



Somkutas Róbert*

A német alárendeltségbe léptetett magyar királyi I. gyorshadtest tevékenysége **III. rész**

Áttelepülés Kolimájára, és megindulás a „sztálini betonon”

1 941-ben – az ún. Barbarossa hadművelet keretében – a magyar királyi I. gyorshadtest két (páncélozott) felderítő-zászlóaljja részt vett a Szovjetunió elleni hadműveletben. A tanulmányosorozat korábbi részeiben a szerző ismertette a német hadtestek és a magyar erők elhelyezkedését, valamint a mostoha időjárási viszonyok között történt keletre vonulás nehézségeit. Miután a magyar királyi I. gyorshadtest 1941. július 9-én a német Dél Hadsereg-csoport alárendeltségébe lépett, a földi felderítési feladatokat az egység már csak a saját csapatai érdekében folytatta. A továbbiakban a szerző az egyes alakulatok ellátási és előrenyomulási nehézségeit részletezi.

A GYORSHADTEST REPÜLŐPARANCSNOKSÁGÁNAK ERŐI ÉS ESZKÖZEI

Miután a gyorshadtest kivált a Kárpát-csoport állományából és német irányítás alatt harcolt tovább, már nem kapta meg a magyar légierőtől a távfelderítő légi támogatást. Ezt a német 4. légiflottához (Luftwaffe) kirendelt összekötő csoport biztosította számára. A hadtest légi harcászati fel-







derítési feladatainak biztosítása, és légi támogatása érdekében egy repülőcsoportot állítottak fel, amely közelfelderítő- és vadászrepülő-századokból állt. [12; 130. o.]

Az Orosz Béla alezredes parancsnoksága alatt létrehozott repülőcsoport állománya kezdetben csak a hadtestközvetlen X., valamint a megerősítésül kapott VII. és a VIII. közelfelderítő repülőszázadokból állt, amelyek Kolimájára (*Kolomea*) áttelepülve Henkel He-46-os és Weiss Manfréd WM-21-es felderítő repülőgépekkel látták el feladatukat. A felderítő tevékenységüket a 2/3. „Ricsi” vadászrepülő század Fiat CR-42 típusú vadászgépeivel oltalmazták. [13; 21. o.] Július 28-án a csoport kiegészült a II. és a III. közelfelderítő, az 1/3. „Kör Ász” vadászrepülő-századdal, valamint később a 4. önálló bombázóosztály egyik századával.

A repülőcsoport állománya nem volt állandó létszámú, mert a harc tapasztalatok megszerzése érdekében gyakran váltották a repülőkötelékeket annak érdekében, hogy a folyamatos rotációkkal, minél több távol- és közelfelderítő, vadász-, továbbá bombázó alegységnek biztosítsanak lehetőséget a háborús tapasztalatok megszerzésére. [14; 7. o.]

* Nyá. alezredes. ORCID 0000-0002-3746-9588

4. táblázat. A gyorshadtestet támogató repülőcsoport állománya 1941. július elején (A szerző szerkesztése a [7] 7. függeléke alapján; a Magyar Királyi Honvéd Légierőben alkalmazott századjelvények ábrái: [15; 81. o.]

GYORSHADTEST REPÜLŐPARANCSNOKSÁG 1941. VII. 7. – XII. 26.						
Parancsnokok:	Orosz Béla alezredes (VII. 7. – 27.) Gyiresy Sándor alezredes (VII. 27. – XII. 26.)					
Települése helyei:	Kolomija – 1941. VII. 7–18. Nova Usica 1941. VII. 19. – nincs pontos adat					
A kezdeti időszak repülőállománya						
A frontszolgálat időszaka	VII. 7–14.	VII. 7–14.	VII. 8–13.	VII. 12. – X. 3.	VII.13. – XI. 17.	VII.13. – XI. 17.
Alakulat	VII. „Kocsnyás béka” közfelderítő század	X. „Sólyomszem” közfelderítő század	2/3. „Ricsi” vadászrepülő század	I. „Holló” közfelderítő század	III. „Táltos” közfelderítő század	1/3. „Kör Ász” vadászrepülő század
Századjelvénye						
Honi reptere	Miskolc	Ungvár	Kolozsvár	Mátyásföld	Kecskemét	Mátyásföld
Parancsnoka	Buday Tibor százados	Ivácskovics Elek százados	Szobránczy Aladár százados	Bibitz-Horváth László százados	Csegezy József százados	Tomor László százados
Darabszám és repülőgéptípus	6 x He-46 3 x WM-21	6 x WM-21	12 x FIAT CR.42	9 x He-46	9 x WM-21	12 x FIAT CR.42
Háborús reptere	Kolomija	Kolomija Jezizsanyi	Kolomija	Kolomija, Bar	Kolomija, Bar	Kolomija, Bar
Megjegyzés				X. 6. visszatér		

