



Sőregi Zoltán*

A Magyar Királyi Honvédség első kerékpáros csapatai **I. rész**

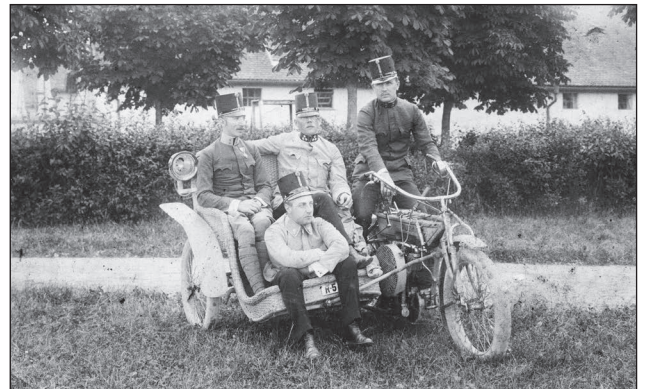
A XX. század első felében lezajlott két világháborúban résztvevő magyar csapatok között a kerékpárosok eleinte csupán epizód szerepet játszottak, az idő előrehaladtával mind létszámuk, mind jelentőségük fokozatosan megnövekedett. Történetük utolsó szakaszában a harcok és gépkocsizó lövészcsapatok közvetlen elődjeként működtek, szükség szerint részt véve mozgósításokban és hadműveletekben is.

Az Osztrák–Magyar Monarchia¹ fegyveres erőinek történetében az első ismert, kerékpárosokra vonatkozó adat 1885-ből származik, amikor a wiener-neustadti testnevelő és vívótanfolyamon megkezdték a kerékpározás oktatását. 1890-ben egy 21 főből álló osztaggal hajtottak végre kísérletképpen 12 napos gyakorlatot, amelynek során a kerékpárosokat jelentőszolgálatra alkalmazták. A honvédség kötelékében 1897-ben érkezett el az idő, amikor a kerékpár használatának szabályozása szükségessé vált („Kerékpároknak honvéd személyek által való használata tárgyában”)². A rendelet többek között kimondja: „(.) 3. Az öltözködésre nézve a szolg. szab. I. rész 37. §-a, valamint az Ölt. és felsz. szabályzat határozványai mérvadóak. — Azonban a kerékpárosok a nadrág színével egyező szárharisnyát (Gramaschen), bőrpantallót vagy nadrágszorítót használhatnak; az oldalfegyver a kerékpárra erősítendő vagy az előírt módon derékon viselendő.

Az öltözködés megválasztásánál a kerékpáros figyelemmel legyen arra, hogy a kerékpár esetleges elhagyása alkalmával az illető helyiségnek és időnek megfelelően kell öltözködvé lennie.

A csapatok gyakorlatainál a kerékpárosok általában ugyanazon öltözetben és felszereléssel vonulnak ki, mint az a csapat részére elrendeltetett; mindazonáltal a különleges alkalmazásuk által megkívántató eltérések illetőleg könnyítések részökre megengedhetők. A legénységi állományhoz tartozó kerékpárosok azonban azon esetben, ha a csapat menetöltözetben vonul ki, a köpenyt vagy egy sátorlapot, a hátbőrönd nélkülözhetetlen tartalmát, a kenyérzsákot a tábori kulaccssal, esetleg az élelemmel is, továbbá egy altiszti bőrtárcsát, végre az oldalfegyvert, – a puská helyett pedig forgópisztolyt és két gyalogsági tölténytáskát föltétle-

2. ábra. Kerékpáros osztag tisztikara (Fortepan/Karabélyos Péter, 57181)



ÖSSZEFOGLALÁS: A Magyar Királyi Honvédség történetében a kerékpár jelenléte 1897-től dokumentált, de valószínűleg már korábban is használatban volt, akkor még nem rendszeresített eszközként. Csapatkötelékben, harcászati célra először – kísérleti jelleggel – 1907-ben alkalmazták, majd a világháború kezdetéig több gyakorlaton is szerepeltek kerékpárosok. 1914. után az Osztrák–Magyar Monarchia minden frontján harcoltak honvéd kerékpárosok, akiknek tiszti állománya részben az 1920-as években is kerékpáros alakulatnál szolgált.

