

Farkas Zoltán<sup>1</sup>

## A MAGYAR HONVÉDSÉG LOGISZTIKAI RENDSZERÉNEK TÖRTÉNETE

### III. AZ MN PÁNCÉLOS- ÉS GÉPJÁRMŰTECHNIKAI SZOLGÁLATFŐNÖKSÉG TÖRTÉNETE<sup>2</sup>

1949-1984

DOI: 10.30583/2019/4/203

#### **Absztrakt**

*A szerző egy nagyobb kutatási téma – A Magyar Honvédség logisztikai rendszerének története – újabb fejezetét adja közre. A fejezet a Páncélos- és Gépjárműtechnikai Szolgálat kialakulását, fejlődését mutatja be a kezdetektől, 1949-től a haditechnikai integrációig, 1984-ig.*

**Kulcsszavak:** harckocsi, gépkocsi, páncélos- és gépjárműtechnikai szolgálat

#### **Abstract**

*The author is introducing a new chapter in a larger research topic - The History of the Logistic System of the Hungarian Defense Forces. This chapter presents the formation and development of the Armored and Vehicle Technical Branch from the beginning (year 1949) to the military technical integration (year 1984).*

**Keywords:** tank, vehicle, Armored and Vehicle Technical Branch

---

<sup>1</sup> Farkas Zoltán János nyugállományú mérnök alezredes.

Fő kutatási területe a Magyar Néphadseregben és a Magyar Honvédségben rendszerezett páncélos- és gépjárműtechnikai eszközök; publikációi ezen eszközök fenntartásának, javításának, alkalmazásának sajátosságairól szólnak.  
ORCID: 0000-0002-5680-0822

<sup>2</sup> A tanulmány A Magyar Néphadsereg Páncélos- és Gépjárműtechnikai Szolgálatfőnökség története. 1986 MN Külön Gyűjtemény A II/b-44 Hadtörténelmi Levéltár alapján készült.

## A kezdetek: 1949 – 1956

A HM és közvetlen szervezetei kötelékében 1948 júniusában megalakításra kerültek a páncélos- és gépjárműtechnikai biztosítás vezető szervei. A létrehozott HM szervezetnél az ügykörök, feladatok, jogkörök meghatározása - a szovjet elveknek megfelelően - 1949. augusztus 1-vel került bevezetésre. A Páncélos Szemlélősből 65 fővel megalakították a Honvéd Páncélos Parancsnokságot. A HM Anyagi Főcsoportfőnökséget átszervezték Honvéd Hadtápszolgálat Főnökségre.

A Honvéd Páncélos Parancsnokságon a technikai ügyeket a 4. (anyagi) osztály intézte. Hatáskörébe a páncélostechikai eszközök tartoztak.<sup>3</sup>

A Honvéd Hadtápszolgálat Főnökségen megalakult a III. (gépkocsi) csoportfőnökség három osztállyal:

- 3. a. (szervezési és tervezési) osztály;
- 3. b. (gépjármű) osztály;
- 3. c. (üzemanyag) osztály.<sup>4</sup>

A csoportfőnökség rendeltetése volt:

Az MN gépjárműszolgálatának legfelsőbb vezető és irányító, ellenőrző szerve. Mint ilyen – a szakszolgálat ellátása tekintetében – az MN HF alárendeltségébe tartozik. Szervezetszerű osztályain keresztül irányítja és ellenőrzi a csapatok, intézetek, parancsnokságok és szervek gépjármű szükségletét, azok működéséért és munkájáért teljes mértékben felel.

1949. október 1. után a „Petőfi” hadrendben jelent meg először a csapatok szervezetében az önálló technikai szolgálat.

1948-49-es évek fő feladata volt az új páncélos- és gépjárműtechnikai eszközök oktatásához szükséges szabályzatok kiadása, a karbantartás, javítás feladatait meghatározó okmányok eljuttatása a felhasználókhoz.

---

<sup>3</sup> Markó György: A Honvédelmi Minisztérium szervezete 1945 – 1956. Argumentum Kiadó, Budapest, 2011. – 65. oldal.

<sup>4</sup> Markó: i. m. – 69. oldal.

Meghatározták a Honvédelmi Minisztériumon belüli szervezeti kereteket és feladatokat, kialakították a szolgálatok rendszerét. A hadseregfejlesztés évről évre intenzívebbé vált, az átszervezések állandóak voltak.

Megkezdődtek a tiszti, tiszthelyettesi képzések a káderfejlesztés kertében. 1949-ben küldtek először harckocsiszakon gépészmérnököket a Szovjetunióba képzésre, majd a későbbiekben ez minden évben megismétlődött, folyamatos volt. A Rákosi Páncélos Tiszti Iskolán (Tata) megkezdődött a páncélostisztek, Mátyásföldön a Páncélos szertárnál a műmesterek képzése.

Megkezdődött a páncélos- és gépjárműtechnikai eszközök beszerzése és rendszerbe állítása - elsősorban szovjet forrásból –, ez utóbbinak részeként az üzembantartásuk szabályainak kidolgozása.

Kidolgozták a javítóanyag- és alkatrészbiztosítás rendjét, feladatait a költségvetés kereteinek figyelembevételével. Az ipar felé is megjelent a honvédség igénye a technikai eszközök alkatrészgyártására vonatkozóan. Az Országos Tervhivatal (OT) és a Kohó és Gépipari Minisztérium (KGM) a Haditechnikai Intézet tervrajzai alapján meghatározta a gyártó vállalatok felé a tervszámokat. Az ipar az igényelt mennyiséget nem tudta biztosítani, és sok esetben a minőség sem felelt meg. Felemelték a gyártás költségeit, de az ipar az intenzív fejlesztést nem tudta követni, a velük szemben támasztott követelmények irreálisak voltak.

A Gödöllői Gépjármű Javító Vállalat létrehozásával javultak az ipari javítások mennyiségi és minőségi területen egyaránt. A vállalathoz beutalt harckocsik és rohamlövegek javítási idejét 30 napban határozták meg.

Az ipar 1948 nyarán megbízást kapott 1 vagy 1,5 t teherbírású, félraj gépkocsi és egy 3 t teherbírású terepjáró tehergépkocsi prototípusának elkészítésére a HTI harcászati-műszaki követelményei alapján. Az ipar a rövid határidő miatt az új motor-konstrukció elkészítését nem tudta vállalni, ezért javasolta az osztrák Steyer művek által készített gépkocsimotor licencének megvételét. A NIK Steyer 100-as típusjelzésű jármű jól vizsgázott, és 1950 közepétől sorozatgyártásra került a CS-130-as és a CS-300-as terepjáró tehergépkocsi. A felmerült gondok miatt a gyártók a csapatok tapasztalatai alapján áttervezték a kocsikat. A CS-300-as gépkocsik gyártását leállították.

Az OT 1950. január 12-i ülésén jóváhagyta egy honvédségi javító-vállalat létesítését, a beruházásra az OT 6 700 000 Ft-ot irányzott elő. A Honvédségi Gépkocsi Javító Nemzeti Vállalat megalakulása folytán a Gépkocsi Szertár és a Központi Gépkocsi Iskola átszervezésre került.

Kialakították a páncélos- és gépjárműtechnikai biztosítás szerveit a hadseregfejlesztés 1950-1953 közötti intenzív fejlesztés időszakára. Először jelenik meg a gyaloghadosztály szervezetében, hadtáp alárendeltségben a szerelőosztág (SZERO) és az önálló technikai szolgálat. A gépesített lövészezrednél létrehozták a gépjármű alosztályt, a gépjárműjavító osztágot és a szállítóosztágot 47 fővel. A harckocsiezrednél technikai szolgálatvezető, egy - egy harckocsi- és gépkocsijavító osztály és egy szállítóosztály került felállításra.

Megalakultak a fegyvernemi tiszti iskolák, ezen belül a páncélosparancsnok alárendeltségében a „Rákosi Páncélos Tiszti Iskola” Tatán. Újonnan felállításra került a Páncélos szertár a Csángó utcában. A Gépkocsi Szertár új megnevezéssel Gépkocsi Szertár és műhelyiskola Mátyásföldön, a Gépkocsijavító műhely és szállító alosztály Gépkocsi-szín névvel az Ezredes utcába települt. A Központi Gépkocsi Iskola a Zách utcában volt

Meghatározták a népgazdasági járművek igénybevételének rendjét.

A következő átszervezésnél, 1951. augusztus 1-vel a Honvéd Páncélos Parancsnokság a Honvéd Páncélos és Gépesített Csapatok Parancsnoksága megnevezést kapta, az anyagi osztály megnevezése technikai osztályra változott.<sup>5</sup> Változás történt a Honvéd Hadtápszolgálat Főnökségen is. A III. Csoportfőnökség megnevezése Gépkocsi és Üzemanyag Csoportfőnökség lett a következő négy osztállyal:

- Szervezési és tervezési osztály;
- Gépjármű osztály;
- Üzemanyag osztály;
- Önálló pénzügyi alosztály.<sup>6</sup>

Tovább folytatódott a szaktisztek, tiszthelyettesek képzési rendszerének kialakítása, fejlesztése, amely messze elmaradt a szükségletektől. 1950 tavaszától megkezdődött a csapatjavító műhelyek építése. A

---

<sup>5</sup> Markó: i. m. – 78. oldal.

<sup>6</sup> Markó: i. m. – 79. oldal.

páncélostechnika szabályozott igénybevétele, karbantartása és javítása megkövetelte a technikai kiképzést, hogy a kiadott Technikai Szabályzatban meghatározottak szerint végezzék a technikai biztosítási feladatokat. A technikai tanfolyamokon végzett szakemberekkel a szolgálat megerősödött.

1950 tavaszától megkezdődött a csapatjavító műhelyek építése. Igényként merült fel a csapatjavító eszközök és a műhelygépkocsik biztosítása. A különleges gépkocsik gyártása leállításra került, mert a hazai gyártású gépkocsik alváza nem bírta el a terhelést. Helyettük ZISZ-151 típusú alvázakra építették a felépítményeket.

A lánctalpas vontatók hiánya is jelentkezett, mivel szovjet relációból nem volt lehetőség a beszerzésükre, ezért - alapul véve a szovjet JaAZ-12 vontatókat - a Járműfejlesztési Intézet tervei alapján a Vörös Csillag Traktorgyárnak adták ki a feladatot a hazai gyártásra. A 202 db-os megrendelés az iparral szemben irreális követelmény volt. Az elkészített CS-800 típusjelű lánctalpas vontató az alkalmazás során sok hibát hordozott. A problémát az alkatrészek nem megfelelő minősége okozta.

Kialakították a mozgó csapatjavító készleteket.

Kidolgozták az üzemanyagfelhasználás normatáblázatát a futási, karbantartási, javítási tevékenységekhez és az ehhez kapcsolódó pénzügyi szükségleteket. Meghatározásra kerültek a szakterület anyagfelhasználási normatívái.

1950-ben nagy létszámú tiszti csoport ment tanulni a Szovjetunióba, ebben 8 fő mérnök a Malinovszkij Páncélos Csapatok Katonai Akadémiáján és néhányan Kazanyban főtechnikusi tanfolyamon vettek részt.

A hadseregben létrehozták az újító, észszerűsítő és feltalálói bizottságokat; tevékenységüket havonta kellett értékelni és negyedévenként technikai konferenciát tartottak.

A Katonai Üzemi Megbízottak (KÜM) az átvételi alosztály keretén belül dolgoztak, ahol felügyelték az iparban a hadsereg részére készülő termékek gyártását, javítását, és a felmerült problémák megoldására javaslatot tettek a Vezérkar Ipari osztály felé.

1951 DECEMBERI HELYZETJELENTÉS A PÁNCÉLOSTECHNIKÁRÓL

1. számú táblázat

Típus	Kell	Van	Hiány	Üzemképes	Üzemképtelen
T-34	480	341	139	321	20
ISZ-2	122	68	54	58	10
ISZ-122	111	32	79	28	4
SZU-76	176	136	40	131	5
<b>Összesen</b>	<b>889</b>	<b>577</b>	<b>312</b>	<b>538</b>	<b>39</b>

A feltöltöttség 65%-os, tehát a hiány 35% volt. A meglévő harckocsik és rohamlövegek 93%-a volt üzemképes. A kiképzési eszközök üzemképessége 84% volt.

1952. március 1-vel bővült a Gépkocsi és Üzemanyag csoportfőnökség szervezete, a következő szervezeti egységek voltak:

- Szervezési és tervezési osztály;
- Önálló kiképzési alosztály;
- Gépjármű osztály;
- Nyilvántartó és javító osztály;
- Üzemanyag osztály;
- Gépjármű ellenőrző osztály;
- Önálló pénzügyi alosztály;
- Titkos iroda.<sup>7</sup>

A Központi Gépkocsi Tiszti Iskolán 1952-ben áttértek a hároméves képzésre, és itt szervezték meg a tisztek szervezett szerű továbbképzését is. A csapatoknál havonta volt parancsnoki és törzskiképzés, valamint 5-6 napos szaktovábbképzési összevonásokat is tartottak, ahol a harc technikai biztosítási feladatait vették át, felkészültek a törzsvezetési gyakorlatok levezetésére.

A csapatok alkalmazásának megfelelően kidolgozták az új szervezeteknek megfelelő hadműveleti-harcászati tevékenységek gépjármű-technikai biztosítási rendjét.

<sup>7</sup> Markó: i. m. – 92 – 93. oldal.

1952. szeptember hónapban megtartották az MN I. Országos Gépjárműtechnikai Konferenciát.

