

**Károli Gáspár Református Egyetem**  
**Történelemtudományi Doktori Iskola**

**Varga Imre**  
**A magyar haderő**  
**fejlesztése és gépjármű-**  
**ellátása**  
**A magyar katonai gépkocsizás**  
**történetének első évtizedei**  
**1909 - 1945**

**Tézisfüzet**

**Budapest, 2024.**



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

Doktori (PhD) értekezés  
Varga Imre  
**A magyar haderő fejlesztése és gépjármű-ellátása**  
A magyar katonai gépkocsizás történetének részlete  
1909 - 1945

Témavezető: Dr. Horváth Csaba CSc., egyetemi docens

Doktori szigorlat időpontja:  
Szigorlati bizottság tagjai:

Nyilvános védés időpontja:  
Bíráló bizottság:

Opponentek:

## **Tartalomjegyzék:**

- A kutatás hipotézisei	5. oldal
- A kutatás célja	5. oldal
- A kutatás módszertana	6. oldal
- A dolgozat felépítése	7. oldal
- A dolgozat időszerűsége	7. oldal
- A gépkocsizó csapat feladatai	9. oldal
- Motoros járművek ismertetése, jellemzése általánosságban	9. oldal
- A dolgozat eredménye	10. oldal
- The development and supply of vehicles in the Hungarian Armed Forces	13. oldal

### **A kutatás hipotézisei**

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

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

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

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

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

### **A kutatás célja**

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

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

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

### **A kutatás módszertana**

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

Nagyobb történelmi események elemzéséről nincsen szó, hanem ezeket végigkísérve, komparatív módszerrel elemzem a végigvezethető folyamatokat, hogyan és milyen módon fejlődött a magyar katonai gépkocsizás. Számos következtetés, sajátosság kerül bemutatásra.

Technikatörténetnek is nevezhetjük a disszertációt, hiszen az elemzés lényege egyben az is, milyen sokszínű gépjármű anyagot alkalmazott a magyar haderő. Itt ismét ki merem jelenteni, hogy egyes periódusokban, az idő előrehaladtával egyre nagyobb arányban alkalmaztak korszerű, a követelményeknek és elveknek megfelelő gépkocsikat.

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

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

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

években a részleges mozgósítások során felállított, teljes mértékben motorizált alakulatok szervezeti fejlődésével.

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

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

### **A dolgozat felépítése**

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

### **A dolgozat időszerűsége**

Az 1990-es rendszerváltást követően önállósodott magyar haderő hasonló utat járt be. Szerény anyagi körülmények között, régi elveket továbbfejlesztve igyekezett fejlődni. Ezt sorozatos politikai döntések hol segítették, hol hátráltatták. Az ország anyagi helyzete miatt a haderő igen költséges korszerűsítése megmaradt az elvi reformok

szintjén. Emiatt komoly fejlesztésekről, igazi fejlődésről nem beszélhetünk. Annak ellenére nem, hogy szakmailag igen komoly örökség állt rendelkezésre emberanyagban, tudásban és technikában egyaránt. Hangzatos terv rengeteg készült, a szövetségi rendszer, amelyhez csatlakoztunk, rengeteg lehetőséget adott más államok rendszerének megismerésére. Gyakorlati adaptálás, esetleg jobbítás mind nyílt kérdés volt. Azonban az évek alatt az állomány elfogyott, a technikai anyag előregedett, a haderő szervezeti felépítéséből egyes ágazatok teljesen eltűntek racionalizálás címszóval. Bizonyos politikai döntések az alakulatok és más honvédségi szervezetek jogfolytonosságát megszakították, ezzel kiüresítve a hagyományok kérdéskörét. Elvi síkon állíthatjuk, hogy bizonyos szektoroknak nincs hivatalosan múltja? Igen. Pl. a katonai gépkocsizásnak (vagy vonatcsapatoknak) nincsen csapatnemi napja. Csak a katonai logisztikának, ami egy ennél tágabb, motorizáltság szempontjából pedig szűkebb szegmens. Se emlékmű, se emléknep, se hagyományörző egyesület nem létezik.

