

Varga Imre<sup>1</sup>

## ADALÉKOK AZ MH ANYAGELLÁTÓ RAKTÁRBÁZIS TÖRTÉNETÉHEZ – A GÉPKOCSISZERTÁR

### I. rész

#### **Absztrakt**

*Mátyásföldön már az I világháborúban jelen voltak a haderő elemei, kezdetben a katonai repüléshez kötődő szervezetek formájában. Katonai gép- és harcjárművekkel kapcsolatos raktározási és javítási szaktevékenységek 1933-tól folytak itt, majd 1939-ben létrejött a mai logisztikai szervezet közvetlen elődjének tekinthető gépkocsiszertár. A tanulmány részletesen 1945-ig, kitekintéssel 1952-ig követi nyomon a mátyásföldi gépkocsiszertár történetét. Lissák Tivadar, tartalékos tiszt, fotós 1943-ban lehetőséget kapott a gépkocsiszertár fotózására, ami lehetővé teszi a tanulmányban leírtak részletes bemutatását.*

**Kulcsszavak:** gépkocsiszertár, Magyar Királyi Honvédség, Mátyásföld, MH ARB, gép- és harcjármű üzemmentartás, raktározás, javítás

#### **Bevezetés**

A magyar királyi honvéd **Gépkocsi szertár**<sup>2</sup> már az 1939-es megalakulásakor egy régi hagyományokkal rendelkező alakulat volt. Eredete még az Osztrák-Magyar Monarchia idejére vezethető vissza. Az akkori „császári és királyi Autópóttár Budapest” elnevezésű alakulat jogfolytonosan működött tovább 1918 novemberétől, sőt a Magyar Tanácsköztársaság alatt és utána is. Átvészelte 1921-től a rejtések időszakát, amikor polgári álcával üzemelt, miközben ugyanolyan jól szervezett katonai intézményként működött, mint 1914-től. Az 1927 és 1938 közötti időszakban, az egyre nyíltabb fejlesztések időszaká-

---

<sup>1</sup> Varga Imre, HM Hadtörténelmi Intézet és Múzeum, Hadtörténelmi Levéltár, e-mail: emerickschumacher@gmail.com

<sup>2</sup> A korabeli hivatalos dokumentumokban és fejléces okmányokon ezt az írásmódot alkalmazták, a cikkben ezt követjük minden esetben, ahol a szervezet megnevezése szerepel, másutt a *gépkocsiszertár* írásmódot követjük (a szerkesztő megjegyzése).

ban bővültek feladatai és ezzel együtt létszáma is. Állományában mindvégig zömmel katonák dolgoztak, részben hivatásos tisztek és tiszthelyettesek, részben pedig nem hivatásos, sorozott tiszthelyettesek és honvédek, illetve szakmailag képzett polgári alkalmazottak.

## 1. Hosszú kezdet

1906-ban a m. kir. Önkéntes Gépkocsizó Testületet a Magyar Automobil Club és a Magyar Motorkerékpáros Szövetség önként jelentkező tagjaiból alakították meg, a valamivel korábban létrejött osztrák testülettel szemben egyértelműen katonai szervezatként. Rendszeresített állománnyal nem rendelkezett, vegyesen szolgáltak benne katonai és polgári jogállásúak. A szolgálatot honvédségi elvek szerint, de saját tulajdonú gépkocsijaikkal látták el mind békében, mind mozgósításkor.

Az első, honvédség révén beszerzett automobiloikat (kettő személygépkocsi és három tehergépkocsi, illetve ezekhez három pótkocsi) 1910. február végéig kellett leszállítani. A magyar királyi Honvédelmi Minisztérium részére lett beosztva két Benz személyautó (*VII-1* és *VII-2* rendszámmal), a honvéd Központi ruhatárnak egy Benz tehergépkocsi pótkocsival, a honvéd élelmező raktárnak pedig két Benz tehergépkocsi pótkocsival. Vezetésükhöz 12 személyre volt szükség. Négy ember megfelelő kiképzéssel rendelkezett, nyolc legénységi állományú katonát pedig kirendeltek a Benz gyárhoz január 21-ét követően kiképzésre.<sup>3</sup> Az első honvédségi gépkocsikat a Magyar Benz Automobilgyár Részvénytársaság szállította (zömmel eredeti német alkatrészekből), melyekhez 1912 februárjáig vállaltak szavatosságot. Ez az abroncsokra, a gyújtókra, illetve a gépkocsivezetők esetleges hibáiból és erőszakos módon keletkezett károokra nem vonatkozott.<sup>4</sup>

A gépkocsik vezetéséhez szükséges legénység kiképzésének megkezdését legelső alkalommal 1911. április 28-án rendelték el Budapesten. Később a honvédségi gépjárművek megismeréséhez és vezetésükhöz további kiképzés vált szükségessé. A honvédségi gépkocsikon leendő esetleges folytatólagos szolgálattétel céljából május 10-étől a m. kir. Honvédelmi Minisztérium kikülönített századához

---

<sup>3</sup> Honvédelmi Minisztérium – Hadtörténelmi Intézet és Múzeum, Hadtörténelmi Levéltár, (később HM-HIM) Honvéd Főparancsnokság (később HFP), 795/fp.-1910., 534. doboz.

<sup>4</sup> HM-HIM, HL, HFP 1786/eln.-1910., 529. doboz.

tartósan vezényelt legénységi állománnyal indult az átképzés. A m. kir. Honvéd Főparancsnokság épületében, a kikülönített század körletében lettek elhelyezve. Kiképzésükért a gépkocsiügyeket felügyelő tiszt volt felelős. Ő intézkedett közvetlenül a honvéd gépkocsik (és motorkerékpárok) szükséges beszerzéséről is.<sup>5</sup>

1912. március 29-én újabb gépkocsivezető tanfolyamot állítottak fel. A kiképzés az előző évi részleteknek megfelelően április 10-étől május 31-éig tartott. Ekkor már a Honvédelmi Minisztérium gépkocsi osztagáról volt szó.

Kettéválasztották a kiképzést, így már volt külön komolyabb elméleti és gyakorlati oktatás is, minták és rajzok alapján. Az elméleti oktatás három fő részből állt. A motor szerkezettan részeként szó volt a benzin-, villamos- és gőzmotorok ismertetéséről általánosságban, azok előnyeiről és hátrányairól, továbbá a négyütemű motorok részletes ismertetéséről.

A szerkezettanban a kocsik meghajtási módjait, erőátvitelt, sebességváltót, lánc- és „gardanhajtás”-t stb. oktattak. Végül a forgalmi szabályzatok következtek, ahol a gépjárművek közötti forgalmáról szóló szabályzatot, azaz a belügyminiszter 57000/1910. számú rendeletét, illetve a budapesti m. kir. államrendőrség főkapitányságának rendeleteit oktatták.

Gyakorlati kiképzésben természetesen szerelési és hajtási (vezetési) gyakorlatokat végeztek. Szakmai látogatásokat szerveztek a Magyar Ruggyanta-árugyár Rt., a Magyar Benz Automobilgyár Rt. üzemeiben, illetve a főváros nagyobb gépkocsijavító műhelyeiben.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> HM-HIM, HL, HFP 2373/fp.-1911., 549. doboz. A tanfolyamra a budapesti m. kir. 1. honvéd gyalogezredtől Nagy János gépkocsivezető, Torjak Péter gépkocsivezető, Varga Alajos gépkocsivezető, Waczlavicsék Géza gépkocsiszerelő, az aradi m. kir. 2. honvéd gyalogezredtől Bozóki Kálmán gépkocsivezető, a lugosi m. kir. 8. honvéd gyalogezredtől Wanda Béla gőzmester, Eberlein János lakatos, Ragó Kálmán villanyszerelő, a munkácsi m. kir. 11. honvéd gyalogezredtől Komlósy István mechanikus, a pozsonyi m. kir. 13. honvéd gyalogezredtől Pálffy András géplakatos, a nyitrai m. kir. 14. honvéd gyalogezredtől Schuhald Pál géplakatos, a nagykanizsai m. kir. 20. honvéd gyalogezredtől Vilhelm Rudolf elektrotechnikus (egyedül ő nem kötelezte magát továbbszolgálatra), és a brassói m. kir. 24. honvéd gyalogezredtől Kadai Domokos gépkocsivezető-helyettes lettek beosztva.

<sup>6</sup> HM-HIM, HL, HFP 1701/fp.-1912., 561. doboz.

Ezt a kizárólag magyar anyanyelvű, legénységi rendfokozatú katonáknak tartott tanfolyamokat 1913 után utoljára 1914-ben indították el. A világháború kitörésével teljes mértékben központosították az autógyéket, így önálló magyar kiképzés csak bécsi felügyelettel működött tovább. Természetesen a magyar toborzású állományok zömét a háború második felétől az osztrák Klosterneuburg helyett egyre gyakrabban Budapestre hívták be, mindemellett a budapesti **Autópóttár** számos, Bécsből központilag szervezett alakulatot („autóoszlopot”) állított fel az időről időre kisajátított polgári gépkocsikból.



*1. ábra. Mátyásföldön már az I világháborúban jelen voltak a haderő elemei – kezdetben a katonai repüléshez kötődő szervezetek formájában. A repülőtér melletti Magyar Állami Gépgyárban kezdetben repülőgépeket gyártottak, később a gépjárműgyártás és -javítás fellegvára lett (Fortepan 41567)*

1915. augusztus 1-jével állították fel Bécsben a gépkocsiügyek összefogására az úgynevezett kaiserliche und königliche Krafftfahrtruppenkommando-t, azaz császári és királyi Gépkocsizó Csapatparancsnokságot. A bécsi cs. és kir. Hadügyminisztérium közvetlen alárendeltségében volt, elsődlegesen a személyi beosztásokért, szükséges személyzet kiképzéséért és az anyagszükségletek biztosításáért felelt. Előmunkálatokat végzett a minisztérium megfelelő osztályainak szervezeti ügyeivel, szabályzatok készítésével, újítások bevezetésével, hadi tapasztalatok kihasználásával kapcsolatos kérdésekben. Az utasítások aztán innen lettek lejuttatva minden egyes alárendelt alakulathoz és intézethez. A számos „birodalmi”

alszervezet mellett a magyarországi szervek a parancsnokság közvetlen alárendeltségébe tartoztak, többek között a budapesti „**Krafftahrsatzdepot**”, magyarul **Autópóttár**, a budapesti benzinkraktár és az almásfüzitői benzinkraktár.<sup>7</sup>

Eredetileg az **Autópóttár** vagy **Gépjárműraktár** a m. kir. Önkéntes Gépkocsizó Testület része volt, amely 1906-ban jött létre. Mint osztály a mozgósításkor, 1914 augusztusában vette fel teljes mértékben a katonai szervezeti formát.

A háború ideje alatt folyamatosan bővült, de központi épületei mindvégig az Ezredes utca 5-7. szám alatti ingatlanon voltak. A háború utolsó évében már raktárparancsnokságból, törzssz osztályból, tanosztályból, anyagellátó osztályból, tisztgyűlésből, garázsokból, anyagraktárból, szerelő fiókraktárból, központi szakműhelyből, őrszobából állt, ahol a legénységet és munkájukat rendszeres szemléken ellenőrizték. Az intézetnél szolgálatot teljesítők létszámát megállapítani egyelőre nem volt lehetséges.

Az intézet egyes részeit más szervek telephelyein helyezték el, főleg bérleményekben. Így kisebb javítási munkákra és anyaggyűjtésre használták az Első Magyar Gazdasági Gépgyár Rt. Váci út 19. alatti ingatlanát, sérült gépjárművek tárolására a Váci út 69. alatti katonai autótárolót, a Pozsonyi út 5-7. szám alatti Silos raktárat, továbbá a Róbert Károly körüti helyőrségi kórházat, illetve a honvéd élelmező raktárat.

