

ADALÉKOK A MAGYAR POLGÁRI DEMOKRATIKUS FORRADALOM ÉS A TANÁCSKÖZTÁRSASÁG LÉGIEREJÉNEK TÖRTÉNETÉHEZ

Gellért Tibor

A magyar repülésügy az Osztrák—Magyar Monarchia keretei között jött létre, ily módon annak nemcsak eredményeit, hanem fogyatékoságait is magán viselte. A repülőgépek katonai alkalmazása az első világháború idején kezdődött. A háború alatt egyetlen fegyvernem sem fejlődött olyan gyors ütemben, mint a légierő, nem véletlenül, a hadviselő országok ugyanis hamar felismerték a repülőgépek nagy katonai jelentőségét.

A háború idején minden számottevőbb ország igyekezett korszerűsíteni s egyben növelni légierőjét. Az Osztrák—Magyar Monarchia légierője 1914-ben 65 db repülőgép volt, amellyel a háborúban részt vett országok között a negyedik helyet foglalta el...

1918-ban a központi hatalmak vereségével véget ért az első világháború. A Monarchia november 3-án feltétel nélkül letette a fegyvert — s széthullott alkotó elemeire. Magyarország közel négyszáz év után ismét önálló, független állammá vált.

Magyarországon új politikai helyzet alakult ki. A vesztes háború és a nemzetközi viszonyok hatására egyre forradalmibb lett a tömegek hangulata. A magyar nép október 31-én — vérontás nélkül — győzelemre vitte a polgári demokratikus forradalmat.

A polgári demokratikus forradalom légierője

A győzelem kivívása után a forradalom vezetői nyomban megkezdték a független Magyarország közigazgatási és katonai újjászervezését. Az új hadsereg létrehozásával biztosítani kívánták a győztes polgári forradalom által létrehozott burzsoá rend belső megszilárdítását. Ez a katonai erő nem nyújtott kellő biztonságot külső támadással szemben — közvetlenül a forradalom győzelme után azonban ezzel nem is kellett számolni. A szervezés során egy időben két folyamat játszódott le: a régi hadsereg leszerelése és az új fegyveres erő megteremtése. Ez utóbbi keretében zajlott le a légierő újjászervezése is.

A légierő újjászervezését komoly nehézségek hátráltatták. Többek között a fegyverszünet értelmében az antant a központi hatalmakhoz tartozó államokban megtiltotta a katonai repülést. Ugyanakkor a Monarchia repülőgépeinek nagy része az olaszok birtokába került. A

Magyarországon visszamaradt 650 repülőgép¹ egy része a Monarchia repülőgép állományából, más része pedig a leszerelt Mackensen-hadseregétől² származott. Ezenkívül volt néhány zsákmányolt gép is. A gépállomány tehát különböző típusokból állt. Ezek közül csak a Monarchia légierejéből visszamaradt „Brandenburg” felderítő és a „Fokker D VII.” típusú német vadászgépek voltak korszerűek. Adataikat az alábbi táblázat táblázat szemlélteti.

		Fokker D. VII.	Brandenburg Br. C. I.	Lloyd	
				Li. C. I.	Li. C. V.
Rendeltetés		vadász	feld.	feld.	feld.
Motor	darabszám	1	1	1	1
	lóerő	185	230	145	185
Ülések száma		1	2	2	2
Szárnyak (fedelekek) száma		2	2	2	2
A gép méretei (m)	szárny	8,9	12,3	14,4	11,9
	hossza	6,9	8,25	8,9	7,22
	magassága	2,9	3,0	3,15	3,0
Sebessége km/ó		200	160	140	165
Emelkedése (1000 m/perc)		1,75'	3,75'	6'	4,1'
Repülési időtartama (óra)		1,5	5	4	3
Súly (kg)	üres	688	880	720	741
	hasznos terhelés	218	240	220	220
Gyártási éve		1917	1918	1915	1917

A fegyverszüneti tárgyalások során létrehozott Ellenőrző bizottság korlátozó tevékenysége és a repülés anyagi követelményeinek elégtelensége kedvezőtlenül hatott a légielő újjaszervezésére.

A forradalom vezetői 1918. november 18-án — első lépésként — felállították a Magyar Légügyi Kormánybiztosságot,³ amely azonnal megkezdte munkáját. A Légügyi Kormánybiztosságot, a fegyverszüneti szerződés rendelkezéseinek és az Ellenőrző bizottság tilalmának kijátszása érdekében, kettős alárendeltségbe helyezték. (A Hadügyi- és a Ke-

¹ Janner Ernő: Adatok a repülőipar történetéhez. „Elet” Nyomda, Budapest, 1922. 26. o.

² Az összeomláskor a Balkán félszigetről hazánkban keresztül vonuló Mackensen-hadsereget az antant követelésére a Károlyi-kormány részben lefegyverezte. A német eredetű hadianyag legnagyobb részét innen származott.

³ Dömötör Gergely: A fegyvernemek szerepe a Tanácsköztársaság harcaiban. Hadtörténelmi Közlemények (továbbiakban HK) 1954 3—4. sz. 350. o.

³ HIL Polgári demokratikus forradalom (továbbiakban PDF) iratai, 59/bk. sz. parancs. 22. csomó.

reskedelemügyi Minisztérium.) Ezzel akarták biztosítani a katonai repülés további fenntartását. Légügyi kormánybiztossá Hangay Sándort, titkárrá pedig dr. Varju Vilmost nevezték ki.

