

Lengyelország

A londoni Lengyel Intézet archívuma szerint 1939 szeptemberében több száz lengyel katonai jármű lépte át Magyarország határát. Mi lett velük? Hol vannak? Maradt belőlük valami? 67 évvel az események után keresi a kérdésekre a válaszokat *Tomasz Szczerbicki és Krzysztof Poplawski.* Fotók *Tomasz Szczerbicki* archívumából.

Amikor 1939. szeptember elsején a német csapatok megtámadták Lengyelországot, még csak kevesen gondolták, hogy világháborúvá szélesedhet a konfliktus. Három hét alatt gyakorlatilag megszűnt a másfél milliós lengyel hadsereg ellenállása, a harcoló csapatok felmorzsolódtak, Németország megszállta a hatalmas lengyel föld jó részét. A helyzetet tovább súlyosbította, hogy 1939. szeptember 17-én a Szovjetunió is megtámadta Lengyelországot. Két kegyetlen hadsereg ellenében nem volt esély, így a lengyel katonák számára egyetlen lehetőség maradt: menteni a menthetőt.

Északon a tenger zárta le a menekülés útját, így csak dél felé nyílt rés, Magyarország és Románia oltalmában bízni, vállalva akár az internálást is. Sok ezer katona érkezett e két államba, s ők magukkal vitték hadi felszerelésüket is. A fegyvereket és a muníciót természetesen elkobozták a magyarok, azonban a járműveket továbbra is használhatták a lengyel katonák. A menekülteket Magyarország területén különböző táborokban helyezték el. Parancsnokságuk jobbára magyar tisztekből állt, s a katonák azt az utasítást kapták saját előljáróiktól, hogy próbáljanak meg menekülni, és szabad földön összegyűlve Franciaországba jutni, ahol újra megalakul majd a Lengyel



Szemle a lengyel–magyar határon 1939 szeptemberében. A közepén álló tisztt Stanislaw Maczek ezredes (sapkában jobbról), a 10. Lovas Dandár parancsnoka. A „lovak” Sokól M111 motorok és Polski FIAT autók



A CWS T-1 autók 1927–1931 között készültek, s 1939-ben még javában használta őket a lengyel hadsereg

gból jöttek



Sokól 600 RT

átadott pénz és hadianyag. A londoni irattárban lévő dokumentumok bizonyítják lengyel katonai járművek eladását a magyar parancsnokságnak és a tábori csendőrségnek. Minden hivatalos és törvényes, csak éppen a vételár 10–20 százaléka a reálisnak. A kapott pénzt a menekülés költségeinek fedezésére használták fel a lengyelek, persze előfordult, hogy felszerelésüket mindenféle kártérítés vagy megváltás nélkül, egyszerűen csak elkobozták.

Sólymok a csúcson

A lengyel hadsereg által 1939-ben használt járművek többsége hazai gyártmány volt, mivel a harmincas években a lengyel ipar már elég erősnek bizonyult ahhoz, hogy eleget tegyen a katonaság rendelkezéseinek. Másrészt, a háború kitörése után a hadsereg lefoglalta a polgári tulajdonban lévő járművek egy részét is.

A katonaimotorkerékpár-állomány derékhadát két modell, a CWS M 111 (1936-ig Sokól 1000 M 111 néven volt ismert) és a Sokól 600 RT alkotta. (A Sokól magyarul sólymot jelent. A szerk.) Néhány hónappal a háború kitörése előtt a hadsereg vásárolt kisebb mennyiségben a Sokól 200-as és a MOJ 130-as modellekből is.

A CWS M 111 gyártása 1933-ban kezdődött, és egészen 1939 szeptemberéig folytatódott. Körülbelül háromezer motorkerékpárt adtak el Sokól 1000 M 111 néven. Ez nehéz modell volt, amelynek konstrukciója erősen emlékeztetett az amerikai Harley-Davidson és az Indian egyes elemeire. A CWS M 111 (Sokól 1000 M 111) V-kéthengeres, 995 cm³-es motorja 4000/min for-

Hadsereg. Ekkora emberáradat esetében azonban nem egyszerű dolog a menekülés. Pénz kell hozzá, iratok, civil ruha, de legfőképp a magyarok jóindulata, szolidaritása.

