



Várostartörténeti folyóirat

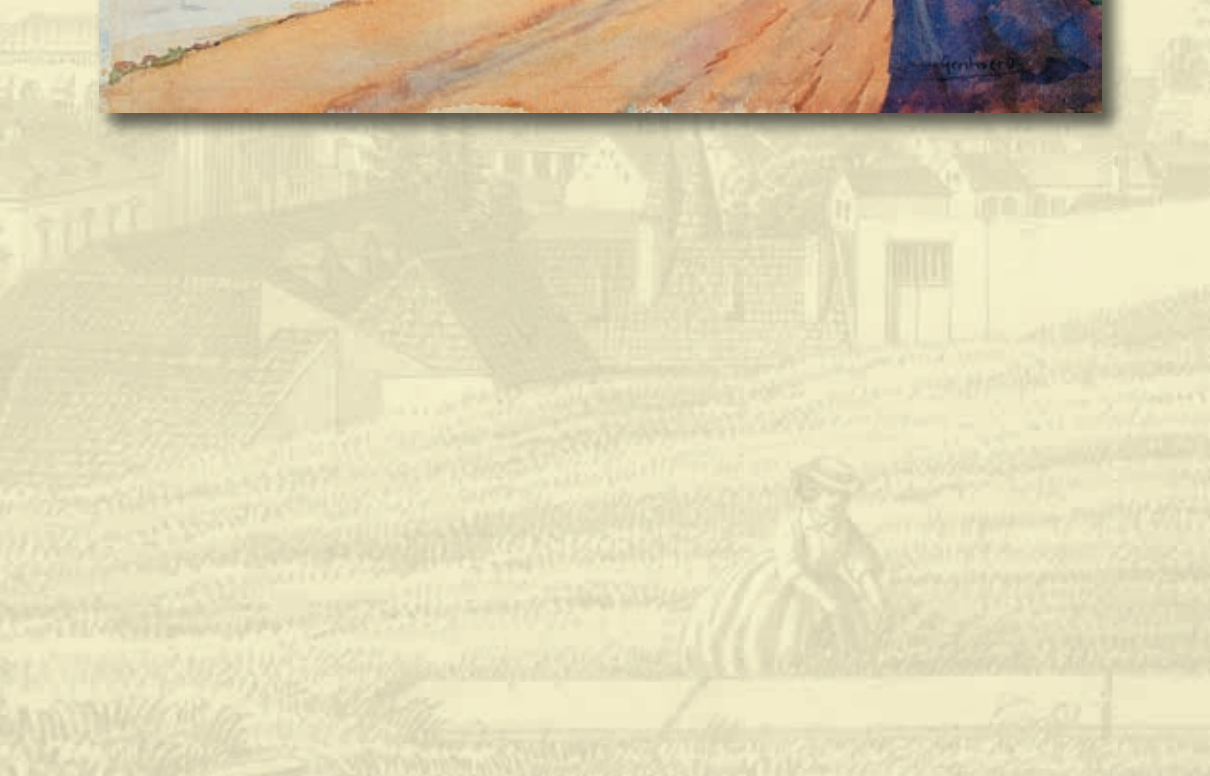
Veszprémi Szemle

27. évfolyam,
2025. 2.

77.



Alapítva: 1993



Várostarténeti folyóirat

Veszprémi Szemle



27. évfolyam,
2025. 2. szám

77.

TARTALOM

AZ OLVASÓHOZ Beszámoló a <i>Veszprémi Szemle</i> öt évéről	3	Földesi Ferenc
---	----------	----------------

80 ÉVE ÉRT VÉGET A II. VILÁGHÁBORÚ

TANULMÁNYOK

Az 1941. április 12-i ejtőernyős katasztrófa helyszínének azonosítása és a lezuhanás körülményei	15	Négyesi Lajos
„A meteorológiai észlelés háború idején is elvégzendő (...) kötelesség” (A háborús évek időjárása)	40	Kovács Győző Gyula
Harcok 1945 márciusában Veszprém birtoklásáért	59	Lippai Péter
Adalékok Veszprém „felszabadulási” ünnepségeihez	79	Földesi Ferenc

KÖZLEMÉNYEK

80 éve történt (Márciusi ágyúdörej: ütközet Tapolcánál 1945. március 27-én)	100	Hangodi László
Egy második világháborús légvédelmi állás konfliktusrégészeti vizsgálata Balatonalmádi térségében	111	Kulcsár Viktor
Hadművelti térképek az 1945-ös Veszprém körüli katonai eseményekről	121	Négyesi Lajos
Szovjet IL–2 M3 Sturmovik csatrepülőgép lezuhanási helyének meghatározása Szentkirályszabadján	141	Pálffy Sándor – Horváth Gábor

A szerzők szakmai véleményét a lap hűen közli, azok tartalmáért a szerző felel! A szerkesztőség azonban fenntartja magának a jogot a cikkek rövidítésére, a szükséges nyelvi és formai javítások végrehajtására. A közölt tanulmányokban megjelenő vélemények nem feltétlenül azonosak a Veszprémi Szemle szerkesztőségének véleményével.

Várostartörténeti folyóirat

Veszprémi
Szemle

27. évfolyam, 77. szám 2025. 2. szám

Várostartörténeti folyóirat
ISSN 1217-5358
Alapítva: 1993
Alapító főszerkesztő:
Dr. Tölgyesi József
Főszerkesztő:
Dr. Csiszár Miklós (2011–2018)
Dr. Földesi Ferenc (2019–2024)
Dr. Karlinszky Balázs PhD
E számot szerkesztette:
Dr. Négyesi Lajos
E számot lektorálta:
dr. Földesi Ferenc, dr. Karlinszky Balázs,
dr. Négyesi Lajos

Olvasószerkesztő:
Somogyi Boglárka
Technikai szerkesztő:
Klesitz Róbert
Szerkesztőbizottság:
Dr. Földesi Ferenc PhD
Dr. Négyesi Lajos PhD
S. Dr. Perémi Ágota PhD
Dr. Vizi László Tamás PhD
Kiadja:
a Veszprémi Szemle
Várostartörténeti Közhasznú Alapítvány
Levelezési cím:
alapitvany@veszpremiszemle.hu
Felelős kiadó:
Faa Judit, a Kuratórium elnöke
A főszerkesztő elérhetősége:
veszleszerk@gmail.com
Nyomda:
OOK-Press, Veszprém
Felelős vezető: Szathmáry Attila
A folyóirat évente 4 számmal
jelenik meg.

E SZÁMUNK SZERZŐI:

E számunk szerzői: dr. FÖLDESI FERENC ny. ezredes, Veszprém; HANGODI LÁSZLÓ történész-főmuzeológus, Tapolca; HORVÁTH GÁBOR repüléstörténész, Kanada; KOVÁCS GYŐZŐ GYULA meteorológus, meteorológia-történész, Veszprém; KULCSÁR VIKTOR történész, Budapest; dr. LIPPAI PÉTER dandártábornok, egyetemi docens, Budapest; dr. NÉGYESI LAJOS ezredes, egyetemi docens, Budapest; PÁLFFY SÁNDOR restaurátor, Veszprém;

Illusztrációk: Földesi Ferenc, Hangodi László, Kovács Győző, Laczkó Dezső Múzeum, Lippai Péter, Négyesi Lajos, Pálffy Sándor

Veszprémi Szemle Várostartörténeti Közhasznú Alapítvány

MBH Bank Nyrt.:

73200189-11291268

Támogatóink:

Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata



HALMAY GÁBOR
11. választókerületi
önkormányzati képviselő

A Veszprémi Szemle megjelenését támogatták

Lásd a 152. oldalon.

A borító képei:

Címlapon: *A veszprémi Erzsébet-liget, bombatámadás után*
(LDM Fotótár; F.73.5348)

2. oldal: *Gerstner Ödön: Veszprémi vár látképe előtérben*
a Miklós utcával (LDM Képzőművészeti Gyűjtemény,
77.41.1)

3. oldal: *Meteogram, 1945* (Kovács Győző munkája)

hátral: *A felsorakozott diszegység a Wartha Vince utcában*
(Fotó: Zeitler Gusztáv, LDM Diatár; D.2202)

AZ OLVASÓHOZ

Beszámoló a *Veszprémi Szemle* öt évéről

FÖLDESI FERENC

Az eltelt öt év – valamint a *Veszprémi Szemle* alapításának 30 éves évfordulója – alkalmat ad arra, hogy beszámoljak e fél évtized történéseiről. Teszem ezt annál is inkább, mivel 2019-ben a szerkesztői feladatokat átadó Csiszár Miklós részletes és kimerítő tájékoztatást adott a *Veszprémi Szemle* előző tíz évéről (lásd: *Veszprémi Szemle*, 2018/4. 51. szám).

Az alábbi kimutatásokban – összegezve – nyomon követhetők a folyóirat 2019–2024 közötti időszakra vonatkozó megjelenési adatai: A közölt publikációk összetétele, mennyisége és lapszámonkénti megoszlása:

2019

Rovat	Időszak				Összesen
	I. né.	II. né.	III. né.	IV. né.	
Olvasóhoz	1	1	1	1	4
Forrásközlés			2	3	5
Tanulmányok	1	2	1	1	5
Közlemények	2	2	3	1	8
Évfordulók		1		1	2
Visszapillantó	1	1	1		3
Kitekintés	1				1
Könyvszemle	4	1	3	1	9
Nekrológ	4			2	6
Oldalszám/publikáció	176	162	162	180	680/43

2020

Rovat	Időszak				Összesen
	I. né.	II. né.	III. né.	IV. né.	
Olvasóhoz	1		1	1	3
Kommentár nélkül	1				1
Forrásközlés	1				1
Tanulmányok	4	2	1	1	8
Közlemények	2	5	6	2	15
Veszprémi kutatók és műhelyek		2	1		3
Veszprémi értékek			1	1	2
Helytörténeti barangolás				1	1
Könyvszemle	3			3	6
Nekrológ	1	2		1	4
Oldalszám/publikáció	160	160	150	120	590/44

2021

Rovat	Időszak				Összesen
	I. né.	II. né.	III. né.	IV. né.	
Olvasóhoz				1	1
Forrásközlés			1		1
Tanulmányok	5	3	2	2	12
Közlemények	2	1	3		6
Veszprémi kutatók és műhelyek				1	1
Helytörténeti barangolás	1	1	3	2	7
Évfordulók				1	
Könyvszemle	1	3		2	6
Nekrológ		1		1	2
Oldalszám/publikáció	126	120	105	104	455/36

2022

Rovat	Időszak				Összesen
	I. né.	II. né.	III. né.	IV. né.	
Olvasóhoz		1	1		2
Forrásközlés	1		1	2	4
Tanulmányok	1	2	2	3	8
Közlemények	4	3			7
Veszprémi kutatók és műhelyek	1	2		1	4
Azok a régi jó veszprémi idők	2		1	1	4
Életutak				1	1
Könyvszemle	5	4	3		12
Veszprémi szerzők művei		1			1
Sokszemközt – Veszprém				1	1
Oldalszám/publikáció	138	148	156	152	594/44

2023

Rovat	Időszak					Összesen
	I. né.	II. né.	III. né.	IV. né.	IV. né. melléklete	
Olvasóhoz	1	1			5	7
Tanulmányok	2	4	3	5	35	49
Közlemények	3	2	4	5		14
Veszprémi kutatók és műhelyek			1			1
Azok a régi jó veszprémi idők			1	1		2
Könyvszemle	2	1	1			4
Évforduló	2	2				4
Nekrológ	1		1			2
Oldalszám/publikáció	154	134	116	174	584	1162/83

2024

Rovat	Időszak				Összesen
	I. né.	II. né.	III. né.	IV. né.	
Olvasóhoz			1	1	2
Tanulmányok	2	3	1	1	7
Forrásközlés			1		1
Emlékezés: 1848/49				2	2
Közlemények	3	3	4	2	12
Múltidéző/Visszatekintő			2	6	8
Azok a régi jó veszprémi idők			1		1
Könyvszemle		4		4	8
Évforduló	4	1			5
Bibliográfia				2	2
Nekrológ	1	1	1		3
Oldalszám/publikáció	132	150	144	158	584

ÖSSZEGZETT KIADÁSI ADATOK

Rovat	Időszak						Összesen
	2019	2020	2021	2022	2023+ melléklete	2024	
Publikációk száma	43	44	36	44	83	51	301
Oldalszám	680	590	455	594	576+586	584	4065

Mint látható, folyóiratunk megjelenése rendszeres, az oldalszámok és a közölt írások száma gyakorlatilag állandó. Mint leköszönő szerkesztőt büszkeséggel tölt el, hogy a 2019-ben kezdődött Covid-járvány okozta nehézségek ellenére lapunk semmit nem veszített értékéből, hiánytalanul és rendszeresen megjelent, az olvasóink – rendhagyó terjesztést is alkalmazva – átvették a folyóiratot. Ugyan keletkezett némi nehézség a megjelenés finanszírozásában, de a Kuratórium elnöke, Faa Judit mindezeket hatékonyan meg tudta oldani – köszönhetően Veszprém Megyei Jogú Város önkormányzatának és a képviselő-testületnek is. 2024-ben már stabilizálódott a *Veszprémi Szemle* kiadásának anyagi háttere, így remény van arra, hogy továbbra is a szokott terjedelemben és példányszámban fog megjelenni.

Állandósult és hagyománnyá vált, hogy minden lapszám-bemutatón helytörténeti előadás hangzik el vagy az aktuális lap egyik szerzőjének, vagy felkért előadó tolmácsolásában. Az alábbi táblázatban az elmúlt öt év rendezvényeinek összegzett adatai olvashatóak. A helyszín legtöbb esetben az Eötvös Károly Könyvtár Kisfaludy-terme volt. Ha ettől eltértünk, azt külön jelzem.

Veszprémi Szemle-bemutatók, előadások és könyvbemutatók

Az előadás időpontja		Előadó	Az előadás címe
Év	Hónap/nap		
2019	Március 22.	Dr. Vizi László Tamás	Akiről Veszprémben még süteményt is elneveztek. De ki is volt Benárd Ágost, Veszprém országgyűlési képviselője?
	Június 21.	Katona Lajos Tamás	Veszprémi híresség: a kavicsfogó álteknős és társai – egy geológiai tanösvény távlatából
	Szeptember 20.	Sebő József	Veszprém, a nyelvészek városa
	December 13.	Bödök Gergely	Vörösteror Magyarországon – 1919-ben
2020	Január 20.	Könyvbemutató. Ismertette: Dr. Navracsics Tibor	Földesi Ferenc: A vidéki fiskális – Rupert Rezső Helyszín: Városháza, Kosuth-terem
	Március 20.	Közönség nélkül, kiosztás a könyvtár bejáratánál	
	Június 19.	Előadás nélkül. A rendezvényen énekelt Káplán György énekművész. Bemutatva az 56. és 57. lapszám, utóbbit Karlinszky Balázs ismertette.	
	Augusztus 28.	Könyvbemutató. Ismertette: Dr. Gyarmathy György	Földesi Ferenc: A vidéki fiskális – Rupert Rezső Helyszín: Vác
	Szeptember 25.	Közönség nélkül, kiosztás a könyvtár bejáratánál	
	December 18.		

Az előadás időpontja		Előadó	Az előadás címe
Év	Hónap/nap		
2021	Március 26.	Közönség nélkül, kiosztás a könyvtár bejáratánál	
	Június 25.	Dr. Nagy Szabolcs	Tanácsköztársaság Veszprém-ben
		Könyvbemutató. Ismertette: Praznovszky Mihály	Varga Béla: Életem, emlékeim
	Szeptember 24.	Nagy Balázs Vince	Milfajt Ferkó bakonyi betyár kihallgatási jegyzőkönyve és ítélete
	December 17.	Közönség nélkül, kiosztás a könyvtár bejáratánál	
2022	Március 25.	Strenner József	Veszprém zöld környezetének alakítása
	Június 24.	Szabó Bence	Az egykori bútorgyári terület integrálása a város közterületi rendszerébe
	Június 13.	Könyvbemutató. A beszélgetést vezette: Tölgyesi József	Sebő József: Veszprém az irodalomban Helyszín: Petőfi Színház
	Szeptember 21.	Egervári Márta	Főnemesi lányka viselete a török kori Veszprémből
	December 16.	Dr. Tevesz Mária	Veszprém városának üvegablakai
2023	Március 21.	Sashalmi István – Sashalmi Dávid	Gyepesi Kun Béla és Petőfi István: két honvédszázados a szabadságharcban – és a terepasztagon Helyszín: Pannon Egyetem, „C” épület közösségi tér
		Dr. Hermann Róbert	Petőfi Sándor a forradalomban és a szabadságharcban
	Június 23.	Hegyi Dóra	Újabb ásatások a középkori Szent György-kápolna környezetében

Az előadás időpontja		Előadó	Az előadás címe
Év	Hónap/nap		
2023	Szeptember 22.	Rybár Olivér	„A kékszeműek látják a vihart” – A Cholnoky család története
	November 24.	Konferencia A kötetet bemutatta: Karlinszky Balázs	30 éves a Veszprémi Szemle Válogatás a Veszprémi Szemle 30 évéből Helyszín: Laczkó Dezső Múzeum, könyvtár
	December 15.	Kötetbemutató Ismertette: Mátay Mónika	Beszélő Veszprém
2024	Február 9.	Bemutatkozik a <i>Veszprémi Szemle</i>	Budapest, Nemzeti Múzeum – Széchényi-terem
		Rybár Olivér	Cholnoky- emlékek Magyarországon
	Március 22.	Kristóf Virág	A veszprémi Szent György-kápolnában végzett feltárás eredményei Helyszín: Pannon Egyetem, „C” épület közösségi tér
	Április 23.	Könyvbemutató Ismertette: Dr. Zongor Gábor	Földesi Ferenc: Igazságosan, becsületesen, bátorsággal. Szeglethy György polgármester Helyszín: Városháza, Kosuth-terem
	Június 28.	Tóth G. Péter	Tárlatvezetés az „Emlékgép” című kiállításon
	Szeptember 12.	Kötetbemutató Ismertette: Dr. Csikány Tamás	Földesi Ferenc: ERŐS HIT – ERŐS AKARAT Magyar Királyi Veszprém-jutasi Honvéd Altisztképző és Nevelőintézet 1924–1944 Helyszín: MNL Veszprém Vármegyei Levéltár

Az előadás időpontja		Előadó	Az előadás címe
Év	Hónap/nap		
2024	Október 2.	Könyvbemutató A beszélgetést vezette: Tölgyesi József	Földesi Ferenc: A vidéki fiskális – Rupert Rezső Földesi Ferenc: Igazságosan, becsületesen, bátorsággal. Szegelethy György polgármester Helyszín: Devecser, Kastélykönyvtár
	Október 4.	Rybár Olivér	Az „elveszett” Nobel-díj nyomában – Cholnoky Jenő skandináv utazásai
	December 13.	Simon Anna	Kőfaragványok, műemlékvédelem, történelem (A székesegyház 20. század elején fellelt 11. századi kőfaragványai és azzal összefüggő alapvető építéstörténeti megállapítások)

A teljes képhez tartozik a Veszprémi Szemle Könyvek kiadása is. A sorozatban négy könyvet jelentettünk meg. Ezeken kívül Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzatának felkérésére a *Veszprémi Szemle* szerkesztősége elkészítette a Szegelethy György polgármester munkásságát bemutató kötetet is.

Veszprémi Szemle Könyvek – sorozatszerkesztő: dr. Csiszár Miklós

Szerző/ szerkesztő	Cím	Kiadás éve	Oldalszám	Veszprémi Szemle Könyvek
Földesi Ferenc	A vidéki fiskális – Rupert Rezső	2019	738 o. (Publicisztikák, nemzetgyűlési felszólalások, interpellációk, képviselői indít- ványok és írások Rupert Rezsőről)	12
Varga Béla	Életem, emlékeim	2021	178 o.	13
Sebő József	Veszprém az irodalomban	2022	274 o. (Válogatás a Veszprémről szóló irodalmi művekből)	14
Földesi Ferenc	ERŐS HIT – ERŐS AKARAT Magyar Királyi Veszprém-ju- tasi Honvéd Altisztképző és Nevelőintézet 1924–1944	2024	586 o.	15 A VSZK 3. könyv 2. bővített és átdolgozott 2. kiadása
Földesi Ferenc	„Igazságosan, becsületesen és bátorsággal” Szeglethy Györ- gy polgármester 1899–1910	2024	536 o.	Veszprém MJV felkérésére

Összegzett beszámoló

Csiszár Miklós a *Veszprémi Szemle* 2018/3. lapszámában összegzést adott a folyóirat általa szerkesztett 8 évről. Mint a beszámolójából is kitűnik, ő honosította meg a lapszámbejelentő előadás-sorozatát, valamint stabilizálta a megjelenés gyakoriságát, ami az évi 4 lapszámot jelentette. Mindennek biztos hátteret adott a Veszprémi Szemle Kha. és annak elnöke, Faa Judit.

2019-ben – a főszerkesztő váltásakor – a kuratórium akkori vezetése átalakította a *Veszprémi Szemle* szerkesztőbizottságát, új főszerkesztőt kért fel a kiadvány gondozására. A szerkesztőbizottsági tagságra – kiegészülve a tanácsadó testülettel – olyan veszprémi kötődésű személyeket kért fel, akik rendelkeztek PhD fokozattal, valamint regionális, illetve országos ismertségük is volt.

Az alapítói szándéka az volt, hogy a lap mindenekelőtt Veszprém várostörténetéről szóljon. Az új szerkesztőbizottság megalakítása után a kuratórium már hozzájárult ahhoz, sőt fontosnak is tartotta, hogy olyan tanulmányokat is megjelentessünk, amelyek nem kizárólag Veszprémről szólnak, vagy annak történetét mutatják be, hanem egyfajta kitekintéssel a környező régió történéseit is ismertetik – maradva annál az elsődleges feltételnél, hogy érinteni kell Veszprém múltját is. Ezzel véleményem szerint nemcsak az olvasóközösségünk bővült, de kitágult a szerzői kör is. Ennek a módosításnak eredménye jól látható a *Veszprémi Szemle* 2025/1. lapszámában közölt szerzői listán. Több új szerző neve olvasható, akik „felfedezték” a folyóirat értékeit.

Megítélésem szerint a folyóiratban közölt írások tartalma megőrizte azt az egyensúlyt, ami egyrészt az alapító szándéka szerinti elvárás volt, másrészt már az új kihívások feltételeit is teljesítette: jóllehet a megjelenő tanulmányok az ún. „laikus” közönségnek szóltak, ugyanúgy megfelelték a történettudomány kritériumainak is.

Az OOK-Press Nyomda folyamatosan magas színvonalú munkát végez. Köszönet illeti továbbá az Eötvös Károly Könyvtár vezetését és minden munkatársát úgy a bemutatók helyszínének biztosításáért, mint a kutatási és terjesztési munkák végzéséért. Meggyőződésem, hogy enélkül „árva gyerekek” lennénk, és keresgelnénk a helyeket, ahol a bemutatót meg tudjuk tartani.

Bizton állítom, hogy a szerkesztőbizottság megalakításakor kitűzött célokat elértük: a folyóirat ismertsége növekedett, több új szerzőt sikerült „leigazolni”. Mindehhez járult még az az öröndetes állapot, hogy – köszönhetően a kuratórium elnöke, Faa Judit elkötelezettségének és aktivitásának – a lap kiadása, anyagi bázisa továbbra is rendszeres és stabil.

Mind a kuratórium, mind a szerkesztőség fontosnak tartotta a sajtókapcsolatot. A nyomtatott (*Veszprémi 7Nap*, *Napló*), valamint az elektronikus (vehir.

hu, veol.hu) újságok, híroldalak rendre tájékoztatást adtak a negyedévenkénti megjelenésekről. A sajtó munkatársait segítő, minden egyes lapszám előtt rövid összegzést készítettem számukra.

Kiemelendőnek tartom, hogy a Veszprém TV az elmúlt öt évben – a pandémia okozta nehézségek ellenére – rendszeresen és hiánytalanul adott riportokat az eseményekről. Ebben jelentős szerepe volt Gesztesi Tamás szerkesztő-riporternek és a mindenkori operatőrnek. A Veszprém TV változatos helyszíneken és időpontokban kereste fel a főszerkesztőt vagy a pandémia alatt az éppen aktuális lapszámosztópontot, a pandémia elmúltával pedig a rendezvényeinket. Köszönet érte!

A *Veszprémi Szemle* 2024. november 24-én ünnepelte alapításának 30. évfordulóját. A maga nemében – meggyőződéssel mondhatom – egyedülálló, hiszen nagyon kevés ilyen tematikájú folyóirat „vitézkedik” az országban. Mindezt úgy érte el, hogy a folyóiratnak a szó klasszikus értelmében nincs szerkesztői gárdája. A kuratórium elnöke magára vállalta és a „hátán viszi” a logisztikai feladatot, annak minden ágával (pénzkezelés, pályázatok, elszámolás, kézbesítés – és még lehetne sorolni). A főszerkesztőnek 2024 első félévéig nem volt – addig sem voltak – „segítői” (olvasószerkesztő, képszerkesztő, korrektor stb.). A szerkesztőbizottság egy-két tagja tanácsaival, ötleteivel segítette a szerkesztői munkát. 2024 második félévétől már jól érzékelhető volt, hogy szükséges a szerkesztői feladatok megosztása, így az az évi 3. lapszámtól olvasószerkesztő segíti a főszerkesztő munkáját.

Örömteli esemény volt a *Veszprémi Szemle* 2023/4. száma és a különszám bemutatója a Magyar Nemzeti Múzeum Széchényi-termében. A rendezvény megtartását Debreczeni-Droppán Bélának, a Honismereti Szövetség elnökének köszönhetjük.

Folyóiratunk – hála a Kuratórium és a főszerkesztők következetes munkájának – nem csak Veszprémbe lett ismert. 2022/23-ban felkerült az MTA II. Filozófiai és Történettudományok Osztálya Régészeti Tudományos és Történettudományi Bizottságainak folyóiratlistájára, ami egyértelműen a lap színvonalának elismerését jelzi.

2023. június 20-án újabb fontos esemény történt: folyóiratunk kulturális örökség kategóriában bekerült a Veszprémi Települési Értéktárba. Érdemes azt is megemlíteni, hogy több elektronikus adatbázisban is jelen van, így az ARCANUM-ban, az OSZK EPA-ban és az MTA REAL-J-ben, ami azt jelenti, hogy internetes kereséseik során az érdeklődők a *Veszprémi Szemlével* is találkozhatnak. Meg vagyok győződve arról, hogy a „feldobott” találatok felkeltik a kutatók érdeklődését is.

Az előzőekben ismertetett adatokból a Kedves Olvasónak is kitűnik, hogy a *Veszprémi Szemle* jó úton halad, értékes publikációkat közöl, és új ismeretekkel

bővíti Veszprém történetét. Látható, hogy bővült a szerzői gárda, és folyóiratunkat több fórumon is ismerik és elismerik. De mindez nem jöhetett volna létre, és nem tartana itt, ha Olvasóink jelenlétükkel, érdeklődésükkel és a *Veszprémi Szemle* iránti elkötelezettségükkel nem támogatták volna a lapot.

Biztos vagyok abban, hogy a folyóirat számtalan kiváló tartalommal fog a jövőben is megjelenni. Elköszönve Önöktől, kívánom, hogy ezek figyelemmel követéséhez is legyen kedvük, türelmük, erejük, és folytassanak további eredményes bűvárlást Veszprém felemelő múltjában.

TANULMÁNYOK

Az 1941. április 12-i ejtőernyős katasztrófa helyszínének azonosítása és a lezuhanás körülményei¹

NÉGYESI LAJOS

1941. április 6-án Németország támadást indított Jugoszlávia ellen, melyhez április 11-én csatlakozott a magyar szárazföldi és légierő. A 3. magyar hadsereg parancsnokának intézkedése értelmében április 12-én a pápai 1. ejtőernyős-zászlóalj századerejű harccsoportja ejtőernyős kirakás után birtokba vette volna Szenttamásnál a Ferenc-csatorna hídjait. Mivel azonban a tél végi csapadékos időjárástól felázott talajú pápai repülőtérről a feladatra kijelölt négy Savoia-Marchetti SM.75 szállító repülőgép teljes terheléssel nem tudott felszállni, az indulást a Veszprém közelében fekvő jutasi repülőtérré tették át. Pápa térségében az április 10-éről 11-ére virradó éjjel hóesés, hófúvás tombolt, ami nemcsak a repülőgépek, hanem az ejtőernyős-állományt szállító járművek útját is kétségessé tette. A nehézségek ellenére az áttelepülés gyorsan ment, és mintegy 10 perces repülés után megérkezett a négy SM.75-ös repülőgép is.

A kijelölt állomány felkészült a feladat végrehajtására. Mind a négy repülő karakterébe bemálházták a négy-négy, egyenként száz kilogrammos ejtőtartályt a tartalék lőszerrel és a gyalogsági nehézfegyverekkel együtt. A személyi állománynak kiosztották a gyalogsági lőszert és a kézigránátokat.

Bár a vezérkar részéről csak egy század alkalmazására érkezett parancs, Bertalan őrnagy, a zászlóalj parancsnoka úgy döntött, hogy személyesen vezeti a különítményt. Ennek indoklására egy táviratot fogalmazott az elöljárónak címezve, amit csak a felszállás után küldtek volna el. Ebben leírta, hogy mivel a

¹ Köszönetet mondok Gáll Gábornak a rendelkezésemre bocsátott korabeli fényképekért és az írással kapcsolatos értékes észrevételeiért.

legénységet az egész zászlóalj állományából válogatták, így nem egy szervezet-szerű századról van szó, ezért indokolt, hogy a zászlóalj parancsnoka vezesse a csoportot. Az E-102 jelű SM.75-ös szállító repülőgépet jelölte ki vezérgépnek, ahol ő volt a parancsnok. Rajta kívül Szokolay és Majthényi főhadnagyok, valamint Sacellári zászlós és húszfős ejtőernyős legénység tartózkodott az utas-térben. A gépet Kelemen Károly repülőszázados vezette, a vezérnavigátor és másodpilóta Bene László repülő főhadnagy volt.

Eligazítás után az állomány beszállt a repülőkhöz, és a négy gép 16.45-kor kigurult a hangárok előtti betonról, majd a város felé fordulva sorban a felszállópálya vége felé indult. A vezérgép fordult először a Papod-tető irányába, és megkezdte a felszállást. Motorhiba nem volt, a gép a hangárok vonalában felemelkedett. Rövid repülés után meredeken kezdett emelkedni, elvesztette sebességét, 50–60 méter (más adat szerint 100 m feletti) magasságban átbillent, majd kissé lógó jobb szárnyal csúszott lefelé. Laposszögben, de működő motorokkal siklott, és nem befűrödve, hanem érintve a talajt, csúszott. A gép légcsavarjai leszakadtak, a jobb motor levált és benyomódott a kabin oldalába, az alsó burkolat feltépődött, az alsó géppuskaállás leszakadt, majd a kiömlő benzin a forró alkatrészekről lángra lobbant. 17.01 volt, az egész alig két perc alatt zajlott le, s a gép vastag füsttel égett.²

A Vádindítvány

Az ejtőernyős-tragédia híre évtizedekig nem kapott országos nyilvánosságot, azonban 1979-ben a Magvető Kiadónál megjelent Bárczy János *Vádindítvány* című fikatív dokumentumregénye, mely egyszerre a figyelem középpontjába állította az 1941 áprilisában lezajlott eseményeket. A könyv az alábbi sorokkal kezdődik: „Ez az írás, az első betűjétől az utolsóig, a fantázia szüleménye. Ha valakit mégis akár a cselekmény, akár a szereplők valamely valóságban is lejátszódott eseményre, egykor élt, vagy jelenleg is élő személyre emlékeztetne: az csupán a véletlen játéka. Mindez azonban nem zárja ki annak lehetőségét, hogy az a történelmi, politikai, katonai szituáció, illetve azok az emberi magatartásformák, amelyeket ez az írás felvázolt, nem fordult-e elő a múltban, és nem ismétlődhet-e meg napjainkban – vagy a jövőben valahol.”³

Ennek ellenére a könyvvel foglalkozó cikkeknek köszönhetően az olvasók számára hamarosan nyilvánvalóvá vált, hogy valós személyek rejtőznek a szereplők alig megváltoztatott nevei mögött, és a regény valós történelmi eseményt ír le. A rosszul sikerült ejtőernyős bevetés fontos része lett Magyarország második világ-

² SÁRHHIDAI 1982. 246.

³ BÁRCZY 1979. 5.

háborús történetének, és az ismertségét tovább növelte, hogy 1981-ben a Magyar Televízió Hajdufy Miklós rendezésében kétrészes tévéfilmet forgatott a regényből *Vádindítvány* címmel.⁴ A közvélemény ezek után a Bárczy által leírtakat fogadta el hiteles információként. Az eseménnyel foglalkozó történészek tudományos igényű írásai, az egykori szemtanúk visszaemlékezései csak szűk szakmai körben kaptak figyelmet, és nem tudták elérni, hogy a *Vádindítványra* tényleg csak regényként tekintsenek az olvasók. Ehhez persze hozzájárultak Bárczy nyilatkozatai is, melyekből kiderült, hogy 1945 előtt maga is ejtőernyőstiszt volt. Nem sokkal később szintén a Magvető Kiadónál megjelent a *Zuhanóugrás* című önéletrajzi kötete is. Ebben immár nem regényszerűen foglalkozott a veszprémi baleset kérdéseivel.⁵

Bárczy 1939-ben végezte el a Ludovika Akadémiát. Hadnagygyá avatása után Miskolcra került, majd részt vett az erdélyi bevonulásban és a délvidéki harcokban. 1941 tavaszán a katasztrófa után helyezték Pápara az ejtőernyős-zászlóaljhoz. Később a Honvéd Légierők Parancsnokságára, majd a Vezérkari Főnökségre került mint ejtőernyős előadó.⁶ Egy riportban így nyilatkozott: „Természetesen ismertem az események tényanyagát és az előzményeket. A katasztrófa után még hosszú évekig beszédtema volt ez.”, majd később így folytatta: „Az iratok nem eredetiek. Ezeket magam írtam. Hiszen a *Vádindítvány* regény. A dokumentatív formát azért választottam, mert úgy gondoltam, így erőteljesebben tudom kifejezni magamat.” A könyv előzményeiről ezt mondta: „Annak idején a Hadtörténeti Intézetben dolgozó barátaim szölkáltak, hogy írjam meg a katonai tapasztalataimat. Megírtam. Cseres Tibor éppen anyagot keresett a Hadtörténeti Intézetben, és a kezébe került az első változat. Azt mondta: — Idefigyelj, ez egy nagyszerű téma. Próbáld meg regényesíteni... Így született meg a *Vádindítvány*. Korábban megírtam a *Zuhanóugrás* című könyvem, amely a Tények és tanúk c. sorozatban fog megjelenni.”⁷

A *Vádindítványban* kibontott történetet először *A Savoya-kötélék* címmel 1978-ban novella formájában adta közre egy miskolci lapban. Már ez az írása tartalmazza a lezuhanás helyének megjelölését: „Hét negyvenháromkor Veszprém repülőtéréről elsőnek felszálló SM-75. típusú E. 102. lajstromszámú csapatszállító, a repülőtértől kb. tíz km-re Dny-ra, röviddel a felszállás után ismeretlen körülmények között lezuhant.”⁸ Itt a délnyugati irány valószínűleg elírás, hiszen ebben az esetben a lezuhanás helye Nemesvámos és Tótvázsony között félúton lenne. A regényben az irány már korrekcióval szerepel. Először a vadászkíséret levegőben

⁴ KOVÁCS 2022. 46.

⁵ BÁRCZY 1981. 237–238.

⁶ VIGH 1980 30–31.

⁷ BEBESI 1980. 5.

⁸ BÁRCZY 1978. 34.

lévő pilótái adnak hírt a lezuhanásról, mely szerint „Bázistól nyugat-északnyugat 8-9 kilométerre sűrű füst- és lángoszlop.”⁹, majd ezt olvashatjuk: „A repülőtér felszállósávja tengelyében, úgy 8-9 kilométerre.”¹⁰ Miklóssy vezérkari őrnagy egy Storch felderítő-repülőgép fedélzetéről tett jelentést a lezuhanás helyszínéről. E szerint Veszprémtől nyugat-északnyugatra a gerincvonulat nyugati lejtőjén feküdt a lángokban álló géptörzs, ahol sűrű sorozatos robbanások észlelhetők.¹¹ Ha tehát a bázistól, azaz a jutasi repülőtértől számítjuk a távolságot, akkor Hárskútnál, ha Veszprémtől, akkor Bánd közelében volt a lezuhanás helye. Még talán a felszállósáv tengelye áll legközelebb a valós irányhoz, azonban ez majdnem északnak felel meg. A 8-9 kilométeres távolságot figyelembe véve, ebben az esetben a Papod hegy erdős oldalában lenne a katasztrófa helyszíne.

A pontatlanságai ellenére nem lehet elvitatni Bárczytól, hogy az ő könyve szabadította ki a szellemet a palackból (valószínűleg Cseres Tibor és a Magvető Kiadó inspirációjára), majd a *Vádinádtóvány* megjelenése után 1980-ban Dombrádi Lóránt, 1981-ben Huszár János, 1982-ben pedig Sárhidai Gyula foglalkozott a jutasi tragédia történetével. Huszár János pápai helytörténész figyelmét nagy valószínűséggel épp a könyv és a belőle készült tévéfilm fordította a pápai ejtőernyősök felé, aminek eredménye több kiváló tanulmány és végül az ejtőernyős zászlóalj történetét feldolgozó, *Honvéd ejtőernyősök Pápán 1939–1945. A Magyar Királyi „vitéz Bertalan Árpád” Honvéd Ejtőernyős Ezred története* című könyv lett.¹²

A tudományos emlékezet

1981 áprilisában a katasztrófa 40. évfordulóján jelent meg Huszár János pápai helytörténész írása a *Veszprémi Napló*ban. Itt olvashatjuk, hogy „1941. április 12-én a Veszprémből induló és Gyórig közlekedő személyvonat utasai döbbenetes látványra lettek figyelmesek. A jutasi repülőtér mellett elhaladva mint-

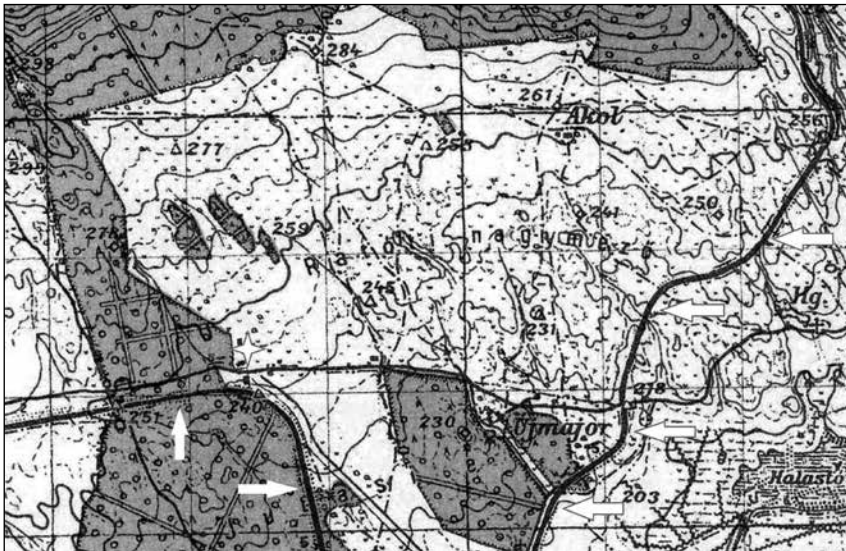
⁹ BÁRCZY 1979. 153.

¹⁰ Uo. 158.

¹¹ Uo. 169.

¹² HUSZÁR 1993. A film rám is nagy hatással volt. Számomra példaképet jelentett ettől kezdve Bertalan Árpád őrnagy, az ejtőernyős-parancsnok. 1981-ben jelentkeztem a veszprémi MHSZ Ejtőernyős-szakosztályába, és a következő év tavaszán Péren végrehajtottam az első ejtőernyős ugrásokat. Azután 1987-ben mélységi felderítő tisztként avattak a Kossuth téren. Szombathelyre kerültem, ahol a Garasin Rudolf laktanya szomszédságában ott volt az a repülőtér, ahonnan a magyar katonai ejtőernyőzés a kísérleti kerettel útjára indult. A mélységi századnál szolgáló bajtársaimmal ezt tudtuk, és büszkék voltunk rá. A korabeli kritikák szerint a Bárczy által ábrázolt Barabás (Bertalan) őrnagy negatív figura, de én egyáltalán nem éreztem annak.

egy fél kilométerre a vasúti sínektől hatalmas repülőgép feküdt a gyepen, láng és füst tört ki belőle, és robbanások zaja hallatszott.”¹³ Sárhidai Gyula repüléstörténész a *Hadtörténelmi Közleményekben* megjelent tanulmányában hivatkozik a cikkre, de megjegyzi, hogy „a vasútról nem lehetett belátni a reptérre, így az első bekezdés problematikus”.¹⁴ A fenti polémia jelzi, hogy a lezuhanás helyszínének meghatározásával még a kérdéssel foglalkozó történészeknek is meggyűlt a baja. Persze nem szabad figyelmen kívül hagyni azt a tényt, hogy a helyszínen ekkoriban a Magyarországon ideiglenesen állomásozó szovjet haderő harcokszilótere volt, ahol nem nagyon lehetett terepbejárást tartani. Ettől függetlenül Huszárnak igaza van, a győri vonatról, miután elhagyta az újmajori fenyvest, több kilométeren át be lehet látni a repülőtér területére, de a felszállópálya nem 500 méterre, hanem legalább 2500 méterre fekszik a vasúttól. A szombathelyi vonatról szintén be lehet látni a reptérre, még a nagy kanyar előtt, ahol a sínpár nyugatra fordul, de a lezuhanás helye innen is legalább egy kilométerre feküdt.



1.) Az 1941-es Katonai Felmérés részlete. Csillag jelöli a jutasi repülőtér helyét. A nyilak a szombathelyi és a győri vasútvonalat mutatják. (<https://maps.arcanum.com/hu/map/hungary1941/?bbox=1985170.7899850796%2C5964386.016745078%2C1997180.9580543877%2C5968752.48198587&map-list=1&layers=29>)

¹³ HUSZÁR 1981. 6.

¹⁴ SÁRHIDAI 1982. 246. 12. lj.

Az ejtőernyős-emlékmű

1981. november 14-én rendezték a veterán ejtőernyősök első találkozóját,¹⁵ majd 1991-ben megalakult a Magyar Ejtőernyősök Bajtársi Szövetsége, melyben politikától, ideológiáktól függetlenül a magyar katonai ejtőernyőzés hagyományait ápolták. Immár nyilvánosságot kaphatott a pápai ejtőernyősök története és Bertalan Árpád tisztelete, akiben a magyar katonai ejtőernyőzés megteremtőjét láttuk. A rendszerváltás után, 1991-ben vonultak ki a szovjet csapatok Veszprémből, és ezzel együtt elhagyták az újmajori bázist és a lőteret. Szabadon járható lett a terület. A katasztrófa ötvenedik évfordulóján az újmajori réten, a veterán ejtőernyősök IV. találkozójának keretében nagyszabású emlékünnepelet rendeztek a honvédség támogatásával. Ekkor került sor az egyik helikopterleszálló mögötti mészkődombon felállított emlékmű leleplezésére.

A betonalapba egy acélurnát ágyaztak, melybe az 1991. április 12-i napilapokat, pénzeket és a készítettők neveit helyezték el. Ezen áll M. Nagy József tölgygerendákból faragott lélekharangja, melynek tartóoszlopai imára emelt kezeket formáznak, és a harang nyelvén egy ereszkedő ejtőernyőt szimbolizáló faragott súly lóg. Mivel a harangot rendszeresen ellopták, mára tűzészeti lőszer bádoghüvelyével helyettesítették. Az oszlopokat összetartó alsó gerendán a következő faragott felirat szerepel: „1941 áprilisában hősi halált halt ejtőernyősök emlékére.”¹⁶

A hősök emlékére rendezett tisztelgő ünnepély 14 órakor vette kezdetét, amikor elsőként két ejtőernyőstiszt helikopterből ugorva egy kibontott nemzetiszín és egy fekete gyászlobogót hozott magával a földre. A Himnusz hangjai mellett, a díszszázad tisztelgése közben a zászlókat felhúzták az árbócokra. Onnan nem messze — a baleset színhelyén — máglya lobbant lángra, jelképezve az egykori tragédiát. A többi veteránnal és az aktív szolgálatot teljesítő ejtőernyősökkel állt őrséget a máglyánál Bakó István, Székely Sándor és Urbán László is, akik ötven évvel ezelőtt a tűztengerből megmenekültek, és felgyógyultak.¹⁷

¹⁵ Pilóta 1993. 13.

¹⁶ Veszprémi köztéri alkotások regisztere: Jp 105.

¹⁷ FEHÉR 1991. 22.



2.) A máglya az emlékünnepelelyen (FEHÉR 1991.)

A rendezvényről fennmaradt fényképek alapján pontosan megállapítható, hogy a máglya az emlékmű közelében, a helikopterleszálló előtti sík területen állt. A szervezők úgy gondolták, hogy itt zuhant le az SM.75-ös, amit valószínűleg a jelen lévő túlélők is elfogadhattak, tehát az emlékmű ezért kerülhetett ide. Valójában ez a hely az egykori jutasi repülőtér épületeitől 1500 méterre fekszik dél-délkeleti irányban, miközben a felszállás észak-északnyugati irányban történt. A zavart valószínűleg az okozta, hogy az egykori jutasi repülőtér épületeinek romjait erdős terület rejtette, így ahhoz, hogy támpontot adhasson az események rekonstrukciójához, először a helyszínen azonosítani kellett volna a hangárok helyét. Másrészt az emlékmű körüli területen volt 1944 nyarától a „Pumaszállás”, a 101-es honi légvédelmi vadászosztály települési helye, így a veterán repülők is ezt tartották a jutasi repülőtérnek. Azoktól a veterán ejtőernyősöktől, akik ott voltak a megemlékezésen, és jelen voltak a katasztrófánál is, nem várható el, hogy 50 év után pontosan azonosítsák a lezuhanás helyét, hiszen nagy valószínűséggel azon a napon jártak először Jutason, és a bevetés után már nem ide tértek vissza. A helyszínnel kapcsolatban valószínűleg a Papod-tető látványa maradt meg az emlékeikben, az pedig az emlékműtől is jól látszik.

A helyszín azonosítása

Ahhoz, hogy meghatározzuk a lezuhanás helyét, először azonosítanunk kell a jutasi repülőtér létesítményeit a terepen. Ma már ez nem túl bonyolult feladat. Elég az 1951-ben készült légi fényképet – melyen jól látszanak a repülőtér épületeinek romjai – ráilleszteni a Google Earth felületére, sokszögvonallal körülrajzolni az objektumokat, majd letölteni egy navigációra alkalmas készülékre. Jobb híján akár egy okostelefon is megteszi. Amikor 1989-ben először próbáltam felkutatni a repülőtér romjait, ez még nem állt rendelkezésre. A Hadtörténelmi Levéltárban megtalált vázlatról fényképmásolatot készítettek volna, ha megrendelem, de az legalább egy hetet igényelt volna. Fénymásoló még nem volt. Mivel a hétvégén már a terepen szerettem volna kutatni, kértem a kutatószolgálattól írógéphez való átütőpapírt, ami az áttetsző anyagának köszönhetően alkalmas volt az alaprajzon szereplő vonalak átrajzolására. Persze egy darab nem fedte le a nagy méretű vázlatot, így az A4-es lapok sarkaiba illesztőkereszteket rajzoltam, és otthon összeragasztottam a lapokat. Ezzel az alaprajzzal indultam el az akkor még szovjet gyakorlótérre. Szerencsére hétvégén nem volt lövészet. A helyszíni tájékozódás kiindulópontja a Szombathelyre vezető vasút nagy kanyarja volt, ahol az Márkó felé fordul. Ezt a repülőtér eredeti alaprajzain rendre feltüntették. Rövid séta után sikerült megtalálnom a hangárok vasbeton tartószerkezeteinek csonkjait.