KULCSSZAVAK: honvédség, kerékpár, hadszervezet, technika, felderítés

ABSTRACT: In the history of the Royal Hungarian Army, the presence of the bicycle has been documented since 1897, but it was probably already in use before, when it was a device not introduced into service at that time. It was first used on a team basis for tactical purposes - on an experimental basis - in 1907, and then until the beginning of the World War, cyclists were involved in several exercises. After 1914, military cyclists fought on all fronts of the Austro-Hungarian Monarchy, whose officers partly served in the cyclist corps in the 1920s.

KEY WORDS: Royal Hungarian Army, bicycle, army organization, technology, reconnaissance

* ORCID: 0000-0003-0222-3470

nül kötelesek magukkal vinni. Az oldalfegyver és forgópisztoly valamint a tölténytáskák a derékszíjon viselendőek, – a hátbőrönd és tölténybőrönd az útközveti vonalnál rendelkezésre álló járműveken továbbbitandók.”³

Az eseti alkalmazásokon túl, kerékpárosok csapatkötelességként történő működéséről a 23. honvéd gyaloghadosztály⁴ 1907. évi fegyvergyakorlata alkalmából áll rendelkezésre adat, de erről sem a pontos felépítés, sem az alkalmazás módja nem ismert. Annál részletesebben ismerjük az 1908. évi fegyvergyakorlaton történt alkalmazásukat, amelyet parancsnokuk, piskárkosi Szilágyi Lajos főhadnagy⁵ dokumentált.⁶

A kerékpáros osztag 1908. augusztus 12-én Aradon a II. honvédkerület gyalogezredeinek⁷ azon legénységéből alakult, amely a saját tulajdonú kerékpárral teljesítendő fegyvergyakorlatra önként jelentkezett és megfelelt a felvételi feltételeknek (testi alkalmasság, a kerékpározásban való jártasság, általános használhatóság).

A rendelkezésre álló kincstári kerékpárokat a parancsnokságokhoz beosztott kerékpáros küldöncök használták, a megalakuló osztagnál tehát zömmel saját kerékpárok voltak. Az osztagnál használt kerékpárok 32 különböző gyárban készültek (Adria, Achilles, Adler, Albion, Amerika, Atila, Buffioli, Champion, Dürkopp, Diana, Helical Premier, Kayser, Kolumbus, Kyra, Multiplex, Merkur, Schladitz, Star, Styria, Torpedo, Steyer Waffenrad stb.), ez később a szervizelésben komoly gondokat jelentett.

Az osztag létszáma: 3 tisztt, 52 kerékpáros és 1 tisztiszolga volt. A szakaszok – a kivonuló létszám szerint – három vagy négy rajból (rajonként 6-6 kerékpáros) alakultak. Minden szakaszhoz egy 3 kerékpárosból álló távjelző járort, továbbá minden tiszthez küldöncként egy-egy távolságbecslőt osztottak be.

ÖLTÖZET ÉS FELSZERELÉS

Öltözet: posztózubzony, zsávolynadrág. Tisztek lábszárvédővel, legénység bokakötővel és könnyű cipővel.

Felszerelés: *Tisztek:* (kard nélkül) karabély, lovassági derékszíj hat tölténytáskával, forgópisztoly, kéthangú jelzőkürt, jelsíp, tájoló, messzelátó, térképek, jelentőtömb. Köpeny és táska a kerékpáron. Az osztagparancsnok kerékpárjára egy kilométerszámlálót (cyclometer) is felszereltek.

Legénység: karabély, lovassági derékszíj hat tölténytáskával, szurony, gyalogsági ásó. Köpeny, táska (kenyerestarisnya) és főzőedény a kerékpáron. A táskában (kenyerestarisnyában) egy rendbeli fehérnemű és a szükséges tisztítószerek.

Lőszer: karabélyonként 60 db gyakorló vaktöltény. A rajvezetők és távolságjelző járőrparancsnokok térképeket, jelentőtömböket és jelsípkat kaptak. Mind-egyiküknek zsebórája is volt.

A tisztekhez beosztott küldöncök egy-egy sárga



3. ábra. Endrédy Sándor vadászzászlóaljbeli kerékpáros géppuskás szakaszvezető 1916-ban (Fotó: HM HIM, 17.63)

zászlószövetből készült ásótokot vittek magukkal, amelyeket a harcban a gyalogsági ásóra húztak, és ezekkel közvetítették a II. honvéd kerületben szokásos ásójeleket.