Az első számú bérlemény műhelyben, amely a Magyar Automobilgyár Rt. (De Dion-Bouton szabadalma néven) a Zápolya utca 13. alatt volt, személygépkocsikat és könnyű tehergépkocsikat javítottak. A második számú műhely, ahol a nehezebb tehergépkocsikkal és a lánctalpas vontatókkal foglalkoztak, vélhetően az Országos Szállítási és Automobil Forgalmi Rt. Gömb utca 82. szám alatt bérelt műhelyében volt. A személygépkocsik tárolását részben a Csáky utca 47. szám alatt berendezett tároló osztály végezte<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Wilfried Schimon: Österreich-Ungarns Krafftahrformationen im Weltkrieg 1914-1918, Hermagoras-Verein, Klagenfurt/Celovec-Ljubljana/Laibach, 2007. (később Schimon: Krafftahrformationen), 30-31. oldal.

<sup>8</sup> A cím alatt eredetileg a Kerekes, Glasel és Rózsa felvonógyár volt. Az osztrák forrás „Fa. Beck”, azaz Beck cég néven említi. Elképzelhető, hogy ebben az esetben a gyár feltételezett tulajdonosról, báró Madarassy-Beck Marcell-ről volt szó.

A cs. és kir. Budapesti katonai parancsnokság alárendeltségébe tartozó Budapest I. és II. teherautóoszlop<sup>9</sup>, a kancellária, az őrszoba, az anyagraktár és a benzinraktár az Aréna út 51-53. szám alatti garázsában volt elhelyezve.<sup>10</sup>

A Budapesti **Autópóttár**ba elsősorban a keleti front jobb szárnyáról (tehát a dél-galíciai, az erdélyi, a bukovinai, majd az ukrajnai) hadszíntérről, kisebb részben pedig a balkáni (szerbiai) hadműveleti területről kerültek beszállításra a sérült gépkocsik.

Az Autópóttárnak 1914-től 1916 januárjáig *Branco Romanic* százados volt a parancsnoka. Klosterneuburgi új beosztása miatt 1916 februárjától helyébe *Fellner Simon* népfőlkelő főhadnagy került. 1917 májusától újra *Branco Romanic* százados, majd végül 1918 áprilisától az összeomlásig *Rittinger Béla* százados töltötte be a parancsnoki beosztást.<sup>11</sup>

A gumiabroncsok kérdése, ami talán a legnagyobb problémát okozta a háború alatt, szükségessé tette a kutatás-fejlesztés erősítését. 1917 szeptemberétől a Magyar Ruggyantaárugyár Rt. segítségével létrehozott kísérleti kirendeltség létesült Budapesten.<sup>12</sup>

---

<sup>9</sup> A megnevezés megtévesztő. Ez az első kettő, Budapesten felállított autóoszlop volt, melyeket aztán a frontra irányítottak, átneveztek stb. Ettől függetlenül tehát annak ellenére, hogy cserélődtek, mindig állt rendelkezésre Budapesten gépjárműoszlop.

<sup>10</sup> Az osztrák forrás Reichmann Julius nevet említi, mint tulajdonost. Ez helytelen. Az Aréna út (ma Dózsa György út) fenti címén a vonatlaktanya volt. Ez ma is katonai objektum. A név helyesen Reimann Gyula, aki Magyarország első autókereskedője, a Magyar Autoklub főtitkára és a Magyar Automobil Kereskedők Országos Egyesületének elnöke, ezen kívül a Renault márka hazai képviselője volt. Autószalonja a Reáltanoda utcában volt. A Városligeti fasor 42. szám alatt volt Fényi József és Farkas Lajos autókereskedők szalonja, ahol a Peugeot márkakereskedés volt, Velodrom garage néven. A teljesség igénye nélkül kettő hely megemlíthető: a Hungária garage a ferencvárosi Dandár utca 23. szám alatt, illetve a Kerepesi út, ahol a Budapesti Automobilközlekedési Rt. (Autótaxi) és a Székesfővárosi Közlekedési Vállalat Rt. személyautói és autóbuszai vesztegeltek. Az nem tisztázott, ezekből bármelyik állt-e honvédségi igénybevétel alatt.

<sup>11</sup> Schimon: *Krafftahrformationen*, 95-96. oldal. A forrásban jelentős keveredések vannak, valószínűleg a csekély helyismeret miatt. Rittinger Béla százados előtte a cs. és kir. 2. hadsereg törzsénél autóügyi előadó volt.

<sup>12</sup> Schimon: *Krafftahrformationen*, 117. oldal. Itt is hibás volt a gyár megnevezése, mivel a Ruggyantaárugyár leányvállalata a Hungária Gumiárugyár csak az 1920-as évek közepétől létezett.

Az 1918. október végi - november eleji összeomlás a budapesti **Autópóttár** is érzékenyen érintette, ugyanakkor igyekeztek a szervezendő karhatalom biztosítását, továbbá a nagy vagyoni értékek őrzését megtartani.



*2. ábra. A jellegzetes torony a két háború között a mátyásföldi repülőtér szimbólumává vált. Túloldalán a kétpályás Fokker út (ma Jókai utca) helyezkedik el. A képen a Magyar Állami Gépgyár – a későbbi gépkocsiszertár – belterületén végigfutó üzemi főút látható Ford G917T és Opel Blitz tehergépkocsikkal (Fortepan 72261)*

1918. november 14-én intézkedés történt a gépjárműügyek átszervezéséről. A Hadügyminisztérium 10/m. osztálya lett 1918. november 15-étől az autóügyekért felelős központi szerv az új, még végleges határok nélküli Magyar Királyság területén. Az osztály vezetését *Máry Dezső* műszaki tüzérszázadosra bízták. Elméletileg minden volt cs. és kir. „autócsapat összes alakulása” a minisztérium gépkocsiosztágába osztatott be. Parancsnokának az **Autópóttár** parancsnoka, *Rittinger Béla* autócsapatbeli százados lett kinevezve.<sup>13</sup>

<sup>13</sup> 1913-ben egy rövid ideig a cs. és kir. Hadügyminisztérium automobilosztályán az oktatási osztály parancsnoka volt főhadnagyi rangban. Schimon: *Kraftfahrformationen*, 36. oldal. 1918 áprilisától pedig a budapesti Autópóttár parancsnoka volt.

A „magyar autócsapat” szervezetét, bár még ki sem épült, 1919. február 22-ével megszüntették. A Hadügyminisztérium 45. osztály vezetése alatt (újra) létrehozták a Hadügyminisztérium autóüzemét. A tulajdonképpen leszerelt alakulat polgári szervként működött tovább, mintegy 200 polgári egyénnel, akikkel kollektív szerződést kötöttek. A Hadügyminisztérium autóüzeme (ahová az **Autópóttár** is tartozott) kb. 30 személy-, 30 teher- és kettő sebesültszállító gépkocsival rendelkezett. Megalakult a „magyar autócsapat” keretparancsnokság, gazdasági hivatallal megerősítve, egyelőre 20 autócsapatbeli törzs- és főtiszttel, 30 továbbszolgáló altiszttel és műmesterrel. Egyben leegyszerűsítették a Hadügyminisztérium 45. osztályának ügykörét. Az autócsapatbeli tisztek, az osztályhoz beosztott egyéb tisztek, továbbszolgáló altisztek személyi ügyei, a Hadügyminisztérium Házi polgári üzemének ügyei voltak a legjelentősebbek. Mellette az autócsapat keretparancsnokság felállítása, fejlesztése és szervezése, a légi csapatok autóügyei, a tűzérség és egyéb speciális autók és autóalakulatok ügyei tartoztak hozzá. A katonai szempontból gépkocsikra és üzemekre vonatkozó országos nyilvántartás vezetése mellett a katonai automobilon és alakulatok üzemanyagokkal, ásványolajtermékekkel való ellátása, illetve a kísérleti állomás üzemeltetése volt a meghatározó feladat.

Természetesen elméletben. A Hadügyminisztérium részére feleslegessé vált gépkocsik, üzemanyagok racionális felhasználására, a felesleges anyagok leszerelésére (és értékesítésére), az üzemek és személyzet polgári átszervezésére, az illetékes hadügyminisztériumi osztályokkal együttműködésben felállították a Hadügyminisztérium 45/a. osztályát. Az osztály élére *Balogh Ignác* főmérnök, miniszteri biztos lett kinevezve.<sup>14</sup>

A magyar csapatok hazatérése, a leszerelés és a tulajdonképpeni haderő csökkentett méretű újjászervezése még tartott, amikor a Magyar Népköztársaság (nem tévedés, az őszirózsás forradalom után, a Károlyi-kormány idején ez volt az ország hivatalos neve; a szerkesztő megjegyzése) helyét átvette a Magyar Tanácsköztársaság 1919. március 21-én. Már 1919 tavaszán rendelet született a gépkocsizó alakulatok szervezéséről. A Hadügyi Népbiztosság felállította új néven a „**Vörös Hadsegreg Autócsapat**” Parancsnokságát.<sup>15</sup> Ez önálló szervezeti egységként, közvetlenül a Hadügyi Népbiztosság 45. osztályának alárendelve irányította az autócsapatok felállítását és tevékenységét. A Forra-

---

<sup>14</sup> HM-HIM, HL, Polg.Dem. 2. doboz, HM 4364/el.n.45.oszt.-1919.

<sup>15</sup> HM-HIM, HL, HüNb. 5711/el.n.45.oszt.-1919.



dalmi Kormányzótanács és a Hadügyi Népbiztosság megbízottja akkor *dr. Pogány József* hadügyi népbiztos volt.

A Hadügyi Népbiztosság 45. osztályának közvetlen alárendeltségébe a Polgári autóüzem vezetősége, a magyar autócsapat parancsnokság és az **Autópóttár** tartoztak. A Polgári autóüzem vezetőséghez rendelték a már megalakult, a Hadügyi Népbiztosság (előtte Hadügyminisztérium) saját „házi autóosztágát”, melyhez egy anyagraktár, egy műhely, illetve elméletileg 10 személy-, 20 teher- és 2 sebesültszállító gépkocsi tartozott. Ez tulajdonképpen átnevezés nélkül a már hónapokkal korábban kialakult elvek szerint működött, polgári személyi állománnyal. A 10 személyautót a Várban, a Hadügyminisztérium épületében helyezték el (itt volt az anyagraktár és a műhely is), a 20 tehergépkocsit pedig a Vérmező autógarázsában tárolták. A házi osztág mellett rendelkezésre állt három tehergépkocsi-oszlop tíztíz gépkocsival. Az első az I. ételmezésügyi raktárban, a második a II. ételmezésügyi raktárban, a harmadik a Központi Ruhatár telephelyén, a Lenkei utca 1. szám alatt állomásozott.