Később, 2000 körül, ismét a kezembe kerültek a jutasi anyagok, ahol az egyik vázlat megjelölte az óvóhelyeket. Főleg a 200 fős légénységi épület udvara alatt kialakított nagy óvóhely keltette fel a figyelmem, melynek tervrajzát is sikerült megtalálni. Újabb terepbejárásra indultam, abban a reményben, hogy érintetlenül vészelte át az elmúlt évtizedeket. Ekkor már egy GARMIN GPS-szel sikerült megtalálni a vészkijárat aknáját, ami nyitva volt, és a nyomok tanúsága szerint a szovjet katonák több nemzedéke kereshette itt az elrejtett kincseket.

A terepbejárások eredményeként sikerült azonosítani és pontosan meghatározni a reptéri épületek helyét, így az 1941-es katasztrófa történetében fontos szerepet játszó hangárokét is. A Google Earth alkalmas felületet nyújt a leírások alapján elvégzett spekulációkra. Az 1951-es légi fényképen jól látszik a felszállópálya nyoma is. Ezt is átrajzolva az úrfelvételre, elkezdhetünk egy elméleti kísérletet.

Ha az SM.75-ös a hangároknál emelkedett fel, akkor mennyit repülhetett, míg abba a magasságba emelkedett, ahol a gép átesett és lecsúszott? Sajnos a kérdéssel foglalkozó irodalomban 50, 100 és 150 méteres magassággal is

találkozhatunk. Ez természetesen nem mindegy, hiszen figyelembe véve az SM.75-ös gyári adatok szerinti 3,7 m/sec emelkedési képességét¹⁸ vagy a Stifter János által leírt 1 m/sec¹⁹ értéket, ez a felszállási irányban akár 2000 méter hosszú sáv átvizsgálását is jelentheti. Persze hol van ez még a Bárczy által leírt 8-10 kilométeres távolságtól!

A terepkutatás során komoly feladatot jelentene a lehetséges helyek átvizsgálása a korábban lőtérnek használt területen. 2021-ben még abban láttam a megoldást, hogy fluxgate magnetométerrel²⁰ végigmérjük a területet, remélve, hogy a nagy hőfokú égés nyomát megőrizte a talaj. Elméletben nem hangzik rosszul, de figyelembe véve, hogy a dolomit alapkőzetet csak vékony talajtakaró borítja, amit a lőtéri sáncok építése során elég nagy felületen legyalultak, kevés az esélye annak, hogy észlelhető módon megmaradt volna az égés nyoma. Másrészt azt is szem előtt kell tartani, hogy a lőtérhasználat során kilőtt lövedékek fémrepeszai a mágneses térben olyan torzulást okoznak, ami egy halványabb nyomot szinte észrevehetetlenné tesz. Bár még nem próbáltuk ki a helyszínen, de elméletileg több érv szól a magnetométer alkalmazása ellen, mint mellette.

A helyszín azonosítása egy másik módszerrel, a katasztrófa idején vagy azt követően készült fényképfelvételek segítségével is történhet. Szerencsére a roncs égéséről fennmaradt két fénykép, a kiégett roncsról pedig közel két tucat, melyek között találunk olyan variációkat is, amelyek a negatív fordítva történő levilágításával jöttek létre. Ez a terepkutatás során komoly zavart okozhat, hiszen felcserélődik a bal és a jobb oldal. Ennek elkerülésére a képek és a leírások alapján tisztázni kell a roncs helyzetét. A képek egy részén látszik a gép orránál a légcsvartolla és az egyik szárny motorjának burkolata. Mivel a becsapódáskor a jobb



3.) A repülőroncs szemből (Gáll Gábor gyűjteménye)

¹⁸ Magyar Szárnyak 1938. 43.

¹⁹ STIFTER 1991. 51.

²⁰ A fluxgate magnetométer régészeti célra is alkalmazható geofizikai mérőműszer, melynek segítségével a Föld mágneses terében jelen lévő anomáliák feltárhatók. Ilyen anomáliákat okozhatnak a fémtárgyak, a talaj megégése és a különböző bolygatások a talajban.

szárny roncsolódott, és a motor begyűrődött a törzsbe, a motorburkolat a bal szárny helyét jelzi, és az orrnál látható légcsavartoll is ebbe az irányba – tehát balra – mutat. Ez alapján a roncsról készült képeken meg tudjuk határozni – figyelembe véve, hogy az orr északi irányban fekszik – a fénykép készítésének irányát. Mivel néhány képen látható a környék, a pontos tájolás segít felismerni és azonosítani a terep objektumait.

Az égő roncsról készült felvételen jól azonosítható a Papod vonulata. A kép bal szélén a 483 méter magas Kis-Somos, majd a 645 méteres Papod-tető, a jobb oldalon pedig az 509 méteres Kis-Papod emelkedik. Az égő repülőgépből emelkedő füstoszlop takarja a Papod-tető és a Kis-Papod közötti, 450 méter magasan húzódó bevágódást. A kép elég távolról készült, az előtérben emberi alakok látszanak.

A hegycsúcsok helyzete alapján meg tudjuk határozni a felvétel készítésének irányát, de szerencsére a kép tartalmaz egy olyan információt is, melynek segítségével a lezuhanás helyét is behatárolhatjuk. A füstoszloptól nyugatra és keletre, a hegyek alatt markáns sötét sáv húzódik. A területről készült térképek közül egyedül az 1941-es felmérés ábrázol (1. számú kép) két észak–déli irányú hosszúkás erdőfoltot, a felszállópálya meghosszabbításában, annak két oldalán. A lángoló repülő jóval a keleti erdősáv előtt látszik, ami a hangároktól 500-600 méterre van. A lezuhanás helyszínét ezen a távolságon belül kell keresnünk.

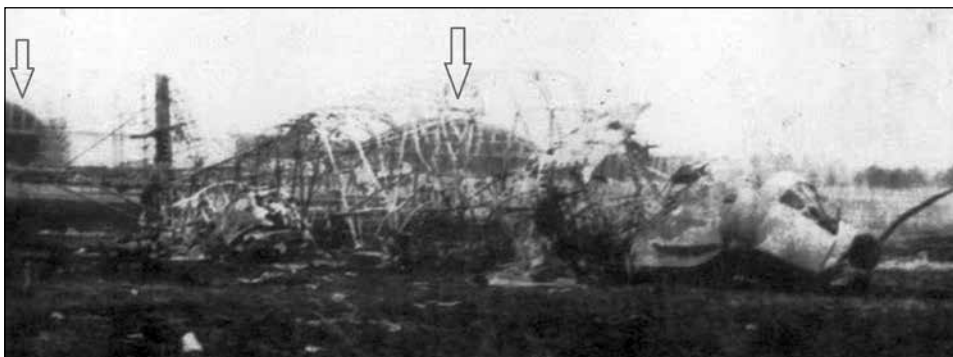


4.) Az égő repülőgépet mutató kép és a terep azonosítása
(a szerző felvétele és Gáll Gábor gyűjteményéből származó kép montázs)

A kiégett roncs fényképei között találunk egy keleti irányból készült felvételt. Ennek jobb oldalán felismerhetjük a nyugati erdősáv sötét csíkját, a bal oldalon pedig, a gép függőleges vezérsíkjánál a Kis-Gömbölyű 350 méter magas domborulatát. Ez a két kép önmagában alkalmas a helyszín viszonylag pontos meghatározására, hiszen a jól felismerhető távoli tereptárgyak mellett mindkét felvételen szerepel a nyugati erdőfolt déli sarka. Ez alapján egymáshoz illeszthetők az eltérő irányból készült képek. Az egykori fényképésznek hála, készült egy perdöntő felvétel is, amely északi irányból ábrázolja a roncsot, és a háttérben látszanak a jutasi repülőtér hangárjai is.



5.) A kiégett repülőgép roncsát mutató kép és a terep azonosítása
(a szerző felvétele és Gáll Gábor gyűjteményéből származó kép montázsa)



6.) A kiegészített repülőgép roncsa a hangárok közelében. A hangárokat nyíl mutatja.
(Gáll Gábor gyűjteményéből származó kép)

2025. március 10-én a MH Böszörményi Géza Csapatgyakorlótér Parancsnoksággal történt egyeztetés után Dr. Polgár Balázssal és Kulcsár Viktorral, a HM HIM munkatársaival helyszíni szemlélt folytattunk, ahol a korabeli fényképek segítségével sikerült behatárolni a lezuhanás helyét.²¹ Természetesen ez nem jelent méteres pontosságot, hanem körülbelül 50 méteres tűréssel sikerült megjelölni a helyet. Bár itt egy lőtéri sánc miatt bolygatott a talaj, nem tartom kizártnak, hogy a terület alaposabb átvizsgálása után előkerüljenek a roncs darabjai és főleg a megégett és felrobbant töltényhüvelyek.



7.) A jutasi repülőtér hangárjai, a felszállópálya, az erdőfoltok és a lezuhanás helyét jelölő sárga repülőgép a Google Earth felvételén

²¹ A koordinátái: Észak 47°8'46.89", Kelet 17°52'41.70".

Az SM.75 terhelésének kérdése

A jutasi repülőtér felszállópályája az épületcsoport déli sarkától 250 méterre kezdődik, és 650 méter hosszan 325 fokos irányban fekszik (majdnem észak). Az SM.75-nek minimum 350 méteres nekifutásra volt szüksége a felszálláshoz. A lezuhanás helye a felszállópálya kezdetétől 730 méterre van. Ennek megfelelően a gép a felemelkedést követően mintegy 400 métert repült. Ezt a távolságot 8–10 másodperc alatt teszi meg, és normál körülmények között 30 méter magásra emelkedett volna, ha nem következik be a rendellenes meredek felhúzás körülbelül 50 méterre.

Bárczy a baleset okaként a gép túlterhelését sejteti. Ezt írja: „A harci kedv, a túlbuzgóság, az első nyilvános „fellépés” túlfeszített izgalma – így mesélték azok, akik ott voltak – elterelték a figyelmet valamiről, ami pedig, néhány perc múlva, létkérdéssé vált. A vezérgép rakodásánál, hogy ne lépjen fel lőszerhiány épp akkor, amikor arra a legnagyobb szükség lenne, ez is, az is fellökött a gép fedélzetére egy-egy lőszerládát, egy-egy kézigránátrakaszt, aztán még egy harmadikat, negyediket is... Túlsúlyos lett ezáltal a gép? Talán. Lehet. Vagy rosszul, hibásan helyezték el a fedélzeten az ernyőkre szerelt rakományt, talán a legénységet is, és ezáltal vált labilissá, nehezen repülhetővé az amúgy is nagyon kényes, érzékeny Savoya? Lehet, valószínű.”²² A volt ejtőernyőstiszt véleménye többnek tűnik egyszerű feltételezésnél, és az olvasó szakértőként veszi figyelembe a véleményét. A leírtakat józan ésszel átgondolva azonban hamar kiderül, hogy nélkülöz minden racionalitást. Az ejtőernyős-zászlóaljnak ez volt az első éles bevetése. Az éleslőszert és a kézigránátokat erre a feladatra vették fel még Pápán a raktárból. A katonák egyéni fegyvereihez való lőszert és a kézigránátokat kiosztották, az egyéb fegyvereket és lőszert pedig a 100 kg-os ejtőtartályokba málházták. Minden gépen volt egy nyitható tároló, ahol négy tartály fért el. Ezek kidobása a tároló fedelének az utastérből történő nyitásával történt,²³ és a kieső tartályok a rájuk szerelt ejtőernyő segítségével értek talajt. A tároló a gép alján volt, az utastértől elkülönítve. Egyedül az egészségügyi anyagok konténera volt az utastérben, amit az ugrók dobtak ki a gépből, azonban ez nem a vezérgépen volt.²⁴ Az ejtőtartályok nem mozdulhattak el olyan mértékben, hogy emiatt veszítette volna el a gép a stabilitását.

²² BÁRCZY 1981. 236.

²³ Bakó István ejtőernyős szakaszvezető visszaemlékezésében olvashatjuk: „Középtájon ültem a gépben, szemben Kerekes Imre barátommal és földimmel. A mi feladatunk lett volna, hogy a megfelelő időpontban kinyissuk a fémhengerek ledobására szolgáló csapóajtókat a gép alsó részén. Ezek kioldói nálunk voltak.” HUSZÁR 1985. 37.

²⁴ SÁRHIDAI 1982. 249.

Mivel nem az utastérben voltak, nem is akadályozhatták az ott ülők mozgását. Az, hogy a katonák saját elhatározásukból felraktak volna még lőszeresládákat, teljesen valószínűtlen. A gép személyzete ugyanis megtervezte a jármű teherelosztását, amit folyamatosan ellenőrzött. A kijelölt állomány részére meghatározott mennyiségű lőszeret adtak ki a raktárból, annyit, amennyit a terv szerint magukkal kellett vinniük. Nem heverték gazdátlanul lőszeresládák a reptéren arra várva, hogy valaki még berakja a gépbe a biztonság kedvéért. Ha így történt volna, annak sem lett volna értelme, hiszen az katonák ejtőernyővel ugrottak. Nem igazán életszerű, hogy egy-egy láda lőszerrel vagy kézigránáttal a kezükben hagyják el a gépet, vagy egyszerűen kidobálják a ládákat 200 méter magasból.

A terhelés kérdésében azt elfogadhatjuk, hogy a vezérgép a normáknak megfelelő terheléssel szállt fel. A repülő személyzete figyelembe vette az ejtőernyősök és a málha tömegét, és annyi üzemanyagot tankolt, hogy elég legyen a körülbelül 2,5 órás repülésre, és biztonsággal fel tudjanak szállni. Ez sikerült, hiszen a gép nagy valószínűséggel az előírt távolságon elstartolt, és levegőbe emelkedett. Kétségtelen, hogy ismerünk olyan visszaemlékezést, mely szerint a gép hosszabban futott neki az emelkedés előtt.²⁵ Számításba véve a lezuhanás helyének közelségét, ez nem valószínű, hiszen a felszállópálya kezdetétől a lezuhanás helyéig tartó 750 méteres távolság magában foglalja a nekifutás, az elstartolás, majd a lezuhanás történéseit. Minél hosszabb nekifutást feltételezünk, annál kisebb az a távolság, ami alatt a gép emelkedhetett, és ennek megfelelően jelentősen csökken az a magasság, ahol a gép átesett. Annak eldöntésében, hogy szerepet játszott-e a vezérgép terhelése a balesetben, perldöntőnek tekinthetjük Szokolay Tamás főhadnagy visszaemlékezését: „Jelen voltam, amikor Bertalan őrnagy, Kelemen századossal a terhelést megbeszélte. Kelemen százados azt mondta, hogy annyi embert lehet szállítani a megadott poggyászsúly mellett, amennyi a gépbe befér. Ez így is volt, mert még 10 q-val alatta volt a terhelés a megengedettnek. Azt pedig még egy laikus ember sem hiheti, hogy egy olyan műszaki kérdésben, mint a gépek terhelhetősége, nem műszaki ember hatalmi szóval döntsön. Ilyen parancsot nem csak a pilótáknak, de még a szerelőnek is meg kellett volna tagadni. Nem beszélve arról, hogy a játék az ő bőrükre is ment.”²⁶

²⁵ Kovács Gábor továbbszolgáló szakaszvezető visszaemlékezése. Közli: HUSZÁR 1981. 6.

²⁶ HUSZÁR 1982. 12.

A felszállópálya alkalmatlansága

Bárczy megfogalmaz egy másik lehetséges magyarázatot is: (a felszállópálya) „enyhén emelkedett a Bakony felé, a nehéz, hárommotoros szállítógép emiatt – talán – nem érthette el azt az optimális sebességet, mely a biztonságos felemelkedéshez, illetve a start utáni forduló végrehajtásához szükséges lett volna.”²⁷

Ez már sokkal realisabb. Ha megnézzük a felszállási irány domborzatát, indokolt lehetett, hogy a pilóták tartottak a rájuk váró feladattól. Az 1951-ben készült légi fénykép jól azonosítható a felszállópálya, melynek teljes hossza 650 méter. Az északi végében egy 150 méteres szakaszon jóval szélesebb, és a kikopott, ritkásabb fű azt jelzi, hogy leszállásnál itt fogtak talajt a gépek. A pálya kezdetétől 800 méterre van a két, erdővel borított, 10 méter magas domb, melyek között 600 méter hosszan egy átlagosan 120 méter széles folyosó vezet át. Ha a felszálló repülőnek sikerül 350 méteres nekifutás után elstartolni, akkor az erdős dombokig tartó 500 méteres repülés során a biztonság érdekében legalább 20 méteres magasságba kell emelkednie, figyelembe véve a térszín 7 méteres emelkedését és a fákkal fedett dombok 10-12 méteres magasságát. Ha ez nem sikerül, akkor a két domb közötti 120 méter széles folyosóban kell minimum 10 méteres magasságban áthúzni.

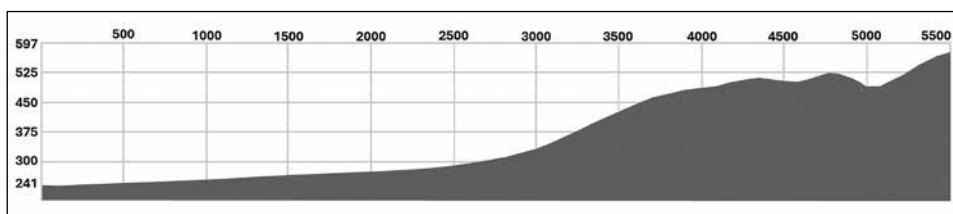
Ha ezen túl van, akkor egy ideig nyugodtan repülhet, hiszen a starttól a felszállópálya vonalában 2000 méteres távolságig csak 50 métert emelkedik a térszín. Itt kezdődik a Papod oldalát borító erdő. A következő 500 méteres út alatt 40 méter, majd újabb 500 méter alatt már 100 méter a szintemelkedés. A 9. sz. képen látható a felszállási irány domborzati profilja. Amennyiben a felszálló repülő a start után egyenesen haladna tovább, 4500 méteres repülés alatt több mint 300 métert kellene emelkednie, hogy ne ütközzön a hegyoldalba. Normál felszállásnál az első



8.) A területről 1951-ben készült légi fénykép részlete. Csillagok jelölik a hangárok romjait, a felső két nyíl a leszállópálya kezdetét, az alsó három nyíl a felszállópálya sávját jelöli. (HM HIM Térképtár 14792.)

²⁷ BÁRCZY 1981. 236.

2000 méter alatt kellett felgyorsulni és magasságot gyűjteni egy jobbfordulóhoz, hogy azután a Rátóti-nagymező fölött folytathassa az emelkedést keleti irányba.



9.) A felszállási irány domborzati profilja.
(Készítette a szerző a Google Earth domborzati profil felhasználásával)

Az SM.75 pilótái, akik korábban nem nagyon repültek teljes terheléssel, és akkor is a pápai repülőtérrel szálltak fel, Jutason arra koncentráltak, hogy amilyen gyorsan csak lehet, sebességet és magasságot kell gyűjteni, hogy biztonságosan végre tudják hajtani a jobbfordulót, még a Papod hegyoldala előtt. A katasztrófa okának megállapítása érdekében először tekintsük át a rendelkezésre álló szakértői véleményeket!

A baleset rekonstrukciója

A lezuhanás folyamatát Sárhidai Gyula repüléstörténész a visszaemlékezések alapján olyan lényegre törően foglalta össze 1982-ben megjelent tanulmányában, hogy a kérdéssel foglalkozó későbbi tanulmányok rendszerint szó szerint idézik. Ezt írja: „a vezérgép hirtelen meredeken kezdett emelkedni felfelé, elvesztette sebességét, 50–60 (más adat szerint 100 m felett) magasságban átbillett, majd kissé lógó jobb szárnyal csúszott lefelé. Lapos szögben de működő motorokkal siklott és nem befűrődve, hanem érintve a talajt, csúszott. A gép légcsonnái leszakadtak, a jobb motor levált és benyomódott a kabin oldalába, az alsó burkolat feltépődött, az alsó géppuskaállás leszakadt, majd a kiömlő benzint a forró alkatrészekről lánggra lobbant.”²⁸

A fenti leírást kiegészíti Tassonyi Edömér, aki az agnoszkálóbizottság tagjaként járt a helyszínen, és a következő megfigyeléseket tette: „A gép orral vágódott be, aránylag lapos szögben. (Kiemelés – NL.) Lehetséges, hogy a pilóta részben kivette a zuhanásból a gépet. A pilóta, másodpilóta és a rádiós valószínűleg azon-

²⁸ SÁRHIDAI 1982. 246.

nal meghaltak a becsapódáskor. Nem lehetett megállapítani, hogy ki halt meg a zuhanáskor és ki égett meg. Egy lélegzet felperzselhette a tüdőket. Volt halott, aki 50 m-re a géptől égett meg, kiugrás után. *A kormány le volt törve. A kormányrúd tetején, pár centiméterrel a rögzítési ponttól mély benyomások voltak.* (Kiemelés – NL) Múlt tapasztalatok alapján ez arra a spekulálásra vezetett, hogy a trimmelő rosszul működött. Kelemen szds. (Kaja) emberfölötti erővel próbálta a botot visszanyomni; *a kerék letörése után a tört kerékkel nyomta vissza a botot.* (Kiemelés – NL) Természetesen ez csak feltételezés. A másik feltevés az, hogy a terhelt gép nem tudott megfelelő sebességet elérni és ezért Kaja (Kelemen szds.) “feltépte” a gépet, mert “kifutott” a pályáról. A veszprémi repülőtér kissé emelkedett a felszálló irányban, és a kifutó hossza sem volt ideális. Tény az, hogy kb. 50 m magasságban a gép átesett. Kaja kiváló, nyugodt pilóta volt. Ha a katasztrófát el lehetett volna kerülni, ő mindent megtett volna, hogy ezt elhárítsa. Pilóta tévedést részemről kizárok és ez nem is került szóba. Elégtelen tapasztalatunk volt teljes terheléssel való repülésről és elfogadtuk annak a lehetőségét, hogy a gép a körülményekhez képest túl volt terhelve. Ez ellen szól, hogy a lezuhanás után, valamivel kisebb terheléssel (kb. 300 – 400 kg?) a gépek minden baj nélkül startoltak a bevetésre. *Az ejtőernyős és a szállító körökben az általános vélemény az volt, hogy a katasztrófát a trimmelő hibás működése okozta.* (Kiemelés – NL)²⁹

A baleset okát a kérdéssel foglalkozó tanulmányok többsége is a trimmelő hibás működésében látja. A trimmlapok a kormányfelületek kilépőelein kialakított, változtatható állásszögű lapok, melyek rásegítenek és kiegyenlítenek a gép kormányzása, – az SM.75 esetében – az emelkedés és a süllyedés irányításához. A Savoianál a trimmlapokat hidraulika mozgatta, amit a pilóta vezérelt a kormányoszlopon lévő két billentyűvel. Stifter János tapasztalati jelentésében arról ír, hogy: „az egyik gépen ha a felső billentyűt megnyomom a gép faroknehéz lesz, egy másik gépen, ha a felsőt megnyomom a gép fejnehéz lesz”. A start után végzetes hiba lehet a billentyűk összekeverése, azonban ezt a lehetőséget kizárhatjuk, ugyanis a pilóták nem akkor repültek először az adott géppel, tehát tudták, hogy melyik billentyű mire szolgál.

A felszállással kapcsolatos tényezők vizsgálatánál – miután a lezuhanás helyét azonosítottuk – a kiindulási alapot az jelenti, hogy a roncs a felszállópálya kezdetétől megközelítőleg 750 méterre van. Ezen a távolságon kellett a repülőnek felgyorsulni, felemelkedni a talajról, folyamatosan gyorsulva emelkedni, elérni a visszaemlékezésekben említett körülbelül 50 méteres magasságot, majd visszacsúszni a talajra. A gyári adatok szerint az SM.75 Savoia 350 méte-

²⁹ TASSONYI 1980. 42.

res nekifutás után tud elstartolni.³⁰ Ha ezt vesszük alapul, akkor 400 méteres út állt a rendelkezésére, hogy emelkedjen. Stifter János tapasztalata szerint a „gép emelkedőképessége — teljes terhelés esetén — közvetlen a start után nem kedvező, kb. 1 m/sec. A fékszárny felhúzása, légcsavarbeállítás és futó behúzása után javul az emelkedés, de kb. 2.000 méterig még mindig nehezen megy fel. Kb. 2.000 méter után a gép jól emelkedik, kb. 3 m/sec-mal.”³¹ Ha elfogadjuk az 1 m/sec értéket, akkor az 50 méteres magasság eléréséhez a gépnek 50 másodperc alatt kellett volna megtennie a 400 méteres távolságot, ami 8 m/sec (28,8 km/h) átlagsebességet feltételez. Ezzel bizonyosan nem tudott volna levegőben maradni a repülő. Figyelembe kell venni Stifter megjegyzését, hogy a futó behúzása és a fékszárny felhúzása javítja az emelkedést, azonban ez még 3 m/sec alatt marad. Ha sikerült volna elérni ezt az értéket, akkor az 50 méteres magasságot 16 másodperc alatt éri el, ami 90 km/h átlagsebességet jelent. Ez már elfogadhatóbb érték, de valójában a gép az átesés előtt jóval 50 méter alatt lehetett.

Stifter szerint: „Indulás után, míg a fékszárny és a futó kint van, valamint míg kb. 200 km körüli sebességet el nem ér, nehezen kormányozható olyannyira, hogy indulás után célirányos 3–5 percig egyenesen repülni.”³² Jutason azonban a Papod miatt nem volt lehetőség még 3 perces egyenes repülésre sem, talán csak 1 percesre.

Április 12-én a felszállás után a vezérgép pilótái azonnal megkezdhatték a futók behúzását és a fékszárny felemelését, hogy segítsék az emelkedést. Stifter azonban megjegyzi, hogy tapasztalata szerint: „Ha start után a leeresztett fékszárnyat felhúrom, a gép erősen fejnehézzé válik olyannyira, hogy rögtön farknehézre kell trimmelni.”³³ A pilóták a talajról való felemelkedés után azonnal megkezdtek a futók behúzását és a fékszárny felemelését, de ezt követően rögtön be kellett kapcsolni a trimmelőt, csak hogy egy feltételezhető üzemzavar miatt maximális emelésre álltak a lapok. Ez okozta, hogy hirtelen meredek szögben emelkedni kezdett a repülő. Felszállás közben normál emelkedésnél ekkor a gép még csak 30 méter magasán lett volna, azonban a trimmelő hibás működése miatt hirtelen, meredeken 50 méterig emelkedett. A gép motorjai azonban nem bírták ezt a terhelést, a repülő gyorsan veszített a sebességéből, majd a jobb szárnyát lógatva kezdett lecsúszni. A pilóták először igyekeztek kihozni a gépet a meredek emelkedésből. Valószínűleg a pilóta teljes erejéből nyomta előre a rudat, miköz-

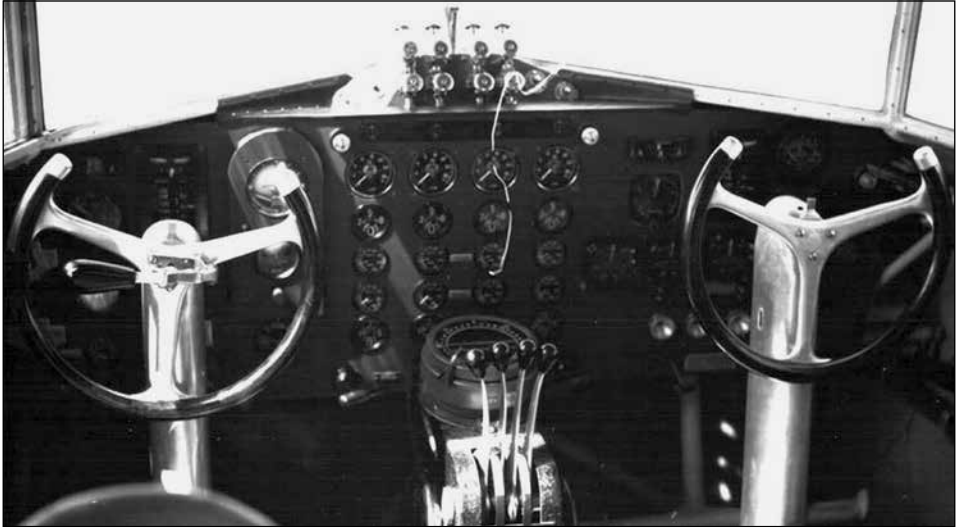
³⁰ Magyar Szárnyak 1938. 43.

³¹ STIFTER 1991. 51.

³² Uo.

³³ Uo.

ben leszakadt a kormánykerék is, amint arról Tassonyinál olvashatunk. (Egy Savoia SM.74-es pilótafülkéjéről készült képen láthatjuk a kormányoszlop végén a kormánykereket.) Mikor a gép süllyedni kezdett, sikerült kihozni a zuhanásból, és laposzögben, orral előre, a jobb szárnyára dőlve ért talajt. A becsapódás miatti ütközés önmagában nem okozott volna katasztrófát.



10.) Az SM.74 pilótafülkéje a Savoiaakra jellemző kormányoszlopokkal
(<https://www.valka.cz/Savoia-Marchetti-S-74-t53199>)

A balesetet követő vizsgálat során elsősorban azt igyekeztek kideríteni, hogy a lezuhanást a pilóta hibája vagy műszaki meghibásodás okozta. Bár a vizsgálati jegyzőkönyv holléte jelenleg nem ismert, a balesettel kapcsolatos későbbi nyilatkozatok a trimmelő hibájának tudják be a katasztrófát, amit jelen tudásunk szerint elfogadhatunk. A balesetben az üzemzavar játszhatott döntő szerepet. Valószínűleg hozzájárult a katasztrófához a gép terhelése és a felszállópálya kedvezőtlen fekvése is, azonban nem hagyhatjuk figyelmen kívül, hogy 19 órakor a megmaradt 3 gép körülbelül 400 kilogrammal kevesebb terheléssel gond nélkül felszállt.

A lezuhanás utáni történések

A katasztrófa vizsgálatánál a lezuhanást követő események kapnak nagyobb figyelmet, hiszen ezek okozták a gépben tartózkodók többségének halálát. A következőkben e történéseket igyekszem rekonstruálni a szemtanúk beszámoló alapján.

Amikor a gép elérte a föld felszínét, majdnem vízszintes helyzetben volt, kissé a jobb szárny és az orr irányába dőlve. Ennek következtében nem egyenesen csúszott a talajon, hanem ferdén jobbra. Az orrmotor légcsavarja a motorral együtt kiszakadt, és belecsúszott a pilótafülke bal oldalába. A jobb szárny motorja szintén kiszakadt a szárnyból, és a szárnytöbe préselődött, ahol a benzintartályok voltak. A földet érés során fellépő erőhatás a jobb oldalon ülőket nekiszorította az oldalfalnak, akik így megmaradtak a vászon ülőpadokon, a szemben ülők azonban támasz híján előreestek. A gépben lévő ejtőernyősöknél figyelembe kell venni, hogy teljes felszereléssel, a hátukon ejtőernyővel ültek az utastérben. Az ejtőernyő hevederei és a puttony önmagában is korlátozzák az ember mozgását, amit csak tovább nehezítenek az oldalzsákok. Ha az ember ilyen állapotban esik, elég nehezen tud felkászálódni, és gyakran segítségre is szorul. El lehet képzelni, hogy a padlóra került ejtőernyősök nem tudtak mindjárt felállni, és a becsapódáskor pedig egymásra csúsztak egy élő gombolyagba. A rajtuk lévő ruházatot, az ejtőernyőt és a táskák szövetanyagát átítatta a benzín, ami a begyulladás után eleven fáklyává változtatta az embereket.³⁴

Sárhidai Gyula számítása szerint a gépek körülbelül 2600 liter benzint tankoltak³⁵ a szárnyak tövéénél és az utastér alatt elhelyezkedő három ikertartályba.³⁶ A hason csúszó gépben a jobb motor összepréselte és felszakította a benzintartályokat, melyekből az üzemanyag először a navigációs fülke alatti megfigyelőállásba – korábban az utasszállító gépnél csomagtér – folyt, majd a pilótakabinba és az utastérbe spriccelt, és meggyulladt. A tűz a pilótafülke felől indult³⁷, belobbant az utastérbe folyt üzemanyag gőze, és égni kezdett a belső tér. Az ejtőernyősök

³⁴ Urbán László szakaszvezető visszaemlékezésében olvashatjuk: „Szinte önkívületi állapotban mentem ki a gép sérült, kiégett oldalán. Kúszva, mászva, néhány lépésnyire az égő géptől lefeküdtem és mint egy fáklya (a rajtam lévő ruházat, ernyő stb. mind benzinnel volt átítatva) beletörődve sorsomba vártam a véget.” HUSZÁR 1985. 37.

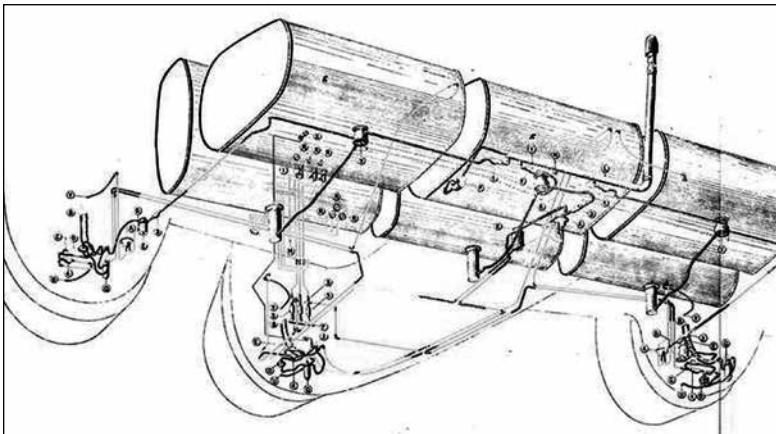
³⁵ SÁRHIDAI 1982. 249.

³⁶ Vö. <https://www.cmpr.it/MN%20-%20Manuale%20SM%2075%20-PB/man.SM.75.htm> (A letöltés ideje: 2025. máj. 8.)

³⁷ A navigációs fülke ajtajánál ülő Székely Sándor ezt tapasztalta a lezuhanáskor: „Ahogy a recsenést hallottam, a nyitott ajtón keresztül már be is vágott az utastérbe a láng. Ez rögtön végigszórta az egész gépet.” Szokolay főhadnagy is emlékezett erre a pillanatra: „Ugyanakkor egy tűzcsóva vágott végig az utastéren”. HUSZÁR 1985. 37.

öszönösen a hátul lévő ajtók felé menekültek volna, de a padlón fekvő társaik élő akadályt képeztek. Az ajtók közelében lévők még időben ki tudtak menekülni. Bertalan őrnagyot és Szokolay Tamás főhadnagyot a hátsó géppuskaállásból leeső 12,5 kg-os géppuskarakaszok³⁸ eltalálták. Szokolay bal keze eltört, és erős szédülést érzett.³⁹ Bertalan a rá eső rakasz miatt valószínűleg elvesztette az eszméletét.⁴⁰

A lángok belekaptak az utastér jobb oldalának vászonborításába, és ahogy az leégett, az ott ülőknek lehetőségük nyílt a menekülésre. Ezt követően belobbant a bal szárnyban lévő üzemanyag is, majd a hőtől kezdtek felrobbanni a katonáknál lévő kézigránátok és gyalogsági lőszer. A kiégett gép vázáról készült felvételek azt mutatják, hogy a szárnyak szinte teljesen megsemmisültek az égés során, mivel a vázuk fából készült. A bal szárny motorborítása azonban megmaradt. A talajba ivódott üzemanyag elnyújtotta az égést, de ezzel együtt csökkentette is a hevességet. Nagyobb robbanásokra, melyek a gép vázát roncsolták volna, nem került sor. A hőtől kicsit később az utastér közepe alatt lévő rekeszbe málházott ejtőtartályokban lévő lőszer is berobbant. A képeken látható, hogy alul a váz erősen deformálódott a kiégett roncs középső részénél, ahol a szárnyak csatlakoztak a törzshöz, és az üzemanyagtartályok elhelyezkedtek, valamint hátrább, ahol az ejtőtartályok voltak.



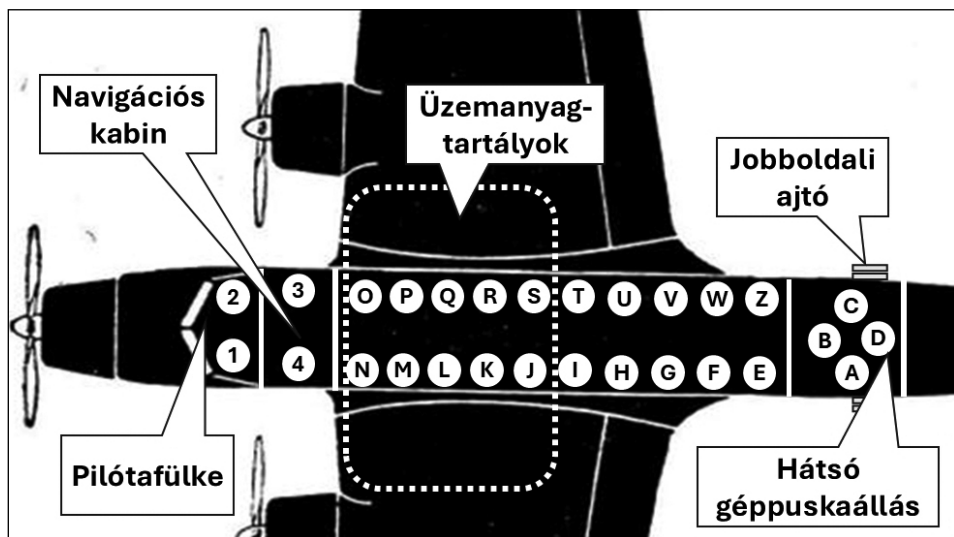
11.) Az SM.75 üzemanyagtartályainak elhelyezkedése. (SAVOIA)

³⁸ A géptörzs hátsó részébe egy JU-86-os lövészállását építették be. (MAGÓ 2019. 81.) Ennek fegyverzete egy MG 15-ös géppuska volt. PUNKA 1998. 17. A fegyver kettős, 75 lőszer befogadására képes csigatárral üzemelt, melynek üres tömege 2,7 kg, a tele rakasz (a géppuska lőszerét tartalmazó, fémlemezéből készült tár) pedig 12,5 kg. Vö. https://en.wikipedia.org/wiki/MG_15.

³⁹ HUSZÁR 1985. 37.

⁴⁰ GÁLL 2021. 56.

Az alábbi ábrán a katasztrófa történéseit igyekeztem összefoglalni a rendelkezésemre álló leírások és visszaemlékezések alapján:



12.) Készítette a szerző)

1–2. Kelemen Károly repülőszázados, gépparancsnok és Bene László repülő főhadnagy, másodpilóta a gép első része felől kiinduló tűzviharban veszítették életüket.⁴¹

3–4. Petri Károly repülő őrmester, rádiós és Döbör János repülő szakaszvezető,⁴² hajózszerelő a navigációs fülkében tartózkodtak, mely alatt az alsó megfigyelőállás volt az egykori csomagtér helyére beépítve. A széttroncsolódó üzemanyagtartályokból ide folyt a benzin, és meggyulladt. A kialakuló tűzviharban veszítették életüket.

A. Vitéz Bertalan Árpád őrnagy, zászlóaljparancsnok a bal oldali ajtónál állt. A zuhanás időszakában megpróbálta kinyitni az ajtót, majd a becsapódáskor a hátsó géppuska rakaszai ráestek, és valószínűleg a fejét ért ütéstől elvesztette az eszméletét.⁴³

B. Szokolay Tamás főhadnagy a két ajtó között, a hátsó géppuskaállás alatt állt. A lezuhanáskor a géppuska mellől leeső rakaszok őt is eltalálták. Eltört a bal

⁴¹ Uo. 57.

⁴² Uo. 57.

⁴³ Uo. 56.

keze, és erősen szédült, amikor a jobb oldali ajtón keresztül sikerült elhagynia a gépet.⁴⁴

C. Majthényi Imre főhadnagy még zuhanás közben kinyitotta a jobb oldali ajtót, és ezen keresztül földközelen sikerült kiugrania. Néhány törésen kívül nem lett nagyobb baja.⁴⁵

D. Benkő István repülőlövész szakaszvezető a lezuhanáskor a hátsó géppuskaállásban volt. Kimászott, és a törzsön lecsúszva menekült sérülés nélkül.⁴⁶

E. Kerekes Imre ejtőernyős szakaszvezető – Sacelláry zászlós legénye –, akinek sikerült a zászlós után a jobb oldali ajtón keresztül elhagyni a gépet, amikor megtudta, hogy Bertalan őrnagy még bent van, visszament, hogy kimentse, és ennek során életét veszítette.⁴⁷

F-M. A repülőgépben tűzhalált halt ejtőernyősök, akik a lezuhanás során a padlóra estek. Testük akadályozta a jobb oldalon ülőket, hogy a hátul lévő ajtókhöz jussanak.⁴⁸

N-O. Székely Sándor és Urbán László ejtőernyős honvéd a navigációs fülke⁴⁹ válaszfalának két oldalán ült, ami megóvta őket a pilótafülke felől előtörő lángok első hullámától.⁵⁰ Mivel közben leégett a jobb oldallal vászonborítása, a nyíláson keresztül ki tudtak jutni. Mindketten égési sérülésekkel kerültek kórházba. Székely Sándor visszaemlékezésében megemlíti, hogy magasból kellett leugrani, ami annak tudható be, hogy az utastér padlója az alul lévő teherter miatt körülbelül 2 méterre volt a talaj felszínétől.⁵¹

P-S. Négy ejtőernyős honvéd, akik a jobb oldal vászonborításának leégése után kijutottak a gépből, de belehaltak az égési sérüléseikbe. Holttestüket másnap találták meg a roncs 20 méteres körzetében.⁵²

⁴⁴ Szokolay Tamás főhadnagy: „Csak később tudtam meg a repülőlövésztől, hogy a géppuskarakaszok az én fejemre estek a földre érés pillanatában.” HUSZÁR 1985. 37.

⁴⁵ GÁLL 2021. 56.

⁴⁶ Szokolay Tamás főhadnagy: „A hátsó géppuskaállásból ugrott még le a lőállásból és csúszott le a gép oldalán a földre.” HUSZÁR 1985. 37.

⁴⁷ SÁRHIDAI 1982. 248. 22. lj.

⁴⁸ Székely Sándor szakaszvezető: „A földet érés okozta ütődéstől a padlón tehetetlenül heverő katonák többsége a pilótafülke ajtajához vágódott. Ahogy a benzinláng befröccsent, a gomolyban az emberek szinte egymást marcangolták.” HUSZÁR 1985. 37.

⁴⁹ Székely Sándor szakaszvezető: „Közvetlenül benzint nem kaptam, mert engem a navigációs fülke fala, ameddig le nem égett, megvédett.” Uo.

⁵⁰ Urbán a tüz tengeren még felismerte a hátán fekvő, karjait felfelé emelő, de már nem mozgó barátját, Czakó Mihályt. Uo. 38.

⁵¹ HUSZÁR 1989. 110.

⁵² SÁRHIDAI 1982. 248.

T-U. Bakó István és Sóki János ejtőernyős szakaszvezetők, mindketten rajparancsnokok,⁵³ a gép közepső részén ültek. A lezuhanás után Bakó a rohamkéséssel kivágta a törzs vászonborítását, és a résen sikerült kijutnia. Emlékei szerint először két társát segítette ki, azután maga is kilépett.⁵⁴ Valószínűleg Sóki volt az egyikük. Mindketten égési sérülésekkel kerültek kórházba.

V-W. Németh János ejtőernyős őrzető és Sándor Sándor ejtőernyős honvéd valószínűleg a jobb oldalfal vászonborításának leégése után jutott ki a gépből. Kórházba kerültek, de az elszenvedett súlyos égési sérülések miatt másnap elhaláloztak.⁵⁵

Z. Sacelláry György zászlós, szakaszparancsnok a földet érés után az ajtón hagyta el a gépet. Sérülés nélkül megúszta a balesetet.⁵⁶

Az **F-M** és **P-S** betűkkel jelölt ejtőernyősök esetében név szerint nem tudtam azonosítani a rendelkezésemre álló források alapján a repülőgépben elfoglalt helyüket, de nevük fennmaradt az áldozatok listáján: Auth Károly ejtőernyős őrzető, Czakó Mihály ejtőernyős honvéd, Fejes József ejtőernyős honvéd, Horváth Gyula ejtőernyős szakaszvezető, Horváth Mihály ejtőernyős honvéd, Koscsó Lajos ejtőernyős tizedes, Molnár András ejtőernyős őrzető, Pados Géza ejtőernyős honvéd, Pomázi Imre ejtőernyős honvéd, Radványi Mihály ejtőernyős honvéd, Szabó György ejtőernyős őrzető, Varga Gyula ejtőernyős honvéd.⁵⁷

Tekintve, hogy az a pont, ahol a lezuhanás történt, zárt katonai területen van, az évfordulós megemlékezések alkalmas helyszíne továbbra is az 1991-ben létrehozott emlékműnél van. Érdemes lenne ugyanakkor a katasztrófa helyét is megjelölni a kiképzési tevékenységet nem akadályozó emlékjellel, ami lehetne egy talajba sülyesztett, nagyobb méretű emlékkő.

FELHASZNÁLT IRODALOM

BÁRCZY János (1978): A Savoya-kötélék. *Napjaink*. 17 (1978/10–11) 29–34.

BÁRCZY János (1979): *Vádindítvány*. Budapest.

BÁRCZY János (1981): *Zuhanóugrás*. Budapest.

⁵³ Bakó István szakaszvezető: „Kerekes Imre szakaszvezető volt az egyik raj parancsnoka, a másiké pedig én, szintén szakaszvezetői rendfokozattal.” HUSZÁR 1985. 37.

⁵⁴ Bakó István szakaszvezető: „Kétségbeesett dühvel rántottam ki rohamkésemet, s magam mellett többször végighasítottam a gép vászonzóráról készült oldalát. Feltárult hát előttem a menekülés útja. Emlékezetem szerint még két bajtársamat átsegítettem a nyíláson, majd magam is kiugrottam rajta.” Uo.

⁵⁵ GÁLL 2021. 57.

⁵⁶ Uo. 56.

⁵⁷ Uo. 58.

- BEBESI Károly (1980): Egy történelmi példázat háttere. *Dunántúli Napló* 37 (1980. május 19.) 5.
- FEHÉR Endre (1991): Újra emlékezhetünk! *Magyar Szárnyak* 20 (1991) 22–24.
- GÁLL Gábor (2021): A hősokeket soha nem feledjük! Nyolcvan éve történt a magyar katonai ejtőernyőzés máig legnagyobb katasztrófája. *Aero Magazin* 23 (2021/5) 54–58.
- HUSZÁR János (1981): Negyven évvel ezelőtt történt. Légikatasztrófa Veszprémben. *Veszprémi Napló* 37 1981. április 18. 6.
- HUSZÁR János (1982): Ejtőernyősök a horthysta hadseregben. *História* 4 (1982/1) 12.
- HUSZÁR János (1985): Régi ejtőernyősök emlékeiből. *Honismeret* 13 (1985/5) 36–38.
- HUSZÁR János (1989): Ejtőernyős krónika (1938–1941). *Veszprémi Történelmi Tár. II.* 98–113.
- HUSZÁR János (1993): *Honvéd ejtőernyősök Pápán 1939–1945. A Magyar Királyi „vitéz Bertalan Árpád” Honvéd Ejtőernyős Ezred története.* Pápa. (A pápai Jókai Kör kiadványa 2.)
- KOVÁCS Béla Károly (2022): Képek a magyar katonai légimentő repülés történetéből II. – A Savoia-Marchetti SM.75 „Marsupiale” repülőgép. *Honvédorvos* 74 (2022/3-4) 40–54.
- MAGÓ Károly (2019): Utasszállító bakaruhában. *Aranyas* 19 (2019/11) 78–82.
- Magyar Szárnyak (1938): A Malert új Savoia-gépei. *Magyar Szárnyak* 1 (1938/3) 43.
- Pilóta (1993): Magyar Ejtőernyősök Bajtársi Szövetsége. *Pilóta* 2 (1993/2) 13.
- PUNKA György (1998): Magyar Szárnyak II. Az első igazi bombázógép – a JU 86. *Top Gun* 9 (1998/4) 16–20.
- SÁRHHIDAI Gyula (1982): Az 1941. április 12-i ejtőernyős deszanthadművelet. *Hadtörténelmi Közlemények* 29 (1982) 242–252.
- STIFTER János (1991): Egy tapasztalt pilóta a Savoia SM 75-ösről. *Aero Historia* 5 (1991/9) 51–52.
- TASSONYI Edömér (1980): Könyvkritika. Bárczy János: Vádindítvány. Magvető Kiadó, Budapest, 1979 (309. oldal). *Magyar Szárnyak* 9 (1980) 42–43.
- Veszprémi köztéri alkotások regisztere.* https://vehir.hu/data/file/2016/03/30/11_02_mell_kozteri_alkotasok_regisztere_0317.pdf
- VIGH Károly (1980): A hitelesség drámai erejével. Bárczy János: Vádindítvány. *Napjaink* 19 (1980/3) 30.

