



1. ábra. A gyorshadtest páncélvonata indulás előtt 1941. június 7-én (Fotó: HM HIM, 2016.5.25.4/DFK)

Horváth Balázs Zsigmond*

A magyar páncélvonatok a 2. világháborúban

BEVEZETÉS ÉS TECHNIKAI LEÍRÁS

A magyar páncélvonatok második világháborús tevékenységeit befolyásoló történelmi eseményeket érdemes 1929-től vizsgálnunk, amikor az addigi, már korosodó állományból négy vonatot leselejteztek. Bár a többi szerelvényen történt némi állagmegóvás, ez a beavatkozás nem befolyásolta jelentősen a páncélvonatok első világháború óta változatlan felépítését. A fő fegyverzetet kezdetben 5/8 M, illetve 18M 80 mm űrméterű, L/30 csőhosszúságú tábori ágyúk alkották, amelyek lőtávolsága 8400 m volt. 1938-tól minden mozdony füstterelőket kapott, illetve minden szerelvényre lövegtornyok kerültek, 22M 80 mm-es lövegekkel.

A szerelvények római számmal (I–IV.) történő számozását felváltotta az arab számok használata. Hadrendbe került a Rába Vp páncélkocsi is, amelynek gyártását 1932-ben kezdték meg, és egyik példányát sínautóvá alakították. Besorolása alapján ez is teljes értékű, könnyű páncélvonat-

nak minősült, de a járműre nem szereltek sem ütközőket, sem kapcsolószerkezeteket. A Rába Vp páncélkocsit a sorozatgyártásának végeztével szétbontották.

1939-ig állandósult a vonatok lajstroma, és 101–104 között számozták be őket. A vonatokhoz összesen 7 db lövegcsoi tartozott. Minden szerelvény közvetlenül a főparancsnokság alá került. A 101. számú szerelvény magas felépítménnyel készült, a 102. számú lapos szerelvény volt áramvonalasított vagonokkal, a 103. számú ismét magas szerelvény, 377. sorozatú gőzmozdonnyal. A 104-es páncélvonat egyetlen motorkocsiból állt, amelynek az Osztrák–Magyar Monarchia idején eredeti lajstromjelzése kkStB 303-343 volt. A jármű eredeti fegyverzetét az 1930-as években a GYŐR nevű dunai őrnaszád 80 mm-es lövegével cserélték le, amikor a hajót a modernebb Bofors típusú légvédelmi ágyúval látták el. A páncélvonat tevékenysége kevésbé ismert. 1944 őszén a Dunántúlon teljesített járőrszolgálatot, 1944–1945 telén

ÖSSZEFOGLALÁS: Magyarország páncélvonatai az első világháború idején semmivel sem maradtak alul a többi hadviselő fél hasonló eszközeihez képest. A világháború befejeztével a korábbi ellenfelek még hosszú ideig szívesen alkalmazták saját hadseregekben a jóvátételként megszerzett szerelvényeket. A német Wehrmacht még 1939 után is alkalmazott egy lövegcsoit az oroszok ellen, amely annak idején a GANZ műhelyében készült. A jelen írás azt mutatja be, hogy a második világháború idejére magyar állományban maradt páncélvonatok milyen módon vettek részt az ütközetekben, és mennyire voltak hatékonyak a legkritikusabb pillanatokban.

KULCSSZAVAK: páncélvonat, Magyarország, második világháború, logisztika

ABSTRACT: The armoured trains of Hungary during world war one were no less better than the weapon systems of other belligerent countries. After the cataclysm the former enemies willingly used them not even in their armies as restitution and even for a long time. The German Wehrmacht even applied a gun carriage manufactured at GANZ works well after 1939 against the Russians. The present article presents how the armoured trains staying in service took part in battles and how did they stand ground in the most crucial moments.

