

EGY REPÜLŐSZÁZAD VISZONTAGSÁGAI ARADTÓL BÉKÉSCSABÁIG (1918–1919)¹

– Czirók Zoltán –

Az I. világháborúban az új fegyver, a repülőgép megjelenése nagyban megváltoztatta a harcok és a háború jellemzőit. Az Osztrák–Magyar Monarchia a többi nagyhatalomhoz hasonlóan igyekezett egy működőképes repülőcsapatot létrehozni, ennek személyi feltételeit pedig a hátszágban, a kiképzőalakulatoknál kellett megteremteni. A háborút megelőzően az Osztrák–Magyar Monarchia repülőcsapatai (k.u.k. Luftfahrtruppen – LFT) repülőparkokat tartott fenn, illetve üzemeltetett a birodalom területén, amelyek nemcsak repülőtérenként funkcionáltak, de a repülőgépek és motorok szerelését, valamint a repülők kiképzését is itt végezték. A háború kitörésével és az első harci bevetéseket követően azonban megkezdődött ezen alakulatok specializálódása. A pilóták kiképzésére 1915-től kezdve ún. repülőpótszázadokat (Fliegerersatzkompagnie – Flek) hoztak létre, a háború végén 22 ilyen pótszázad működött a Monarchia, ebből nyolc az egykori Magyarország területén. Aradon 1916. augusztus 1-jén állították fel a Flek 9-et, majd 1917. január 25-től a Flek 15 is megkezdte működését, ugyancsak az aradi giai repülőtéren. A két pótszázad összevonásával 1918 májusában megalakult az aradi tábori pilótaiskola (Feldfliegerschule Arad).²

1918 októberétől, amikor már kézzel fogható közelségbe került a világháború befejezése éppúgy, mint a Monarchia széthullása, az újonnan formálódó nemzetállamok igyekeztek majdani hadseregük számára minél több fegyvert – ezen belül repülőgépet is – megszerezni. Az időközben meghúzott demarkációs vonalak közelébe eső repülőterek és a rajtuk működő pótszázadok anyagaira azonban sok esetben a magyarokon kívül mások is igényt formáltak. Aradon ekkor hét fa- és négy hordozható (Lord) hangáron kívül mintegy 100 repülőgépet befogadó, kőből épült hangártelep és 10 melléképület állt a kiképzőalakulat részére.³ November 8-án az egység 21 felszállásra kész gépet jelentett.⁴ A következő napon Albl István hadnagy Budapestre indult Aradról, köd és motorhiba miatt azonban kénytelen volt leszállni

¹ Jelen tanulmány elsődleges célja az 1919. év folyamán Békéscsabán működő repülőalakulat történetének feldolgozása, amely megértéséhez azonban szükséges az aradi előzmények bemutatása is. Ugyanakkor az ezt követő időszak – Békés megyétől távoli – eseményei nem képezik részét az írásnak.

² GROSZ–HADDOW–SCHIEMER 1993. 553–554.

³ HL, HM iratai. 4700/Eln. D. – 1921.

⁴ HL, PDF iratai. 42/Lü. – 1918. 29. d.

Dunavecscén. Megsegítésére Albertfalváról érkeztek, és a gépet leszerelve Pestre vitték – mint kiderült, a vízűtő volt lyukas.⁵

Miután november 10-én az újvidéki reptér elveszett a magyar katonai vezetés számára, nyilvánvalóvá vált, hogy az aradi repülőteret is ugyanez a veszély fenyegeti. Medvey őrnagy jelentése szerint, mivel „e repülőterünk a lapokban közzétett demarkációs vonalon kívül esik, így tehát igen nagy hordereje lenne, hogy a repterünket megmenthessük, miután ez az egyetlen, ahonnan Erdélybe kiszállhatunk”. Szükség esetén azonban kilátásba helyezték az aradi felszerelés Szegedre történő áthelyezését, de ebben az esetben is maradt volna egy különítmény 3–4 géppel és legénységgel a légiposta és a közbiztonság biztosítására.⁶

Az aradi géppark volt a legnagyobb a magyarországi pót századok közül: a 9. repülőpótszázad 38, a 15. repülőpótszázad pedig 31 repülőgéppel rendelkezett. Ezekből az előbbinél egy Hansa-Brandenburg C.I és két Hansa-Brandenburg B.I, az utóbbinál egy Hansa-Brandenburg C.I és három Hansa-Brandenburg B.I volt felszállásra kész – e típusok a korban még viszonylag modernnek, de mindenképpen használhatónak számítottak.⁷ A startkész gépek közül több is arra várt, hogy a repülőpostát a fővárosba szállítsa, de napokon keresztül köd és eső tette lehetetlenné a felszállást. November 11-én Aradon 15 altiszti pilóta, négy sofőr és 63 főnyi legénység volt, de a parancsnokság további legénység kirendelését kérte, mivel a repülőtér a várostól nyolc kilométerre, teljesen védtelenül feküdt. Ugyanakkor a korábban itt szolgálók maradására alig lehetett számítani, mert az illetmények szabályozására nem került még sor, és ígéretet sem sikerült kicsikarni erre vonatkozólag.