1953-ban világossá vált, hogy a túlfeszített hadseregfejlesztés nem tartható, megkezdődött a hadsereg csökkentése, és ennek megfelelően minden szinten átszervezések történtek. A Honvéd Páncélos és Gépesített csapatok parancsnoksága 1954. január 1-vel ismét Páncélos Parancsnokság lett. A Technikai osztály szervezete nem változott.<sup>8</sup>

A Páncélos Parancsnokság közvetlen alárendeltségébe tartozott a Központi Páncélos Nagyjavító Üzem, a Központi Páncélos Anyagraktár Parancsnokság, a Páncélos, Gépkocsi és Traktor Tiszti Iskola, a Páncélos Kiképző Ezred.

A Hadtáp Főnökség Gépkocsi és Üzemanyag Csoportfőnökség kissé átalakult, a következő szervezeti egységek jöttek létre:

- Szervezési és tervezési alosztály;
- Gépjármű osztály;
- Gépjármű nyilvántartó és javítási osztály;
- Üzemanyag osztály;
- Gépkocsi technikai alosztály;
- Gépjármű ellenőrző alosztály;
- Pénzügyi alosztály;
- Titkos iroda.<sup>9</sup>

Az 1954. év második felében további változások történtek a Honvédelmi Minisztérium szervezetében. A Hadtáp Főnökség Gépkocsi és Üzemanyag Csoportfőnökség megnevezése Gépkocsi, Traktor és Üzemanyag Csoportfőnökségre változott.<sup>10</sup> 1955. május 15-vel ismét átszervezték a Hadtáp Főnökség Gépkocsi és Traktor Csoportfőnökség szervezetét, az alábbi szervezeti egységek jöttek létre:

- Szervezési és nyilvántartási osztály;
- Felhasználási és harckiképzési osztály;
- Megrendelő és beszerzési osztály;

---

<sup>8</sup> Markó: i. m. – 106. oldal.

<sup>9</sup> Markó: i. m. – 109. oldal.

<sup>10</sup> Markó: i. m. – 115. oldal.

- Gépjármű javítási és ellátási osztály;
- Műszaki osztály;
- Üzemanyag osztály;
- Pénzügyi alosztály;
- Titkos alosztály.<sup>11</sup>

Az 1955. december 28-val végrehajtott átszervezésnél a Gépkocsi, Traktor és Üzemanyag Csoportfőnökség szervezetéből önálló osztályként kivált az Üzemanyag osztály.<sup>12</sup>

Az 1956. augusztus 7-én jóváhagyott állománytábla szerint a Páncélos Parancsnokság és a Hadtáp Főnökség Gépkocsi, Traktor és Üzemanyag Csoportfőnökség bázisán létrejött a Páncélos és Gépjármű Parancsnokság<sup>13</sup> a következő szervezettel:

- Törzs: Kiképzési alosztály, Szervezési alosztály, valamint Titkos részleg;
- Technikai szolgálat: Igénybevételi és javítási osztály, valamint Anyagellátó osztály;
- Közvetlenek: Javítási és átvételi osztály; Alkatrész átvételi osztály és Pénzügyi részleg.<sup>14</sup>

A honvédelmi miniszter intézkedett a tisztiiskolák összevonására, ezért a Dózsa Lövész Tiszti Iskola és a Rákosi Páncélos Tiszti Iskola az egyesítés után Dózsa Lövész, Páncélos és Gépkocsizó Tiszti Iskola nevet vette fel. A páncélostechikus- képzés hároméves volt.

## **Páncélos és Gépjármű Csoportfőnökség**

Az 1956-os forradalom és szabadságharc ismert eseményei következtében a hadsereg gyakorlatilag felbomlott, súlyos károk keletkeztek a technikai eszközökben, a személyi állomány egy része eltávozott. Újjá kellett építeni a hadsereget.

---

<sup>11</sup> Markó: i. m. – 125. oldal.

<sup>12</sup> Markó: i. m. – 127. oldal.

<sup>13</sup> Egyes okmányok csoportfőnökségként említik.

<sup>14</sup> Markó: i. m. – 136. oldal.



A konszolidáció első időszakában a fő feladat a karhatalmi alakulatok üzemképes gépjárművekkel való ellátása volt, továbbá Budapest élelmezésének biztosítása szállítóeszközökkel. Folyamatosan végezték a gépjárműtechnika gyűjtését, javítását, a szállítási munkákat, a veszteségek felmérését.

A forradalom után az újjászerveződő hadseregbe politikailag szilárd, a szocializmushoz eltökélten hű tisztekre volt szükség. 1956 novemberében „Tiszti Nyilatkozat” került kiadásra, amelyben minden aláíró továbbra is vállalta a fegyveres szolgálatot. Aki nem írta alá, pár napon belül leszerelték. Sok páncélosmérnök és -technikus nem írta alá a „Nyilatkozatot”, és ennek következtében a parancsnokság létszáma felére csökkent.

Az MN Páncélos és Gépjármű Csoportfőnökség az aláírások után 36 fős tiszti és 11 fős polgári létszámmal újjászerveződve alakult meg.<sup>15</sup>

A harckocsihelyzetről 1956 decemberében megállapították, hogy kb. 50 db-ot a szovjet csapatok a saját veszteségeik pótlására, az objektumok védelmére elvittek. A harckocsikból a lövegárák hiányoztak.

Az újjászerveződés és rendteremtés során a Kiképzési osztály fontos feladata volt a harckocsialegységek részére irányelvek elkészítése, a gépkocsivezetői kiképzéshez gépjárművek biztosítása, a harckocsi-egységek kiképzési bázisainak és a kiképzési feltételeknek a felmérése, biztosítása.

A személyi és gépkocsi nyilvántartó alosztály leltárjelentések alapján és az új szervezésnek megfelelően elkészítette a gépkocsik átcsoportosítási tervét és az anyagellátási tervet. A technikai szolgálat elkészítette az 1957. évi költségvetést az Anyagtervezési Csoportfőnökséggel egyeztetve. A fegyvernemi inkurrenciában lévő anyagokról is jegyzék készült. Intézkedés történt a megszűnő alakulatok páncélos- és gépkocsi<sup>16</sup>anyagainak átadására a megmaradó alakulatok részére. A harckocsik és gépkocsik technikai állapota felmérésre került, a javítási terveket elkészítették. A katonai átvételi osztály a megrendelések szerint javított, új anyagok átvételét végezte, és kidolgozta a szükséges utasításokat.

---

<sup>15</sup> 1956 végétől a csoportfőnökség megnevezést használták.

<sup>16</sup> A továbbiakban: pc. – páncélos, gk. - gépkocsi

1957. február 20-ra „Szervi Határozmány”- tervezet került kidolgozásra. Meghatározták a páncélos- és gépjárműtechnikai biztosítás szakterületeinek felelőseit. Alapvető feladatváltozást jelentett, hogy a csoportfőnökség a továbbiakban csak a közvetlenek elöljárója, nem rendelkezik harcoló csapatokkal, és az egész MN-en belül csak szakmai elöljáró a saját szolgálati területének vonatkozásában.

A csoportfőnökség alapvető feladatait a következőképpen határozták meg:

„A Páncélos és Gépjárműtechnikai Csoportfőnökség megtervezi - irányítja a Néphadsereg páncélos egységeinek szakki-képzését, a hadsereg egész személyi állománya gépjárműtechnikai szakkiképzését.

Végzi az MN gépjárművekkel, javítási, fenntartási anyagokkal, tartalékalkatrészekkel való ellátását, irányítja a szakág gazdálkodását. Megszervezi, irányítja, ellenőrzi a harc- és gépjárművek igénybevételét, javítását és vontatását.”

1957 áprilisától a hadsereg áttért a béke időszaki tevékenységére. Megtörtént a sorállomány behívása. A Páncélos és Gépjármű Csoportfőnökség nagy erőfeszítéseket tett a nagy mennyiségű üzemképtelen gép- és harcjármű javítására, biztosítva ezzel a néphadsereg páncélos- és gépjárműeszközökkel való ellátását. Lényegében ezen időszak alatt megteremtette a feltételeket az előrelátó, tervszerű munkához, és megalapozta a minőségi fejlesztés hátterét.

1959 őszén a csoportfőnökségtől elkerült a páncélos- és gépjárműkiképzés, de megmaradt a technikai szakkiképzés. A csoportfőnök jogosultsága, felelőssége és a csoportfőnökség feladatai új Szervi Határozmányban kerültek meghatározásra. Lényeges változás volt a régi-től, hogy kimaradt a páncéloscsapatokra vonatkozó rész.

A csoportfőnökség feladatai a következő pontokban kerültek meghatározásra, amelyek kifejezetten a páncélos- és gépjárműtechnikai biztosítás szakterületére vonatkoztak. Kivonatossan az alábbiak:

- a Vezérkar hadműveleti tervei alapján kidolgozza a technikai biztosítás tervét;
- tanulmányozza a hadszínteret a hadműveleti irányokban a technikai biztosítás lehetőségei szempontjából;
- kidolgozza a Vezérkarral együttműködve az MN páncélos- és gépjárműszolgálatának szervezeti felépítését;

- irányítja a szakkiképzést, közreműködik a páncélos- és gépjárműszabályzatok, utasítások kidolgozásában;
- irányítja és ellenőrzi a Kiképzési Csoportfőnökséggel együttműködve a katonai tanintézetek gépjárműves szakkiképzését;
- tanulmányozza az idegen hadseregek szervezetét, páncélos- és gépjárműtechnikáját;
- követelményeket ad a HTI-nek az MN páncélos- és gépjárműtechnikájának, felszerelésének fejlesztésére, részt vesz a kísérleti és kutatómunkában;
- kidolgozza költségvetéseit;
- biztosítja az MN páncélos- és gépjárműanyaggal való ellátását;
- biztosítja és ellenőrzi a páncélos- és gépjárműanyagok állandó harckész állapotban való tartását, azok tárolását, őrzését, karbantartását;
- megrendelést ad az ipar számára – jóváhagyott költségvetés alapján – a szükséges páncélos- és gépjárműanyagok gyártására;
- irányítja, ellenőrzi az alárendelt katonai átvevők munkáját;
- megszervezi, irányítja és ellenőrzi a harckocsik és gépjárművek javításának és igénybevételeinek rendjét;
- hatásos megelőző intézkedéseket dolgoz ki a gépjárműbalesetek megelőzése érdekében. A megtörtént baleseteket kivizsgálja;
- javaslatot tesz a szakanyagok külföldi beszerzésére;
- tanulmányozza és általánosítja az MN-ben lévő páncélos és gépjárműanyag igénybevételi, javítási és vontatási tapasztalatait;
- javaslatot tesz a gépjárművek kiselejtezésére és értékesítésére;
- felelős a páncélos és gépkocsisztek beosztásáért és szakmai továbbképzéséért;
- együttműködve a Vezérkar Szervezési és Mozgósítási Csoportfőnökséggel javaslatot tesz a páncélosegységek, -alegységek, gépjárműszolgálatok szervezetére, elhelyezésére.

A Páncélos és Gépjármű Csoportfőnökség csoportfőnöke Róka Mihály vezérőrnagy volt 1959-ig, amikor kinevezték MN Hadtáp főnöknek. Őt követte Fehér Ferenc ezredes (később vezérőrnagy), aki haláláig töltötte be ezt a beosztást. Csoportfőnök- helyettes Balog Imre ezredes volt. A csoportfőnökség nagy tapasztalatú osztályvezetőkől állt. Szervezési-tervezési osztályvezető: Hartus Antal ezredes; Igénybevételi technikai kiképzési osztályvezető: Bacsa József ezredes; javítási osztályvezető: Kovács Tamás ezredes; anyagi osztályvezető: Bukovszki Jenő ezredes.

A Csoportfőnökségen az alábbi osztályok szerveződtek:

- Kiképzési osztály;
- Személyi és gépkocsi nyilvántartó alosztály;
- Technikai szolgálat: Javítási és igénybevételi osztály, Katonai átvételi osztály;
- Pénzügyi osztály;
- Ügyviteli részleg.

Harckocsi helyzet 1957.02.14-én:

- T-34 448 db,
- ISZ-2 68 db,
- ISZU-122 32 db,
- SZU-76 132 db,
- vontató 16 db.

A közvetlen alakulatok parancsnokai:

- Központi Páncélos és Gépjármű Javító Üzem: Sipula István;
- Központi Páncélos és Gépjármű Anyag Raktár: Szabó Károly;
- Gépkocsivezető képző Iskola: Losonci Sándor;
- Gépkocsiszín: Cséfán István, majd Kapalyag József;
- Páncélos Tisztes Kiképző Ezred: Varsányi Sándor;
- Kiképzési Segédlet Gyártó Üzem: Kopasz Jenő.

A javítási elv az volt, hogy az eseti jellegű kisjavításokat és a futásból eredő középjavításokat a csapatoknál kellett elvégezni. Az általuk

el nem végezhető közép- és nagyjavításokat központi javítószervnél végezték el. Az 1957. évre tervezett és jóváhagyott költségvetéssel rendelkeztek, és a javításokat polgári vállalatoknál, honvédségi javítóüzemben, illetve csapatjavító műhelyekben hajtották végre.

A harckocsialkatrészek gyártását az ipar nem tudta az előírt minőségben elvégezni, ezért az ipar és a katonai átvételi osztály között sok volt a súrlódás. Az Anyagtervezési Csoportfőnökség előterjesztést tett az „M” gyártó kapacitásokról, melyben érintett volt a Gödöllői Gépjármű Javító Vállalat a T-34 harckocsifődarabokat illetően, az Autó és Traktor Alkatrész Gyár a harckocsialkatrészek, sebességváltók, villamos hajtóművek tekintetében.

A csapatjavítás és karbantartás fokozatosan fejlődött, melyet igazolt a gépjárművek előírt hadrafoghatósági százalékának megléte. Hiányosságok mutatkoztak azonban a műszaki szemlék végrehajtása területén. A hadosztályoknál elrendelt középjavítások végrehajtása a szétszerelés után nagyjavítás lett. Erre a hadosztály javítóműhelyek nem voltak felkészítve, ezért a javítás minősége nem felelt meg a követelményeknek. A csapatzárolt és központi készletben lévő technikai eszközök konzerválása az ellenőrzések során több hiányosságot mutatott.

