

Somkutas Róbert

A Magyar Királyi Honvédség páncélozott eszközökkel felszerelt felderítő csapatai

VII. rész

A második bécsi döntés során az Erdélyben alkalmazott gyorshadtest csapatainak kivonására csak 1940 késő őszén került sor, és csak ezután tudták megkezdeni az eredeti – béke – helyzetük visszaállítását. Lakanyáikba visszaérkezés után – december elején – megkezdtek a bevonultatott újonc állomány, illetve az első éves honvédek kiképzését.¹¹¹

A gyorshadtest állományába tartozó felderítőcsapatok szervezete is lassan körvonalazódott, de alapvetően a Magyar Királyi Honvédség számára beérkező páncélos- és gépjárműtechnika függvényében módosult.

A felderítőcsapatok – mivel részt vettek a bécsi döntések érvényre juttatásában – ha felderítő harci tevékenységet nem is hajtottak végre, de valós gyakorlati tapasztalatokat szereztek a csapatok vezetése és a technikai eszközök alkalmazása során. A parancsnoki és legénységi állomány felkészültsége egyre magasabb szintre emelkedett. Ezeknek a megszerzett tapasztalatokat a hamarosan alkalmazni is kellett.

AZ ERDÉLYI BEVONULÁS TAPASZTALATAINAK FELHASZNÁLÁSA A TECHNIKAI KORSZERŰSÍTÉSÉRE

Az erdélyi bevonulás során 40 db Toldi harckocsit és 61 db Csaba páncélgépkocsit alkalmaztak és szinte mindegyike kisebb-nagyobb javításra szorult. A késve érkező beépítendő rádiók és a fegyverzeti anyagok miatt az eszközök átadása 1940 nyaráig kitolódott¹¹². A harcjárművezetők kiképzésében, főleg a vezetési gyakorlat szerzésében komoly kiképzési hiányosságok voltak, és ezeket csak a harcfelelő végrehajtása során, éles körülmények között tudták pótolni! Ne feledjük, hogy ebben az időben a gépjárművezetői engedély még nem volt általános, a katonai állomány technikai előképzettsége sem volt biztosítva, és a Csaba páncélgépkocsi, sajátos technikai megoldásaival egy különleges jármű volt.

A valós igénybevétel alapján a csapatok általában kedvezően ítélték meg a Csabák és a Toldi harckocsik alkalmazhatóságát, azonban a tapasztalataik alapján néhány

70. ábra. Az 1. felderítő-zászlóalj Csaba páncélgépkocsijai az erdélyi bevonulás előtt, Jádon (1940. IX. 3.)



71. ábra. Az 1. felderítő-zászlóalj páncélgépkocsijai Homoród – Szentpál előtt

hiányosságra felhívták a gyártó Weiss Manfréd gyár szakembereinek a figyelmét, amire a gyár hamarosan kidolgozta a szükséges módosításokat.

A Csaba páncélgépkocsik a rossz minőségű erdélyi utakon intenzív igénybevételnek voltak kitéve, és egy sor konstrukciós hiba a felszínre került.¹¹³ Tömegesen fordult elő a kormánycsigaház törése, ami az alkatrész öntvényének gyengesége miatt történt. De a lövésbiztos abróncsok is közrejátszottak ebben, mivel azok 40 kilogrammal nehezebbek voltak, mint a próbaüzemeltetés során alkalmazott felfűjt tömlők. Végül a magyar Cordatic gyár „sarkantyús” terepmintázatú, közönséges fűvott gumiabroncsát alkalmazták a továbbiakban,¹¹⁴ mert a gyakorlatban bebizonyosodott, hogy a páncélgépkocsi sérült gumikkal is képes megtenni néhány kilométert.¹¹⁵

A vezetők számára komoly fizikai igénybevételt jelentett a páncélgépkocsik kormányzása, különösen terepen. A kormánysszerkezetnél kialakított nagyfokú áttételezése miatt a jármű „lusta” volt, és ez éles kanyarokban gyakran vezetett a kocsi borulásához. Az ilyen jellegű problémák elkerülése érdekében – az erdélyi bevonulást követően – a WM gyár kifejlesztett egy, a kormánysszerkezetnél sűrített levegővel működő kormányrásegítőt, amely feleslegessé tette a nagy áttételezést, ezáltal könnyebbé tette a jármű vezetését. Ezt a kormánysszerkezet-cserét valamennyi visszaérkezett páncélgépkocsinál végrehajtották a gyári javítások során.