Ez a nap egyébként is mozgalmasan alakult: egyrészt egy 20 orosz repülőgépből és három motorból álló, a reptérre beérkezett szállítmányt továbbítottak Albertfalvára, másrészt folyamatos forgalmat bonyolítottak a lugosi reptérről érkező repülőgépek. A délután folyamán a horvát illetőségű Alfons Veljanic századost, a 9. pót század parancsnokát utasították, hogy századát adja át Kónya hadnagynak – ő pedig, mivel mindenáron a magyar hadsereg kötelékében akart szolgálni, jelentkezzen a helybéli állomásparancsnokságnál. Emellett pedig egy őrmester – nem tudni mi okból – felgyújtotta a benzin raktárt, akit ezért letartóztattak és agyonlőttek.⁸

Másnap, 12-én látott napvilágot az újonnan felállítandó magyar repülőcsapatok intézményrendszerét szabályozó rendelet, amely szerint a budapesti székhelyű légi csapatok parancsnoksága két csoportparancsnokság fölött diszponált – közülük az egyiket Arad székhellyel tervezték. Az aradi csoportparancsnokság alá tartozott elvileg az aradi I. és II., valamint a szegedi repülőosztály, vagyis a három repülőpótszázad szinte egy az egyben átalakult volna az új repülőosztályokká, azzal a ki-

⁵ HL, PDF iratai. 57/Lü. – 1918. 29. d.

⁶ HL, PDF iratai. 76/Lü., 87/Lü. – 1918. 29. d.

⁷ HL, PDF iratai. 79/Lü. – 1918. 29. d. A 9. repülőpótszázad gépei közül 15 Hansa-Brandenburg B.I, kettő Hansa-Brandenburg C.I, valamint 21 orosz eredetű Anatra Anasal típusú gép, míg a 15. repülőszázadnál 14 Hansa-Brandenburg B.I, kettő Hansa-Brandenburg C.I, valamint 15 Anatra Anasal típusú.

⁸ HL, PDF iratai. 125/Lü. – 1918. 29. d.

Egy repülőszázad viszontagságai Aradtól Békéscsabáig (1918–1919)

egészítéssel, hogy a szegedi pótszázadhoz csatolták a lugosi és újvidéki századok maradékát is. Ezenkívül a miskolci, beregszászi és a Kolozsvárra vagy Nagyenyedre tervezett repülőosztályokat, valamint a nagyváradi, debreceni és máramarosszigeti benzinállomásokat rendelték a csoportparancsnokság alá.⁹ Az aradi I. repülőosztálynak Struckel Rudolf századost, a II. repülőosztálynak Korbuly László századost, a szegedi osztálynak pedig Horváth István századost kívánták az élére állítani.¹⁰

Az aradi osztály¹¹ november második felétől folyamatosan jelentett a légügyi osztálynak a rendelkezésre álló repülőgépekről, de egyrészt a szinte állandósult rossz idő (köd és havazás), másrészt a szükséges parancs hiányában nem végeztek propaganda-repüléseket, illetve felderítéseket. Mivel Szegeden is teljes nyugalom volt – csupán kisebb zavargások fordultak elő –, repülő karhatalmi beavatkozásra nem volt szükség. Az egyetlen ismert alkalom, amikor Aradról felszállást végeztek parancsra, november 26-án történt – ekkor Albl hadnagy pilóta és Örvös hadnagy Budapestre repült egy sürgős jelentéssel, Tauth őrmester pedig Szegedre.¹²

November 14-én az aradi repülőosztály parancsnokságát Medvey Frigyes őrnagytól Csicsery Gyula főhadnagy vette át, az ő helyét a 15. pótszázad élén ettől kezdve Schwéger Béla főhadnagy töltötte be. Aradon ekkor 11 tiszt és 92 főnyi légnység szolgált.¹³

Az aradi osztály rendelkezésére álló, startra kész gépek száma 1918-ban¹⁴

| XI. 25. | XI. 26. | XI. 29. | XI. 30. | XI. 31. | XII. 2. |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 10 | 10 | 10 | 10 | 9 | 10 |

1918 végére nyilvánvalóvá vált, hogy a rendelkezésre álló repülőanyaggal és személyzettel, valamint a demarkációs vonal folyamatos eltolódása miatt számos repülőter elvesztésével nem hozható létre, illetve tartható fenn a novemberben tervezett 13 repülőosztály. A december és január folyamán végrehajtott módosítások során 1919 januárjában már csak nyolc repülőosztállyal és három kisebb különítménnyel számolt a vezetés. Egy újabb csoportparancsnokság létrehozásával az aradi parancsnokság alárendeltségébe csak a szegedi 5. és az aradi 6. repülőosztály, valamint a kecskeméti repülőkülönítmény tartozott.