A Légügyi Kormánybiztosság a következő 4 osztályból állt:⁴

1. Elnöki ügyosztály
2. Kísérleti- és fejlesztési ügyosztály
 - a) Aerodinamikai ügyosztály
 - b) Aerológiai ügyosztály
 - c) Rádiókísérleti- és üzemi ügyosztály
 - d) Elméleti és oktatási ügyosztály
3. Műszaki osztály
 - a) Ipari osztály
 - b) Posta- és személyszállítási ügyosztály
 - c) Építési ügyosztály
 - d) Anyagbeszerzési ügyosztály
 - e) Határrendőri ügyosztály
 - f) Térképészeti ügyosztály
 - g) Pilóta- és monitörképzés

4. Számvivőség

A Légügyi Kormánybiztosság a légügy területén dolgozó polgári szervekkel összekötő közegei útján kívánta a kapcsolatot fenntartani.⁵ A kormánybiztosság közvetlen alárendeltségébe utalták a Légügyi osztályt, a Likvidáló bizottságot,⁶ az 5. L. osztályt⁷ és a három magyar repülőgépgyárat.⁸ Közvetlenül a Légügyi osztályhoz tartoztak a vizirepülőök, a Légi Csapatparancsnokság és a Repülő-anyagraktár.

A Légügyi osztály vezetője Thomka Zoltán alezredes, helyettese pedig Lukáts Károly százados volt. Az osztály négy csoportból állt:

1. Forgalmi csoport
Vezetője: Pál Andor százados
2. Személyi csoport
Vezetője: Csenkey Géza százados
3. Műszaki csoport
4. Gazdasági csoport

A Légügyi Kormánybiztosság által kiadott egyetlen átfogó szervezési rendelet⁹ a magyar légi ügyek ideiglenes beosztását tartalmazta.

⁴ HIL PDF iratai. 190/bk. sz. 22. csomó.

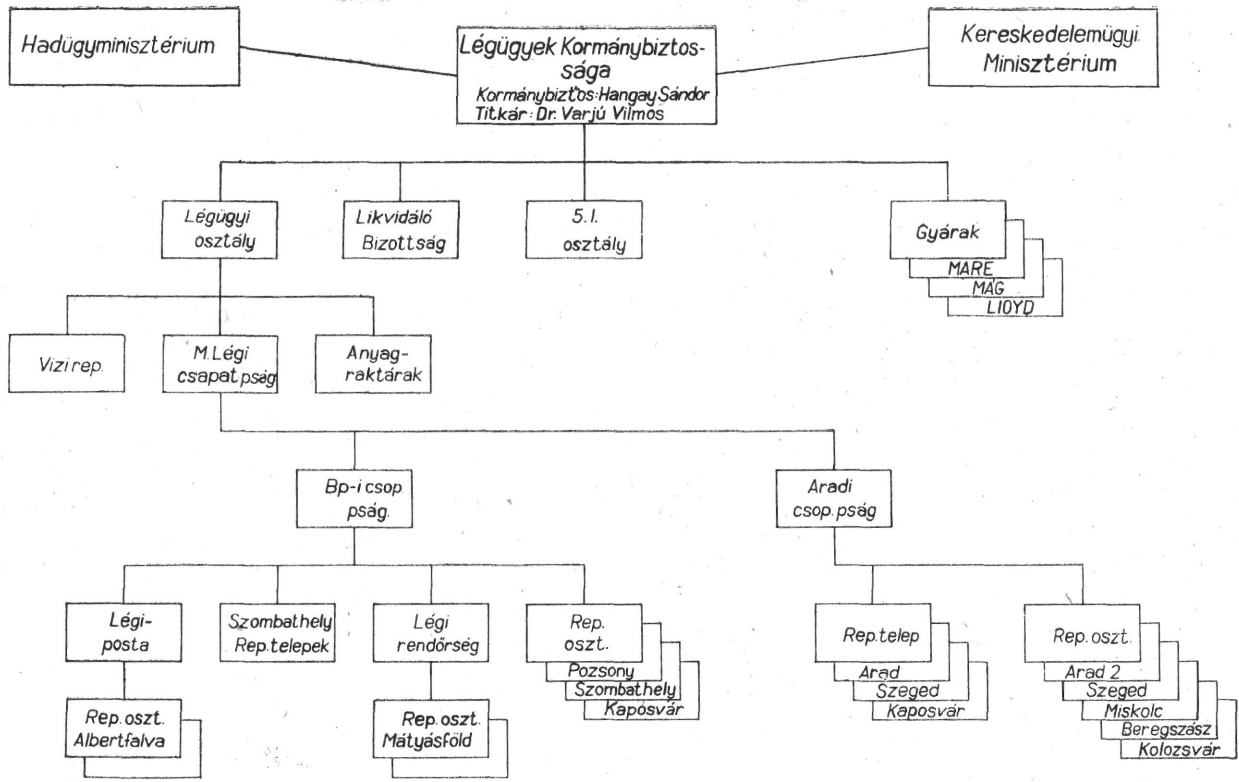
⁵ Összekötők útján a következő polgári szervekkel tartották volna a kapcsolatot: a kereskedelem szerveivel, a Belügy- és Külügyminisztériummal, továbbá a Vasúti és Hajzási Főfelügyelőséggel, a Posta és Táviróval, az Országos Meteorológiai Intézettel.

⁶ A bizottság székhelye Bécs. Feladata: a közös hadsereg maradványainak felszámolásánál a magyar érdekek képviselése. Tevékenységét gyakorlatilag 1919. április 23-ig folytatta, amikor „A Bécsben időző Likvidáló bizottság több tagját kommunista propaganda miatt letartóztatták. A letartóztatás alatt a gyűjőfogházba zárták és kihallgatás után négyet Ausztriából kitiltottak, anélkül, hogy otthonukba visszamehetek volna és holmiaikból a legszükségesebb ruházati cikkeket elhozhatták volna”. HIL Tanácsköztársaság (továbbiakban TK) iratai. 1037/bk. -37. o. 22. doboz.

⁷ A Hadügyminisztérium bécsi kirendeltsége, a magyar kincstár érdekeinek képviselője. Feladatát a Likvidáló bizottsággal szoros együttműködésben végezte.

⁸ A repülőgépgyáarak ismertetésére később részletesen kitérek.

⁹ HIL PDF iratai. 1918. november 20. 94/bk. sz. rendelet 22. csomó.