Mivel a motor levegőellátása a küzdőterén keresztül történt, ez a menetek végrehajtása során nagyfokú porbeáramlást is jelentett – ami pedig veszélyeztetette a toronyfegyverek működését. A személyzet azt is megtapasztalta Erdélyben, hogy ez a levegő-ellátási rendszer a hűvösebb őszi időben igen kellemetlen hideget „biztosított” a küzdőterén. Ezért láthatók a fennmaradt fényképeken „nyakig” begombolkozott katonák a járművek mellett, a pihenők végrehajtása során. Ennek megoldása érdekében a gyár a kocsik jobb oldalán egy légcsatornát alakított ki, ami biztosította a hűtőlevegő közvetlen motorhoz történő vezetését.





72. ábra. A kezdeti időszakban alkalmazott gumiabroncsok (balra) és az új Cordatic „sarkantyús” abroncs (jobbra) (Fortepan 72133)

73. ábra. A Csaba 39M kezelőszemélyzete (Fortepan 43934)



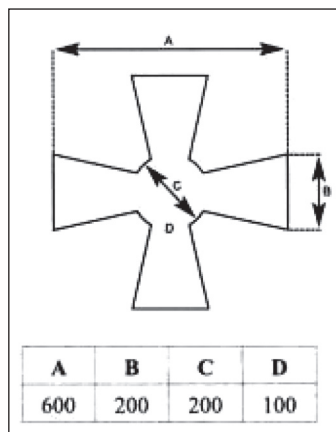


74. ábra. Az 1. felderítő-zászlóalj csapatjele

Így már jobban tudott érvényesülni az üzemelő motor által kibocsátott sugárzó hő, amely a küzdőtér fűtését biztosította.¹¹⁶

A parancsnokok kifogásolták, hogy a küzdőtérben lévő nagy motorzaj miatt nem tudják szóbeli utasításokkal irányítani a vezetőket. Ezt egy tölcserrel ellátott csővel oldották meg. A későbbiek során (1942-ben) az elkészült parancsnoki (rádiós) járművekben (40M Csaba) ezt egy elektromos belső távbeszélő berendezéssel is kiegészítették,

75. ábra. 40M Csaba parancsnoki páncélgépkocsi átépített keret-antennával és Cordatic sarkantyús abronccsal



76. ábra. Az ideiglenes páncélosjelvény az 1940-es rendelet szerint

szeresére volt képes, ami még mindig nem felelt meg a vezérkar által előírt 100 km-es hatótávolságnak.

Ezért fogalmazódott meg az igény egy „önálló századparancsnoki rádióra”, amely képes kapcsolatot biztosítani a nagyobb távolságra lévő előjáró felé. Ezt az igényt 1940 júniusában be is nyújtották az újabb 32 darab Csaba páncélgépkocsi megrendelésekor, amelyből már 12 darabot parancsnoki változatként igényeltek.

A Haditechnikai Intézet a gyártó céggel közösen a 39M Csaba szabványos csatár kocsira¹¹⁷ alapozva teljesítette a feladatot, amely a beszerelt R-4-es, és annak továbbfejlesztett változatával már biztosította a vezetés követelményeit. A parancsnok RH táviró üzemmódban 100 km-re, középhullámon pedig 160 km-re volt képes összeköttetést teremteni valamennyi honvédségi rádiókészülékkel. Ezt négy pneumatikus tartólábon álló, hátrafelé eldönthető rácsszerű tetőantenna biztosította. A rádiók elhelyezése érdekében kiszerelték a toronyból a nehézpuskát, annak a torony falára rögzített szereléseit és tartozékait. A torony egyszemélyessé vált és a személyzet negyedik tagja a nehézpuska irányzó helyett a rádiós lett. Számára a vezetőtér és a torony között egy ülést építettek be.¹¹⁸

Ezeket a módosításokat az 1940 nyarán átadott második megrendelés járműveinél már eleve beépítették, míg az első szériában átadott 61 jármű módosítását a gyári nagyjavítások során hajtották végre.