Az élet azonban további akadályokat gördített a szegedi és aradi osztályok működése elé. 1918 utolsó napjaiban ugyanis a demarkációs vonal újabb módosítá-

⁹ HL, PDF iratai. 94/Lü. – 1918. 29. d.

¹⁰ HL, MTK iratai. Repülőterek nyilvántartása. 201.985. Lü. 28/a d.

¹¹ Aradon rövid ideig valószínűleg párhuzamosan működött a két repülőpótszázad és a felállítás alatt lévő repülőosztály. A két repülőosztály helyett azonban – amelyek a pótszázadokból alakultak volna át – csak egy jött létre, és ebbe olvadtak bele a pótszázadok. Ebből adódnak a parancsnoksággal kapcsolatos kuszaságok.

¹² HL, PDF iratai. 253/Lü. – 1918. 29. d.

¹³ HL, PDF iratai. 169/Lü. – 1918. 29. d.

¹⁴ HL, PDF iratai. 253/Lü., 260/Lü., 299/Lü., 303/Lü., 308/Lü., 313/Lü. – 1918. 29. d.

sa miatt veszélybe került az aradi repülőtér. Bár a város csak a demilitarizált területéhez tartozott – ahová francia csapatok érkeztek, szétválasztva a román és jugoszláv hadsereget –, a magyar katonai egységek működése egyre több akadályba ütközött. Ezért december 31-én megkezdték a repülőtér anyagainak bevagonírozását, és január 8-án be is fejezték azt, ám a Szegedre tervezett átszállítás meghiúsult. Korbuly százados január 9-én kelt jelentésében részletesen beszámol erről:

„...az eddig Aradon állomásozó szegedi 5. és aradi 6. röposztályok anyagának bevagonírozása a tegnapi nappal befejezést nyert. Az indítható gépek Szegedre lettek átrepülve és a legénység egy része már szintén bevonult. A szállítmány azonban (50–60 vagon) még mindig az aradi állomáson áll, mert a francia parancsnokság azt lefoglalta, csupán a csukott vagonok közül sikerült néhányat kerülő utakon az aradi állomásról elhúztatni. A szállítmányt azonban mégis meg akartuk menteni és rendeltetési helyére juttatni, ez a legutolsó kísérletünk azonban nem sikerült, mert a francia parancsnokság mielőtt a szállítmány a legközelebbi állomásra bejutott volna már intézkedett, hogy a szállítmányt azonnal hozzák vissza Aradra. Ekkor érintkezésbe léptünk a francia parancsnoksággal, mely határozottan kijelentette, hogy a szállítmányt semmi szín alatt sem fogja Aradról kiengedni, hanem alakít egy vegyes bizottságot, amely megállapítja, hogy az anyagnak melyik része magyar és melyik része osztrák gyártmány, mert ők csupán a magyar gyártmányú anyagot hajlandók Aradról elszállíttatni.

Jelentem továbbá, hogy a már Szegedre megérkezett legénység részére ott az elszállásolásra rendes hely egyáltalán nincs, Monti főhadnagy ki a legénységet Szegedre vezette, a legénység kérelmére jelenti, hogy a legénység tényleg nincs megfelelően elhelyezve.

Az anyag bevagonírozása sokba került, mert a csekély számú legénységgel azt nem lehetett volna megcsinálni, és így kénytelen voltam a bevagonírozást drága munkásokkal csináltatni. Eltekintve ezektől a költségektől, a bevagonírozott anyag és gépek teljesen tönkre mennek a rossz időjárás következtében.

Kérem a parancsnokság sürgős intézkedését arra nézve, hogy most már ezek után az itteni osztályok mit csináljanak, mert a franciák az anyag elszállítását nem engedik meg, a közös bizottság összehívása bizonytalan, és az anyag ezalatt az idő alatt teljesen tönkre fog menni egyrészt mert a vagonokból széjjel lopkodják, másrészt pedig az esős időjárás a nyitott vagonokba berakott és ponyva hiányában be nem takart gépeket teljesen használhatatlanná fogja tenni.”¹⁵

Összesen nyolc gépnek sikerült átrepülni Szegedre még január 4-én és emellett 10–12 vagon repülőanyagot (főleg orosz eredetű gépeket) tudtak megmenteni.¹⁶ A lefoglalt anyag mennyiségéről több adat is fennmaradt – a franciák állítólag 24

¹⁵ HL, PDF iratai. 8/bk. – 1919. 30. d.