3. ábra. A magyar királyi honvéd Gépkocsi szertár raktárában tárolt dugattyúk és motorblokkok (Fortepan 72293)

Az Autócsapat Parancsnoksága alá tartoztak a felállítás alatt lévő gyaloghadosztályok autószázadai és azok pótszázadai. Hét autószázad szervezését kezdték meg I. – VI. hadrendi számmal, illetve a székely különítmény (később dandár) esetében egy szám nélküliét. Az autószázadok működtetéséért hat Autócsapat Parancsnokság volt felelős (1-6. hadrendi számmal)<sup>16</sup>, alárendeltségükben voltak a pótszázadok. A század egy parancsnokból, egy parancsnokhelyettesből, egy szolgálatvezetőből, egy számvivőből (mind volt tisztek), 25 gépkocsivezetőből, 25 gépkocsivezető-segédből, egy műhelyvezetőből és tíz műhelyszakmunkásból állt. A századparancsnokság egy kétülékes, kettő négyülékes személyautóval, egy teher-, egy segélygépkocsival (általában elmaradt), egy pótkocsival ellátott műhelygépkocsival és egy szerelvény-gépkocsival rendelkezett. Alárendeltségébe három szakasz tartozott, egyenként egy négyszemélyes autóval, három teher- és egy sebesültszállító gépkocsival. Minden század alárendeltségében szerepelt egy, a repülőcsapatokhoz beosztott autók szakasza, egyenként egy segély-, három teher- és egy sebesültszállító gépkocsival, illetve egy, a tüzérséghez beosztott autószakasz. Utóbbi egy ütegparancsnoki személy-, három teher- és egy sebesültszállító gépkocsiból állt volna, de szervezésük kérdését egyelőre nem rendezték. Az autószázadok feladata ekkor kizárólag háttérszerepekben merült ki, kizárólag a csapatok, sebesültek, lőszer, élelmiszer, műszaki anyag és egyéb hadsereg-szükségletek szállítása volt. Az alakulatok személyi és anyagi kiegészítését a (vörös) Autócsapatkeret Parancsnokság végezte a budapesti Ezredes utca 7. szám alatti telephelyről.<sup>17</sup>

Az **Autópóttár** volt a legfontosabb háttér-alakulat. Jól felszerelt műhellyel, autóanyag-pótállomással, abroncsraktárral, autóraktárral és a speciálautók<sup>18</sup> kocsisíjával, illetve saját üzemanyagraktárral rendelkezett. A parancsnokság parancsnokból, kettő szolgálatvezetőből, négy helyettesből (műmesterek), hat írnból és 12 segédmunkásból (rejtve köztársasági katonákból) állt. Az autóanyagraktár egy raktárvezetőből, egy helyettesből, kettő írnból és kettő segédmunkásból állt, a parancsnoksággal közösen kettő személy-, egy teher- és egy sebesültszállító gépkocsival rendelkeztek. Az abroncsraktár

---

<sup>16</sup> Végül ezek nem álltak fel, csak egy, mint központi szerv.

<sup>17</sup> HM-HIM, HL, HÜNb. 5711/eln.45.oszt.-1919.

<sup>18</sup> Ekkor és még a későbbiekben is így nevezték a különleges feladatra szolgáló gépjárműveket, kezdve a páncélgépkocsiktól a tartályautóig mindent. A Vörös Hadsereg ekkor még nem rendelkezett páncélgépkocsikkal. Esetünkben mezőgazdasági (láncalpas) vontatóról, vágány-gépkocsiról, halottszállítóról, esetleg önjáró légvédelmi lövegről lehetett szó.

egy raktárvezetőből, egy helyettesből, kettő írnból és kettő segédmunkásból állt. Az abroncsok rekvirálására egy személy- és egy tehérgépkocsijuk volt. A kocsiraktár ugyanolyan felépítéssel és technikai állománnyal rendelkezett, mint az abroncsraktár. Az üzemanyagraktár (vagy benzinfőraktár) egy raktárvezetőből, egy helyettesből, kettő írnból és négy segédmunkásból állt. Egy személyautóval és egy tehérgépkocsival rendelkeztek.



*4. ábra. A korabeli főbejárat, ma Újszász utca 41-43. A mátyásföldi honvéd Gépkocsi szertár 1939-ben kezdte meg működését az Újszász utcában és a következő öt háborús évben végezte a haderő 15-18 000 darabos gép- és harcjárműállományának az átvételét és nyilvántartását, a részben bejáratását és a nagyjavításokat, a selejtezést és az ezt követő bontást, illetve alkatrész-értékesítést is (Fortepan 72443)*

A központi műhely négy részlegből állt. A parancsnoki irodához a parancsnok, egy üzemvezető parancsnokhelyettes, egy irodavezető, négy írnbok, kettő autócsapatbeli katona és kettő női alkalmazott tartozott egy személyautóval. Az üzemi irodában egy parancsnokhelyettes, egy irodavezető, egy műmester, kettő írnbok, egy fényképész, kettő rajzoló és kettő katona volt. Egy személy- és egy tehérgépkocsival

rendelkeztek. Az üzem kettő parancsnokhelyettesből, öt műmesterből, hat gépkocsivezetőből, 80 szakmunkásból és 20 segédmunkásból állt. Az anyagkezelőségen egy parancsnokhelyettes, kettő irodavezető, kettő műmester, négy írnok, három szakmunkás, kettő segédmunkás, három autócsapatbeli katona és kettő női alkalmazott volt egy személy- és egy tehergépkocsival. 1919 májusáig ez volt a legfontosabb javítóműhely, ahová a gépkocsikat és alkatrészeket beállíthatták felmérésre és üzembehelyezésre.

Az autókísérleti állomás egy parancsnoki irodából, egy kísérleti csoportból, egy kocsizó csoportból, egy műszaki osztályból, egy tanulmányi csoportból, egy műhelyből és egy műszaki raktárból állt. Állományába egy parancsnok, négy helyettes, egy gépészmérnök, egy vegyészmérnök, öt műmester, három írnok, négy vizsgázott gépkocsivezető, 19 szakmunkás, hét segédmunkás, egy fényképész, kettő rajzoló és egy számvivő tartozott. Összesen kettő kettőüléses és három négyüléses személyautóval, egy kettőtónás és egy háromtónás tehergépkocsival, egy pótkocsis műhelygépkocsival és egy segélygépkocsival rendelkeztek.



5. ábra. Harckocsi nyomatékvaltó és polcrendszeren tárolt dugattyúk Mátyásföldön a gépkocsiszertár raktárában (Fortepan 72297)

Április 23-án az automobilügyeket általánosságban áthelyezték a Vörös Hadsereg Parancsnokságához. A Hadügyi Népbiztosság ekkortól csak néhány szakmai kérdést tartott meg, elsősorban a személyi és anyagi utánpótlásért lett felelős. Az autócsapat parancsnok egyben a Vörös Hadsereg Parancsnoksága autóügyi előadója volt. Budapestről átkerült Gödöllőre, a Hadsereg Parancsnokság állomáshelyére. Az autócsapat parancsnokának három alárendelt osztálya volt. A három osztály parancsnoka tulajdonképpen a három beosztott autóügyi előadó lett. Az I. és II. osztály elméletileg kettő-kettő századdal, a III. osztály öt századdal, saját autóosztaggal, autóműhellyel, benzinraktárral, autóraktárral rendelkezett. A három osztály mellett az autócsapat parancsnok alárendeltségében maradt meg az összes budapesti intézmény, azaz az **Autópóttár**, három autóműhely, benzinfőraktár, gumiraktár és az autóanyagraktár.<sup>19</sup> A Hadsereg Parancsnokság autóügyi előadói státusza a II. (anyagi) csoportjába lett beosztva. Vezető szakközegnek autóügyekben (az addig előadó) *Prager Imre* volt százados lett kinevezve, aki április 28-ával vonult be.<sup>20</sup> A haderő autóügyi kérdései ekkortól ennek az osztályszintű szervezetnek irányítása alá került, ezzel működött együtt a Hadügyi Népbiztosság 45. osztálya.<sup>21</sup>

Június 22-ével a Hadügyi Népbiztosság házi autóosztagát, mint a hadsereghez tartozó alakulatot katonailag átszervezték. Polgári jellege megszűnt. Az Autóosztag Parancsnokságából megalakult az Autócsoporthoz tartozó Parancsnokság, amely mint budapesti Autócsoporthoz tartozó Parancsnokság, a teljes mögöttes országrészen működő alakulat addigi feladatait változatlan formában folytatta. A parancsnokság ezredparancsnoki jog- és hatásköröket kapott. Parancsnokának *Straßer Lajos*, helyettesének *Liszák Endre* lett kinevezve. A meglévő gépjármű állományból három személyautó- és kettő tehergépkocsi század volt alakítandó. A műhelyek, raktárak, gazdasági hivatal a csoport parancsnokság közvetlen alárendeltségébe került. A hadsereg főparancsnokságához kivezényelt gépkocsik, mint 15. és 8. autószázad maradtak addigi helyükön, pótkeret szempontjából tartoztak a csoporthoz. A többi [tehát 1-5. századok] parancsnokaira *Straßer Lajos* tett javaslatot.<sup>22</sup>

---

<sup>19</sup> HM-HIM, HL, MTK. 67. doboz, 67/6.

<sup>20</sup> HM-HIM, HL, MTK. 43. doboz, 43/27/654. A Tanácsköztársaság egyetlen gépesített alakulatát Práger szervezte, sőt, a nevét is viselte. Ez tulajdonképpen kerékpáros zászlóalj volt, de inkább csak propaganda célokat szolgált.

<sup>21</sup> HM-HIM, HL, MTK. 9. doboz, 9/14/325/b (a fóliószám hiányzott)

<sup>22</sup> HM-HIM, HL, MTK. 88. doboz, 88/4/107., IV. hdt.pság. 187/hdm.oszt.-1919.

A Budapesti Autócsoport Parancsnokságot, mint „ezred”-et kettő zászlóaljra osztották, amelyek a hadtest számozását követve IV/1. és IV/2. hadrendi számot vették fel. A parancsnokság a Szent György tér 3. szám alatt működött. Átszervezéskor a meglévő századok megtartották eredeti megnevezésüket, és új számozást kaptak. A IV/1. zászlóaljhoz az újonnan átszervezett, előtte házi autóosztágot alkotó öt autós század tartozott. A IV/2. zászlóalj a Hídő hadosztály autós századából, a Vörösőr hadosztály három autós szakaszából és a 9. vörös vasas hadosztály autós századából állt. A IV/2. (vagy II.) autózászlóalj parancsnoka *Csajkovszky Manó* (autócsapatbeli főhadnagy) volt. A zászlóalj kézzel, színes írónnal írt elméleti táblázata szerencsés módon fennmaradt.<sup>23</sup> A dátum június 17-ei, de a rendelkezésre álló állomány alapján június 21-én is változatlan volt.

Az 1. század a Hídő hadosztály autós százada volt. Hat személyautóval, öt tehergépkocsival, egy műhelygépkocsival, kettő motorkerékpárral, illetve egy, a légierőknek beosztott személyautóval rendelkezett. Állományából hiányzott öt teher-, kettő vágánygépkocsi, egy sebesültszállító autó és három rohamcsónak. A század parancsnoka mindvégig *Brunswick György* (autócsapatbeli százados) volt.

A 2. század a Vörösőr hadosztály autós százada volt, 14 négy-hat üléses személyautóval és hat tehergépkocsival rendelkezett. Hiányzott az állományából 4 teher-, egy sebesültszállító-, egy műhelygépkocsi és 2 motorkerékpár. Parancsnoka mindvégig az osztályvezető *Csajkovszky Manó* (autócsapatbeli főhadnagy) volt, valójában a század irányítását a parancsnokhelyettes *Csupor Béla* végezte.

A 3. autós század (XVII. vagy 17. hadrendi számmal<sup>24</sup>) a 9. vörös vasas hadosztályból jött létre, öt személy-, kettő teher- és egy sebesültszállító gépkocsival, illetve kettő motorkerékpárral rendelkezett. Állományából hat teher- és egy műhelygépkocsi hiányzott. Parancsnoka *Máry Dezső* (autócsapatbeli százados) volt. Június 24-én a Budapesti Autócsoport Parancsnokság kiürítette az addig általa igénybe vett Auto Palace, Panhard-Lavessor Garage és Javítóműhely Krisztina körút 32. szám alatti (illetve Krisztina tér 2.) gépkocsiszínét, amelyet akkortól a vasas autós század használhatott.<sup>25</sup>

---

<sup>23</sup> HM-HIM, HL, MTK. 93. doboz, 93/24/204.

<sup>24</sup> HM-HIM, HL, MTK. 89. doboz, 89/1/24.

<sup>25</sup> HM-HIM, HL, MTK. 88. doboz, 88/6/155., IV. hdt.pszág. 270/hdm.oszt.-1919., illetve MTK. 89. doboz, 89/10/313.

Az „ezred” rendelkezésére állt a hadsereg-közvetlen autó-anyagraktár, autószázad (45. osztály autószázada) és egy autójavító műhely, valószínűleg maga az **Autópóttár**.