A gépjárműtechnikai kiképzés terén komoly előrelépést jelentett, hogy a tisztek megszerezték gépkocsivezetői engedélyüket. A bevonulás előtt a hadsereg részére 1957-től az MHSZ alapfokú gépkocsivezetői képzést folytatott. Ennek hatása jelentkezett a gépkocsivezetők képzettségében, a műszaki állapot és üzemképesség fenntartásában. A Páncélos Tiszt Kiképző ezrednél folyt a harckocsivezetők, beszálló szerelők képzése, míg a speciális képzettséget igénylő beosztásokra a Gödöllői Javító Üzemben képezték az állományt.

A Páncélos és Gépjármű Anyagraktár tárolta a szükséges alkatrészeket, az új és készletbe bevont gépjárműveket, melyeket igény szerint, illetve a kiutalások alapján kiadtak vagy bevontak a csapatoktól. A Központi Páncélos és Gépjármű Javító Üzem Tatán egy harckocsijavító részleggel rendelkezett.

Az 1959-es átszervezés folyamán a csoportfőnökségtől átadásra került a Páncélos Tiszt Kiképző ezred és a Kiképzési Segédlet Gyártó Üzem a Kiképzési Csoportfőnökséghez.

Ezen időszak alatt megteremtődtek a feltételek a hadsereg korszerűsítésére; az új technikai eszközök fogadására a páncélos- és gépjárműtechnikai biztosítást végző állomány felkészült, és képesnek érezte magát, hogy a kor színvonalán lévő haditechnikai eszközöket minden oldalúan kiszolgálják, üzemben tartásuk, biztosítva ezzel, hogy a Varsói Szerződés többi tagországának technikai biztosítási szintjén teljesítsék feladataikat.

Az 1961. évben jelentős változások történtek az MN életében. Megalakult az 5. hadsereg parancsnoksága és – többek között – létrejött az Anyagi-technikai főcsoportfőnökség. Az Anyagi-technikai főcsoportfőnökség alárendeltségébe került: a vezérkar anyagtervezési csoportfőnöksége, a páncélos és gépjárműtechnikai csoportfőnökség, a Hadi-technikai Intézet és a korábbi anyagnemfelelős fegyvernemi főnökségek (parancsnokságok) anyagi részlegei.

A Honvédelmi Miniszter a 0021/1961. számú parancsában az Anyagi-technikai főcsoportfőnökség feladatául a következőt szabta meg:

*„Az Anyagi és Technikai Főcsoportfőnökség a kiadott parancsimnak megfelelően szervezze meg a korszerű anyagi gazdálkodást, biztosítsa a hadsereg rendelkezésére bocsájtott eszközök rendeltetésszerű és gazdaságos felhasználását, szervezze a hadsereg korszerű technikával és harceszközökkel való átfegyverzését és ellátását.”<sup>17</sup>*

Az Anyagi és Technikai Főcsoportfőnökség 1963 januárjában részletes jelentést készített a Magyar Néphadsereg hároméves fejlesztéséről. A hadsereg 1959. január 1. és 1962. december 31. között 20,8 milliárd Ft-tal gazdálkodott, ebből 9,5 milliárdot fejlesztésre fordított, ezen belül 156 millió rubel értékben szereztek be új – főképpen légvédelmi célú – haditechnikai eszközöket. A speciális import összege a három év alatt megközelítette az előző 11 évben hasonló célra költött összeget (166 millió rubel).<sup>18</sup>

*„A külföldi haditechnikai beszerzés a következőképpen oszlott meg: repülőtechnikára 41,9%, honi légvédelmi eszközökre 35,8%, páncélos-technikára 10,2%, tüzérségi anyagra és csapatrakéta-eszközökre*

<sup>17</sup> Hadtörténeti Levéltár HM parancsok 1960 – 1963. 4. doboz

<sup>18</sup> Germuska Pál: A magyar középgepipar. Hadiipari és haditechnikai termelés Magyarországon 1945 és 1980 között. Argumentum Kiadó, Budapest, 2014. – 309 – 310. oldal.

6,2%, híradó anyagra 2,1%, műszaki anyagra 1,6%, vegyivédelmi anyagokra 0,1%, gépjárműanyagokra 2,1% jutott. 3,1 milliárd Ft-nyi eszközt itthon állítottak elő. Ennek megoszlása a következőképpen alakult: fegyverzet, lőszer, lokátor, lőelemképző 68,8%, híradástechnika 7,4%, műszaki anyagok 4,4%, vegyivédelmi anyagok 4,3%, gépjárműtechnika 15,1%.<sup>19</sup>

A néphadsereg még így is messze járt az optimális állapottól, egyes fegyvernemeknél és eszközcsoportoknál anyagihiány mutatkozott.

Az új vezetési rendszer nagy megmérettetése volt a „Duna” fedőnevű parancsnoki és törzsvezetési gyakorlat április 17 – 24-e között a Déli Hadseregcsoport, az 5. hadsereg-parancsnokság és egy szovjet hadtesttörzs közreműködésével. Ehhez kapcsolódott 21 - 28-a között a Magyarország területén „Duna-62” fedőnévvel végrehajtott törzsvezetési gyakorlat, melyen magyar, szovjet és román parancsnokságok működtek együtt. A gyakorlat tapasztalatainak értékelése többször napirendre került. Czinege Lajos vezérezredes, honvédelmi miniszter augusztusban Moszkvában konzultált Grecsko marsallal a „Duna” gyakorlat tapasztaltairól.

A főparancsnok többször tett megjegyzést az MN felső vezetésének átszervezésével összefüggésben. Grecsko marsall elismerte az eredményeket, ugyanakkor arra is rámutatott, hogy az MN-nel szemben 1961 decemberében új hadműveleti követelményeket támasztottak, illetve felgyorsult a rakéta-program, s ezekkel még nem számolhattak a HM létszámcsökkentéssel járó átszervezésénél. Ezért most, ebben az új szituációban szükségesnek tartja, hogy a fegyvernemi parancsnokok a honvédelmi miniszter közvetlen alárendeltségébe kerüljenek, és gyakorlati tevékenységüket a Vezérkar fogja össze. Az Anyagtervezési Csoportfőnökség kerüljön a Vezérkar, a közlekedési szervek pedig a hadtáp főnök alárendeltségébe.<sup>20</sup>

Az 1962 decemberében a Politikai Bizottság részére készített előterjesztésben Czinege vezérezredes a következőket írja:

*„A Honvédelmi Minisztérium jelenlegi szervezetét 1961 őszén alakítottuk ki azzal az elgondolással, hogy a következő két-három évben a hadsereg korszerűsítésének és fejlesztésének feladatát megoldva fogjuk újólág megvizsgálni és a szükséges mértékben*

<sup>19</sup> Germuska: i. m.: - 310. oldal.

<sup>20</sup> M. Szabó Miklós: A Zrínyi Miklós Katonai Akadémia története 1961 – 1969. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2008. – 58. oldal.

*módosítani. A Magyar Néphadsereg vezetésének egyéves tapasztalatai, a vezetés szervezetének alapos vizsgálata, az Egyesített Fegyveres Erők Főparancsnoka által vezetett áprilisi (Duna) hadműveleti-harcászati gyakorlat tapasztalatainak feldolgozása azt mutatja, hogy a Honvédelmi Minisztérium szervezetét – feladatainak eredményesebb elvégzése érdekében – már most szükséges átalakítani és megerősíteni. Ilyen módosításokat ajánl az Egyesített Fegyveres Erők Főparancsnoka is.”<sup>21</sup>*

A következő szervezeti változásokat tartotta szükségesnek:

- a fegyvernemi főnökségek közvetlenül a miniszternek rendeltetnek alá, s meg kell azokat erősíteni. Ennek keretében a fegyvernemi anyagi osztályokat vissza kell helyezni a fegyvernemi főnökökhöz;
- mind a Fegyverzeti, mind a Páncélos- és Gépjárműtechnikai Csoportfőnökséget önállóvá kell tenni és közvetlenül a miniszternek alárendelni;
- az Anyagtervezési Csoportfőnökséget visszahelyezni a vezérkari főnök alárendeltségébe;
- az Anyagi Technikai Főcsoportfőnökséget átszervezni Haditechnikai Főcsoportfőnökséggé (Bizottsággá), amely a honvédelmi miniszter közvetlen szerveként végzi a Magyar Népköztársaságban folyó összes katonai célú technikai-műszaki fejlesztési és tudományos kutatómunka irányítását, koordinálását; a baráti államok haditechnikai fejlesztési és tudományos kutatómunkájának nemzetközi koordinálását, a HM képviseletét, ezen feladatok hazai végrehajtásának biztosítását és ellenőrzését; az MN-ben rendszeresítendő haditechnikára vonatkozó javaslatok kidolgozását és koordinálását, együttműködve a Vezérkarral és a fegyvernemi főnökségekkel; az MN-ben meglévő haditechnikai eszközök használatának és kezelésének ellenőrzését; a katonai átvétel, a technikai üzemeltetés, tárolás és kezelés egységes elveinek kialakítását. A Haditechnikai Fejlesztési Főcsoport-főnökség a népgazdaság felé, mint bizottság szerepel;
- a Vezérkar Közlekedési Osztályát átalárendelni az MN hadtápfőnöknek.<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> M. Szabó Miklós: i. m. – 68 – 70. oldal.

<sup>22</sup> M. Szabó Miklós: i.m. – 71. oldal.



A Honvédelmi Miniszter a 0026/1963. számú, 1963. augusztus 17-én kelt parancsában elrendelte a HM szervezeti módosítását 1963. szeptember 01-i hatállyal. E parancs értelmében a miniszter megállapította:

*„Pozitív eredményeket hozott a technikai szervezetek átmeneti koncentrálása. A hadiipar ellenforradalom utáni átmeneti zűlőszagát nagyrészt sikerült felszámolni, a termelést jelentősen fejleszteni, a kutatás, fejlesztés terén bizonyos összhangot megvalósítani. különösen kiemelkedő eredménynek számít a korszerű páncélozott felderítő úszó gépkocsi hazai gyártásának megszervezése, nemcsak saját, hanem a Varsói Szerződés más országai számára is.”<sup>23</sup>*

A miniszter megparancsolta:

*" 1/b. Az Anyagi és Technikai Főcsoportfőnökség eddig végzett munkájáért elismerésemet fejezem ki. A további fejlődés követelményeiből kiindulva szervezetét megszüntetem. Az állományába tartozott:*

- Páncélos és Gépjármű-Technikai Csoportfőnökség, valamint a Fegyverzeti Csoportfőnökség önálló szervezettel, közvetlen alárendeltségembe kerül. Új elnevezésük: Páncélos és Gépjármű-Technikai Főnökség, illetve Fegyverzeti Főnökség.*
- Anyagtervezési Csoportfőnökség a Vezérkar szervezetébe;*
- műszaki anyagi osztály a Műszaki Főnökség szervezetébe;*
- vegyivédelmi anyagi osztály a Vegyivédelmi Főnökség szervezetébe;*
- híradó anyagi osztály a Vezérkar Híradó Csoport-főnökség szervezetébe kerül.”<sup>24</sup>*

A 0026/1963. számú HM parancs alapvetően az 1961-ben végrehajtott átalakítás hibáinak beismerése.

---

<sup>23</sup> HL HM parancsok 1960 – 1963. 4. doboz.

<sup>24</sup> HL MH parancsok 1960 – 1963. 4. doboz.

## Páncélos és Gépjárműtechnikai Főnökség

A kiválás után 1963-ban új önálló szervezetként létrejött az MN Páncélos és Gépjárműtechnikai Főnökség 41 fővel. 1964. áprilisban felállításra került a Főnökség és közvetlenjeinek pártbizottság titkári pozíciója és politikai osztálya, melynek el kellett látnia a Fegyverzeti Főnökség és alárendeltjeinek pártirányítási és politikai szervező munkáit is. Ezzel a növekedéssel a Főnökség létszáma 59 fő volt. Szaktisztek vonatkozásában a növekedés minimális volt, bár 1963-tól a fejlődés fokozatos volt, azért mindig maradtak szűk keresztmetszetek. Különösen erősen feszített volt a helyzet a hazai gyártású páncélos- és gépjárműtechnikai eszközök fejlesztési problémáinak megoldását illetően. Megnövekedtek a gyártási kooperációs tárgyalások. Növekedtek a követelmények a páncélos- és gépjárműtechnikai biztosítás hadműveleti és harcászati követelményeinek kidolgozása tekintetében. Növekedtek a feladatok az intenzív fejlesztés következtében. Korszerű technikai eszközök jöttek be (T-54, T-55, T-55A), a hazai fejlesztésű 3 t teherbírású összerék-meghajtású tehergépkocsi (CSD-344), a páncélozott felderítő úszó gépkocsi (D-442) és ezek különböző változatainak rendszerbeállítása sok odafigyelést és leterhelést jelentett. Növekedtek a követelmények a páncélos és gépjármű harci technika hadrafoghatósága, kiszolgálása, a javítás és javítóanyag ellátása területén is.

A Főnökség szervezetének alapvető strukturális változtatására – a korábbi kezdeményezések ellenére – csak az 1970-es időszak elején került sor.

Szervezési ellentmondás volt, amikor az MN Hadtáp Főnökségnek alárendelt Zách u.-i szállítózászlóaljat új szervezeti megnevezéssel – Gépkocsi tisztesképző és szállítózászlóalj – a Főnökségnek rendelték alá. A szállítózászlóalj ismét önálló lett, és 1962-ben visszakerült az MN Hadtáp Főnökség alárendeltségébe.

