

ra került sor, a szükséges gépek, nyersanyagok és félgyártmányok késedelmesen érkeztek, ennél fogva csak 1943 júniusában lehetett átadni az első használható repülőgépeket. A magyar repülőgépipar gyártásra alkalmas típusok hiányában mindaddig csupán a „Sólyom 21” típusú közelfelderítő és a „Héja” vadászrepülőgépek sorozatgyártására szorítkozott.

A magyar hadiipar az 1941. és 1942. években elsősorban a légvédelmi ágyúk és a hozzájuk tartozó műszerek, valamint a gyalogsági fegyverek tekintetében volt képes minőségi eszközöket előállítani. A harcoksigyártás programjának (Turán-program) támogatásától, licencek, valamint gépjárművek és vonatok átadásától a németek elzárkóztak, ezért csak a hazai gyártás jöhetett számításba. E járművek gyártásánál azonban a motorokhoz szükséges fogaskerekek elkészítése, valamint a páncélgyártáshoz szükséges ötvözőfémek és a gumi hiánya komoly gondokat okozott. 1939 és 1943 között elsősorban a 38 M Toldi könnyűharckocsi, a 40 M Nimród páncélvadász, a 38 M 1,5 tonnás Botond terepjáró rajgépkocsi, s a korábban jól bevált szintén 1,5 tonnás Afi tehergépkocsi sorozatgyártását sikerült beindítani.

A magyar hadiipar 1943-ban termelőképessége csúcspontját érte el. A hadianyaggyártás az 1942/43. évi felfutás és a nagy anyagi ráfordítás dacára sem tudott eleget tenni a 2. hadsereg doni katasztrófája nyomán jelentkezett, s a jelentős anyagi veszteségek pótlására hivatott magyarányú hadianyag-megrendeléseknek. Az ez irányú erőfeszítéseket a szerző megállapításai szerint az is hátráltatta, hogy a német megrendelésekre való gyártást nem

sikerült visszaszorítani, sőt a német hadvezetés mindvégig kereste az alkalmat a magyar hadiipari kapacitásnak a német hadigazdasági komplexumba való beolvasztására. 1944 nyarán aztán megkezdődött a magyar hadiipar fokozatos visszaesése, melynek egyik oka kétségteljesen az ország területének bombázása volt. Ennek hatásait – gyárak széttelepítése, föld alá helyezése – még sikerült csökkenteni, de a hadi helyzet alakulása folytán visszaesett nyersanyagellátást már nem.

A magyar hadiipar területei közül – a korszerűsítést szem előtt tartva – a páncél- és gépjármű-, a löveg- és repülőgyártást, s a gyalogsági fegyverek gyártását kezelték kiemelten. Mindezekről Dombrády Lóránd kötetének második részében bővebben olvashatunk. A szerző végül is elismeréssel ír a második világháborús magyar hadiipar és képviselői teljesítményéről, ahogy az „Epilógusban” megjegyzi: „Nagy jelentőségű volt a korábban megszerzett ismeretekre és kreativitásra alapozott, gyorsan gyarapodó tudás és tapasztalat, melynek birtokában egy tehetséges magyar műszaki gárda, mérnökök és munkások egyaránt, rövid idő alatt képessé váltak bonyolult harceszközök – harckocsik, repülőgépek stb. – gyártásának bevezetésére, továbbfejlesztésére. Mindezek eredményeként lehetővé vált eddig nem gyártott fegyverek, harcjárművek és repülőgépek sorozatgyártása.”

A kötet egyaránt ajánlható mindazoknak akik kutatói második világháborús történelmünknek, de hasznos olvasmány lehet a téma iránt érdeklődők, valamint a hazai fegyvergyártás szerelmesei számára is.

