

Turcsányi Károly¹ – Tóth Dominik²

A HUSZITA HARCISZEKEREK HARCISZEKEREK TULAJDONSÁGAINAK ÉRTELMEZÉSE, A HUSZITA HARCISZEKEREK MOBILITÁSÁNAK VIZSGÁLATA

INTERPRETATION OF THE COMBAT CHARACTERISTICS OF THE HUSSITE WAR WAGONS, ANALYSIS OF THE MOBILITY OF THE WAGON FORTRESS

[HTTPS://DOI.ORG/10.30583/2023-1-2-221](https://doi.org/10.30583/2023-1-2-221)

Kivonat:

Európa harcterein az ókor óta szokás volt a hadseregek táborhelyeit szekerekkel körülvenni. A 15. századra ez a szokás megmaradt, ám a huszita felkelők harci szekereik segítségével sokkal jobban ki tudták használni az így felállított szekérvárak védelmi képességeit. Az alábbiakban ezt a harci járművet, illetve a szekérvárat és feltételezett képességeit tesszük elemzés tárgyává.

Kulcsszavak: huszita harci szekér, szekérvár, hadtörténet

Abstract:

On the battlefields of Europe, it has been customary to surround the military camps with wagons or chariots since ancient times. This custom remained until the 15th century, as well, but the Hussite rebels were able to make much better use of the defensive capabilities of the wagon fortresses, with the help of their new invention: the war wagons. In the following, we analyze this combat vehicle, as well as the wagon fortress and its assumed capabilities.

Keywords: Hussite war wagon, wagon fortress, military history

¹ PROF. DR. TURCSÁNYI KÁROLY, az MTA doktora (hadtudomány), NKE HHK, KMDI, professor emeritus, turcsanyi.karoly@uni-nke.hu, ORCID: 0000-0002-0161-6718

² TÓTH DOMINIK, NKE HHK, KMDI, doktorjelölt, HM HIM Hadtörténeti Kutató Osztály, kutató, toth.dominik@mail.militaria.hu ORCID: 0000-0002-5593-5730

Bevezetés

A 15. századi Európa harcterein a szekérvár alkalmazása régóta nem számított újdonságnak. Ókori és középkori szerzők egyaránt megemlékeztek a germánok, illetve a népvándorlás kori népek (például a hunok, avarok stb.) azon szokásáról, hogy éjszakai táborverés alkalmával bevett gyakorlatnak számított a magukkal vitt járművek körbeállítása védművek gyanánt. Az eljárás alkalmazása a 13-14. századi Európában is rendszeresen megtörtént, mint például Certomondonál (1289) vagy Crécy-nél (1346) (Toman, 1898, 7–8 o.; Tóth, 1916, 275-276. o.; Kudrnáč, 1973, 126 o.). A 15. századi Cseh Királyság huszita felkelői is alkalmazták a szekérvárakat, azonban a fent ismertetettekhez képest merőben eltérő módon. Jobban ki tudták használni a szekérfalak védelmi képességeit, amely nem másnak volt köszönhető, mint a „harci szekereknek” és a rajtuk lévő távolra ható, illetve tűzfegyverek alkalmazásának.

Jelen cikkben ezt a harci járművet, illetve a szekérvárt és feltételezett képességeit fogjuk vizsgálni.

A vizsgálat módszertani kérdései

A mai kor emberének már nehéz elképzelnie, milyen körülmények között, milyen eszközökkel és milyen módon folyt a fegyveres küzdelem bő fél évezreddel (mintegy 6 évszázaddal) ezelőtt. Pontosabban igen erős képzelőerőre van szükség, miután az írásos források száma meglehetősen kevés, a hasonlóan szűkös képi ábrázolás pedig mélyreható következtetések levonását kevésbé teszi lehetővé. Mindössze két évszázaddal később, az elöltöltő fegyverek korának kezdetétől már bőséges adatforrások álltak rendelkezésre a hadtudományi kutatásokhoz (Turcsányi et al., 2015, 414 o.).

A középkor vége felé a harci képességek, azon belül a mobilitás értelmezése még egyedi közelítést igényelt. Az viszont kortól függetlenül igaz, hogy a harc megvívásában két tényező alapvető szerepet játszott és játszik ma is: a pusztító (sérülést, megsemmisítést okozó) és a védelmi képesség. Ez a két tényező állt akkor és áll ma is szemben egymással, csupán mások a körülmények, valamint a harc megvívásának eszközei és módjai.

Van egy harmadik tényező is, a mobilitás, vagy katonai kifejezéssel élve, a mozgékonyosság. Ez is értelmezhető teljes általánossággal, azaz minden történelmi időre értelmezhetően. A mozgékonyosság a katonai erők és eszközök képessége a gyors hely- és helyzetváltoztatáshoz a fegyveres küzdelem kezdetéig és a harctevékenységek idején. A meghatározásunk ugyan inkább filozófiai, mint hadtudományi lexikális, de lehetővé teszi az általunk vizsgált időben a kor egyik meghatározó haditechnikai eszközének a képességvizsgálatát.

