

A HORTHYSTA KATONAI VEZETÉS ERŐFESZÍTÉSEI A PÁNCÉLOS FEGYVERNEM MEGTEREMTÉSÉRE

(1938—1940)*

Dombrády Lóránd

A hadsereg vezetői az 1938. március 5-én Győrben meghirdetett egymilliárdos beruházási program keretében rendelkezésre álló összeg tekintélyes hányadát a gyorscsapatok felszerelésére kívánták fordítani. Ezt az addig hiányzó hadrendi elemet a lehető leggyorsabb ütemben óhajtották kifejleszteni, ellátni modern gépkocsi, tűzérési és páncélos anyaggal. Létre akarták hozni az eddig teljesen hiányzó páncélos fegyvernemet. A korabeli katonai szakirodalomban a konzervatív, a páncélosok szerepét lekicsinylő nézetek kezdtek háttérbe szorulni, s egyre inkább uralkodóvá váltak azok, amelyek helyesen ismerték fel a harckocsik jelentőségét, alkalmazásuk korszerű elveit, amelyek szerint a harckocsik feladata az ellenség védőállásainak áttörése, szervezett védelmének megtörése és mélységi övének végighengerlése. Ezt a feladatot azonban csak 400—500 közepes és nehézharcokocsiból álló páncélos magasabbegységek tudják végrehajtani. Ez a felismerés vezette Móricz Béla századost, amikor a harckocsik harcászati alkalmazásáról írt tanulmányában erélyesen szembe szállt azokkal, akik a spanyol polgárháborúban bevezetett kis számú, legfeljebb zászlóalj erejű, elavult kis és könnyű, géppuskával felszerelt harckocsi alegység jól megerősített védőállásokkal szembeni kudarcából azt a következtetést vonták le, hogy a harckocsik nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket, a védelem fölénybe került velük szemben, így szerepük a jövő háborújában jelentéktelen lesz. Ezért „kötelessége azoknak, akik a harckocsi alkalmazásának kérdéseivel ügykörszerűen foglalkoznak, hogy minden laikus és hozzáérteni akarót figyelmeztessenek, hogy ne vonjanak le a hírekből téves és szakszerűtlen következtetéseket az egész páncélos fegyvernemre vonatkozólag. Annál is inkább, mert a harckocsi nálunk többé-kevésbé csak távolról megcsodált ismeretlen eszköz, amelynek valódi értékét csak kevesen tudják reálisan megítélni.”¹

* Részlet a szerzőnek a készülő disszertációjából.

¹ *Móricz Béla: Harckocsi csapatok harcászati alkalmazása.* Budapest, 1938.

Helyesen ismerte fel a páncélosok szerepét Górondy-Novák Elemér altábornagy, a gyorscsapatok szemlélője is 1938 nyarán, amikor az alakuló gépkocsizó és lovasdandárok helyzetét vizsgálva sürgette a páncélos egységek mielőbbi felállítását, mert „úgy a kerékpáros zászlóalj, mint főleg a gépkocsi zászlóalj korszzerűen szervezett és felszerelt ellenséggel és annak ily gyorscsapataival szemben, saját (zászlóalj közvetlen) páncélgépjármű egységeik nélkül, főleg találkozó — de bárminemű mozgó harcban is — tehetetlenek, gyorsaságukat, mozgékonyaságukat ellenség közelében kihasználni képtelenek lesznek, s azok csak mint gyorsmozgó tartalékok, illetve mint gépkocsi és kerékpáron szállított, illetve mozgó gyalogság lesznek alkalmazhatók, de nem mint valóságos — elsősorban hadászati és önálló harcászati célra hivatott gyorscsapatok.”² Addig is, amíg lehetővé válik egy önálló harcokocsidandár felállítása, amihez az előkészületeket mielőbb meg kell kezdeni, kívánatos, hogy első lépcsőként a „két gépkocsi dandár, valamint a két lovasdandár felderítő zászlóaljainak felállításához szükséges páncélgépjármű egységek, azaz összesen 4 páncélgépkocsi (AC—II.) és 4 harcokocsiszázad (L—60) páncélgépjármű anyag mielőbb beszereztessek.”³

A honvédség 1938-ban csak az Olaszországból 1934-ben beszerzett elavult „Ansaldo” kis harcokocsikkal rendelkezett, amelyek közel sem feleltek meg a harcokocsikkal szemben támasztott követelményeknek.⁴ Korszzerű páncélosokat kellett beszerezni. Két lehetőség kínálkozott: külföldi beszerzés; hazai gyártás megfelelő hazai szerkesztés vagy licenc alapján. Az első megoldást el kellett vetni, mivel elérhető harcokocsi nem volt a piacon, s háború esetén lehetetlenné vált volna az utánpótlás. Fontos szempont volt az is, hogy az ipar nem szívesen mondott le a harcokocsigyártásból származó haszonról. Járható útnak mutatkozott viszont a hazai gyártás megindítása külföldi licenc alapján. A saját szerkesztésről — mint látni fogjuk, történtek sikertelen próbálkozások — le kellett mondani, mivel a további kísérletezés hosszú időt igényelt volna, ami az adott helyzetben a vezetés számára megengedhetetlen volt. Természetesen a licenc szerint történő gyártás is okozott nehézségeket. Gondot jelentett például a megfelelő licenc megszerzése, de még nagyobbat maga az előállítás. A szóba jöhető nagyüzemek — a Weiss Manfréd (a továbbiakban WM) kivételével — még sohasem gyártottak harcokocsit, a WM sem jutott el a sorozatgyártásig, ennél fogva nem rendelkeztek a harcokocsi előállításához szükséges személyi és tárgyi feltételekkel. Nem voltak a harcokocsigyártásban jártas mérnökeik és szakmunkásaik, ismeretlen volt előttük a harcokocsigyártás technológiája, szervezési kérdései. De nem voltak

² HL. VKF. Eln. 1. — 1938/3688.

³ Uo.

⁴ Az „Ansaldo” harcokocsi kihalásra ítélt típus volt a hadseregben, amit könnyű harcokocsival kívántak lecserélni. „A felderítő zászlóaljakra háramló és a seregtettek szempontjából nélkülözhetetlen feladatokat a kis harcokocsi századok megoldani képtelenek, mert a kis harcokocsi gyorsasága csekély, páncéltörő fegyverük nincs, páncélszatuk túl gyenge, látási viszonyaik rosszak, rádiójuk hiányzik, illetve azokra csak igen kis hatótávolságú rádió szerelhető fel” — írta róluk a gyorscsapatok szemlélője a már idézett jelentésben.



„Ansaldo” kis harckocsi

jobbák a tárgyi feltételek sem. Hiány mutatkozott speciális szerszám-
gépekben, nyersanyagokban, megfelelő szerelő padokban, csarnokok-
ban. Az egyéb hadfelszerelési cikkek előállításával amúgy is túlterhelt
üzemek kapacitása kicsi volt a harckocsik rövid határidejű széria-
gyártásához. A kapacitás bővítéséhez kellő tőkével nem rendelkeztek,
de különben sem találták gazdaságosnak, mivel a hadfelszerelési prog-
ram nagy megrendeléseinek legyártása után nem látták biztosítottnak
a további rendeléseket. Az ilyen körülmények között meginduló ma-
gyar harckocsigyártás — állandó nehézségekkel küszködve — igen
szűk határok között mozgott: a szerény igényeket is csak nehezen
tudta kielégíteni.

Mint erre már utaltunk, a hazai harckocsigyártás megteremtésére
a tilalom ellenére is idejekorán megtörténtek az első lépések. A Hon-
védelmi Minisztérium (a továbbiakban HM) már 1933-ban megbízást
adott a WM gyárnak egy kísérleti „vontató” elkészítésére, amit V—3
jelzéssel⁵ 1935 nyarán ki is próbáltak. A tapasztalatok felhasználásával
készült el a javított változat, a V—4-es. Ebből a HM 1937-ben tíz
darab elkészítésére adott megbízást, s az „Előd III.” hadrend keretén-
ben kilátásba helyezte egy száztíz darabból álló sorozat megrendelé-

⁵ A V—3-at 1934—35-ben, Strausser nevű magyar származású angol mérnök tervvázlatai-
nak felhasználásával, a HTI irányításával fejlesztette ki a WM gyár.

sét is. Erre azonban — bár a 40 mm-es lövegeket megrendelték Diósgyőrben, s azok el is készültek —, nem került sor, sőt a gyár vezetőinek legnagyobb meglepetésére a lekötött tíz harckocsiból is csak egyet vettek át kipróbálásra.⁶ Miután a HM az 1 296 000 P értékben elkészült harckocsik felől hosszú időn át nem intézkedett — a rendszerezés és átvétel egyre késett —, a WM 1938 januárjában hozzájárulást kért a V—4-es harckocsik külföldi értékesítéséhez, mert — mint írták — „a jármű műszaki kifejlesztésére jelentékeny szellemi munkát fordítottunk”, s „exportunkat teljes erőnkéből fokozni kívánjuk”.⁷ A HM 3. b. osztályát felháborította a kérés, s elutasítását javasolta, mivel szerintük a gyár célja, hogy „megkísérelje a közepes harckocsik tárgyában még esetleges döntést siettetni”, vagy pedig „rideg, üzleti szempontokat követő, minden magasabb nemzeti és honvédelmi szempontokat nélkülöző értékesítési kísérletre készül”.⁸ A VKF — akkor még a HM VI. csoportja — azonban más véleményen volt. Intézkedett a V—4-es mielőbbi bemutatásáról, s nem volt ellenvetése az ellen sem, hogy a gyár a harckocsikat baráti és semleges államokban megvételre ajánlja.⁹ Kikötése csupán az volt, hogy az esetleges hazai megrendelést a külföldi szállítások mellett a gyár késlekedés nélkül teljesítse. Hasonlóképpen foglalt állást a Haditechnikai Intézet (a továbbiakban HTI) is, hangsúlyozva, hogy ezúton is elő kell segíteni a gyár berendezkedését a harckocsigyártásra. A harckocsi kérdésben „nem az a legrosszabb körülmény — írta a HTI —, hogy pillanatnyilag nem rendelkezünk megfelelő típusú és mennyiségű harckocsi anyaggal, hanem, hogy szükség esetén még rendelkezésre álló költségfedezet mellett sem leszünk képesek belátható időn belül harckocsikat gyártani, mert nem vagyunk berendezkedve arra, illetve a berendezkedés hosszabb időt vesz igénybe. A gyáraktól szóban és írásban kért ajánlatok szerint a megrendelés vételétől számítva békében is csak 6—8 hónap múlva lehet heti 1—2 darabos szállításra számítani. A harckocsi típus költségmentes kifejlesztésére a külföldi megrendelések serkentőleg hatnak”.¹⁰

A V—4-es szerkesztésén kívül saját konstrukció kialakítására nem történt próbálkozás, viszont lépéseket tettek megfelelő külföldi licenc megvásárlására is.

Az 1937. évi német—magyar katonai tárgyalások során a magyar fél — többek között — kérte a német harckocsi és páncélgépkocsi típusok bemutatását is. A németek e kérés teljesítése elől mereven elzárkóztak, s csak egy 5,5 tonnás Krupp-harckocsit voltak hajlandók átadni. Ennek motorja és futószerkezete viszont már rég elavult. Később ugyan átépítették, de P—I. néven így is csak főként kiképzési célokra használták. A módosított futóművet azonban többszöri reklamálsra sem voltak hajlandók átadni.¹¹

⁶ OL. WM iratok 56. cs. 435—443.

⁷ HL. HM. Eln. 3. b. — 1938/3966.

⁸ Uo.

⁹ A WM már korábban is bejelentette szándékát a külföldi bemutatást illetően. A HM akkor egyetértett. (HL. HM. Eln. 3. a. — 1937/36310.)

¹⁰ HL. HM. Eln. 3. b. — 1938/3966.

¹¹ HL. VKF. Eln. 1. — 1943/4746.

Cziegler tábornok, a HTI parancsnokának vezetésével 1938 tavaszán Németországban járt bizottság ismét kísérletet tett. Ekkor egyetlen 13 t-ás típust láttak, amit viszont a helyiek mint sorozatgyártásra „még nem alkalmasat” minősítettek.¹² A német hadvezetőség más típus bemutatásától mereven elzárkózott. Ily módon a bemutatott két harckocsi megvásárlása — mint alkalmatlan — szóba sem jöhetett.

Az olasz és angol piacon történt tájékozódás sem járt eredménnyel.

Sikerre vezettek a svéd Landsverk-gyárral 1936-ban megindult tárgyalások. Ezek eredményeképpen a MÁVAG 1937-ben megvette az L—60 típusú könnyű harckocsi mintadarabját és gyártási jogát.¹³

Ilyen előzmények után, 1938 tavaszán tehát csak az L—60-as könnyű és a V—4-es közepes harckocsi típus állt a magyar hadsereg rendelkezésére. A május 3-i bemutató után a VKF javasolta mindkét harckocsi rendszeresítését, és bizottságot¹⁴ jelölt ki a csapatpróba végrehajtására. Fontosnak tartotta mindkét harckocsiból „1—1 század anyagának mielőbbi megrendelését, de úgy, hogy az illető üzemek egyúttal a sorozatgyártásra is rendezkedjenek be. Ez a két század már békében is hadiállományon tartva további harckocsi alakulataink magja lesz, kiképzési és alkalmazási tapasztalatokat gyűjt, továbbá tiszteket, altiszteket és műszaki személyzetet nevel. A két harckocsiszázad felállítását a fentiekén kívül a többi fegyvernemeknek a harckocsi elhárításban és összműködésében való kiképzése miatt is annyira fontosnak tartom — írta a VKF —, hogy ha mód nincs rá, akkor a két harckocsiszázad állományát a többi fegyvernemek rovására kell biztosítani. Erre szükség van, mert az »Ansaldó« kis harckocsik erre nem alkalmasak.”¹⁵ Végül javaslatának indokolásában kifejtette, hogy bár tisztában van azzal, hogy az L—60 és a V—4-es harckocsik nem képviselik az ideális típust, rendszeresítésük mégis szükséges, mert egyéb megfelelő külföldi típushoz nem tudnak idejében hozzájutni, a tervezett harckocsiszázadok felállítása pedig nem tűr halasztást. Megrendelések kellene az üzemeknek, hogy mielőbb berendezkedhesse a sorozatgyártásra. A rendszeresítési javaslattal nem zárták le a kérdést, nyitva maradt a lehetőség más, kedvezőbb megoldások előtt is.¹⁶

Az L—60-as csapatpróbájára 1938. június 23—28-ig Hajmáskéren és Várpalotán, menetpróbára pedig a Veszprém—Zirc—Győr útvonalon került sor. A kiküldött bizottság július 1-én készített jegyzőkönyve rögzítette azokat a kisebb módosításokat,¹⁷ amelyek végrehajtása után az L—60-at rendszeresítésre alkalmasnak találták.

¹² Uo.

¹³ OL. K 258 PM „H Res”.

¹⁴ A bizottság kijelölésénél igyekeztek olyan tiszteket válogatni, akik jártasak voltak a harckocsi vezetésben és kezelésben. Ilyen tiszt ekkor alig volt a Horthy-hadseregben, szakértelme főként elméleti lehetett. A bizottságban csak 2 páncélos csapat tiszt volt. (HL. VKF. Eln. 1. — 1938/2519.)

¹⁵ HL. VKF. Eln. 1. — 1938/2519.

¹⁶ HL. VKF. Eln. 1. — 1938/2542.

¹⁷ A javasolt módosítások: 1. kormánykerék helyett karos megoldás; 2. sebességváltón módosítás; 3. körkörös periszkóp; 4. fékezhető torony; 5. jobb ventiláció; 6. a futószerkezet rugóinak jobb csillapítása.

Egyelőre kétséges volt, milyen nehéz géppuska kerül a honvédségben rendszeresítésre, s ennek beépítése nem fog-e akadályokba ütközni. Ezért a fegyverzet kérdésében későbbre halasztották a döntést.

Górondy-Novák altábornagy a bizottsági jelentés alapján, július 12-én, javaslatot tett 4 század (a 16 harckocsi) anyagának azonnali megrendelésére, hogy a 2 gépkocsi és 2 lovasdandár legalább egy-egy harckocsiszázaddal rendelkezzen, ami „e seregtettek eredményes működésének alapfeltétele, mert a jelenlegi »Ansaldók« szükséges és lehetséges módosítások mellett sem felelnek meg”.¹⁸ Szükségesnek tartotta a könnyű harckocsi beállítását azért is, hogy amíg a közepes harckocsik kérdése megoldódik, rajtuk képezzék ki a közepes harckocsik majdani személyzetét.

A HTI a bizottsági jelentés véleményezésében kifejtette, hogy az L—60-on a kívánt módosítások végrehajthatók, a sorozatgyártás megkezdődhet. Szükségesnek találta azonban leszögezni, hogy — bár ez a kívánt módosítások között nem szerepel —, a harckocsi védettségét nem tartja kielégítőnek. A fegyverzet kérdésében a 25 mm-es Bofors nehéz géppuska beépítése mellett foglalt állást.¹⁹

E kedvező vélemények után a VKF is megerősítette korábbi rendszeresítési javaslatát. A kívánt módosításokkal engedélyezte a 16 db harckocsi megrendelését, a gyártás megkezdését. Utasította a HTI-t, hogy a fegyverzet kérdésében tegye meg a szükséges intézkedéseket.²⁰

Az L—60 gyártásának előkészületeiben fontos mérföldkövet jelentett a HM Anyagi (III.) Csoportfőnökségén szeptember 2-án tartott értekezlet. Ennek feladata volt a még függőben levő kérdések tisztázása: nevezetesen a kívánt módosítások végrehajtása, a fegyverzet kérdése, a gyártás megkezdésének lehetséges időpontja, a gyártási ár stb. Az értekezleten a HM illetékes osztályain (III. Csoportfőnökség, 3. b. és 6. k. osztály) kívül az Iparügyi Minisztérium XVII. osztálya, valamint a MÁVAG és Ganz-gyár képviselői voltak jelen. E két üzemet kívánták megbízni a gyártással.

A HTI képviselője svédországi értesülései alapján tájékoztatást adott az L—60 gyártási helyzetéről. Időközben ugyanis Bartholomeidesz Sándor századost Landskronába küldték, hogy a helyszínen tájékoztadjék a kívánt módosítások végrehajtásának lehetőségeiről, kérje ki a svéd szakemberek véleményét. Feladatai között szerepelt a fegyverzet kérdésével kapcsolatos adatgyűjtés is.²¹

A tájékoztatóból kiderült, hogy a tervezett módosítások a kormányserkezet átalakításán és a torony fékezhetőségén kívül minden nehézség nélkül megvalósíthatók. E két módosítás olyan nagyarányú átszerkesztést igényelt, ami a gyártás megkezdésének időpontját késleltette volna. Ez a követelmény a harcászati alkalmazhatóságot különben sem befolyásolta, mivel a kormány megoldás hátránya csak abban mutatkozott, hogy a harckocsi helyben nem, csak 4 méter sugarú körben tudott fordulni. A torony rögzítése a forgató szerkezetbe való bekapcsolásával menet közben is megoldható volt. Így javasolták a két módosítás elvetését, amit a VKF el is fogadott.²²

¹⁸ HL. VKF. Eln. 1. — 1938/2800.

¹⁹ Uo.

²⁰ Uo.

²¹ HL. HM. Eln. 3.b. — 1939/48937.

²² HL. VKF. Eln. 1. — 1938/3126.

Nehezebb volt dönteni a fegyverzet kérdésében. Az előterjesztés szerint a következő fegyverek jöhettek szóba:²³

a) 25 mm-es Bofors nehéz géppuska: csak módosított formájában fért volna a toronyba;

b) 20 mm-es Gebauer nehéz géppuska — 32 db legyártását a Danuvia 1939 végéig vállalta —: szintén csak átszerkesztve lett volna beépíthető;

c) 25 mm-es Gebauer nehéz géppuska: 32 db elkészítését a Danuvia csak 1940 végére vállalta volna;

d) 20 mm-es Madsen nehéz géppuska — a svéd minta harcokcsiban is ez volt —: komplikáltsága miatt gyártása nem jöhetett szóba;

e) 40 mm-es harcokcsi löveg: csak hosszú határidővel, módosított toronyba lett volna beépíthető, s ez a megoldás a követelményekkel is ellentétes volt;

f) 37 mm-es Bofors-löveg: a 40 mm-es löveghez hasonló okból elvetették.

Mivel a szóban forgó fegyvereket vagy egyáltalán nem, vagy pedig csak hosszabb határidővel lehetett a készülő harcokcsiba beépíteni, a HTI javasolta a honvédségnél már rendszeresített 20 mm-es nehézpuska és vele párhuzamosított 8 mm-es Gebauer-géppuska átmeneti beépítését. Ezek a fegyverek rendelkezésre álltak, és minden változtatás nélkül beépíthetők. A HTI a nehézpuskát a későbbiek során a Danuvia által kifejlesztendő 25 mm-es Bofors, nem automata, hanem ismétlő rendszerű nehéz géppuskával kívánta felcserélni.