„A meteorológiai észlelés háború idején is elvégzendő (...) kötelesség”

A háborús évek időjárása

KOVÁCS GYŐZŐ GYULA

A meteorológiai megfigyelések és mérések Veszprémben 1860–1864 között az evangélikus iskolában, 1884-től 1895-ig a piarista gimnáziumban folytak, majd rövid megszakítás után 1901 szeptemberétől az Angolkisasszonyok zárdájában folytatódtak, ahol éghajlatkutató állomást alakítottak ki. Ezt az állomást innen helyezték át 1934. március 24-én délelőtt 11 óra és délután 1 óra között a Városi Villamos Művekhez. A hőmérőházat a lapos tetejű transzformátorházról dél-nyugati irányban, mintegy 20 méter távolságra, enyhén lejtős, fátlan területen állították fel. Felszerelése barométerből, száraz-nedves hőmérőpárból, szélsőséghőmérőkből, csapadékmérőből és szélmérőből állt.¹

Az állomás vezetésével, a műszerek leolvasásával, az észlelési ívek kitöltésével és postára adásával Nagy István üzemi napidíjas lett megbízva. Tevékenységét lelkiismeretesen, precízen végezte, ami kitűnik egy 1939. novemberben kelt ellenőri jelentésből is: „Jó állomás, kitűnően számol, adatai teljesen megbízhatónak látszanak. Jól sürgönyöz, csak a felhőzetnél kellene feltüntetni a ködöt, nem a felhőalakoknál. Az ívet 5-ig küldi be rendszerint. Gondos munka. Kitűnő, bő

¹ A veszprémi meteorológiai mérésekről és feljegyzésekről készült naplók (havonta egy-egy két- vagy négyoldalas ív összefűzve) a HungaroMet (korábban Országos Meteorológiai Szolgálat) archívumában megtalálhatóak. Vannak hiányzó hónapok és évek is, amikor valami okból a mérés szünetelt, vagy az észlelőív nem került be az Intézetbe. Fájdalmasan hiányos a két háború időszaka. Az első világháború időszakában az Angolkisasszonyok Intézete hadikórházként üzemelt, az észlelés sokadrangú feladat volt, és a mérőhely is vándorolt az épületen belül. A '20-as évek közepére állt helyre az észlelés folyamatossága. A második világháború időszakában a meteorológiai intézetet ért bombatámadás következtében sok archív anyag megsemmisült, köztük a veszprémi észlelőívek egy része is. A megmaradtak digitális másolatai engedéllyel a szerző tulajdonában vannak. Amikor az „eredeti észlelőívre” hivatkozunk dátum szerint, akkor ezeket az adatokat ismertetjük nyers vagy feldolgozott formában.

jegyzetek.”² Az észleléseket naponta háromszor kellett elvégezni: reggel $\frac{3}{4}$ 7, délután $\frac{3}{4}$ 2 és este $\frac{3}{4}$ 9 után 5 perccel.

Nagy István kitűnő jegyzetírását jól illusztrálja az 1940. február 17-i hóviharról szóló feljegyzése: „A rendkívüli (havazásos és hófúvásos) időjárásban a vasúti szerelvények, autóbuszok igen sok helyen elakadtak és azokat a hófúvás teljesen befújta és minden esetben csak nehéz munka árán voltak kiszabadíthatók.” Egyébként 1940 februárja meglehetősen hideg volt, a havi középhőmérséklet mínusz 6,2 C-foknak adódott, a leghidegebb napon, 15-én mínusz 18,4 C-fokig csökkent a hőmérséklet. A talajt az egész hónap folyamán vastag hóréteg fedte, melynek vastagsága másodikán 50 centiméter volt. Harmadikán reggelre ónos eső esett, emiatt az észlelőív jegyzetrovatába a „Veszedelemes síkosság” bejegyzés került.

1940. június 17-én hatalmas felhőszakadás zúdult Veszprémre és környékére. A jegyzetrovatban erről a következőket olvashatjuk: „17-én 17:50 – 19:10-ig tartó felhőszakadás ideje alatt 96,0 mm esett. Az eső oly hirtelen és nagy mennyiségben zúdult le, hogy a villamosmű környéke – amely aránylag magas helyen fekszik – is hömpölygő vízárral volt körülvéve. A csatorna nyílások nem voltak képesek a vizet elnyelni és a hatalmas mennyiségű víz tombolva rohant a város alacsonyabb részei felé. Erős kőkerítéseket (Gyermekmenhely, Püspökkert stb.) döntött le, nagyon sok mélyen fekvő lakásokba betódult a víz és sokakat úgy kellett a vízből kimenteni. Emberéletben szerencsére nem esett kár. Annál több anyagi kárt okozott a nagyon sok kis embernek, akiknek bútora, ruhaneműje teljesen tönkrement.”³

Az 1941. március 1-én – Veszprémből is – megfigyelhető északi fényről Nagy István a következőket jegyezte fel: „Az északi fényre 20 órakor lettem figyelmes, amikor az NE [északkeleti] irányban cca. [kb.] 35° magasságig elég erős bíbor fényben ragyogott, mintha ebben az irányban erős távoli tűz lett volna. A fény elég gyorsan terjedt NW [északnyugati] irányba és a [jutasi] repülőtér felett két fényező-sugár szerű fény-nyaláb tűnt elő merőlegesen. A tüneményt 20:15-ig figyeltem és amikor 20:20-kor újból kijöttem, már csak alig észrevehető nyomát láttam.”

1941. április 12-én „közvetve” Veszprémet is megérintették a háborús események. A jutasi repülőtéren történt repülőgép- és ejtőernyős-katasztrófa közvetlen okai teljes mértékben a mai napig sem tisztázódtak. Az bizonyos, hogy a felszállást a pápai repülőtérrel kellett volna végrehajtani, de az előző néhány nap csapadékos időjárása ezt lehetetlenné tette, ugyanis „Kelemen Károly repülőszázados nem vállalta a felszállást megterhelt gépekkel a felázott pápai repü-

² Az eredeti észlelőív jegyzetrovatában.

³ Az említett hóviharról és áradásról bővebben lásd KOVÁCS 2024.

lőtéréről. Némi tanácskozás és táviratváltások után az az elhatározás született, hogy a bevetést a Veszprém melletti jutasi repülőtérrel hajtják végre. Ez Pápától mindössze ötven kilométer távolságra van, talaja köves, minden időben jól használható. A határozat szerint a gépek üresen repülnek át, a harccsoport pedig gépkocsikkal települ át.

[...]

A vezérkari főnökségtől érkezett parancs értelmében április 12-én délig kellett az áttelepülést végrehajtani, mert déltől kezdve már várható volt a bevetési parancs. Ekkor váratlan esemény következett be. Április 10-ről 11-re virradó éjjel hóesés és hófúvás volt a Bakonyban, ami kétségessé tette a gépkocsik útját. Április 11-én délben elállt a hóesés és enyhére fordult az idő. 12-én hajnalban langyos eső sietette a hó elolvadását, így gépkocsik segítségével minden nehézség nélkül megtörtént a kétszáz ejtőernyős katona áttelepülése [...] a kora délelőtti órákban. A négy SM-75-ös repülőgép kevés üzemanyaggal ugyanakkor repült át”.⁴

A katasztrófáról nem, de az azt megelőző napok időjárásáról a veszprémi lapok is beszámoltak. „A szokatlan hideg áprilisi időjárás ugyancsak megtréfált bennünket.” – írta a *Veszprémi Hírlap*.⁵ „Az elmúlt héten hó és havaseső egyaránt változtatva esett. Reggel, amikor kinéztünk az ablakon, úgy nézett ki a táj, mintha nem is áprilisban lennénk és Húsvét megünneplésére készülnénk, hanem decemberben járnánk és Karácsonyt akarnánk ünnepelni. A havazás kisebb nagyobb méretű volt. Herend, Szentgál, Városlőd vidékén azonban oly nagy mérvet öltött, hogy a budapest-gráci műúton a közlekedést megakadályozta. Nem egy autót úgy kellett a hóból kiásni s hókével kellett az utat a közlekedés számára megnyitni. Késői havazás és fagy a gyümölcsösökben, főleg a barack termésben nagyobb károkat okozott. Sok helyen teljesen megsemmisítette a várható ideji termést. Ez nem is csoda. Hiszen a barackfák a hét eleje óta teljes virágzásban voltak.”

A *Veszprémvármegye* napi részletességgel számolt be a szokatlan időjárásról.⁶ „A múlt heti borús, de meleg időjárást hétfőn [április 7-én] tartós eső követte, amit kedden, erős északi széllel havaseső, zúzmara, majd estefelé havazás váltotta fel és szerdán [9-én] reggelre gyengébb talajmenti fagy is volt. A hóvihar fuvátot is okozott, olyannyira, hogy a devecseri járásban, különösen Városlőd és Kislőd környékén több gépkocsi elakadt s azokat úgy kellett lapátok segítségével a mintegy 60 centiméter magas hóból kiszabadítani. Szerdán délben már

⁴ HUSZÁR 1992. 162.

⁵ *Veszprémi Hírlap* 49 (1941. ápr. 13.) Hóvihar Veszprém megyében. 5. o.

⁶ *Veszprémvármegye* 43 (1941. ápr. 13.) Hófúvás – Nagyhéten. 5. o.

enyhült az idő és olvadni kezdett de – persze – nem tudhatjuk, hogy a szeszélyes áprilisi időjárás nem csinál-e még fehér Húsvétot.”

A veszprémi meteorológiai feljegyzések szerint április 5-én még 24,3 C-fok volt a délutáni hőmérséklet, majd a következő napokban – egy markáns hidegetörés következtében – napról napra hidegebb lett. 11-én reggel mínusz 2,0 C-fokot mutatott a hőmérő, de a délutáni maximum is 2,5 C-fokon tetőzött. Április 7-én 28,0 milliméter eső esett, a következő napokban gyengén havazott, de a hó zöme napközben elolvadt. 11-én reggel 2 centiméter összefüggő hóréteg borította az állomás környékét, napközben viharos északnyugati szél fújt. 12-én reggel a hőmérsékleti minimum mínusz 1,2 C-fok volt, délután 14 órakor pedig 5,6 C-fokot mutatott a hőmérő. Az északi szél továbbra is erős maradt, viharos lökésekkel. Reggeltől késő délutánig felhőtlen volt az ég.

1941. április 28-án az állomást korszerűsítették, új „esőíró” műszert helyeztek üzembe és a hőmérőházikót is új helyre, az épületektől távolabbra költöztették. November 7-től 16-án délután 2 óráig „mivel úgy magam, mint a helyettesíteni szokott fiam súlyos betegen feküdtünk, az észlelések hiányoznak.” 1941 novemberéről még érdemes megjegyezni, hogy 5-én 64,2 milliméter eső esett, reggel köd volt, majd délután erős szél fújt. Ezen a napon „a veszprémi hittudományi főiskola kertjében, az egykori nevezetes Szent György kápolna helyén állíttatta fel Veszprém város, a Székeskáptalan és a kultuszminisztérium bőkezű támogatásával, Szent Imre királyfi szobrát. [...] A zuhogó, hideg őszi eső miatt az ünnepséget a Székesegyházban tartották meg.”⁷

1942 januárja – a meteorológiai mérések kezdete óta – a leghidegebb hónap volt országosan és Veszprémben is. A havi középhőmérséklet mínusz 10,2 C-foknak adódott, a leghidegebb napokon – január 21. és 25. között – a minimum-hőmérsékletek mínusz 20 C-fok alá süllyedtek, és a napi középhőmérsékletek is mínusz 15 C-fok alatt maradtak. Az egész hónap folyamán vastag hótakaró borította a talajt, 12-től a hóréteg vastagsága meghaladta a 30, helyenként a 40 centimétert. Az észlelőívre került bejegyzés szerint: „A szokatlanul kemény január 27. napja ritkán tapasztalt vihart és ezzel erős hófúvást hozott. A vihar 9 óra után kezdődött és éjszakába tartott. A hófúvás miatt minden forgalom megszűnt. Néhány haláleset is előfordult a környéken.”⁸

A kegyetlen januári időjárásról a helyi sajtó is részletesen beszámolt. A *Veszprémi Hírlap* tudósítása⁹ szerint „amikor ránk köszöntött az 1941/42-es tél és az

⁷ *Veszprémi Hírlap* 49 (1941. nov. 9.) A veszprémi Szent Imre szobor felavatása. 1. o.

⁸ Az utolsó mondatban a „haláleset” szó kékkel aláhúzva.

⁹ *Veszprémi Hírlap* 50 (1942. febr. 1.) Hóvihart hozott a Pál-forduló. Halálos áldozata is van a keddi viharok. 1. o.

első fehér hótakarót sáros lucsokká változtatta a karácsony előtti enyhülés, egyformán kívánta a havat a gazda ember és a téli sportok imádója.

Nos, azután kapott belőle mindegyik eleget s hozzá olyan dermesztő hideget, hogy azután meg már mást sem igen tehettek, mint számlálták a napokat január 25-ig, Pál-fordulás napjáig, amely után, mint a neve is mutatja, jobbra fordul a zord időjárás – ha úgy tetszik neki. Valóban úgy látszott, hogy ezúttal igaza lesz a naptári időjósnek, mert a nevezetes napon, vasárnap estefelé észrevehetőleg megenyhült az idő és az enyhülés hétfőn is tartott, elannyira, hogy a korábbi [mínusz] 26–27° helyett [mínusz] 7–8-at mutatott a hőmérő.¹⁰ Úgy látszik, hogy az enyhülés csak a Kárpátok övezte szép hazánkban állott be, mert kedden délelőtt észak felől megindult a hidegebb levegő beáramlása, a szél rövid idő alatt orkánná fejlődött és ismét csontfagyasztó hideget hozott ránk. A hidegtől porrávált havat a szél elkapta, összekeverte a frissen eső hóval és vitte, míg valahol akadályba nem ütközve lerakni kényszerült. Eltorlaszolta ismét az utakat, vasutakat, istenítéletet zúdított azok nyaka köré, akik éppen úton voltak.

Egy Veszprémből Bándra igyekvő szánon nyolcan utaztak a viharban¹¹ hazafelé és csak annak köszönhetik megmenekülésüket, hogy a lovak nem álltak meg, mikor az elgémberedett utasok már a gyeplőt sem tudták tartani.

Egy herendi fiatalember megfagyott az úton, mert a lovai megálltak, amikor észrevették, hogy gazdájuk nem tartja a gyeplőt, ugyanúgy járt egy székesfehérvár-vidéki gazdálkodó is.

A Danuvia vezetősége nem engedte, hogy munkásai a nagy viharban hazainduljanak, sőt igen bölcs előrelátással járórt küldött ki az országútra és sikerült négy hazaigyekvő utast megmenteniök a megfagyástól.

A veszprémi iskolák vezetősége amikor értesült arról, hogy a vonatok nem tudnak közlekedni, a bejáró diákjaikat visszatartották és vagy az iskolával kapcsolatos internátusban helyezték el, vagy pedig tantermet alakítottak át szükség-szállás helyé azok számára, akik veszprémi ismerősöknél nem tudtak elhelyezkedni.

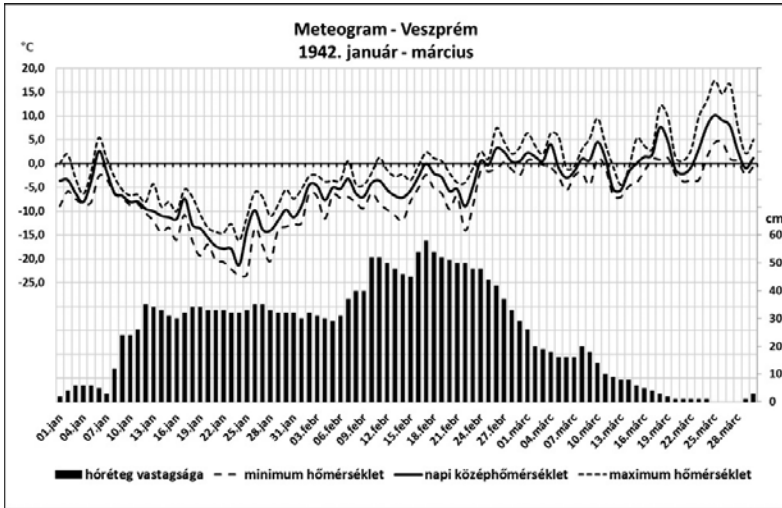
A vonatok és az autóbuszok a celli vonat kivételével szerdán sem közlekedtek, csütörtökön délutánra azonban már a vasúti pályatesteket mindenütt megtisztították a hótorlaszoktól, úgy hogy a vasúti közlekedés csütörtökön délután mindenfelé megindult. Hogy a pályák felszabadítása milyen feladat elé állította a Mávot, azt csak azok tudják igazán, akik udvarukban, vagy a gyalogjárón maguk is megpróbálták ellapátolni a csonttá fagyott havat. Nem volt könnyű mun-

¹⁰ A rendkívüli hideg és az átmeneti enyhülés a mellékelt meteogramon jól megfigyelhető.

¹¹ Az észlelőív adatai szerint 27-én délután 2 órakor 7-es erősségű (14–17 méter/szekundum közötti; 50–60 km/órás), este 21 órakor 8-as erősségű (17–21 méter/szekundum közötti; 60–76 km/órás) szél fúj. 28-án reggelre a szél jelentősen mérséklődött.

ka, de az ember mégis legyőzte az akadályt, a forgalom megindult és várjuk a február 2-át, amikor is a medve előjön barlangjából és reméljük, elég havat és hideget talál ahhoz, hogy azt mondja: Kinnt maradok, ezután csak jobb jöhet!”

1942. november 22-én a meteorológiai állomás új száraz hőmérővel és szelőlőztetett száraz-nedves hőmérőpárral lett felszerelve.



1.) A hőmérséklet menete, illetve a reggel 7 órakor mért hóvastagság Veszprémben 1942 első három hónapjában

Nem tartozik szorosan dolgozatunk témájához, de érdemes megemlíteni, hogy „Veszprém város képviselőtestülete [1943. április 12-én] kedden délután rendkívüli közgyűlést tartott, aminek összehívását a szentkirályszabadjai repülőtérnek villamos árammal való ellátása ügyében a honvédkincstárnak sürgős ajánlat tevése tette szükségessé.¹²

[...]

Bokrossy Jenő műsz. tanácsos ismertette [...] a szentkirályszabadjai repülőtér villamosítása ügyében a honvédkincstárral megelőzőleg, április 1.-én pedig a honvédelmi minisztériumban folyt tárgyalások eredményét. Eszerint a kincstár előre kifizet a városnak egy összegben 130.000 P[engő] befektetési költséget, aminek ellenében a város kiépítteti a szükséges vezeték, megépítteti és felszereli a transzformátor állomásokat. Az áramot 40-től [!] 22 filléres áron adja

¹²Veszprémvármegye 45 (1943. ápr.) 15. Rendkívüli városi közgyűlés Veszprémben, Egyhangúlag elfogadták a honvédkincstárral és a Pannonia Áramszolgáltatóval a szentkirályszabadjai repülőtér villamosításáról kötendő egyezségeket. 3. o.

a város aszerint, hány százezer kilowatt lesz a fogyasztás, aminek skáláját ismertette. Az alapegységárhoz az árkormánybiztos által megállapított felár jön, ami ezidőszerint 22 százalék. Hat hónap alatt kell a munkálatokat a városnak elvégezni, ha az anyaggazdálkodási hivatal az anyagot kiutalja. Ha a munkabér és építési anyag emelkednek, annak arányában emelkedik a kincstár által fizetendő térítés is.”

1943 szeptemberében Nagy István – az észlelőíven – arról értesítette a Meteorológiai Intézetet, hogy „az állomásnak 1 db. félévre szóló [klíma]zsebkönyve van, egyéb felesleges nyomtatvány nincs.” Ez egy korábbi kérdésre adott válasz lehetett, ugyanis ebben az időben már fogytán volt az intézet nyomtatványkészlete, mivel a visszacsatolt területek állomásait is el kellett látni a szükséges anyagokkal. A hiányra és a háborús helyzetre utal az a tájékoztatás is, miszerint „a Meteorológiai Intézet ezidén a más években csak ősszel sorra kerülő nyomtatványszétküldést az éghajlatkutató állomások részére már tavasszal megkezdte, hogy ezáltal a központban raktározott nyomtatványkészletét a fokozott légveszélyre való tekintettel korábban rendeltetési helyére juttassa. Kérjük tisztelt Munkatársainkat, hogy az egyelőre még korán érkezett nyomtatványos csomagokat gondosan megőrizni szíveskedjenek, mert az Intézetnek nagy nehézséget okozna, ha ezek valamiképp elvesznének és újra kellene nyomtatványt küldenie. Megjegyezzük, hogy nem minden állomás kapja meg most összes nyomtatványait, mert egyes úrlapokból, műszerszalagokból a készlet kifogyott, az év hátralévő részében azonban ezeket a hiányokat pótoljuk. A nyomtatványokkal való takarékoság hazafias kötelesség és elmulasztása ma nemcsak pénzvesztés, hanem anyagihiány miatt a feljegyzések folytatását is veszélyeztetheti.”¹³

Szintén az 1943. szeptemberi észlelőíven olvasható az a bejegyzés is, hogy „a napi jelentéseket az utóbbi időben nagyon hiányosan tudom leadni mivel a veszprémi távirtda állandóan foglalt. X. 4-től [október 4-től] talán már megváltozik a helyzet, mivel az észlelés előbb lesz a hivatalok munkakezdeténél.”

1944 januárja az enyhességével tűnt ki. 25-én az került be a jegyzetbe, hogy „a hóvirág megjelent a piacon.” Az enyhe idő nem tartott sokáig, mert február 13-án „vasárnap olyan hóorkán zúdult ránk a Bakonyból, aminőre csak a legnagyobb telek idején volt példa. A fagyasztó északi szél egész napon át tombolt és akkora hótömegek lepték el a várost és környékét, amelyeknél több egész télen át sem eshetett volna le apránként.

A vihar nemcsak a város utcáin okozott forgalmi akadályokat, hanem a vasúti és közúti forgalomban is.

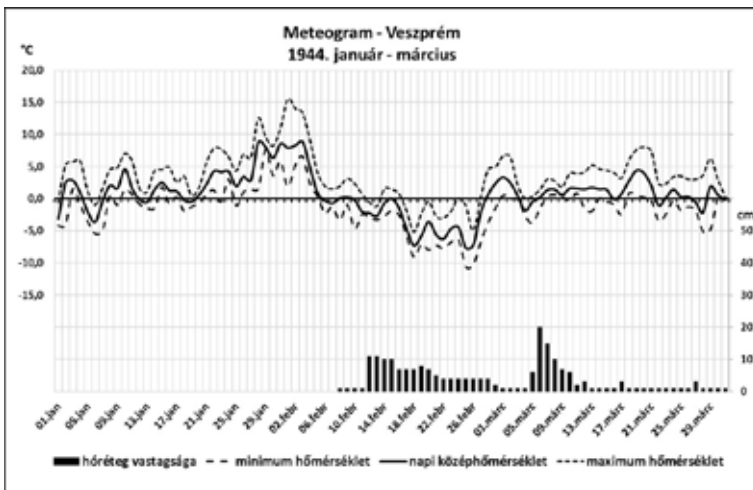
¹³ BACSÓ 1944. 40.

A Veszprém–zirci és a tapolcai vonalon a vonatok vagy megrekedtek a hatalmas hótorlaszok következtében, vagy pedig csak nagy késéssel közlekedtek. A Máv.azonban rögtön munkába állította a készenlétben lévő hótolató mozdonyokat és hókéket s az akadályokat megszüntette. Annyira, hogy hétfőn már helyreállt a vasúti forgalom.

Az országutakon fekvő magas hófúvások átvágását hétfőn reggel mindenütt megkezdték részben közerővel, részben hómarógéppel. Így az országutak járhatóvá tétele is csak rövid idő kérdése.

Az utak állapota egyébként meglátszott a hétfői veszprémi vásáron is, amely bizony közel sem volt olyan méretű, amilyen lenni szokott.”¹⁴

Március 24-én Nagy István megemlíti, hogy 10 éve észlel, és hogy egész nap viharos szél fúj, az előző napok havazásaiból 25 centiméter magas hótorlaszok keletkeztek. Április 3-tól „az észleléseket a nyári (polgári) időszámítás szerint: 7:47-kor, 14:48-kor és 21:48-kor fogom végezni” – írta az ívre április 1-én. Precíz és optimista megjegyzés, de az egyre erősödő ellenséges légitevékenységek miatt az észlelési időpontokat sok esetben nem lehetett betartani. Erre utal az április 14-i bejegyzés is, miszerint „légiriadó miatt este 21:10-kor végeztem a hőmérsékletmérést”. Egy másik bejegyzés is utal az ellenség légitevékenységére április 23-án: „felhőcsíkokat észleltem, amelyek amerikai vadászgépek nyomán keletkeztek”.



2.) A hőmérséklet menete, illetve a reggel 7 órakor mért hóvastagság Veszprémben 1944 első három hónapjában

¹⁴ Veszprémi Hírlap 52 (1944. febr. 16.) Ítéletidő tombolt vasárnap. 2. o.

A „civil” meteorológiai észlelőhálózat tevékenysége mellett érdemes és szükségyszerű megemlíteni a katonai meteorológiai észlelők és időjárás-előrejelzők (meteorológusok) tevékenységét, akik elsősorban a katonai repülőtereken működtek, s megfigyeléseikkel, méréseikkel, tanácsaikkal járultak hozzá a katonai műveletek sikeréhez. Ilyen észlelőszemélyzet működött a veszprém-jutasi repülőtéren is, segítve kezdetben a kiképzési, később a harci repülések (bevetések) végrehajtását. Ezek az észlelések bekerültek a század (osztály) anyakönyvébe, illetve bevetési naplójába, így ezekből a feljegyzésekből tudjuk azt is, hogy a jutasi repülőtéren 1944. május 10-én az időjárás felhős volt, míg másnap, 11-én borult és esős, 500 méteres felhőalappal. Május 12-én is esett az eső, a felhőalap mintegy 300 méteres magasságban húzódott. A század gépei az esőtől felázott talajon mélyen besüppedtek a sárba. Május 13-án a délutáni órákra az eső elállt, az idő kitisztult. [...] Május 14-én az újra megindult esőzés miatt eseménytelenül telt el a nap, másnap, 15-én is esett az eső, s 30–1000 méter között változott a felhőalap.¹⁵

Összehasonlításként érdemes megnézni, hogy Nagy István ezekben a napokban milyen feljegyzéseket tett az észlelőívbe. 1944. május 11-én a délelőtti órákban 4,5 mm eső esett, egész nap borult volt az ég, és a délelőtti órákban alacsony volt a felhőalap. 12-én borult idő, alacsony felhőalap, 23,6 mm eső, délután zivatar. 13-án a délelőtti órákban 8,3 mm eső, borult idő alacsony felhőalappal. 14-én 0,5 mm eső esett, de a levegő erősen párás volt. 15-én kora reggel és délelőtt köd volt, déltájban és délután 8,0 mm eső esett.

A meteorológiai észlelő- és éghajlatkutató állomások esti észleléseinek időpontja [21–22 óra között] a háborús viszonyok [átrepülések] miatti elsötétítés idejére esett, emiatt a vidéki munkatársak – köztük Nagy István is – utasítást kértek a Meteorológiai Intézetektől arra vonatkozólag, hogy „bizonyos mértékű világítás nélkül el nem végezhető észlelést végre szabad-e hajtani az elsötétítés alatt”. Az Intézet állásfoglalása [utasítása] egyértelmű volt: „A meteorológiai észlelés háború idején is elvégzendő olyan kötelesség, amelynek elmulasztása esetén megbénul a Meteorológiai Intézetnek honvédelmi érdekből is igen fontos és háború esetén sok esetben nélkülözhetetlen szolgálata. Ezért az észleléseket, amíg azoknak végrehajtására egyetlen lehetőség kínálkozik, nem szabad elmulasztani. Az a szerény és csak néhány percig tartó világítás, amelyet az észlelés a szabadban megkíván, abban az esetben, ha éppen akkor sem zavaró repülés, sem riadó nincs az észlelőhelyet magában foglaló légoltalmi körzetben, semmi bajt nem okozhat, hiszen akkor csökkentett fénnel az utcai lámpák is éghetnek és ugyanígy a járművek is közlekedhetnek. Természetesen a világításnak csak a

¹⁵ VERESS D. 1989. 349.

szükségeshez képest elengedhetetlen mértékűnek szabad lennie és csak addig tartania, amíg a műszerek leolvasásához az szükséges.

Ha a házikóba van a villany bevezetve, akkor azt olyan módon kell ernyővel felszerelni, hogy csak a műszerekre vessen csökkentett világosságot, de ki ne világítson. Ha kézi világítóeszközt használunk, zseblámpa, viharlámpa stb., akkor azt is ernyőzzük, a közlekedéshez lehetőleg ne használjuk, csak magához a műszerleolvasáshoz.

Ha az észlelő hely légotalmi körzetében észlelési időben légi veszély, zavaró repülés, vagy éppen riadó van, akkor világítani természetesen az észleléshez sem szabad és ilyenkor, ha nincs még riadó, legfeljebb az észlelés olyan teendői végezhetők el, amelyekhez nem kell a szabadban világítás (felhőzet, esetleg szélirány és erősség megbecsülése, talajállapot észlelés, radiációs minimum hőmérő kihelyezése, a szobában barométer leolvasása), a többi, világítást kívánó teendők elvégzésével megvárjuk a zavaró repülés, légi veszély vagy riadó végét és akkor észlelünk. Természetesen ilyenkor a jegyzőkönyvbe és az ívbe is belejegyezzük az elhalasztott észlelés végrehajtásának időpontját.”¹⁶

1944. október 2-től az észleléseket közép-európai idő szerint – Veszprémben – 6:48-kor, 13:48-kor és este 20:48-kor kellett végezni. Az észlelések és mérések az előírt időpontban – az észlelőív tanúsága szerint – rendben megtörténtek, de Nagy István októberi jelentésében arról számol be, hogy „a távirda elfoglaltsága miatt a napi jelentéseket csak nagyon ritkán tudom leadni, de akkor sem remélhetem, hogy azok az Intézethez jutnak.” Az aggodalma nem volt alaptalan, ugyanis a novemberi és decemberi észlelőívek a harcok elmúltával sem kerültek elő, így az az évi adatsor – több más állomáséhoz hasonlóan – hiányos. Budapest ostromakor a Meteorológiai Intézetet is számos bombatalálat érte, rengeteg észlelési anyag és egyéb dokumentum megsemmisült, köztük a veszprémi is.

Mivel az 1944. november–decemberi időszak napi időjárás adatait nem ismerjük, érdemes belelapozni a különböző hadijelentésekbe, bevetési és műveleti naplókba. Ezek bejegyzései többször említik egy bizonyos nap vagy időszak időjárás jellemzőit, elsősorban az adott (vagy tervezett) katonai művelet végrehajthatósága vagy éppen elmaradása szempontjából. A következőkben ezen feljegyzések közül közlünk néhányat, jellemzően olyanokat, amelyek Veszprém térségére vonatkoznak.

A *Magyarság* 1944. november 15-én arról tudósított, hogy „az egész keleti arcvonalon uralkodó rossz időjárás mindkét oldalról akadályozta a légi erő harc-bavetését. A német csatarepülők a felhős ég minden kiderülését felhasználták, hogy a magyarországi hadszíntéren támadják a szovjet páncélosok készenlé-

¹⁶ BACSÓ 1944. 40.

ti állásait és az ellenséges utánpótlást.”¹⁷ A lap néhány nappal később azt írta, hogy „Magyarországon újból kiderült az idő, ami az ellenséges [szovjet] támadás megerősödését vonta maga után. [...] Budapesttől keletre az ellenség az időjárás megjavulását erős repülő kötelékek bevetésére használta fel”.¹⁸

1944. december 2-án délután 17 órakor a Tolnanémedi, Pincehely körzetében összpontosított 20. magyar gyalogoshadosztály négy zászlóalja és nyolc fogatolt ágyús útege szakadó esőben és súlyos útviszonyok közepette megkezdte a parancs végrehajtását, a Siófok és Simontornya közti Jenő-vonal megszállását. 1944. december 3-án délután 3 óra körül – ködben, havas esőben – a szovjet 7. gárda lövészadosztály megrohamozta a magyar 20. gyalogos hadosztály szabadhídvégi hídfőjét.¹⁹ 1944. december 3-án – szakadó havas esőben, sűrű ködben és a terepet elborító sártengerben – a 4. szovjet gárdahadsereg három lövészhadteste menetből törte át a Dunaföldvártól Siófokig húzódó Jenő-vonal több védelmi terepszakaszát. [...] A korán beálló esti sötétségben – és a szakadó havas eső leple alatt – az események felgyorsultak.²⁰

1944. december 6-án délután 1–2 óra között a szovjet 41. gárda lövészadosztály előrevetett osztagai – a sűrű köd által rejtve – beékelődtek a német támpontok közé.²¹ 1944. december 7-én egész napi heves harc után az 57. német páncéloshadtest parancsnoksága elrendelte a visszavonulást, ami a beálló esti sötétségben – ködben és szakadó havas esőben – a legnagyobb zűrzavarban zajlott le.²² 1944. december 10-én hajnalban az 1. német páncélosadosztály ellenlökést indított Balatonfőkajárnál. A német csapatok elérték a községtől délre húzódó régi állásaikat, de azokat megszállni nem tudták. A napok óta szakadó havas eső az árkokat vízzel árasztotta el.²³

A szovjet repülőhadosztályokat elsősorban a közvetlen harcászati célok ellen alkalmazták. Ugyanakkor a kedvezőtlen decemberi időjárási és légköri viszonyok (köd, alacsony felhőalap) is hozzájárultak ahhoz, hogy decemberben viszonylag kevés szovjet légitámadás zajlott le a frontvonalak mögötti

¹⁷ *Magyarság* 25 (1944. nov. 15.) Az NST jelentése a magyarországi arcvonalról. 2. o.

¹⁸ *Magyarság* 25 (1944. nov. 17.) Berlieni lap a magyarországi hadihelyzetről. 1. o.

¹⁹ *Napló* 40 (1984. dec. 5.) Naptár a szabadságról (4.). A Jenő-vonal áttörése. Veress D. Csaba. 5. o.

²⁰ *Pannon Napló* 1 (1994. dec.) 5. 50 éve volt a Balatoni csata, 3. A Jenő-vonal áttörése. Veress D. Csaba. 7. o.

²¹ *Napló* 40 (1984. dec. 6.) Naptár a szabadságról (5.). A Jenő-vonaltól a Margit-vonalig. Veress D. Csaba. 5. o.

²² *Pannon Napló* 1 (1994. dec. 7.) 50 éve volt a Balatoni csata, 5. Harcok a Margit-vonal első állásaiban. Veress D. Csaba. 7. o.

²³ *Pannon Napló* 1 (1994. dec. 9.) 50 éve volt a Balatoni csata, 6. Harcok a Margit-vonal fő ellenállási vonalában: Balatonfőkajár tragédiája. Veress D. Csaba. 7. o.

célpontok ellen.²⁴ December 24–25-én viszonylagos légi nyugalom volt, december 26-án, 27-én és 28-án a térségre boruló sűrű köd bénított meg minden légi harctevékenységet. Csak december 29-én tették lehetővé a légköri viszonyok a berepüléseket. Veszprém légterében újra megjelentek a szovjet csata- és vadászrepülő-kötelések.²⁵

A decemberi és januári havazások következtében az útvizonyok a megyében rendkívül rosszak voltak. A Városlódtól Veszprémig vezető és a veszprémi járás területén levő utakról a havat egyáltalán nem takarították el, ami által az előretörő magyar és német csapatok egyetlen utánpótlási útvonalán a lőszer szállító tehergépkocsik csak vontatókkal, a magyar lovas vonatoszlop lovai térdig érő hóban húzták előre felszerelésekkel megrakott járműveiket. Ennek következtében az elcsigázott lovak nagy számban pusztultak el az utak mentén, és a hadviselés szempontjából annyira fontos utánpótlás súlyos késedelmet szenvedett.²⁶

Az 1945. januári és februári észlelőív megvan az Intézet archívumában, így ennek az időszaknak a veszprémi adatait részletesen ismerjük, bár a hadjelentésekben előforduló feljegyzések néhány esetben ettől eltérnek. Ennek oka lehet, hogy kisebb tér-

1944		jan	feb	már	ápr	máj	jún	júl	aug	sze	okt	nov	dec
Hőmérséklet	Havi közép, °C	2,2	-1,2	1,0	10,3	13,2	16,4	19,3	21,5	15,2	11,0	na	na
	Maximum	°C	12,5	15,5	8,0	23,9	29,5	27,3	29,5	31,2	29,5	23,4	
	nap	28	1	20	17	31	14	9	31	1	8		
	Maximum átlag		4,9	1,9	3,8	15,3	18,2	21,6	24,4	27,3	21,3	14,9	
	Minimum	°C	-5,5	-10,6	-5,2	-3,7	2,4	7,3	10,8	10,3	4,8	3,7	
	nap	6	25	28	3	1	9	14	6	20	22		
	Minimum átlag		-0,1	-3,6	-1,1	5,6	8,5	12,2	14,5	15,6	10,3	8,1	
	Nyári napok /max. ≥ 25°C/		0	0	0	0	2	6	15	23	5	0	
	Hőség napok /max. ≥ 30°C/		0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	
	Forró napok /max. ≥ 35°C/		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Fagyos napok /min. ≤ 0°C/		16	24	23	4	0	0	0	0	0	0	
	Téli napok /max. ≤ 0°C/		2	12	1	0	0	0	0	0	0	0	
	Zord napok /min. ≤ -10,0°C/		0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	
Csapadék	Havi össz.	mm	14,3	24,3	92,6	27,2	75,0	147,4	48,1	47,2	47,0	na	na
	Napi maximum	mm	8,6	7,6	19,3	12,7	23,6	26,1	15,7	22,7	16,4	28,6	
	nap	25	11	6	20	12	18	4	17	24	27		
	≥ 0,1 mm	mm	7	13	21	5	15	14	11	4	9	15	
	≥ 1,0 mm	mm	4	5	11	3	8	11	8	4	7	11	
	≥ 5,0 mm	mm	1	2	7	3	5	9	3	2	4	7	
	≥ 10,0 mm	mm	0	0	4	1	2	7	2	2	1	5	
	≥ 20,0 mm	mm	0	0	0	0	1	3	0	1	0	2	
	≥ 30,0 mm	mm	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	≥ 50,0 mm	mm	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Havazás	mm	9	18	25	2	0	0	0	0	0	0	
	Zivatar	mm	0	0	0	0	6	10	9	5	3	0	
	Köd	mm	2	4	5	0	1	0	0	0	0	13	
Szeles nap	mm	12	8	16	11	11	7	8	1	4	5		
Viharos nap	mm	3	3	2	0	0	0	0	0	1	1		
Rel. mely.	Közép	%	75,5	80,6	78,9	61,9	70,3	74,1	70,4	65,8	68,5	85,8	
	Minimum	%	61,3	51,3	62,8	39,8	49,3	60,3	59,0	52,3	50,3	68,0	
	nap	%	6	2	25	17	3	25	27	29	10	17	
Borultság [0-10]	%	7,0	7,9	7,5	5,5	6,3	5,5	5,3	2,9	4,7	7,1		
Szélerősség	%	3,5	3,1	3,6	3,3	2,8	2,7	3,0	1,8	2,6	2,6		

Meteorológiai adatok összesítése, Veszprém - villanytelep. 1944.

3.) Időjárás, éghajlati adatok havi átlagai, összegei, szélső értékei 1944-ben Veszprém-ben. (November és december hónapokról nem maradt fenn mért és észlelt adat)

²⁴ *Napló* 40 (1984. dec. 13.) Naptár a szabadságról (8.). Légiriadó! Légiriadó! Veress D. Csaba. 5. o.

²⁵ *Pannon Napló* 1 (1994. dec. 27.) 50 éve volt a Balatoni csata, 8. Légi harctevékenység a Balaton É-ÉNy-i légterében. Veress D. Csaba. 7. o.

²⁶ VERESS D. 1970. 296.

ségen belül is lényeges időjárás eltérések lehetnek (elsősorban csapadékintenzitás és -fajta, valamint felhőzetmegfigyelés esetében), illetve hogy a műveleti terület megfigyeléseit és feljegyzéseit nem „szakavatott” meteorológiai észlelők végezték, de ezek a feljegyzések így is jelentős és pótolhatatlan információkat tartalmaznak. Műveleti szempontból fontos és érdekes, hogy 1945. január 1-jén estére Tata-Tóváros körzetében befejeződött a német főcsapásmérő erők felvonulása. A korábbi napok szakadó hóesésében a szovjet gárdalövészhadtest felderítése és csapatai nem észlelték a támadásra felvonuló német páncéloshadtest erőit.²⁷

1945 januárja az átlagtól jóval hidegebb volt, középhőmérséklete mínusz 4,5 C-foknak adódott, és valamennyi nap középhőmérséklete fagypont alatt maradt. A hónap második fele volt hidegebb és havasabb, 29-én a minimum-hőmérséklet mínusz 17 C-fok volt, és a hóréteg vastagsága elérte a 30 centimétert.²⁸ Január 4-re a Balaton befagyott, és a tó jegén keresztül megkezdődtek a szökések a magyar csapatoktól a szovjet hadsereg oldalára.²⁹ A Balaton jegét a szovjetek is használták „felderítő” útvonalnak, ugyanis január 18-án a kora hajnali órákban egy szovjet harcfelderítő járőr közelítette meg Balatonvilágos felől a befagyott Balatonon át a balatonkenesei partokat. A part menti nádasokban meghúzódó szovjet felderítők itt hallották meg a Balatonkenese–Balatonakarattya közti úton előnyomuló német harckocsik robaját.³⁰

Január 24-én, 25-én és 26-án a Dunántúlon kitartóan havazott. Borult volt az idő, alacsony a felhőalap, rosszak a látási viszonyok. A német és magyar védelem ellen a 3. Ukrán Front ellentámadásának légi előkészítése már január 26-án éjszaka megindult: a szovjet éjszakai bombázórepülő-hadosztályok kötelékei egymást követő hullámokban bombázták a Dunához előretört német páncéloshadtestek csapatait, felvonulási útvonalait és hadtápbázisait. A szovjet bombázógép-kötelékek a rendkívül rossz időjárás viszonyok miatt – erős havazás, hóviharral – a hadműveleti mélység fölé nem jutottak el, pedig ezen az éjszakan a Székesfehérvár felé felvonuló német gyaloghadosztály tizennégy vasúti szerelvénye torlódott össze a hóvihar miatt a Szombathely–Veszprém–Várpalota–Székesfehérvár közti vasútvonalon.³¹

²⁷ *Pannon Napló* 2 (1995. jan. 5.) 50 éve volt a balatoni csata, 10. Támadási kísérlet Budapest felmentésére. Veress D. Csaba. 11. o.

²⁸ Az eredeti észlelőív alapján.

²⁹ *Napló* 41 (1985. jan. 12.) Naptár a szabadságról (14.). Az Olga-vonal térségében minden csendes. Veress D. Csaba. 5. o.

³⁰ *Pannon Napló* 2 (1995. jan. 19.) 50 éve volt a balatoni csata, 13. A német Konrad-III. ellentámadás. Veress D. Csaba. 11. o.

³¹ *Napló* 2 (1985. jan. 24.) Naptár a szabadságról (18.). Kudarca a „Südlöszung” sávjában is. Veress D. Csaba. 5. o.

A változékony, gyakran repülésre alkalmatlan időjárás számos alkalommal földre parancsolta a veszprém-jutasi repülőtéren települt 101. vadászpilóta-ezred gépeit is, de volt olyan háborús helyzet, amikor a harcba vetés elkerülhetetlen volt. 1945. január 27-én példátlanul súlyos páncélosütőkötet bontakozott ki a Velencei-tó keleti-északkeleti térségében. A harcban – melyet áttekinthetetlené tett a kavargó hóvihár is – a szovjet 23. harckocsihadtest összesen 123 páncélosát veszítette el.³² A súlyos helyzet miatt – a rendkívüli zord időjárás: hófúvás és 100 km/órás szélvihar ellenére – harcba vetették a 101. vadászpilóta-ezredet is. A felszálló gépek rövid időn belül visszatértek, mivel a rájuk rakódott jégreteg miatt erős rázást észleltek. [A lejegesedett repülőgépek repülésre, bevetésre alkalmatlanok voltak!]

Veszprémet 1944 végén és 1945 elején – a város szovjet elfoglalásáig – 85 légitámadás érte, a bombázások következtében a lakóházak 75,5 %-a megsérült. Kiemelt célpont volt a vasúti pályaudvarok és csomópontok mellett a Viadukt, a vízmű gépháza, illetve a villanytelep is. Erre utal Nagy István február 16-án tett bejegyzése is: „a hőmérőháztól 18 méterre egy kisebb légi bomba esett.” Veszprém légiriadó-naplójából tudjuk, hogy „14:18–14:35 óra [között] kb. 20 db szovjet PE-2. kétmotoros bombázta a villanytelep környékét.”³³ Az állomás ekkor még sértetlen maradt, az észlelések folytatódtak.

1945. február 17–18-tól váratlanul kitavaszkodott az időjárás, s a tiszta levegő és a felhőtlen égbolt újra lehetővé tette hosszú hetek után a harcoló légi kötelékek bevetését.³⁴

A német hadvezetés február második felében új ellenállási és támadási tervet dolgozott ki a szovjet csapatok megállítására „Tavaszi ébredése” fedőnévvel, a támadás időpontját március 6-ában jelölték ki. 1945. február 26-a és március 5-e között lezajlott a német páncéloshadtest két páncéloshadtestének felvonulása a Pápa–Veszprém–Várpalota–Székesfehérvár útvonalakon. Az előző hónapok nagy katonai felvonulásai és az állandó szovjet légitámadások miatt, valamint a téli időjárás következtében megrongálódott utak rendbetételére csak Veszprém megyében 25 500 polgári személyt és 6200 fogatot kényszerítettek munkára. A felvonulást jelentősen zavarta, hogy 1945. március 1–4-e között újra megindult a havazás, melyet viharos szél kísért, s az utakat számtalan helyen hótorlaszok zárták el.³⁵

³² *Napló* 2 (1985. jan. 30.) Naptár a szabadságról (19.). Újra a Margit-vonalban. Veress D. Csaba. 5. o.

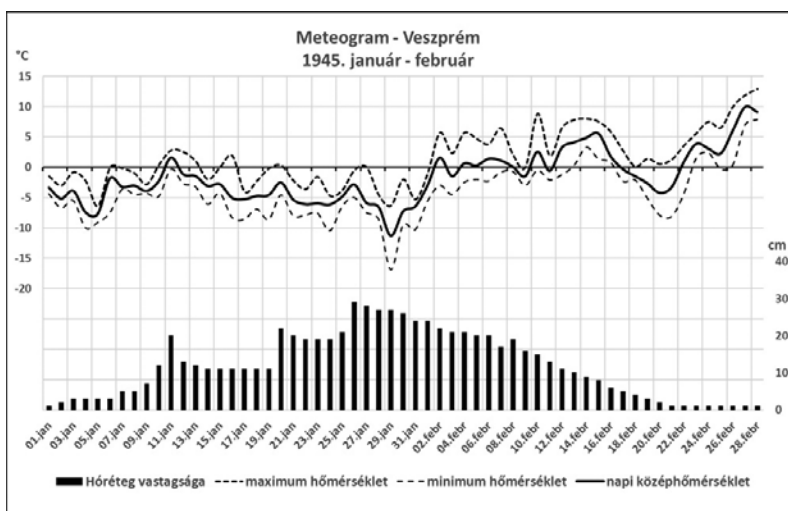
³³ VERESS D. 2009. 182.

