megakadályozta, hogy az idegen katonák a román haderő előtt felrobbantsák a

⁶⁷⁵ Koréh Endre: A székely hadosztály dandártörténete 1918-1919. I. (Budapest, 1929) A székely hadosztály szervezése

⁶⁷⁶ Oláhlápos, Máramaros megyében, Magyarlapostól északkeletre, Rogoz és Kohóvölgy között, a Lápos folyó mellett fekvő település. Oláhlápos a trianoni békeszerződés előtt Szolnok-Doboka vármegye magyarlaposi járásához tartozott.

hidakat és a lőszerraktárakat. Dicsőséges küzdelemben esett el, amikor egy székellyekkel tele páncélvonat ellen harcolt. Ilyen bevezetés után hozzákezd az oláhláposi események leírásához, ahol - mint írja - az egyesülés előkészületeit megtevő békés románokra rárontott a debreceni 39. gyalogezred Szóts Béla⁶⁷⁷ nevű főhadnagya szakaszával, akit a kohóvölgyi kincstári vagyon megvédésére küldtek ki és a vegyesbizottság megállapítása szerint is lemeszárolta a román lakosságot, huszonnégyet legyilkolva és kilencvenet megsebesítve. A Szóts Béla vezetése alatt álló rablóbanda az áldozatokat teljesen kifosztotta, lelopva róluk cipőjüket, ruhájukat; sőt még a láposi bankot is kirabolták, Szóts barbár tettének ürügyéül azt hozta fel, hogy a község román lakossága meg akarta rohanni, s ki akarta fosztani a kohóvölgyi kincstári birtokot, ahol Szóts néhány békés románt szintén kivégezett.

Cikke végén Bosca Malin a következőket írja „Az oláhláposi - románok és Munteanu papnövendék, aki fivére az erdélyi menekültek főkormánybiztossága vezérigazgatójának, új áldozati fáklyák, amelyek bevilágítják a negyedévszázaddal ezelőtt megvalósult kiegészülés útját.”⁶⁷⁸

1918. december 9.

Parancs érkezett, a. IV. a. páncélvonat hagyja el a Maros hidját és vonuljon a székellykocsárdi vasúti hídhoz.”⁶⁷⁹

1918. december 9.

„... a páncélvonat [III. páncélvonat] már megint Petrozsény, Szurdok és Branyicska határáig őrzőjáratokat végzett, ez a tevékenysége dec. 14-ig tartott...”⁶⁸⁰

1918. december 10.

"Reggel érkeztünk Petrozsényba, onnan Szurdokba mentünk, hol egy vagon páncélsisakot egy vagon tüzéségi lőszert megmentettünk. Este Aradra útba indultunk.”⁶⁸¹

1918. december 13.

„Reggel László hdgy I. szakasszal Branyicskáig szemle útra ment.

1918. december 14.

⁶⁷⁷ ?

⁶⁷⁸ MTI Házi Tájékoztató, 1943. december/8.1943-12-08 [1987] Bukarest, december. 8./Magyar Távirati Iroda. (Megjegyzésként csak annyi, hogy az ilyen jellegű fosztogatásokat, minden időben, minden ország hadserege, a törvények értelmében a legszigorúbban megakadályozza!)

⁶⁷⁹ Koréh Endre

⁶⁸⁰ Horváth Lajos: A III. sz. magyar páncélvonat harcai 1918-1919 (László Gyula népf. százados.: A III. sz. páncélvonat parancsnokának naplója 1918-1919.)

⁶⁸¹ III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

*Reggel Schiller zls a II. szakasszal Branyicskáig szemle útra ment.*⁶⁸²

„... A páncélvonat tisztjei, katonái is ökölboszorított kézzel s halálos elkeseredéssel fogadták a hirt, hogy el kell hagyniok Kolozsvárt, mert abból már Cluj lesz. Könnyes szemmel, mint egy szörnyű Ítéletet, hallották a katonai parancsnokság rendelkezését, hogy december 24-én Bánffyahunyadra kell menniök s ott kell bevárniok a további parancsokat.

Egy napi tétlen várakozás után Nagyváradra szolt az irányítás. Megindultak a székely fiuk. Messze délkeleten, elérhetetlen távolságban van már a Székelyföld, a szülőföld, a feledhetetlen otthon. Mintha egy új Atlantis sülyedne el balkáni mocsárba ... Minden percben távolabb vannak a kincses várostól, a melyet egy lövés nélkül juttat a műveit nyugati alatomosság és gögös tudatlanság a balkáni hódítók kezébe...

A páncélvonat dübörögve rohan el Kissebes mellett, Csúcsán át a Királyhágóig...

Consummatum est. Nem tudták, imádkozzanak-e, vagy káromkodjanak, — hiszen most szakadtak ki igazán Magyarország büszke, erős várából, Erdélyből... A rájuk boruló éjszakával lelkükre is éjszaka borult s érezték, hogy bujdosók, hontalanok lettek ...

Ugy bántotta könnyes szemüket a Kőrösparti metropolis hivalkodó villanyfénye. Nagyvárad nem tudta, át nem érezte, micsoda tragédia szakadt ezen a napon Erdélyre és Kolozsvárra, csak arra gondolt, hogy van-e még katona, a kinek a gallérján rangjelzés van és, hogy mennyi napidíjért lehet munderba bújni... ?

A reggel úgy virradt fel, mint más, közönséges téli reggel, pedig ez a nap, 1918 december 25-ike volt Csonka-Magyarország első napja...

Nagyváradon kitűnt, hogy a páncélvonaton a hosszú háború viszontagságai folytán súlyos hibák keletkeztek, a melyek akcióképességét megbénítják. Erre a páncélost Szombathelyre irányították. 1919. január elsejét útközben, Karcagpusztán érte meg, aztán, hogy Szombathelyre ért, ott hetekig javították.

Mikor akcióképes lett, útnak indult, hogy ismét harcba vigye a rajta levő székelyeket, messze keletre, Erdély felé... „⁶⁸³

Az Erdély védelmére elégtelen fegyveres erőhalogató harcokkal való visszavonulásra kényszerítette Kratochvil ezredet. December 24-én a román imperialista hadsereg bevonult Kolozsvárra, mely esemény különösen megrázta Erdély magyarságát.

„...A belgrádi konvencióban kijelölt terület megszállását a románok 1918. december 15-ig fejezték be, a balkáni antanthaderő jobb szárnyához csatlakozva. Csak a Nagyszebennél túl gyorsan előretört román elővédnek volt december 5 táján tűzharca a 4b. számú magyar páncélvonattal.

⁶⁸² III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

⁶⁸³ Koréh Endre: A székely hadosztály dandártörténete 1918-1919. I. (Budapest, 1929) A székely hadosztály szervezése

Kratochvil altábornagy tudomása szerint ennek a páncélvonatnak Piskinél volt csetepatéja. Valószínű, hogy két különböző incidensről van szó, amelynek az volt a háttere, hogy a magyar páncélvonat felderítette a Mackensen-hadsereg után nyomuló románok állásait...

...azonban nem őt bízta meg a nyugalomba vonuló Siegler altábornagy helyett az erdélyi katonai kerületi parancsnokság és az újra felállított 38. magyar hadosztály parancsnokságával, hanem Szentkereszthegyi Kratochvil Károly⁶⁸⁴ ezredest. Kratochvil ezredes november 17-én a nagyváradi 4. honvéd gyalogezred élén egy magyar és egy román zászló közt vonult be Nagyváradra, 27-én pedig Kolozsvárott foglalta el új állását. A 38. magyar hadosztály szervezésével hasonló nehézségek voltak, mint másutt. A behívottak egy része be sem vonult, más része fegyelmetlenül volt, kivéve talán a 4a. és 4b. páncélvonat személyzetét. Megbízhatóbbnak bizonyultak a fiatal tisztek által Székelyföldről hozott katonák. Ezekből alakult az első székely zászlóalj, amelynek élelmezési létszáma Kolozsvárott 1918. december közepén 1700 fő volt, de ezek közül csak hatszáznak volt lőfegyvere. A bevonulók közt kevés volt a szász, román meg csak nagyon elvétve akadt. ..

...Az első összetűzések azonban a Berthelot⁶⁸⁵ által kijárt, románoknak kedvező döntés előtt történtek. A románok ugyanis 1918. december 8-án már átkeltek a Maros folyón, megszállva Mezőbándot és Mezőmadarast, mind a két helyen leszerelve a magyar nemzetőröket, a román nemzetőrséget viszont megerősítették.

Marosvásárhelyen az elszállítandó magyar katonai irodákat a románok egy volt honvédhadnagy vezetése mellett szétszórták, az iratokat az utcára dobálták.

December 15-én a tövisi Maros-hidat őrző 21. gyalogezredbeli osztagok a 4a. sz. páncélvonat segítségével Balázsfalva felé visszaverték a hidon átvonulni akaró románokat. Ezután Várady főhadnagyot át akarták küldeni a románokhoz, hogy megtudják, hogy miért szegték meg a fegyverszünetet. Amikor azonban a fehér zászlós magyar hadikövet a tövisi Maros-hidra lépett, a Maros déli partján álló román gárdisták (tehát nem reguláris regáti katonák) össztűzet adtak le rá és megölték.

Ugyanezen a napon egy másik román osztag Déva közelében is át akart vonulni a Maros hídján, azonban Branyicskánál a Verbőczy-különítmény géppuskaharcban visszaverte őket...

....A szegedi kerületi parancsnokság Zám és Brád román megszállására azzal reagált, hogy Soborsinra rendelte a szegedi 5. gyalogezred két zászlóalját. Február 19-én még egy-egy gyalog- és géppuskás századból álló különítményt a 8. páncélvonat fedezete alatt

⁶⁸⁴ Szentkereszthegyi Kratochvil Károly (a saját maga által alkalmazott írásmód szerint, más források említik Kratochwillként, Kratochvillként is) (Brünn, 1869. december 13. – Balatonszepezd, 1946. szeptember 19.) magyar katonatiszt, a Székely Hadosztály parancsnoka. A románok áttörése után a székely csapatok Mátészalka környékére vonultak vissza, majd a kilátástalan helyzetben 1919. április 26-án, Demecsernél letették a fegyvert. A fegyveres harc ellehetetlenüléséhez nagymértékben járult hozzá, hogy a budapesti kormányok akadályozták Kratochvil csapatainak működését, sőt fegyveres támadást is intéztek ellenük, azok vélelmezett ellenforradalmisága miatt. A fegyverletétel után Kratochvilt tisztársaival együtt Brassóba internálták. A fogságból történt szabadulása után (közben egy, a román állam elleni bűncselekmény vádjával indított, halálbüntetést is kilátásba helyező eljárás is folyt ellene) 1921-től a debreceni vegyesdandár és katonai körlet parancsnokává (altábornagyi rangban) nevezték ki. Katonai pályájának végén, 1923-1924 között a Hadtörténelmi Múzeum igazgatója volt, majd fiatalon, ereje teljében nyugdíjazták. Kapcsolatrendszere a legmagasabb körökig elért, rendszeresen érintkezett Horthyval, Telekivel, Bethlennel. A vészkorszakban a Székely Hadosztály Egyesület vezetőjeként zsidómentő tevékenységet is folytatott.

