

VAJDA FERENC ANTAL

A MAGYAR LÉGIERŐ ÉS A NÉMETORSZÁGI REPÜLŐGÉPBESZERZÉS A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚ VÉGÉN

Általánosan elterjedt az a nézet, hogy a németek a magyar légierőt a második világháború alatt egyáltalán nem segítették, a megrendelt gépeket nem szállították le, s csak a keleti arcvonalon harcoló alakulatok részére adtak át néhány hadigépet.

Ez a beállítás 1944 augusztusáig helyes. Az 1944. augusztus 23-i román átállás azonban merőben új helyzetet teremtett. Németország néhány nap alatt elvesztette szövetségesei többségét, Magyarország maradt meg az utolsók egyikének. Ugyanekkor elveszett Franciaország, Belgium, a Balkán egy része, a harcok színhelye többek között a Kárpát-medence lett. Ilyen helyzetben Magyarország, a magyar honvédség és a légierő jelentősége a németek szemében igen megnövekedett. E — rájuk nézve tragikus — helyzetben már hajlandók voltak a magyar légierők repülőgéppel való fokozottabb támogatására. Ezt annál könnyebben is megtehették, mert míg a repülőgépgyártás Németországban állandóan emelkedő szintet mutatott, a sok géphez már nem volt sem ember, sem üzemanyag. Magyarországon azonban még mindkettő megtalálható volt — ha korlátozott mértékben is. Hitler mindazonáltal úgy állította be a helyzetet a szeptember 12-én hozzálátogató Vörös János vezérezredesnek, a vezérkar főnökének, hogy Németország most már könnyebben segíthet, mert már nem kell más országoknak szállítania. Így nagy mennyiségű fegyvert, lőszeret és hadianyagot ígért.

A németek „jósándéka” kisebb mértékben már korábban is megmutatkozott. Így 1944. június 2-án a Milch tábornagy, a Luftwaffe főfelügyelője által aláírt közös magyar—német repülőgépgyártási program szerint a győri Waggon- és Gépgyárnak havi 100 Bf—109G gépet kellett gyártania, ebből 25 a Honvédelmi Minisztérium részesedése volt.¹ Ez havi 8 géppel volt több, mint az 1941. június 6-i megállapodás.

1944. július 8-án jelent meg a Birodalmi Légügyi Minisztérium (RLM) 226. sz. repülőgépgyártási programja. Ennek alapján a magyar gyáraknak (győri Waggon- és Gépgyár, Dunai Repülőgépgyár) már havi 200 gépet kellett gyártaniuk, s ebből 40 Bf—109 gép volt a HM részesedése.² Az első jelentősebb német szállítási ígéretre augusztus 17-én került sor, amikor is a németek 15 Go—242 szállító vitorlázógépet ígértek.³ Két nappal később 20 He—72 iskolagép

1 Milch tábornagnak, a Luftwaffe főfelügyelőjének (Generalluftzeugmeister) naplója (a továbbiakban — GL) 1944. június 2-i bejegyzés.

2 Reichsluftfahrtministeriums (RLM) 226. Flugzeugbau Programm.

3 Luftwaffe Generalquartiermeister 6 Abt (I) Nr. 13 810/44g. (A továbbiakban — 6 Abt [I].)

szállítását rendelték el.⁴ Szeptember 7-én került sor egy nagyobb szállítási meg-
egyeződésre. Ekkor a németek 25 Me—210 típusú többfeladatú gépet ígértek⁵,
a magyar katonai szállítórepülés hiányainak pótlására pedig 19 Fiat G—12⁶
és 23 Ju—52/3m szállítását.⁷ Ez utóbbiakat a Pestlőrinci Ipartelepek Rt. (PIRT)
gyártásából. Ígértek még 5 Caudron C. 635M Simoun futárgépet,⁸ ezen kívül
egy FW—58 közelfelderítő gépet Rb 50/30 kamerával⁹ és 3 Ar—79 futárgépet.¹⁰
Másnap egy újabb német szállítási ígéret 4 Go—145 éjjeli csatarepülőgépre
szólt.¹¹

