

B. STENGE Csaba

Budapest, 2013.
6. évfolyam 4. szám**EGY KECSKEMÉTI REPÜLŐ ÁSZ, SZEVERÉNYI KÁLMÁN HADNAGY ÉLETÚTJA****THE LIFE OF KÁLMÁN SZEVERÉNYI, A FIGHTER ACE WHO WAS BORN IN KECSKEMÉT**

Szeverényi Kálmán egy kilencgyermekes erdész fiaként született Kecskeméten, 1920. február 25-én. A család anyagi nehézségei ellenére komoly gondot fordított gyermekei taníttatására. Szeverényi Kálmán a kecskeméti kegyesrendi (piarista) gimnáziumban érettségizett 1938-ban, majd a kassai repülő akadémián tanult, ahol 1942. december 6-án avatták hadnaggyá. A keleti hadszíntéren állomásozó 5/2. vadászpilóta századhoz 1943 júliusában vezényelték, ahol első légi győzelmét 1943. október 7-én aratta. Ellenfele egy La-5-ös volt, melynek pilótája, miután látta a mögé helyezkedő Messerschmittet, ejtőernyővel kiugrott gépéből, mielőtt a magyar pilóta tüzet nyitott volna. A fennmaradt források szerint ez volt Szeverényi egyetlen igazolt légi győzelme 1943-ban. 1944 tavaszán perforált vakbélgyulladást kapott, de a műtétet és felépülését követően visszatért a hadművelési területre. 1944. október 28-án egy Boston bombázót lőtt le Tiszavasvári mellett – ugyanennek a gépnek a lelövését jelentette a német 52. vadászpilóta ezred egyik fiatal ásza, Heinz Ewald hadnagy is. November közepén Szeverényi hadnagy két Il-2-est lőtt le, míg két további légi győzelmének a részletei ismeretlenek. Hetedik, utolsó légi győzelmét az amerikai 2. (nehéz) bombázórepülő osztály egy B-17-ese felett aratta 1945. február 21-én, melynek pilótája Eugene F. Bull főhadnagy volt. A magyar pilóta ezt a légi győzelmét csak egy nappal élte túl. 159., utolsó harci bevetésére 1945. február 22-én délután szállt fel, melynek során egy szovjet vadászgép gépágyúsorozata megrongálta Messerschmittjét és könnyebben megsebesítette a magyar pilótát. Szeverényi hadnagy megpróbált kényszerleszállást végrehajtani, de a jeges talajon gépe egy Tata melletti tóba csúszott. A pilótát kimentették és egy tatai kórházba szállították, ahol még aznap éjjel belehalt belső sérüléseibe. Bajtársai 195. február 24-én Veszprémben temették el, ahonnan családja a háború után exhumáltatta, ma Kecskeméten nyugszik a családi sírban.

Kálmán Szeverényi was born the son of a forester on February 25, 1920 at Kecskemét. He was one of 9 children, but despite of the financial challenges, his family devoted considerable efforts to their education. After graduating from the Kecskemét Piarist high school with excellent results in 1938, Kálmán Szeverényi went to the Royal Hungarian Air Force Academy, where he graduated on December 6, 1942 and was commissioned as a 2nd Lieutenant. He was sent to the eastern front in July, 1943 to join 5/2. Fighter Squadron. He scored his first kill on October 7, 1943, against a Soviet Lavochkin La-5 fighter in a rather unusual manner. The Soviet pilot, seeing Szeverényi's Messerschmitt appear on his tail baled out before the Hungarian pilot had even opened fire, so he destroyed the enemy aircraft without firing a single shot! According to surviving sources, it was Szeverényi's only confirmed kill in the year of 1943. In spring 1944 he got appendicitis, but after surgery and recuperation he returned to the front. On October 28, 1944, he shot down a Soviet Boston bomber near Tiszavasvári: it is interesting to note, that the same aircraft was also claimed by a young German ace of II./JG 52, Leutnant Heinz Ewald. In the middle of November, 2nd Lt. Szeverényi shot down two Soviet Ilyushin Il-2 ground attack aircraft (on 11 and 13 November, respectively). The details of two more of his claims remain unclear and are mostly lost, but he scored

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

B. STENGE Csaba

Budapest, 2013.
6. évfolyam 4. szám

his seventh and last kill on February 21, 1945. This was a B-17 Flying Fortress from 2nd Bomb Group, 429th Bombardment Squadron, piloted by 1st Lt. Eugene F. Bull. The Hungarian pilot survived for just one day after this last victory. He took off on his 159th and last combat mission in the late afternoon of February 22, 1945. During the mission a Soviet fighter fired a cannon burst at the Hungarian formation from long range which damaged Szeverényi's aircraft and lightly injured the pilot. The Hungarian pilot tried to make a smooth belly landing, but on the icy terrain the aircraft collided with an obstacle and ended up in a small lake near Tata. The pilot was rescued and was rushed to the military hospital in Tata, where he died of internal injuries the same night. He was buried by his comrades at Veszprém on February 24, 1945. After the war the family exhumed and re-interred him at Kecskemét, where he rests now in the family grave.

Szeverényi Kálmán 1920. február 25-én született Kecskeméten Szeverényi János erdész és Lipkovics Franciska ötödik gyermekeként, római katolikus családban.

Szeverényi Kálmán esetében a családnév különösen érdekes, és arra külön ki kell térni, mivel az állami születési anyakönyvben az ő bejegyzésénél az édesapja vezetéknévét tévedésből elírták és az „Szeveréni”-ként szerepel, így Kálmán eredetileg ezzel a vezetéknévvel került anyakönyvezésre. Később iskolai bizonyítványait is ezzel a névvel kapta és a légierőhöz is így avatták fel, a hivatalos katonai forrásokban is végig így szerepel, pedig a név az állami születési anyakönyvben hivatalosan korrigálásra került egy 1941. január 27-ei utóbejegyzéssel. Egyébként őt magát sem zavarta a névelírás, használta mindkét verziót, van több 1941-et követő levele és egyéb aláírt dokumentuma is, ahol jól olvashatóan „Szeveréni”-ként írta alá a nevét. Ennek ellenére a hivatalos verzió Szeverényi volt és a család is ezt használta, illetve máig ezt használja, így a neve a következőkben is végig Szeverényiként szerepel a tanulmányban.¹

A kilenc gyermeket (öt fiút és négy leányt) felnevelő Szeverényi család anyagi nehézségei ellenére gyermekei taníttatására nagy gondot fordított. Szeverényi Kálmán szülővárosában, a kegyesrendi (piarista) gimnáziumban érettségizett 1938-ban, jeles eredménnyel. Mint anyagilag rászoruló és jeles tanuló ifjú, gimnáziumában tandíjmentességet élvezett. Példás magatartása és tanulmányi eredményei alapján a gimnázium utolsó éveiben tanárai ajánlására dr. Simon Balázs orvos alezredes – azonos keresztnévű – fiát korrepetálta. Szeverényi Kálmán és a korrepetált gyermek szülei között belsőséges kapcsolat alakult ki és Kálmán ennek hatására döntött úgy, hogy a gimnázium elvégzése után a hivatásos katonai pályát választja élethivatásul. Hosszabb távú terve az volt, hogy vezérkari szolgálatba lép.² Véleményem szerint intelligenciája, szorgalma, derűs, megnyerő személyisége alapján minden bizonnyal nem csak igen jó, de népszerű repülő vezérkari tiszt is lehetett volna belőle, azonban a hadiakadémiai jelentkezéshez szükséges hosszabb csapatszolgálat és századosi rendfokozat eléréséhez még jó néhány évre lett volna szüksége.