⁶⁸⁵ Henri Mathias Berthelot (Feurs, 1861. december 7. – Párizs, 1931. január 29.) francia tábornok, az első világháborúban a romániai francia katonai misszió vezetője.

Nagyhalmára küldtek, ahol kisebb harcban a románokat visszaverték, majd a román frontszakaszt rövidesen újabb négy századdal erősítették meg.

A románok ugyan elérték Erdély északi és nyugati határát, de a szorosokon és hágókon részben még innen állottak. A szorosok közti hegységek nehezen járhatók, vízszegények és gyéren lakottak, a románoknak csapatok eltolására csak egy messze hátul levő vasútvonal állott rendelkezésükre. (Nagybánya – Dés – Kolozsvár – Székelykocsárd – Tövis – Alvinc – Piski.)

A románok támadásaival szemben a magyarok gyengébb erőkkel is szívósan tarthatták a szorosok kijárait mindaddig, amíg a sűrű és kedvező irányú vasútvonalakon eltolt tartalék a szorosokból kibontakozni akaró ellenséget viszonylagos túlerővel megrohanhatta.' A magyar csapatok vonala február elején Técső – Szinyérváralja – Szilágysomlyó – Csucs – Vaskóh - Soborsin vonalán merevedett meg, a románok viszont ezen a vonalon állottak: Máramarossziget – Nagybánya - Bükk hegység – Zilah – Meszes – hegység – Bánffyhunad – Gyalui havasok keleti oldala – Erdélyi Érchegység – Zám...

...Az Osztrák–Magyar Monarchia katonai összeomlása, a forradalmat követő kaotikus állapotok kizárták a korban szokásos hadkiegészítés eredményes gyakorlását. A fegyelem és tisztí tekintély helyét a rendetlenség és az öntudatos tiszteletlenség vette át.

Az erdélyi 38. hadosztály megszervezése is nehézségekbe ütközött mindaddig, amíg a Kolozsváron tartózkodó székely tartalékos tisztek fejéből ki nem pattant a székelyföldi toborzás ötlete. November végén indultak toborzó útra, 1918. december 1-jén már ki is gördült az első páncélvonat az ágostonfalvi állomásról, amely a székely önkénteseket vitte Kolozsvárra. Mellettük a demarkációs vonalon túlról visszavonuló nemzetőrök, csendőrök, hadapród-iskolások, tisztí különítmények, a korábban bevonultak képezték a hadosztály magvát, amely 1919 januárjában kapta a Székely Hadosztály elnevezést.

Hónapokon keresztül szolgáltak hiányos fegyverzetben, felszereléssel az aktuális demarkációs vonalon a morális erőt felőrlő tétlenségre kárhoztatva. Az április 16-án három hadosztállyal megindult román offenzívával szemben tizenkétezer ember állt egy csak tábori őrsőekkel megszállt védelmi vonalon Máramarosszigettől Csucsáig. A katonai vereség elkerülhetetlen volt... „⁶⁸⁶

1918. december 24.

„A románok megszállták Kolozsvárt. A páncélvonat [IV.a.] előlük Bánffyhunadra húzódt.

1918. december 25.

A páncélvonat [IV.a.] Nagyváradra érkezett.

1919. január 1.

⁶⁸⁶ A Székely Hadosztály emlékezete

http://nemfelejtjuk.blog.hu/2009/07/31/a_szekely_hadosztaly_emlekezete

*A páncélvonat [IV.a.] Karcagpusztán volt, azután Szombathelyre ment, ahol hetekig javították, majd visszatért a román frontra.*⁶⁸⁷

A III. sz. páncélvonat 1919. január 13-tól, amikor Nagyváradra érkezett, az erdélyi katonai parancsnokság beosztásában harcolt, Csucsá, Királyhágó és Kissebes vonalon. Ennek a magyar haderőnek a magva a szentkereszthegyi Kratochvil Károly ezredes vezette 38. gyaloghadosztály volt, amelyik az összeomláskor, 1918. nov. 10-én - megtagadva az engedelmességet - nem tette le a fegyvert, hanem zárt rendben hazatért Erdély védelmére.

Kezdetben a belgrádi konvenció által kijelölt Maros vonal védelmét látta el, majd folyamatosan harcolt a mindenféle megállapodást megszegő és lassan előnyomuló románok ellen. Cigányinál, 1919. jan. 14-én sikeres csatát vívott a románokkal. Január 20-án a 38. gyaloghadosztály felvette a Székely hadosztály nevet. Február 22-25 között időlegesen visszavette harccal a románoktól Zilah városát.

A III. páncélvonat 1919. január 3 – 11 között Gyomán állomásozott, pihenőben. Itt különböző javítások, karbantartások történtek meg.

1919. január 5.

*„Gyomán állomásoztunk.[III. páncélvonat] Szolgálati jegy: Mozdony és teherautó javítása a B. Csabai A.CS.E.V. műhelybe, Csop.Parság Gyoma. Távirat a V. P.-nak Arad: A mozdony mosás céljából B. Csabára indult d. e. 8h-kor.*⁶⁸⁸

1919. január 11.

*„Távirati parancs III. sz. Páncélvonat Gyoma. Felesleges önkezelési mozdonymenetek megtakarítás céljából a III. sz. p. vonatot B. Csabára állomásíttatott, megérkezése ide a vonat parancsnok által telefonon jelentendő. V. P. Arad 4700 No. 12.*⁶⁸⁹

1919. január 12.

"Gyomáról d. u. 2h B. Csabára indultunk, este 4 1/2 érkeztünk, ahol a következő távirati rendelkezést kaptuk. 3. sz. Páncélvonat c. de Vonal parság Arad Wr. 161 I. Békéscsabán álló 3. sz. páncélvonat Nagyváradra tartozik menni és ott szigorú készenlétben maradni s innen veendő további parancsok átvételére a páncélvonat felett Nagyváradon is csak az aradi V. P. rendelkezik. Beérkezés ide telefonon jelentendő. Kapja Erdélyi Kat. Parság Bánfi Hunyad csoport par. Gyoma Vp. 21. Arad és a III. Páncélvonat B. Csaba

⁶⁸⁷ Kórész Endre

⁶⁸⁸ III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

⁶⁸⁹ A parancsban a zsoldfizetéssel kapcsolatos anomáliák miatt néhány név is említve van, akik a III. páncélvonaton szolgáltak: Csiki István hp. őrmester, Kádár Ignác nemzetőr, Gulyás István nemzetőr, Novák Ferencz tiz.(ő dezertált), Szentgyörgyi zászlós, Friedrich Oszkár I. osztályú fegyvermester, Koszó István, Kovács Frigyes.

végrehajtás végett. Vp. Arad 5000/21. Telefon parancsra míg a mozdonyainkat teljesen rendbe nem tesszük Csabán maradunk."

1919. január 14.

„Nagyváradra amint a IV. B. pc megérkezik, a III. számú Békéscsabára megy, ez parancs.”⁶⁹⁰

A III. páncélvonatot egy parancs e napon Nagyváradra rendelte és az erdélyi nemzetőrség kerületi parancsnokságának rendelkezésére adta. Az ok és a cél a parancsból nem derül ki. Aztán egy, a helyzet kaotikusságára jellemző, parancs.

1919. január 14.

„...Amint a IVB. Páncélvonat megérkezik, a III. Páncélvonat B. Csabára vonul. Tichy őrnagy. Este 6^{20h}-kor újabb parancs érkezett. Hüm. 5. osztályának rendeletére hatályon kívül helyeztetik. Ma d. e. kiadott Hüm. illetve M. Sz. V. rendeletre III. sz. Páncélvonatot Hüm. rendeletre nem szabad az erdélyi nemzetőri kerületi par.-ság rendelkezésére bocsájtani. Kérjük azt vissza vonni és kizárólag az aradi V. P. parság kerületén alkalmazni és a III. sz. Páncélvonatot kérem rögtön B. Csabára irányítani. Este 10^h-kor B. Csabára indultunk. V. P. Arad 5000/270... ”⁶⁹¹

A III. páncélvonat 1919. január 15 – 20. között Békéscsabán állomásozott.⁶⁹²

1919. január. 21.

"Mezőtúron állomásoztunk. A következő parancsot kaptuk: Áll. főnök és 3. sz. Páncélvonat parancsnokság. A III. sz. Páncélvonat Mezőtúrról alkalmas menetben B. Csabára küldendő. aű.- Arad, 5000/31. - V. P.-nak Arad: Kérek a III. sz. Páncélvonathoz beosztott 220 sorozatú mozdony helyett egy 324 sorozatú mozdonyt készenléti vonalgépnak kirendelni, melynek gőzfűtése és Westinghausz fékje jó, mivel a készenléti gép már nem felel meg. László szds.

III. sz. Páncél vonat Par.-ságnak Mezőtúr: Mezőtúrról B. Csabára való visszatérés alatt Kohanovszki tiszthelyettesnek az 1-es állomáson szükséges időre álljon meg. Kifizetés után mindenkor induljon vele azonnal tovább. Kohanovszky helyettes B. Csabáról ne menjen teher vonaton, menjen vissza Gyomára.”⁶⁹³

⁶⁹⁰ László Gyula százados naplója

⁶⁹¹ III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

⁶⁹² Ismételten néhány új név a vonat legénységéből, az e napokban érkezett különféle parancsok alapján. Mózer Ferenc, Lipták Mihály, Szeita László. Szekeres és Kerics nevű katonák eltűnéséről jelentés készült. Dezertáltak?