Vitát váltott ki az L—60 gyártási ára is.²⁴ Bartholomeidesz svédországi tájékozódása erre nem adott kielégítő választ. Landskronában ugyanis, mivel ekkor sorozatgyártás nem folyt, csak kísérleti árat tudtak megadni, s ebből — mint ezt a HTI megállapította — „olyan magas árösszegek adódnak ki, hogy azok számítási alapul széria-gyártásnál nem vehetők”.²⁵ A MÁVAG képviselőjének véleménye szerint viszont a landskronai árak igenis elfogadhatóak számítási alapul. Kalkulációjuknál ezt vették alapul, ami kb. 145 000 P-ös, számukra reális gyártási árat eredményezett.²⁶ A III. csoportfőnök az árral nem értett egyet, s kijelentette, hogy „így nem lehet komolyan tárgyalni. Az ár miatt az egész L—60 ügy megbukhat.”²⁷ Meglepte ez a 3. b. osztályt is — mivel mint mondták — a „tárgyalások kezdetén az ár a jelenlegi ár felénél is alacsonyabb volt”.²⁸

A gyártás megkezdésének lehetséges időpontjával kapcsolatosan a MÁVAG úgy nyilatkozott, hogy az előállítást (16 db-ot) 1939. augusztus 31-i határidővel vállalja, amennyiben további változtatásra nem kerül sor és a módosítások rajzát a HTI-től azonnal megkapja. (A szerkezeti rajzok már a gyár birtokában voltak.) A határidő betartásának feltétele továbbá, hogy a megrendelést mielőbb megkapják, mert

²³ HL. HM. Eln. 3.b. — 1938/39373.

²⁴ HL. HM. Eln. 3.b. — 1938/48937.

²⁵ Uo.

²⁶ Uo.

²⁷ Uo.

²⁸ Uo.

a gyártásra való előkészületek nem kevesebb, mint nyolc hónapot vesznek igénybe (április vége), s ettől számítva négy hónap szükséges a 16 harckocsi legyártásához.²⁹

A vezérkar szeptember 6-án — mivel az idő sürgetett — elfogadta a HTI ama javaslatát, hogy átmenetileg a 20 mm-es öntöltő kivitelű nehézpuska kerüljön beépítésre a hevederesre átalakított 8 mm-es 34/47 M. Gebauer-géppuskával, mivel a HTI ajánlotta, s még kifejlesztés előtt álló nehéz géppuskával 1940—41 előtt számolni nem lehet.³⁰ Rendelkezésre állt ugyan a V—4 számára készült, időközben feleslegessé vált 40 mm-es harckocsi ágyú is, ezt azonban mint a könnyű harckocsi hivatásával nem egyező fegyvert, elvetették. A könnyű harckocsik „az »Ansaldo« helyett a gyors seregtesteknél adódó harckocsi feladatokra lettek kiszemelve. Feladatuk főleg felderítés, biztosítás, gyengébb helyi ellenállások gyors leküzdése és hasonló elengedő pánccal járművek leküzdése. Áttörő feladatokról, vagy ellenes nehezebb harckocsik leküzdéséről itt annál kevésbé van szó, mert arra a könnyű harckocsi még löveg beépítése után sem alkalmas. Itt tehát az adódó feladatok szempontjából megfelelő hatás mellett inkább a gyorsaságon van a hangsúly, mint a páncélon. Viszont a gyors seregtesteknél adódó nagyobb távolságok miatt fontos mellékkörülmény az is, hogy a harckocsi megfelelő lőszer mennyiséget vihessen magával.”³¹

A vezérkar a többi vitás kérdésben is szorgalmazta a döntést, hogy a rendszeresítés, majd a megrendelés mielőbb megtörténhessék, s biztosítani tudják az 1939. május 1—augusztus 31-ig terjedő szállítást. Az 1939 őszén életbelépő új hadrendben ugyanis már tervbe vették a gépkocsizó dandárok felderítő zászlóaljai könnyű harckocsiszázadainak felállítását, s a kis harckocsik kivonásának megkezdését.³²

Októberben megtörtént a Landswerk szerkesztésű, L—60 típusú könnyű harckocsi rendszeresítése „38 M. könnyű harckocsi” („Toldi”)³³ néven. Az „Ansaldo” lecserélésére, felderítő feladataik átvételére hivatott „Toldi”-t, összevetve a 30-as évek végének ismert könnyű harckocsijaival, megállapíthatjuk, hogy tulajdonságai általában megfeleltek a könnyű harckocsikkal szemben támasztott követelményeknek. A könnyű harckocsik között nagy teljesítményűnek számító motorja (155 LE) nagy mozgékonytágot biztosított a viszonylag kis súlyú (8,5 t) járműnek. Hatósugara, akadályleküzdő képessége megfelelő volt. Védettsége viszont gyenge, bár 13 mm-es páncélvastagságával nem maradt el a legtöbb könnyű harckocsi mögött. Fegyverzete

²⁹ Uo.

³⁰ HL. VKF. Eln. — 1938/3126.

³¹ Uo.

³² HL. HM. Eln. I.a. — 1939/39000.

³³ 38 M „Toldi” könnyű harckocsi súlya: 8,5 t. Hossza: 4,75 m. Szélessége: 2,14 m. Magassága: 1,87 m. Motor: 155 LE. Sebesség: 50 km/óra. Hatótávolság: 200 km. Páncél: 13 mm elülső oldalfal, homloklemez, köpeny körül, 7 mm oldal és hátsó lemez, 6 mm tető és fenék-lemez, 5 mm toronytető.

Akadályleküzdő képesség: max. lejtő 40°, old. dőlés 25°, gázlóképesség 0,75 m, árokátható képesség 1,75 m, megmászható függőleges akadály 0,60 m. Talajnyomás 0,5 legmagyobb/cm².

Személyzet: 3 fő. Fegyverzet: 1 db 36. M. 20 mm-es nehézpuska, 1 db 34/37. A. M. 8 mm-es géppuska. Lőszer: 20 mm-es 4 52 tár 208 db töltény, 8 mm 25/96 tár 2400 db töltény.



38. M. „Toldi” könnyű harckocsi

legfeljebb kis- és könnyű harckocsik ellen volt hatásos. Mint fentebb láttuk, mód lett volna rá, hogy a „Toldi”-t is 40 mm-es löveggel lássák el, de ezt megakadályozta a vezérkar merev ragaszkodása saját elképzeléseihez. Így hosszú időre lemondtak arról, hogy a gyorscsapatok löveges harckocsihoz jussanak. Ekkor ugyanis már nyilvánvaló volt, hogy közepes harckocsi még hosszú ideig nem kerül a hadrendbe. Amikor a „Toldi” tulajdonságait más típusokkal összehasonlítjuk, nem hagyhatjuk figyelmen kívül, hogy a hadseregekben ekkor használatban levő könnyű harckocsik szerkesztése, s többnyire gyártása is még 1938 előtt történt, az akkori követelményeknek megfelelően. Ebből következik, hogy a „Toldi”, amikor 1940 nyarán kikerült a csapatok-

hoz, már társaival együtt elavult volt. A háború első évének tapasztalatai bebizonyították, hogy a könnyű harckocsik szerepe lecsökkent, páncélzatuk és tűzerejük nem felelt meg a követelményeknek, szerepüket a közepes harckocsik vették át. Gyártásukat ezért a hadviselő felek megszüntették. Így — hosszas erőfeszítések után — a hadsereg egy olyan harckocsihoz jutott, és sokáig kizárólagosan birtokolt, amely ekkor már kizszorulóban volt a korszerűen felszerelt páncélos alakulatok hadrendjéből.

A „Toldi” megrendelésének „sürgős” kiadását a gyártási ár körül kialakult vita hónapokra hátráltatta. A MÁVAG és a Ganz a 145 000 P-ös árat az időközben szerzett értesüléseik alapján 125 000 P-re hajlandó volt mérsékelni. A HM a megrendelést december 6-án azonban (16—16 db harckocsira) 85—100 000 P-ig terjedő nem végleges egységárban adta ki.³⁴ A 100 000 P-ös árhoz Bartha honvédelmi miniszter személyesen ragaszkodott. A megrendelésben az első harckocsi elkészítésének határidejét (teljes fegyverzettel) 1939. augusztus 1-ben, az egész sorozatét december 15-ben szabták meg. A gyárat megfelelő mennyiségű pótalkatrész raktáron tartására is kötelezték, s a gyártás indulásakor 20% előleget helyeztek kilátásba.

A gyárak a megrendelést 1938. december 22-én vették kézhez, s 23-án már be is jelentették, hogy a „megváltoztatott” alacsony árak és egyéb mellékkörülmények miatt azt nem fogadhatják el.³⁵

Győrffy-Bengyel Sándor altábornagy, III. csoportfőnök a helyzet tisztázására³⁶ december 27-én sürgős értekezletet hívott össze. Az értekezleten a HM és a HTI illetékesein kívül a két gyár képviselőiben Markotay-Weisz (MÁVAG) és Vámos (Ganz) vezérigazgatók vettek részt.

Markotay fejtette ki a két gyár közös álláspontját, miszerint ragaszkodnak a 125 000 P-ös maximális árhoz, s a 20% előleg helyett 50%-ot kérnek, valamint mentesítést a pótalkatrész tartási kötelezettség alól. Kérték továbbá, hogy a gyártáshoz szükséges külföldi alkatrészeket vámmentesen hozhassák be.

Markotay meghallgatása után Győrffy-Bengyel közölte, hogy nem áll módjában a max. egységárat 125 000 P-ben megállapítani, s ismételten feltette a kérdést, hajlandók-e a 100 000 P-ös max. árat elfogadni. A határozott nemleges válaszhoz Markotay, a jelenlevő katonák meglepetésére, még azt is hozzátette, hogy „a megrendelés ezen felétel mellett elfogadását felügyeleti hatóságai, és pedig az Ipar, valamint a Kereskedelem és Közlekedésügyi Minisztérium megtiltották.”³⁷

Győrffy-Bengyel ekkor az értekezletet megszakítva, a HM és HTI jelenlevő képviselőivel rövid megbeszélésre vonult vissza. Itt — a jegyzőkönyv tanúsága szerint — Czaykovszky Emánuel alezredes (HTI) az arra vonatkozóan ismertette a Landskronában lefolytatott gyártásellenőrzés bizottsági megállapításait, miszerint az L—60 min-

³⁴ HL. HM. Eln. 3.b. — 1938/51344.

³⁵ HL. HM. Eln. 3.b. — 1938/94645.

³⁶ Uo.

³⁷ Uo.

tapéldányának — nem széria — ottani előállítási költsége pengőben 102 000 P, felárral 127 000 P-öt tesz ki.

Makay Ferenc százados (VKF) felhívta a figyelmet a VKF szándékára, hogy a lehető legrövidebb időn belül a lovasdandárok felderítő zászlóaljai részére további 3 könnyű harcckocsiszázad anyagát kívánja megrendelni.³⁸ A nagyobb széria a gyártási árat csökkenteni fogja.

Győrffy-Bengyel altábornagy ezek figyelembevételével közölte, hogy a megrendelést hajlandó 80 db-ra emelni, de változatlan 100 000 P-ös max. egységáron.

A gyárak igazgatói erre kifejtették, hogy a 80 db-os megrendelést is csak 15 000 P-ös ármérsékléssel, 110 000 P-ös legmagasabb egységáron tudják elfogadni. Ez esetben az első harcckocsit a megrendelés elismerésétől számított 7 és fél hónap múlva, 16 harcckocsit egy éven belül, a hátralevő 24-et további 6 hónap alatt szállítják.

Az értekezleten döntés nem született, hanem az új feltételeket a honvédelmi miniszter elé terjesztették, akit végül a két gyár közös fellépése a 110 000 P-ös ajánlat elfogadására bírt. Így újabb egy hónap múltán, 1939. február 6-án a két gyárnak kiadták a már végleges megrendelést 40—40 db „Toldi” harcckocsira — rádió és fegyverzet nélkül — 85—110 000 P-ig terjedő nem végleges egységáron. A megrendelés max. összege 8 800 000 P-t tett ki.³⁹ A végleges ár megállapítására egy, a HM, Iparügyi Minisztérium, árkormánybiztos, valamint a HTI képviselőiből álló bizottság volt hivatott a gyártás teljes befejezése után. Addig csak az egész összeg 70%-át fizették ki. Gyártási előlegként viszont a kért 50% helyett csak a megrendelés teljes összegének 20%-át bocsájtották a gyárak rendelkezésére.

Elfogadták a gyárak 1938. december 27-i ajánlatát, amelynek értelmében 1939 februártól számítva 1940. július 31-ig kellett szállítani a harcckocsikat. Ez folyamatos termelés mellett havonta 4—4 harcckocsit jelentett, ami egyben a gyárak maximális teljesítményeit is jelentette. A gépköcsi, löveg stb. gyártás egyidejű fenntartása mellett a gyártási kapacitás emeléséről szó sem lehetett.

A megrendelésben félreérthetetlenül lefektették, hogy a harcckocsik motorjait, sebességváltóit, kardántengelyeit, kis és nagy görgőit, valamint villamossági és optikai berendezéseit Svédországból és Németországból hozzák be. Ugyanakkor az egyik záradék a teljes itthoni gyártásra való berendezkedésre és megfelelő mennyiségű tartalékalkatrészes gyártására és raktározására kötelezte a gyárakat. E kitétel értelmezése a későbbiekben viták forrásává vált. A vezérkar főnöke ugyanis még a megrendelés kiadása előtt, januárban tiltakozott a honvédelmi és iparügyi miniszternél, mert tudomására jutott, hogy a 80 db „Toldi”-t „a hazai gyárak csak szerelni szándékoznak itthon, a kész alkatrészeket legnagyobb részben külföldön szándékoznak be-

³⁸ HL. VKF. Eln. 1. — 1938/3743.

³⁹ HL. HM. Eln. 3.B. — 1939/25000.

A 6 800 000—8 000 000 P-ig terjedő beszerzés nem a H—I. hitelből, hanem a WM-nél az E—III. hitelből felszabaduló, a V—4 gyártására szánt 10 984 218 P terhére történt.

szerezni. Hazai harckocsigyártásunk ma nincs. Ha nem használjuk fel a mostani alkalmat a gyártás megalapozására, akkor belátható időn belül nem is fog erre sor kerülni. Háborús utánpótlásunkat viszont nem alapozhatjuk külföldi beszerzésre, különösen pedig egy távoli állam (Svédország!?) iparára. Feltétlenül ragaszkodom ahhoz, hogy a 38. M. harckocsi gyártására üzeimeink teljesen berendezkedjenek”.⁴⁰ A gépjárműipar fejlesztésének fokozásáról kidolgozott honvédelmi és iparügyi miniszteri közös tervezetre hivatkozva, továbbá leszögezte, hogy „az első lépés csak az lehet, hogy a honvédség szükségleteit a hazai ipar útján szerezzük be. A cél érdekében hajlandó leszek a szállítási határidő kitolásához hozzájárulni.”⁴¹

A gyárak a megrendelés visszaigazolásokor (1939. február 17.) hangsúlyozták, hogy a határidő betartásának elengedhetetlen feltétele, hogy a szükséges nyersanyagok, valamint a külföldről rendelt alkatrészek időben rendelkezésre álljanak, s emiatt ne legyen fennakadás a gyártás menetében. Épp ezért a teljes itthoni gyártásra vonatkozó kikötéssel kapcsolatosan félreérthetetlenül az illetékesek tudomására hozták, hogy értelemesük szerint legfeljebb a hazai harckocsigyártás műszaki feltételeinek fokozatos megteremtéséről lehet szó, ami majd a későbbi szériák teljes itthoni gyártását teszi lehetővé, bár véleményük szerint „a Bosch és optikai részek gyártása nem lesz alkalmas arra (a továbbiakban sem), hogy erre hazai cégek beálljanak”.⁴²

Az Iparügyi Minisztérium ennek ellenére — a Vezérkarfőnökség óhajának megfelelően — reménytelen tárgyalásokat kezdett az iparral, hogy a tervezett külföldi beszerzésekről mondjanak le, s már az első sorozatnál is rendezkedjen be a teljes itthoni gyártásra. A tárgyalások annyi eredményt hoztak, hogy a gyárak — elsősorban a további rendelések reményében — tapogatózó tárgyalásokat kezdtek a külföldi származású alkatrészek licenceinek megszerzési lehetőségeiről. A MÁVAG a Büssing A. G.-nél a motor, a Ganz a Zahnrad Fabrik-nál a sebességváltó licencének megvásárlására tett lépéseket. Ezenkívül meg kellett vizsgálni a tengelykapcsoló (Fichtel und Sachs), a kardán és gumiabroncs (Trelleborg), torziós rugó (Hosch-Köln), prizmás üveg (Spindel und Heier), s végül a célzóperiszkóp (Zeiss) hazai gyártásának lehetőségeit is.⁴³ Nem lehetett kétséges senki előtt, ha egyáltalán sikerülne is az összes licencet viszonylag rövid idő alatt megszerezni, amíg a „vállalkozó” magyar üzemek a gyártásra berendezkednek és a gyártást megkezdik, újabb hosszú hónapok telnek el, és így a harckocsik elkészültének határideje kiszámíthatatlanná válik. A probléma inkább az volt, és ezt a Werth Henrik vezette vezérkarnak — amennyiben a gazdaság és a haditermelés kérdéseiben megnyilvánuló hihetetlenül nagy tájékozatlanságuk, gazdaságpolitikai előrelátásuk teljes hiánya, valamint vak hitük a német „szövetségesben” ebben nem akadályozza őket — látnia kellett volna, nemhogy a tel-

⁴⁰ HL. VKF. Eln. 1. — 1939/3124.

⁴¹ Uo.

⁴² HL. HM. Eln. 3.b. — 1939/9908.

⁴³ OL. Ip. M. 536/kb. XVII. 1939.

jes itthoni gyártás, de még a külföldi, elsősorban német alkatrészekre alapozott gyártás is előreláthatóan csak igen nagy nehézségek árán, állandó határidő eltolások közepette biztosítható.

Azonban ne vágjunk az események elébe. A gyártás előkészítése már február végén gyors ütemben megindult. A honvédelmi miniszter — ellentétben a vezérkar főnökének fenti óhajával, s ezek érdekében a határidők kérdésében kilátásba helyezett engedékenységgel — a sürgős szükségre való tekintettel csakhamar megszorításokat eszközölt a szállítási határidőben. Először 1940. május 1-re hozta előre a kocsik szállításának határidejét, majd az 1939. augusztus 21-i III. csoportfőnöki értekezlet után — ahol ennek lehetetlenségéről meggyőzhették — ezt úgy módosította, hogy a harcokocsik fele 1940. április 1-re, másik része július 1-re kell elkészülnön. Az eredeti határidő egy hónappal így is megrövidült.⁴⁴ Az új határidő méginkább arra szorította a fővállalkozókat, hogy a szállítások elhúzóására való hivatkozással még hevesebben ellenálljanak a VKF kívánságának, és az alkatrészeket, amelyek gyártására a hazai ipar egyáltalán nem, vagy csak megkésve tudott volna berendezkedni, az eredeti terveknek megfelelően külföldről rendeljék meg.⁴⁵ A gyártási kilátások arra kényszerítették a katonai vezetést is, hogy a megrendelésben foglaltaknak megfelelően, a külföldi alkatrész importhoz — legalább az első széria esetében — hozzájáruljanak, s a licencek megszerzését, valamint a teljes itthoni gyártást csak a tartalék alkatrészek és a további szériák szempontjából szorgalmazzák. Mindenesetre azt sikerült elérniük, hogy a viták közben a külföldi megrendelések egy részének kiadása elhúzódott. Az optikai alkatrészeket (periszkópok, prizmásüveg) például májusban csak azután rendelte meg Németországból a MÁVAG, miután az itthoni gyártást sem a Süss-gyár, sem a Gamma nem vállalta. „Bár jó lenne, ha a Süss a gyártásra is berendezkedne, de mindenképpen arra szorítsuk rá, hogy legalább a javításra rendezkedjen be” — írta ezek után a HTI a HM-nek.⁴⁶

Hasonló próbálkozások folytak a hazai gumiabroncs gyártása körül is. A MÁVAG a harcokocsik futókerekeinek és támasztó görgőinek gumiabroncsait Svédországból, a trälleborgi gumigyárból rendelte meg arra hivatkozva, hogy a megrendelés eredeti trälleborgi gumiabroncsokat ír elő.⁴⁷ A HM csak az első 32, majd később 60 db harcokocsi gumiabroncsainak megrendeléséhez akart hozzájárulni, s legalább $\frac{1}{4}$ részt itthon gyártatni. Azonban, mivel a Ruggyaantaárugyár részéről „semmi komoly szándék nem nyilvánult meg, hogy saját költségükre a próbapéldányokat elkészítsék”, s lassan bebizonyosodott, hogy a magyar ipar az abroncsok szállításával elkésett, a HM 1939 júniustól októberig tartó vita után kénytelen volt beleegyezni a teljes mennyiség svédországi beszerzésébe.⁴⁸ (Meggondolásra készítették az „Ansaldo” magyar gumigörgőinél tapasztaltak is, ami megingatta a hitet

⁴⁴ HL. HM. Eln. 3.b. — 1939/29063.

⁴⁵ HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/28837.

⁴⁶ Uo.

⁴⁷ HL. HM. Eln. 3.b. — 1939/29063.