³⁴ *Pannon Napló* 2 (1995. márc. 7.) 50 éve volt a balatoni csata, 16. Szovjet légitámadások a balatoni védelmi hadművelet időszakában. Veress D. Csaba. 7. o.

³⁵ *Napló* 41 (1985. márc. 7.) Naptár a szabadságról (23.). A „Tavaszi ébredése”. Veress D. Csaba. 5. o.

További nehézséget jelentett a március 1-jére virradóra beálló erős havazás, amely március 3–4-re érte el tetőfokát. Annak ellenére, hogy a havazás, a hófúvások zavarták a német csapatok felvonulását, az időjárási viszonyok segítettek is a németeket: megbénították a 17. szovjet légihadsereg tevékenységét. A szovjet repülőkötelékek ennek ellenére támadásokat kíséreltek meg veszprémi célpontok ellen.³⁶ Március 3-án repülési szempontból az időjárás változatlanul rossz volt, sőt hóvihár tombolt!

A lakosok közmunkára vezényléséről olvashatunk érdekes adalékot Dr. László Kálmán naplójában: „1945. februárban elég nagy hideg lett, sok hó esett. Így sokszor kellett menni ki a város végére az országúton havat lapátolni. Valami körzeti nyilas parancsnok terelte a lakosokat körzetenként erre a munkára. [...] Ugyancsak ott találkoztunk a hólapátolásnál a jól ismert színészekkel, szí-



4.) A hőmérséklet menete, illetve a reggel 7 órakor mért hóvastagság Veszprémben 1945 első két hónapjában. (Márciusban a meteorológiai állomást bombatalálat érte, megsemmisült az észlelőívvel együtt)

nésznőkkel is. Ők Veszprémbe rekedtek, de előadás ekkor már nem volt. Mozi sem volt ekkor már.”³⁷

1945. március 6-án hajnalban az egész Dunántúlt télies felhőzet borította. A hőmérséklet fagypont körül volt, s a havas eső sártengerré változtatta a terepet

³⁶ Pannon Napló 2 (1995. márc. 20.) 50 éve volt a balatoni csata, 17. A német „Frühlingswachen” ellentámadás előkészítése. Veress D. Csaba. 7. o.

³⁷ LÁSZLÓ 2017. 69.

és az utakat.³⁸ A németek támadása hajnali 4 órakor indult meg. Az időjárás rendkívül kedvezőtlen volt, a hőmérő 0 fokot mutatott. A mélyen szálló felhők, gyakori hózáporok rossz látási viszonyokat eredményeztek. A szántóföldeken a vastag sár, az utakon a szovjet páncéelhárító tűz tette szinte lehetetlenné a harcok előremozgását. A veszprém-jutasi repülőtéren a reggeli órákban havazás indult meg, majd egyre erősebben fújt a szél. A nap második felében derült, szeles idő volt. A kedvezőtlen időjárási viszonyok miatt a nap folyamán a jutasi repülőtérről nem volt harci bevetés.

Március 10-én – kedvezőtlen időjárási viszonyok miatt – csak háromszor rendeltek el a kora reggeli órákban Veszprém körzetében légiriadót, de a viharos hóesés miatt légitámadásra nem került sor. Másnap – március 11-én –, miután az időjárás kedvezőbbre fordult, 7 órától 23 óráig tizenegyszer bögtek fel a szirénák Veszprémben és környékén.³⁹

A szovjetek március 16-án hajnalra tervezett ellentámadását – tüzérségi és légi előkészítést – nem lehetett megindítani, mivel hajnalban több száz méter vastag ködtenger borította a Dunántúl ÉK-i térségét. [...] Délután 2 órára annyira felszállt a köd, hogy harcba lehetett vetni a 17. szovjet légi hadsereg bombázó-, csata- és vadászrepülőgép-kötelégeit, majd 20 perccel később a tüzérség is megkezdte egyórás előkészítő tüzét a német állások ellen körülbelül 4000 ágyúból és aknavetőből.⁴⁰

Március 23-án pénteken hajnalban derült, meleg idő ígérkezett. Az ég enyhén felhős volt, de ez nem zavarta a két fél légitervekenységét. Két egyenlő félről azonban már nem beszélhetünk. A szovjet és amerikai légierő korlátlanul uralta a megye légtérét. Ezen a napon „már a kora reggeli órától megindult a harc Veszprémért. A harcok közepette 10 óra 26 és 43 perc között a városban újra (és egyúttal utoljára) légiriadót rendeltek el az egyre nagyobb erővel támadó szovjet csatarepülőgépek miatt. 14 órától kezdve a 3. német páncélos hadosztály csapatai megkezdtek a város kiürítését, melynek nyomában az első lépcsőben támadó 98. szovjet gárda lövészhadosztály megkezdte benyomulását Veszprémbe.”⁴¹

³⁸ *Napló 2* (1985. márc. 7.) Naptár a szabadságról (23.). A „Tavaszi ébredése”. Veress D. Csaba. 5. o.

³⁹ *Pannon Napló 2* (1995. márc. 23.) 50 éve volt a balatoni csata, 19. Szovjet légitámadások Veszprém megyei célpontok ellen. Veress D. Csaba. 11. o.

⁴⁰ *Napló 41* (1985. márc. 18.) Naptár a szabadságról (24.). A bécsi támadó hadművelet előkészítése. Veress D. Csaba. 5. o., illetve *Pannon Napló 2* (1995. márc. 27.) 50 éve volt a balatoni csata, 20. A német „Frühlingserwachen” kudarca és a szovjet bécsi offenzíva kezdete. Veress D. Csaba. 7. o.

⁴¹ VERESS D. 1995. 40.

Epilógus

1945 márciusától az időjárás adatok ismét hiányoznak, ugyanis – a légiriadó-napló bejegyzése szerint – március 11-én váratlan légitámadás érte Veszprémet. „Szirénázás nem volt, 18.32 órakor bombák hullottak a városra: a villanytelep gépháza előtt egy 100 kg-os, a gépház keleti sarkától kb. 12 méterre egy 50 kg-os [...] bomba [...] esett.”⁴² Ebben a légitámadásban (bombázásban) a meteorológiai észlelőkert a hőmérőházzal, a műszerekkel, valamint az észlelőívvel együtt megsemmisült.

Olvasva a légiriadó-napló előkerülésének körülményeit, szokatlan névegyezésre lehetünk figyelmesek. „1945. február 14-től kezdve hiánytalanul ismert »Veszprém város légiriadó naplója«, melyet Nagy István – a Veszprém város üzemi légoltalmi parancsnokhelyettese – vezetett.”⁴³ Veress D. Csaba a jegyzet-rovatban megemlíti: „Sajnos, a napló első része ismeretlen körülmények között elveszett, s hiánytalanul csak az 1945. február 14–március 23. közti rész maradt meg. (Ifjú Nagy István tulajdonában)”⁴⁴ Veress D. Csaba egy későbbi dolgozatából további részleteket tudunk meg a napló tulajdonosáról és a feljegyzések vezetéséről. „Idős Nagy István úr hihetetlen pontossággal és lelkiismeretességgel vezette a légiriadó-naplót! Gyakorlatilag minden nap 00 óra 01 perctől 24.00 óráig percnyi pontossággal sorakoznak az időpontok! (Meg is kérdeztem ifjú Nagy István urat: »Akkor mikor aludt a kedves papája?« Kedves mosoly volt a válasz: »Mindig volt, aki addig helyettesítette.«)”⁴⁵

Lőrinczy Ferenc segítségével – a születési és halálozási adatok, a lakcím ismerete, valamint a választói névjegyzékek alapján – sikerült kideríteni, hogy a precíz meteorológiai észlelő Nagy István és a légiriadó-napló lelkiismeretes vezetője azonos személy. Erre utal az is, hogy mindkét „tevékenysége” során fia, ifjabb Nagy István helyettesítette. Ezzel kapcsolatban az eredeti észlelőíveken több bejegyzést is találunk. Nagy István 1897. június 6-án született Fokszabadiban, és 1968. február 3-án hunyt el Veszprémben. Egy 1928-as születési anyakönyvi bejegyzés szerint a városi villanytelepen könyvelő, 1958-ban már nyugdíjas. Tevékenységéről a veszprémi áramszolgáltatás történetét bemutató könyvben a következőket olvashatjuk: „A városi villamosmű szellemi munkavállalói közül az államosítási összevonás után [...] dolgozott Nagy István műszaki tisztviselő, a csendes hangú és mindig segítőkész Pista Bácsi, akinek pedáns műszaki rajzkészsége utolérhetetlen volt.”⁴⁶

⁴² VERESS D. 2009. 190.

⁴³ VERESS D. 1995. 31.

⁴⁴ VERESS D. 1995. 40.

⁴⁵ VERESS D. 2009. 182.

⁴⁶ BRENNER et al. 2008. 140.

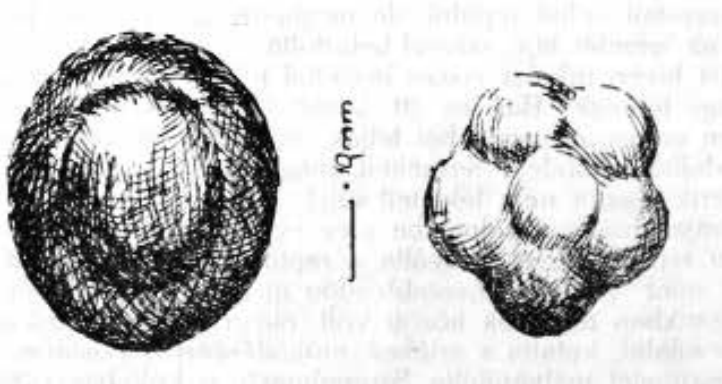
Nagy István a meteorológiai állomás megsemmisülése után is figyelemmel kísérte az időjárás alakulását. Erre utal az a rajzzal illusztrált levele is, amelyet a Meteorológiai Intézetnek küldött. „1945. május hó 26-án Veszprémben rendkívül erős jégeső volt, amelynek lefolyásáról – habár megkésve is – szükségesnek tartom, hogy az Intézetnek beszámoljak. A kora reggeltől már teljesen borult idő volt. 13 órakor 10-es felhőzet [teljesen borult ég], NW₄-es [északnyugati, közepes erősségű] szél.

13:30 h-kor záporosó kezdődött, mely mind erősebb lett, közben 13:50 h-kor közepes zivatar, majd 14:25 h-kor jégeső indult meg, amely fokozatosan erősödött és mind nagyobb szemek estek. – Valóságos felhőszakadás volt és kezdetben a jég esővel együtt esett. – Gyümölcsösben, veteményesben és gabonában sok kárt tett. A víz mint az ár hömpölygött az utcákon és a mélyebb fekvésű lakásokba behatolt.

A zápor 13:30 h-tól 16:30 h-ig tartott.

A jégeső 14:29 h-tól 14:40 h-ig tartott.

A jég szemekből néhány legnagyobb darabot megmértem, amelyeknek formáját és méreteit a mellékelt rajzok örökítik meg.



5.) Nagy István meteorológiai észlelő rajza az 1945. május 26-án lehullott jég szemekről. (Méret és számított súly a szövegben)

A két jég szemet 36 mm, illetőleg 30 mm átmérőjű gömbnek tekintve, térfogatuk 24,6, illetőleg 14,2 cm³-re, tömegük pedig 0,9 sűrűséggel számítva 21,1, illetőleg 12,8 grammra becsülhető.”⁴⁷ Ismereteink szerint ez a feljegyzés volt Nagy István utolsó meteorológiai jelentése.

⁴⁷ Időjárás 51 (1947. január–március) Jégverés Veszprémben. 8. o.

1946 elején a meteorológiai állomást újrászervezték, és május 1-től az észleléseket a transzformátorállomás gépészei végezték Pálovits István elektrikus vezetésével. Ebben az időben a hőmérőháztól északkelet felé 20 méternyire csak egyetlen épület, a lapos tetejű transzformátorház állt, észak felé enyhén lejtős, fátlan területen. A hőmérőházikóban száraz-nedves hőmérőpárt, szélsőséghőmérőket és higrométert helyeztek el. A Wild-féle szélzászlót 8 méter magas faoszlopra szerelték fel. Barométert 1951. október 13-án kapott az állomás. Az észlelések továbbra is napi három alkalommal, reggel 7, délután 2 és este 9 órakor történtek. Az állomás 1955. július 8-án – mint éghajlatkutató állomás – megszűnt, tevékenységét a NEVIKI területén telepített új állomás vette át.

FELHASZNÁLT FORRÁSOK ÉS IRODALOM

- BACSÓ Nándor (1944): Észlelés az elsötétítés és riadó tartama alatt. *Időjárás* 48 (1944/1–2) 39–40.
- BRENNER Kálmán et al. (2008): 100 éves az áramszolgáltatás Veszprémben. Veszprém.
- HUSZÁR János (1992): Két év a magyar katonai ejtőernyőzés történetéből, 1940–1941. *Hadtörténelmi Közlemények* 105 (1992/1) 139–168.
- KOVÁCS Győző Gyula (2024): Áradások a veszprémi Sédén és a vidéken 5. (Okok és következmények). *Veszprémi Szemle* 26 (2024/4) 67–87.
- LÁSZLÓ Péter (2017): Két háborús év 1944–1945. Dr. László Kálmán naplója. *Veszprémi Szemle* 19 (2017/1) 56–88.
- VERESS D. Csaba (1970): Veszprém megye felszabadításának története. *A Veszprém Megyei Múzeumok Közleményei* 9. 275–328.
- VERESS D. Csaba (1989): A m. kir. 101/3. honi vadászrepülő század története, 1944. május 1. – 1945. május 16. *Hadtörténelmi Közlemények* 102 (1989/3) 348–377.
- VERESS D. Csaba (1995): Légítámadások Veszprém ellen (1944. június 30. – 1945. március 23.). *Veszprémi Szemle* 3 (1995/1) 24–40.
- VERESS D. Csaba (2009): Veszprém légiriadó-naplója (1945. február 14. – március 23.). *Veszprémi Szemle* (2009/3–4) 180–194.

Harcok 1945 márciusában Veszprém birtoklásáért

LIPPAI PÉTER

A kialakult hadműveleti helyzet 1945. március közepén

1945. március 15-re a németek egyik utolsó nagy második világháborús ellentámadása, a „Tavaszi ébredés”¹ hadművelet kifulladásig tartott. A benne részt vevő német és magyar csapatok kénytelenek voltak védelembé átmenni. Megteremtődtek a feltételek a 3. Ukrán Front (parancsnoka: F. I. Tolbuhin marsall) csapatai számára, hogy a 2. Ukrán Fronttal (parancsnoka: R. J. Malinovszkij marsall) szoros együttműködésben elindítsák a bécsi támadó hadműveletüket,² amelynek

¹ A „Tavaszi ébredés” hadművelet (németül Frühlingserwachen) a német szárazföldi haderő utolsó nagy támadása a II. világháború folyamán. 1945. márc. 6-án indult a Velencei-tó és a Balaton közötti frontszakaszról a 6.SS pc.hds. és a 6. német hds. erőivel, valamint a 3. magyar hds. maradékával. A hadműveletben mintegy 140.000 német katona vett részt több mint 700 harckocsival és rohamlöveggel, illetve több mint 3000 löveggel és aknavetővel. A támadás a kedvezőtlen időjárás okozta útviszonyok és az üzemanyaghiány miatt késve, a tervezettnél csekélyebb erőkkel indult. A hadművelet célja az volt, hogy a hadászati fontosságú dunántúli kőolajmezők és nyersanyagforrások megtartása érdekében a Dunához való áttöréssel kettévágja az ott védő 3. UF csapatait, és azokat megsemmisítse, illetve a folyó keleti oldalára szorítsa. Az erős szovjet védelem miatt a kitűzött célt, a Dunát nem sikerült elérni, a páncélos erők felmorzsolódtak a páncéelhárító zárazokon. A hadművelet végén a Siófok–Mezőkomárom–Simon-tornya–Sárkeresztúr–Börgönd vonalat érték el. A márc. 16-án a Velencei-tótól északra megindult bécsi hadművelet egyúttal a „Tavaszi ébredés” végét is jelentette.

² A bécsi támadó hadműveletben a Vörös Hadsereg Legfelsőbb Főparancsnokságának 1945. febr. 17-i direktívája alapján a 3. UF-nak Szombathely–Bécsújhely irányában támadva ápr. 4-re kellett elfoglalnia Bécset, majd tovább folytatni a támadást Sankt Pölten irányába. A 2. UF főerőivel a Dunától északra Érsekújvár (Nové Zámky)–Malacka (Malacky) irányában támadva el kellett foglalnia Pozsonyt (Bratislava) és Brünnt (Brno), majd tovább kellett haladnia Pilsen felé. A hadművelet kezdetének márc.16-át jelölték ki, de az előkészületeket a „Tavaszi ébredés” hadművelet megzavarta. Március 16-án a 4. és 9. gárda hadsereg megkezdte a hadműveletet, és április 4-én elérte Bécset, amit a magyarországi harcok befejezésével egy időben, 13-án a német erők feladtak. Ápr. 15-re a szovjet csapatok elérték Sankt Pölten–Krems vonalát, ahol Németország fegyverletételéig elakadt a támadás.

a tervezését már 1945 februárjában megkezdték.³ A német támadás időszakában különösen nagy kihívást jelentett Malinovszkij számára, hogy a 3. UF-nak úgy kellett végrehajtania egy hídfőben⁴ sikeres védelmi hadműveletet a három irányból is támadó német és magyar csapatokkal szemben, hogy közben meg kellett őriznie a tervezett támadáshoz szükséges erőket. Ezen tartalékok⁵ bevetését a SZTAVKA⁶ még a legkritikusabb időszakban sem engedélyezte Tolbuhin marsallnak.

Ennek az utasításnak is hatása volt arra, hogy a 3. UF-nak a védelmi feladatot alapvetően mélyen lépcsőzött, jól kiépített és műszaki zárossal megerősített statikus védelemmel kellett megoldania. A meglévő páncélosait ennek szellemében nem ellenlökésekre használta fel, hanem a jól megszervezett páncélelhárító rendszer elemeiként. Ebben az is közrejátszhatott, hogy a németekkel ellentétben a terepet alkalmatlannak ítélték gépesített erők általános alkalmazására. A kialakult krízishelyzeteket főként a kevésbé támadott arcvonalszakaszok erőinek a tavaszi olvadás során is járható, előkészített manőverutakon történő átcsoportosításával, a tüzérség tüzemanővereivel, illetve az időjárás függvényében a légierő közvetlen légi támogatásával oldották meg. Ennek köszönhetően általánosságban elmondható, hogy hadműveleti szinten a szovjeteknek sikerült a tartalékaikat gyorsabban a kritikus helyekre összpontosítani, mint amilyen ütemben a német csapatok támadni tudtak. Március 15-re a „Tavaszi ébredés” fő irányában támadó német 6. (SS) pc.hds.⁷ erői elakadtak. A szovjet védelemben helyenként 30-40 km mélységben betört német erőket az a veszély fenyegette, hogy a 3. UF jobb szárnyának és közepének erői egy nyugati irányú támadással bekerítik és katlanba zárják őket. Ezt a helyzetet a szovjet hadvezetés felismerte, és parancsot adott a bécsi támadó hadművelet azonnali megindítására annak érdekében, hogy megakadályozza az előretörő német erők megkapaszkodását az elért terepszakaszokon és a támadásban részt vett német páncélos erők kivonását a keletkezett zsákból.⁸

A bécsi támadó hadművelet nagyban elgondolása szerint az volt a cél, hogy a 2. és 3. UF-ok összehangolt támadásával szétverik a „Dél” HDSCS-ot,⁹ és ezzel birtokba veszik Magyarország teljes területét, miközben előrenyomulnak

³ 1945. márc. 16. – 1945. ápr. 15.

⁴ A Duna közelsége negatív befolyással volt a szovjet csapatok utánpótlására, hiszen azt jelentős részben az átkelőhelyekre kellett építeni.

⁵ A 4. és 9. gd.hds.

⁶ A szovjet Legfelsőbb Főparancsnokság Főhadiszállásának orosz rövidítése. Élén Sztálin állt mint a Vörös Hadsereg legfelsőbb parancsnoka.

⁷ Parancsnoka: Josef (Sepp) Dietrich SS-Oberstgruppenführer, a Waffen-SS vezérezredese.

⁸ LIPPAI 2010. 51.

⁹ Parancsnoka: O. Wöhler gyalogsági tábornok.

A 2. UF Pozsony–Bécs irányú támadásával Malinovszkij marsall elérhetőnek vélte Bécs gyors elfoglalását és a dunántúli német erőcsoportosítás („Dél” HDSCS) bekerítését, amelyet a 3. UF-tal szoros együttműködésben teljesen meg lehetett semmisíteni. Ezzel lehetővé válhatott a Kis-Kárpátok délről történő megkerülése is, ami a további hadműveletek szempontjából fontos tényező volt. A támadó hadművelet eredeti elgondolása szerint a 2. UF Dunától északra elhelyezkedő csapatai teljes hosszában kijutnak a Garam folyó vonaláig, és ott biztosítják a Dunától délre támadó 46. hds. által mért főcsapást, majd ahhoz csatlakozva támadnak Trencsén irányába. A 46. hds. sávjában az áttörést a 2. gd.g.hdt. ütközetbe vetésével akarták kiharcolni. A sikert az áttörés után a 6. gd.hk.hds. Dad–Győr irányba történő alkalmazásával kívánták kifejleszteni. Ugyanakkor ahogy a front erőinek egy része Komáromnál kijutott a Dunához, katlanba kellett zárnia és meg kellett semmisítenie a németek Esztergomtól délre elhelyezkedő „Amaiser” hadtestcsoportját is. Csakhogy a 6. gd.hk.hds.-et március 16-án átálarendelték a 3. UF-nak, ahol új feladatot kapott.¹¹

Tolbuhin marsall elgondolása szerint a 3. UF jobb szárnyán támadó 9. és 4. gd.hds. Várpalota–Veszprém általános irányába támadva át akarta törni a német védelmet Székesfehérvártól északra a Zámoly–Hóhétkút közötti terepszakaszon, és be akarta keríteni a Székesfehérvár déli és délnyugati körzetében elhelyezkedő német páncélos csoportosítást (6. SS pc.hds.). A támadás súlypontját a Pápa–Sopron irányba áthelyezve kívánta kifejleszteni a sikert. Eközben erőinek egy részét a Szombathely–Zalaegerszeg másik irányba alkalmazva, észak felől akarta bekeríteni és felszámolni a keleti irányból támadó 57. hds.-gel és a délkeleti irányból támadó bolgár és jugoszláv csapatokkal együttműködve az ellenség nagykanizsai csoportosítását (2. pc.hds.). A középen elhelyezkedő 27. és 26. hds.-ek támadását Polgárdi általános irányba akkor akarta megkezdeni, amikor a 6. (SS) pc.hds. bekerítése megtörtént a fő csapásmérő erők által, hogy azokkal szoros együttműködésben számolják fel az ellenség erőit.¹²

A 2. és 3. UF-tal szemben a német „Dél” HDSCS védett. Parancsnoka, Wöhler tábornok felismerve a veszélyes helyzetet igyekezett megerősíteni az Esztergom és Székesfehérvár közötti arcvonalszakaszt, és mozgékony védelemre utasította a Székesfehérvár–Simontornya–Siófok terepszakaszon lévő erőit is. Kulcskérdéssé vált, hogy sikerül-e időben kivonni a Velencei-tó–Balaton vonaltól délre lévő német erőket a bekerítéssel fenyegető „zsákból”. Ebből a szempontból kulcsszerepet játszott Székesfehérvár minél hosszabb ideig tör-

¹¹ SZÁVA 1975. 317–318.

¹² ZAHAROV 1973. 312–314.

ténő megtartása. A védelem érdekében a „Dél” HDSCS arcvonalszakaszán három védőövet és jó néhány közbeeső terepszakaszt terveztek meg. A fő védőív arcvonala¹³ a Dunától északra a Garam folyó mentén, míg a Dunától délre a Vértes hegység keleti oldalán Székesfehérvár, majd a Balaton északi partja mentén Barcs és Eszék vonalán futott. A fő védőív mélysége 5–7 km-t tett ki. Alapvetően nem volt idő a teljes körű műszaki kiépítésre. Főként a mozgási folyosók zárására koncentrálni hoztak létre támpontszerű védelmet, amelynek során nagyban építettek a körkörös védelemre berendezett lakott településekre. Ahol a kapacitás és az idő lehetővé tette, robbanó és nem robbanó műszaki zárat is létesítettek.¹⁴

A Dunántúl vonatkozásában a fő védőív mögött 10-20 km-re készítették elő a második védőövet a Kocs–Bokod–Várpalota–Fűzfő vonalon. Ez is főként támpontokból és ellenállási csomópontok rendszeréből állt. Már a hadműveleti mélységben, a Rába mentén közbeeső védelmi terepszakaszt jelöltek ki, amelynek fontos elemét jelentették a visszavonulást is biztosító átkelőhelyek térségében kiépített erős hídfőállások a folyó keleti oldalán. Ennek szellemében Gyórt is jelentősen megerősítették. A harmadik védőív az egykori osztrák–magyar határ mentén húzódott, amely esetében ellenállási góccokká alakították át Bük, Kőszeg és Szombathely településeket is. A Budapest irányából Bécs irányába futó utak jelentős része nehezen járható hegyi terepen vezetett át, ami a védőknek kedvezett főként, ha mesterséges akadályokkal is fokozták annak mozgásakadályozó képességét. A hadművelet harctevékenységi körzetét a Duna egy északi és egy déli részre osztotta, amely mindkét fél számára megnehezítette a csapatok koordinációját. A védelem leggyengébb pontjának a Balaton és a Velencei-tó közötti terepszakasz tűnt, ahol a német–magyar csapatoknak nem volt idejük arra, hogy újra megerősítsék az 1944 végi harcok során már áttört és erősen rombolt Margit-vonal állásait.¹⁵

A bécsi támadó hadművelet kezdetekor a 2. UF alárendeltségében a 7. gd. hds.,¹⁶ a 46.¹⁷ és 53.,¹⁸ a román 1.¹⁹ és 4.²⁰ hds., valamint az 1. gd.lov.g.csop²¹ állt, miközben a légi támogatását az 5. lé.hds.²² biztosította. 1945. február

¹³ Németül: Hauptkampflinie – HKL, azaz fő harcvonala.

¹⁴ SZÁVA 1975. 314.

¹⁵ ZAHAROV 1973. 310–311.

¹⁶ Parancsnoka: M. Sz. Sumilov vezérezredes.

¹⁷ Parancsnoka: A. V. Petruszevszkij altábornagy.

¹⁸ Parancsnoka: I. M. Managarov altábornagy.

¹⁹ Parancsnoka: V. Atanasiu hadtesttábornok.

²⁰ Parancsnoka: Gh. Dascalescu hadtesttábornok.

²¹ Parancsnoka: I. A. Plijev altábornagy.

²² Parancsnoka: Sz. K. Gorjunov vezérezredes.

20-tól a Dunai Katonai Flottilla²³ támogatásával szintén számolhatott Malinovszkij marsall, mert azt átalárendelték a 3. UF-tól. Ez az erő mintegy 359 ezer katonát, 365 páncélost, 7860 löveget és aknavetőt, valamint 637 repülőgépet jelentett.²⁴

A 3. UF a támadás megkezdésekor a 26.²⁵, a 27.²⁶, az 57. hds.²⁷, a 4.²⁸ és 9.²⁹ gd.hds., a 6. gd.hk.hds.,³⁰ a bolgár 1. hds.³¹ és a 3. jugoszláv hds.³² felett rendelkezett, valamint a 17. lé.hds.³³ is az alárendeltségébe tartozott. Ez összesen 42 lövész-, négy légideszant- és három lovashadosztályt, három harcokcsi- és két gépesített hadtestet, egy önálló gépesített dandárt, három önjáró tüzérdandárt, egy megerősített körletet és egy légi hadsereget jelentett 536.700 katonával, 1139 páncélossal és 1038 repülőgéppel.³⁴

A Dunától északra eső arcvonalszakaszon a német 8. hds.³⁵ erői védtek a 2. UF ott támadó csapataival szemben. Az Esztergom–Székesfehérvár terepszakaszt a német 6. hds.³⁶ alárendeltségében harcoló magyar VIII. hdt. és a német IV. SS pc.hdt.³⁷ erői védték, ami mintegy tíz hadosztályt, körülbelül 300 páncélost, 1230 löveget és aknavetőt jelentett. Velük szemben a 2. UF bal szárnyán Esztergom–Gánt terepszakaszról meginduló 46. hds. és 2. gd.g.hdt. 12 lövészadosztályt, 165 páncélost, 2686 löveget és aknavetőt tudott felsorakoztatni a fő csapást mérő erőként. A velük szemben védő hét német–magyar gyalogos és egy páncélos hadosztály részei viszont csak 85 páncélossal, valamint 619 löveg- és aknavetővel rendelkeztek.³⁸

A Székesfehérvárig terjedő arcvonalszakaszon a támadókhoz még hozzá kellett számolni a 3. UF jobb szárnyán elhelyezkedő 9. és 4. gd.hds. erőit, összesen 18 lövészadosztállyal, 197 páncélossal, valamint 3900 löveggel és aknavetővel, valamint a március 16-án a 2. UF-tól kapott 9. gd.hk.hds.-et is, amely egyedül

²³ Parancsnoka: G. N. Holosztyakov ellentengernagy.

²⁴ SZÁMVÉBER 2023. 178.

²⁵ Parancsnoka: N. A. Gagen altábornagy.

²⁶ Parancsnoka: Sz. G. Trofimenko vezérezredes.

²⁷ Parancsnoka: M. N. Sarohin vezérezredes.

²⁸ Parancsnoka: N. D. Zahvatajev altábornagy.

²⁹ Parancsnoka: V. V. Glagoljev vezérezredes.

³⁰ Parancsnoka: A. G. Kravcsenkó vezérezredes.

³¹ Parancsnoka: Vl. Sztojcev vezérőrnagy.

³² Parancsnoka: K. Nad (partizán) tábornok.

³³ Parancsnoka: V. A. Szugyec vezérezredes.

³⁴ SZÁMVÉBER 2023. 179., VERESS D. 2003. 1018.

³⁵ Parancsnoka: H. Kreysing, a hegyi csapatok tábornoka.

³⁶ Parancsnoka: H. Balck páncélos tábornok.

³⁷ Parancsnoka: H. O. Gille SS-Gruppenführer és a Waffen-SS vezérőrnagy.

³⁸ VERESS D. 2003. 1016–1020.

425 páncélossal rendelkezett. A támadás megindulásakor a két szovjet front állományában összesen 1264 bevethető páncélos állt támadásra készen, míg a „Dél” HDSCS mintegy 635 bevethető páncélossal rendelkezett.³⁹ Ezzel az erőviszonytal a támadók már jelentős helyi erőfölényt tudtak kialakítani az áttörési szakaszon.

Székesfehérvártól délre, az úgynevezett „Sárréti zsákban” a korábban itt támadó német és magyar erők mentek át védelembe, amelynek zömét az I.⁴⁰ és a II. SS pc.hdt.,⁴¹ a német III. páncélos és I. lov.hdt.,⁴² köztük a magyar 25. gy.ho.,⁴³ összesen hét páncélos-, három gyalog- és két lovashadosztálya képezte. A Balatontól délre nyugaton a német 2. pc.hds.⁴⁴ erői, míg a Dráva mentén a Jugoszláviában harcoló „E” HDSCS⁴⁵ erői védtek. Velük szemben a 3. UF közepén és bal szárnyán elhelyezkedő erők készültek támadásra.

A bécsi támadó hadművelet megindulása Várpalota–Veszprém irányába

A hadművelet sikere nagymértékben függött attól, hogy a támadók be tudják-e keríteni és meg tudják-e semmisíteni a „Sárréti zsákban” elakadt német erőket. Ebből a szempontból kulcsfontosságú volt Székesfehérvár szerepe, amelynek birtoklása a „zsák” szájának lezárásához elengedhetetlen volt. Az idő és a gyorsaság volt a szovjet siker feltétele.

Március 16-án a 3. UF megkezdte támadását a 4. és 9. gd.hds.-ekkel a német 6. hds. IV. SS pc.hdt.-ének Székesfehérvár és Csákberény között húzódó arcvonalszakasza ellen. A kedvezőtlen időjárás miatt azonban a támadás nem kora reggel, hanem egy hatvan perces tűzelőkészítés után, csak 12.30-kor indult meg. A szovjetek nagy valószínűség szerint nem számítottak erős ellenállásra, ezért sűrű harcrendben támadtak minimális mennyiségű páncélos támogatásával. Noha a szovjet tüzérség és légierő folyamatos tűztámogatást nyújtott, az előző hónapok itteni harcai során jól kiépített állásaikból a német páncélgránátosok mégis súlyos veszteségeket okoztak a támadóknak, akik nem tudtak betörni a német állásokba. Ugyanakkor a hadtest bal szárnyán védő magyar 2. pc.ho. és az attól északra védő magyar 1. hu.ho. meghátrált, és ott a 9. gd.hds. 7 km mély-

³⁹ SZÁMVÉBER 2023. 179.

⁴⁰ Parancsnoka: H. Priess SS-Gruppenführer és a Waffen-SS vezérőrnagya.

⁴¹ Parancsnoka: W. Bittrich SS-Obergruppenführer és a Waffen-SS altábornagya.

⁴² Parancsnoka: G. Harteneck lovassági tábornok.

⁴³ Parancsnoka: Kalkó Gyula ezredes.

⁴⁴ Parancsnoka: Maximilian de Angelis tüzérségi tábornok.

⁴⁵ Parancsnoka: Alexander Löhr vezérezredes.

ségig hatolt be a védelembe, míg a 4. gd.hds. csupán 2-3 km-t jutott előre. Az elkövetkező két napban a szovjet erők tovább rohamozták a IV. SS pc.hdt. állásait, de a 9. gd.hds. így is csak a harmadik nap végére tudott kijutni a harcászati mélységbe. Sikerült egy 18 km mély és 36 km széles áttörést kialakítaniuk. A 4. gd.hds. viszont alig haladt előre Székesfehérvár irányába.⁴⁶

A helyzet így is elég súlyos volt ahhoz, hogy a „Dél” HDSCS megkezdje erőinek gyorsított, de fokozatos kivonását a „Sárréti zsákból”. A II. SS pc.hdt. erői mellett az 1. SS pc.hdt. erőinek átcsoportosítását is megkezdte, hogy bevesse őket a szovjetek által Székesfehérvártól észak-északnyugatra ütött rés lezárására.

Ennek érdekében az I. SS pc.hdt. erőit Várpalota térségében gyülekeztette, hogy onnan indított ellentámadással helyreállítsa az eredeti arcvonalat Székesfehérvár–Mór között. Mivel ez az ellentámadás nem hozta meg a várt eredményt, ezért sürgősen szükségessé vált a Velencei-tótól délre harcoló német erők visszavonása a Seregélyes–Dinnyés vonalra. A II. SS pc.hdt. Székesfehérvár délnyugati körzetében gyülekezett, és felkészült az I. SS pc.hdt. után történő szállításra.

Tolbuhin marsall a támadási ütem fokozására ütközetbe vetette Balinka–Guttamási terepszakaszról a 6. gd.hk.hds.-et azzal a céllal, hogy a nap végére kijusson a Veszprém–Fűzfő–Berhida vonalra, és a 9. gd.hds.-gel együttműködve bekerítse a német páncélos csapatokat. Ez a napi feladat kb. 60 km-es előrenyomulást jelentett volna. A Bakony keleti előterében azonban a 6. gd.hk.hds. beleütközött a szintén hatos hadrendi számot viselő 6. (SS) pc.hds. már ott lévő erőibe, amelyekkel napokig elhúzódó heves harcba keveredett, és 19-én estig csak 6-8 km-t tudott haladni. A II. SS pc.hdt. erőinek eredetileg Győr délkeleti előterébe kellett átcsoportosítást végrehajtani, amit lassított, hogy március 19-én a magyar 1. hu.ho. tehermentesítése céljából ellenlökéseket kellett végrehajtania a Vértes irányába. A II. SS pc.hdt. erőinek a német 6. pc.ho.-lyal és a 356. gy.ho.-lyal közösen kellett megállítania a Komárom irányába előretörő 46. hds.-et.⁴⁷

Noha a „Sárréti zsákba” nem sikerült bezárni a korábban ott harcoló német erőket, március 20-án megindult a 27. és 26. hds. támadása is Polgárdi, illetve Lepsény irányába. A 9. SS pc.ho.⁴⁸ részei a következő éjjel Falubattyánnál gyülekeztek és átalárendelték a IV. SS pc.hdt.-nek azzal a céllal, hogy ellentámadást hajtsanak végre a Székesfehérvárt védő 5. SS pc.ho. érdekében, és helyreállítsák

⁴⁶ VERESS D. 2003. 1020.

⁴⁷ VERESS D. 2003. 1030., 1035.

⁴⁸ Parancsnoka: Stadler SS-Oberführer, a WSS (rangidős) ezredese.

a várostól nyugatra felszakított német–magyar arcvonalat. A 9. SS pc.ho. erői a Várpalotától délkeletre lévő vasútállomásig jutottak, ahonnan átmenetileg kivertek a szovjet erőket. Március 21-én viszont heves harcok után fel kellett, hogy adják Ősit. Pétfürdő és Berhida irányába hátráltak. Berhidától nyugatra ismét megkapaszkodtak, és megpróbálták feltartóztatni az előretörő szovjet erőket. A 9. SS pc.ho. Vilonya-észak–Papkeszi-észak–Kiskovácsi-pusztá vonalig hátrált, ahol a nap végéig tartotta állásait, és ezzel biztosította a Székesfehérvártól délre eső körzetből nyugati irányba visszavonuló német erők útját. A ho. ekkor még mindig a 6. SS pc.hds. egyik legjobb állapotban lévő magasabbegysége volt.⁴⁹ Aznap mintegy 70 szovjet páncélos kilövését jelentették.

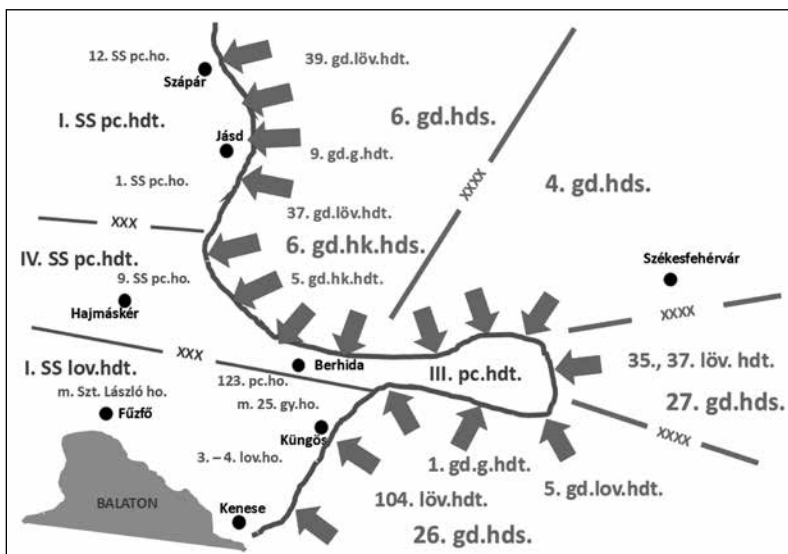
Március 22-én a szovjet 4. gd.hds. elfoglalta Székesfehérvárt. A kora délutáni órákban a Berhida és Jenő közötti terepszakasgról páncélosokkal támogatott szovjet gyalogság nyomult be Küngösre. Ettől délre a szovjet 196. löv.ho. és a 2. g.dd. erői támadtak a német 3. és 4. lov.ho. állásai ellen. Már a hajnali órákban benyomultak Akarattyára és Csajágra, ahonnan a kiszorított német erők kora délután ideiglenesen még meg tudtak kapaszkodni a Balatonkenese-délkelet–Küngös-dél terepszakaszon. Az utolsó két nap harcai során számos szovjet páncélost sikerült kilőniük. Ezt követően viszont a német 1. lov.hdt. visszavonulása kezdett zűrzavarossá válni. A Balatontól északra található és nyugati irányba futó utakon esetenként 2-3 menetoszlop is haladt egymással párhuzamosan. A visszavonuló erők egyre nagyobb üzemanyaghiánnyal küzdöttek, és a szovjet légierő is folyamatosan támadta őket. Az utakon egyre több volt az elhagyott és az üzemanyag hiányában a kezelői által felrobbantott gép- és harcjármű, míg az útszéli árkokban néhol tucatjával heverték a halottak.⁵⁰

A 9. SS pc.ho. és a német 4. lov.ho. részei ugyan egyre nehezebben, de nagyjából egy szűk három kilométer széles folyosót biztosítottak a Székesfehérvárról kitört 5. SS pc.ho. és a német III. pc.hdt. Polgárdi térségében bekerített maradványai számára a szovjet gyűrűből történő kijutásra. 23-ára virradóan a jelentős veszteségeket szenvedett német 1. és 3. pc.ho., a 44. bir.gr.ho. és a magyar 25. gy.ho. részei is itt tudtak visszavonulni nyugati irányba. Ezzel a 6. (SS) pc.hds. teljes bekerítésére és megsemmisítésére irányuló szovjet elképzelések nem tudtak megvalósulni. Itt kapott jelentőséget a Veszprémért vívott harc is.⁵¹

⁴⁹ Az aznapi jelentések szerint még mindig 8 zászlóaljat számlált, ami 10.820 fős teljes létszámot jelentett, amelyből 4614 fő volt a harcoló katonák száma. Fegyverzetébe 15 db nehéz páncéltörő ágyú, 18 db páncélvadász, 13 db Pz.V. „Panther” és 16 db Pz.IV. harckocsi, valamint 11 db rohamlőveg tartozott, míg a tüzérségét 4 könnyű- és 2 nehézűteg alkotta. Vö. VERESS D. 1970. 309.

⁵⁰ VERESS D. 1970. 310.

⁵¹ VERESS D. 2003. 1057–1072.



2.) A front helyzete március 21-én 24.00 óraker
(Forrás: VERESS D. 1970. 307.)

Harcok Veszprém birtoklásáért

Március 23-án pénteken az időjárás felhőmentes, napos és meleg volt. Az utak és a terep eddigre felszáradtak, és jól járhatóvá váltak.

A 6. „SS” pc.hds.-nek és a 6. hds.-nek a Balaton és a Bakony közötti területen történő visszavonulása szempontjából Székesfehérvár után talán Veszprém birtoklásának volt még a legnagyobb a jelentősége. Fontos közúti és vasúti csomópontként felértékelődött a szerepe. Március 19. után a németek hevenyészve megerősítették a Komárom–Kisbér–Zirc–Veszprém–Fűzfő terepszakazon már korábban kijelölt „Klára-állást”. Ez sem állt összefüggő állásokból, csupán körkörös védelemre berendezett támpontokból és ellenállási csomópontokból. A szovjet csapatok várható támadási irányában oldalazótűz lövésére és a műszaki záruk tűz alatt tartására kialakított reteszállásokban fa-föld erődöket építettek, és páncélosok számára tüzelőállásokat készítettek elő. Helyenként harckocsik elleni nem robbanó műszaki akadályokat is építettek, míg máshol egyes útszakaszokat elaknásítottak, míg a hidakat, átereszeket és felüljárókat robbantáshoz készítették elő, vagy már eleve rombolták. A lakott településeket zömét, így Veszprémet is körkörös védelemre rendezték be. Veszprém belüli egyes épületeket megerősítették, az utcák egy részén harckocsiakadályokat létesítettek, mint például a Szent László-templom mellett is. Egyes helyeken épületeket

készítettek elő rombolásra, hogy azzal is akadályozzák a betörő szovjet csapatok előrenyomulását.⁵²

Veszprém közvetlen védelmét alapvetően a német 3. pc.ho.⁵³ kapta feladatul. Az arcvonal közeledtével Veszprém belterületén egyre kevesebb német katonát lehetett látni, mert a korábban ott elszállásolt erők vagy elvonultak nyugatra, vagy kirendelték őket a várost védő állásokba. Így március 22-én a 3. pc.ho. állományába tartozó 3. és 394. pc.gr.e.-ek és a 6.pc.e. még meglévő 12 páncélosa is a várostól északkeletre és délkeletre kiépített védelmi állásokba vonult. Néhány páncélos a városon átvezető főútvonalak mentén foglalt tüzelőállást.

Március 22-ről 23-ra forduló éjszaka a szovjet főcsapásmérő csoportosítás első lépcsőjében, Gyulafirátót körzetében befejezte felvonulását a 26. és 27. hds.-től átcsoportosított 104.⁵⁴ és 30. löv.hdt.⁵⁵ hat lövészadosztálya. A 9. gd.g.hdt. főerőitől elvont 46. gd.hk.dd.-t és 18. gd.g.dd.-t a két lövészhadtest támogatására utasították. A második lépcsőben, az áttörés kifejlesztésére vonult fel a 37. gd.löv.hdt.⁵⁶ 98.,⁵⁷ 103.⁵⁸ és 99. gd.löv.ho.-ai,⁵⁹ valamint az 5. gd.hk.hdt.,⁶⁰ a 20., 21. és 22.⁶¹ gd.hk., a 208. rlg., valamint a 6. gd.g.dd.-ja.

A német I. SS pc.hdt. március 23-i reggeli jelentése szerint Hajmáskér körzetében körülbelül 50,⁶² míg a Litértől északnyugatra 2 km távolságban lévő útkereszteződésben mintegy 60 szovjet páncélos gyülekezett.⁶³ Az említett hadtestek ésadosztályok mögött a 19. áttörő tüzérhadosztály⁶⁴ készült fel a tűztámogatásra.⁶⁵

⁵² VERESS D. 1970. 311.

⁵³ VERESS D. 1970. 310. Parancsnoka: W. Sötl vezérőrnagy. A német 3. pc.ho. erői a március 22. esti jelentések alapján: 6 zászlóalj, amelyek összesített napi létszáma 12.570 fő. Ebből 3728 fő volt az úgynevezett „harcos létszám”. Nehézfegyverzetét 7 db páncéltörő ágyú, 11 db Pz.V. „Panther” és 7 db Pz.IV. harcokcsi, 1 db rohamlöveg, valamint 4 db páncélvadász képezte, ezenfelül a tüzérség 4 könnyű- és 4 nehézütegébe szervezett lövegei. Traditionsverband 1967. 450.– A hadosztálytörténet és több más német forrás is úgy említi, hogy ekkorra a 3. pc.ho. lényegében már csak minimális nehézfegyverzettel rendelkezett.

⁵⁴ Parancsnoka: A. V. Petruszevszkij altábornagy.

⁵⁵ Parancsnoka: G. Sz. Lazko vezérőrnagy.

⁵⁶ Parancsnoka: P. V. Mironov altábornagy.

⁵⁷ Parancsnoka: V. M. Larin ezredes.

⁵⁸ Parancsnoka: Sz. P. Szytepanov ezredes.

⁵⁹ Parancsnoka: I. I. Blazsevics vezérőrnagy.

⁶⁰ Parancsnoka: M. I. Szavaljev vezérőrnagy.

⁶¹ Parancsnoka: I. K. Osztjapenkó ezredes.

⁶² A 46. gd.hk. és a 18. gd.g.dd. páncélosai.

⁶³ A 20. és 22. gd.hk.dd.-ok harcokcsijai, míg a 21. gd.hk.dd. páncélosai Öskü térségében voltak megindulási körletben mint tartalék.

⁶⁴ Parancsnoka: Velikolepov vezérőrnagy.

⁶⁵ VERESS D. 2003. 1076.

A nap során a 6. gd.hk.hds. vezetési törzse Kravcsenkó altábornaggyal az élén Sóllyra települt. Tartalékként a hadseregközvetlen 51. gd.rlg.dd., a 364. gd.n.rlg.e. és a 4. gd.mtkp.e. a község körül foglalt összpontosítási körletet. A hadseregtörzshöz beosztott futárrepülő-osztag a Sólly délkeleti részén található rétre települt.

