

MUJZER PÉTER*

LENGYEL GÉPJÁRMŰVEK A MAGYAR HONVÉDSÉGBEN (1939-1945)

I. RÉSZ



1. ÁBRA. Az 51. páncélgéppágyús zászlóalj Polski Fiat 508-as kis parancsnoki személygépkocsija 1942-ben, a frontra indulás előtt
(Forrás: Fortepan / Miklós Lajos / 141078 sz.)

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

Összefoglalás: Az 1930-as évek végén megindult haderőfejlesztés kapcsán felállított magyar gyorsalakulatok, sőt maga a honvédség sem rendelkeztek megfelelő mennyiségű és minőségű gépjárművel. A hazai tömeggyártás még nem indult be, a külföldi beszerzések akadoztak, illetve nem elégítették ki a hadrendi igényeket. Ekkor lengyel gépjárművek formájában váratlan segítség érkezett Magyarországra. A honvédség az internált lengyel hadfelszerelést kijavította, rendszerbe állította és a háború végéig használta.

Kulcsszavak: lengyel, gépjármű, hadrendbe állítás, üzemeltetés/alkalmazás, kompenzáció

Abstract: The rearmament program of the late 1930s focused on the modernisation and motorisation of the Hungarian Army. However, the newly created mechanised units and the Army itself lacked of suitable military vehicles. The domestic mass production had not yet started and the foreign purchases did not meet the requirements. Then suddenly, in 1939, the interned Polish armament and vehicles provided an opportunity to address the lack of military vehicles. The interned Polish equipment was repaired, put into service and used until the end of the war.

Keywords: Polish, motor vehicles, put into service/deployment, servicing, compensation

BEVEZETÉS

Az 1939-es év egy nem várt lehetőséget kínált a honvédség motorizációjának felgyorsítására, amely közvetve és közvetlenül is kihatott a páncélos csapatok fejlesztésére. 1939 őszén a közös magyar–lengyel határon át jelentős létszámú lengyel katona, hadfelszerelés és polgári menekült érkezett Magyarországra. A lengyel haderő tagjait az internált katonai személyi státusza illetve meg Magyarországon. A beérkezett lengyel hadianyag, a katonai, illetve polgári járművek és gépjárművek jogállásával kapcsolatosan azonban nem volt egyértelmű a magyar hatóságok álláspontja.

LENGYEL KATONAI EGYSÉGEK ÉS POLGÁRI MENEKÜLTEK MAGYARORSZÁGON A II. VILÁGHÁBORÚ IDEJÉN

Az 1939. szeptember 1-jén megindult német és az ehhez szeptember 17-én csatlakozó szovjet támadás következtében a lengyel haderő egy része román és magyar területre vonult. [1]

A lengyel csapatok az Uzsocki-, Vercekei-, Toronyai- és Tatár-hágónál lépték át a határt. A magyar határ- vadász zászlóaljak portyázó századai alig győzték fogadni a beérkező lengyel csapatokat és az azokkal együtt érkező hadianyagot. Beregszászon, Munkácson, Ungváron és Huszton a magyarok ideiglenes személy- és hadianyaggyűjtő pontokat szerveztek. Az első civil menekültek és elszórt katonai csoportok szeptember elején lépték át a magyar–lengyel határt, de nagyobb létszámban a lengyel csapatok szeptember közepétől léptek be magyar területre. [2]

Egy lengyel lovassági tiszt visszaemlékezései szerint Rydz-Smigly marsall, a lengyel államfő szeptember 17-én kiadta a lengyel haderőnek a parancsot: „Elrendelem, hogy minden katona kisebb egységekben vagy egyénileg hajtson végre áttörést Romániába vagy Magyarországra, onnan pedig Franciaországba, ahol a lengyel hadsereget újjászervezik.” [3]