KEY WORDS: armoured train, Hungary, world war two, logistics

* ORCID: 0000-0001-9980-7688



bázisa Balatonfüreden volt. A kezdeti időkben a harctevékenységek során, a páncélvonatokon több esetben alkalmazták a magyar légiőr felségjelzéseit is, de azokat nem rendszeresítették a fegyvernemben.

1940-től a páncélvonatok a fővezérség közvetlen alárendeltségében, önálló századként működtek. Felépítésük és felszerelésük gyakorlatilag nem sokat változott a háború végéig. Egy mozdonyból, két erődkocsiból, két lapos platókocsiból álltak. Mindegyik páncélvonatnak volt egy ellátó szerelvénye, amelyet jóval erősebb gőzmozdony vontatott, és a lőszer-, valamint a fogyóanyagkészletet a harc helyszínéig szállította. A harcba indulás során a páncélvonatot is vontatták, hogy annak 377. sorozatú mozdonyát kíméljék. A kocsik közé kapcsolt mozdony csak harcba vitte a szerelvényt, amely nem volt nagy tömegű, mivel csupán 3-5 kocsiból állt.

A BOTOND ÁGYÚS VONAT ÉS EGYÉB ZSÁKMÁNYOLT TECHNIKAI ESZKÖZÖK

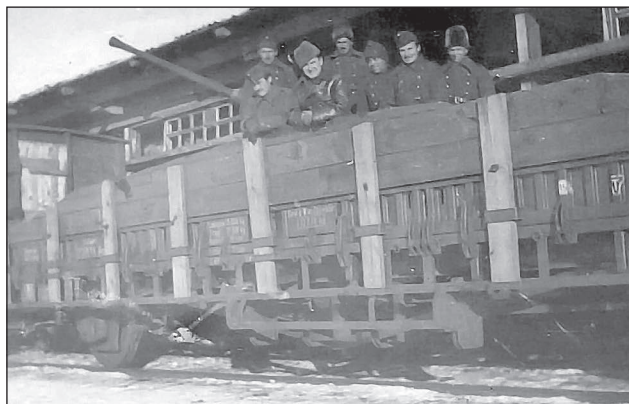
1942-ben a magyar megszálló erők számára alakították ki az először Éva, később Botond nevű szükség ágyús vonatot. Az ágyús és a páncélvonat közötti eltérés abban rejlik, hogy a páncélvonat esetében a zárt páncélozott küzdőtérben helyezték el a fegyvereket, míg az ágyús vonatok esetében, gyakran pórekocsikra helyezték nagyobb kaliberű lövegeket, amelyhez a kocsik járműszerkezetében nem kellett változtatásokat végezni. Az ágyús vonatok mozdonyai nem voltak páncélvédettek.

A vonathoz elő- és utánfutó kocsit kapcsoltak 1-1 gépágyúval. Légvédelmi szempontból a szállítmányt 4 db kétcsövű gépágyúval biztosították, amelyeket fedett folyosó kötött össze. A páncéloskocsi felszereléséhez 1 db 7,62 cm-es tábori tarack és 1 db 20 mm-es nehézgéppusa tartozott, a pórekocsit 4 db 15 cm-es aknavetővel és két további kocsit 1-1 db 4 cm-es légvédelmi gépágyúval szerelték fel. A vonatot a 328-as vagy a 424-es típusú gőzmozdony vontatta. Ez volt a legnagyobb tüzérot képviselő magyar vonat a második világháborúban.

A Botondot a Felvidékről Veszprém és Tapolcán át Balatonfűzfőre vonták vissza, erről a támaszponttól járőrözött a Balaton északi partján. A 1945. március 6–16. között zajlott „Tavaszi ébredés” hadművelet során az Alsóörs-Veszprém–Hajmáskér–Enying vonalon tört előre, majd a szovjetek Bécs ellen irányuló hadműveletének megindulása után Tapolcán és Nagykanizsán át Csáktornyáig vonták vissza, ahol szemtanúk állítása szerint szovjet légitámadás érte.

