

6. ábra. A 16-os típusú páncélozott motorkocsi



Horváth Balázs Zsigmond

Német páncélvonatok a II. világháborúban **II. rész**

Egy teljes páncélozott vonat személyzetét 5 tiszttel és 34 tiszthelyetessel körülbelül 98 fő katona tette ki. Az egységek számozása – amelyeket nehéz hajtásokkal szereltek fel – végül, a Panzerzug 201-től a 204-ig terjedt. 1945 januárjától minden egység részt vett a balkáni harcúterén vívott harcokban. A 205-től 208-ig terjedő számozású vonatokból csak néhány vagon készült el, de ezek sorsa ismeretlen. A 209-es és 210-es számú vonatok legyártását csaknem ugyanakkor mondták vissza, amikor a többi egység a frontra ért.

A motorok teljesítménye egyenként 56 kW (76 LE) volt, amely a végsebességet 40 km/h-ra korlátozta, de a vonat

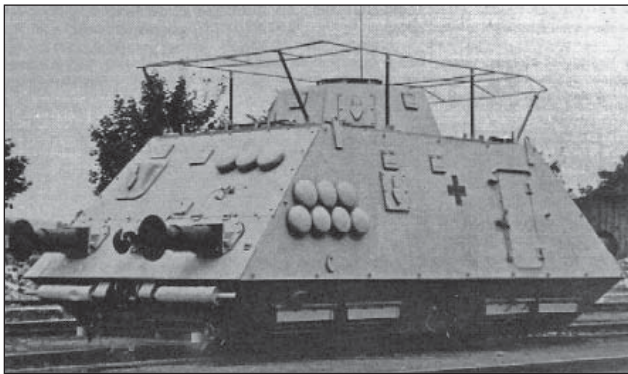
valódi előnye abban rejlett, hogy mivel minden vagonjában volt meghajtás, nem kellett félni az esetleges találatok utáni mozgásképtelenségtől. A hatótávolság a motorok folyamatos felügyelete mellett elérhette elméletben a 700 km-t, amely négyszerese volt a hagyományos mozdonyral ellátott szerelvények mozgásterének.

A 200-as sorozatba tartozó szerelvényeket a Zágráb–Belgrád–Saloniki vonalon vetették be a Görögországból és Romániából visszavonuló német csapatok védelmére, de megfordultak Dachau környékén is.

A könnyű vonatokat a 300-as számot kapták és 301-304-es számozással épültek. A 301-est 1944. november 11-én

7. ábra. Steyr gyártmányú páncélhajtányokból összeállított páncélvonat





8. ábra. Rádiós páncélvonat-kocsi

a legénysége elhagyta Kraljevo mellett, a 302-es pedig Koszovó mellett maradt elhagyva, november 12-én. A vonatokat négy parancsnoki és hat, többféle funkciót ellátó vagonból állították össze. A harctevékenységen kívül fontos teher és személyvonatokat kísértek.