⁶⁹³ III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

A III. páncélvonat 1919. január 22 – 24. között Békéscsabán volt. Parancsra, Nagyváradra indulnak.⁶⁹⁴

1919. január 23.

„...A III. sz. páncélvonatot László Gyula százados parancsnoksága alatt 1919. jan. 23-án Nagyváradra küldték, ahová jan. 24-én délután 2 órakor érkezett meg. Itt a 38. hadosztálytól nyert parancs értelmében Csucsára kellett haladnia a páncélvonatnak, hogy a 21. ezredet támogassa a románok elleni harcban.

*A bukaresti román nemzetgyűlés 1919. jan. 24-én ünnepélyes keretek között becikkelyezte Bukovina, Besszarabia és Erdély Romániával való egyesülését...”*⁶⁹⁵

1919. január 24.

*„D. u. 2h-kor Nagyváradra érkeztünk. Távirat a V. P-nak Aradra: A III. sz. Páncélvonat ma d. u. 2h-kor Nagyváradra befutott. Este 6h-kor a 38. hadosztály parancsnokságtól parancs érkezett, hogy Barátkán, a 21ik ezrednél jelentkezzünk. Barátkára 1030-kor érkeztünk meg, hol a parancsnokságon azt a parancsot kaptuk, hogy azonnal menjünk Csucsára és ott a zlj parancsnokságon jelentkezzünk a további parancs átvételéért. Csucsáról Kissebesre irányítottunk, azzal a feladattal, hogy az ott levő szd. par.-nokságokkal érintkezésbe lépve a Sebesvár előtt lévő dombhát megszállásával őket támogassuk. Kissebesről 25 én reggel indultunk a parancsok teljesítésére.”*⁶⁹⁶

A III. számú páncélvonat tisztikarából, altisztjei közül ekkor a következő személyeket említik. László Gyula tartalékos százados, a páncélvonat parancsnoka, László Ágoston tartalékos vadászhadnagy, Schiller Mihály zászlós, Komlós Gyula tartalékos hadapród őrmester, Roszkos Mihály MÁV tisztviselő, a páncélvonat vasúti szakelőadója. A 21. gyalogezred kötelékéből való kiváláskor annak ezred parancsnoka, Kubai alezredes dicséretben részesítette a III. számú páncélvonatot a románok elleni harcban tanúsított kiemelkedő teljesítményéért.

Január 26-án este 8 órakor a vonatok kiürítették Kissebest, a román túlerő nyomása akkora volt, hogy nem tudta a 21. gyalogezred tovább tartani. A vonatok menekülők százait vették fel, utoljára a III. sz. páncélvonat hagyta el Kissebest. Ezen az éjszakán Csucsára futott be.

A Székely hadosztály alárendeltségében 1919. január 13... 30-ig harcolt a III. sz. páncélvonat László Gyula százados parancsnoksága alatt. Ezen belül a 21. gyalogezreddel együtt küzdött

⁶⁹⁴ Legénységi adatok: Toka László szkv, ifj. Szomorú István, Philip Béla őrv.

⁶⁹⁵ Horváth Lajos: A III. sz. magyar páncélvonat harcai 1918-1919 (László Gyula népf. százados.: A III. sz. páncélvonat parancsnokának naplója 1918-1919.)

⁶⁹⁶ III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

január 24-29 között. Kubai⁶⁹⁷ alezredes, a 21. ezred parancsnoka 1919. január 30-án jelentést írt a páncélvonat tevékenységéről az aradi vonal parancsnokságnak, melyet Barátkán keltezett.

*"A III. sz. Páncélvonat folyó hó 24-től a mai napig Nagyvárad-Kolozsvár vasútvonalon az ezred alárendelve felderítő szolgálatot teljesített. Mai nappal felsőbb parancsra a kötelékből kilépve más irányú alkalmaztatásba rendeltetett. Ezrednél való beosztása alatt több alkalommal igen merész, bravúros, értékes és eredményteljes felderítést végzett. Minden alkalommal erős ellenséges tűz alatt állott, ennek dacára derék elszántsággal az ellenséges vonalakat megközelítette, azok soraiban nagy veszteséget okozva igen értékes és a valóságnak megfelelő jelentéseket hozott. Most midőn kötelékünkől kilép, nem mulaszthatom el, hogy tisztí karának és legénységének a kiválóan értékes és odaadó szolgálatért legmelegebb hálámat ki ne fejezzem és köszönetet ne mondjak."*⁶⁹⁸



Menekülővonatok, Erdély⁶⁹⁹

1919. január 25.

„Reggel 9 órákor a mi támogatásunkkal a Sebesvár előtti dombhátott megszállották a nemzetőrség és a 21 ezred félé százada. A Páncélvonattal ezek után tovább mentünk, Közben a megrongált telefonhuzalt helyre állítottuk, a Sebesvár állomás előljáróját, kit éppen az oláhok elhurcolni akartak, kiszabadítottuk. Ezek után a vonal épségének földelésére és a vonaltól jobbra és balra a terepnek megfigyelése céljából lassú tempóban a Malomszegi megállóig mentünk, Malomszeg megállóhelyen azt a megfigyelést tettük, hogy a vonaltól délre lévő Magura háromszögelési pontnál több ember feltűnik, mire mi két sragnelt lőttünk a hegy felé. Ezek után a Kissebesi állomásra visszajöttünk, ahová 10 órákor megérkeztünk. Ekkor

⁶⁹⁷ Kubai Lajos alezredes. 1917-ben 21. gyalogezred, őrnagy. 1918-ban ugyanitt alezredes.

⁶⁹⁸ Horváth Lajos: A III. sz. magyar páncélvonat harcai 1918-1919 (László Gyula népf. százados.: A III. sz. páncélvonat parancsnokának naplója 1918-1919.)

⁶⁹⁹ Stádium Antikvárium

érkezett meg Kissebesre Hevessi alezredes úr, aki az itt lévő zlj par.-nokságot átvette. D. ut. 1 órákor újból kifutottunk Malomszeg felé, mert az ott lévő zlj parnok telefonon kért bennünket. Mi Malomszegen túl a 49 sz. őrházig mentünk, hol két oldali erős gppuska tűzzel vártak bennünket. Mi újból hatásosan szét vertük őket és felderítettük, hogy a 49 sz. őrházról jobbra és balra táboroznak. Lassan visszajövet a Bánfi villából újból ránk tüzeltek és viszonoztuk a tüzelést. Vissza jöttünk Kissebesre. Dut. 430h-kor kapott parancs szerint ismét kifutottunk Malomszeg megállóig, azonban mielőtt elértük a megállót, gyanús dolgokat vettünk észre a vasúti vonal közvetlen közelében a már teljes sötétségben csoportosulást vettünk észre, melyet gppuska tűzzel széjjel zavartunk. A vasúti töltés mindkét oldalról erősen tüzeltek ránk. Erre mi is gppuska tűzzel válaszoltunk. Hátunk megett egy kisebb csapat a síneket megrongálni akarták, azonban azt géppuskáink tüze megakasztotta. Erre mi lassan vissza vonultunk, erős tüzelés közepette. A mozdonyt /324 sorsz. nyitott gép/ több helyen találták és a 3. sz. Páncélkocsit több találat érte, de kárt nem tett. Este 6h-kor ismét Kissebesre jöttünk vissza. Az éjszakát itt töltöttük.

1919. január 26.

Reggel újból kimentünk a 46. sz. őrházig, újból hatásosan tüzeltük az ellenséget. Felderítettük, hogy mily irányban vannak, s honnan lönek. Délután újból kimentünk, s a 46. sz. őrházig, az ellenség a hegyek hátulján nyomult előre, Kissebest kiűritettük, minden menekülő vonat este 8h-kor elment, a Páncélvonat, mint utolsó vonat hagyta el Kissebes állomását. Az éj folyamán Csucsára futottunk be.

1919. január 27.

Csucsáról reggel lépésben a Kissebesi váltóházig mentünk. A váltók félállásba voltak fordítva, az ellenség a hegyeken volt elásva, honnan erős géppuska tűzzel árasztotta el az állomás épületbe úgy a mi gyalogságunkat, mint minket. Mi a géppuskáinkkal az övéket elhallgattattuk, a gyalogság pedig minden veszteség nélkül hátravonult. Gyalogságunk a 21 ezred egy százada, mely előre volt tolv, szép rendbe, a rajvonalunkig a Páncél vonat fedezete alatt hátravonult. Célunkat miután elértük, Csucsára vissza mentünk. Ebéd után újra kifutottunk, azonban Kissebesre nem mehettünk be, mert a román tüzérség előttünk belötte a vasúti síneket.

1919. január 28.

A Páncélvonat Királyhágó és 42. sz. őrház között cirkált. Értesítést kaptunk a 21 ezred Par.-ságtól, hogy úgy magyar, mint román részről az ellenségeskedés további intézkedésig beszüntendő.

1919. január 29.

Állomásozás Csucsán. A Páncélvonat parancsot kap, hogy azonnal induljon Nagyváradon át Aradra.

1919. január 30.

Este 9h-kor indulás Királyhágóról Aradra. Magyar 21 gyalog ezred 114/919 ikt. sz. III. sz. Páncélvonat működése Vasútvonal Parancsnokságnak Arad. Barátka 1919. évi jan. 29én. - A III. sz. Páncélvonat folyó hó 24-től a mai napig Nagyvárad-Kolozsvár vasútvonalon az ezred alárendelve felderítő szolgálatot teljesített.

Mai nappal felsőbb parancsra a kötelékből kilépve más irányú alkalmaztatásba rendeltetett.

Ezrednél való beosztása alatt több alkalommal igen merész, bravúros, értékes és eredményteljes felderítést végzett. Minden alkalommal erős ellenséges tűz alatt állott, ennek dacára derék elszántsággal az ellenséges vonalokat megközelítette, azok soraiban nagy veszteséget okozva igen értékes és a valóságnak megfelelő jelentéseket hozott.

Most midőn kötelékünkől kilép, nem mulaszthatom el, hogy tisztí karának és legénységének a kiválóan értékes és odaadó szolgálatáért legmelegebb hálámat ki ne fejezzem és köszönetet ne mondjak.

