

# HARCKOCSIK A NAGY HÁBORÚBAN

## 1. RÉSZ – 1914-1916

DR WINKLER GUSZTÁV

### Előzmények

A XIX. század páncélos járművei, a páncélvonatok a kor hadszínterein általában sikeresek voltak. A XX. század elején ezt a gépkocsi elterjedése után a páncélgépkocsi bevezetése követi. Az első ilyen konstrukció Gottlieb Daimler nevéhez fűződik, a jármű géppuskás forgó toronnyal rendelkezett, teljesen páncélozott volt és 40 km/h maximális sebességre volt képes. Az ezután kialakított típusoknál is a nagy sebességgel, nagy hatósugárral a nagyon rossz terepjáró képesség állt szemben. Ezért közvetlen harctéri alkalmazása erősen korlátozott volt, noha a fejlesztések eredményeként erősen megnőtt a terepjáró képesség. Így a világháború előtt több helyi konfliktusban bevetették (franciák Marokkóban, oroszok Mandzsúriában, olaszok Tripoliban).

A nagy háború első, mobil szakaszában a nagyhatalmak mindegyike bevetett páncélgépkocsikat. Azonban, már az első időszakban hatásos alkalmazásukra csak akkor adódott lehetőség, amikor az arcvonalak mozgásban voltak támadás vagy visszavonulás esetében. Ezért ennek a járműtípusnak a felhasználása már a háború elején sem jelentős, pláne nem stratégiai jelentőségű.

Az arcvonalak megmerevedése lehetőséget adott a védelmi berendezések rendszerszerű, nagy mélységű kiépítésének. Az egymással szembenálló csapatok beásták magukat, összefüggő, többszörös árokrendszereket hoztak létre, amelyek elé drótakadályokat, aknamezőket telepítettek. Ezek hatékonyságát erősen fokozta még az övvárak rendszere, a fix, jól védett beton védműveivel. Ezekon kívül a tűzfegyverek sűrűsége fokozatosan megemelkedett, ami a támadókat gyakorlatilag (stratégiai méretekben) lehetetlen helyzetbe hozta. Ezeket a védelmi objektumokat sem az új eszközökkel, sem a hatalmas véráldozatokkal járó gyalogságtámadásokkal nem sikerült mélységében áttörni, ráadásul a hosszan tartó tűzérési előkészítés, csapatok összevonása lehetőséget nyújtott a védekező félnek hasonló ellenintézkedések végrehajtására. Így egy-egy nagyszabású támadás esetén is az áttörő csapatoknak néhány kilométer után meg kellett állniuk, előnyomulásuk elakadt, a hadművelati áttörés általában nem sikerült.

