

MUJZER PÉTER*

LENGYEL GÉPJÁRMŰVEK A MAGYAR HONVÉDSÉGBEN (1939-1945)

II. RÉSZ

1. ÁBRA. A HTI által megerősített, a 36 M. nehézpuska szállítására és tüzelésre alkalmassá tett Sokół CWS M111 oldalkocsis motor-kerékpár (Forrás: Hadtörténelmi Levéltár)



A tanulmány előző része az 1939-ben Magyarországra menekült lengyel erők hadfelszerelésének átadásával, internálásával, kategorizálásával és kijavításának körülményeivel foglalkozott. A folytatásban a járművek magyar használatáról lesz szó.

LENGYEL GÉPJÁRMŰVEK A CSAPATOKNÁL ÉS INTÉZMÉNYEKNÉL

A lengyel anyagból származó Sokół oldalkocsis és szóló motorkerékpárok a felderítő-zászlóalj motorkerékpáros századaihoz kerültek. A lefoglalt lengyel motorkerékpárok zömében CWS M111 és CWS 600RT oldalkocsis motorkerékpárokból (1. ábra), kisebb részben MOJ 130 és Sokół 200 szóló motorkerékpárokból álltak. [1] A felderítő-zászlóalj motorkerékpáros századainál a 20 mm-es 36 M. nehézpuskát is oldalkocsis Sokół motorkerékpárokra máhálták. Az ezzel kapcsolatos csapatpróbákat 1941 májusában hajtották végre. [2]

A Polski Fiat 508-as kis személygépkocsik szakasz- és századparancs-

noki járműként kerültek használatba. (2. ábra) A lengyel katonai tehergépkocsik a gyorsadtest szállító oszlopainál is szolgáltak. A tanintézetek is részesültek az ún. „L” anyagból; 1940. január 13-án a HM 3.b. osztálya (gépjármű) elrendelte, hogy a Gépkocsi-szertár haladéktalanul 3 db üzemképes motorkerékpárt adjon át a Ludovika Akadémiának. [3]



1940 végén például a 2. felderítő-zászlóalj állományában összesen 20 db Sokół oldalkocsis motorkerékpár, 7 db szóló motorkerékpár, 3 db Polski Fiat kis személygépkocsi, 1 db Polski Fiat közepes személygépkocsi, 3 db TK/TKS kis- és 1 db R-35 könnyű harckocsi volt.

A HM 3.b. osztálya elrendelte a honvédségi kezelésben lévő „L” gépjárművek honvédségi rendszámmal történő ellátását. Először 1941. február 15–22. között az I. hadtest területén lévő „L” gépjárműveket kellett átrendszámozni, [4] később a teljes „L” gépjárműállomány honvédségi rendszámot kapott. [5]

A LENGYEL PÁNCÉLOS ANYAG SZEREPE A KIKÉPZÉSBEN

A lengyel anyagból többek között 3 db Renault R-35 könnyű és 13–15 db TK/TKS kisharckocsi is a honvédség állományába került. (3. ábra) Az eszközök javítás után a felderítő és lovas páncéloszászlóaljakhoz kerültek, ahol kiképzésre használták őket, hogy ezzel is kíméljék az értékes új páncélos technikát. Az 1. felderítő-zászlóalj 1940. április 15-ei jelentése szerint összesen 13 db javítható és 5 db leselej-

2. ÁBRA. Lengyel Polski Fiat 508/518 kisteherautó már magyar festéssel, rendszámmal és vezetőfülke mögött az Általános Honvédségi Gépjármű Embléma stencilezett változatával (Forrás: Fortepan / Dienes Balázs)

* PhD, jogász, hadtörténelmi kutató. ORCID: 0000-0003-2199-3673

tezendő lengyel kisharcokcsi érkezett a műhelyszakaszhoz. A leselejtezendő járművekből kisserelt működőképes alkatrészeket felhasználták a többi jármű javítása során.

