

HARKA ÖDÖN¹**A gépesített hadviselés nézetrendszerének kialakulása
Magyarországon az 1930-as években****Theoretical emergence of mechanized warfare in the Thirties in
Hungary****Absztrakt**

A magyar katonai gondolkodókat az 1930-as években komolyan foglalkoztatták a harckocsik alkalmazásának elméleti és gyakorlati kérdései és az azokra adható lehetséges válaszok megtalálása. A Trianon-i békeszerződés rendelkezései és a korlátozott anyagi lehetőségek miatt a Magyar Királyság csak az 1920-as évek végén indíthatta el a honvédség ezirányú felfejlesztését korlátozott jelleggel. A harckocsi fegyvernem jövőbeni szerepét és várható alkalmazását illetően Bernola Károly a „Harckocsi-feladatok” és a „Kisharckocsik alkalmazása” című cikkeiben már 1933-ban kialakított egyfajta álláspontot, amelyet Móricz Béla és Berky István és Vörös Géza hasonló tárgyú írásaiban az 1930-as évek második felében tovább finomított. Először 1935-ben nyílt lehetősége a Honvédségnek arra, hogy hadrendbe állítsa az első (kis)harckocsiját (35M Ansaldo) és megszerezhesse a fegyvernem alkalmazásával kapcsolatos gyakorlati tapasztalatokat. Az 1938-as nyári hadgyakorlat rámutatott az Ansaldo-k hibáira, a motor és a szerkesztés gyenge pontjaira, így a hadvezetés számára is nyilvánvalóvá vált az, hogy a fegyvernem és a harcéljárások további fejlesztésre szorulnak, illetve szükséges új eszközök beszerzése is. A spanyol polgárháború tapasztalatai felfedték azt, hogy a fegyvernem szervezése, alkalmazása korántsem jutott nyugvópontra az 1930-as évek utolsó harmadával a vegyes harckocsi-alegységek szervezésével és rámutatott arra is, hogy az egyes járművek közötti kommunikáció (rádió-összeköttetés) és a fegyvernemek közötti hatékony együttműködés előfeltétele a sikernek.

Kulcsszavak: páncéloscsapat, kisharckocsi, harmincas évek, Magyar Királyi Honvédség, Magyar Katonai Szemle

¹ Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Hadtudományi Doktori Iskola, doktorandusz hallgató - National University of Public Service, Doctoral School of Military Sciences, PhD student, E-mail: Odon.Harka@eurelhermes.com ORCID: 0000-0002-4195-1262

Abstract

In the thirties the Hungarian military experts conducted in-depth researches in the field of theoretical and practical application of tank troops and the identification of suitable solutions. Due to the regulations of the "Trianon" peace treaty and the limited resources, the Hungarian Kingdom could only launch such army development at the end of the nineteen twenties with a limited scope. Regarding the future role and the expectable application of the armoured branch, Károly Bernola introduced a viewpoint already in 1933 in his articles called "Tasks of tanks" and "Application of light tanks", which were refined by Béla Móricz, István Berky and Géza Vörös in their articles with similar topic in the second half of the nineteen thirties. The Hungarian Royal Army could only in 1935 provide and deploy its first light tanks (35M Ansaldo) and get its first practical experiences in connection with the application of the tank troops. The mimic warfare taking place in the Summer of 1938 pointed to the weaknesses of the Ansaldo, to the problems of the chassis and motors, so for the Hungarian military leaders it became clear that tank branches and the combat tactics had to be developed and the need of the supply of new vehicles emerged. The experiences of the Spanish civil war showed that the assembly and application of the tank troops has not yet reached its resting point in the last third of the thirties with the introduction of the mixed (light, medium and heavy) tank units and revealed that the effective (radio) communication between the single vehicles and the cooperation among the branches are the prerequisites of success.

Keywords: tank troops, light tank, thirties, Hungarian Royal Army, Hungarian Military Review

TÖRTÉNETI ELŐZMÉNYEK

Az emberiség történelme, a hadat viselő feleknek az egymással szembeni műveleteik kidolgozása és a tervek gyakorlatba történő átültetése során alapvető fontossággal bírt azon felismerés, amely szerint nagy valószínűséggel az a fél fogja győztesként elhagyni a csatateret, akinek az egységei az ellenfél hasonló egységeinél gyorsabban tudnak pozíciót váltani, és amely egységek a szemben álló fél azonos, vagy hasonló egységeinél nagyobb védelemet élveznek, valamint a rendelkezésükre álló erő (tűzerő) tekintetében felülmúlják az ellenfelüket. Ezen felismeréstől vezérelve már az ókori egyiptomi birodalom stratégái alkalmaztak harci szekereket az ellenfél megsemmisítése céljából. Az Indiai Birodalomban páncéllemezzel ellátott harci elefántok alkalmazására is sor került a Nagy Sándor által Kr. e. 326-ban folytatott indiai hadjárat során, sőt a II. pun háború első szakaszában (Kr. e.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 1. szám

218–213) is sor került ezen „harci eszközök” bevetésére, amikor 217 kora tavaszán Hannibál ellenállás nélkül áthaladt az Appennineken és betört Etruriába.

Akkoriban tűnhetett úgy, hogy ezen új típusú harci eszközök megjelenése a csatátéren nem bír döntő jelentőséggel, mivel Hannibál seregének felvonulási útvonalaiiban rejülő problémák (az útvonal mocsáron vezetett keresztül, amelyet a tavasznak ebben a részében szokatlan mértékben elárasztott a víz) és a sereg erőltetett menetének köszönhetően a csapatainak egy része és az Afrikából áthozott, még megmaradt elefántok elpusztultak.

A középkori csataterék ura évszázadokon keresztül a páncélt viselő nehézlovasság volt, amely a kor csúcstechnikáját képviselve – egészen a hatékony kézi lőfegyverek széles körű elterjedésének időpontjáig – képes volt győzelmeket aratni a főként gyalogosok ellen vívott ütközetekben, feltételezve természetesen a megfelelő irányítást és tervezést. A crécy ütközet (1346) a példa arra, hogy egy mégoly hatékony fegyvernem is képes megsemmisítő vereséget szenvedni a nem megfelelő irányítás (kommunikáció), tervezés, illetve a fegyelem hiánya okán.

Az első, kezdetleges harci járművekről az 1400-as években tesznek említést a források, így például Leonardo da Vinci 1482-ben Ludovico Sforzának, Milánó akkori hercegének ajánlotta fel a harckocsi-tervét, 1558-ban pedig Berthold Holzschuher² német feltaláló és technikai szakember egy mozgó, és teljesen fedett, kerekeken gördülő, páncélozott jármű tervét készítette el.

Az első világháborút megelőző időszakban, a 19. század második felében a technikai fejlődés előrehaladtával egyre nagyobb tűzerejű gyalogsági kézfegyverek (ismétlő, illetve automata) születtek, majd megszervezték tömeggyártásukat, aminek következtében alapvető változások következtek be a hadszíntereken a korábban megszokottakhoz képest. Az 1866-os porosz-osztrák háborúban, amelynek az oka és tétje az egységes német birodalom létrehozása, majd vezetése volt a két állam között (Habsburg vezetésű „nagy német” egység, amely magában foglalta volna az osztrák területeket is, illetve a „kisnémet” egység, amelynek létrehozásáért a Porosz Királyság harcolt, és amely porosz vezetés alatt kívánta egyesíteni a német ajkú területeket az osztrákok kizárásával). A kivívott porosz győzelem nyilvánvalóvá tette a technikai különbséget a két haderő vonatkozásában. Annak ellenére ugyanis, hogy a szemben álló erők létszáma nagyságrendileg azonos volt, a porosz hadsereg jelentős fegyverzetbeli/felszerelési előnnyel bírt az osztrákkal szemben, mivel tömegesen alkalmazták a porosz hadseregben az egylövetű, hátultöltő gyalogsági kézfegyvereket. A technikai, vezetési fölény okán a győzelem a poroszoké lett, köszönhetően a porosz hadseregben rendszeresített, 1841-től tömegméretekben gyártott, nagy tűzgyorsaságú, hátultöltős Dreyse-puskának,³ amely kézfegyver – képzettségi szinttől függően – 5-8 lövés/perc tűzgyorsaságot biztosított, szemben az osztrák gyalogság elöltöltős Lorenz-puskájával,⁴ amelynek a tűzgyorsasága a külön-külön behelyezendő lőpor,

² Bombay – Gyarmati – Turcsányi: Harckocsik 1916-tól napjainkig. Zrínyi Kiadó, Budapest, 17. o.

³ Csillag Ferenc: A kézi lőfegyverek és a hadművészet; Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest 1965, 54. o.

⁴ Csillag Ferenc: A kézi lőfegyverek és a hadművészet; Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest 1965, 71. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 1. szám

lövédék és fojtás miatt, csak 1-2 lövés/perc tűzgyorsaságra adott lehetőséget. Az osztrák vereségben mindamellett az osztrák hadsereg vezetési hiányosságai is közrejátszottak.

A hátultöltős, kézi gyalogsági és tüzérségi fegyverek megjelenése, tömeges alkalmazása mellett a 19. század második felében még egy, a korabeli harcmódorra és harceljárásokra nézve félelmetes újítás valósult meg a haditechnikában. Ez pedig a modern automata fegyverek elődjének, a Richard J. Gatling által 1861-ben megtervezett, majd 1862-ben szabadalmaztatott, ún. Gatling-géppuskának⁵ a megjelenése volt, ami képes volt a folyamatos tüzelésre (kb. 200 lövés/perc), azonban szükség volt hozzá egy személyre, aki egy tekerőkar segítségével forgatja a csöveket, így még nem nevezhető igazi automata fegyvernek. A gyorsaságban való technikai áttörést az 1883-ban szabadalmaztatott és 1884-ben legyártott, Sir Hiram Stevens Maxim nevéhez fűződő ún. Maxim-géppuska⁶ megjelenése jelentette. A Maxim-géppuska tűzgyorsasága kb. 600 lövés/perc volt, emiatt azonban a fegyvernek a hatékony alkalmazhatósága érdekében hűtésre volt szüksége. A fegyver hűtéséül a puskacső köré épített burkolatba töltött víz szolgált.