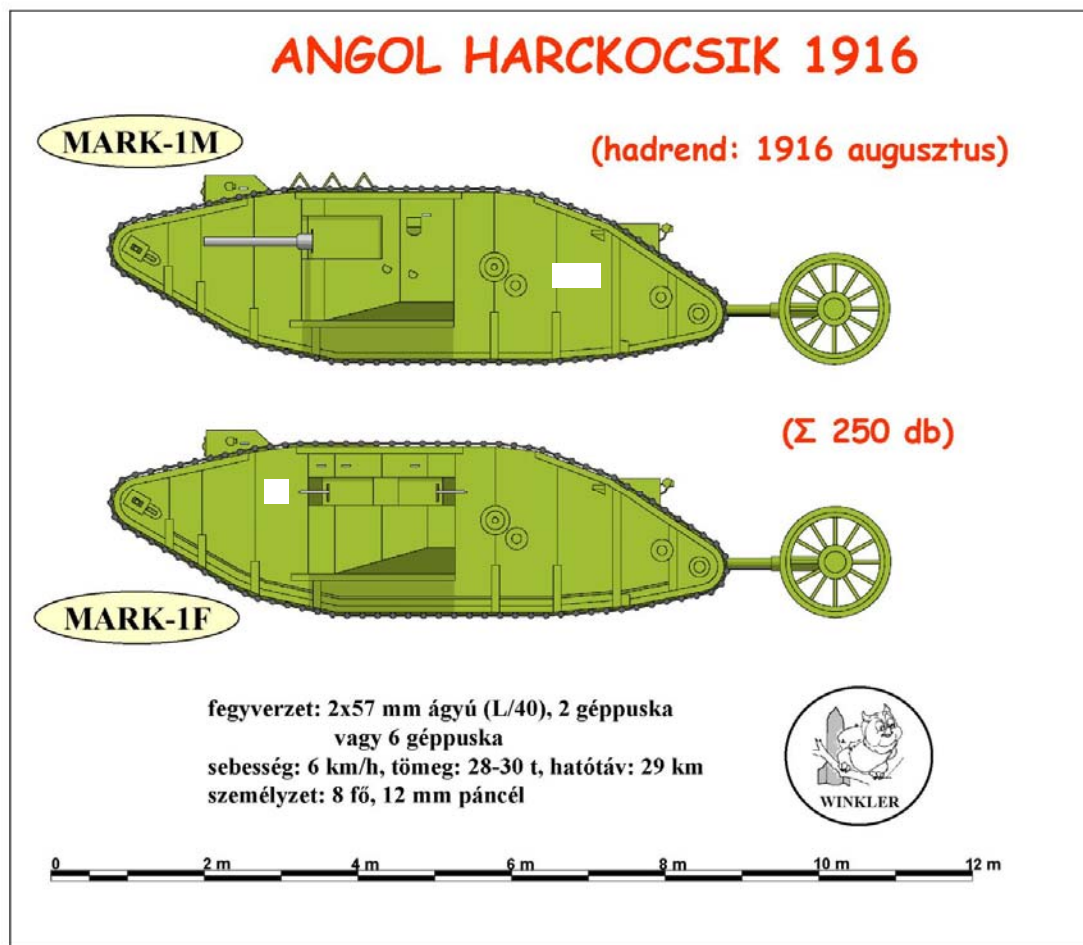
A fentiek miatt már a háború elejétől fogva kerestek olyan harceszközt, amelyik képes a védelem tüze ellenére is áthaladni a terepakadályokon, az őt követő gyalogsággal együtt részt vágni a védelmi vonalban, gyakorlatilag a gyalogság előtt áttörni a védelmi rendszeren. Ezzel, elképzelések szerint az arcvonalakat is mozgásba hozva. Ez az eszköz a harckocsi lett, a háború új, gépi korszakának legfontosabb felszíni eszköze. A harckocsi megalkotását természetesen az tette lehetővé, hogy a fegyvergyártó ipar magas szintre fejlődött, kifejlesztették a lánctalpas futóművet, valamint a robbanómotort. De az egyik legfontosabb tényezővé az vált, hogy a katonai szakértők nagyon gyorsan felismerték óriási jelentőségét.