A hadművelet során – 1941 júliusa és novembere – között összesen négy bombázó-, öt közfelderítő-, valamint négy vadászszázad kapott lehetőséget harci körülmények közötti feladat ellátásra. [15]

KEMÉNY IDŐJÁRÁSI KÖRÜLMÉNYEK

Július 9–10-én az újból megindult nyári esőzések ismét próbára tették a csapatokat. A visszaemlékezések szerint az ukrán síkság földútjai száraz időben – a kemény altalaj miatt – jól járhatóak, de porosak voltak. A német és a magyar katonák is „sztálini betonút”-nak („Stalin beton”) neveztek, és a térképeken dupla vonallal jelölték ezeket az utakat, amelyek enyhén nedves, de nem csúszós, letaposott állapotban megfelelően járhatóak voltak. Azonban akár már ötperces eső után is, e kemény út felülete olyan síkossá vált, hogy a „bogárhátú utakról” a járművek könnyen az árokba csúsztak, és onnan csak vontatókkal lehetett kihúzni azokat. [16; 66. o.] Többször előfordult, hogy a felázott utakon, a nagy sárban a gépjárművek csak állati vontatással voltak képesek előre mozogni.

Július 9-én a 2. gépkocsizó dandár zöme felzárkózott a Zbrucs folyó előtt az Ivanje Pusztye (*Iwanie Puste*) – Germakovka (*Germakowka*) – Borscsöv (*Borszczow*) terepszakasra, és csapataival felkészült az azon történő átkelésre. A dandár parancsnoka a önálló felderítése során megállapította, hogy a nivrija-i (*Niwria*) híd estig nem készül el, ezért a még használható Zbrucs és a Dnyeszter torkolatánál lévő Zvanyjec-i (*Zwaniec*) hidat határozta meg a folyón történő átkelésre. Parancsot adott, hogy az élen haladó 2. felderítő-zászlóalj páncélos felderítő-osztaga törjön

előre Kamenyec–Podolszki felé. A parancsot azonban, az időjárási viszonyok miatt szinte járhatatlanná vált, rossz utakon, csak másnap tudták végrehajtani. A dandár menetoszlopának éle az este során beért Nivrija községbe, míg a vége – több mint 10 kilométeren elnyúlva –, Kzsvicse-nél (Krzywce) állt a zuhogó esőben.

Az 1. gépkocsizó dandár – élén a felderítő-zászlóalj oszlopával –, július 9-én a hajnali órákban végre meg tudott indulni, délután 14 órára Zvanyjecnél már a dandárvonata (hadtáplépcsője) is átkelt a Dnyeszteren. [18; 22. o.]

Az 1. gépkocsizó dandár még nem állt harcban szovjet csapatokkal, azonban mire a csapatokat harcba vetették, már jelentős távolságot kellett megtenniük. A dandárcsapatok a menetüket közúton, illetve vasúton hajtották végre a megindulási körletükbe. Azután – a hadtest második lépcsőjeként – csaknem lépésben kellett követniük az élen haladó 2. gépkocsizó dandárt a gyenge minőségű, rombolt utakon vezető, egyetlen előrevonási vonalon, igen rossz időjárási körülmények között. Így több mint 550 kilométer tettek meg, amíg a Dnyeszterig kiérkeztek. [19; 75. o.] Az út komoly fizikai terhelést jelentett a személyi állomány, valamint a technikai eszközök számára. Ez utóbbiak egy része nem sokkal korábban frissen gyártott, „bejártós” gépjármű volt. Mivel csupán egyetlen menetvonal létezett, és a dandárvonatot az oszlop végére sorolták be, esetleges ellátási problémákkal is számolniuk kellett.

Az 1. lovasdandár a nap során követte a két gépkocsizó dandárt annak érdekében, hogy a Dnyeszter Mihalcénél partot váltson. A dandár az időjárási és a rossz útviszonyok miatt azonban csak Jaszenyov Polnij (*Jasieniow-Polny*), Horogyenka (*Horodenka*) – Csernyatyin (*Czerniatyn*) területéig jutott el.



6. ábra. A Magyar Királyi Honvédség „Török Ignác” II. utászászlóalja által épített pontonhíd a Dnyeszteren, 1941 (Forrás: Fortepan / Teller Ferenc / 75466)

Július 10-én reggelre a 2. gépkocsizó dandár felderítő zászlóaljának járőrei elérték Kamenyec-Podolszki területét, és a várostól keletre megkezdték a felderítést. [19; 114. o.] Tevékenységük során jelentették, hogy a visszavonuló szovjet csapatok a város összes hídját felrobbantották. [19; 116. o.]