Az első világháború idejére a legtöbb európai hadsereg rendelkezett a Maxim-géppuska továbbfejlesztett változataival, így a brit hadsereg a „Vickers” géppuskával,⁷ a német hadsereg pedig a „Spandau” géppuskával,⁸ csakúgy, mint az akkor már modernnek számító gyalogsági ismétlőpuskákkal, mint pl.: a francia Lebel ismétlőpuska⁹ (Modele 1886 Fusil, 8mm-es lőszerrel tüzelő fegyver, amelynek a lövedékét nem a hagyományos füstös lőpor, hanem a nitrocellulóz alapú gyérfüstű lőpor hajtotta) vagy a németek erre adott „válasza”, a Model 1888 Comission Gewehr, illetve a továbbfejlesztett változat, a K98-as.¹⁰

Az előzőekben részletezett, a gyalogság rendelkezésére álló, az akkori idők szerinti legmodernebb kézi- és automata fegyverek megjelenése mellett mindenképpen említést érdemel a modern tüzérség alapját jelentő, M1897 típusú, 75 mm űrméretű, francia gyártású gyalogsági löveg.¹¹ A tüzérségi ágyút a franciaországi Schneider fegyvergyár gyártotta, a löveg a francia hadsereg tüzérségének a gerincét képezte az I. világháborúban. Ez a löveg volt az első, amely tábori használatra alkalmas csőháttrasiklással és gyorstüzelő zárszerkezettel készült, és amely természetesen mintájául szolgált a korabeli hadseregek által használt különféle gyalogsági löveganyagnak.

⁵ Weir, William: 50 Weapons that changed warfare; New Page Books The Career Press, Inc., 3 Tice Road, PO Box 687, Franklin Lakes, NJ 07417, p. 127.

⁶ Weir, William: 50 Weapons that changed warfare; New Page Books The Career Press, Inc., 3 Tice Road, PO Box 687, Franklin Lakes, NJ 07417, p. 127.

⁷ Weir, William: 50 Weapons that changed warfare; New Page Books The Career Press, Inc., 3 Tice Road, PO Box 687, Franklin Lakes, NJ 07417, p. 128.

⁸ Weir, William: 50 Weapons that changed warfare; New Page Books The Career Press, Inc., 3 Tice Road, PO Box 687, Franklin Lakes, NJ 07417, p. 128.

⁹ Csillag Ferenc: A kézi lőfegyverek és a hadművészet; Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest 1965, 81. o.

¹⁰ Csillag Ferenc: A kézi lőfegyverek és a hadművészet; Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest 1965, 89. o.

¹¹ Halberstadt, Hans: Tüzérségi eszközök a középkortól napjainkig.; Hajja & Fiai Könyvkiadó Kft. Debrecen, 2003. 47. o.

A HARCKOCSIK MEGJELENÉSE

A modern, belső égésű motorok megjelenésével (Otto-motor az első megvalósított négyütemű belső égésű motor, amelyet [Nikolaus August Otto](#) készített [1876](#)-ban) és egyre megbízhatóbbá válásával már az első világháború kitörését megelőzően megjelent a korabeli társadalmakban – egyelőre még főként polgári alkalmazásban – a motorizáció, megjelentek az első autók ([Karl Friedrich Benz 1886](#), Mannheim), a Wright-fivérek pedig már 1903-ban megépítették repülőgépüket, a Wright Flyer-t. A repülőgép meghajtásáról fargott légcsavar és bicikliműhelyben épített motor gondoskodott. A motorizáció területén megvalósult rohamos fejlődés értelemszerűen a hadseregek érdeklődését is felkeltette, 1914-re lehetővé vált 100 LE feletti teljesítménnyel bíró benzinüzemű motor sorozatban történő legyártása. A nagy teljesítményű motor megjelenése pedig lehetővé tette a nagyobb tömeggel és méretekkkel rendelkező járművek (teherautók, vontatók) iparszerűen történő legyártását.

A nagyobb teljesítmény leadására képes hajtómű kifejlesztése mellett azonban elengedhetetlenül szükséges volt a továbblépés érdekében az is, hogy a terepet járó járművek (traktorok) ezen feladat ellátására alkalmas futóművel is rendelkezzenek. A manapság különböző nehézgépek, illetve páncélozott járművek által is használt lánctalp közvetlen elődjének tekinthető Fritz Sohe 1877-es, illetve Benjamin Holt 1906-os szabadalma,¹² amelyek megjelenése lehetővé tette a későbbi harckocsi-futóművek megtervezését és legyártását.

Az első kivitelezhető harckocsi terve 1911-ből származik, és Günther Burstyn¹³ k.u.k. főhadnagy nevéhez kapcsolódik. Burstyn terve gyakorlatilag megfelelt az évekkel később, az első világháború során kialakított könnyű harckocsikénak, a jármű ugyanis a tervek szerint képes lett volna átkelni a lövészek árkaiban is, fő fegyverzetét pedig forgatható toronyba helyezte el a tervező, személyzete a tervek szerint 3-4 fő lett volna. A tervek előremutató jellegét a korabeli hadvezetés nem ismerte fel és nem nyújtott a megvalósításhoz pénzügyi támogatást.

Az első világháború kezdeti hetei viszonylagosan gyors csapatmozgásainak az első Marne-i csatában (1914. szeptember 5-9.) a németek által elszenvedett vereség véget vetett.¹⁴ Miután von Moltke tábornok 1914. szeptember 11-én Franciaországba utazott, ahol találkozott parancsnokaival, döntés született arról, hogy a Verduntól nyugatra elhelyezkedő két német hadsereget visszavonják az Aisne folyó vonaláig. 1914. szeptember 12-én az összes német alakulat elérte a kijelölt terepszakaszt és az északi partján védekező harcállásokat építettek, ezzel kezdetét vette az a folyamat, aminek következtében az

¹² Bombay – Gyarmati – Turcsányi: i. m., 18. o

¹³ Jorgensen, Christer – Mann, Chris: Harckocsi-hadviselés; Hajja & Fiai Könyvkiadó Kft. Debrecen, 2001. 9. o.

¹⁴ A világháború mozgó időszakának kiváló harcászati, hadműveleti és hadászati értékelését adja Kaló József: Az első háborús év a nyugati hadszíntéren. In: Püski Levente, Kerepeszki Róbert (szerk.) A "Nagy Háború" és emlékezete. 268 p. Debrecen, Debreceni Egyetem Történelmi Intézet, 2015. pp. 105–124 Speculum Historiae Debreceniense 22. ISBN:978-963-473-885-5

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 1. szám

első világháború nyugati arcvonalán az egyes szemben álló egységek állásai négy évre szinte mozdulatlanra dermedtek, kialakult az állásháború.

Az állásháború értelmetlensége és a hatalmas emberáldozatok elsőként az antant stratégákat ösztönözte arra, hogy „megoldást” találjanak az ellenséges arcvonal mélységben történő áttörésére és ennek érdekében elgondolkodjanak egy ezen célkitűzéseket megvalósítani képes harci eszköz kifejlesztésén. Az újonnan létrehozandó eszköz feladatákként szabták azt, hogy legyen képes technikailag leküzdeni egy másfél méter mély gyalogsági lövészárkot, legalább 20 mérföld (kb. 32 kilométer) távolságot önerőből meg tudjon tenni és le tudjon küzdeni egy 45 fok dőlésszögű emelkedőt. A harcjármű személyzeteként 10 főt határoztak meg, fegyverzete a „puha” célpontok ellen bevethető géppuskákból és a „keményebb” célpontok ellen hatékony könnyűágyúkból (1-2 darab) kellett álljon.¹⁵

A feladat így adott volt, a megoldása pedig Ernest Dunlop Swinton¹⁶ ezredes nevéhez fűződött, aki – mivel a háború kezdeti időszakában harctéri feladatokat látott el – teljes mértékben tisztában volt mindazzal, amivel a harcmezőn lévő egységek parancsnokai szembesültek a támadási parancsok gyakorlati megvalósítása során. A probléma megoldása érdekében Swinton ezredes figyelme a Holt-féle vontatóra irányult, a traktor ugyanis képes volt felázott talajon, nehéz körülmények között is hatékonyan dolgozni a földeken. Az elképzelés szerint ezt a vontatót a személyzet védelme érdekében páncéllemezekkel kell ellátni és géppuskákkal, illetve ágyúkkal kell felszerelni. Winston Churchill, az admirális első lordjaként támogatta az ezredes megoldását, a tervezést és megépítést már csapatnyi mérnök végezte, amelyet követően 1915 elején került sor az első tesztekre a „kocsival.” Az első hónapok sikertelenségeit követően 1915 őszén a „Little Willie” nevű prototípus¹⁷ már menetkész volt és képes volt néhány méter önálló megtételére is. A jármű két fő kezelőszeméllyel és két lövéssel rendelkezett, a hossza mintegy 5,5 méter, a szélessége csaknem 3 méter volt, a magassága pedig a 3 métert is meghaladta. A 105 lóerős motor 3 kilométer/órát alig meghaladó sebességgel mozgatta a harckocsit, a páncélzat mindössze 6 milliméter vastag volt. Sir William Tritton és Walter Gordon Wilson voltak azok, akik Swinton ötletét továbbgondolták és akiknek a nevéhez kapcsolódik 1916-ban – néhány hónapnyi munka után – a „Big Willie”, az első igazán működőképes harckocsi megalkotása. A jármű megfelelt a tervezési kiírásban meghatározott feltételeknek, a kocsi teste elnyújtott rombuszhoz volt hasonló, 8 fő személyzet látta el benne a különböző feladatokat. A tömege 22 tonna volt, 10 mm vastag páncélvédelemmel rendelkezett, a fegyverzetét két darab 75 mm ágyú alkotta. A harcjármű példátlan titoktartás mellett készült el, a hivatalos iratokban megnevezéseként „Water Carrier”, azaz vízhordó kocsi szerepelt, amelyből aztán a „tartály”, azaz tank elnevezés rögzült a későbbiek során.¹⁸

¹⁵ Bombay-Gyarmati-Turcsányi: i. m. 20. o

¹⁶ Fleischer, Wolfgang: 1000 katonai jármű. Alexandra Kiadó, Pécs, 2010. 13. o.