Közvetlenek vonatkozásában ismét a Főnökség alárendeltségébe került az MN Gépkocsiszín, amely szaktanfolyamok levezetését, forgalomszabályzó kiképzést is végzett.

1962-ben megkezdődött a Páncélos- és Gépjárműtechnikai Kiképző Központ felállítása Szabadszálláson. A kiképző központ az MN hadrendjébe azzal a feladattal került létrehozásra, hogy végezze a páncélos és gépjárműtechnikai szolgálatok részére szükséges szakállomány tanfolyamrendszerű kiképzését, a páncélos- és gépjárműtechnikusi

hivatásos tiszthelyettesi, valamint a tartalékos tiszti kiképzést. A kiképző központ első parancsnoka Fejes Sándor szds. volt.

Az 1962-ben végrehajtott „DUNA” törzsvezetési gyakorlat tapasztalatai alapján a Főnökség javaslatot tett a HM előretolt alap és a HDS páncélos és gépjármű anyagraktárak létrehozására. A HDS páncélos és gépjármű anyagraktár békeidőben javítószervezetként működne, és „M” esetén 2 napon belül térjen át hadiszervezetére. Anyagi készletének feltöltése folyamatosan történne. A HM előretolt anyagi alap (HMEAA) a központi raktár és tartalék állományából kerülne felállításra, és működőképességét „M-5”-re érje el.

Kialakították az anyagi készleteket. A készletek megoszlása: a csapatoknál 3 napi kisjavítási készlet (klt.), hadosztálynál 3 napi közép- és 1 napi kisjavítási klt., HDS raktárban 2 napi közép-, 1 napi kis- és a HMEAA raktárban 1 napi középjavítási készlet, 2 napi kisjavítási klt. kerüljön kialakításra. Összesen 6 napi közép- és 7 napi kisjavítási készletet kellett képezni. A HDS raktár összsúlya: 372 t. A HMEAA raktár összsúlya: 439 t.

1963 márciusában összefoglaló jelentést készítettek a szolgálat helyzetéről. Szükségesnek tartották a HDS technikai törzsének megerősítését, az oktatás biztosítását, a gépesített lövész (gl.) zászlóaljhoz technikai helyettes szervezését. Szükségesnek tartották a Központi Javító Üzem fejlesztését, illetve az üzem kitelepítésének lehetőségét keresték.

A szabadszállási Kiképző Központnak meg kellett szerveznie egy gépkocsivontató és -javító zászlóalj, egy harckocsivontató és -javító zászlóalj (kb. 700-800 fő), egy tartalékképző zászlóalj felállítását „M” esetén. A HDS rendelkezett egy harckocsivontató és -javító zászlóaljjal Tatán és egy gépkocsivontató és -javító zászlóaljjal Kaposváron „M” esetén.

A Kiképző Központ feladatai évről évre növekedtek, szerkezetében átszerveződött, növekedett a kiképzőkerete. A teljes állomány ekkor 646 fő volt. 1964 májusában az állandó létszám 224 fő volt, a kiképzendők létszáma 550-700 fő között ingadozott. Megkezdődött az érettségizett állománnyal a gépjárműszerelő szakmunkás képzés.

A hadsereg tábori páncélos és gépjármű anyagraktár Sárbogárd helyett Devecserben került felállításra. A Gépkocsiszín állománya mindenkor az üzemelő gépkocsiállományhoz viszonyítottan került

kialakításra a szükséges javítószervezettel. A páncélos- és gépjármű-technikai szolgálat vezető szervei mind a Főnökség, mind az 5. HDS és az OLP vonatkozásában kielégítően voltak szervezve.

A szervezeti normatívákat a páncélos és gépjármű szakszolgálat személyi szükségletére kidolgozta.

A gépesített lövészezredeknél a szolgálat összetétele: 1+4 fő – parancsnok technikai helyettes, igénybevételi és javítási tiszt, gépkocsi kiképzőtiszt, anyagi tiszt, nyilvántartó írnok; a gépesített lövésszállóaljnál: 1+3 fő – zászlóaljparancsnok technikai helyettes, javító raj-főszerelő szakaszvezető, szerelő tizedes, gépkocsivezető-lakatos honvéd.

Az ezredműhely szervezete: parancsnok - tiszt, szolgálatvezető - tiszthelyettes, anyagraktáros - tiszthelyettes + 1 db 3t tehergépkocsi, 1 főszerelő tiszthelyettes, 1 motorszerelő tiszt, 1 adagoló-porlasztó beszabályozó, 2 elektromos szerelő, 2 szerelő raj 8 fővel, 2 akkumulátorkeszélő, 1 rajparancsnok esztergályos, 1 karosszerialakatos, 1 asztalos, 1 fényező, 1 vulkanizáló, összesen 23 fő.

A gépkocsi anyagraktár szervezete: 1 tiszthelyettes és egy honvéd raktáros.

Az ezrednél volt egy műszaki ellenőrző állomásparancsnok. A szervezetek minden egységre konkrétan kidolgozásra kerültek.

Az MN-ben 1966-67-ben egy időben több szervezés is folyt, ekkor alakították át a kiképzési rendszert 3x8 hónapos rendszerűvé. A Szabadszálláson kiképzendő harckocsi elektromos, stabilizátor, és harckocsi rádiószerelők nagy létszáma miatt kiképzésüket vezénnyelssel nem lehet megoldani, ezért a plusz állományigényt a Kiképző Központnak kellett biztosítania.

Megkezdődött az egyesített technikai szolgálat kialakítása a kaposvári hadosztálynál.

Az MN-ben mintegy 400-550 féle áramforrás- aggregátor üzemeltetéséről kellett gondoskodni, melynek személyi feltételei nem voltak megteremtve. Az aggregátorok üzemeltetésével foglalkozó szakszerelői állomány az állománytáblákban nem szerepelt. A javítások elvégzéséhez javasolták elektromos műszerészek, motorszerelők állománytáblájában való megjelenítését. A szakszemélyzet nagyságát az

eszközök mennyiségi és bonyolultsági nagyságrendje alapján javasolták meghatározni.

Az Egyesített Tiszti Iskola szervezete is felülvizsgálatra került. Szükségesnek látták szétválasztani a parancsnoki és technikai állományú képzést. 1967 őszétől megalakult a Zalka Máté Katonai Műszaki Főiskola (ZMKMF).

A Főnökség „M” szervezeteiben is minőségi és mennyiségi fejlődés volt. Megalakult a HDS Mozgó Anyagi Alap, melyhez beállításra került egy önálló gépjárműjavító szervezet. A HM Előretolt Anyagi Alap is kapott egy tábori gépjárműjavító műhelyt, és megalakításra került egy tábori páncélos és gépjármű anyagraktár.

A Szabadszálláson felállításra kerülő két javító és vontatózászlóalj mellett megalakításra került a Mozgó Harckocsi Javító Üzem (636 fő) és a Mozgó Gépkocsi Javító Üzem (613 fő). Ugyancsak itt került beállításra egy önálló harckocsivontató zászlóalj (257 fő), egy önálló gépkocsivontató zászlóalj (271 fő). Az „M” szervezetek felállítása után a kiképző központnak meg kellett alakítani a Tartalék Képző Páncélos Javító Zászlóaljat.

A PSZH-k (páncélozott szállító harcjármű) rendszerbe állítása a gépesített lövészezredeknél létszámnövekedéssel járt, mintegy 20 fő tiszt és tiszthelyettes, továbbá 130 fő sorállomány beállításával. Egy gépesített lövészhadosztályt 295 eszközzel kívántak feltölteni. Az ezredek javasolták, hogy a kiképzőtiszt és tiszthelyettes „M” esetén is maradjon állományban, mint gépjárműjavító tiszt és anyagellátó tiszthelyettes. A gépesített lövészsáradoknál legyen század technikus tiszthelyettes, a műhelyeknél kerüljön rendszeresítésre páncélhegesztő beosztás. Az ezredraktárakat a javítóműhely állományába javasolták áthelyezni.

1969-ben a létszámgondok enyhítésére vizsgálták a gépkocsivezetők kettős beosztásba való helyezésének lehetőségét. A rendszeresített beosztásokkal komoly nagyságrendű létszámot lehetett kigazdálkodni, de a gépkocsivezetők leszervezésével nem volt, aki a gépkocsit vezesse. A kettős beosztások megnevezését is felül kellett vizsgálni. Ebben az évben a Páncélos és Gépjármű Technikai Kiképző Központot kiképzőezreddé alakították át, ahol az egyik zászlóaljba a sorállományú kiképzendők és tanfolyami hallgatók, a másik zászlóaljba az egyetemi előfelvételisek, a tartalékos tiszti és tiszthelyettesi képzés és továbbképzés, a hivatásos tiszthelyettesi kiképzés és továbbképzés állománya kerültek. Az ezredmegnevezés szervezeti fejlődést jelentett,

és a szétválasztott képzés kétféle kiképzés és bánásmód megvalósítását tette szükségessé.

1970. február 16-án előterjesztés készült a honvédelmi miniszternek a következő 5 évben tervezett nagyarányú technikai eszköz rendszerbeállítása miatti javítási szükséglet megnövekedéséről, és ennek kielégítése érdekében júniusban „Alapító határozat” került kiadásra, amely az MN Gödöllői Gépjavító Vállalat alapítását rendelte el. A vállalat „A” besorolást kapott.

Közepes harckocsiknál a béke szükséglet növekedett, cseh relációból is érkeztek harckocsik. A páncélozott gépkocsiknál és harcjárműveknél a szükségletek kielégítése a beszerzési lehetőségekhez igazodott, a BRDM típus - néhány kivételtől eltekintve – kivezetésre került a rendszerből, helyettük FUG-ok lettek alkalmazva, a BTR-60 szükségletét is csökkentették, helyettük gépkocsik, majd PSZH-k kerültek beszerzésre.

A Főnökség személyi állománya 1965-től stabilizálódott, növekedett szakmai tudása. Az 1967-ben megalakult a 3. hadtest, a PK. TECHN. H. Bényász János ezredes lett. Kiss Sándor ezredes 1970 végéig volt az 5. HDS PK. TECH. H.

1967-ben a Szovjetunióból hazaérkezett mérnöki akadémiát végzetek kerültek TECHN. H.-i beosztásokba. A hadosztályoknál az alábbi tisztek voltak TECHN. H.-i beosztásban:

- 11. harckocsi hadosztálynál Losonczi Sándor alezredes, 1967-től Szmétán Béla alezredes;
- 8. gépesített lövész hadosztálynál Virág Lajos alezredes;
- 9. hadosztálynál Fekete Ferenc alezredes, 1964-től Simon Gyula alezredes;
- 7. hadosztálynál Bényász János alezredes, 1968-tól Győrffy Balázs alezredes;
- 4. gépesített lövész hadosztálynál Falvai Géza alezredes, 1970-től Kollár Sándor alezredes;
- 15. gépesített lövész hadosztálynál Szosznyák Sándor alezredes;
- az OLP gépjármű szolgálatvezetője: Szabó Zoltán alezredes;

- 1. honi légvédelmi hadosztály gépjármű szolgálatvezetője: Németh Ferenc őrnagy;
- 2. honi légvédelmi hadosztály gépjármű szolgálatvezetője: Békési Sándor őrnagy voltak.

A Főnökség közvetlen alárendelt szervezetek és parancsnokai:

- Központi Páncélos és Gépjármű Javító Üzem parancsnoka: Sipula István mk. szds. (1970-től az MN Gödöllői Gépgyár igazgatója);
- Központi Páncélos és Gépjármű Anyagraktár parancsnoka: Szabó Károly ezredes;
- Gépkocsiszín parancsnoka: Kapalyag József ezredes;
- Központi Páncélos és Gépjárműtechnikai Kiképző Központ parancsnoka: 1962-től 1964-ig Fejes Sándor szds. (őrnagy), majd Huszár Lajos ezredes, nyugdíjazása után Szilárdi Imre mk. alezredes.

A tiszti utánpótlás 1967-ig az ETI-ről volt biztosítva. Kezdetben egy osztály 24-26 fővel indult, később azonban két évenként indult képzés, és ez nem biztosította a szükségletet a lemorzsolódások miatt. A ZMKMF-en ezért több osztályt indítottak két évenként 30-30 fővel, egyik évben csak gépjárműves, a másik évben egy gépjárműves és egy harckocsi osztállyal, a lemorzsolódás közel 50%-os volt.

A mérnökképzést a hazai műszaki egyetemen és a SZU páncélosakadémián valósították meg. A hazai egyetemen 15-20 fő, a SZU páncélosakadémián 5-5 fő vett részt képzésen. A hazai egyetemen végzeteknél hiányzott a harcászati-hadműveleti biztosítás oktatása, ezért kevés középkader került ki közülük. A SZU-ban végzett képzés igen drága volt, ezért annak létszámát csökkentették. Honvédelmi miniszteri döntés alapján 1965-től a Zrínyi Miklós Katonai Akadémián létrejött a páncélos- és gépjárműtechnikai tanszék.

Az alacsony végzettségű tisztek szakmai továbbképzését a ZMKMF-en, a Kiképző Központnál és a Központi Anyagraktárnál hajtották végre 2 turnusban 100 fő oktatásával. Rövidebb - hosszabb idejű továbbképzéseket, átképzéseket, zászlósi tanfolyamokat is szerveztek a Kiképző Központnál, mintegy 240 fő részvételével.