1941. január 27-én a rendszeresített harcokcsianyag kémelése érdekében oktatási célokra alkalmas lengyel, cseh és egyéb harcokcsik szétoosztását szabályozták. Az eddig a felderítő-zászlóaljok állományában lévő kiképző járműveket egyenletesen osztották szét a páncélostechnikával rendelkező zászlóaljok között. A Gépkocsiszertár a gyárból való beérkezés után 1-1 db Škoda T-11 (Lt. 35) zsakmányharcokcsit adott át az 1. és 2. felderítő-zászlóaljnak. [6]

„L” GÉPJÁRMŰANYAG A LUDOVIKA AKADEMIÁN

A páncélososztály kiképzését nemcsak a kilométer-kiszabot befolyásolta, hanem a legalapvetőbb kiképzési eszközök hiánya is. A páncélososztály 1940 februárjában ismételtelen jelentette, hogy nem kapták meg a lengyel anyagból megigényelt 3 db motorke-rékpárt, „így mkp. vezetői és hírvívó kiképzés nem folytatható.” [7] A HM intézkedése nyomán is csak legkésőbb október 15-éig kellett kiutalni az ún. „L” anyagból nagy személygépkocsiból 1 darabot, oldalkocsis motorke-rékpárból 6 darabot, riadógépkocsiból 6 darabot és féllánctalpas tűzérsegi vontatóból 2 darabot a Ludovika számára. [8]

HADERŐN KÍVÜLI FELHASZNÁLÁS

Az internált lengyel járműveket nem kizárólag a hadsereg vagy a kormányzati szervek használták. A Magyar Hadtörténeti Levéltár iratai között számos olyan levél található, amelyben különböző közigazgatási és nem állami szervek, szervezetek lengyel eredetű gépjárműveket igényeltek céljaikra.

A magyarországi nagyvárosok például 1940 decemberében 28 darab lengyel féllánctalpas, hókotró ekével felszerelt teherautót kaptak. Ezeket a következőképpen osztották el: Budapest, Székesfehérvár, Szombathely, Debrecen négy-négy, Miskolc, Kassa és Szeged három-három járművet kapott. [9]



LENGYEL POLGÁRI GÉPJÁRMŰVEK

A lengyel polgári járművekkel kapcsolatban két fő téma merült fel a hivatalos dokumentumokban. A lengyel menekültek hivatalos megkeresést intéztek a magyar hatóságokhoz, hogy gondoskodjanak az elkobzott autóik és motorke-rékpárjaik visszaszolgáltatásáról. Ezek többnyire a magyarországi megélhetés vagy a menekülés finanszírozását szolgálták. A másik eset a tulajdonosváltáshoz kapcsolódott. Vagy az egyik lengyel menekült adta át a gépjárművet egy másiknak, vagy a magyarok lengyel eredetű személygépkocsikat, teherautókat akartak vásárolni. Ezekben az eljárásokban a lengyel menekülteket a magyarországi lengyel hatóságok és magyar szervezetek is segítették.

1940. január 15-én a Magyar-Lengyel Kereskedelmi Kamara a szobi katonai internálótáborban tartózkodó Franciszek Majka nevében a magyar HM-hez fordult. Autóját, egy Opel Olimpia típusú, B-61-310-es rendszámú gépkocsit Miskolcon, a magyar VII. hadtest területén működő, a lengyel katonák internálását végző katonai hatóság elkobozta. Mivel a fent említett tiszt igazolni tudta tulajdonjogát, a kamara kérte az Opel Olimpia visszaszolgáltatását és nyilvántartásba vételét. [10]

A magyarországi német nagykövetség a Magyarországra érkező lengyel járműveket is figyelemmel kísért. Számos esetben a német konzulátus kérte lengyel polgári gépjárművek azonnali átadását, amelyek eredetileg a lengyelországi

3. ÁBRA.

Zsakmányhadianyagból összeállított kiállítás a Vérmezőn 1944-ben. A kép jobb szélén egy lengyel eredetű Renault R35 harcokcsi látható (Forrás: Fortepan/Schermann János)

4. ÁBRA. Lengyel eredetű Chevrolet busz 1943-ban a mátyásfüldi Gépkocsiszertár használatában, amelyet a polgári alkalmazottak szertárba való szállítására használtak (Forrás: Fortepan / Lissák Tivadar / 72445)



német kisebbségi tulajdonosoké voltak és a lengyel haderővel érkeztek Magyarországra.

Az olasz Fiat vállalat a magyar Fiat-kirendeltségen keresztül levelet írt a magyar HM-nek is, amelyben közölte, hogy az általános mozgósítás során a lengyel haderő fizetés nélkül elkobozta a Fiat varsói kirendeltségének gépjárműveit. A cég szerette volna megtudni, hogy ezekből a járművekből érkezett-e Magyarországra. Az olaszok 413 db járművet soroltak fel, amelyeket a lengyel hadsereg 1939 szeptemberében mozgósított. A magyar nyilvántartás szerint 15 járművet megtaláltak magyar kezelésben. [11] A kérést a HM elutasította, arra a jogi érvelésre hivatkozva, hogy ezek a járművek a lengyel haderő tulajdonát képezték, és a magyar állam a lengyel hadseregtől vette át őket az 1939-ben Magyarországra érkezett lengyel csapatok lefegyverzése következtében. Az esetleges olasz kártérítésnek a lengyel állam jogutódja felé kell irányulnia. [12]