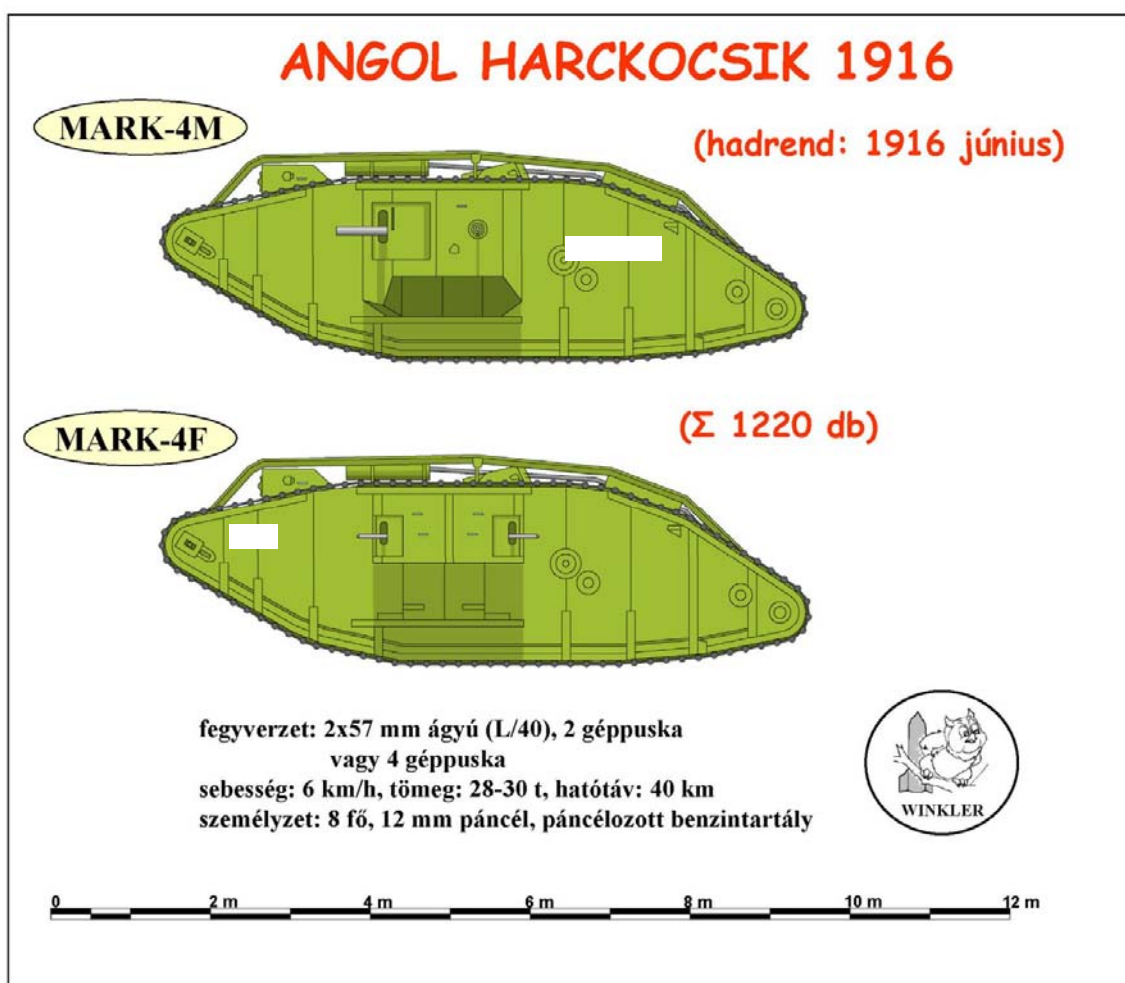
## A harckocsiépítés kezdetei

Egy újszerű harci eszköz létrehozásának gondolata először az angoloknál merült fel már 1914-ben, amikor a páncélgépkocsi-csapatoknál szolgáló tisztek megfogalmazták ezen járművek hiányosságait és az elvárható harctéri követelményeket. Hosszú fejlesztési időszak után a harckocsi kipróbálása Nagy Britanniában 1916. február 2-án sikerrel végződött, és Lloyd George hadügyminiszter elrendelte azonnali gyártását. Titoktartás céljából ekkor kapta a „tank” tartály fedőnevet. Az első olyan prototípus, amelyet kvázi harci körülmények között is kipróbáltak, találóan a Mother típusnevet viselte. Ez már magán hordozta az angol páncélosokra jellemző szegecselt, rombusz alakú testet, melynek két oldalán teljesen körbefutó lánctalp helyezkedett el. Kétoldalt már megjelentek a kiemelkedő páncélozott fülkék, melyekben két 75 mm-es ágyút helyeztek el. A Mother képezte minden további, szériában gyártott angol harckocsi alapját.

Sajnos, az idő sürgetése miatt az angol harckocsik több negatív tulajdonsággal rendelkeztek, amelyeket a háború végéig nem módosítottak. Ilyen volt az említett rombold alak, a forgó torony hiánya, burkolattal ellátott lánctalp és a rugózatlan test.

A Mother alapján kialakított első, súlya szerint nehéz harckocsi a Mark-I. típusjellel készült. Már 1916-ban 250 db épült belőle. Fő fegyverzete kétféle volt, ami végigkíséri az egész angol harckocsiépítést a háború alatt. A két oldalon egy-egy 57 mm-es ágyúval szerelt változatok az M (male) jelet viselték, a géppuskás változatok az F (female) jelet. Ez utóbbiakat az ágyús változatok kiegészítéseként, ezek fedezésére alkalmazták. Kiegészítő fegyverzetként 2 géppuskát használtak.





Egy évvel később, 1915-től az angoloktól függetlenül a franciák is foglalkozni kezdtek a harckocsik megszerkesztésének terveivel, aminek eredményeként 1916 februárjában Estienne tüzér ezredes kezdeményezésére a főparancsnokság a Schneider gyárnak megrendelést adott 400 harckocsi novemberi szállítására. Jellemző a viszonyokra, hogy ezzel párhuzamosan a hadügyminisztérium is adott egy megrendelést a St. Chammond gyárnál szintén 400 jármű fejlesztésére és legyártására szintén őszi határidővel. Ezeket a francia harckocsikat a szövetségesek 1917 tavaszától vetették be.

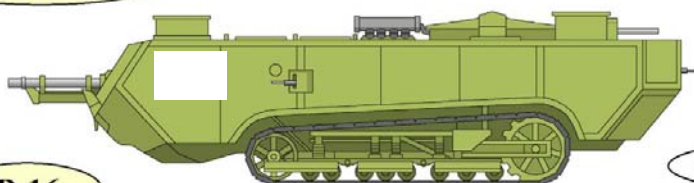
A francia járművek felépítésükben lényegesen eltértek az angoloktól. Mind a Schneider, mind a St. Chammond harckocsi lánctalpai a test oldalán helyezkedtek el, és ez utóbbi spirálrugókon függött. E miatt a jármű nagyobb sebességgel haladhatott, mivel a rugózás tompította a fellépő lökéseket. Ráadásul a később kifejlesztett Renault harckocsiba építettek be először fegyveres forgó tornyot.