¹⁶ HL, MTK iratai. Repülőgépek nyilvántartása. 201.985. Lü. 28/a d. A későbbi kiutalási jegyzékből ismert, hogy az osztály öt Hansa-Brandenburg C.I-ese közül három Szegedre repült át – 26.06 (17258), 61.15 (17429) és 61.68 (17462) sorozatszámokkal (zárójelben a motor száma) – míg kettő Albertfalvára – 26.35 (17181) és 169.43 sorozatszámokkal.

vagont (repülőgépet és gépalkatrészt) foglaltak le, más források 38 magyar repülőgéppel megrakott szerelvényről tesznek említést. Az említett vegyes bizottságba a magyar fél egy tisztet delegálhatott, ezt a megbízatást Korbuly László kapta.¹⁷ A Fegyverszüneti Bizottságnak küldött értesítés szerint az anyagelosztás január 21-én 8.00-kor kezdődött volna egy 30 fős különítmény felügyelete alatt, amelyről az elosztás végeztével azonnali telefonjelentés küldendő a francia főparancsnokságra. A franciák az orosz eredetű anyagot meg kívánták tartani és Újvidékre akarták szállítani.¹⁸ Ám az orosz eredetű Anatra gépeket a hajdani Monarchia repülőcsapata vásárolta meg (200 darabot), és az aradi gépek is ezek közé tartoztak. A Fegyverszüneti Bizottság útján eljuttatták Vix alezredeshez a Bécsből lekért iratok másolatát, amelyek a vásárlást bizonyították, és kérték a gépek Cinkotára való szállításának engedélyezését. Ezen irat március 10-i dátuma arról tanúskodik, hogy az ügy eléggé elhúzódott, és bár a végeredményről nem maradt fenn dokumentum, szinte biztosra vehetjük, hogy a későbbiekben nem a magyar anyagszertárban kötöttek ki ezek a repülőgépek (főleg hogy a Tanácsköztársaság kormánya már nem volt szalonképes a franciáknál).¹⁹ A hosszú idő alatt azonban, amíg a tárgyalások folytak, a nyitott vagonokba berakott és ponyva hiányában le nem takart gépek az esős időjárás következtében kezdtek teljesen használhatatlanná válni, s emellett a lakosság is folyamatosan hordta el az anyagokat. Arra a magyar kérésre, hogy a repülőgépek védelme érdekében kirakodhassák azokat, és így fedél alá kerülhessenek, nem ismerjük a francia választ.²⁰

Az időközben 6. repülőosztály névvel ellátott aradi egység tisztikara és maradék legénysége egyelőre Aradon maradt, de semmilyen repülőgéppel vagy anyaggal nem rendelkezett. A zavaros politikai viszonyokra tekintettel Korbuly azt javasolta, hogy az osztály felszerelés nélkül maradjon ott, és ha a helyzet annyira javul, hogy újra felszerelhető, lássák el gépekkel és minden egyéb anyaggal őket.²¹ A helyzet azonban nem javult. Az utolsó jelentés március 12-én arról számol be, hogy az osztálynak sürgősen szüksége van a számára ígért hat új repülőgépre (kettő 369-es sorozatú Hansa-Brandenburg C.I és négy UFAG C.I) a propaganda-tevékenységhez, valamint román reguláris bandák megfélemlítésére.²² Az időközben veszélyessé vált erdélyi helyzet miatt azonban az aradi osztály Békéscsaba felé vette az irányt, és a hónap második felében költözött át oda.

¹⁷ HL, Miniszteri Fegyverszüneti Bizottság (továbbiakban: MFB) iratai. 1497. – 1919. I. 17. 3. d.

¹⁸ HL, MFB iratai. 1596. – 1919. I. 20. 4. d.

¹⁹ HL, MFB iratai. 2876. – 1919. III. 6. 7. d.

²⁰ HL, MFB iratai. 1985. – 1919. II. 3. 4. d.

²¹ HL, PDF iratai. 355/bk. – 1919. 30. d. Az osztály jelentése szerint március elején egyetlen Hansa-Brandenburg B.I típusú géppel rendelkeztek 276.12 (52219) sorozatszámmal.

²² HL, PDF iratai. 627/bk. – 1919. 30. d. 1919. február elején meghatározták az egyes osztályoknál kívánatos mennyiségű repülőgépek számát, eszerint a 6. repülőosztálynak nyolc kétüléses gépet kell bírnia. A kiutalandó gépek jegyzékéből ismert a négy UFAG C.I-es sorozatszáma: 161.153, 161.175, 161.178, 161.179. HL, PDF iratai 217/bk. – 1919. 30. d.

