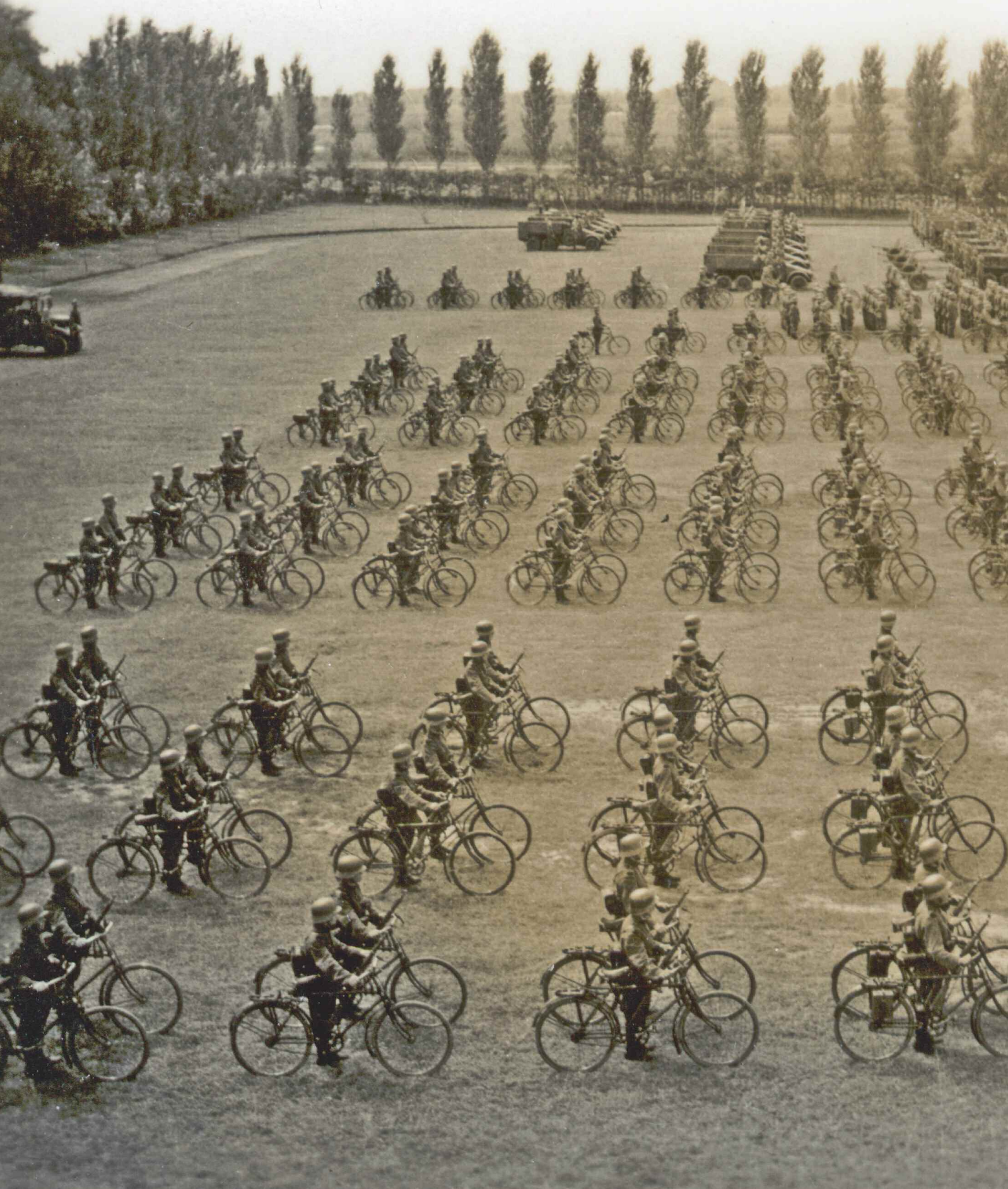


KERÉKPÁROKKAL A MÁSDIK

VÉGSŐ ISTVÁN



VILÁGHÁBORÚBAN



Az alakulattípus a 19. század második felétől gyorsan elterjedt Nyugat-Európában és a világ minden táján. Elsősorban futár- és hadtápszolgálatokban vetették be a kerékpárosokat.

Az Osztrák–Magyar Monarchia a századfordulón állította fel az első ilyen századokat. A trianoni békeszerződés szövegében az is szerepelt, hogy országunk mennyi kerékpáros-alakulattal rendelkezhet.