⁴⁸ Uo.

a magyar gumiabroncsgyártásban.) Továbbra is nyomást gyakoroltak azonban a Ruggyantaárúra, hogy legalább ennek a nagy elhasználódásnak kitett alkatrésznek az utánpótlására rendezkedjék be. Azt kívánták, hogy november 1-ig fejezzék be a gyártás előkészítését, hogy ettől kezdve legalább napi 12 nagy és 6 kis görgő abroncsot (1 harcokcsi) tudjanak szállítani.⁴⁹ Erre rövidesen szükség is lett, 1939 szeptemberében ugyanis már váratlan nehézség jelentkezett. A svédek a magyar hadianyag-szállítások (40 mm-es légvédelmi gépágyúk) letiltása miatt megszüntették az abroncsok szállítását. Csak gyors diplomáciai közbelépéssel sikerült elérni, hogy decemberben — két hónapos szünet után — egy darabig még folytatódtak a szállítások.⁵⁰

A HM, bár az első „Toldi”-szériánál engedményekre kényszerült, szünet nélkül kardoskodott, hogy a gyárak rendezkedjenek be a teljes, a legkisebb alkatrész itthoni gyártására is, hogy az esetleges további sorozatgyártásnál teljesen önállóak legyenek. Szeptemberben ismét felszólították a MÁVAG és a Ganz-gyárat, hogy a „Toldi” külföldről származó alkatrészeinek hazai gyártására legalább 1940 augusztustól legyenek berendezkedve.⁵¹ Külön felhívták a figyelmet arra, hogy csak a HTI engedélyével építhetők be azok a saját készítésű szerkezeti részek, amelyekhez „nem licencia útján” jutnak hozzá. Ezeknek ugyanis cserélhető módon meg kell egyeznie a külföldi alkatrészekkel. Nyílt felhívás volt ez a különböző alkatrészek költséges és hosszadalmas licencvásárlások mellőzésével történő másolására. Ezzel is ösztönözni kívánták az ipart a teljes hazai gyártásra való berendezkedésre.⁵²

A Ganz novemberben már eredményről számolt be. Közölte, hogy kísérleti sebességváltójuk elkészítése folyamatban van, s a víz- és olajhűtők, valamint ventilátorok, konstrukciós munkáját is befejezték. Ezeket ezután itthon állítják elő. Siettek azonban kijelenteni, hogy „azoknak a cikkeknek a gyártására nem rendezkednek be, amelyek nem tartoznak a cég gyártási ágához (Bosch-berendezések, gumiárúk), továbbá, amelyeket ugyan el tudnának készíteni, de tekintettel a külföldi nagy tömeggyártásban készített darabszámokra, csak sokkal drágábban tudnának itt elkészíteni.”⁵³

Mielőtt a „Toldi”-program történetét folytatnánk, nézzük az okokat, amelyek — mint ezt láttuk — a vezetést arra indították, hogy engedmények árán is gyorsítsa a gyártás lebonyolítását.

A Horthy-hadsereg már 1939 nyarán Románia megtámadására készült. Bár ez nem következett be, agresszív szándékáról nem mondtott le, hanem továbbra is kereste a kedvező alkalmat, hogy a Románia elleni fegyveres akciót megindíthassa. A tervekben nagy szerepet szántak a megalakuló gyorsdandároknak. A HM eln. 1. a. 39.000/1939. sz. rendelete 1939. október 1-ben határozta meg ezek felállítását. Egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy a dandárok anyaga a

⁴⁹ HL. HM. Eln. 3. b. — 1939/29063.

⁵⁰ HL. HM. Eln. 3. b. — 1939/57747.

⁵¹ HL. HM. Eln. 3. b. — 1939/55435.

⁵² HL. HM. Eln. 3. b. — 1939/45870.

⁵³ HL. HM. Eln. 3. b. — 1939/62542.

kívánt időre nem készül el, és — mint ezt a III. Csoportfőnökség 1939. szeptember 7-i értekezlete megállapította: „anyaghiányok miatt az új hadrendből 4 harcokcsi és 4 páncélgépkocsi század nem lesz felállítva. Erre csak 1940. április 1-től fokozatosan kerülhet sor. Ezen az anyagszállítások lassúsága miatt nem lehet segíteni.”⁵⁴ Tehát 1939 őszén a gyorsdandárok hiányolták a harcokcsi és páncélgépkocsi anyagot, de a gépkocsi és tüzérségi anyag nagy részét is. Jószerével csak az 1938-ban vásárolt amerikai Ford-tehergépkocsik álltak rendelkezésre, s egyéb híján a lecserélésre ítélt, nagyrészt üzemképtelen „Ansaldo”-k.

Az „Ansaldo” kis harcokcsik már márciusban, Kárpátalja megszállása során üzemképtelenné váltak. Áprilisban a VIII. hadtest jelentette, hogy a kis harcokcsik elhasználódtak, saját láncukon mozogni képtelenek, különben is lassúnak bizonyultak, a jövőben a gépkocsi dandárokhoz nem lehet őket beosztani. Mozgatásukhoz szállító gépkocsikra van szükség. A vezérkar előtt — mint ez a hadtestnek küldött válaszból kiderül —, ismert volt a probléma. Annak idején az „Ansaldo”-kat „csak költségkímélés miatt állították be szállító gépkocsik nélkül”, most viszont — mivel kihalásra voltak ítéelve — új gépkocsikat nem szándékoztak beszerezni, hanem a „Botondok” beérkezése után a gépkocsi dandárokhoz felszabaduló tehergépkocsikkal tervezték szállításukat megoldani.⁵⁵ Azonban a terv csakhamar semmivé vált, mert kiderült, a Ford-gépkocsik nem bírják el az „Ansaldo”-kat. Felmerült az a gondolat is, hogy a Marmon—Herrington cégtől vásárolt 3 tengelyes gépkocsikat szereznek be, melyek még a „Toldi”-k szállítását is megoldanák, azonban a tárgyalások megszakadtak. Nem maradt más hátra, mint továbbra is saját futószerkezetükön meneteltetni az „Ansaldo”-kat.

Az „Ansaldo”-k 1939 nyarán tehát elhasználódott állapotban voltak. Javításuk elé akadályok sora tornyosult. Beszerzésük idején ugyanis nemcsak a szállító gépkocsikat nem hozták be, hanem a pótalkatrészeket: motorokat, futógörgőket, láncokat stb. sem. Megkezdődött a kapkodás, a pótalkatrészeket sürgősen be kellett szerezni különböző üzemekből.⁵⁶ Csakhamar kiderült, hogy a szállításokra szeptember előtt nincs kilátás, s így a gyorsdandárok kis harcokcsijai hosszú időre menetképtelenné váltak.

A gyorsdandár 1939. augusztus 27-én kelt, a menetkészültséget értékelő jelentése a következőképpen rögzítette a helyzetet: javítás alatt a budapesti javítóműhelyben a mozgósított csapatból (1939 augusztusában Románia ellen mozgósították a 2 gépkocsi dandárt, s az 1. lovasdandárt) 20 db kis harcokcsi, a nem mozgósított 2. lovasdandártól 10 db, az egész állomány (90 db) 33⁰/₀-a. Ez „azonban nem jelenti —

⁵⁴ HL. VKF. Eln. 1. — 1939/4619 (1296. bbk. III. Csf. 1939.).

⁵⁵ HL. VKF. Eln. 1. — 1939/3896.

⁵⁶ HL. HM. Eln. 3.b. — 1939/28447. — Májusban megrendeltek a MÁVAG-tól 12 000 pár hernyóláncszemet. A gyár augusztus 21-re vállalta az első 2000 db szállítását, majd utána havonta 2000–2000 db-ot. Olaszországból sikerült 4000 db-ot megrendelni. (Az olaszok nem is vállaltak többet, de a rendelkezésre álló líra keretét különben is más szállítások kötötték le.) Egy hazai kis vállalatnál megrendeltek 1500 db nagy és 250 kis gumigörgőt, három hónapra belüli szállításra. Ezenkívül különböző üzemeknél megrendeltek egyéb alkatrészeket is.

olvashatjuk a jelentésben — a csapatoknál kint levő, de hernyólánc miatt egyelőre mozgásképtelen, illetve ugyanezen okból nem üzem-biztos harckocsik számát, ami a hiányt kb. minimálisan 60—80%-ra emeli. A csapatoknál tartalék láncok stb. nem állnak rendelkezésre, így az első láncszakadással mozgásképtelenné válik a harckocsi. A csapatnál kintlevő összes harckocsik hernyóláncai a nagy kopás által előállott meghosszabbodás következtében a láncfeszítőkkel már tovább szabványos állásba nem állíthatók, és így az állandó láncszakadásokon kívül a futószerkezet egyéb részeit is idő előtt lehasználják. A láncok fennálló kopása miatt — a bekövetkező szakadásoknál — a javítás új láncok behelyezésével már nem vezet eredményre. Ebből kifolyólag csak a teljes lánc és lánckerék újjal való kicserélése eredményezheti a harckocsik feltétlen üzembiztonságát. A csapatoknál komplett hernyólánc nincs, a gépkocsi szertárnál kb. 3 harckocsihoz készlet”.⁵⁷

Az első alkatrészek október elején érkeztek meg,⁵⁸ s megkezdődhetett ekkor a központi javítóműhelyben levő 34 db harckocsi szerelése. Csak ezután kerülhetett sor a csapatoknál kint levő harckocsik javítására.

Újításként 45 db harckocsit figyelőtoronnyal is felszereltek, hogy ezzel a meglehetősen vak harckocsikból a figyelést több irányban is biztosítsák.⁵⁹ 1940 februárban a HTI javasolta, hogy „ütőképességük” fokozására a kis harckocsikba 12,7 mm-es géppuskát építsenek be. Ezt a vezérkar lőszerpazarlás címén elvetette, mivel a 8 mm-es géppuska élőcélok ellen — ami a „kis harckocsi fő hatásmódja” — hatásosabb. Ajánlotta viszont a szakaszok vegyes szervezését olyanformán, hogy a szakasz 5 harckocsijából 1—2-őt lássanak el 12,7 mm-es géppuskával. Erre azonban a későbbiek során nem került sor.⁶⁰

E rövid kitérő után nézzük a „Toldi” fegyverzetének kialakítását, ami szintén sok nehézséget okozott a vezetésnek. Már 1939. április 25-re elkészült a fegyver és rádió beépítésének kipróbálására szolgáló vaslemez torony. Megkezdődhetett a Standard-gyár „Toldi”-harckocsikba rendszeresített R—5-ös rádiójának,⁶¹ valamint a fegyverzetnek a beépítése. Ez utóbbi vontatottan haladt, s csak szeptemberben került sor a toronyba épített fegyverzet bemutatására.⁶² Nehézséget jelentett, hogy a nehézpuskához 5-ös helyett 4-es tárat kellett készíteni, hogy a szűk toronyban a töltés zavartalan legyen. De jelentkezett nehezebben áthidalható akadály is. A nehézpuska mellett a 34/37. A. M. típusú géppuska hevederesre átalakított változatát kívánták beépíteni, azonban — mint ezt a III. Csoportfőnökség augusztusban jelentette⁶³ — a Danuvia csak 1940 őszére tudta vállalni a 80 db átalakított géppuska szállítását. Addig gondoskodni kellett a táras változat átmeneti beépítéséről, ami azonban nem volt egyszerű. Az eredeti 25 töltényt

57 HL. VKF. Eln. 1. — 1939/4498.

58 HL. HM. Eln. 3.b. — 1939/51045.

59 HL. HM. Eln. 3.b. — 1939/55404.

60 HL. VKF. Eln. 1. — 1940/3238.

61 HL. VKF. Eln. 1. — 1938/3402.

62 HL. VKF. Eln. 1. — 1939/4538.

63 HL. VKF. Eln. 1. — 1939/4538.

tartalmazó tárral a fegyver kilövési lehetőségei ugyanis korlátozottak voltak, mert a tár a géppuska függőleges mozgásakor a toronytetőbe ütközött. Az idő sürgetett, gyors áthidaló megoldást kellett találni. Új tár szerkesztése vagy a régi megrövidítése volt az egyik, a toronytető kivágása a másik kínálgató lehetőség. Az első megoldást, mivel egyrészt az átszerkesztés hosszadalmas lett volna, másrészt rövidítés esetén a töltények számát csökkenteni kellett volna, elfogadhatatlannak tartotta a vezetés. Maradt a másik lehetőség, a toronytető ideiglenes kivágása, amit a HTI is javasolt. A VKF intézkedett, hogy a Danuvia mielőbb kezdjen hozzá a harckocsikba kerülő hevederes géppuskák gyártásához. A készülő harckocsik tornyát egyelőre vágják ki úgy, hogy a géppuska a régi tárral is elhelyezhető legyen. Az így keletkezett nyílást fedjék be kupolával oly módon, hogy az a hevederes géppuska elkészülte után eltávolítható, s a nyílás befedhető legyen. A HTI-t megbízták, hogy a későbbiekben — 1940 nyarán — elkészülő harckocsik géppuskái részére — mivel erre még van idő — kísérjen meg kialakítani egy olyan rövidebb tárat, amely megfelelő számú töltényt tartalmaz, és így a torony kivágását elkerülhetővé teszi.⁶⁴

Októberben végre az 1. gépkocsizó dandárnál egy gépkocsira szerelt vastoronyba épített nehézpuskával és a hevederesre alakított, valamint a táras géppuskával egyaránt végrehajtották a fegyverzet csapatpróbáját. A próba után — amelyet 1940 tavaszán már harckocsiba szerelt fegyverzettel megismételtek — a próbát végrehajtó bizottság javasolta, mivel időközben bizonyossá vált, hogy a 25 mm-es nehéz géppuska semmilyen változata sem fér a toronyba, a Danuvia egy 20 mm-es nehéz géppuskát szerkesszen, s majd ez az új sorozatlövő fegyver váltsa fel a nehézpuskát.

A HTI a javaslatot helyeslőleg terjesztette a VKF elé azzal, hogy a lőszerpazarlás is elkerülhető, ha a géppuskához 15 töltényt magába foglaló hevederdobokat szerkesztenek. Így a kocsiban tárolt 200 db töltény elég lesz egy harcfelelet végrehajtásához. Kérték, hogy a VKF járuljon hozzá — ellentétben eredeti, a sorozatlövést elvető javaslatával szemben — a sorozatlövő fegyverhez.⁶⁵ A VKF hozzájárulását azzal adta meg, hogy a sorozatlövést csak a tervezett 25 mm-es Bofors rendszerű géppuskával kapcsolatosan vetette el, amelyről lemondtak.⁶⁶ Meg kell jegyezni, hogy e vita eredménytelen maradt, hiszen a „Toldi” harckocsiba más fegyver, mint az „ideiglenesen” beépített nehézpuska soha nem került.

Az őszi hónapokban a „Toldi”-k gyártása teljes erővel folyt, azonban az elkészülő harckocsik mégsem kerültek ki a csapatokhoz, hanem a gyárak szerelőcsarnokaiban halmozódtak fel. A külföldről érkező alkatrészek, valamint a beépíthető fegyverzet hiánya ugyanis megakadályozta, hogy a szerelést befejezzék.

⁶⁴ HL. VKF. Eln. 1. — 1939/4538.

⁶⁵ HL. VKF. Eln. 1. — 1938/3126.

⁶⁶ HL. VKF. Eln. 1. — 1939/5125.

A háború kitörésekor új helyzet állt elő a német fegyverszállítások terén. Keitel vezérezredes 1939. augusztus 31-én mindaddig leállította a Magyarországra induló fegyverszállítványokat, amíg a magyar kormány magatartása bizonytalan marad.⁶⁷ Ez a helyzet, bár Woermann külügyi államtitkár-helyettes Sztójaynak adott közlése szerint a „zárolás politikai indoklása” már szeptember 7-én tárgytalanná vált, bizonyos „szállítási nehézségek” miatt továbbra is fennállt,⁶⁸ ami a magyar fegyverkezési programban, így a harcokszíntéren is komoly nehézségeket, időbeli eltolódást okozott. Ráadásul nemcsak Németországból, de Svédországból is lassabban érkeztek a hadianyag szállítványok.

Az 1940 januári német—magyar gazdasági tárgyalások során a magyar fél a márka árfolyam módosításával kapcsolatos német igényeknek kezdetben ellenállt, mire a németek ismét a zsarolás útjára léptek, s a hadianyag-szállításokat leállították. A katonai vezetők — az élen Bartha honvédelmi miniszterrel — azonnal tárgyalásokat kezdtek a Budapesten tárgyaló Clodius-szal, a német külügyminisztérium gazdaságpolitikai osztályának helyettes vezetőjével, aki a német külügyminisztériumba küldött táviratában elégedetten állapította meg: „A hadianyag-szállítások kérdését katonai szervekkel megvitattam. A magyarok teljes megértéssel viseltek a nehézségek iránt, amelyeket a jelenlegi helyzetben Németországnak a magyar kívánságok teljesítése okoz... A magyar hadsereg vezető szervei azon fáradoznak, hogy Németországnak pozitív ellenszolgáltatásokat teremtsenek. A miniszterelnöknél és vezető polgári szerveknél kifejezetten síkra szálltak különböző német követelések teljesítéséért.”⁶⁹ A németek jól számítottak. A katonák jó eszköznek bizonyultak, hogy a politikusokat jobb belátásra bírják. Mint már oly sokszor, a közbeavatkozás döntött, s a politikai vezetés ismét engedett.

A németek „kiengesztelése” után gyors intézkedésekre volt szükség, hogy a szükséges alkatrészek szállítása mielőbb kimozduljon a holtpontról, s lehetővé váljék legalább a július végi eredeti határidő betartása. Január végén német- és svédországi útra küldték Czaykovszky Emánuel alezredest, a HTI osztályvezetőjét, hogy közvetlenül a gyárakkal tárgyaljon a megrendelt „Toldi”- és „Botond”-alkatrészek, valamint munkagépek mielőbbi szállításáról.⁷⁰

Czaykovszky hazatérése után adott jelentéséből kitűnik, hogy ígéretekben nem volt hiány. Ezek azonban — különösen ami az optikai anyagot illeti — lerombolták a „Toldi”-széria befejezésének júliusi határidejével kapcsolatban esetleg még meglévő illúziókat.

Czaykovszky megbízásához híven meglátogatta az illetékes hivatalokat, majd az itt kapott ígéreték és engedélyek birtokában a gyárakat. Berlinben megmagyarázták neki, hogy 1939 szeptemberében „minden külföldi szállítást és gyártást generális rendelettel leállítottak”.

⁶⁷ A Wilhelmstrasse és Magyarország dok. gyűjt. Budapest, Kossuth Könyvkiadó. 1968. 431. o.

⁶⁸ Uo. 437. o.

⁶⁹ Uo. 471. o.

⁷⁰ HL. HM. III. Csfség. — 1940/4883.

Az ekkor megalakult központi hatóságok a német hadigyártás igényeinek megfelelően felülvizsgálták a külföldi rendeléseket, köztük a magyarokat is, s ezután adták meg a gyártási engedélyt, s határozták meg a szállítás sorrendjét. Mindez két-három hónapos rövid késedelmet jelent a szállításokban. Hogy a „rövid” késedelem mit jelent, csakhamar tapasztalni kellett.

Lipcseben a Büssing-gyártól még ígéretet kapott, hogy a még hátralevő 35 motort február—március hónapban szállítják, s a friedrichshafeni Zahnrad Fabrik is februárra ígerte a még hátralevő 48 db sebességváltót.

A jénai Zeiss Műveknél azonban már kevesebb sikerrel járt. Itt április végéig csak 40 db célzóperiszkóp szállítását ígérték meg,⁷¹ a további 40 db-ot azonban csak júliustól októberig, havi 10 darabos tételekben. Ez azt jelentette, hogy augusztusig a tervezett 80 helyett, legjobb esetben csak 40 „Toldi” mehet ki a csapatokhoz. Czaykovszky minden érve kevés volt ahhoz, hogy a második széria szállításának határidejét megrövidítsék, mindössze halvány ígéretet kapott, hogy a szeptember—októberi szállítmány előbbre hozatalának lehetőségét esetleg később megvizsgálják.

Göttingenben — ahonnan a figyelő prizmákat szállították — útja már eredményesebbnek mutatkozott. Április végéig ígérték a még hátralevő prizmákat, sőt szeptemberig még 400 db tartalékot is.

Ígéretben nem volt hiány a szerszámgépek ügyében sem, látszólag sikeres tárgyalásról számolhatott be a Bosch-gyárban és más üzemekben rendelt páncélgépkocsi, valamint gépkocsi alkatrészek ügyében is.

A németországi látogatás után Czaykovszky Svédországba ment, ahol Landskronában és Trelleborgban tett látogatást.

Trelleborgban a „Toldi”-hoz rendelt gumiabroncsokat akarta sürgetni. Az abroncsok szállítását — mint ismeretes — a svéd honvédelmi miniszter 1939 szeptemberében leállította. Ezt sikerült ugyan feloldani, de ennek ellenére az abroncsok januárig nem érkeztek meg. Erkilson igazgató a Keleti-tenger befagyásával indokolta a szállítmányok késését, s megígerte, hogy az első megrendelésből (32 db harckocsi abroncsai) még hátralevő 432 kerék és 216 görgő gumiabroncsot február—márciusban szállítják. Egyben közölte, hogy a második rendelést (48 db harckocsi) a megváltozott nyersgumihelyzet miatt nem tudják vállalni, s ez ügyben kilátástalannak is tart minden további próbálkozást. Czaykovszky erre tárgyalásokat kezdett a trelleborgi tömörgumi eljárás szabadalmának a Ruggyanta-gyár részére történő megszerzéséről.⁷²

Az adott körülmények között — természetesen — a tervezett 16—16 „Toldi”-ból egy sem készült el az 1939-es év végéig, sőt még 1940 februárban is csak azzal a feltétellel vették tervbe az első „Toldi” vezetőségi bemutatását, „ha addig elkészül a példány.”⁷³

⁷¹ Februárig egyetlen db célzóperiszkópot sem szállítottak, pedig a megrendelés még 1939. februárban történt. Két részletben, először 32, majd 48-db-ra adták ki a megrendelést.