A befogadó ország lakosainak többsége segítőkésznek bizonyult, a Magyarországon internált lengyel katonák jórészt meleg barátsággal emlékeztek az itt töltött időre. Szívélyes volt a magyar hadsereg viselkedése is, s bár jócskán akadtak köztük a náccikkal szimpatizálók, a többség segítette a lengyelek menekülését.

Az idősebbek talán még emlékeznek a németek propagandaszólamára: „Sikorski-turisták”. Így hívták Németországban azokat a lengyel katonákat, akik civil ruhában, hamis papírokkal menekültek Magyarországon és Románián át, hogy csatlakozhassanak Sikorski tábornok franciaországi Lengyel Hadseregéhez. A magyarok és a románok segítségével nélkül erre nem lett volna mód.

Kétségtelen, hogy a magyar hadsereg viselkedését kedvezően befolyásolta a lengyelek által

Az ötlet, hogy megpróbáljuk kideríteni a Magyarországon maradt lengyel katonai járművek sorsát, nem új keletű. Először a varsói magyar nagykövetségen próbálkoztunk, aztán kapcsolatba léptünk a Lengyel-Magyar Baráti Társasággal. Sajnos nem sok eredménnyel. Néhány hónappal ez előtt kerültünk kapcsolatba Ocskay Zoltánnal, a Veterán Autó és Motor szerkesztőjével, aki felajánlotta egy cikk közlésének lehetőségét.

Keresünk tehát minden, Magyarországra került lengyel katonai járművekre vonatkozó információt, komplett járműveket, fotókat, szemtanúk beszámolóit, emléktárgyakat. Minden segítséget örömmel veszünk a következő címen:

Krzysztof Poplawski
ul. Stradomska 56A
04-608 Warszawa, Poland
e-mail: kp@wagraf.pl vagy
t.szczerbicki@wp.pl.

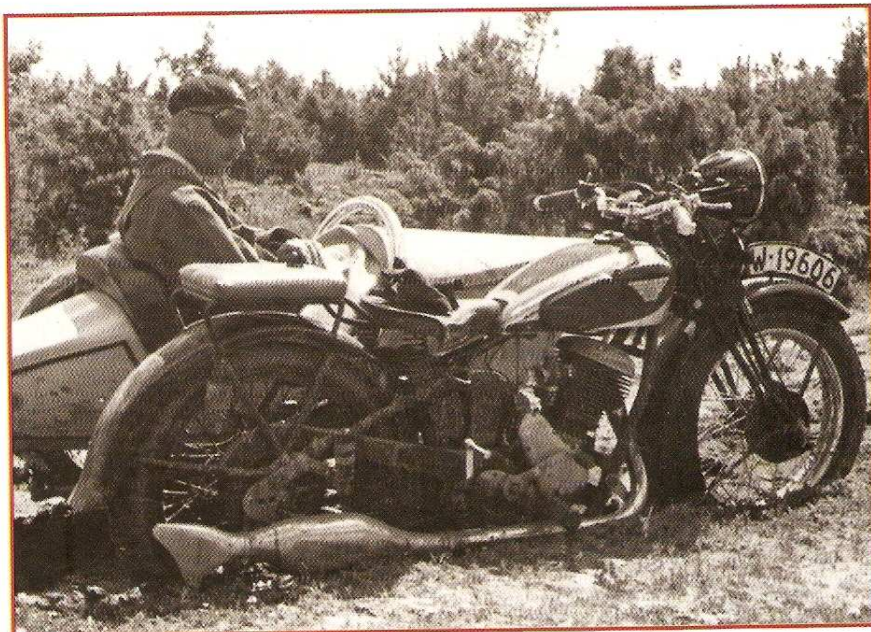


Polski FIAT 621 teherautó. Ezt a típust használta legnagyobb számban a lengyel hadsereg

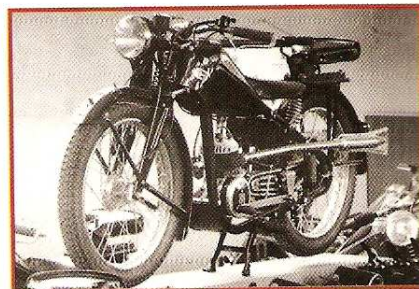
dulaton érte el a legnagyobb, 22 lóerős teljesítményt. Az 5:1-es sűrítési arányú katonai gépeket oldalkocsival szerelték, s a katonák többnyire elégedetten beszéltek róluk. Egyes források arról tanúskodnak, hogy a magyar honvédség is vásárolt Sokól motorkerékpárokat a harmincas évek közepén, és hadgyakorlatokon próbálták ki őket.