*Tudomás vételre közlöm az aradi vasútvonal parnoksággal, kiadom a III. sz. Páncélvonat par-ságnak. Kubai alezr. ezr. par-nok."*⁷⁰⁰

A III. páncélvonat 1919. február elején Aradra ment és ott állomásozott. Február – márciusban innen végezte bevetéseit a Borosjenő, Borossebes és Soborsin vonalon. Ezután Miskolcra irányították, ahonnan részt vett a csehek elleni sikeres északi hadjáratban.

1919. február 1.

*"Vas. Bizt. N. őrség és a 33. ezred 6. századja elindult Arad-Borossebesi vonalra, abból a célból, hogy azt a vonalat megszállja és biztosítsa. A Csapatot szállító vonat előtt állomás távolságra a Páncélvonat ment [III. pcv], avval a föladattal, hogy a megszállást akadályozó körülményeket leküzdje. Ezen a napon a megszállást minden incidens nélkül Borosjenőig fogatosítottuk. A Páncél vonat éjszaka Borosjenőn állomásozott, hol értesültünk, hogy a románok román királysági ruhába öltözött tisztek vezetése alatt Borza körül a síneket felszedték. Értesültünk továbbá arról, hogy ezek a csapatok a borzai vasúti állomástól mintegy 250 lépésre lévő téglagyárba helyezkedtek el és ott várnak bennünket."*⁷⁰¹

A IV. a. páncélvonat mintegy háromheti javításból, Szombathelyről tért vissza a csucsai frontra, 1919. február 2-án.

⁷⁰⁰ III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

⁷⁰¹ III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

„... Amíg a páncélvonatot javították, elég jól éreztük volna magunkat Szombathelyen, de lelkünk mélyén mindig ott lappangott a gondolat, mint egy fájó seb, hogy milyen sorsra jutott Erdély s mi van most szeretteinkkel?

Egymásra néztünk lázban égő szemekkel s vártuk, hogy valami csoda történik Erdély magyarságával és velünk is...

Mint „zöldfülű”, — a hogyan bajtársaim neveztek, — nagy reménységekkel vártam a holnapot. Vonatunk egyszeriben kész lesz, a parancs is itt van már, hogy induljunk, csak még nem tudtuk, merre. ..

A parancsnokunkat vártuk. Ott üldögéltünk a vasúti vendéglő egyik kis szobájában s türelmetlenkedtünk. Nem voltunk hozzászokva a tétlenséghez, hiszen a háború összeomlása után nyomban a székely hadosztályhoz kerültünk. Bizony, a „forradalmi napokban” jóformán el sem búcsúzhattunk az otthoniaktól s aztán küzdöttünk Erdélyért. Elkeseredve láttuk, hogy a fizetett próféták, a kik Pestről futkároztak, nagy hangon hirdetve, hogy minden rendbe jön, a megszállás csak ideiglenes, csak rossz álom, — tudatosan, gonoszul hazudtak, akárcsak a „művelt nyugat” nálunk forgolódo képviselői.

A több hetes pihenő és a sok mende-monda után harcolni akartunk már az otthonunkért, a fajtánkért, mindenért, a mi nekünk kedves, — szóval Erdélyért!

— Megjött a parancsnokunk. Végignézett rajtunk, majd azt mondta:

— Fiúk, azt a parancsot kaptuk Budapestről, hogy azonnal menjünk vonalszolgálatra a Muraközbe.

Mély csend. Századosunk nagyot sóhajtott.

— Higgyétek el, szívesebben mentem volna Erdély felé, hiszen ott van igazi szükség most reánk.

Magunk is úgy éreztük, meg tudtuk, hogy székely atyáinkfiai sehogyan se akarnak leszakadni a Királyhágó mellékéről, hanem inkább le akarnak számolni az orozva támadó örökös ellenséggel, a balkáni zsidányokkal... Ott van a mi helyünk is, a harcoló székelyek között.

Hallgattunk, de lázongó indulat viharzott bennünk. Jancsó főhadnagy szótlánul ebédelt, de olyan kegyetlen erővel vagdalta a húst, hogy a tányérja is kettéhasadt. Úgy sejtettük, ő is kelet felé gondol...

Egyszerre nehéz csizmák dobogtak az ajtónál. B. őrmester lépett be s aztán megszólalt:

— Százados ur, alázatosan jelentem, a páncélvonat legénysége alázatosan kéri, szíveskedjék kihallgatáson fogadni.

— Hát miért, valami baj van?

— Igen, instálom, megszállta őket a buzgóság, verekedni szeretnének.

A százados mosolygott.

— Hiszen arra lesz is alkalom. Holnap megyünk a horvát határra s ilyenkor, tudjátok, mindig akad egy kis csete-paté.

— De épen az a baj, — nyomta meg a szót B. őrmester, — hogy oda megyünk és nem Erdély felé. Ma beszéltek a fiúk egy arról jött emberrel, a ki azt mondja, dörög már a puska arrafelé.

A százados felcsattant.

— Micsoda fegyelmezetlen magatartás ez? A katonának egy kötelessége van, az, hogy engedelmeskedjék.

— Végszóra nyílt az ajtó s betódult az egész legénység, még a mozdonyvezető és fűtő is.

— Mi ez? Lázadás? Kiáltotta a százados belevörösödve!

— Nem vagyunk mi lázadók, százados ur, — szólott csendesen az őrmester, — nem is leszünk mások, mint akik eddig voltunk, hűséges magyar katonák. De, hogy hallottuk, hogy hazugság minden ígéret, a mivel hitegették, bolondították az erdélyieket, — mert testvéreinket rabbá teszi, nővéreinket meggyalázza az oláh! A székelyek új harcra készülnek, hogy fegyverrel vegyék vissza, a mit az ellenségeink csalással, róka ravaszsággal elvettek.

— Oda akarunk menni mi is harcolni és ha kell, meg is halunk székely becsülettel... — szólt az egyik káplár.

— Higyje meg a százados úr, mi hűségesen engedelmeskedünk a legmagasabb parancsnoknak, a hazaszeretnek, szívünk tiszta sugallata szerint. Hallottuk, a mit százados úr az őrmester úrnak mondott, tehát azt kérjük alázatosan, vezessen minket Erdély felé.

Minden baka helyeslő fejbólintással járult a kéréshez.

A százados tagadólag rázta a fejét.

— Hogyan gondolják ezt maguk? Nem hallották, a mit mondtam: a katonának engedelmeskedni kell!

— Ügy gondoljuk, — szólalt meg K. szakaszvezető, — hogy a százados urat is Erdély felé húzza a szíve...

— Miféle iskolába tanulták azt, hogy a parancsnokot dirigálják?

— Az iskolában, csakugyan ott hallottunk a Lenkei századosról, a ki negyvennyolcban hazavezette a huszárokat. Mi is így gondoltuk...

Fox százados szeme gyanúsan csillogott. Majd erőt vett magán és megveregette a szakaszvezető vállát.

— Derék fiúk vagytok. Hát megpróbáljuk. Kérni fogom a vonalparancsnokságot, hogy ha lehet, rendeljen minket — arrafelé. Most pedig várjatok szépen, türelmesen. — Az Isten adjon a magyar hazának sok ilyen derék katonát.

— Éljen a százados úr! Éljenek a tiszt urak! — Kiáltották a katonák s boldog reménységgel vonultak ki.

Fox százados, ez az izig, vérig magyar lelkű katona a tisztekhez fordult: — Hiszem, hogy ez a mostani szomorú helyzet nem tart sokáig. Mindent el fogok követni, hogy a mi drága Erdélyünk kapujához kerüljünk. Most betelt rajtunk: a haza minden előtt.

— Másnap megjött a válasz, mehetünk a Királyhágó felé. Mentünk is boldogan, telve harci kedvvel.

Budapesten Jancsó főhadnagy járt el a minisztériumban és sikerült a felszerelésünk kiegészítése. Ügy látszik, a kormány is belátta, hová visz az engedékenység. Az oláhok már Kissebesnél állanak s ha a székelyek fel nem tartóztatják, egy hét alatt a Tiszáig tolakodnak.

Délután már robogtunk kelet felé. A legénységi kocsiból harsányan szólt a nóta:

Gyertek székely fiúk, húzzunk kordont eléjük,

Közeledik már az oláh hadsereg,

Szólnak az ágyúk, ropognak a masegverek,

Most látszik meg babám, mit ér a székely gyerek!

— Nem volt valami sikerült nóta, de a lelkükből szólott.

— Senki sem volt fáradt, mikor elébünk tünt a Királyhágó. A szemek csillogtak, az izmok megfeszültek. A sorakozónál Jancsó főhadnagy tisztelgést vezényelt a páncélvonatra felvont háromszínű lobogó előtt, aztán mintegy hitvalló ima csendült fel s visszhangzott a sziklafalak közt:

„... Ez a föld, melyen annyiszor

Apáink vére folyt...”⁷⁰²

1919. február 2.

„A páncélvonat [IV.a] Csucsára érkezett. Naponta őrzőjáratot teljesített a csucsai fronton.”⁷⁰³

„... 1919. február 2.-tól kezdve, hogy a páncélos [IV.a] Csucsára érkezett, nap-nap után végigfutotta a frontot. Az oláh őrsőknek hamarosan réme lett, mert mindenüket elpusztította. ...”⁷⁰⁴

„Borossebesen állomásoztunk. A sínek helyrehozatalára a Borosjenői pályafőntartástól embereket és síneket kaptunk, mire azonban a rongálás helyére értünk a Borossebesi pályafőntartás a pályát rendbe hozta. Borzsán a téglagyár átkutatására egy erős

⁷⁰² Koréh Endre: A székely hadosztály dandártörténete 1918-1919. I. (Budapest, 1929) A székely hadosztály szervezése

⁷⁰³ Koréh Endre

⁷⁰⁴ Koréh Endre

járőr ment ki, de ott semmi csapatokat nem talált. A megszállás Borossebesig d. e. 11 óráig rendben megtörtént."⁷⁰⁵

A III. páncélvonat 1919. február 1. és 11. között Borosjenőn állomásozott. Itt kézfegyvereket, lőszert kapott és a legénységről is újabb adatok vannak.⁷⁰⁶

Az általános katonai helyzetet tovább rontotta Pogány Józsefnek, egykori Népszava újságírónak, a feljebb említett katonatanácsok kormánybiztosának szereplése, intrikái.

A Pogány vezette katonatanács 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 megszüntethessék, 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.