A magyar kormány hivatalosan szeptember 18-án nyitotta meg a határt a lengyel polgári menekültek és katonai alakulatok előtt. A lengyel és magyar polgári, illetve katonai vezetés képviselői tárgyaltak, és összehangolták erőfeszítéseiket, hogy a határátkelés és az azt követő eljárások zökkenőmentesek legyenek. A magyar hatóságok azonban nem voltak felkészülve arra, hogy rövid időn belül ilyen nagyszámú katonai és polgári menekült lépje át a határt. [4]

A következő lengyel egységek lépték át tisztjeik vezetésével a magyar határt:

- 10. gépesített lovasdandár;
- 3. hegyi lövészdandár;
- 3. nehéztüzérezred;
- 3. és 6. lövészezred;
- 4. műszaki ezred;
- 9. és 12. ulánus ezred;
- 5. krakkói híradó törzs;
- 53. gyalogezred;
- 11. légvédelmi tüzérezred. [5]

Ezenkívül számos katonai intézet, közigazgatási szervezet, törzs, kisebb töredezett katonai, csendőri, rendőri alegység, katonai csoport, egyén lépte át a határt. [6] Egyes csoportoknak és katonáknak még október 10–11-én is sikerült átszökniük, mint például Baczkowski lovassági hadnagynak, aki a német és szovjet egységek között átcsúszva jutott át a magyar határon. „...[A]z őrhelyet Rusznak hívták. A magyarok barátságosan fogadtak bennünket. Váltóruhát, ... meleg ételt adtak, majd pihenhattunk. A következő nap a formaságokkal kezdődött: nevek és rangok felsorolása... A második vagy harmadik napon a magyarok elkülönítettek minket. A mi tiszti csoportunkat egy Dömös nevű helyre küldték, ahol már egy jelentős csoport volt a korán érkezettekől.” [3; 55. o.]

Az 1939. szeptember és október között Magyarországra érkezett lengyel katonai és polgári személyek számával kapcsolatosan még mindig különböző számadatok ismertek. Egyes források szerint 140 000 lengyel személy lépett be Magyarországra. Más források legalább 73 000, legfeljebb 80–85 000 menekülte becsülik a számukat, köztük 42 225 katonáét. [7] Egyes külföldi források becslései szerint összesen csak 85 000 lengyel katonát internáltak Romániában, Magyarországon és a balti államokban. [8] A Magyarországra érkező lengyel katonák abban a tévhitben voltak, hogy teljes fegyverzettel, zárt katonai rendben továbbhaladhatnak nyugat felé. Ez természetesen a nemzetközi jog szerint tilos lett volna, és a német érdekeket is sértette volna. A katonai menekülteket tehát különválasztották a polgáriaktól. Ezeket a nemzetközi szabályok értelmében le kellett fegyverezni és internálni kellett. E teendők elvégzésére a Magyar Királyi Honvédelmi Minisztérium (a továbbiakban: HM) határmenti különítményeket szervezett, amelyek elvégezték a katonai alakulatok lefegyverzését, az átvett hadianyag leltározását és a katonai személyeknek az egyes internáló táborokba történő továbbítását. A magyarországi létszám megállapításához közelebb vihet az internált lengyel katonáktól begyűjtött kézi lőfegyverek (alapvetően puska és karabély) mennyisége. A londoni Sikorsky Intézetben található ki-

mutatás szerint 1939 szeptemberében 42 000 db lengyel puska, karabély és 3600 pisztoly került átadásra a magyar hatóságoknak. Ezzel szemben a HM 3.a. osztálya által 1940-ben készített kimutatás szerint 29 937 lengyel puska és karabély került a Fegyver szertárba. [9] Valószínűleg a visszavonuló lengyel katonák nem mindegyike hozta magával az egyéni lőfegyverét, és a raktárakból sem érkezett fegyverzet, ezért a magyar adatok alapján is több mint 30 000, a lengyel kimutatások szerint pedig több mint 45 000 fő lengyel katona, csendőr és rendőr lépte át a magyar határt.