A KIKÉPZÉS

A kiképzés az osztagparancsnok tervezete alapján 1908. augusztus 13–26. között zajlott. Mivel kerékpáros gyakorlati szabályzat nem létezett, ezért a legénység kiképzését a gyalogsági gyakorlati szabályzat szerint, illetve tapasztalati úton végezték. Fontos szempont volt, hogy a kerékpárosokat minél sokoldalúbban alkalmazhassák, ezért a legénységet az egyes kerékpáros, a járőr és az osztag feladataira egyaránt kiképezték.

A kiképzés általában az alábbi ágazatokra terjedt ki

a) Küldönc-szolgálat

- írásbeli és szóbeli parancsok (jelentések) helyes átadása;
- szolgálat a levélküldönc-állomásokon és vonalakon;
- váltoállomások útján történő parancs-, illetve jelentéstovábbítás.

b) Összekötő szolgálat

- oszlopok, oszloprészek, főcsapat- és biztosító részek között.

c) Felderítő szolgálat (a szűkebb harcászati körletben).

d) Hírszerző szolgálat (nagyobb távolságra történő felderítés).

e) Biztosító szolgálat tágabb körben: az oszlopok előtt és oldalukban.

f) Portyázó különítmények (az ellenség nyugtalanítására, rombolásokra és összeköttetések megszakítására).

g) Harc:

- egy oszlop (csoport) előtt lévő, távoli fontos pont (pl. magaslat, átjáró, híd stb.) vagy erdő, vagy más fedett terület túlsó szegélyének az ellenség előtt való gyors birtokba vétele és tartása az oszlop megérkezéig, illetve a kibontakozás biztosítása céljából;
- a főcsapat fejlődéséhez szükséges, a menetvonaltól kissé távolabb eső egyes támpontok birtokba vétele;
- saját tüzérség felvonulásának biztosítása;
- ellenséges tüzérséget felvonulása közben, vagy rögtön utána gyorsan tűz alá venni;
- oldalt fekvő területekről történő tűztámogatás;
- gyors és fedett állásfoglalás;
- a harc gyors félbeszakítása;
- szétrebbenve eltűnő legénység gyülekezése egy meghatározott ponton;
- gyors, közvetlen üldözés (az eltűnt ellenséget gyorsan követni az őt elfedő tereprészig, és onnan hirtelen újból tűz alá fogni);
- a harcvonal oldalainak biztosítása;
- az ellenség oldalainak veszélyeztetése;
- rajtaütések és lesállások.

A felsoroltakon kívül térképolvasást, tájékozódást, a kerékpár gondozását, valamint az „egészség fenntartásához szükséges általános ismereteket” is oktattak a legénység számára. Az osztag 1908. augusztus 28-ától a különféle honvéd magasabbegységek, végül a császári és királyi VII. hadtest gyakorlataiban vett részt egészen szeptember 12-ig. A dandár- és hadosztálygyakorlatokon a kerékpáros osztagot részben harcoló csapatként alkalmazták, részben pedig a lovassággal együtt, vagy önállóan felderítés céljából előretolták. A hadtest zárógyakorlatoknál a kerékpáros osztagot egy fél lovas századdal hírszerző különítményként⁸ küldték előre, és három napon át ebben a szerepben működött.





4. ábra. A 3. honvéd kerékpáros század altisztjei, 1916., Kisrákos (Fotó: HM HIM, 87.75)

Az alkalmi kötelék nem rendelkezett semmilyen szervezetszerű kiszolgáló alegységgel. A kisebb javításokat az osztag legénysége végezte. Nagyobb javításokat az aradi magyar királyi 2/III. honvédszászlóalj fegyvermestere, illetve egy aradi mechanikus végzett. Sérülés leggyakrabban a gumiabroncsokon történt: olyan utakon, amelyekeken gyalogság járt, rengeteg elhagyott bakancsszeg hevert, ami nagyon könnyen okozott defektet.