A MAGYAR KIRÁLYI HONVÉDSÉG SZERVEZETE 1941 TAVASZÁN

1941 áprilisára kialakult a Magyar Királyi Honvédség béke-szervezete, amelyben a fővezérség alárendeltségében a csapatok vezetésére három hadsereg- és egy gyorsadtest-parancsnokságot hoztak létre, valamint különböző szervezetű és rendeltetésű műszaki és híradó erőket, egy ejtőernyős-zászlóaljat, egy folyamördandárt és egy repülődandárt.¹¹⁹

A gyártóktól 1941 tavaszára beérkező magyar haditechnikai eszközök lehetőséget biztosítottak a harckocsi- és páncéloscsapatok szervezetének korszerűsítésére. Ezek a változások a gyorsadtestnél az 1. és a 2. gépkocsizó dandár és az 1. és a 2. lovasdandár állományát-szervezetét érintették.

A szükséges 38M Toldi harckocsikat a felderítő-zászlóaljtól való átcsoportosítással (18-18 db), illetve a lovasdandárok harckocsizászlóaljaitól kapták meg. A lovasdandárok harckocsizászlóaljai pedig „kárpótlásul” megkapták





77. ábra. Az 1. felderítő-zászlóalj Toldi harckocsija (Fortepan 107718)

a felderítő-zászlóaljak 18-18 db Ansaldo kisharckocsijait. A felderítő-zászlóaljak „cserébe” a két volt kerékpáros zászlóalj páncéltörő ágyús szakaszát, kapták meg.

A csapatok a megkapott haditechnikai eszközeiket a különféle azonosító csapatjelölésekkel látták el, de ezek egységesítésére nem adtak ki központi intézkedést. Azonban már az 1940-es erdélyi bevonulás elrendelésekor határozottan megtiltottak mindenféle megkülönböztető jelzés felfestését. Ez alól csak az 1. és a 2. felderítő-zászlóalj, illetve 1. és a 2. lovas dandár volt kivétel, mert páncéljárművein engedélyezték a csapatjelzés felfestését. Az 1. felderítő-zászlóalj továbbra is megtarthatta – mint hagyományt – a „villám” jelzés felfestését, a többi csapatnak csak a hadrendi szám és megnevezés kezdőbetűinek felfestését engedélyezték.¹²⁰

78. ábra. Gépkocsizó zászlóalj menetben



Az 1941-es délvideki hadműveletek megindulásakor (annak koalíciós jellege miatt is – S.R.) szükségessé vált a hadijel kérdésének eldöntése. A vezérkar főnöke, a Honvédelmi Minisztérium 3/b osztályán keresztül kiadott HL 440.348/elh.3.b.-1941. sz. (02.10.) azonnali hatályú rendelettel határozta meg a páncéljárművek hadijelét.

A rendelet szerint a jel méretei: keresztátmérő 500 mm, szárvastagság 80 mm, szegélyező szögsáv 50 mm. A szerint a hadijel valamennyi páncéljármű tetején, mindkét oldalán, valamint elöl és hátul kellett felfesteni. Később a csapatok gyakorlati javaslatát figyelembe véve engedélyezték, hogy kisebb festési felület esetén a jelzést – arányainak megtartása mellett – 350 mm-es nagyságban kell alkalmazni.