A lengyel hadsereg vezetői elégedettek voltak a CWS M 111 típussal, ennek ellenére kísérleteket indítottak egy kisebb, sokoldalúbb motorkerékpár fejlesztésére is. A Sokól 600 RT (RT – R a tervező, Rudawski neve után, T mint Tourist) később CWS 600 RT néven készült, konstruktöre, Tadeusz Rudawski mérnök, a Lengyel Tervezőintézet motorkerékpár-tervező részlegénél (PZInz.) dolgozott. Az első nagyobb sorozat Sokól 600 RT 1936-ban készült. Többségüket a

Lengyelországból jöttek



Sokół 600 RT oldalkocsival



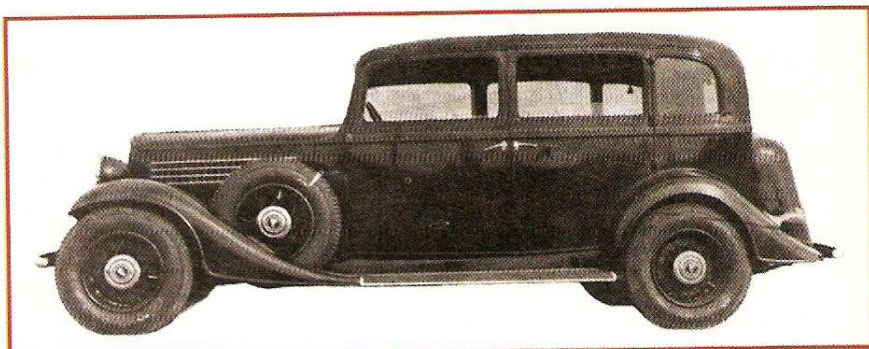
A magyar határhoz közeli Katowicében állították elő, 130 cm³-es motorral, a MOJ 130-ast



1939 nyarán kezdődött a Sokół 200-asok gyártása. Szeptemberig csupán 78 készült



Polski FIAT 518 Lazik



1937 és 1939 között készültek a Polski FIAT 518 Limousine modellek Lengyelországban

hadiseregnek szállították, és csak egy töredék rész jutott a civil vásárlók kezébe. Az egyhengeres, oldalt szelepeelt, 575 cm³-es motor sűrítési aránya 4,6:1, legnagyobb teljesítménye 15 lóerő, 3900/min fordulaton.

A Sokół 600-ast szóló és oldalkocsis kivitelben is készítették, és számos változatát is megrajzolták a tervezőirodában, így különféle terepjáró variációk születtek, ám ezek többsége még a prototípus-állapotig sem jutott el. E modell számos érdekes megoldása érdemi ki az utókor figyelmét. A motort gumipogácsák közbeiktatásával építették a vázba, s ezzel a rezgések jó részét sikerült megszüntetni. A sebességváltó külön egység volt, de a motorhoz közvetlenül rögzítették, így a „monoblock” konstrukció minden előnyét kihasználhatták, miközben a váltó könnyen cserélhető és javítható egység maradt.

Máskülönben a Sokół 600 igazi, európai stílusú túramotor volt, erős építésű, megbízható szerkezet. A harmincas évek végén számos lengyel sporteseményen lehetett találkozni Sokół 600-asokkal, talán a legemlékezetesebb a Kasprowycsúcs meghódítása volt, amikor a turisták által használt ösvényen 1987 méter tengerszint feletti magasságba kapaszkodott két Sokół 600 és egy Sokół 200. A Sokół 600 gyártása is abbamaradt 1939 szeptemberében, addig összesen több mint négyezer készült. Pár hónappal a háború kitörése előtt egy új kismotorkerékpárt mutattak be a lengyel hadsereg szakértőinek. Elsősorban kiképzési célokra, illetve futárszolgálatra szánták a MOJ 130 modelleket. Csúpn néhány tucatnyit szállítottak belőlük.