A dokumentum szerint a Légi Csapatparancsnokság alárendeltségében két csoportparancsnokságot hoztak létre:

1. Csoportparancsnokság. Budapest.

Alárendeltségébe tartozott: a Budapesti Légi Rendőrség (Mátyásföld), a Budapesti Légiposta két repülőszázad erőben, a szombathelyi repülőtelep, valamint a pozsonyi és a kaposvári repülőosztályok. Ezenkívül még egy repülőosztályt terveztek felállítani Szombathelyen.¹⁰

2. Csoportparancsnokság. Arad.

Alárendeltségébe tartozott: Az aradi, a kaposvári és a szegedi repülőtelep. A rendelet idevonatkozó részéből kitűnik, hogy kisebb ki- rendeltségek létrehozását tervezték még Pozsonyban, Kolozsvárott és Beregszászon.¹¹

Az aradi csoportparancsnokságot erősítette az alárendeltségébe helyezett 6 repülőosztály (Aradon 2, Szegeden, Miskolcon, Beregszászon és Kolozsvárott 1—1).

A rendelet 13 repülőosztályról tesz említést, amelyből a valóságban — 1918 novemberében — 8 állt fenn. A többi létrehozását csak tervezték. A 13 repülőosztály felállításának tervbevétele irreális volt, a gazdasági helyzet és a meglévő repülőgép állomány ugyanis kevés lett volna ennyi repülőalakulat szervezéséhez. Ily módon a tervben szereplő további 5 repülőosztály létrehozása nem is valósulhatott meg.

A vezetők gondoskodni kívántak a repülőalakulatok személyi feltöltéséről is. Ennek érdekében az általános leszerelési rendeletet a repülőalakulatoknál szolgálatot teljesítő tisztekre és legénységre nem terjesztették ki — ezek a hadügyminiszter parancsa értelmében „tovább szolgálatban maradtak”.¹² Ezt a parancsot egészítette ki részletes utasítással az 1918. november 9-én kelt, a Légi Csapatok Kormánybiztosának szóló hadügyminiszteri rendelet, amelyben a hadsereg vezetője többek között a következőket írja: „...kiegészítésképpen elrendelem, hogy a légjáró csapatok kötelékében szolgálatot teljesítő, az 1895 és ennél idősebb születésű évfolyambeli nem tényleges havidíjasok, havidíjas jelöltek ... és a legénység továbbszolgálatra visszatartható.”¹³

A fenti utasítások és parancsok eredményeként, 1918. december 2-ig a repülőalakulatok személyi állományát teljesen feltöltötték, szolgálatban tartásuk azonban nagy anyagi gondot jelentett. Ezt a Légügyi osztály külön átiratban¹⁴ jelentette a Hadügyminisztériumnak. Eszerint a légi csapatok személyi állományának — kb. 300 tiszttel, 1000 altiszttel és katonával — egyhavi fizetése másfél millió koronát tett ki, amely komoly anyagi terhet rótt a hadügyi tárcára.

Ezt az összeget növelték az 1918. november 13-án kiadott rendeletben szabályozott tiszti és legénységi pótdíjak. A rendelet november hó 1-től a következő pótdíjak havonkénti kifizetését engedélyezte:

Pilóták:	500 korona
Megfigyelők:	400 korona
Műszaki tisztek:	400 korona
Gépszereplők:	300 korona
Segéd munkások:	100 korona

¹⁰ Egy repülőosztály megfelelt a volt repülőszázadnak. Állományába 6 db repülőgép tartozott.

¹¹ HIL PDF iratai. 190/bk. 22. csomó.

¹² HIL PDF iratai. 40/bk. — 1918. november 9. 22. csomó.

¹³ HIL PDF iratai. 29.601/eln. 1/a. 22. csomó.

¹⁴ HIL PDF iratai. 729.754/10. 22. csomó.

Ezenkívül a repülőgép-vezetők és megfigyelők részére minden nagyobb repülés után — 200 km-en felül — 50—50 korona, kisebb repülés után pedig 30—30 korona pótdíj járt. Havonta 100 korona jutalomban részesítették azokat a pilótákat, akik amellest, hogy gyakran repültek, gépet nem törtek, továbbá a gépszerelőket, akik állandóan jó karban tartották gépeiket.¹⁵

A polgári demokratikus forradalom idején kiadott valamennyi katonai utasításból és szervezési okmányból kitűnik, hogy a hadsereget — ezen belül a légierőt is — elsősorban belső karhatalmi feladatok elvégzésére kívánták felhasználni. Ezt a burzsoá rend megszilárdításának szükségessége diktálta. A hadsereg felhasználásával kapcsolatos célkitűzéseket bizonyítja többek közt a Budapesti Légi Rendőrségnek 2 repülőosztály erőben — osztályonként 6 db repülőgép — való felállítására, továbbá a korabeli iratok közt található nagyszámú távirat, amelyekben a „rendzavarások elfojtására”, illetve a forradalmi megmozdulások letörésére katonai erőt kérnek. Így például a marosvásárhelyi katonai készültség parancsnoksága két repülőgépet kért a Hadügyminisztériumtól „a környékbeli rendzavarások és fosztogatások meggátolására”.¹⁶

A repülőjelentések bőséges adatokat szolgáltatnak annak igazolására, hogy a légi rendőrséget — feladatának megfelelően — gyakran vették igénybe karhatalmi repülés céljából. 1918. november 8-án végzett karhatalmi repülésekről a következő összefoglaló jelentés készült:

„A légi rendőrség a mai napon öt ízben végzett karhatalmi szolgálatot. Délelőtt 3, délután 2 együléses gép repült. A délelőtti cél Tápiószecső, a délutáni Örkény volt, ahová Pest vármegye főispánja kért repülő támogatást. A megfigyelő tiszt, úgy Tápiószecsőn, mint Örkényen relatív nyugalmat észlelt.”¹⁷ Említést érdemel a Kecskeméti Városi Tanácsnak november 18-án a Hadügyminisztériumhoz írt kérélme, amelyben karhatalmi szolgálatra 2 db repülőgépet igényel, arra hivatkozva, hogy a közbiztonsági állapotok megvédésére és a környékkel való gyors összeköttetés biztosítására ez feltétlenül szükséges.¹⁸

A magyarországi repülés fejlesztését célozta a *légiforgalmi hálózat* megtervezése is. Az ezzel kapcsolatban készített terv pozitív vonása, hogy a légi-útvonalak kijelölésén kívül ésszerű elosztásban tartalmazták a különböző repülőalakulatok helyét is.