A jármű elejére felfestett hadijelnek – a visszaemlékezők szerint – rossz pszichikai hatása volt a jármű vezetőjére, ugyanis a Toldi harckocsinál, de a Csaba páncélkocsinál is, a jármű vezetője éppen e mögött a hadijel mögött ült. A marháns fehér keresztoszegély azt az érzetet keltette a vezetőben, hogy a szemben álló elhárító fegyver irányzójának kiváló támpontot nyújt a pontos lövés leadásához. (Csak egyszer kellett valakinek ezt az észrevételt megtenni!)¹²¹

A MAGYAR KIRÁLYI HONVÉDSÉG RÉSZLEGES MOZGÓSÍTÁSA

1941. április 3-án és 4-én a vezérkar kiadta a részleges mozgósítási parancsát. Az érvényben lévő mozgósítási terv szerint a behívók kiküldésére huszonnégy óra állt a csapatok rendelkezésére (ez akkor konkrétan a csütörtök és pénteki napokat jelentette) és a postai úton kézbesített behívóparancsok alapján (amit szombaton és vasárnap



79. ábra. Huszárezred menetben

kellett kézbesíteni a postásoknak) az első tartalékosok beérkezésével – elvileg – április 6-ától számolhattak.

Németország április 6-án 5 óra 15 perckor Bulgáriából megindította csapatait és hadiállapotba lépett Jugoszláviával, annak keleti területeinek elfoglalására. Április 7-én a Dél-Dunántúlon felvonult német csapatok is – a korábban kijelölt és a határ mentén szétbontakoztatott magyar csapatok biztosítása mellett – támadásba lendültek.¹²² Romániában, a Temesvártól délre gyülekeztetett német csapatok is támadásba lendültek és megindultak Belgrád irányába. Az előzetes terveknek előbb megindított német támadás miatt a magyar katonai felső vezetés elrendelte a csapatok feltöltésének meggyorsítását, mivel tartott attól, hogy ha nem vesznek részt jugoszláviai területek elfoglalásában, akkor az ország nem kapja vissza a délvideki területeket.¹²³

A mozgósítás azonban vontatottan haladt. Hiába volt a behívóparancs 200%-os kiküldése, a hadsereg létszám-feltöltöttsége az előírt időre alig érte el a 70%-ot.¹²⁴ Ugyanezek a hatások érték a gyorshadtest alárendeltségében lévő felderítőcsapatokat is. Ráadásul a tartalékos állomány bevonultatása nem is egy meghatározott bevonulási körzetből történt, hanem az ország egész területéről vonultak

80. ábra. Előrevonás gyalogmenetben



81. ábra. Jugoszláv békeerődítmények a Duna-Tisza között (MKSZ 1941 II.)

be a szükséges, megfelelő speciális képzettséggel rendelkező tartalékosok. A visszaemlékezések szerint az „M” riadó gyakorlása elsődleges fontosságú kiképzési feladata volt a felderítő-zászlóaljnak, nemcsak a tényleges, hanem a tartalékos állomány bevonásával is. Az egységnek 4 óra alatt beöltözve, felszerelve, indulásra készen kellett állnia. A behívások esetén egy-egy beosztásra (első, hátsó vezető, lövész stb.) 2-2 személyt hívtak be, beleértve a tényleges állományt is. A SAS behívót a tartalékos állomány lakhelyére és munkahelyére is megküldték. (Ezzel a módszerrel – a későbbiek folyamán is – a harcoló zászlóalj itt-hon maradt, kiszolgáló pótzászlóalja el tudta érni, hogy a bevonult állományból, a laktanyába történő beérkezés után 4 órán belül az igényelt létszámú, képzettségű egységet útba tudta indítani.) Ez azért is volt lehetséges, mert a bevonulók részére a ruházat, egyéb felszerelés fegyver stb. név szerint a polcon elő volt készítve.¹²⁵

A CSAPATOK FELVONULTATÁSA A HATÁRRA

A német kibővített MARITA hadművelet előrehozott megindítása már nem adott időt a fővezérségnek, hogy megvárják a csapatok mozgósításának a befejezését. Előrehozták a tervezett indulási időket, ezért nagyon sok alakulatnak még a menetkésztség elérése előtt meg kellett indulnia, vagy meg kellett kezdenie a vasúti szállítást. Ennek viszont az lett a következménye, hogy a csapatok csak részben feltöltöttek és jelentős anyagi, esetenként technikai hiányosságokkal kezdték meg a műveleti területre való felvonulásukat.