A hadsereg nem csak saját beszerzéseivel segítette a motorizációt. Támogatták a tisztok

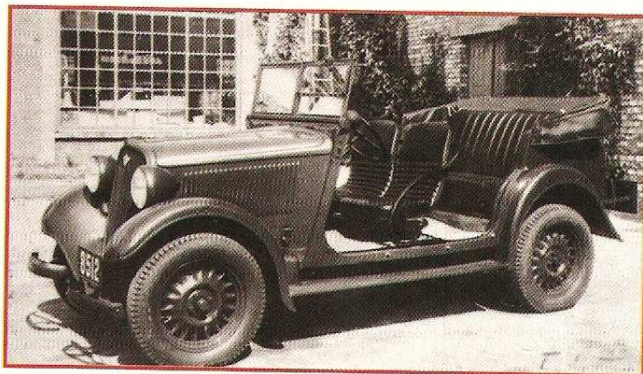
motorkerékpár-vásárlását, feltéve, hogy olyan típust választanak, amely hadi körülmények között is használható. Ebbe a körbe tartozott a hazai gyártás megkezdődése előtt a Harley-Davidson, a Rudge, a BSA, az Ariel és az FN számos típusa. És persze, a lengyel hadsereg is vásárolt külföldről, főleg Harley-Davidson és BSA gépeket.

Olasz hatás

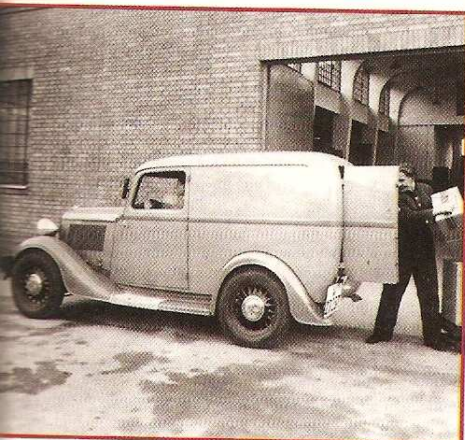
Még a harmincas évek elején a lengyel kormány együttműködési szerződést írt alá az olasz FIAT céggel. Az egyezség nyomán épült gyár szerelőszalagjáról hamarosan legördült az első autó, s megkezdődött a Polski FIAT 508-asok sorozatgyártása. Néhány évvel később bemutatták a Polski FIAT 518-ast, majd teherautó-gyártáshoz is vásároltak FIAT-licenct.



Polski FIAT 518 Lazik terepjáró gépkocsi. Csak a hátsó tengely kapott hajtást a motortól



Polski FIAT 508 Lazik a korai sorozatból. Az első sárvédő különbözteti meg a későbbi változatoktól