6. ábra. Keresztülpillantva a főépület árkádjain, egy korabeli üvegte-  
tős megvilágítású üzemcsarnok és a kazánház látható (Fortepan  
72116)

Július 9-ével átvette az autódiktatúrát a Vörös Hadsereg Főpa-  
rancsnoksága (a *Práger Imre*-féle iroda). Az autódiktatúra tulajdon-  
képpen annyit jelentett, hogy a Hadügyi Népbiztosságtól, a Vörösör-  
ségtől és egyéb érintett szervektől áthelyezték minden, a Magyar Ta-  
nácsköztársaság területén lévő gépkocsi, abroncsanyag, üzem-  
anyagok, műhelyek és személyzet ellenőrzését. *Haubrich József*  
hadügyi népbiztos - aki a Hadügyi Népbiztosság 45. osztályának ve-  
zetője és a IV. hadtest parancsnoka volt egy személyben - az autó-  
ügyek szempontjából teljesen ki lett kapcsolva. A jelszó a következő  
lett: „Minden autó a proletár hadseregé”.<sup>26</sup>

<sup>26</sup> HM-HIM, HL, MTK. 88. doboz, 88/11/374., IV. hdt.pság. 642/hdm.oszt.-1919.

Erőltetett jelleggel igyekeztek a gépkocsikat rekvirálni és katonai szolgálatba állítani. A benzin-, aroncs- és - mint kiderült - időhiány megakadályozta, hogy ez a folyamat teljes mértékben végbemenjen.

A sikeres felvidéki harcokban első alkalommal alkalmazták a mozgó harccsoportos hadviselést a magyar haderőben. Az ezt követően született politikai döntéseknek köszönhetően visszafordíthatatlanná vált a magyar Vörös Hadsereg moráljának romlása. A gépkocsizó csapatokat az utolsó napokban Aszódon és Budapesten kívánták összevonni, de már sikertelenül. Augusztus 1-jén lemondott a Tanácskormány, 2-ával megszűnt a Vörös Hadsereg központi irányítása.

Augusztus 2-ával a korábbi központi irányítás széthullott, augusztus 4-ével a vörös IV. hadtest és a Vörös Hadsereg Parancsnokság egyesült, onnantól Budapest városparancsnokságaként működött tovább.<sup>27</sup> 1919. augusztus 4-én a 45. osztály kilépett a hadseregparancsnokság közvetlen irányítása alól, és a (szegedi) Hadügyminisztérium irányítása alá került. 10-éig felmentették a vörös tiszteket, az osztály vezetője (ismét) *Rittinger Béla* autócsapatbeli százados lett. Az osztály szerint ekkor megszűnt az „autódiktatúra”.<sup>28</sup>

Augusztus 8-án a román királyi hadsereg bevonult Budapestre, és átvette a Vörös Hadsereg csapatainak leszerelését. A zavaros állapotok közepette augusztus 23-án a 45. osztály autóanyagkezelőségénél hivatalos személyként egy román főhadnagy két autóra való anyagot kért. Közölte, megjelenése rendszeressé fog válni, nagy mennyiségű anyagot fog mindig elvinni, és csak a legvégén fog elszámolni a teljes lefoglalásról. Erről persze csak szóban történt kijelentés.<sup>29</sup>

Augusztus 28-án a román szervek az addig zárolt 45. osztályhoz tartozó házi autóosztagtól, illetve két műhelyéből elvittek 13 különböző gépkocsit, illetve számos alkatrészt és szerszámgépet. Ezek részben megváltott személyautók, részben már újrazvizsgáztatott katonai tehergépkocsik voltak.<sup>30</sup>

---

<sup>27</sup> HM-HIM, HL, HM 714/R./Politikai osztály-1919.

<sup>28</sup> HM-HIM, HL, HM 710/R./Politikai osztály-1919, a HM 217962./eln.45.oszt.-1919. rendelete

<sup>29</sup> HM-HIM, HL, HM 823/ált.5/a.oszt.-1919.

<sup>30</sup> HM-HIM, HL, HM 146649/ált.6.oszt.-1919.





7. ábra. Mátyásföld, a gépkocsiszertár üzemanyagotöltő állomása. Középen tereptarka ponyvával a budapesti 1. gépkocsizó lövész zászlóalj 2A-390 Rába Botond raj gépkocsija, illetve a szertár 5A-708 Gaz tehergépkocsija, 4A-004 Mercedes-Benz személyautója, 5A-120 Ford személyautója és egy Polski-Fiat tehergépkocsi (Fortepan 72267)

A közhiedelemmel ellentétben maradtak fenn adatok arról is, hogy a román megszállás alatt, 1919 augusztusa és novembere között, milyen gépjárműveket tulajdonítottak el. A magyar katonai autóosztagtól összesen egy vágány-személyautót, kilenc személygépkocsit, öt tehergépkocsit, kettő motorkerékpárt és egy műhelygépkocsit vittek el. Az 1. élelmező raktárból az ott szétszerelt állapotban tárolt kettő tehergépkocsit szállították el. Az **Autópóttár** Gyorskocsi utcai telephelyéről egy teher- és három személygépkocsit, illetve egy személyautó motorját és váltóját foglalták le, majd vitték el. Az **Autópóttár** Ezredes utcában tárolt összesen egy műhely-, 16 személy- és 34 tehergépkocsiját szállították el a román katonai hatóságok mindenmű megváltás nélkül.<sup>31</sup> Ezeknek a többsége a Vörös Hadsereg katonai rendszámait viselte, de akadt több, 1918-ig használatos osztrák és magyar bejegyzésű, magántulajdonú automobil is.

<sup>31</sup>

HM-HIM, HL, HM 40689/Likvidáló Hivatal-1921.



*8. ábra. A főépület előtti oroszlanos emlékmű és haditechnikai bemutató. 1939-től napjainkig az MH Logisztikai Központ alárendeltségében tevékenykedő mátyásföldi Anyagellátó Raktár Bázisnál mintegy 80 éves múltra tekintenek vissza a gépjárműtechnikai eszközökkel kapcsolatos szaktevékenységek (Fortepan 72120)*

1919. november 22-e lényeges dátum a magyar katonai gépkocsizás történetében. A magyar királyi Hadügyminisztérium a Magyar Nemzeti Hadsereg Fővezérségével egyetértésben felállította (újra, de megint más néven) a magyar királyi Autócsapatot.<sup>32</sup>

A **magyar királyi Autócsapat** a magyar királyi nemzeti hadsereg autócsapataként arra volt hivatott, hogy a parancsnokságok, csapatok, intézetek szükségleteit, mind az állandó állomáshelyeken, mind a mozgó hadosztályoknál ellássa, továbbá a szükségeshez képest új alakulatokat állítson fel, az alakulatokat vezesse, és az összes autószakügyeket intézze. A szállításokhoz csak akkor voltak autók igénybevehetőek, ha ezt a viszonyok megkövetelték (a teljes teherbírás kihasználásával), és ha erre a célra más fuvarok (elsősorban a vasút) nem álltak rendelkezésre.

---

<sup>32</sup> HM-HIM, HL, HM 367585/ált.45.oszt.-1919.



9. ábra. Félkész termékek, idomacélok tárolása állványrendszeren a gépkocsiszertár egyik raktárában (Fortepan 72292)

A m. kir. Autócsapat négy fontos részből állt össze: a m. kir. Autócsapat Parancsnokságból, a m. kir. Honvédelmi Minisztérium autószázadából, tíz autószázadból (körletenként egy, Budapesten pedig négy), illetve a m. kir. Katonai **Autópóttár**ból. Az autószázadok megnevezése hivatalosan pl. „m. kir. Szegedi Autószázad” vagy „m. kir. 3. Autószázad” formában szerepelt, tehát az adott körlet nevének vagy hadrendi számának feltüntetésével.

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

- az Autócsapat alakulatai katonai autóinak és autóanyagának hadrendi nyilvántartása;
- az Autócsapat személyeinek autóműszaki tekintetben való kiképzésének vezetése;

- autóműszaki tekintetben megkövetelt és/vagy szükséges beadványoknak a Honvédelmi Minisztériumhoz való felterjesztése;
- valamennyi, a hadsereghez tartozó autóalakulat autóállományának és üzemanyagának kiegészítése és pótlása iránti javaslatok megtétele;
- valamennyi, az autócsapathoz tartozó személyek állománykezelése;
- mindazon felszámoló munkálatok végzése, amelyek az autópótkeret beolvasása folytán előfordulnak (ez időszaki munka, a későbbiekben lényegét veszített alpont);
- az Autócsapat Parancsnokságnak az **Autópóttár** és a vezényelt autók százada minden tekintetben közvetlenül alá van rendelve (ez is csak rövid ideig volt így);
- a Honvédelmi Minisztérium autószázada közvetlenül, a többi autószázad a körletek útján, azokon keresztül voltak alárendelve;
- az Autócsapat parancsnoka szemlejoggal rendelkezett az Autócsapathoz tartozó összes alakulat felett, mely szemlét évente egyszer, minden alakulatnál köteles végrehajtani;
- az Autócsapat parancsnoka a felügyelő útján a honvédelmi miniszternek, közigazgatási szempontból a budapesti körlet parancsnokának volt alárendelve.

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

A Katonai központi autóműhely feladata volt a nemzeti hadsereg részére szükséges, és a Honvédelmi Minisztérium utasításai szerint történő autóanyag gyártása, előállítás és javítása. Mindazon autóanyag ide került kijavításra, amelyet az egyes körletekhez tartozó autóalakulatok saját hatáskörükben nem eszközölhettek. A gyártáshoz szükséges nyers- és egyéb anyagoknak az **Autópóttártól** való

felvételezése utáni megfelelő elraktározásról, kezelésről, nyilvántartásról, elszámolásról és megfelelő felhasználásról gondoskodnia kellett.

Létszámát tekintve a m. kir. Autócsapat a Magyar Királyi Honvédségen belül, a legtöbb csapatnemhez képest igen szűk állománnyal rendelkezett. A Kormányzóságnál létszám felett egy tiszt (százados), egy tiszthelyettes (valószínűleg főtörzsőrmester), egy törzsőrmester, kettő szakaszvezető, egy számvivő segédmunkás írnok és 20 autókatonája volt beosztva. Elméletileg tíz személy-, egy vágány- és egy tehergépkocsival rendelkeztek.



10. ábra. A főépület jobb szárnya az emléktáblával. Előtérben a 8. ábrán is látható H-071 és H-078 Nimród páncélos légvédelmi gépágyú, illetve a gépkocsizók és utazók védőszentjének, Szent Kristófnak a szobra. A kettő Nimród az 51. páncélos gépágyús zászlóaljtól a doni harcokból tért haza, újjáépítésüket követően vettek részt az ünnepségen (Fortepan 72097)

Az Autócsapat Parancsnokság egy törzstisztből, kettő századosból, egy főhadnagy vagy hadnagyból, egy nyilvántartóból, egy főtörzsőrmesterből, egy törzsőrmesterből, kettő szakaszvezetőből, egy

számvivő írnokból, öt autókatonából, négy egyéb legénységi állományú honvédből, öt polgári tisztviselőből és egy gépíróból állt. Állományába három személy- és egy vágánygépkocsi tartozott.

A Honvédelmi Minisztérium autószázadát egy százados vezetése mellett három főhadnagy és hadnagy, kettő műmester, kettő-kettő főtörzsőrmester és törzsőrmester, kettő szakaszvezető, három számvivő írno, 69 autókatonája és 13 szakmunkás alkotta, 22 személy-, hét teher-, négy vágánygépkocsival és egy autóbusszal.

A körletekbe beosztott autószázadok mindegyike - elméletileg egy százados irányításával - egy főtörzsőrmesterrel, egy törzsőrmesterrel, kettő szakaszvezetővel, egy tizedessel, kettő számvivő írnoval, 39 autókatonával, négy honvéddal és nyolc szakmunkással, öt személy-, tíz teher-, egy vágány-, öt sebesültszállító és egy mozgó műhelygépkocsival rendelkezett.