¹⁷ Bombay-Gyarmati-Turcsányi: i. m. 21. o

¹⁸ Bombay-Gyarmati-Turcsányi: i. m. 22. o

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 1. szám

A „Big Willie” vagy „Mother” kódnevű járművek továbbfejlesztéseként jött létre a „Mark I” páncélos, amelynek létezett ún. „férfi” és „női” változata. A „férfi” és a „női” harckocsi páncélteste oldalmetszetből egyaránt legömbölyített rombuszhoz volt hasonló, mivel a kétoldali lánctalpak a kocsi páncéltestén kívül, a jármű teljes magasságában futottak körbe, ezzel a formával is próbálva megoldani a lánctalpak feszítését.¹⁹ A „Mark I” harckocsi sebessége 6 km/h volt, tömege meghaladta a 28 tonnát, hosszúsága csaknem 10 méter volt, a szélessége meghaladta a 4 métert, a magassága pedig csaknem 2,5 méter volt. A fegyverzetet a „férfi” harckocsik esetében ágyúk (2 darab 57 mm-es) és géppuskák (3 darab Vickers géppuska) vegyesen, a „női” harckocsik tekintetében pedig csak géppuskák (6 darab Hotchkiss géppuska) alkották.²⁰ A harckocsi önerőből képes volt csaknem 38 kilométer megtételére, a páncéllemezeinek vastagsága 6 és 12 mm között változott, a lemezeket a korabeli legmodernebb technológiának megfelelően szegecseléssel illesztették össze. A harckocsi képes volt csaknem 3,5 méteres árok áthidalására, és 20 fokos emelkedő legyőzésére is.

Miután legyártották a megfelelőnek ítélt mennyiségű harckocsit, sor került a harckocsik első harctéri alkalmazására 1916. szeptember 15-én a Somme folyó mentén,²¹ Combles és Martinpuich között. A támadásra 49 brit páncélos sorakozott fel, de közülük a megindulási állásokat csak 35 kocsi érte el,²² a német vonalakat pedig még ennél is kevesebb, mindösszesen 31 harcjármű lépte át. A harcászati siker azonban vitathatatlan volt, hiszen az első támadási nap végére korábban elképzelhetetlen „mélységben” (mintegy 3 km) törték át az arcvonalat a brit harckocsizók, és 300 hadifoglyot is ejtettek. A bevetés következményeként megkezdődött a párharc a páncélos-fenyegetést elhárítani képes eszközök és a harckocsik között.

A britek a „Mark I” típusból valóságos járműcsaládot alakítottak ki a fejlesztés során. A „Mark I, II és III” típusok nem sokban különböztek egymástól, a jármű a fejlesztések során azonban egyre korszerűbb lett, a későbbi típusokról (Mark V) már elmaradtak a kanyardáshoz szükséges segédkerekek, és a korábban többfős vezetőgárda, valamint a motor működtetéséhez szükséges gépészcsapat létszáma is fokozatosan csökkent, a kocsi kapott egy kis tornyot, amely a kezelők jobb kilátását volt hivatott segíteni.²³ Egyre jobbakk lettek a technikai mutatók (pl.: hidraulikus váltómű beépítése a Mark VII-nél, korlátozottan forgatható oldaltornyok megjelenése a Mark VIII-nál), növekedett a hatótáv (Mark V esetén már 72 km). A folyamatosan modernizálódó Mark-szériából legnagyobb számban a Mark V típust és annak változatait gyártották. A „Mark IX” megjelenésével a páncélozott szállító járművek is megjelentek a csatatéren, ami 50 katonát tudott többé-kevésbé biztonságosan az ellenség közelébe szállítani. A Cambrai-nál lezajlott csata (1917. november 20-december 7.) a tankok első igazi sikeres – az akkori viszonyokat tekintve – tömeges harcá-

¹⁹ Bombay-Gyarmati-Turcsányi: U. o.

²⁰ Fleischer, Wolfgang: i. m. 56–57. o.

²¹ Tucker, Spencer C.: Tanks, ABC-CLIO Inc., 2004, p. 27-30.

²² Bombay-Gyarmati-Turcsányi: i. m. 24. o

²³ Bombay-Gyarmati-Turcsányi: i. m. 29. o

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 1. szám

szati bevetése volt a nyugati hadszíntéren az első világháború idején.²⁴ A sikeres támadás által elfoglalt területeket azonban a német ellentámadás lényegében teljesen visszafoglalta. A cambrai-i ütközetet követően tankok újabb tömeges alkalmazására az első világháború során az Amiens-i csata során (1918. augusztus 8-szeptember 4.) került sor gondos előkészítést követően. A támadás elsöprő antant győzelmet hozott, mivel a német egységek arcvonalát a repülőgépek, tankok, lovassági, valamint gyalogos seregtestek kombinált támadása áttörte.²⁵ Az amiens-i ütközetet megelőzően a hadtörténelem első páncéloscsatájára 1918. április 24-én került sor Villers-Bretonneux térségében a brit Mark IV-esek és a német A7V-k között.²⁶

Az első sikeres harcokcsibevetést követően, 1916 októberében Swinton ezredes, a brit harcokcsicsapatok parancsnokát Hugh Elles ezredes váltotta fel.²⁷ Az új parancsnok besorozottjaként szolgált John F. C. Fuller őrnagy, aki – szembehelyezkedve Swinton álláspontjával, miszerint a harcokcsik fő feladata a gyalogság támogatása – úgy vélte, hogy a harcokcsik hatékony alkalmazásához azokból szervezett nagy létszámú magasabb-egységekre és a harcokcsik tömeges bevetésére van szükség. Fuller őrnagy színrelépésével megindult egy csaknem 20 évig tartó elméleti vita a harcokcsik alkalmazási módjáról, amit az 1940. évi franciaországi német offenzíva sikere zárta le.

A „nagy háború” lezárultát követően, értékelvén a tapasztalatokat és levonva ezekből a következtetéseket, a katonai gondolkodók, illetve a technikai, járműszerkesztési szakemberek számára az alábbi feladatok megoldása mutatkozott sürgetőnek:

- a) a szilárd, megerősített, mélységében tagolt védelem áttörése;
- b) az a) pont szerint meghatározott feladat ellátására képes haditechnikai eszközök kifejlesztése és rendszerbe állítása, valamint
- c) a követelményekhez igazodó elméletek, illetve harceljárások kidolgozása.

A háborúban győztes, egykori antant hatalmak körében – ideértve elsősorban Franciaországot – az első világháború befejezését közvetlenül követő időszakban a védelem mindehatóságának elve érvényesült. Ezen megfontolás alapján kezdődtek el a határok mentén kiépíteni az erődrendszereket (Maginot-vonal).

A vesztes Németország katonai vezetői ezzel szemben – a harcokcsik, mint támadó fegyverek nagyütemű fejlődésével és elterjedésével – új szervezési és alkalmazási eljárásokat gondoltak, illetve fejlesztettek ki.

A harcokcsik tömeges bevetése kapcsán elért háborús eredményekre figyelemmel, az alkalmazott harceljárások és szervezési elvek „modernizása” érdekében az 1920-as évek elején elsőként az angol Fuller tábornok és Lidell Hart őrnagy emeltek szót. Fuller – aki részt vett a cambrai-i csatában az ott bevetett harcokcsi hadtest vezérkari főnökeként – volt az első katona, aki a hadsereg gépesítésének és a harcokcsik tömeges alkalmazásának

²⁴ Tucker, Spencer C.: Tanks, ABC-CLIO Inc., 2004, p. 32.

²⁵ Tucker, Spencer C.: Tanks, ABC-CLIO Inc., 2004, p. 37.

²⁶ Tucker, Spencer C.: Tanks, ABC-CLIO Inc., 2004, p. 35.

²⁷ Jorgensen, Christer-Mann, Chris: i. m. 11. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 1. szám

szükségességét doktrinális szintre emelte, olyan harci eszközként kezelve a harckocsikat, amelyek önállóan is képesek a siker kivívására. Lidell Hart sok tekintetben azonosult Fuller véleményével, azonban meglátása szerint a harckocsik önmagukban nem képesek a harcászati, hadműveleti siker kivívására. Hart szerint a fent hivatkozott feladatok igazi megoldását a gépesített gyalogság és harckocsik egy páncéloskötélékben való egyesítése és közös tevékenysége jelentette.

Bármennyire is előremutatónak bizonyultak utólag Fuller, illetve Hart jövő háborújára vonatkozó elképzelései, a brit katonai vezetés azokat nem tette a magáévá és arra készült, hogy az új háborút is az előző szabályai, illetve törvényszerűségei mentén fogja a brit hadsereg megvívni.

A brit vezérkarral szemben a német katonai vezetés számára Hart és Fuller elmélete értékesnek, mi több átveendőnek bizonyult. Liddell Hart írásait ugyanis a német hadügyminisztérium lefordította, Heinz Guderian német tábornok pedig az elképzeléseinek kialakításánál figyelembe vette az angolok elméleti alapvetéseit. Hart és Fuller véleményéhez hasonlóan ő is a harckocsik önálló és tömeges alkalmazása mellett állt ki, álláspontja szerint a járműveket önálló páncélosadosztály-kötélékben kell megszervezni és alkalmazni, nem pedig egy gyaloghadosztály mellé rendelve. A szervezés és az alkalmazás sarokpontjaként a páncélosokat határozta meg, amely egységek tevékenységéhez a gyalogsági fegyvernemnek és a harctámogató egységeknek alkalmazkodniuk kell.

Franciaországban Charles de Gaulle ezredes képviselte a guderiani és fulleri álláspontot, azonban hasonlóan a brit katonai vezetéshez a francia vezérkar sem fogadta azt el, aminek számukra sajnálatos módon 1940-ben meglettek a következményei.

A HARCKOCSIFEGYVERNEM MEGÍTÉLÉSE MAGYAR RÉSZRŐL

Bernola Károly százados a Magyar Katonai Szemle 1933. júniusi számában megjelent tanulmányában a harckocsit egyértelműen támadó fegyverként határozta meg.²⁸ Szerinte a harckocsik alkalmazásának első világháborús tapasztalatai alapján az alábbi következtetések vonhatóak le: a) az eszközök alacsony sebességük (2-9 km/h) és technikai megbízhatatlanságuk miatt meglepetésszerű támadásra nem alkalmasak; b) az eszközök alkalmazásával kapcsolatos bevetési, vezetési óvatosság, mivel az egyes harctéri parancsnokok nem mertek kockázatot vállalni az eszközök magas bekerülési költsége és a technikai kiforratlansága okán; c) fel sem merülhet a harckocsik önálló alkalmazásának a lehetősége, a jármű kizárólag megerősített állások elleni támadás céljára használható.²⁹

Az 1920-as évek végére, az 1930-as évek elejére azonban a harckocsik jelentős fejlődésen mentek keresztül, így alappal volt megtehető az a megállapítás, miszerint a nagy

²⁸ Bernola Károly százados: Harckocsi-feladatok. Magyar Katonai Szemle (MKSZ) 1933. 6. szám 17.