A repülés iránti motivációval kapcsolatban fontos megemlíteni, hogy Kálmánnak volt egy gimnáziumi osztálytársa és barátja, Flóznik Ervin, aki szintén pilóta lett: valószínűleg ők ketten együtt találták ki, hogy repülőknek jelentkeznek. (Flóznik Ervinből is eredményes vadászpilóta lett, ő 6 légi győzelem után halt hősi halált 1945. január 14-én.)³

Miután a meglehetősen szigorú egészségügyi vizsgálaton pilótának alkalmassá nyilvánították, Szeverényi Kálmán I. fokú motoros repülő kiképzését 1939 nyarán kapta Szegeden a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap (HMNRA) algyődi, a Délvidéki Aero Club által működtetett kereténél. Az elsőfokú kiképzést követően, 1939 októberében kapta meg behívóját és a következő évet csapatszolgálatban töltötte. Ezt követően felvételt nyert a kassai magyar királyi „Horthy Miklós”

¹ MNL Bács-Kiskun Megyei Levéltára XXXIII/1. Kecskemét város 1920. évi születési anyakönyvi másodpéldánya, 1920/606. fsz. bejegyzés. A névelírás korrekciója az 1173/1941. sz. rendeletre történt.

² A családtól származó információk alapján. A szerző ezúton is szeretné megköszönni a Szeverényi családnak Szeverényi Kálmán életrajzának összeállításához nyújtott segítségét, különös tekintettel az életrajzi adalékokra.

³ Flóznik Ervin részletes életrajzáról lásd *BECZE 2006*, 122-123.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

B. STENGE Csaba

Budapest, 2013.
6. évfolyam 4. szám

honvéd repülő akadémiára, ahol tanulmányait 1940 őszén kezdte meg. Az 1940-es év nyara az egész honvédséget tekintve elég mozgalmas volt, hiszen a magyar haderő kétszer is mozgósításra került a románokkal szemben a második bécsi döntés előtt. A mozgósítás már Szeverényi Kálmánt is érintette, aki így jogosulttá vált az ezzel kapcsolatban alapított Erdélyi Emlékérem viselésére.

Szeverényi Kálmán a honvédségben a 3181-20-0606 azonossági számot⁴ kapta, bajtársai általában Kálmánnak, vagy nevéből rövidítve „Szever”-nek szólították. (A becenevek osztogatása nagy divat volt a légierő berkein belül.)

Szeverényi Kálmán a repülőakadémián is nagyon szorgalmasan, jól tanult, évfolyamának élmezőnyében volt. Az 1941-42-es tanév osztályozási értesítője szerint 32/3-as osztály rangszámmal végzett, kettős kitüntetéssel (kétsávos váll-lap). 1942. január 31-én példaadó magatartásáért és kimagasló szorgalmáért dicséretben részesült (1942. évi 1. sz. aks. parancs).⁵

Mint szinte az összes repülő akadémikus, Kálmán is vadászpilóta szeretett volna lenni és neki sikerült is elérnie, hogy vadászrepülő harckiképzésre kerüljön. Ezzel kapcsolatban fontos megjegyezni, hogy a légierő szükségletei szerint a pilóták számottevő része bombázó, illetve felderítő lett, túlnyomó többségük vezénylés folytán, mivel szinte mindig, minden növendék vágya az volt, hogy vadászrepülő lehessen, de a vadászok csak az egyik csapatnemet alkották a légierőn belül.

Szeverényi Kálmán évfolyamát előrehozva, két és fél év után, 1942. december 6-án avatták repülő hadnaggyá Kassán. (Az akadémiai képzés a háború előtti négy évről 1944-re fokozatosan két évre csökkent.) Egy társuk az avatás előtt, 1942 nyarán repülőhalált halt, a végül felavatásra kerülő 31 fő egyébként egy meglehetősen egyedi évfolyam volt, mivel három korosztályból tevődött össze:

- 1) közülük egy csoport két évet töltött csapatnál az akadémiára történő bevonulásuk előtt, őket 1941. június 1-i ranggal avatták és 1944. január 1-i hatállyal főhadnaggyá léptették elő (ez 8 fő volt);
- 2) a középső korcsoport egy évig volt csapatnál az akadémiára kerülésük előtt, őket 1942. július 1-i ranggal avatták hadnaggyá (ez 15 fő volt, ide tartozott Szeverényi Kálmán is),
- 3) a legfiatalabb csoport tagjai közvetlenül a katonai főrealiskolákból, vagy civil érettségi után kerültek az akadémiára, őket 1942. december 1-i ranggal avatták hadnaggyá (ez a csoport is 8 főből állt). Szeverényi Kálmán évfolyamának egyik legjobbjaként 26-os rangszámmal került avatásra. (A rangszámokat a honvédség többi fegyvernemében avatott tisztekkel együtt kapták.)⁶

Szeverényi Kálmán évfolyamában két további, későbbi vadászrepülő ász volt a legfiatalabb korcsoportból: Tóth Lajos és a szintén kecskeméti Málík József hadnagyok. Málík József 1945. április 16-án hősi halált halt a raffeldingi repülőtéren, egy alacsonyítamadó amerikai vadászgéptől kapott halálos lövést, míg a háborút a második legeredményesebb magyar vadászpilótaként túlélő Tóth Lajost koncepciós perben elítélve 1951. június 11-én kivégezték.⁷

Szeverényi hadnagy avatása után a Mátyásföldön állomásozó 5/1. vadászrepülő osztályhoz került. A keleti hadszíntérré – osztálya 5/2. századához – 1943. július 17-én vezényelték ki. A hadműveleti területről írt nyílt tábori levelezőlapokon nagyon kevés információt lehetett közölni a helyhiány és a cenzúra miatt, no és a katonák sem akarták

