

1. ábra. Kerékpáros járőrverseny, Görz, 1913 (Forrás: HIM/107 489)



Sőregi Zoltán*

Kerékpáros csapatok az Osztrák–Magyar Monarchia közös alakulatainak kötelékében I. rész

Az 1912-ben elfogadott véderőtörvény szerint az Osztrák–Magyar Monarchia szárazföldi hadereje két fő vonalra oszlott. Gerincét a császári és királyi (közös) hadsereg alkotta, amely a birodalom teljes területéről egészült ki, vezényleti és szolgálati nyelve német volt. Békeidőben keretrendszerben létezett, mozgósítás és feltöltés után azonnal bevetették, benne minden fegyver- és csapatnem képviselve volt. A magyar (illetve horvát) vezényleti és szolgálati nyelvű Magyar Királyi Honvédség, valamint az annak ellensúlyaként a birodalom Lajtán túli feléből egészült, németül vezényelt császári–királyi Landwehr alkották hivatalosan a haderő második vonalát. 1914-re a két honvédség bekerült a haderő első vonalába, ezt követően a fegyveres erő második vonalát 1914-ben – a haderő mobilizálásakor – létrejövő magyar királyi népfelkelés, illetve a birodalom osztrák felében a császári–királyi Landsturm alkotta, amely a haderő első vonalának támogatására szolgált.

Nem véletlen, hogy az európai nagyhatalmak közül Ausztria–Magyarország hadereje rendelkezett a legkevesebb harci tapasztalattal a világháború kitörésekor. A biro-

dalomnak, gyarmatok híján nem kellett másik kontinensen csapatokat állomásoztatnia. 1867 és 1914 között a haderő csupán néhány rövid hadjáratban vett részt. A birodalom katonái részt vettek ugyan néhány nagyobb nemzetközi békefenntartó akcióban, illetve megfigyelőkkel képviselték magukat az orosz–japán és a két Balkán-háborúban, azonban az általuk gyűjtött tapasztalatokat és a megfogalmazott tanulságokat az osztrák–magyar hadvezetés a haderő fejlesztése során alig, vagy egyáltalán nem vette figyelembe. A haditechnikai újításokat, új fegyvereket, felszereléseket egyáltalán nem, vagy csak késve vették be. [1]

A Monarchia a nagyhatalmak közül abszolút értékben a legkevesebbet költötte védelmi kiadásokra, amelynek aránya 1870-től 1910-ig 24,1-ről 15,7%-ra esett vissza az éves állami költségvetésen belül. Ausztria–Magyarország 1914-ben egy lakosra számítva 15,5 koronát, Németország 38,5 koronát, Olaszország 21,5 koronát költött hadi kiadásokra. Magyarországon a hadi kiadások a GDP-hez viszonyítva 1913-ban 4,7%-ot tettek ki. Az egy lakosra számított

ÖSSZEFOGLALÁS: Az Osztrák–Magyar Monarchia haderejében a kerékpáros csapatok 1882-től voltak jelen, fokozatosan érve el a kötelékben történő alkalmazhatóság szintjét. Századszinten 1911-ben szervezték meg őket a vadászászlóaljok kötelékében azzal a tervvel, hogy az egységeket a gyors előrenyomulás során vetik be. A tervek szerint célirányosan alkalmazott kerékpáros századok bevetését a háború alakulásához kellett szabni, így ezek a csapatok a rendkívül nehéz terepviszonyokkal rendelkező olasz harctéren harcolták végig a világháborút.

KULCSSZAVAK: osztrák–magyar haderő, kerékpár, kerékpáros század, olasz arcvonat, első világháború

ABSTRACT: Cycling troops have been present in the forces of the Austro-Hungarian Monarchy since 1882, gradually reaching the level of applicability in the formation. At the turn of the century, they were organized in 1911 as part of the Hunter Battalions, with the plan to use them for rapid advance. The deployment of targeted cycling squadrons was planned to be tailored to the evolution of the war: the Italian battlefield, which had extremely difficult terrain, was fought throughout the World War.

KEY WORDS: Austro-Hungarian army, bicycle, cycling company, Italian front line, World War I.