A 2. gépkocsizó dandár Benda-csoportja – Benda Antal ezredes vezetésével –, állományában az 5. és a 6. gépkocsizó zászlóaljak és a 2/3. üteggel, 10 órára elfoglalta a várost, és a környéken szétbontakozva biztosította az elfoglalt területet. Az éjszaka során a Benda-csoport még elhárított egy harckocsikkal támogatott gyalogsági támadást is.

A 2. gépkocsizó dandár – a hadműveletek megkezdésétől harcolva megtett 250 km-es utat követően – helyben megvárta a beérkező mozgósított állományát, és a kiegészítő szállítmányokat. A felderítő zászlóalj kiküldött járőrei estére kijutottak a Sztugyenyica (*Studzienica*) patakig, a zászlóalj zöme azonban a város területén töltötte az éjszakát, és biztosítási feladatokat látott el. [19; 116. o.]

Az 1. gépkocsizó dandár felderítő-zászlóalja a dandár előtt felderítette annak Szmotrics (*Smotrycz*), Balin,

Dunajovci (*Dunajovce*) menetvonalát és a Sztugyenyica patakhoz kiérkezve, a dunajovci hídfőállás elfoglalása volt a feladata. A dandár még hajnalban Mihalcénél átkelt a Dnyeszteren és a 2. gépkocsizó dandártól északra – a Lanknorun (*Lancnorun*) – Szmotrics – Balin – Dunajovci (Dunajovci) menetvonalon nyomult előre. A dandár állományának többsége (az 1. gépkocsizó, a 9. harckocsizózászlóalj és az 1/1 gépvontatású üteg) 10 órára elérte Lanknorunt. A felderítő-zászlóalj jelentette, hogy a kiküldött páncélos felderítő járőre Szmotricsnél szovjet utóvédbe ütközött, de azt átkaroló támadással visszavetette. A dandárparancsnok a főcsapat élén haladó 9. harckocsi-zászlóaljtól kiküldött egy gépvontatású üteggel megerősített harckocsizózászadot, de mire az a helyszínre ért, a szovjet utóvéd már visszavonult a felderítő-zászlóalj elől. A csoport beérkezett Balinba, és ott töltötte az éjszakát. A Muksa- (*Muksza*) patak felrobbantott hídjának helyreállítási munkáit a zászlóalj többsége hídfőállásban biztosította, és annak környékén éjszakázott. A dandár többi része menekészen a Szmotrics-híd helyreállításáig várakozott, és a menetvonalán töltötte az éjszakát [19; 114–117 o.]

(Folytatjuk)

HIVATKOZOTT IRODALOM

- [12] Dr. Horváth Csaba. „A magyar harcászati-hadművelési felderítés története 1918–1990.” *Felderítő Szemle* VII. évf. november, Emlékszám (2008);
- [13] Vitéz nemes ditrói Orosz Béla. *A magyar Légierők teljesítményei a Kárpátoktól a Dnyeperig. Tapasztalatok a repülőerők vezetése és alkalmazása terén* Budapest: a Vitézi Rend Zrínyi Csoport kiadása, 1942.;
- [14] Dr. Lengyel Ferenc. *Az I. M. Kir. Gyorshadtest hadműveletei a Szovjetunió elleni háborúban (1941. július 9 – november 15.)*, Hadtörténelmi jegyzet, Zrínyi Miklós Katonai Akadémia, Hadtörténelmi Tanszék, 1994.;
- [15] M. Szabó Miklós. „A „Kárpát-csoport” repülőcsoportja 1941. nyári-őszi harcaiból levont tapasztalatok” *Haditechnika* LIII évf. 6. szám (2019): 63–66. DOI: 10.23713/HT.53.6.13;
- [16] Andaházi Szeghy Viktor. *A magyar királyi honvédség részvétele a Szovjetunió elleni támadásban (1941. június – december)*, Belvedere, Szeged, 2016.;
- [17] Sárhidai Gyula, Punka György, Kozlik Viktor. *HUNGARIAN EAGLES - A Magyar Királyi Honvéd Légierő 1920-1945*, magyar–angol kétnyelvű kiadvány, Budapest: Hikoki Publications, 1996.;
- [18] Zentay István. „*Egy nemzetnél sem vagyunk alábbvalók!*” (Hadinapló), Budapest: a Vitézi Rend Zrínyi Csoport kiadása, 1942.;
- [19] Várhalmi Iván. *A m. kir. honvédség erőfeszítése a gépesítés területén 1920-tól – 1941. 06.-ig. A Kárpát-csoport, majd az I. gyorshadtest hadműveletei a Szovjetunióban 1941-ben* Magánkiadás, 2012.

A Haditechnika folyóiratot már olvashatja a **laptapir.hu** weboldalon is! Letöltheti táblagépre, okostelefonra, így bárhol, bármikor elérí.