²⁹ Uo.18. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 1. szám

háborúban a harckocsik fő feladata a mozgás előidézése volt, a jövő konfliktusaiban ez a szerepkör változik és a harckocsik jelentősége a mozgás fenntartásában fog állni.³⁰

A már említett angol Mark, illetve a Renault korai típusaihoz képest a harckocsik technikai fejlődésének bemutatására példa lehet az angol gyártmányú Carden-Lloyd kisharckocsi,³¹ amit a motorizált gyalogosseregtestek mozgó géppuskájaként terveztek alkalmazni. A kisharckocsit két fő kezelte, fegyverzete egy darab (könnyű vagy nehéz) géppuska, a sebessége közúton 45 km/h, hatósugara 161 km, magassági profilja pedig csupán 1,22 m volt.³² A kora harmincas évek angol fejlesztéseként jelent meg a Vickers-Armstrong 6 tonnás harckocsi,³³ amely jármű három fő kezelőszeméllyel rendelkezett, a fegyverzete két darab (könnyű és/vagy nehéz) géppuskából, vagy egy könnyű géppuskából és egy 47mm-es könnyű gyalogsági ágyúból állt. Magassága 2,183 m, legnagyobb sebessége 35 km/h (jó talajt feltételezve)³⁴ volt. Ezen korszak angliai hadiipari fejlesztéseként említést kell tenni még a Vickers-Armstrong Medium Mk. II. harckocsiról,³⁵ amely képes volt 24 km/h legnagyobb sebesség elérésére, négy (három) fő kezelte, egy darab 47mm-es ágyú és két darab géppuska képezte a fegyverzetét, s a harckocsi magassága hat centi híján három méter volt.³⁶

A felsorolt harckocsik páncélzata 6-13mm közötti vastagságú volt, amely páncéllemez még a könnyű gyalogsági fegyverekkel szemben sem jelentett megfelelő védelmet. Nagy-Britannia – csakúgy, mint a harckocsikat gyártó többi ország – a két világháború közötti időszakban túl sok kisharckocsitípussal rendelkezett, ez pedig termelési zavarok kialakulásához vezetett a gyakorlati alkalmazás problémái mellett. 1927-ben még Nagy-Britannia birtokolta a vezető pozíciót a harckocsik tervezése, gyártása és alkalmazása vonatkozásában, amit azonban a 30-as évekre elvesztett. Az 1930-as évek új, brit fejlesztései (A9, A10, A13 típusú harckocsik) nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket, páncéltatbeli, illetve fegyverzeti hiányosságok okán.³⁷

Az 1930-as évek eleji magyar (és nemzetközi) katonai terminológia a harckocsik négy típusát különböztette meg azok súlya és méretei alapján,³⁸ így ismeretes volt a nehéz, közepes, könnyű és kisharckocsik kategóriája. A korabeli felfogás alapján a nehéz harckocsik „mozgó erődként” funkcionáltak, amiket az állásharc eszközeiként határoztak meg,

³⁰ Uo.

³¹ Fleischer, Wolfgang: i. m. 45. o.

³² Somoskeőy Zoltán okl. gépészmérnök: Anglia modern lánctalpas katonai járművei. MKSZ 1931. 5. szám 133. o.

³³ Fleischer, Wolfgang: i. m. 45. o.

³⁴ Somoskeőy Zoltán okl. gépészmérnök: Anglia modern lánctalpas katonai járművei. MKSZ 1931. 5. szám 139. o.

³⁵ Fleischer, Wolfgang: i. m. 45. o.

³⁶ Somoskeőy Zoltán okl. gépészmérnök: Anglia modern lánctalpas katonai járművei. MKSZ 1931. 5. szám 140. o.

³⁷ Jorgensen, Christer – Mann, Chris: i. m. 21. o.

³⁸ Bernola Károly százados: Harckocsi-feladatok. Magyar Katonai Szemle (MKSZ) 1933. 6. szám 18. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 1. szám

amelyek támadó és támogató fegyverként egyaránt használhatóak, nehézkes mozgásuk miatt azonban a támadás során szüksége van a többi alakulat támogatására. A közepes harckocsik egyesítették a nehéz harckocsik előnyeit (elsősorban a fegyverzet terén) a nagyobb mozgékonyassággal, emiatt – bizonyos mértékben – alkalmasakká váltak önálló műveletek végrehajtására (pl.: szárnyak átkarolása, önálló előretörés a védelem mélységben), azaz képesek voltak a gyalogságtól független, ám hatósugarában korlátozott harcselekmények elvégzésére. A könnyű harckocsikat tekintette a kor szakirodalma annak a fegyvertípusnak, amely a legtöbb feladatot képes ellátni a „korszerű” mozgóharc során. Így például alkalmasnak tartotta a szakirodalom a könnyű harckocsikat a felderítési feladatok ellátására, elővédként történő alkalmazásra, találkozóharcokban és támadásban való részvételre, valamint önálló feladatok teljesítésére, mint például a betörés kiszélesítése/kimélyítése, és az ellenség üldözése, legfeljebb 15 km-es mélységben.³⁹ A kisharckocsik új kategóriaként jelentek meg az 1920-as évek derekán a brit fejlesztők munkájának eredményeképpen. A brit katonai gondolkodás a kisharckocsik tömeges bevetésével tulajdonképpen a lovasság feladatait gondolta átvállaltatni, azonban az „egy emberre méretezett” harci eszköz gyakorlati alkalmazása, és a koncepció megvalósítása hamar korlátokba ütközött. A gép működtetésének bonyolultsága, a lovasságánál csekélyebb, korlátozottabb mozgási képessége megváltoztatta a tervezői hozzáállást. A korabeli magyar terminológia⁴⁰ „a gyalogság (lovasság) motorizált géppuskája” megnevezést használta, így alapvető különbséget tett a kisharckocsi és a többi, előzőekben ismertetett harckocsi-kategória között.

Ugyan, a Magyar Királyi Honvédség számára a Trianon-i békeszerződés megtiltotta többek között a nehézfegyverzet és a harckocsik hadrendben tartását, a magyar katonai gondolkodás – elméleti jelleggel – már az 1930-as évek elejétől élénk érdeklődést mutatott a harckocsik (kisharckocsik) gyakorlati alkalmazása iránt. Így pl., a korábban is idézett Bernola Károly százados a „*Kisharckocsik alkalmazása*” című tanulmányában⁴¹ a már ismertetett tulajdonságokkal bíró Carden Lloyd típusú, brit fejlesztésű kisharckocsi lehetséges alkalmazási körét tette vizsgálatának tárgyává. Szerinte alkalmazásukat tekintve a kisharckocsik nem keverhetők össze a páncélgépkocsikkal, mivel a kisharckocsik szerkesztésének fő elve a terepállóság és mozgékonyaság, a páncélgépkocsiké pedig a gyorsaság. Terepmozgékonyaságot elsősorban a harc követeli meg, míg a felderítés, mint feladat ellátása során pedig a nagy sebesség az elsősorban fontos tulajdonság.⁴²

A magyar katonai gondolkodás az 1930-as évek elején alapvetően két feladat ellátására tartotta alkalmasnak a kisharckocsikat. Az egyik, hogy azok, mint mozgó géppuskaállások, a támadás során a gyalogság támogatását végzik oly módon, hogy a gyalogság tá-

³⁹ U.o. 24. o.

⁴⁰ U.o. 27. o.

⁴¹ Bernola Károly százados: *Kisharckocsik alkalmazása*. MKSZ 1933. 2. szám 61. o.

⁴² U. o. 65. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 1. szám

madását támogató tűzgépek kiegészítő oltalmát látják el. A kisharckocsik másik lehetséges alkalmazási módja a gyorsan mozgó alakulatokhoz való beosztásban valósulhat meg.⁴³

A kisharckocsik feladatait Móricz Béla főhadnagy a „Kisharckocsik alkalmazása”⁴⁴ című tanulmányában az alábbiak szerint határozta meg:

1. Menetek alatt és előnyomulás során a menetoszlopok távközeiben menetelnek vagy a gyalogságot követik „ugrásokkal”. Ezen feladat ellátása során elláthatnak közelbiztosító feladatokat, az elővédhez is beoszthatóak, azonban egészen elől, a rossz megfigyelőképességük miatt nem alkalmazhatóak.
2. Harcfelderítés során a kezdeti ellenállás letörése, a mélységi eredmény biztosítása is a feladatok lehet. Bizonyos menetvonalak, irányok, tereppontok ellenőrzésének az eszközei lehetnek.
3. Biztosítási feladatok ellátásában is részt vehetnek, azonban csak mozgó feladatokra alkalmazhatóak. Alkalmask különösképpen a gyors- és gyalogági csapatok széles kiterjedésű küzdelme során a csapatok közötti hézagok biztosítására.
4. Feladatuk lehet továbbá az összeköttetés biztosítása veszélyes, ellenséges tűzzel fedett területeken, ahol a csapatrészek között nagyobb távolság áll fenn és fontos a gyorsaság.
5. A kisharckocsik a támadások végrehajtása során is szerephez juthatnak, elsősorban a gyorscsapatok vagy széles sávban működő egységek mellett. Fontos kiemelni, hogy beosztott, megszervezett védelmű ellenséges csapatokkal szemben arcból nem alkalmazhatóak, ezzel szemben átkarolásra, szárnyak felgöngyöltésére a többi fegyvernemmel szoros együttműködésben megfelelőek lehetnek. A támadási céljaik pontosan megadott részletcélok lehetnek, pl.: egyes tűzgépek kiiktatása. Mélységi ellenállás leverésére nem alkalmasak. Az alkalmazásuk szakaszonként, esetleg század erejű kötelékben valósulhat meg.
6. A kisharckocsik védelemben mozgó tartalékként, az ellentámadást végrehajtó csapatok megerősítése céljából alkalmazhatóak, tehát védekezés során is csak támadó feladatokat láthatnak el.
7. Üldözési feladatokat is képesek végrehajtani a kisharckocsik, önállóan üldözőjárórként vagy a gyorscsapatok mellé beosztva. Alapvető cél ezen feladattípus teljesítése során az ellenséges utóvédek megkapaszkodásának megakadályozása, illetve ezen csapatokon áttörve a visszavonuló csapatokon történő rajtaütés.
8. Esetleges visszavonulás esetén a kisharckocsik feladata más utóvéd csapatokkal közösen bevetve az utóvédek támogatása és a visszavonulás fedezése, adott esetben lesállítások kiépítésével.