* Szakíró. ORCID: 0000-0003-0222-3470

katonai kiadások a korabeli európai országok közül itt voltak a legkisebbek. [1]

A fenti tények ismeretében logikus, hogy a kerékpárok, illetve a kerékpárosok katonai célra történő alkalmazásának kidolgozása is bizonyos fáziskéséssel történt meg. Annak ellenére, hogy a közös haderő több szempontból is előnyt élvezett a honvédség, illetve a Landwehr alakulataival szemben – összevetve a világháború későbbi résztvevőinek adottságaival, képességeivel – még ez sem bizonyult elegendőnek ahhoz, hogy arányaiban hasonló létszámú kerékpáros csapatot építsenek be a haderőbe. Tanulmányunk tárgyát, a kerékpáros csapatok alkalmazásának kezdeteit figyelembe véve az alábbiakat állapíthatjuk meg:

- Nagy-Britannia 1885-ben alkalmazott első ízben kerékpárosokat katonai célra, 1913-ra már 13 területi zászlóaljat, valamint az önkéntes zászlóaljok egyes századait szerelték fel kerékpárokkal.
- Franciaországban 1886-tól kezdtek kerékpárokat alkalmazni. 1914-ben 32 kerékpáros századot küldtek a harctérre, emellett a hadsereg-parancsnokságok közvetlen alárendeltségében is szerepeltek kerékpáros századok.
- Olaszországban 1870-ben kezdték el a kerékpárosokkal folytatott kísérleteket. 1911-ben már minden bersaglieri (nagy mozgékonyaságú gyalogsági elitcsapat) ezredhez szerveztek egy-egy kerékpáros zászlóaljat, így 1914-re nyolc kerékpáros zászlóalj tevékenykedett az olasz hadseregben.
- Németországban először 1892-ben osztottak be kerékpárosokat a hadseregbe. 1913-ban a porosz vadászzászlóaljaknál egyszerre 18 kerékpáros századot állítottak fel. Ezekkel a századokkal indult a német hadsereg a világháborúba.
- Svájc 1890-ben osztott be magasabb parancsnokságokba szervezetszerűleg jelentő kerékpárosokat. 1914-ben több mint 14 kerékpáros századot találunk a kis létszámú hadseregben. [2; 34. o.]

Az osztrák-magyar haderőben a kerékpár alkalmazásával folytatott kísérletekre 1882-ből állnak rendelkezésre adatok. A Bécsújhelyen működő cs. és kir. katonai vívó- és tornatanár tanfolyam keretei között működött egy kurzus. A hallgatók az első katonai jellegű menetet 1883-ban hajtották végre, a 250 kilométert 20 kilogrammos felszereléssel, négy nap alatt tették meg. A következő években különféle kerékpártípusokat próbáltak ki. Különösen figyelemre méltó lehet az első valóban hosszú távú gyakorlat, amelyet 1890-ben, 22 tiszt részvételével rendeztek meg Bécs és Trieszt között. A 12 napos gyakorlaton napi átlagban 100 kilométert teljesítettek, velocipéd jellegű (eltérő kerékméretű) járművekkel. Az ősszel, az ausztriai Judenburg és Knittelfeld környékén megrendezett hadgyakorlaton a 11. gyalogdandár már három tartalékos tisztet alkalmazott jelentő- és küldöncszolgálatra, első ízben a közös haderő történetében. Az említett kísérlet eredményeként egy-egy tanfolyamot szerveztek még 1890-ban Przemyślban és Grazban. Franz Smuthny hadnagy¹, a grazi képzés vezetője tanfolyamával már a következő esztendőben elismert eredményeket ért el, kerékpárosait harcászati feladatok megoldására alkalmazva. Ennek ellenére az osztrák-magyar hadseregben az első három kerékpáros század csak az 1909. őszi hadgyakorlatokon tűnt fel először. Ezek a századok azonban még nem képezték a hadsereg szervezetszerű részét, a hadtestek csak a nagy gyakorlatok tartamára állították fel őket önállóan.

A századok szervezetszerűvé tétele 1911-ben történt, amikor október 1-től a 11., 20., 21. és 29. cs. és kir. tábori vadászzászlóaljak 1. (más adat szerint 4.) századait kerékpáros századokká szervezték át. Mindegyiknek állomáshelye



2. ábra. Kerékpáros járőrverseny, Laibach, 1914
(Forrás: HIM/107 475)