Tanulmányunkban arra kívánunk rámutatni, hogy a huszita harci szekerek és az ezekből felépített szekérvár milyen képességei tették lehetővé sikeres alkalmazásukat a 15-16. században, területi korlátokra tekintettel mindössze az utóbbi tényező, a mozgékonyosság tekintetében.

Mi nevezhető harci szekérnek?

A szakirodalom harci szekérnek/kocsinak nevez az ókorban és a középkorban minden kettő-négykerekű lóvontatású járművet, amelyeket a harc megvívása során használtak. Középkori viszonylatban úgyszintén ideértik a szakírók a szállítójárműveket és a tényleges harci járműveket is (Toman, 1898, 421 o.; Durdík, 1954.; 91., 117. o.). Jelen cikkben a középkor (és a husziták) viszonylatában a harci szekér kifejezést olyan kis űrméretű tűzfegyverekkel felszerelt szekérré fogjuk vonatkoztatni, amelyet vagy egy szekértábor részeként védelmi célokra, vagy pedig a harctéren tűzfedezet biztosítása céljából használt az alkalmazó hadsereg.

A huszita harci szekér felépítése és felszerelése

Egyetlen huszita harci szekér sem vizsgálható *in situ* állapotban, így a közvetlen vizsgálat nem lehetséges. Egykori szöveges és képi források alapján azonban következtetni lehet a jármű szerkezeti felépítésére. Utóbbi kapcsán máig Hugo Toman 19. sz. végi cseh történész véleménye a meghatározó, miszerint: 1.) saját korának szekereitől a 15. századbéliek nem különböztek lényegesen (Toman, 1898, 196. o.) 2.), a harci szekér „...felépítését tekintve alapvetően nem különbözött a hagyományos teherszállításra használt szekerektől.” (Toman, 1898, 198. o.).

A fenti állítás korábban már igazolódott (Tóth, 2021, 58–60. o.; Tóth 2022, 48–55. o.), illetve további vizsgálatok során az is bebizonyosodott, hogy lényegi különbség a szekerek strukturális kialakításában a 15-16. században Magyarországon használt járművekhez képest sem volt.

A harci szekér felépítéséről a következők állapíthatók meg: az alapjármű egy ún. mázsaszekérhez³ (1-2. kép) nagyon hasonló, szekérrúd nélkül körülbelül 3 m hosszú, 2 m széles és 2 m magas kéttengelyes négykerekű vasalt jármű, amelyet 2-4, egymás mögé párosával befogott igásló húzott. A rudat is beleszámolva a teljes hosszúság a 8 m-t is meghaladhatta (a befogott lovak számától függően).⁴ Mint minden szekér, úgy ez is egy szekéraljból, illetve egy leválasztható felső részből, az ún. derékből állt.



1-2. számú kép. 15. századi mázsaszekér rekonstrukciója, Visegrád várudvar (a szerző saját felvétele)

Amitől az alapjármű tényleges harci szekérré vált, az a (15-20 főből álló) legénység védelmének növelésére szolgáló, lőrészekkel ellátott palánk, illetve a kézfegyverek megtámasztását segítő villák, amelyeket bármelyik szekérololdalra fel lehetett szerelni (Čenova, 1952, 52. o.). Ezen kívül idetartozott még a jármű aljára rögzítendő deszka (Toman, 1898, 403. o.; Čenova, 1952, 52. o.; Hájek, 1952, 41–42. o.), amelyet – a nyújtórúd „lejtése” miatt – célszerűbb lehetett a fenékdeszka, alsó részére illeszteni.

³ Mázsaszekér: Először 13. századi vámtarifákban felbukkanó teherszállító jármű (Domanovszky, 1917), amelynek kései leszármazottját még a 20. századi néprajzi gyűjtések idején, „sóhordó szekérként” sikerült azonosítani. (Ortutay, 1982)

⁴ Lásd: előző lábjegyzetet!

A harci szekér felszerelése és fegyverzete az ellenfél rohamát megtörni képes lő-, valamint tűzfegyverekből (ideértve a lőszert, puska-port), továbbá szálfegyverekből, cséphadarókból, akadályok elhárítására alkalmas eszközökből állt (Durdík, 1954, 70–97. o.). Az akadály-elhárítás, illetve a tábor felállításánál és védműveinek kialakításánál szükséges munka elvégzéséhez ezek az eszközök nélkülözhetetlenek voltak. A felszerelés és fegyverzet összömege nem határozható meg pontosan, de a harci szekérré osztott gyalogság és az említett eszközök együttes tömege nem haladhatta meg a jármű hasznos teherbírását, amely 13–16 q-nál nem lehetett több (Szűcs, 1984, 19. o.), sőt, a járműre ráépített elemek miatt valójában még ennél is kevesebb volt.