Február 8-án tartott budapesti Katonatanács ülésén Pogány József katonatanácsok kormánybiztosa beszédében megvádolta és meggyanúsította a székely zászlóaljakat és ezzel együtt az egész székely hadosztályt. Nem először tette ezt, és valószínűleg keresni fogja még az alkalmat mindenkor, hogy Magyarország fegyelmezett alakulásait megtámadhassa.

1919. február 8.

„Pogány József kormánybiztos úr!

Tisztázzuk már véglegesen ezt az ügyet, ne csak Budapest előtt, hanem az egész népköztársaság közvéleménye előtt is, hogy végét szakítsuk az alaptalan vádaskodásnak egyszer s mindenkorra. A jövőbeni tévedések elkerülése végett kijelentjük, hogy nem állunk az

⁷⁰⁵ III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

⁷⁰⁶ Kiss (IV) János, Mátyás (V) József, Hoderer őrm. Boldor István, Guszi István, Gulyás János, Miklós István tiz, Hodercz Emil őrm. Németh. Pál tiz, Lőrinci Dengerics tiz, Gartner Zoltán őrv. és Szomorú István, Csiki István hjőrm, Lugosi Ferenc tiz., Pflancer Izsó szkv, Feierverker Ferenc őrv, Totka László tiz, Gartner Zoltán tiz, Millin András szkv, Ercsei Károly tiz, Kádár Ignác tiz, Stern Nándor tiz, Zsiros M. László, Fellner Arthur, Franceszki Antal nemz. örök, Gedei Mihály tiz, Ilyés Mihály őrm.

ellenforradalmárok szolgálatában. Értse meg kérem, hogy az nem ellenforradalmár, aki a Magyar Népköztársaságban rendet akar, és aki meg akarja védeni a Magyar Népköztársaság területi épségét. Nem kételkedünk abban sem, hogy Magyarország minden egyes komoly eleme ugyan a't óhajta, legyen az igazi szociáldemokrata, vagy tartozzon bármely más polgári párthoz.

Azt, hogy Budapesten nincs rend és a legnagyobb fejtelenség uralkodik, senki el nem vitathatja, hisz azt eléggé tapasztaltuk a január 10-én megtartott egész ország katona bizalmi férfiak nagygyűlésén, amelyen indokolatlanul nem is jelent meg Pogány József kormánybiztos úr, arra sem méltatta a vidéki bizalmi testületeket, hogy megjelenjék közöttük. A magyar hadügyminiszter egyes rendelkezéseit nem tudja végrehajtani, mert Pogány úr és hívei mindenbe belekontárkodva megakadályoznák annak végrehajtását. [...]

Ezek előrebocsátásával ne csodálkoznék a kormánybiztos úr, ha az erdélyi alakulások, a székelyek és az Erdélyt védő más csapatok és csapattestek bizalmatlansággal viseltetnek Ön iránt, mint azt Budapesten kifejezésre is juttatták, mert Ön, úgy látszik, nem az Önre bízott kormánybiztosi teendővel foglalkozik, hanem a pesti helyőrség egyes ezredeire támaszkodva, űzi önkényes politikáját, amely vidéki Katonatanácsokat egyáltalán nem érdekli, annál kevésbé védi. Ilyeténképpen a vidéki Katonatanácsok gyümölcsöt hozó működéseit megakadályozni', annak határozatait érvényre juttatni nem engedi. Kijelentjük, hogy ellenforradalmat nem fogunk megtűrni, sőt mindenütt ellene fogunk küzdeni, ha kell fegyveresen, de viszont azt is kijelentjük, hogy nekünk Pogány József, mint a Katonatanácsok kormánybiztosa nem kell!!!

*A kormánnyal szemben a legteljesebb bizalmunkat fejezzük ki, és azt mindenkor támogatni foguk, és parancsait teljesítjük, és rendeleteinek érvényt szerzünk.*⁷⁰⁷

Bár érezhető mindhárom dokumentumban, hogy a székely katonatanácsok a konfliktust kizárólag a köztük és Pogány közötti ellentétként kívánták láttatni, nyilvánvaló volt, hogy Pogány egyedül nem folytathatta volna akcióit. Ismert volt, hogy a szociáldemokraták Kunfi-féle platformja támogatta, amely igyekezeteiben inkább ösztönözte, semmint gátolta őt. A székelyek nem csak Pogány szemében számítottak szálcának, és ezt a hadosztálynál is tudták, mint azt például Lukács Béla százados alábbi közlése is alátámasztja.

„Böhm hadügyminiszter, midőn gróf Stomm M.⁷⁰⁸ századossal együtt engemet magához felrendelt, azon felül fogadott, hogy mink ellenforradalmárok vagyunk, s hogy

⁷⁰⁷ Nagy Szabolcs: Árulás vagy ellehetetlenülés – A Székely Hadosztály és a forradalmi erők viszonya a Veszprém Megyei Levéltárban őrzött Kratochvil — hagyaték tükrében

⁷⁰⁸ Gróf Stomm Marcel, 1918-ban a 9. h.g.y.e. századosa. (Vác, 1890. december 24. – Budapest, 1968. április 25.); m. kir. honvédtiszt, az első világháború után a Székely Hadosztály szervezője és parancsnokának összekötő tisztje. 1919 után vezérkari tisztként a Ludovika Akadémia tanára, 1927-től diplomata, a Magyar Királyság londoni katonai attaséja, 1934-től csapatszolgálatot teljesít, egységeivel részt vett a felvidéki és a bácskai bevonulásban. 1942-ben a 2. magyar hadsereg III. hadtestének parancsnoka a szovjet fronton. Az 1943-as voronyezsi katasztrófa után kiadott „Búcsúparancsában” feloszlatta szétvert hadtestét, hogy mentse katonái életét. Hadirokkanttá vált, szovjet fogságba esett. Hazatérése után, 1951-ben a Budapesti Katonai Törvényszék háborús bűnök vádjával halálra ítélte, 1952-ben kegyelmet kapott, 1954-ben kiszabadult a börtönből, de kitelepítésben élt haláláig. 1989-ben posztumusz rehabilitálták.

Erdély visszafoglalása csak egy cégér arra, hogy csapatokat gyűjtsünk a rendszer megbuktatására”...

„...Február hó 10. és 13.-ika között Dévára 6, Nagyenyedre 2, Gyulafehérvárra 1, Zsibóra 2 csapatot szállító katonavonat futott be; mellyel kb. 11 zászlóaljnyi erősítést vontak magukhoz (1. ho.). Mivel Gyulafehérvárról Brád felé (Fehér-Körös völgye) mozgolódások voltak jelentve a Fehér-Körös völgyében, a szegedi kerületi parancsnokság intézkedésére február hó 19-én egy különítmény (1 gyalog- és 1 géppuskás-század) a 8. páncélosvonat fedezete alatt Nagyhalmágyra nyomult elő. Itt kisebb harcra került a dolog, melyben a románokat visszavetették” ...⁷⁰⁹

1919. február 10.

„Borosjenőn állomásoztunk. Indulás Soborsinba, a következő táviratok vétele után: Osztagpar.-nok Borossebes. Útban lévő I. sz. Páncélvonat mai 612-sel Marosborsára Soborsinban álló 3. sz. Páncélvonat 612-sel Borosjenőre, a III. sz. Páncélvonat Soborsinba tartozik menni. A III. sz. Páncélvonat ma éjjélkor tartozik indulni és új állomás helyét a leggyorsabb menetben elfoglalni. Út közben tartózkodni szigorúan tilos. W. P.- Arad 5000/103.

Éjjél 3 órákor Aradra befutottunk. Hol a P. u. parságnál a következő táviratok vártak reánk. Utasítsa ma éjjel Borosjenőről érkező III. sz. Páncélvonatot, hogy haladéktalanul folytassa útját Soborsinba. Megérkezését jelentse. Naponta reggel és este 8h-kor. Adjon ide helyzet és állományjelentést. V. P. aü. 5000/111. Borosjenőről érkező III. sz. Páncélvonat parnokát értesítse, hogy Soborsinban egy pályafentartási munkás csoportot fog átvenni, amelyet részére a 8. sz. páncél vonat ott hagyott. Munkásokat vegye élelmezési létszámba. V. P. 5000/114.”⁷¹⁰

A III. páncélvonat 1919. február 11. és március 23. között Soborsinban állomásozott. A naplójából kiderül, hogy ebben az időszakban harc cselekményekben nem vett részt.

1919. február 14.

„Soborsinban állomásoztunk. 13-án este 1/2 9h-kor a következő távirat érkezett: Az I. sz. Páncélvonat legénysége M.borsán megérkezés után, azért mert nem kaptak élelmet, Gyomára mentek és ott teljesen lerészegedve garázdálkodott, mert nem voltak élelemmel ellátva. Elrendelem, hogy a Csop-Parság minden Páncélvonatnak és minden kint levő osztagnak 2 tart. étkezési adagot, u. m. húskonzervet, sőt, kávékonzervet, dohányt és kétszersültet kiadjon. Tartalék adagok be álló elkerülhetetlen szükség esetére megmaradjanak és elfogyasztás után pótolva legyenek. Az ór és vonatpar.-nokokat szigorúan utasítom, hogy a tart. adagokat létszám alapján felvételezzék és azzal a legénységet felszereljék. A tartalék

⁷⁰⁹ Rubint Dezső tábornok: Az összeomlás 1918

⁷¹⁰ III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

adagok a hátizsákban tartandók és minden őrpárancsnok meggyőződni tartozik arról, hogy azokat legszigorúbb büntetés terhe mellett csak az osztag, illetve vonat par-nok rendeletére szabad elfogyasztani. Kapja: Csep-Parság, Osztag P.-ság, 3, 8, és 1. sz páncél vonat. - V. P. Arad 5000/135. Pont. Táv. jel. a V. P.-nak: Arad. A helyzet változatlan. László szds.⁷¹¹

Február 15-16. napokon a III. páncélvonat, amely Soborsinban állomásozott, mozdonya az aradi fűtőházban volt karbantartás, mozdonymosás céllal.

1919. február 17.

„Soborsinban állomásoztunk. Távirat a V. P.-nek, 5000/154. Jelentem, hogy az eredeti páncélgép Ujvidéken maradt, a páncélkocsi száma 314706, 303343 és 334457. Mindhárom K. K. Stb. cégjelű. A mozdonyunk száma 377/240 páncélozott gép. László szds...⁷¹²



1919. február 18.