A légiforgalmi hálózat tervezetének alkotóit sűrűn érték jogos — és olykor jogtalan kritikák. Bírálták őket azért, hogy a tervezésnél nem vették figyelembe a nemzetközi helyzet és az ország védelmi szükségleteit. A Fővárosi Tanács polgármesteri átiratában hiányolja, hogy sem a Légügyi osztály szervezetéből, sem a légiforgalmi hálózat vázlatából nem tűnik ki, „vajon katonai szempontok, vagy polgári közérdek szolgálatában van tervezve”.¹⁹

A dokumentumok tanulmányozása után minden kétséget kizáróan megállapíthatjuk, hogy azt tulajdonképpen — ha burkoltan is — katonai s nem polgári felhasználásra készítették. Például a tervezet Hajmáskért elsőrangú közlekedési gócpontként jelöli. A légiforgalmi hálózat kidolgozása korai volt, az ország határai ugyanis még nem voltak véglegesen megállapítva. A tervezet gyakorlati használhatósága és légi

15 HIL PDF iratai. 30.202/el.n. 10. 22. csomó.

16 HIL PDF iratai. 1918. november 8. 39/lü. 22. csomó.

17 HIL PDF iratai. 30/10. 22. csomó.

18 HIL PDF iratai. 195/bk. 22. csomó.

19 Lásd a 9-es sz. jegyzetet.

közlekedésünk jövője a nemzetközi légiforgalomba való bekapcsolódástól is függött. A tervezet ezt az alapvető ténytet nem tükrözi, illetőleg hallgatással mellőzi. Meglevő gazdasági és politikai problémáink fokozott mértékben akadályozták egy reális terv létrehozását és gyakorlati megvalósítását. Ilyen akadálynak tekinthető például, hogy a fegyverszüneti szerződés a magyar állam számára nem engedélyezte a katonai repülés fejlesztését. A nemzetközi polgári légiforgalomba való bekapcsolódást pedig gátolta, hogy az új magyar állam még nem építette ki diplomáciai és gazdasági kapcsolatait a környező országokkal.

A Légügyi Kormánybiztosságon 1919. január 18-án — a katonai légijáratokról tartott ankéton — ismertették a légiforgalom lebonyolításához rendelkezésre álló gépek adatait. A Légügyi osztály képviselőjében Kenese Waldemár százados elmondta, hogy a légiforgalom megvalósításához 100 db kétüléses repülőgéppel rendelkeznek. Ezek a repülőgépek a volt császári és királyi hadseregnél használt típusú gépek voltak. Teherbíró képességük 160 kg, működési sugaruk 400 km, gyorsaságuk átlag 140/km óránként.²⁰ Nyilvánvaló, hogy ilyen teljesítményű gépeket gazdasági feladatok végrehajtásához csak igen korlátozott méretekben lehet felhasználni, tehát az ország rendelkezésére álló repülőgépparkot nem polgári, hanem elsősorban katonai célokra lehetett igénybe venni.

Külön problémát okozott a már fentebb említett ideiglenes határviszony, mivel a polgári demokratikus forradalom — a vesztes háborút, a nemzetközi helyzetet és más tényezőket figyelmen kívül hagyva — a területi integritás álláspontját képviselte.

Ma már látjuk, hogy a fegyverszüneti egyezmény sem adott jogot az akkori magyar kormánynak arra, hogy a demarkációs vonalon túl katonai erőket tartson — ehhez az említett országok sem járulhattak hozzá.

A polgári demokratikus forradalom nem volt képes sem a bel-, sem a külpolitikai problémákat megnyugtató módon megoldani. Ez volt az oka, hogy 1919 március közepére a koalíciós kormány hatalma már szétesőben volt. Az ántantbarát külpolitika csődöt mondott. Március 21-én a Magyar Szociáldemokrata Párt és a Kommunista Magyarországi Pártja egyesüléséből létrejött az Egyesült Magyarországi Szocialista Párt, amely megalakította a Forradalmi Kormányzó Tanácsot. A Kormányzó Tanács elnöke a szociáldemokraták centrista csoportjához tartozó Garbai Sándor, tényleges vezetője Kun Béla külügyi népbiztos lett. A közigazgatás irányítását a munkástanácsok vették kezükbe.

A Magyar Tanácsköztársaság légügyi szervezete

A proletárforradalom győzelme után a repülésügy szervezésével, a Hadügyminisztérium helyébe lépett Hadügyi Népbiztosság 37. (Légügyi) osztálya foglalkozott. A Légyügyi osztály egyetlen pillanatig sem tétlenkedett, s már 1919. március 24-én tájékoztató rendeletet²¹ adott ki, melyben ismertette a politikai helyzetet és utasítást adott a Vörös Hadsereghez tartozó magyar repülőalakulatok beosztására és hadihasználatra való felkészítésére.

A rendelet első pontjában a következőket olvashatjuk: „A párizsi békekonferencia Vyx ezredes útján folyó hó 20-án a Magyar Népköztársaság elnökének átnyújtott jegyzékében olyan követelésekkel lépett fel,

²⁰ HIL PDF iratai, 74/bk. 22. csomó.

²¹ HIL TK iratai, 737/37. sz. 22. doboz.

hogy a Magyar Népköztársaság kormánya azokat nem teljesíthette és Károlyival az élen lemondott. Az uralmat Magyarországon a Magyar Szociáldemokrata Párt és a Kommunista Magyarországi Pártjának egyesüléséből keletkezett Magyarországi Szocialista Párt vette át. Az új párt folyó hó 21-én proklamálta a Magyar Tanácsköztársaságot, s a kinevezett Népbiztosok Tanácsa szövetséget kötött az orosz-szovjet kormánnyal.