A PANZERJÄGER-TRIEBWAGEN PÁNCÉLVADÁSZ MOTORKOCSI

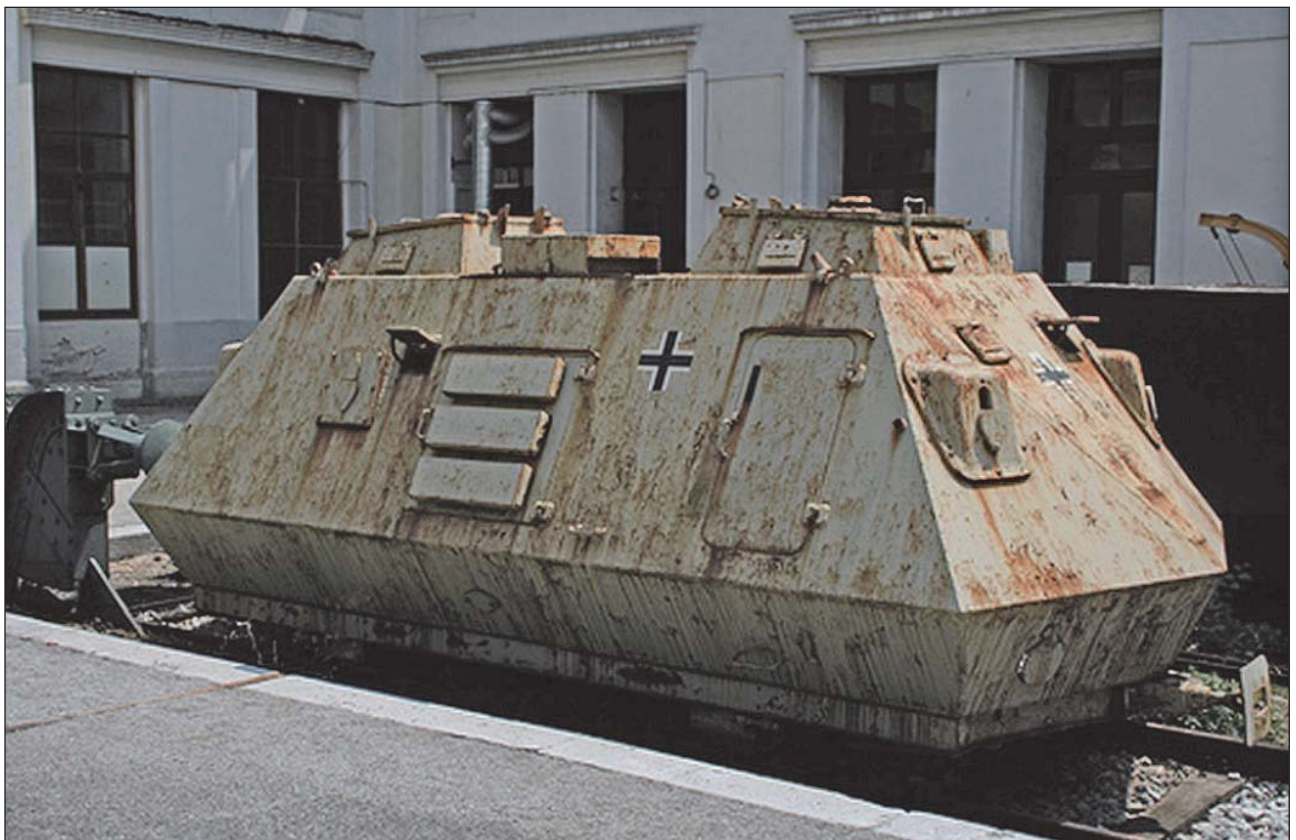
A Steyr cég szintén megbízást kapott egy további változat, a Panzerjäger-Triebwagen (páncélvadász motorkocsi) páncélozott „vasúti cirkáló” tervezésére. Ez a szovjet MBW D-2-es egység mintájára készült, amelyet 1941 nyarán zsákmányoltak a németek, majd állították szolgálatba. A vonat sziluettjét a tagolt egységek egy különleges kombinációja jellemezte, ez volt az egyetlen tagolt küzdőterű német vonat. Két PzKpfw IV Ausf H ágyúval szerelték fel, a

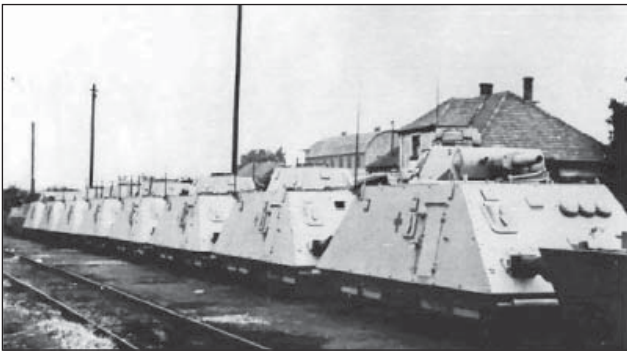


10. ábra. Fennmaradt könnyű páncélhajtány. Méretét tekintve jó viszonyítási alapot ad a személyvagon

gyártása pedig 1944 decemberére ütemeződött. Öt szerelvényre készültek tervek, 51-től 55-ig számozva, de csak háromat fejeztek be, amelyek nem kerültek bevetésre. A legkiforrottabb tervek így ennél a fegyvernemnél is a háború végére értek be, amikor nem juthattak teljes szerephez. A Panzerjäger-Triebwagen elképzelés eredetileg azon alapult, hogy a speciális páncélatú kocsik elülső és hátulsó felére 20 mm-es Flak 38-as légvédelmi géppágyúkat

9. ábra. Steyr gyártmányú német páncélhajtány. Jól megfigyelhető a döntött páncéllemezek alkalmazása





11. ábra. Nehéz páncélhajtány- szerelvény L/24-es tarackkal szerelt Pz. IV D harckocsi-toronnyal

szerelnek. 1942 szeptemberében a terv annyiban változott, hogy a szerelvény kibővült volna tüzérségi fegyverekkel, azaz mindkét végén egy-egy szovjet Putyilov 76,2 mm-es Mod. 02/30-as tábori ágyúval.