Az m. kir. 15. „Balogh Ádám” honvéd kerékpáros-zászlóalj felsorakozva Kiskunhalason. A második világ-háborúban a zászlóalj felépítése: 2 kerékpárösszázad (egyenként 12 db 31 M. golyószóró), 1 motorke-rek-páros-század, 1 géppuskásszázad (hat géppuska), 1 gépvontatású könnyűtarackos szakasz (négy 10,5 cm-es könnyűtarack), 1 páncélvadászszakasz (két Nimród páncélgépágyú), 1 páncéltörő ágyús szakasz (négy 7,5 cm-es páncéltörő ágyú), 1 árkászszakasz, 1 távbeszélőszakasz.

Az úgynevezett biztonsági kerékpárt John Kemp Starley találta fel 1885-ben. Ezek a kerékpárok masszív, háromszögletű vázzal és két egyforma vagy majdnem egyforma méretű kerékkal rendelkeztek, nem úgy, mint az addig elterjedt, hatalmas első kerékkal bíró velocipédek. Ezután rohamosan terjedt a polgári és a katonai életben egyaránt az új járműtípus. Kerékpáros-alakulatok első harci bevetésére a második búr háborúban (1899–1902) került sor. A britek és a dél-afrikai telepesek holland kerékpártípussal harcoltak egymás ellen. Európában az Osztrák–Magyar Monarchia, Svédország, Belgium, Olaszország, Svájc és Finnország helyezte nagyobb hangsúlyt a kerékpáros-alakulatok felállítására. Többségében hegyi, futár-, felderítő-, vadász-, gyalogsági és ejtőernyőségeket szereltek fel az „új tálmánnyal”.

HADIKERÉKPÁROK

A haderőnem születésekor átfogó fejlesztéseket és kísérleteket végeztek a tartósságuk és megbízhatóságuk kapcsán. Például az USA hadseregének ka-



tonái 1896-ban a híres montanai Buffalo Soldiers keretein belül – ahol főként afroamerikaiak szolgáltak – 16 nap alatt 1300 kilométert tettek meg. Az amerikaiak egyébként ezen a téren is hangsúlyt fektettek az emancipációra, külön női hadikerékpárok (Columbia Compax modellek) is készültek. Az ejtőernyősök összehajtható modellt használtak, amelyet Compaxnak (Compax Folding) neveztek. A legjelentősebb modellek az 1942-es USAAF a Huffman és Columbia (Compax) gyár hadikerékpárjai.

A francia hadikerékpár, a Gérard Henry Gérard századosról kapta a nevét. Ő Charles Morel mérnökkel együtt dolgozta ki ezt a modellt, amelyeket a Peugeot cég gyártott.

A német hadikerékpárt a határvadász egységeknél, illetve a könnyűgyalogságnál alkalmazták. Érdekes, de kudarcba fulladt kísérlet volt az 1897-ben bemutatott háromkerékű modell, amelyen 11 katona utazhatott. Hadikerékpárokat a Luftwaffe ejtőernyősei is használtak. A svéd hadikerékpárok közül a legismertebb a modell 1901, a modell 1930, a modell finsk, a modell 1942, a modell 104 és a modell 111 volt. Ezeket a Kronan cég gyártotta.

Latin-Amerikában szintén megkezdtek a kerékpáros-alakulatok felállítását, de több helyen a terepviszonyok miatt felhagytak ezzel. A legtávolabbi Mexikóban és Argentínában alkalmazták őket. A Távol-Keleten viszonylag nagy sikerrel működtek a kerékpárosok. Japán már 1900-ban bevetette a kétkerekűket a Kína és Korea elleni háborúban. Később, 1937-ben a kínaiak, a malajziaiak és a szingapúrok ellen 50 000 kerékpáros katonával harcoltak. Vietnamban a vietkongok mesteri módon használták. Európában a második világháborút követően a legtöbb ország leszerelte ezt a fegyvernemet, de Svájcban csak 2003-ban számolták fel az utolsó önálló kerékpáros „harci” alakulatokat. A US Airbone ejtőernyősei a



AZ OSZTRÁK-MAGYAR KERÉKPÁROS-ALAKULATOK „ATYJA”

VITÉZ SCHÖNDORNI SCHÖNNER ODILÓ (BUDAPEST, 1877 – EGER, 1957)