⁴³ U. o. 68. o.

⁴⁴ Móricz Béla főhadnagy: Kisharckocsik alkalmazása. MKSZ, 1937. 4. szám 40-44. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 1. szám

A kisharckocsik alkalmazására vonatkozó egyes elméleti okfejtések ismertetése után kérdésként merül fel, hogy a Magyar Királyi Honvédség milyen gyakorlati tapasztalatokkal rendelkezett a kisharckocsik bevetésével kapcsolatban. A kérdés megválaszolására szolgálhat az 1938 nyarán a Duna-Tisza közében lezajlott, a IV. és V. hadtestparancsnokság által vezetett hadgyakorlat, amelynek tapasztalatait Berky István, „Kisharckocsik a Nagyalföldön” című cikke⁴⁵ foglalta össze. Fontos megjegyezni, hogy a gyakorlaton a Magyar Királyi Honvédségnél 1935-ben 35M kisharckocsi néven rendszerbe állított, Ansaldo kisharckocsik vettek részt, amely típust csak 1941 szeptemberében vontak ki a hadrendből.⁴⁶

A Fiat-Ansaldo CV35 típusú kisharckocsiból mintegy 150 darabot vásárolt a Magyar Királyi Honvédség 1934-1936 között. A járművekbe a magyar 34A M ikergéppuskákat szerelték be, a parancsnoki változat rendelkezett megfigyelő-kupolával is. Személyzete két fő, súlya 3200 kilogramm, páncélzata 6-13 mm között mozgott.⁴⁷

Az 1938. augusztus 1-szeptember 13. között megrendezett gyakorlaton a Hajmáskérről odavezényelt Ansaldo kisharckocsiszakasz vett részt, Szeged-Baja-Kiskunhalas térségében. Az időjárási körülmények változóak voltak, 1938. augusztus 20-ig derült, száraz, forró nyári idő volt jellemző, ezt követően a gyakorlat esős és hűvös időben zajlott. A gyakorlat céljaként a honvédség vezetése a különböző fegyvernemek harcászati együttműködését határozta meg azzal, hogy a gyakorlat során szerzett tapasztalatok kiértékelhessék. A hadgyakorlat fázisai és végrehajtási területei a következők voltak:⁴⁸

1. Augusztus 1-7. között a Szeged-Göböljárás-Átokháza-Mélykút községeken keresztül Borotára (a 9. gyalogezred kihelyezési körlete) vonulás. Az első fázis feladatai változatos terepen főként az előnyomulással, szárnybiztosítás, üldözéssel és támadással voltak kapcsolatosak;
2. Augusztus 8-14-ig Sükösd környékén zajlott a 10. gyalogezreddel együttműködésben;
3. Augusztus 15-24. napjai között Rém térségében az 5. határőrezred kötelékében;
4. Augusztus 25-szeptember 9. napjaiban ismét a 9. gyalogezreddel együttműködésben Csávolgy és Felsőszentiván körzetében;
5. Szeptember 10-13-án a bugaci pusztától délre eső területeken az erdők elleni küzdelem gyakorlása volt a feladat a IV. hadtestparancsnokság vezetése alatt.

A legfontosabb tapasztalatokat az 1. fázis teljesítése során szerezték a gyakorlat vezetői a végrehajtással és a kisharckocsik működésével kapcsolatban. A kiértékelés során arra a következtetésre jutottak, hogy a nehéz, mély, homokos terepen a normál (szilárd burkolatú, vagy sima felületű földutakra megállapított) üzemanyag-kiszabot kétszerese fogyott el, emiatt szükséges az előírányzat duplájára történő megemelés. Az üzemanyag-fogyasztás

⁴⁵ Berky István ezredes: Kisharckocsik a Nagyalföldön. MKSZ, 1939. 10. szám 16–25. o.

⁴⁶ Bombay-Gyarmati-Turcsányi: i. m. 51. o.

⁴⁷ Fleischer, Wolfgang: i. m. 204. o.

⁴⁸ Berky István ezredes: Kisharckocsik a Nagyalföldön. MKSZ, 1939. 10. szám 16. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 1. szám

jelentős túllépése mellett további problémaként jelentkezett az, hogy az üzemanyag-utánpótlást végző szállítóeszközök (tehergépkocsik) nem voltak képesek letérni a kiépített műutakról a terepre, és az ott futó földutakra. Az üzemanyagpótlási feladatokat emiatt kényszerűsügből a harcokocsiknak kellett ellátniuk. A megoldást ezen probléma kapcsán az üzemanyag-szállító teherautók terepjárásra való képessé tétele, illetve ezen képesség fokozása jelentette.

A gyakorlat feladatainak megvalósítása más problémákat is a felszínre hozott, amik ismételen a tereppel, illetve a megművelt területeken található növénykultúrával voltak kapcsolatosak. A feladat (a tartalék alkalmazása a támadásba) végrehajtása során a kisharcokocsiszakasz kocsivezetői nem voltak képesek átlátni a terepet, ugyanis az augusztusban érő, magasra növő, sűrű kukorica akadályozta a vezetők kilátását. A harcokocsivezetők a terep áttekintése és a megfelelő tájékozódási pontok fellelése érdekében kénytelenek voltak leállni a járműveikkel és magaslati pontokat keresni (pl. tanyák padlásain), ahonnan lehetőség nyílt a megfelelő kitekintésre.⁴⁹ A csapatok erejének fenntartása és a feladat hatékony végrehajtása Berky István szerint megkívánta a nehezen átlátható terepviszonyok esetén a harcászati vezetés szigorú feszességét, nem utolsó sorban a terepviszonyok részletes ismeretét és a felderítés precíz végrehajtását.

Az augusztus 20-áig tartó forróság és a környezeti adottságok (nehéz, könnyű szemcséjű, homokos talaj) gépészeti, mechanikai problémákra is rávilágított. A szárazság miatt a homok a járművek levegőszűrőjén keresztül bekerült a motorokba, a 40 fokos forróságban a kenőolaj elveszítette a viszkozitását, az ezen okok miatt bekövetkezett csapágyolvadások a bevetett hat kisharcokocsiból hármat harcképtelenné tettek.⁵⁰ A gyakorlat során világossá vált az, hogy a gyalogsági és páncélosfegyvernemeknek egymás iránt töretlen bizalommal kell bírniuk, a gyalogságnak a bevetett harcokocsik esetleges meghibásodását tudnia kell a helyén kezelni. Arra érdemes tanulságnként vonódott még le a hadgyakorlatból az is, hogy a harcjárműveket tömegesen célszerű bevetni, mert így egyrészt kiküszöbölhető az esetleges meghibásodások miatti csüggedtség, másrészt – egy-két meghibásodott harcokocsit feltételezve – a zöm még mindig képes a kijelölt feladat végrehajtására, ugyanakkor a tömeges bevetés helyének és idejének a helyes meghatározása döntő fontosságú.⁵¹

Az előzőekben leírt gyakorlati tapasztalatok, elsősorban a kisharcokocsik működésével kapcsolatban arra ösztönözték a Honvédség vezetését, hogy a hadgyakorlat első fázisának lezárulását követően egy hetes karbantartási munkák lefolytatását rendelje el,⁵² amit augusztus 11-éig el is végeztek, így a kisharcokocsiszakasz készen állt a hadgyakorlat további fázisainak, feladatainak végrehajtására.

⁴⁹ U. o. 18. o.

⁵⁰ U. o. 19. o.

⁵¹ U. o.

⁵² U. o. 21. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 1. szám

A hadgyakorlat során általánosságban megállapítható volt az, hogy a gyalogsági alegységek számára nagy örömet és megkönnyebbülést jelent a saját harckocsik megjelenése. A csapatok hatékony harcászati, műszaki vezetése kiemelt jelentőséggel bírt, a harci helyzetekben a döntéseket gyorsan kellett meghozni, átlátva a helyzetet, a földrajzi viszonyokat is.⁵³ A tapasztalatok kiértékelése során megállapítást nyert az, hogy nem tartható az a felfogás, amely a gyalogságot pusztán a harckocsik követésére kárhozhatja, mivel a harckocsikra lőtt ellenséges tűz a mögöttük előnyomuló saját gyalogságot is veszélyezteti, valamint amiatt sem, mivel a harckocsik sebessége terepen 15-20 km/h, ami jelentősen meghaladta a gyalogosokét. Erre figyelemmel a harckocsik elsődleges alkalmazási lehetősége az ellenség oldalában, illetve hátában történő harccselekmények teljesítése. Amennyiben a körülmények csak az arcból történő támadást teszik lehetővé, úgy a harckocsik nagyobb sebessége miatt nem indulhatnak egy időben a gyalogos támadó alegységekkel, a harckocsik ezen esetben több hullámban alkalmazandóak, mégpedig oly módon, hogy az első hullámban az áttörő, nehéz harckocsik indulnak, a második hullámban a könnyű, a harmadik hullámban pedig a kisharckocsik végzik el a rájuk szabott feladatokat. A tömeges harckocsibevetést megelőzően szükséges a hatékony tüzérségi tűz és légi bombázás, amely az ellenséges állásrendszert „megdolgozza”, s ezen feltételek megvalósulása esetén a gyalogsági támadó egységek a mélységi övben történő feladatellátás során már nem ütközhetnek nagyobb nehézségekbe.⁵⁴

A Magyar Királyi Honvédség harckocsi-alkalmazással kapcsolatos gyakorlati tapasztalatainak ismertetését követően mindenképpen említést kell tenni a páncéloscsapatok szervezési kérdéseiről is. A szervezéssel összefüggésben két fő kategóriát szükséges megemlíteni: az egyik a páncélkocsik, a másik pedig a harckocsik csoportja.⁵⁵ Ezen két fő osztályozási típuson belül léteznek alkategóriák, így beszélhetünk nehéz és könnyű páncélkocsiról, illetve nehéz, közepes, könnyű és kisharckocsiról. A két fő kategória kialakulása az eltérő feladatvállalásra, kijelölésre vezethető vissza. Mindkét kategória eszközei a támadás (előretörés) célját szolgálják, az előretörés két feltételét (felderítés és betörés) azonban külön-külön hivatottak megvalósítani. A gyors, adott esetben mélységre is kiterjedő felderítési feladatok ellátása a páncélkocsié, míg a harcot, betörést elősegítő, az egyéb (főként gyalogsági) fegyvernemet oltalmazó feladat megvalósítása pedig a harckocsié.