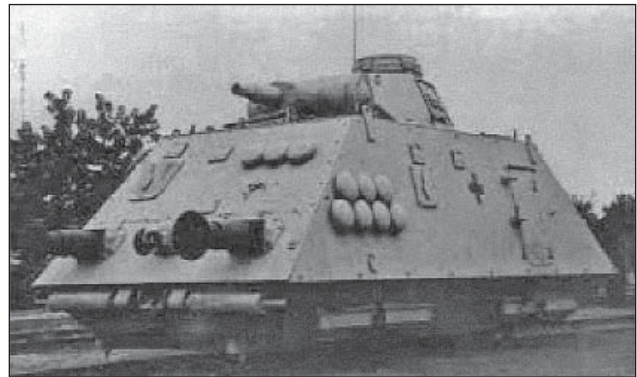
Ebbe a körbe tartozik az egyetlen példányban megépült 16-os számú vonat is, amely egyedi kivitel, de a fent ismertetett szemléletet tükrözi. Alapját egy WR550 D14-es mozdony szolgáltatta, amelyet azonban jelentősen átépítettek. Az egységet a németek Lengyelország délnyugati részén járőrözésre használták egészen 1944 végéig. Ez a mozdony az 1945 januári szovjet offenzíva után a szovjet 6. hadsereg zsákmánya lett. Később a Lengyel Néphadsereget szolgáltatta, majd a '60-as évek végén kivonták a szolgálatból. A szerelvény ma a varsói Vasútmúzeumban található.

A háború után a szovjet hadsereg kiterjedten alkalmazta a páncélvonatokat, egészen az '50-es évekig, a saját lajstromjába állítva több megmaradt német páncélkocsit is. Ezek feladata a szovjetek újonnan zsákmányolt területeinek „védelme” volt. A területek belbiztonságának megszilárdítása után kivonásra kerültek, néhány darabot múzeummoknak adományoztak.

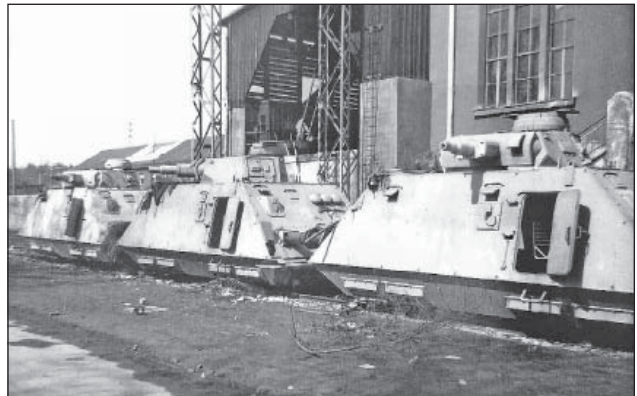
A NÉMET PÁNCÉLVONATOK MAGYARORSZÁGON

Magyarországon is megfordultak német vonatok. Dr. Halász Bálint egykori MÁV főtanácsos egy páncélvonat Üszögön keresztül történt visszavonulásáról számol be. A művelet azonban csak nagyon nehezen sikerült, mert a szerelvény az egyik váltón fennakadt, és a vonatszemélyzet már majdnem ott tartott, hogy emiatt a teljes állomást meg kell semmisíteni. Végül, egyezkedések után, a pusztítás mértékét csak a vágányok megrongálására korlátozták, amire

12. ábra. Látható a Steyr gyártmányú páncélhajtány belső szerkezete



13. ábra. Steyr gyártmányú löveges páncélhajtány. A rövid csövű H24-es tarack egy Pz. IV D harckocsitoronyba építve került felszerelésre