A közös osztrák-magyar hadseregben kezdte pályafutását. Egyike volt azoknak, akik elsőként vettek részt kerékpárosegységek megszervezésében. 1914 augusztusától 1917 decemberéig az Osztrák-Magyar Monarchia közös hadserege kerékpáros-zászlóaljának parancsnoka volt. 1921 májusától 1922 januárjáig a m. kir. 2. kerékpáros-zászlóalj első parancsnoka. 1925. januártól tábornokká nevezték ki. Az 1920-as évek közepétől a várpalotai és hajmáskéri gyakorlótábo-



rok parancsnoka, majd a székesfehérvári 2. vegyes dandár parancsnoka. Tanulmányai jelentek meg a kerékpárosegységek alkalmazásáról és történetéről, többek között a *Magyar Katonai Szemlé*ben. 1930 és 1935 között a Magyar Honvédség gyalogsági szemléelője. 1938-tól mint nyugalmazott altábornagy vett részt a Magyarországon megrendezett XXXIV. Nemzetközi Eucharisztikus Kongresszus előkészítő bizottságai munkájában.

mai napig használnak összehajtható kerékpárokat.

Az Osztrák-Magyar Monarchia hadgyakorlatain 1908-tól jelentek meg a kétkerekűek. A magyar „hadikerékpárosítás” kezdetben az osztrák járműgyártásra épült. A csepeli Weiss Manfréd Művek 1929-től gyártott hadikerékpárokat. Ezek az M 19-es, az M 32-es és az osztrák licencű Steyr modellek voltak. Kiképzésre, illetve a háború előrehaladtával persze polgári kerékpárokat is használtak. A magyar hadikerékpár teherbírása 150 kg volt. Tömölös és tömör kivitelű gumibronccsal is készült. A kerékpár vázán karabély-hordkészüléket, csomagtartóján málhatáskát lehetett rögzíteni. Egyéb felszereléseket szíjjakkal, hordkészülékkel rögzítettek. A magyar ejtőernyősök számára az M 40-es összecukható modelt állították rendszerbe.

A trianoni békeszerződés V., azaz a katonai, hadihajózási és léghajózási ren-

delkezések című fejezete foglalkozott a kerékpáros-alakulatokkal, amelyek gyaloghadosztályokként és vegyes dandároként létesültek. Egy zászlóalj három századból állhatott, 18 tiszttel és 450 fős legénységgel. Az összesen hét kerékpáros-honvédszászlóalj 1921. június 1-jétől Vácott, Hajmáskéren, Esztergomban, Kenyérmezőtáborban, Jászberényben, Balassagyarmaton és Salgótarján-



ban állomásozott. Később, a „rejtés időszakában” egy zászlóalj 2-3 kerékpárosszázadból és 1 géppuskás századból állt. Kiképzésük és fegyvereik állapota sok kivétlnél volt magyarázatlan. Nehézfegyverekkel például abszolút nem rendelkeztek, és a sorkötelezettség tiltása miatt a feltöltésük reménytelen volt. Elsődlegesen felderítésre képezték ki őket.

A kerékpáros-zászlóaljokban (későbbi) neves katonai vezetők is szolgáltak, így például a Magyar Nemzeti Fel-

kelés Felszabadító Bizottságának katonai vezetője, vitéz Kis János altábornagy (1883–1944), a Magyar Királyi Honvédség vezérkari főnöke, Werth Henrik (1882–1952), a Székely Hadosztály parancsnoka, vitéz Kolossváry László (1881–1941) ezredes, az I. huszárhadosztály parancsnoka, Ibrányi Mihály altábornagy (1895–1962), a Koronaőrseg parancsnoka, vitéz bankói Pajtás Ernő ezredes (1896–1950), továbbá vitéz Oslányi Kornél vezérőrnagy (1893–1960, aki Kárpátalja visszafoglalásakor a 15. kerékpáros-zászlóalj parancsnokaként tevékenykedett.

KERESZTAPÁK: KAPISZTRÁN, DAMJANICH, BÁTHORI...

A honvédség csapattestei 1930. március 1-jétől a magyar hadtörténelemben jelentős szerepet játszó emberek neveit kapták. A hét kerékpáros-zászlóalj névadói sorrendben: 1. Damjanich János, 2. Balogh Ádám, 3. Vak Bottyán, 4. Kapisztrán János, 5. Kis Ernő altábornagy, 6. Leiningen Károly, 7. Báthori István. Az ún. osztálynapjaik az adott történelmi személyhez fűződő jelentős csaták évfordulói lettek. A sorkötelezettség 1932-es visszaállítása és néhány zászlóalj áttelepítése nem változtatott sokat a zászlóalj életén. Az 1938. évi győri program viszont már komolyabb fejlesztéseket indított el. A Huba I. hadrend jelentős mértékben átalakította az addigi erőket.