Szeptember 19-én megoldódott a hosszú idő óta húzódó iskolagépellátás. E
napon a birodalmi légügyi miniszter (RdL) utasította a potsdami Arado gyárat,
hogy a Magyar Királyi Honvéd Légierők részére 238 Ar—96B gyakorlógépet
szállítson 1944 szeptembere és 1946 márciusa között, havi részletekben. A szállítá-
s 1945 márciusáig havi 8, 1945 júniusáig havi 10, júliustól kezdve havi 15 gép-
ből állt volna. A birodalmi légügyi miniszter ugyanis megparancsolta az Arado
és Bücker gyáraknak, hogy „a szállításoknak minden körülmények között az el-
rendelt formában kell megtörténniük; tehát időpont és darabszám”. Ugyan-
akkor utasította rangsdorfi Bücker gyárat is 70 Bü—181 leszállítására. Ennek
4 gépes havi részletekben kellett történnie, 1946 márciusáig.¹² A szállításoknak
azonban véget vetett a háború befejeződése. A fent említett napon 2 Fi—156
futárgép szállítását is elrendelték.¹³

A következő nagyobb szállítási rendelkezésekre október 3-án került sor. Ek-
kor a németek nem kevesebb mint 60 He—111 típusú éjjeli csatagép átadását
rendelték el.¹⁴ Ehhez járult 5 DFS—230 szállító vitorlázógép,¹⁵ 140 FW—58 kö-
zelfelderítő, szállító, futár- és gyakorlógép, 30 Ju—86E és 12 Ju—86G szállító-,
tantermi és gyakorlógép.¹⁶

Másnap a Luftwaffe főfelügyelője elrendelte 12 FW—58B éjjeli csatagép és
49 FW—58C szállító- és futárgép leszállítását,¹⁷ majd 9 Me—210C gépet.¹⁸

Az október 6-i nagy szovjet támadás (a decemberi hadművelet) majd az ezzel
kapcsolatos október 15-i kiugrási kísérlet miatt a német szállítási ígérek meg-
torpantak. Csak november 23-án kerül sor egy újabb szállítási utasításra: 12
Bf—110G—4 éjjeli vadászgép.¹⁹

Tudom, ezzel kapcsolatban felmerülhet, hogy könnyű dolog ígéreteket ten-
ni. E szállítási utasítások azonban nem maradtak ígérek. Ezt a következők
bizonyítják:

Már 1944 augusztus—szeptemberében a honvéd légierők 60 Bf—109 gépet

4 6 Abt (I) Nr. 14 136/44g. A német repülőgépszállítási ígérek legnagyobb része megvalósult. Sajnos, pillanatnyilag csak az 1944 végéig leszállított gépekről vannak összefoglaló adatok, az 1945-ös szállításokról csak töredékek. Így pl. a német fegyverletétel után az angolok 9 magyar Ar—66 és 3 Go—145 gépet találtak Zeltwegben. Ezeket minden bi-
zonnyal 1945-ben szállították a németek. Így feltehető, hogy az 1944-ben ígért, de le nem szállított gépek 1945-ben
kerültek szállításra.

5 6 Abt (I) Nr. 16 674/44g.

6 6 Abt (I) Nr. 16 079/44g.

7 6 Abt (I) Nr. 16 010/44g.

8 LF 1 Monatsmeldung (September 44).

9 6 Abt (I) Nr. 16 080/44g.

10 6 Abt (I) Nr. 16 081/44g.

11 6 Abt (I) Nr. 16 159/44g.

12 A birodalmi légügyi miniszter 1944. szeptember 19-i levelei az Arado és a Bücker gyárakhoz. Az 66. d. 16 Nr.
6184/44g Wi. Amt — LF 1 V jelzéssel.

13 6 Abt (I) Nr. 16 968/44g.

14 6 Abt (I) Nr. 18 337/44g.

15 6 Abt (I) Nr. 18 339/44g.

16 6 Abt (I) Nr. 18 924/44g.

17 6 Abt (I) Nr. 18 927/44g.

18 6 Abt (I) Nr. 22 561/44g.

19 Uo.

kaptak a közös gyártásból. Októberben 45, novemberben 26 gép érkezett.²⁰ Az ígért Me—210 gépekből 8 meg is érkezett novemberben, 1 He—111 éjjeli csatagéppel egyetemben. Ugyancsak novemberben érkezett 15 Bf—110G—4 éjjeli vadászgép és a FW—58 közelfelderítő gép prototípusa, valamint 15 Go—242 szállító vitorlázógép.

Október és november folyamán a németek nem kevesebb mint 120 FW—58 közelfelderítő, szállító, futár- és gyakorlógépet szállítottak.