LENGYEL HADFELSZERELÉS ROMÁNIÁBAN

Az internált lengyel haditechnikai eszközök kezelése Romániában is hasonló volt, bár 1926-ban Lengyelország és Románia kölcsönös védelmi megállapodást kötött egymással egy szovjet támadás esetére. A lengyel kormány felmentette Romániát kötelezettsége alól, amikor a Szovjetunió 1939. szeptember 17-én megtámadta Lengyelországot, és világossá vált, hogy



5. ÁBRA. Lengyel légvédelmi ágyús üteg wz.36 75 mm-es légvédelmi ágyúkkal és wz. 34 C4P félláncfalpas tüzérségi vontatókkal a határ magyar oldalán. A lövegek nem kerültek a honvédség hadrendjébe, nyersanyagok beolvastották azokat (Forrás: Fortepan/Berkó Pál)

a háború elveszett. Cserébe a román kormány megkönnyítette a lengyel kormány tagjainak, az ország aranytartalékának, valamint 60 000 katonára és 40 000 civil személynek nyugatra menekülését. A lengyel csapatokat itt is lefegyverezték, a román hadsereg pedig jelentős készleteket kobozott el. A lengyel légierő kb. 300 repülőgéppel szintén romániai repülőtereken szállt le. A hadianyag között volt 34 db Renault R-35 harckocsi, több TK/TKS kisharckocsi, 37 mm-es Bofors páncéltörő ágyúk, tüzérségi

lövegek, gyalogsági fegyverek, valamint gépjárművek. Ezeket, a Magyarországon történetekhez hasonlóan, a román hadseregbe sorolták be, és a keleti fronton a Vörös Hadsereg ellen használták. Románia más módon is hozzájutott lengyel eszközökhöz, mivel a németek a lengyel hadizsákmány egy részét olajra cserélték el a románokkal. A németek 669 db wz.36 páncéltörő ágyút, 54 db wz.36 légvédelmi gépágyút, 80 db wz.97 tábori ágyút és 45 db wz.29 tarackot adtak át a románoknak. [13] (5. ábra)

CWS MOTOKERÉKPÁROK

A CWS (Centralne Warsztaty Samochodowe – Központi Autóműhelyek) M111, közkeletű nevén a Sokót 1000 volt a valaha gyártott legnagyobb hengerűrtartalmú lengyel motorkerékpár. Maga a motor egy 995,4 cm³-es, V-hengerelrendezésű, négyütemű, léghűtéses erőforrás, lényegében az amerikai Harley-Davidson Indian motorok másolata volt. Ennek 13 kW-os teljesítménye 100 km/h-s végsebességet tett lehetővé szóló kialakításban, de a motorkerékpárok többségét oldalkocsival használták. 1933 és 1939 között mintegy 3400 darabot gyártottak belőle, ezek többségét a hadsereg számára. A darabonkénti ára megközelítette egy korabeli gépkocsiét, viszont 95%-ban len-

gyel alkatrészekből készült és nagyon tartósnak bizonyult, különösen jól bírta a nehéz terepet.

A háború előtt Sokót (Sólyom) névvel készülték 579 cm³-es (Sokót 600 RT M211) és még kisebb hengerűrtartalmú (200-as és 500-as) motorkerékpárok is a CWS üzemében. Katonai használatra főleg a 600-asok kerültek, mert ezek 10-12 kW-os teljesítményükkel képesek voltak oldalkocsival is közlekedni, többnyire ezekből kerültek Magyarországra is. Noha a 600-asból dokumentáltan mindössze 1400 darab készült, sokuk fennmaradt, és a felújított példányai a gyűjtemények értékes darabjai. [17]

HÁBORÚS ALKALMAZÁS

Az 1940–1941-es évben az „L” gépjárműanyag meghatározó szerepet játszott a honvédség gépesítésében. A hadrendben megnövekedett a szükséglet és a rendelkezésre álló eszközök közötti hiányt (az ún. kell-álladék és a meglévő van-álladék közötti szakadékot) sikerült az „L” gépjárműanyag beállításával áthidalni, nem beszélve a gépjárműszerelők és -vezetők kiképzéséről. A gyorsadtest kötelékében az „L” gépjárművek részt vettek az erdélyi bevonulásban, a délvidéki és ukrainai hadműveletekben. Még a magyar 2. hadsereg kötelékében is szolgáltak lengyel gépjárművek. Nem csak a harcoló gyorsalakulatoknál al-



kalmazták a lengyel gépjárműveket; más fegyvernemek alegységeinél, tanintézetekben, különböző raktárakban is megjelent egy-két lengyel eredetű jármű, ami nagyban megkönnyítette a mindennapok békekiképzését is. Még az 1944 őszi magyarországi harcok idején készült fotókon is felbukkannak a Polski Fiat tehergépkocsik. A háború előrehaladtával az említett járművek a hadműveletek és a kiképzés intenzitása miatt elhasználódtak.