az olasz arcvonal irányában helyezkedett el, a zágrábi XIII. hadtest területén. Ezek a zászlóaljak a háború kitöréséig Gradisca, Cormons, Rovigno és Monfalcone² településeken állomásoztak, pótszázadaik pedig Győrben, Triesztben, Budapesten és Losoncon települtek. A megalakult kerékpáros századok békében három kerékpáros és (1912-től) egy géppuskás szakaszból (két géppuskával) álltak. Békeállományuk a vadászszázad békeállománynál nagyobb volt. A legénység soraiba lehetőség szerint olyan embereket osztottak be, akik a kerékpározást már a polgári életben is gyakorolták, vagy legalább erre alkalmasak voltak. Mozgósításkor, a hadiállományra emelés mellett a századok kiváltak eredeti zászlóaljuk kötelékéből, és hadrendi számukat megtartva, egy kerékpáros zászlóaljba szerveződtek. Az egyes századokat a mozgósítás alkalmával ellátták két-két teherautóval és motorkerékpárral, illetve sebesültszállító kerékpárral. Minden század rendelkezett utászszerszámmal, távbeszélő, valamint távjelző készülékkel. A kerékpáron esetleg előforduló nagyobb javításokat egy mechanikus végezte, aki a szükséges szerszámokat kerékpárján szállította. Első szervezett alkalmazásukra az 1912. évi hadtestgyakorlaton került sor. A gyakorlat eredményeinek kiértékelése során szerzett tapasztalatok alapján a katonai felső vezetés elrendelte, hogy a kerékpáros századokat a későbbiekben zászlóaljjá egyesítsék. A századok egy-egy árkász szakaszt is kaptak, amelyeket 60 kg robbanószerrel szerelték fel, valamint elrendelték, hogy a századok az olasz folyók hídjain alkalmazott főtartók robbantását gyakorolják. [3; 75. o.] Az 1913-as királygyakorlatokkal³ összhangban, a XIII. hadtest 1913.04.16-án harcászati gyakorlatot rendelt el, amelyen a kerékpáros vadászszázadok már zászlóaljjá összevonva szerepeltek a világháború későbbi véres harcainak színhelyén, az Isonzó⁴ folyó

3. ábra. Országúti szakasz az Isonzó bal bartján rendezett görzi kerékpáros járőrversenyen, 1913-ban
(Forrás: HIM/107 478)





4. ábra. Járőrverseny egy vadászászlóalj kötelékébe osztott kerékpáros alakulat számára (Forrás: HIM/107 484)

völgyében. [3; 79. o.] 1914-ben a zászlóaljparancsnoknak kiszemelt legidősebb századparancsnok⁵ részt vett a magasabb lovassági parancsnokok harcászati lovaglásán. Ez a tény egyrészt nyílt fokmérője volt annak, hogy a hadsereg vezetői milyen fontosságot tulajdonítottak a kerékpáros századoknak, másrészt megmutatta azt, hogy a vezetés e századok milyen irányú alkalmazásával számolt. [2; 33. o.]

KERÉKPÁRTÍPUSOK ÉS A FELSZERELÉS

Az első, típus szerint is ismert járműről 1893-ból áll rendelkezésre adat, amikor egy kerékpárosított hírvivő tiszt Benedict Albl gyárából származó, Triumph abroncsokkal szerelt „Meteor” kerékpárt használt [6]. Az ezt követő évek-ből Puch, Dürkopp, Gebr. Reichenstein, Humber, valamint Winkelhofer & Jänicke gyártmányú gépekről találhatunk adatokat a korabeli jelentésekben. Az első, kifejezetten katonai célra rendszeresített jármű a felső-ausztriai Steyr városában található Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft⁶ (ÖWG) által gyártott Styria Militärrad Mod. 1894 volt, amelyet a tapasztalatok alapján továbbfejlesztettek. Előbb a mintegy két évig használt Mod. 1896, majd az első összecsukható („Klapprad”) kerékpárként ismert Mod. 1897 következett a sorban. Ezekon kívül a bécsi Hadügyminisztérium számos kisebb gyártótól (Puch, Drais, Valvidena, Rationell, Noricum, illetve a magyar Adria) rendelt járműveket, de ezek nem tudtak számottevő áttörést elérni, a hadsereg kerékpárszükségletének nagy részét továbbra is a jó kormányzati kapcsolatokkal rendelkező ÖWG szállíthatta. 1906-ban végül az olasz Rossi-Melli céget kérték fel, hogy tervezzen mintapéldányt az osztrák-magyar hadsereg számára az összehajtható kerékpárból. A kétféle mintapéldányt az ÖWG és a grazi „Styria” Fahrradwerke (Joh. Puch & Comp.) számára küldték tovább, amely cégek további tesztelésnek vetették alá a járműveket, majd a tapasztalatok alapján módosították is azokat. Végül ismét az ÖWG gyártmánya bizonyult sikeresnek, a minisztérium megrendelte a Steyr Waffenrad M10 néven rendszeresített járművet, amelyet 1916-ig gyártottak. A századoknál az említett sebesült szállító kerékpárok ugyanakkor merev (nem összecsukható) kivitelűek voltak, olyan módon szerkesztve és felszerelve, hogy kétkerekű hordággá bonthatók ki, amelyeket taliga módra toltak, vagy egy kerékpárral vontattak. Fegyverzetüket tekintve a legénység többségét 8 mm-es 1895 M ismétlő kurtály⁷ szuronnyal látták el, a géppuskát kezelő osztag legénysége ismétlő pisztollyal és szuronnyal rendelkezett.