A magyar alakulatok nemcsak hazai gyártmányú szerelvényekkel harcoltak. A Keleti Megszálló Csoport ellenőrizte 1942 tavaszától a Brjanszki-erdőn átvezető, és a partizánok által rendszeresen támadott Lemberg–Brjanszk vasútvonalat, a kialakult helyzetet a katonák "sinháború" néven emlegették. Ennek a vasútvonalnak a biztosítására 1942 nyarán Minszkben a csoport átvett egy németek által zsákmányolt szovjet páncélvonatot, amely 7,5 cm-es orosz gyártmányú lövegekkel volt felszerelve. A szerelvény hosszú ideig Lokot vasútállomáson állomásozott, és bevetésével több nagyobb partizántámadást sikerült megelőzni, valamint visszaverni, miután a magyar rádiósok megfejtették a partizánok rejtjelkulcsát. Később ez a páncélvonat 1944 nyarán a korábbi lengyel határig fedezte a megszálló erők visszavonulását. A széles nyomtávúvasútvonalak végét elérve, a személyzet parancsot kapott a vonat működésképtelenné tételére.

A legtöbb zsákmányolt vonat OB-3-as típusú volt, ezek közül egynek pontosan ismerjük a nevét is: a Sztarij Osz-



2. ábra. A Botond ágyús vonat 1942-ben a szovjet fronton, Bofors 36M légvédelmi gépágyúval (Fotó: [3], 212. o.)

kol-ét, amely 1942-ben az azonos nevű városról kapta nevét. Ez korábban a szovjet OB-3 520-as páncélvonat volt. A katonák egy másik vonatot pedig „Celjanka” becenévvel láttak el, ami magyarul falusi asszonyt jelent. A Nyugati Megszálló Csoport egy ugyancsak a németek által korábban zsákmányolt, eredetileg lengyel páncélvonatot is kapott, amelyet 1944-ben Kárpátalján keresztül a Felvidékre vontak vissza, majd pályatestrobbantás miatt Kassa és Rimaszombat között hátra hagyták.

A későbbiekben könnyített páncélvonatok is épültek kifejezetten a Nyilaskeresztes Párt – Hungarista Mozgalom katonai bizottsága, valamint a Hungarista Harcparancsnokság megbízásából. Építésükre azért volt szükség, mert a többi páncélvonat Budapest ostromának idején máshol teljesített szolgálatot vagy javítás alatt állt, és a könnyebb szerelvények akár villamosíneken is alkalmazhatóak voltak. A munkálatok során három vonatnak kellett elkészülnie a Ganz-MÁVAG műhelyeiben. Az első háromkocsis szerelvény 1944. november 1-jén már bevetésre készen állt, és felségjelzésként a nyilaskeresztes pajzsot festették rá. Személyzetét önkéntesekből toborozták, akik a homlokfalba helyezett 40 mm-es légvédelmi gépágyú működtetéséért feleltek. A vonat felszereltségéhez tartozott egy további golyószóró. Az aknára futás kivédése érdekében a mozdony elé kapcsolt pórekocsira sínépítéshez használható nyersanyagokat rakodtak fel. A mozdony csak félig kapott páncélozást.

Első bevetésként Lajosmizse felé kellett kifizetnie egy kórházvonat biztosítására, Kispest irányába. Ezután visszaküldték Ócsára, hogy a beszívrgó szovjet alakulatokat derítse fel, és ha lehet, okozzon kárt bennük. A bevetés

3. ábra. A Botond ágyús vonat 1943-ban a belorusz fronton (Fotó: id. Zádori Ferenc, [3], 213. o.)