Alkalmazás során kétféle ütemben tekertek: az óránként 10 km-es „lassú” és a 20 km-es „gyors” ütemben. Az ütemet az utak minősége, a szél iránya és a feladatok alapján szabályozták. A tapasztalatok szerint (figyelembe véve a korabeli infrastruktúrát is):

„(...) száraz időjáráskor a kerékpáros osztag bármilyen úton gyorsan haladhat. Poros utakon a tagok közötti tér- és távközökét nagyobbítani kell, mert a kerékpáros csapatok még nagyobb port vernek, mint a lovasság és nagy porban a zártrendben való hajtás elviselhetetlen. Lejtős utakon emelkedéseknek felfelé gyorsított ütemben kell nekihajtani. Meredek, vagy hosszabb emelkedéseknél célszerűbb le szállani s a gépet feltolni, mintsem erőt pazarolva nagy fáradsággal felhajtani. Lejtőn lefelé a szabadon futó gépek nagy teret nyernek. Egyéb gépekkel gyorsan leereszkedni nem szabad, mert a pedálról a lábak könnyen lecsúsznak. A menetiránnyal ellenkező szél a menetet nagyon lassítja, a kerékpárosok hamar kifáradnak és könnyen meghűlnek. Esős időjáráskor, sáros utakon lassú az előrehaladás. A sár az elő- és hátsó villáknál csakhamar meggyülemlik s a kerekek forgását akadályozza. Sárban a pneumatik nagyon csúszik. A terepen, a legelőkön és tarlókon könnyen hajtottunk. Friss szántásokon és kukoricásban a gépeket egy keréken toltuk. (A gépet hanyattfordítva, a kormányt a mell-

hez támasztva, első kerék a levegőben, hátsó kerék a földön.) Folyók, alacsony növéssű sűrű erdők és homokpuszták oly akadályok, melyeket a kerékpárosnak legcélszerűbb megkerülni.”⁹

A gyalogság megszokott, zártrendű alakzatai közül csak a menetoszlop bizonyult a gyakorlatban használhatónak, amikor a kerékpárosok kettesével hajtottak¹⁰ egy-egy kerékvágásban. Hármásával hajtani csak műutakon, tarlón vagy legelőn lehetett. Gyalogutakon, mezsgyéken, barázdákban egymás után, egyesével hajtottak, ezáltal azonban a menetoszlop hosszúvá nyúlt.

A GYAKORLATI ALKALMAZÁS TAPASZTALATAI

Küldöncszolgálatban a kerékpárosok kiválóan működtek, és gyorsaságuk révén, a lovasságot e tekintetben messze felülmúlták.

Kerékpárosokkal a küldöncvonalat nem a legrövidebb, hanem – akár kerülővel is – a legjobb utakon célszerű kiépíteni.

Minél kisebb a levélküldönc-állomások közötti távolság, annál gyorsabb lesz a közlekedés. Figyelembe véve a fizikai teljesítőképességet, ezt a távolságot maximum 20 km-ben célszerű meghatározni.

A lovasok és kerékpárosok együttes alkalmazása jól sikerült. A lovas hírszerző járőrökhöz, különítményekhez kerékpárosokat osztottak be, akiket aztán az út mentén váltóállomásokon (jelentésgyűjtő-állomások) visszahagytak. A jelentéseket lovas küldöncök vitték az állomásig, majd onnan a kerékpárosok szállították tovább a parancsnokig. Így kétszeres gyorsaságot fejthettek ki.

A felderítő és hírszerző szolgálat során a lovas járőrök bár lassabban haladtak, de a mellékterepet jobban felderítették. A kerékpáros járőrök, ha az útról letértek, a legtöbb esetben annyi időt veszítettek, hogy az úton elért gyorsaságuk kárba veszett.

A lovas járőr egyik magaslatról (kilátást nyújtó pontról) a másikkra vette irányát; a kerékpáros járőr ezt csak ritkán tehette, és rossz időjárás esetén az útról csak gyalog térhetett le, kerékpárját visszahagyva, illetve vállon szállítva.

Az utakon azonban a kerékpáros járőr sokkal gyorsabban haladt, kisebb célpontot mutatott, kevésbé volt szembevető és könnyebben el tudott rejtőzni. Ellenséges lovas járőrökkel történő találkozásnál a kerékpáros volt előnyben, hiszen sokkal gyorsabb volt a kerékpárról leugorva harcba bocsátkozni, így azonnal helyzeti előnybe kerülhetett. A felderítő és hírszerző szolgálatban értékes eredmények a lovasság és a kerékpáros osztagok együttes működéséből.