Az egyenruházat eredetileg megegyezett a vadászászlóaljak egyenruhájával⁸, amelyet – feltehetően célszerűségi okok-

ból – a tüzérségi térdnadrág váltott fel. Zubbonyuk hajtókája, illetve gombjuk megmaradt az eredeti színben (zöld, sárga). [4; 295. o.] A kerékpáros századok röviddel felállításukat követően, 1911 telén köpeny helyett – amely a felmálházott kerékpárost haladásában akadályozta – bekecset kaptak, amelynek szabása és színe megegyezett a lovassági géppuskás osztagéval. A kerékpáros osztagoknak kipróbálásra kiadott kabátokat részben fehér bárányprémmel és részben kivehető gyapjú és kalikóbéléssel⁹ látták el. A nyári időszakban a zubbony helyett kötött inget (sweater) is használtak, illetve kísérleti jelleggel egy megfelelőbb alakú, barna bőrből készült tölténytáskát is kipróbáltak. [5] A katonai felszerelése tölténybőrönd, sátorlap, kenyértárisznya és evőcsésze volt, a hátibőröndöt a málhavadonra¹⁰ rakták.

(Folytatjuk)

HIVATKOZOTT IRODALOM

- [1] Balla Tibor, „Az Osztrák-Magyar Monarchia hadereje a Nagy Háború előestéjén” *A Nagy Háború írásban és képen*, 2015.4.29. https://nagyhaboru.blog.hu/2015/04/29/az_osztrak-magyar_monarchia_hadereje_a_nagy_haboru_eloestejen. (Letöltve: 2020.6.15.);
- [2] Kemechey Jenő, „A kerékpáros szervezés múltja és jelene” *Magyar Katonai Szemle* 5. évf., 2. (1935);
- [3] Kiss Sándor, *Emlékeim Kiss János altábornagról*. Budapest: Zrínyi Katonai Kiadó, 1979.;
- [4] Guillaume Árpád őrnagy, „Szervezeti és egyéb újítások fegyveres erőnkben.” *Magyar Katonai Közlöny* 5. évf., 2. füzet (1912.);
- [5] Pesti Hírlap, 1913. november 08., 9. o.;
- [6] Wolfgang Wehap, „Das Fahrrad im Dienste des österreichischen Militärs” https://www.radlobby.at/sites/default/files/atoms/files/fr_im_dienste_des_oe_militaers.pdf (Letöltés: 2021.9.6.).

JEGYZETEK

- 1 Franz Smutny (Sedletz, Kuttentberg, Csehország, 1867 – Salzburg, Ausztria, 1932.) osztrák hivatalnok, feltaláló, újságíró.
- 2 Gradisca d'Isonzo (I), Cormons (I), Rovinj (HR), Monfalcone (I).
- 3 Királygyakorlat (Kaisermanöver): az uralkodó, mint a legfőbb hadvezér személyes részvételével zajló nagyszabású hadgyakorlat. A Német Birodalomban és más európai országban is gyakoriak voltak a Kaisermanöverek. (A szerk.)
- 4 Az Isonzó folyó mai nevén Soča.
- 5 Valószínűleg Schönnerr Odillo századosról van szó.
- 6 Mai nevén Steyr Arms Inc.
- 7 A Monarchia haderejének alapfegyverét alkotó 1895 M fegyvercsalád tagja, amely nagy fokú hasonlóságot mutatott a karabéllyal. Rövid csöve mellett jellemzője, hogy – a lovassági kivitelől eltérően – szíjkengyelei nem az agyazás oldalán vannak, hanem a fegyver alsó felén.
- 8 A gyalogság csapatnemeként az Osztrák Császárságban 1805-től kezdődően rendszeresített elit alakulat. Egyenruházatuk megkülönböztető része volt a legénységi nadrág oldalán lévő fűzőld színű csík, tisztek esetében fűzőld színű kettős oldalsáv (lampasz), az 1870-es évektől tábori sapkát viseltek.
- 9 Síkszővéses textilanyag, amelyet gyakran fehérítetlen, leginkább nem teljesen feldolgozott gyapotból készítenek. Mivel félkész terméknek számít, és nem festik, ezért nagyon olcsó anyag.
- 10 A vonat jelen esetben az oszlopokba foglalt személy- vagy anyagszállításra létrehozott katonai szervezet megnevezése. Ennek része volt a málhavadon azon anyagok szállítása céljából, amelyekre a csapatoknak csak a napi menetnél elérése után volt szükségük.