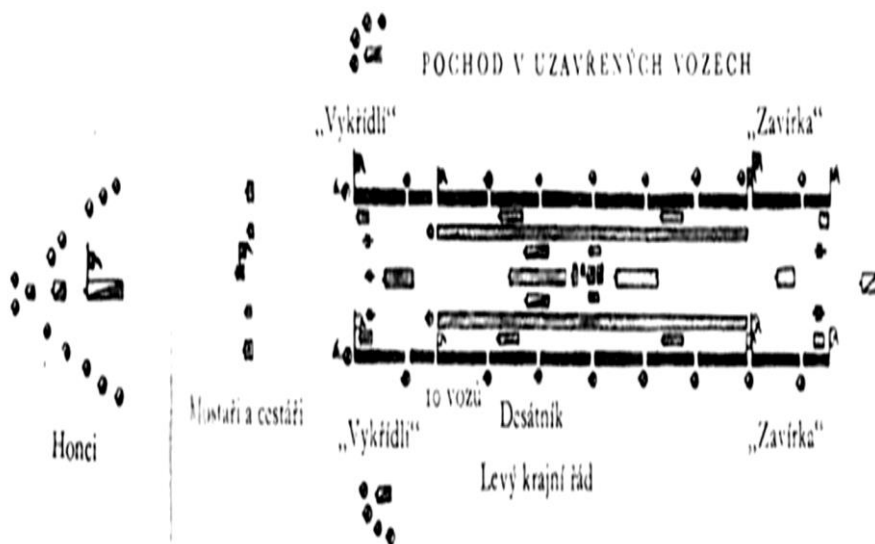
Hangsúlyozandó, hogy a cikkben vizsgált időszakban nem létezett még szabványok alapján történő sorozatgyártás, így a harci szekerek között lehettek kisebb méretbeli, továbbá kivitelezésbeli különbségek (vasalások módja stb.) egyes részletek megépítésénél, de ezek az eltérések nem lehettek jelentősek.

A szekéroszlop

A szekéroszlop lényegében nem más, mint a „menetben lévő szekérvár”, amelynek az összeállítása (szélessége, hossza) a terepadottságokhoz igazodott (Durdík, 1957, 127. o.).

Mozgás közben a sereg, illetve a szekérvár igen sebezhetőnek számított. Az elő-, utó- és oldalvédek feladata volt, hogy az esetlegesen lesből támadó csapatokat feltartóztassa, amíg a szekérvár (wagenburg) felvette négyszög alakú formációját. Éppen ezért hadjáratok alkalmával a sereg általában több részre oszlott, gondosan ügyelve arra, hogy az összeköttetés futárok útján állandó maradjon. Épp csak annyira távolodtak el egymástól, hogy egy hirtelen támadás esetén még elegendő erőt tudjanak a megfelelő helyen koncentrálni (Durdík, 1954, 129–132. o.).

Menetoszlopban mindig egy lovas elővéd haladt az élen. Azt követte általában egy négyes oszlop, a két szélen a hadi, belül pedig a málhás szekerekkel, és ezek között haladt a gyalogság. Az oldalvédekkel is megerősített menetoszlopot egy utóvéd zárta (Durdík, 1954, 126–127. o.).



3. számú ábra. Szekéroszlop mozgás közben, 15. sz. második fele. Feliratok fordításai: lovas elővéd [honci], hídépítők és útjavítók [mostaři a cestáři], oldalvéd („szárnyvéd“) [vykrčidli], tizedes [desátník], bal szélső sor [levý krajní řád], utóvéd [zavírka] (Durdík, 1954, 127. o.)