LENGYEL EREDETŰ GÉPJÁRMŰVEK

A források töredékesek, de a HM és a vezérkarfőnök (VKF) fennmaradt iratanyagaiból nyilvánvaló, hogy a honvédség a kezdetektől meg akarta szerezni az internált lengyel haderő felszerelését, elsősorban a gépjárműveket. A HM 13. (jogi) osztály szakvéleményét is kikérték ebben az ügyben. Ezek szerint a hatályos nemzetközi és hadijogi szabályok alapján a konfliktusban Magyarország semleges ország volt, ebből kifolyólag a Magyarországra érkezett lengyel katonai alakulatok és tagjai nem hadifoglyok, hanem internált katonai személyek voltak. A velük érkezett fegyverek, felszerelések, járművek sem a hadizsákmány kategóriája alá tartoztak. Ezeket a katonai személyzethez hasonlóan őrzött körülmények között kellett volna tárolni a háború végéig, amikor is vissza kellett volna szolgáltatni Lengyelor-

2. ÁBRA.

A Magyarországra érkezett lengyel katonákat a lakosság szívélyesen fogadta. Lengyel tiszt, a magyar 2. gépkocsizó zászlóalj tisztjei és falusi asszonyok egy vegyesbolt előtt (Forrás: Fortepan / Tordai György / 232779)



szágnak. [10] A jelentés igyekezett kibúvót találni a hadianyag felhasználására. A hadijogászok megjegyezték, hogy az internált személyekkel érkezett lengyel hadianyag felhasználható a lengyel katonai és polgári menekültek ellátásával kapcsolatos költségek fedezésére is. Hogy pontosan mikor és milyen döntés született, nem tudható, de a későbbi hivatalos dokumentumokban lengyel zsákmányanyagként vagy csak egyszerűen lengyel, „L” anyagként hivatkoznak a Magyarországra került lengyel eredetű eszközökre és hadianyagra. [11]

A HM nagyjából 3–4000 db beérkezett lengyel katonai és polgári gépjárművel számolt. A HM hatáskörébe a lengyel kincstári (katonai) és a mozgósított polgári gépjárművek tartoztak, elméletileg a civil gépjárművekről elsősorban a Belügyminisztérium gondoskodott, de a források szerint ez utóbbiak, elsősorban tehergépjárművek, különleges járművek és motorkerékpárok is honvédségi kezelésbe kerültek. [12]

Jogosan merül fel a kérdés, hogy erre miért volt szükség. 1939. szeptember közepe és október eleje között összesen 2357 lengyel, zömében katonai gépjármű érkezett Magyarországra. Összehasonlításképpen 1938–1939-ben mintegy 4800–5200 gépjármű állt a honvédség kezelésében. Az 1. gépkocsizó dandár jelentése szerint a seeregtest 1939-ben mintegy 1000 db gépjárművel rendelkezett, amelyek közül 150 db a vonatonál¹, a többi gépjármű a csapatnál szolgált. [13]

A hadrendfejlesztés a mozgósítási kell-álladékot több mint 17 000 gépjárműben határozta meg. 1940 végéig, a fejlesztés első ütemének befejezéséig a honvédség tulajdonában mindössze 5274 gépjármű volt. [14] A polgári életből megközelítőleg 3700 gépkocsit lehetett bevonultatni, így a lefoglalt lengyel gépjárműanyag 1939–1940-ben a honvédségi gépjárművek számának 30–40%-át is elérte.

Tomasz Szczerbicki lengyel kutató [15] információi alapján a lengyel és a magyar kormány képviselői



megállapodtak, hogy a honvédség számára igen kedvező, a valós érték 10–20%-áért a lengyelek eladják a Magyarországra került lengyel katonai felszerelést és gépjárműveket. A vételárból a lengyel csapatok evakuációját és a polgári menekültek ellátását finanszírozták. Az erre vonatkozó szerződések a londoni Sikorsky Intézet archívumában találhatók. [16]