Szabó Péter

SZABÓ JÓZSEF JÁNOS

AZ ÁRPÁD-VONAL

A Magyar Királyi Honvédség védelmi rendszere a Keleti-Kárpátokban 1940–1944

(Timp Kiadó, Budapest, 2002. 300 o. + térkép)

Ha valaki Magyarország második világháborús története iránt érdeklődik, gyakran olvashat a Vörös Hadsereg támadása kapcsán az úgynevezett Árpád-vonatról. Azt azonban igen kevesen tudják, hogy a Keleti-

Kárpátoknak az ország belseje felé futó völgyekben létesített erődrendszer nem az 1944. évi nagy szovjet offenzíva felfogására készült, hanem az országerődítés része volt, az ezeréves határokon belül. Kiépítését az első világ-

háborús tapasztalatok és az európai szemle-utak tanulmányai alapján Kárpátalja és Észak-Erdély visszacsatolását követően, 1940-ben kezdtek meg. Csak a Vörös Hadsereg közeledtével építettek ki a Kárpátok előhegyeiben még két állást (a Hunyadi-, valamint a Szent László-állás), hogy az ellenség ne tudjon menetből rázárkózni a főellenállás vonalára. A több évig tartó munkálatok olyan sikeresek voltak, hogy az Árpád-vonal lett az egyetlen olyan erőrendszer Európában, amelyet nem törtek át. A 4. Ukrán Front 1944 augusztusa és októbere között három nagy hadműveletben kísérletezett a védelem áttörésével – sikertelenül. Támadása csak azt követően nyert tért, hogy a magyar 1. hadsereg a bekerítés veszélye (a 2. Ukrán Frontnak a Kárpátokat délről megkerülő hadművelete) miatt október közepén megkezdte a visszavonulást.

A Timp Kiadó induló Militaria sorozatának első kötete erről, a hadtörténeti szakirodalom számára is mindeztidáig szinte ismeretlen magyar háborús erőfeszítésről, a Keleti-Kárpátokban kiépített erőrendszeréről és annak védelméről lebbent fel a fátylat.

A szerző, Szabó József János alezredes, a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Hadtörténeti Tanszék tanára, könyve bevezetésében maga meséli el a munka megszületésének történetét. 1990-ben (fontos a dátum!) fiatal oktatóként egy alkalommal a második világháború Magyarország területén zajlott harcaival foglalkozó szemináriumra készülve, vázlatot készített a 4. Ukrán Front 1944. augusztus–október között folytatott harcairól, Grecsko tábornoknak a front alárendeltségében harcolt 1. gárdahadsereg parancsnokának „A Kárpátokon át” című könyve alapján. Az eredmény meglepő volt: Grecsko vezérezredes könyve mindvégig sikeres szovjet előnyomulásról, az ellenség ellenlokeéseinek sikeres visszaveréséről, lendületes támadásról szól – a vázlat ellenben az ezen időszakban indított három nagy hadművelet egyhelyben topogását mutatta. Ez a felismerés, illetve Grecsko szövegének figyelmes újraolvasása adott a szerzőnek ösztönzést, hogy tanulmányozni kezdje a Keleti-Kárpátok védelmi rendszerét. Eleinte nagyon kevés használható információra lelt. A véletlen egy erdélyi napilap néhány számának kézhez vételében sietett a segítségére, amelyben Sylvester Lajos sepsiszentgyörgyi újságíró cikksorozata volt olvasható: az „Úz-völgyi hegyomlás” címen. Ebben egykori székely határőrök mesélték el az Úz-völgyében

folytatott harcaikat. Így találkozott a szerző Székelyfölddel, a magyar honvédség és a székely határőrzászlóaljak egymás mellett vállvetve végigharcolt küzdelmével. Még azon a nyáron Sepsiszentgyörgyre utazott, ahol megismerkedett a cikk írójával és több interjúalanyaival, és részt vett az Úz-völgyében tartott emlékezésen. Ott tanulmányozhatta először saját szemével az Árpád-vonal egy fennmaradt erődjét. Ettől kezdve éveken keresztül a helyszínen: Erdélyben, majd a Kárpátalján kutatta az Árpád-vonal erősítésrendszerét. Folyamatosan, völgyről völgyre járva minden völgyzáról vázlat és fotódokumentáció készült. Szabó József János időt és energiát nem sajnálva kutatta fel a még élő szemtanúkat, készített számos interjút, levelezett a külföldön élő volt katonákkal, s kutatott a Hadtörténelmi Levéltárban. Az erdélyi magyarok örömmel vették, hogy „hazulról” ha jó pár év késéssel is, de érdeklődnek az ő „honvédó háborújuk” iránt, s egy hivatásos katonatisztnak az egykori frontharcosok szívesen mesélték el az átélt élményeiket. Ezekből a turistautaknak „álcázott” kutatásokról, a többnyire ott megismert veteránok visszaemlékezéseiből kerekedett ki az Árpád-vonal levéltári forrásokból csak töredékesen megrajzolható története.