Létezik egy, mostanra több nevet megért fejlesztési program, amely az 1938. március 5-én meghirdetett győri programmal állít párhuzamot. A két politikai és gazdasági rendszer azonban teljesen eltérő alapokon nyugszik. Az alakulatok szervezési rendszere sem hasonlít, sőt, tulajdonképpen hivatalosan a haderő működésének, szervezésének célja sem egyezik. Régen piaci körülmények között, állami segítséssel hazai és külföldi beszerzések zajlottak a területi alapon működő haderő részére országvédelmi, majd 1938-tól revíziós célokra kiélezett módon. A komoly, sok évtizedes múlttal rendelkező, általában magántulajdonú vállalkozások hazai és külföldi vállalatokkal versenyhelyzetben lobbiztak (akkor nem így hívták), pályáztak, termeltek. Az állam pályázati felszólításokkal igyekezett a hazai ipart elősegíteni, de ahol mennyiségről, esetleg minőségről volt szó, nem maradt el a versenynek megfelelő külföldi vállalatok bevonása sem. Manapság ennél sokkal ködösebb, területi jelleget csak részlegesen felölelő honvédségi rendszerről beszélünk, számos területen csökkentett vagy eltörölt képességekkel. A fejlesztési háttér pedig még ködösebb, így nem látható át, milyen célja is van a haderő működésének, ehhez mik a személyi és anyagi igényei. Az alakulatok nem ismerik múltjukat és nincs elképzelésük a jövőjüket tekintve. A rendszerváltozást követő évtizedek különböző politikai beállítottságú kormányai által a Magyar Honvédség egymást követő átszervezései



mesterségesen megszakították a jogutódlás kérdését, miközben a rendszert működtető állomány, a helyőrségek, az alakulatok folytonosságában megmaradtak. Biztosan szükséges a jogutódlás kérdését így kezelni? Milyen hagyományokat keresünk, ha jogszabályok alapján mereven el kell választani a múltban és jelenben lévő haderőt? Vagy éppen válogatni a politikai rendszerek haderejéből. 1990 óta újakezdés újakezdést követ haderőfejlesztés kérdésében. Mindig megszakítva a folyamatokat, kicserélve az állományt, új és új irányokat nyitva a nagy útkeresésben.

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

### **A gépkocsizó csapat feladatai**

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

### **Motoros járművek ismertetése és jellemzése általánosságban**

Európában jellemzően a járművek mozgását gépi berendezés segítette elő. Leginkább elterjedt ezekből a benzinmotor volt. Emellett, elsősorban nehezebb, pl. mezőgazdasági járműveknél nyersolaj, egyes országokban, mint Magyarország pedig a termelhető üzemanyagok kapcsán faszén és szesz is szóba jöhetett. Előbbiből

gázgenerátoros üzemeltetés volt lehetséges, ami már a háborús időszakban terjedt el, jellemzően a polgári közlekedésben. Szesz alkalmazása széleskörben elterjedt volt, benzinmotoros gépjárművekhez használt kereskedelmi kútbenzinszesz, vagyis motalkó (motoralkohol) képében. Magyarország, a későbbi szövetségi rendszeren belül kezdetben benzinüzemű gépjárműveket használt. Azonban a háborús időszakra általában jellemző benzinhiányt a m. kir. Honvédségben nyersolaj (dízel) üzemű gépkocsik tömeges beállításával sikerült kompenzálni, mely hazai termelésből fedezve volt.

### **A dolgozat eredménye**

A témakör olyan mélységekben, ahogyan én azt végeztem, soha nem került kutatásra. Az elemzések, közölt információk szinte teljes egészében újdonságnak számítanak. A megjelent irodalomban megjelent közlésekben forgó információk helyreigazítása történt meg. A haderő esetében, egy teljes csapatnemet illetőleg, illetve haderőfejlesztéssel kapcsolatos ilyen részletes elemzés még nem készült. Az a szegmens, hogy milyen technikával küzdött a magyar haderő, segíthet színesebbé tenni, hogyan és milyen eszközökkel érték el az ismert eredményeket és mi veszett oda a háborúknak. Ezzel együtt tudatában vagyok annak, hogy az átfogó feldolgozástól még messze járok. Az információbázis rendelkezésre áll, "már csak" folytatni kell a megkezdett utat.