⁴ A katonai azonossági szám a születési hely négyjegyű kódjából, a születési év utolsó két számjegyéből és az illető személy állami születési anyakönyvi bejegyzésének folyószámából áll. Szeverényi Kálmán esetében nemcsak a neve, de az azonossági száma is hibás a legtöbb katonai forrásban, sőt az eredeti állami születési anyakönyvben is. A katonai forrásokban utolsó számjegyeként általában 625 szerepel, míg az állami születési anyakönyvben 1920-ban Kecskeméten a 75-ös számot tévesen kétszer írták be, így ezek után mindenkinél két szám szerepel, a második zárójelben (Szeverényi Kálmánnál 605 és 606). A helyes folyószám nála így nem a 605, hanem a zárójelbe tett, pedig egyébként helyes 606 volt, ezt itt korrigáltam. Ezúton is szeretném köszönetemet kifejezni Péterné Fehér Mária csoportvezető főlevéltárosnak (MNL Bács-Kiskun Megyei Levéltára), aki a 75-ös szám duplázásával kapcsolatos anomáliára felhívta a figyelmem.

⁵ Az osztályozási értesítő eredetije a Szeverényi család birtokában van.

⁶ 50. sz. Honvédségi Közlöny 1942. december, illetve *SIMORJAY 1988, 49-50.*

⁷ Málík József és Tóth Lajos életrajzáról lásd *BECZE 2006, 79-81. ill. 36-42.*

B. STENGE Csaba

Budapest, 2013.
6. évfolyam 4. szám

otthon lévő hozzátartozóikat feleslegesen feszültségben tartani. Ezért mindig csak pozitív dolgokat igyekeztek írni a szeretteiknek, ennek ellenére, a hangulat miatt talán érdemes Szeverényi Kálmán első tábori lapját idézni, melyet Harkovból írt családjának 1943. július végén:

„Drága jó Édesanyám és Édesapám!

Szerencsésen megérkeztem. Pestről nagyszerű utunk volt egészen idáig. (Szeverényi Kálmán nyilvánvalóan a Budapest és Harkov között menetrendszerűen közlekedő Junkers Ju 52-es futárgép utasaként repült ki a hadműveleti területre – szerző). Kész nyaralás az életünk. Hogy csomagot hogy lehet részemre eljuttatni, azt majd később meg fogom írni. Mindenkít szeretettel csókolok. Szerető fiuk, Kálmán”⁸

Az 5/2. vadászrepülő század 1943 nyári-őszi-téli ukrajnai harcairól az egység iratanyagának teljes pusztulása miatt sajnos csak rendkívül töredékes mozaikok maradtak fenn. Statisztikájukból annyi ismert, hogy 1943. október 29-éig a század 692 harci bevetést repült, ebben már a Szeverényi Kálmán által a bő három hónapos hadműveleti területen töltött szolgálati idejének néhány tucat bevetése is benne van.⁹ A 10 harci bevetés és három havi hadiszolgálati idő (hadműveleti területen töltött idő) után adományozott Tűzkereszt I. fokozata a kardokkal és koszorúval is 1943. kora őszén kerülhetett adományozásra Kálmán részére.

Szeverényi Kálmán hadnagy első igazolt légi győzelmét 1943. október 7-én aratta a Dnyeper mentén egy szovjet Lavocskin La-5-ös csillagmotoros vadász felett, mégpedig nem mindennapi körülmények között: anélkül, hogy egyetlen lövést leadott volna, pánikba esett szovjet ellenfele kiugrott a gépéből! Ennek a furcsa viselkedésnek véleményem szerint két oka lehetett. A szovjet pilóta vagy nagyon tapasztalatlan – és nem túl bátor – újonc volt, aki pánikba esett a mögé beülő Messerschmitt látványától, vagy pedig olyan pilóta, aki már nem volt kezdő, de akit korábban már lelőttek légi harcban és talán súlyosan megégett. (Nyilván ha valaki egyszer csúnyán megég, másodszer nagyon érzékennyé válik a hasonló szituációkra és szeretné azokat elkerülni.) A magyar vadászok tábori lapja, az „Üvölt a Puma” az alábbi tréfás sorokban emlékezett meg az eseményről:

„Szeverényi hdgy. egyedülálló módon aratott légigyőzelmet. Beült egy Lagg 5 nyomába, az orosz kezd elfordulni, pompás lövőhelyzet, már löni is akar, de az orosz hátranéz és a következő pillanatban, anélkül, hogy egy lövés is esett volna, ész nélkül kiugrik a gépéből. Ejtőernyője még fenn lebeg, amikor gépe a földre csapódva felrobbant. Ez aztán löszertakarékoskodás! Bár egyesek szerint Szeverényi hdgy. ráállt az orosz rádiójára és borzalmas hangokat hallatott, az orosz attól ijedt meg. De fő a lényeg: a gépből csak egy csomó görbe vas maradt!”¹⁰

A rendelkezésre álló adatok szerint a kecskeméti pilóta ezzel az egy igazolt légi győzelemmel zárta az 1943-as évet a keleti hadszíntéren.

1944 márciusában Szeverényi Kálmán perforált féregnyúlvány-gyulladást (vakbélgyulladást) kapott. 1944. március 8-án vették fel betegként a proskurovi hadikórházba, ahol a perforáció miatt már kifejlődőben lévő hashártya-gyulladást is megállapítottak nála. Operáció után a stanislai hadikórházba szállították, majd visszaszállították a hátszországba, Magyarországra.¹¹

Lábadozásának idejét s az ezt követő rövid egészségügyi szabadságát is itthon töltötte. Ennek során, 1944. március 24-ei dátummal adományozták részére első hadikitüntetését, a Kormányzói dicsérő elismerés Magyar Koronás Bronz Érdemérmét hadiszalagon a kardokkal. (Közkeletű nevén bronz Signum Laudis.)¹²

Valamikor 1944. késő tavaszán-kora nyarán térhetett vissza századához a keleti hadszíntérré (melyet ekkorra 5/2-ről 102/1. vadászrepülő századdá számoztak át). Feltehetően ekkortájt kapta meg V391 lajstromjelű Messerschmitt Bf 109

⁸ A levelezőlap eredetije a Szeverényi család birtokában van.

⁹ Üvölt a Puma. 1943. november 3. I. évfolyam 9. szám, 1.

¹⁰ Uo., 4.

¹¹ HM HIM HL HM 620 959/22.v.-1944.