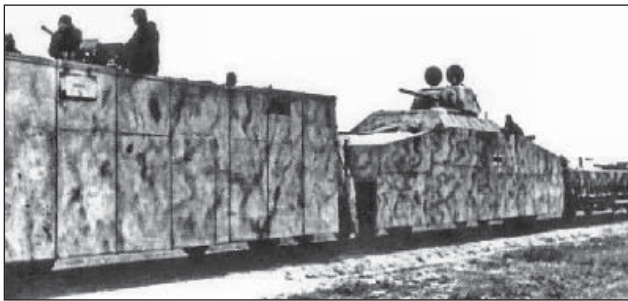


14. ábra. Páncélhajtányok Pz III-as harckocsitoronnyal

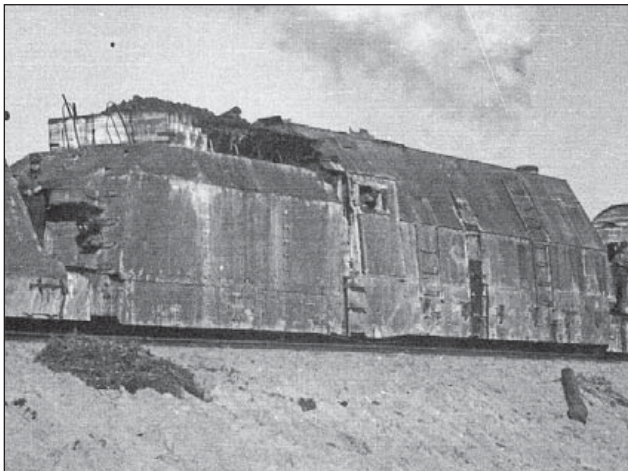
aztán mégsem volt szükség, mert a vonat tovább tudott haladni.

Galambos József raktármunkás Somogyiszob állomáskörnyékén többször is beszélgetett olyan német katonával, aki páncélvonaton szolgált. A katona szerelvénye elején és végén egy-egy Jzk típusú kocsi volt, amelyeket kövekkel rakodtak meg az aknásítások elhárítása érdekében. A vonathoz Pz. IV-es harckocsik is tartoztak pórkocsikon, amelyek bevetés idején külön tevékenykedtek a vonattól. További nyitott kocsikon a Flakwagen légvédelmi kocsikra jellemző ikergéppuskák és egy-egy gépágyú kapott helyet. Középen a páncélozott mozdonyt pedig füstelvezetővel szerelték fel. Az állomáson főleg a vonat ellátmányának pótlását végezte a személyzet. A magyar szemtanú egyszer bevetésen is részt vett, amely során meglepően tapasztalta, hogy a téli idő ellenére a vonat páncélozott kocsijainak belseje nagyon jól tartotta a hőt. A bevetésekre az esti-éjjeli órákban került sor, amikor a célpontok beméréséhez a személyzet erős fényszórókat használt, amelyeket csak a tüzelés idejére kapcsoltak be. Jó minőségű felszerelés is rendelkezésre állt az esetleges pályahibák kijavítására, de a síneket a németek egyébként is erősen őrizték, így a páncélvonatot nem sikerült a szovjeteknek hatástalanítaniuk. A szerelvény rendszerint délután három órakor futott be Gyékényesről Somogyiszobra, majd sötétben ment tovább bevetésre Jákó és Beleg alá. Egy ízben a mozdonyt találat érte, ekkor magyar felszereléssel és személyzettel pótolták a hiányt. A személyzet egyik tagja Kiss József nagykanizsai mozdonyvezető volt. Elmondása szerint a megsérült mozdony helyett egy 424-es típusú hazai mozdonyt kellett a fűtőházban páncéllemezekkel ellátni. A mozdonyvezető három hétig teljesített szolgálatot a vo-





15. ábra. A Michael névre keresztelt német páncélvonat zsákmányolt és átépített T34-es toronnyal felszerelve, PL-43-as típusú vagonnal

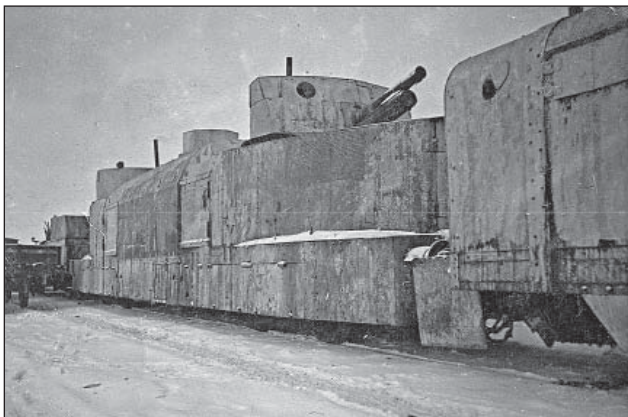


16. ábra. Páncélozott BR57 típusú mozdony

naton, hasonló helyettesítésre később nem hívták vissza. A Wehrmacht feljegyzései szerint az említett vonat a 64-es jelzésű volt, amellyel a 107-es üzemszázad parancsnoka is Csáktornyán keresztül menekült Németországba.