1919. március 21-én megalakult a Tanácsköztársaság kormánya, amelynek a Vix-jegyzék visszautasítása nyomán szembe kellett néznie a szomszédos államok támadásával – a franciák és angolok hallgatólagos beleegyezésével. A 37. (légügyi) osztály által március 24-én kiadott, „a vörös hadsereghez tartozó magyar repülőalakulatok beosztásáról és hadilábra helyezéséről” szóló rendelet a repülőalakulatok beosztását egyelőre érintetlenül hagyta.²³

Ugyanaznap a 23. hadosztály-parancsnokság Kétegyházáról egy négygépes különítmény kirendelését kérte Békéscsabára. A légügyi osztály válasza szerint ez nem volt lehetséges, ellenben a szegedi 5. repülőosztály, a kecskeméti 5K repülőkülönítmény – s amennyiben a viszonyok engedik –, az aradi 6. repülőosztály a parancsnokság rendelkezésére álltak. Ennél azonban sokkal nagyobb előrelépés történt, hiszen már másnap, március 25-én Korbuly László, az aradi egység parancsnoka telefonon a következőket jelentette: „Az aradi repülőosztály áttelepült Békéscsabára – minden anyagát magával vitte. 5 gépe van, ezek közül azonban három iskolagép (két kormányos), tehát csak a két 161-es használható. Mivel hosszabb felderítő repüléseket kell végeznie, sürgősen kér gépeket.”²⁴

A Hadügyi Népbiztosság április 8-án rendelte el a repülőcsapatok átszervezését – az immár békéscsabai repülőosztály a 6. repülőszázad elnevezést kapta. A rendelet megszüntette továbbá az addigi repülőcsoport-parancsnokságokat, és újra életbe léptette a korábban felfüggesztett toborzási utasításokat. Meghatározta a repülőszázadok alárendeltségét is; eszerint az egyes hadosztályokhoz rendelték a századokat, a békéscsabai századot a kétegyházi 6. hadosztály-parancsnokság alá.²⁵

Az áttelepülést követően megkezdődtek a bevetések, és ehhez kiegészítették a század gépállományát is. A debreceni 7. repülőszázadtól április folyamán a következő levél érkezett a repülőcsapat-parancsnoksághoz: „A 6. rep. szd-tól április 7-én 161.182 és 161.183 gépek landoltak Borossebesen a hadosztály újólagos parancsára – dacára annak, hogy repülők, az onnan való újólagos startot lehetetlennek tartották, leszálltak s a puha talaj miatt nem tudtak visszastartolni. A pilóták mindent elkövettek, hogy a gépeket visszarepüljék, de még április 10-én sem érkeztek be. A rossz időjárás folytán a gépek átáztak, és meglehetősen megrongálódtak. A fenti esetből kifolyólag értessek meg a parancsnokok a felettes hatóságokkal a mai nehéz viszonyokban, midőn a gépek beszerzése oly óriási nehézségekbe ütközik, ne hagyják figyelmen kívül a repülők szakvéleményét.”²⁶

A fentihez hasonló balesetek mellett azért természetesen az egység békéscsabai működése javarészt sikeres volt. Bár az egyes repülésekről nem maradtak fenn részletes jelentések, az ismert, hogy a század április 10–20-ig, „dacára az esős és borús időjárásnak 9 eredményteljes felderítő repülést végzett Arad–Máriaradna-

²³ HL, MTK iratai. 737/bk. 37. oszt. 27. d.

²⁴ HL, MTK iratai. 742/bk. 27. d.

²⁵ HL, MTK iratai. 7848/el. IV. 8 – 1919. 27. d.

²⁶ HL, MTK iratai. 762/bk. 27. d.

Nagyhalmágy–Borossebes–Csucsra irányába”. Április 19-én délelőtt például a Békéscsaba–Síkzöllős–Máriaradna–Békéscsaba, délután pedig a Békéscsaba–Tótvárad–Békéscsaba útvonalon végzett felderítő repülést a század egy-egy gépe. Ezen a napon egyébként négy UFAG C.I típusú (161.149, 161.160, 161.180 és 161.183 sorozatszámokkal) és egy Hansa-Brandenburg C.I típusú felderítőgép állt bevezethető állapotban az alakulat rendelkezésére.²⁷ A két nappal későbbi jelentés a repülőképes gépek számát három UFAG és egy Hansa-Brandenburg gépben adta meg.²⁸

A békéscsabai reptérre több alkalommal is érkeztek repülőgépek a fővárosból. Április 14-én az albertfalvai 2. repülőszázadtól Debreczeni Károly pilóta és Smerd Dezső megfigyelő szállt le a toborzási lajstromokkal, majd április 19-én ugyanezen századtól Csertőy János pilóta és Kappel Lajos megfigyelő röpiratokat szállított Békéscsabára a 161.186 jelű UFAG C.I-es fedélzetén.²⁹

Április 16-án a román királyi csapatok támadást indítottak, amelynek következtében gyakorlatilag felső irányítás nélkül, rendszertelenül folyt a vörös csapatok visszavonulása. Az állandó hátrálás során demoralizálódott egységek a fronton szinte seholy nem vállalkozhattak ellenlökésre, így a 6. hadosztály április 26-án éjszaka feladta Békéscsabát – ezzel elveszett a 6. repülőszázad reptere is.