5. ábra. Kerékpáros kiképzés, 1916., Kisrákos (Fotó: HM HIM, 87.78)

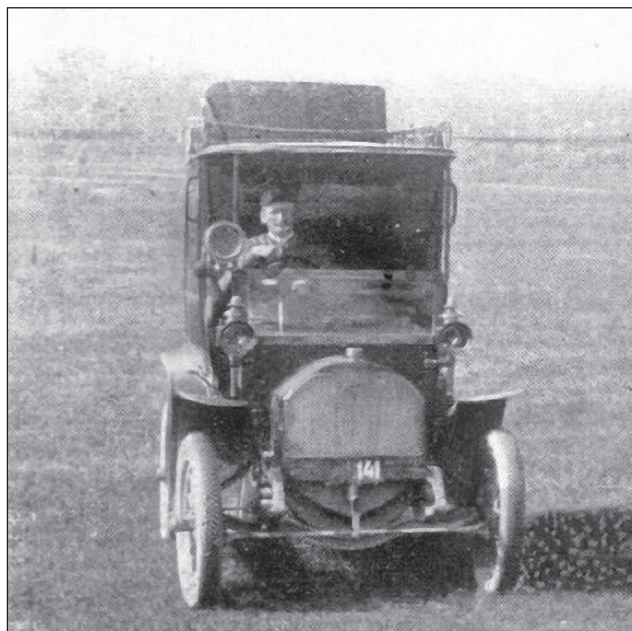


désétől voltak várhatók. Különösen a hírszerző különítményeket kerékpáros osztagokkal történő megerősítése tűnt célszerűnek. Ilyen esetekben a kerékpáros osztag tüze kiterjedhet a lovasság előretörését ott is, ahol egyébként az már nem juthatott volna előre, és nagy segítségére volt a lovasságnak mindenütt, ahol harc nélkül nem lehetett híreket szerezni (erőszakos felderítés).

A kerékpáros osztag harcoló csapatként (gyorsított gyalogság) vált be a legjobban. A csekély létszám, a rövid képzés és a polgári gépek ellenére olyan eredményeket értek el, amelyek az egész ütközet kimenetelére hatással voltak. A harcot a gyalogsági gyakorlati szabályzat szerint vívták. Gyorsaságukat kiaknáva igyekeztek minél közelebb jutni ahhoz a területhez, amelyen meg kellett kezdeni a felfejlődést a harchoz. Egyes alkalmakkor az útról letérve legelőn, vagy tarlón felfejlődve kerékpáron hajtottak addig a terepszakaszig, ahonnan a tüzelést megkezdték, vagy ahonnan már csak gyalog mehettek tovább. A legtöbb esetben azonban a kerékpárokról már az utakon leszálltak és azokat oly helyeken rejtették el, ahonnan a fedett elhajtás lehetősége biztosítva volt. Mialatt a kerékpároktól a tüzelőállásba siettek, útközben a karabélyokat lecsatolták és súlyba véve vitték.

A jó tapasztalatok ellenére a kerékpárosok alkalmazását általánosságban továbbra is a régi módon képzelte el a hadvezetés, hiszen az 1910-es fegyvergyakorlat előtt a honvédelmi miniszter utasítására a gyalogezredek parancsnoksága megkeresést intézett a városok katonai ügyosztályához, hogy írják össze azokat a honvéd póttartalékosokat, akik a fegyvergyakorlatokra kerékpárosként vagy lovasként jelentkeznek. A jelentkezők a gyakorlaton küldönci szolgálatot teljesítenek.¹¹ Ugyanakkor a honvédelmi miniszteri rendeletre a 40. honvéd gyaloghadosztály¹² alárendeltségében, ugyanabban az évben felállították az első (hadrendi szám nélküli) honvéd kerékpáros századot. A század létszáma 129 fő volt, felszerelése 120 db, nem sokkal korábban rendszeresített, 1909M Steyr összecsisukható („klapprad”) kerékpár, 4 db 7 LE-s Puch oldalkocsis (a kor szóhasználatában „mellékkocsis”) motorkerékpár, 2 db vöröskereszt egyleti betegszállító kerékpár az

6. ábra. A kerékpáros századhoz beosztott Csonka-gyártmányú gépkocsi (Fotó: a szerző gyűjteményéből)



Erzsébet-kórházból,¹³ valamint 4 db Csonka-féle, 16 LE-s 2 m³-es postaközvetítő gépkocsi volt.¹⁴

A század összetétele:

- 1 fő századparancsnok,
- 4 fő alantos tiszt¹⁵, mint szakaszparancsnok,
- 1 fő alantos, mint géppuskás tiszt,
- 1 fő orvos,
- 1 fő őrmester,
- 1 fő számvivő altiszt,
- 4 fő műszerész,
- 4 fő motorvezető,
- 4 fő gépkocsivezető,
- 1 fő századkürtös,
- 1 fő egészségügyi segéd,
- 2 fő sebesültvivő,
- 8 fő géppuskakezelő és
- 96 fő egyéb legénység.