Az összes repülőalakulatok mostantól kezdve az új Vörös Hadsereg szolgálatába állnak, s hadiállapotba helyezetteknek tekintetnek.²²

Amint a rendeletről kitűnik, a légierőnek a polgári forradalom ideje alatti kettős alárendeltsége megszűnt, egységes katonai vezetés alá került. Szervezésileg azonban komoly változások még nem következtek be.

A Tanácsköztársaság ideje alatt egyetlen szervezési utasítás sem tesz említést a légi rendőrségről. A proletárdiktatúra a hadsereget már nem elsősorban karhatalmi feladatok megoldására, hanem a forradalom vívmányainak és az ország megvédésére szervezte.

A repülőalakulatok gyors feállítása az a célt szolgálta, hogy egy esetleges katonai támadással szemben (amire az akkori nemzetközi viszonyok között már lehetett számítani) a légierő azonnal bevethető legyen. A külpolitikai helyzetet értékelve, a rendelet 3. pontja²³ megállapította, hogy a délvidéki területekről repülőátadás várható Budapest nagyobb üzemei ellen. Ez arra kényszerítette a Hadügyi Népbiztosságot, hogy már március 22-én parancsot adjon a katonai hatóságoknak, hogy Budapesttől 90 km-re délre, félkörben, Székesfehérvártól Kecskeméten át Szolnokig repülőmegfigyelő állomásokat állítsanak fel. A megfigyelő állomások észleléseit a Légügyi osztálynak jelentették, amely szükség esetén riasztotta a budapesti repülőosztályokat a légitámadás elhárítására. A hajózó repülőegységeknél naponta reggel 7 órától alkonyatig egy repülőgéppel állandó riadókézsültséget rendeltek el, hogy a gép a parancs vételétől számított fél órán belül felszállhasson. A rendelet utasította az összes repülőosztályokat, hogy mielőtt Budapestre repülőgépet indítanak, akkor ezt — a vakriadók elkerülése érdekében — a szándékukat előzőleg jelentsék. Ezt a célt szolgálta az a rendelet is, amely utasította az illetékeseket, hogy az összes repülőgépeket jól látható feljelzéssel lássák el.²⁴

A szóban forgó rendeletről megállapíthatjuk azt is, hogy a légierőn belül milyen alakulatok álltak fenn. (Lásd az 510. oldalon levő táblázatot.)

1919. április 8-án rendelet jelent meg a toborzás végrehajtására.²⁵ A toborzás vezetésével Fekete Örs táborig pilótát, a Hadügyi Népbiztosság Légügyi osztályának vezetőhelyettesét bízták meg. A toborzási feladatok végrehajtására minden repülőalakulatnál toborzó bizottságot választottak.

Egy későbbi rendelet változtatott a repülőcsapatok fenti tagozódásán is. A repülőosztályok helyett — ugyanabban az erőben — repülőszázadokat hoztak létre. Az 1—6. századot alárendelték az azonos számot viselő gyaloghadosztálynak, a 7. századot a Székely különítménynek, a 8. századot a Hadügyi Népbiztosság Légügyi osztályának, a 9. (vízi) repülő-

²² Uo.

²³ Uo.

²⁴ Uo.

²⁵ HIL TK iratai. 7848/eln. 37. o. 22. doboz.

Repülőalakulat	Parancsnok	Elhelyezés
Magyar repülőcsoport-parancsnokság	Steiner József	Budapest
Magyar repülő-anyagszertár	Majtényi Gyula	Cinkota
1. Magyar repülőosztály	Háry László	Mátyásföld
2. Magyar repülőosztály	Csenkey Géza	Albertfalva
3. Magyar repülőosztály	Endresz György	Győr
4. Magyar repülőosztály	Kammerer Andor	Kaposvár
4. Különleges magyar repülőkülönítmény	Albrecht Alfréd	Szombathely
5. Magyar repülőosztály	Martinek Lajos	Szeged
5. Különleges magyar repülőkülönítmény	Haag Ágoston	Kecskemét
6. Magyar repülőosztály	Korbuly László	Békéscsaba
7. Magyar repülőosztály	Alexay András	Debrecen
8. Magyar repülőosztály	Hartzer Sándor	Rákos
Magyar repülőképző osztály	Horváth István	Szeged
Magyar repülőgépjavitóműhely	Fabinyi Árpád	Szeged
Magyar léghajós különítmény	Allersdorfer Ferenc	Székesfehérvár
Magyar repülő-anyagszertár	Ehlers Oszkár	Csót

századot a Hadihajós Főparancsnokságnak. Ezeket a repülőalakulatokat tábori alakulatoknak minősítették. Az 1—7. repülőszázadok csak hadi alkalmazási, fegyelmi és gazdaság-közigazgatási tekintetben voltak a hadosztályok és a Székely különítmény parancsnokságának alárendelve. Minden egyéb vonatkozásban (személyi, beosztási, anyagutánpótlási, kiképzési stb.) a Repülő-csapatparancsnokság útján a Hadügyi Népbiztosság Légügyi osztály alárendeltségébe tartoztak.²⁶ A repülőszázadoknak a hadosztályok alá való rendelése azt a célt szolgálta, hogy a repülők tevékenységükkel közvetlenül a harcoló csapatokat támogassák.

A tábori repülőalakulatokon kívül a következő háttérbeli repülőalakulatok álltak fenn, illetve tervezték felállítását:

1. Cinkotai repülő-anyagszertár.

Személyi, fegyelmi és közigazgatási szempontból közvetlenül a Hadügyi Népbiztosság 37. (Légügyi) osztályának rendelték alá.

²⁶ Uo.

2. Székesfehérvári repülő- és léghajós anyagraktár.

Az eddigi székesfehérvári anyagraktárból és a léghajós különítményből alakult.

A repülő-anyagszertár útján a Hadügyi Népbiztosság 37. (Légügyi) osztályának rendelték alá.