Már 1939. szeptember 21-én elrendelték az Orosz Béla alezredes parancsnoksága alatt álló lengyel gépjárműgyűjtő állomás felállítását Szolnokon. [17] Az 1939. október 13-án megtartott anyagi vezérkari értekezleten a következő döntés született a lengyel gépjárműanyaggal kapcsolatban: „kihirdetést nyert, hogy a lengyel gépjármű anyag elsősorban a gk. dd-ok és a gyorsan mozgó alakulatok feltöltésére lesz igénybe véve. Az így

felszabaduló tehergk.-k pedig központi készletet fognak képezni.” [18]

Az 1940. március 26-ai anyag szerint a lengyel gépjárművekkel elsősorban a hadrendben lévő hiányokat kell pótolni, másodsorban a könnyen és költséghatékonyan javítható járművekre kell összpontosítani, különös tekintettel a motorkerékpárokra, a tehergépkocsikra és a terepjáró járművekre. [19] 1940. március 5-én a szolnoki műhelyben 604 db lengyel gépjármű volt, 133 db már javítás utáni állapotban. [20]

Egy magyar kimutatás szerint az alábbi eszközöket foglalták le és javítás után 1940-ben vették használatba:

- harckocsi: 19 db;
- motorkerékpár: 210 db;
- személygépkocsi: 53 db;
- különböző tehergépkocsi: 950;
- mentő gépkocsi: 74 db;
- híradó gépkocsi: 31 db;
- műhelygépkocsi: 7 db;

¹ Vonat: oszlopokba foglalt személy- vagy anyagszállításra létrehozott katonai szervezet. Magába foglalta az ahhoz rendszeresített fogatolt vagy gépi szállítóeszközöket, málhásállatokat, valamint a személyzetet. A vonatok a rendszeresített szállítóeszközök szerint fogatolt és gépkocsivonatok lehettek. A gépkocsivonatok általában 20 db gépjárművet magukba foglaló gépkocsioszlopok alkották.



3. ÁBRA. A lengyel 10. gépesített lovasdandár 101. felderítő kisharcokcsi-századának TK-3 és 20 mm-es géppágyúval felfegyverzett TKS kisharcokcsijai, körülöttük a legénység és kíváncsiskodó magyar tisztek (Forrás: Fortepan / Berkó Pál / 78270)

- riadógépkocsi²: 25 db;
- busz: 41 db;
- pótkocsi: 22 db;
- üzemanyag-taliga: 67 db.

Már 1939. december 18-ával kiutaltak a gyorscsapatok páncélos és kerékpáros alakulatainak 41 db üzemanyag-taligát: az 1. és 2. felderítő zászlóaljnak 6-6 db-t, a többiek 2-2, a hegyi páncélgépkocsi-szakasz pedig 1 db-ot kapott. [21]

A lengyel polgári menekültekkel beérkezett járművek (357 db személygépkocsi, 274 db tehergépkocsi, 52 db busz, 3 db mentő gépkocsi, 1 db üzemanyagszállító-gépkocsi és 37 db motorkerékpár) többsége is honvédségi vagy állami használatba került.

A LENGYEL GÉPJÁRMŰVEK JAVÍTÁSA

A lengyel járművek egy rövid, de rendkívül intenzív hadműveletben vettek részt, többségük elhasználódott, sérült volt, alkatrészek, javítókészletek,

üzemeltetési segédletek nélkül érkeztek Magyarországra. A lengyel katonák – csalódottságukban, hogy nem engedték őket tovább – megrongálták a felszerelésük és járműveik egy részét. A gépjárművekből leengedték a kenőolajat és a hűtőfolyadékot.