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

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

Az átszervezés során újrendezték a személyi kérdéseket is. A Kormányzóság autóügyeit, mint a Fővezérség autó előadója, *Brunswick György* autócsapatbeli őrnagy (a volt vörös 17., azaz Hídfő hadosztály autószázadának egykori parancsnoka) látta el. A m. kir. Honvédelmi Minisztérium 26. osztályába *Péterffy Antal* tüzér őrnagy (a volt m. kir. 32. honvéd táborig tüzérezredtől), *Rittinger Béla* autócsapatbeli százados, *Véchej Elemér* hadbíró százados (a régi Hadügyminisztériumból), *Prochazka Udo* tüzér százados (a volt cs. és kir. 6. nehéz tüzérezredtől), *Jakab Tivadar* autócsapatbeli százados (a bécsi magyar felszámoló hivataltól), *Haala Gyula* tüzér főhadnagy (a volt cs. és kir. 6. nehéz tüzérezredtől), *Kökényessy Arthur* tüzér főhadnagy (a volt cs. és kir. 6. nehéz tüzérezredtől), *Szini János* főhadnagy, *Csajkovszky Manó* autócsapatbeli főhadnagy (a volt IV/2. vörös

autózászlóalj parancsnoka), *Méhely László* tüzér főhadnagy (a volt m. kir. 41. honvéd táborigazgatóból) és *Neustadt Miklós* polgári alkalmazott nyertek beosztást.



11. ábra. Idomszerek, mérőhasábok és mérőeszközök elkülönített tárolása üveges szekrényekben (Fortepan 72279)

Az Autócsapat Parancsnokság parancsnoka *Dömötör József* autócsapatbeli őrnagy lett, az autócsapat pótkerettől helyezték át<sup>33</sup>. Beosztott tisztjei *Máry Dezső* autócsapatbeli százados, az **Autópóttár** augusztus 2-ától beosztott ideiglenes parancsnoka<sup>34</sup>, *Stoj Emil* huszár százados (a volt. m. kir. 3. honvéd huszárezredtől), az **Autópóttár** addigi ideiglenes parancsnokhelyettese és *Anessini Andor* autócsapatbeli százados<sup>35</sup>, a szombathelyi körlet addigi autóügyi előadója voltak.

<sup>33</sup> A Fővezérlés szegedi tartózkodása alatt az egyetlen magasabb rangú autócsapatbeli tiszt volt, a tanácsrendszer alatt is. Az Erdélyi csoportparancsnokságtól került közvetlenül Szegedre 1918 novemberében.

<sup>34</sup> Összeomlás után a Hadügyminisztérium 10/m. osztálya, majd a tanácsrendszer alatti beosztása után.

<sup>35</sup> 1918-ban utolsó beosztása szerint főhadnagyként a 63. teherautóoszlop parancsnoka volt Montenegróban.

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



12. ábra. Az autójavító műhely korábbi, elhunyt tagjainak emléket állító tábla (Fortepan 72441)

A Budapesti autószázad parancsnoka *Bachó István* autócsapatbeli százados, a Budapesti katonai kerület addigi autóügyi előadója lett. Beosztásba került továbbá *Kaczander Ferenc* repülőcsapatbeli főhadnagy és *Austerlitz Róbert* tüzér főhadnagy (a volt cs. és kir. 33. táborig tüzérezredtől) az **Autópóttár** állományából áthelyezve. A szá-



zadtól különleges feladatokra állandóan vezényelt autók szakaszának parancsnoka *Skoda Kamillo* tüzér főhadnagy lett (a volt cs. és kir. 5. nehéz tábori tüzérezredtől), akit a volt szegedi/siófoki Fővezérség autószakaszától helyeztek át. A század parancsnokságánál maradt további három tiszti hely, ahová később kívántak vezényléses úton áthelyezni embereket.

A kaposvári, debreceni, miskolci autószázadok egyelőre nem alakultak meg, személyi beosztást sem kapott senki. Ellenben *Zecha Nándor* autócsapatbeli százados, a győri autóosztagtól áthelyezve a szegedi autószázad parancsnoka lett<sup>36</sup>. *Molnár Gyula* tüzér főhadnagy (a volt cs. és kir. 5. nehéz tábori tüzéredtől) a székesfehérvári autószázadhoz lett beosztva, *dukai Takách Marcell* autócsapatbeli százados pedig a szombathelyi körletparancsnokságtól a szombathelyi autószázadhoz.

Az **Autópóttár** parancsnokaként *szentandrászi Szentandrassy Jenő* autócsapatbeli századosot véglegesítették<sup>37</sup>. Az autós tiszti tanfolyam tanára *Gludovác János* autócsapatbeli százados volt. *Baier Richárd* autócsapatbeli százados a m. kir. Honvédelmi Minisztérium bécsi megbízotti helyéről ugyancsak az **Autópóttár**hoz vonult be. További beosztott tisztek *Rakovszky Tibor* gyalogsági százados (a volt m. kir. 19. honvéd gyalogezredtől), *Opaterni Károly* gyalogsági százados (a volt cs. és kir. 65. gyalogezredtől), *Ákos Gejza* gyalogsági főhadnagy (a volt cs. és kir. 5. gyalogezredtől), *Krauss Gyula* tüzér főhadnagy (a volt cs. és kir. 15. tábori tüzérezredtől), *Körtvélyessy-Sávoly Dezső* gyalogsági főhadnagy (a volt m. kir. 1. honvéd gyalogezredtől), *Horchler Frigyes* tüzér főhadnagy (a volt cs. és kir. 31. nehéz tábori tüzérezredtől), *Udvardy György* autócsapatbeli főhadnagy (vezényelve Grazba), *Ádám Károly* autócsapatbeli hadnagy (vezényelve a Hadügyminisztérium 26. osztályánál maradt), *Rodriguez Endre* tüzér hadnagy (a volt m. kir. 37. honvéd tábori tüzérezredtől), *Gyenes Lajos* gyalogsági hadnagy (a volt cs. és kir. 32. gyalogezredtől), illetve *Mihály Elemér* és *Fremd Vilmos* polgári mérnökök voltak. Az **Autópóttár** kerékpáros alosztályához *Lemberkovits Alajos* századosot és *báró Sternegg Ferenc* főhadnagyot helyezték át.

---

<sup>36</sup> A Tanácsköztársaság alatt nem volt szolgálatban. Utolsó beosztása, már az összeomlás után, de még a tanácsrendszer előtt a Pozsonyi katonai kerület autóügyi előadójaként volt.

<sup>37</sup> 1916. május és június során a klosterneuburgi cs. és kir. Autópóttár 7. alosztályának parancsnoka volt, dukai Takách István századosot követően. Az összeomlást követően a kassai Autópóttár parancsnoka volt, annak feloszlásáig. Schimon: *Kratffahrformationen*, 72. oldal.



13. ábra. A gépkocsiszertár gumiabroncs raktára (Fortepan 72303)

Az Ilka utcai gépkocsitárolóhoz (ami a Magyar Benz Automobilgyár Rt. üzeme volt) *Ruttkay Béla* autócsapatbeli tartalékos alhadnagyot osztották be. A többi, honvédségi igénybevétel alatt álló tárolóhoz nem osztottak be külön tiszteket.

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

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



*14. ábra. A magyar királyi honvéd gépkocsiszertár udvara, Hanomag vontatóval, német és amerikai Ford, Gaz és Mercedes-Benz típusú teherautókkal. Háttérben a jellegzetes víztorony (Fortepan 72258)*

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

nevezett autószázad olyan gépjárművekből állt, amelyek a Honvédelmi Minisztérium külön rendelkezései kapcsán egyes parancsnokságoknak, hatóságoknak és személyeknek állandó vagy huzamosabb időre rendelkezésre lettek bocsájtva. A budapesti körlet közvetlen alárendeltségében volt továbbá a m. kir. **Autópóttár** a katonai központi autóműhellyel együtt.



*15. ábra. A szertár gépjárműanyag-raktára, előtérben egy komplett motorblokk (Fortepan 72295)*

A magyar királyi autócsapatra vonatkozó új szabályzatok kiadásáig az említett csapatot érintő addigi összes szolgálati könyv és utasítás, valamint rendeletek értelemszerűen alkalmazásban maradtak, kivéve az 1918. november 1.-től 1919. augusztus elejéig terjedő időben kibocsájtottak. Ezzel törvényileg/rendeletileg meg kívánták szüntetni a jogfolytonosságot, attól függetlenül, hogy az intézetek zöme gyakorla-

tilag szünet nélkül működött a különböző politikai berendezkedések alatt.

Az **Autópóttár**hoz volt beosztva a Honvédelmi Minisztérium 26. (autó) osztályának kirendelt egyik személyautója, az **Autópóttár** Parancsnokság egy személy- és egy teherautója, az anyag- és szer-számraktár, az abroncsraktár és üzemanyagraktár egy-egy tehergép-kocsija, illetve a központi katonai javítóműhely egy személy- és kettő tehergépkocsija.

Az összesített adatok szerint a Magyar Királyi Honvédség ideigle-nes állománytáblája szerint 1920 tavaszán rendszeresített gépjármű-vek közül 113 személy-, 16 vágány-, 129 teher-, 46 sebesültszállító gépkocsi, egy autóbusz, kilenc mozgó műhelygépkocsi és 12 motor-kerékpár volt hadrendben. Ez persze napról napra, illetve a havonta közölt összesítő hadrendi jelentésekben folyamatosan változott. Tör-tént ez az igazolt, vagy időközben eladott automobilon kiadásával, alakulatok által jogtalanul használt és bevont gépkocsik miatt, vagy éppen a gyártósorról lekerülő teljesen új és állományba kerülő, első-sorban teherautók kapcsán.

1920. december 1-jével, illetve 1921. január 1-jével összesített haderőjelentést kértek a m. kir. nemzeti hadsereg csapatairól. Látha-tóan gyarapodott az alakulatok ereje, szervezettsége. Az átmeneti jellegű szerveződések igyekeztek szervezett, honvédségi, csendőr-ségi és egyéb belügyi szervek és intézmények alárendeltségébe ösz-szefogni. Ekkor alakult ki a későbbi rendszert meghatározó, alapve-tően hét körletre (majd vegyesdandárra, illetve hadtestre) osztott, te-rületi alapon szervezett haderő. Komolyabb részletezés nélkül is kije-lenthető, hogy a rengeteg eltérő jelentés mellett folyamatosan nőtt a katonai gépkocsik száma. Az **Autópóttár** Parancsnokság, mint leg-nagyobb gépkocsizó háttérszervezet, összesen 20 személy- és 55 tehergépkocsival rendelkezett.

1921. május közepén a békediktátumok szerinti átállással kapcsol-atban a legjelentősebb változás a budapesti körletben történt meg. Az Autócsapat Parancsnokságból, az **Autópóttár**ból és a budapesti 2. autószerződésből összevonással megalakult a m. kir. **Honvédelmi Minisztérium Autóüzeme**. Az egész intézetet polgári (nem fegyve-res) létszámmal látták el, azaz gyakorlatilag „polgárisították”. Kettő fő szervezeti egységre volt bontva.



*16. ábra. Dobozokban tárolt szakanyagok a gépkocsiszertár egyik raktárhelyiségében (Fortepan 72280)*

Az első, a kisebbik volt a Központi hatóságok autóosztaga. Egy osztagvezető, három beosztott autó főtisztviselő, kettő garagemester, egy üzemvezető, 15 autóvezető, kettő motorkerékpáros, egy mesterember, három szolga és öt szakmunkás alkotta a személyi állományt. 13 személy-, tíz sebesültszállító-, 24 teher-, egy műhely- és egy vágány gépkocsi, illetve kettő motorkerékpár tartozott hozzá.