A huszita szekérvár kialakítása

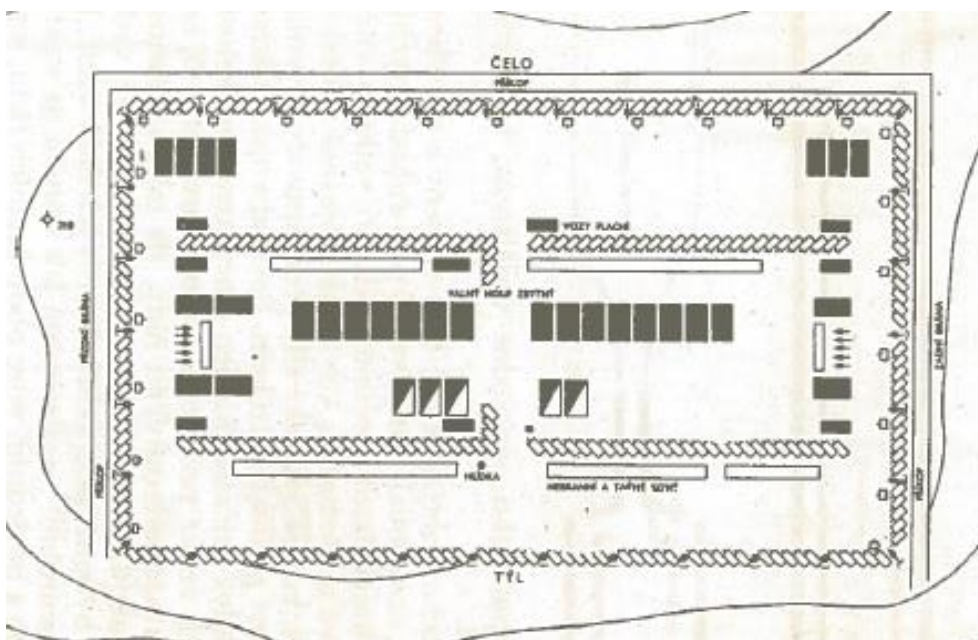
A huszitáknál öltött először specifikus formát a szekérvár kialakításának gyakorlata. Katonai célokra átalakított járművekből állítottak fel szekérvárat: ezek egyrészt a teljes hadsereg részére biztosítottak védelmet, másrészt nem véletlenszerűen, hanem előre átgondolt módon kerültek kialakításra. A felállított védelmi rendszerbe ugyancsak átgondolt módon illesztették bele a kor tűzfegyvereit (Kudrnáč, 1973, 126. o.).

A szekérfal nyújtotta biztonságot tovább növelték a tábor körül árok- és földsáncrendszerből emelt védművek, amelyek kialakítására külön hangsúlyt fektettek a korabeli hadirendtartások, mint például az Albert brandenburgi örgróf által 1475 májusában kiadott szabályzat (Toman, 1898, 446. o.).⁵ A szekerek stabilitása érdekében mindezt igyekeztek

⁵ „Man soll Graben und Bollwerk um die Wagenburg bessern.”

sík terepszakaszon kialakítani⁶ (Kudrnáč, 1973, 127. o.). A rendtartásokban előírt földmunkához, útjavításhoz, illetve erdőirtáshoz szükséges szerszámok (ásók, fejszék, kapák, lapátok) a felszerelés részét képezték.

A katonai táborok kapui a fennmaradt forrásanyag szerint felvonóhíd módjára működtek (Toman, 1898, 443. o.). Ugyancsak eszerint a szakirodalom szerint nappal 100, éjjel 200 fegyveresnek kellett őriznie a kapukat, megint máshol három szekér legénysége (45–60 fő) állt őrt (Kudrnáč, 1973, 131. o.).



4. számú ábra. A huszita szekérvár alaprajza a szekerek elhelyezkedésével (Durdík, 1954, 133. o.)

A tábor kialakításakor az egyik legfontosabb szempont a jó védettség volt, valamint, hogy illeszkedjen a terepadottságokhoz. A helyszín kiválasztásánál a mindenkor legfontosabb szempont az elegendő mennyiségű víz biztosítása volt; ez a husziták esetében nem csak az

⁶ Ilyen jellegű sáncrendszer kialakítására került sor például Érsekújvár térségében a Nyitra folyó és a Torma-patak közti tábornál (Durdík, 1954, 133 o.), így védekeztek Jiří z Poděbrad (magyarosan Podjebrad György, ur.: 1458–1471) cseh király fia Viktorin csapatai Trebičnél Mátyás király csapatai ellen 1468-ban, (Frankenberger, 1960, 82. o.) illetve Mátyás csapatai is használták ezt a módszert 1474 őszén Boroszlónál a nyolcszoros túlerőben lévő cseh–lengyel haderővel szemben (Frankenberger, 1960, 127. o.)

emberek, de a lovak itatásához is elengedhetetlennek bizonyult, még akkor is, ha csak pár napra maradtak (Kudrnáč, 1973, 129. o.) A szekerek felállításánál Kudrnáč Eduard Wagner nyomán elfogadta a „kolo na kolo” [továbbiakban: „kereket a kerékre”] felállítási eljárást, amely azt a rögzítési módot takarta, amikor a jármű jobb hátsó kerekéhez kötötték a mögötte lévő szekér bal első kerekét. Ennek az eljárásnak az volt az előnye, hogy az egyes szekerek legénysége jobban tudta kölcsönösen fedezni egymást (Kudrnáč, 1973, 131. o.).

Huszita harci szekerekből álló menetoszlop mobilitásának (mozgékonyságának) vizsgálata

A mozgékonyság közelítő megállapításához alaposabban megvizsgálunk két olyan hadjáratot, amelyek kellően jól dokumentáltak ahhoz, hogy egy harci szekerekből álló oszlop egy nap alatt megtett távolságára következtetni lehessen.