Az alakulat a románok elől kénytelen volt visszavonulni az ország belseje felé. Április 26-án az egységet közvetlenül a hadsereg-parancsnokság alá rendelték, új állomáshelye Abony-Sashalom lett, irányításával pedig Schwéger Bélát bízták meg, akinek a századot haladéktalanul át kellett vennie, helyettese Tauth Géza lett.³⁰ Április 27-én 15.00 órakor a repülőszázad jelentés szerint négy üzemképes géppel rendelkezett.³¹

A század már a következő napon kiküldött egy gépet, hogy felderítse a román csapatok mozdulatait. Bodó Béla pilóta és Örvös Pál megfigyelő a 161.183 jelű UFAG C.I-es fedélzetén Szolnok–Mezőtúr–Gyoma–Mezőberény–Békéscsaba útvonalon repült. Békéscsaba vasúti állomásán két mozdonyt láttak üzemben, a különböző vágányokon pedig kb. 300 tengely állt, míg a Békéscsaba–kondorosi műúton több csoportban menetelő katonaságot figyelt meg a gép személyzete.³² A repülőgép azonban nem tért vissza a repülőtérrre, valószínűleg valahol útközben kényszerleszállást kellett végrehajtaniuk.³³

A viszontagságokkal teli utolsó napoktól függetlenül is igyekezett ellátni feladatát a század. Május 1-jén az újdonsült századparancsnok részletes jelentést adott a helyzetükről:

²⁷ HL, MTK iratai. A Hadügyi Népbiztoság 37. osztályának jelentése – 1919. április 19. sz. n. 110. d.

²⁸ HL, MTK iratai. Telefonjelentés – 1919. IV. 21. sz. n. 110. d.

²⁹ HL, MTK iratai. Repülések nyilvántartása. 2. repülőszázad, április hó. 63. d.

³⁰ HL, MTK iratai. 1110/bk. 27. d.; 427/2, 427/3, 427/4 hdm. 46. d.

³¹ HL, MTK iratai. 427/sz. n. 63. d.

³² HL, MTK iratai. 429/sz. n. 63. d.

³³ HL, MTK iratai. 428/sz. n. 63. d.

„A 6. röposztály április 20–30-ig felderítésre 8 feladatot kapott részben a 6. hadosztályparancsnokság és részben a Keleti Hadsereg-főparancsnokságtól. Ezek közül három eredményteljesen, kettő negatív eredménnyel, három pedig az esős és szeles idő miatt nem lett elvégezve. (...) Április 20–30-ig csak négy repülőnap volt.”³⁴

Május 2-án Gróf Antal, Erzsébetfalva direktóriumának elnöke adott telefonon egy jelentést, miszerint „ma reggel 6h-kor két magyar gyártmányú repülőgép szállott le a Kakastónál. A repülőgépek teljesen jó karban vannak. A Magyar Tanácsköztársaság jelvénye van rajta, nemzetiszínű nyíl, a vége pirosra festve. Gépfegyverrel vannak felszerelve és munitióval ellátva. A gépfegyver szalagok ki vannak lőve. A pilóták eltűntek. A civil ember, aki ezt a jelentést leadta, beszélt a pilótákkal, akik azt mondják, hogy Szolnokról menekültek. Szolnokon a parasztok jönnek elől, utánuk a románok és aztán a lovas szpáhik. Azóta eltűntek a repülőgép pilótái is, az utasok is”.

Később Schwéger igazolta a kérdéses gépeket és személyzetüket: „...a kérdéses repülőgépek a 6. repülőszázad állományaiba tartoznak, a Szolnokról történt visszavonulás alkalmával Budapestre, Mátyásfüldre lettek volna átrepülve. 161.180 pilóta Bauer Andor, utas Palásthy József és 161.193 pilóta Tauth Géza, utas Jakabos Gyula megfigyelő eső és erős szélvihar miatt kényszerleszállást végeztek, és megvárva az első kedvező alkalmat, átrepültek Mátyásfüldre a század akkor új állomáshelyére”.