A második rész egy jóval összetettebb szervezet lett. A Központi autójavító műhely összesen öt részlegre tagozódott. A vezetőség egy igazgatóból, egy igazgatóhelyettesből, egy titkárból, kettő beosztott autó főtisztviselőből, egy üzemvezetőből, egy épületgondnokból, három autóvezetőből, három írónkból, egy motorkerékpárosból és négy szolgából állt. A műhelyhez egy műhelyvezető, egy beosztott autó főtisztviselő, kettő művezető, egy raktárnok, kettő műmester, három mechanikus, egy szolgál és 32 szakmunkás tartozott. A raktárban három beosztott autó főtisztviselő, kettő raktárnok, négy raktári munkás és kettő szolgál volt. Az autóalosztályt egy beosztott autó főtisztviselő, kettő főgaragemester, kilenc autóvezető és egy szolgál alkotta. A gazdasági hivatalban pedig egy főszámvivő, három számvivő, három mesterember és egy szolgál volt. A központi autójavító műhelyben egyedül az autóalosztály rendelkezett tíz személy-, kettő sebesültszállító-, tíz teher-, kettő műhely-, kettő vágánygépkocsival, illetve egy motorkerékpárral.

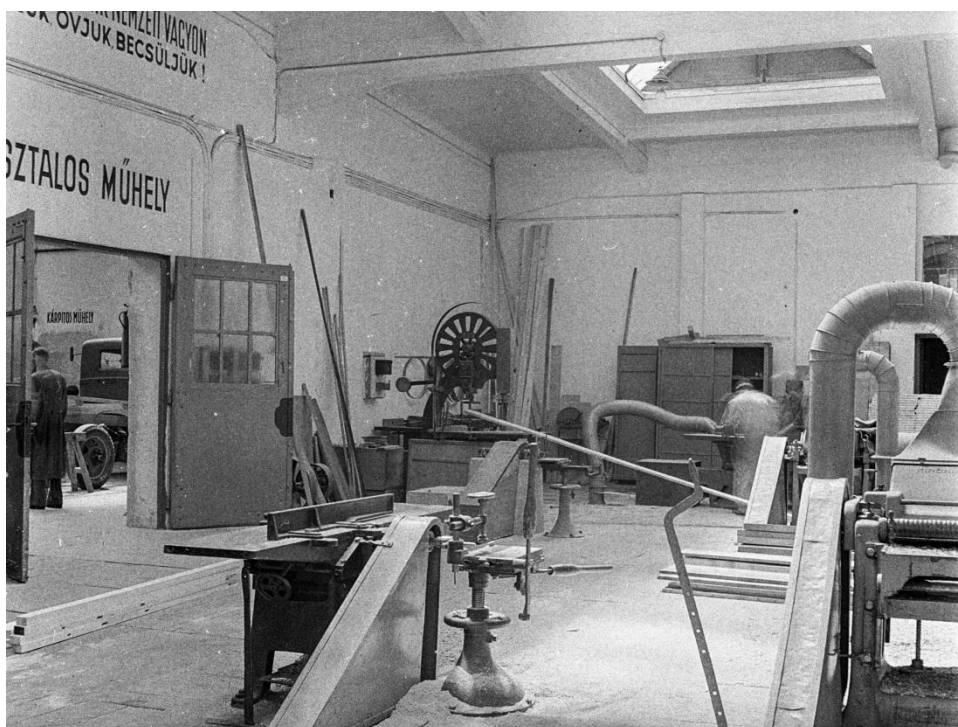
## 2. Hosszú békés időszak, a rejtések időszaka

A m. kir. Honvédelmi Minisztérium Autóüzeme 1922 év elejétől **m. kir. liquidáló Honvédelmi minisztérium Autóüzeme** néven működött. A megnevezés a rejtés érdekében került megváltoztatásra. Hivatali jelleggel álcázták azt, amit egyes gyárok, elsősorban a repülés terén nem sikerült megtenni. Elrejtették a haderő gépkocsiszolgáltatának háttérét jelentő intézményt, mintha az saját magát számolná fel.

Természetesen ezt hosszú ideig nem lehetett megtenni, ezért a polgári álcát megtartva 1923-tól **m. kir. Állami Gépkocsiüzem Központi Telep Igazgatósága** néven működött tovább az intézmény. Az állomány jó része polgári alkalmazottakból állt, vezetését azonban katonatisztek végezték. Többségüket a rejtés érdekében 1921. november 1-jével nyugdíjazták<sup>38</sup>, eredeti rangjuknak megfelelően igazgatói, főtanácsnoki (ezredes és alezredes), tanácsnoki (őrnagy) és altanácsnoki (százados) megnevezéseket rendszeresítettek. A valóságban az érintett autócsapatbeli, illetve egyéb csapatnemek beosztott tisztjei nem kerültek leszerelésre.

---

<sup>38</sup> Honvédségi Közlöny a magyar királyi nemzeti hadsereg részére, 50. szám, 1921. október 15.



17. ábra. Asztalos műhely Mátysföldön. A korabeli gépkocsi karosszériák vázszerkezete még többségében fából készült (Fortepan 72290)

Ez a rendszer 1923. és 1930. november közepe között maradt fenn. A szervezeti felépítésről, fejlesztésről kevés információ maradt fenn az utókorra. A katonai gépkocsik, melyeket kezeltek, feltérképezhetőek, de akik és amik kezeltek és javították, az nem. A rejtés ideje alatt minden szervezési tevékenység a m. kir. Kereskedelemügyi Minisztérium VII.B. osztályának ügykörébe tartozott, ez látszólag az államnyomozó munkáltatója is volt. A kiadott hadrendekben – már amikor készült, ugyanis 1932-ig nem lett minden évben átírva, sokszor csak kiegészítették vagy módosították az előző évit – sokáig nem szerepelt.

1925-től kezdődően, azaz a kezdetektől bekapcsolódott az autózás munkájába a levételemozgalom, mely által a fiatalok kisebb munkákat végeztek a haderő részére és ezzel szakmai tapasztalatot szereztek járműtechnikai oldalról.<sup>39</sup> A levétek munkája valószínűleg az intézmény katonásításáig folytatódott, utána nincs nyoma a tevékenységnek.

<sup>39</sup> HM-HIM, HL, HM 486/el.n.3/b.oszt.-1932.





18. ábra. A gépkocsiszertár járműjavító műhelye. A sorban jobbról Rába-Botond raj gépkocsi, Zis tehergépkocsi, kölni Ford személyautó, Rába-Botond, három Ford Sedan és egy ismeretlen személyautó (Fortepan 72289)

1929-től rendezték újra nyíltan a **m. kir. Állami Gépkocsiüzem Telepének** állományát. Ekkortól (még igazgatóként) egy alezredes parancsnok és egy (főtanácsnok) őrnagy parancsnokhelyettes irányításával egy titkár, kettő gépkocsizó csapatbeli beosztott tiszt (százados), egy nyilvántartó és egy írnok tiszt, továbbá 24 gépkocsizó csapatbeli tiszt és altiszt, valamint egy gazdasági tiszt tartozott rangosztályba sorolt katonaállományúak közé. Rangosztály nélküli, tehát legénységi személyzetet a kettő nyilvántartó és kettő írnok főmester és mester, hét számvivő-, 18 műszaki-, nyolc írnok főmester, mester és almaster volt. Ezek mellett 25 szerződéses és 48 szakmunkás polgári alkalmazott tartozott az üzemhez. A gépjárművek terén:

- kilenc személyautó (zömmel valószínűleg Fiat 501 és MÁG Magomobil);
- 14 közepes és öt kis tehergépkocsi (Rába V, Fiat 4TS, Rába AFa és Fiat 15ter);

- három sebesültszállító gépkocsi (valószínűleg Fiat 1C/2F);
- 12 pótkocsi [Argay és Döme];
- három oldalkocsis motorkerékpár (be nem azonosítható);
- egy műhely gépkocsi (Rába-Krupp);
- kettő csapatszállító gépkocsi (valószínűleg Fiat 4TS);
- kettő tartálygépkocsi (egyetlen Peerless);
- kettő rabszállító gépkocsi (Fiat 2F);
- kettő áruszállító gépkocsi (nem volt beazonosítható);
- és egy szemetes gépkocsi (valószínűleg nem volt) tartozott az intézménybe.

Ekkor a parancsnokság alárendeltségébe az anyagraktár alosztály, központi műhely alosztály, kerékpáros alosztály, forgalmi alosztály, üzemi anyagraktár, a Pongrácz úti tároló, átvételi bizottság, anyag-gazdálkodási bizottság és a kísérleti alosztály volt.<sup>40</sup>

1930. november 19-étől az **Állami Gépkocsiüzem Központi Telephely Igazgatóság**ot újra katonásították. A tiszti állomány visszakarta megnevezésében is rendfokozatát, az igazgatói helyet pedig a parancsnoki váltotta fel. Az állományt ezzel párhuzamosan megemelték, és nyíltan legénységi állományt is rendszeresítettek. A parancsnok, a parancsnok helyettese és a titkár gépkocsizó csapatbeli tisztek voltak. A parancsnokszághoz mellettük egy beosztott tüzér és kettő gépkocsizó csapatbeli tiszt, továbbá a gazdasági hivatal főnöke, mint gazdasági tiszt tartozott. A különböző alosztályokban és raktárakban 23 autócsapatbeli és egy gazdasági tiszt volt. Ezekből három a fokozatosan önállósodó Központi Átvételi Bizottsághoz volt vezényelve. Továbbra is kettő-kettő nyilvántartó és írnok főmester és mester a parancsnokszágnál, illetve hét számvivő, 17 műszaki és kilenc írnok főmester, mester és almeister volt beosztva a különböző alosztályokhoz. Közülük három személyt ugyancsak a Központi Átvételi Bizottsághoz vezényeltek. Az újonnan beállított legénységi állományba egy főtörzsőrmester, egy tizedes, egy őrvezető és 29 autókatona (honvéd) volt beállítva. A katonásítás miatt leépítették a polgári alkalmazottak körét, ahová már csak öt szerződéses és 36 szakmunkás tartozott.

---

<sup>40</sup> HM-HIM, HL, HM 106400/el.n.1.oszt.-1929., 105. melléklet.



19. ábra. A főbejárat térsége. Zajlik az őrségváltás és a szolgálatok eligazítása. Háttérben a duplapályás Fokker-út, középen az iparvágánnyal (Fortepan 72263)

Újrarendezték a rendszeresített gépkocsikat is, részben annak okán, hogy egyes jármű-kategória egyáltalán nem állt rendelkezésre. A haderő gépjárműfejlesztési koncepciója miatt a háttérintézmények állományát az erőltetett korszerűsítésben érintett gépkocsizó csoport és tüzérség típusait igyekeztek felhasználni. Célszerű döntés volt ez, hiszen az Autóüzemmel szorosan együttműködő Központi kiképző és gépkocsizó tanosztály oktatási tevékenysége, illetve a műhelyekbe bekerülő gépjárművek gyakorlati megismerése a fejlesztésekkel párhuzamosan volt szükséges.