⁷² HL. HM. III. Csfség. — 1940/4883.

⁷³ HL. VKF. Eln. 1. — 1940. — 1940/3088.

Február végén az ígért szállítások megindulása végre lehetővé tette, hogy az első harckocsikat áprilisban befejezzék.⁷⁴ Az első két „Toldi”-t (H 301—302. frsz. számú) a Központi Átvételi Bizottság (a továbbiakban KÁB) 1940. április 13-án vette át a MÁVAG-tól. A harckocsikat a 2. gépkocsizó dandár felderítő zászlóaljának adták ki, s megbízták a VKF utasítására elrendelt újabb csapatpróba végrehajtásával.⁷⁵ (A korábbi a svéd mintaharckocsival történt.) Egyben — mint ismeretes — a Danuvia 34/37. A. M. hevederesre átalakított géppuskáját is újból kipróbálták, mivel az 1939 októberben végrehajtott próba a „tehergépkocsira erősített toronymegoldás miatt megfelelő támpontot nem nyújtott.”⁷⁶ Az összehasonlítási alapot a másik harckocsiba beépített táras megoldású géppuska szolgáltatta.

A továbbiakban kövessük végig a négy felderítő zászlóalj harckocsi-századainak feltöltését.

Június 10-ig 20 db „Toldi” került ki a gépkocsizó és lovasdandárokhoz.⁷⁷ Minden felderítő zászlóalj könnyű harckocsi-százada 5—5 db-ot kapott, s így megalakíthatta első szakaszát.⁷⁸ A századok kiképzése gyorsított ütemben a szakaszok anyagával indult meg, ami fokozott megterhelésnek tette ki a kocsikat. A kiképzést akadályozta, hogy a harckocsik közül nem egy hiányos fegyverzetel került használatba, azt utóbb szállították utánuk. De még később csak többször sürgetésre érkezett meg a nehézpuskák löszere, ami a lökiképzést akadályozta.⁷⁹ Az 1. lovasdandár 1940. július 22-én arról panaszkodott, hogy a nehézpuska löszer hiányzik. A III. Csoporthőnökség csak egy hónappal később jelentette, hogy a kért löszert kiszállították.⁸⁰

Június elején újabb 20 célzóperiszkóp érkezett a gyárakba, s lehetővé vált, hogy a hónap végéig 20 „Toldi”-t adjanak át a csapatoknak.⁸¹ Így már két-két szakasz feltöltése vált lehetővé.

Ezután a gyárak ismét kénytelenek voltak leállítani a harckocsik átadását. Június végétől augusztusig egyetlen harckocsi sem hagyta el a szerelőcsarnokot. A periszkóp szállításának sürgetése eredménytelen maradt. A júliusban ígért periszkópok (10 db) csak augusztusban érkeztek meg. De újabb nehézség is akadt. A Hosch A. G. torziós rugóinak szállítása is akadozni kezdett, pedig ekkor már nemcsak az új harckocsik szereléséhez kellett a rugó, hanem a tömegesen előforduló törések pótlására is.

⁷⁴ HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/3228.

⁷⁵ HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/32362.

⁷⁶ HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/10915.

⁷⁷ HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/31428. — Áprilisban 14 harckocsit adtak át. A májusi szünet után csak júniusban indult meg újra a harckocsik átadása.

⁷⁸ HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/3728. — A harckocsikat — a már januárban elkészített terv szerint — oly módon utalták ki a gyorsdandárok felderítő zászlóaljainak, hogy azok könnyű harckocsi századai fokozatosan, szakasz erejű (6 harckocsi) egységekkel egészüljenek ki. A MÁVAG az 1. és 2. gépkocsizó dandár, míg a Ganz az 1. és 2. lovasdandár felderítő zászlóaljainak könnyű harckocsi századait kellett feltöltsse „Toldi” harckocsikkal.

⁷⁹ HL. HM. Eln. III. Csfség. — 1940/41757. — Július 26-án 240 nehézpuska tárát szállítottak ki a csapatoknál kint levő 40 harckocsihoz (10—10 db), és még így is 524 tár hiány maradt. Egy harckocsihoz 52 db 4 töltényes tár volt rendszeresítve.

⁸⁰ HL. VKF. Eln. 1. — 1940/4313.

⁸¹ HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/31428.

A gyárak hiába kérték, követelték a HM-től a szállítások sürgetését. A németek a célzóperiszkópok és rugók szállítása helyett gazdasági nehézségekre hivatkoztak.

A gumiabroncsok gyártására berendezkedő Ruggyanta is meglehetősen lassan készült fel a gyártásra, holott a svéd szállítás megszűntével már a hazai gyártásnak kellett fedezni a teljes szükségletet. Az első Ruggyanta abroncsok csak 1940 április közepén futották tartósági próbájukat. A HTI, hogy a „Toldi”-k szerelése fennakadást ne szenvedjék, javasolta a Ruggyanta ideiglenes szavatossági feltételeinek (5000 km 1 éven belül) elfogadását és a gyártás azonnali megkezdését.⁸²

Augusztus 1-én lejárt a „Toldi”-harckocsik szállításának határideje. Nem volt mit tenni. A gyárak az anyaghiány miatt október 1-ig haladékot kaptak. A csapatnál levő 40 „Toldi” gyarapításáról egyhamar szó sem lehetett. A román határon felvonult gyorsadtest könnyű harckocsiszázadai csak kétharmad részben voltak feltöltve. Ezeknek is jelentős része kisebb-nagyobb javítás alatt állt.

A HTI 1940. szeptember 18-án értékelte a gyártás helyzetét.⁸³

A Ganz-ban gyártott harckocsik közül a csapatnak átadtak 24-et. (Ez csak 4-gyel több mint június végén!) A gyárban 10 db fegyverzet-tel és gyári próbával készen, csak célzóperiszkóp hiánya miatt nem lehetett átadni őket. (Már augusztus 3-án készen voltak!) Öt harckocsi szerelésének befejezését a torziós rugók hiánya is akadályozta.

A MÁVAG-nál szinte ugyanaz volt a helyzet, hiszen a külföldi alkatrészeket beérkezésük után egyenlően osztották el, s bocsátották a két gyár rendelkezésére. A MÁVAG 26 harckocsit adott át a csapatnak. (Június óta 6 db-ot!) Gyári próbával készen, de periszkóp nélkül itt is 9 harckocsi már augusztus óta várta az átadást; s még 5 állt szerelés alatt.

Csakhamar bebizonyosodott, hogy az október 1-i új szállítási határidőt sem lehet betartani. A gyárak egyre türelmetlenebbül szemlélték a csarnokaikban sorakozó harckocsikat. Szerelésüket befejezték, csak éppen a torziós rugó vagy célzóperiszkóp hiánya miatt nem lehetett átadni őket. Ez viszont a végleges ár megállapítását és így a végelszámolást hónapokkal elodázta. Mindez olyan időszakban, mikor a világszerte a világszerte anyagárak rohamosan emelkedtek, és a pengő inflálódása megindult. A HM ezt a helyzetet nem volt hajlandó tudomásul venni, s egyelőre ellenállt minden olyan törekvésnek, hogy a gyárak a harckocsikat a jelzett hiányokkal is átadhassák.⁸⁴

Az elkövetkező hónapokban a célzóperiszkópok szinte darabonként érkeztek a gyárakba, s így az utolsó „Toldi”-kat csak a következő év január—márciusában sikerült átadni, több mint fél évvel lépve túl

⁸² HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/20455.

⁸³ HL. HM. Eln. 3.b. — 4940/43678.

⁸⁴ HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/25719. — A gyárak 1940 őszén már többször kérték a harckocsik periszkóp nélküli átvételét és követeléseik kiegyenlítését, mivel a célirányperiszkóp értéke az egész harckocsihoz képest csekély, viszont a késedelmes számlázás komoly kamatvesztést jelent. Ennek ellenére a végleges ár (110 000 P) elismerése s az utolsó részszámlák kiegyenlítése is csak 1941 őszén történt meg.

az eredeti határidőt.⁸⁵ Ekkor már a „Toldi II” program munkálatai javában folytak, s a széria első harckocsijainak elkészítése is befejezés felé közeledett.

Miközben a gyártási nehézségek megoldhatatlan feladatok elé állították a vezetést, és keresztezték a hadrendfejlesztési elképzeléseit, a megalakuló és gyorsított kiképzést folytató „Toldi”-századoknál sorozatban jelentkeztek a nehezen elkészült harckocsi anyag teljes időelőtti tönkremenésével fenyegető gyártási, szervezési és kiképzési hibák, amelyek váratlanul érték a hadsereg és a gyártó cégek vezetőit.

Áprilisban — mint erről már szoltunk — az első „Toldi” harckocsik csapatpróbáját a 2. gépkocsizó dandár felderítő zászlóalja végezte. Az erről készült jelentés hosszú listáját tartalmazta az észlelt hiányosságoknak.

A harckocsikat először tartóssági próbának vetették alá, melynek keretében 1649, illetve 2247 km-t futottak, főként terepen. (A gyári próba során 600 km-t már megtettek.) A kocsik a próbát torziós rugóiknak „sorozatos és állóhelyben is bekövetkezett törései miatt nem állták ki.”⁸⁶ E tapasztalatokat megerősítették a zászlóaljnak az időközben kiadott újabb 3 harckocsival szerzett tapasztalatai is.⁸⁷ A rugótörések kivétel nélkül nélkül mind az 5 harckocsinál már az első napokban, 500 km-es út megtétele után bekövetkeztek.

A harckocsik futóművének hibájaként rótta még fel a jelentés a lánchajtó kerék anyacsavarjainak meglazulását, sőt elvesztését.

Jó véleménnyel voltak viszont az első magyar gumiabroncsokról (egyik harckocsi próbaként már ezzel volt ellátva), amelyek nemigen mutattak különbséget a svéd abroncsokkal szemben, 100 km-en felül is alig melegedtek jobban.

Beszámolt a jelentés a nehézpuska és géppuska elektromágneses elütőberendezésének üzemzavarairól is. A nehézpuska hol az elektromágneses berendezés bekapcsolása után a billentyű elhúzása nélkül is elszült, hol pedig éppenséggel a billentyűnek csak minden második elhúzása után.⁸⁸ Jó benyomást keltett a kísérleti hevederes géppuska, mely „harcszerű körülmények között jól kezelhető”.⁸⁹ A lövészet alatt akadály nem volt, rendszeresítését javasolták.⁹⁰

A motorral, felépítménnyel, a torony forgatásával kapcsolatosan nagyobb hiba ekkor még nem merült fel.

Ezek azonban csak az első tapasztalatok voltak. Ahogy az idő múlásával szaporodott a csapatnál levő harckocsik száma, és megkezdődött a kiképzés, egyre nagyobb számban jelentkeztek a rugótörések, sőt egyéb súlyos hibák is. A panaszkodó, tartalékalkatrészeket, valamint

⁸⁵ HL. HM. Eln. 3.b. — 1941/67272.

A Ganz-gyár által gyártott utolsóként elkészült harckocsik átadási ideje: december 10-én 2 db, 1941 február 4-én 4db, február 17-én 5 db, míg 1 db átadására még később került sor. A MÁVAG utolsó harckocsijainak átadása: február 11-én 4 db, február 26-án 3 db, március 14-én 10 db.

⁸⁶ HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/32362.

⁸⁷ Uo.

⁸⁸ Uo.

⁸⁹ Uo.

⁹⁰ Uo.

szakértő szerelőket sürgető jelentések egyre szaporodtak az illetékesek asztalán.

A 2. felderítő zászlóalj június elején újabb jelentésben összegezte az ekkor már 8 állományában levő harckocsi régi és újabb hibáit. Már 23 torziós rugótörés fordult elő, s 7 harckocsinál páncéllemez repedést is tapasztaltak. Csapágyolvadás miatt sor került egy motorcserére is.⁹¹

Az 1. lovasdandár felderítő zászlóalja június 12-én küldött terjedelmes jelentést, 22 pontba foglalva tapasztalatait.⁹² Nézzünk néhányat: a műszerek pontatlan adatokat mutatnak, a torony és vezető tető kamói gyengék, már többségük elszakadt; menet közben a kitámasztott tető lecsapódik, s balesetet okoz; a torony forgató szerkezete nem megbízható, állandóak az akadályok; az oldalajtók nem fekszenek a helyükbe, zárásuk nehéz; a gázadagolás egyenetlen; a vezetőgörgők, de más alkatrészek zsirozása is nehéz; a futómű kerekeinek és görgőinek csavarjai menet közben meglazulnak; az akkumulátor hamar kimerül, nehezen hozzáférhető helyen van, karbantartása és kiszerelese szinte lehetetlen. A torziós rugók törése itt is nagy számban fordult elő. Kitért a jelentés arra is, hogy az üzemanyagfogyasztás az utasításban tévesen szerepel, mert tapasztalatok szerint 1 km-en nem 1 liter, hanem 2,5 liter a fogyasztás. Hiányolták, hogy a szabadban tároló harckocsikhoz védőponyvákat nem adtak. Az eső beszivárog a motorkamrába, s a kocsi alján összegyűl. Sok kellemetlenségnek vált forrásává az is, hogy a sárhányókra szerelt fa szerszámosládák szétrázódtak, leváltak és elvesztek.

Az 1. gépkocsizó és a 2. lovasdandár felderítő zászlóaljainak hasonló jelentései nem maradtak meg, de rendelkezésünkre áll a HTI 1940. szeptember 4-én kelt jelentése, mely a gyárak részére összegezte a 4 harckocsizádnál július közepe óta előfordult hibákat.⁹³ Ebben az időszakban már kb. 45 „Toldi” volt a csapatoknál. A jelentés 24 „Toldi” egy, vagy több hibáját sorolja fel. A kiadott harckocsik több mint felét kellett már kisebb-nagyobb hibákkal javítani. Ez a nagymértékű meghibásodás váratlanul érte a HTI-t, a csapatokat, a gyárakat egyaránt. A javítások megszervezése a gyárak szerelőinek bevonásával sürgős feladattá vált. Fokozta a nehézségeket, hogy közben a gyorsdandárok az élesedő román—magyar viszony—következtében elhagyták békehelyőrségeiket és felvonulóban voltak a határon.

A HTI terjedelmes hibajegyzékének részletezésétől eltekintünk, csak a legnagyobb hibákat tömörítjük három fő hibacsoport köré: motorikus hibák, a futómű hibái, a páncélzat repedései.

A motorikus hibák közül a tengelykapcsoló törések fordultak elő a legnagyobb számban (8 harckocsinál), de gyakoriak voltak a sebességváltó, kardántengely, önindító hibái is.

A futómű nehezen állta a kiképzés és menetek megerőltetéseit. A torziós rugók tömeges törése mellett (július eleje óta újabb 31 törés)

⁹¹ HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/47870.

⁹² HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/31799.

⁹³ HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/50118.

gondot okozott a lánchajtó és feszítőkerekek, valamint a görgők tengelyeinek görbülése, rögzítő csavarjaik elmaródása és kilazulása, a gumiabroncsok leválása.

Tömegesen jelentkeztek a páncéllemezek repedései. Augusztusban 2 toronytető, 1 hűtőrács repedés mellett 6 harckocsi fenékpáncélján összesen 11 db, 5—20 cm nagyságú repedés fordult elő.

A fenti jelentések még az erdélyi manőver „megpróbáltatásai” előtt készültek. A rossz és poros erdélyi utakon végrehajtott menetek során előállott rugótörések, valamint több harckocsi motorjának a nagyfokú hengerkopások következtében előállott meghibásodása⁹⁴ már-már harckocsiszázadokat (nem beszélve a páncélgépkocsi és kis harckocsiszázadokról) tett mozgásképtelenné. A gyorshadtest-parancsnokság szeptemberben 19-én szerelőket, valamint a törött torziós rugók pótlására sürgősen tartalék rugók kiszállítását kérte az Erdélyben levő alakulatokhoz.⁹⁵ A gyárak szerelőiből mozgó műhelyeket állítottak fel és küldtek Erdélybe a páncélos alakulatok után, hogy a harckocsi kezelők és a csapatok szerelő részlegei számára megoldhatatlan javításokat szakszerűen és főleg gyorsan elvégezzék, az alakulatok mozgásképeségét biztosítsák.⁹⁶

A kialakult helyzet anyagilag kellemetlenül érintette a gyárakat, hiszen a hibák a jótállási időszakban következtek be, és nagyrészt olyan természetűek, amelyek nem voltak a csapat számlájára írhatók. Ez azonban a dolognak csak egyik, a pénzügyi oldala. A javításokhoz pótalkatrészeket kellett biztosítani. A legnagyobb gondot a torziós rugók pótlása jelentette. A magyar gyártás még csak kísérleti stádiumban volt, a németek pedig még a harckocsik szereléséhez szükséges mennyiséget is csak késve szállították. Ennek ellenére más megoldás nem volt, mint a rugókat a szerelés alatt álló kocsik kárára is biztosítani a rossz minőségű német rugókból. De nehézséget jelentett a többi pótalkatrész utánpótlása is, mivel a gyárak — szerződésben vállalt kötelezettségük ellenére —, meglehetősen későn fogtak hozzá ezek gyártásához.

A gyárak — bár igyekeztek minden lehetőt megtenni a javítások biztosítására — szakértőkkel minden egyes hibát gondosan kivizsgáltattak, s próbálták bebizonyítani, hogy a hibásodások fő forrása a kezelők tapasztalatlansága, nemtörődomsége. A motorikus hibák oka elsősorban a motor kezelésének szakszerűtlensége, túleröltetés. Megállapították, hogy a hengerek szinte az összes harckocsinál tapasztalható, a megtett kilométereket messze meghaladó kopásainak oka a dugattyú szennyeződése, ami egyrészt a téli olaj használata, mely hígabb került a robbanótérbe és ott nagymérvű olajszen lerakódást okozott, másrészt az olaj nagyfokú elszennyeződése következtében jött létre.⁹⁷

Ez úgy fordulhatott elő, hogy a kezelő személyzet a nyári és téli olajat nem ismerte fel, azt összecserélte, valamint az amúgy sem ki-

⁹⁴ HL. HM. Eln. 3.b. — 1941/2269.

⁹⁵ HL. HM. Eln. 3.b. 1940/5404S.

⁹⁶ HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/47870. eln.

⁹⁷ HL. HM. Eln. 3.b. — 1941/2296.

fogástalan fémforgácsos légszűrőket kellően nem tisztították, hanem, hogy menetek alkalmával az ütemet tartani tudják, a motort gyakran szűrő nélkül járatják.⁹⁸

Szakszerűtlen beállítások következtében álltak elő a szeleptányér és emelő kopások, s a tengelykapcsolók hibái is a kíméletlen kezeléssel származó kopás következtében keletkeztek — állapították meg a szakértők. Mindenesetre azért a jövőben a „kíméletlen kezelésnek” jobban ellenálló anyagból készítik a tengelykapcsolót,⁹⁹ s más alkatrészeket is jobb minőségűekkel pótolnak. Így, bár kénytelenek voltak elismerni gyártási hibákat is, a felelősséget túlzottan, sokszor alaptalanul is a valóban képzetlen kezelőkre akarták hárítani. Jó példa erre a MÁVAG reagálása egy futómű hibára. Az egyik harckocsi láncvezetőkerekének tengely ütközője eltört. Mint megállapították, a hiba úgy keletkezett, hogy a láncfeszítőkerék ütközője „egy árkon való áthaladáskor a kocsi hátraejtéséből adódó nagy igénybevételt nem bírta ki”.¹⁰⁰ A következtetés, amit az esetből levontak, hogy bár a láncfeszítőkerék karját az eredeti svéd kivitelhez képest, már kétszer megerősítették, s a „Toldi II” gyártásánál még tovább erősítik — tehát a gyári hibát elismerték —, azért szükségesnek tartják, hogy „a HTI hívja fel nyomatékosan az alakulatok figyelmét arra, hogy a harckocsival meg nem engedhető és már előreláthatóan törést okozó gyakorlatot az anyag kímélése érdekében ne erőltessenek.”¹⁰¹ Az nem derül ki a gyár feljegyzéséből, hogy vajon mit értenek a harckocsival meg nem engedhető, előrelátható törést okozó gyakorlaton, s egyáltalán milyen szerepet szántak a harckocsiknak, ha épp akadályleküzdő képességét igyekeztek korlátozni.

Ez a különös érvelés nem fogadható el, még ha valóban fennállt is az a kétségbevonhatatlan tény, hogy „a polgári életből hozott szakképzettség hiányában a harckocsik vezetői, kezelői nem rendelkeznek olyan megfelelő műszaki érzékkel, amelyet ilyen nagyértékű és a hadviselésben döntő fontosságú gépjárművek üzembentartása feltétlenül megkíván.”¹⁰² Természetes, hogy jól képzett kezelők szakszerű karbantartással, a vezetés gondos ellenőrzéssel sok hibát megelőzhetnek volna, azonban ez sem kímélhette volna meg a harckocsik gyenge alkatrészeit a terepakadályok leküzdésével járó behatásoktól, nem tudta volna kiküszöbölni a konstrukciós és gyártási hibákat. Arról szó sem lehetett, hogy a gyorshadtest gépjárműves alakulataihoz szakértő, a motorhoz értő tiszteket és legénységet vonultassanak be. A gépjármű anyag gyors tönkremenetelében tehát valóban szerepe volt a hozzá nem értésnek, a szakemberek hiányának. A 3. b. osztály mást nem tehetett, mint ismételt figyelmeztetésekkel fordult az alakulatokhoz, kérve, hogy szakszerű és gondos kezeléssel kerüljék el a harckocsi anyag meghibásodását, a költséges és nehezen végrehajtható javításokat.¹⁰³

⁹⁸ Uo.