A magyar gépjárműgyűjtő állományok sem voltak többek, mint üres mezők kerítés, megfelelő őrsemélyzet és fedett tárolók nélkül. A beérkezett gépjárműveket őrizet, karbantartás nélkül hagyták hátra a kezelőik, az akkumulátorok hamarosan lemerültek, a kerekek, szerszámok, tartalék alkatrészek eltűntek. Az őszi esőben, fedél nélkül tárolták a sokszor nyitott felépítményű gépjárműveket, amelyeket télen a hó is ellepett. A sok esetben csak vízzel feltöltött hűtőrendszerek is szétfagytak a hideg időben. [22]

A honvédségben a gépjárművek javítását különböző szinteken hajtották végre. Elméletileg minden motorizált alegység (zászlóalj) rendelkezett sza-

kaszméretű műhelyalosztállyal, itt a gépjárművek mindennapos üzemeltetésével kapcsolatos munkákat, kisebb javításokat végezték el. Hadtest, gépkocsizó és lovasdandár szinten ún. szero.-k (század nagyságú szerelőosztály) működtek, feladatuk a középjavítások és az alakulatok járműveinek üzemben tartása volt. A következő szint a Magyar Királyi Honvéd Gépkocsiszentár (Mátyásföld) volt, amely az új járműtechnika rendszerbe állítása mellett a nagyjavításokat végezte. Ezen a szinten kapcsolódtak be a munkába azok a hadiüzemek, ahol gép- és harcjárműgyártás folyt. Végül meg kell említenünk a kisebb-nagyobb polgári javítóműhelyeket is, ahova a honvédség elsősorban polgári eredetű járműveket adott ki javításra.

A HM utasította az érintett karbantartó egységeket, hogy értékeljék a lengyel járművek állapotát és határozzák meg a szükséges javításokat. A minisztérium pénzügyi forrásokat is elkülönített e munkálatok elvégzésére. Először a mátyásföldi Magyar Királyi Honvéd Gépkocsiszentárt bízták meg a javítások elvégzésével, de hamarosan kiderült, hogy annak kapacitása nem elégséges, ezért 100–150 lengyel teherautót Hajmáskérre irányítottak át. A VKF a Gépkocsiszentár és a katonai műhelyek nagy leterheltsége miatt megváltoztatta a folyamatot. A Szolnokon települt 107. szero.-t plusz létszámmal erősítették meg, és megbízták a feladat végrehajtásával. Ez a döntés az egység kapacitásának túl- és a feladatok alulbecslésének következménye volt. A Gépkocsiszentár szolnoki kirendeltsége 1940. március 5-én 604 db lengyel járművet „jelentett le”, amelyek közül 133 darabot már javítottak. Szolnokon 185 db, Budapesten 194 db, Hajmáskéren 92 db lengyel járműt várt javításra.

A HM a volt lengyel járművek javítási költségeit eseti jelleggel hagyta jóvá. 1940-ben egy feljegyzésben például 20 oldalkocsi és 10 szóló Sokół motorkerékpár javítási költségeit engedélyezték. [23]

A prioritások között szerepelt azoknak a lengyel eredetű járműveknek a szolgálatba állítása, amelyek segíthették a honvédségnél folyó fokozott

² Riadógépkocsi: a rendfenntartó erők számára tehergépkocsi-alvárra épített, nyitott oldalú személyszállító gépjármű korabeli elnevezése.



TK/TKS (TK-3) KISHARCKOCSI

A TKS jelű kisharckocsikat a brit Carden Loyd Mk.VI terveinek továbbfejlesztésével a lengyel Fabryka Samochodów PZInż. (PZInż Autógyár) gyártotta 1931 és 1939 között. A harckocsit egy Ford A (30 kW), később egy Polski Fiat 122 (34 kW) benzinmotor hajtotta (utóbbiak TKF néven is ismertek), műúton legfeljebb 40–45 km/óra sebességgel. Tömege változattól függően 2,4–2,6 tonna volt. Páncélzata 4–10 mm vastagságú acéllemezekből állt, a fegyverzetét pedig egy 7,92 mm űrméretű Hotchkiss géppuska képezte. 1939-ben mintegy 80 példányt kívántak 20 mm űrméretű gépágyúra átfegyverezni, de csak néhány prototípus készült el a német támadásig. Kezelőszemélyzete 2 fő volt, és műúton 200, terepen 100 km-es hatótávolsággal rendelkezett. Összesen 575 db épült belőle, ezek többsége a német invázió alatt megsemmisült. Az épen maradt példányokat a Wehrmacht támogató feladatokra, főként vontatóként használta. A Magyarországra menekülő lengyel csapatok 15–20 db-ot hoztak magukkal. Észtország még 1934-ben vásárolt 6 db-ot, amelyek később a megszálló Vörös Hadsereg tulajdonába kerültek, illetve a német hadiszákmányból néhány darabot eladtak Horvátország részére, és talán Romániába is került néhány. A háborút csak három TK kisharckocsi élte túl, de napjainkra elkészült néhány újjáépített példány is. [25] [26]