A hivatásos tiszthelyettesképzés a Központi Tiszthelyettes Iskola állományába tartozóan, de a Páncélos- és Gépjárműtechnikai Kiképző

Központban került végrehajtásra. A Kiképző Központban a képzés magas szintje és korszerűsége ellenére a kibocsájtott tiszthelyettesek nehezen tudták ellátni feladataikat, és magas volt a kiválás. Hosszas előkészítés után 1970 őszétől emeltszintű iparitanuló-képzés került bevezetésre, ahol az első 3 évben a szakmai ismeretek elsajátítása, a 4. évben a tiszthelyettesképzés valósult meg.

Nagy fontossággal bírt a 2 éves tartalékos tisztképzés és továbbképzés, amelynek részeként az első évben a Kiképző Központnál, a második évben a csapatoknál teljesítettek szolgálatot, és a Kiképző Központnál lettek felavatva.

Az egyetemi előfelvételis sorállomány az egyetem megkezdése előtt 11 hónapos kiképzést kapott, majd az egyetem elvégzése után 5 hónapos tartalékos tisztképzésen vett részt.

A Főnökség javaslatot tett az alárendelt szervezeteinél szükséges beruházásokra, amelyek a feladatok ellátáshoz, a munkakörülmények javításához voltak indokoltak:

- Központi Javító Üzem: különböző műhelyek, öltözők, fűtés.
- Központi Anyagraktár: anyagtároló raktárak, gépi anyagmozgatás, útépítés.
- Gépkocsiszín: új tárolóhelyek építése 350-400 gépkocsi részére vagy a régi bázison 100 gépkocsi elhelyezésére tárolóhely, emeletráépítés, raktárak építése.
- Kiképző Központ: új tanműhelyek építése, beállóhelyek 80 gépkocsi és 15 harckocsi részére, tanműhelyi oktató berendezések.

A javaslat bedolgozásra került az MN építési és beruházási tervébe, de ezek az igények csak részlegesen teljesültek.

1963-ban a szolgálatnál felmérés és feladatmeghatározás történt a gépjárműállományt illetően. A beszerezni kívánt gépjárművek típusai az alábbiak voltak: GAZ-69 és Garant LO-1800 gépkocsik a DW, a CS-130 és Garant K-30 leváltására, selejtezésére. A 3 t teherbírású gépkocsi-kategóriában a CS-300, a ZISZ-151 típusok 1965-1970 közötti selejtezése és CSD-344 és ZIL-157 gépkocsik beszerzése történt meg.



Megállapították, hogy a gépkocsi- és harckocsivontató állomány nem alkalmas a feladataik maradéktalan ellátására, ezért a gépkocsi-vontatóknál Csepel (8 t) terepjáró típust kellene beszerezni, és ezen a típuson kellett megoldani a darus gépkocsi beszerzését is. A harckocsivontatóknál a T-34 harckocsik átalakításával kellett a vontató állományt növelni, majd szovjet BTSZ-2 vontatót kellett volna vásárolni. Ezek a szovjet vontatók nem kerültek az MN szervezetébe.

A II. ötéves terv időszakában (1961-65) a páncélos- és gépjármű-eszközök fejlesztése látványos volt, mind mennyiségileg, mind minőségileg. A közepes harckocsik száma 241 db-ról 946-db-ra nőtt, ezen belül a korszerű állomány 516 db volt. A D-442 FUG (felderítő úszó gépkocsi) hazai gyártása és rendszerbeállítása megteremtette a feltételeket a páncélozott eszközök feltöltéséhez, valamint továbbfejlesztéséhez. A hadsereg számára igen sikeres lett az összkerékkehajtású 3 t teherbírású gépkocsi (CS-344) kifejlesztése, gyártása. Ezzel részben lecserélésre kerültek a régi elavult, korszerűtlen járművek.

Az MN Páncélos és Gépjárműanyag Átvételi Osztály 1964 közepén alakult meg a főnökség közvetlen szerveként, a fejlesztések és a gyártás ellenőrzésére és irányítására.

1966-tól a gyártók csak T-55 harckocsit tudtak szállítani. Később csak T-55A típus került beszerzésre. T-34 harckocsikból 10 db-ot átalakítottak vontatóvá.

Ebben az évben egy utasítás került kiadásra a komplex technikai eszközök esetében a felelősségi területek meghatározására. A harckocsik fegyverzetének technikai biztosításával kapcsolatban a felelősségi körök egyes szolgálati személyek tekintetében nem voltak kellően egyértelműen, egységesen szabályozva. Lényegét tekintve kijelentették, hogy a fegyverzet egyben a harckocsi fődarabja is, ezért a javítás, anyagellátás, tárolás, a szakszemélyzet kiképzése, továbbképzése az MN Fegyverzeti Szolgálatfőnökséggel együttműködve a csapatoknál a TECHN. H. feladata. A lőszerellátás a fegyverzeti szolgálat feladata. Az önjáró légvédelmi lövegek gépkocsira és harckocsialvázra szerelt komplexumaiért a fegyverzeti szolgálat a felelős.

1966-ban megkezdődött a CSD-566-os tehergépkocsik és a PSZH fejlesztése. A PSZH-fejlesztésnél meghatározták, hogy az a D-442/M alvázra épüljön, forgó toronnyal, egy 14,5 mm-es és egy 7,62 mm-es géppuskával.

A Rendszeresítési Bizottság (RB) 1966-os ülésén bemutatásra és elfogadásra került az R-112 harckocsi rádióállomások beépítése a zászlóalj- és századparancsnoki harckocsikba, a VS-FUG, a CSD-344 alvázon kialakított üzemanyagtöltő és a kötöző gépkocsikba. Rendszeresítették a 100 mm-es harckocsiágyúhoz a betétcsövet, a filmvetítővel szinkronizált harckocsivezető ülést a harckocsi gyakorlóberendezéshez (trenaszőr), a harckocsistabilizátort az elektromos hálózatról működtető berendezést az ellenőrzési, beszabályozási munkák végzéséhez és a kiképzéshez.

Az 1967-es évben 360 MFt-ért 1245 db gépjármű került beszerzésre saját költségvetésből, ebből hazai gyártású 945 volt. Az év végi beszámolójelentés szerint az MN 16 500 gépjárművel, 820 páncélozott gépkocsival, 965 db közepes harckocsival és 63 db harckocsivontatóval rendelkezett. A gépjárműállomány 77%-ban terepjáró képességű volt.

A főnökség elkészítette a páncélos- és gépjárműtechnikai eszközök perspektivikus beszerzési és lecserélési tervét. A Vezérkar Anyagtervezési Csoportfőnökség megadta az eszközök műszaki fejlesztési tervét. Ezek a következők voltak:

- a CSD-566-os 5 tonnás terepjáró tehergépkocsi mintadokumentációjának és 7 db mintapéldányának elkészítése;
- gépes szerelő gépkocsi és szerelőműhely gépkocsik tervdokumentációjának az elkészítése;
- 4+2 PSZH első prototípus elkészítése, majd 50 db-os 0 sorozat legyártása 1968-ban;
- gépkocsikarbantartó műhelygépkocsi mintapéldányának és sorozatgyártási dokumentációjának elkészítése;
- elektromos-rádiós műhelygépkocsi sorozatgyártási dokumentációjának elkészítése;
- akkumulátortöltő gépkocsi mintapéldányának és sorozatdokumentációjának elkészítése;
- gépjárműmentő gépkocsi mintapéldányának elkészítése;
- vízszállító gépkocsi (CSD-344) végleges harcászati-műszaki követelményeinek (HMK) és vázlattervének elkészítése.

Az 1970-es műszaki fejlesztési tervben CSD-566-os, ill. CSD-588-as fejlesztések lettek beállítva:

- CSD-588 bázisú új típusú páncélozott gépkocsi HMK-jának kidolgozása;
- század- és zászlóaljparancsnoki PSZH kialakítása;
- D-566-os alvázon egységes zárt felépítményű (EZF) üzemanyagtöltő kialakítása;
- D-588 HMK kidolgozása, 1971-ben darus gépkocsi 2 db mintájának elkészítése;
- 8-16 kW-os aggregátorok kialakítása;
- T-55A nagyjavítási dokumentációjának kidolgozása, T-54 modernizálásának megkezdése.

Összességében, a II. és III. ötéves tervidőszakban a páncélos- és gépjárműtechnikai eszközök beszerzése - fejlesztése terén mind mennyiség, mind minőség tekintetében komoly fejlődés következett be. Sikeresnek bizonyult a CSD-344-es program, a több mint 8 000 db-os beszerzés a tehergépkocsik mellett a különleges gépkocsik beszerzését is jelentette. A beszerzett állomány lehetővé tette az elavult, régi beszerzésű gépkocsik selejtezését, a rendszerben lévő típusok számának a csökkentését.

Az MN gépjármű szükséglete 1965-től biztosította a béke szükséglet teljes feltöltését, és főleg a különleges gépkocsik vonatkozásában „M” állományt is létre tudtak hozni.

Folyamatosan növekedett a korszerű harckocsik részaránya, a béke szükséglet 1020 db-os teljes feltöltöttségéből 886 db volt korszerű. A T-34-es harckocsik is korszerűsítve lettek. 1970-től megkezdték a korszerű harckocsivontatók beszerzését (VT-55A, JVBT-55A).

A páncélos és gépjármű szakjavító állomány kiképzési rendszere két lépcsőben valósult meg. Azon szakmák részére, amelyekre a népgazdaságban is folyt a képzés, és ezekre a majdani továbbképzést a csapatnál is el lehetett végezni (gépkocsiszerelő, gépkocsi elektromosági szerelő, esztergályos, lakatos, festő-fényező, asztalos), a csapatnál képezték az állományt. A harckocsi-szakjavítók, a gépkocsiszerelő rajparancsnokok, az akkumulátorkezelők, a porlasztó-adagoló beszállító szerelők jól felkészült oktatók által központi kiképző bázison kerültek kiképzésre. A képzés idejét az elsajátítandó ismeretanyag nehézségi foka határozta meg.

Az 1962-ben felállított Páncélos és Gépjármű Technikai Kiképző Központban eredményesen végezték a kiképzést, és jó alapokat teremtetek a további feladatok végrehajtásához. Tantermek, körletek, tanműhelyek kerültek kialakításra, és a jó kollektíva nagy erőfeszítéseket tett az eléjük kitűzött feladatok végrehajtása érdekében. Az 1963-ban végrehajtott ellenőrzés számottevő fejlődést állapított meg. 1965-ben megkezdték a kiképzési segédletek és tanalvázak készítését. A kiképző állomány oktató-módszertani felkészítése rendszeres volt, törekedtek, hogy műszaki tanári vagy mérnök-tanári képesítést szerezzenek. A kiképzés színvonala emelkedett. Oktatófilmeket készítettek a CSD-344 és D-442 felépítéséről, igénybevételi szabályairól. Jelentősen fejlődött az audiovizuális programokkal történő oktatás. Az országban egyedülálló K-121 tantermi oktatóberendezés került beépítésre a programozott oktatás és a tesztvizsgáztatás kísérleti megvalósítására. Jelentős változást hozott az új tanműhelyek elkészülte, korszerű oktatási segédletekkel történt ellátása.

A korszerű technikai eszközök megjelenése, a mennyiségi és minőségi változás a felkészítés és kiképzés területén is jelentős fejlődést hozott.

A főnökség javítási osztálya átfogta a harckocsik és azok különleges berendezései, a páncélozott gépjárművek, az áramforrás-aggregátorok és azok fődarabjai, részegységei javítását.

A főnökség költségvetésében önálló rovaton tervezték az ipari javításokat, míg a speciális vonalon a harckocsirádió és -fegyverzet, mint komplex egységek és azok alkatrészei beszerzését. 1961 - 1962-ben az ipari javításokra 93 MFt, az 1963-1965 évekre már 100 MFt lett biztosítva. Az ipari javítások a terveknek megfelelően kerültek végrehajtásra. Eredményes volt a harckocsik és az új technikai eszközök javításának beindítása. Befejeződött a Zil-157 alvázon készült harckocsikarbantartó gépkocsi csapatpróbája, és 1963-ban 15 db készült el. A Javító Üzem az 1963-1965-ös években teljesen felkészült az új, korszerű eszközök javítására, beleértve az aggregátorok és a harckocsik különleges berendezéseinek javítását is.

A központi Páncélos és Gépjármű Javítóüzemnél a termelési színvonal emelkedett, de nem fordítottak elég figyelmet az átfutási idők csökkentésére. Fő feladatként jelentkezett a T-55 harckocsi javítására való felkészülés, valamint a stabilizátor és az infra-eszközök csapatnál való helyszíni javítására való felkészülés. Tovább kellett végezni a harckocsirádiók korszerűsítési és egységesítési feladatait. Fel kellett

készülni az új típusok – D-442, PT-76 úszóharckocsi – javítására, és ezekhez ki kellett dolgozni a szükséges terveket. Az 1964-ben lefolytatott bizottsági ellenőrzés összességében az üzem tevékenységét megfelelőre értékelte. A Főnökség javítási osztálya magas követelményeket igyekezett támasztani az üzemmel szemben, azonban korszerű eszközök és a nagyobb műszerezettség nélkül ezek nem voltak teljesíthetők. Szükség lett volna a korszerűsítésre, az infrastruktúra fejlesztésére, műszerek beszerzésére.

A csapatok javítási szolgálatának helyzetéről a HDS PK. TECHN. H. 1964-ben jelentette, hogy a hadosztály javítóműhelyek képessége alá van becsülve a tervezésnél. A HDS javítási osztály irányítása a hadosztály javítóműhelyek felé gyenge, ellenőrzésük az igénybevételre terjed ki, és nem javítási ellenőrzést végeznek. Hiányosak a technikai ismeretek, a technológiai fegyelmet megsértik, és nagy az átfutási idő. Nincs együttműködés a harckocsi-fegyverzeti és -híradó szolgálatok között.

Az OLP alárendeltségben lévő 11. hadosztály légvédelmi tüzérezred felügyeleti szemléjén sok hiányosság merült fel a javítási munkaidők elszámolása, a javítóanyag felhasználása területén, ezért ez ügyességi eljárást vont maga után.