A tervek szerint a szovjet harcokszízó- és gépesített csapatok északról és délről kellett, hogy átkarolják a Veszprémet védő német erőket úgy, hogy mögójük kerülve elvágják a visszavonulási lehetőségüket a 8. számú múúton. A támadás főcsapásának irányát a várostól északra Gyulafirátót–Márkó irányba jelölték ki, mert az itt lévő mozgási folyosó nagyobb manőverlehetőséget kínált, mint a várostól délre eső terület, amelynek szélén a felderítési adatok alapján a német és magyar csapatok már elfoglalták védelmi állásaikat. A város kétoldali átkarolását azért választották, mert Veszprém beépítettsége és rendkívül nehéz terepviszonyai erősen lassították volna a támadás ütemét, míg a Rátóti-nagymező ideális terep volt a gépesített erők gyors támadásához.⁶⁶

03.00-kor a Gyulafirátót és Litér között települt nyolc szovjet tüzérezred körülbelül 130 lövege és az 57. gd.av.e. mintegy 20 sorozatvetője megkezdte a támadás tüzérségi tüzélkészítését. Ezt követően is további tüzehengerrel és tűzcsapásokkal kísérte a meginduló támadást. 04.00-kor a főcsapás irányában megindult a szovjet 104. löv.hdt. 151..⁶⁷ 93.⁶⁸ és 66.⁶⁹ löv.ho.-ainak támadása Gyulafirátót körzetéből Márkó főirányba, amelyet a 9. gd.g.hdt.-től átadott és már említett 46. gd.hk. és a 18. gd.g.dd. páncélosai támogattak.

Délelőtt 9 óra körül a szovjet páncélos-, gépesített és lövészcsapatok áttörték a németek első állásait. A Veszprémtől északi irányban található Rátóti-nagymezőn az előre nyomulás a német csatarepülőgépek támadásai ellenére kezdetben gyorsan teret nyert.⁷⁰ A német veszteségekhez nagymértékben hozzájárultak a

⁶⁶ VERESS D. 2003. 1077.

⁶⁷ Parancsnoka: D. P. Podszivaljov vezérőrnagy.

⁶⁸ Parancsnoka: K. A. Szergejev ezredes.

⁶⁹ Parancsnoka: Sz. F. Frolov vezérőrnagy.

⁷⁰ TIEMANN 2000. 323–325. Itt esett el az 1/I. SS „Panther” pc.o. parancsnoka, Werner Pötschke SS-Sturmabführer (őrnagy) is, aki 1944. dec. 17-én azt a harcscoportot is vezette, amelynek katonái a belgiumi Malmedy településnél máig sem teljesen tisztázott körülmények között tüzet nyitottak az amerikai hadifoglyokra az ardenneki német el-lentámadás során. A megszárlás során legalább 72 amerikai katona veszttette életét. (Más források szerint 100-nál is többen.) Pötschke őrnagy a kora reggeli órákban még a Veszprém keleti szélén végrehajtott szemrevételezés során aknavető-támadásban szenvedett halálos sérülést, amibe másnap reggel belehalt. Az őrnagyon kívül nyolc másik harc-ocsiparancsnok is megsebesült ekkor, minek következtében a parancsnokok nélkül maradt páncélosezred nem tudott részt venni a nap folyamán zajló harcokban. Az ezred

szovjet csata- és vadászrepülőgépek is, amelyek folyamatosan támadták a német harccsoportok állásait a reptér és a környező erdők szélén. A szovjeteknek még a délelőtti folyamán sikerült elfoglalniuk a jutasi repülőteret, és kijutottak a Csererdőig. A német visszavonulás káoszát fokozta, amikor délelőtt 9 óra körül hat szovjet PE-2 típusú kétmotoros frontbombázó megtámadta a 8-as főúton visszavonuló német erőket. A légitámadás során bombatalálat érte a Márkó keleti végében kiépített német állásokat, ahol négy német katona meghalt. Szintén ekkor semmisült meg egy német tehergépkocsi is, amelyen 16 román munkaszolgálatos lelte halálát.⁷¹

A délután folyamán a nyugatabbra fekvő Rátóti-dűlőben már súlyos harc alakult ki. Az itt harcoló német páncélosharccsoport az 1. SS pc.ho.,⁷² az 1. SS pc.gr.e., az 1. SS pc.lé.tü.o. és az 1. SS páncélvadászosztály, valamint az 501. SS n.pc.o. maradványaiból⁷³ állt. A páncéloscsoportból szervezett kisebb harccsoportok ellenlökésekkel kombinált halogatóharcra lassították a szovjetek előrenyomulását. Ennek során igyekeztek maximálisan kihasználni a terep és az egykori jutasi reptér épületei által adott lehetőségeket is. Ez volt az a harcjelzés, amelyben a német páncélosok érvényesíteni tudták nemcsak a technikai eszközök jobb teljesítményét, de azt a fajta vezetési fölényt is, amelyet a németek által harcászati szinten még mindig mesterien használtak, a változó helyzetekhez rugalmasan alkalmazkodó úgynevezett küldetésalapú vezetésszemlélet⁷⁴ biztosított a szovjetek meglehetősen merev, parancsalapú vezetésszemléletével szemben. Az itt folyó harcok mindkét fél részéről súlyos veszteségekkel jártak mind az emberállományban, mind a technikai eszközökben. Az 1. SS pc.ho. itt harcoló „déli” páncélos csoportjának maradványai harcolva vonultak vissza Márkó irányába.⁷⁵

Kora délután a szovjet 66. löv.ho. csapatai benyomultak a Csererdőben lévő üzemek területére. Az itt védő német csapatok fokozatosan kiürítették a robbanó műszaki zárrakkal megerősített állásaikat, és egy mozgásképte-

nyolc Panther típusú harckocsija Veszprémen keresztül visszavonult Márkó irányába. A meglehetősen későn kötöző helyre szállított Pötschke állítólag nem engedte a jobb alsó combján súlyosan roncsolódott lábát amputálni, ami elvileg megmenthette volna az életét.

⁷¹ VERESS D. 1970. 312.

⁷² Parancsnok: O. Kumm SS-Brigadeführer, a Waffen-SS vezérőrnagya.

⁷³ Eközben a hadosztály másik részét Zirc térségében alkalmazták. Vö. TIEMANN 2000. 322., VERESS D. 2003. 1077.

⁷⁴ Német neve: Auftragstaktik.

⁷⁵ TIEMANN 2000. 325. Az 1. SS pc.ho. itt elszenvedett veszteségei teljesen megbontották a hadosztály vezetésirányítási rendszerét, amelyet már nem is igazán sikerült visszaállítani. A törzsek a továbbiakban alapvetően már csak adminisztratív feladatokra voltak képesek, művelettervezésre és műveletvezetésre csak nagyon korlátozottan.

len páncélosukat felgyújtva a Séd völgyének délnyugati magaslataira (Csatár-hegy) vonultak vissza a szovjet csatarepülőgépek szünni nem akaró támadásai közepette. A Séd-híd mellett egy német páncélos elakadt a mederben, majd találatot kapott, és személyzetével együtt megsemmisült. A Csatár-hegy magaslatán megkapaszkodó német csapatok a következő nap reggeléig tartották állásaikat.

A 66. löv.ho.-lyal párhuzamosan a kora délelőtt folyamán a 37. gd.löv.hdt. 98. gd.löv.ho.-a is támadást hajtott végre az újmajori erdő vonalán, ahol a 290. gd.löv.e.⁷⁶ szétszórta a német utóvédeket, majd tovább támadott Jutaspuszta irányába, ahonnan délelőtt 10 órakor egy mozgásképtelen páncélosukat felrobantva a többi harckocsi tűzfedezete mellett visszavonultak a Házgyári úttól délre emelkedő sziklás-erdős, már korábban kiépített védelmi állásokba. A 290. löv.e. folyamatosan nyomult a visszahúzódó német erők után, és kora délután felújította támadását a város centruma irányába.

Mivel a Jutaspusztától nyugatra húzódó Csererdő harckocsik számára járhatatlan volt, a szovjet 20. és 22. hk.dd. páncélosai a várost délről átkarolva, a 8. számú főút két oldalán nyomultak előre nyugati irányba. Azonban a Márkó délkeleti térségében elhelyezkedő kopár domboldalakon és a murvabányákban tüzelőállást foglaló 8,8 cm-es Flak 36-os légvédelmi ágyúk (a Luftwaffe 25/I. lé.tü.o. 12 db lövege) és német páncélosok összefogott tüze megállította a szovjet harckocsikat. A Séd völgye és a 8. sz. főút közötti terepen négy, míg a márkói közbirtokosság majorja körül újabb 2-3 kilőtt szovjet páncélos maradt.⁷⁷

A Veszprém délnyugati körzetében tapasztalt igen erős német ellenállás miatt a szovjet 46. gd.hk.dd. és a 18. gd.g.dd. a Jutasi erdőtől és a vasútvonaltól északra indultak támadásra (Rátóti-dűlő), azonban a már említett rendkívül macacs német ellenállás miatt a támadás Márkó északkeleti és keleti térségében is lelassult. A település határától körülbelül 3 km-re keletre a szovjetek elakadtak az 1. SS pc.ho. itt védő erőinek összefogott tüzeben. Az 501. SS n.pc.o. 9 darab még meglévő harckocsija közül az 1. és 2. szd. két-két Tiger B harckocsija vett részt az itteni harcokban. Az aznapi jelentések alapján a német 1. SS pc.ho. még mindig mintegy 3400 fő harcoló létszámmal és több mint 40 páncélossal rendelkezett.⁷⁸ Ugyanítt szerepel az is, hogy körülbelül 20 szovjet páncélost lőttek ki, de a harcok elmúltával több német harckocsi roncsa is a Veszprém–Márkó

⁷⁶ Parancsnoka: Davidov ezredes.

⁷⁷ VERESS D. 2003. 1078., SZÁMVÉBER 2023. 248.

⁷⁸ Az 1. SS pc.ho. erőinek csak egy része volt itt, míg a hadosztály másik harccsoportját Zirc térségében alkalmazták.

közötti terepszakaszon maradt.⁷⁹ Mindkét oldalon súlyosak voltak az ember-veszteségek is, de pontos adatok nincsenek. A harcok befejeztével a helyi lakosság több száz szovjet és német katonát hantolt el tömegsírokban, például az utóbbtól délkeletre eső Kecse-domb körzetében is. Délután 14-15 óra körül az 1. SS pc.ho. maradványai megkezdték visszavonulásukat Herend irányába, de egyelőre tartották állásaikat Márkónál. A szovjet légierő 15-16 óra között a német utánpótlási és visszavonulási útvonalakat támadta Városlőd térségében. A légitámadás súlyos veszteségeket okozott a német csapatok mellett a település lakosságának is. Az éjszaka folyamán az 1. SS-páncélosadosztály részei folytatták a visszavonulást Pápa irányába.⁸⁰

A hajnali szovjet tüzérségi tűz után a nap első részében a korábbi hetekben átvonuló csapatoktól nyüzsgő Veszprém szinte kihaltnak tűnt. Dél körül a 290. lövészezred északkelet felől, míg a 323. lövészezred kelet felől próbált behatolni a városba. A két szovjet ezred a beépített területen folytatott harc kihívásainak legmegfelelőbb ideiglenes kötelékeket, úgynevezett rohamcsoportokat hozott létre. Ezekben a lövészalegységeket átjárónyitásra és rombolásra felkészített műszaki erőkkel erősítették meg, míg közvetlen tűztámogatásukra 1-2 harcocsit vagy rohamlöveget, esetenként könnyen mozgatható és közvetlen tűzfeladatra használható löveget is kaptak.⁸¹

A támadók előrevetett osztagait a 3. pc.ho. 3. és 394. pc.gr.e.-ei erős géppuskatűzzel megállították és visszaverték. Erre válaszul 13.30-kor a szovjet tüzérség közvetlen irányzással löni kezdte a németeknek a város szélső épületeiben kialakított állásait, előkészítve a belváros elleni rohamot. A szovjet 98. gd.löv. ho. 14 óra körül indította meg a rohamot mintegy 50 páncélos támogatásával, hogy birtokba vegye a várost. Már 13-14 óra között városszerte egyesével vagy kisebb-nagyobb csoportokban nyugati irányba vezető utakat kereső, gyorsan menekülő német katonákat lehetett látni. A német 3. pc.ho. erősen leharcolt és gyenge erői három ellenlökéssel is próbálkoztak a városon belül, de ezek eredménytelennek bizonyultak. Csak helyenként alakultak ki komolyabb utcai harcok. Egy alkalommal a főerőktől lemaradt német lövészpáncélos váratlanul az egyik szovjet rohamcsoport hátában jelent meg. Végül az akkori Postapalota kapuja előtt lötték ki. Késő délutánra nyugati irányban az utolsó német utóvédek

⁷⁹ HUSZÁR 1993. 171. Porvay István hadnagy, a pápai 1./I. ejtőernyős zászlóalj fiatal hadnagya a Nemesvámos Veszprém felőli oldalán elfoglalt állásaikból rálátott a Veszprém-Márkó közötti térségre, ahol a délutáni órákban összesen kb. 50 német és szovjet páncélos között zajló ütközetet figyelt meg. Ennek során mindkét fél részéről is több harcocsit „égését” említette.

⁸⁰ SCHNEIDER 1998. 265-266., VERESS D. 1976. 333.

⁸¹ VERESS D. 1970. 312.

is elhagyták a várost. A harcok során kigyulladt az egykori Hungária étterem és az egyházmegyei nyomda is.⁸²

A Veszprém körzetéből hátráló német 3. pc.ho. harccsoportjai és utóvédjei a várostól délnyugati irányban fekvő és a Papkeszi térségéből átcsoportosított 9. SS pc.ho. nyolc zászlóalja (körülbelül 4600 fő, 32 darab löveg és 55 páncélos) által megszállt és biztosított Csatár-hegy–Vilma-pusztá–Tekeres-völgy–Marosvölgyi-tanya–Városi Alsóerdő–Miklósháza-pusztá–Köveskút-pusztá terepszakasz mögé vonult. Itt voltak védelemben a 9. SS pc.ho.-nak alárendelt és a Tassonyi Edömér őrnagy által vezetett magyar I./I. ejtőernyős zászlóalj részei is, akik a Veszprémet Tapolcával összekötő 74. számú főutat biztosították Nemesvámosnál az út déli oldalán húzódó domboldalokról. Vilma-pusztá körül légvédelmi fényezőszórókat is telepítettek a németek. A 3. pc.ho. 75. pc.tü.e.-nek még megmaradt önjáró lövegei (körülbelül 32 löveg) a várostól nyugatra foglalt tüzelőállás-körletet.

A német erők délutánra még nem fejezték be visszavonulásukat a Balatonalmádi, Csopak, Veszprémfajs és Nemesvámos térségében futó utakon, amit a szovjet 35. gd.löv.hdt. felderítői észleltek is. Veszprém német kiűritése után a szovjet 98. és 103. gd.löv.ho.-ok ideiglenes védelemre rendezkedtek be a város nyugati, délnyugati és déli szélén. A Szent Imre téren szovjet rakéta-sorozatvetők és lövegek mentek tüzelőállásba. A város kertjeiben és udvarain szovjet aknavetők települtek. A Veszprém körzetében és a városban összpontosított szovjet tüzérség tűz alá vette a várostól nyugatra és délnyugatra elhelyezkedő német állásokat, valamint a Nemesvámos és Veszprémfajs közti útszakaszt, amely tömve volt a Nemesvámos után Tótvázsony felé vonuló német csapatokkal és civilekkel. A Nemesvámos térségében összpontosuló 9. SS pc.tü.e. és a 9. SS sv.o. ellentűzcsapásokkal válaszolt, ami a Veszprémben települt és onnan tüzelő szovjet tüzérségi erőket és természetesen a várost is érintette. Ennek következtében több veszprémi épület is lángba borult. A tüzérségi párbaj csak az est beálltával ért véget.⁸³

A várost elfoglaló szovjet csapatok parancsnoksága még aznap összehívott néhány városi vezetőt a városházára, és elrendelte, hogy bontsák el a volt Davidikum előtt földbe ásott farönkökből létesített útzárat, amely megakadályozta, hogy a szovjet harckocsik kijussanak a 8. számú főútra. A szovjet 9. gd.hds. hadműveleti naplójában közölt adatok szerint a Veszprémben és körzetében lezajlott harcok során csak a 98. gd.löv.ho.-nak 162 katonája esett el. A 103. gd.löv. ho. és a 22. gd.hk.dd. veszteségei ismeretlenek. A város körül 2-3 kilótt szovjet harckocsi maradt. A szovjet 9. gd.hds. adatai szerint 200 német katona elesett, 72-en pedig hadifogságba kerültek. A szovjet források szerint megsemmisült

⁸² VERESS D. 1970. 312., Traditionsverband 1967. 451.

⁸³ VERESS D. 2003. 1079–1080.

8 német harckocsi, 7 páncélozott jármű, 44 löveg és 56 gépkocsi. A szovjet csapatok további 7 német páncélozott járművet zsákmányoltak. A Veszprémben lezajlott harci cselekmények során 5 polgári személy vesztette életét. Veszprém városa a harcok után és a várost ért 85 korábbi légitámadást követően rettenetes képet mutatott. A város lakóházainak 75,5%-a megsérült.⁸⁴

A Veszprémtől északra támadó szovjet 104. lövészhadtest csapatai a dél után folyamán északi irányból átkarolták Márkót, és elérték a Herend felé vezető 8. számú főutat. Ennek hatására a németek megkezdték Márkó kiürítését is. Az éjszakai zűrzavarban visszavonuló német csapatok sok nehéztechnikát hagytak a Márkó körül kiépített állásaikban. Így például a községtől délkeletre emelkedő domboldalakon és murvabányákban földi célok ellen beásott 8,8 cm-es légvédelmi ágyúk és harckocsik közül is többet. A 8. számú főút 52,3-as km-szelvényétől délre az 501. SS n.pco. egy Tiger B „Királytigris” típusú nehézharcokocsija is visszamaradt. De sok technikai eszköz ragadt Márkó belterületén is, ahol az ott települt német javítóműhelyekben javításra váró páncélosokat is felrobbantották: a Fő utcán példának okáért 11 német roncs maradt hátra. A robbantások következtében a község temploma is kigyulladt.⁸⁵

Március 24-én kora hajnalban Márkót kiürítették a német csapatok. Az 1. SS pc.ho. maradványai a Szentgál–Herend terepszakaszig vonultak vissza. Szentgál március 24-én a reggeli órákban szintén elesett, de a német csapatok a településtől nyugatra emelkedő magaslatokon ismét meg tudtak kapaszkodni, és a kiterjedt műszaki zárákra támaszkodva mintegy 24 órára feltartóztatták a szovjet csapatokat. Tették ezt annak ellenére, hogy a szovjet légielő sorozatos támadásokat intézett a német állások ellen.⁸⁶

Befejezés

Március 24-re a Veszprémért vívott harcok lényegében befejeződtek. A kialakult helyzetnek megfelelően a szovjet hadvezetés pontosította a bécsi támadó hadműveletre vonatkozó terveket. Március 23-án kisebb változtatásokkal hagyta jóvá a SZTAVKA Tolbuhin marsall további támadásra vonatkozó tervét. Ennek értelmében a 4. gd.hds. Mór északnyugati térségébe történő átcsoportosítása után a 9. gd.hds.-gel és a 6. gd.hk.hds.-gel együttműködve tovább támadott Pápa–Sopron irányba. A 26. hds. Szombathelyt, míg a 27. hds. Zalaegerszeget kapta további támadási célként. A szovjet 57. és a bolgár 1. hds.-nek pedig leg-

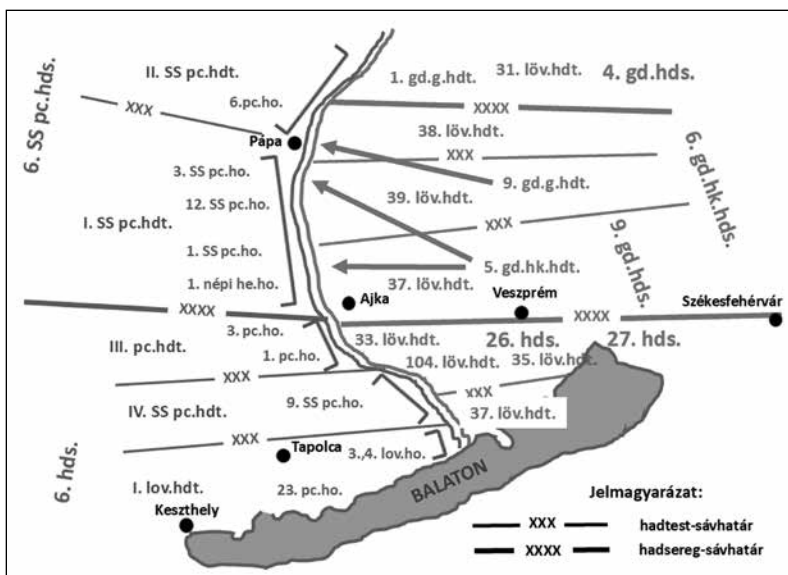
⁸⁴ VERESS D. 2003. 1080.

⁸⁵ Uo., VERESS D. 1970. 312.

⁸⁶ SCHNEIDER 1998. 266., VERESS D. 1976. 336., 362–363.

később április 7-ig el kellett foglalnia Nagykanizsa térségét. A 3. UF csapatai március 25-re lényegében befejezték a német védelem fő védőövének áttörését, és bevezethették az üldözési fázist.

Ezt követően a „Dél” HDSCS már nem tudott megkapaszkodni a Dunántúlon, és harcolva vonult vissza Ausztria felé, miközben több helyen is menekülésbe váltott át. A hadseregcsoport vezetése egyre inkább megbomlott, az ellenállás mértéke jelentősen lecsökkent. Az egyes kötelékek elszakadtak egymástól, és keveredtek egymással. Egyre átláthatatlanabb lett a helyzet. Esetenként még a hadosztályok részei is más hadosztály, sőt más hadtest alárendeltségébe kerültek. Az időközben még beérkező személyi utánpótlás már nem tudott változtatni az erőviszonyokon, és közben a csapatok morális állapota is erősen leromlott. Egyre gyakoribbá vált az arcvonal önkényes elhagyása. Az egyre általánosabbá váló üzemanyag- és alkatrészhiány miatt a németek a harcjárműveiket és technikai eszközeiket egyre nagyobb számban hagyták hátra, vagy tették harcképtelenné saját maguk. A 3. UF erői az áttörést követően áttértek a német csapatok üldözésére, ami egy a korábbinál jóval nagyobb ütemű előrenyomulásban nyilvánult meg.⁸⁷



3.) A front helyzete március 25-én 24.00 órakor
(Forrás: VERESS D. 1970. 317.)

⁸⁷ Traditionsverband 1967. 451.

Rövidítések jegyzéke

bir.gr.ho. = birodalmi gránátoshadosztály
g.dd. = gépesített dandár
gd.av.e. = gárda aknavetőezred
gd.g.hdt. = gárda gépesítetthadtest
gd.g.dd. = gárda gépesítettdandár
gd.hds. = gárda hadsereg
gd.hk.dd. = gárda harckocsidandár
gd.hk.hds. = gárda harckocsihadsereg
gd lov.g.csop. = gárda lovas-gépesített csoport
gd.löv.e. = gárda lövészezred
gd.löv.hdt. = gárda lövészhadtest
gd.löv.ho. = gárda lövészadosztály
gd.mtkp.e. = gárda motorkerékpáros ezred
gd.n.rlg.e. = gárda nehéz rohamlövegezred
gd.rlg.dd. = gárda rohamlöveg dandár
gy.ho. = gyalogos hadosztály
hds. = hadsereg
HDSCS = hadseregcsoport
hdt. = hadtest
hk.dd. = harckocsidandár
ho. = hadosztály
hu.ho. = huszáradosztály
lé.hds. = légi hadsereg
lé.tü.o. = légvédelmi tüzérsztály
lov.hdt. = lovashadtest
lov.ho. = lovashadosztály
löv.hdt. = lövészhadtest
löv.ho. = lövészadosztály
n.pc.o. = nehéz páncélososztály
pc.e. = páncélosezred
pc.gr.e. = páncélgránátos ezred
pc.hds. = páncéloshadsereg
pc.hdt. = páncéloshadtest
pc.ho. = páncéloshadosztály
pc.lé.tü.o. = páncélos légvédelmi tüzérsztály
pc.o. = páncélos osztály
pc.tü.e. = páncélos tüzérezred

rlg. = rohamlöveg
sv.o. = sorozatvető osztály
szd. = század
UF = Ukrán Front

FELHASZNÁLT IRODALOM

- FÜZI Imre (szerk.) (1986): *Az egyetemes és magyar hadművészet fejlődése az ókortól napjainkig (vázlatalbum)*. Budapest.
- HUSZÁR János (1993): *Honvéd ejtőernyősök Pápán 1939–1945. A Magyar Királyi „vitéz Bertalan Árpád” Honvéd Ejtőernyős Ezred története*. Pápa. (A pápai Jókai Kör kiadványa 2.)
- LIPPAI Péter (2010): „Tavaszi ébredés” avagy az utolsó nagy német offenzíva hadműveleti tanulságai (3). *Honvédségi Szemle* 64 (2010/3) 49–52.
- SCHNEIDER, Wolfgang (1998): *Tiger in combat. II. Winnipeg–Manitoba*.
- SZÁMVÉBER Norbert (2023): *Páncélosok a Dunántúlon*. Budapest.
- SZÁVA Péter (szerk.) (1975): *Magyarország felszabadítása*. Budapest.
- TIEMANN, Ralf (2000): *Opfergang für Deutschland. Die Leibstandarte in den letzten Kriegsmomonaten. IV/2. Coburg*.³
- Traditionsverband der Division (hrsg.) (1967): *Geschichte der 3. Panzer-Division*. Berlin.
- VERESS D. Csaba (1970): Veszprém megye felszabadításának története. *A Veszprém Megyei Múzeumok Közleményei* 9. 275–328.
- VERESS D. Csaba (1976): *A balatoni csata. Veszprém megye felszabadításának katonai története. 1944. december 1.–1945. március 30. Veszprém*.¹
- VERESS D. Csaba (2003): *Magyarország hadikronikája 1944–1945. II. A Dunántúl elleni szovjet támadástól a német Birodalmi Védőállás áttöréséig (1944. november 7. – 1945. április 13.)*. Budapest.
- ZAHAROV, Matvej V. (szerk.) (1973): *A 2. és 3. Ukrán Front felszabadító hadműveletei Délkelet- és Közép-Európában 1944–1945*. Budapest.

Adalékok Veszprém „felszabadulási” ünnepségeihez

FÖLDESI FERENC

A *Veszprémi Népujság* 1945. októberi lapszámában egy névtelen szerző kikelt Szemes József plébános ellen, mivel – így a levél írója –, meggondolatlan dolognak tartja kijelentését (azt egyébként a levél írója nem részletezte), amit „a most készülő karcsú, vörös márványból készült obeliszkre tett, melynek tetején az ötágú vörös csillag fog ragyogni.”¹ Ezzel az utalással egyértelművé vált, hogy Veszprém is „önként” csatlakozott azokhoz a magyar városokhoz, akik emlékhelyet létesítenek az elesett szovjet katonáknak. De mire is ez a nagy sietség, miután a kiéhezett és kifosztott veszprémi lakosság – minden más szempontot hátra sorolva – emlékmű építésébe kezd? Akkor, amikor a városban tapasztalható éhezéssről írnak,² amikor épphogy leküzdötték a tífusz és a kolera járványveszélyt?³ Minden bizonnyal az „óhaj”, az „elváras” a „megfelelni akarás”.

A „felszabadulási” emlékmű építése

Az alapot az 1945. január 20-i fegyverszüneti egyezmény 16. pontja szolgáltatta: Magyarországon tilos volt irodalmi termékek kiadása és terjesztése, színi előadások, mozgóképek bemutatása, valamint **emlékművek felállítása is**, amennyiben a Szövetséges Ellenőrző Bizottság⁴ (SZEB) **nem egyezett bele**. (A kiemelések tőlem! – FF) Vagyis jól látható, hogy az emlékművek esetében a SZEB – esetünkben a szovjet parancsnokság – egyenesen megkövetelte, de talán jobb szó: „erősen ajánlotta” azok építését. Például a Fejér vármegyei alispán a körözvényében úgy fogalmazott, hogy az érintett települések „... az orosz katonai parancsnokság óhajának megfelelően”⁵ készítsék el a meg-

¹ *Veszprémi Népujság* 1 (1945. okt. 20.) A vörös obeliszk. 6. o.

² *Veszprémi Népujság* 1 (1945. okt. 6.) Az éhező város. 1. o.

³ *Veszprémi Népujság* 1 (1945. nov. 17.) Horváth István: Tiszta vizet... 1. o.

⁴ SZEB: a második világháború után a győztes hatalmak a fegyverszünet betartása és a kormányok működésének ellenőrzése céljából hoztak létre.

⁵ <https://velenceblog.com/2015/04/12/par-tegla-szovjet-hosi-emlekmu-tortenetebol/> (A letöltés ideje: 2025. máj. 15.)

adott tervvázlatnak megfelelő emlékművet. A levelében közölt minta-terv formája és méretei okán valószínű, hogy a veszprémi polgármester is ezt a tervet kapta etalon gyanánt.

Sok településen az első emlékművek döbbenetes gyorsasággal épültek fel, szinte a fegyvernyugvás után alig néhány hónappal már megkezdték a kivitelezést. A szovjet katonai parancsnokság „ajánlásának” célja az volt, hogy emlékeztessék a lakosságot arra, kiknek köszönheti a „felszabadulását” a német megszállás alól. Az emlékműnek nagynak, hatalmasnak kellett lenni, elhelyezése a település legszebb részét kellett kiválasztani.

Veszprém megyei város közgyűlése már 1945. május 5-én – másfél (!) hónappal a fegyvernyugvás után – pályázatot írt ki az emlékmű terveinek elkészítésére. A pályázati kiírásban olvasható: „Az emlékműnek ki kell fejeznie az orosz hadsereg katonáinak hősi áldozatkészségét, amellyel harcolt és életét áldozta Európa népeinek, közöttük hazánkunk is az elnyomók igája alóli felszabadításáért és szabadságáért.

A pályázók, illetve tervezők szabad kezet kapnak atekintetben, hogy az emlékművet a város mely részére tervezik, természetesen számolniuk kell azonban a helyi adottságokkal, forgalmi, továbbá tekintetbejövő városrendészeti szempontokkal, de azzal a körülménnyel is, hogy az emlékmű előtt ünnepek tartásakor a helyben ilyen alkalomra összegyűlni szokott tömeget kell elhelyezni.

Az emlékmű méreteinek alkalmazkodni kell a város jellegéhez, építési körülményeihez, figyelembe véve, hogy a Veszprémben levő többi emlékműhöz arányban legyen. A művészi kivitelezés és szempontok természetesen nem mellőzhetők.

Az emlékmű anyagának kiválasztásánál arra kell figyelemmel lenni, hogy az emlékművet gyorsan kell felállítani, tehát olyan anyag, amelynek szállítása a mai viszonyok között hosszú időt igényel vagy talán nem is lehetséges, számításba nem jöhet.

Az emlékmű méretezésénél számolni kell az eddigi hasonló emlékművek költségeivel s a város teherbíró képességeivel.

[...]

A pályázatok benyújtásának határideje május 15-én déli 12 óra.”⁶

A kiírás szerint a város az első kettő helyezett tervét díjazza – I. díj 2000 P., II. díj 1000 P. –, amivel a tervek a város tulajdonába kerülnek.

⁶ MNL VeML V.177. Mérnöki osztály iratai, 1945–1947. mh. 181/1945. 31. doboz. 2170/1945: Pályázat orosz hősi emlékművére. Kiadta Veszprém megyei város polgármestere.

Veszprém közgyűlése 1945. július 25-i ülésén, korábban, a Nemzeti Bizottság⁷ által ideiglenesen megbízott polgármesterét, Horváth Istvánt megerősítette állásában.⁸ Az 1945. augusztus 3-i rendkívüli közgyűlésen – Horváth polgármester elnöklete mellett – a testület az alábbi határozatot hozta: „A képviselő-testület közgyűlése az állandó választmány és az együttes bizottságok javaslata alapján egyhangúlag kimondja, hogy a **nemzeti bizottság által már elhatározott orosz hősi emlékműnek a legfőbb orosz parancsnokság által jóváhagyott terv szerinti** elkészítésére 600000 pengő hitelt engedélyez. Egyidejűleg megbízza a közgyűlés a város polgármesterét, hogy az orosz hősi emlékmű mielőbbi elkészítéséhez szükséges összes intézkedést saját hatáskörében a fenti hitelösszeg leggazdaságosabb felhasználása mellett és annak keretén belül tegye meg.”⁹ (*A kiemelések tőlem! – FF*)

Az „óhajnak” megfelelően Veszprém képviselő-testülete – szintén a Nemzeti Bizottság kezdeményezésére – vállalta az emlékmű megtervezését, a munkálatok költségeit, az emlékmű anyagának megszerzését, valamint kijelölte a város legszebbnek tartott terét a Rákóczi teret (ma Óváros tér). A képviselő-testület a program megvalósítását a város főmérnökére, Márfoldy Aladárra bízta, aki – az orosz katonai hatóság „javaslatának” megfelelő formában és anyagból – végül elkészítette az emlékmű tervét.¹⁰

Az emlékmű anyaga a Balatonalmádiban, Nagyhegyi-Goretzky János kőbányájából vásárolt vörös homokkő lett. A kibányászott kövekből 30–40–50 cm élhosszúságú tömböket kellett faragni. Az emlékmű építésével a város Wittwer Alajos és Nagy Károly veszprémi kőfaragókat bízta meg. A munka lassan haladt, hiszen a mesterek szeptember 5-re csak 7,3 m³ követ tudtak megfaragni. Ennek oka volt a nehézkes szállítás, a sok faragásra alkalmatlan kő, valamint a hosszan tartó esős időszak. Ezért jelezték a polgármesternek, hogy nem tudják határidőre befejezni az emlékmű felépítését. A munka gyorsítására 1945. október 7-én a polgármester hozzájárult ahhoz, hogy az előzőekben jelzett okokra

⁷ 1944 októberében, a szovjet csapatok uralma alá került területen a helyi közigazgatás biztosítására megszervezték a népi bizottságokat, amelyek az Magyar Nemzeti Függetlenségi Front 1944. decemberi megalakulása után egységesen Nemzeti Bizottságoknak kezdetek nevezni. A nemzeti bizottságok tagjai a pártok és a szakszervezetek delegáltjai voltak. A veszprémi Nemzeti Bizottság elnöke Sótónyi István volt. Működésükről lásd: BESZTERI 1965. 205–244.

⁸ MNL VeML V.173.a. 2. téka.

⁹ MNL VeML V.172.a. 142. téka: Veszprém megyei város kt. 1945. aug. 3. rendkívüli kgy. 2170-4/1945 Orosz hősi halottak Veszprémben felállítandó emlékművére hitel kijelölése.

¹⁰ BÁNDI 1996. 318. A pályázati kiírásból, illetve a mérnöki osztály irataiból nem derült ki, hogy kik pályáztak, illetve a pályázatot ki nyerte. Minden bizonnyal az idő rövidsége miatt végül Márfoldy tervét valósították meg a kapott minta alapján.

tekintettel a kitermelt és szükséges követ Balatonalmádiban faragják ki és azt szállítsák Veszprémbe. Ezért ha az államrendőrség politikai osztálya is hozzájárul, a Fülöp József, Gáspár Imre, Enyingi Lajos, Fülöp Lajos és Fülöp Sándor kőfaragók részére Balatonalmádiba szóló eltávozási engedélyt kiadhatják, akik Nagyhegyi-Goretczky János felügyelete mellett dolgoznak majd.¹¹

Az emlékmű építésével párhuzamosan Márföldy Aladár városi főmérnök Krolnémer János budapesti márványkereskedőtől 1945. szeptember 5-én megrendelte a szükséges márványtáblát. A tábla, amit fehér carrarai márványból kellett kivágni, 60 (50) cm széles, 120 cm magas és 3 cm vastag, felső része csiszolt és fényezett lappal, legömbölyített éllel, csiszolt oldallapokkal, 4 db saroklyukkal. A megegyezés szerint a tábláért 9300 P-t kell fizetni. A márványtáblát 1945. október 12-én Márföldy Aladár hozta el Budapestről és a saját ellátmányából fizette ki a 9775 P vételárat, mert másképp nem adták volna ki. A betűket már Veszprémbe Wittwer Alajos véste, aminek költsége „horribilisnek” tűnik: az elszámolás szerint az orosz hősi emlékmű 215 betűjének elkészítéséért összesen 4.300.000.000 pengőt (1 betű: 20.000.000 P.) fizettek 1946. május 15-én.¹²

1945. október 17-én a díszítő elemekre kötöttek szerződést, ami az emlékmű terve szerint szükséges ötágú csillag, a sarló-kalapács emblémát és a korlátláncot:

– Az ötágú csillaggal és a sarló-kalapáccsal kapcsolatos munkák: 2 mm vastag vörösréz lemezből kell készíteni, tartóhüvellyel, rögzítő csavarokkal. A teljes vételár 63.000 P. Készíti: Márvány Dezső fémöntő és fémáru-üzem, Veszprémbe.

– A korlátot övező díszítőlánc 45 m hosszban, 10 mm-es gömbvasból hegesztve és feketére lakkozva, felszereléssel együtt 73.000 P. Készíti: Németh József veszprémi lakatosmester.

A polgármester akkor úgy határozott, hogy az emelkedő árak miatt az összeget azonnal ki kell fizetni.¹³

Az elkészült emlékmű ünnepélyes avatására – a lap híradása szerint – 1945. november 7-én délután három órakor került volna sor, ahol majd képviselteti magukat a város politikai és közéleti szervezetei, a honvédség és természetesen a városban tartózkodó szovjet katonai alakulat is. A program szerint felvonulnak a kijelölt magyar és szovjet katonai egységek, ezután a honvédszenekar ün-

¹¹ MNL VeML V.177. Mérnöki osztály iratai, 1945–1947. mh. 181/1945. 31. doboz. Nagyhegyi-Goretczky János kérelme az orosz hősi emlékmű gyors befejezése érdekében. 1945. okt. 7.

¹² Uo. Az orosz hősi emlékmű 215 betűjének elkészítése.

¹³ MNL VeML V.177. Mérnöki osztály iratai, 1945–1947. mh. 181/1945. 31. doboz. Orosz hősi emlékműhöz csillag, sarló-kalapács és korlátlánc.

nepi hangversenyt ad, majd Horváth István polgármester mond avatóbeszédet. Végül a himnuszok elhangzása után a szovjet katonai alakulat képviselője beszél.¹⁴ Az avatás azonban elmaradt, mivel az emlékmű nem készült el a tervezett időben.

1945. december 4-én Márföldy Aladár városi főmérnök feljegyzést készített a polgármester részére az emlékmű megszemléléséről.¹⁵ A szemle – írta Márföldy – helyénvaló is volt, mert az orosz parancsnokság parancsnokhelyettese még az „alábbi változtatásokat követelte” (*A kiemelés tőlem! – FF*), miután megvizsgálta az emlékmű készültését:

- 1) A kerítés bejárati részénél 1 fellépő lépcsőfok készítését vörös homokkőből.
- 2) A bejárati rész előtt lévő láncnak az áthelyezését a bejárati gyalogjáró két oldalára a szükséges meghosszabbítással együtt.
- 3) A koszorútartó posztamenshez két lépcsőfokból álló fellépő készítését.
- 4) Az egész tér alapos megtisztítását s a kiálló betondarabok (elbontott árusítófülkék ottmaradt alaprészei) lefaragását.

A munkák december 16-ig elvégezhetőek – írta a főmérnök –, a felavatási ünnepélyt december 16-ra ki lehet tűzni. Erre az időpontra a parancsnoksággal meg is állapodott. A parancsnokság kérte a polgármester urat, hogy tegye meg a szükséges intézkedéseket – jelentette Márföldy Aladár.¹⁶

Végül a decemberi avatást is elhalasztották, mivel még több járulékos munkát is el kellett végezni.

Horváth István polgármester csak 1946. március 7-én utasította a városi főmérnököt a következő munkák sürgős elvégzésére:

„– Utasítom a mérnöki hivatalt, hogy a hősi emlékműhöz a még hiányzó korlát láncot legkésőbb március 15-ig szerelje fel.

– Ugyancsak intézkedjék kellő időben, hogy az emlékmű környéke kertészetileg az évszaknak megfelelően rendeztessék, legalább az ünnepség tartamára.

– Utasítom továbbá, hogy [...] a Rákóczi téri bombatölcsért legalább szükségszerűen az ünnepségig rendeztessék. A szükséges fuvarokat közmunkával kell biztosítani, ha másként nem megy. Az ünnepségtől függetlenül is a bom-

¹⁴ *Veszprémi Népujság* 1 (1945. nov. 3.) November 7-én, szerdán délután avatják fel a szovjethősök veszprémi emlékművét. 2. o.

¹⁵ MNL VeML V.177. Mérnöki osztály iratai, 1945–1947. mh. 181/1945. 31. doboz. Az orosz emlékmű felavatása és a városparancsnokság által követelt (sic!) pótlások elkészítése.

¹⁶ Uo.

batámadás után egy évre, a város központjában ezt a súlyos hibát okvetlenül rendbe kell hozni.

– Egyben a villamosműveket utasítom, hogy tegye tanulmányozás tárgyává, hogy az ünnepség előestéjére maga az emlékmű, esetleg a tűztorony villamos reflektorral nem volna-e megvilágítható.”¹⁷

Az emlékmű avatása

Egy évvel azután, hogy 1945. március 23-án Veszprémet a német csapatok elhagyták, és a szovjet csapatok megszállták, annak az emlékműnek a leleplezése történt, amit a harcok során elesett szovjet katonák és Veszprém „felszabadulásának” emlékére készítettek. Ekkor is voltak ünnepségek április 4-én, de a hangsúly kezdetben a városi megemlékezéseken volt.

A városi Nemzeti Bizottság 1946. március elején határozatban fektette le a veszprémi ünnepi programot, ami a városban az 1945-ben folyó harcok megszűnése napján, március 23-án délelőtt 10 órakor kezdődött. Egyedinek tűnik az ünnepség lefolyása, mely szerint:

– A 10 órás kezdés után a város dolgozói óránként 10 perces munkaszüneteket tartanak a felszabadulás emlékére. A munkaszünet kezdetét és végét a légoltalmi sziréna jelzi.

– Délután 2 órától a városban általános munkaszünet lesz.

– Délután 4 órakor lesz ünnepség keretében a „város felszabadításáért hősi halált halt orosz katonák emlékművének leleplezése a Rákóczi (ma Óváros) téren.”¹⁸ Az ünnepi beszédet Horváth István polgármester mondja.

– Délután 5 órakor a Nemzeti Bizottság és a városi képviselő-testület nyilvános és együttes közgyűlést tart a Petőfi Színházban. A rendezvényen az ünnepi beszédet Vajda Vince vármegyei főjegyző tartja.

A március 23-i ünnepi nap teljes programját falragaszok útján is a lakosság tudomására hozták, valamint minden ünnepi programra meghívták a városban állomásozó szovjet, illetve a környékbeli honvéd alakulatok parancsnokait, továbbá a pártok, hatóságok és egyesületek képviselőit.

Hosszú beszámolót olvashatunk az ünnepség lefolyásáról a március 31-i lapszámban. „Az elmúlt szombaton, Veszprém felszabadulásának egy éves fordulóján – írja a tudósító – megható ünnepség keretében leplezték le a magyar földön hősi halált halt orosz katonák emlékművét. A Rákóczi tér közepén zöld

¹⁷ MNL VeML V.177. Mérnöki osztály iratai, 1945–1947. mh. 181/1945. 31. doboz. Orosz hősi emlékmű és környékének rendezése.

¹⁸ *Veszprémi Népujság* 2 (1946. márc. 17.) Veszprém felszabadulásának ünnepe. 2. o.

gyeppel borított emelvényen áll a vörös obeliszk tetején az ötágú csillag, oldalán márványba vésett felirat, amely örök időkre hirdeti, hogy az orosz nép fiai életük árán harcolták ki a magyar nép szabadságát.”



1.) A Rákóczi (Vörös Hadsereg, Óváros) téri szovjet hősi emlékmű
(Forrás: Eötvös Károly Könyvtár, helytörténeti gyűjtemény)

A program szerint délelőtt tíz órakor megszólaltak a szirénák, és 10 percre leállt a munka. Délután két órától munkaszünet volt, és a gyárakból, üzemekből, hivatalokból a dolgozók nagy csoportokban vonultak a Rákóczi téri emlékműhöz. Az ünnepséget a magyar Himnusszal kezdték, majd a polgármester beszéde közben „... lehullott a vörös lepel és utána felhangzottak az orosz és magyar Himnusz fenséges dallamai”.¹⁹ Az emlékművön orosz és magyar nyelven az alábbi felirat volt olvasható: **ÖRÖK HÁLA / A VÖRÖS HADSEREG ELESETT HŐSEINEK / AKIK VESZPRÉM VÁROSÁT FELSZABADÍTOTTÁK / A NÉMET FASISZTA MEGSZÁLLÁS ALÓL / 1945. MÁRC. 23.**²⁰

¹⁹ *Veszprémi Népujság* 2 (1946. márc. 31.) Felszabadulásunk egy éves évfordulóján leplezték le az orosz hősi halottak emlékművét. 3. o.

²⁰ MOLNÁR 2014. 596. A felirattól is világosan kitűnik, hogy az emlékmű nem a később hivatalos ápr. 4-i nemzeti ünnep emlékezetére készült. Az emlékművet a város emeltette Veszprém 1945. márc. 23-i napja és az elesett szovjet katonák emlékezetére.

Ekkor még több párt is koszorúzott az emlékműnél: Függetlenségi Front pártjai, külön a Kommunista Párt, a Szociáldemokrata Párt. Koszorúzott Veszprém vármegye, Veszprém város képviselője, a Demokratikus Nőszövetség, majd a Vörös Hadsereg és a Honvédség képviselői is.

A koszorúzások után Krivonos őrnagy, a szovjet katonai parancsnokság képviselője tartott emlékbeszédet, majd „az orosz díszszázad háromszoros sortüze és az orosz gyászinduló hangjai mellett...”²¹ ért véget a szabadtéri megemlékezés. Az avatás után a városi színházban a Nemzeti Bizottság és a város képviselő-testülete – nagy közönség jelenlétében – díszközgyűlést tartott. Az ünnepi beszédet Illés László vármegyei főjegyző mondta, megadva a későbbi „nemzeti alaphangot”: **„Bűnösök vagyunk [az egész magyar nép], méghozzá minősítetten bűnösök...”**²²! (A kiemelések tőlem! – FF)

A városi ünnepség után nem egészen két héttel ismét ünnepség zajlott a már felavatott Rákóczi téri emlékmű előtt: a nemzeti ünnepé nyilvánított április 4. alkalmából. „A Nemzeti Bizottság rendezésében a Rákóczi téren a Szovjet hősi emlékműnél 11 órára fegyelmezett sorokban vonulnak fel az iskolások, majd a hatóságok részéről a közületek, szakszervezetek s a pártok.” A beszédet a Nemzeti Bizottság elnöke, Sótornyai István tartotta. Ekkor még beszédet mondott a „Főispán úr”, majd Krivonos őrnagy is, utóbbi kijelentve, hogy „... a Vörös Hadseregnek nincs szándékában beavatkozni a magyar belügyekbe, hanem békésen akar együttműködni a közvetlen szomszédos Magyarországgal.” A beszédek után koszorúzás következett az emlékműnél, majd az „egybegyűlt ünneplő közönség impozáns menetben felvonult a Szovjet hősi halottak sírjainak megkoszorúzására.”²³ A napot térzene, táncmulatság és mozielőadás zárta.

Városi megemlékezések az emlékműnél

1947-ben változás történt a szovjet temetők és emlékművek ügyében. A SZEB megállapodott a magyar féllel, hogy a „szovjet katonai temetők rendbetartásának és ápolásának, valamint az ehhez szükséges munkaszerszámoknak költségét, a szovjet parancsnokságok fedezik”, és intézkedett az ügyben, hogy a helyi hatóságok a szükséges munkaerőt rendeljék ki, és gondoskodjanak építési anyagokról.²⁴

²¹ *Veszprémi Népujság* 2 (1946. márc. 31.) Felszabadulásunk egy éves évfordulóján leplezték le az orosz hősi halottak emlékművét. 3. o.

²² Uo.

²³ *Veszprémi Népujság* 2 (1946. ápr. 7.) gr.: Felszabadulás ünnepe, ápr. 4. 3. o.