¹² 14. sz. Honvédségi Közlöny 1944. március.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

B. STENGE Csaba

Budapest, 2013.
6. évfolyam 4. szám

G-6-osát: ha valóban ez volt az ő gépe, akkor minden bizonnyal ekkortól ezt repülte egészen a hősi haláláig.¹³ 1944 kora nyarán, június 5-ei dátummal adományozták részére második, ezüst Signumját, az Újolagos Kormányzói dicsérő elismerés Magyar Koronás Ezüst Érdemérmét hadiszalagon a kardokkal.¹⁴

Szeverényi Kálmán hadnagy 1944. augusztus elején feltehetően egy újabb légi győzelmet aratott. A bevetés során a 102/1. vadászpilóta század hat gépe magyar és német Junkers Ju 87 zuhanóbombázókat kísért Mielectől délkeletre fekvő célok ellen. A célterület felett szovjet vadászok támadták meg a köteléket és az itt kibontakozott légi harcban – bár az ő gépe is megrongálódott – sikerült lelőnie egy ellenséges vadászgépet.¹⁵

Szeverényi Kálmán már a magyarországi harcok idején, 1944. október 28-án jelentette újabb – ismert – légi győzelmét. Az áldozat ezúttal egy a lend-lease szállítások keretein belül a Szovjetunióhoz szállított amerikai gyártmányú, 42-54244 gyári számú kétmotoros A-20G Boston bombázó volt, a szovjet 5. légi hadsereg 453. bombázórepülő ezred 2. századából. A gép négy fős személyzete – L. J. Szelov hadnagy pilóta, V. J. Najdenov főhadnagy navigátor, Sz. Sz. Lebegyev törzsőrmester lövész és K. F. Vlaszova őrmester női lövész – elesett. A gép lelövését Büdszentmihály – ma Tiszavasvári – helyszínnel igazolták Szeverényi Kálmánnak. Az eset különös érdekessége, hogy ugyanannak a gépnek a lelövését jelentette a német 52. vadászpilóta század (JG 52) második osztályának egyik fiatal, igen eredményes pilótája, Heinz Ewald hadnagy is, aki 14:20-kor szállt fel 255 harci bevetésére alakulatának taktakenézi repülőteréről „8” jelzésű, Bf 109 G-6 alváltozatú gépével a szovjet bombázóra elrendelt riadóstartot követően és 14:28-kor már ismét a földön volt. Sajnos sem magyar, sem német oldalról nem áll rendelkezésre bővebb forrás, hogy ki lehessen deríteni, mi is történt egészen pontosan, de az nyilvánvalónak tűnik, hogy mindketten tüzeltek ugyanarra a gépre (talán Szeverényi hadnagy hajthatta végre a bombázóra az első rácsapást, vagy rácsapásokat). Úgy tűnik azonban, hogy a német pilóta lemondott a gépről a magyar pilóta javára és hivatalosan nem igényelte a lelövést, azt csak a saját feljegyzéseiben rögzítette. (Ewald csak annyit írt az esetről a Flugbuchjába a bevetés mellé, hogy „a magyaroknak igazolva”).¹⁶

Heinz Ewaldnak egyébként ekkor 30 igazolt légi győzelme volt, ezt a számot a háború végéig 84-re tornázta fel – további 15 nem igazolt légi győzelmet is jelentett –, melyért a Vaskereszt Lovagkeresztjével is kitüntették 1945. április 20-án.

Szeverényi Kálmán következő légi győzelmét szülővárosa, Kecskemét légterében aratta november 11-én egy II-2-est lelőve, két nappal később pedig újabb szovjet csatarepülőgépet semmisített meg, ezúttal Jászberény légterében. Utóbbi három légi győzelmének igazolása (az október végi Boston és a két, november közepi II-2-es) az 1945. január 19-én kiadott 4. légierőparancs 1. pontjában szerepel, mely – többek között – a 102/1. vadászpilóta század 12 légi győzelmét is igazolta, köztük ezt a hármat. Ebben a parancsban egyébként Szeverényi Kálmán „Szeverény” vezetéknevvel szerepel. (A 4. légierőparancsban nem ez az egyetlen névelírás.)¹⁷

Miután 1944 végén megalakult a 102. vadászpilóta osztály, a 102/1. vadászpilóta század is ebbe tagozódott be. A korábbi századparancsnok, Kovács József őrnagy lett az osztályparancsnok, míg a század korábbi elsőtisztje, Máthé László főhadnagy vette át a századparancsnokságot. 1945 januárjában a 102. vadászpilóta osztály beolvadt a 101. vadászpilóta ezredbe, annak 101/III. osztályát képezve. Az osztályparancsnok, Kovács József őrnagy a 102.

¹³ A családnál maradt meg egy fotó erről a repülőgépről, mely valószínűleg Szeverényi Kálmán állandó gépéről készült, de az iratanyag elveszte miatt ez eredeti dokumentumokkal nem igazolható.

¹⁴ 26. sz. Honvédségi Közlöny 1944. június.

¹⁵ PUNKA 1995, 97. Jómagam nem találtam erről a légi győzelemről semmilyen további részletet, illetve információt.

¹⁶ A Bostonról lásd részleteiben HORVÁTH 2013, 41-42., BECZE 2006, 111-112., valamint Heinz Ewald Flugbuchjának vonatkozó bejegyzése alapján. A szerző ezúton is köszöni Bernd Barbas (Traditionsgemeinschaft JG 52) szíves segítségét a Heinz Ewald (Sopot, 1922. szeptember 1. – Coburg, 2002. március 14.) hagyatékából származó német adatokért, a Flugbuch vonatkozó részének másolatáért. Sajnos a Magyarország feletti eredményeiért 1945 februárjában a Magyar Érdemrend Tisztikeresztjével is kitüntetett Heinz Ewald magánkiadásban megjelent visszaemlékezései (*Esau – Heinz Ewald als Jagdflieger im erfolgreichsten Jagdgeschwader 1943-1945 Coburg, 1980*) inkább csak anekdota-jellegű történeteket tartalmaznak, erről az esetről nem írt semmit (ahogy nagyon sok másról sem).