⁹⁹ HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/53996.

¹⁰⁰ HL. Uo.

¹⁰¹ HL. Uo.

¹⁰² Uo.

¹⁰³ HL. HM. Eln. 3.b. — 1941/2269.

Összegezeként kétségkívül megállapíthatjuk, hogy a „Toldi” harckocsik hibáinak okai a következőkben keresendők:

- járatlanság a harckocsigyártásban, s az ebből eredő gyártási, szerelési hibák;
- konstrukciós hibák, amelyek csak használat közben ütözködtek ki;
- hibás és gyenge minőségű öntvények, a páncéllemezgyártás technikai fogyatékoságai;
- függőség a német és svéd ipartól, a gyenge minőségű import alkatrészek;
- hozzá nem értő tisztek és rosszul kiképzett harckocsivezetők;
- tartalék alkatrészek hiánya, rossz minőségű üzemanyag;
- a javító részlegek és hozzáértő szerelők teljes hiánya a csapatoknál.

Dolgozatomban csak az 1940 ősziig kialakult helyzetet vettem figyelembe. A „Toldi” harckocsik első szériájának további sorsa, az észlelt hibák kiküszöbölésének módja, a szerzett tapasztalatok felhasználása a második szériánál, valamint a későbbi harctéri alkalmazás kérdése további vizsgálódások tárgya lehet.

II.

Beszélnünk kell röviden az L—62 „Nimród” harckocsivadásról, amelynek csapatpróbájára és rendszeresítésére az általunk tárgyalt időszakban került sor.

Az L—62 prototípusát 1939. március 30-án mutatták be Hajmás-kéren.¹⁰⁴ A nyitott toronyban 40 mm-es légvédelmi gépágyúval felszerelt járművet a svédek 1938-ban kérésünkre készítették el a némileg módosított „Toldi” alváz felhasználásával. A „Toldi”-hoz hasonlóan a mintakocsi megvásárlására és bemutatására a MÁVAG vállalkozott azzal, hogy rendszeresítése esetén a licencet is megvásárolja és a gyártásra berendezkedik. A bemutató után augusztus—szeptemberben a csapatpróbára is sor került. Ennek eredményeképpen kisebb módosításokkal — nagyobb torony, földi célok ellen is alkalmas irányzó eszközök — a HTI 1940. március 10-én rendszeresítését javasolta.¹⁰⁶ A VKF egyetértett a javaslattal, s áprilisban megtörtént a rendszeresítés is „1940. M. »Nimród« páncélvadász és légvédelmi gépágyú” néven.¹⁰⁷ A „Nimród” önjáró légvédelmi gépágyút mint légi és földi célok ellen egyaránt alkalmas, állandóan tüzkész fegyvert a gyorscsapatok páncél és légvédelmi eszközeként kívánták alkalmazni. Gépkocsidandáronként 6 löveges „Nimród” üteg beállítását tervezték.¹⁰⁸ Meg

¹⁰⁴ HL. HM. Eln. 3.b. — 1939/3575.

¹⁰⁵ HL. VKF. Eln. 1. — 1939/4423.

¹⁰⁶ HL. VKF. Eln. 1. — 1940/3412.

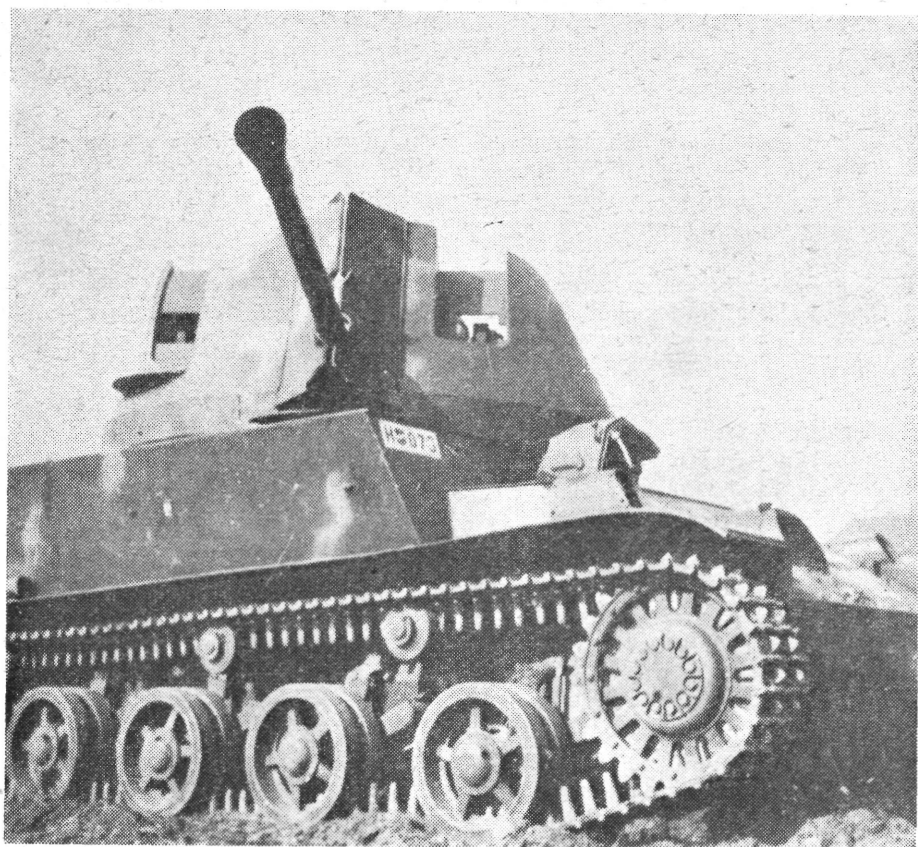
¹⁰⁷ HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/13457.

¹⁰⁸ „40. M. „Nimród”

Szerkezete azonos a „Toldi”-val. Alváza 0,66 m-el hosszabb. Futógörgőinek száma 5, a „Toldi” 4 görgőjével szemben.

Súlya: 10,5 t. Kezelők száma: 1 + 4. Sebessége max.: 50 km/óra. Motor: 155 LE (a „Toldi”-vel azonos motor). Fegyverzet: 1 db 40 mm-es légvédelmi gépágyú.

¹⁰⁸ Uo.



40. M. „Nimród” páncélvadász és légvédelmi géppágyú

sem történt a rendszeresítés, s márciusban már meg is rendeltek 26 darabot a MÁVAG-nál, azzal a kikötéssel, hogy a Ganz-zal a gyártási jog közös megvásárlása alapján alakítsanak munkaközösséget az eredményesebb gyártás érdekében.¹⁰⁹ (A megrendelés részletezésétől, amely teljes honi gyártást írt elő, valamint az előkészítő munkák ismertetésétől, mivel meghaladja dolgozatunk időhatárát, eltekintünk.)

III.

arcokocsik gyártása sok nehézség árán, de mégiscsak úpatoknál, ha kis számban is, meg elentek a „Tol-rőfeszítés árán sem sikerült biztosítani a közepes . Az 1938. június 23—28-ig tartó csapatpróbán —

· 1940/12460.

ig a könnyű h
alósult, s a csa
-k, több éves e
ocsik gyártását

ahol az L—60-nal együtt a V—4¹¹⁰ próbájára is sor került (1. L—60-nál) — a bizottság véleménye a V—4-gyel szemben elmarasztaló volt. Kiderült, hogy mire a V—4 rendszeresítésére sor kerülhetett volna, elavult, rendeltetésének már nem felel meg, s teljes átszerkesztésére volna szükség. A gyorscsapatok szemlélője a szemlebizottság véleményét összegező jelentésben erről a következőket írta: „Jelenlegi kivételben főleg a mozgás közbeni némileg is eredményes tüzelés teljes lehetetlensége miatt, amit a kevésbé jó és rövid futószerkezet okoz, továbbá a csekély és nehézkes mászóképesség és az alapkövetelmény-nyel szemben is teljesen megbízhatatlan árokáthatoló képessége miatt nemcsak hogy hadihasználhatatlan, mert mozgás közben eredményesen löni belőle nem lehet, normális ellenséges állásokban orrára esve azokban befulladás, hanem fenti okoknál fogva még átmeneti kiképzési célokra is csak igen korlátozott mértékben felel meg. Nagymértékben károsnak tartanám a 16 db megrendelését konstruktív változtatások és azután újabb kipróbálás nélkül.”¹¹¹ Ezért javasolta, hogy a WM-et szólítsák fel a V—4 átszerkesztésére, vagy ha ez nem megy, úgy biz- zák meg a HTI-t egy tisztán hernyóláncos közepes harckocsi minél előbbi megszerkesztésével.¹¹²

A HTI tisztában volt vele, hogy a V—4-es járószerkezete — mely- nek jóvoltából mint ezt a csapatpróbát végző 2. gépkocsizó dandár jelentette, a V—4 az emelkedőkön lemaradt — az L—60, sőt az „Ansaldo”-val szemben is elavult. Ez azokból az elavult irányköve- telményekből eredt, „melyek annak idején éppen a harckocsi előnyét voltak hivatva szolgálni (úszás, kerék- és láncmenet)”, ami azonban „nem lehet olyan tökéletes, mint csak kerékre, csak láncra vagy csak úszásra szerkesztett jármű.”¹¹³ A HTI fontosnak tartotta az elavult iránykövetelmények megváltoztatását, az úszás és keréken járás köve- telményének teljes elvetését, és áttérést a modernebb merev futó- szerkezetre, mivel közben „a merev futószerkezetű harckocsik sebes- sége megnövekedett, a lánc szerkezet és rugózás olyan fejlődési fokot érték el, amely lehetővé teszi az országúton való huzamosabb közle- kedést is, anélkül, hogy akár a láncszerkezet, akár az útburkolat túl- zottan szenvedne.”¹¹⁴

A HTI többféle javaslatot tett a közepes harckocsi kérdés megoldá- sára. Első helyen vetette fel egy közepes harckocsi licenc megvásárlá- sát. Ez nehézségekbe ütközött, a németek ugyanis — mint már erről szoltunk — mereven elzárkóztak, az olasz 11 t-ás¹¹⁵ nem felelt meg a követelményeknek, s a többi nagyhatalom is legfeljebb csak régi,

¹¹⁰ A V—4-es közepes harckocsi 10 t súlyú, lánc és kerékmegoldású futószerkezetei ren- delkező, úszó harckocsi volt.

Kezelők száma: 4 fő, fegyverzete 1 db 40 mm-es löveg, 2 db 8 mm-es iker géppuska, egyik a toronyban, másik a homlokfalon.

¹¹¹ HL. VKF. Ein. 1. — 1938/2800.

¹¹² Uo.

¹¹³ Uo.

¹¹⁴ Uo.

¹¹⁵ Az M 10-es Ansaldo 11 tonnás harckocsi: toronyban egy iker géppuska, vezető mellett 1 db 47 mm-es löveg.

Motor: 128 LE.

elavult típusokat bocsátott volna rendelkezésre. A MÁVAG révén megszerezhető volt a svéd L—10-es 11 t-ás harckocsi,¹¹⁶ s elérhetőnek látszott az amerikai Marmon—Herrington-gyár egy 10 t-s harckocsija is. Mindkét irányban tárgyalások kezdődtek, eredménnyel azonban csak a svédországi tárgyalások bíztattak.¹¹⁷

A másik megoldás, amit a HTI felvetett, hogy a V—4 alá szerkesz-
szenek új futószerkezetet. A WM-gyár szerint az L—10-es futószerke-
zetének megvásárlásával, vagy az L—60-as futószerkezetének me-
gerősítésével a kérdés megoldható. Meg is kezdődtek a tárgyalások a
landskronai gyár szabadalmaira elővételi joggal rendelkező MÁVAG-
gal, amely azonban „elutasító magatartást” tanúsított.¹¹⁸ A WM haj-
landó lett volna arra is, hogy egy merev rendszerű futószerkezetet
szerkeszt, amit azonban csak a megrendeléstől számított egy éven be-
lüli szállítási határidővel tudott volna vállalni.¹¹⁹ Ezt a megoldást nem
fogadták el. A vezérkar akkori főnöke, Keresztes-Fischer Lajos erre
elrendelte, hogy a V—4-gyel a kísérleteket hagyják abba, s a gyártást
bevált külföldi típusok licencének megszerzésével biztosítsák.¹²⁰ Ezzel
a közepes harckocsi kérdése a külföldi tapogatózások és sikertelen
tárgyalások zsákutcájába jutott. Októberben az új vezérkari főnök,
Werth Henrik, a fenntartások nélküli németbarátság és háborús poli-
tika híve, elmarasztalta szolgálati elődjét, a „fontolgotó” Keresztes-
Fischer Lajost, a kérdésben tanúsított tehetetlenségéért, s erélyesen
követelte, hogy mivel a HTI megfelelő megvásárolható típust sem az
USA-ban, sem Svédországban nem talált (az L—10-essel kapcsolatos
tárgyalások már folytak), az olasz kiforratlan, a német típusok pedig
nem hozzáférhetőek, így a külföldi beszerzést el kell vetni, s meg
kell bízni a WM-gyárat egy — a követelményeknek megfelelő —
harckocsi típus kikísérletezésével.¹²¹

Az Anyagi Csoportfőnökség azonban nem tartotta kívánatosnak,
hogy csak a WM-gyárat bízzák meg a „kikészítéssel”, mivel „megfelelő
árakat és minőséget csak a szabadverseny kialakítása hozhat létre”,
hanem javasolta bevonni a gyártásba a még szöbajóhető nagyüzemeket
is, a Ganz, a MÁVAG és a Győri Vagongyárat.¹²² A felsorolt üzemek
közül azonban a HTI 1938 novemberében csak a WM és a MÁVAG
gyárakat szőlította fel a szerkesztésre, mint amelyeknek a „szerkesz-
tésben gyakorlatuk van”, s az esetleges licenc vásárlási lehetőséggel
is rendelkeznek. A minisztérium azonban ragaszkodott a másik két
üzem bevonásához is.¹²³ A kérdés most az volt, hogy a gyárak vajon

¹¹⁶ A svéd hadseregben rendszeresített, 37 mm-es ágyúval felszerelt harckocsi nem azonos a „Lago”-val.

Motor: 200 LE.

¹¹⁷ HL. VKF. Eln. 1. — 1938/2800.

¹¹⁸ Uo.

¹¹⁹ Uo.

¹²⁰ HL. HM. 445. bbk. 3/a. 1938. — A WM-gyár 1938. június 15-én a HM-al kötött megállapo-
dásban hozzájárult a már kiadott V—4-es rendelés törléséhez (10 db). Ez nem vonatkozott a
már átadott prototípusra. Ugyanakkor lemondtak a harckocsigyártás terén 1931. június 30-án
kötött megállapodás értelmében fennálló monopóliumokról. Ennek fejében a HTI egyé-
b megrendeléseket helyezett kilátásba.

¹²¹ HL. VKF. Eln. 1. — 1938/3407.

¹²² HL. HM. Eln. 3.b. — 1938/54870.

¹²³ HL. HM. Eln. 3.b. — 1938/59192.

mennyi idő alatt képesek egy megfelelő típus megszerkesztésére. Biztosnak látszott, hogy ez sokkal több időt vesz igénybe, mint az agresszióra készülő vezetés remélte. Ezért végső soron nem vetették el teljesen a licenc gondolatát sem. Örömmel fogadták a MÁVAG és a Ganz gyors jelentkezését, hogy hajlandók közösen megszerezni a Landswerk-gyár „LAGO” 15 t-ás, 47 mm-es löveggel felszerelt közepes harckocsijának licencét saját költségükre, s 1939 végére elkészítik a mintapéldányt is.¹²⁴ A „LAGO” súlyától eltekintve megfelelt az iránykövetelményeknek, azonban a VKF hajlandó volt a 12 t iránykövetelményt 15 t-ra módosítani,¹²⁵ mivel „a 12 t-ás harckocsi sem teszi lehetővé a gyalogság harcának támogatását”, s így „célszerű lesz a súlyhatár felemelésével a harckocsi védettségét fokozni s a harcoló harckocsi típusát megteremteni.”¹²⁶

A WM a V—4-es harckocsival szerzett tapasztalatai alapján bizalmatlanul fogadta a megbízást, és feltételekkel állt elő. „A WM-gyár egy közepes harckocsi megtervezésével és a mintapéldány előállításával szintén készségesen hajlandó foglalkozni — jelentette 1938. december 22-én a HTI —, de a mintapéldány költségeit csak akkor tudja vállalni, ha autózeme megfelelő módon foglalkoztatva van. A foglalkoztatást a légvédelmi ágyúk vontatására tervbe vett AC—II. jelű tüzérségi vontatók (500 db) megrendelésével képzelik.”¹²⁷ Érdekes, hogy a várható páncélgépkocsi megrendeléséről nem esik szó, pedig ennek megszerzése is jelentős volt a WM számára. A vezérkar ekkor a honvédelmi miniszterhez fordult, és kérte, „a harckocsi szerkesztésében és gyártásában legtöbb tapasztalattal rendelkező WM-gyárat erélyesebb eszközökkel rászorítani, hogy egy mintapéldány elkészítésére vállalkozzon”.¹²⁸ A cél érdekében engedményekre is készek voltak, hiszen kérésüket ezzel zárták: „ esetleg költségei egy részének megtérítését is vállalhatnánk”.¹²⁹

A Győri Vagon, bár a HTI értékelése szerint „alig van sikerre kilátása, mert tervezőirodája nincs, sikerült külföldi szabadalomhoz valószínűleg nem jut hozzá”, vállalta a tervezés vagy egy külföldi minta-harckocsi megszerzésének nehézségeit és költségeit.¹³⁰ Nem mintha nem lettek volna tisztában lehetőségeikkel, hanem azoknak a kooperációs tárgyalásoknak eredményességében bíztak, amelyek decemberben indultak meg a III. Csoportfőnökség irányításával. Az elképzelt ugyanis az volt, hogy az e téren tapasztalatlan, de áldozatokra kész Győri Vagont a tapasztalt WM-mel közös típus kialakítására veszik rá. Kérték, hogy a minisztérium 100 000 P-ős hozzájárulása mellett, 100—100 000 P-vel járuljanak hozzá egy közös szerkesztés költségeihez.¹³¹ A tárgyalások alakulásába azonban beleszólt Bartha Károly

¹²⁴ HL. HM. Eln. 3.b. — 1938/94011. — Eddig az L—10-es 10,5 tonnás megvétéléről volt szó, ami megfelelt a követelményeknek.

¹²⁵ HL. VKF. Eln. 1. — 1939/3001.

¹²⁶ Uo.

¹²⁷ HL. VKF. Eln. 1. — 1938/3813.

¹²⁸ HL. VKF. Eln. 1. — 1939/3220.

¹²⁹ Uo.

¹³⁰ Uo.

¹³¹ HL. HM. Eln. 3.b. — 1939/5516.

honvédelmi miniszter, a lelépő Rátz Jenő utóda, a Werth Henrik-féle elképzelések maradéktalan végrehajtója, s elzárkózva az anyagi hozzájárulástól, utasította a III. Csoportfőnököt, Györffy-Bengyel Sándor altábornagyot, hogy a „WM-re gyakoroljon nyomást”, s a többi megrendelést is a harckocsi-programban való részvételétől tegye függővé.¹³² Györffy-Bengyel a „nyomás” egyetlen hathatós eszközét az AC—II. páncélgépkocsi megrendelésében látta, s ezért javasolta, hogy a HM „helyezze el ezt a gondolatot (az AC—II. esetleges megrendelése — D. L.) a WM műveknél azzal, hogy a Győri Vagonnal való együttműködését e kérdésben (harckocsi program — D. L.) kívánatosnak tartjuk.”¹³³ A nyomás ellenére — bár időközben a gyár az AC—II. („Csaba”) páncélgépkocsi megrendelését is megkapta — sem tudtak eredményre jutni. A közepes harckocsi szerkesztésének ügye nem haladt előre, a WM anyagi hozzájárulás nélkül nem vállalta a kockázatot. Nincsenek forrásaink arra, hogy egyáltalán történt-e valamilyen konkrét lépés a közös szerkesztés ügyében. Valószínűnek látszik, hogy nem. A WM okulva az előző példán, óvakodott hozzáfogni akár kooperálva is a szerkesztés költséges műveletéhez, aminek valószínű elhúzódása esetén ismét fenyegetett volna a veszély, hogy mire a prototípus elkészül, a V—4-hez hasonlóan elavul.

A kérdés rövidesen le is került a napirendről, mivel a hadsereg vezetése be kellett lássa, hogy eredménnyel is biztató harckocsiszerkesztést a magyar gyárak nem, vagy csak a HM anyagi hozzájárulásával vállalnak, s a siker így is kétséges. Egyetlen járható út a licenc alapján történő gyártás maradt.