²⁴ MNL VeML V.177. Mérnöki osztály iratai, 1945–1947. mh. 181/1945. 31. doboz. Veszprém megyei városban eltemetett szovjet hősök emlékművének ügye. BM rendeletére kiadta a h. pm. 1947. febr. 26.

Majd 1947. március 3-án dr. Szigethy Miklós városi főjegyző feljegyzésében írja: „A városi tanács tudomásul veszi a beterjesztett magyar és orosz nyelvű jegyzőkönyvekből, hogy az orosz katonai hatóságok a város gondozásába átadták a Rákóczi-téren emelt orosz hősi-emlékművet.”²⁵

A megemlékezések hasonló szellemben és helyszínen történtek 1948-ban is – „Március 23-án déli 12 órakor megszólalt és riadót fújt a sziréna Veszprémben: a 3 évvel ezelőtti felszabadulásra emlékeztetett bennünket.”²⁶ –, majd 1949-ben már nem volt híradás a március 23-i ünnepségről, helyét átadta az április 4-i megemlékezéseknek.

Az 1950-es év több szempontból is különleges volt. Ebben az évben keresztelték át a köztereket és az intézményeket, így a Rákóczi teret 1950. április 4-től Vörös Hadsereg térnek nevezték.²⁷

Március 23-án nem, de április 4-én már készültek az ötödik évfordulás nagyszabású ünnepségekre. A szervezési feladatokat a Magyar Dolgozók Pártja városi szervezetének titkára, Csonka Dezső vezetésével egy 35 tagú előkészítő bizottság vette kézbe. Felhívásukban szerepelt többek között egy ajánlás a háztulajdonosoknak, hogy „az épületeket versenyszerűen dekorálják és a három legszebben díszített épületet fényképen örökítik meg és dicséző oklevelet kap.”²⁸ Az ünnep előestéjén monstre motoros és kerékpáros felvonulást terveztek fáklós stafétával, melyen mintegy 80–90 motoros és 300 futó vesz majd részt. További terv volt, hogy április 4-e reggelén zenés ébresztővel keltik fel Veszprém lakosságát. Aznapra is terveztek felvonulást az üzemek dolgozói és a tömegszervezetek tagjai számára, illetve külön a feldíszített járműveknek és traktoroknak. A város különböző pontjain felállított szabadtéri színpadokon kultúrmasorokkal és térzenével szórakoztatják a közönséget.

²⁵ MNL VeML V.177. Mérnöki osztály iratai, 1945–1947. mh. 181/1945. 31. doboz. Az orosz emlékműnek a város gondozásába való átadása.

²⁶ *Veszprémmegyei Népujság* 4 (1948. márc. 28.) (Cs. I.): Március 23-án... 1. o.

²⁷ Például a Jutasi út, később Szent Imre herceg út a Felszabadulás útja nevet kapta. A városrészek is újmegnevezést kaptak: Szent Imre város – Dimitrov város; Jeruzsálemhegy – Petőfi város; Nándor telep – Boskovitz város; Temetőhegy – Dózsa város; Jutas puszta – Vörös csillag puszta; Szent István völgyhíd – Rákosi Mátyás völgyhíd. *Veszprémmegyei Népujság* 6 (1950. ápr. 4.) Április 4-re: Demokratikus elnevezéseket kapnak a veszprémi városrészek, utcák, terek. 4. o.

²⁸ *Veszprémmegyei Népujság* 6 (1950. ápr. 4.) A Felszabadulás ünnepe előkészületei Veszprémben. 4. o.

Megemlékezések 1956 után

Veszprémben az 1956-os forradalom és szabadságharc leveréséig nem változott az ünnepek menete. 1956 októberében – mint ahogy a Tűztoronyról –, a Rákóczi téri emlékműről is eltávolították a vörös csillagot.

1957-ben országszerte elsősorban a szovjet emlékművekről eltávolított vörös csillagok helyreállításáról olvashattunk. Illetve – az akkor még Veszprém vármegyéhez tartozó – Keszthely egyik érdekességéről, az úgynevezett „fehér emberről”,²⁹ vagyis arról a gipszszoborról, amelyet 1956. november 3-án állítottak közszemlére és amelynek végleges, tartósabb anyagból készített majdani változata lett volna a hősi halált halt 1956-os forradalmárok emlékműve. A „fehér ember” eltávolítására csak 1957 januárjában került sor, ekkor a raktárak mélyére „száműzték”, de nem semmisítették meg.³⁰

Veszprémben az emlékmű felújítását 1957. február elején kezdték meg és február 15-én a vörös csillagot is a helyére tették. Ennél a – immár Vörös Hadsereg téri – felújított emlékműnél az első városi ünnepség nem március 23-án volt, hanem február 23-án a szovjet hadsereg napján. Nem maradt el mindazonáltal a március 23-i ünnepség sem, miután ezen a napon is volt koszorúzás, díszközgyűlés, és ugyancsak nem maradt el az április 4-i ünnepség sem. A Vörös Hadsereg téren felállított hangszóróból szólt a „Vörös Csepel, vezesd a harcot...” kezdetű mozgalmi nóta, majd 10 órakor sor került a koszorúzásra is. Több újdonság is volt. A beszámoló szerint „Felvonult a honvédségi díszszázad, és most először dolgozóink büszkesége: a veszprémi munkásszázad is, köztük az első női szakasz. Ami szintén új volt, és még ünnepélyesebbé tette ezt a napot, hogy most a honvédség és rendőrség mellett az emlékműnél őrséget álltak a munkásőrség tagjai és a szovjet hadsereg képviselői is.”³¹ Bár nem a városi ünnepek sorába tartozik, de ekkor közölt a Napló egy „olvasói levelet”: Vörös csillagot a tűztoronyra! címmel, melyben írója fájjalja, hogy még mindig nem

²⁹ *Pannon Tükör* 11 (2006/6) Tar Ferenc: A keszthelyi „Fehér ember”. 91–92. o. A rövid ideig a keszthelyi Fő téren álló Szabadság-szobor vagy közismert nevén „fehér ember” Magyarországon – és a világon – az elsőként emelt szobor volt az 1956-os forradalom áldozatainak emlékére. Az 5 m magas talapzaton álló gipszszobrot, melyet Marinkay István készített, ideiglenesnek szánták, egy későbbi márvány- vagy bronz figura előképeként. Az emlékművet 1956. nov. 1-én avatták fel, és a forradalom leverése után több mint két hónapig a helyén maradt. Miután 1957. januárban még az angol rádió adásában is nagyra értékelték, a katonaság eltávolította a helyéről. A Festetics-kastélyban elrejtve, majd a Balatoni Múzeumban őrizték meg az utókornak.

³⁰ *Középdunántúli Napló* 1 (1957. jan. 29.) Hazai Sándor fhdgy: Eltűnt már az ellenforradalom szimbóluma Keszthelyről. 3. o.

³¹ *Középdunántúli Napló* 1 (1957. ápr. 6.) Lelkes felszabadulási ünnepek a megyében. 1–2. o.

került fel a munkáshatalmat jelképező dísz. Miért? „Mert – háborog – a városi tanács 1957. január 25-én kelt 26/1957-es számú határozata kimondja, hogy a tűztoronyot eredeti állapotában kell helyreállítani. Vajon a vörös csillaggal nem eredeti állapotában állt a tűztorony? Vagy milyen eredeti állapotra gondolt e határozat meghozatalánál a városi tanács végrehajtó bizottsága?”³²

A következő 1958. évben már igen rövid tudósítás volt a március 23-i városi ünnepéről. A városi tanács ülést tartott, Ditrói József megemlékezett az 1919-es Tanácsköztársaságról és Veszprém felszabadításáról, majd a tanács megkoszorúzta a szovjet hősi emlékművet. Annál nagyobb volt mind az április 4-i ünnepség lefolyása, mind az arról szóló tudósítás terjedelme. Itt már volt felvonulás, díszszázad is. Mint olvasható: „Már a kora délelőtti órákban megkezdődött az üzemek, vállalatok, hivatalok dolgozóinak és az iskolák felvonulása a Vöröshadsereg térre, az ünnepség színhelyére. A felvonulók vidáman, vörös és nemzeti színű zászlók alatt meneteltek a veszprémi utcákon. Délelőtt tíz órakor a téren emelt dísztribünön az ünnepség díszelnöksége elfoglalta a helyét. [...] Tíz óra után néhány perccel az ünnepségen résztvevő szovjet és magyar katonai díszegységek, a rendőrség és a munkásőrség díszegységeinek parancsnoka jelentést tett Méth Alfréd alezredesnek.”³³

Ezután sok változás nem történt: március 23-át visszafogottan ünnepelte a városi tanács, elsősorban ünnepi közgyűléssel, majd koszorúzással a megszokott helyen, a Vörös Hadsereg téren. Ugyancsak nem volt változás az április 4-i ünnepségek koreográfiájában sem: ünnepségek megyeszerte – így Veszprém-ben is –, majd koszorúzás, a megyeszékhelyen a „szokott helyen”, a Vörös Hadsereg téri emlékműnél. Ujdonság csak a megjelenő személyeket illetően adódott: 1959-ben a „vezérszónok” Pap János volt.

Az újság megfogalmazása szerint nagyszabású díszszemlét tartottak 1964-ben az április 4-i ünnepségen. A dísztribün a Vörös Hadsereg téren volt, majd a ceremónia zárásaként koszorúztak. A nagygyűlés befejezése után a Rákóczi téren folytatódott a rendezvény, amikor csapatzászló átadására is sor került, amit a Veszprémi Fémfeldolgozó Vállalat adományozott az MN 8354-es³⁴ számú katonai szervezet részére.

A kerek évfordulókon – mint például 1965-ben – már nem volt külön kültéri városi ünnepség. Az ünnepi tanácsülést – ahol díszvendégek voltak a hazánkban ideiglenesen tartózkodó veszprémi alakulatok képviselői – megtartották, majd átsétáltak a Vörös Hadsereg térre koszorúzni. Maradt az április 4-i dísztribün, zászlódísz, beszédek és koszorúzás a Vörös Hadsereg téren.

³² Középdunántúli Napló 1 (1957. ápr. 6.) Vörös csillagot a tűztoronyra! 1. o.

³³ Középdunántúli Napló 2 (1958. ápr. 5.) Lelkesen ünnepelt megyénk dolgozó népe. 1–2. o.

³⁴ Magyar Néphadsereg 54. rádiótechnikai ezred parancsnokság.

Katonai díszszemle a negyedszázados évfordulón

Különleges, városi ünnepségeken nem szokványos rendezvény volt a város „felszabadításának” 25. évfordulóján. A jubileumi évforduló városi megemlékezésére a Városi Tanács VB már 1969 novemberében bizottságot hozott létre, amely bizottság részletes ütem- és feladattervet készített.

A felkészülés jegyében a Városi Tanács az 1970. február 13-i tanácsülésén az 1/1970. számú rendeletével *Felszabadulási Jubileumi Emlékérem* elismerést alapított. Az emlékérem adományozható – az alapító okirat szerint – a város felszabadításáért vívott küzdelemért, az újjáépítésben végzett munkáért, kimagasló érdemekért. Adományozza a Városi Tanács, kaphatja csoport, szervezet, egyén.



2.) *Felszabadulási Jubileumi Emlékérem (Magántulajdonban)*

A *Felszabadulási Jubileumi Emlékérem* leírása: 70 mm átmérőjű, kör alakú bronzplakett. Egyik oldalán a Várral és a Viadukttal. A plakett bal alsó részén pajzs alakú városcímer. Felső részen *Veszprém* felirat. Plakett hátoldala: *Veszprém város Tanácsa 1945-1970. március 23.* felirattal. Az emlékérem 35 mm átmérőjű kicsinyített másán a város színeit tartalmazó háromszögű piros-kék szalag van.³⁵

A városi jubileumi megemlékezés kidolgozott menetrendjének véglegesítésére az 1970. február 19-i VB ülésen került sor, amikor Kiss János mb. VB elnökhelyettes ismertette a feladatokat. E szerint:

– A Városgazdálkodási Vállalatnak fel kell mérni a kihelyezett zászlótartó konzolok állapotát, ahol szükséges, azokat pótolni, cserélni kell.

³⁵ MNL VeML XXIII.651a. 19. kötete: Veszprém VT 1970. febr. 13. tanácsülés.

- 150–150 db vörös, illetve nemzeti színű zászló beszerzése.
 - A Végrehajtó Bizottság felkérte a kereskedelmi és vendéglátó üzemeket, városi szervezeteket, vállalatokat, hogy akiknek kirakatuk van, 1970. március 20. és április 22. között folyamatosan díszítsék a portálokat, világítsák ki azokat, a fényreklámok üzemeljenek, és lehetőség szerint újakat szereljenek fel.
 - A lakóbizottságok elnökeinek eljuttatták a rendezvénytáptárt, valamint kaptak egy programfüzetet, egyben felkérték őket, hogy a lakókat „buzdítsák” a különböző események látogatására.
 - Felül kellett vizsgálni a közvilágítás állapotát. Az ÉDÁSZ helyi üzemegységét felkérték az izzócserékre, a köztéri szobrok kivilágítására. Kiemelt világítást kértek a Vörös Hadsereg téren lévő szovjet hősi emlékműnek, a Lenin szobornak, a Tanácsköztársasági emlékműnek a Lenin (Erzsébet) ligetben (a veszprémi köznyelvben: „a zászlós fiú”) és a 48-as emlékműnek.
 - Biztosítani kellett a Vár és a megyei könyvtár díszkivilágítását.
 - Ahol szükséges volt, soron kívül el kellett végezni az épülethomlokzatok javítását.
 - Döntöttek a Vörös Hadsereg téri dekoráció, valamint a Stadion előtti dekoráció és tribün építéséről.
 - A magántulajdonban lévő és városképi szempontból kifogásolható épületek, kerítések rendbehozására március 20-ig a VTVB Építési és Közlekedési osztály 20 db határozatot hozott.
 - A rendezvények során érintett utakat, tereket, járdákat soron kívül kellett javítani, tisztítani és rendezni.
 - Szintén soron kívüli kátyúzást kellett végezni az érintett útvonalakon. Cserélni kellett a KRESZ-táblákat, az útburkolati jeleket újra kellett festeni, valamint rendbe kellett hozni a parkokat, játszótereket.
 - A szovjet hősi temetők rendezése is feladat volt.
 - A felkészülés jegyében tatarozták a Szilágyi Erzsébet Általános Iskola Vorosilov úti (ma Iskola utca) épületét, ide építették be a 2. sz. általános iskolánál kibontott műemlék jellegű vaskaput. Ugyancsak tatarozták a Szabó Gáspár Kollégiumot (Jelenleg a Padányi Katolikus Iskola Virág Benedek utcai része), a 3. sz. óvodát (a Szabó Gáspár Kollégium és a Kállai Éva Leánygimnázium között), és teljes felújították a Vörös Október (ma Szent István) úti óvodát.³⁶
- A következő, 1970. március 5-i VB ülésen döntöttek a *Felszabadulási Jubileumi Emlékérem* díjazottairól. A különböző szűrőkön átment javaslatok után 432 fő és 30 városi szervezet kapta meg az emlékérmét, majd ezt még a március 19-i ülésen bővítették további 25 fővel. A névsorban ismert városi személyek, katonák,

³⁶ MNL VeML XXIII.652a. 43. kötet: 1970. febr. 19. VB ülés.

rendőrök, művészek, színészek szerepeltek, de olvasható volt Gribacsov nevű, illetve Felszabadító (?) névvel jelzett személy, valamint az Egyházügyi-től 2 fő megjelölés.³⁷



3.) Meghívó az 1970. március 23-i ünnepségekre

(Forrás: Eötvös Károly Könyvtár, helytörténeti gyűjtemény, aprónyomtatványok)

A *Napló* címdoldalon és részletesen számolt be a március 23-i és az azt megelőző városi eseményekről.

Március 15-én Veszprém helyőrségparancsnoka, Jávor József ezredes³⁸ díz-parancsot adott ki a városi megemlékezés megtartására:

„E történelmi évforduló alkalmával – a rendőrség megyei főkapitányának és a munkásőrség megyei parancsnokának egyetértésével – megparancsolom:

1. A Néphadsereg helyőrség csapatai, a rendőrség és munkásőrség alakulatai díszszerep kötelékben, helyőrségi díszszemlével emlékezzenek meg Veszprém város felszabadulásának 25. évfordulójáról.

2. A csapatok gyalogos és gépesített díszalegységekkel, valamint légikötelékkel tisztelegjenek a város és megye kommunistái s dolgozó népe előtt.

3. A Szovjet Hősi Emlékműnél és a Lenin szobornál a díszőrök sorakozzanak fel 10 órakor.

A jubileumi helyőrségi díszszemle ideje: 1970. március 23-án 10 órakor. A díszszemle helye: Veszprém, Stadion tér és Wartha Vince utca.

A díszszemle parancsnoka: Pusztai Gyula ezredes.

³⁷ MNL VeML XXIII.652a. 44. kötet: 1970 márc. 5. VB ülés, 47/1970. VB határozat és 1970. márc. 19. VB ülés, 54/1970 VB. határozat.

³⁸ Magyar Néphadsereg 1. honi légvédelmi hadosztály-parancsnokság Veszprém, parancsnok.

A díszszemlét tartó előljáró: Stock János vezérőrnagy.³⁹

A dísztribünt a Wartha Vince utcán, a városi stadionnal szemben építették fel, ahol – szemben a tribünnel – a nézőközönséget is elhelyezték. Az utcát napokkal március 23-a előtt – a gyakorlások miatt is – lezárták. A beszámolóban olvashattuk:

„Tegnap délelőtt Veszprémben, a Stadion előtti téren díszszemléhez sorakoztak fel a fegyveres erők egységei, a néphadsereg, a rendőrség és a munkásőrség alakulatai. Veszprém város felszabadulása 25. évfordulójának főünnepsége volt a megyeszékhelyen a katonai díszszemle. [...] Pontosan tíz órakor elhangzott a vezényszó a téren felsorakozott egységek tisztelegve köszöntötték a nézőket, majd jelszavakat kiáltottak. Ezekkel üdvözölték a szocialista munka hőseit, pártunkat, a párt veteránjait a negyedszázados évfordulót és Veszprém város dolgozóit. Ezután fogadták Stock János vezérőrnagyot.”⁴⁰



4.) Stock János vezérőrnagy a csapatzászló előtt
(Fotó: Zeitler Gusztáv, LDM diatár, D.2204)

A már szokásos beszéd elhangzása után: „Felzúgott ismét a hajrá, majd a Himnusz hangjai után elvonultak az egységek a térről, hogy megalakuljanak a díszszemléhez. Nemsokára, ezúttal már díszmenetben megjelent az első alaku-

³⁹ *Napló* 26 (1970. márc. 15.) A Magyar Néphadsereg Veszprém Helyőrség parancsnokának Díszparancsa. 1. o.

⁴⁰ Magyar Néphadsereg légvédelmi és repülőparancsnok.

lat, ezt követték a többiek, elvonulva a dísztribün előtt. A néphadsereg technikai erejének szimbólumaként megjelent a tér fölött egy harcászati helikopterekből álló, majd egy sugárhajtású vadászrepülőgép-kötelék. Ezután a térre érkeztek a gépesített egységek, s a zenekar elvonulásával véget ért a díszszemle.”⁴¹

A beszámolóban említett „harcászati helikopterekből álló kötélék” a Szentkirályszabadjára 1969. május és december között Kecskemétről áttelepült MN 86. önálló helikopterezred Mi-1 helikopterei voltak. Az ezred állományába tartoztak még a frissen beszerzett Mi-8-as helikopterek, amelyek ekkor a budapesti április 4-i katonai díszszemlére készültek. A Mi-8-as típus ekkor mutatkozott be az ország nyilvánosságának is.⁴² A „sugárhajtású vadászrepülőgép-kötélék” a Magyar Néphadsereg MiG-15 típusú vadászrepülőiből állt.



5.) Díszlegység a tribün előtt, a levegőben a Mi-1 helikopter-raj
(Fotó: Zeitler Gusztáv, LDM diatár, D.2216)

⁴¹ *Napló* 26 (1970. márc. 24.) Új rend az ősi városban. Díszszemle, koszorúzás, kiállítás, hálastaféta és fáklyás felvonulás. Impozáns ünnepség a megyeszékhely felszabadulásának 25. évfordulóján. 1–2. o. Fotóval a díszszemlééről.

⁴² BRANDT 2004. A helikopterezred hivatalosan 1970. jún. 1-től települt a szentkirályszabadjai bázisra.



6.) MiG-15 rajkötélék a Wartha Vince utca felett
(Fotó: Szepsi Szücs Levente. LDM fotótár V.8473)

A következő jubileumi évfordulóra 1975-ben került sor. Változás nem volt a korábban megszokottakhoz képest – igaz, díszszemlét már nem tartottak. Több kapcsolódó esemény is volt ezen a napon. A városi tanács tagjai a díszközgyűlésük előtt megkoszorúzták a Vörös Hadsereg téri emlékművet. A díszközgyűlésen határoztak a „Veszprém város díszpolgára” címről is. Ekkor e címet 34 fő kapta – többek között – dr. Polinszky Károly és Pap János, illetve Tartu, Haszkovó és Halle városok különböző szintű pártfunkcionáriusai. Ekkor adták át első alkalommal a „Veszprém városért” kitüntető cím arany és ezüst fokozatát is, az arany fokozatot 74 fő, az ezüstöt 83 fő vehetett át.

A negyvennegyedik megemlékezés majd az emlékmű bontása

Az utolsó felszabadulási ünnepséget – a városi megemlékezés ezúttal is elmaradt – 1989. április 4-én tartották Veszprémben. A program a Vörös Hadsereg téren kezdődött. A harcok során elesett szovjet katonák emlékművét a megyei pártbizottság nevében Gyuricza László első titkár, a megyei tanács képviselőjében pedig István János tanácselnök koszorúzta meg, a dísnagygyűlésen Csonka Zoltán, a Veszprém városi pártbizottság első titkára mondott ünnepi beszédet.⁴³

1989. augusztus 20-án lekerült a Tűztoronyról a vörös csillag, helyét ismét – eredeti állapot! – a koronás magyar címer foglalta el. 1990-ben napirendre került az utcák elnevezésének megváltoztatása. 1990. májusban a munkáját felújító utcanévbizottság javaslatokat várt – többek között – a Vörös Hadsereg tér új nevére is.

A városi tanács 1990. március 30-án Maróti Rezső vezetésével maratoni ülést tartott. Ekkor még úgy döntöttek, hogy a Vörös Hadsereg téri emlékmű elhelyezéséről a tanács tisztségviselői folytassanak tárgyalásokat. Majd az egykori Vörös Hadsereg téren felállított szovjet hősi emlékmű eltávolításához és áthelyezéséhez Ivan Aboimov, a Szovjetunió magyarországi nagykövete járult hozzá 1990. április 8-án keltezett hivatalos levelében.⁴⁴ Az áthelyezés indoklásában az szerepelt, hogy történelmi okok miatt vált szükségessé az emlékmű áthelyezése.⁴⁵

Az emlékmű bontását szeptember 24-én kezdték meg a Veszprémi Város-gazdálkodási Üzem dolgozói.⁴⁶ A szeptember 25-i Naplóban a következő menetrend volt olvasható: „Az emlékművet kockánként szedik le, a Mártírok úti katonatemetőbe szállítják, majd a megszámozott darabokból újra felépítik...”⁴⁷ Végül az emlékművet 1991-ben az Ady utca elején lévő szovjet katonai temetőben állították fel az ott elhelyezett műkö obeliszk helyére, mivel az nem képviselt történelmi értéket. Azonban a felállításra kiszemelt terület kisebb volt, mint az Óváros téren, így az ötszögletű alépitményt elhagyták, csak maga a „vöröskő”

⁴³ *Napló* 45 (1989. ápr. 5.) Megteremtteni a nemzet felemelkedéséért küzdő erők összefogását. Koszorúzás, ünnepi nagygyűlés április 4-e tiszteletére. 1–2. o.

⁴⁴ Maróti Rezsőnek címzett hozzájárulás szövege: „A Szovjetunió Magyar Köztársasági Nagykövetsége nem tiltakozik az Ön által javasolt lehetőség ellen, hogy a szovjet katonák emlékművét az Óváros térről a belvárosban, a Budapest utcában található szovjet katonák temetőjébe helyezték át. Szeretnék köszönetet mondani Önnek és munkatársainak a Magyarország felszabadításáért vívott harcokban elesett szovjet katonák emléke iránti gondoskodó hozzáállásukért. Az emlékmű áthelyezésének pontos időpontjáról kérjük szíves tájékoztatását.” MOLNÁR 2014. 607. 3. ábra.

⁴⁵ MNL VeML XXIII.654 15100/1990. 25 EH 50. doboz.

⁴⁶ *Napló* 46 (1990. szept. 20.) Költözik a veszprémi szovjet emlékmű. 8. o.

⁴⁷ *Napló* 46 (1990. szept. 25.) 1. o.

obeliszk 1,2x1,5 méteres alaptestére építették fel az emlékművet. Anyaga nem az eredeti faragott vöröskő volt, hanem egy betonoszlop, amit vörös színűre festettek, utánozva az eredeti építményt.⁴⁸

Tíz év múlva, 2001-ben Veszprém város önkormányzata megkezdte – konzultálva az érintett Oroszországgal és a szovjet utódállamokkal – az Ady utcai és a Mártírok úti szovjet katonai temetők felszámolásával, az ott eltemetettek exhumálásával és új helyen történő eltemetésével kapcsolatos egyeztetéseket. A városfejlesztési bizottság 2001 júniusában támogatta az Ady utcában lévő temető áthelyezését, ám a Mártírok útját már nem, mivel a terület az izraelita hitközség tulajdonában volt. A két temető áthelyezésének költségét a bizottság kilencmillió forintba becsülte. Ezen az ülésen elhangzott még, hogy a szentkirályszabadjai volt orosz laktanya területén az emlékmű alatt is vannak földi maradványok (1956-ban elesett szovjet katonák), amire a magyar féltől az az ígéret hangzott el, hogy ott kegyeleti helyet alakítanak ki.⁴⁹

Júliusban ismét napirenden volt a kérdés, amikor már az Ady utcai és a Mártírok úti temető áthelyezéséről egyeztettek. A Mártírok úti temető áthelyezésének költségét az izraelita hitközség magára vállalta. Asztalos István alpolgármester ekkor jelezte a bizottságoknak, hogy a temetőkben lévő – így az Ady utcai is – obeliszkok áthelyezését nem tervezik.⁵⁰

Az eltemetettek exhumálása, a Vámosi úti temetőben az újonnan kialakított katonaparcellába történő áttemetése 2006. március és szeptember között valósult meg.⁵¹ Az Ady utcai temetőben lévő vörös színű műkő obeliszket elbontották és a hulladéklerakóba helyezték el. Ezt alátámasztják a veszprémi Polgármesteri Hivatal kulturális referensével, Horváth Katalinnal 2006. május 15-én készült interjúban elhangzottak is: „Mi azt vállaltuk, hogy azokat az objektumokat, amelyeket lehet konzerválni, mint a történelmünk egy darabját, mindenképpen megőrizzük. Az emlékműről mindenki azt hitte, hogy vöröskő építmény, azonban kiderült, hogy egy málló betonoszlopról van szó, amit lefestettek, hogy vöröskő emléknek hasson. A szétbontás folyamán összedőlt.”⁵² A felszámolt temetőkben lévő obeliszkok – így a volt Óváros téri is – az enyészeté lettek, hiszen az új orosz katonai parcellában csak egy újonnan kialakított, feszülettel ellátott emlékkő készült. Az eredeti vöröskő obeliszken lévő márványtábla, valamint a díszítőelemek sorsa ismeretlen.

⁴⁸ MNL VeML XXIII.654 15100/1990. 25 EH 50. doboz.

⁴⁹ *Veszprémi 7Nap* 7 (2001. jún. 22.) Napirenden a szovjet temetők.

⁵⁰ *Veszprémi 7Nap* 7 (2001. júl. 6.) Szovjet temetők áthelyezése.

⁵¹ *Veszprémi 7Nap* 12 (2006. márc. 31.) Méltó nyughely a katonáknak. 4. o., *Veszprémi 7Nap* 2006. jún. 9. Végző nyughely. 3. o., *Veszprémi 7Nap* 12 (2006. szept. 29.) Méltó nyughely a katonáknak. 2. o és *Napló* 62 (2006. szept. 29.) Tisztelet a hősöknek. 3. o.

⁵² <http://www.index.veszprem.hu/cikk.php?id=11521> (Letöltés ideje: 2006. máj.)

*

Minden bizonnyal sokunkban még élénken él akár a március 23-i, akár az április 4-i ünnepek forgataga, a részvétel a felvonulásokon – „kirendelésre” vagy csak kíváncsiságból.

Hogy ünnep volt-e? Felszabadulási? Esetleg megszállás? Ám ez utóbbi már nem ünnep!

Úgy vélem, hogy az a korosztály, melyik 1945. március 23-át átélte, vagy az amelyik „csak” az ünnepek valamilyen szintű résztvevője volt, más és más gondol e napról, illetve magáról az eseményről. Egy felmérés szerint a magyar társadalom – és bizonyára ez érvényes Veszprém lakosaira is – megosztott a kérdésben. Azok, akiknek az életét megmentette a Vörös Hadsereg bevonulása, és valahogy atrocitás sem érte őket közben, csakugyan megélhették felszabadításnak, ami történt. De amellett, hogy megszűnt a nyilas uralom, még nem állt helyre az ország szuverenitása, és a bevonuló katonák rengeteg sérelmet, erőszakosságot⁵³ követtek el a lakossággal szemben.

A Vámosi úti köztemető katonaparcellája több ezer német, orosz, ukrán, belorusz, magyar és más nemzet katonájának utolsó nyughelye. A katonaparcella tájékoztató tábláján olvasható: „Az egyszerű katonák mellett ebben a katonatemetőben háborús bűnösök is nyugszanak. A háborús halottak sírjai a békére figyelmeztetnek.”

A közösségi emlékezet fontos része a mindennapoknak, amit mindenki máshogy él meg.

Felszabadulás ÉS megszállás – talán ez fejezi ki március 23. és április 4. lényegét.

⁵³ 1945-ben Sigmond István, a Veszprémi Tüdő- és Nemibeteg gondozó igazgatója írta: „... igen súlyos problémánk a nemibetegségeknek hihetetlen mértékben való elszaporodása. [...] Általában igen sok nő esett áldozatul úgy Orosz-, mint Magyarországon magukról megfélemezett katonák erőszakoskodásának.” *Veszprémi Népujság* 1 (1945. nov. 17.) Dr. Sigmond István: A tüdő- és nemibetegségek elterjedése a háború következtében. 2. o.



7.) Szovjet katonasírok és az emlékhely a Vámosi úti temetőben⁵⁴ (Fotó: Földesi F.)

FELHASZNÁLT FORRÁSOK ÉS IRODALOM

MNL VeML = Magyar Nemzeti Levéltár Veszprém Vármegyei Levéltára, Veszprém

V.172.a. = Megyei városok és községek, Veszprém város Tanácsának iratai, Tanácsülési jegyzőkönyvek

V.173.a. = Megyei városok és községek, Veszprém város polgármesterének iratai, Elnöki iratok

V.177. = Megyei városok és községek, Veszprém város Mérnöki Hivatalának iratai

XXIII.652.a. = Tanácsok, Veszprém Városi Tanács Végrehajtó Bizottsága, VB ülési jegyzőkönyvek

XXIII.654. = Tanácsok, Veszprémi Városi Tanács együttesen kezelt iktatott iratai

BÁNDI László (1996): *Emlékhelyek Veszprém megyében*. Veszprém.

BESZTERI Béla (1965): A nemzeti bizottságok tevékenysége Veszprém megyében (1945 április – 1949 január). *A Veszprém Megyei Múzeumok Közleményei* 3 (1965) 205–244.

BRANDT Gyula (2004): *A 87. Bakony harcihelikopter ezred és jogelődjeinek története 1958–2004*. Szentkirályszabadja.

MOLNÁR Jenő (2014): Adalékok a szovjet csapatkivonás és a veszprémi volt szovjet lakatya történetéhez. *A Laczkó Dezső Múzeum Közleményei* 28 (2014) 593–614.

KÖZLEMÉNYEK

80 éve történt (Márciusi ágyúdörej: ütközet Tapolcánál 1945. március 27-én¹)

HANGODI LÁSZLÓ

Légiveszély Tapolca! Vigyázz!

A 2. világháború folyamán a közeledő hadiesemények első ízben a levegőből érték el Tapolcát. Ennek során több amerikai és szovjet légitámadást kapott a várost, amelyek között egyaránt előfordult szórványos bombavetés, gépfegyvertűzzel végrehajtott szabad vadászat, éjszakai bombázás, csatarepülő-alacsonytámadás és kötelékrepülésben végrehajtott szőnyegbombázás. A legelső repülő-támadás 1944. április 13-án csütörtökön történt, amikor a város légtérében 10 amerikai P-38 „Lightning” típusú vadászgép csapott össze egy tapolcai vadászrajjal. A Kass Ferenc vadászkiképző őrmester vezetésével felszálló 3 gépes Reggiane Re-2000 „Héja” raj vezérgépe súlyos találatokkal vált ki a légiharcból, miközben Kass őrmester könnyebb sebesüléseket is szenvedett. A kísérői épségben le tudtak szállni.² A kavargó légi küzdelem célt tévesztett gépágyú- és géppuskasorozatai azonban áldozatot követeltek. A Tapolcai Járásbíróság ablakában egy tisztviselőt halálos találat ért. A Köztársaság tér 4. sz. alatti épület lábazati részén még ma is jól látszanak a később cementes gletteléssel kijavított lövedéknyomok foltjai. Kass Ferenc és két kísérője, Szilágyi Sándor és Tüske Lajos repülőszakasz-vezetők a néhány héttel később, 1944. május 1-jén a veszprém-jutasi repülőtéren megalakult m. kir. honv. 101/I. „Puma” honi vadászrepülő-osztály vadászpilótáiként folytatták szolgálatukat.

¹ Részletek a szerző *A balatoni csata tapolcai ütközete* című készülő kéziratából.

² PATAKY – ROZSOS – SÁRHIDAI 1992. 176.

A légitámadások közül azonban a legsúlyosabb következményekkel járó bombázás 1945. március 25-én érte Tapolcát. Virágvasárnap volt, délután 15 óra. A balatoni frontvonal Veszprém március 23-i szovjet elfoglalását követően ekkor a Balatonfüred–Tótvázsony terepszakaszon húzódott, ahol heves harcok dúltak az előrenyomuló 27. szovjet hadsereg és a hátrálva védekező német IV. SS-páncélos-hadtest és az I. német lovashadtest csapatai között. A második vonalban a magyar Szent László hadosztály ejtőernyősei és repülőlövészei, továbbá a 20. gyaloghadosztály biztosítottak mint tartalék. Ezalatt leharcolt és kivézett német egységek és alakulattöredékek vonultak vissza folyamatosan a Balaton-felvidéki országutakon, Tapolcán keresztül a magyar–német határ irányába. A városon áthaladó csapatok között ott volt például a német 44. „Hoch und Deutschmeister” gránátoshadosztály maradáka, az 5. SS „Wiking” páncélosadosztály tankjai és lövészpáncélosai, továbbá számos ma már azonosíthatatlan kisebb-nagyobb csapattöredék.

A város felett hirtelen szovjet repülőgépek jelentek meg. Kis magasságban érkeztek délkeleti irányból, a szovjet 17. légihadsereg állományába tartozó harci kötelék volt.³ Azonnal bombasorozatokat oldottak a katonai forgalomtól zsúfolt főutcára, és a fedélzeti géppuskáikkal is tüzet nyitottak. Az alig 1-2 perces rajtaütés drámai pusztítást okozott. A polgári fiúiskola (ma Dr. Somogyi József Idősek Otthona, Kossuth Lajos u. 15.) előtti járdától a Keszthelyi útig összesen 196 fő, zömében német és magyar katona, illetve menekülő civilek, és további 30 tapolcai illetőségű lakos halt meg. Különösen tragikus Szabó Sándor tapolcai jegyző és családjának sorsa. Feleségével, két kisgyerekével és a náluk meghúzódó ismerőseikkel a Batsányi János utca 13. sz. alatti házuk pincéjében kerestek menedéket, de az épület bomba-telitalálatot kapott, és valamennyien életüket veszítették.

A becsapódások több további lakóépületet rongáltak meg, például az Arany János, a Fazekas, a Deák Ferenc, a Batthyány Lajos és a Honvéd utcákban, de a temetőben is számos bombarobbanás történt. Az azonosíthatatlan áldozatokat később ezekben a robbanási kráterekben hantolták el, minden különösebb adminisztráció nélkül. Aztán a tömegsírok idővel elfelejtődtek. Egy kivételével. Az 1980-as évek közepén a temető keleti peremén, akkor még magányosan állt egy szerény fakereszt, rajta egy kézzel pingált bádoglemezzel. Ez volt az egyik, és már az egyetlen ismert 1945-ös virágvasárnap-i tömegsír. 1993-ban Tóth József ny. általános iskolai igazgató, a Tapolcai Városszépítő Egyesület elnöke kezdeményezésére és Tapolca Város Önkormányzata támogatásával méltó emlékjelet állítottak a német–magyar tömegsírra. Az emlékmű Malatinszky Ferenc 1840-es évekbeli tapolcai járási főszolgabíró felszámolt nyughelyének másodlagosan felhasznált sírköve, a márvány emléktábla szövege pedig megismétli az egykori

³ VERESS D. 1989. 13.

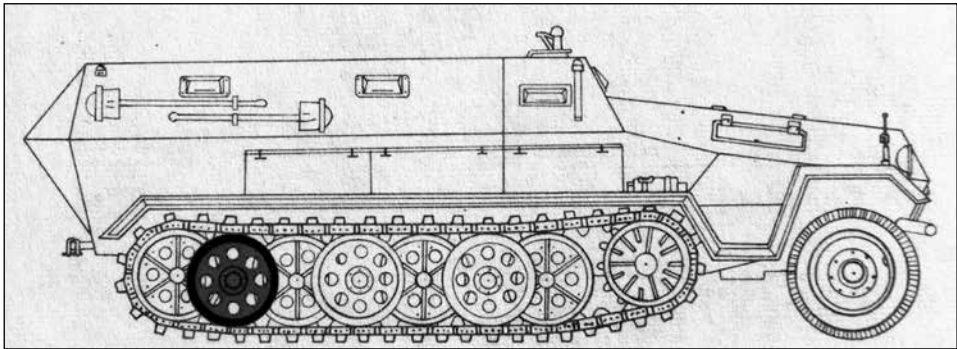
fakereszt bádoglemezkéjének feliratát: „Itt nyugszik a II. világháború 26 ismeretlen áldozata 1945.”

Ütközet a város határában

Tapolcánál 1945. március 27-én ütköztek meg a Veszprém felől közeledő szovjet csapatok és a várost védeni próbáló német alakulatok. A reggeli órákban Herbert Roltsch százados, a német 23. páncélososztály 128. páncélgránátos ezrede I. zászlóaljának már sok harcot látott parancsnoka kapta a feladatot, hogy katonáival készüljön fel Tapolca észak-északnyugati irányú védelmére. Alegységét több félhernyóalpas SdKfz. lövészpáncélos, a 3. „Brandenburg-Berlin” páncélososztály és az 1. harcokoszred néhány Pz. IV. és Pz. V. „Párduc” tankja támogatta. 9 óra körül erősítés érkezett, Diszel felől felzárkózott és harchoz készülődött a 128. páncélgránátos-ezred II. zászlóalja is. A város északnyugati előterében, a Haraszton már korábban kiásott védőállásokat támpontszerűen megszállták, és „rókalyuknak” nevezett egyszemélyes lövegödröket alakítottak ki a páncélokkel harcoló tankelhárító gránátosoknak. A helyzet bizonytalan és fenyegető volt. Az Eger-völgy irányából és a Káli-medence területén keresztül is közelítettek a szovjet 27. hadsereg csapatai. Ám ijesztő meglepetésként északnyugatról kapott a város egy átkaroló páncélos-támadást. A Véndeki-hegy térségének erdőségeiben már a hajnali sötétség idején mozgolódást és zörejeket lehetett észlelni, mert már itt jártak a szovjet 43. műszaki utászbanda előreszivárgó felderítői, akiket ugyan tűz alá vettek, azok mégis sikeresen átjárták nyitottak a német aknazárakon. Dél előtt 10 óra 20 perckor aztán kiderült, hogy kiknek a számára. A Véndeki-hegyet két oldalról megkerülve, az Indejkin ezredes parancsnoksága alatt küzdő rohamlövegekkel megerősített szovjet 181. harcokoszbanda 40 db páncélosa dübörgött elő, és harci alakzatba rendeződve lendületes támadásra indultak a Haraszton keresztül Tapolca védői ellen. Elsőként egy német Pz. IV-es tank kapott megsemmisítő telitalálatot a halastópusztai bekötőút északi oldalán. Ennek ellenére a németek heves és makacs ellenállást fejtettek ki. Az itteni és romjaiban ma is álló mészégető közelében két szovjet T-34-es tankot lőtték ki páncélokkel, majd egy harmadikat már közvetlenül Tapolca szélén, a Véndeki utcai Sásdi-féle kert Haraszt felőli végében.⁴ E járműveken kívül még további két T-34-es és négy rohamlöveg pusztult el a tapolcai harcokban.

A szovjet túlerő azonban rövidesen megingatta a védekezőket. Mint később dr. Ernst Rebutisch őrnagy, a 23. páncélososztály tisztje írta az alakulat 1941–1945 közötti történetét megörökítő *Zum Kaukasus und zu den Tauern: die Geschichte der 23. Panzer-Division* című könyvében: „A mi gyenge páncélvédel-

⁴ VERESS D. 1989. 19.



1.) Német féllánctalpas jármű vázlatrajza

münk nem tudta a támadást feltartóztatni, s 11 órakor a bal szárnyon bevetett 128/I. páncélgránátos-zászlóalj az ellenség elől visszavonult. A páncélgránátosok kerülő úton érték el a várostól nyugatra lévő repülőteret.”⁵

A visszavonulásra ellenben nem mindenkinek adódott lehetősége. A halastópusztai ellenállási vonalon a szovjet tankok menetből legázoltak több rókalyukat is, majd körbefordulva rajtuk a lánctalpaikkal földbe taposták a bennük lévő német katonákat. A visszaemlékezések szerint még a következő év tavaszán is félreismerhetetlen szag jelezte, hogy a vékony földréteg alatt hol porladnak az eltiport német páncélgránátosok. Kiemelésükre és a végtisztességre sosem került sor.

A Haraszton elszenvedett érzékeny veszteségek minden bizonnal feldühítették a támadókat, és ennek lehetett a következménye az, hogy sem a Haraszton, sem pedig a Tapolca utcáin lefolytatott szórványos előőrs-utóvéd tűzharcok során nem ejtettek foglyokat. Minden német katonát a megadás és elfogás vagy megtalálás helyén azonnal lelőtték. Az se számított, ha egyszerre heten adták meg magukat. Mint a harashti összecsapás záróakkordjaként a zsidó temetőnél. Itt egy kisebb páncélgránátos-harccsoport rendezkedett be, jó kilövési lehetőséggel az országút felé. A



2.) Német féllánctalpas jármű futógörgője napjainkban
(Forrás: Magángyűjtemény)

⁵ REBENTISCH 1963. 501.



3.) Harcnyomok a tapolcai zsidó temetőben
(Fotó: a szerző)

temető kőkerítésének északnyugati sarkát kibontották, ott futóárkot és lőállásokat rögtönöztek. A szovjet tankok nyomában érkező gyalogság azonban meglepte és lerohantta őket, beszorultak a temető falai mögé, és kelepcebe estek. Elfogásukkor mind a hetet halomra lőtték a kerítésfalnál, majd a kifosztott holttesteket beledobálták a temető kútjába, s ha igaz, ma is ott nyugsznak. A kút hamarosan beomlott, de a kútkáva töredékei ma is mutatják a helyet.

Roltsch százados a háború végéig vezette az embereit harcról harcra. Az utolsó hetekben már őrnagyi rendfokozatban ő volt a 128. páncélgránátos-ezred parancsnoka, és helytállásáért még a háború utolsó napján is kitüntették. A már addig meglévő több rangos érdemjele mellé május 8-án kapta meg a Közelharcjelvény arany fokozatát. Későbbi sorsáról nem maradtak adatok.⁶

S még néhány gondolat a Tapolcánál küzdő német katonákról. Az 1944/45-ös balatoni harcok során Tapolcát megjárt német katonák közül a Vaskereszt Lovagkeresztjével kitüntetett Gustav Harteneck lovassági tábornok (1892–1984) volt a legmagasabb rendfokozatot viselő személy, aki 1945 márciusában a német I. lovashadtest parancsnokaként vett részt a balatoni csatában. Ez a hadtest alkotta a Balaton-felvidéket a szovjetekkel szemben védő, valójában harcolva hátráló, de szívósan küzdő német arcvonal jobb szárnyát. E hadtest alárendeltségébe tartozott a 23. német páncélososztály is, amelynek alegységei március 27-én délelőtt megpróbálkoztak Tapolca védelmével, de kölcsönösen súlyos veszteségek árán csak lassítani tudták a szovjet előretörést. Harteneck parancsnoki harcálláspontja szinte a szóba jöhető utolsó pillanatig Diszelben működött, csak amikor már lőtávolságban volt a szovjet messze hordó tüzérség, akkor települtek tovább nyugat felé. A hadtestparancsnokság március 27-én éjjel 3 órakor még itt kiadott hadijelentése jól illusztrálja a térségben dúló harcok hangulatát: „Az elmúlt mozgalmas éjszaka folyamán a szovjet csapatok tervszerűen áttörték új főellenállá-

⁶ <https://www.tracesofwar.com/persons/9061/Roltsch-Herbert.htm> (A letöltés időpontja 2025. máj. 5.)

si vonalunkat. A szovjet csapatok előnyomulását általában lefékeztük, s csak a balszárnyunkon (*Mencshely község térségében – HL*) sikerült a szovjet erőknek egy mély betörési körzetet kialakítaniok.”⁷ Harteneck és Diszelből elvonuló parancsnoksági stábja Dióskál községben alakította ki új harcálláspontját.

Az I. német lovashadtestnek még alaposan megtépázott állapotában is komoly harcértéket képviselő alakulata volt a 23. páncélosadosztály. Parancsnoka a szintén Lovagkeresztes Joseph von Radowitz vezérőrnagy (1899–1956), aki már 1944 szeptemberétől vezette a hadosztályt, s aki áthaladóként ugyancsak megfordult Tapolcán 1945 márciusában. A parancsnoksága alatt álló 23-asok súlyos harcokon voltak túl, és nehéz küzdelmek előtt álltak még. Tapolca védelme előtt két nappal Balatonfüredet és térségét tartották a 27. szovjet hadsereg 316. lövészhadosztályának és 110. harckocsidandárának meg-megújuló támadásaival szemben. A füredi fürdőtelep területén például Ruge ezredes 128. páncélgránátos-ezrede ásta be magát, amely alakulat Herbert Roltsch százados irányította I. zászlóalja, mint az előbbieken már láttuk, a tapolcai Haraszton vívja majd következő nehéz ütközetét.

Március 26-án az éjszakai órákban aztán hátravonták az utóvédjeiket, és az Aszófő–Vászoly–Dörgicse–Tagyon–Zánka visszavonulási menetvonalon mozogtak Tapolca felé. Radowitz tábornok, hadosztályparancsnok egyik beosztott tisztje volt a már idézett Ernst Rebentisch őrnagy, harckocsiosztag-parancsnok, időlegesen megbízott ezredparancsnok, később orvosprofesszor (1920–2013). A tapolcai harcok idején éppen lábadozóban volt, miután még január 12-én Zámoly-Borbálapusztánál a szovjet páncéltörőtől találatot kapott tankjában súlyosan megsebesült. 1963-ban adta ki *Zum Kaukasus und zu den Tauern: die Geschichte der 23. Panzer-Division* című könyvét, amelyben hadosztálya történetén belül értékes leírásokkal szolgál a Tapolcán és a város körül lefolyt összecsapásokról is. Rebentisch háború utáni életútja lenyűgöző sikertörténet. Orvosi végzettségének megszerzését követően 1959-től a Német Szövetségi Köztársaság (NSZK) hadseregében, a Bundeswehnrél szolgált. Tábornoki rendfokozatban a hadsereg vezető főorvosa lett a NATO északi szárnyának főparancsnokságán. A honvédelmi minisztérium szakreferense, emellett számos tudományos publikációja jelent meg, elsősorban katasztrófavédelmi témakörökben. Az 1972-es müncheni olimpián ő az egészségügyi főfelügyelő, kitüntetései sorában megszerezte a Nagy Szövetségi Érdemkeresztet a csillaggal és a Paracelsus-érmet. Nyugdíjas éveiben is aktív szereplője maradt az orvosi tudományos közéletnek.⁸

⁷ VERESS D. 1976. 423.