A Javító Üzemben 1969-től tervezték a T-54A harckocsik nagyjavításakor T-55 típusra való átalakításukat.

A FUG-okat vissza kellett javítani és modernizálni. Súlyos gond volt, hogy a HDS-nél 224 db LO-1800 típusú gépkocsi motorjánál csapágyoladások történtek. A Javító Üzem 1966-ban elkészítette a PSZH mintapéldányát, a parancsnoki harckocsik 50%-ába beépítették az R-112 rádiókat. A csapatjavító műhelyekkel együttműködve a T-34 harckocsikba előmelegítőket, a T-54A harckocsikba centrifugál olajsűrőket építettek be. A hadosztályműhelyeknél stabilizátor- és infra-műhelyeket rendeztek be. A harc- és gépjárművek kis-, közép- és nagyjavításának szervezett végrehajtásával a javítószolgálatok hozzájárultak a hadrafoghatóság meghatározott szinten tartásához, a gyakorlatok eredményes végrehajtásához.

1969 őszén rendszeresítésre került a ZSZU-23-4 légvédelmi gépgyű, a GM-575 lánctalpas alváz. Az 1966 előtt gyártott CSD-344 EZF gépkocsik alvázai a keresztartók repedése miatt javításra kerültek.

A Vietnami Demokratikus Köztársaságba segélyként szállított eszközök állapotáról, alkalmazásáról úti jelentésben adott számot Kovács Tamás mk. ezds. A különböző szocialista országok által nyújtott segélyek kapcsán az anyagi eszközökből telítettség jött létre. Az eszközök felhasználásának feltételei nem voltak megteremtve. Nagy volt a szakszerűség hiánya, helytelen az igénybevétel, 110-féle gépkocsi és 150-féle aggregátor üzemelt. A gépkocsivezetőket 1 hónap alatt képezték ki. A járművek állapota olyan volt, hogy hazai viszonylatban nem lettek volna üzemeltethetők. Hiányzott a karbantartási rendszer. Sok korszerű gép és műszer nem volt kihasználva. A felmérés során tapasztalatokat gyűjtöttek a háborús körülmények közötti igénybevételi és javítási körülményekről.

Az 1969. év végi jelentésben a csoportfőnök jelentette, hogy a technikai biztosítás fő szervét képező csapatjavító műhelyek felszerelése, az új karbantartó műhelygépkocsik kiadása jelentősen javította a csapatok tábori viszonyok közötti technikai kiszolgálási és javítási lehetőségét. A szakjavító állomány képzettsége javult, a javítás összes területén munkavégzésre képes. Hiányosság a munkaszervezés, anyaggazdálkodás és a javítás területén jelentkezett. A csörlős vontatók beszerzése árkérdés miatt húzódott, a csapatok vontatási képessége nem felelt meg a követelményeknek.

## **Az 1970-es, 80-as években végrehajtott minőségi fejlesztés – szervezés időszaka**

Az MN szervezeti, anyagi-technikai fejlesztése során fő figyelem a szárazföldi, ezen belül is a hadműveleti csapatok minőségi fejlesztésére irányult. Jelentős ráfordítással fokozódott a honi légvédelmi rendszer hatékonysága is. Kialakult az egységes és integrált hátországvédelmi rendszer.

Az 1970-71-es évekre szóló Irányelvek kidolgozásához felterjesztett javaslatban az anyagi szolgálatot érintő részt így fogalmazták meg:

*”Az anyagellátás folyamatosságának biztosítása mellett az elvonuló csapatoknál befejezni a meglévő eszközök mozgó anyagkészleteinek létrehozását. Felkészülni az újonnan rendszeresített gépjárművek anyagellátására. A raktárterületek jobb kihasználtsága és a javítóanyagok szállítható állapotban történő tárolásának biztosítása érdekében megvizsgálni az új tároló eszközök kialakításának lehetőségét.”*

Az anyagi-technikai fejlesztés során a terveknek megfelelően megtörtént a PSZH-val való feltöltés, jelentősen növekedett a T-55, T-55A harckocsik száma, jelentékeny mértékben csökkent a T-34 harckocsik aránya. Nagy teherbírású terepjáró gépkocsik kerültek a csapatokhoz. A hadműveletek fogyóanyag-biztosítása 20-30 napi készletet ért el.

Megállapítást nyert, hogy a minőségi fejlesztés-szervezés vonatkozásában a csapatoknál addig nem lehet integrációs folyamatot elindítani, amíg az MN szervezetében nem indul ilyen folyamat. Az integrációs törekvéseket segítette, hogy a felső vezetés döntött: az MN-ben is kerüljön bevezetésre a számítógépek rendszerben történő felhasználása, alkalmazása. Így került felszínre az MN Anyagi Technikai Biztosítás (ATB) alrendszer kidolgozásának szükségessége. A VKF 057/1971. utasítása alapján kezdődött el ez a tevékenység, melynek felelőse az Szűcs László vör. MNHF, honvédelmi miniszterhelyettes volt. Ez a munka 10 éves időszakot fogott át, és jelentősen érintette a Főnökséget is.

A Honvédelmi Minisztérium 1976 – 1980 évi naptári tervének II/9. pontja egyesített javítószervezetek létrehozását határozta meg. A feladat felelőseül az MN Páncélos- és Gépjárműtechnikai Szolgálat-főnökséget jelölte ki.

Ez a gyakorlatban az egyesített technikai szolgálatok és egyesített javítószervezetek kialakítását jelentette. Az egyesített technikai szolgálatban a páncélos- és gépjárműtechnikai, a fegyverzeti, a vegyvédelmi technikai, a műszaki technikai és híradó szolgálatok szakemberei vettek részt. A szervezés kísérletként jött létre, amelyben részt vettek a 9. gépesített lövészadosztály kijelölt alakulatai, a 44. tüzérdandár, a 37. önálló pontonos hidászrezred és a 31. honi vadászpilóta ezred. Ezen alakulatoknál az állománytáblában megjelentek az egyesített technikai szolgálatok és az egyesített javítószolgálatok. Az egyesített szolgálatot a parancsnok technikai helyettese irányította, aki felelősként lett kijelölve az összes technikai eszközért. A parancsnok technikai helyettes a gépesített lövészadosztálynál, a gépesített lövész- és harckocsiezredeknél páncélos- és gépjárműmérnök, a tüzéralakulatoknál fegyverzeti mérnök, a műszaki alakulatnál műszaki mérnök, a repülőegységnél repülőmérnök lett.<sup>25</sup>

A szervezetek működését az érintett szolgálati ágak többször ellenőrizték, a tapasztalatok alapján módosításokat kezdeményeztek. Egy

---

<sup>25</sup> HL MN KGY A II/b– 44. III. fejezet 166, oldal.

1979. évi ellenőrzést követően került kiadásra a 033/1979. számú PCGTSZF intézkedés, amely a kísérlet folytatását rendelte el, és a következő feladatokat határozta meg:

- kisebb módosításokat kell végrehajtani a javítóalegységek szervezeteinél;
- pontosítást igényel az egyesített technikai szolgálat híradó-, műszaki-, vegyivédelmi technikai főnök hatás- és jogköre, a hadtáp szolgálattal való együttműködés;
- részletesebb szabályozást igényel az anyaggazdálkodás és az anyaggazdálkodási szolgálat;
- ki kell dolgozni a technikai kiszolgálás és javítás tervezésének egységesebb rendszerét, pontosítani a javításokkal kapcsolatos okmányokat;
- felül kell vizsgálni a szakjavítók kiképzési programját.<sup>26</sup>

Az egyesített technikai szolgálatok működése nem volt problémamentes, ennek ellenére a VKF úgy döntött, hogy a kísérleteket folytatni kell a következő szervezési ciklusig (1981). Kiadásra került „A technikai eszközök kiszolgálási, javítási és anyaggazdálkodási rendszere egységesítéséhez” című okmány.

Az egyesített technikai szolgálatok, műhelyek, raktárak szervezete szabályozott működéssel teljesen kialakultnak volt tekinthető, a kísérleti tapasztalatok az eredményesebb munkát igazolták a régi szervezet működésével szemben. Így várható volt, hogy a következő szervezési ciklus után a feladat a kiterjesztés lesz, azonban ehhez a HM-ben is végre kellett hajtani a technikai szolgálatok egyesítését. A működés során felmerült ellentmondások megszüntetése az 1980 utáni időszakra hárult.

A szervezet kialakítása után átfedési munkák, meg nem értés, de főleg az együttműködés hiánya jelentkezett.

A Központi Javító Üzem 1972. január 21-vel megszűnt, jogutódja az MN Gödöllői Gépgyár (MN GG) lett. Az MN GG-nek 1975-től 100 fő sorkatonai igénybevétele volt engedélyezve. A sorkatonák az MN Páncélos- és Gépjárműtechnikai Kiképző Központ (Szabadszállás) állományaiba tartoztak, egy hónap alapkiképzés után kerültek az MN GG-hez 23 hónap szakkiképzésre, amely lényegében a vállalat

---

<sup>26</sup> HL MN KGY A II/6 – 44 III. fejezet 167. oldal.



munkaerőhiányát pótolta. Az MN GG a 10 m<sup>3</sup>-es dömperek gyártását a Szovjetunió felé beszüntette árvita miatt. Az MN GG működésének a HB által 1976-ban elrendelt vizsgálata után megállapították, a termelés elakadásának külső és belső okai (öreg épületek, anyagellátás, dokumentumok gyakori módosítása, nehézkes kapcsolattartás) voltak, ezeket kellett felszámolni. Az 1977-78. évi értékeléskor megállapították, hogy a gyár egyenletesen fejlődött, a problémák megoldása folyamatos volt. 1971-1980 között a csapatjavítás minősége évről-évre javult, az ipari javítás bázisa az MN GG lett.

A HM 18/1973. (HK 13) intézkedésben a munkaidő csökkentésére került sor, szombaton csak egy-egy turnus dolgozott.

A Főnökségen 1973 márciusában befejeződött az új szervezeti formára való áttérés, az osztályok összekovácsolódtak, munkájukat a követelményeknek megfelelően végezték. A „Szervi határozmány”-ban változtatást nem végeztek, a „Hatásköri Jegyzék”-be javasolták felvenni a közlekedésrendészeti igazgatás területén az MN állományába tartozó gépjárművek hatósági jelzésekkel (igazoló lap, rendszámtábla) történő ellátását. 1976-ban kidolgozták a HM, BM, KPM közös utasítást a fegyveres erők és testületek gépjárműveinek forgalomba helyezésére és műszaki vizsgálatára.

Az 1976-1980 közötti fejlesztési létszámszükséglet előteremtését a gép- és harcjárművezetők felülvizsgálatával érték el, ekkor 1900 fő került békére leszervezésre. A meglévő technikai eszközök „MZ” állományba kerültek. Növekedett a nagyobb teherbírású 5 tonnás gépkocsi aránya, amely csökkentette a 3 t-s gépkocsi szükségletet.

A Főnökség személyügyi munkáját Balog János alezredes, majd Bognár Ferenc végezte. A hivatásos és tartalékos tiszt- és tiszthelyettesképzés sokoldalúan történt. A tisztképzés alapvetően az MN ZMKMF-en történt, ahol a végzett páncélos- és gépjárműszakos tisztek üzemmérnöki diplomát kaptak. A mérnöki szükségletet részben a hazai egyetemen és minimális létszámban a Szovjetunió „Malinovszkij Páncélos Csapatok Katonai Akadémiája” (Moszkva) mérnök-parancsnoki szakán biztosították. A ZMKMF-en végrehajtott szemle során a legnagyobb probléma a nagymértékű – közel 50%-os – lemorzsolódás volt. A páncélos- és gépjárműtechnikai tanszék vezetője Erdélyi György mk. alezredes volt. Az 1971 őszi szervezéskor a tiszti szükséglet 20-25%-kal csökkent, a tiszthelyettesi helyek létszáma 30%-kal emelkedett. A tiszti létszámfelesleget 1980-ig kellett rendezni.

1971-től beindult a tartalékos tiszthelyettesképzés (2 hónap bázis, 1 hónap csapat), 3 havonta 50-55 fővel. 1975-ig 600 fő, 1975-1980 között 565 fő tartalékos tiszthelyettest képeztek.

A tisztek, tiszthelyettesek továbbképzése a levezetett parancsnoki, törzskiképzési és szakmai foglalkozásokon, összevonásokon kerültek végrehajtásra. A főnökség hivatásos állományának továbbképzése, felkészítése az ide vonatkozó VKF-i utasításban elrendelt témák feldolgozásával úgy került végrehajtásra, hogy elősegítse a háborús vezetési csoportosításokban végzendő feladatok megismerését, elsajátítását.

A főnökség állománya aktívan részt vett a hazai és nemzetközi törzsvezetési- és csapatgyakorlatok előkészítésében, végrehajtásában és ellenőrzésében. A tapasztalatokat felhasználva fejlesztették a technikai szolgálatok vezetését, a technikai biztosítási feladatok megoldását, javult az együttműködés a fegyvernemekkel és szolgálati ágakkal. A gyakorlatok sorozatából kiemelkedett az 1974-ben végrehajtott „DELTA” technikai biztosítási rendszergyakorlat, amelyen kiemondottan csak a technikai szolgálatok gyakorolták a hadászati-hadműveleti feladataik végrehajtását. A gyakorlat eredményes volt.

1971-ben az Elhelyezési Csoportfőnökség előkészítette az egységes műhely építési tervét. Az összevont helyőrségi páncélos- és gépjármű-kiszolgáló állomást - javítóműhelyt a helyőrségben lévő szakszolgálat szempontjából legerősebb alakulatnál hozták létre, hozzá vézényelve békére a többi alakulat szakembereit. *„A technikai szolgálatok egyesítésének kulcskérdése a központi irányítás, koordinálás és vezetés megvalósítása.”* – mondotta Kiss Sándor vörögy., anyagtervezési csoportfőnök.