A kötet bevezetése Hárosy Teofil hadiműszaki mérnökarral ezredes, az Árpád-vonal megálmodójának szavait idézve („csak a győztesnek hallani a szavát...”) Grecsko tábornok fent említett könyve alapján, orosz szemzőgből – a Vörös Hadsereg felderítéséből – mutatja be az Árpád-vonal erejét, a hadicselekményekben játszott jelentőségét. A szerző felhívja a figyelmünket arra, hogy Grecsko elhallgat tényeket, melyek a Vörös Hadsereg érdemeit kisebbítenék, nehogy el kelljen ismernie a védők katonai teljesítményét. A valóságban a 4. Ukrán Front 1944. szeptember–október folyamán végrehajtott hadműveletei során nem jutott el az Árpád-vonalig, csapatai csak az előtte kialakított Szent László-állást foglalták el. Ami megakadályozta a kijelölt célok elérésében, az a határtól 15-25 km-re, az összeszűkülő völgyekben kiépített körkörös védhető völgyzárrendszer volt.

Az első fejezetben a szerző egy kis történelmi geopolitikai áttekintést nyújt az olvasónak, külön kitér az ezeréves történelmi-földrajzi egységekre, valamint a Trianon utáni csonka Magyarország katonai-földrajzi helyzetére. Megemlíti az orosz medve első világháborús tervét Béccsel kapcsolatban, a szláv „testvéri

szerepet” nevében Szerbia megsegítését, az ezzel járó Földközi-tengerre való kijutást, mely a nagy cél: az 1875–1878-as orosz–török háborúban már majdnem elért Dardanellák szorosának a birtoklásához vezetne. Ezekhez mintegy kulcs volt a magyar Alföld. Megtudjuk, hogy a hegyvidékektől körülvett Alföld hadászatiilag három gyenge ponttal rendelkezett. Az első Kárpátalja, a második: a Délvidéken Báziás és Szabács közötti terület, ahonnan a XV. századtól hazánkat a törökök támadások is érték, míg a harmadik gyenge pont nyugaton a Duna völgye Pozsonyon, Győrön, Komáromon át, mely a németek kedvelt hadiútja volt a Balkán felé. Újabb katonaföldrajzi problémák merültek fel az 1939 márciusában és 1940 szeptemberében „visszatért” területek (Kárpátalja és Észak-Erdély) kapcsán azáltal, hogy az ország alakja lényegesen elnyúltabbá vált, védendő határainak hossza megnövekedett.

E problémák egyik lehetséges megoldása volt az országerődítés, amelynek fogalmával és történetével Szabó József János a második fejezetben ismertet meg. A korai védelmi rendszerek történetétől (kőfalak és tornyok) elindulva a XX. századi modern hadászati rendszerekig kalauzol el. Kiváló rajzokkal szemlélteti az évszázadok alatt végbement építkezéstechnikai fejlődést a védekező fél szempontjából. Érthetően behatóbban foglalkozik a két világháború közötti erődítési elméletekkel, tervekkel és az ezekből megvalósult erődrendszerekkel. Az első világháború bebizonyította, hogy csak azok a rendszerek lehetnek hatásosak, amelyek a hadászati elgondolásokkal összhangban épülnek majd meg. Megtudhatjuk, hogy mik tartoztak az államerődítések széles rendszeréhez. Bemutatja a második világháborúban fontos szerepet betöltött erődítéseket. Végül jelentős figyelmet szentel a megváltozott politikai helyzet által felvetődött magyar országerődítési problémáknak, s részletesen idézi a kor jeles katonai szakemberei (Hárosy Teofil, Varró László) által e témában leírtakat, teljes joggal, mivel azok váltak az Árpád-vonal működésének elméleti alapjaivá.