A felvonulás gyorsítását eredetileg vasúti szállításokkal tervezték (céljuk a gyalogmenetek rövidítése volt), azonban annak felgyorsítása és a felvonulás vasúti vonalain közbeiktatott sűrűs német transzportok komoly vasúti torlódásokat idéztek elő, különösen a Budapest – Szolnok és a Budapest – Szeged viszonylatokban.





82. ábra. Fejes László felderítő páncélos bőrkabátban a Délvidéken 1941 tavaszán, egy Ford parancsnoki gépkocsi mellett (Fejes László)

A SEREGTESTEK BEÉRKEZTETÉSE A KIJELÖLT FELVONULÁSI TERÜLETEIKRE

A seregtestek felvonulásai közül az I. gyorsadtest felvonulása volt a legbonyolultabb. Alakulatai Budapest, Kassa, Nyíregyháza, Ungvár, Munkács, Kolozsvár, Nagyvárad körzetéből, túlnyomórészt a határátlépés előestéjén, részben a határátlépés végrehajtása után gyalog és vasúti szállítással érkeztek be a Duna és a Kiskunhalas – Szabadka sávba, a még felvonuló IV. és I. hadtest alakulatai közé, hogy amennyiben lehetséges, részt vehessenek az április 11-étől várható határátlépésnél. A hadtestparancsnokság április 10-én 17 órákor érkezett Kiskunhalasra.

A budapesti 1. gépkocsizó dandár – mint 2. lépcsőben lévő seregtest – három lépcsőben végrehajtott menet után érkezett be április 10-ére Kecel, Kiskőrös területére, a hadművelati feladatok végrehajtására készen.

A munkácsi 2. gépkocsizó dandár felvonulását a fővezérség vasúti szállítással és gyalogmenetben rendelte el. Vasúti szállításra kerültek Kassáról a 2/1. és a 2. könnyű harcokcsi századok, valamint Munkácsról a 12. kerékpáros zászlóalj nem gépkocsizó részei. A dandár zöme 3 napi menetet végrehajtásával (ami mintegy 300 km volt) ért ki április 10–11-én Mélykút, Kisszállás területére és az üzemanyag felvételezést követően csak 12-én, a reggeli órától állt a hadműveletekre készen.

A nyíregyházi 1. lovasdandár alakulatai vonultak fel a legnagyobb nehézségek között és a leghosszabb idő alatt a határra felzárkózás során. A dandárnak csak egy huszárosztálya, páncéltörő ágyús és árkászszázada kétnapi vasúti szállítás, és mintegy 70 kilométernyi menet után ért be 11-én este Nemesnádudvarra (a határtól kb. 50 km-re). A dandár többi része vasúti szállítások és menetek végrehajtása után csak április 12–16. között tudott csatlakozni a dandárhoz.

A kecskeméti 2. lovasdandár zöme kétnapi menettel, részben vasúti szállítással és gyalogmenetekkel 10-én dél után érkezett meg Kisszállás, Öttömös, Pusztamérges területére, azonban az I. huszárosztály és a páncélos zászlóalj csak 12-én délre tudott csatlakozni a többséghez. Mindezek ellenére a dandár a 11-én a hadműveletekhez készen állt.

(Fotók a szerző gyűjteményéből.)

Felvonultak továbbá a budapesti 1. gyalogdandár, a 9. gyalogdandár, a kaposvári 10. gyalogdandár, a szekszárdi 12. gyalogdandár, a kecskeméti 13. gyalogdandár, a kiskunhalasi 15. gyalogdandár, a szegedi 14. gyalogdandár, a miskolci 19. gyalogdandár és az orosházi 66. határvadász-ezred erői is.