¹⁷ HM HIM HL 101. vadászpilóta ezred iratai 110. doboz 4. sz. légierő parancs 1945. január 19.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

B. STENGE Csaba

Budapest, 2013.
6. évfolyam 4. szám

vadászpilóta osztály 101. vadászpilóta ezredbe történő betagozódása idején készített egy fennmaradt kimutatást nem csak az alakulat általános korábbi teljesítményéről, de sematikusan a pilóták egyéni teljesítményeiről és kitüntetéseiről is. Ezen kimutatás alapján Szeverényi Kálmán 1945. január 29-ig¹⁸ 151 harci bevetést repült századában – 5/2., majd 102/1., végül 101/7. század –, hat igazolt légi győzelmet aratva. Az adományozott kitüntetéseknel említi a már korábban részleteiben jelzett Kormányzói dicsérő elismerés Magyar Koronás Bronz és Ezüst Érdemérméit hadiszalagon a kardokkal, a Tűzkereszt I. osztályát és a német II. osztályú Vaskeresztet. A német kitüntetés pontos adományozási dátumát az iratanyag rendkívül hiányos volta miatt – eddig – nem tudtam beazonosítani, ennek dátuma valószínűleg 1944 késő ősze, vége lehetett. A Honvédségi Közlönyökben egyébként a német kitüntetések csak adományozásuk után, az adományozás pontos dátuma nélkül vannak jelezve, mikor viselésüket engedélyezték, a külföldi kitüntetések viselését ugyanis a kormányzónak kellett először engedélyeznie. (Egyes adományozott német kitüntetések viselésének engedélyezése pedig nem is került a Honvédségi Közlönyben leközlésre.) Az is lehetséges, bár kevésbé valószínű, hogy a német kitüntetés a maga fizikai valójában nem is jutott el Szeverényi Kálmánhoz. Voltak ugyanis vadászpilóták, akik az 5/2. vadászszázadban hosszabb ideig eredményesen szolgáltak a hadműveleti területen 1943 őszen és 1943/44 telén, de a német II. osztályú Vaskeresztjüket így is csak 1945 tavaszán kapták meg. Ez azonban kevésbé jellemző azokra, akik 1944-ben szolgáltak folyamatosan a században. A kimutatás említi ezen kívül az „Elintézetlen kitüntetés” rovatban, hogy Kálmán fel volt terjesztve a Magyar Érdemrend Lovagkeresztjére is, hadiszalagon a kardokkal.¹⁹

Szeverényi Kálmán volt még egy légi győzelme, melynek részletei sajnos nem ismertek. Erre a szovjet repülőgép elleni légi győzelemre az 1943 novemberétől 1945 januárjáig terjedő időszakban bármikor sor kerülhetett. A legkésőbbi lehetséges időpont 1945 januárja, a 101/III. osztálynak ugyanis számos 1945. januári légi győzelme is elveszett az iratanyaguk megsemmisülésével (egyesekek hatodik légi győzelmét 1945. február 13-ához kötik és egy B-17-est adnak meg, azonban ez téves adat, a 101. vadászpilóta ezred 1945. februári részlegesen fennmaradt iratanyaga ezt nem támasztja alá, az aznap Magyarországon lezuhant B-17-es egyébként nem is vadásztámadás miatt zuhant le). A század harcainak intenzitását és a légi győzelmekkel kapcsolatos fennmaradt forrásokat figyelembe véve annak a legnagyobb valószínűsége, hogy 1944. január-február hóban – esetleg 1944 decemberében, vagy 1945 januárjában – arathatta ezt a légi győzelmet.

Szeverényi Kálmán hadnagy utolsó hét bevetését 1945 februárjában repülte,²⁰ melyek során egy további légi győzelmet aratott, egy amerikai B-17-es négymotoros nehézbombázót lelőve. Ezen utolsó légi győzelem részleteire több szempontból is érdemes kitérni: egyrészt ebből az időszakból már fennmaradt a 101. vadászpilóta ezred bevetési naplója, másrészt pedig az amerikai személyzet tagjainak visszaemlékezése szerint a gépet lelövő vadászok rátámadtak az ejtőernyővel kiugró hajózókra. 1945. február 21-én a 101/7. vadászpilóta század hat gépe reptérvédelmi üllőkészültségből kapott startparancsot 12:45-kor. A gépeket felszállás előtt ellenséges vadászok jelenlétére figyelmeztették, azonban közel egy órával a felszállásuk után egészen más repülőgéppel találkoztak a levegőben. A portyázó magyar vadászok 13:42-kor Székesfehérvártól délre, Szabadbattyán felett, 2000 m-es magasságban egy magányos B-17-est vettek észre. A gép az Eugene F. Bull főhadnagy vezette B-17G típusú, 44-6689 gyári számú négymotoros nehézbombázó volt az amerikai 2. bombázórepülő osztály 429. századából. Az amerikai gép eredetileg bécsi célokat támadott, azonban 4. számú motorja és szárnya a cél körzetében megsérült az erős légvédelmi tűzben. A személyzet úgy mérte fel, hogy a sérülések miatt már nem lesznek képesek elérni amendolai bázisukat Olaszország déli részén, így kelet felé fordultak, hogy a szovjet csapatok által ellenőrzött területen, a kecskeméti repülőtéren hajtsanak

¹⁸ Itt jegyezném meg, hogy a dokumentum elméletileg az 1944. december 31-ig terjedő időszakra vonatkozna, viszont a benne lévő – és egyéb fennmaradt - adatok alapján egyértelműnek tűnik, hogy a pilótáknál a felterjesztés napjáig terjedő teljesítményadatok szerepelnek benne, tehát 1945. januári adatok is.

¹⁹ HM HIM HL 101. vadászpilóta ezred iratai 112. doboz m. kir. 102. honvéd vadászpilóta osztály „Kimutatás a kitüntetett tiszt és legénységről”.

²⁰ Uo. m. kir 101/II. v. rep. oszt. parancsnokság személyi eredményjelentés 1945. február hóról.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

B. STENGE Csaba

Budapest, 2013.
6. évfolyam 4. szám

végre kényszerleszállást. Így futott bele azután a magányos Flying Fortress a magyar vadászok kötelékébe. A magyar Messerschmittek megtámadták az amerikai négymotorost és mindkét jobb motorját felgyújtották. A négymotoros nehézbombázó tíz fős személyzetéből a négy tiszt ugrott ki ejtőernyővel legkésőbb, már szovjet kézben lévő terület fölött: a pilóta, Eugene F. Bull főhadnagy, a másodpilóta, Harold E. Frazer hadnagy, a navigátor, John R. Specker hadnagy és a bombázótiszt, Robert C. Krejsa hadnagy. Mivel ők már a szovjet csapatok által elfoglalt területen értek földet, így elkerülték a hadifogságot és egy hónapos dunavecsei tartózkodás után vissza tudtak térni alakulatukhoz. A személyzet korábban kiugró hat tiszthelyettese (a lövészek, a fedélzeti mérnök és a lokátorkezelő) azonban még a magyar-német vonalak mögött ért földet, így fogságba estek. Közülük a két törzslövész, valamint a faroklövész, Ted J. Bunnell törzsrörmester már a gépben megsebesült a légi harc folyamán, majd társai visszaemlékezése szerint Bunnell kiugrása után a levegőben sebesült meg súlyosan a lábán, mikor az egyik Messerschmitt rátámadt és március 9-én belehalt sérüléseibe. A bombázó 13:50-kor Soponyától délnyugatra – a magyar vadászok nem egészen pontos jelentése szerint Dégtől ÉK-re 3 km-re, a 87163 térképszelvényben – a földbe csapódott. A lelövést Szeverényi Kálmán hadnagynak jelentette a kötelék, mint az ő 7. légi győzelmét, Szénási Ferenc főhadnagy és Kiss Ernő szakaszvezető tanúkkal.²¹