## FRANCIA HARCKOCSIK 1916

ST CHAMOND

(hadrend: 1916 február)

(Σ 340 db)



B-16

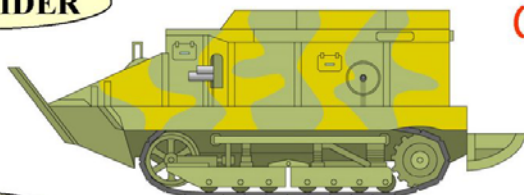
KÍSÉRŐ TŰZÉRSÉG

fegyverzet: 1x75 mm ágyú, 4 géppuska  
sebesség: 8,5 km/h, tömeg: 24 t, hatótáv: 60 km  
személyzet: 9 fő, 22 mm páncél

SCHNEIDER

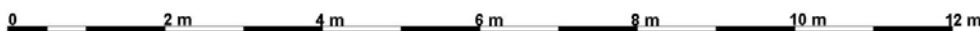
(hadrend: 1916 március)

(Σ 400 db)



M-16 CA

fegyverzet: 1x75 mm ágyú, 2 géppuska  
sebesség: 8 km/h, tömeg: 12,5 t, hatótáv: 80 km  
személyzet: 7 fő, 11 mm páncél



### Harckocsik első alkalmazása 1916-ban

Az első angol harckocsik már 1916 szeptemberében a Somme folyó menti harcokban átestek a tüzkeresztségen, ugyanis a szövetségesek 1916 nyarán kísérletet tettek arra, hogy a németek védelmi rendszerét a Somme folyónál áttörjék. Ez a támadás azonban a gondos előkészítés dacára is hamarosan kifulladásra jutott. A hatalmas veszteségek ellenére két hónap alatt csupán 3-8 km mélységben tudtak a németek vonalaiba behatolni, pusztán taktikai sikereket elérve. A várható további hatalmas veszteségeket figyelembe véve és látva demoralizálódott csapatokat, a hadvezetés úgy döntött, hogy nem várja meg, míg a hadsereget ellátják egy nagy, tömeges támadáshoz elegendő harckocsival, hanem a rendelkezésre álló, már elkészült 50 db Mark-I harckocsit a Somme mellett elhelyezkedő csapatok rendelkezésére bocsátotta.

A szeptember 10-én beérkező járművek feladata az volt, hogy a gyalogság előtt támadva törjék át az ellenséges akadályrendszert, küzdjék le a géppuskafészeket, törjék át a németek védelmét. A későbbi problémákat előrevetítette, hogy a megindulási körzetbe csupán 32 harckocsi érkezett be, a többi a sárban elakadt, vagy egyéb módon üzemképtelenné vált. Ilyen előzmények után hajnalban erős tüzérségi fedezettel a gyalogságot megelőzve megkezdték a támadást. A roham sikeres volt, sikerült letaposni a drótakadályokat, semlegesíteni a tüzérszerveket. A meglepett német gyalogság visszavonult, vagy megadta magát. Az angol gyalogság akadály nélkül, kis veszteségekkel jutott a német vonalakba, és 5 óra alatt mintegy

10 km-es szakaszon áttörte az első vonalakat, 4-5 km-t előrenyomulva. Ez önmagában hatalmas siker volt, mivel egyéb eszközökkel ez csak hosszú idő alatt és hatalmas veszteségekkel lett volna megvalósítható. Azonban a hadműveleti áttörés nem sikerült, ennek legfőbb oka az lehetett, hogy a támadó harckocsik közül csak 18 volt végig üzemképes, a többi a terepen, vagy műszaki hiba miatt elakadt. Védelmi ellentevékenységtől veszteség nem keletkezett.

A csata alapján világossá vált, hogy a harckocsik ebben a kiépítésben csak viszonylag szilárd talajon hatékonyak, és nagyobb számban való bevetésük indokolt. De az események megmutatták az alkalmazás későbbi perspektíváit is. Noha bevetésük nem hozta meg a várt sikert, az események a továbbiakhoz igen jó tapasztalatokkal szolgáltak. Ez első lépésben azt jelentette, hogy a sebességet növelni, a talajnyomást pedig erősen csökkenteni kell. Emiatt az angol hadvezetés még 1916-ban újabb 1000 járműre adott megrendelést.

1916 őszén az angolok még két alkalommal indítottak harckocsikkal támadást.

Kiegészítésként az egyéb, nem sorozatgyártott harckocsikról a tárgyalt időszakban:

Mark-II. (nehéz harckocsi) 1916. december, 50 db, 28 tonna, nincs farokkerék, jobb tetőbúvónyílások, tesztharckocsi, nem rendszeresítették