4. ábra. A Magyar Királyi Honvédség által zsákmányolt szovjet OB-3 páncélvonat; 1943. keleti front (Fotó: [3], 211. o.)

során egy 5 db T-34-es harckocsiból álló csoportra 5 lövést adtak le, 3 épület és egy T-34-es kigyulladt, majd a vonat visszavonult Kőbányára. Wirth Károly, a Dolgozó Nemzet Hivatásrendjének vezetője vette át a szerelvény parancsnokságát, utasítására a vonat többször kifutott Vecsés és Rákoskeresztúr irányába, majd a gödöllői HÉV vonalára is. Minden esetben tüztámogatás volt a küldetési parancs. Kárácsony után pár nappal a háromkocsis szerelvény a nagyicsei kitérő és Rákosfalva megálló között, majd az Őrs vezér térnél tartózkodott és lövéseket adott le. Végül visszafutva a Keleti pályaudvarhoz, részt vett egy ellenlökésben a Kerepesi utat követve a Pongrácz útig, majd az Űgetőpályára adott le öt lövést. Ekkor a németek átvették a szerelvény parancsnokságát, és a villamossíneken a Baross térnél keresztbe állították a vonatot a Rákóczi út előtt, hogy a pályaudvar felől ne legyen belátás az utcára. Miután minden második kerekét berobbantották, a szerelvény használhatatlanná vált.

1944. november 21-ére egy másik könnyített szerelvény is elkészült. A felszereltsége egy 80 mm-es tábori löveg, és egy az egyik vagon tetejére felszerelt golyószóró volt. Az első bevetésre a Háros-szigeten került sor, ahol álcázva, a Dunával párhuzamosan helyezkedett el a síneken. Támogatta a Csepel-szigeten harcoló alakulatokat, és folyamvédelmet látott el. További küldetésekre nem került sor, mert a sínek megrongálódása miatt mozgásképtelenné vált, ezért személyzete harc képtelenné tette.

A harmadik vonat Óbuda aquincumi részén vette fel első harcálláspontját, és többször kifutott Esztergom irányába. 1944 szeptemberében a Bécsi úti előretörésnél lötte a szovjet csapatokat az óbudai temetőnél lévő vasúti átjárónál. Vonatbiztosítónaként a 8/15. SS lovasezred egy harccsoportját osztották be mellé, de végül az óbudai vasútállomás filatori letérőjénél harc képtelenné kellett tenni.

MAGYAR PÁNCÉLVONATOK BEVETÉS KÖZBEN

Az első bevetésekre a bécsi döntések után, a visszacsatolt területek biztosítása érdekében került sor; 1938-ban részt vettek a felvidéki, 1939-ben a kárpátaljai, 1940-ben az erdélyi bevonulásban. Kárpátalja 1939-es visszafoglalása 1939. március 15–18. között egy, a Magyar Királyi Honvédség által végrehajtott katonai akció volt a függetlenségét március 14-én kikiáltó Kárpát-Ukrajna ellen. Ennek során a magyar csapatok elfoglalták Kárpátalja teljes területét, amely ezt követően egészen 1944 októberéig a Magyar Királysághoz tartozott.

A vezérkar először a felvidéki területekre vezényelte a 101-es és 102-es páncélvonatokat, hogy azok a területi

átadások zavartalanságát felügyeljék. A putnoki vasútállomásra érkezett páncélvonat Bánrévén keresztül tartott a felvidéki vasútvonalak irányába. A kisvárosok lakossága előzőlőtte a vasútállomásokat és virágokkal, feliratokkal díszítette a páncélvonatot.

Az 1940. évi nyári mozgósításkor mindegyik vonatot felvonultatták a magyar–román határra, de az erdélyi bevonulásban csak a 102-es számú vett részt, a Nagyvárad–Dés menetvonalon. A délvidéki hadműveletben azonban már az összes magyar páncélozott szerelvényt bevetették.

Az Szovjetunió elleni támadásban kezdetben egyik vonat sem vett részt, és a Kárpát-csoport felvonuló se regtesteit csak az országhatárig való eljutás ideje alatt biztosították a szerelvények. Ennek valójában technikai technikai okai voltak. A sínek átépítése a nyugat-európai nyomtáv méretről a széles nyomtávra, hosszú és erőt próbáló munka volt, amely később is meghatározta a magyar erők mozgásának lehetőségeit. Ezt a tényt igazolja, hogy a magyar szerelvények harci cselekményeiről a részletesebb leírások a szovjet csapatok Kárpátok felé való előre nyomulása utáni időkről maradt. A vonatok felszereltsége akkoriban egyébként elegendőnek bizonyult a harci feladatok ellátására.