Az amerikai személyzet tagjainak visszaemlékezésében egyértelműen az szerepel, hogy Bunnellt vagy ejtőernyőn leereszkedés közben, vagy már földre érkezése után támadta meg az egyik Messerschmitt és további sérüléseket szenvedett a lábán. Ezt követően a németek a pápai repülőtérre vitték a foglyokat. Bajtársai visszaemlékezése szerint Bunnell három napig ellátatlanul volt, csak utána szállították kórházba a két sebesült törzslövéssel együtt. Halálának oka feltehetően üszkösödés volt (egyik bajtársa egy sebésztől azt az információt kapta, hogy operáció utáni fertőzés miatt halt meg). Egyébként a bombázótiszt és a navigátor is azt jelentették, hogy megtámadták őket a vadászok ejtőernyőn leereszkedés közben, a navigátor könnyebben meg is sebesült a lábán.²²

Hogy a magyar gépek közül mely(ek) lőtt(ek) rá az amerikaiakra, azt nem sikerült kiderítenem, talán ez volt a bosszújuk Molnár László hadnagy²³ haláláért, aki ebben a században 1943/44 telén többükkel is hosszabb ideig repült együtt és, akit 1944. augusztus 7-én ejtőernyővel való kiugrása után lőttek le az amerikai vadászok. Ez egyébként meglehetősen gyakori eljárás volt az amerikai vadászok részéről: a szerző által gyűjtött adatok szerint az 1944. május 24. és augusztus 22. közötti időszakban, a 101. vadászrepülő osztály intenzív, amerikaiak elleni bevetési periódusában az osztály négy pilótáját lőtték le az amerikai vadászok kiugrása után, ami az összes, az adott időszakban légi harcban elesett pilóták arányát tekintve meghaladta a 20%-ot. (Az arányokat tovább növeli, hogy a vizsgált időszakban az amerikaiak két további magyar vadászpilótát olyan súlyosan megsebesítettek ejtőernyőn való leereszkedés közben, hogy gyakorlatilag nem tértek vissza az aktív szolgálatba.)

Az amerikaiakat egyébként lehet, hogy nem is közvetlenül a Molnár hadnagy – vagy más, hasonlóan megölt magyar pilóta – halála miatti bosszúvágy, hanem az amerikai bombázások több ezer polgári áldozata miatt támadták meg a magyar vadászok, mivel ezek a pilóták korábban a keleti hadszíntéren repülve 1944-ben nem vettek részt az amerikaiak elleni bevetésekben, csak a bombázások és a nagy pusztítás hírére hallották, illetve eredményét látták hazalátogatásaikkor. (Jómagam kutatásaim során több olyan, 1944 késő tavaszán, illetve kora nyarán magyar pilóták által írt levéllel is találkoztam, mely az általuk okozott pusztítás miatt kifejezetten gyűlölettel, bosszúra szomjazva emlegette az amerikaiakat.) Tudomásom szerint ez volt az egyetlen alkalom a háború alatt, hogy magyar pilóták ellenséges ejtőernyővel kiugrott hajóját lelőtték. Igazából az ejtőernyősök lelövése rendkívül érzékeny, erős érzelmi

²¹ National Archives and Records Administration (College Park, Maryland): Missing Air Crew Report # 12099, HM HIM HL 101. vadászrepülő ezred bevetési könyve 1945. február 21., a 101/III. vadászrepülő osztály jelentése.

²² Uo.

²³ Molnár László, vitéz nemes (Nagykőrös, 1921. május 1. - Káld, 1944. augusztus 7.) ht. hadnagy, az egyik legeredményesebb magyar vadászpilóta pályafutásáról lásd bővebben *BECZE 2006, 49-56.*

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

B. STENGE Csaba

Budapest, 2013.
6. évfolyam 4. szám

reakciót kiváltó téma, hiszen itt – legalábbis időlegesen – védtelen, magatehetetlen emberekről volt szó. Az tény, hogy közgazdasági, racionális érveket tekintve az ellenséges repülőszemélyzet megsemmisítése okozott igazi, nehezen pótolható, vagy akár pótolhatatlan veszteséget a másik oldalnak – főleg a kisebb hadviselőknél –, mivel a háborúban felfuttatott ipari termelés számára egy új repülőgép legyártása nem jelentett sem különösebben nagy időt, sem pedig különösebben nagy problémát. A hajózárszemélyzet, különösen a pilóták kiképzése viszont hosszú folyamat volt és különösen a sokéves tapasztalattal rendelkező kötelékvezetők belátható időn belül pótolhatatlanok voltak. Az amerikai oldalról ezért – mint azt nekem egy amerikai pilóta említette – előjáróik részben sugallták is nekik, hogy lőjék le az ejtőernyővel kiugrott ellenséges pilótákat. A nyári harcok folyamán az itt lezuhant amerikai gépek személyzetéből a túlélők mind fogságba estek, így a háború számukra befejeződött. Ez esetben az amerikai gép hajózárszemélyzete viszont a már itt lévő első vonalak környékén ugrott ki – amit a levegőből nem lehetett pontosan megállapítani –, ide is, oda is esve, így ez lehet, hogy nem szimpla bosszú volt az amerikaiakon a magyar vadászok részéről, hanem a szovjet vonalak mögé leereszkedő, így fogságba nem kerülő hajózárszók likvidálási kísérlete. (Mindenesetre ebből a konkrét történetből is látszik, hogy nincs fehér és fekete, ilyen esetek mindenhol előfordultak.)²⁴

Ez a B-17-es volt Szeverényi Kálmán hadnagy hetedik – és egyben utolsó – igazolt légi győzelme, melyet a pilóta csak egy nappal élt túl. (Ez a légi győzelem háború végi ezredparancsban már nem jelent meg a 101/III. osztály iratanyagának részbeni elveszte és az adminisztrációs káosz miatt, azonban mivel több tanúval igazolt, az ezred iratanyagában azonnal Szeverényi Kálmán hetedik légi győzelmeként bejegyzett lelövés, melyet az amerikai források is megerősítenek, ezért praktikusán igazolt légi győzelemnek tekintendő.)