A páncélkocsik szervezése során figyelemmel kell lenni azok feladataira (távoli ellenség megfigyelése és zavarása, tehát a tényleges harci cselekményeket megelőző és az azokat követő feladatok elvégzése), másrészt az eszköz (köz)úthoz való kötöttségére. A páncélkocsi alapvetően kiépített mű-, illetve földutak mentén vethető be, gyorsaságát kihasználva úton derít fel, zavar, illetve lát el biztosítási feladatokat, azonban döntő jellegű harcokban nem bocsátkozik.⁵⁶ Terepjáró képessége korlátozott, erősebb ellenállás esetén kénytelen

⁵³ U. o. 23. o.

⁵⁴ U. o. 24. o.

⁵⁵ Móricz Béla főhadnagy: Páncélos csapatok szervezése., MKSZ 1936. 12. szám 57–68. o.

⁵⁶ U. o. 59. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 1. szám

az ellenfél útjából kitérni. A páncélcocsi alkalmazásának lényege az út és a nagy távolságok, így ezen eszközök harceljárásának és szervezésének tehát az utakhoz, jelentős távolságokhoz, és nem utolsó sorban a magasabb szintű vezetés céljainak megvalósításához kell igazodnia. Az alapegységük az adott útvonalat mélységben (távolságban) is megfigyelni és felderíteni képes raj, amely két kocsból áll, mivel egy időben, de két irányban kell a feladatokat végrehajtaniuk, három jármű pedig veszteségre szervezés, tehát pazarlás lenne.⁵⁷

Azonban mivel az adott seregtest (hadosztály, dandár) nem egy, hanem legalább kettő vagy több útvonalat is használ a mozgása során, a két kocsból álló raj a magasabb szintű vezetés számára nem tud kellő mennyiségű információval szolgálni az ellenség elhelyezkedését, illetve felszerelését illetően. Így, a seregtestek több oszlopban megvalósuló előnyomulása megköveteli, hogy az egész előnyomulási sávot (kb. 10 km) felderítsék a páncéloslélek. A több oszlopban megvalósuló előrevonás átlagosan legalább két párhuzamos úttal számol, így – amennyiben a raj lenne a megfelelő legkisebb szervezési egysége a páncélcocsiknak – két páncélcocsiraj lenne szükséges az egységek felvonulási területének hatékony felderítéséhez. Ebből következően a harcászati alkalmazás legmegfelelőbb alegysége a két rajból álló páncélcocsiszakasz.⁵⁸ A szakasznál nagyobb szervezeti kötelék a század – figyelemmel az egyes seregtestek előnyomulási sávszélességére és az infrastruktúra sűrűségére – viszonylag ritkán kaphat egységes feladatot. A századnak célszerű annyi szakaszból állnia, ahányszor 10 km előnyomulási sávban mozog az adott magasabbegység/seregtest.

A harcokocsi szervezési elveit tekintve különbséget tett a korabeli szakirodalom a kisharcokocsi (harc-) szervezete, valamint a nagyobb (könnyű, közepes és nehéz) harcokocsi szervezése között.⁵⁹ A kisharcokocsikat a terep páncélcocsijaként is említették a korabeli források, feladata a harcoló csapatokkal megvalósuló szoros együttműködés és azok szolgálata. A kisharcokocsi ereje és hatása a páncéllal védett mozgásban és súlyában rejtett, nem pedig a fegyverzetében, így elsősorban a felderítő csapatokfelderítőcsapatok segítségét szabták feladatukul, mint pl. a bizonytalan, meglepetést tartogató egyes közeli tereppontok felderítése és az ellenséges mozgást gátló ellenséges tűzgépek lerohanása. Alapvető szervezési egységeként – hasonlóan a páncélcocsi szervezéséhez – a két egységből álló kisharcocsirajt tekintették.⁶⁰ Mivel a kisharcokocsi legjellemzőbb alkalmazási formájaként a sík területeken megszervezett ellenséges tűzvonalak erőszakos felderítését szabták meg és semmiképpen sem az egyes ellenséges tűzgépek leküzdését, majd az előretörést – a kor gondolkodói szerint – a jobbra és balra irányuló kikanyarodás követte, ezért a kisharcocsi két rajból álló szervezeti egységbe, a kisharcocsiszakaszokba szervezték. A század, mint nagyobb szervezeti egység csak ritka feladatok végrehajtására

⁵⁷ U. o.⁵⁸ U. o. 60. o.⁵⁹ U. o. 62. o.⁶⁰ U. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 1. szám

(pl.: a szétvert védelem esetén az ellenség hátába kerülés) szolgálhatott kivételes jelleggel és csak nagyobb szélességben (nem pedig mélységben), egy hullámban alkalmazva.⁶¹

A nagyharckocsikat (könnyű, közepes és nehéz egységek) az ellenség szervezett ellenállásának megtörésére, a védelemben történő betörésre, a mélységi védelemi vonalak szétzúzására vélték hivatottaknak. A korabeli elképzelések szerint a nagyharckocsik küzdelmeik során megsemmisítik az ellenséges tűzfészeket, amely manőver végrehajtásában két harckocsi vesz részt, két oldalról, mintegy harapófogóként bekerítve az ellenállási gócot. Ezen harceljárás módjából következően a nagyharckocsi alap szervezeti egységként a korabeli katonai gondolkodás a két kocsiból álló rajt határozta meg. A nagyharckocsik alkalmazásuk során szervezett védelemmel szemben lépnek fel, tömegesen és több hullámban kell, hogy bevessék azokat, erre figyelemmel hét harceszközből (ebből egy parancsnoki járművet feltételezve) álló szakaszokba, három szakaszból álló századokba, majd zászlóaljakra, illetve ezredekbe szervezték őket.⁶²

Tekintettel arra, hogy a harckocsitámadás végrehajtása más fegyvernem (gyalogság) betörését volt hivatott megkönnyíteni, a két fegyvernem közös tevékenységének és szervezésének összehangolása alapvető jelentőséggel bírt, így gyalogszázadonként egy szakasz, zászlóaljanként egy század, ezredenként egy zászlóalj, hadosztályonként pedig egy harckocsiezred szervezése mutatkozott célszerűnek.⁶³

A páncélgépkocsik és a harckocsik szervezési kérdései kapcsán Bereznay Károly őrnagy 1937. februári véleménycikkében⁶⁴ alapvetően elfogadta Móricz főhadnagy álláspontját az egyes járműtípusok feladatainak meghatározást illetően, de ő a szervezés rugalmas jellegét⁶⁵ tartotta fontosnak, emellett ő az öt páncélgépkocsiból álló szakaszt tekintette az adott útvonalon feladatokat végrehajtó páncélgépkocsi-alegység legkisebb szervezési kötelékének, amely szakasz – a feladatok és a terep jellegétől függően – megosztható egy három és egy két kocsiból álló félszakaszra.

Bereznay őrnagy a fentiekhez hasonló álláspontot képviselt a kisharckocsik szervezése kérdésében, álláspontja szerint a más fegyvernemekkel (lovasság, gyalogság) megvalósítandó együttműködés során a kisharckocsik alap szervezési egysége az önálló harckocsiszakasz, ami öt harceszközzel rendelkezik.⁶⁶

A nagyharckocsik alkalmazása szempontjából a századot tekintette alap szervezési egységnek, amely négy, egyenként 5 harckocsiból álló szakaszból áll.⁶⁷

A Páncéljárműves osztályparancsnokság a Magyar Katonai Szemle 1937. márciusi számában megjelentetett cikkében⁶⁸ – hozzászólva Móricz főhadnagy és Bereznay őrnagy

⁶¹ U. o. 64. o.

⁶² U. o. 67. o.

⁶³ U. o.

⁶⁴ Bereznay Károly őrnagy: Páncélos csapatok szervezése. MKSZ 1937. 2. szám 54–62. o.

⁶⁵ U. o. 57. o.

⁶⁶ U. o. 59. o.

⁶⁷ U. o. 61. o.

⁶⁸ Páncéljárműves osztály parancsnokság: Páncélos csapatok szervezése. MKSZ 1937. 3. szám 51–61. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 1. szám

témában megjelent írásaihoz – kifejtette saját álláspontját a páncélos csapatok szervezési kérdései kapcsán. A parancsnokság véleménye szerint a legkisebb páncélgépkocsi-kötelék a két járműből álló raj, azonban ideális alkalmazási egységként a három rajból álló páncélgépkocsi-szakaszt határozta meg, rajonként egy nehéz és egy könnyű páncélgépkocsival.⁶⁹ A parancsnokság legnagyobb páncélgépkocsi-alegységként a századot határozta meg, ami három szakaszból állt volna az elképzelések szerint. Az álláspontjának kialakítása során a parancsnokság – a német és magyar közúthálózatban, valamint gazdasági pontenciálban megnyilvánuló különbségekre is tekintettel – figyelemmel volt Heinz Guderian tábornoknak, a német 2. páncélos hadosztály parancsnokának a „Die Panzertruppen” című könyvében kifejtett gondolataira is,⁷⁰ amely szerint a felderítő osztagok 2-3 páncélgépkocsi-századból kell, hogy összeálljanak, századonként 9-12 kocsival. A német vezetés a páncélgépkocsik kezdő feladataként a főútvonalak felderítését határozta meg, az elsődleges feladatok teljesítése során szerzett információk alapján kerülhetett sor a további felderítési cselekmények végrehajtására. Guderian tábornok annyi páncélgépkocsit kívánt tartalékként visszatartani, hogy a felderítés több napon át is folytatható legyen, illetve emellett arra szintén képesnek kellett lenniük a páncélgépkocsiknak, hogy önerőből új irányba is tudjanak felderítő-tevékenységet folytatni.