A korabeli szakírók által 1940–41 folyamán aprólékosan kidolgozott összefüggő, de nem a határon végigfutó, völgyzáró erődítéseken alapuló, aktív védelmi rendszer gondolatát 1941-re az ország politikai és katonai vezetése is magáévá tette, és még az évben megkezdte az Árpád-vonal összefüggő rend-

szerré tételét, valamint a Hunyadi- és Szent László-állás kiépítését a Keleti-Kárpátok előhegyeiben. 1941-ben 6,8 millió, 1942-ben 19 millió, 1943-ban 67 millió, 1944-ben 67,5 millió pengőt fordított az állam erre a célra.

A harmadik fejezet az építkezés fokozatosan kiépülő szervezeteit (mozgósított műszaki századok, Erődítési Parancsnokság, erődítési kirendeltségek) mutatja be, amelyek a mintegy 35 ezer ember munkáját irányították. A hivataltörténet egyhangúságát a bőségesen idézett visszaemlékezések oldják. Az emlékek felvilágosító foszlányain át bepillantást nyerünk az 1940-es évek Magyarországnak a minden napjaiba. Kapunk egyfajta társadalmi-gazdasági keresztmetszetet, mely sok érdekességgel szolgál. Itt is nagyon jó szemléltető ábrákkal találkozhatunk, amelyeket egy laikus is könnyen el tud helyezni az új ismeretei között.

„Az építés” című negyedik fejezet az Erődítési Parancsnokság által kiadott Erődítési utasítás (afféle szakmai tanácsadó kézikönyv) és az egykor az építkezéseken dolgozott, még ma is élő résztvevők elmondása alapján készült, s talán a harcok leírásán kívül a legérdekesebb része a könyvnek. Elénk tárul az „a régi kicsiny magyar világ”, ahogy az erdélyiek nevezik azt a pár évet. Az építkezések során döntően polgári munkaerőt foglalkoztattak. Az Alföldről kubikos gazdákat szerződtettek a munkálatokra. A kőművesek, ácsok, vasalómesterek, mázólmesterek, robbantási szakemberek, a segédek, mindenki egy célért dolgozott: az országért. Találunk utalást sok egyéb mellett a saját ruha használatára kifizetett kopási díj, az elhasznált cipő javítására kiírt ragasztó, tű, cérna ellenértékére.

Ugyancsak ebben a részben említi meg a szerző a Székelyföld problematikáját. A székely határőrség újra felállításának a gondolata 1942-ben merült fel az Országgyűlés alsóházában. 1943-ra már meg is élték az első átszervezéseket. Létrehozták a határvasász-zászlóaljkat, és nekik rendelték alá az erőd századokat, akik a völgyzárakban teljesítettek szolgálatot.

A következő fejezet az Árpád-vonal technikai elemeivel: a völgyzárakkal, azok elhelyezkedésével és a hozzájuk szervesen kapcsolódó természeti adottságok kihasználásával szerzett előnyökkel ismertet meg. Szabó itt mutatja be, hogy a háború fordulata, a szövetségesek keleti harctéren elszenvedett kudarcai nyomán a magyar hadvezetés hogyan igyekezett az Árpád-vonal völgyzáró erődrendszerét összefüggő rendszerré és mélységében tagolt állássá

kiépiteni. Mindez új feladatok elé állította a védőket. Többek között új elvet valló kiképzést kellett bevezetni, akkor, amikor arra a front rohamos közeledtével alig volt már idő.

A hatodik fejezetben már a konkrét „Kárpátvédelem”-ről esik szó. Erre megváltozott körülmények között, Magyarország német megszállását és az 1. magyar hadseregnek a német Észak-Ukrajna hadseregcsoport alá rendelését követően, 1944 nyarán került sor. A magyar kötelékek először a Hunyadi-állásba vonultak vissza, ahol az 1. Ukrán Front augusztus eleji sikertelen áttörési kísérlete után állásharcra rendezkedtek be. Már ekkor felszínre kerül a német és magyar katonai vezetés közötti ellentét, az ellenséggel szemben alkalmazható taktikai kérdésekben.