A kerékpáros-zászlóaljakat alkotó három kerékpárosszázadnak 12 golyószóróval kellett rendelkeznie századonként (rajonként 1-1), géppuskásszáza-

Felvonulás Kiskunhalason a harmincas években. 1921-ben hét kerékpáros-zászlóalj alakult, köztük 2. számmal az egyik Hajmáskéren. Kiskunhalas régi vágya teljesült, mikor 1932. szeptember 25-én a 2. kerékpáros-zászlóalj bevonult a városba, hogy elfoglalja új helyét és a számára épült laktanyát. A kerékpárosok a város társadalmának részei lettek. Részt vettek a település kulturális, sport-, gazdasági és társasági életében. Segítették a fásítást, az ünnepi rendezvényeken felvonultak. Sok házasság kötött. Katonai objektumukat a mai napig kerékpáros-laktanyának nevezik.

duk fegyverzete pedig 6 géppuskából és két nehézpuskából állt. A zászlóalj közvetlen alakulataként egy árkász-, egy páncéltörő ágyús és egy távbeszélőszakaszt alkalmaztak, továbbá alárendeltek egy kisharckocsi-szakaszt és egy gépvontatású közepes tarackos üteget is. A hadrendi számozást is megváltoztatták. Az újonnan felállított nyolc hadtestközvetlen zászlóaljat római számokkal jelölték, míg a többi zászlóalj 9 és 16 közötti sorszámot kapott. A kerékpáros-zászlóalj Jászberényben, Budapesten, Rétság, Munkács, Nyírbátorban, Városnaményben, Kiskunhalason és Szegeden voltak elhelyezve.

FELVIDÉK, KÁRPÁTALJA, ERDÉLY ÉS DÉLVIDÉK MÚÚTJAIN

A kerékpáros-alakulatok az országgyarapítások alkalmával estek át a tűzkeresztségen. Korlátozott harcértékük ekkor még nem volt szembetűnő. Gyorsan és hatékonyan tudtak közlekedni a Kárpát-medencei úthálózaton, bár a határhoz még többségében vasúton szállították őket. Az 1938. őszi felvidéki bevonulásra a jászberényi m. kir. „Kiss Ernő altábornagy” 5. honvéd kerékpáros-zászlóalj egyik századparancsnoka így emlékezett: *„A határhoz érve egy pillanatra megálltunk, majd indultunk tovább. A határt elsőnek én léptem át. A haditudósító az egyik újságban, hazafias lelkesedéstől átfűtve, ezt a jelenetet úgy írta le, hogy letérdeltem és a visszakerült anyaföldet megcsókoztam. Ezzel a ránk kényszerített, több éves határ szűnt meg határnak lenni. Akkor azt hittük: örökre. Az első falu, Pribenik, ünneplőbe öltözve fogadott minket. Virággal vártak. Mi, a kerékpáros él azonban nem állhattunk meg, mentünk tovább.”*

1939 márciusában Kárpátalján azonban már komoly tűzpárbajokba kényszerültek. Első emberveszteségeik és hősi tetteik is ehhez a területhez kapcsolódtak. Tóth Lajos őrvezető, kerékpáros katona a Magyar Arany Vitézségi Érmét a következőkért kapta: *„A huszti vasútállomásról a Szics gárdisták fegyverrel és lőszerezellel megrakott vasúti szerelvénnel menekülni próbáltak. A »Vak Bottyán« 14. kp. zlj pc.törő ágyús szakasz golyószóró rajával ezt Tóth őrvezető megakadályozta. 1939 március 16-án Veresmartnál golyószóró tűzbe került a raj. Tóth tüzelőállásba rendelte raját, kilőtte az ellenséget, és szabadá tette az utat Huszt felé, ahol újabb támadás érte. Ezt a golyószórót repeszgrá-*

VITÉZ OSZLÁNYI KORNÉL

(KAPOSVÁR, 1893 – CLEVELAND, USA, 1960)