UTÓÉLET

A Lengyelországot ért súlyos háborús pusztítás miatt a lengyel kormány hivatalosan is jóvátételt kért a volt tengelyhatalmaktól, a fő hangsúly Németországon volt. A párizsi békekonferencia 1946. július 29-én nyílt meg. Az 1946. augusztus 2-i plenáris ülésén a lengyel külügyminiszter azal érvelt, hogy a lengyel küldötteknek joguk van részt venni az olasz és a magyar békeszerződést előkészítő

bizottságok munkájában. Rzymowski hangsúlyozta, hogy „a lengyel csapatok szabadságharcának idején a magyar hadsereg Németország oldalán részt vett hazája megszállásában és a lengyel vagyron elpusztításában”. Ezt a hozzáállást a magyar politika és a közvélemény is rendkívül sérelmesnek találta, különös tekintettel a magyarországi lengyel menekültek helyzetére és a honvédség által 1944-ben a lengyel felkelők számára nyújtott támogatás miatt. [14] [15]

A lengyel fél fel akarta vetni a lengyel katonák 1939-es internálása után Magyarországon maradt lengyel fegyverek és katonai felszerelések kérdését is. Végül a lengyel kormány nagyjából 20 millió dollár háborús jóvátételt követelt Magyarországtól. A budapesti lengyel nagykövetség érzékelte a magyar felháborodást, és arra biztatta a magyarokat, hogy készítsenek kimutatást a lengyel menekültek támogatásának költségeiről; azt nyújtsák be Varsónak. Végül a lengyel tulajdon visszaszolgáltatásának kérdését kétoldalú tárgyalások útján kellett rendezni. Ezek a tárgyalások 1949-ig elhúzódtak, amikor a felek a jó viszony megőrzése érdekében kölcsönösen lemondtak pénzügyi követeléseikről. [16]

ÖSSZEGZÉS

A győri program meghirdetése és a fegyverkezési egyenjogúság elismeretése nyomán megkezdődött a hon-

C4P (WZ.34) VONTATÓ

A második világháború idején sok hadsereg alkalmazott féllánctalpas járműveket, amelyek egyszerűbbek és olcsóbbak voltak a teljesen lánctalpas futóművel rendelkező eszközöknél, de sokkal jobb terepjáró képességgel bírtak, mint a kerekes járművek. Miután francia gyártmányokkal kedvező tapasztalatokat szereztek, 1934-ben Lengyelország is megtervezte saját wz.34 nevű eszközét, amelynek alapját az olasz licenc alapján gyártott 2,5 tonnás Polski Fiat 621 teherautó képezte, amelyet egyébként a hadsereg is használt, még a TK kisharckocsi közötti szállítására is. A féllánctalpas variánsból 1936 és 1939 között kb. 400 db épült az Állami Mérnöki Műveknél (Państwowe Zakłady Inżynieryjne). Az egyszerű platós változat mellett készült sebesültszállító és műhelykocsi is, és a mintegy 80-100 db

tüzérségi vontató kapt a C4P nevet. (6. ábra) Megbízható, szívós eszköz volt, de képességeit behatárolta a gyenge, 3000 cm³ hengerűrtartalmú soros, hathengeres, 34 kW teljesítményű benzinmotor. Ezt

a lengyelek is felismerték, és elkészítették az erősebb, 50 kW teljesítményű motorral szerelt változat terveit, de ebből csak 5 prototípus készült el a német támadásig. [20] [21]



6. ÁBRA.
C4P féllánctalpas
tüzérségi vontató
Erdélyben, Besztercén
az 1940-es években,
a legénység kétrészes
bőrruhát visel
(Forrás: Fortepan/
Fucskár József Attiláné)