Összesen 129 fő.

(Folytatjuk)

JEGYZETEK

- 1 Az Osztrák–Magyar Monarchia haderejének tagozódásából és működéséből következően a haderő első vonalát jelentő német vezénylési nyelvű császári és királyi csapatok fejlesztése más intenzitással és irányokban történt. Az ezek kötelékében megalakuló kerékpáros egységek történetének számos magyar vonatkozása van, jelen írás azonban felépítésüket, történetüket nem tárgyalja.
- 2 52959/III. Körendelet. In.: *e- Rendeleti Közlöny a Magyar Királyi Honvédség számára*, 1897., 36. szám, 206. o. (Eredeti helyesírással).
- 3 Uo.
- 4 A szegedi 23. honvéd gyaloghadosztály kötelékébe tartozott a szegedi 45. gyalogdandár a gyulai 2. és szegedi 5. honvéd gyalogezreddel, valamint a lugosi 46. gyalogdandár a verseci 7. és lugosi 8. honvéd gyalogezreddel.
- 5 Szilágyi Lajos, piskárkosi (Berettyóújfalu, 1882 – Budapest, 1965.) A Ludovika Akadémia elvégzése után 1901-ben hadnaggyá nevezték ki, első alakulata a szabadkai 6. honvéd gyalogezred volt. 1902-ben a honvéd felső tiszti tanfolyamra vezényelték, ennek elvégzése után a tudományegyetem jog- és államtudományi fakultásán tanult, majd 1909-ben Kolozsvárott doktorrá avatták. 1906-ban főhadnaggyá nevezték ki. 1911-ben a vezérkarhoz osztották be. 1914 elején nyugdíjaztatta magát, s megindította a „Külügy-Hadügy” című katonai hetilapot. A háború kitörésekor reaktiválták és a budapesti honvédkerület vezérkari főnöke lett. Később az Isonzó-fronton harcolt, mint zászlóaljparancsnok. 1916-ban a berettyóújfalui választókerület munkapárti programmal képviselővé választotta, ezt követően hosszú ideig politikusként tevékenykedett.
- 6 Szilágyi Lajos, piskárkosi: „A kerékpáros osztagokról”. In: *Magyar Katonai Közlöny*, 1908., 1242–1255. o.
- 7 M. kir. gyulai 2. honvéd gyalogezred, m. kir. debreceni 3. honvéd gyalogezred, m. kir. nagyvárad 4. honvéd gyalogezred, m. kir. szegedi 5. honvéd gyalogezred, m. kir. verseci 7. honvéd gyalogezred, m. kir. lugosi 8. honvéd gyalogezred.
- 8 A korabeli katonai nyelvben a felderítő feladatot ellátó részleg elnevezése.
- 9 Szilágyi, 1908., 1247. o.
- 10 Ez később a Kerékpáros Gyakorlati Szabályzatban „oszlóp kettesével” néven intézményesült.
- 11 *Esztergom és Vidéke*, 1910. 02. 27., 3. o.
- 12 A hadosztály a budapesti 79. és a pécsi 80. gyalogdandárból állt, amelyeket a budapesti 29. és 30., illetve a szabadkai 6. és pécsi 19. honvéd gyalogezredek alkottak.
- 13 A Magyar Vöröskereszt Erzsébet Kórháza 1884-ben nyílt meg a XI. ker. Karolina út 27. szám alatt, jelenleg az Országos Sportegészségügyi Intézet működik az épületben.
- 14 Szilágyi Lajos, piskárkosi: „Honvéd kerékpáros század” In: *Magyar Katonai Közlöny*, 1911., 31–55. o.
- 15 A beosztott tiszt elnevezése a korabeli terminológiában.