1945. február 22-én délután egymást váltva két vegyes, nyolcgépes kötelék szállt fel a 101/III. vadászrepülő osztály állományából az ES 4 térképszelvényben végrehajtandó szabad vadászatra. Ez a Párkánytól északra, a Garam mentén lévő területet, a vadászok – mint már napok óta eddig is – az ekkor folyamatban lévő német „Südwind” hadművelet támogatására kerültek bevetésre a térségben, mely végül a szovjet csapatok garami hídfőjének felszámolását eredményezte.²⁵

A második magyar nyolcgépes kötelék 16:10-kor szállt fel Pottyondy László százados, a 101/8. vadászrepülő század parancsnokának vezetésével. Ennek a köteléknek a második raját vezette Szeverényi Kálmán hadnagy, akinek raja Pottyondy százados raja mögött repült. Ez volt Szeverényi hadnagy 159. harci bevetése. 16:30-kor 6000 m-en Tatához közeledve Szeverényi Kálmán észrevett egy mintegy századnyi erejű szovjet Jakovlev vadászkoelékét délre, alattuk. Ezt rádióon jelentette Pottyondynak, akinek azonban az volt a válasza, hogy tartsák az irányt és repüljenek tovább a Garam felé. (Az eredeti feladat bár megjelölt körzetben, de kötetlen szabad vadászat volt: a késői időpont miatt, valamint a valószínűleg javarészt azonos céllal és irányban bevetett, észleléskor taktikai hátrányban lévő szovjet vadászok felfedezését követően a kötelékparancsnok ezen döntésének a helyessége némileg megkérdőjelezhető.) A szovjet kötelék is észrevette a magyar Messerschmitteket és a leghátsó pilóta nagy távolságról gépének orrát felrántva egy gépágyúsort adott le a magyar gépekre. Szeverényi hadnagy gépét találat érte, ő maga is könnyebb szilánksérülést szenvedett és a motor vízűtője is kilyukadt. (Szovjet légi győzelmet az adott térségben és időpontban egyébként nem jelentettek, a pilóta minden bizonnyal nem is tudta, hogy eltalálta az egyik magyar vadászgépet.) Kálmán gépéből a hűtőfolyadék gyorsan elfolyt és két választása maradt motorleállás előtt: az ejtőernyős ugrás vagy a hasra szállás. Kísérője, Galánfy Lajos hadnagy ugrásra bízta géppárparancsnokát, azonban Szeverényi hadnagy nem akarta tönkretenni a gépét, amelyet nagyon szeretett és, mellyel jóval több, mint fél éve repült, így hasra szállt. Hasra szállás után a gép Tatától közvetlenül északra, a naszályi út mellett a 19-es számú teletető halastóba csúszott bele.²⁶

²⁴ Erről a kérdésről lásd még BECZE 2006, 55-56.

²⁵ HM HIM HL 101. vadászrepülő ezred iratai 110. doboz bevetési könyv 1945. február 22-ei bejegyzés, uo. 110. doboz 45. ezredparancs 1945. március 5. A Südwind hadműveletről lásd részleteiben SZÁMVÉBER 2008.

²⁶ A pontos helyszín beazonosítása Dinga Lászlónak köszönhető, akinek édesapja itt volt halór.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

B. STENGE Csaba

Budapest, 2013.
6. évfolyam 4. szám

Gépének főszerelője, Domonkos János szakaszvezető így emlékezett az esetre:

„A Tatatóváros²⁷ déli részén lévő mélyedésbe, mintegy 350 m hosszú terepen – melyet a közepén keresztben szelt át egy kb. másfél méteres földhányás a másik oldalán a nádas, mély tóval – próbált kényszerleszállni.

A látható nyomok alapján és Galánfy hdgy. elbeszélése szerint, a gépet a teknőhöz hasonló terep szélére tette le nagy szakértelemmel, de a fagyott talajon hosszabb távolságra lett volna szükség, hogy a földhányásnak kisebb sebességgel ütközzön neki. Így gépe a töltésen átcsúszva, kb. 30 m-re a jeges tóban félig elmerülve és dőlve megállt. Galánfy 5-7 percig kőrözött fölötte, de nem látta Szeverényit a gépből kijönni, viszont látta, hogy a gép erősen megrongálódott.

Veszprémbe visszaérve azonnal előállott a vöröskeresztes kocsi, s annak vezetőjével Galánfy és én elindultunk a tó felé, ahová esti 10 körül, holdfényben érkeztünk meg. A beszakadt jég miatt a gépet nem tudtuk megközelíteni. Szólítottuk, de nem jelentkezett. Derékszíjakból kötelet kötve magamra, jégtábláról jégtáblára mászva, ugrálva értem a géphez, de a pilóta már nem volt ott. A hevederek el voltak vágva, bélelt repülő kabátjának foszlányai, vérmnyomok az ülésen, az ütközés folytán a műszerfal hátranyomva.

Bementünk a közeli bolgárkertészek földalatti kunyhójába, akik elmondták, hogy a lezuhanás után mintegy fél órával mentették ki Szeverényit a németek. Bementünk a tatatóvárosi katonai parancsnokságra, ahol közölték, hogy egy repülő hadnagyot a városi polgári iskolában felállított táborig kórházban ápolnak. Ott az ügyeletes orvos elmondta, hogy azonnal operálni kellett a gépágyú szilánkok eltávolítása miatt. Egyébként minden rendben van nála, egy fél órával ezelőtt mesélte el lelövésének történetét. Megengedte, hogy meglátogassuk és velünk jött. A folyosón egy ápolónő sietett felénk és jelentette, hogy a repülő hadnagy hirtelen nagyon rosszul lett. Amikor a szobába léptünk, megismert bennünket. Nekem annyit mondott, hogy »Domi, alkalomadtán ird meg a szüleimnek.« Tíz perc múlva az orvos közölte, hogy meghalt.²⁸

Szeverényi Kálmán hadnagy repesz sérülési nem voltak komolyak, viszont a durva terepre történt kényszerleszállásnál komolyabb belső sérüléseket szenvedett és az ennek következtében beállt belső vérzés okozta a halálát. Hogy egészen pontosan milyen belső sérüléseket szenvedett, azt már sohasem fogjuk megtudni, hiszen egyrészt a háborús körülmények között kapacitáshiány miatt a hadikórházakban elhaltaknál nem végeztek boncolást, de még ha végeztek volna is, akkor sem tudnánk, mit találtak, mivel a hadikórházak iratanyaga sem maradt meg. Bajtársai szerint megrepedt a mája, súlyos belső sérüléseit pedig az okozta, hogy bekötőhevedereit meglazította a felszállás után – hogy jobban mozoghasson és láthasson bevetés közben – és kényszerleszállás előtt elfelejtette azokat ismételtlen meghúzni. Egy nagy tapasztalatú sebészprofesszor véleménye szerint ez hihetően hangzik, ilyen esetekben leggyakrabban a máj, vagy a lép esetleges megrepedése okozza az ilyen haláleseteket, egyéb belső szerv hasonló sérülése okozta haláleset ritkaságszámba megy. A legkorrektebben ez úgy fogalmazható meg, hogy Szeverényi Kálmán halálát feltehetően fedett hasi trauma következtében kialakult belső vérzés okozta.²⁹