Az újrarendezést követően

- négy parancsnoksági személyautót (Fiat 512]);
- 14 futár személyautót (Fiat 501, Fejes, WM és Magomobil);
- egy parancsnoki iskola-gépkocsit (ismeretlen);
- 20 db 3 tonnás tehergépkocsit (Fiat 4TS, Büssing, Rába V, Marta);
- öt 1,5 tonnás tehergépkocsit (Rába AFa, Fiat 15ter);

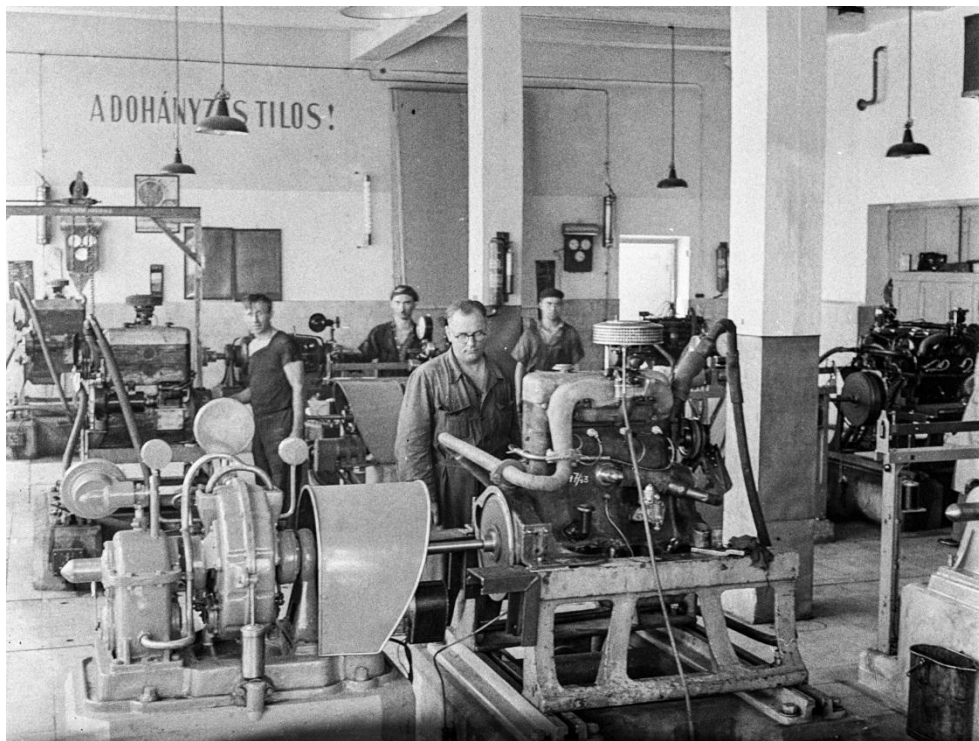
- egy vontatót (nem volt beazonosítható, de valószínűleg egy öreg Austro-Daimler);
- három terepjáró különleges gépkocsit (valószínűleg WM H 2 vagy Marta csapatszállítók);
- három áruszállító motorkerékpárt (valószínűleg Méray);
- hét oldalkocsis és három szóló motorkerékpárt (nem beazonosíthatóak);
- illetve 12 sebesültszállító gépkocsit (FIAT 2F) rendszeresítettek.

Az 1932-es hadrenddel megtörtént az intézmény átállása teljes mértékben katonai alakulattá. Összevonták az addig külön működő vonatműhelyekkel, ezzel párhuzamosan pedig önállósították a Központi gépkocsizó tanosztályt. Az addig gépkocsiüzem kezelésében lévő gépkocsianyagot Központi készletnek nevezték át. Az így tárolt gépjárműveket a jogutód szervezet mellett egyre többször külső telephelyeken kezdték tárolni.



20. ábra. Polcos raktár a gépkocsiszertárban (Fortepan 72269)

Az összevonással létrejött a **m. kir. Központi Javítóműhely**. Elméletileg ez is rejtő név volt, de a fedésben érintett Központi hadiszerszárad megnevezést nem alkalmazták. Az intézmény egy parancsnokságból és gazdasági hivatalból álló törzsszel, illetve négy szakasszal rendelkezett. Az 1. szakasz a tűzéségi anyag, a 2. szakasz az egyéb fegyverzet, a 3. szakasz a fogatolt és gépkocsizó vonatanyag, a 4. szakasz pedig a villamos és fényszóró anyag javításával foglalkozott. A m. kir. Központi Javítóműhely 3. szakaszát egy gépkocsizó százados parancsnok és egy fogatolt vonatcsapatbeli százados, parancsnokhelyettes irányította. A nyílt állományt rajtuk kívül egyetlen műszaki szakszolgálatra rendszeresített közigazgatási altiszt jelentette. Részükre már fegyvert is engedélyeztek, egy-egy kard, szurony és ismétlő pisztoly volt rendszeresítve. A rejtett állományba a „K” toborzott, azaz sorköteles állományból kettő írnok őrző és nyolc raktármunkás tartozott. Az állományt tehát erősen lecsökkentették, saját gépkocsival pedig nem is rendelkeztek.<sup>41</sup>



21. ábra. Motorfékpad-műhely Mátyásföldön a felújított motorok bejáratására és beszabályozására (Fortepan 72288)

<sup>41</sup> HM-HIM, HL, HM 111000/eln.1/a.oszt.-1932., 56. melléklet.

Az 1932 és 1934 között ilyen csökkentett formában működő szervezet rendkívül nehéz időszakot örökölt meg. Ugyanis 1933. év végén kezdték meg az átállást az új nyilvántartási rendszerre, ahol minden katonai gépjármű új forgalmi rendszámot kapott. Ezzel párhuzamosan felülvizsgálták a teljes országos állományt. Igen nagymértékű selejtezési hullám indult, ahol a leginkább elhasznált, illetve elavult technikát fokozatosan kivonták a hadrendből. Ekkor tűnt el a régi Austro-Daimler tüzérségi vontatók döntő többsége, a régi Austro-Fiat és Ganz-Fiat 1C személyautó, a kettő 1919-ben gyártott Ganz-Fross-Büssing páncélozott tehergépkocsi (Böhm páncélauto vagy Büssing őrauto), illetve számos Fiat 15ter és Marta tehergépkocsi. A még használható, de fokozatosan elavuló gépjárművek egy részét nem számozták át.

Az Ezredes utcai fő telephely mellett az intézmény raktárakat tartott fenn a Pongrác úti laktanyában, amely a Központi gépkocsizó tanosztály helyőrsége volt, továbbá fokozatosan átvette a Pongrác út hátoldalában a Zách utcai objektumot. Ezekén túl pedig, mivel az Ezredes utca ehhez szűknek bizonyult, a selejtezési munkák egy részét kihelyezték a bérleményként igénybevett mátyásföldi Magyar Általános Gépgyár Rt. telephelyére. A telephelyet egyébként a Magyar Királyi Honvédség kezdte használni 1933 februárjától, amikor a Magyar Általános Gépgyár Rt. felhagyott az ottani gyártással, üzemét pedig a Váci út 95. szám alatti ingatlanra helyezte át.<sup>42</sup> Itt tárolták, illetve szellették szét például az elavult világháborús Austro-Daimler tüzérségi vontatók többségét 1933 októberében.<sup>43</sup> A honvédségi anyagok mátyásföldi tárolása egyébként hosszú évekig problémát jelentett, mivel a tulajdonos nem vállalt felelősséget az ott tárolt honvédségi javakért. Az anyagok kezelését, javítását, tárolását a honvédség végezte, sok esetben a szabadban.

A selejtezett anyag kapcsán az intézménynek igen fontos szerep jutott a további gépjárműpark fejlesztésében. Fontos tőketeremtő sajátosság volt, hiszen a még használhatóvá tehető gépkocsikat árveréseken magánszemélyek, illetve vállalatok vásárolhatták meg. Ezek aztán a polgári közlekedésben működtek tovább. A szakszerűen szétbontott elavult eszközökből, illetve roncsokból, de sokszor az elhasználódott szerszámokból is, olyan mennyiségű pénzt szerzett vissza a haderő, melyből új szerszámok, szerszámgépek, esetenként gépkocsik voltak beszerezhetőek. A bontott anyagokból az üveg, a fa,

---

<sup>42</sup> HM-HIM, HL, HM 16684/eln.3/b.oszt.-1933.

<sup>43</sup> HM-HIM, HL, HM 106871/eln.3/b.oszt.-1933.

de leginkább a fémek és gumihulladékok voltak a legértékesebbek. Teljes gépkocsik értékesítése 1940-ig folytatódott. Akkor betiltották, mivel egyre gyakrabban számoltak a polgári állomány igénybevételével. Selejtezett honvédségi anyag újra behívásával nem sokra jutott volna a mozgósított haderő, a korszerű technika volt az érdek, így a végleg kivont gépkocsikat minden esetben bontani vagy tanmetszetként kellett felhasználni. A nyersanyagok kinyerése azonban 1940 után is jövedelmező, igazi tőketeremtő üzletág volt, amely az intézmény sorsát is meghatározta a háború utáni években. Addig még hosszú utat járt be a Központi Javítóműhely.



22. ábra. Négy busz szállította munkahelyükre a szertár dolgozóit. Itt a Leyland autóbusz látható (Fortepan 72446)

Az 1935/36-os szervezési évvel belátták, hogy a folyamatosan növekvő mennyiségű gépkocsi miatt szükség van az intézmény bővítésére. Az 1932-es összevonás kapcsán megfelelőbb névvel látták el, így jött létre az 1. egyesített javítóműhely, melynek 4. szakasza kizárólag a gépkocsianyaggal foglalkozott. Hivatásos állományát hét beosztott gépkocsizó főtitst, egy gépkocsizó műszaki tisztviselő, három tüzérszertári tisztviselő, egy írnok altiszt, kilenc gépkocsi műszaki altiszt és három szakszolgálatos gépkocsi műszaki szakaszvezető alkotta. Nem hivatásos állományába kettő továbbszolgáló szakszolgálatos gépkocsi műszaki szakaszvezető (vagy tizedes), egy tovább-

szolgáló kiképző (szolgálatvezető) szakaszvezető, kettő szakszolgálatos gépkocsi műszaki tizedes (vagy őrvezető) és hat tizedes (őrvezető), illetve 28 rendfokozat nélküli sorozott honvéd alkotta. Munkájukat egy 3 tonnás tehergépkocsi, egy 3 tonnás pótkocsi, egy (a Magyar Királyi Honvédségben nem rendszeresített) 1 tonnás tehergépkocsi, illetve hat kerékpár segítette.<sup>44</sup> Az **1. egyesített javítóműhely 4. szakaszához** osztották be a javítóműhely 2. gazdasági hivatalát, melybe kettő gazdasági tiszt, kettő számvivő hivatásos altiszt, továbbá egy továbbszolgáló és egy sorozott számvivő altiszt, egy tizedes, illetve egy-egy rendfokozat nélküli sorozott szabó, cipész és szakács tartozott.



23. ábra. A gépkocsiszertár egyik raktára a csavarok, alátétek számára kialakított fiókos szekrényekkel (Fortepan 72291)

<sup>44</sup> HM-HIM, HL, HM 110000/el.n.1/a.oszt.-1935., 71. melléklet.



Említésre érdemes, hogy 1935-ben a m. kir. Honvédség Főparancsnokságának gépkocsi szemlélője a gépkocsizó csapat csapat-empléknapját június 16-ában állapította meg. Ez fontos esemény volt a katonai gépkocsizás önállóságának elismerésében.<sup>45</sup> Ugyanakkor rövid életű helyzet volt ez, mert 1936-tól megszüntették. A páncéljárműves csapat önálló fegyvernemi helyzetét elutasították, a gépkocsizó és vonatcsapatokat pedig összevonva határozták meg, kizárólag alárendelt szereppel rendelkező fegyvernemként.<sup>46</sup>

Az 1936/37-es szervezési évvel jelentős változások nem történtek. A három tüzérszertári tisztviselői helyet átminősítették gépkocsi-szertári pozícióvá (személycseré nélkül). Emellett fontos részletként az 1. egyesített javítóműhely részére újonchányadot rendszeresítettek, ahová rendfokozat nélküli legénységet hívhattak be. A teljes intézménynél (tehát nem csak a 4. szakasznál) évente 75 újoncot, illetve 36 második évet szolgáló katonát lehetett behívni.<sup>47</sup> Utóbbi rendszer lényege a későbbi fejlesztések, illetve esetleges alakulat-felállítások, mozgósítások létszámának biztosítása volt. A fokozatosan kiképzett, részben szabadságolt/leszerelt állományt bővítés vagy mozgósítás esetén már szakmailag képzett állapotban lehetett behívni (tartalékosként). Ehhez hasonló rendszer volt a gyalogságnál és a tüzérségnél az úgynevezett ikreződés, ahol részben kiképzett és már szolgált vagy tartalékos legénységet lehetett azonnal behívni, így megkettőzve az eredeti alakulat állományát. A javítóműhely esetében kihelyezett műhelyek felállításához, illetve az eredeti intézet megnövekedő feladatainak ellátására lehetett felhasználni az így kialakított létszámtöbbletet.

Az 1937/38-as szervezési évvel a létszám nem változott, ellenben az elvégzendő feladatok mennyisége a korszerűsödő haderő miatt bővült.