Véleményem szerint hasonló feldolgozó munkával bemutatható lenne több más fegyver- és csapatnem története is. Ehhez pedig társítható lenne a személyi oldala is, ahol létszámadatok mellett alakulatok állományát is elemezni lehet származás, képzettség, eredményesség szempontjából.

Remélem idővel igazolódik, hogy kutatásom eredményei valóban újdonságnak számítanak és segítenek megérteni a haderő korabeli működését.

Munkámban igyekeztem bemutatni a m. kir. Honvédség sokszínűségét, fejlődésének, szervezésének folyamatát, annak a sarkalatos időpontokban meglévő állapotát. Elsősorban gépkocsizó szempontokat vettem figyelembe. A Monarchia alatti, majd annak összeomlását követően a zavaros időszakok után az évente kiadott békeszervezés mellett bemutatásra került a haderő minden részleges

mozgósítása, illetve az állománytábláktól való eltérések is. A gépkocsizás a korszerű hadviselés része volt és a m. kir. Honvédség nem volt olyan rossz helyzetben, mint azt sokan feltételezik. Igyekeztem számos olyan ismeretlen tényezőre felhívni a figyelmet, melyek meghatározták a haderőfejlesztések menetét. A hadműveletek feldolgozása nem volt cél. Ennek ellenére remélem, hogy a vonatkozó időszakban a magyar haderő harcainak elemzéséhez hasznos adalékot ad ez a munka.

**A.,** A m. kir. Honvédség gépkocsizás fejlődése során önálló utat járt be. Tanulmányutakon részt vett tisztek jelentéseiből olybá tűnik, nem más országok rendszerének a megismerése volt a fő cél, hanem a hazai adottságokból kiindulva a korszerű elvek meghonosítása. Egy esetben sem hangzott el, hogy egyes haditechnikai eszközre azért van szükség, mert azt pl. Németország nagy mennyiségben alkalmazza. Számos példa akadt rá, hogy mások rendszerébe kevésbé illő technika magyar kézben bevált, nem csak gazdasági okokból. Pl. Botond raj gépkocsik, OD oktató gépkocsik, Krupp félraj gépkocsik, Steyr 1500A vontatók, Puch 350 motorkerékpárok. Így megkockáztatom, az állításom igazolódott. Hazai adaptációkat is ki kell emelni, melyek sikeresebbek, vagy olyan sikeresek voltak, mint más államok eszközei. (pl. Marmon-Fordok, Zrínyi rohamtarackok)

**B.,** A haderőszervezés során a hadvezetés folyamatosan törekedett a minőségi gépjárművekkel való ellátásra. A technikai fejlődés az érintett évtizedekben felgyorsult. A gépjárművek jelentős része beszerzésükkor a legmodernebb elveket képviselte. Egyes típusokat a fejlődés hamar meghaladta (Ansaldo kisharckocsi, Breda vontató), mások azonban mindvégig a legkorszerűbb eszközök maradtak (pl. Ford tehergépkocsik valamennyi változata, Ford sebesültszállítók, Puch motorkerékpárok.)

**C.,** A jó piaci körülmények egyértelműen kiemelendők. Nyílt piaci versenyről beszélünk, amikor 3 tonnás tehergépkocsik esetében 1941-ben kiszorítja a Fordot az Opel, a Mercedes-Benz a régi közös üzleti kapcsolat ellenére háttérbe szorul, majd a német ipar belső versenye során megelőzte a Klöckner-Humboldt-Deutz az Opelt. Majd a háborús kiesések miatt visszalépett a Ford a versenybe és beállt mellé a Skoda. Közepes terepjáró személyautóknál (Mercedes-Benz, Auto-Union), kis parancsnoki személyautóknál (Fiatok, Skoda, Opel)

ugyancsak a német piaci verseny került előtérbe. Így ez a felvásárlóerő igazoltnak nevezhető.