A kassai hadapródiskolán végezte tanulmányait. 1911-ben avatták zászlóssá, és az 52. közös gyalogezredhez helyezték. Az első világháborúban megjárta a szerb, az orosz és az olasz frontot is. A háború végén főhadnagyként szerelt le. 1918 után különféle rejtett beosztásokban szolgált. 1921 szeptemberétől százados, 1935 novemberétől alezredes. 1936. augusztus 1-jétől 1940. február 29-ig szolgált a „Balogh Ádám” kerékpáros-zászlóaljban, parancsnoksága alatt vett részt az alakulat a felvidéki és a kárpátaljai bevonulásban. Innen a Honvéd Vezérkar főnökének segédtisztjévé nevezték ki. 1940 szeptemberétől ezredessé léptették elő. Ezt követően az m. kir. 2. honvéd gyalogezred, majd az 1. gépkocsizó lövészezred parancsnokaként szolgált. 1943. februártól vezérőrnaggyá nevezték ki.

A magyar 2. hadsereg 9. könnyű hadosztálya parancsnokaként a második világháború alatt egyedülként érdemelte ki bátorságával a Katonai Mária Terézia-rend lovagkeresztjét. Az 1944. január 24-én átvett magas katonai kitüntetést egyebek mellett azért kapta, mert a 9. könnyű hadosztály parancsnokaként utóvédje volt a visszavonuló magyar 2. hadsereg III. hadtestének. 1944 áprilisától a 10. gyaloghadosztály parancsnoka, de a háború végi káosz miatt lemondott a tisztségéről. A háború után amerikai hadifogságba esett. 1946 és 1951 között az NSZK-ban élt. 1951-ben az USA-ba távozott. 1993-ban posztumusz altábornaggyá léptették elő.

náttal lőtte ki. Március 24-én Szobránc mellett Alsóhalas majornál tüzérségi előkészítéssel 10 páncélozott gépkocsival támogatva előretörő Hlinka gárdisták támadást indítottak. Tóth őrvezető beírnyozta az ágyút, és bevárta a megfelelő lőtávolságot, négy gépkocsit kilőtt, a támadást visszaverte. A másnap megismétlődő támadás során kilőtt két tehergépkocsit és zsákmányolt két ágyút.”

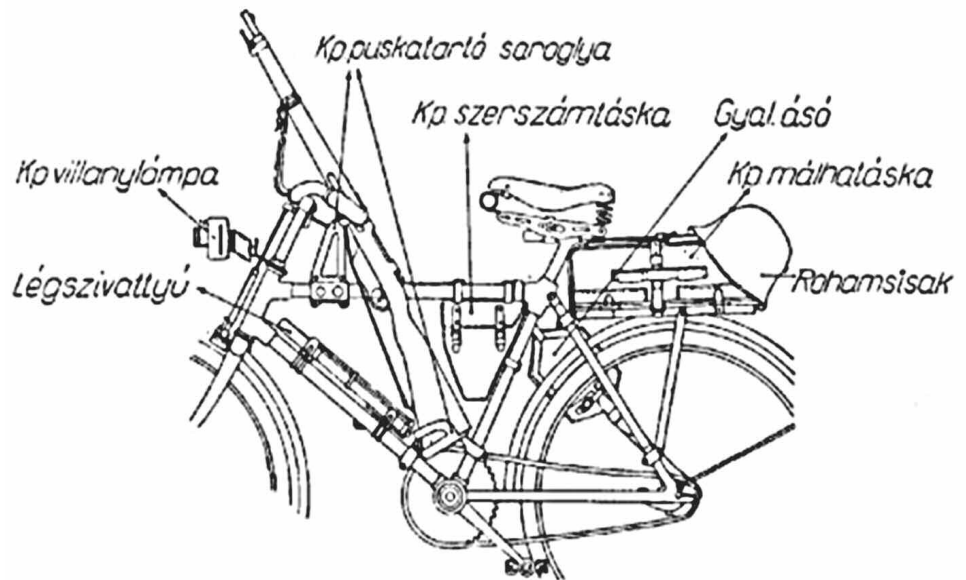
Erdély történelmi útjain is különleges tapasztalatokra tehetek kerékpárosaink: ünnepélyes fogadtatásban volt részük, bárhova is mentek. S nemcsak számukra volt feledhetetlen a bevonulás. Amikor Wass Albert író a *Katolikus Magyarok Vasárnapja* kanadai lap riportere 1984-ben megkérdezte, hogy mi volt élete legszebb élménye, ezt válaszolta: *„Életem legszebb élménye? Amikor megláttam az első magyar motorkerékpáros honvédet az országúton 1940 szeptemberében – bizony már nem emlékszem a dátumra – falunk felé közeledni. Alig félórával azelőtt az utolsó kivonuló román katonacsorda végigdúlta a falut, elhajtotta lovainkat, ökreinket, teheneinket, betört a házba, letépett függönyöket, elhurcolt szőnyegeket, ezüstedényeket, mindent, ami nem volt gondosan elrejtve előlük. Apámat s engem pincébe zártak, magukkal vitték a kulcsot is, és csak a szűk pinceablakon keresztül tudtunk valahogy kimászni onnan. Pizskosan, tépett ingben, ahogy voltam, kiálltam az udvarház északkeleti sarkába, s onnan, a dombról néztem a tó felé kanyargó országutat, amerről a honvédeknek kellett megérkezzenek a szabadsággal. S egyszer csak föltűnt az első motorkerékpáros, mögötte még egy tucatnyi. Egy kerékpáros zászlóalj előőrse! Magyarország, a mi országunk, ott tért vissza velük, a kanyargó országút mentén. Ez a legszebb élményem.”*