Menetsebesség

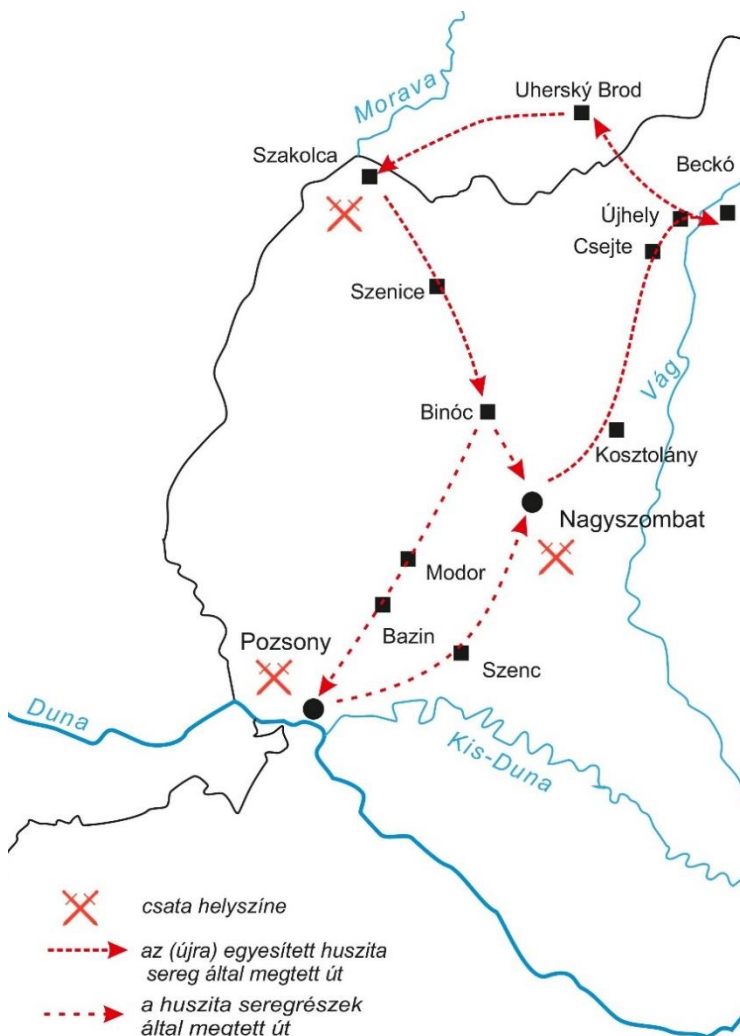
Carl von Clausewitz szerint „Régi tapasztalat mondatja velünk, hogy újabb hadseregeink átlagos napi teljesítménye 3 mérföld [3 német mérföld = 22,5 km]...” (Clausewitz, 2013, 335. o.) John Keegan kissé nagyobb számot ad meg; szerinte a felszerelését cipelő gyalogos katona napi átlag 20 mérföldet [20 angol mérföld = 32 km] képes a saját lábán megtenni (Keegan, 2002, 300. o.). A naponta megtett 20-30 km realitása középkori viszonylatban Tadeusz Grabarczyk lengyel hadtörténész és középkorkutatónál is szerepel, aki konkrét korabeli hadjáratok vizsgálatának eredményeire támaszkodott. A szerző hozzátette, hogy – legalábbis lengyel viszonylatban – ezt több napon át fenntartani nem lehetett. 1410-ben például a grünwaldi hadjárat során a lengyel–litván csapatokból álló sereg július 3-án indult el Czerwinből. Öt napon át napi 20 km-t tettek meg, majd tartottak két nap szünetet (Grabarczyk, 2018, 54. o.).

Kérdéses, hogy a clausewitzi 22 vagy a keegani 32 km/nap teljesítmény érvényes lehetett-e a cikk által vizsgált időszakban, mint ahogyan az is, hogy kellő pontossággal meghatározható-e a szekéroszlop által egy nap alatt megtett távolság. Mivel szakutasítások mellett csapatpróba-dokumentációknak megfeleltethető dokumentumok sem születtek a vizsgált időszakban, a szekéroszlop napi átlagos „menettelje-

sítményének” meghatározása sokkal inkább lehetségesnek tűnik Grabarczyk, mint Clausewitz vagy Keegan lényegesen későbbi időszakra vonatkozó módszerével.

A következőkben két hadjáratot fogunk röviden bemutatni, ahol a támadó fél (mindkét esetben husziták) eljárásának részletesebb ismeretéből - észszerű megfontolások mellett - következtetni lehet egy szekérszlop napi menetteljesítményére.

Felső-Magyarország, huszita villámhadjárat, 1428



5. számú ábra. A Holy Prokop csapatai által 1428-ban az akkori Északkelet–Magyarországon megtett út

Az 1420-as évek második felére a huszita hadvezérek, mint pl. Holy Prokop megpróbálták legalább ideiglenesen áthelyezni a hadszínteret a szomszédos államok területére. Ezen elgondolás eredményezte Magyarországon az 1428-ban végrehajtott villámhadjáratot is. A támadók végigpusztították az útjukba eső területet, majd egy hónappal később komolyabb ellenállás nélkül távoztak.