Május 3-án a 6. és 7. repülőszázadokból alakított repülőcsoport parancsnoka, Jeszenszky Géza a csoport Abonyból Mátyásfüldre való átköltözését rendelte el, ezzel pedig az egykori aradi, majd békéscsabai repülőalakulat életének új fejezete vette kezdetét. Békéscsabára egy román repülőszázad – valószínűleg az Escadrila S.2 – települt, itteni tevékenységük azonban további kutatásokat igényel.

IRODALOM

GROSZ – HADDOW – SCHIEMER 1993

Grosz, Peter M. – Haddow, George – Schiemer, Peter: *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*. Flying Machines Press, California, 1993.

³⁴ HL, MTK iratai. 1136/bk. 63. d.

**Vicissitudes of an Air Squadron from Arad to Békéscsaba
(1918 to 1919)**

– Zoltán Czirók –

Resüme

After World War I, airplanes were developed into a basis of a new and determinant service. The Austro-Hungarian Monarchy, similarly to the rest of the great powers, tried to establish combat-worthy air squadrons. The relevant pilots were trained in the troops in Arad in the hinterland. Two such squadrons were established from 1916 to 1917 which were good bases for the new Arad air-group to be established after the fall of the Monarchy.

In the troublous times from November 1918 to March 1919, the new Hungarian military leadership and the commanders and the crew of the Arad air squadron first tried to maintain a formation in good working order in that important southern part of the county. Later, when this proved to be impossible, they tried to save the valuable airplanes for the country.

With the take-over of the Hungarian Soviet Republic in March 1919, the Arad air squadron moved to Békéscsaba where, despite the difficulties, the crew of the unit did their best in order to hold on in the battles and to perform the tasks assigned to them. When Békéscsaba was lost on 26 April, they again had to move on to hand their place over to a Romanian air squadron.

The study as detailed as possible: a 90 years' retrospective, based on archives documents, tries to reconstruct the history and the vicissitudes of the air squadron first garrisoned in Arad then in Békéscsaba.

Czirók Zoltán

E-mail: czzjosh@yahoo.com



1. kép. A repülőpótszázad személyzete az aradi repülőtéren, 1918
(Zainkó Géza gyűjteményéből)

2. kép.
Alfons Veljanic főhadnagy,
a 9. repülőpótszázad
későbbi parancsnoka
(GROSZ – HADDOW – SCHIEMER 1993.
273. nyomán)



3. kép. Újonnan gyártott UFAG C.I felderítőgépek az albertfalvai
gyár udvarán, 1918–1919 (a szerző gyűjteményéből)

**AZ 1945–1948 KÖZÖTTI IDŐSZAK NÉHÁNY KÉRDÉSE
A FÜGGETLEN KISGAZDAPÁRT BÉKÉS VÁRMEGYEI SAJTÓJÁBAN**

– Kocsor János –

A Független Kisgazdapárt Békés vármegyei szervezetének egybefüggő történetét 1944-től az 1947-es választásokig még nem írták meg.¹ Az elkészült tanulmányok egy-egy kisebb időszakot ölelnek át, a pártra vonatkozó adatok nagyobb része a rendszerváltás előtt megjelent településtörténeti monográfiákban található. Bár legtöbbjük lelkiismeretes, tényszerű munka, az általuk föltárt források átnézése és újraértékelése aligha tűnik megkerülhetőnek. Az alábbi ismertető alapját a vármegyei kisgazdapárti sajtó 1944 októberétől az 1948-ig terjedő része, azon belül is leginkább a békéscsabai Alföldi Népújság adja. Az újság először 1944. október 11-én jelent meg Gyöngyösi János szerkesztésében, s mindössze egyoldalas volt. Gyöngyösi írását közölte *Nyílt levél Malinovszky tábornagy Úrhoz!* címmel, amelyben magyar, francia és szlovák nyelven megértő elbánást kért a lakosság részére. A lap további kiadásához a 2. Ukrán Front parancsnoksága azonban akkor még nem járult hozzá, így a második szám csak 1945. március 24-én jelenhetett meg.² Fejléce szerint ekkor a Nemzeti Függetlenségi Frontba tömörült pártok szolgálatában állt, s csak 1946. május 1-jétől lett a Független Kisgazda-, Földmunkás- és Polgári Párt lapja. Ennek ellenére már 1946 májusa előtt is bizonyos fokig kisgazda irányultságúnak tarthatjuk, melyet a felelős kiadó, Gálik János nyomdatulajdonos, kisgazdapárti képviselő személye is biztosított. Hasábjain részletes tudósítás jelent meg a Kisgazdapárt 1945 húsvét hétfőjén Békésen tartott nagygyűléséről, az 1945-ös választások előtt pedig teret biztosított a párt propagandájának. 1946 májusa előtt azonban jellemezte egyfajta „koalíciós békére törekvés” is, ezért a túl „kényes” témákban, mint például az 1946. tavaszi „népítéletek”, nem igazán használható. A következő két kisgazdapárti lap, melyekből merítettem, a Gyulai Kis Újság és az Orosháza és Vidéke. Az előbbi 1946. június 9-én, az utóbbi 1946. augusztus 1-jén jelent meg először. Sajnos ez utóbbinak a számai hiányosan lelhetők fel. A vármegyében kiadott kisgazdapárti újságok közül legutoljára a Körösmenti Parasztélet látott napvilágot Gyomán. Az anyagi gondokkal, papírhiánnyal küszködő hetilap elő-