A személyi állományban a szertári tisztviselői helyeket átrendezték, így végül kettő-kettő gépkocsi műszaki tisztviselő és gépkocsi szertári tisztviselői helyet rendszeresítettek. Az újonchányadot a teljes műhelynél 70 újoncra és 41 második évet szolgáló honvédre módosították.<sup>48</sup>

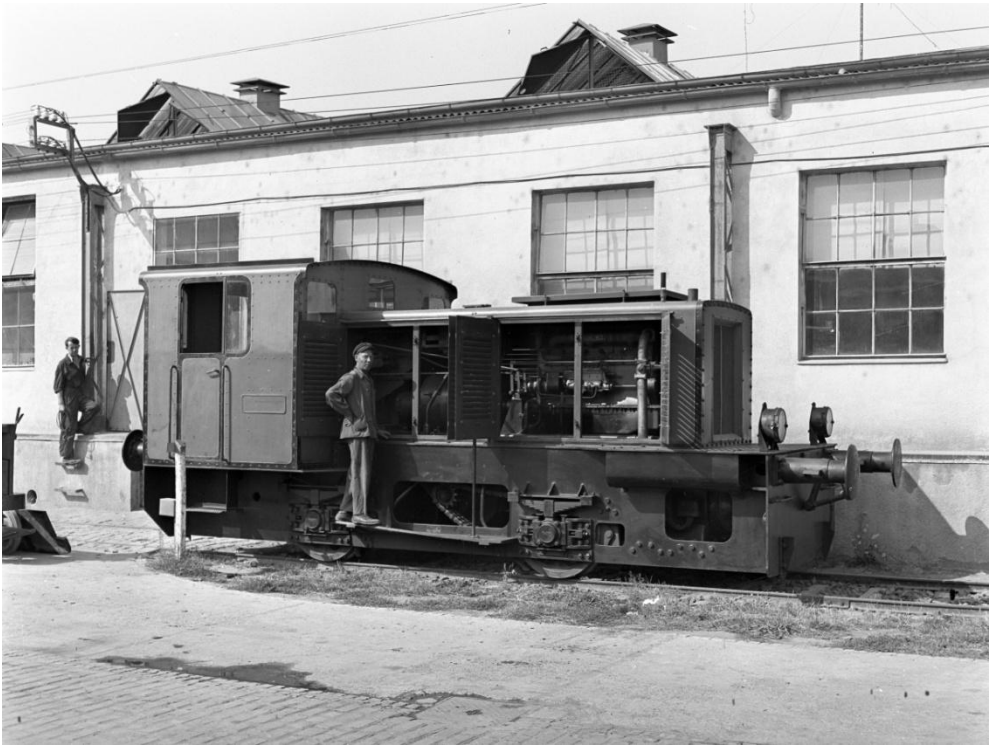
---

<sup>45</sup> HM-HIM, HL, 6895/el.n.1.hdt.pság.-1935.

<sup>46</sup> HM-HIM, HL, HM 6616/el.n.elvi.8.oszt.-1936.

<sup>47</sup> HM-HIM, HL, HM 6000/el.n.1/a.oszt.-1936., 78. melléklet.

<sup>48</sup> HM-HIM, HL, HM 10000/el.n.1/a.oszt.-1937., 78. melléklet.



*24. ábra. A Fokker úton végigvezetett, a HÉV-sínektől leágaztatott iparvasút a szertár területén. A mozdony Henschel dízel-elektromos típus (Fortepan)*

Az 1938-as szervezési év újabb változásokat hozott. 1937 során hatványozottan megkezdődött a haderő korszerűsítése, bővítése, kifejezetten korszerű technikával kiegészítve. Tömeges beszerzések történtek olasz és német gyártóktól. 1938-ban ez a tendencia fokozódó jelleget mutatott, részben amerikai, részben továbbra is olasz és német forrásokból. Ezért szükség volt az 1. egyesített javítóműhely 4. szakaszának a bővítésére. Ezt két lépcsőben hajtották végre, mivel az 1938 októberében részleges mozgósítást rendeltek el a Magyar Királyi Honvédségben. Az átállást az első revízió, a visszacsatolt felvidéki területek megszállását követően, december 1-jétől lehetett végrehajtani. Az **1. javítóműhely 4. szakaszát** (az egyesített szót törölték) is érintette a végrehajtás késleltetése. Végül az új tagozódás szerint az intézet hivatásos állományát egy gépkocsizó törzstiszt parancsnok (rendszerint alezredes), három beosztott gépkocsizó törzstiszt és hat beosztott gépkocsizó főtitst, hat gépkocsizó műszaki tisztviselő, három gépkocsiszertári tisztviselő, kettő szakszolgálatos írnok (nyilvántartó), tíz gépkocsi műszaki tiszthelyettes és három gépkocsi műszaki szakaszvezető alkotta. A nem hivatásosok közé

egy tényleges kiképző (szolgálatvezető) tisztos (szakaszvezető), kettő tényleges szakszolgálatos gépkocsi műszaki szakaszvezető, hat beosztott szakszolgálatos tizedes és őrvezető, három szakszolgálatos gépkocsi műszaki karpaszományos tizedes és őrvezető, három szakszolgálatos gépkocsi műszaki tizedes és címzetes őrvezető, illetve 34 rendfokozat nélküli műhelykatona tartozott. A 4. szakaszhoz továbbra is beosztott 2. gazdasági hivatalban kettő gazdasági tiszt, kettő számvivő tiszthelyettes hivatásos, illetve egy számvivő szakaszvezető, egy beosztott tizedes, egy számvivő karpaszományos tizedes, címzetes őrvezető, egy számvivő tizedes, egy rendfokozat nélküli szabó, cipész és szakács (műhelykatona) nem hivatásos katona volt. Az újonchányadot a teljes javítóműhelyt tekintve 85 rendfokozat nélküli újoncban és 118 elérhető rendszeresített (második évet szolgáló) honvédban állapították meg. Járművük egy 3 tonnás tehergépkocsi, egy 3 tonnás pótkocsi, egy 1 tonnás tehergépkocsi és három kerékpár volt.<sup>49</sup>

## **Források**

Honvédelmi Minisztérium – Hadtörténelmi Intézet és Múzeum, Hadtörténelmi Levéltár, (később HM-HIM) Honvéd Főparancsnokság (később HFP), 795/fp.-1910., 534. doboz.

Honvédségi Közlöny a magyar királyi nemzeti hadsereg részére, 50. szám, 1921. október 15.

MTK. 89. doboz, 89/10/313.

Wilfried Schimon: Österreich-Ungarns Krafftahrformationen im Weltkrieg 1914-1918, Hermagoras-Verein, Klagenfurt/Celovec-Ljubljana/Laibach, 2007. (később Schimon: Krafftahrformationen)

HM-HIM, HL, 6895/el.n.1.hdt.pság.-1935.

HM-HIM, HL, HFP 1701/fp.-1912., 561. doboz.

HM-HIM, HL, HFP 1786/el.n.-1910., 529. doboz.

HM-HIM, HL, HFP 2373/fp.-1911., 549. doboz.

HM-HIM, HL, HM 10000/el.n.1/a.oszt.-1937., 78. melléklet.

HM-HIM, HL, HM 10525/el.n.3/b.oszt.-1939.

HM-HIM, HL, HM 106400/el.n.1.oszt.-1929., 105. melléklet.

HM-HIM, HL, HM 106871/el.n.3/b.oszt.-1933.

---

<sup>49</sup> HM-HIM, HL, HM 18000/el.n.1/a.oszt.-1938. 78. és 60000/el.n.1/a.oszt.-1938. 71. mellékletei.

HM-HIM, HL, HM 1097/M.6/k.oszt.-1944.  
HM-HIM, HL, HM 110000/el.n.1/a.oszt.-1935., 71. melléklet.  
HM-HIM, HL, HM 111000/el.n.1/a.oszt.-1932., 56. melléklet.  
HM-HIM, HL, HM 1127/M.6/k.oszt.-1944.  
HM-HIM, HL, HM 12400/M.1/b.oszt.-1944.  
HM-HIM, HL, HM 12854/M.1/b.oszt.-1944.  
HM-HIM, HL, HM 13133/el.n.3/b.oszt.-1940.  
HM-HIM, HL, HM 146649/ált.6.oszt.-1919.  
HM-HIM, HL, HM 16684/el.n.3/b.oszt.-1933.  
HM-HIM, HL, HM 18000/el.n.1/a.oszt.-1938. 78. és  
60000/el.n.1/a.oszt.-1938. 71. mellékletei.  
HM-HIM, HL, HM 24078/el.n.3/b.oszt.-1940.  
HM-HIM, HL, HM 26747/el.n.3/b.oszt.-1940.  
HM-HIM, HL, HM 35476/el.n.III.csf.-1938.  
HM-HIM, HL, HM 367585/ált.45.oszt.-1919.  
HM-HIM, HL, HM 39000/el.n.1/a.oszt.-1939., 80. melléklet.  
HM-HIM, HL, HM 40400/el.n.1/a.oszt.-1940., 94. melléklet.  
HM-HIM, HL, HM 40689/Likvidáló Hivatal-1921.  
HM-HIM, HL, HM 40823/el.n.3/b.oszt.-1940.  
HM-HIM, HL, HM 41000/el.n.1/a.oszt.-1941., 96. melléklet.  
HM-HIM, HL, HM 42000/el.n.1/a.oszt.-1942., 109. melléklet.  
HM-HIM, HL, HM 43000/el.n.1/a.oszt.-1943., 122. melléklet.  
HM-HIM, HL, HM 478944/ált.3/b.oszt.-1940.  
HM-HIM, HL, HM 486/el.n.3/b.oszt.-1932.  
HM-HIM, HL, HM 50405/el.n.3/b.oszt.-1941.  
HM-HIM, HL, HM 50527/el.n.III.csf.oszt.-1939.  
HM-HIM, HL, HM 51460/el.n.11.oszt.-1939.  
HM-HIM, HL, HM 532925/ált.3/b.oszt.-1940.  
HM-HIM, HL, HM 57769/el.n.3/b.oszt.-1940.  
HM-HIM, HL, HM 6000/el.n.1/a.oszt.-1936., 78. melléklet.

HM-HIM, HL, HM 6616/el.n.elvi.8.oszt.-1936.

HM-HIM, HL, HM 710/R./Politikai osztály-1919, a HM 217962./eln.45.oszt.-1919. rendelete

HM-HIM, HL, HM 714/R./Politikai osztály-1919.

HM-HIM, HL, HM 76063/el.n.3/b.oszt.-1941.

HM-HIM, HL, HM 7884/el.n.3/b.oszt.-1940.

HM-HIM, HL, HM 7885/el.n.3/b.oszt.-1940.

HM-HIM, HL, HM 7886/el.n.3/b.oszt.-1940.

HM-HIM, HL, HM 7887/el.n.3/b.oszt.-1940.

HM-HIM, HL, HM 823/ált.5/a.oszt.-1919.

HM-HIM, HL, HM 9497/el.n.11.oszt.-1940.

HM-HIM, HL, HüNb. 5711/el.n.45.oszt.-1919.

HM-HIM, HL, MTK. 43. doboz, 43/27/654.

HM-HIM, HL, MTK. 67. doboz, 67/6.

HM-HIM, HL, MTK. 88. doboz, 88/11/374., IV. hdt.pság. 642/hdm.oszt.-1919.

HM-HIM, HL, MTK. 88. doboz, 88/4/107., IV. hdt.pság. 187/hdm.oszt.-1919.

HM-HIM, HL, MTK. 88. doboz, 88/6/155., IV. hdt.pság. 270/hdm.oszt.-1919.,

HM-HIM, HL, MTK. 89. doboz, 89/1/24.

HM-HIM, HL, MTK. 9. doboz, 9/14/325/b (a fóliószám hiányzott)

HM-HIM, HL, MTK. 93. doboz, 93/24/204.

HM-HIM, HL, Polg.Dem. 2. doboz, HM 4364/el.n.45.oszt.-1919.

HM-HIM, HL, VKF 3163/el.n.1.oszt.-1939.

HM-HIM, HL, VKF 381010/hdm.vkf.oszt.-1938.