Már szeptemberben leszállításra került 19 Fiat G—12 szállító gép és 5 Caudron Simoun futárgép. Ezenkívül a légierők a leálló PIRT gyártás utolsó 15 Ju—52/3m szállító gépét is megkapták.²¹

Iskolagépekből is történtek szállítások. Augusztusban 5, szeptemberben 18 Bü—181 gépet kaptak a honvéd légierők. Szeptemberben ezen kívül 45 Ar—96B, októberben 8 Ar—96 gyakorló gép is érkezett, tehát sokkal több, mint a szállításban megrendelt havi 8. Ezen kívül november végéig még jött 2 Ar—79 és 2 Kranich vitorlázógép.

Az iskolagépek szállításának az 1944 novemberében megkezdett kiürítések vetettek véget. Az iskolák, gyakorló és kiképző egységek Ausztriába kerültek, s a továbbiakban — kis mértékben — ide történtek a szállítások.

A birodalmi légügyi miniszter szállításai azonban csak egy részét tették ki a német repülőgépszállításoknak. Egyes magyar repülőegységek máshonnan is kaptak gépeket. Így a Kárpátokban levő 102/1. és 102/2. vadászszázadok egész október 24-ig a német Heeresgruppe A-tól kaptak Bf—109G utánpótlást.²² Az 1. önálló távolfelderítő század október végén Börgöndön a 4. német légiflottától vett át 4 Ju—188 távolfelderítő gépet.²³ A 102/1. vadászbombázó század pedig november 6. és 8. között, Pápán, szintén a 4. német légiflottától vett át 18 FW—190F csatagépet.²⁴ Sajnos a 4. légiflotta szállításairól nem áll rendelkezésre pontos összefoglalás. Az említetteken kívül azonban nem lehetett jelentős; a továbbiakban néhány Fi—156 és Si—204 gép, valamint 1 Bf—108, illetve néhány Ju—88G-, éjjeli vadász, októberben.

1944 november végén a Luftwaffe főparancsnoksága jóváhagyta (sic!) a magyar légierőknek a megváltozott hadihelyzetnek megfelelő kisebb méretű szervezetét. Ez a következő volt:

102. repülődandár = frontalakulat

egy csatarepülő osztály (FW—190) 3 századdal

egy vadászosztály (Bf—109) 3 századdal

egy gyorsbombázó osztály (Me—210) 3 századdal

egy közelfelderítő osztály (Bf—109) 2 századdal

egy éjjeli csatarepülő század (FW—58)

101. honi légvédelmi repülődandár

egy vadászrezred (Bf—109) = két osztály, illetve hat század

egy éjjeli vadász század (Bf—110, később Ju—88)

20 Ezeket és a további adatokat a Luftwaffe Generalstab és a 6 Abt (I) 1944. december 3-i összeírása tartalmazza.

21 Az első három Fiat G—12-t még az olaszok szállították 1942—43-ban, ezek 1944 nyaráig elpusztultak. 1944. szeptember 5-én érkezett az első két gép a németektől, majd a hónap végén még 17 újabb gép. Még e hónapban 3 bombázás áldozata lett Horthyligeten. A gépek legnagyobb része a pápai 1. ejtőernyős szállító századhoz került. Októberben egy gépet Pápa fölött egy Mustang lőtt le, egy másik hibásan Kecskeméten maradt és szovjet kézre került. Ennek ellenére december 28-án a Luftflotte 4. még 3 bevethető magyar G—12 gépet jelent. 1945. március 22-én pedig 4 gépet Nagycenk mellett páncélokörel felrobbantottak. Több gép Esztergomban pusztult el.

Szabó Miklós: A magyar katonai repülőgépgyártás fejlődése (1938—1944) (Hadtörténelmi Közlemények, 1982. 4. sz.) c. tanulmányának 574. oldalán írja, hogy a PIRT-nél 30 Ju—52 épült. Ebből 1944 júniusáig a németek 7 gépet kaptak, szeptember elejéig pedig a HM 8 gépet. A szeptember 7-i német rendelkezés szerint a HM az utolsó 15 gépet is megkapta, tehát összesen 23 PIRT-gépet.

22 GL december 4-i bejegyzés.

23 I. Fliegerkorps naplója; október 31-i bejegyzés.

24 Lévay Győző volt századparancsnok visszaemlékezése

103. kiképző dandár

„a lehetőség szerint” . . .²⁵

A fenti alakulatok részére a németek gépeket is biztosítottak,²⁶ mégpedig: „a 3 szd-os csatarepülő osztály felállításához és fenntartásához decemberben 45 FW—190 gép kiutalva, majd 1945 februárjától havi 15 pótgép szállítva.

A 3 vadászosztály, illetve 9 század felállításához és fenntartásához december-től a Bf—109 gépekből a német szállítás havi 40 gépről havi 75 gépre felemelve.