Holy Prokop vezetése alatt három huszita frakció hadereje gyülekezett Magyarbródnál [ma: Uherský Brod, Csehország] 1428. január végén. Február elején körülzárták, majd bevették Szakolcát. Február 10-én indultak tovább, és két nappal később már Szenice [ma: Senica, Szlovákia] alatt álltak. Ezután a Szenice–Nagyszombat úton átkeltek a Kis-Kárpátokon, és Binócnál [ma: Bítovce, Szlovákia] szétválva az egyik csapat Nagyszombat irányába indult, a másik a Modor–Bazin [ma: Pezinok, Szlovákia] úton Pozsonynak (Tóth-Szabó, 1917, 90. o.). Az utóbbi várost támadó csapat 18-án már a falak alatt állt (Lysý, 2007, 415. o.). A város elfoglalása nem sikerült, de felégették a külvárost, hogy azután Szencen keresztül ez a csapat is Nagyszombat alá vonuljon. Ezután a Kosztolány–Csejte–Újhely [ma: Nagykosztolány/Velké Kostolany, Čachtice, Vágújhely/Nové Mesto nad Váhom, Szlovákia] vonalon Beckóig [ma: Beckov] törtek előre, és február végén Újhely felé hagyták el az országot (egy másik korabeli levél szerint 27-én már túl voltak a határon (Tóth-Szabó, 1917, 91. o.).

A menetteljesítménnyel kapcsolatban a Pozsonyt támadó csapat három szakaszra bontható útját van mód vizsgálni.⁷ Először is tudjuk, hogy a Szakolca és Szenice közötti mintegy 23 km-es távolságot két nap alatt tették meg, amely naponta alig több, mint 10 km-t jelent. Ez magyarázható azzal, hogy széles sávban pusztították el a vidéket, így nem feltétlenül a legrövidebb utat használták. Nem tudjuk, hogy mennyi időt töltek Szenice alatt, de ha feltételezzük, hogy 13-án már továbbvonultak, akkor könnyen megállapítható, hogy továbbra sem siettek: 15 km-től többet nem haladtak naponta. Nincs információnk arról, hogy Pozsony alatt mennyi időt töltek, illetve a nagyszombati érkezés után hány napig pihentek. Ha feltételezzük, hogy ezeken a megállókon összesen három napot töltek el, akkor az látszik, hogy szűk egy hét alatt (a beckói kitérőt is ideszámítva) 77 km-t tettek meg.

⁷ Kis Iván középkorral foglalkozó történész újabban felvetette, hogy a betörő seregnek „csak” egy része pusztíthatta Pozsonyt, a nagyobbik rész pedig a binóci átkelés után egyenesen Nagyszombat felé vette irányt. Biztosat mondani azonban elegendő forrás hiányában nem lehet (Kis, 2022, 61. o.).

Domažlice, kereszties hadjárat a husziták ellen, 1431



6. számú ábra. A Holy Prokop csapatai által 1431-ben Délnyugat–Csehországban megtett út

1431-ben harmadszor indítottak kereszties hadjáratot a huszita frakciók felszámolására. A vállalkozás rövid életű volt, két héttel az indulás után a felkelők Holy Prokop vezette egyesített hadereje Domažlice [ma: Csehország] mellett szétszórta a támadó sereget.

Az eredeti elképzelés szerint a cseh határt egyidejűleg több seregnek kellett volna átlépnie. A bajorországi Weidennél gyülekezett a legnagyobb, több államalakulat csapataiból összeálló (Březové, 1893, 554. o.) és a nyilvánvalóan túlzó hírek szerint egy 40000 lovasból és 90 000 gyalogosból álló haderő, amely augusztus elsején lépte át a határt Tachovnál (Durdík, 1954) [37:182]. Pár napi sikertelen ostromkísérelt után Kladruby [ma: Csehország], majd Domažlice felé vonultak.

Utóbbi településen a kisszámú huszita helyőrség tartotta magát, időt nyerve Prokopnak, hogy csapataival a helyszínre érkezzen. A felkelők Beroun [ma: Csehország] térségéből indultak a támadók felé augusztus 12-én, és két nappal később, a 14-i csatanap reggelén Chotěšov [ma: Csehország] mellett álltak, majd feszített tempót diktálva Domažlice alá érve azonnal csatához fejlődtek. E teljesítmény hatása (a két települést 36 km választja el egymástól) a támadók morálját oly mértékben ásta alá, hogy szabályos csatára nem is került sor. Egy-egy seregrész azonnal megfutamodott, noha néhányan megkíséreltek ellenállást szervezni, de nem jártak sikerrel. Holott a huszitákat lemásolva nagyszámú tűzfegyver és harci szekér állt rendelkezésükre, a támadók egész egyszerűen szétlőtték a sebtében kialakított védműveket. Holy Prokop győzelme teljes volt: a keresztes haderőt sikerült megsemmisítenie, és ezzel a keresztes hadjárat is véget ért (Durdík, 1954, 183–184. o.).