A kisharckocsik szervezési kérdései kapcsán a parancsnokság álláspontja részben megegyezett a páncélgépkocsik alkalmazásának kérdésében kifejtett véleménnyel, így a parancsnokság a legkisebb kisharckocsi-köteléként – két különböző (géppuskás és ágyús) fegyverzetű – két járműből álló rajt határozta meg,⁷¹ alkalmazási egységként pedig a kisharckocsiszakaszt, ami egy parancsnoki harckocsiból és három rajból állt, a legnagyobb alkalmazási egység a parancsnokság elképzelési szerint a három szakaszból álló kisharckocsiszázad volt.

A nagyobb harckocsik alkalmazási problémája körében a parancsnokság az alábbi el-
lentmondással szembesült: a) a gyalogság támadási sávjában, annak kíséretében, önállóan (szétaprózva) kerüljenek-e bevetésre ezen egységek; vagy b) kihasználva ezen eszközök gyorsaságát, nem önállóan, hanem közös támadási céllal (tömegesen), a gyalogságtól függetlenül kerüljenek-e alkalmazásra. Az a) esetben elveszik a meglepetés lehetősége, az elhárító tűz pedig megsemmisítheti a harckocsikat, nem beszélve annak a kockázatáról, hogy a lassan, a gyalogság tempójában haladó járművek a magukra vont ellenséges elhárító tüzrel a kísérő gyalogságnak is érzékeny veszteségeket okozhatnak, ezzel szemben a b) pont szerinti alkalmazás biztosítja a meglepetést, a várható veszteségeket csökkenti és elősegíti a támadás hatékonyságát.⁷²

⁶⁹ U. o. 54. o.⁷⁰ U. o. 55. o.⁷¹ U. o. 58. o.⁷² U. o. 60. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 1. szám

A magyar katonai gondolkodás elképzeléseinek ismertetése mellett érdemes kitekinteni a korabeli, jelentős hadipotenciállal bíró egyes kontinentális országok (Franciaország és Németország) harckocsik alkalmazására vonatkozó nézeteinek ismertetésére, valamint a spanyol polgárháború tapasztalataira⁷³ is. A két ország katonai gondolkodóinak felfogása a harckocsik alkalmazása kapcsán a mozgóharcot illetően nem tért el jelentősen, azonban alapvető különbséget tapasztalhatunk a védelemre berendezkedett ellenség elleni harckocsitámadás felépítése vonatkozásában a német és a francia elképzelések között.⁷⁴

A FRANCIA ELKÉPZELÉSEK

A francia megközelítés szerint a támadási terv felépítése az ellenséges állások mélységi tagozódásához igazodik. Kiindulván a saját védelmi rendszerük tagozódásából, 4 km mély állásrendszerrel számoltak, amely három védőövet foglal magában, mintegy 1 000-1 500 méter távolságban egymástól. A mélységében tagozódott védelmi rendszert a támadó fegyvernemek (gyalogság és páncélosok) nem egy lépcsőben törik át, hanem közbenső támadási célokat választanak, majd az állásrendszer áttörését követően kerülhet sor a visszatartott harckocsicsoport bevetésére, amely kifejleszti a sikert és az ellenséget üldözőbe veszi.

A támadás megindítását mintegy 3-4 órán át tartó tűzérési tűznek kellett megelőznie, 25-30 üteg/km tűzével, a pontos tűzvezetés érdekében nappal végrehajtva a tűzcsapásokat.⁷⁵ A tűzérési előkészítés kivételes esetekben (pl.: aknamezők, harckocsiakadályok felderítés által alátámasztott hiánya) csökkenthető, vagy akár el is volt hagyható. A tűzéség a tűzét az előkészítés befejezését követően folyamatosan helyezi hátra az első, második, illetve harmadik védvonalra, ezzel párhuzamosan a manőverező harckocsicsoport (50 jármű kilométerenként) mélyen tagolva, nagy sebességgel előretör az első támadási célíg 1 000-1 500 méteres mélységben. Itt leküzdi az ellenállást és bevárja a felzárkózó gyalogegységeket és az őket kísérő harckocsikat. A manőverező harckocsik megindulását követően mintegy 10 perc elteltével előretör a gyalogság a kísérőharckocsik (20-25 jármű kilométerenként) mögött haladva. Az elképzelések szerint a támadó gyalogságnak mintegy 40 percre van szüksége az első ellenállási vonal megmaradt harceszközeinek leküzdésére, és annak biztosítására. A támadás első szakasza ezzel lezárulhat, majd folytatódik ugyanezen módszer alkalmazása mellett a további támadási célok ellen, de már csak rövidített (30-40 perces) tűzérési előkészítés mellett, amennyiben pedig az állások mélységi áttörése sikerrel jár, a siker továbbfejlesztése az önállóan alkalmazott, és a légierő támogatását élvező páncélosseregtestek, az áttörés hadászati (mai értelemben hadműveleti) kifejlesztése a gépkocsizó-magasabbegységek feladata.⁷⁶

⁷³ Szigetváry Vilmos: Harckocsitapasztalatok a spanyol háborúból, MKSZ 1938. 7. szám 12. – 24. o.

⁷⁴ Vörös Géza alezredes: Nézetek a harckocsik alkalmazásáról. MKSZ 1938. 5. szám 75. o.

⁷⁵ U. o. 76-77. o.

⁷⁶ U. o. 77. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 1. szám

A vázolt francia harcászati szabályokkal kapcsolatban az alábbi kritikai megjegyzések tehetőek meg:

1. Az óriási mértékű tüzérségi előkészítéshez több napot kitevő idő szükséges, ezzel a meglepetés lehetősége nagymértékben csökken. Amit a támadó fél a tüzérségi eszközök tömeges alkalmazásával nyer (a közbenső támadási célok könnyebb leküzdése), azt elveszíti azzal, hogy a meglepetés hiánya miatt az esetleges védelmi vonalakba történő betörés nem fejleszthető tovább, az áttörés elmaradhat.
2. A manőverező harckocsik bevetése és alkalmazása előrelépés a korábbi francia elképzelésekhez képest, azonban a harckocsik első támadási célnál történő megállítása megtöri a támadás lendületét és visszaminősíti ezen harckocsikat (a sebességi előnyük ellenére) gyalogságot kísérő harckocsikká. Vörös alezredes véleménye szerint a kísérőharckocsik alkalmazása, illetve harceljárása idejétmúlt.⁷⁷

A NÉMET ELKÉPZELÉSEK

A német elgondolás a harckocsik alkalmazását illetően – szervezett védelemmel szembeni támadás esetén – azok tömeges bevetésében látta a lényegét. A tömeges bevetés legkisebb, önálló egységként a harckocsidandárt tekintették, dandáronként mintegy 400 harckocsival, azonban nem szervezett védelem elleni támadás végrehajtása során kisebb egységek (ezred, osztály) bevetése is elégséges lehet. Szárnyak, illetve az ellenséges védvonal rései elleni támadások esetén egy vagy több harckocsihadosztály önálló bevetését is lehetségesnek tartották. A páncéloshadosztályok bevetését 3-4 kilométer szélességben képzelték el, több hullában, főként egymás mögött alkalmazva azokat.⁷⁸ A harckocsitámadást a németek vagy arcból (gyalogságon keresztül) vagy pedig oldalirányból, a gyaloghadosztály sávján kívülről képzelték el megindítani azzal a lényegi céllal, hogy a páncélostámadás a lehető leghatékonyabban támogassa a gyalogság előretörését, tehát amikor ez utóbbiak kis mélységből (mintegy 400 méterről) elkezdik a támadó műveleteik végrehajtását. A gyalogos- és a páncélosegységek közötti távolságnak olyan mértékűnek kell lennie, hogy a 20-25 km/h-val mozgó harckocsik utolsó hulláma és az előretörő gyalogság egy időben éri el az ellenség első vonalát.

A német parancsoklási modell rugalmasságának bizonyítékaként a harckocsitámadás azonban később is megindulhat abban az esetben, amikor a helyi vezetés úgy látja, hogy a mélységi övön történő áttörés az elsődleges feladat. A felfogás lényege az, hogy a két fegyvernem erőhatása a támadó feladatok végrehajtása során – közös parancsnokság alá helyezvén a két fegyvernemet – hatásában együtt érvényesüljön.⁷⁹ A páncélelhárítás ki- kapcsolása alapvető fontosságú, ennek végrehajtásában valamennyi fegyvernemnek részt kell vennie.

⁷⁷ U. o. 78. o.

⁷⁸ U. o. 79. o.

⁷⁹ U. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 1. szám

Nézetük szerint a harcocsitámadás készenléti állásokból indul meg, lehetőleg hajnali időpontban, rövid tüzérségi és légi előkészítést követően. A légierő feladataként az ellenséges tüzérség és páncélelhárító fegyverek lefogását jelölik meg. A támadás alatt a saját tüzérség a betörés helyét mélységben és oldalirányban egyaránt el kell, hogy reteszelve, a tűzathelyezést pedig nagy ugrásokkal hajtja végre. A tüzérségi eszközök mozgékonyágát fontosnak tartja, a támadó tüzérségi lövegek 20-30%-ának emiatt képesnek kell lennie az önerőből történő helyváltoztatásra. A támadásban részt vevő harcocsik első hullámának előretörése a közös (gyalogsági és harcocsi) vezetés által eldöntött időpontban valósul meg, az első hullámban támadó harcocsik feladata az ellenséges tüzérség állásaiig történő előnyomulás és a tüzeszközök kikapcsolása a harcból, az utolsó lépcső pedig szükség szerint a mélységi védőövek között támogathatja a gyalogság küzdelmét. Amennyiben a támadás teret nyer, úgy a páncéloshadosztály többi része (lövészek) felzárkózik és birtokba veszi az előnyomuló harcocsik mögötti területeket.

Összevetve a két modellt megállapítható, hogy a német módszer számol a nehézségekkel, de a mozgásra, és a lendületre épít, kihasználva a harcocsikban rejlő előnyöket, valamint lehetőségeket. A harcocsik mélységben, azaz egymás mögötti hullámokban történő bevetése – még adott esetben az első hullám jelentős veszteségei vagy esetleges megsemmisülése esetén is – lehetővé teszi a védelem legázolását, és a mozgó harc okán nagyobb fokú védelmet biztosít a harcocsiknak, illetve kezelőiknek.⁸⁰

A magyar katonai vezetés – figyelemmel a lehetőségekre, a Honvédség személyi és anyagi erőforrásaira – a német elképzeléseket fogadták el és igyekeztek meghonosítani.