⁸ <https://www.tracesofwar.com/persons/16344/Rebentisch-Ernst.htm> (A letöltés időpontja 2025. máj. 5.)



4.) *Günter Kammerer Tapolcán, 2002*
(Fotó: a szerző)

S még egy érdekes epizód egy Tapolcára visszakanyargó történetből. Günter Kammerer úr a németországi Schelzberg-Sasbachwaldenből 2002. június 17-én kopogtatott a tapolcai múzeum irodaajtáján, ahol jelen sorok szerzője fogadta. A balatoni csata hónapjaiban elesett bajtársai, köztük az egyik gyermekkori jóbarátja nyomait szeretne volna megtalálni. E keresett barát az 1927-es születésű, 1944 októberében bevonult, 1945 márciusában épp alig 18 éves Otto Sterr gyalogos közkatona volt, aki a tapolcai harcok közben szenvedett olyan súlyos roncsoló felkarlövést, hogy azt nem élte túl. A nagy kérdés az volt, hogy esetleg van-e jelzett nyughelye a fiatalon életét vesztett katonának. Mást mondani nem lehetett: ha itt szenvedett katonahalált, akkor minden bizonnyal a tapolcai Régi temetőben nyugodhat, mint ahogy legalább tucatnyi további német katona.

Csak látható nyomaikat nem találni, mert már nem jelzi nyughelyüket emlékjel. Itt vannak, de a későbbi át- és rátemetések miatt láthatatlanok.

Honvédcsapatok utóvédszerepben

A tapolcai ütközet napjaiban honvédségi csapatok is manővereztek a harci forgatagban. „Törökméz! Törökméz!” – 1945. március 26-án délelőtt, a Tapolcához közeledő harci események közepette, a város északkeleti előterében, az Eger-völgyben hangzott el ez a katonai jelszó, amelyről az előzetes megbeszélés alapján minden érintett tudta, hogy mit jelent: azonnal megkezdeni a rendezett és biztosított visszavonulást, mert nyakunkon a szovjetek! Akiknek szólt, azok pedig a magyar Szent László hadosztály alárendeltségébe tartozó, Tassonyi Edömér ejtőernyős őrnagy parancsnoksága alatt küzdő ejtőernyős- és repülőlövész-harcsoport katonái voltak.

A tapolcai harcok harcászati térségében ez a honvédségi harcsoport volt az egyik, s egyben a legütőképesebb kontingens. Az 1/I. ejtőernyős-zászlóalj

parancsnoka vitéz Ugron István ejtőernyős százados, a 2. repülőlovász-ezred I. zászlóalja pedig vitéz Pályi György százados irányítása alatt állt. E magyar egységeket az I. német lovashadtest úgyszintén harcolva hátráló alakulatai biztosítására, utóvédnek szánta a felettes német parancsnokság, azonban szovjet bekerítés fenyegette őket. Az ejtőernyősök hadsoraiban tapolcai újonc is menetelt. A Juhász Gyula utcában élt Menyhárt Pál nyugállományú rendőr őrnagy e 80 évvel ezelőtti tavaszon mint frissen kiképzett ejtőernyős közlegény rádiós beosztást látott el a zászlóaljban, és már túl volt a tűzkeresztségen. Ezt március 24-én a Nemesvámosnál vívott ütközetben élte át, ahol zászlóalja Trofimenko vezérezredes 27. szovjet hadseregének lövészcsapataival csapott össze.



5.) Menyhárt Pál
volt ejtőernyős honvéd, 2006
(Fotó: a szerző)

Az Eger-völgyből visszavonuló honvéd ejtőernyősök diszeli pihenővel a kora esti órákban érkeztek be Tapolcára. A városunkon végigvonuló ejtőernyősök nem álltak meg, ám amit itt láttak, az a harcedzettebbeket is meghökkenettette. E napon, azaz március 26-án még a délelőtti órákban és délután 14–15 óra között két súlyos légitámadás érte Tapolcát. A délutáni alacsony támadást amerikai vadászgépek hajtották végre. A németországi célpontokat támadó 15. amerikai légi hadsereg távolsági bombázói a Balaton légterén keresztül nagy magasságban repülve visszatérőben voltak olaszországi bázisaikra. A kísérővadászok közül 25 db P-51 „Mustang” típusú vadászgép kivált a főkötelékből, és nehézgéppuska-tűzzel kísért többszöri rácsapást hajtottak végre a visszavonulóban lévő német és magyar csapatokkal zsúfolt Tapolca ellen, drámai pusztítást végezve. Ennek látványa fogadta a városba beérkező ejtőernyős-zászlóaljat. Porvay István ejtőernyős hadnagy, géppuskás szakaszparancsnok hadinaplójában feljegyezte a tapolcai átvonulás egyes részleteit, köztük a légitámadások utáni látványt. Mint írta: „Erős menet után késő délután értük el Tapolcát. Borzalmas kép tárult a szemünk elé. [...] Az utcákon szanaszét heverték az emberi és lótetemek, és soha sem felejttem el azt a női holttestet a kirakatban. A temető is kapott jónéhány találatot, és most a kifordított sírok csodálkozóan meredtek

felénk. Aznap este robbantották a németek a tapolcai reptér épületeit. A hatalmas detonációk és az óriási tülekedés az útért mind azt mutatták, hogy nagyon az oldalunkban lehetnek az oroszok. Tapolcát pár km-re elhagyva, egy kis erdőben letáboroztunk.”⁹ Az ejtőernyősök Tapolcánál nem kerültek harcba, azonban Zalaszentőnnél és Vindornyalaknál majd még bekerítésben vívott, nehéz és sok veszteséggel járó összecsapások vártak a zászlóaljra.

Egy másik, városunk térségében mozgó magyar alakulat volt a „Balaton” önkéntes honvéd partvédelmi zászlóalj, amely a tapolcai harcok előtt egy ideig Diszelben és Köveskálón állomásozott. A zászlóaljat rövidesen betagozták a 3. kiképzőezredbe, és páncéltörő tüzérséggel egészítették ki. A Balaton-zászlóalj a Tapolcától keletre vívott harcok során a német 23. páncéloshadosztály egységeivel közösen vívott utóvédharcokat, többek között Balatonszőlős és Vászoly községeknél, majd ők is Tapolcán keresztül hátráltak a Lesenceistvánd–Balatonederics főellenállási vonalra. A zászlóaljnak szintén volt tapolcai katonája. Az Alkotmány utcában lakott Móricz József honvéd mint „villámgéppuskás”, azaz MG 42 irányzó, Diszelben csatlakozott a Balaton-zászlóaljhoz, miután felépült a még 1944. október 5-én Makónál szerzett sebesüléséből. Köveskálóról vezényelték ismét a tűzvonalba, majd következett a hosszú visszavonulás, amely számára a francia hadifogságban ért véget, ahonnan 1946 nyarán sikerült hazakeverednie.

Tapolca város március 27-i védelmében csak német egységek katonái vettek részt. Az áthaladó ejtőernyősök mellett a további magyar alegységeket és harccsoportokat már korábban hátravonták. A Balaton-zászlóalj a várostól nyugatra kialakított új német–magyar főellenállási vonal mentén, Lesenceistvánd peremén ásta be magát készenléti állásokba. Miután délelőtt 11 órára a támadó szovjet páncélos- és lövészcsapatok elfoglalták Tapolcát, ideiglenes védelmi gyűrűt vontak a település köré, felkészülve egy esetleges német ellentámadásra. A rövid pihenő közben a szovjet csapatok üzemanyagot és lőszert vételeztek. A beérkező és tüzelőállásba vonuló tüzérségük azután 13 óra körül már tűz alá is vette a német–magyar védővonalat, s egyidejűleg a harcfelderítő osztagaik is előrenyomultak. A lesenceistvándi arcvonalszakaszon a Lesence-patak vonalát harcokocsikkal támogatott felderítőcsoportok közelítették meg, és több ponton át is keltek azon.

Gustav Harteneck német lovassági tábornok ellenlökésre adott parancsot a Balaton-zászlóaljnak, amelynek célja a a szovjet felderítők visszaverése volt. A bevetésre azonban mégsem került sor. A falu felett húzódó Baranyás-dűlőben kialakított tüzelőállásaiból működésbe lépett a 23. német páncéloshadosztály

⁹ HUSZÁR 1993. 178–179.

tüzérsége, és átmenetileg sikerült megállítani a szovjeteket. A kibontakozó kölcsonös tüzérségi párbaj azután egészen az éjszakai órákig elhúzódott. Másnap, március 28-án reggel 7 órakor Tapolcáról megindulva Csebotarev ezredes 316. szovjet lövészadosztálya és az előző napon, a Haraszton csatázó Indejkin-féle 181. megerősített harcoksidandár együttes támadást intézett a Lesenceistvánd–Lesencetomaj német–magyar védelmi szakasz ellen. Ruge ezredes 128-as német páncélgránátosai és az 51. páncélos utászszázalaj katonái elszánt ellenállást tanúsítottak, így a szovjetek légítámogatást kértek. Az Istvándon is súlyos károkat okozó (9 leégett lakóház és 5 levegőbe repített borospince) légicsapás-sorozat a szovjet 189. csatarepülő- és a 288. vadászpilóta-hadosztályok kötelékei hajtották végre. Ezek hatására 11 óra után a németek feladták az állásaikat, és visszavonulásba kezdtek nyugat felé.¹⁰ E visszavonulási parancs kiadása tekinthető az 1945. március 27–28-i tapolcai harcok záróakkordjának.



6.) Kétnyelvű jelölő kereszt, 2018
(Fotó: a szerző)

A történetírásban Veress D. Csaba veszprémi hadtörténész által alkotott és meghonosított „balatoni csata” megnevezésű, több hónapot felölelő harcislelmény-sorozatnak mindössze egy rövid harcászati-hadműveleti epizódja volt a tapolcai ütközet. Az előretörő szovjet egységek elől harcolva hátráló német erők csak lassítani, illetve egy éjszaka és egy fél délelőtt erejéig mindössze időlegesen megakasztani voltak képesek ellenfeleiket 1945. március 27–28-án. A rövid, heves lefolyású harc mindkét oldalon súlyos veszteségeket okozott. A Tapolca elfoglalására a város északi határában szétbontakozó, 40 páncélosból

¹⁰ VERESS D. 1989. 19–20.

álló szovjet harcokcsi- és rohamlöveg-csoportosítás állományából a német pán-célgránátosok minden ötödik harcjárművet kilőtték vagy harc képtelenné tették. E veszteségek következménye lett, hogy a város területén magukat megadó német katonáknak nem kegyelmeztek. A pontos létszám ismeretlen, de a helyi közösségi emlékezet szerint húsznál is több áldozat lehetett. A városkörnyéki, a városért vívott harcokban, majd a tapolcai és monostorapáti hadikórházi körülmények között életüket vesztett szovjet tisztek, tiszthelyettesek és közkatonák száma 306 fő volt. Míg a Tapolcán a bombázás során meghalt, harc közben elesett vagy kivégzett német katonák közül ma egynek sincs jelölt nyughelye, addig a győztesek elhunytjai a tapolcai Keszthelyi úti Katonai Emlékparkban, méltó módon kialakított közös sírban pihennek. Béke mindannyiuk poraira!

FELHASZNÁLT IRODALOM

- HUSZÁR János (1993): *Honvéd ejtőernyősök Pápán 1939–1945. A Magyar Királyi „vitéz Bertalan Árpád” Honvéd Ejtőernyős Ezred története*. Pápa. (A pápai Jókai Kör kiadványa 2.)
- PATAKY Iván – ROZSOS László – SÁRHIDAI Gyula (1992): *Légi háború Magyarország felett* 1. Debrecen.
- REBENTISCH, Ernst (1963): *Zum Kaukasus und zu den Tauern. Die Geschichte der 23. Panzer-Division 1941–1945*. Esslingen am Neckar.
- STOVES, Rolf (1961): *Die 1. Panzer-Division 1935–1945*. Bad-Nauheim.
- SZÁMVÉBER Norbert (2017): *Páncélosok a Dunántúlon. Az utolsó páncélosütőkötetek Magyarországon 1945 tavaszán*. Budapest.
- VERESS D. Csaba (1970): *Veszprém megye felszabadításának története. A Veszprém Megyei Múzeumok Közleményei* 9. 275–328.
- VERESS D. Csaba (1976): *A balatoni csata. Veszprém megye felszabadításának katonai története. 1944. december 1.–1945. március 30. Veszprém*.¹
- VERESS D. Csaba (1980): *Veszprém megye és a Szövetséges Hatalmak stratégiai légitámadásai a második világháborúban. A Veszprém Megyei Múzeumok Közleményei* 15. Veszprém. 167–202.
- VERESS D. Csaba (1989): *Adalékok Tapolca történetéhez (1944–1956)*. Tapolca. (Tapolcai füzetek 7.)
- VERESS D. Csaba (2000): *A balatoni csata. 1944. december 1. – 1945. március 30.* Budapest.²
- VERESS D. Csaba (2003): *Magyarország hadikronikája 1944–1945. II. A Dunántúl elleni szovjet támadástól a német Birodalmi Védőállás áttöréséig (1944. november 7. – 1945. április 13.)*. Budapest.

Egy második világháborús légvédelmi állás konfliktusrégészeti vizsgálata Balatonalmádi térségében

KULCSÁR VIKTOR

Bevezetés

A második világháború során a Balaton-felvidék ipari létesítményei – különösen a balatonfűzfői ipartelep – kiemelt stratégiai jelentőséggel bírtak a magyar hadiipar számára. A térségben működő Nitrokémia Ipartelepek Rt. és a kapcsolódó üzemek védelme érdekében kiterjedt légvédelmi rendszer épült ki, amelynek terepi maradványai szórványosan napjainkban is fellelhetők.

Az állások – légvédelmi tüzelőállások, figyelőpontok és lövészárkok – régészeti módszerekkel történő vizsgálata lehetőséget nyújt arra, hogy pontosabban feltárjuk a háttérrel kapcsolatos katonai elgondolásokat és a térséget érintő hadtörténeti események lefolyását.

Jelen tanulmány a térségben zajlott légi hadviselés rövid áttekintését és egy légvédelmi állás terepi és írásos forrásokon alapuló konfliktusrégészeti kutatásának eredményeit mutatja be, kitérve az állás épített jellegzetességeire, funkciójára, valamint arra, hogy milyen módon illeszkedett a terület védelmi rendszerébe.

A légvédelmi rendszer kiépítése

A balatonfűzfői nitrokémiai gyár (*Nitrokémia Ipartelepek Rt.*) a magyar hadiipar egyik kiemelten fontos létesítménye volt a második világháború éveiben. Stratégiai jelentősége miatt az ellenséges légitámadások célpontjává vált, ezért védelmét már a háború korai szakaszában megszervezték.²

Az ipartelep légvédelmének kiépítését az Országos Légvédelmi Parancsnokság irányította. Egy teljes légvédelmi tüzérosztályt vezényeltek Balatonfűzfőre, amelynek parancsnoksága a Balaton Szállóban rendezkedett be. A Sirály ven-

¹ A konfliktusrégészet a régészet egyik önálló kutatási területe, mely az emberek, embercsoportok közötti erőszak terepen fellelhető nyomait kutatja.

² PATAKY-ROZSOS-SÁRHIDAI 1992. 41.



1.) Műholdkép a térségről (Forrás: Google Earth)

déglő épülete a gépjárműparkot és az üzemanyagraktárt, míg az iskolaépület a tűzérosztály konyháját szolgálta ki.³ A légvédelmi ütegeket a környező fontosabb magaslatokra telepítették a gyártelep körül: a Mába-tetőre, a Mogyorós-hegyre, valamint a Nyerges-hegyre egyaránt egy-egy, három darab 29/38 M. löveg⁴ álló ágyús üteget telepítettek. A Kása-hegyen gépágyús üteg működött, míg egy másik, szétszóró elrendezésű üteg a 71-es és 72-es utak elágazása, a Papvásári-hegy, a csendőrlaktanya, valamint a központi műhely környékén kapott helyet.⁵

A kiépített légvédelmi gyűrű célja az ipartelep elleni légitámadások elhárítása volt, habár a háború első éveiben közvetlen fenyegetettséget nem tapasztaltak.⁶ E tekintetben a változás 1944. március 19-én következett be: a német megszállást követően már Magyarország is célponttá vált a nyugati szövetségesek bombázóerőinek számára.

³ SZŐNYEG 2009. 82.

⁴ BARCY 1977. 228.

⁵ SZŐNYEG 2009. 133–135.

⁶ Uo. 133.

Légi hadviselés a Balaton térségében

A Balaton-felvidék légterében különösen 1944 nyarán zajlottak intenzív harcok, amikor a dél-olaszországi támaszpontokról felszálló amerikai bombázók és azok kísérő vadászgépei rendszeresen átrepültek Veszprém és Balatonfűzfő térsége fölött.⁷ Az ellenséges gépek a tavat használták igazodási pontként, mielőtt Budapest, Győr vagy Székesfehérvár felé vették volna az irányt.

Ezek a kötelékek gyakran a délelőtti órákban, több hullámban jelentek meg a Balaton térségében, és általában 40–50 darab négyhajtóműves amerikai B–24 Liberator hadászati nehézbombázóból álltak. Repülési magasságuk, amely 10 000 méter körül mozgott, meghaladta a földi légvédelmi ágyúk hatótávolságát (8–9000 méter), így a védelmi rendszer csak korlátozott hatékonysággal működhetett.⁸

A Magyar Királyi Honvéd Légierő részéről a veszprém-jutasi repülőtéren állomásozó 101/1. vadászrepülő-század repülői, köztük Benkő Lajos hadnagy és Barsy Gellért hadnagy, több bevetést hajtottak végre a támadó bombázókötelékek ellen.⁹ A vadászrepülő-osztályt 1944 májusában telepítették Veszprémbe, ahol három század kezdte meg működését a német gyártmányú Messerschmitt Me-109 G típusú gépekkel.¹⁰

1944. július 7-én három amerikai bombázógép zuhant le a térségben: az egyik Hajmáskér-Külsőtáborban, ahol egy házra zuhanva civil áldozatai is voltak a balesetnek, a másik Gyulafirátót közelében, míg a harmadik Felsőörs mellett csapódott be.¹¹ A visszavonuló amerikai kötelékekre a magyar vadászgépek sorozatos rácsapásokkal támadtak Pannónhalmától egészen Veszprém légteréig.¹² Az eseményeket amerikai levéltári források is megerősítik, amelyek szerint a lelőtt gépek az Egyesült Államok 15. stratégiai légi hadseregének 460. és 465. bombázócsoportjához tartoztak.¹³

Az egyik bombázó Felsőörs mellett zuhant le, és öt részre szakadva csapódott a földbe, a fedélzetén tartózkodó kilenc fős személyzet közül többen életüket veszítették.¹⁴ A gép lelövésében a földi légvédelem és a légierő egy vadászgépe is részt vett. A bombázógépek elpusztítása nemcsak katonai siker volt, hanem a háborús technológia és a különböző haderőnemek közötti együttműködés egyedülálló példája is. Benkő Lajos hadnagy későbbi visszaemlékezéseiben be-

⁷ VERESS D. 2013. 86.

⁸ SZÓNYEG 2009. 133–135.

⁹ BECZE 2010. 20–21.

¹⁰ VERESS D. 2013. 86.

¹¹ Uo. 86–87.

¹² Uo. 87.

¹³ Uo.

¹⁴ Uo.

számolt arról, hogy a magyar földi légvédelem gyakran nem működött összehangoltan a légi egységekkel, ami időnként a saját repülőök veszélyeztetéséhez is vezetett.¹⁵

1944. július 8-án az amerikai légierő, mintegy ellencsapásként, nagy volumenű támadást indított a veszprém-jutasi repülőtér ellen, amelynek során 7236 bombát dobtak le, gyakorlatilag megsemmisítve a katonai létesítményt – kivéve a magyar vadászrepülőök gépeit, amelyek csodával határos módon túléltek a támadást.¹⁶

A támadások következményei

A legsúlyosabb támadás 1944. július 13-án érte Balatonfűzfő térségét. Öt darab 1000 kg-os bomba hullott le a gyártelep közelében, amelyek hatalmas krátereket vájtak a földbe, és súlyos károkat okoztak az infrastruktúrában. Jelentősen rongálódott az úthálózat, és a távvezetékek is sérültek.¹⁷ Pintér János egykori légvédelmi tüzér emlékirataiban részletesen leírja az eseményt és a bombázás utáni sokkot: „megcsipkedtük egymást, hogy valóban élünk-e még”.¹⁸

Bár a támadásokat megelőzően a gyártelepen óvóhelyrendszert építettek ki a lakosság számára, az ismétlődő légiriadók ellenére a gyár közvetlen bombatalálatot egészen 1944 végéig nem szenvedett el. Az ipari létesítmény vezetősége 1944 áprilisában intézkedett az alkalmazottak családjainak biztonságosabb helyre való költöztetéséről, az alkalmazottak azonban csak olyan helyre költözhetek, ahonnan a napi szintű munkavégzés megoldható volt. A helyben maradók számára a legerősebb védelmet a balatonfűzfői ipartelep föld alatti széneróművének alagútjai jelentették.¹⁹

A gyártelep a legsúlyosabb bombázásokat 1945. március 19–22. között élte át. A támadások a vízellátásban is fennakadásokat okoztak, így elrendelték az ott maradt civilek Pinkamindszentre való kitelepítését. A gyártelepen 54 lakás semmisült meg, valamint a református közösség imaterme is teljesen kiégett. Az utolsó menekülő vonatok március 22-én hagyták el Fűzfőt, míg a szovjet csapatok 1945. március 23-án érték el a települést.²⁰

A kiépített légvédelmi gyűrű, az óvóhelyrendszer, valamint a lakosság kitelepítése mind hozzájárultak ahhoz, hogy a gyár – bár közvetlen támadásoknak

¹⁵ BECZE 2010. 28–30.

¹⁶ VERESS D. 2013. 88.

¹⁷ SZŐNYEG 2009. 135.

¹⁸ PINTÉR 2007. 88.

¹⁹ SZŐNYEG 2009. 111., 135.

²⁰ Uo. 136.

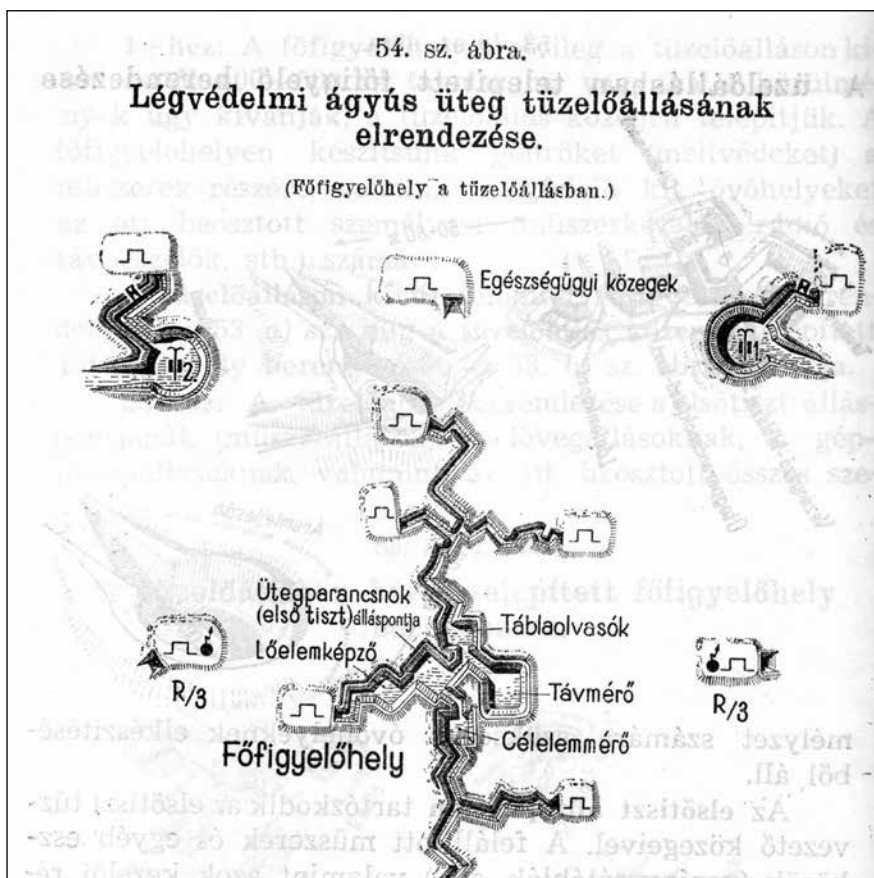
is ki volt téve – működését sokáig fenn tudta tartani. A gyár és környéke végül csak a háború utolsó heteiben szenvedett jelentős károkat.

Konfliktusrégészeti kutatás

Balatonalmádi északi részén feltehetőleg a magyar királyi 103/2. honvéd légvédelmi ágyús üteg települt 3 darab 29/38 M. légvédelmi löveggel, amelynek egykori állásait sikerült a kutatás által érintett területen lokalizálni.²¹ A HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum 2025 tavaszán több alkalommal folytatott terepbejárásokat a Balatonalmádihoz tartozó, Vörösbény városrészben található Vár-hegyen. A napjainkban erdővel borított magaslaton folytatott terepbejárások során több, a légvédelmi üteg rendszeréhez tartozó objektumot sikerült felmérni. A felmért objektumokat a korabeli, 1941-es „*Erődítési utasítás*” alapján lehetett azonosítani, amelyben a légvédelmi tüzérség berendezkedése sematikus, ugyanakkor részletes vázlatokkal kísérvé olvasható.

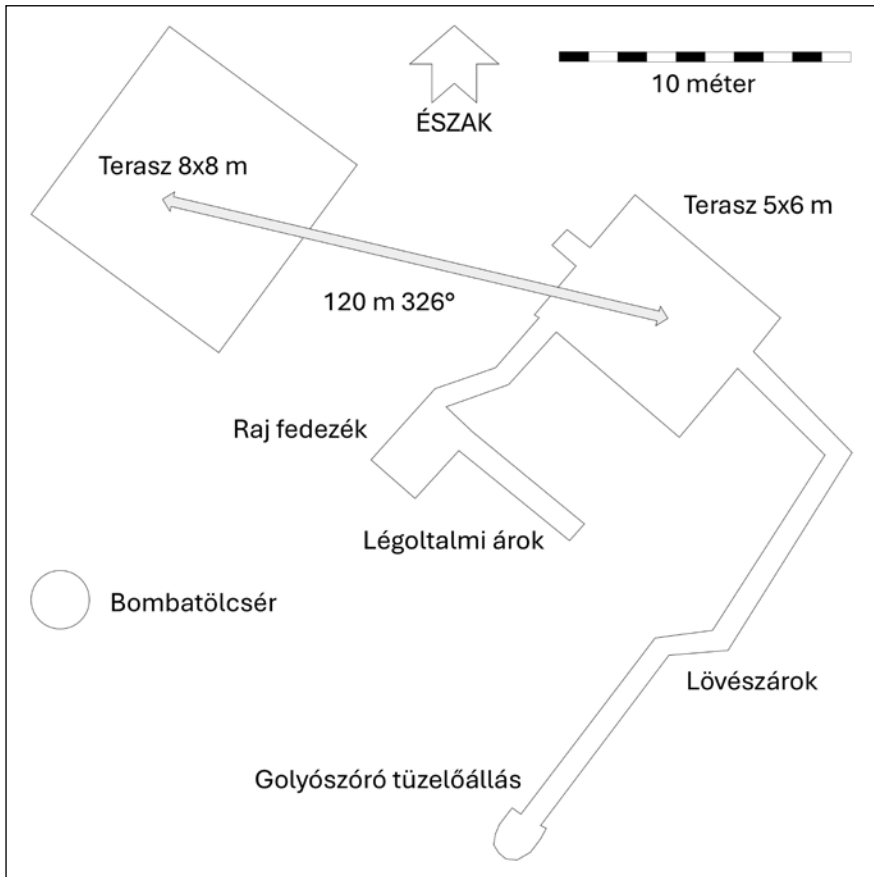
A vizsgált objektumok egy összetett, több elemből álló rendszert alkotnak, amelyet a terep adottságait is figyelembe véve alakítottak ki. A védelmi rendszer fő rendezőeleme a központi lövészárokrendszer, amelyhez különböző rendeltetésű állások kapcsolódnak. Az árokrendszer alapvetően az üteg egyes részeit kötötte össze, azonban jelentős részük légtálcái célját is szolgált, azaz a lövegeket és a kezelőszemélyzetet védte a légitámadásokkal vagy tüzérségi tűzzel szemben. A lövészárokhhoz csatlakozik egy jól megerősített, elkülönített rész, amelyet rajfedezékként azonosítottunk. Ez a kezelők pihenését, illetve harckészültségben való tartását szolgálhatta.

²¹ BECZE 2010. 24.



2.) Légvédelmi ágyús üteg állásrendszerének sematikus felépítése
(Forrás: Erődítési Utasítás, 1941. 116.)

A rendszer déli végpontján egy golyószóró-tüzelőállás található, amely félköríves kialakítása és elhelyezése révén széles sávban lefedte az állások előterét. Ez az állás feltehetőleg a közeledő ellenséges gyalogsággal és az alacsonyan támadó repülőkkal szemben biztosította az üteg állásait. A rendszer nyugati peremén egy kör alakú bombatölcsér is található, amely egy, az üteget ért közvetlen légitámadás vagy a térséget érintő szisztematikus bombázások következménye lehet.



3.) Az állásrendszer vázlatrajza (Készítette: Dr. Négyesi Lajos ezredes)

A védelmi rendszerhez két jelentősebb épített elem is kapcsolódik: egy 5×6 méteres, valamint egy 8×8 méteres simított felszínű terasz. A két erősítési elem elrendezéséből, méretéből és kialakításából arra lehet következtetni, hogy a kutatott helyszínen a magyar királyi 103/2. honvéd légvédelmi ágyús üteg fő figyelőhelyét sikerült azonosítani. A szabályzat vonatkozó részei alapján a fő figyelőhelyen rendezték be az ütegpárancsnok álláspontját, illetve a különféle műszerek is itt kaptak helyet, úgymint a távmérő vagy a löelemképző.²² A két terasz közül a nagyobb alapterületű valószínűleg az ütegpárancsnok harcál-

²² Löelemképző: elektromechanikus analóg számítógép, amely az ellenséges repülőgépek mozgási adatai alapján kiszámítja a légvédelmi lövegek és lövedékek számára a megfelelő irányzashoz és találat eléréséhez szükséges paramétereket.

lápontja volt, a másik állásban pedig a Gamma–Juhász-rendszerű löelemképző működhett. A háború kései szakaszában, 1944-től jellemzően inkább a 29/38 M. ágyús légvédelmi ütegek rendelkeztek löelemképzővel, hiszen abból több is rendelkezésre állt, mint amennyi szükséges volt.²³



4.) Gamma–Juhász-löelemképző állásban, 1940, Erdély
(Forrás: Fortepan 151046. képszám)

A fémkereső műszeres terepbejárások elsősorban a szárazföldi harcscelvényekre, legfőképp a területet ért tüzéségi csapásokra visszavezethető repszeket hoztak felszínre 2025 tavaszán. A kutatás során gyalogsági lőszeres maradványai csak kis számban kerültek elő, ami valószínűsíthetően arra utal, hogy az állások környezete nem volt közelharc helyszíne. Mindazonáltal a talaj sziklás-törmelékeny mivolta erősen befolyásolhatta a leletképződés dinamikáját.

²³ BARCY 1977. 233–234.

Repeszek az állások környezetéből

Egy helyi adatközlő visszaemlékezése szerint a kutatott területen és annak térségében az 1970-es években még rendszeresen találtak nagy méretű, vélhetően 8 cm-es 29/38 M. Bofors légvédelmi ágyúhoz tartozó hüvelyeket. A visszaemlékezés és az ilyen tárgyi emlékek hosszú távú jelenléte a helyszínen még évtizedekkel a háború vége után is megerősíti, hogy az állások maradványai a második világháború idejéből származnak.

A Veszprémi Laczkó Dezső Múzeum gyűjteménye, különösen Veress D. Csaba militáriagyűjtésének anyaga fontos régészeti és történeti forrás a vonatkozó második világháborús kutatások számára. A gyűjteményben megtalálható többek között a Felsőörs közelében lelőtt B-24 Liberator bombázó roncsainak három darabja is, köztük egy alumíniumpanel amerikai felségjelzéssel.²⁴



5.) A lezuhant B-24 Liberator szárnya a veszprémi Laczkó Dezső Múzeum gyűjteményéből (Forrás: MuseuMap)

A roncsokat sokáig egy helyi lakos a kerti melléképülete tetejének fedésére használta, mígnem 1983-ban a múzeumba kerültek. A tárgyak a Balatonalmádi térségében települt m. kir. 103/2. honvéd légvédelmi üteg tevékenységéhez kapcsolódnak, amely a bombázó lelövésében is közreműködött. Ezek az emlékek

²⁴ RAINER 2019. 75.

nem csupán tárgyasult múltként funkcionálnak, hanem lehetőséget adnak a konfliktusrégészeti megközelítések és a tárgyi források ötvözésére is.²⁵

FELHASZNÁLT FORRÁSOK

- BARCY Zoltán (1977): A magyar légvédelmi tüzérség 1943-ban, a radar bevezetése idején. *Hadtörténelmi Közlemények* 24 (1977) 222–241.
- BECZE Csaba (2010): Benkő Lajos – egy veszprémi vadászpilóta a második világháborúban. *Veszprémi Szemle* 12 (2010/1–2) 13–31.
- Erődítési utasítás. A M. Kir. Honvédelmi Minisztérium kiadványa. Budapest, 1941.
- PATAKY Iván – ROZSOS László – SÁRHIDAI Gyula (1992): *Légi háború Magyarország felett* 1. Debrecen.
- PINTÉR János (2007): Egy légvédelmi tüzér hétköznapijai 1942–1944-ben. Sajtó alá rendezte Gát László. *Honismeret* 35 (2007/5) 84–90.
- RAINER Pál (2019): „Vödöcső gyűjtötte” – A veszprémi Laczkó Dezső Múzeum Veress D. Csaba által gyűjtött militária műtárgyai. *Veszprémi Szemle* 21 (2019/1) 71–81.
- SZŐNYEG János (2009): *Fejezetek Balatonfűzfő történetéből*. 2009.
- VERESS D. Csaba (2013): Harci cselekmények során lelőtt katonai repülőgépek Veszprém körzetében (1944. július 7. – 1945. március 24.). *Veszprémi Szemle* 15 (2013/4) 86–93.

²⁵ Uo. 76.

Hadműveleti térképek az 1945-ös Veszprém körüli katonai eseményekről

NÉGYESI LAJOS

Veress D. Csaba 1976-ban megjelent *A balatoni csata* című könyve¹ a második világháború eseményeit feldolgozó művek sorában új minőséget jelentett, mivel a harcok lefolyását a tényekre koncentrálni, politikai felhangoktól menetesen rekonstruálta. Ehhez felkutatta az ütközetekben részt vevő katonák, katonai vezetők visszaemlékezéseit, melyek egy részét Nyugat-Európában adták ki, és a Hadtörténeti Intézet és Múzeum könyvtárában hozzáférhető volt. Bejárta a harcok helyszíneit, és összegyűjtötte a szemtanúk háborús emlékeit.

Amikor 1965 januárjában² elkezdte ezt a munkát, alig 20 év telt el a háború befejezése óta. Egy beszélgetésünk során mesélte, hogy az egyik tanácsi illetékes, amikor Veress D. Csaba jelezte neki, hogy a második világháború megyei eseményeit szeretné kutatni, azon a véleményen volt, hogy azzal nem érdemes foglalkozni, hiszen még mindenki emlékszik az akkori dolgokra. Ez szerencsére nem vette el a kedvét, hiszen nem egy szimpla helytörténeti munkát akart írni, hanem a hadi események tudományos alapossággal történő feldolgozását. Ennek egyik legfontosabb feltétele volt, hogy feldolgozzon hiteles levéltári dokumentumokat, még hozzá szovjet, magyar és német oldalról egyaránt. Ehhez el kellett volna utaznia a Szovjetunióba, Nyugat-Németországba (NSZK) és az Egyesült Államokba (USA), hogy az ottani levéltárakban folytasson kutatást. Manapság ez nem tűnik lehetetlennek, de az 1960-as, 70-es években az volt. Valószínűleg a hatóságok csak mosolyogtak volna, ha egy vidéki történelemtanár azért kér nyugati útlevelet és vízumot, hogy német háborús anyagokat kutasson. A Szovjetunió levéltáraiban vizsgálgódnál hasonlóan szokatlan kérés lett volna.

Valószínűleg a sors kedvezett a merész vállalkozásnak, ugyanis ebben az időben vásárolta meg Magyarország mikrofilmen az Egyesült Államokból a német

¹ VERESS D. 1976.

² Uo.. 1976. 7.

„Dél” hadseregcsoport naplóját³. A könyv anyagának összegyűjtése során Veress D. Csaba naponta utazott a reggeli gyorsvonattal Budapestre, és záróráig a levéltárban olvasta-fordította a mikrofilmen lévő német hadinaplót. Elmondása szerint ekkor romlott meg a látása, hiszen 6 órán keresztül egy sötét szobában olvasta a mikrofilmolvasó fénylő képernyőjén a szöveget. Jellemzi a kor viszonyait, hogy a Veress D. könyvének 15. számú lábjegyzetében szereplő anyag származási helyénél „Wassington” van feltüntetve.⁴

Az egyik elsődleges szovjet forráshoz, a Veszprémet elfoglaló 9. gárdahadsereg irataihoz hasonlóan kalandos úton jutott hozzá. A 171. sz. jegyzetben ezt olvashatjuk: „A budapesti Zrínyi Miklós Katonai Akadémia Hadművészettörténeti Tanszékének birtokában lévő magnetofon-tekercek a szovjet 9. gárdahadsereg hadinaplójának magyar nyelvű fordításával. (A felvételeket készítette: dr. Nagy Gábor vezérőrnagy, a hadtudományok kandidátusa)”.

Minden tiszteletet megérdemel tehát Veress D. Csaba elhivatottsága és a források feldolgozására fordított erőfeszítése. Akkoriban írógépen készültek a kéziratok, a képeket pedig hagyományos fényképezőgéppel lehetett reprodukálni. Nem volt még fénymásoló, digitális fényképezőgép, számítógép, okostelefon vagy internetes adatbázisok. Ráadásul a második világháborúval foglalkozó kutatásokat a hatalom gyanakvással figyelte, ezért elég bátor vállalkozás volt Kapor Károly, a Veszprém megyei Tanács VB. Művelődésügyi Osztályának vezetője részéről, hogy vállalta a könyv kiadását 5000 példányban.⁵

Második világháborús szovjet levéltári anyagok a világhálón

Napjainkban az interneten elérhető digitális adatbázisok korábban elképzelhetetlen segítséget jelentenek a kutatóknak. Bárki a saját számítógépén hozzáférhet külföldi levéltárak anyagához, melynek feltöltött mennyisége évről évre növekszik. 2005-ben az Orosz Föderáció Fegyveres Erőinek Katonai Emlékközpontja (ma az Orosz Föderáció Védelmi Minisztériumának osztálya) a Nagy Honvédő Háborúban életüket veszttettek emlékének megőrzése céljából koncepciót dolgozott ki egy internetes portál létrehozására. Ezt a tervet 2006-ban az Orosz Föderáció Védelmi Minisztériumának vezetése jóváhagyta, és elindítottak egy kísérleti projektet, amit bemutattak az Orosz Föderáció elnökének, V. V. Putyinnek.

³ HM HIM Hadilevéltár mikrofilmtár 898.

⁴ „Records of German Field Commands Army Group. National Archives Microcopy No. T-311 The American Historical Association Comitee for the study of war documents. Wassington. 1959.”

⁵ VERESS D. 1976 496. A *Dunántúl hadi krónikája 1944–1945.* című könyvét 1984-ben a Zrínyi Kiadó 4000 példányban adta ki. (VERESS D. 1984).

Ennek eredményeként az elnök úgy döntött, hogy létrehoz egy általános számítógépes adatbankot, melybe 2007-re több mint 13 millió digitalizált dokumentumot tölthettek fel, ezek döntő részben veszteségi kartonok voltak. 2015-re digitalizálták és az interneten elérhetővé tették a Vörös Hadsereg frontjainak, hadseregeinek és egyéb alakulatainak 425 ezer archív dokumentumát. Több mint 100 ezer katonai térképet szkenneltek be és rendszereztek, ezenfelül az adatbázis tartalmazza a térképeken megjelölt összes katonai egység harci útját. 2017-ben a zsákmányolt dokumentumokból, valamint külföldi archívumokban tárolt anyagokból származó adatokat adtak közre a szovjet hadifoglyokról és a külföldön eltemetett személyekről.⁶

A nagyszabású munka eredményeként az interneten keresztül hatalmas mennyiségű orosz levéltári anyaghoz férhetünk hozzá a Pamjaty Naroda honlapon, amit az Oroszországi Föderáció Védelmi Minisztériumának Podolszki Levéltára (Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации) kezel. Az adatbázisban több mint 109 millió digitalizált oldal (135 terrabájt) levéltári dokumentum érhető el, köztük több mint 41 ezer harci napló és mintegy 50 ezer térkép és vázlat. A második világháborús anyagok mellett jelentős csoportot képeznek az első világháború anyagai.⁷

A következőkben a **Pamjaty Naroda** adatbázisából letöltött nyolc szovjet hadműveleti térkép részletén mutatom be a Veszprém körüli harcok mozzanatait.

1.) A 3. Ukrán Front hadműveleteinek nyilvántartó térképe 1945. március 22–24. között⁸

A térképen együtt láthatjuk a három napon a szovjet csapatok helyzetét. A 22-i állapotot a folyamatos vörös vonal, 23-át kék vonal vörös alászínezéssel, a 24-i helyzetet pedig zöld vonal sárga alászínezéssel jelzi. A 23-i állapot a Veszprém irányába indított támadás megindulási helyzetét mutatja. Zölddel jelölve március

⁶ A „Nemzet emlékezete” portál létrehozásának szakaszai (Этапы создания портала „Память народа”) https://rg.ru/2018/02/01/etapy-sozdaniia-portala-pamiat-naroda.html?utm_referer=https%3A%2F%2Fbpbparchiv.hu%2F (A letöltés ideje: 2025. ápr. 30.)

⁷ A „Nemzet emlékezete” projektről. (О проекте «Память народа»): <https://pamyat-naroda.ru/about/> (A letöltés ideje: 2025. ápr. 30.)

⁸ https://pamyat-naroda.ru/documents/view/?id=100465024&backurl=operation%5C%D0%92%D0%B5%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F%20%D0%B0%D0%BF%D0%B5%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0%D1%8F%20%D0%BE%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B0%D1%86%D0%B8%D1%8F::begin_date%5C20.03.1945::end_date%5C24.03.1945::use_main_string%5Ctrue::group%5Ccall::types%5Ckarti:shemi (A letöltés ideje: 2025. ápr. 30.)

24-én Veszprémtől nyugatra Márkó térségében láthatjuk a 46. harckocsidandárt és a 46. gépesített dandárt. Veszprémtől nyugatra a 98. gárda lövészadosztályt, délre pedig a 103. gárda lövészadosztályt (a térképen szereplő 3-as szám elírás).

2.) A 3. Ukrán Front tevékenysége Veszprém birtokbavételét követően, 1945. március 23. után⁹

Veszprém nyugati peremén a vörös vonal sárga alászínezéssel a 98. gárda lövészadosztály (98.гв.сд) helyzetét jelzi. Veszprémből Márkó irányába a 8. sz. főútvonalon vonul a 20. és 22. harckocsidandár (20.тõр, 22.тõр), a Rátóti-nagymezõn a 46. harckocsidandár érkezik, Hárskút felõl pedig a 18. gépesített dandár (18.мõр). A négy dandárt Márkónál összpontosítják, és a támadást a 8. sz. főút vonalában folytatják nyugati irányba.

3.) A 9. gárdahadsereg nyilvántartó térképe az 1945. március 24-i helyzettel¹⁰

A szovjet csapatokat vörös vonal jelzi fekete alászínezéssel. Veszprém nyugati peremén a 98. gárda lövészadosztály bontakozott szét, és visszaverte a német csapatok ellentámadását, amit kék vonal jelez, a közepén visszakanyarodó nyíllal. A német arcvonaltól jobb szárnyán két kék színû rombusz nyíllal az 1. Leibstandarte SS Adolf Hitler SS-páncélosadosztály támadását mutatja. A kék színû szöveg szerint 03. 23-án 20.30-kor egy gyalogoszászlóalj hajtotta végre 6 harckocsi támogatásával. A bal szárnyon a német 76. tüzéradosztály van feltüntetve 03. 23-i helyzetében. A Látó-hegytõl délre a 324. gárda lövészrezred nyomul elõre. A térképen láthatjuk barna színnel jelölve a hadsereg alakulatainak március 24-i helyzetét is. A várostól nyugatra a 99. gárda lövészadosztály foglalt körletet, Nemesvámostól nyugatra pedig a 322. gárda lövészrezred támad.

⁹ <https://pamyat-naroda.ru/documents/view/?id=101062341> (A letöltés ideje: 2025. ápr. 30.)

¹⁰ https://pamyat-naroda.ru/documents/view/?id=100523239&backurl=operation%5C%D0%92%D0%B5%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F%20%D0%BD%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%83%D0%BF%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0%D1%8F%20%D0%BE%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B0%D1%86%D0%B8%D1%8F::begin_date%5C20.03.1945::end_date%5C24.03.1945::use_main_string%5Ctrue::group%5Call::types%5Ckarti:shemi::page%5C3 (A letöltés ideje: 2025. ápr. 30.)

4.) A térkép a 9. gárdahadsereg 1945. március 25-i helyzetét ábrázolja¹¹

A 37. gárda lövészhadtest parancsnoksága Veszprémbe települt. Az újmajori erdőben a 107. gárda lövészadosztály három ezrede van körletben március 25-én 08.00-ig. A parancsnokság helyét a zászló jelöli. A várostól nyugatra a 297. gárda lövészezred körletét jelzi a vörös kör. Ide települt a 99. gárda lövészadosztály parancsnoksága. Előtte a 322. gárda lövészezred nyomul előre. Itt látjuk a 103. gárda lövészadosztály parancsnokságát, előtte a 303. gárda lövészezred tör előre. Nyugatabbra a 324. gárda lövészezred arcvonala, előtte pedig szaggatott vonallal a 103. gárda lövészadosztály parancsnokságának tervezett áttelepülési helye. A 8. sz. főúttól északra, Márkó és Bánd között az erdősarokban a 39. gárda lövészhadtest parancsnokságának tervezett helye. A műúton a 107. gárda lövészadosztály menetoszlopa vonul előre, délebbre a 95. gárda lövészadosztály parancsnoksága. Herendnél a 21. gépesített dandár áll.

5.) A 9. gárdahadsereg a Balaton–Bécs támadó hadművelet első ütemében¹²

Veszprém nyugati peremén a 98. gárda lövészadosztály, a város déli szélétől a Balaton sarkáig a 103. gárda lövészadosztály harcolva veri vissza a német csapatok támadását.

6.) A 9. gárdahadsereg a Balaton–Bécs támadó hadművelet második ütemében¹³

Zöld szín jelöli a hadsereg alakulatainak március 24-i helyzetét. A 99. gárda lövészadosztály a várostól nyugatra van körletben. Előtte a 103. gárda lövészadosztály nyomul előre, és biztosítja a hadsereg bal szárnyát. A 8. sz. főút vonalában a 98. gárda lövészdandár hajt végre támadást. Az úton a gépesített erők vonulnak előre. A március 25-i helyzetet vörös szín jelzi. Itt a 98. és 103. gárda lövészadosztály elöl támad. A 103. gárda lövészadosztály mögött a 99. gárda lövészadosztály hajt végre előrevonást. A térkép bal felső részén a 107. és a 100. gárda lövészadosztály északi irányba hajt végre biztosított menetet. A menetoszlopok előtt láthatjuk az elővédeket. Városlőd magasságában a 33., 38. és 52. dandár van körletben. Kék szín jelöli a német csapatok – 1. Leibstandarte SS

¹¹ <https://pamyat-naroda.ru/documents/view/?id=100637238> (A letöltés ideje: 2025. ápr. 30.)