A huszita csapatok menetteljesítménye több mint figyelemre méltó volt. A Beroun–Chotěšov távolság kb. 85 km, amelyet két nap alatt megtettek, 40 km-nél nagyobb távolságot megtéve az első napon, hogy azután ezt a teljesítményt másnap megismételjék.

A VIZSGÁLATBA BEVONT HADJÁRATOK MEGTETT ÚTVONALÁNAK MENETTELJESÍTMÉNNYEL KAPCSOLATOS ADATAI

1. számú táblázat

	Haderő összetétele	Megtett távolság			Átlagos menetteljesítmény		
		1. sz.	2. sz.	3. sz.	1. sz.	2. sz.	3. sz.
Holy Prokop (1428)	zömében szekereken szállított gyalogság	1. sz.	2. sz.	3. sz.	1. sz.	2. sz.	3. sz.
		23 km	77 km	77 km	≈12 km/nap	13 km/nap	15 km/nap
Holy Prokop (1431)	zömében szekereken szállított gyalogság	1. sz.	2. sz.	1. sz.		2. sz.	
		85 km	36 km	≈43 km/nap		36 km/nap	
Hunyadi János (1444)	lovasság + szekereken szállított gyalogság	1. sz.	2. sz.	1. sz.		2. sz.	
		220 km	320 km	11 km/nap		20 km/nap	
Hunyadi János (1448)	lovasság + szekereken szállított gyalogság	280 km			8 km/nap		

Az 1. táblázatban négy korabeli hadjárat menetteljesítményre vonatkozó adatait összesítettük. Vizsgáltuk a haderő összetételét, útvonalszakaszonként a megtett távolságot, és számítottuk az átlagos menetteljesítményt. A táblázatból kiolvasható, hogy az 1428-as, Holy Prokop által Felső-Magyarország területére vezetett huszita betörés alatt a döntő többségében (harci) szekereken szállított gyalogságból álló támadó csapatok, végig ellenséges területen haladva ≈ 13 km-t tettek meg naponta. Három évvel később, 1431-ben Prokop a Cseh Királyság déli határaihoz történő felvonulása során, hasonló összetételű haderővel, – hazai területen mozogva – még ennél is nagyobb távolságot, ≈ 40 km-t tett meg egy nap alatt.

Összehasonlítás céljából, feltüntettük két másik hadsereg csapatainak menetteljesítményét is. Hunyadi János kormányzó az 1444-es és 1448-as években is vezetett egy-egy hadjáratot (huszita zsoldosok részvételével) az Oszmán Birodalom ellen, mindkét alkalommal szekereken szállítva a gyalogság egy részét. Az ellenséges területen végrehajtott felvonulás napi menetteljesítménye 1444-ben ≈ 16 km, négy évvel később pedig 8 km volt naponta (Bánlaky, 1936, 107–109. o.; Jefferson, 1985, 430., 452. o.; Thurocz, 1985, 257. o., Vitéz, 27. levél).

A fent idézett adatok alapján az a következtetés vonható le, miszerint egy döntő többségében gyalogságot szállító (harci) szekerekből álló sereg naponta 13-16 km megtételére képes ellenséges területen is. Összehasonlításképpen: 1396-ban a nikápolyi csatával végződő kereszteshadjárat alatt a zömében lovasságból álló haderő hazai területen átlag napi mintegy ≈ 17 , míg ellenséges területen napi 14 km megtételére volt képes (Bourchier, 1908, 436–437. o.; Thurocz, 1985, 214. o., Thúry, 1893, 367. o.).

Következtetések és összefoglaló megállapítások

Cikkünkben a huszita harci szekerekre, a szekéroszlopra és a szekérvárra vonatkozó általános ismereteket követően a szekéroszlop mobilitásának vizsgálatát tűztük célul. Módszertan tekintetében rámutattunk arra, hogy a 15-16 században a szűkös információforrások miatt közvetlenül adatokat a menetdinamikára nem találunk, így Grabarczyk eljárását elfogadva, esettanulmányok elemzése alapján törekedtünk a mozgékonyásra vonatkozó megközelítő értékeket megállapítani.

Az egykorú források, valamint a vonatkozó szakirodalom alapján arra a megállapításra jutottunk, hogy a harci szekereken szállított gyalogososzlop menetteljesítménye ellenséges területen (13-16 km) alig maradt el a lovas oszlopé mögött (14-17 km), sőt, hazai terepen, kedvező körülmények között még nagyobb tempóra is képes lehetett, lásd: ≈ 40 km egy nap alatt 1431-ben. Ez eléggé megalapozott következtetés a menetteljesítményekre, azaz a mozgékony hadműveleti összetevőjére. A korra vonatkozóan a további harci tulajdonságok (tűzerő, védettség) elemzése még nagyobb bizonytalansággal lehetséges.