A hadművelet négy hónapja alatt a gyorshadtest 2000 km mélyen nyomult előre a Szovjetunió területén. 1942-től Magyarország szerepe a tengelyhatalmak katonai mozgósításában egyre nagyobb lett. A Szovjetunió elleni hadjáratban való aktív részvétel már a Adolf Hitler német kancellár követelésének teljesítésére történt. A Barbarossa-terv felváltása a Kék-tervvel, valamint a mostoha időjárási körülmények által okozott veszteségek a szovjet ellen-támadások feltartóztatatlansága arra ösztönözték a német hadvezetést, hogy 1942-ben vegye nagyobb igénybe szövetségeseinek katonai erejét.

A későbbi évekből származó visszaemlékezések nagy része nem említi meg a páncélvonatok pontos számozását vagy típusát, csak a földrajzi helyeket, ahol a bevetések történtek. A Don folyó mögé visszavonuló szovjet csapatok, amelyek addigra már kikapaszították a Magyar Királyi Honvédség gyöngéit, 1942 nyarának végén támadásba lendültek annak érdekében, hogy a folyó nyugati partján hidfőállásokat hozzanak létre.

A támadásai iránya a Riv és Sztorozsevoje által határolt Don-szlet, Scsucyje, Korotojak és Kosztyenki települések környéke volt. Az oroszok előretörése mögött a későbbi, nagyobb szabású hadműveletek kiinduló bázisainak megteremtése volt a legfontosabb tényező. Fontos volt a közeli Voronyezs–davidovkai vasútvonal oltalma is.

Később a magyar arcvonal ellen intézett szovjet támadások célja és iránya sokáig csak találgatásokra kényszerítette mind a magyar 2. hadsereg, mind a német B. hadsereg-csoport parancsnokságát. 1943. január elejétől azonban egyre kiszámíthatóbbá vált, hogy a következő szovjet támadás célja a Rosszos–szvobodai vasútvonal birtokbavétele lesz.

Ezekben az időkben, amikor már a keleti hadszínter „anyagháborúvá” is kinőtte magát, szinte lehetetlen körülmények uralkodtak a páncélvonatokon. A partizánok miatti állandó készenlét és feszültség néha még az alapvető higiéniai feltételeket sem tette lehetővé azok számára, akik őrzőtevényt teljesítettek a vasúti pályákon. Az előbb említett körülmények ellenére a magyar páncélosvonat állomány kiegészült a németek által zsákmányolt vonatokkal, többek között OB-3-as szerelvényekkel.

A zsákmányolt szovjet páncélvonatokat a németek állították helyre, és csak időlegesen kerültek a magyar had-erő kezelésébe. Miután ismét visszakerültek a Wehr-





5. ábra. Erdélyi bevonulás a felvirágozott 101-es páncélvonattal, 1940 (Fotó: HM HIM, 19919)

machthoz, többé már nem kerültek bevetésre olyan hadműveletben, amelyben a Magyar Királyi Honvédség is részt vett.

A doni katasztrófa a mai napig a világháborús részvétel tragikus emléke a magyarok számára. A hatalmas veszteségek miatt a Vörös Hadsereg 1943 végére megközelítette az Északkeleti-Kárpátokat. A határvédelem érdekében a magyar királyi 1. hadsereg a Náday István vezérezredes parancsnoksága alatt álló 16. és 24. gyaloghadosztállyal, valamint az 1. és 2. hegyidandárral vonult fel. A csoportosítások egészen március közepéig elhúzódtak.