„Soborsinban állomásoztunk. V. P. 47. sz. Szolgálati parancs 11 pontja: Előléptetés a III. sz. Páncélvonatnál. A mai nappal a III. sz. páncélvonat legénységéből kiváló magatartásukért: Lőrinci Dengerics, Németh Pál tizedeseket szkv.-tökké, Citron Hermán, Kádár Ignác, Srünberger Benedek, Gartincz Zoltán őrv.-töket tizedskké, és ifj. Szomorú István nemzetőrt pedig őrvezetővé léptetem elő. Tichy őrn. Kalmár⁷¹³ főhgy úrnak 1 drb. Frommer pisztoly 251470 sz. kiadatott. Táv. jel. a V. P.-nak. A helyzet változatlan. László szds.⁷¹⁴

⁷¹¹ III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

⁷¹² III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

⁷¹³ Lehetőségek: Kalmár (Kakas) Gyula főhadnagy, 1918-ban a 22. (marosvásárhelyi) honvéd gyalogezred tisztje; Kalmár Aurél főhadnagy, (1891/ szolgálat kezdete 1911) 7. táboriágyús ezred. 1944-ben tüzér ezredes;

1919. február végén IV.a. páncélvonat egy hónapon keresztül súlyos harcokat vívott a románokkal. Sőt, a Jád völgyében⁷¹⁵ bolsevik lázadást vert le 1919. március 1-jén. Ez a páncélvonat mindvégig nemzeti önvédelmi célokat szolgált.

„... február utolsó napjaiban vívta a páncélvonat [IV.a.] legkeményebb küzdelmét. Komoly offenzívába kezdett s az oláh tüzérsséggel keveredett tűzharcba. A 96-os vasúti őrház mellett az oláhok felszedték a vasúti síneket s a páncélos megállott.

— Fiuk, — szólt a parancsnok, — ez ugyan cifra mulatság, de ha sikerül, majd fut az oláh. Le fogjuk rakni a síneket. Ki jön velem?

Mindenki ott akart lenni. Alig lehetett lehűteni a buzgóságot.

A szerelőkocsi előre ment egy gépfegyverrel, az orgonakisérte a páncélos adta.

Javában srófolgatták, kalapálták a síneket, amikor oldalról előbukkant egy oláh csapat. Nosza, neki a gépfegyverrel.

— Zöldfülű, — szórjad, — intett a százados. A „zöldfülű” pedig olyan buzgón dolgozott, hogy észre sem vette, — nini, a többiek már fedezékből lövöldöznek, ő pedig fedetlenül működik a szerelőkocsin.

A harc hamar eldőlt. Az oláhokat lefegyverezték, elcsípték. Aztán, hogy már csak az erdőkből lövöldöztek a frátyék, rendbehozták a síneket s egy óra múlva a páncélvonat már ott dübörgött a kissebesi kanyarodóban.

Benn volt a farkasveremben. Előtte állott az oláh tüzérsség fedetlenül. A gépfegyverek kegyetlenül dolgoztak, a páncélos ágyuja pedig ütemesen dörögte a taktust...

Az oláh tüzerek eszük nélkül menekültek, amerre csak elbújhattak.

Március elejétől kezdve kettős küzdelmet folytatott a páncélvonat. Egyik felől védte a csúcsai frontot és támadta az oláhokat másik felől a székel gyalogság hátát kellett fedeznie a vörös támadástól.

Még hivatalosan nem ütött be a bolsevik uralom, de azért a vörös kokárdás és rangjelzés nélküli egyenruhában garázdálkodó nagyváradi bandák a csőcselékkel együtt már halásztak a zavarosban.

Március elsején éjjel kapta a páncélos a parancsot, hogy azonnal siessen a Jád-völgyébe, ahol a vörös érzelmi csapatok fellázkodtak és a nemzeti színeket viselő átvonuló katonákat gyalázzák, bántalmazzák.

Kalmár Béla főhadnagy, 1919-ban a 3. (debreceni) honvéd gyalogezred tisztje; Kalmár Dániel főhadnagy, 3. (debreceni) honvéd gyalogezred tisztje; Kalmár Lajos főhadnagy, 5. (szegedi) honvéd gyalogezred.; Kalmár Károly főhadnagy, 32. (dési) honvéd gyalogezred; Kalmár István főhadnagy, 1. (budapesti) honvéd gyalogezred; Dr. Kalmár Aladár főhadnagy, 23. (nagyszebeni) honvéd gyalogezred; Véleményem szerint ebben az időben a harcot vállalók legtöbbször már ott kell keresnünk, ahol a legnagyobb volt a baj és saját földjüket, családjukat kénytelenek védeni!

⁷¹⁴ III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

⁷¹⁵ Beszterce-Naszód vármegye

*A páncélvonat sietve teljesítette a parancsot és a lázadást a legkíméletlenebb eréllyel nyomta el, a bolsikat pedig összefogdosta és megvasalva adta át a nagyváradi katonai ügyészségnek....*⁷¹⁶

1919. március 1.

„Éjjel kapta a parancsot, hogy azonnal siessen a Jád-völgyébe, ahol vörös csapatok fellázdak és a nemzeti színeket viselő átvonuló honvédséget gyalázzák és bántalmazzák. A páncélvonat [IV.a.] Besztercétől észak - keletre a bolsevik lázadást leverte, a vezetőit vasraverve adta át a nagyváradi katonai ügyészségnek.



IV. a. páncélvonat a Székely Hadosztályban, 1918-1919⁷¹⁷

1919. március 8.

„Soborsinban állomásoztunk. Táv. jel. a V. P.-nak. A helyzet változatlan. László szds. Gulyás János n.ő. a mai napon növedék. A mai napon az I. sz. Páncélvonathoz áthelyeztettek: Siller Mihály hdgy. úr. Markovszki József szkvő. Németh Pál szkvő. Lipszter Mátyás őrv.

*Ambrus Lajos őrv. és Gusz István n. őrv.*⁷¹⁸

1919. március 16.

*„Soborsinban állomásoztunk. Táv. jel. a V. P.-nek Arad: A helyzet változatlan. László szds. A mai napon Ginzer Sándor⁷¹⁹ főhdgy úr szolgálattételre a III. sz. páncélvonathoz bevonult.*⁷²⁰

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.*⁷²¹

⁷¹⁶ Koréh Endre: A székely hadosztály dandártörténete 1918-1919. I. (Budapest, 1929) A székely hadosztály szervezése

⁷¹⁷ A Székely – hadosztály emlékezete 1918 www.sznrm.ro

⁷¹⁸ III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

⁷¹⁹ A páncélvonat parancsnokok fejezetben róla részletesen írunk.

⁷²⁰ III. számú páncélvonat naplója 1918 - 1919

„... Március 21-én nagyot zuhant a lejtőn Magyarország, — a főváros kitűzte a vörös lobogót és a szervezetlen polgári társadalom, a vidék, amelynek akkor mindenre volt érzéke, csak a honvédelemre nem, — megadással tűrte, hogy a két pokoli szövetséges, — az entente és a bolsevizmus, — mint két malomkő, megőrölje.

Ugyanazon a napon már a páncélvonat [IV.a.] parancsnoksága is megkapta a felhívást: esküdjön fel a vörös zászlóra.

Megvetéssel utasították el ezt a sértő felhívást.

Minden a régiben maradt, a mozgó vár mereven elzárkózott minden vörös gondolattól és jelvénytől.

Pedig éppen ezért csaknem elviselhetetlen helyzetbe került, mert személyzete egy pillanatra sem hagyhatta el a vonatot. Azaz, elhagyhatta, amíg a székely testvérek közt volt, vagy az oláh tűzvonalban ...

— Uram, — mondja a páncélos egyik székelye, — cudarabb állapot már nem is lehetett, mint a mienk. Nappal rohantunk az oláhok felé, verekedtünk velük, estére mindig vissza kellett futnunk a mieink háta mögé, hogy védjük őket éjjeli vörös meglepetésektől. — Bizony megviselt benünket ez a szakadatlan szolgálat, megfeszített figyelem, sok nyomorúság, de — szívesen tettük, hiszen székelyekről volt szó.

Így ment ez április 16-ig, amikor a páncélvonat Nagyváradra futott, hogy segítsen az első ellenforradalmi megmozdulásnak.

Jancsó főhadnagy, aki vezette a páncélost, Nagyvárad pályaudvar-parancsnokságát átvette s vele együtt küzdött a rövid idő múlva Püspökladányban kivégzett Pongrátz csendőrszázados, így a nagyváradi fehérek győztek.

Az öröm azonban nem tartott sokáig. Az előrehatoló oláhok megszállták Nagyváradot s azóta nyögi ez a város az entente megszállásnak nevezett balkáni bolsevizmust...

A IV. a) székely páncélvonat utolsó fegyverténye tehát a Kőrös-parti fehérek győzelemre segítése és a vörös bosszútól való megmentése volt.

Azután, hogy a viszonyok teljesen balra fordultak, a páncélos, hogy az oláhok kezére ne jusson, kerülő utakon Kassára ment. Mivel azonban a tisztikar és személyzet vörös zászló alatt egy percre sem akart szolgálni, elhagyta jóban, rosszban osztályos kedves páncélos vonatát és — Szegedre ment — Horthy Miklós fehér zászlaja alá ...”⁷²²

Kárpátalja

...Január hó 16-án az ukrán katonaság Máramarosszigetet megszállotta és egy századot a románok elé Nagybánya irányában Farkasrévre tolt előre.

⁷²¹ Kórész Endre

⁷²² Kórész Endre: A székely hadosztály dandártörténete 1918-1919. I. (Budapest, 1929) A székely hadosztály szervezése

A munkácsi vonalon az ukrán zászlóalj Munkácsot szállotta meg és vasúton Bátyúra és Csapra egy századot tolt előre, miáltal a Lavocne — csapi vasútvonal teljesen a birtokukba került.