A Me—210 gyorsbombázó osztály fenntartásáról a HM-nek kell gondoskodnia, mert Németország ilyen gépeket nem tud szállítani.

A 2 szd-os közelfelderítő osztály decemberben 20 német Bf—109 gépet kap, majd 1945 januárjától havi 8 gép pótlást.

Az FW—58 éjjeli csatarepülő század pótlásáról a HM-nek kell gondoskodnia. A magyar légierő ilyen típusból számos gépet kapott Németországból.

Az éjjeli vadász század most kapott 12 Bf—119 gépet. Januártól 5 gép pótlás. Mielőbb Ju—88 gép rendszeresítendő.”

Amint az említettekben látható, a honvéd légierőknél nagyfokú redukció történt. A 3 éjjeli bombázó század és a távolfelderítő stb. századok megszűntek. De kihalásra volt ítélve a 2. éjjeli vadász század, a szállító- és futárszázadok is, mivel számukra a németek nem biztosítottak további pótlást.

December folyamán az ígért 45 FW—190 gép nem érkezett meg. A légierő csak néhány gépet kapott gyakorlásra. Ezzel szemben megjött az ígért 75 Bf—109G vadász. Ebből január közepén 42 db-ot az új 101/III. vadászosztály kapott.²⁷ A többi 33 gépet az 101/I. és 101/II. osztályok kapták pótlásra december és január folyamán.

A november végi német kijelentés ellenére néhány Me—210, sőt Me—410 gép is érkezett december folyamán.²⁸ A közelfelderítők számára is megjött a beígért 20 Bf—109.

FW—58 gépekből 60 db érkezett december folyamán.²⁹ A németek korábbi kijelentésükkel szemben most már 20 éjjeli csatarepülőgépet is ígértek 1945 januárjára. A beérkezett 60 gép szállító, futár- és gyakorlógép volt. Az utóbbiból Ausztriába is került. Ide érkeztek a magyar kiképző és gyakorló egységekhez az új Bü—181 és Ar—96B gépek is.

1945 január elején a német hadihelyzet még viszonylag elfogadható volt. A január 12-én meginduló lengyelországi nagy szovjet támadás (a visztula—odrai hadművelet) azonban rövidesen katasztrófális helyzetet teremtett. Ez a repülőgépszállításokban is megmutatkozott. Érkezett ugyan néhány FW—190, de a Bf—109 vadászokból 75 helyett csak 29 jött.³⁰ Emellett néhány Bf—109 közelfelderítő gép és Me—210 gyorsbombázó érkezett. Leszállítottak azonban 20 FW—58 éjjeli csatagépet.³¹

Februárban a dunántúli arcvonal — a budai katlan felszámolásától eltekintve — nem sokat változott, a németországi azonban még katasztrófálisabb lett. A Sziléziából visszatérő 102/2. csatarepülő század 12 új FW—190F gépet hozott

²⁵ A 102. repülődandár állományában, Szabó Miklós közlése alapján, egy 3 osztályos csatarepülő ezredet terveztek (3 osztály, 9 század, századonként 12, osztályparancsnokságonként 3, ezredparancsnokságnál 5, összesen 122 FW—190 repülőgéppel.) Ez a terv még a HM-ből származik, 1944 szeptemberéből. Akkor még Magyarország területi veszteséget alig szenvedett (kivéve a Székelyföldet). A németek azonban sohasem ígértek FW—190 gépeket egy ezred részére. Az 1944 november végén a németek által jóváhagyott tervezet már egy nagy területi veszteségeket szenvedett Magyarországnak szült. Ezért már csak egy 3 százados csatarepülő osztályról volt szó, ennek felállításához és fenntartásához már ígértek gépeket.

²⁶ Luftwaffe, Chef Genst. Nr. 18 485/44g. Kdos (Op 1) von 30. 11. 44.

²⁷ I. Fliegerkorps naplója; 1945. január 28-i bejegyzés.

²⁸ Generalquartiermeister 1945. március 29-i 58. sz. ügyiratának melléklete.

²⁹ Generalquartiermeister 1945. január 25-i összeírása.

³⁰ I. Fliegerkorps naplója; 1945. február 3.

³¹ Generalquartiermeister 1945. január 25-i összeírása.

magával.³² A Bf—109 vadászgépből 75 helyett azonban csak 25 érkezett.³³ Február 14-én a 102/1. csatarepülő század Pápán megkapja a 15 pót FW—190F gépet.³⁴ Megérkezett a 8 Bf—109 közelfelderítő gép és Bécsújhelyre (Wiener Neustadt) az 5 Bf—110 éjjeli vadász.