A MÁVAG és Ganz tárgyalásai a Landswerk „LAGO” megvétele ügyében közben előrehaladtak. Áprilisban már közölték a svédekkel a készülő harckocsi fegyverzetével kapcsolatos kívánalmakat is: a toronyban 1 db 40 mm-es ágyú — egy db-ot ki is küldtek —, valamint 2 db 8 mm-es géppuska (egy előre, egy hátrafelé tüzel), s a vezető mellett még 1 db 12,7 mm-es géppuska, hogy a harckocsi a torony helyzetétől függetlenül is menetirányban tüzelni tudjon.¹³⁴ Bár ekkor — 1939 tavaszán — a tárgyalások sikerrel biztattak, a svédek váratlanul közölték, hogy a harckocsi mintapéldányát közbejött akadályok miatt csak 1940 februárra készítik el. Amikor Czaykovszky alezredes 1940 februári útja során érdeklődött a munkálatokról, azt a választ kapta, hogy svéd katonai igények következtében újabb késedelem lépett fel, így a mintapéldány elkészültével július—augusztus előtt alig lehet számolni.¹³⁵ Ilyen körülmények között, s mivel a közepes harckocsi kérdése közben más vonalon megoldódott, a MÁVAG nem vállalta a bizonytalan határidőt. A tárgyalások 1940 nyarán megszakadtak, a harckocsi sohasem került a honvédség birtokába, de német források szerint a svéd hadsereg fegyverzetébe sem, mert kifejlesztését később abba hagyták.

¹³² HL. HM. Eln. 3.b. — 1939/5516.

¹³³ Uo.

¹³⁴ HL. VKF. Eln. 1. — 1939/3684.

¹³⁵ HL. HM. Eln. III. Csfség. — 1940/4883.

A magyar katonai vezetés időközben meg-megújuló eredménytelen kísérleteket tett, hogy a németeket egy közepes harckocsi típus átadására bírja. Győrffy-Bengyel 1939 áprilisi németországi útja során felvetette a közepes harckocsi-kérdést. Ígéreteket kapott, de harckocsit nem. A Wapruf szakosztály vezetője bizalmasan közölte, hogy kár próbálkozni, mert „Ungarn ist für dieses Gerät nicht genugt dicht” — azaz Magyarország ehhez nem elég gazdag.¹³⁶ Ezt értelmezheték úgy is — és ez fedte a valóságot —, hogy Magyarország ehhez nem elég megbízható. Megjegyzendő, hogy Németország olasz szövetségését sem találta elég megbízhatónak ahhoz, hogy harckocsikat adjanak el nekik. (Ellenőrizhetetlen források szerint a P—IV. licencet 60 millió RM-ért adták volna el az olaszoknak.) Az 1939 decemberi budapesti hadfelszerelési tárgyalásokon ismét sikertelenül kérték, hogy szállítsanak a németek 27 millió RM értékben 180 közepes harckocsit. Mint Clodius 1939. december 15-én kelt, a tárgyalásokkal foglalkozó jelentéséből kitűnik, a németek ez alkalommal is elzárkóztak a kérés elől. „Minél hamarabb jóindulatúan megvizsgáljuk katonai és gyártási szempontból, mennyiben lehetségesek a kért újabb terjedelmes szállítások — írja Clodius a német külügyminisztériumnak a magyar vezetőkkel folytatott tárgyalásairól —, de már most fel kell hívnom figyelmüket arra (a magyar vezetőkét — D. L.), hogy a harckocsikban ez a lehetőség szerintem nem áll fenn.”¹³⁷

Nagyobb sikerrel kilincseltek az olaszoknál, akik hajlandóak lettek volna átadni a 11 t-ás harckocsi átalakított változatát, a 13/40. M. „Ansaldo” 14 t-ás közepes harckocsit.¹³⁸ A licenc megvételére a győri gyárat kérték fel.¹³⁹ A harckocsi átvételére később nem került sor, mert mire az olaszok 1940 augusztusában útbaindították volna a harckocsit Magyarországra, a T—21 licencének megvásárlása megtörtént, s így az átvétel tárgyalanná vált.¹⁴⁰

Új, sikerrel biztató megoldás lépett előtérbe 1939 októberében. A HTI tárgyalásokat kezdett Vaclav Fiegl-el, a Skoda-gyár műszaki igazgatójával. Fiegl átadta azoknak a katonai járműveknek a jegyzékét, amelyek külföldi eladását a németek engedélyezték. Ebben szerepelt a cseh hadseregben annak idején rendszeresített közepes harckocsi, a T—11-es, melyből 2 db a márciusi felvidéki harcok során kiégett állapotban a honvédség birtokába került.¹⁴¹ A listán szerepelt ezenkívül a Skoda T—21-es harckocsija is. A T—21-esből, amely a T—11-es

¹³⁶ HL. VKF. Eln. 1. — 1943/4746.

¹³⁷ A Wilhelmstrasse és Magyarország... 462. o.

¹³⁸ M. 13/40. „Ansaldo”.

Súlya: 14 t. Hossza: 4,91 m. Szélessége: 2,20 m. Magassága: 2,27 m. Motor: 105 LE. Sebessége: 31 km/óra. Pc: 40/30. Személyzet: 4 fő. Fegyverzet: 1 db 37 mm á (toronyban), 1 db 8 mm géppuska.

¹³⁹ HL. VKF. Eln. 1. — 1939/5218.

¹⁴⁰ HL. VKF. Eln. 1. — 1940/4377.

¹⁴¹ T—11.

A csehszlovák hadseregben rendszeresített harckocsi. A német hadsereg birtokába 400 db került belőle. Romániának 250 db-ot, Jugoszláviának 200 db-ot szállítottak még 1939 előtt.

T—11 (LT 35).

Súlya: 10,5 t. Hossza: 4,45 m. Szélessége: 2,14 m. Magassága: 2,20 m. Motor: 120 LE. Sebessége: 40 km/óra. Páncél: 24 mm. Személyzet: 4 fő. Fegyverzet: 1 db 37 mm-es ágyú, 2 db 7,9 mm-es géppuska.

továbbfejlesztett változata volt, ekkor még csak egy kísérleti példány készült el vasfelépítménnyel. A T—21 műszaki vizsgálata éppen Csehszlovákia összeomlásakor történt meg, bevezetésére és gyártására már nem került sor, így csapatértett sem volt.¹⁴² A prototípus már Romániában volt kipróbáláson, s ennek eredményeképpen — a HTI „értesülései szerint” — a románok 200 db-ot már meg is rendeltek. „Különösen kellemetlenül hatott itt az a hír, hogy Romániának a Skoda Művekből harckocsit ígértek” — írta erről Erdmannsdorf követ a német külügyminisztériumnak.¹⁴³ A T—21-es¹⁴⁴ a leírás szerint megfelelt az iránykövetelményeknek, s a Skoda hajlandónak mutatkozott a szabadalom átadására. A németek mézesmadzagnak szánták a számukra felesleges Skoda-licenc átengedését. A HTI javasolta, hogy kérjék a „T—21-es” prototípusának kéthónapi próbaidőre való átengedését. Ugyanakkor javaslatot tett a 2 db T—11-es megjavíttatására is, mivel ezt a harckocsitípust is figyelemre méltónak találta.

Bár a harckocsit magyar szakértők nem látták, a Skoda-gyárral a tárgyalások így is megindultak, s rövidesen eredményre is vezettek. Ígéretet tettek arra, hogy 1940 elején a T—21-est átadják magyarországi kipróbálásra.

Így 1939 decemberében a „LAGO” és „Ansaldo” közepes harckocsik mellett újabb közepes harckocsi típus licencének megszerzése is lehetőségre látszott.¹⁴⁵

A HTI javasolta, hogy a két cseh harckocsi gondozásával és ügyének vitelével a WM-et bízzák meg. A gyár ezzel nem hoz áldozatot, mert a két Skoda közül az egyik a kincstár tulajdona (T—11), a másik meg nem vásárolható darab. Ugyanis — írta a HTI —, „a WM a közepes harckocsi kérdés körében már hozott áldozatokat (V—4) és így ezt a körülményt méltánylandónak látom”. Mivel azonban a szóbajóhető típusok közül gyártásra csak egy kerülhet, a HTI javasolta a gyártás megosztását a négy érdekelt üzem között.¹⁴⁶ A VKF a tervekkel egyetértett.

A WM felvette a kapcsolatot a Skoda-gyárral. Korbuly János, a gyár egyik igazgatója is csatlakozott ahhoz a katonai küldöttséghez, amely 1940 áprilisban Pilsenbe utazott a részletek megtárgyalására. Hazatérésük után nem sokkal, május 11-én, a Skoda-gyár megküldte a T—21-es műszaki leírását, valamint a licenc szerződés tervezetét. A licenc díjat meglehetősen magasán, 7,500 000 K-ban (1,500 000 P) állapították meg, ami meghaladta az előzetes elképzeléseket. Ugyanakkor nyilatkoztak a harckocsik eladási áráról is: 1,610 000 K (262 000 P) 50 db szállítása esetén.¹⁴⁷

¹⁴² HL. VKF. Eln. 1. — 1943/4746.

¹⁴³ A Wilhelmstrasse és Magyarország... 477. o.

¹⁴⁴ T—21 (V 8 H/CKD).

Súly: 16,5 t. Hossza: 5,25 m. Szélessége: 2,25 m. Magassága: 2,30 m. Páncél: 50 mm. Motor: 245 LE. Sebessége: 45 km/óra. Személyzet: 4 fő. Fegyverzet: 1 db 47 mm-es ágyú, 2 db 7,9 mm-es géppuska.

¹⁴⁵ HL. VKF. Eln. 1. — 1939/5218.

¹⁴⁶ Uo.

¹⁴⁷ HL. VKF. Eln. 1. — 1940/3802.

A HTI 1940. május 17-én jelentette, hogy egy vas felépítményű T—21-es harckocsi május végén háromhetes időtartamra bemutatásra megérkezik. A Soka-gyár nemcsak a bemutatás időtartalmát írta elő meglehetősen szűken, hanem a próbák során megtehető km-t is (úton 1000 km, terepen 200 km). Közölték, hogy fegyverzet, irányzó eszközök, rádió nem érkezik a harckocsival, mert erre a németek kiviteli engedélyt nem adtak, mivel ez a német hadseregben is rendszeresített anyag. Ez további tárgyalásokat igényelt.

A HTI panaszkodott a HM-nek, hogy a rendelkezésre álló idő rövidsége miatt nincs mód a csapatpróba szabályos, az anyagi csoportfőnök által előírt módon történő lebonyolítására, az ismeretlen harckocsi alapos tanulmányozására. „E rövid idő alatt — írják — kell elvégezni az anyag műszaki bevizsgálását (magyar fegyverzet, rádió, optikai berendezések eldöntését és beépítését), vezetőségi bemutatóját, csapatpróbáját, döntést az anyag rendszeresítése tekintetében, valamint a külföldi, illetve hazai rendelés tekintetében szükséges döntéseket, elhatározást a harckocsi gyártási jogának megvásárlása tárgyában.”¹⁴⁸

A HM súlyos hibát követett el, mikor a HTI által eredetileg javasolt két hónapos próbáról lemondva, belement a rövid idejű bemutatásba, s ennek megváltoztatására semmi érdemleges lépést sem tett. Ennek oka, hogy ekkor már a közepes harckocsi típus megteremtésének csak Skoda vonalát tartották járható útnak, s a T—21-et az iránykövetelményeket leginkább megközelítő típusnak. Örültek, hogy 1940 nyarára végre sikerült egy megfelelőnek látszó típust szerezni. Attól félték, hogy az esetleges újabb kívánságok felingerlik a németeket, s a nehezen megszerzett, e számukra elavult típus átadására adott engedélyt is visszavonják, s a harckocsit csak a románoknak adják át, érzékeny előnyhöz juttatva őket.

Megkezdődtek a tárgyalások a szóbajövő négy nagyüzemmel a gyártási feltételekről. Felszólítást kaptak, hogy a T—21-es ismerete nélkül is nyilatkozzanak gyártási lehetőségeikről ár és határidő megjelöléssel.¹⁴⁹ A válaszok 1940. május 20—21-én meg is érkeztek a HM-be, azonban részletes műszaki leírás híján, mind az ár, mind pedig a határidő tekintetében meglehetősen általánosak voltak.

A WM-gyár nagy örömmel fogadta az érdeklődést, „mivel motorosztálya csak a legközelebbi hónapokra van biztosítva”,¹⁵⁰ s munkaerőfelesleg fog mutatkozni. Az árról nem tudtak nyilatkozni, viszont fél-éven belül 25 harckocsi legyártását kilátásba helyezték.

A Győri Vagon is készségesen vállalkozott, mivel az „utóbbi időben a honvédségi igényekhez kifejlesztett motor és autó üzemeinket honvédségi munkák híján már néhány hét múlva csak fél kapacitással tarthatjuk fenn, raktárra való gyártás rizikóját vállalva.”¹⁵¹ A német 16 t-ás harckocsi áráról szerzett értesüléseik szerint a harckocsi kb. árát 9 P/kg-ban jelölték meg.

¹⁴⁸ Uo.

¹⁴⁹ HL. HM. Eln. 3. b. — 1940/26823.

¹⁵⁰ Uo.

¹⁵¹ Uo.

A MÁVAG és a Ganz viszont nem lelkesedett a T—21 gyártásának gondolatáért, mivel ekkor még a Landswerk „LAGO” kifejlesztésével foglalkoztak. A mintaharcocsi már korábban megrendelték, s az eddigi szerkesztési munkálatok és gyártási előkészületek komoly költséget jelentettek. Ők a „LAGO”-t jobbnak tartották a T—21-nél, mert motorja, páncélzata erősebb. Ára előreláthatólag csak 13 P/kg. A HM-től sürgős döntést kértek a „LAGO” harcocsi gyártását illetőleg.

A beérkezett adatok alapján a HM 3. b. osztályának munkatársai számításokat végeztek, és úgy találták, hogy 50-es szériát alapul véve 15 P/kg-os áron, egy T—21-es harcocsi gyártása 264 000 P-be kerül. Ez olcsóbb, mint a Skoda-gyár által 50 db harcocsi szállítása esetén felajánlott 292 000 P-ös (1,610 000 K) ár.

A tárgyalásoknak ebben a szakaszában még nem dőlt el, hogy a harcocsi licencét vegyék-e meg, vagy a szükséges mennyiséget részben vagy egészben rendelés útján szerezzék be. A kérdés körül vita alakult ki. A honi gyártás mellett szólt az alacsonyabb ár, ami a további sorozatok előállításánál a licenc árával tovább csökken, valamint a szükséglet szerinti korlátlan gyártási lehetőség, s tartalék alkatrészek biztosítása. Nem utolsó sorban merült fel a meglévő gyári kapacitás kihasználásának szükségessége is. Ezzel szemben hátrányt jelentett a gyártási határidők bizonytalansága és az elkészítéshez szükséges bel- és külföldi anyagok beszerzési nehézségei. Nehézségekkel küzdött a hazai páncéllez-gyártás is, amelynek hibái a „Toldi” harcocsiknál kiütköztek.

Ruszkiczay-Rüdiger Imre altábornagy, a Győrffy-Bengyel helyébe lépő új anyagi csoportfőnök, a külföldi rendelés mellett emelt szót, mivel a honi gyártás „gyermekbetegségeken fog keresztülesni”. Helyettese, Náray Antal ezredes, kompromisszumos megoldást ajánlott. Ő csak 50 db harcocsit akart megrendelni, majd ennek alapján egy előnyös licenc díjat kialakítani, s berendezkedni a honi gyártásra.¹⁵² A magyar ipar felkészültségének ismeretében nyilvánvalóan arra gondolt, hogy a hadsereg legsürgősebb igényét így gyorsabban lehet kielégíteni.

A 3. b. osztály vezetője, Tanos Béla ezredes, valamint beosztottai — ellentétben feletteseikkel —, egyértelműen a szabadalom megvétele és a honi gyártás mellett törtek lándzsát.¹⁵³ Mint a kérdésnek a HTI melletti legjobb ismerői, az adott körülmények között más lehetőséget nem láttak, s minden további vitát felesleges időpazarlásnak tartottak.

A HM 17. b. osztály (Iparügyi Minisztérium) állásfoglalása is a honi gyártás mellett állókat erősítette. A gyárak műszakilag alkalmasak a harcocsik gyártására. Kapacitásuk megvan, ki kell használni. Minél előbb ki kell adni a megrendelést, mert az anyagok beszerzése hosszú

¹⁵² Uo.

¹⁵³ Uo.

időt vesz igénybe. A MÁVAG és a Ganz így is csak 1941 októberben a „Toldi II.” program befejezése után kapcsolódhat be a gyártásba.¹⁵⁴

A vitában döntő fordulat következett be, mikor Fiegl, a Skoda A.G. igazgatója május végén Budapestre érkezett. A tárgyalások során kijelentette, nem tudja, tudnak-e kész harckocsikat szállítani, kapnak-e erre a németektől szabad kapacitást, épp ezért célszerűbbnek tartaná a szabadalom megvételét. Esetleg — mondta Fiegl — a motorok gyártásába a Skoda személygépkocsi gyára bekapcsolódhatna, ami a gyártást megkönnyíthetné.¹⁵⁵ Világosan kitűnik ebből, hogy a németek beleegyeztek ugyan egy többé-kevésbé elavuló félben levő közepes harckocsi típus átadásába, de nem óhajtották a Skoda általuk teljes egészében kihasznált gyártási kapacitását magyar rendelésekkel lekötöni.

Ezek után a VKF a licenc megvásárlása mellett tört lándzsát, hangsúlyozva, hogy a hazai gyártásnak minden alkatrészre ki kell terjednie.¹⁵⁶ A III. Csoportfőnökség 1940. május 26-án tartott értekezletén utasították Ruskiczay-Rüdigert, hogy mielőbb tegye meg a szükséges intézkedéseket a licenc megvásárlására.¹⁵⁷

Ruskiczay — megbízatásához híven — kérte a Budapesten tartózkodó Fiegl-t, hasson oda, hogy mielőbb és lehetőleg mérsékeltebb áron bocsássák rendelkezésre a T—21 licencét. Ugyanakkor — még mindig bízva saját elképzelésében — ismét felvetette a kész harckocsik szállításának esetleges lehetőségét is. Fiegl azzal vállalta a megbízást, hogy nemcsak a szállítás lehetőségében nem bízik, de a licenc ár mérésében sem.¹⁵⁸

A T—21-es 1940. június 10-én cseh kísérőkkel érkezett Hajmáskérre szerkezeti rajzok nélkül.¹⁵⁹ A műszaki átvétel és a csapatpróba Vértesy János vezérkari ezredes vezetésével kiküldött bizottság előtt azonnal megkezdődött. A bizottság arra volt kárhózzatva, hogy passzív szemlélőként vegyen részt a bemutatón, mivel a harckocsit csak a kísérő cseh személyzet kezelhette, s a csapatpróba csak abból állt, hogy a magyar bizottság tagjai egy-egy órát vezethettek ellenőrzés mellett.¹⁶⁰ A bizottság ennek ellenére is kialakította véleményét,¹⁶¹ miszerint a 16,5 t súlyú, 240 LE-s motorral ellátott T—21-es a megszbott követelményeknek megfelel, amennyiben védettségét a páncélszat megerősítésével növelik, s a torony megfelelő — a „Toldi” tornyához hasonló alakú — átalakításával megnövelik a kezelők mozgási lehetőségét. Az így kialakított toronyba egy 40 mm-es löveget és vele párhuzamos 8 mm-es géppuskát, míg a vezető mellett egy 8 és egy 12,7 mm-es géppuskát javasoltak elhelyezni. (A csapatpróba fegyverzet nélkül folyt, mivel a harckocsi az eredeti fegyverzet nélkül érkezett,

154 Uo.

155 Uo.

156 Uo.

157 Uo.

158 Uo.

159 HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/3142.

160 HL. HM. Eln. 3.b. — 1943/4746.

161 HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/41334.



A T—21-es közepes harckocsi bemutatása Hajmáskéren

magyar fegyverzet beépítésére pedig nem volt idő.) A bizottság jelentésében külön hangsúlyozta, hogy a harckocsi jól vezethető (sűrített levegővel megoldott kormánymű), mozgékony és fordulékony, azonban jól képzett vezetőket igényel, akiknek kiképzésére legalább 4—6 hónap szükséges. Gyakorlott „Toldi”- és „Ansaldo”-vezetők azonban 1 hét alatt átképezhetők.

A bizottság jelentése nyomán, annak ellenére, hogy alapos vizsgálatra nem volt mód és átalakításokra volt szükség, a HTI a harckocsi rendszeresítését javasolta. Ezt a későbbiek során, mikor a felületes átvétel megbosszulta magát és sorozatban jelentkeztek a gyártást akadályozó konstrukciós hibák, s átszerkesztések váltak szükségessé, a HTI azzal indokolta, hogy „az alváz és motorban az itt megejtett próbák és a Skoda által jelentett kb. 7000 km próbautak eredménye alapján bízott; semmilyen más lehetőség nem állt rendelkezésre, azon óhaj, hogy (1940-ben!) legyen már valamink, kényszerített, sürgített.”¹⁶²

A csapatpróba alatt (július 9—10-én) megtekintette a T—21-et Horváth László tábornok, a gyorscsapat gyakorló és kiképzőtábor parancsnoka is. Véleményét a „korszerű német irodalomban (Guderian) levő

¹⁶² HL. VKF. Eln. 1. — 1943/4746.

szervezési és alkalmazási keretbe” illetve terjesztette elő, ami szerinte „bevált és nálunk is előrelátható”.¹⁶³

Ebből az aspektusból nézve úgy találta, hogy a T—21 — amely a harcocsidandárok zömét kellett képezze — „nagy gyorsaságánál, fordulékonyaságánál és kiemelkedő terepjáró képességénél fogva hivatásának mozgás szempontból teljesen meg fog felelni”.¹⁶⁴ Azonban páncélzata eredeti kivitelben gyenge, oly mértékig meg kell erősíteni, hogy a harckocsi a harctér páncéltörő fegyvereinek zöme (2 cm-ig) ellen védett legyen.