4. ÁBRA. A 2. gépkocsizó zászlóalj segélyhelyéhez beosztott Polski Fiat 614-es mentő gépkocsi lengyel festéssel és vöröskeresztes jelzéssel (Forrás: Fortepan / Tordai György)



járművezetői képzést, illetve az alakulatoknál a mozgósított civil járművek lengyel járművekkel történő felváltását.

A lengyel járművek javítás után központi tartalékba, a mátyásföldi Gépkocsiszertárba vagy a csapatokhoz kerültek. A javított járműveken néhány esetet kivéve nem végeztek semmilyen átalakítást. Néhány Polski Fiat 508-as kisteherautót légvédelmi célokra 8 mm-es 07/31 M. Schwarzlose géppuskával fegyvereztek fel. A fényképes

bizonyítékok szerint ezek a járművek 1940-től a közepes 31 M. gépvontatású tarackos tüérozstályoknál szolgáltak.

A magyar páncéloscsapatok szempontjából a beérkezett lengyel harckocsik nem bírtak harcászati értékkel, a gépjárműanyag viszont segített feltölteni a meglévő hadrendi hiányokat. Ugyanakkor az „L” harckocsianyag szerephez jutott a magyar harckocsigyártás megindításában is. A Haditechnikai Intézet kérte a náluk lévő

POLSKI FIAT 508

A Fiat 508-at, azaz a Balillát 1932-ben mutatták be Olaszországban. A nagy sikerű autó licencjogát vette meg Lengyelország, és 1935-től az Állami Mérnöki Művek (Państwowe Zakłady Inżynieryjne) gyártotta is. Mind az eredeti olasz, mind a lengyel autókból több változat készült, 1000 és 1100 cm³ hengerűrtartalmú, 16–24 kW teljesítményű négyhengeres motorokkal. Létezett belőle kétajtós sport, pick-up, továbbá eleve katonai változat is megerősített karosszériával és felfüggesztéssel, illetve nagyobb tengelytávú, „L” változat, amelyet szintén jelentős számban használt a hadsereg. A lengyel összeszerelésű kocsik a rosszabb utak miatt eleve megerősített felfüggesztést kaptak. Az alig 700

kg tömegű, fürge kis autó 95 km/h-s sebességre volt képes, és mindössze 8 liter benzint fogyasztott 100 kilométeren. A pontos gyártási darabszám nem ismert, de több ezer készült belőle Lengyelországban is. A hadsereg elsősorban parancsnoki járműként használta, de épült belőle platós kisteherautó, géppuskás és sebesültszállító autó is. A szákmányolt példányokat a németek a háború végéig üzemeltették. Az alkatrészellátás nem okozott gondot, mert 1934 és 1941 között Németországban is gyártották NSU-Fiat 508 néven, szintén többeszes példányszámban, sőt Walter Junior néven készült Csehszlovákiában és Simca-Fiat 6CV néven Franciaországban is. A lengyel csapatok által Magyarországra hozott autók



száma pontosan nem ismert, és nyilván tartásuk már csak azért is nehézkes, mert civil importból is számottevő mennyiség érkezett belőle mind az öt gyártó államból. A Fiat 508 változataiból Európa-szerke legkevesebb 150 000 db-ot szereltek össze, ennek ellenére mára viszonylag kevés maradt fenn. [27] [28]