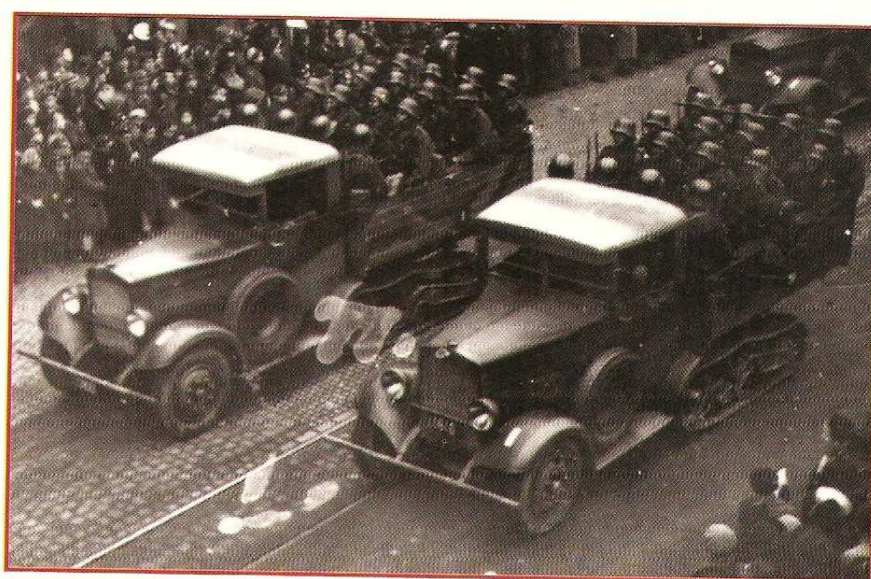


Polski FIAT 508 áruszállító

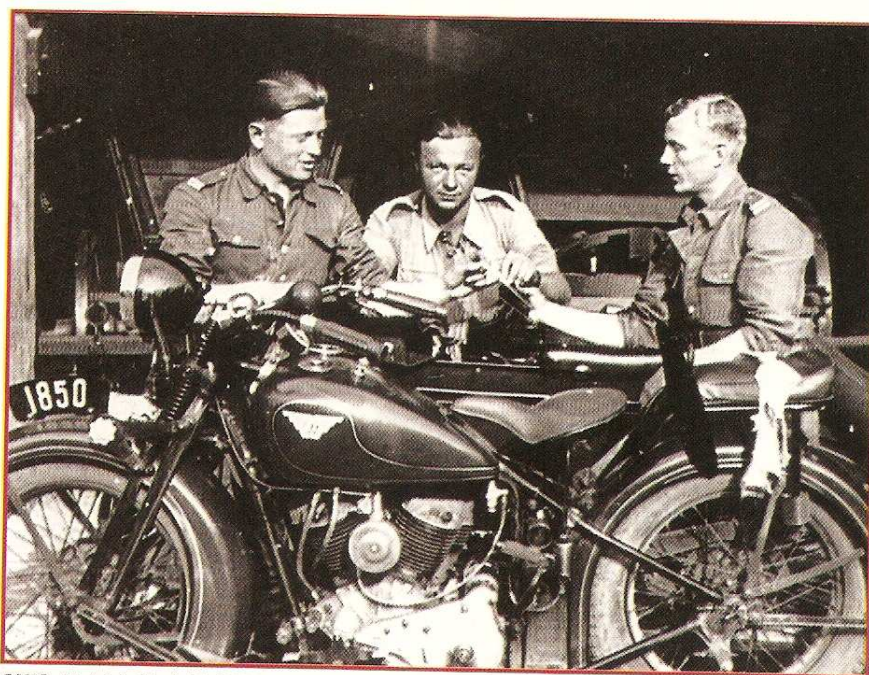
Az említett modellek alapjaira a lengyel mérnökök új, terepjáró-változatokat terveztek. Így készült a Polski FIAT 508 Lazik és a Polski FIAT 518 Lazik. Ezeket elsősorban a katonaság számára gyártották. A lengyel hadsereg vásárolt számos civil kivitelűt is az 508-asokból és az 518-asokból, ezeket saját műhelyeiben átalakította sebesültszállító és terepjáró változatra.

A Polski FIAT 508 könnyű, olcsó, megbízható autó volt, négyhengeres, oldalt szelepet, 995 cm³-es motorja 24 lóerőt teljesített 3600/min fordulaton. Öt alapváltozatban készült: limuzin (2 és 4 ajtós), torpedó, pick-up, áruszállító és terepjáró (Lazik). A lengyel hadsereg nagy mennyiséget vásárolt ezekből a típusokból, elsősorban olcsóságuk és jó minőségük miatt.

A Polski FIAT 518 igényesebb kivitelű modell volt, amelyet jobbra parancsnoki kocsiént használtak a lengyel hadseregben. Négyhengeres, oldalt szelepet, 1944 cm³-es motorja 4000/min fordulaton 46 lóerős teljesítményre volt képes. Három karosszériaváltozatban készült: 4 ajtós limuzin, torpedó és terepjáró (Lazik). Ezt a kocsit nem nevezhették modern konstrukciónak, de mivel hazai gyártmány volt, a hadsereg, kénytelen-kelletlen, megvásárolta.



Lövegvonatásra használt jármű, amelyet a Polski FIAT 621 alapjaira építettek



CWS M 111 (Sokol 1000 M 111) motorkerékpár

Lengyelországból jöttek



Díszszemlén a Polski FIAT 621 teherautók

Feljegyzés a lengyel 10. Lovassági Lövészezredtől a magyar katonai hatóságok által átvett katonai felszerelésekről*