Az alkalmazást illetően szükségesnek találta meghatározni a közepes harckocsik helyét, feladatát a vegyes felépítésű harcocsidandárokban. Helyesen látta, hogy a harcocsidandárok nem nélkülözhetik a nehéz harckocsikat. A csak közepes harckocsikkal rendelkező páncélos magasabbegységek nem ütőképesek, feladatukat nem tölthetik be, mert a nem rendeltetésszerűen használt, a nehézharckocsik szerepét is átvevő közepes harckocsik súlyos veszteségek árán sem tudnak eredményt elérni. A reális adottságokat hagyta azonban figyelmen kívül, amikor helyes elképzeléseinek megfelelően kijelentette „szükségesnek tartom, hogy páncélos erőink vegyes kötelékeibe a T—21-el egyidejűleg nehéz harckocsik (40 t körül) is beosztassanak”, épp ezért „páncélos erőink fejlesztése során (40 t) és közepes (15—17 t) harckocsik beszerzése egyidejűleg kell történnjen. Csak így lehet biztosítani erőink ütőképességét a fejlődés bármely mozzanatában”.¹⁶⁵ Az ellenség páncéltörő fegyvereinek kikapcsolását s az áttörést e 7—8 cm-es lövegekkel ellátott nehézharckocsik feladatává teszi, míg a mozgékony, nagy sebességű és tűzgyorsaságú (8 lövés/sec.), de kevésbé védett T—21 (közepes) harckocsi szerepe támadásban az ellenség üldözése lehet annak mélységében, ahol már nem kell számolni „tervszerűen és mélyen megszervezett páncélelhárítással”.¹⁶⁶ Az ellenséges nehézharckocsikkal szemben a T—21-es helyt állni nem tud, azonban, ha ez elkerülhetetlen, mozgékonyaságánál és fordulékonyaságánál fogva

¹⁶³ HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/41334. — Horváth tábornok a harckocsik alkalmazásának fő elveit a „radikális súlyképzésben, tömeges bevetésben döntő és messzemenő céllal, valamint a mozgóharc kikényszerítésében” látta. Ehhez páncélos hadosztályok mielőbbi megszervezését és a hadrendbe állítását tartotta szükségesnek.

A páncélos hadosztályok szervezése: 1 pc., dd., 1 gk. löv. dd., 1 feld. oszt., pc. tüzérség, 1 feld. rep. szds., pc. utász és hír. csapat.

Ezenbül a páncélosdandár áll: 2 *páncélosezredből*. 1 ezred 3 osztályra tagozódik, 4 könnyű, 6 közepes, 2 nehéz hk. századdal.

HL. VKF. Eln. 1. — 1940/4030.

Horváth tábornok elképzeléseit magáévá téve Nagybaczoni Nagy Vilmos, ekkor az 1. hadsereg parancsnoka, a HM-nek 1940. június 20-án küldött felterjesztésében sürgette a gyorshadtest mielőbbi átszervezését. A különböző sebességű alakulatok (gk., lovas, kerékpáros) egy dandárba és hadtestbe szervezését, vezetését, kiképzését, kiegészítési szempontból egyaránt tarthatatlannak tartotta. Kifogásolta a gyorshadtestnél a támadó és védő páncélos eszközök hiányát. Javasolta, hogy a 2 gk. dd-ből kiegészítve egy páncélos dd-ai sürgősen hozzanak létre 1 gk. hadtestet, majd a későbbiek során 1 gk. (4 zlj.) és 1 pc. dd-ből álló hadosztályokat. A páncélos dd. nála is 2 ezredes. A páncélosezred viszont 1 közepes és 1 könnyű hk. zászlóaljából áll. (3—3 század 54—54 hk-val.) Ő nehéz hk-kat nem tervezett a dandárókba. A gyorshadtest lovas dd-okból és a kerékpáros zlj-akból javasolta 1 lovashadtest létrehozását, könnyű hk. zászlóaljjal és páncélvadász századdal kiegészítve.

¹⁶⁴ HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/41334.

¹⁶⁵ Uo.

¹⁶⁶ Uo.

esetleg sikeresen veheti fel a harcot a lomhább mozgású nehézharckocsikkal is.¹⁶⁷

Július 12-én megtörtént a T—21-es vezetőségi bemutatója is. A jelenlevők meglegedettségüknek adtak kifejezést. Nyilvánvalóan afölötti örömben, hogy egyáltalán „van valamink”.

Közben a HTI elkészítette a Skoda által benyújtott szerződés módosított változatát, s 1940. július 11-én átadták a Skoda képviselőinek, akik két hetet kértek annak tanulmányozására, s végleges ajánlatuk kialakítására.¹⁶⁸ Ennek megtörténte után a tárgyalások megegyezéshez vezettek. Augusztus 5-én a Skoda ajánlatát, amely a licenc ár tekintetében engedményt tett, elfogadták, s egy nappal később Ruszkiçay-Rüdiger és a Skoda képviselői aláírták a szerződést. Ezt a honvédelmi miniszter augusztus 7-én sietve jóvá is hagyta.¹⁶⁹

A terjedelmes szerződés értelmében a Skoda A.G. átadta a T—21 gyártási jogát a HM-nek „egyszer s mindenkorra” korlátlan számú harckocsi gyártásra (6,750 000 K) 1,184 200 P-ért (eredeti ár 1,500 000 P volt). Az összeget a rajzok folyamatos átvételekor arányosan kellett fizetni.¹⁷⁰ A Skoda kötelezte magát a gyártási tapasztalatok átadására is (ami még nem volt), és mindkét fél vállalta, hogy a gyártás közben tett javításokat egymás rendelkezésére bocsátják.

Kikötötte a szerződés, hogy a harckocsit kizárólag magyar használatra gyárthatják, és sem közvetlen, sem pedig közvetett kivitelre nem gyárthatnak, a gyártási jogot nem adhatják el. Megállapodtak abban is, hogy míg egyrészt „a Skoda A.G. lehetségesnek tartja esetleges külföldi megrendeléseinek elintézésére Magyarország gyártási lehetőségeit felhasználni”, addig másrészt „a Skoda A.G. hajlandó a HM óhajára a T—21 harckocsi alkatrészeit, amennyiben elfoglaltsága engedi (ez a kitétel a magyar gyártási lehetőségekkel szembeni igénynél nem szerepel) a legrövidebb időn belül szállítani.”¹⁷¹

A szerződés aláírása után — nem utolsósorban a már ismert vélemények hatására — a VKF kezdeményezésére olyan döntés született, hogy a „Huba III.” hadrendbe nem 1, hanem 2 páncélosdandárt állítanak be, s ezek harckocsizredei részére a tervezett 100 helyett 230 közepes harckocsit rendelnek meg.¹⁷² A megnövekedett igényekhez biztosítani kellett a szükséges költségvetést is. A honvédelmi miniszter utasította Ruszkiçay-Rüdiger csoportfőnököt, hogy állíttasson össze egy tájékoztatót a „harckocsi és általában a páncéljárművek jelentőségéről, várható teljesítményéről, fegyverzetének hatásadatairól, hogy ezt a pénzügyminiszter és a VKF jelenlétében a miniszterelnöknek előadhassa és 100 millió pengő póthitel igénylését indokolhassa”.¹⁷³

¹⁶⁷ Uo.

¹⁶⁸ HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/36711.

¹⁶⁹ HL. HM. III. Csfség. — 1940/44445.

¹⁷⁰ A rajzokat a szerződés aláírásától számított 5–8 hét alatt kellett pontosan meghatározott rend szerint átadni, 7 részletben.

¹⁷¹ HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/45566.

¹⁷² HL. VKF. Eln. 1. — 1940/4383.

¹⁷³ Uo. — A „harckocsi hitel” a 230 harckocsira 98 600 000 P-öt irányzott elő. Ebből 23 800 000 P-öt (60 harckocsi árát) a „Huba II.” hadrend, míg a fennmaradó 74 800 000 P-öt „harckocsi póthitel”-ből kívánták fedezni. (Egy harckocsi árát 214 000 P-re kalkulálták, amihez hozzájött 90 173 P, a fegyverzet és a rádió fejében.)

A HTI 1940. szeptember 3-án megtette javaslatát a T—21-es „Turán” néven történő rendszeresítésére.¹⁷⁴ A javaslatban kitértek a szükséges átalakításokra, s felhívták illetékesek figyelmét, hogy a motor bonyolultsága következtében sok lesz a hibaforrás, épp ezért „az ilyen alakulatok műszaki szakszemélyzettel és műhelyekkel való bő ellátása előfeltétele az alakulatok működőképességének.”¹⁷⁵

A fegyverzet kérdésében a VKF úgy döntött, hogy 40 mm-es löveget és egy, a vezető mellett elhelyezett 8 mm-es géppuskát építenek be a harckocsiba.¹⁷⁶ Mivel időközben német engedéllyel lehetővé vált az eredeti 47 mm-es Skoda-löveg licencének 560 000 P-ért való megvásárlása, ezt kell 40 mm-esre átalakítva beépíteni.¹⁷⁷ Oka, hogy a honvédségnél rendszeresített 40 mm-es gépágyú lőszerrel lőhető legyen a „Turán”-löveggel is. Az átalakított 40 mm-es löveg átütő ereje nem kisebb az eredeti 47 mm-esnél, mivel kezdő sebessége 820/sec. annak 590/sec. kezdősebességével szemben.¹⁷⁸

Horváth tábornok (november 5-én) azonban ezzel nem értett egyet. A rendszeresítési javaslatot különben mindenben helyeselte, de a 40 mm-es löveg beépítését ellenezte. Szerinte ez az űrméret még 825/sec. kezdősebesség esetén sem eléggé hatásos, mivel az 50 mm vastag páncélt átütni nem tudja, így a harckocsi korszerű páncélosok ellen tehetetlen. Tekintettel arra, hogy a fejlődés a páncélvastagság növekedése irányába hat, olyan 40 mm-esnél feltétlenül nagyobb űrméretű lövegre van szükség, amely legalább az 50 mm-es páncélt 100 m-en belül képes átütni.¹⁷⁹

A VKF azonban kitartott eredeti elképzelése mellett, s ellenezte a 47 mm-es löveget. A két löveg között gyakorlatilag semmi különbség, a 47 mm-re áttérni hiba lenne. Ehhez lőszert az ipar nem gyárt, s az esetleges berendezkedés a gyártásra a harckocsiprogramot késleltetné. Nagyobb űrméretű löveg rendszeresítése a közepes harckocsigyártás tervét szintén felborítaná, mivel ehhez a kocsi át kellene szerkeszteni.¹⁸⁰

Így aztán az eredetileg tervezett 40 mm-es löveggel került sor 1940. november 28-án a „40. M. «Turán» közepes harckocsi”, valamint a „40. M. »Turán« közepes parancsnoki harckocsi” rendszerítésére.¹⁸¹ A parancsnoki harckocsi annyiban különbözött a másiktól, hogy két R—4-es és R—5-ös rádióval rendelkezett, míg amaz csak R—5-ös ké-

¹⁷⁴ HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/50416.

¹⁷⁵ HL. VKF. Eln. 1. — 1943/4746.

¹⁷⁶ HL. VKF. Eln. 1. — 1940/4569.

¹⁷⁷ HL. HM. Eln. III. Csfség — 1940/52206.

¹⁷⁸ HL. VKF. Eln. 1. — 1943/4746.

¹⁷⁹ HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/50416.

¹⁸⁰ Uo.

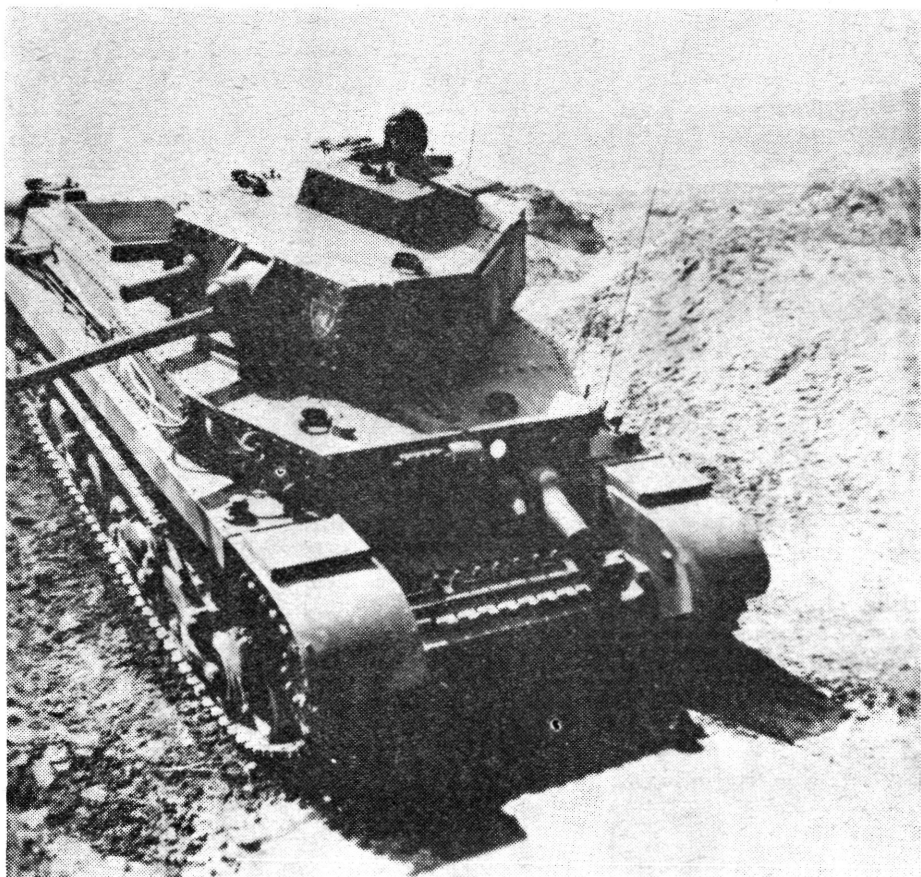
¹⁸¹ Uo., valamint Honvédségi Közlöny, 1940. dec. 9.

^{40 M „Turán” közepes harckocsi.}

Súlya: 18,2 t. Hossza: 5,5 m. Szélessége: 2,44 m. Magassága: 2,3 m. Motor: 260 LE. 2200/perc, legnagyobb fordulatszámnál fogyasztás: 160 l/100 km (tartály 265 l). Sebesség: 3,3 km/óra — 47,2 km/óra. Hatótávolság: 165 km. Áthidaló képesség: 2,2 m. Gázló képesség: 0,9 m. Legkisebb fordulat sugár: 12 m. Helyben fordulat sugár: 4 m. Páncélzat — elülső oldalal, homloklemez 60 mm, oldal és hátsó lemez 25 mm, tető és fenéklemez 13 mm.

Fegyverzet: 1 db 40 mm-es löveg, 2 db 8 mm-es 34/40. A. M. (Gebauer) géppuska.

Lőszer kiszabát: 101 db 40 mm-es gránát, 3000 db 8 mm-es töltény. Személyzet: 5 fő.



40. M. „Turán” közepes harckocsi

szülékkel volt felszerelve. Az R—5-össel a századon és szakaszon belül, az R—4-essel pedig felfelé tartotta az összeköttetést a századparancsnok. (R—4 a század-, zászlóalj- és ezredparancsnoki harckocsiban volt.) Más különbség a két harckocsi között nem volt. Később a közepes harckocsi elnevezést „közepes csata harckocsi”-ra módosították.¹⁸²

Ekkor úgy látszott, hogy a Horthy-hadsereg rövid időn belül hozzájut az áhított közepes harckocsihoz. Még a rendszerítési eljárás befejezése előtt, 1940. szeptember 19-én sor került a megrendelések kiadására is.¹⁸³ Azonban csakhamar kiderült, hogy a várakozás ellenére az első harckocsi elkészítéséig még hosszú és göröngyös az út. Amint

¹⁸² HL. HM. Eln. 3.b. — 1941/4232.

¹⁸³ HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/53381. — A megrendelést 230 harckocsiról a következő megosztásban adták ki: WM és Győri Vagon 70–70 db, Ganz 50 db, MAVAG 40 db. A WM és a Győri Vagonnak 1941. augusztusától 1942. júliusáig, míg a MAVAG és Ganznak (a „Toldi” II. program miatt) csak 1942. áprilistól júliusig kellett volna szállítani.

előrelátható volt, a csapatéretlen és felületes próbák alapján átvett harckocsi dokumentációja számtalan hibát tartalmazott, amelyek gyártás közben kisebb-nagyobb módosításokat tettek szükségessé. Így nem csoda, hogy számtalan balsikeren, gyártási gondon átvergődve csak 1942 júniusában sikerült végre az első, már használhatónak mondható „Turán”-okat átadni.¹⁸⁴ Ennek a kinosan lassú gyártási folyamatnak története azonban már egy másik dolgozat feladata.

IV.

Már a páncélosprogram első évében sor került a honvédség páncélgépkocsi típusának rendszeresítésére és a gyártás megkezdésére. A harckocsik beszerzésével egyidőben merült fel a megfelelő páncélgépkocsi típus kiválasztásának és rendszeresítésének kérdése is. A VKF követelmény: olyan közepes páncélgépkocsi, mely felderítő és biztosító feladatokra alkalmas. Több típus jött szóba: az osztrák ADKZ, valamint három német, Hansa Lloyd, Daimler-Benz és az A—5—P nehéz páncélgépkocsi.¹⁸⁵ A WM-gyár is felajánlotta egy, az AC—II. alvázra épített saját szerkesztésű páncélgépkocsi gyártását, amelyet már kikísérleteztek.¹⁸⁶

A külföldi típusok beszerzésénél hasonló problémákba ütköztek, mint a harckocsiknál. Az A—5—P páncélgépkocsival kapcsolatban például — amit a HTI kipróbálásra ajánlott — a berlini követség 1938. június 30-án kijelentette, „hogy az OKH nem látja szívesen az A—5—P páncélgépkocsi kivitelét még barátságos országokba sem. Németországban hajlandó bemutatni.”¹⁸⁷

A VKF még 1938 júniusában az AC—II. mellett foglalt állást, a nehezen hozzáférhető külföldi páncélgépkocsik adataiból ugyanis kitűnt, hogy azok árnyalati különbségekkel megegyeznek, s „semmilyen sem múlják felül az AC—II. teljesítményét, sőt az utóbbi sok tekintetben jobb azoknál.”¹⁸⁸ Az AC—II. rendszeresítése ennek ellenére közel egy évet késett. A III. Csoportfőnökség, valamint a HTI ugyanis még 1939 áprilisában sem adta fel egy külföldi típus beszerzésének gondolatát.¹⁸⁹ A források nem teszik lehetővé, hogy megismerjük a VKF által már 1938-ban elfogadott AC—II. körül a kulisszák mögött folyó harcot. Tény, hogy a III. Csoportfőnökség és annak 3. b. osztálya sokáig mereven ellenállt, és az AC—II-vel szemben külföldi típust szorgalmazott.

Közben a MÁVAG is jelentkezett, hogy megszerezte a Landswerk- „Lynx” páncélgépkocsi terveit. A VKF hozzá is járult 1 db-nak a gyár költségén való megrendeléséhez, mivel az AC—II. csapatpróbája még nem történt meg, s még nem lehetett tudni, megfelel-e.¹⁹⁰

¹⁸⁴ OL. Z. 407. 54. cs. 424.

¹⁸⁵ HL. VKF. Eln. 1. — 1938/2199.

¹⁸⁶ Az AC—II-t Strausser 1933-ban készített páncélgépkocsi terve alapján fejlesztette ki a WM-gyár. (Strausser azonos a V—3 tervezőjével.)

¹⁸⁷ HL. HM. Eln. 3.b. — 1938/30322.

¹⁸⁸ HL. VKF. Eln. 1. — 1938/2542.

¹⁸⁹ HL. VKF. Eln. 1. — 1939/3773.

¹⁹⁰ HL. HM. Eln. 3.b. — 1938/94012.



39. M. „Csaba” páncélgépkocsi

Az idő azonban sürgetett, az ősszel megalakítandó páncélgépkocsi századoknak anyagra volt szüksége. Így aztán, jobb híján 1939 júniusban a HTI felterjesztette az AC—II-öt rendszeresítésre, s az 39. M. „Csaba” páncélgépkocsi néven került a honvédség fegyverzetébe.¹⁹¹

A HM még június—július hóban 61 db (53 páncél és 8 vas felépítményű) páncélgépkocsira adott megrendelést a WM-nek,¹⁹² darabonként 65 000 P-ös, nem végleges egységáron, ami az ÁKB közreműködésével csakhamar 63 844 P-re csökkent. A WM erre a páncéllemezek árának változása, gyártási tapasztalatok hiányából, valamint újabb anyagdrágulásokból eredő ár túllépések következtében árvizsgálatot kért, hasztalanul.¹⁹³ A gyártást külföldi alkatrészek (Ford-motor,

¹⁹¹ HL. VKF. Eln. 1. — 1939/3891.

39. M. AC—II. „Csaba” páncélgépkocsi.

Súlya: 5950 kg. Hossza: 4,52 m. Szélessége: 2,10 m. Magassága: 2,27 m. Sebessége: 50 km/óra. LE: 87. Kezelők: 4 fő. Fegyverzet: 36. M. npu. 200 lövés 40 db tár/5 db, 34/37. A. M. gp. 3000 lövés 120 db tár/25 db. 31. M. gsz. Páncél: kocsiszekrény ált. 9 mm. Homloklemez: 13 mm. Fedőlemezek: 7 mm. Kormányzás, 4 kerékkel, 2 kormány, mindkét irányban rendelkezett a vezetéshez szükséges összes szerelvényekkel.