Hasonló vonat, a 78-as számú, tartózkodott 1944-45 telén Balatonszentgyörgy körzetében. Erre a vonatra Kiss Ferenc távirász emlékezett vissza. Emlékei szerint ez a vonat is igen jól felszerelt volt, és ugyancsak sötétedés után vetették be Máriafürdő irányában. Az egyik bevetés során a vonat parancsnoka, egy bizonyos Crasselt nevű őrnagy, kiszállt a vonatból, hogy a harcokat az élvonalból irányíthassa, de az ellenség bemérte a rádióját és aknatűzzel elpusztította. A következő alkalomkor a vonat a pa-

17. ábra. Német páncélvonat a keleti hadszíntéren, 1942-ben (Fortepan 19005)



(Fotók a szerző gyűjteményéből.)

rancsnokának holttestével tért vissza az állomásra, akit aztán Nagykanizsán temettek el. Ez a szerelvény pórekcijain pálya-helyreállítási elemeket is szállított, és szertették volna megtámadni vele a Marcali környéki szovjet csapatokat, de végül is erről lemondtak, mivel az ellenség csak 30-40 méterre állomásozott a nyomvonaltól. Később, Murakeresztúr felé való visszavonulása után, a szerelvény Dél-Stájerországban harcolt tovább.

A Wehrmacht főparancsnokságának hadműveleti naplói alapján, Magyarország területén a sárvári Rába-hídnál és Szanyánál is vetettek be páncélvonatot. Ezek feltehetőleg inkább az SS csapatok alkalmazásában lévő, ideiglenes ágyús vonatok voltak, amelyek a visszavonuló csapatokat biztosították, majd felrobbantották az ellenőrzésük alá tartozó hidakat.

Vass József, a „Celldömölk vasúti csomópont 100 éves története” című munkájában megemlíti a 79-es számú vonatot, amely az Ostfiasszonyfán keresztülhaladó élelmi-szervonatot fedezte. A vonatot azonban a szovjet csapatok Kemenesmihályfánál bekerítették. A legénységből sokan elestek és közülük csak tizenhatan kerültek hadifogságba. 1945 tavaszán Kőszegi József nyugalmazott MÁV főfelügyelő Szombathelyen figyelte meg a már elhagyott és szétszerelt vonat árván maradt kocsijait. A vagonokat, méretük miatt nagyon nehéz volt tárolni, így előbb Sárvárra vitte át őket a szovjet vasúti parancsnokság, majd ismeretlen helyre kerültek.

A Vörös Hadsereg a háború befejezésének idején már nem használt Magyarország területén páncélvonatot, felderítési célokra viszont BC motorkocsikat igénybe vett, többek között Pécsről is.

Utószó

A második világháború végével a páncélvonatok ideje leáldozott. Azt hihetnénk, hogy csak a közlekedési vagy hadi-múzeumokban található belőlük néhány fennmaradt kocsi, mozdonyt vagy megmaradt fotót. Azonban napjainkban ezek a járművek továbbra is fel-felbukkannak a világ különböző pontjain: Oroszországnak vannak páncélvonatai és Dél-Afrikában sem ismeretlenek a védett szerkezetű, felderítő vagy rendfenntartási céllal épült vasúti járművek. (A szerző köszönetet mond Csorba Botondnak és Fűrý Nándornak a segítségért.)

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Steven J. Zaloga: Armored Trains. Osprey Publishing Ltd., Oxford, 2008.;
- Wolfgang Sawodny: German Armoured Trains in World War II: 1–2, Schiffer Military, 1989.;
- Francisco Martínez Canales y Luchas Martínez Felden, *Panzerzüge I–II*, Revista Serga N°44 (2006, 2007), p. 2–14., 47–64.;
- Dinko Predojević: German Armored trains in Balkans 1941–1945, forrás: <http://www.vojska.net/eng/world-war-2/germany/panzerzuge/>, elérés: 2016.07.01.;
- The Panzerwrecks Blog – All the forgotten bits from Panzerwrecks, forrás: <http://panzerwrecks.com/wordpress/?p=72>, elérés: 2016.07.01.;
- Panzerdraisinen der Deutschen Wehrmacht, forrás: http://www.panzerbaer.de/units/wh_pzdraisine.htm, elérés: 2016.07.01.;
- Lovas Gyula: Páncélvonatok, 1989-es Vasúttörténeti évkönyv.