(TK, TKS, R-35) harckocsik vezénylésének meghosszabbítását. Az Intézethez kiértékelésre vezényelt „L” harckocsianyagot a meginduló hazai

harckocsigyártás kapcsán értékelésre, kísérletekre és összehasonlításokra kívánták felhasználni. [24]

(Folytatjuk)

HIVATKOZÁSOK

- [1] Zaloga, S. – Madej, V.: The Polish Campaign 1939. Hipocrene Books, 1991.
- [2] Varga E. László: Magyarországon internált lengyel katonák történetéhez. Baló Zoltán emlékiratai. Hadtörténelmi Közlemények 2006/1, 175.
- [3] Baczkowski, Tadeusz: In Peace and War 1933-1948. Helion Company, 2019, 3.
- [4] Godó Ágnes: Magyar-lengyel kapcsolatok a második világháborúban. Zrínyi Katonai Kiadó, 1976, 105–114.
- [5] Bassarabowicz, T. – Mujzer, P.: Polski sprzęt wojskowy na Węgrzech. Militaria 2016/1.
- [6] Lagzi István: Adalékok az 1939 őszi Magyarországra menekült lengyel katonák evakuációjának történetéhez. Hadtörténelmi Közlemények 1973/4.
- [7] Kapronczay Károly: Lengyel katonák magyar földön. Zrínyi Katonai Kiadó, 1995.
- [8] Garlinski, Jozef: Poland in the Second World War. McMillan, 1985, 25.
- [9] HL HM 2.270/el.n.3.a.–1940.
- [10] HL HM 49783/el.n.a.–1939.
- [11] HL HM 49.783/el.n.1.a.–1939.
- [12] HL HM 67.976/el.n.3.b.–1939.
- [13] HL HM 49.492/el.n.1.b.–1939.
- [14] Dombrády Lóránd: Adalékok a Horthy-hadsereg gépesítésének történetéhez 1936–40. Hadtörténelmi Közlemények 1971/1. 36–82, 37.
- [15] Tomasz Szczerbicki szíves közlése, az általa a londoni Sikorsky Archívumban végzett kutatások alapján, a szerző birtokában.
- [16] Szczerbicki, T. – Poplawski, K.: Lengyelországból jöttek. Lengyel katonai járművek Magyarországon. Veterán Autó és Motor, 2006/3.
- [17] HL I. hdt. 27.516.–1939.
- [18] HL I. hdt. 31.006/el.n.III.gk. -1939.
- [19] HL HM 429.217/el.n.3.b.–1940.
- [20] HL HM 13.127/el.n.3.b.– 1940.
- [21] HL HM 514.985/el.n.3.b.–1939.
- [22] Mujzer Péter: From Poland to Hungary – Polish Soldiers and Their Weapons and Equipment in Hungary 1939–1945. Kagero, 2024.
- [23] HL HM 6.952/el.n.3.b.–1940.
- [24] HL HM 11.556/el.n.3.b.–1941.
- [25] Polish tankettes TK-3 and TKS. <http://derela.pl/tk.htm#src/>
- [26] Prenatt, J.: Polish Armor of the Blitzkrieg. Osprey Publishing, 2015. ISBN978-1-4728-0824-0
- [27] Jonca, A. et al.: Wrzesien 1939, Pojazdy Wojska Polskiego. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1990. ISBN 83-206-0847-3
- [28] Tuček, J.: «Balilla z Jinonic». Automobil Revue. 2001/12, 39–40. ISSN 1211-9555.



Látogasson el
a Magyar Honvédség Kiadványtárába
és olvassa folyóiratainkat online!

**A Haditechnika,
a Honvéd Altiszti Folyóirat,
a Honvédségi Szemle,
a Hungarian Defence Review,
illetve a Honvédorvos korábbi
számait megtalálhatja a
kiadvany.magyarhonvedseg.hu
címen.**