3. Csóti repülő-anyagraktár.

Alárendeltsége megegyezett a székesfehérvári anyagraktár alárendeltségével.

Szegednek francia megszállás alól való felszabadulása esetén tervbe vették a

4. Szegedi repülőképző osztály felállítását, amely a Repülő-csapatparancsnokság útján a Hadügyi Népbiztosság 37. (Légügyi) osztály alárendeltségébe tartozott volna.

5. Szeged-Rókus repülő- és gépjavitó műhely.

A repülő-anyagszertár útján a Hadügyi Népbiztosság 37. (Légügyi) osztályának alárendeltségébe utalták.

Abban az esetben, ha Szeged felszabadítása és a két utóbbi alakulat felállítása rövid időn belül nem valósítható meg, úgy a repülőképző osztályt — a tervnek megfelelően — Szombathelyen kívánták megszervezni. Ugyanakkor előírányozták a cinkotai repülő-anyagszertárnak egy repülőgépjavitó-műhelyre való kibővítését is.²⁷

Intézkedtek a tekintetben is, hogy a repülőalakulatok személyi állománya csak szakképzett katonákból álljon. Ennek érdekében a sorra kerülő toborzás végrehajtását illetően a következő alapelveket rögzítették:

1. Azok a tényleges katonai szolgálatot teljesítő személyek, akik repülő szakképzettséggel rendelkeztek, kötelesek voltak a Vörös Hadsereg repülőcsapataiba átlépni.

2. Az újságok útján felhívták azokat a katonaköteles férfaikat, akik a fegyverszünet megkötése óta leszereltek, de előzőleg a repülőcsapatoknál hosszú időn át mint pilóták, megfigyelők, szerelők stb. teljesítettek szolgálatot, hogy jelentkezzenek valamelyik toborzó bizottságnál.

A toborzás eredményesen zárult: a repülőcsapatok személyi állományát feltöltötték, s ily módon lehetővé vált a légierőnek a tervezett módon való átszervezése.

A légierő átszervezésére az 1919. május 28-án kiadott rendelet²⁸ intézkedett.

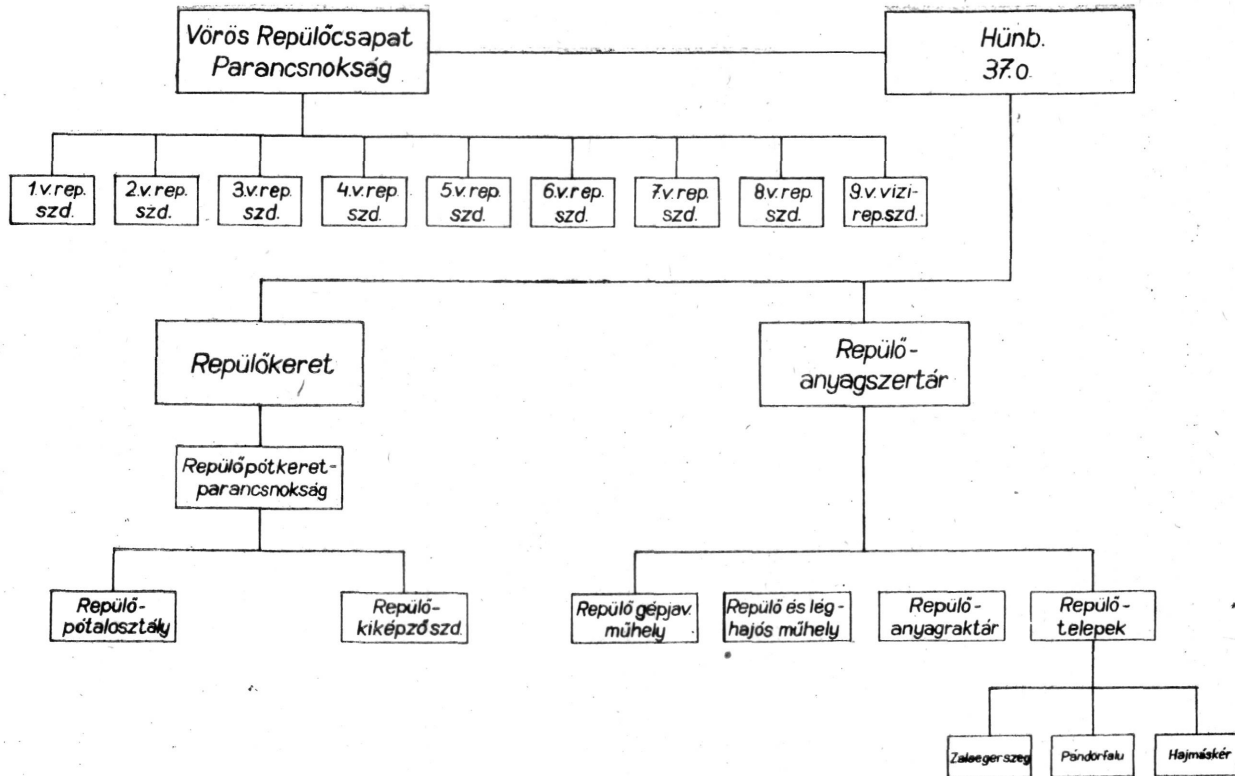
Az okmányból kitűnik, hogy az 1—6. repülőszázad „1—6. vörös repülőszázad”, a volt 7. székely repülőszázad a „7. vörös repülőszázad” elnevezést kapta. Az együlékes 8. repülőszázad új elnevezése „8. vörös harci repülőszázad”, a vízi repülőszázad pedig a „9. vörös vízi repülőszázad” lett.²⁹

A repülőszázadokat — eltérően az eddigiektől — már nem a hadosztályokhoz szervezték, hanem közvetlenül a Repülő-csapatparancsnokság alá, melynek hatásköre megfelelt egy csapattest-parancsnokságának.

²⁷ Uo.

²⁸ HIL TK iratai. 10.756/eln. 37. o. 22. doboz.

²⁹ Uo.