¹² https://pamyat-naroda.ru/documents/view/?id=135024520&backurl=division%5C37%20%D1%81%D0%BA::begin_date%5C19.03.1945::end_date%5C21.03.1945::use_main_string%5Ctrue::group%5Call::types%5Ckarti:shemi::page%5C2 (A letöltés ideje: 2025. ápr. 30.)

¹³ <https://pamyat-naroda.ru/documents/view/?id=135024313> (A letöltés ideje: 2025. ápr. 30.)

Adolf Hitler SS-páncélosadosztály (1 ТД), 5. „Wiking” SS-páncélosadosztály részeinek (Подп 5 ТД) és 44. gyalogadosztály (44 ПД) – ellentámadásait.

7.) A 98. gárda lövészhadosztály parancsnokának elhatározása Veszprém birtokbavételére¹⁴

A város keleti peremén a német csapatok védelmi vonalát a térkép késsel jelzi. Hátrébb az 5. „Wiking” SS-páncélosadosztály megnevezése látható. A 299. gárda lövészezred Gyulafirátót térségéből indít támadást, majd 07.00-ig birtokba veszi Újmajort, 18.00-ra pedig elfoglalja Veszprém-Dózsaváros északnyugati szegélyét. A 296. gárda lövészezred 05.00-kor kezdi az előrenyomulást Kádárta térségéből; először betör Veszprémbe, és kiszorítja a védőket, majd megszállja a város nyugati szegélyét. A 302. gárda lövészezred a Látó-hegytől nyugatra áttöri a védelmet, és 19.00-ra birtokba veszi a város déli részét .

A térkép bal felső részén a 299. gárda lövészezred megindulási időpontjaként tévesen 08.00 szerepel.

8.) A 103. gárda lövészhadosztály harcai Veszprém térségében¹⁵

Március 23-án 08.00-tól a 324. gárda lövészezred 2. és 3. zászlóaljja 20.30-ig a városba nyugatról, az 1. zászlóalj pedig déli irányból nyomult be. A másnapi helyzetet vörös vonal jelzi sárga alászínezéssel. A hadosztály parancsnoksága 15.00-ra Veszprémtől nyugatra települt. A 322. gárda lövészezred Nemesvámostól nyugatra körletet foglalt. Előtte a 317. gárda lövészezred hajt végre előrenyomulást. A 324. gárda lövészezred Veszprémtől nyugatra támad. A kék alászínezés a március 25-i helyzetet jelzi.

A német „Dél” hadseregcsoport térképei 1945-ből

2011-ben kezdődött el az a német–orosz projekt, melynek célja az Orosz Föderáció levéltáraiban található zsákmányolt német dokumentumok digitalizálása és a Max

¹⁴ https://pamyat-naroda.ru/documents/view/?id=135245144&backurl=division%5C98%20%D0%B3%D0%B2.%20%D1%81%D0%B4::begin_date%5C23.03.1945::end_date%5C23.03.1945::use_main_string%5Ctrue::group%5Call::types%5Copersvodki:rasporyajeniya:otcheti:peregovori:jbd:direktivi:prikazi:posnatovleniya:dokladi:raporti:doneseniya:svedeniya:plani:plani_operaciy:karti:shemi:spravki:dru-gie::page%5C2 (A letöltés ideje: 2025. ápr. 30.)

¹⁵ <https://pamyat-naroda.ru/documents/view/?id=100553848> (A letöltés ideje: 2025. ápr. 30.)

Weber Alapítvány által üzemeltetett honlapon történő közzététele.¹⁶ A munka során 2014-től 2022 elejéig az Orosz Föderáció Védelmi Minisztériumának Központi Levéltárában (CAMO) körülbelül 28 000 dokumentumot digitalizáltak, melyeket a **germandocsinrussia.org** honlapon a világhálón keresztül is elérhetővé tettek.

9.) A 3. magyar hadsereg helyzete 1945. január 5-én¹⁷

Öskün az 1. harcokszászlóalj, Gyulafirátóton az 59. műszaki zászlóalj, Veszprémben a 92. gyalogezred 2. zászlóalja települt. Újmajorban az 55. határ vadász-zászlóalj, Balatonfűzfőn a 25. gyalogezred parancsnoksága és 1. zászlóalja, Litéren pedig a 3. zászlóalj foglalt körletet. Fűzfőgyártelepen a 3/73-as tüzerüteg, Balatonalmádiban ugyanakkor a Botond páncélvonat állomásozik.

10.) A „Dél” hadseregcsoport nyilvántartó térképe 1945. március 22-én¹⁸

A IV. SS-páncéloshadtest sávjában Gyulafirátótnál az 1. Leibstandarte SS Adolf Hitler SS-páncélosadosztály, Veszprémben 3. Totenkopf SS-páncélosadosztály, Szentkirályszabadjától északra az 5. „Wiking” SS-páncélosadosztály, délre az 1. páncélosadosztály helyezkedik el. Nemesvámostól északra a 3. páncélosadosztályt látjuk.

11.) A „Dél” hadseregcsoport nyilvántartó térképe 1945. március 23-án¹⁹

Veszprémtől nyugatra a 3. páncélosadosztály, az 5. „Wiking” SS-páncélosadosztály és a 9. SS „Hohenstaufen” páncélosadosztály folytat védelmi harcot. Keletre láthatjuk a támadást végrehajtó szovjet alakulatok felsorolását.

12.) A „Dél” hadseregcsoport nyilvántartó térképe 1945. március 24-én²⁰

A szovjet csapatok már birtokba vették Veszprémet. A német csapatok Tótvázszy előtt harcolnak. A német és magyar erők Nemesvámos–Káptalanfüred terepszakasról harcolva vonulnak vissza Hidegkút–Balatonarács terepszakasra. A IV. SS-páncéloshadtest parancsnoksága Nagyvázszytól keletre települt.

¹⁶ Deutsch-Russisches Projekt zur Digitalisierung Deutscher Dokumente in Archiven der Russischen Föderation: <https://germandocsinrussia.org/de/nodes/1-russisch-deutsches-projekt-zur-digitalisierung-deutscher-dokumente-in-den-archiven-der-russischen-f-deration> (A letöltés ideje: 2025. ápr. 30.)

¹⁷ <https://wwii.germandocsinrussia.org/pages/1006895/map> (A letöltés ideje: 2025. ápr. 30.)

¹⁸ <https://wwii.germandocsinrussia.org/pages/472809/map> (A letöltés ideje: 2025. ápr. 30.)

¹⁹ <https://wwii.germandocsinrussia.org/pages/472813/map> (A letöltés ideje: 2025. ápr. 30.)

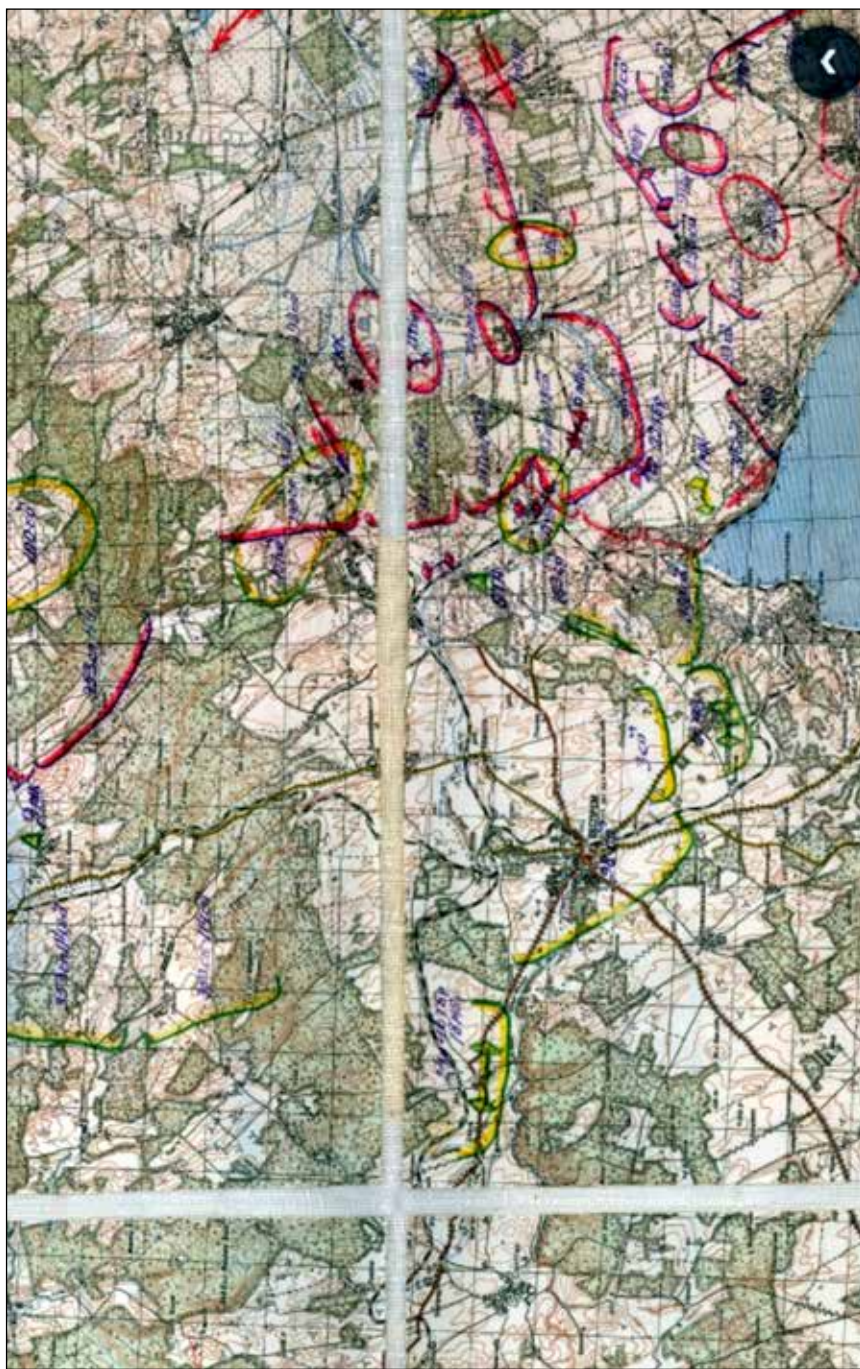
²⁰ <https://wwii.germandocsinrussia.org/pages/472817/map> (A letöltés ideje: 2025. ápr. 30.)

FELHASZNÁLT FORRÁSOK ÉS IRODALOM

HM HIM 7. = Hadtörténelmi Levéltár, Gyűjtemények, Mikrofilmgyűjtemény, Budapest

VERESS D. Csaba (1976): *A balatoni csata. Veszprém megye felszabadításának katonai története (1944. december 1–1945. március 30.)*. Veszprém. (1977).

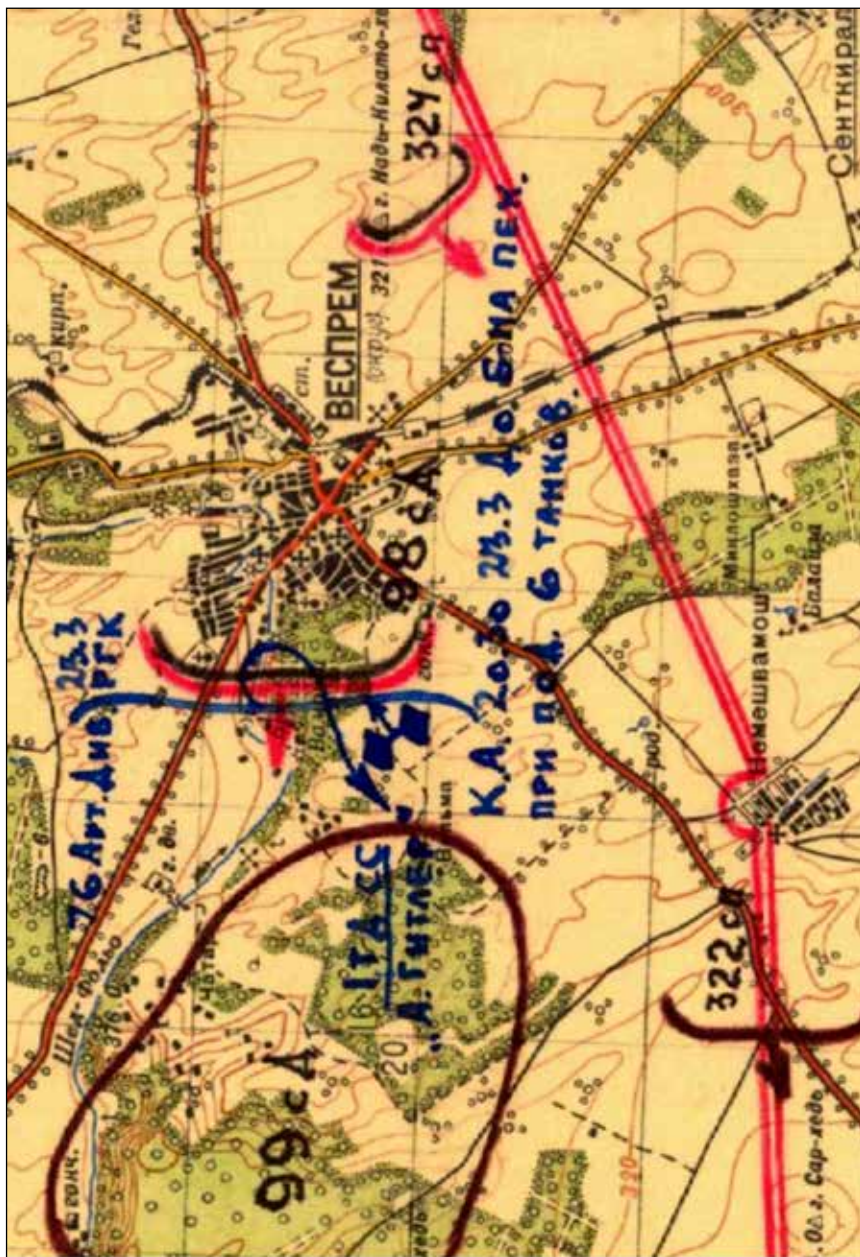
VERESS D. Csaba (1984): *A Dunántúl hadi krónikája 1944–1945*. Budapest.



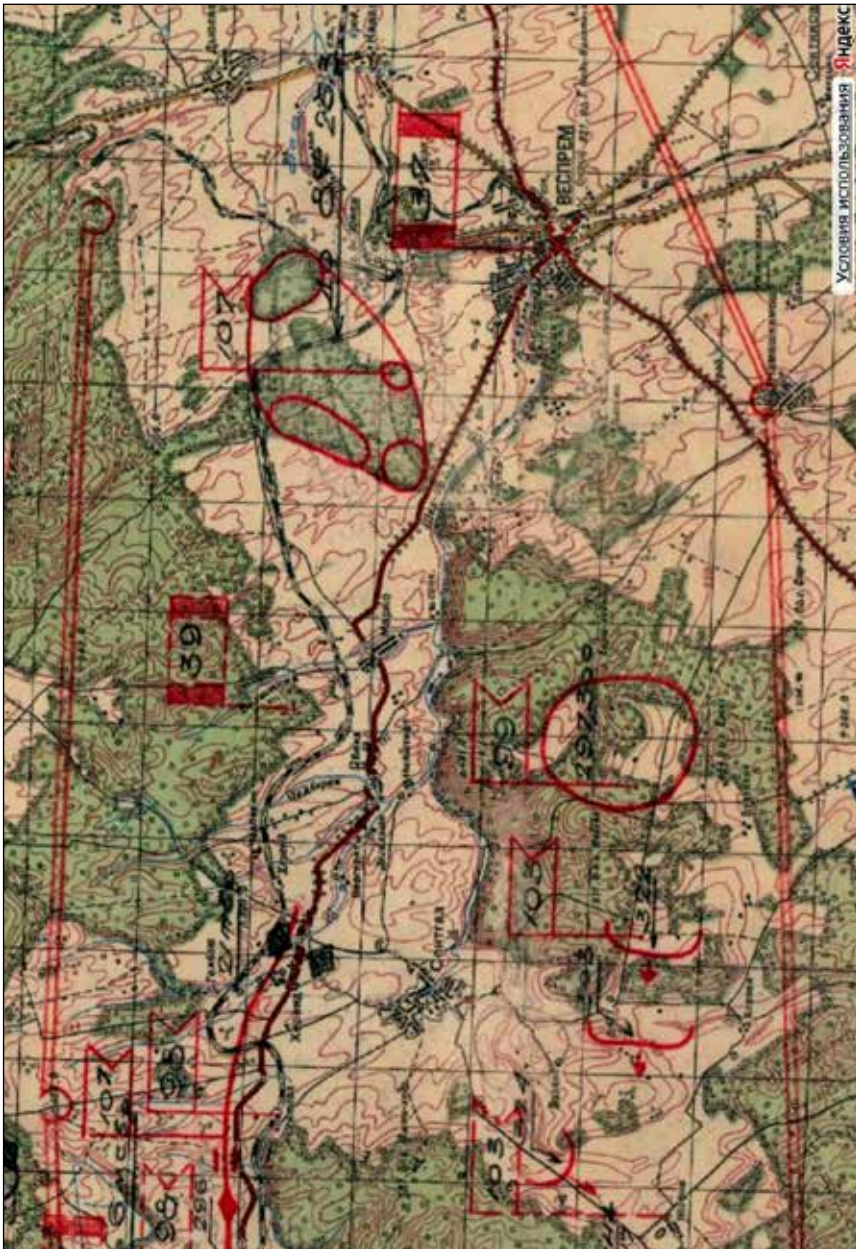
1.) A 3. Ukrán Front hadműveleteinek nyilvánított térképe 1945. március 22–24. között



2.) A 3. Ukrán Front tevékenysége Veszprém birtokbavételét követően, 1945. március 23. után



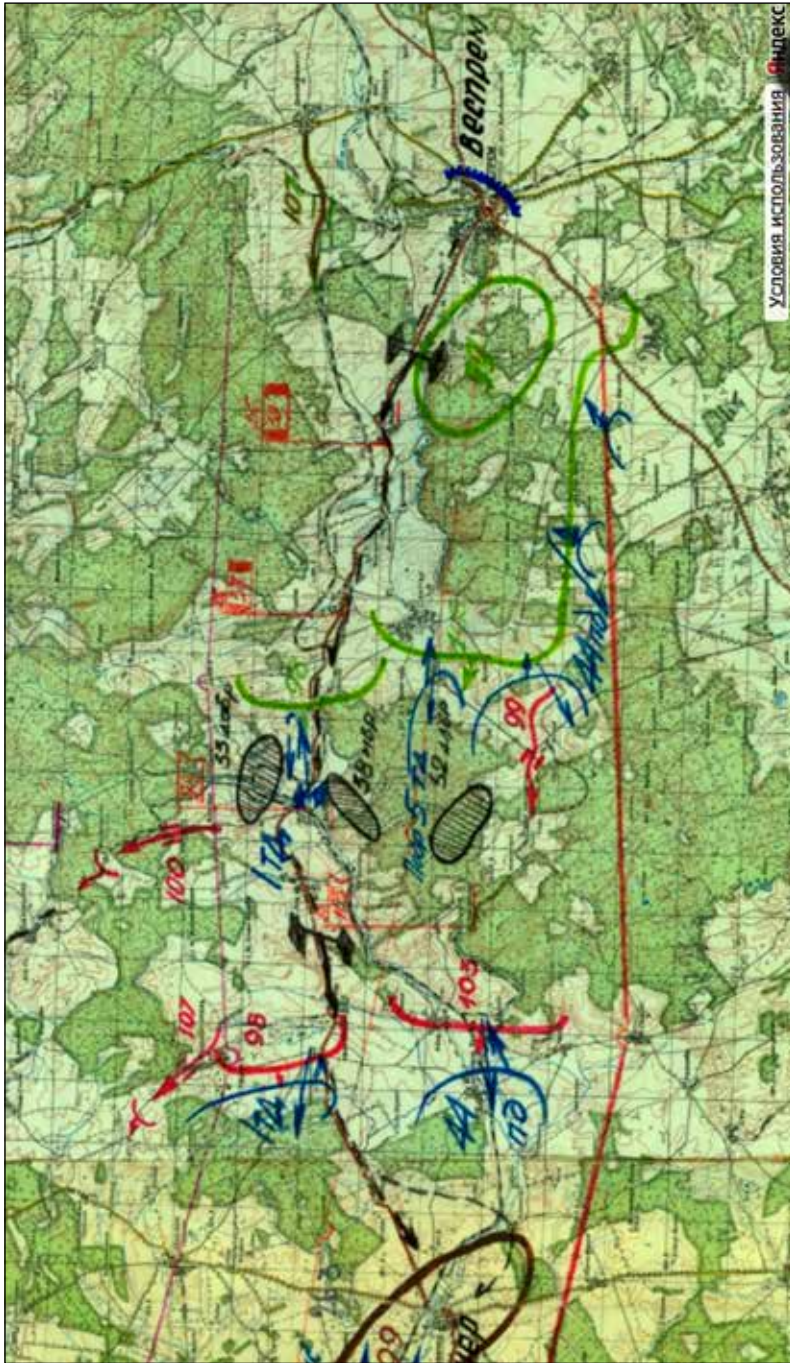
3.) A 9. gárdahadsereg nyitvántartó térképe az 1945. március 24-i helyzettel



4.) A 9. gárdahadsereg 1945. március 25-i helyzete



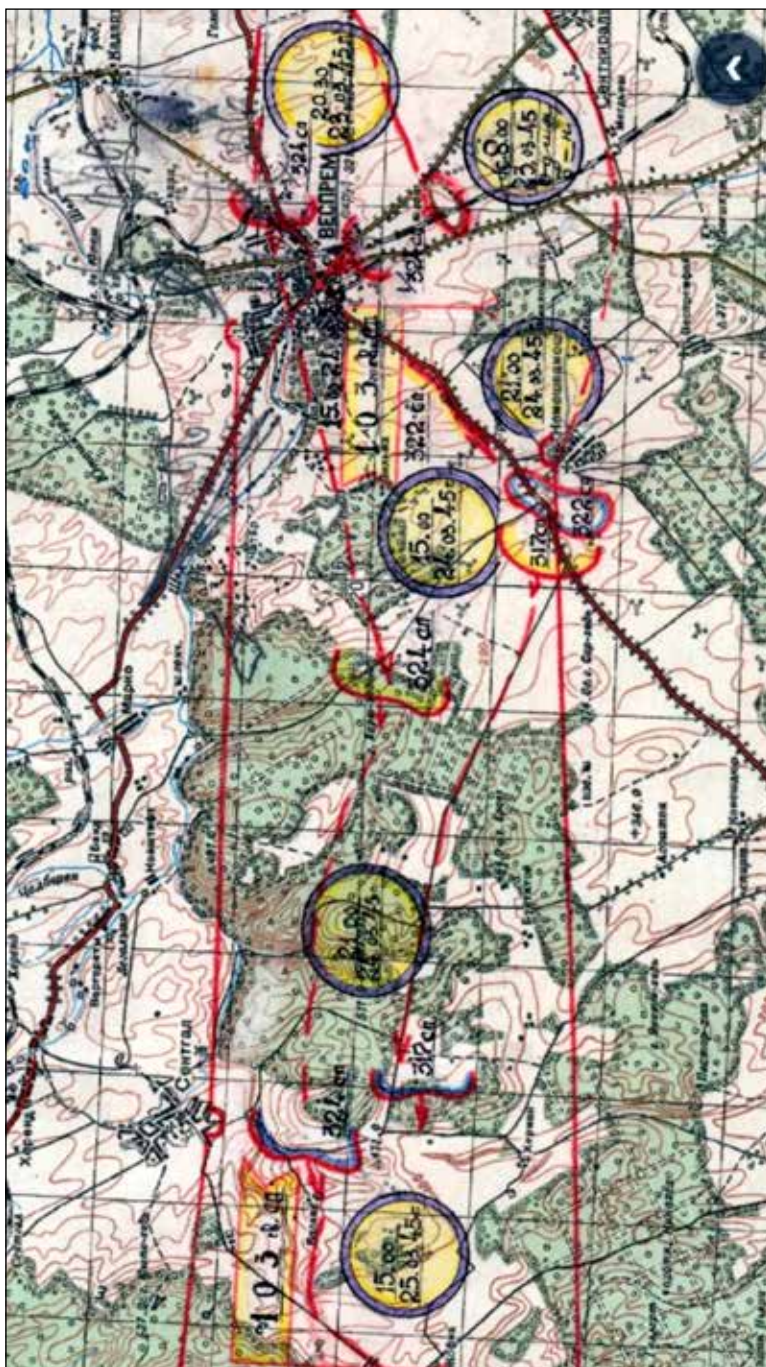
5.) A 9. gárdahadserreg a Balaton–Bécs támadó hadművelet első ütemében



6.) A 9. gárdahadsereg a Balaton–Bécs támadó hadművelet második ütemében



7.) A 98. gárda lövészadosztály parancsnokának elhatározása Veszprém birtokbavételére



8.) A 103. gárda lövészhadosztály harcai Veszprém térségében



9.) A 3. magyar hadsereg helyzete 1945. január 5-én



10.) A „Dél” hadserjegcsoport nyitvántartó térképe 1945. március 22-én



12.) A „Del” hadsergocsoport nyilvántartó térképe 1945. március 24-én

Szovjet IL–2 M3 Sturmovik csatarepülőgép lezuhanási helyének meghatározása Szentkirályszabadján

PÁLFFY SÁNDOR – HORVÁTH GÁBOR

A helyszín

1991-ben egy szép tavaszi hétvégén Szentkirályszabadja felé vezetett gyalogtúrám útvonala. A községtől nyugatra található Meggyes-puszta déli oldalán haladtam el egy honvédségi radarállomás mellett. A földútról kissé letérve, a szántásban összegömbült, szegecselt alumíniumdarabokat és felrobbant lőszerhüvelyeket találtam. Ekkor még nem foglalkoztam repülőgéproncs-kutatással, de azért elgondolkodtattak a leletek: a radarállomásról kihajított szemétnek, fém lőszeresládák maradványainak gondoltam azokat, és csak feltételesen egy légi jármű maradványainak. A rajtuk lévő deformításokat pedig a művelést végző traktoroknak tulajdonítottam.

Eltelt néhány év, és már-már elfeledtem a rejtélyes fémdarabkákat, míg azután az egyre gyakrabban megjelenő helytörténeti monográfiákat olvasva megpróbáltam összeállítani a hozzáférhető szakirodalomból, hogy Veszprém megyében hol találhatóak 1944-45-ös, még beazonosítható repülőgép-lezuhanási helyszínek. Ekkor került a kezembe Veress D. Csaba *A balatoni csata* című kötete, ami a hadtörténet iránt érdeklődők számára alapmű. E könyvnek *A Margit-vonal áttörése* (1944. dec. 20–25.) című fejezetében a következőt olvashatjuk: „A szovjet csata- és vadászrepülő kötelékek délelőtt 08–11 óra között egymást követő hullámokban bombázták és lőtték a Várpalota, Berhida és Veszprém körzetében lévő utakat. A támadó szovjet kötelékek ellen harcba vetették a jutasi repülőtérről a magyar 101/I. és német 53/II. vadászrepülő osztályok kötelékeit. A légi harcok során a magyar vadászok (Szentgyörgyi Dezső zászlós) lelőtték egy szovjet IL–2-s csatarepülőgépet, amely Szentkirályszabadjától délkeletre (kiemelés tőlem – PS), a Berektó dűlőben zuhant le és kétfőnyi személyzetével együtt felrobbant.”¹ Vitéz Szentgyörgyi Dezső zász-

¹ VERESS 2000. 49.

lós körülbelül 220 bevetés során aratott 30 igazolt és 5 nem igazolt légi győzelmével a háború végére minden idők legeredményesebb magyar vadászpilótája lett.²

A terület precíz megjelölése okán nem tűnt nehéz feladatnak a becsapódás pontos helyének felkeresése. Még korábban, az első roncsdarabok 1991-es felfedezése után, 1998-ban és 2000-ben a faluban több idős helyi lakost meghallgattam a repülőgép 1944. december 20-i pusztulásáról. Meglepve tapasztaltam, hogy a falutól délkeleti irányban – mint ahogy *A balatoni csata* című kötetben olvashatjuk – senki sem emlékszik bármilyen repülőgép lezuhanására, valamint semmiféle Berektó-dűlőre. Ezzel ellentétben Szentkirályszabadjától délnyugatra az esemény akkori szemtanúi felelevenítették egy szovjet „vadászgép” becsapódását az említett időpontban Meggyes-pusztva körzetében. Amikor pedig a könyvben szereplő Berektó (Berektavi-dűlő) felől érdeklődtem, azt szintén a községtől délnyugatra, ugyancsak Meggyes-pusztva térségében jelölték meg.

Ezt követően jutottam hozzá Veress D. Csaba *Szentkirályszabadja évszázadai* című kötetéhez, amiben pedig ezt olvashatjuk: „A szovjet repülőgép a községtől *délnyugatra* (kiemelés tőlem – PS), a Pósa-domb keleti oldalán, a Berektói-dűlőben, a Mészáros-féle földön lezuhant, miközben a földre csapódáskor egy – a gépben maradt – bomba felrobbant. A gép kétfőnyi személyzete meghalt. Adataik ismeretlenek, csak személyleírásuk ismert (a halotti anyakönyvből): az egyik 30 év körüli, vörösés szőke hajú, beretvált, hosszas arcú, *kék szemű, magas, szikár termetű férfi volt (ő volt a pilóta)*; a másik (a fedélzeti lövész) 16 év körüli, vörösés szőke hajú, beretvált, kerek arcú, kék szemű, alacsony, zömök fiatalember volt.”³



1.) Vitéz Szentgyörgyi Dezső,
Magyarország legeredményesebb
vadászpilótája
(Forrás: www.vitezirend.co.hu)

² B. STENGE 2016. 64.

³ VERESS 1998. 283. Vö. MNL VeVL XXXIII.1.a. Szentkirályszabadja halálozási anyakönyvi másodpéldány 1944/34. és 35. folyószám.

Nos tehát akkor délkelet vagy délnyugat? A helyszín – kérésre történető – lokalizálásakor két adatközlő is a Szentkirályszabadjától délnyugatra található Meggyes-pusztától kissé délkeletre eső fenyves erdőcske déli oldalát jelölte meg.⁴ Pontosan ott, ahol én korábban a honvédségi radarállomás szomszédságában felleltem a deformált alumíniumlemezeket. Ugyanitt fekszik az a régebben vízzel borított mély fekvésű terület, amit Berektói-dűlőnek neveztek a falu lakosai. A második kötetben szereplő megjelölés, az adatközlők információi és a dűlőnevek behatárolása után felvetődött bennem a kérdés, hogy az általam évekkal ezelőtt talált ismeretlen fémmaradványok az idősök által elbeszélte és a helytörténeti monográfiában is megemlített szovjet repülőgépből származhatnak-e.

Elhatároztam, hogy amint lehetőségem nyílik rá, ismét felkeresem majd a helyszínt, és megpróbálok további bizonyítékokat keresni a szántás felszínén. 2000-ben újra a területre érkezve szerencsémre éppen egy mélyszántás utáni időszakot sikerült kifognom, úgyhogy jóval több maradvány hevert a föld felszínén, mint első ottjártamkor. Az előkerült leletek: szegecselt, deformált alumíniumdarabok, kék és zöld festéssel, fekete cirill betűs bakelittöredékek, plexitöredé-



2.) Újabb alumíniumdarabokat vetett fel a talajművelés az IL-2 M3 csatarepülőgép roncsaiból (2005) (Fotó: a szerző)

kek, 7,62 mm-es szovjet Mosin-Nagant-lőszer szétrobbant lőszerhüvelyei a szárnyakban elhelyezett SKASZ géppuskából, 23 mm űrméretű Volkov Yartsev-géppágyú lőszeréhez tartozó hevedertöredékek, 12,7 mm űrméretű lőszerhez rendszeresített hevederek töredékei a forgatható állványon elhelyezett UBT géppuskából, továbbá barna bakelittöredékek és cirill betűs fekete műanyagdarabok. Az immár tárgyi bizonyítéknak tekinthető roncsmaradványok alapján és az adatközlő szemtanúk visszaemlékezéseinek tükrében, úgy gondolom, bizonyítottnak tekinthető, hogy egy szovjet harci repülőgép lezu-

⁴ Balogh Józsefné (szül. 1933., Szentkirályszabadja) Szentkirályszabadja, Petőfi S. u. alatti lakos szóbeli közlése (2000), illetve Velegi L. László (szül. 1928., Szentkirályszabadja) Szentkirályszabadja, Hétvezér u. 1. alatti lakos szóbeli közlése (1998).

hanásának pontos helyszínét találtam meg – tulajdonképpen teljesen véletlenül – már évekkel ezelőtt.



3.) Összesítő kép a begyűjtött leletanyagról. Bal oldalon a pilótakabin ablakából származó plexidarabok, jobb oldalon a vas hevedertagok töredékei a csatarepülőgép Volkov Yartsev gépágyúiból és az UBT géppuskából (Fotó: a szerző)

Véleményem szerint tehát a Vitéz Szentgyörgyi Dezső zászlós által lelőtt szovjet Iljusin IL-2 M3 típusú csatarepülőgép nem Szentkirályszabadjától délkeletre (Vörösberény felé) zuhant le, hanem attól délnyugatra, Meggyes-pusztá délkeleti körzetében, mint ahogyan azt az 1998-ban kiadott *Szentkirályszabadja évszázadai* című kötetben már helyesen olvashatjuk. *A balatoni csata* 2000-ben megjelent 2. kiadásának kötetében viszont tévesen a községtől délkeletre van megjelölve a lezuhanási helyszín. Azt kevésbé tartom valószínűnek, hogy két egyforma típusú, egyazon időpontban, ugyanolyan körülmények között lezuhant IL-2-es Sturmovikkal állunk szemben Szentkirályszabadja körzetében.

Az események leírása

A repülőeseményt Vitéz Szentgyörgyi Dezső kísérője, Varjas Tibor tizedes közléséből ismerhetjük: „Az északi parton repültünk Keszthelyig, majd átrepültünk a

déli partra és jöttünk vissza. Siófoknál átrepültük a széles Balaton öblöt Kenese irányába. Észrevettem, hogy előttünk három gép jön velünk szembe. Dezső int a gépből, hogy látom-e, ami előttünk van. Intek vissza, hogy látom.

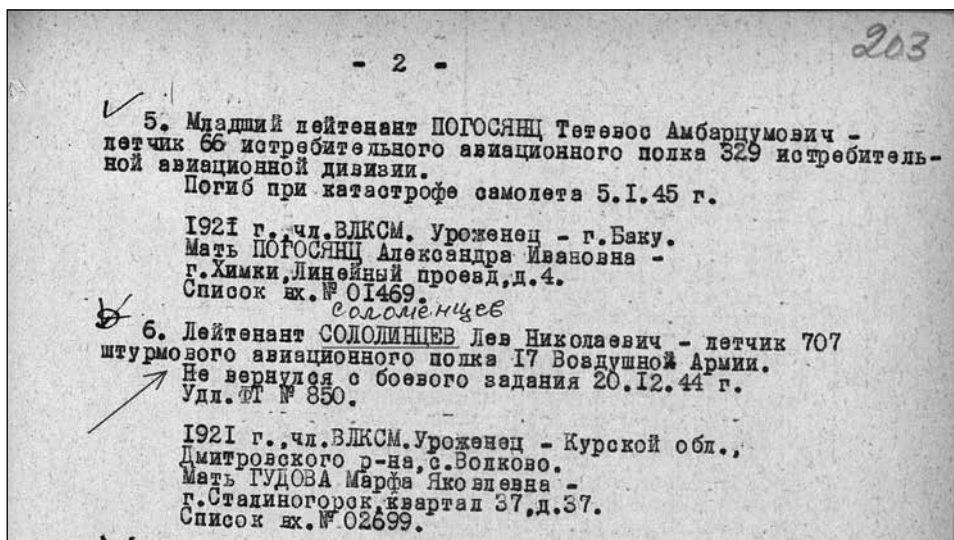


4.) Az IL-2 M3 perspektívikus képe (Fotó: ???)

Az elől haladó gépre a két hátsó rácsapásokat hajtott végre, majd vagy négy rácsapás után jobbra fordulva Veszprém irányába elrepültek. Ezalatt annyira csökkent a távolságunk, hogy láttuk, egy IL-2-es jön szembe. Biztos eltévedt és túlságosan északra repült. Már egy vonalba kerültünk az orosz géppel, mikor Dezső bal fordulóval az orosz gép mögé került. Megnyomta a gépet, majd behúzott és egy sorozatot engedett az orosz gépbe. Erre hatalmas füst vágódott ki a gépből és zuhanni kezdett, majd be is csapódott és porrá égett. Az orosz pilóta kiugrott ugyan a gépből, de az ernyője nem lobbant be, mert nem volt elég magassága – az egész kb. 150 méteres magasságban történt. (...) Két kört csináltunk az égő gép körül, majd irány Veszprém. A leszállás után Dezső jelentette a harcálláspont parancsnoknak, Scholtz századosnak, hogy Szentkirályszabadja és Veszprém légterében egy IL-2-es gépet lelőtt. Erre Scholtz százados mosolyogva azt mondta, hogy az előbb leszállt két német vadászpilóta ugyanennek a gépnek a lelövését jelentette.” Az említett német pilóta, aki ezt a kissé elhamarkodott jelentést tette, az I./JG 53 egyik pilótája volt, valószínűleg Siegfried Göbel szakaszvezető (vagy Hommes szakaszvezető).⁵

⁵ B. STENGE 2016. 79.

2011 januárjában Horváth Gábor (Kanada) repüléstörténész és Borisz Davidov közös munkája során sikerült a szovjet CAMO RF (Centralnij Archiv Minisztersztva Oboroni Rosszjiszkoj Fegyercaciji – az Orosz Föderáció Védelmi Minisztériumának Központi Levéltára) gyűjteményének segítségével, az orosz veszteségi kartonok alapján fényt deríteni a Szentkirályszabadja határában lezuhant szovjet IL–2 M3 Sturmovik csatarepülőgép személyzetének kilétére.



5.) Lev Nyikolajevics Szolomencev hadnagy pilóta adatai: 17. légi hadsereg 707.-es csatarepülő ezred (Forrás: CAMO RF, jegyzékszám: 02699)

Alakulat: 3. Ukrán Front 17. Légihadsereg, 189. csatarepülő hadosztály, SAD (Sturmovoj Aviacionnij Divizion) 707. csatarepülő ezred SAP (Sturmovoj Aviacionnij Polk)

Ijusin IL–2 M3 Sturmovik csatarepülőgép

Gyártási száma: 1888103

Mikulin AM-38F motorszáma: 259873

Épült: Zavod 18. Kujbisev, SZSZKSZ (Az 1888103-as számú gép 1944. 05. 31-én épült a 18. sz. kujbisevi repülőgépgyárban, lezuhánáskor használt motorja még a gyári eredeti volt.)

Pilótája: л-т Соломенцев Лев Николаевич

(Szolomencev Lev Nyikolajevics hadnagy) 1921 – 1944. 12. 20. Született: Kurszk megye, Dimitrovszk járás, Volkov község

édesanyja: Marfa Gulova Jakovlevna

lakcím: Sztalinogorszk 37. kerület 37-es háztömb

Lövész: с-т Логинов Николаевич Филиппович

(Loginov Nyikolaevics Filippovics őrmester) 1916 – 1944. 12. 20.

felesége: Loginova Alexandra Stepanova

lakcím: Nyikolaevszkaja megye, Kahovka település, Proletarszkaja utca 23.⁶

A bevetésről a szovjetek még ennyit jegyeztek fel: „10.45: célpont Ősi. Megtámadtak egy Messerschmitt Bf 109-est, majd a támadás helyétől eltávolodva lefele szállt, és a felhős, borult idő miatt (rossz látási viszonyok) többé nem látták. A másik forrás a célt Várpalota-Ősi-Szabadbattyán térségére teszi.”⁷



6.) Lev Nyikolajevics Szolomencev hadnagy arcképe
(Fotó: családi archívum)

⁶ Horváth Gábor repüléstörténész (Kanada) közlése alapján (ЧАМО Archívum).

⁷ „10-45 над челью ОШИ атакован 1 Ме -109, уходя от атаки спикировал вниз, ввиву плотной облачности екинажи его не выделе больше. Другой источник: чель - Варпалота В ОБД - НБЗ в пайоне Оша-Бадьян. Ref.: 78-79, ЧАМО ф. 20193, оп. 2, д. 9; 23, ЧАМО, ф. 20193, оп. 1, д. 67.”

A roncs és az áldozatok további sorsa

Miután a ködös-párás időben a sérült csatarepülőgép lezuhant, az ütközés ereje a pilótát és a lövészt kirepítette a gépből. Így az elsőként a helyszínre érkezők könnyen hozzáfértek ruházatukhoz, személyes tárgyaikhoz, csizmáikhoz, melyeket szinte azonnal eltulajdonítottak.⁸ Egyes értesülések szerint az ott megjelenő német katonák egyike lőtte agyon a személyzet valamelyik még élő tagját.⁹ A becsapódás okozta nagy krátert 1945 után a szovjetek állítólag átvizsgálták, „felásták”, és a nagyobb, épségben maradt repülőgép-alkatrészeket elszállították. Talán ezzel magyarázható, hogy más, szintén robbanással járó repülőgép-katasztrófákhoz viszonyítva itt aránylag kevés és apró leletanyag áruklodik csak a hetvenhét évvel ezelőtt történetekről.

2020 májusában sikerült felvenni a kapcsolatot Alexandra Lysyanskayával, Lev Szolomencev hadnagy rokonával Moszkvából. A leszármazott és családja hetvenhat éven át semmi biztosat nem tudott a hősi halált halt rokonról. Első, a pilóta részletes adataival kiegészített kutatási beszámolómat a világhálón olvasta, majd megpróbálta felvenni a kapcsolatot velem. Regénye Judit régész, a Laczkó Dezső Múzeum munkatársa által jutott el hozzám a megkeresés, így sikerült részletesebb felvilágosítást adnom a családnak Lev Szolomencev hadnagy gépe lezuhanásának körülményeiről. Alexandra számos dokumentumot, fotókat és további személyes információkat küldött a pilóta családjáról.

Lev Szolomencev hadnagy édesapja, Nyikolaj Szolomencev tizenöt évig kereste a fiát, és több naplót is írt a család életéről. Ezekben beszámol arról, hogyan találkozott ő, az édesapa Lev édesanyjával, ír a fia születéséről és arról, hogy miként éltek. Az 1920-tól 1933-ig terjedő időszak naplójegyzetei megvannak. A fiú eltűnése után Lev húga, Olga is folytatta a keresést.

A kis Lev 1921. szeptember 21-én született. Tolsztoj után nevezték el, mert mindketten a tulai régióból származtak. Lev 1939-ben érettségizett, majd megpróbált jelentkezni a repülőtisztai főiskolára, de az egészsége miatt nem vették fel. Csalódottságát látva édesapja e szavakkal vigasztalta: „Az oroszlának meg kell erősödnie, és sportolnod kell.” Így tett hát, mire 1940-ben fel is vették. Lev édesanyja Szolomenceva Marfa, lánykori neve Gudova. A háború alatti levelekben Alexandra Lysyanskaya nagyanyja (a már említett Olga) írt a nénikéjének Levről. Aggódtak, mivel hosszú ideje nem kaptak hírt a fiútól, aki időközben befejezte a kiképzést a hátországbán, és valószínűleg nemsokára

⁸ Hangodi László történész, főmuzeológus (Wass Albert Városi Könyvtár és Múzeum, Tapolca) szóbeli közlése (2005).

⁹ Tóth Ferenc repüléstörténet-kutató közlése (Budapest, 2005).

viszik a frontra. (A fényképekből a család hozzájárulásával bemutatok néhányat.)



7.) Az 1944. december 20-án Vitéz Szentgyörgyi Dezső légi győzelmeként lezuhant szovjet IL-3 M3 Sturmovik csatarepülőgép becsapásai helye délnyugat felől
(Fotó: a szerző)

Írásommal szerettem volna egy már nagyrészt ismert repülőesemény történetét pontosítani és megemlékezni Vitéz Szentgyörgyi Dezsőnek, Magyarország legeredményesebb vadászpilótájának egyik Veszprémhez közeli légi győzelméről. Ugyanakkor fontosnak tartottam felidézni a hősi halált halt két fiatal szovjet repülő emlékét, akik parancsra, kötelességük teljesítése közben áldozták életüket és csapódtak több száz kilométeres sebességgel a szentkirályszabadjai határ földjébe. Az ilyen jellegű repülés- és hadtörténeti kutatás létjogosultságát jelen történet feltétlenül bizonyítja, ugyanis még ennyi év után is szavakkal kifejezhetetlen öröm a leszármazottaknak, családtagoknak, ha bármilyen konkrét értesülést kapnak a második világháború harcaiban eltűnt szeretteikről.

További IL-2 M3 Sturmovikok földből és vízből

A máig legteljesebb IL-2 Sturmovik repülőgép-maradványt a Balatonból hozták a felszínre 1999 májusában. Ezt követően 2003-ban Alsóörsön egy ugyanilyen IL-2-es csatarepülőgép 1700 LE-s Mikulin AM-38F típusú motorja került elő a part menti nádasból, a kiemelés Bruckner János (Amphora Búvár Klub) irányította. A megtalált repülőgép-maradványok és -alkatrészek a szolnoki Magyar Repüléstörténeti Múzeumba kerültek.



8.) Az 1999 májusában a Balatonból kiemelt IL-2 M3 Sturmovik csatarepülőgép a szolnoki Magyar Repüléstörténeti Múzeumban
(Fotó: Magyar Repüléstörténeti Múzeum)

A 2007-ben megalakult Magyar Roncskutató Egyesület szintén tárt fel IL-2 M3 Sturmovik repülőgépekből származó maradványokat a következő helyszíneken: 2011-ben Kömlődön és Dudaron, míg 2012-ben Héregen. 2013-ban egy orosz-magyar vegyes kutatócsoport a Seregélyes melletti Pálinkaház-pusztán hozott napvilágra egy ilyen típusú repülőgépet és emberi maradványokat; ennél az esetenél a pilóta személyazonosságát is sikerült meghatározni.

FELHASZNÁLT FORRÁSOK ÉS IRODALOM

- MNL VeVL XXXIII.1.a. = Magyar Nemzeti Levéltár Veszprém Vármegyei Levéltára, Megőrzésre, illetve kezelésre a levéltárba utalt iratok, Állami anyakönyvi másodpéldányok és utólagos bejegyzések levéltári gyűjteménye, Állami anyakönyvi másodpéldányok levéltári gyűjteménye.
- B. STENGE Csaba (2016): *Elfelejtett hősök. A magyar királyi honvéd légierők ászai a második világháborúban.* Budapest.
- VERESS D. Csaba (2000): *A balatoni csata. 1944. december 1. – 1945. március 30.* Budapest.
- VERESS D. Csaba (1998): *Szentkirályszabadja évszázadai.* Szentkirályszabadja.

A Veszprémi Szemle megjelenését támogatták:

Fekete Jánosné, Veszprém
Dr. Kovács Gyula, Székesfehérvár
Debreczenyi János György, Veszprém
Somfai Balázs, Veszprém
Ferenczi Ferencné, Veszprém
Wágner Lászlóné, Veszprém
Lechner Pálné, Veszprém
Elek Miklós, Balatonfüred
Kecskés Csabáné, Veszprém
Dr. Próder József, Veszprém
Pétfürdői Közösségi Ház és Könyvtár, Pétfürdő
Dr. Hancsók Jenő, Veszprém

Honoráriumukról lemondtak:

Dr. Molnárné Dr. Barna Katalin, Veszprém
Sashalmi István, Veszprém
Sebő József, Veszprém
Dr. Prof. Solymosi László, Budapest
Dr. Tölgyesi József, Veszprém
Gy. Lovassy Klára, Veszprém

Meteogram - Veszprém
1945. január - február