7. ÁBRA. Polski Fiat 621-es típusú tehergépkocsi magyar festéssel, Egységes Honvédségi Gépjármű Emblémával (Forrás: Fortepan / Zombori Attila / 101765)



védség modernizációja és fejlesztése. A létszám fejlesztése mellett a légierő és a gépesített alakulatok megszerzése, valamint haditechnikával való ellátása kapott kiemelt figyelmet. Azonban a magyar ipar 1938–1940 között nem volt képes megfelelő mennyiségű és minőségű katonai gépjárművet gyártani. Ráadásul az olasz, német és amerikai beszerzések vonatottan haladtak, nem elégitették ki a hadrendi előírásokat. Az 1939-es év egy nem várt lehetőséget kínált a honvédség motorizációjának felgyorsítására. A lengyelország ellen indított német–szovjet hadjárat következtében a közös magyar–lengyel határon át jelentős létszámú és fegyverzett lengyel katona érkezett Magyarországra. A lengyel haderő tagjait az internált katonai személy státusza illette meg Magyarországon. Hivatalosan a lengyel hadfelszerelést őrzött körülmények között kellett volna tárolni, és a háború után vissza kellett volna szolgáltatni Lengyelországnak. 1939 szeptember közepe és október eleje között összesen 2357 lengyel, zömében katonai gépjármű érkezett Magyarországra. Összehasonlításképpen 1938–1939-ben a honvédségnek nagyjából 4800–5200 gépjárműve volt, a beérkezett lengyel gépjárművek a

honvédség járműállományának több mint 40%-át tették ki. A hadvezetés felismerte, hogy a beérkezett lengyel gépjárműanyag alkalmas lehet a hadrendi hiányok időleges áthidalására. A lengyel féllal megegyezve a Magyarországra érkezett hadfelszerelést, kiemelten a gépjárműveket, a honvédség saját kezelésbe vette. Az 1940 nyarára kijavított és hadrendbe állított járművek részt vettek az erdélyi bevonulásban, a délvidéki és ukrainai hadműveletekben. Kezdetben jellem-

zően a gyorshadtest és a motorizált alakulatok kötelékében alkalmazták a járműveket. A felderítő–zászlóaljak motorkerékpáros századai 1941-ben zömében lengyel oldalkocsis motorkerékpárokkal voltak felszerelve. Kiemelt szerepet kaptak a gépjárműves kiképzésben is. A háború folyamán a lengyel gépjárművek a veszteségek, az elhasználódás, a pótalkatrészek hiánya miatt lassan elfogytak, de az 1940–1941-es években még meghatározó szerepet töltöttek be a honvédségben. ■

HIVATKOZÁSOK

- [1] Ansell, D., Ocskay Z. Katonai motorkerékpárok, Oldtimer Média Kft., Budapest, 2007., p. 91.
- [2] HL HM 30.991/el.3.b.-1941.
- [3] HL HM 3.241/el.3.b.-1940.
- [4] HL HM 6645/el.3.b.-1940.
- [5] HL HM 13.978/el.3.b.-1941.
- [6] HL I. hdt. 3.791.-1941.
- [7] HL HM 9.559/el.3.b.-1940.
- [8] HL HM 55.939/el.3.b.-1940.
- [9] HL HM 5.085/el.3.b.-1940.
- [10] HL HM 3.245/el.3.b.-1940.
- [11] HL HM 111176/el.3.b.-1940.
- [12] HL HM 5319/el.3.b.-1941.
- [13] Axworthy, Mark. Third Axis Fourth Ally, Romanian Armed Forces in WWII, Arms & Armour 1995.
- [14] Zima, Maria, Gurka Dezső. Lengyel–magyar kapcsolatok a második világháború időszakában - Stosunki polsko–węgierskie podczas II wojny światowej. Gondolat Kiadó, 2019.
- [15] Zima, Maria. Magyar katonák és a varsói felkelés, Line Design Kft. 2018.
- [16] Sylburska, Alexandra. Lengyel–magyar politikai és diplomáciai kapcsolatok 1945 és 1948 között. Múltunk 2021. 3. sz., 54–80.
- [17] Tarczyński, J. Polskie motocykle 1918–1945. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 2005, ISBN 8320615798.
- [18] Polish tankettes TK-3 and TKS <http://derela.pl/tk.htm#src/>
- [19] Prenatt, J. Polish Armor of the Blitzkrieg. Osprey Publishing, 2015. ISBN978-1-4728-0824-0.
- [20] Polish artillery tractor C4P / halftrack car wz. 34. <http://derela.pl/c4p.htm>.
- [21] Jonca, A., Szubanski, R., Tarczyński, J. Wrzesień 1939, Pojazdy Wojska Polskiego. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1990. ISBN 83-206-0847-3.