A SPANYOL POLGÁRHÁBORÚ (1936-39) TAPASZTALATAI

Értékelve a harcocsik alkalmazása kapcsán Spanyolországban az 1930-as évek második felében lezajlott polgárháborús eseményeket, a korabeli katonai szakirodalom azt az egyértelmű következtetést vonta le, hogy a harcocsik nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket. Az alkalmazás kapcsán kialakult csalódottság okait eltérően magyarázták. Voltak, akik magát az eszközt jónak tartották és a probléma lényegét az eszközök helytelen alkalmazásában vélték felfedezni, mások szerint a harcocsik és a páncélgépkocsik eleve rossz konstrukciók, míg a harmadik megközelítés a páncélelhárító fegyverek felülkerekedését emelte ki, a hangsúlyt az elhárítófegyverek visszavonhatatlan dominanciájára helyezve.⁸¹ Az ismertetett vélekedések okául az szolgált, hogy 1936-ig a harcocsik fejlesztése főként a „gyorsanmozgó” műveletek teljesítésére, így a gyors járművek előállítására fókuszált, az átkarolást és nem az áttörést téve azok fő feladatául. A harctéri helyzet ezzel szemben azt mutatta, hogy a kezdeti mozgóharcot leszámítva az arcvonalak merevvé váltak, az áttörés rutinműveletté egyszerűsödött, ennek során pedig minden rendelkezésre álló eszközt be kellett vetni a gyalogság támogatása érdekében. A harcászati-hadműveleti

⁸⁰ U. o. 80. o.

⁸¹ Szigetváry Vilmos: Harcocsitapasztalatok a spanyol háborúból, MKSZ 1938. 7. szám 12. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 1. szám

siker elérése érdekében a leggyengébb ponton bevetni szándékozott harckocsit kényszerűségből a legnehezebb pontokon alkalmazták. Másrészt, a polgárháborúban bevetett nagy mozgékonyaságú eszközök megfelelő (gyorsanmozgó) szerepkörben történő alkalmazása is okozott problémákat, ugyanis az 1930-as évek második felére a harckocsi-elhárításra alkalmas gyalogsági kézi fegyverek (pl.: benzin-kézigránát, acélmagvas lövedékek a kézi fegyverekhez) teret nyertek, és képesek voltak 20 mm vastagságig a páncél átütésére, illetve a harckocsik felgyújtására.⁸²

A polgárháborúban szerzett tapasztalatok alapján átalakult mind a harckocsicsapatok szervezése, mind pedig a harc eljárása. A harckocsiszázadokat vegyes fegyverzetű (lángszórós, löveges és géppuskás) járművekből állították össze már 1937 májusától, a harc eljárás kapcsán pedig az alábbiak mutatkoztak célszerűeknek:

Állásharcban, támadási feladatok teljesítése során a) a harckocsik a mélységi övből ki-támadva elhárítják, kivédik az ellenfél támadásait; b) az ellenséges védvonal gyalogsági áttörését követően megtámadják az ellenfél ütegállásait; c) amennyiben az ellenséges vonalak elleni támadás megfeneklik, úgy rövid előretörésekkel magukra vonják az ellenséges tűzfészek tűzét és így lehetővé teszik a tartalék támadásba történő beavatkozását. Állásharcban, a védekezés során a) a járművek a saját vonalakban rejtőzködnek és a les-állásaikból támadásokat indítanak a betört ellenség ellen; b) lezárják az ellenséges betörések következtében kialakult réseket. Az eszközök megerősített állások felderítésére, és támadására nem alkalmazhatóak a veszteségek várható magas foka miatt.⁸³

Mozgó műveletekben – amennyiben az ellenséges egységek nem rendelkeznek szer-vezett páncélvédelemmel és csak a gyalogsági, kézi páncéltörő eszközökkel lehet számol-ni – a kézi páncéltörő fegyverek hatótávolságán kívül maradván a harckocsik megtámadják az állásokat és lehetőség esetén átkarolják az ellenség arcvonalát, előnyomulás esetén a leggyorsabban haladó oszlopnak rendelik őket alá, feladatuk a mélységi átkarolás. Üldözé-si feladatok teljesítése esetén a harckocsikat a lehető legrövidebb időn belül a szabad szárnyra kell csoportosítani és biztosítani szükséges számukra a nem védett terepen törté-nő gyors előrehaladást, feltéve, hogy ennek logisztikai feltételei (üzemanyag, lőszer, kar-bantartó egységek) megfelelően rendelkezésre állnak.⁸⁴

ÉRTÉKELÉS

Az ismertetett tanulmányokból megállapítható, hogy a magyar katonai gondolkodókat az 1930-as években komolyan foglalkoztatták a harckocsik alkalmazásának elméleti és gya-korlati kérdései és az azokra adható lehetséges válaszok megtalálása. A Trianon-i béke-szerződés rendelkezései és a Honvédség korlátozott anyagi lehetőségei miatt a Magyar Királyság csak az 1920-as évek végén (miután az első világháborúban győztes hatalmak képviselőiből álló Katonai Ellenőrző Bizottság beszüntette a tevékenységét) indíthatta el a

⁸² U. o. 14. o.

⁸³ U. o. 17. o.

⁸⁴ U. o. 19. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 1. szám

magyar honvédség ezirányú felfejlesztését, bár korlátozott jelleggel. A harckocsi-fegyvernem jövőbeni szerepét és várható alkalmazását illetően Bernola Károly a „Harckocsi-feladatok” és a „Kisharckocsik alkalmazása” című cikkeiben már 1933-ban kialakított egyfajta álláspontot, amelyet Móricz Béla, Berky István és Vörös Géza hasonló tárgyú írásaiban az 1930-as évek második felében tovább finomított. 1935-ben nyílt lehetőség arra a Honvédség számára, hogy hadrendbe állítsa az első (kis)harckocsiját (35M Ansaldo) és megszerezhesse a fegyvernem alkalmazásával kapcsolatos gyakorlati tapasztalatokat. Az 1938-as nyári hadgyakorlat rámutatott az Ansaldo hibáira, a motor és a szerkesztés gyenge pontjaira (megfelelő kilátás hiánya, magas üzemanyag-fogyasztás, a motor kenésének problémái), így a hadvezetés számára is nyilvánvalóvá vált az, hogy a fegyvernem és a harcéljárások további fejlesztésre szorulnak, illetve szükséges új eszközök beszerzése is.

A spanyol polgárháború tapasztalatai felfedték azt, hogy a fegyvernem szervezése, alkalmazása korántsem jutott nyugvópontra az 1930-as évek végével, ekkor úgy tűnhetett, hogy a vegyes harckocsialekségek jelentik a megoldást a harci alkalmazás során felmerült problémákra. Rámutatott továbbá, az egyes járművek közötti kommunikáció (rádióösszeköttetés) fontosságára, valamint arra az elképzelésre is, miszerint a harckocsi-kötélekek nem nélkülözhetik a gyalogos részeket a célfelderítésben és a megfigyelésben. Harckocsik egymás elleni küzdelme esetén a polgárháborús tapasztalatok arra engedtek következtetni, hogy a járművek – megfelelő lövegstabilizálás és irányzék híján – álló helyzetből lőhetnek pontos és hatékony tüzet, emellett felhívták a figyelmet a harckocsi-kötélekek légvédelmének és a járművek álcázásának fontosságára.

A spanyol polgárháború tapasztalatait is figyelembe vevő, korabeli német, illetve francia harckocsiszervezési és -alkalmazási módszer különbségei rámutatnak egyrészt a két felfogás (társadalmi helyzet) pszichológiai eltéréseire, a francia álláspont rugalmatlanságára és szinte előrevetítik az 1940-es összeomlás képét.

FELHASZNÁLT IRODALOM

1. Bombay – Gyarmati – Turcsányi: Harckocsik 1916-tól napjainkig. Zrínyi Kiadó, Budapest
2. Csillag Ferenc: A kézi lőfegyverek és a hadművészet; Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest 1965
3. Weir, William: 50 Weapons that changed warfare; New Page Books The Career Press, Inc., 3 Tice Road, PO Box 687, Franklin Lakes, NJ 07417
4. Halberstadt, Hans: Tüzérségi eszközök a középkortól napjainkig.; Hajja & Fiai Könyvkiadó Kft. Debrecen, 2003
5. Jorgensen, Christer – Mann, Chris: Harckocsi-hadviselés; Hajja & Fiai Könyvkiadó Kft. Debrecen, 2001
6. A világháború mozgó időszakának kiváló harcászati, hadműveleti és hadászati értékelését adja Kaló József: Az első háborús év a nyugati hadszíntéren. In: Püski Levente, Kerepeszki Róbert (szerk.) A "Nagy Háború" és emlékezete. 268 p. Debrecen, Debreceni Egyetem Történelmi Intézet, 2015.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 1. szám

7. Fleischer, Wolfgang: 1000 katonai jármű. Alexandra Kiadó, Pécs, 2010
8. Tucker, Spencer C.: Tanks, ABC-CLIO Inc., 2004
9. Bernola Károly százados: Harckocsi-feladatok. Magyar Katonai Szemle (MKSZ) 1933. 6. szám
10. Somoskeőy Zoltán okl. gépészmérnök: Anglia modern lánctalpas katonai járművei. MKSZ 1931. 5. szám
11. Bernola Károly százados: Kisharckocsik alkalmazása. MKSZ 1933. 2. szám
12. Móricz Béla főhadnagy: Kisharckocsik alkalmazása. MKSZ, 1937. 4. szám
13. Berky István ezredes: Kisharckocsik a Nagyalföldön. MKSZ, 1939. 10. szám
14. Móricz Béla főhadnagy: Páncélos csapatok szervezése., MKSZ 1936. 12. szám
15. Bereznay Károly őrnagy: Páncélos csapatok szervezése. MKSZ 1937. 2. szám
16. Páncéljárműves osztály parancsnokság: Páncélos csapatok szervezése. MKSZ 1937. 3. szám
17. Szigetváry Vilmos: Harckocsitapasztalatok a spanyol háborúból, MKSZ 1938. 7. szám
18. Vörös Géza alezredes: Nézetek a harckocsik alkalmazásáról. MKSZ 1938. 5. szám