A hadsereg-parancsnokság március 29-én indult útra Munkácsra, és ott vette át a négy seregtest feletti irányítást. Az 1. hadsereg feladata volt annak a mintegy 200 km-es résnek a biztosítása, amely a szovjet előretörés nyomán Csernovic és Tarnopol között, a német védelemben kialakult. A parancs értelmében a hadsereg március 28-án az Erich von Manstein vezértábornagy parancsnoksága alá került, és április 1-jén megkezdődött átcsoportosítása Galíciába. Hét nappal később, Delatyn térségében a magyar alakulatok már a szovjetek ellen harcoltak.

Július 13-án az 1. Ukrán Front támadásba ment át az Észak-Ukrán Hadseregcsoport ellen Lemberg irányába. 22-én a támadás kiterjedt a magyar királyi 1. hadsereg balszárnyán harcoló VII. hadtest arcvonalszakaszára. Az egységek július 28-ára Hunyadi-állásba vonultak vissza. Augusztus közepétől a 4. Ukrán Front, amelyet kifejezetten az Északkeleti-Kárpátok áttörésére, majd a Magyarországon és Szlovákiában történő hadműveletek lefolytatására alakított meg a szovjet főparancsnokság, augusztus 5-én már a védelmi állásokat támadta. A támadást augusztus 7-én sikerült visszafordítani, és egészen szeptember végéig tartani a védelmi vonalakat.

A hatékony védekezést két hónap után a nemzeti érdekek valló ukrán partizánok is olyan nagymértékben nehezítették, hogy veszélyeztették az összeköttetési vonalakat. A rendfenntartás érdekében a 201. könnyű hadosztályt partizán-elhárításra vetették be.

Június 27-én egyezményt írtak alá, amely nyomán az ukránok nem támadták a magyar katonákat és csapatteket sőt, olykor segítettek is őket a szovjetekkel szemben. Ennek ellenére 1944 nyarának végére a front nemcsak az Északkeleti-Kárpátokban, Kárpátalján érte el a magyar határokat, de a Keleti-Kárpátokban, a Székelyföldön is.

Románia háborúból való kiválása után (1944. augusztus 23.), az ország védelme érdekében szükségessé vált a lengyel területen szolgálatot teljesítő alakulatok hazarendelése is. A román király, a fegyveres erők főparancsnokaként parancsba adta az Észak-Erdély visszacsatolását megindító hadműveletek megkezdését.

Augusztus 24-én a magyar vezérkar 1. osztálya intézkedett a 101. és 102. számú páncélvonatok, valamint a

10. rohamtüzérsztyál felvonultatására Kolozsvár térségébe. A Katonai Szállítás Vezetőség a páncélvonatok beérkezését a következő napra tervezte. A két páncélvonat még 24-én útba indult; a 101. Kölcseyből, a 102. Felsővisóról. 26-án értek Désre, a 102. azonnal tovább indult Marosvásárhelyre.

A 10. rohamtüzérsztyál is azonnal elindult Szigetvárról, de 25-én Békéscsabán, az egyik üteget a helyi parancsnokság önkényesen kirakodta. Ugyancsak 25-én, a 10/1. és 10/2. rohamtüzéru teget szállító vasúti szerelvények beérkeztek Désre.