E zászlóalj a megszállás folytán keletkezett néphangulat fenyegető hatása miatt és mivel értesült arról, hogy az ukrán főerő a románok előtt Máramarosszigetről Körösmezőre visszavonult, Munkács és Csapról január hó 19-én, vasúton eltávozott; Volóc vasúti állomáson egy páncélosvonat maradt vissza egy századdal, míg a zászlóalj zöme Lavocnéig ment vissza... „⁷²³



Délvidék

„...Franchet d'Esperey önkényesen olyan módon korrigálta a páduai fegyverszüneti egyezményt,⁷²⁴ hogy a magyar kormányt nemcsak Horvátország kiürítésére kötelezte — amire különben magától is kész volt - de a Dráva-vonal keleti részét is föl kellett adnia úgy, hogy a szerbeknek Barcs-Mecsek-Bátaszék vonalában egy hídfőállást biztosított. A Duna-Tisza-közben katonailag ki kellett üríteni a Bajától északra kezdődő és Szegedtől délre a Tiszáig meghúzott vonal alatt levő területet. Innen a demarkációs vonal a Maros folyása mentén hú-

⁷²³ Rubint Dezső tábornok: Az összeomlás 1918

⁷²⁴ A padovai fegyverszünet az Osztrák–Magyar Monarchia és Olaszország illetve az antant között jött létre, a Giusti-villában, Padova közelében 1918. november 3-án, pontot téve a Monarchia első világháborús szereplésére. A pótjegyzőkönyv szerint az fegyverszünet nem az aláíráskor, november 3-án, hanem másnap, november 4-én, délután három órakor lép hatályba. Mivel az osztrák hadvezetés már a fegyverszünet aláírása előtt értesítette a harcoló hadseregeit az ellenségeskedések azonnali beszüntetéséről, azok nem harcoltak tovább november 3-a után, ám az olasz hadvezetőség betartotta a pótjegyzőkönyv előírását, és november 4-éig továbbra is harcoló félként lépett fel. A monarchiabeli katonák fegyvertelenül várták az előrenyomuló olasz csapatokat, akik azonban hivatkozva arra, hogy még hadban állnak egymással, a Monarchia katonáit hadifoglyoknak tekintették és hadifogságba ejtették őket, így az utolsó napon, november 3-tól november 4-ig több mint 300 000 monarchiabeli katona esett olasz hadifogságba, emellett az olaszok jelentős hadizsákmányra is szert tettek. [RZ]

zódott. A belgrádi katonai konvenciót november 13-án Linder Béla írta alá, aki mint hadügy-miniszter megbukott ugyan, de továbbra is tagja maradt a magyar kormánynak, mint a béketárgyalások előkészítésével megbízott tárcanélküli miniszter.

Franchet d'Esperey hadseregében hét szerb hadosztály harcolt. Ezek közül az egyik rendfenntartás céljából Ószerbiában visszamaradt, egy másik Újszerbiába és Macedóniába is rá nyitattott, egy hadosztály Horvát-Szlovonországba és az Osztrák Császárság szlovénlakta területeire irányított, egy további hadosztályuk pedig Bosznia-Hercegovina, Dalmácia, és Montenegró területét szállta meg. Magyarország elleni hadműveletekre tehát három szerb hadosztály maradt, ezek közül a Drina-hadosztály Eszék, a Morava-hadosztály Pétervárad, a Duna-hadosztály pedig Belgrád körül gyülekezett és hadműveleteiket még a belgrádi katonai konvenció aláírása előtt megkezdtek. Az előnyomulás igen óvatosan folyt, mert a Bánátban visszavonuló német csapatokkal kerülték az összeütközést. 20-án egy oszlop Nagybecskerekéről Zombolyán át Szőregig nyomult, további, Versecről kiindult oszlop pedig Temesvárra vonult be, ahonnan Nagyszentmiklóstra, Újaradra és Lippára, másnap pedig Lúgosra is tolt ki különítményeket. Versec-ről érkezett a Resicabányát megszálló osztag is. A Bácska megszállására rendelt Morava hadosztály november 12-én hídfőszerűen megszállta Újvidéket, ahonnan éleit 13-án Zombor, Baja, Szabadka és Óbecsére tolt ki. A Drina-hadosztály november 13-án átkelt a Dráván és a dárdai hídfőből Villányt, Mohácsot és Siklóst, november 15-én pedig Barcsot, Szigetvárt és Pécsét foglalta el. Bátaszéknél a demarkációs vonalat átlépték, Pécsváradot viszont csak december 3-án szállták meg. E hadműveletekben részt vett a 11. francia gyarmati hadosztály is, amely a Duna-hadosztállyal együtt vonult be Versecre és Temesvárra. A szerb királyi hadsereg ezzel magyarországi hadműveleteit befejezte...

...A magyar kormány december 28-án a budapesti antantmisszió (Fernand Vix⁷²⁵ francia alezredes) útján jegyzékben tiltakozott a balkáni hadsereg parancsnokságánál, hogy a szerbek (illetve a valóságban volt cs. és kir. horvát csapatok) megszállták Muraközt és Csáktornyát, habár a belgrádi katonai konvencióban megjelölt demarkációs vonaltól északra fekszenek, sőt átlépték a Murát is.

Vix alezredes erre 1919. január 18-i keltezésű válaszjegyzékben közölte Franchet d'Esperey álláspontját: „A magyar kormány részéről kifejezett azon igény, hogy hozzászólhat a demarkációs vonal végleges kijelöléséhez hozandó határozatokhoz, nem fogadható el. A magyar kormány által hangoztatott elv helyes volna békeidőben és akkor, ha két szomszéd nép közötti határ részleteinek végleges megállapításáról lenne szó. Azonban nem ez az eset forog fenn. A legyőzött Magyarország kérte, hogy letehesse a fegyvert és a győztes entente a magyar terület egy részének megszállását követelte, hogy védekezhessék egy újabb esetleges támadás ellen. Egyszóval, hogy az antant nem érzi magát kötve az általa aláírt fegyverszüneti egyezmények rendelkezéseivel, hanem joga van ezeket saját kénye-kedve szerint egyoldalúan megváltoztatni.”⁷²⁶

⁷²⁵ Fernand Vix (Sand, 1876. október 26. – Neuilly-sur-Seine, 1941. március 21.) francia hivatásos katona, 1918-19-ben a szövetséges hatalmak budapesti katonai bizottságának vezetője. Neve a magyar történelemben összeforrt az antant hatalmaknak a párizsi békekonferencia február 26-i rendelkezéseit ismertető jegyzékével, amelyet 1919. március 20-án ő nyújtott át Károlyi Mihály köztársasági elnöknek, s ami miatt a követeléseket elfogadni nem tudó államelnök, valamint a magyar kormány másnap lemondott, szabad utat engedve a Tanácsköztársaság államhatalmi szerveinek.

⁷²⁶ Fogarassy László: A magyar-délszláv kapcsolatok katonai története 1918-1921

„...A Délvidéken a francia keleti hadsereg már november 1-jén átlépte a Duna–Száva vonalat és észak felé nyomult. Minthogy a háború befejeztével a cseh, galíciai és bukovinai legénységű lebergi XI. hadtestet elszállították, e térség még a többi magyar területnél is védtelenebb volt. November 13-án a szerb hadsereg Morava-hadosztálya megszállta Zombort, Szabadkát és Baját. A Drina-hadosztály 15-én Pécsét foglalta el, századnyi erővel pedig Mohácsot és Barcsot. A Duna-hadosztály a Bánátban haladt előre, elérte Lugost, Versecet, Nagykikindát, Temesvárt, Resicabányát és Nagybecskereket. A hadosztály lovassága Lippára, Aradra, Nagyszentmiklóstra és Szőregre vonult be...

...A Délvidéken egyes csapatok már november második felében átlépték a demarkációs vonalat, december végén pedig elfoglalták a Muraközt. Mivel a Bánátban is feszültté vált a helyzet a területet egyaránt magának követelő román és szerb hadsereg között, január elejétől a franciák saját csapatokat helyeztek el közéjük, illetve bevonultak Szegedre és Aradra. A magyar kormány tiltakozott a demarkációs vonal átlépése miatt, de nyilvánvalóvá tette, hogy a vérontás elkerülése végett nem fog fegyveresen fellépni a behatolókkal szemben...⁷²⁷

1918. november 3.

„...Egy tiszti csoport Budapesten a Vigadóban 1918. nov. 3-án megkezdte a toborzást a "Bácska részére." Délután Budán a Radeczky laktanyában már 70-en letették az esküt, hogy hazánkat megvédik a külső ellenség ellen, akár az életük árán is. Így jött létre az a tiszti különítmény, amelyik nov. 4-én már Szabadkán, nov. 5-én Újverbászon volt.

November 6-án

"Itt és a környéken teljes anarchia uralkodott. Itt Újverbászon rendet csináltunk, táviratilag Óbecsére kérték bennünket, du. 4 órakor Újvidéken páncélvonattal szereltek fel bennünket és elindultunk Óbecsére. Temerinben vonatunkat leintették s egy táviratot adtak a parancsnoknak, hogy a szerb nemzeti tanács elfogatta a magyar nemzeti tanácsot és tagjait ruhájuktól megfosztották és a martalócokat kiszabadították és a katonatisztekre uszították ... A magyar katonatanács tagjait kiszabadítottuk. "

Az Újvidékről érkezett páncélvonat parancsnoka kásonjakabfalvi László Gyula hadnagy volt. November 7-án reggel Óbecsén elfoglalták a páncélvonatról a Városházát. Estére 8 gépfegyvert, kb. 2000 egyéb fegyvert gyűjtöttek össze és értesültek róla, hogy a balkáni antant hadsereg előőrsei Bácsföldvárt megközelítették. Este 8 órakor a menekülő magyar vasutasok utolsó vonata is elhaladt Óbecsén keresztül. A páncélvonat felvéve az óbecsei magyar nemzeti tanács tagjait és más honvédtiszteket éjjelre elérte Szegedet. A következő napon a páncélvonat Budapestre érkezett, nov. 9-én László Gyula hadnagy, páncélvonat parancsnok a Hadiügyminisztériumban Kerekes József alezredestől, aki ekkor már Durazzo "hőse"

⁷²⁷ Magyarország a XX. században

*ragadványnevet viselte, azt a parancsot kapta, hogy a páncélvonattal jelentkezzen Aradon a vonalparancsnokságon, ahonnan a további parancsokat meg fogja kapni...*⁷²⁸