¹ A Békés megye 1944–1945-ben című monográfiában jelent meg eddig a legátfogóbb tanulmány G. Vass István tollából. (G. VASS 1975.) Részadatokat rejtenek a különböző települési monográfiák, valamint Ignác Károly 2004-ben napvilágot látott dolgozata az 1947. évi békéscsabai és gyulai országgyűlési választásokról. (IGNÁCZ 2004.)

² A tanulmányban szereplő újságok adataira vonatkozóan: BMK 1974. 15, 54, 142, 164, 200, 206, 277; G. VASS 1975. 243; CSOBAI 1998. 635.

szőr 1947. március 15-én hagyta el a nyomdát, s alig több mint fél év múlva, szeptember 20-án meg is szűnt.

A Körösmenti Parasztelet kivételével a kisgazdapárti lapoknak megvolt a maguk településén belül a Baloldali Blokkos, de inkább kommunista befolyás alatt álló ellenpárjuk, melyekkel heves politikai és konkurencia-harcban álltak: Békéscsabán a Viharsarok, Gyulán az Alföld, Orosházán az Orosházi Hírek. Ezek egyes cikkeit is felhasználtam.

Dolgozatomban nem kronologikus eseménytörténetre törekedtem, hanem azt néztem meg, hogy az egyes témák miként tükröződnek az újságokban. A helyi kisgazdapárti sajtó vezércikkei hűen tükrözik a párt országosan is kialakított politikáját, amit a központból vidékre küldött újságírók egységes eligazítása is biztosított.³ Ugyanakkor a nagygyűlések tudósításaiban ránk maradt beszédekből, a képviselők által írott cikkekből mégiscsak kirajzolható egyfajta gondolkodásmód, ami a vármegyei kisgazdapárti politikusokat jellemezte.

Eseménytörténeti vázlat

A szovjet csapatok 1944. október 6-a és 8-a között elfoglalták megyénket. Ezzel megnyílt a lehetőség a német megszállás után feloszlott pártok – köztük a Független Kisgazdapárt – számára is vidékünkön a szervezkedésre. Sztálin terveiben ekkor még csak távoli célként szerepelt az ország szovjetizálása,⁴ de a szovjet katonai parancsnokságnak egyébként is – a hátország és a Vörös Hadsereg ellátásának biztosítására – érdekében állt a közigazgatás, a gazdasági élet minél gyorsabb újraindítása a megszállt területen. Ehhez viszont szükség volt a Horthy-korszak demokratikus ellenzékének a lakosságra befolyással bíró erőire is. Először Békésen, majd Gyulán és Tótkomlóson alakult meg a párt helyi szervezete november első felében. A pártépítést elősegítendő, B. Szabó István, a párt megyei vezetője 1944. november 18-án kelt körlevelében felhívta a helyi pártvezetők figyelmét arra, hogy az „... orosz katonai hatóságok engedélyezték minden demokratikus párt munkáját”.⁵ A kezdeti bénultság legyőzésében a Kisgazdapárt számíthatott a megyei közigazgatási főnököknek, Csige-Varga Antalnak és az alája rendelt közigazgatásnak az újabb megszállók tudtával nyújtott segítségére, sőt az október 6-a után hamar aktivizálódó kommunisták – nyilván a szovjet elképzeléseknek megfelelő – támogatására. „A polgári osztály még mindig megmerevedve fekszik a földön, és igen kis részét tudjuk bekapcsolni a közéleti tevékenységbe. Egyes helyeken már szervezkedik ugyan a független kisgazda párt (sic!), de az is csak azért van, mert mi vagyunk

³ Dr. Szabó Ferenc nyugalmazott megyei múzeumigazgató közlése.

⁴ ROMSICS 1999. 274–275.

⁵ A körlevél fontosabb részleteit közli: G. VASS 1975. 244–245. A levél központi gondolata a magántulajdon védelme. Aki a magántulajdon elvén áll, mindenkit igyekszik bevonni a szervezetbe. „Értsük meg világosan, hogy a jövő legnagyobb problémája éppen a magántulajdon körül fog kibontakozni” – írja.