AZ 1944-ES MAGYARORSZÁGI HADMOZDULATOK A PÁNCÉLVONATOK EGYEDI TÖRTÉNETEIN KERESZTÜL

A 101-ES PÁNCÉLVONAT

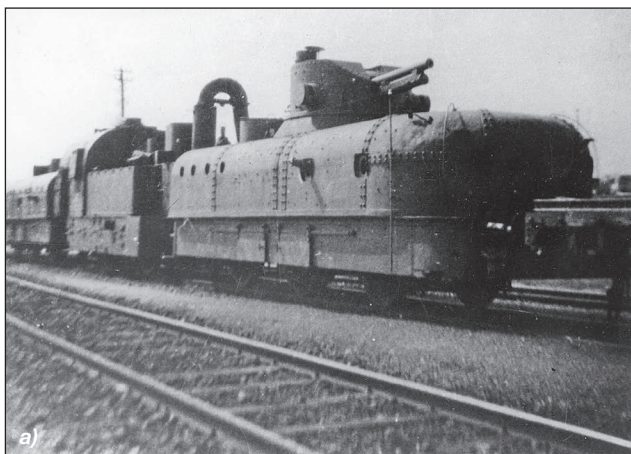
1944. szeptember 5–9. között a 101-es páncélvonat Désen állomásozott, az és az erdélyi hadműveletek első szakaszának idején járőrözéssel biztosította az északi területek vasútvonalait. Szeptember 15-én Szegedről kelet felé kifelé, bekapcsolódott az aradi csatába. Lippáig tört előre, majd Világoshoz irányították. Ott 20-án a lövegkocsi homlokfalát kapott, a parancsnokkal együtt többen hősi halált haltak. Újszentanna és Nagyszalonta állomásokon várakozott, majd november 6-án futott be Budapest–Vízafogó vasútállomásra, ahol a javítóműhelyben részlegesen kijavították.

November 11–17. között Tatán, majd a Budafok–Szabadbattyán vonalon, november 28-a és december 4-e között a Simontornya–Zichyújfalu, december 7–23. között a Székesfehérvár–Keszthely szakaszokon járőrözött. December 16-tól 26-ig Csopak, 26-án Csepreg, december 27-től 1945. január 2-ig ismét Csopak, január 3-án Alsóörs térségében részt vett a védelmi harcokban. Ezt követően február 21-ig a Dél-Bakony vasútvonalait biztosította.

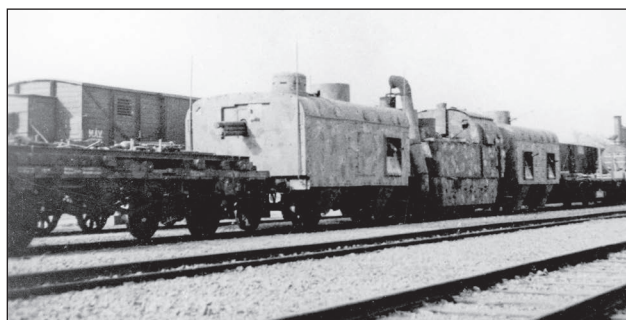
Február végén német parancsnokság alá került, és sorsa kevésbé dokumentált. Nagy valószínűséggel március végén a kemesmáli erdőben álcázva visszamaradt, majd április 3-án a szovjet vonalak mögül kitorve, a német alakulatokat támogatva – amelyek dél felé támadtak a falura –, részt vett Vasszentmihály visszafoglalásában. A sikeres akció után áthaladt a határsávon, további sorsa azonban ismeretlen.

A 102-ES PÁNCÉLVONAT

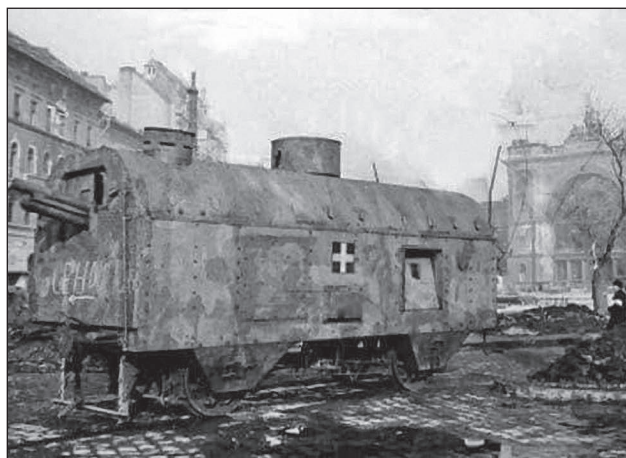
A 102. számú szerelvény, 1944. szeptember 6-án részt vett a 2. magyar hadsereg támadásában. Sikerült a támadó páncélos hadosztállyal szembeni román védelem mögé kerülve elfoglalnia, és az erősítés beérkezéséig tartania a



6. ábra. A Magyar Királyi Honvédség I. világháborús építésű, 102. számú páncélcson, az ún. lapos szerelvény, és személyzete (Fotók: a) HM HIM, 66256, b) [3], 201. o.)