E fejezet keretében a szerző pontos képet rajzol a Hunyadi- és Szent László-állásokról, hadászatiilag tervezett és a valóságban betöltött szerepükről. Megtudhatjuk, hogy a szovjet Legfelsőbb Főhadiszállás a Keleti-Kárpátok jelentette akadályt felmérve, az Északkeleti-Kárpátokban, majd a Magyarországon és Szlovákiában folytatandó hadműveletek céljából hozta létre a 4. Ukrán Frontot, amelynek élére a magas hegyek között vívott hadműveletek specialistáját, Iván Efimovics Petrov vezéredest nevezte ki.

A hetedik fejezet a román „fegyverfordítás” következményeit mutatja be. A román kiugrás (augusztus 23.) után bizony nehéz hetek-hónapok következtek a védők, az 1. magyar hadsereg alakulataira. A magyar vezérkar hadművelési osztályán több emlékeztető készült a német hadvezetés meggyőzésére a Déli-Kárpátok vonalára történő erőátcsoportosítás érdekében. Dél-Erdély megszállása, az itteni hágók birtokbavétele ugyanis kulcsfontosságú volt az Árpád-vonal védelme szempontjából, mert azok szovjet kézre kerülése bekerítés veszélyével fenyegette a Keleti-Kárpátokban védekező magyar erőket. A Honvéd Vezérkar fenti okokból fakadó, Dél-Erdély visszafoglalására irányuló támadása a német hadvezetés egyetértésével is találkozott, ám a hadműveletek összehangolása számottevő akadályokba, egyebek között a 2. és a 4. Ukrán Front tevékenységébe ütközött.

A „Mind a beton, mind a lélek erős volt” költői című nyolcadik fejezet a legterjedelmesebb és egyben a legszemélyesebb fejezete a könyvnek. Ez szól az Árpád-vonal tényleges védelméről, az itt harcolók helytállásáról. Már a cím is érzékelteti, hogy a fejezet ez utóbbiak apológiája is egyúttal, s mint ilyen vállaltan szubjektív, részint a szerző szándékából, részint a felhasznált források miatt. Szabó József ugyanis az egyes védelmi szakaszok, őrsök (az Ojtozi-szoros, Úz-völgy, a gyimesi völgyzár, a Tölgyesi-szoros és a Maros völgye, a Borsai-hágó) történéseinek bemutatásában döntően a résztvevők és szemtanúk írásos vagy magnószalagra elmondott visszaemlékezéseire támaszkodik.

A hadművészeti tapasztalatokat összegző kilencedik fejezetet követő utolsó Hans Friessner vezéreztudós, a német „Dél” hadseregcsoport parancsnokának memoárjából vett sorokkal zárul. Friessner szavai azért érdemelnek figyelmet, mert egy olyan parancsnok ír elismerő szavakkal a Kárpátokat védő magyar katonákról, aki egyébként határozott ellenszenvvel viseltetett irántunk.

A kötetet végül „Az Árpád-vonal ma” című összeállítás zárja, amelyben a szerző – mint egy utikönyvben – a saját maga által készített színes fotók segítségével mutatja be, hozzá kézzel fogható közelségbe a hajdani védelmi rendszer fennmaradt emlékeit.

A Magyar Királyi Honvédség második világháborús szerepét sikereit és sikertelenségeit együtt kell bemutatni – vallja a szerző. A köztudatba sulykolt megállapítások eddig jobbra a sikertelenségről, a kudarcról, a magyar honvéd kiképzetlenségéről, rossz felszereltségéről, az utolsó csatlósról, a tehetetlen, gyáva, feláldozott hadseregről szóltak. Szabó József János könyve sikertörténetről, helytállásról beszél. Munkája üttörő vállalkozás nem pusztán azért, mert ő az első, aki e témával részletesen foglalkozik, hanem mert sajátos műfajt teremtett. Száraz hadművelési leírás helyett élvezhető történelmi utikönyvet írt, s a „terra incognita” felfedezésének izgalmát, örömét, amely kutatásai közben elfogta, sikeresen közvetíti az olvasónak is.

Kovács László Gábor