Felhasznált irodalom

- Bánlaky József (1936): A magyar nemzet hadtörténelme X. rész. A Hunyadiak kora I., Grill Károly könyvkiadó vállalata, Budapest, 307 o.
- Bourchier, John (1908): *Chronicles of Froissart*, Macmillan and Co., London, 484 o.
- Březové, Vavřinec (1893): Píseň o vítězství u Domažlic, in: Emler, Josef (Poř.): *Fontes Rerum Bohemicarum V.*, Spolek Historický, Praha, 543–563. o.
- Čenova, Václav „Vlček” (1952): Naučení o šikování jízdních, pěší i vozů, in: Svejkský, František (Edit.): *Staročeské vojenské řády*, Orbis Praha, Praha, 43–53. o.
- Clausewitz, Carl (2013): *A háborúról*, Zrínyi Kiadó, Budapest, 706 o.
- Domanovszky Sándor (1917): Mázsaszekér, in: Szentpétery Imre (Szerk.): *Emlékkönyv Fejérpataky László életének hatvanadik évfordulója ünnepére*, Franklin-társulat nyomdája, Budapest, 37–74. o.
- Durdík, Jan (1954): *Husitské vojenství*, Naše Vojsko, Praha, 242 o.
- Frankenberger, Otakar (1960): *Husitské válečnictví po Lipanech*. Naše Vojsko, Praha, 197 o.
- Grabarczyk, Tadeusz (2018): Funkcje obozu armii jagiellońskiej w XV wieku, *Acta Universitatis Lodzianis, Folia Historica* 101, 53–68. o.
- Hájek, Jan (1952): *Vojenské zřízení*, in: Svejkský, František (Edit.): *Staročeské vojenské řády*. Orbis Praha, Praha, 36–42. o.
- Jefferson, John (2012): *The Holy Wars of King Wladislas and Sultan Murad: The Ottoman-Christian Conflict from 1438-1444.*, Brill Publishing, Leiden – Boston, 514 o.
- Karácsonyi János (1910): Az első magyar hadijelentés 1437, *Hadtörténelmi közlemények*, 11., 15–23. o.

- Keegan, John: A hadviselés története, Corvina Kiadó, Budapest, 388 o.
- Kis Iván (2022): A huszita betörés a Magyar Királyságba 1428 februárjában, *Belvedere Meridionale*, 34:4, 56–72. o.
- Kudrnáč, Jaroslav (1973): Vojenský tábor z doby husitských válek v Klučově, *Památky Archeologické*, 64:1, 105–142. o.
- Lysý, Miroslav (2007): Husitské vpády do Uhorska v letech 1428–1431, *Historický Časopis*, 55:3, 411–432. o.
- Ortutay Gyula (1982): Magyar Néprajzi Lexikon IV, Akadémiai Kiadó, Budapest, 672 o.
- Szabó József (1995): *Hadtudományi Lexikon (I–II.)*, Magyar Hadtudományi Társaság, Budapest, 1584. o.
- Szűcs Jenő (1955): Városok és kézművesség a XV. századi Magyarországon, MTA Történettudományi Intézete, Budapest, 1955, 339 o.
- Thurocz, Iohannes (1985): *Chronica Hungarorum*, Akadémiai Kiadó, Budapest, 312 o.
- Thúry József (1893): *Török történetírók I.*, MTA, Budapest, 433 o.
- Toman, Hugo (1898): *Husitské válečnictví za doby Žižkovy a Prokopovy*, Královská česká společnost nauk, Praha, 485 o.
- Tóth Zoltán (1916): A huszita eredetű szekérvár, *Hadtörténelmi Közlemények*, 17:1–2, 265–311. o.
- Tóth, Dominik (2021): How the war wagon looked like in the 15th century? Additions to the research connected to the development of a military vehicle, *Belvedere Meridionale*, 33:4, 53–63. o.
- Tóth Dominik (2022): A huszita harci szekerek és alkalmazásuk a Kárpát-medencében (1428–1606), NKE–KMDI, Budapest. 198 o. [PhD értekezés]
- Tóth-Szabó Pál (1917): A cseh-huszita mozgalmak és uralom története Magyarországon, Hornyánszky Viktor cs. és kir. könyvnyomdája, Budapest, 474 o.
- Turcsányi Károly et al. (2015): Haderők és hadviselés az elöltöltő fegyverek korában, HM Hadtörténelmi Intézet és Múzeum, Budapest, 414 o.
- Vitéz János levelei és politikai beszédei. (Ford.: Bellus Ibolya – Boronkai Iván) Online változat: <https://mek.oszk.hu/06200/06214/html/vitezjanos0127.html> (utolsó hozzáférés: 2022.12.16., 15:41).