Az összevont szervezeteknél előfordult, hogy más haderőnemhez tartozó vagy HM közvetlen alakulatok szervezeteiből kerültek végrehajtásra az összevonások, vagy lettek kijelölve helyőrségi összevont szervezetté. Ez a tény az előnyök mellett problémákat is hozott magával.

1978-ban a HM ellenőrzést hajtott végre az egyesített technikai szolgálatoknál és javítószervezeteknél. A tapasztalatokat felhasználva elrendelte a kiadott szervezeti és működési szabályzatok kiegészítését. A parancsnokok TECHN. H.-i húzódoztak az összes technikai eszközért való felelősségtől, ugyanakkor az eddig a parancsnokhoz tartozó csapat szolgálatiág-főnökök nem akarták elismerni, hogy a TECHN.

H.-nek tartoznak felelősséggel. A kiadott intézkedést egyetértőleg aláírta Rózsa Lajos vörgy. FVF, Lindner Miklós ezds. HIF, Sztanó Géza vörgy. VVF, dr. Lapos Mihály HTP TÖF, Komlói Elemér MÜF. h. A főnökség az egyesített technikai szolgálatok és javítószervek kísérletének folytatására 1979. november 16-án intézkedett.

1972. július 21-én az Országos Tervhivatalnál tárgyalások folytak a D-566-os és a PSZH-2 gyártásával kapcsolatban. A D-566-os gyártásának folytatására a kapacitás kihasználása érdekében igent mondtak. Megállapításra került, hogy a 49-05-ös típus (PSZH-2) kifejlesztése csak akkor érdemes, ha külföldi eladás is lehetséges nem rubel elszámolásban.

A Főnökség részt vett az MN hadrafoghatóságát, harckészültségét szabályozó 00072. sz. Utasítás kidolgozásában, ahol bedolgozásra kerültek a páncélos- és gépjárműtechnikai biztosítással kapcsolatos feladatok, a gépjárművek hadrafoghatóságának %-os követelményei, és tagozatonként rögzítésre kerültek a páncélos és gépjármű „MZ” anyagok normái.

A HM KT értékelte a 00075 Direktíva Főnökségi tevékenységét, amelyet a következő képen jellemzett:

*„A Főnökség eredményes munkát végzett az MN HKSZ-e és M-i, a pc, és gjmű technikai biztosításának tökéletesítése, valamint a saját és alárendeltjei HKSZ-i és M-i feladatainak megtervezése és begyakoroltatása terén. A mozgósítás pc. és gjmű. technikai biztosítások tervezését, végrehajtását szabályozó utasítás biztosítja a pontos feladat szervezethez.”*

1973-ban EFE rendezésű technikai bemutatóval egybekötött páncélostechikai szolgálati értekezlet került megrendezésre. A konferencia tárgya: „A pc. technika kiszolgálásának és csapatjavításának rendszere állandó és tábori viszonyok között. A technikai kiszolgálás és csapatjavítás eszközei és további tökéletesítésük irányai” volt. Az előadásokból megállapítható volt, hogy a tagállamok hadseregeinél alapvetően azonos elvek szerint és értelmezéssel van kialakítva a javítás és karbantartás rendszere, a problémák megoldására azonos fejlesztési elképzelések vannak.

A főnökség 1971-1975. évek anyagellátási, anyaggazdálkodási tevékenységének értékelése kapcsán jelentették: *„Végrehajtották a Központi raktárban tárolt anyagok egy részének decentralizálását,*

*kirendeltségek létrehozásával megalakították a Pingyom Dongótető-i, a Devecser-i anyag és az Iszkaszentgyörgy-i hk. tároló helyeket.”*

Szovjetunióban 1975. július 28-30. között bemutatták a T-72-es harckocsit, amely a korábbi T-55A típushoz viszonyítva sok területen korszerűsödött. Bemutattak vezetést, lövészetet, árat nem közöltek, de jelezték, hogy a T-55A-hoz viszonyítva ára annak kb. ötszöröse. Mivel az 1976-1980-as ötéves terv már kész volt, így a beszerzés fel sem merülhetett.

A páncélos- és gépjárműtechnikai eszközök beszerzésének eredményeként az 1971-1975-ös tervidőszakban tovább növekedett a korszerű harckocsik, harckocsivontatók aránya. Az 5. HDS hadiszükséglet szerint feltöltésre került, megkezdtek a 3. hadtest T-34 harckocsijainak lecserélését. Minőségi változást jelentett a VT-55A csörlős és JVBT-55A darus harckocsivontatók beszerzése.

Az 1972. júliusi RB ülésen bemutatásra és rendszeresítésre kerültek:

- a T-54M harckocsi,
- a PSZH mentőmellény,
- az E-5 pótkocsi,
- a JVBT-55A darus harckocsivontató,
- a századparancsnoki harckocsi, és
- az A, B, C típusú elektromos rádiójavító műhelygépkocsik.

A PSZH-k rendszerbe állításával közel 200 db FUG szabadult fel, amelyek átalakítás után híradó, tűzérfigyelő eszközök lettek.

A gépjárműállomány az 1970. évi 19 300 db-ról 1975-re 24 000 db-ra nőtt. 1975 végéig beszerzésre került 2400 db CSD-566 és 700 db URAL 375 gépkocsi, így alapvetően befejeződött a HDS és hadtest, gépesített lövész-, harckocsi-, tűzér-, légvédelmi tűzérezredek ellátó zászlóaljai harceszközzel és technikai biztosítási vontatókkal, szállító tehergépkocsikkal való ellátása.

A CSD-344 és CSD-346 alvázon befejeződött az MN korszerű műhelygépkocsikkal történő ellátása, törzsháló gépkocsik kerültek kialakításra és kiadásra. Az 1973-74-es évben beszerzésre került terven felül 84 db KRAZ-255B kerek vontató. Nem kerültek legyártásra a

CSD-588 alvázra tervezett darus gépkocsik és a CSD-566-os alvázra épített harckocsi-karbantartó gépkocsik.

A gépjárműállomány terepjáró képessége az 1970. évi 82%-ról 91%-ra emelkedett, a dízel üzemű gépkocsik aránya 51%-ról 58%-ra, a hazai gyártású gépkocsik aránya 52%-ról 55%-ra emelkedett. Az üzemeltetett típusok száma viszont 67-ről 54-re csökkent.

Az áramforrás-aggregátorok 7 580 db-ról 10 980 db-ra, típusai 119-ről 122-re, teljesítő képességük 50 000 kW-ról 122 000 kW-ra nőtt.

A Polgári Védelem részére rombolások felszámolásához T-34 típusú harckocsivontatók kerültek átadásra.

A Kiképző Központnál Szabadszálláson kerültek megszervezésre a komplex haditechnikai eszközök rendszerbeállítását megelőző tanfolyamok, amelyek objektív okok miatt nem minden esetben voltak eléggé hatékonyak. Kétévenként rendeztek szakjavító és karbantartó rajok részére MN-szintű versenyt. A jól szereplő rajok és technikai szolgálataik komoly jutalmakat kaptak, és a „Néphadsereg” újságban propagálták eredményeiket.

A VKF 1975 májusában Tatán megtekintette az „Egységes Számvetési Részlegek” (ESZR) munkáját, alkalmazási lehetőségeit. Az ESZR továbbfejlesztéséről döntött, melyet 1980-ig ki kellett dolgozni.

A csapatszámítógép rendszerek (CSSZR) 1979-1980-ban kerültek telepítésre, amelyek nagyban segítették a szolgálat feladatainak munkáját. A csapatoknál lévő számítógépes adatfeldolgozás segítette az igénybevétel tervezését és a felhasználás ellenőrzését.

Az 1976-77-es beszámolóban jelentették, hogy a szakjavítók és egyetemi előfelvételizsek kiképzési színvonala mind a Kiképző Központban, mind a csapatoknál alapvetően kielégíti a követelményeket, biztosítva a feladatokra való gyakorlatias felkészítést.

A főnökség 1977. június 30-val utasítást adott ki az MN Termék Kód (NTK) alkalmazására történő áttérésre. 1978-ban új cikkjegyzékek kerültek kiadásra, 1979-ben végrehajtották azok bejegyzését, 1980-tól az új számokkal kellett dolgozni.

1980-ra a csapatok teljesen feltöltésre kerültek korszerű vontatókkal, és az „M” szükségletig feltöltésre kerültek korszerű harckocsikkal. A T-34 harckocsik a hadműveleti tartalékon kívül az „M” javító-vontató

szerveknél maradtak. A technikai mentő-vontató gépkocsik (100 db) és a szükséges 60 db harckocsi-karbantartó gépkocsi CSD-566-os alvázon került kifejlesztésre. A darus gépkocsi-szükséglet kielégítésére ADK-125 közúti darus gépkocsik kerültek beszerzésre. A CSD-566-os gépkocsiknál komoly műszaki problémák merültek fel (fékrendszer, kormánymű, osztómű, a festés nem időtálló), jelentős többletmunkát okozva a szolgálatnak. Kijavításuk számottevő anyagi ráfordítást igényelt.

Az 1976-1980-as időszak fő célkitűzéseként szerepelt a hadrafoghatóság biztosítása, a hadrafoghatóság előírt szintjének szilárd fenntartása. Általában fő figyelmet fordítottak a HKSZ-i feladatok korszerűsítésére, törekedtek javítani a mozgósítás feltételeit, mind a tartalékalománynál, mind a népgazdasági anyagok, gépjárműeszközök biztosításánál. A HKSZ-i és M. ellenőrzések tapasztalatai megállapították:

*”A szolgálat tervei reálisak, biztosítják a rendszabályok gyors bevezetését, a laktanyák időbeli elhagyását, az előírt „MZ” anyagok, készletek málházását, elszállítását, a tartalékos állomány 85%-a megfelelő, korcsoport szerinti megoszlása kielégítő.”* Az „MZ” javító anyagok elszállítandó súlyadatainak normatíváit módosítani kellett a 00072 sz. HKSZ-i utasításban, mert az új technikai eszközök ezt megkívánták.

A rendelkezésre álló erők és eszközök megfelelő felhasználásával a csapatok folyamatosan biztosították az előírt szintű hadrafoghatóságot. Javultak a feltételek a korszerű tárolási, konzerválási eljárások szélesebb körű alkalmazásával. A hadosztályműhelyek tábori körülmények közötti munkáját nagyban és minőségben előre vitte a mozgó javítóműhelyek rendszerbeállítása. Kellő jártasságot szereztek a csapatok a technikai biztosítás bonyolult viszonyok, körülmények között történő elvégzésében, vízi akadályok menetből történő leküzdésében, erdős-hegyes terepen a sérült technikai gyűjtőhelyek telepítésében és a technikai kiszolgálás megszervezésében, végrehajtásában.

Az 1971-75-ös időszakban a telepített műhelyek további korszerűsítésével növekedett a szakjavítók kiképzési színvonala, 20-25%-kal nőtt az egy kisjavításra eső futási km, csökkent a javítások átfutási ideje.

Az 1976-ban végrehajtott „Tranzit-76” gyakorlat tapasztalatai elég élesen kihozták, hogy az anyagi-technikai biztosítás (ATB) rendszerében a technikai biztosítás – mint alrendszer – csak nagy nehézségekkel fogható át és irányítható. A gyakorlat értékelése megállapította,

hogyan a technikai biztosításra vonatkozó megállapításokat módosítani kell, mivel „a javító kapacitás elégtelensége” áll fenn.

Az 1979. évi beszámolóban a Főnökség megállapítja, hogy javult a munkaidő kihasználtsága, a szervezettség, ugyanakkor a VKF értékelése szerint: *„technikai kiszolgálás, az üzembiztonság, a javítások minősége, a határidők betartása a javításoknál – az erőfeszítések ellenére is – elmarad az elvárásoktól. Ennek megítélése és érzékelése a főnökség által nem elég önkritikus, nincs összhangban a katonai felső vezetés és a seregtest parancsnokságok véleményével.”*

Az újító mozgalom az 1976-1980-as években dinamikusan fejlődött. Az újítási konferenciák, versenyek szervezése kimutatható eredményeket hozott. Eredményességét mutatja, hogy a VKF által 1978-ban meghirdetett újítási versenyben az MN szervek között a Főnökség első helyet ért el.

A szolgálat szakterületén folyó környezetvédelmi munka irányítása érdekében a Főnökség részt vett a „Környezetvédelmi koncepció” kidolgozásában.

A Főnökség ötéves átfogó beszámoló jelentésében jelentette:

*„A szolgálat gazdálkodási tevékenysége alapvetően biztosítja a technikai fejlődést, a HKSZ és hadrafoghatóság követelményeinek kielégítését, a kiképzés és üzemeltetés biztosítását.”*

A 10 éves időszak technikai fejlődéstörténetét áttekintve megállapítható, hogy megvalósult a tervszerű, arányos fejlődés a számtalan probléma megoldása mellett. Érvényesült a minőségi csere és a folyamatos korszerűsödés.

A vezetés, irányítás, szabályozás korszerűsítése, a gépesítés alkalmazása kiemelten fontos feladat volt. A tervszerű munka alapját képezték az 5 éves feladattervek és azok időszaki lebontásai. Alapvető feladatnak tekintették, hogy a szolgálat minden szinten biztosítsa az előírt feladatok igényes végrehajtását.