A délvidéki hadműveletben a kerékpárosok megtapasztalhatták a partizán harcmódot is, a jó minőségű műutak viszont segítették az előrehaladásukat. Takács István kerékpáros katona így emlékezett vissza a bevonulásra: *„A határnál, az első szerb bunkeroknál még semmit nem észleltünk, simán haladtunk át. Egy kicsit meg is nyugodtunk, nem tudtuk, hogy ezután is lehet baj. Ahol többségében magyarok voltak, zenével és tárt karokkal fogadták a zászlóalj katonáit. Hihetetlen boldogságot*

Kerékpárosszázad zárt rendben

A KERÉKPÁR MÁLHÁZÁSA.

Magyar hadikerékpár málházása.
A hadikerékpár málházának alapfelszerelése:
gyalogsági ásó, köpeny, légszivattyú,
málhatáska, rohamsisak, puskatartó
saroglya, szerszámtáska és villanylámpa,
málhatáskában ruhakefe, sárkefe, fényesítő-
kefe, fénymáz, ing, gaty, két pár kapca,
húskonzerv, főzőcsésze, kávékonzerv,
sátorlap, sátorcövek.



szereztünk nekik a bevonulásokkal. Magyar nőta, köszöntés és jókívánások fogadtak mindenhol. Élelmet és az italt is úgy osztották, hogy nem hittünk a szemünknek, valószínűleg, amijük volt, mind odaadták volna. Én is a kerékpáromon mindenhova akasztgattam a sonkát, kolbászt, a kormányom tele volt disznótorossal.”

KERÉKPÁRRAL A KELETI FRONT SÁRTENGERÉBEN

Időközben megindult az átfegyverzésük. Először a 9. és a 11. kerékpároszászlóaljakat kezdték harckocsizó ala-

kulattá átszervezni: Toldi I. könnyű harckocsikkal szerelték fel őket. A kerékpáros-alakulatok a visszavonuló szovjet csapatokkal való tűzharcban, valamint megszálló és folyamvédelmi feladatokban vettek részt. A hadi helyzetet egy 1941. július 5-én kelt jelentés így jel-

lemzi: „A kivonuló csapatok igen nagy, harckésztséget gátló hiányokkal indultak el. A VI. kp. zlj. pl. sem lőszert, sem üzemanyagot, sem gazd. hivatalt nem tudott magával vinni.” Előrehaladásuk és tűzerejük gyengesége már a kezdet kezdetén kiütközött. Mégis érdemes megem-





Kerékpárosok a Don menti harcok alatt egy szovjet falun haladnak át (fent)
Kerékpárjavítás pihenőidő alatt (jobbra)

líteni, hogy a vendégmarasztaló szovjet sártengerben és felrobbantott hidak között is feltalálták magukat.