**D.**, A m. kir. Honvédség mindig a békehadrend feltöltésére törekedett. Ezt 1938-tól folyamatos kiegészítéssel és korszerűsítéssel tulajdonképpen befejezték. Az anyagigényes mozgósítási hadrendből a békealakulatoknál fokozatosan elhagyták az állományon felüli igénybevételt és csak a kieső honvédségi anyag pótlására törekedtek. Eppen ezért több lehetőség nyílt a békében nem létező, mozgósítással felállított alakulatok minél komolyabb feltöltésére. Szerényebb honvédségi anyag mellett polgári készletből működtek, jóval vegyesebb eredményességgel. A haderő hosszú ideig megtartotta anyagát, tulajdonképpen csak a gazdaságtalan javítási és selejtes (roncs) állapot esetén töröltek gépjárműveket a rendszerből. Azaz a korszerű technikával felváltott gépkocsik zöme nem tűnt el a rendszerből, hanem mozgósított alakulatok szerves részeként újra hadműveleti alkalmazásra kerültek. A háború utolsó hónapjaiban tömeges pusztulás tapasztalható, a harcok során üzemképtelenné vált gépjárműveket már csak igen kis arányban lehetett kijavítani. A hadihasználatra bármilyen formában alkalmas gépjárművek többségét nem lehetett mögöttes területre szállítani, azokat minden esetben harcoló alakulatokat töltöttek fel. Ennek eredményeként elenyésző mennyiségű gépjármű került Magyarországtól nyugatra és ezek többsége sem kerülhetett a háború lezárását követően az új magyar haderőbe.

Korabeli magyar katonai gépjárművekből manapság igen minimális mennyiség maradt fenn. Bizonyíthatóan egy Mávag Botond raj gépkocsi van Győrben, egy Harley-Davidson motorkerékpár a Közlekedési Múzeumban, egy Krupp nagy terepjáró személygépkocsi Németországban egy magángyűjtő tulajdonában. Ezen kívül csak egy amerikai Ford tehergépkocsi fülkéje és egy Botond hiányos alváza került elő, melyek magánkézben vannak, Csehországban, illetve Magyarországon.

A páncélosok közül egy Ansaldo kisharckocsi Belgrádban, egy Ansaldo, egy Zrínyi rohamtarack, két Toldi könnyű harckocsi és két Turán harckocsi pedig az oroszországi kubinkai gyűjteményben van.

A hazai Hadtörténeti Intézet és Múzeumban egy Nimród páncélgépjármű az egyetlen bizonyíthatóan magyar katonai gépjármű.

**Imre Varga**  
**The development and supply of vehicles in the**  
**Hungarian Armed Forces**

The first decades of the history of Hungarian military  
vehicles  
1909 - 1945

**Hypotheses of the research**

From the beginning of the research (2010), several assumptions were formed in me, which changed somewhat over the years, became stronger as time progressed, and then were often confirmed.

A., From the point of view of motoring in the Royal Hungarian Armed Forces, the army has taken an independent path during its development. According to the Treaty of Trianon, the principles inherited from the Austro-Hungarian Monarchy had to be developed under significantly limited financial and personal circumstances. First of all, the military organization of the neighboring states and larger European countries was partly known, due to the military provisions of the Trianon Peace Treaty, Hungary's weak economic situation and the relative backwardness of the domestic manufacturing industry, it could not follow the principles of other states, therefore we are talking about an independent, specific system.

B., The organization of the armed forces, following real needs, provided its formations and support units with the most modern high-quality vehicles in comparison with their possibilities in the armed forces organized on a territorial basis, that is, for the protection of a given area, with locally enlisted personnel.

C., Despite the modest domestic financial conditions, good market and investment opportunities opened up for foreign industrial and commercial actors connected primarily to the Axis Powers and neutral states during the separate organizational development.

D., In general, the Royal Hungarian Armed Forces had more and better quality military vehicles in almost any period than is interpreted in contemporaneous and retrospective recollections and studies. The formations were usually equipped according to regulations, and in the case of mobilized formations, they sometimes exceeded it with improvisations. All of this is based on the analysis of the stock tables

issued annually in peacetime and the war stock tables during mobilization, which corresponded or differed from reality.

### **The purpose of the research**

My most important goals during my scientific research work were to monitor the organizational development of the armed forces, to collect their used vehicles in a database-like manner, to process the circumstances of the orders, and to search for the use and fate of the current vehicle material. Based on this and crystallized, the thesis deals exclusively with the segment of the military vehicles, which presents the development and staff of the fully motorized formations.