Szeverényi Kálmán öreg gépe egyébként egy regensburgi gyártású, Erla kabintetővel szerelt Bf 109 G-6-os volt (W.Nr. 166488). A gép a magyar források szerint 80%-os, a német statisztika szerint 60%-os törést szenvedett.³⁰

1945. április 24-án – a bevetések végeztével, gyakorlatilag számukra a háború végén – a 101. vadászrepülő ezrednél nagyon sok kítüntetési felterjesztést készítettek és másnap még sok kítüntetés is adományozásra került az első két osztálynál. E napon a 101/III. vadászrepülő osztálytól is tömegesen terjesztették fel a kimagasló harctéri érdemeket

²⁷ Tata és Tóváros községek 1938-as egyesítésük után csak ideiglenesen szerepeltek Tatatóváros néven, nevük 1939-től hivatalosan Tata lett.

²⁸ Domonkos János visszaemlékezése 1976. január 26. (Másolata a szerző birtokában.)

²⁹ Tobak Tibor, vitéz (Budapest, 1921. november 24. – Budapest, 2001. január 8.), a 101/3. vadászrepülő század volt ht. hadnagyának (a rendszerváltás után ny. ezredessé előléptetve), illetve Prof. dr. Szabó György sebészprofesszor szíves közlései nyomán.

³⁰ HM HIM HL 101. vadászrepülő ezred iratai 112. doboz 1945. február havi eredményjelentés, valamint Bundesarchiv-Militärarchiv (Freiburg, Németország): RL 2 III/1197/114.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

B. STENGE Csaba

Budapest, 2013.
6. évfolyam 4. szám

szerzett, illetve hősi halált halt tiszteket. Posztumusz Szeverényi Kálmánt is felterjesztették e napon a Magyar Érdemrend Tisztikeresztjére is, hadidíszítménnyel és kardokkal, azonban ezt az igen magas kitüntetést nem kapta meg. Annak oka, hogy elintézetlenek maradtak a posztumusz felterjesztései valószínűleg az lehetett, hogy az osztály iratanyaga elveszett és nem tudták konkrét, bizonyított tényekkel alátámasztani a felterjesztések egy részét. Ebben a dokumentumban szerepel egyébként Kálmánnál a már adományozott látható elismerések között a német arany frontrepülő jelvény is (Goldene Frontflugschleife für Jäger), amelyet 110 harci bevetés után adományoztak és, amelynek viselésére Kálmán jogosult volt. Az adományozás tényéről és konkrét dátumáról nem maradt fenn adat, bár a németekkel való szorosabb együttműködés során a 102/1. századnál ezek folyamatosan adományozásra kerültek, így valószínűleg ő is még 1944 őszén megkapta a maga teljesítményjelvényét.³¹

Szeverényi Kálmán hadnagy holttestét bajtársai magukkal vitték Veszprémbe, ahol február 24-én temették el. A holttestet a háború után a családja exhumáltatta – akiket Domonkos János szakaszvezető egyébként személyesen is felkeresett és így mesélte el Kálmán hősi halálát is –, majd 1946. március 14-én újratemették Kecskeméten a Szentháromság-temetőben János bátyjával együtt. A Kálmánnál három évvel idősebb Szeverényi János a páncélos csapatoknál szolgált címzetes hivatásos törzsörmeisterként. A harcoksi-parancsnokként szolgáló Szeverényi János 1944. október 24-én sebesült meg Kiskunfélegyházától délre, páncélosának kilövésekor és 1944. december 26-án 5 órakor Pápán, a Jókai Mór u. 7. alatti városi kórházban halt hősi halált sebesülése következtében (a halál okaként jobb comb- és medencecsont szilánksérülése, valamint szepszis került bejegyzésre).³² Az 1950-es években a Szentháromság-temető felszámolása folytán Szeverényi Kálmán – bátyjával együtt – át lett temetve az újonnan megnyílt köztemetőben lévő családi kriptába, ma is ott nyugszik (mivel sokan nyugszanak benne, nincs kiírva rá a neve, ez a HB parcella I. sorának 3. sírja).

Szeverényi Kálmán hadnagy légi győzelmei:

- 1) 1943. október 7. La-5 Dnyeper mente
- 2) 1943-45. szovjet repülőgép
- 3) 1944. augusztus szovjet vadász Mielec K?
- 4) 1944. október 28. A-20 Boston Tiszavasvári (igazolva az 1945/4. le. pcs. 1. pontjában)
- 5) 1944. november 11. Il-2 Kecskemét (igazolva az 1945/4. le. pcs. 1. pontjában)
- 6) 1944. november 13. Il-2 Jászberény (igazolva az 1945/4. le. pcs. 1. pontjában)
- 7) 1945. február 21. 13:50 B-17G Soponya DNY

Kulcsszavak: magyar királyi honvéd légierő, ász pilóta, légi hadviselés, II. világháború, életrajz

Key words: Royal Hungarian Air Force, ace pilot, aerial warfare, 2nd World War, Biography

FELHASZNÁLT IRODALOM

- 1) Becze Csaba: *Elfelejtett hősök. A Magyar Királyi Honvéd Légierő Ászai a második világháborúban.* Budapest, 2006.
- 2) Horváth Gábor: *Bostonok a magyar égen és földben.* Szolnok, 2013.
- 3) Punka György: *A „Messzer” Bf 109-ek a Magyar Királyi Honvéd Légierőben.* Budapest, 1995.
- 4) Simorjay András: *Az 1942. december 6-ai avatású évfolyam.* In: Magyar Szárnyak Évkönyv 1988. 49-50.
- 5) Számvéber Norbert: *Páncélosok a Felvidéken. Páncélos útközetek a Dunától északra 1944-1945.* Nagykovács, 2008.

³¹ HM HIM HL 101. vadászrepülő ezred iratai 110. doboz kitüntetési felterjesztések, szám nélküli irat.

³² MNL Veszprém Megyei Levéltára, XXXIII/1., Pápa város 1944. évi halotti anyakönyvi másodpéldánya, 1944/426. fsz. bejegyzés.