Március 4-én Göring még bizakodó: a németek nagy támadást terveznek a Dunántúlon. Ennek célja: a szovjet csapatok visszaszorítása a Duna-Tisza közé, s így az egész Dunántúl biztosítása (olaj, bauxit stb.) a háború végéig. Bizakodik az új fegyverekben (rakétafegyverek, sugárhajtású repülőgépek) s a szövetséges hatalmak közötti konfliktusban. A háború végét csak 1946-ra várja. Ennek megfelelően a magyar légierők részére 1945 őszére nem kevesebb mint 25 harci századot tervez, s ezekhez új (Do—335) és sugárhajtású harci gépeket ígér. Az 1945. március 16-i német repülőgépgyártási program azonban már sokkal realisabb, nagymértékben csökkenti a repülőgépgyártást és sok típus gyártását is leállítja.

Igy márciusban már nem kap Bf—110 gépeket az éjjeli vadász század, mert a gyártás leállt. A Bf—109G továbbra is épül, azonban márciusban a légierők nem kapnak a gépből. Március 10-én megkezdődik az 101/I. és III. osztályok összevonása.³⁵ A csatarepülők még megkapják a 15 pót FW—190F gépet, a gyorsbombázók pedig március közepéig 19 Me—210 gépet kapnak. Ebből azonban csak 1 a magyar gyártmányú (DB—605 motoros Me—210C gép), a többi régebbi DB—601 motoros Me—210A.³⁶

Március végén a légierők Ausztriába kerülnek, a háború befejezése közeledik. A német repülőgépgyártás mindinkább leáll, a még el nem foglalt gyárak romokban hevernek. De minek új gép? Még a meglévőkhöz sincs benzin! A repülőbenzinyártás még februárban leállt!

Ennek dacára a 101. repülőezred április folyamán Ausztriában még kap 30 Bf—109G vadászgépet. Ennek az ezrednek még május 2-án is 33 vadászgépe van.³⁷ Valószínűleg ők kapják az utolsó gépeket (Bf—109G, Si—204D és 1 Bf—108B április 10-én). Az utolsó vadászok április 23-án kerülnek átadásra.

A többi egységek ekkor már gép nélkül vannak; nincs többé FW—190, Bf—110, Me—210, Ju—52. Csak Klagenfurt, Wörschach és Zeltweg repülőterein álmásosznak magyar kiképző- és gyakorlógépek. Ezek május 9-én angol hadifogságba kerülnek.

Az angol és német szakirodalomban gyakran találkozunk két adattal, ezek 40 Bf—109E és 59 Bf—109G szállításáról számolnak be. Ezek az adatok helyesek, de töredékesek. A 40 Bf—109E vadászbombázó 1944 augusztus—szeptemberében lett leszállítva, 20 Bf—109G-vel egyetemben.³⁸ Az 59 Bf—109G szállítása 1944-ben történt június és október között a 6. német légiflotta részéről a 102/1. és 102/2. vadász századok számára.³⁹

Érdeemes még megvizsgálni, mi lett az 1945 tavaszára szolgálatba állítandó gépek sorsa. Mint ismeretes, 1943 júliusában a HM a magyar—német közös gyártásban 82 Me—209 és 231 Me—410 gépet rendelt. A Me—209 gyártását 1943 októberében ejtették el a németek a Me—262 javára. Érdekes, hogy a HM még 1944 februárjában is igényelte a gépeket. A Me—410 gyártása 1944 szeptemberében állt le Németországban. E gépből csak néhány került Magyarországra.⁴⁰

32 Homér Imre volt századparancsnok közlése.

33 I. Fliegerkorps naplója; 1945. március 5.

34 Léway György volt osztályparancsnok közlése.

35 Heppes Aladár volt ezredparancsnok visszaemlékezése.

36 6 Abt Nr. 528/45g (Kurf 3) (I).

37 A 101. vadászvezred iratai, kimutatás a megmaradt gépekről, 1945. május 2.

38 A Luftwaffe Generalstab és a 6 Abt (I) 1944. december 3-i összeírása.

39 I. Fliegerkorps naplója; október 31-i bejegyzés.

40 GL 1944. június 2-i bejegyzés; a Luftwaffe Generalstab és a 6 Abt (I) 1944. december 3-i összeírása; I. Fliegerkorps naplója; 1945. március 5.