A Repülő-csapatparancsnokság feladatát az alábbiakban jelölték meg: „... az összes alárendelt tábori repülőalakulatoknak személyi és anyagi tekintetben való nyilvántartása, központi vezetése és irányítása s azok harcképességéről való gondoskodás.”³⁰ Ezt egészítette ki a Hadsereg-főparancsnokság 52/1201. sz. távirati rendelete, mely szerint a repülőszázadok taktikai vezetését a Hadseregparancsnokság utasításai alapján a Repülő-csapatparancsnokság vette át.³¹

A hátországi alakulatok — két csoportra osztva — a Hadügyi Népbiztosság alárendeltségébe tartoztak:³²

I. Repülőpótkeret és

II. Repülő-anyagszertár.

I. A Repülőpótkeret-parancsnokság a Repülő-csapatparancsnokságból vált ki. Feladata volt:

1. Az összes repülőalakulatok személyi ügyeinek nyilvántartása.

2. A gazdasági-közigazgatási ügyek központi vezetése, személyi, felszerelési és anyagi — nem műszaki — pótlások eszközzése.

3. A kiképzés vezetése.

A Repülőpótkeret-parancsnokság székhelye Budapest volt, és közvetlenül a Hadügyi Népbiztosság 37. osztályának volt alárendelve. Hatásköre megfelelt egy kiküldönített osztály parancsnokságának.

Repülőpótalosztály Budapest székhellyel a Repülő-csapatparancsnokság korábbi parancsnoksági alosztályából alakult. Közvetlenül a Repülőpótkeret-parancsnokságnak rendelték alá. Állományába tartoztak a tábori alakulatokhoz pótlásként vezényelt katonák és azok a személyek, akik kiképzés céljából a kiképzőszázadhoz való beosztásukra vártak.

Repülőkiképző század. Szombathelyen állították fel. (Ezzel egyidejűleg a szombathelyi 4. Különleges repülőkülönítmény megszűnt.) Feladata:

1. Gyakorlatlan pilóták és megfigyelők utóképzése és

2. szükség szerint mindenfajta repülő szakmabeli kiképzése.

II. *Repülő-anyagszertár.* A repülőcsapatok központi műszaki anyagintézeteként jött létre azzal a feladattal, hogy:

1. Az összes repülőalakulatok részére kiadott műszaki anyagokat nyilvántartsa.

2. A műszaki anyagok javítását és pótlását biztosítsa.

A Repülő-anyagszertár közvetlenül a Hadügyi Népbiztosság 37. osztályának volt alárendelve. Hatásköre megfelelt egy kiküldönített osztályparancsnokságének. Állandó székhelye Cinkota—Nagyitce volt.

A repülőgépek javítását a neki alárendelt cikotai repülőgépjavitóműhellyel végeztette, melyet időközben már felállítottak. A Repülő-anyagszertár alárendeltségébe tartozott még:

a) Csóti repülő-anyagszertár

b) Három repülőtelep:

1. Zalaegerszegen,

2. Pándorfalun és

3. Hajmáskéren.

³⁰ Uo.

³¹ HIL TK iratai. 52/1201. sz. távirat. 22. doboz.

³² Lásd a 28-as sz. jegyzetet.

A repülőtelepeket nem helyezték üzembe. Őrzésükre telepgondokságokat állítottak fel.

A rendelet III. részében részletesen kitért a *pilotákiképzés* rendszerére. Mivel a repülőszázadok személyi feltöltése befejeződött, a toborzó bizottságok működését május 28-i hatállyal megszüntették. A beosztott pilóták egy része azonban még nem szerezte meg a kellő gyakorlatot; szükségük volt néhány iskolafelszállásra. Ezek a pilóták mindaddig nem ülhetek hadirepülőgépre, amíg a kiképzőszázadnál a szükséges gyakorló repülést nem végezték el.³³

A szakképzettség tekintetében meg nem felelő repülőkatonák névsorát június 15-ig fel kellett terjeszteni a Repülő-csapatparancsnokságnak. Ezeket az embereket más fegyvernemekhez helyezték át és helyükre máshol szolgálatot teljesítő, jobb képzettségű katonákat állítottak.

Hatályon kívül helyezték a 7848/eln. 37. sz. rendelet 14. és 15. pontjait, amelyek a repülőcsapatoknál levő bizalmi rendszert szabályozták. Ugyanakkor elrendelték, hogy valamennyi repülőalakulathoz egy-egy politikai megbízottat kell kinevezni.³⁴

Az intervenció csapatok hazánk elleni támadása után ismét szükségessé vált a légi erő tábori alakulatainak átszervezése és megerősítése. Tervbe vették egy új repülőszázad létrehozását. A Hadseregparancsnokság Légügyi osztálya táviratilag utasította a vörösrepülő-csapatparancsnokságot, hogy Budapest védelmére sürgősen állítsa fel Mátyásföldön a 10. harci repülőszázadot. Ezt az alegységet — harcászati alkalmazását tekintve — a IV. hadtestnek rendelték alá.³⁵ Különbben — mint a többi repülőszázad — a Repülő-parancsnokság útján a Hadseregparancsnokság alárendeltségében maradt.³⁶ Az idő rövidsége és technikai akadályok miatt azonban a 10. repülőszázad felállítása csak terv maradt.

A harci követelményeknek megfelelően, az 1919. július 18-i hadrend³⁷ a következőképpen szabályozta a repülőszázadok alárendeltségét:

A legnagyobb megerősítést (4 repülőszázad) az I. hadtest kapta, mivel ebben az időben a júliusi tiszai offenzívára készült. Három repülőszázad közvetlenül a Hadsereg-főparancsnokság alárendeltségébe került. A 3. repülőszázad a 80. dandár kötelékében, a 6. repülőszázad pedig a II. hadtest kötelékében harcolt. A hadvezetőség a csapatok hadrendjét — a katonai helyzettől és a feladattól függően — többször változtatta. Mindig azokat a hadosztályokat erősítették meg repülőszázadokkal, amelyeknek a legnagyobb szükségük volt repülődtámogatásra.