¹⁹² HL. HM. Eln. 3.b. — 1939/27219.

¹⁹³ OL. WM-iratok Z 407. 32. csomó.

elektromos berendezés, csapágyak stb.) felhasználásával vállalta a gyár. Ezt a VKF nem is kifogásolta.

A határidőt 1939. október 1-től kezdődő folyamatos szállításban alapították meg.¹⁹⁴ Az első kocsiknak tehát már októberben a gépkocsidandároknál kellett volna lennie. Ez eredetileg nem volt irreális kívánság, a megrendelés ugyanis korántsem merítette ki a gyár meglévő kapacitását, amit a gyárnak a külföldi piacok felé irányuló érdeklődése is mutat,¹⁹⁵ viszont ezzel szemben a külföldi alkatrészek (Ford-motor, Bosch-felszerelés, csapágyak) szállításában zavarok keletkeztek, ami több hónapos csúszást jelentett.

Késleltették a kocsiknak a csapat részére történő átadását más hiányosságok is. Ilyen volt a „Toldi”-val egyező fegyverzet lassú, akadozó szállítása. A „Toldi”-énál magasabb toronyban nem ütközött akadályba a társas Gebauer-géppuska elhelyezése, ezért a hevederes változatra történő későbbi átszerelése szóba sem került.

De késedelmet okozott az optikai felszerelés szállítása is. A kocsik tükrös periszkópjait (kocsinként 16 db) ugyanis csak 1939. szeptember 2-án rendelte meg a WM a Marx és Mérei cégnél.¹⁹⁶

A fegyverek (külön távcső kellett a nehéz- és géppuskának, mivel nem voltak párhuzamosítva) irányzó távcsövei ügyében is csak októberben történt meg a döntés, és tettek javaslatot a Goerz-típussal szemben a GAMMA távcsöveinek rendszeresítésére.¹⁹⁷ De nem álltak időben rendelkezésre a Standard által beállított R-4-es rádiók sem.

A Cordatic gyár lövésbiztos gumiabroncsának kipróbálására — ilyen abroncsokkal rendelték meg a kocsikat — csak 1940. február 24-én került sor, ennél fogva csak ezután lehetett szó a közben elkészült, s a csapatokhoz nem lövésbiztos gumival már kikerült páncélgépkocsik gumijának kicserélésére.¹⁹⁸

A gyár késett, így az első 3 db páncélgépkocsi átvételét csak 1940 január elején jelentette a KÁB. Ugyanakkor értesítette a gyorsdandárokat, hogy páncélgépkocsi századaik feltöltése folyamatosan megkezdődik.¹⁹⁹ Ez a folyamat azonban nem volt túlságosan gyors, mert április 8-án még csak 15 páncél és 8 vasfelépítményű páncél-

¹⁹⁴ HL. VKF. Eln. 1. — 1939/3891.

¹⁹⁵ HL. HM. Eln. III. Csfség — 1939/59720. — A WM 1939. szeptember hóban engedélyt kért, hogy a páncélgépkocsit Svájcban bemutathassa, mert „A magunk részéről súlyt helyeznénk arra, hogy az üzletet leköthessük, mert a teljes nemes deviza ellenértékkel szemben aránytalanul kevés nyersanyagérték és igen nagy munkamennyiség áll. Ennek jellemzésére — a fegyverzet nélkül kb. 5,5 tonnás páncélgépkocsiban, a külföldi beszerzett alkatrészek minimális, néhány ezer pengőt kitevő összegén kívül hazai gyártású nemesacélanyag és alumínium kerül feldolgozásra, amellyel 10000 P-t megközelítő vetejar érhető el, azaz kg-ként 18 P”. Az esetleges rendelést a hazai szállítás után rövid határidővel vállalták volna. Az engedélyt meg is kapták, azonban a svájci üzlet nem jött létre, ellenben novemberben Hollandia — melynek 3 évvel előbb már 50 db alvázat szállított a gyár — 40 db páncélgépkocsi után érdeklődött.

¹⁹⁶ HL. HM. Eln. 3.a. — 1939/42806.

¹⁹⁷ HL. HM. Eln. III. Csfség. — 1939/51726.

¹⁹⁸ HL. VKF. Eln. I. — 1940/3325.

¹⁹⁹ HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/2007.

Az elosztás a következőképpen alakult: 1 gk. dd. 11 + 2 kik. vas. felép., 2. gp. dd. 11 + 2 kik. vas. felép., 1. lov. dd. 11 + 2 kik. vas. felép., 2. lov. dd. 11 + 2 kikép. vas. felép., hegyi d. 3. Ludovika 3. Közp. tart. 5. Összesen: 53 + 8 kik. vas. felép.

gépköcsi átvételéről jelentett a KAB azzal, hogy a jövőben már heti 4 db átvételére lehet számítani.²⁰⁰ A páncélgépkocsikat azonban csak fegyver, rádió és célzótvádcső nélkül adták át. A Danuvia április 30-ig csak 20 kocsi fegyverzetének beépítését ígérte, míg a többit május 31-ig.²⁰¹ A célzó tvádcövek közül 16 db-ot szállított ugyan a GAMMA, azonban ezek hibásaknak bizonyultak, s javításra szorultak.²⁰² A Standard is csak ígérettel tudott szolgálni, hogy május 15-től heti 6 db rádió kész.²⁰³

A WM a maga részéről június 20-ig befejezte a 61 páncélgépköcsi szállítását, s kérte 3 682 152 P összegű számláinak mielőbbi kiegyenlítését.²⁰⁴ Azonban a páncélgépköcsik fegyverzetének beépítése nagyon lassan haladt, s a kocsik csak augusztus végére kerültek ki a páncélgépköcsi századokhoz.

A gyorsdandárok első jelentései csak kisebb egyedi hibákról számoltak be, s a kocsikat igen használhatóknak tartották.²⁰⁵ Nagyobb hibák csak az erdélyi bevonulás során végrehajtott menetek során jelentkeztek, méghozzá tömegesen. A gyorsdandár parancsnokság október 4-én jelentette, hogy az 1. gépkocsidandárnál 10 db! páncélgépköcsi (az egész század) üzemképtelenné vált a kormány csigaház, illetve lengőtengelyház öntvény törése következtében.²⁰⁶ A WM szerelői a helyszínre utaztak és üzemképessé tették a kocsikat. A velük utazott mérnök „megnyugtatta” a dandárparancsnokságot, hogy a gyár a megerősített öntvények gyártását már megkezdte, de addig, míg ezzel el nem készülnek és a cseréket minden kocsin végre nem hajtják, addig tömeges törésekkel kell számolni a többi kocsinál is. A WM hivatalosan is kénytelen volt elismerni, hogy a csigaházak gyengék, s kilitásba helyezte az összes kicserélését.²⁰⁷ Úgy látszik, a Ford-motorok a „Toldi” motorjainál jobban álltak a viszontagságokat, mert komolyabb motorhibákról az első időszakban nem érkezett jelentés.

A HTI is vizsgálatot folytatott az ügyben, s megállapította, hogy az 1. gépkocsidandár páncélgépköcsi százada Erdélyben rossz úton huzamos ideig a megengedettnél nagyobb sebességgel haladt és ezért fordult elő minden kocsinál törés. Ugyanakkor megállapította, hogy a törések később a többi századnál is jelentkeztek. Elmarasztalták a kezelőszemélyzetet, mondván, hogy a maximális 60 km/óra sebesség betartása esetén a hibák kiküszöbölhetők.²⁰⁸ Ebben természetesen a HTI tévedett. A „Toldi” harcoksihoz hasonlóan a kezelők képzetlensége és a gyártásból eredő hibák itt is egyenlő mértékben járultak hozzá a hibákhoz.

200 HL. HM. Eln. 3.b. — 1940.16464.

201 Uo.

202 Uo.

203 Uo.

204 HL. HM. Eln. 3.b. — 1940.34066.

205 HL. HM. Eln. 3.b. — 1940/42577.

206 HL. HM. Eln. 3.b. — 1940.59441.

207 Uo.

208 HL. HM. Eln. 3.b. — 1940.61068.

V.

Tanulmányunk összegezéséként megállapíthatjuk, hogy a Horthy-hadsereg erőfeszítései a páncélos seregtestek és a teljesítőképes magyar páncéljármű gyártás megteremtésére 1940 őszeig igen mérsékelt eredményt hoztak. A gyorshadtest 1940 őszen hatálybalépő hadrendjébe beállított könnyű harckocsi századokat nem sikerült feltölteni. A „Huba II.” harckocsiadosztályainak szervezése közepes harckocsi anyag híjával meghatározatlan időre kitolódott. A hadseregvezetés, amennyiben a realitások iránti érzékkel bír, az eltelt időszak tapasztalataiból levonhatta volna a kellő következtetéseket. Bebizonyosodott, hogy nincsenek meg a korszerű páncélos erők kifejlesztésének feltételei, olyan akadályokkal kellett volna megbirkózni, melyek meghaladták a rendszer gazdasági erejét.

Döntő módon határozta meg a fejlesztés ütemét és mennyiségét az anyagi fedezet korlátozottsága. A hadrendfejlesztés 1940 őszeig már jórészt kimerítette a gazdasági erőforrásokat, nemcsak az eredeti „győri” egymilliárdos hitelt, de több póthitelt is. A „Turán” programot már csak nehezen előteremthető újabb póthitelből sikerült fedezni, holott ez a program nehéz harckocsik beállítását még nem is vette figyelembe. A program megvalósulása önmagában még minőségileg és mennyiségileg egyaránt igen gyenge páncélos erő létrejöttét jelentette. További nagy összegű és gyors hitelekre lett volna szükség, melyek azonban nem álltak rendelkezésre.

Nem sikerült a technikai feltételek megteremtése, a gyártás megfelelő szintre emelése. A tapasztalatlanságból eredő gyártási nehézségek, konstrukciós hibák, anyag- és alkatrészihiány akadályozták a munkát. Ilyen körülmények között az ipar a termelés gyorsítására és kapacitásának nagyobb emelésére nem vállalkozhatott. A teljes hazai gyártásra való törekvés sem hozta meg a várt eredményt, legfeljebb lassítólag hatott. A harckocsigyártás csak licenc alapján történhetett, mivel hazai konstrukció kialakítására sem megfelelő felkészültség, sem pedig idő nem volt.

A hosszan elhúzódó gyártási idő alatt az amúgy is öreg konstrukciójú páncélos járművek még jobban elavultak, a páncélos technika gyors fejlődésével a versenyt nem állták. A vezetés nem számolt a gyors változásokkal. A harckocsik alkalmazásának problematikáját kevesen és azok is elsősorban elméletben ismerték, gyakorlati tapasztalatuk nem volt, a fejlődés irányát kellően nem érzékelték. Így aztán egyre inkább elmélyült a szakadék a korszerű páncélosokkal szemben támasztott követelmények és a magyar páncélos csapatok vezetése és technikája között.

Az alakuló páncélos fegyvernem szűkölködött hozzáértő parancsnokokban és kezelőszemélyzetben. A kiképzés gyors és felületes volt, állandó mozgósítások zavarták, és mivel a gyárakból kis számban kikerülő, a kiképzők számára is ismeretlen járművekkel történt, azok fokozot igénybevételnek voltak kitéve. idő előtt tönkrementek. Ugyan-

akkor hozzáértő szerelők hiányában a javítás megoldatlan kérdés volt, sok esetben csak a gyárok tudták eszközölni.

A magyar harckocsigyártás emellett teljesen magára volt utalva. A német és olasz „szövetségestől” semmiféle segítséget nem kapott. A németek a licenc, valamint kész harckocsik szállításának megtagadásával, majd a különböző gyártáshoz szükséges alkatrészek szállításának visszatartásával akadályozták a magyar harckocsigyártást, s politikai zsarolások eszközéül használták fel. Az olaszok páncélos technikája alacsony fokon állt, ha akartak, sem tudtak érdemleges segítséget nyújtani.

Mindezen nehézségek az elkövetkező években is megmaradtak, sőt sokasodtak. A magyar harckocsigyártás képtelen volt kinőni gyermekbetegségeit. Így a modern páncélos erők kiépítésének terve a megvalósulásig sohasem jutott el. A tapasztalatok reális értékelése ezt már ekkor világosan megmutatta, és ráébreszthette volna a hadsereg vezetőit hadseregfejlesztési koncepciójuk átértékelésére és józanabb katonapolitika kialakítására. Ez azonban nem következett be. A Horthy-hadsereg vezetése tovább folytatta végzetes politikáját, amely a gyengén felszerelt hadsereg elavult páncélos egységeit is a biztos pusztulásba kergette.

ЛОРАНД ДОМБРАДИ:

УСИЛИЯ ХОРТИСТСКОГО ВОЕННОГО КОМАНДОВАНИЯ НА СОЗДАНИЕ БРОНЕТАНКОВОГО РОДА ВОЙСК (1938—40 гг.)

Резюме

Для командования хортистской армии являлось труднейшей задачей создать быстроходные корпуса, в том числе бронетанкового рода войск. Дьёрская программа развития армии (1938 г.) настоятельно выдвинула решение этого вопроса. В своей статье автор с помощью до сих пор еще не открытых архивных материалов показывает безуспешные усилия. Военного руководства в интересах создания бронетанковых сил в периоде 1938—40 гг.

Несмотря на запрещения, уже и до 1938 г. продолжалась подготовка, но кроме покупки 90 итальянских танков «Аншалдо» и изготовления прототипа среднего танка венгерской конструкции «В-4» — устаревшего уже во время длительной работы с 1933—37 гг. — больше не хватало.

Составленный в 1938 г. план развития армии предписал постепенную постановку танковых подразделений. Нужные легкие и средние танки хотели производить на венгерских заводах по иностранным лицензиям. Начать производство было невозможно из-за неимения соответствующих лицензий. В 1938 г. не было в распоряжении другого танка, кроме легкого шведского танка «Л 60» и оказавшегося на испытания устаревшим среднего танка «В-4». Немецкое военное руководство отказалось дать пригодный танк, а типы из Италии были не подходящими.

Тип «Л 60», под названием «Толди» был заведен в начале 1939 г. После длительных переговоров было поручено производить его заводам МАВАГ (MÁVAG) и ГАНЦ (GANZ). Летом 1940 г. хотели заказать 90 шт. «Толди» роты легких танков быстроходных бригад. Смотря на то, что моторы и другие части танков возили из Германии, и они регулярно опаздывали поэтому закончить производство всех танков и передать их ротам удалось гораздо позже желанного срока (1941 г.). Немецкое руководство не раз таким образом оказывало политический нажим на своих венгерских «союзников».

В результате негодных иностранных частей, неопытности в производстве, плохо подготовленных специалистов и недостаточного ремонта сделанные танки «Толди» повторно испортились и ставили под постоянную угрозу боеспособность танковых рот. Начало производства средних танков все опаздало.

Направленные на получение немецких, шведских, итальянских лицензий попытки неоднократно потерпели неудачу. Наконец, в 1940 г. немецким разрешением удалось получить еще недоделанный, и не серийного производства танк «Т-21» завода Шкода, который был заведен под названием «Туран». Четырем крупным заводам Вейс Манфред (Weiss Manfred), МАВАГ (MAVAG), ГАНЦ (GANZ), Дьёрский Вагон (Györi Vagon), было поручено производство танков (230) для запланированных рот средних танков. Вследствие несовершенной конструкции и не соответствующих чертежей танк неоднократно надо было переконструировать, таким образом, первые танки были готовы только в 1942 г., когда этот тип уже устарел.

В данном периоде начали производить конструированную и изготовленную заводом Вейс Манфред (Weiss Manfred) бронемашину «ЧАБА». Заказанные на разных немецких заводах части опоздали, и это задержало выпуск 62 бронемашин. Недостатки прибывших в 1940 г. бронемашин в результате не подходящей конструкции и ряда других причин скоро показались.

40 миллиметровая автоматическая пушка, смонтированная на подкрепленное шасси «ТОЛДИ» являлась истребителем танков, под названием «НИМРОД» о чём тоже говорится в статье.

В статье доказывается, что несмотря на большие усилия хортистская армия не была в силах осуществить то представленному способу создание бронетанковых войск даже малой силы. Этому мешали возможности маломощной, неопытной в производстве танков венгерской промышленности, слаборазвития экономика страны, а также развитие производства танков самотёком без помощи «союзников».

В данном периоде уже было видно, что надо иметь в виду дальнейшее ухудшение условий, и для хортистской армии, не станет возможным и в будущем развитие значительных бронетанковых войск.

LÓRÁND DOMBRÁDY:

DIE BEMÜHUNGEN DER HORTHYSTISCHEN MILITÄRISCHEN LEITUNG UM DIE SCHAFFUNG DER PANZERWAFFE IN 1938—1940

Resümee

Die schwerste Aufgabe für die horthystische Führung bedeuteten die Schnellkorps und innerhalb diesen die Schaffung der Panzerwaffe. Das Győrer Militärprogramm drängte in 1938 eiligst zur Lösung dieser Frage. Durch bisher unbekannte Archivalien werden die vergeblichen Bemühungen der Militärleitung gezeigt, welche zwischen 1938 und 1940 die Panzerwaffe ins Leben rufen sollte.

Auch schon vor 1938 — trotz dem Verbot — begannen die Vorbereitungsarbeiten, welche aber nur mit dem Ankauf von 90 kleinen italienischen „Ansaldo“-s und der ungarischen Konstruktion „V-4“ mittlerer Grösse endeten, welche Konstruktion während ihres langen Herstellens, von 1933 bis 1937, schon zur Zeit des Prototyps veraltet war.

Das Armee-Entwicklungsprogramm in 1938 verordnete die sukzessive Aufstellung der Panzerformationen. Die nötigen leichten und mittleren Panzerwagen sollten durch Ankauf ausländischer Lizenzen in Ungarn hergestellt werden. Die Herstellung wurde aber durch das Fehlen ausländischer Lizenzen behindert; ausser dem schwedischen L 60 leichten, und dem veralteten ungarischen V-4 mittleren Panzerwagen standen in 1938 keine Lizenzen zur Verfügung. Die deutsche Heeresleitung verschloss sich vor der Übergabe brauchbarer Panzerwagen, die italienischen Typs entsprachen nicht mehr.

Der L 60 Typ wurden Anfang 1939 als „Toldi“ eingeführt. Mit der Her-

stellung wurden nach langen Verhandeln die MÁVAG und GANZ-Fabriken beauftragt. Mit den bestellten 90 Toldi-s wollte man im Sommer 1940 die leichten Panzerkompanien der Schnellbrigaden versehen. Weil die Motoren und andere Bestandteile aus Deutschland und Schweden importiert werden mussten, und diese Bestellungen sich immer verspäteten, konnten die erforderlichen Panzer nur viel später, erst in 1941 den Truppen übergeben werden. Die deutsche Heeresleitung verübte durch die verspätete Sendung einen politischen Druck auf den ungarischen „Verbündeten“.

Die fertigen Toldi-s waren wegen schlechter ausländischer Bestandteile, wenig Erfahrung im Herstellen, schlecht ausgebildeter Fahrer und mangelhafte Reparaturanlagen sehr schwach kampferüstet und gefährdeten ständig die Kampftätigkeit der Panzerkompanien.

Die Herstellung der mittleren Panzer verspätete sich. Das Ankaufen von deutschen, schwedischen und italienischen Lizenzen vereitelte sich ständig. Zum Schluss konnte man in 1940 mit deutscher Genehmigung den T-21 Typ der Skoda-Fabrik besorgen. Der nur halbkonstruierte, für Serienherstellung noch nicht reife mittlere Wagen wurde als „Turán“ eingeführt. Mit der Fabrikation von 230 Stücke dieses Typs wurde Manfred Weiss, MÁVAG, GANZ und die Györer Vagonfabrik beauftragt. Wegen schlechter Pläne und nur halbfertiger Konstruktion musste der Wagen mehrere Umänderungen erleiden, und als die ersten Exemplare fertig waren, war der Typ schon veraltet.

Auch der „Csaba“ Panzerwagen wurde in der erwähnten Zeit eingeführt. Die Herstellung begann bei Manfred Weiss. Die verspätet angekommenen deutschen Bestandteile haben auch hier den Rythmus des Herstellens verlangsamt. Die in 1940 erfertigten und an die Truppen verteilten Wagen haben wegen Konstruktions- und anderen Fehler die Benützung erschwert.

Die auf das Untergestell des Toldi befestigte 40 mm Maschinenkanone bildete den „Nimrod“ Panzerjäger, womit die Studie sich auch eingehend beschäftigt.

Der Verfasser beweist, dass die Horthy-Armee die Aufstellung ihrer sehr bescheidenen Panzereinheiten nur durch grosse Anstrengung und nicht auf geplanter Art und Weise gerecht werden konnte. Es verhinderten diesen Plan die Möglichkeiten der unentwickelten ungarischen Industrie, die schlechte wirtschaftliche Lage des Landes und die Passivität der „Verbündeten“, welche das unerfahrene, hilflose Bemühen der Horthy-Regierung sich allein überliessen.

Schon zu jener Zeit wurde klar, dass die Verhältnisse sich nur verschlechtern werden, und die Herausbildung nennenswerter Panzerkräfte auch in der Zukunft nicht ermöglicht werden kann.