1941-ben a 15. honvéd kerékpáros-zászlóalj külön dicséretben részesült egy hídfőhöz való előnyomulás kapcsán. „Előttük a Dnyeszter folyam zavaros víztömege hömpölygött, magába ölelve a két hatalmas felrobbantott hidat. Honvédeink nemigen kedvelték ezeket a roncsokat, inkább ellenségre találtak volna. Azt könnyebb legyőzni, mint ezeket a mozdulatlan, tönkretett szörnyeket. A víz itt nagyon mély és sebes volt, áradó hullámai félelmetes zúgással örvénylették körül az útjukba álló hídroncsokat. [...] Árkászaink alaposan átvizsgálták a hidat, és a helyszínen talált gerendák és deszkák segítségével bürüt készítették az első híd pilléréig. Ide 10 méter magas létrát ácsoltak, hogy fel lehessen jutni a pillér tetejére, ahonnan már az épen maradt részen a túlsó partra lehetett jutni. Artista mutatványnak is beillett volna az az átkelés. A honvéd vállára vette kerékpárját, a keskeny gerenda bürün egyensúlyozva jutott a pillérig, és onnan kúszott fel a terhével a magasba. [...] Köz-



ben német felderítő egységek jelentek meg a folyóparton, és csodálkoztak, hogy előttük már magyar csapatok vannak. Különösen nagyot néztek azonban akkor; amikor észrevették, hogy kerékpárosaink, vállukon kerékpárral, milyen merészen kúsznak felfelé az ingó létrán a magas pillérre.”

1941 és 1943 között a legtöbb kerékpáros-alakulatot harcokozó zászló-

1941 nyarán a visszavonuló szovjetek a legtöbb közúti és vasúti hidat felrobbantották. A 15. kerékpáros-zászlóalj 2. századának századparancsnoka, Páldy Géza főhadnagy 1941. július 6-án a megromlott hídon pallók és gerendák segítségével átkelt a Dnyeszteren, és hídfőt foglalt a túlsó parton.



aljakká, valamint felderítőosztályokká szervezték. Előbbiek Turán közepes harckocsikat kaptak, s az 1. és 2. páncélosadosztályokat alkották. Ezek az

egységek már így vonulhattak a Donkanyarhoz. Egyedül a 15. kerékpáros-zászlóalj átfegyverzése maradt el. Őket az I. lovashadosztály alárendeltségébe helyezték.

AZ UTOLSÓ KERÉKPÁROSOK

A végső, nagy bevetésére vonuló 15. kerékpáros-zászlóaljnak lengyel földön kellett volna megállnia a helyét. Az I. lovashadosztály közelében 1944 júniusától a világ egyik legerősebb hadseregével szemben teljesen reménytelen volt a helyzete. Vasas József sebesültszállító sofőr így idézte fel ezeket a napokat: „Miután megérkeztünk lengyel területre, azonnal mélyvízbe kerültünk. Egy sebesültszállítón lévő sofőr, mint én, nem tudta elkerülni, hogy ne lássa a rengeteg sérültet és hullát. Hihetetlen állapotok uralkodtak. Mintha nem is Európában lettünk volna, mindenhol nyomor, sár, kosz és reménytelenség. Olyan dolgok, amiket soha nem lehet elfeledni, de persze nem jó szívvel gondolunk rájuk vissza. Mi a kerékpárokat nem is vittük ki, mert tudtuk, tudták a parancsnokaink, hogy ezen területeken csak terhünk lennénk. Azonban így is nagyon sok bajtárs

lelte a halálát ezekben a harcokban. Borzalom volt, és mindenki örült, ha saját magát meg tudja menteni abból a pokolból. Emlékszem az első nagyon komoly sérülte, egy német csoport állított meg minket, hogy vegyük fel egy katonájukat. A lábai helyén két csont lógott elkötte, szörnyű volt, három napig nem bírtam még ételre sem nézni.”

Már az első hetekben megtizedelődtött az alakulat tisztikara, és hamarosan parancsnokuk is súlyosan megsebesült. A zászlóalj végül elveszítette fegyverzetét és állománya kétharmadát. Hazaszállításuk és újbóli, részleges feltöltésük után, 1944 októberétől a magyarországi harcokban már csupán a Csepel-szigetnél és a Vértes környéki harcokban tudtak veszteségeket okozni az ellenségnek. Veszteségeik tovább nőttek, míg végül a zászlóalj parancsnoka egy százados lett. 1945 elejétől folyamatosan a visszavonulást kellett választaniuk. 1945 májusában osztrák földön tették le a fegyvert. Pótkeretük, amely főként fegyvert alig látott fiatalokból állt, cseh területen adta meg magát. Laktanyájukat magyar és szovjet katonai egységek vették birtokba. Az újjászervezett magyar hadseregben már nem állítottak fel kerékpáros-alakulatokat. ♦