A fővezérség közvetlen alárendeltségében lévő négy páncélvonatot a határ közelébe rendelték. A hadműveletek során – mint a 3. hadseregnek közvetlenül alárendelt alakulatok – a 101. számú páncélvonatot Baján, a 102. számú Kiskunhalason, a 103. számú pedig Szegeden állt készenlétben. A 104. számú páncélvonatot a Villány körzetében, önálló feladatot végrehajtó 11. gyalogdandárnak rendelték alá.

A felvonult csapatok légi felderítési feladatok biztosítására a 3. hadsereg alárendeltségében rendelték három közelfelderítő repülőszázadot. Ezek közül a IV. Hevesen, az V. Kecskeméten, az I. pedig Mátyásföldön települt. A gyorsadtestnek alárendelt szombathelyi III. közelfelderítő repülőszázad csak késve települt át Pécs mellé. A századok WM-21-es Súlyom¹²⁶ típusú felderítőgépekkel voltak felszerelve, amelyek korlátozott vizuális felderítési adatokat tudtak a parancsnokságoknak biztosítani, közvetlen rádiókapcsolat nélkül. Jelentéseiket a parancsnokságok mellett telepített ún. „ledobópontokon”, a repülőgépből speciális tokban ledobva tették meg. A gépek, a hadművelet időszakában a rossz időjárási viszonyok miatt csak korlátozott mértékben tudták segíteni a csapatok tevékenységét.

(Folytatjuk)

JEGYZETEK

- 111 A volt m. kir. 1. honvéd felderítő zászlóalj története, Budapest 2006., Dr. v. Tóth József magánkiadása, 110.
- 112 Varga A. József (szerk.): A magyar autógyárak katonai járművei, Maróti Könyvkereskedés és könyvkiadó Kft., Budapest, 2008, 216. (A továbbiakban: Maróti)
- 113 A magyar királyi honvédség a II. világháborúban. Összeállította: dr. Kálmán Dániel. Miskolc, 1971–74 (A továbbiakban: HIM HL TGY 2721 dr. Kálmán D.)
- 114 Maróti, 217.
- 115 Maróti, 217.
- 116 Maróti, 160.
- 117 Maróti, 217.
- 118 Horváth Csaba – Lengyel Ferenc: A Délvidéki hadművelet, Debrecen, 2003, Püldo Kiadó, 46.; HIM HL TGY 2721 dr. Kálmán D., 46.
- 119 Horváth Csaba – Lengyel Ferenc: A Délvidéki hadművelet, Debrecen, 2003, Püldo Kiadó, 46.
- 120 Bíró Ádám – Éder Miklós – Sárhida Gyula: A Magyar Királyi Honvédség külföldi gyártású páncélos harcjárművei 1920–1945, PETIT REAL Könyvkiadó, Budapest, 2006, 197.
- 121 BÍRÓ Ádám – ÉDER Miklós – SÁRHIDA Gyula: A Magyar Királyi Honvédség külföldi gyártású páncélos harcjárművei 1920 – 1945, PETIT REAL Könyvkiadó, Budapest, 2006, 196.
- 122 HIM HL TGY 2721 dr. Kálmán D., 51.
- 123 <http://crowland.uw.hu/images/csata/delvidek.html> – Az 1941-es délvidéki magyar hadműveletek. A letöltés ideje: 2015. május 7.
- 124 Horváth Csaba: A Magyar Királyi Honvédség a Románia és Jugoszlávia elleni tervek tükrében, AETAS 22. évf. 2007. 4. szám, 85.
- 125 A volt m. kir. 1. honvéd felderítő zászlóalj története, Budapest 2006., Dr. v. Tóth József magánkiadása, 105
- 126 Weiss Manfréd WM-21-es Súlyom: Egymotoros (860 LE-s) kétfedelű, kétüléses, áramvonalazott merev futóművű, közelfelderítő repülőgép. Max. sebessége: 340 km/h, repülési magassága: 8100 m, hatótávolsága: 700 km. Fegyverzete: két előretüzelő 26/31M és egy háträtüzelő 34M Gebauer géppuska. Bonhardt Attila – Sárhida Gyula – Winkler László: A Magyar Királyi Honvédség fegyverzete, Zrínyi Kiadó, 270–271.