7. ábra. A Magyar Királyi Honvédség 103. számú páncélcson, az ún. magas szerelvény (Fotó: HM HIM, 66253)



8. ábra. A 103. számú páncélcson egyik kocsija a Keleti pályaudvarnál 1945-ben (Fotó: [3], 246. o.)

további hadmozdulatok szempontjából igen fontos Maroshidat.

A továbbiakban marosvásárhelyi támaszpontjáról járőrszolgálatba állt egészen szeptember 28-ig, amikor fedezte a várost kiürítő magyar és német csapatok visszavonulását. A pálya megsemmisülése miatt csak keleti irányban közlekedhetett tovább, így elszakadva a többi alakulattól több napig nem tudta a sorsáról. Előkerülése után először Dunakeszi térségében állomásozott, majd Székesfehérváron át Érsekújvárra vezényelték.

November végén a vonatot visszavezényelték a Dunántúlra, de december 4-én Pincehelynél már találatot kapott, és ismét Székesfehérvár felé vontatták javításra. Karácsony idején Tatabánya környékén folytatott járőrszolgálatot, majd január 8-án bekapcsolódott az 5. SS páncélos hadosztály támogatásába, hogy segítse a Budapest felé érkező felmentő csapatok előrenyomulását. Feltehetően a harcok során semmisült meg, de erről a tényről nem maradtak fenn dokumentumok.

A 103-AS PÁNCÉLVONAT

A 103. számú vonat 1944. november 6–11. között a Vecsés–Monor, valamint a Rákoskeresztúr–Mende vasútvonalakon vett részt harci bevetéseken, támaszpontja a kőbányai teherpályaudvar volt. Ezután Sárbogárdra vezényelték, és onnan kiindulva több bevetésben vett részt Cece, Vajta és Sárbogárd térségében. December 5-én Sárbogárd kiürítésekor leégett, majd Óbudára vontatták javításra. Végül 15-én, német parancsnokság alatt nyugat

fel elhagyta az országot. További sorsa ismeretlen, feltehetően még 1945-ben bevetették partizánok ellen Horvátországban.

VÉGSZÓ

A magyar vasútmérnökök és a MÁV szakemberei az Osztrák–Magyar Monarchia idején olyan maradandó terveket készítettek és valósítottak meg, amelyek nyomán a páncélcsonok még a II. világháborúban is aktívan harcoltak a Magyar Királyi Honvédség kötelékében.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Éder Miklós kézirata és hagyatéka a Hadtörténelmi Intézet és Múzeum Hadtörténelmi Levéltárából;
- [2] Bonhardt Attila, Sárhidai Gyula, Winkler László. *A magyar királyi honvédség fegyverzete* Budapest: Zrínyi Kiadó, 1992, 177–194. o.;
- [3] Rónaföldi Zoltán. *Páncélcsonataink 2. kötet. A Tanácsköztársaságtól a II. világháború végéig.* Magyar Elektronikus Könyvtár, 2016. <http://mek.oszk.hu/16400/16461/16461.pdf>;
- [4] „Páncélcson” in *Magyarország a második világháborúban, Lexikon A–ZS.* Arcanum Adatbázis Kft. <https://www.arcanum.hu/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyarország-a-masodik-vilagaboruban-lexikon-a-zs-F062E/p-q-F0CB5/pancelvonat-F0CCF/>;
- [5] Paul Malmassari. *Armoured Trains: An Illustrated Encyclopedia 1825–2016*, Naval Institute Press, 2016.

(Fotók a szerző gyűjteményéből)