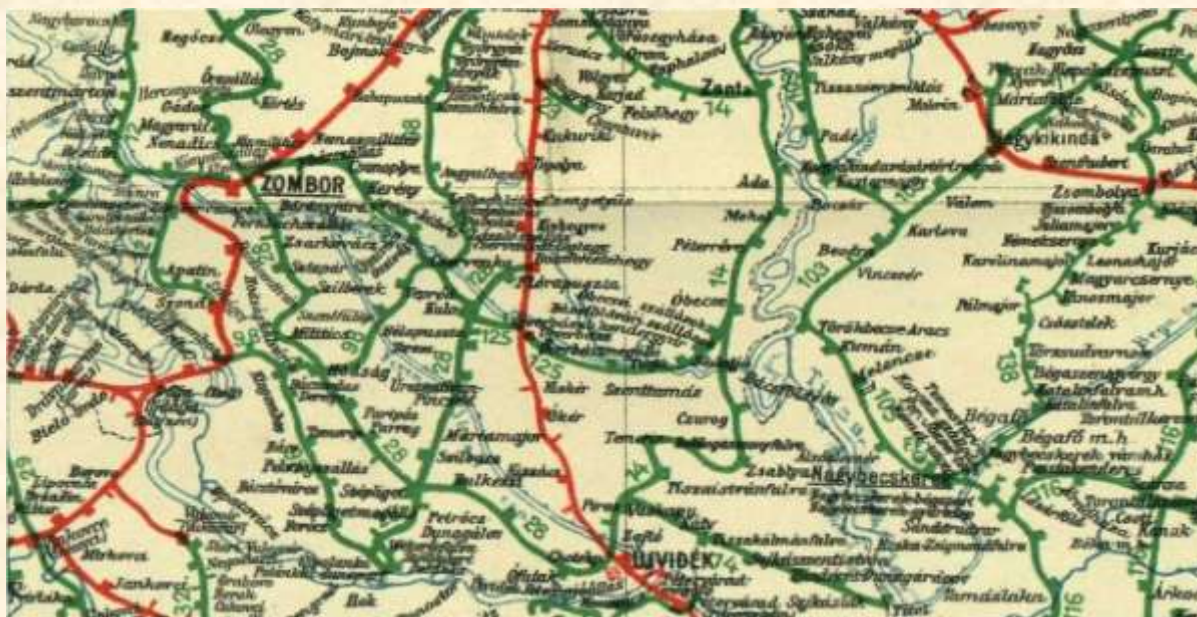
1919. március 24-én az I. és III. páncélvonatok, melyek a román előrenyomulás miatt az arcvonal mögött rekedtek, nem adják meg magukat, hanem erőszakos áttörést hajtanak végre. Ekkor az áttörés során kialakult harcokban a román veszteségeken kívül egy francia tiszt és két francia katona is meghalt.



Arad környéki vasutak⁷²⁹

⁷²⁸ Horváth Lajos: A III. sz. magyar páncélvonat harcai 1918-1919 (László Gyula népf. százados.:A III. sz. páncélvonat parancsnokának naplója 1918-1919.)

⁷²⁹ Arcanum Hungaricana



Nyugat-Magyarország

A zűrzavaros időkben még az osztrákokkal is meggyült a baj, a nyugat – magyarországi területek ügyében. Még ők is tőlünk akartak területeket, az új mesterséges országokkal szemben nem volt persze merszük fellépni!

Amikor az 1918-as polgári forradalmak szétzúzták a Habsburg Monarchiát, az Osztrák Köztársaság számára is új határokat kellett vonni. Az Ideiglenes Alkotmányozó Gyűlés Német-Ausztria államterületének kiterjedésére, határaitra és kapcsolataira vonatkozó november 22-i államnyilatkozatában több németterület mellett Német–Nyugat-Magyarországra is bejelentette igényét.

Később az 1919. szeptember 10-i Saint German-i béke⁷³⁰ az önrendelkezés jogát kizárva Ausztriának ítélte Moson, Sopron és Vas vármegyék nyugati sávját (Sopront és környékét is beleértve), azzal az indoklással, hogy ne valósulhasson meg a dédelgetett csehszlovák-délszláv korridor sokat emlegetett terve.

„...Úgy esett, hogy a következő napon, egy zászlóalj méretű osztrák irreguláris egység, egy ágyúval, és hat géppuskával, megpróbálták bevenni a fontos kereskedelmi és a vasúti központot, Lajtaújfalut.... A helyet csak 58 magyar határőr védte. Egy páncélozott vonat és egy speciális egység sietett a segítségükre. Székely katonákat és tüzérséget, küldtek a

⁷³⁰ A saint-germaini békeszerződés az első világháborút lezáró Párizs környéki békeszerződések rendszerének részeként létrejött békeszerződés. Egyfelől Ausztria (mint az Osztrák–Magyar Monarchia egyik utódállama), másfelől a háborúban győztes antant államai (Nagy-Britannia, Franciaország, Olaszország) írták alá a franciaországi Saint-Germain-en-Laye-ben, 1919. szeptember 10-én.

támogatásukra Sopronból. Egyúttal erélyes választ kértek az osztrák kormánytól, hogy haladéktalanul hagyjon fel a katonai akciókkal Nyugat-Magyarországon...

...december 5-én, az osztrákok különítményt küldtek a nagymartoni kerületbe és szétesztottak, átadtak 300 puskát, és körülbelül 50 000 töltényt a helyi osztrák szimpatizánsoknak...

...A következő napon, a fegyveres egységek szerveződtek a területen. Egységeket küldtek ki a szomszédos településekre Márcfalvára és Borbolyára. Minden kommunikációs vonalat elvágtak a megyei központ, Sopron felé. Azonban a lakosok Nagymartonból tudták értesíteni a hatóságokat Sopronban a fegyveres támadásról...

...egy páncélozott vonat megérkezett Sopronból a következő napon és annak a megjelenése a helyi osztrák szimpatizánsok azonnal leteszik a fegyvert. A vezetőket és az osztrák különítményeseket letartóztatták és büntetőjogi megvádolták őket. Azonban a Károlyi-kormány hamarosan adott egy általános amnesztiát. A kilátásba helyezett büntetés csillapító hatással járt az „Ausztia-barát” próbálkozásokkal szemben...

... Az osztrák próbálkozások azonban ezután sem szűntek meg, újra katonák jöttek Lajtaszentmiklós és Lajtaiújfalu térségébe. Egy osztrák hadnagy szerint rövidesen egy páncélozott vonat fog támadni és a Volkswehr (Nemzeti Haderő) egy zászlóalja. Az Osztrák Nemzeti Tanács természetesen hivatalosan tagadta ezt és mindent az „egyéni túlzott vágyakkal” magyarázott...⁷³¹

„... November utolsó napjaiban alsó-ausztriai kaszárnyákban leszerelt tisztek, kiknek kevés ismerete volt a nyugat-magyarországi helyzetről, fegyvereket gyűjtöttek a nyugat-magyarországi felkelők részére. December 5-én reggel teherautókon több csoportban átszállították a határon, hogy a gyengén felfegyverzett helyi nemzetőrségeknek és polgárőrségeknek, akiknek az új köztársaság néphadseregévé kellett volna alakulnia, átadják. Felhívást is vittek Heinzenland kikiáltásáról. Számos településen, sok ember kész volt az együttműködésre, de rosszul voltak informálva és nem kaptak konkrét utasításokat. Nem szállták meg a vasútállomásokat, telefonközpontokat, postákat, így a magyar nemzetiségű hivatalnokok meg tudták akadályozni, hogy összeköttetés jöjjön létre az egyes települések között, és a magyar hatóságok rögtön ellenlépéseket is tudtak tenni.

A fegyverszállítmányok egy kivételével nem értek célba. Lajtaiújfalunál és Királyhidánál a magyar hatóságok kezébe került, a Kabold felé tartót még Schwarzenbachnál az osztrák csendőrség tartóztatta fel. A legnagyobb szállítmány Sopron felé tartott, útközben néhány településen beszédeket tartottak és fegyvereket osztottak, emiatt későn érkezett Nagymartonba. A környező településekre agitátorokat küldtek és a soproni bevonulást másnapra tervezték. A megszakadt telefonösszeköttetés miatt nem tudták, hogy a többi településen nem sikerült az akció. December 6-án este Nagymartonban kikiáltották a

⁷³¹ The Fate of Western Hungary 1918-1921 By József Botlik CORVINUS PUBLISHERS BUFFALO – HAMILTON

*Heinzenland*⁷³² köztársaságot. December 6-án éjjel páncélvonattal magyar csapatok indultak Nagymartonba. Hajnalban körbevették a települést. A túlerő láttán az álmából felriadt „gárda” letette a fegyvert. Az osztrák tiszteknek sikerült elmenekülniük, a helyi vezetőket elfogták és ideiglenes bíróság elé állították. A bíróság vezetője Entzbruder Dezső volt, aki a magyar csapatokat irányította az akció során. Árulás címén halálra ítélték őket, de az ítéletet nem hajtották végre. Sopronban rendes bíróság elé kerültek, ahol 18 napi fogság után december 25-én amnesztiában részesültek. A fegyveres betörésnek egy áldozata volt, Franz Temmer hadnagy, aki Győrben néhány hét múlva, valószínűleg sebesülésből kifolyólag, meghalt...⁷³³

1919. január 13.

„... A háború után Sopron megyében volt elég ok az elégedetlenségre. A hazatért nagyszámú katonát és hadifoglyot munkanélküliség, éhezés, nyomor várta...

1919. január 13-án véres összetűzés volt Feketevároson, a rendőrsortűznek 15 sebesültje volt és még másnap páncélvonattal sem tudtak rendet teremteni...⁷³⁴

Az 1919. március 21. utáni eseményeket a következő kötetben tárgyaljuk.

⁷³² Hiénc Köztársaság, német nyelven Republik Heinzenland, heánc nyelvjárásban Republik Hoanznlaund 1918. november 22-én került kikiáltásra Nagymartonban. Egyike az Osztrák-Magyar Monarchia romjain keletkezett államoknak, amelyek kevés ideig maradtak fenn. A mostani Burgenlandban később kikiáltották a Lajtabánságot, majd délen a Vendvidéki Köztársaságot a Muravidéken. Az államot Hans Suchard szociáldemokrata politikus proklamálta. Az osztrákok a Magyarország és Ausztria közötti döntésképtelen területi vitákban látják okát, hogy a Hiénc köztársaságot kikiáltották, amely végül két napig állt fenn.

⁷³³ KOLNHOFER VINCE: A GRADISTYEI HORVÁTOK ÉS A MAGYAR–OSZTRÁK HATÁRKIJELÖLÉS doktori disszertáció (PhD)

⁷³⁴ Kocsis József: Az ötvenéves Tanácsköztársaság története és a Soproni-Szemle