A felszerelés neve	Mennyiség	Város	Dátum
Polski FIAT 508 terepjáró autó	8	Beregszász	1939. IX. 20.
Polski FIAT 621 L teherautó	30	"	"
Praga teherautó	19	"	"
Polski FIAT 518 limuzin	13	"	"
Ursus teherautó	1	"	"
Polski FIAT 508 áruszállító	1	"	"
Sokól 1000 M111 (CWS M111) mkp.	29	"	"
Sokól 600 szőlő mkp.	8	"	"
Mercedes-Benz teherautó	3	"	"
Egyéb teherautó	3	"	"
Polski FIAT 618 teherautó	5	"	"
Polski FIAT 621N teherautó	1	"	"
Praga teherautó	1	"	"
Áruszállító pótkocsi	2	"	"
Személyszállító pótkocsi	3	"	"
Katonai konyha	5	"	"
Autójavító készlet	1	"	"
Szerszámoszláda	1	"	"
Lucznik kerékpár	2	"	"
Tankelhárító ágyú	3	"	"
Browning géppuska	33	Körösmező	1939. IX. 19.
Model 30 nehézgéppuska	9	"	"
Model 30 nehézgéppuska	9	"	"
Páncéllöklő	10	"	"
Vis maroklőfegyver	10	"	"
Gázmaszk	585	Tapolca	1939. IX. 22.
Mauser puska	590	Körösmező	1939. IX. 19.
Bajonett	590	"	"
Géppuskalőszer	430 000	"	"
Puska- és géppisztolylőszer	420 000	"	"
Sisak	752	"	"
Sisak	48	Tapolca	1939. IX. 22.
Rakétapisztoly	7	Körösmező	1939. IX. 19.
Géppisztoly	4	"	"
Aknavető (81 mm)	1	"	"
Gránát	1200	"	"
Kézigránát	1680	"	"
Fertőtlenítő készlet	4	"	"
Pisztolylőszer	24 000	"	"
Jelzőrakéta-töltet	2000	"	"
Német géppuska (zsákmányolt)	1	"	"
Hotschkiss nehézgéppuska	1	"	"
Német gépkocsi (zsákmányolt)	1	Beregszász	1939. IX. 20.
Német motorkerékpár (zsákmányolt)	1	"	"
Konzerv (doboz)	2000	Kapuvár	1939. X. 1.

* A felszereléseket eredetileg letétbe helyezték, de később nem juttatták vissza az országot elhagyó lengyel egységeknek, és a magyar haderő kezelésében maradtak. A 10. Lovassági Lövészezred alárendeltségébe tartozott a nyitó képünk kapcsán említett 10. Lovas Dandár



Olasz alkatrészekből szerelték össze a Polski Fiat 508-asok első szériáját. 1938 végére már 95 százalékos volt a lengyel komponensek aránya

A Polski FIAT mindkét terepjáró változatán csak egy tengelyt hajtott a motor, a nehéz útviszonyok legyőzését osztóművel, differenciálzárral és szélesebb keréktárcsák alkalmazásával segítették. Készült egy hibrid modell is, a Polski FIAT 508/518, valamivel jobb terepjáró képességgel. Itt az 508-as váltóját, alvázat, kormányművét és első futóművét házastították az 518-as hátsó hídjával. Ezt a modellt ugyancsak osztóművel és differenciálzárral szerelték fel, de itt is kizárólag a hátsó kerekek kaptak hajtást.

1939 szeptemberében néhány, a harmincas években, Lengyelországban összeszerelt Chevrolet-t, Buickot és Opelt is átvett a hadsereg, akárcsak tíz, a General Motors varsói üzemében készült Buick 90-es luxusmodellt. Szinte természetesen, a háború kitörése után, számos civil tulajdonban lévő gépkocsi is a katonák kezébe került hadi célokra bevonultatva, gyakran gépkocsivezőként besorozott tulajdonosukkal együtt.

A teherautó-gyártás, illetve -összeszerelés a személykocsik után, a harmincas évek végén kezdődött. Készítettek Polski FIAT 618-ast és 621-est, Chevrolet 156-ost, három PZInz-típust, a 703-ast, 713-ast és a 723-ast. A lengyel hadsereg használt svájci Saurer teherautókat is, amelyeket 1931-ben gyártottak Lengyelországban, licenc alapján. Az előkerült dokumentumok arról árulkodnak, hogy a határt jobbra autókkal és motorkerékpárokkal lépték át a katonák, teherautó nem sok lehetett akkor már használatban.

Az út Magyarországra

Az első lengyel katonai jármű 1939. szeptember közepén ért Magyarországra, az utolsó valamikor október elején. A lengyel katonák szívesebben választották az internálást, mint a szovjet vagy német fogolytábor. Ma már tudjuk, ők döntöttek helyesen, hiszen ismeretes, mi történt a megszállt területeken.

Mint a korábbiakban említettük, néhány lengyel katonai járművet civilek vásároltak meg, másokat a magyar hadsereg vett át, a maradékot elhagyták. Jó lenne tudni, mi lett velük.