A 00080-as Direktíva teljesítéséről 1979 végén a VKF által vezetett bizottság meghallgatta a Főnök jelentését. A VKF értékeléséből:

*„a jelentés helyes felfogásban készült és reális. Új technikai eszközök rendszerbe állítása, T-34 hk-k kivonása, új takarékoság, anyaggazdálkodás, a rugalmas hitelgazdálkodás, integrált*

*technikai szolgálatok kísérleti bevezetése, segélyprogramok teljesítése érdekében nagy munkát végeztek.”*

Az MN páncélos- és gépjárműtechnikai eszközei fejlődésének története az 1970-1980-as időszakban a Főnökség sokrétű tevékenységének, összehangolt, igen jelentős munkájának története. Minden technikai eszköz csak a „Rendszerezési Bizottság” (RB) jóváhagyásával kerülhetett az MN rendszerébe. A rendszerezési eljárás szabályait 1975-ig a 011/1966. HM Utasítás és a 09/1970. VKF Utasítás tartalmazta. Az RB évente kétszer ült össze, az ülés határozata alapján a VK 4. Csoportfőnökség intézkedést adott ki. A technikai eszközöket rendszerezés előtt a Haditechnikai Tudományos Tanács (HTT) a Páncélos- és Gépjárműtechnikai szekció ülésén bemutatta, majd döntöttek arról, hogy mehet-e az RB elé. A VK Anyagtervezési Csoportfőnökség a 022/1975-ös intézkedésben szabályozta a rendszerbeállítás és kivonás szabályait. A komplex technikai eszközök nagy száma miatt elrendelésre került az együttműködési problémák megoldására az MN PCGTSZF-ség és az MN FVSZF-ség közös Tudományos Tanácsának létrehozása. Elnöke Sipula István mk. ezds., társelnöke Rózsa Lajos ezds., titkára Kovács Tamás mk. ezds. lett.

A 70-es évek második felében kialakult a főnökség szervezete, amely megfelelt a kor kihívásainak, és az integrációig csak a létszám vonatkozásában voltak minimális változások. A szervezeti felépítés a következő volt:

1. Szolgálatfőnökség törzse: 5 fő

szolgálatfőnök: Sipula István vezérőrnagy (1974. február 1-vel került kinevezésre);

szolgálatfőnök I. helyettese: Györffy Balázs mk. ezredes (1978. október 1-től);

szolgálatfőnök műszaki-gazdasági helyettese: Kovács Tamás mk. ezredes;

személyügyi főtiszt.

2. Tervező-szervező osztály: 8 fő

osztályvezető: Kovács Mihály ezredes;

3. Technikai biztosítási osztály: 12 fő

osztályvezető: Bacsa József mk. ezredes;

Technikai tervező osztály: 17 fő



osztályvezető: Bányász István mk. ezredes;

Fejlesztési és vállalati osztály: 10 fő

osztályvezető: Surányi Péter mk. ezredes;

Pénzügyi alosztály: 4 fő

T. iroda: 1+1 fő

Politikai osztály és Pártbizottság: 8 fő<sup>27</sup>.

A főnökség létszáma a 80-as évek elején 65 fő volt, 44 tiszt, 1 tiszt-helyettes és 20 polgári alkalmazott. A szakmai munkát támogatta és segítette a Központi Raktárnál megalakult Ipari gazdálkodási és ellenőrzési osztály – mint a főnökség közvetlen szerve – 36 fővel (13 tiszt, 2 tiszt-helyettes és 21 polgári alkalmazott).<sup>28</sup>

A páncélos- és gépjárműtechnikai szolgálat vezető tisztségviselői voltak ebben az időszakban:

5. Hadsereg (Székesfehérvár) parancsnok technikai helyettes:  
Palásthly Antal mk. ezds.

3. Hadtest (Cegléd): Bányász János mk. ezds.)

Hadosztály technikai helyettesek:

4. gépesített lövészadosztály Kollár Sándor alezredes,

7. gépesített lövészadosztály Györffy Balázs mk. alez.  
(1968-1978), majd Varga Kálmán mk. alez.

8. gépesített lövészadosztály Virág Lajos alez. (1977-ig),  
majd Kisfalvi László mk. alez.

9. gépesített lövészadosztály Simon Gyula mk. alez.

11. harckocsihadosztály Szmétán Béla mk. alez.

15. gépesített lövészadosztály Szosznyák Sándor alez.  
(1973), majd Kovács Lajos alez.

H. LÉ. HDS.:

1. hadosztály gépjárműszolgálat vezetője:

Németh Ferenc őrgy., majd alez.

---

<sup>27</sup> A pártbizottság és a politikai osztály az MN Fegyverzeti Szolgálatfőnökség ügyeit is intézte, közös szervezet volt.

<sup>28</sup> HL MN KGY – A/II/b – 44. - 151 – 170. oldal.

1. hadosztály gépjárműszolgálat vezetője:

Békési Sándor őrgy., majd alez.

A főnökség közvetlen alakulatok, intézetek parancsnokai:

Kiképző Központ: Fejes Sándor szds. alapító, majd ezds.,  
Huszár Lajos ezds.

Szilárdi Imre mk. alez. (1969-1972),

Geller István mk. alez. (1972-1976),

Vadász László mk. alez. (1976-1978),

Szabó János mk. alez. 1978-tól

Központi raktár: Szabó Károly mk. szds. (1957-1972), majd  
Asztalos László alez.

MN Gépkocsiszín: Kapalyag József ezds. (1962-1977), majd  
Szabó Zoltán ezds.

MN GG.: Sipula István mk. ezds. 1974-ig, majd  
Gyalus József ezds. (1974-1977), majd  
Siska András mk. alez.,

Átvételi osztály: Bányász István mk. alez. majd  
Csizmadia Béla mk. alez.

1983 augusztusában megalakult az MN Páncélos- és Gépjárműtechnikai Ellátó Központ (MN PCGTEK), amely a hadsereg páncélos- és gépjárműtechnikai eszközökkel és fenntartási anyagokkal történő ellátását végezte.<sup>29</sup>

Az MN PCGTEK a budapesti telephelyen kívül két területi raktárral is rendelkezett, Gánton és Szabadszálláson.

Az MN PCGTEK az MN Páncélos- és Gépjárműtechnikai Szolgálatfőnök szolgálati és szakmai alárendeltségében végezte a hadsereg páncélos- és gépjárműtechnikai eszköz- és anyagellátásának irányítását, és mint központi tárintézet, ellátta a páncélos- és gépjárműtechnikai eszközökkel és fenntartási anyagokkal a katonai szervezeteket.

---

<sup>29</sup> Dr. Gáspár Tibor: Adalékok a Magyar Honvédség Logisztikai Ellátó Központ történetéhez. I. rész. Katonai Logisztika 2015/1. szám. – 217 – 261. oldal.

Végezte a profiljába tartozó tárgyi eszközök nyilvántartását, az anyagkeret-gazdálkodás megszervezését és irányítását, a csapatoktól beérkezett anyagigények elemzését, értékelését és elszámolását.

Gazdálkodási-ellátási feladatai közé tartozott a beszerzésekkel és gazdálkodással kapcsolatos pénzügyi tevékenység tervezése, szervezése és irányítása, az eszközök terv szerinti mozgatása, okmányokkal és hatósági jelzésekkel való ellátása, az MN béke és háborús páncélos- és gépjárműtechnikai ellátási készleteinek kialakítása, az eszköz- és anyagjavítás megszervezése, koordinálása, az inkurrens főanyagok és alkatrészek selejtítése, értékesítése.

Tárolási feladatainak gerincét a beérkező anyagok átvétele, szakszerű betárolása, állagmegóvása, ellátáshoz való előkészítése, igény és norma szerinti elosztása, a raktári berendezések és munkagépek megóvása és üzemképességének biztosítása képezte.

Az MN PCGTEK felkészült arra, hogy – háborús körülmények között – a saját állományából átadandó keretből, a bevonuló tartalékos állományból és behívásra tervezett nemzetgazdasági technikai eszközökből megalakítsa a meghatározott javítószervezeteket. Békében végezte ezen szervezetek MZ gépjárműtechnikai eszközeinek, anyagi készleteinek karbantartását és szakszerű tárolását.

Az MN PCGTEK költségvetés tekintetében az előjáró MN Páncélos- és Gépjárműtechnikai Szolgálatfőnök által irányított, gazdálkodást folytató, középszintű, központi tervszámokkal dolgozó, decentralizált, irányító és végrehajtó szervezet volt. Gazdálkodási tevékenységében érvényesítette a hatékonyság és takarékoság követelményeit. Ennek érdekében folyamatos piackutatást és árelenőrzést végzett, biztosította a páncélos- és gépjárműtechnikai eszközök és anyagok gazdaságos legyártását, beszerzését.<sup>30</sup>

A honvédelmi miniszter a 0084/1983. számú parancsában elrendelte a HM szervek szervezetének a korszerűsítését. A parancs alapján 1984. január 1-jével létrejött a Magyar Néphadsereg Fegyverzeti és Technikai Főcsoportfőnökség. A főcsoportfőnökség egyik integrált

---

<sup>30</sup> Nagy Lajos: Az MH Páncélos és Gépjárműtechnikai Ellátó Központ. Katonai Logisztika 1993/4. szám – 185 – 193. oldal.

szervezete lett az MN Páncélos- és Gépjárműtechnikai Csoportfőnökség, az MN-szintű hatáskörének megtartása mellett.<sup>31</sup>

## Összefoglalás

Az 1957-1960. időszakban az akkori politikai – gazdasági körülmények hatására mind a népgazdaságban, mind az MN-ben konszolidációs folyamat zajlott le. Ebben az intervallumban számolta fel a Főnökség a forradalom okozta károkat, megkezdte a tervszerű arányos fejlesztés feltételeinek megteremtését.

Az 1961-1970 közötti időszakban az anyagi-technikai fejlesztés során egy kiegyensúlyozott, intenzív fejlesztés történt, hogy mind mennyiségében, mind minőségében a szolgálat felzárkózhasson a VSZ tagállamai páncélos- és gépjárműszolgálatainak szintjére. A páncélos- és gépjárműtechnikai biztosítás szakágazatai egyenletesen fejlődtek, amely jelentős többletmunkát igényelt a szolgálat egész személyi állományától.

Az 1970 - 80-as években az anyagi-technikai fejlesztés során a terveknek megfelelően megtörtént a PSZH-val való feltöltés, jelentősen növekedett a T-55, T-55A harckocsik száma, jelentékeny mértékben csökkent a T-34 harckocsik aránya. Nagy teherbírású terepjáró gépkocsik kerültek a csapatokhoz.

Az integrációs törekvéseket segítette, hogy az MN-ben is bevezetésre került a számítógépek rendszerben történő felhasználása, alkalmazása. Így került felszínre az MN Anyagi Technikai Biztosítás (ATB) alrendszer kidolgozásának szükségessége. Az egyesített technikai szolgálat kialakításában a páncélos- és gépjárműtechnikai, a fegyverzeti, a vegyvédelmi technikai, a műszaki technikai és híradó szolgálatok szakemberei vettek részt. A szervezési kísérletben résztvevő alakulatoknál az állománytáblában megjelentek az egyesített technikai szolgálatok és az egyesített javítószolgálatok.

A főnökség 1977. június 30-val utasítást adott ki az MN Termék Kód (NTK) alkalmazására történő áttérésre. 1978-ban új cikkjegyzékek

---

<sup>31</sup> Gáspár Tibor: A magyar fegyver- és lőszerbiztosítás története. Zrínyi Kiadó, 2015. – 120. oldal.

kerültek kiadásra, 1979-ben végrehajtották azok bejegyzését, 1980-tól az új számokkal kellett dolgozni.

Javultak a feltételek a korszerű tárolási, konzerválási eljárások szélesebb körű alkalmazásával. A hadosztályműhelyek tábori körülmények közötti munkáját nagyban és minőségben előre vitte a mozgó javítóműhelyek rendszerbeállítása. Kellő jártasságot szereztek a csapatok a technikai biztosítás bonyolult viszonyok, körülmények között történő elvégzésében, vízi akadályok menetből történő leküzdésében, erdős-hegyes terepen a sérült technikai gyűjtőhelyek telepítésében és a technikai kiszolgálás megszervezésében, végrehajtásában.

Az MN páncélos- és gépjárműtechnikai eszközei fejlődésének története az 1970-1980-as időszakban a Főnökség sokrétű tevékenységének, összehangolt, igen jelentős munkájának története. Minden technikai eszköz csak a „Rendszeresítési Bizottság” (RB) jóváhagyásával kerülhetett az MN rendszerébe. A komplex technikai eszközök nagy száma miatt elrendelésre került az együttműködési problémák megoldására az MN PCGTSZF-ség és az MN FVSZF-ség közös Tudományos Tanácsának létrehozása.

## **Irodalomjegyzék**

Dr. Gáspár Tibor: Adalékok a Magyar Honvédség Logisztikai Ellátó Központ történetéhez. I. rész. Katonai Logisztika 2015/1. szám.

Gáspár Tibor: A magyar fegyver- és lőszerbiztosítás története. Zrínyi Kiadó, 2015.

Germuska Pál: A magyar középgepipar. Hadiipari és haditechnikai termelés Magyarországon 1945 és 1980 között. Argumentum Kiadó, Budapest, 2014.

Hadtörténeti Levéltár HM parancsok 1960 – 1963. 4. doboz

Hadtörténeti Levéltár MN KGY A II/b – 44. Az MN Páncélos és Gépjárműtechnikai Szolgálatfőnökség története. I - III. fejezet.

Markó György: A Honvédelmi Minisztérium szervezete 1945 – 1956. Argumentum Kiadó, Budapest, 2011.

M. Szabó Miklós: A Zrínyi Miklós Katonai Akadémia története 1961 – 1969. Zrínyi Kiadó, Budapest, 20008.

Nagy Lajos: Az MH Páncélos és Gépjárműtechnikai Ellátó Központ. Katonai Logisztika 1993/4. szám