A Hadsereg-főparancsnokság a támadó gyaloghadosztályok támogatására összevonta a repülőszázadok jelentős részét. Például az északi hadjárat kezdeti szakaszán a III. hadtestnek rendelték alá a 6. és a 8. századot, majd a főcsapás irányának megváltoztatásakor az V. hadtestet megerősítették a 2., a 4., később a 8. repülőszázaddal is.³⁸

Az 515. oldalon látható táblázat szerint a harci repülőállomány júliusban 35 db gépből állt. Ebben nincs benne a kiképző alakulat gépállománya, mely szintén állandóan változott.³⁹

³³ Uo.

³⁴ A repülőcsapatoknál a bizalmi testület választás útján jött létre. A politikai megbízottakat a Hadügyi Népbiztosság nevezte ki.

³⁵ Későbbi terv szerint közvetlenül a Hadseregparancsnokság alárendeltségéhez akarták helyezni.

³⁶ HIL TK iratai. 627/8. ikt. sz. 1537. 22. doboz.

³⁷ HIL TK iratai. 718/209. sz. 22. doboz.

³⁸ Dörmötör G.: i. m. 351. o.

³⁹ Május 15-én kiadott hadrend szerint 37, május 30-án 23 üzemképes repülőgép volt. Dörmötör G.: i. m. 350. o.

A század megnevezése	Parancsnokság, amelynek alá van rendelve	Állomáshely	Akcióképes gépek száma
1. repülőszázad	I. hadtest	Kecskemét	2
2. repülőszázad	I. hadtest	Cegléd	2
3. repülőszázad	80. dandár	Mezőtárkány + egy különítménye Rákoson	4
4. repülőszázad	Hadseregparancsnokság	Győr	6
5. repülőszázad	I. hadtest	Kecskemét	2
6. repülőszázad	III. hadtest	Onga	4
7. repülőszázad	Hadseregparancsnokság	Rákos	3
8. harci repülőszázad	I. hadtest	Újszász	9
9. vízi repülőszázad	Hadseregparancsnokság	Csepel	3
10. harci repülőszázad	Hadseregparancsnokság	Felállítás alatt	

A repülőszázadok 2—8 repülőgépből álltak, és bizonyos mennyiségű üzemanyag- és bombakészlettel rendelkeztek. A repülőterek védelmére, az alacsonyan támadó ellenséges repülőgépek akcióinak elhárítására a repülőszázadok állományába 1—3 gyalogsági géppuska tartozott.

A repülőszázadokat a helyzettől függően több irányú feladatok végrehajtására használták fel. Harcászati alkalmazásuk központi irányítására a Hadsereg-főparancsnokságon belül repülő hadművelleti tisztii helyet rendszeresítették.

A légielő legfontosabb feladata a *felderítés* volt. A Hadseregparancsnokság a rendszeres légi felderítés⁴⁰ május 8-án szervezte meg. A felderítő repülések átlagos időtartama 1—3 óra, az útvonal hossza 150—500 km, az átlagos magasság pedig 1000—1500 m volt.⁴¹ 1919-ben a technika akkori állapotához viszonyítva ez komoly teljesítménynek számított.

Május hónapban kb. 120 alkalommal startolt repülőgép, s ebből 98 esetben felderítést végzett.⁴² Az egyes repülőgépek pilótái és megfigyelői

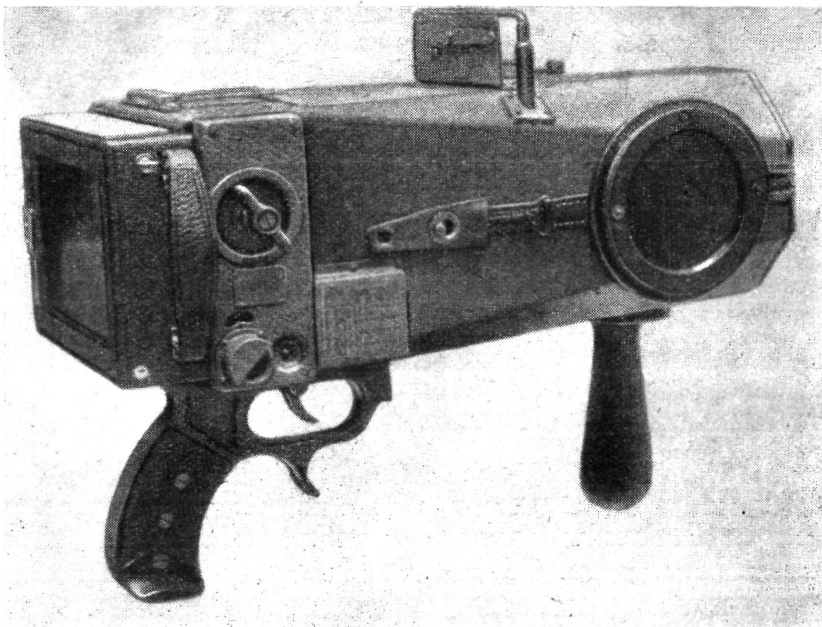
⁴⁰ HIL TK iratai, 508/206. lü. 51. doboz.

⁴¹ *Dömötör G.*: i. m. 351. o.

⁴² A repülőszázadok jelentései alapján a repülések eredményeiről a Légügyi osztályon összesítő nyilvántartás készült. Ezt azonban nem lehet teljesnek tekinteni. HIL TK iratai, 201.965/37. o. 22. doboz.

a felderítés eredményét írásban jelentették századparancsnokuknak, aki táviratilag vagy telefonon továbbította a Hadügyi Népbiztosságnak. A Hadsereg-főparancsnokság a felderítés eredményeit figyelembe véve készítette el, illetve módosította hadműveleti terveit.

A repülőszázadokat a gépek startolására a Hadsereg-főparancsnokság — a 37. osztályon keresztül — utasította, minden esetben megjelölve a repülés útvonalát, célját és időpontját.



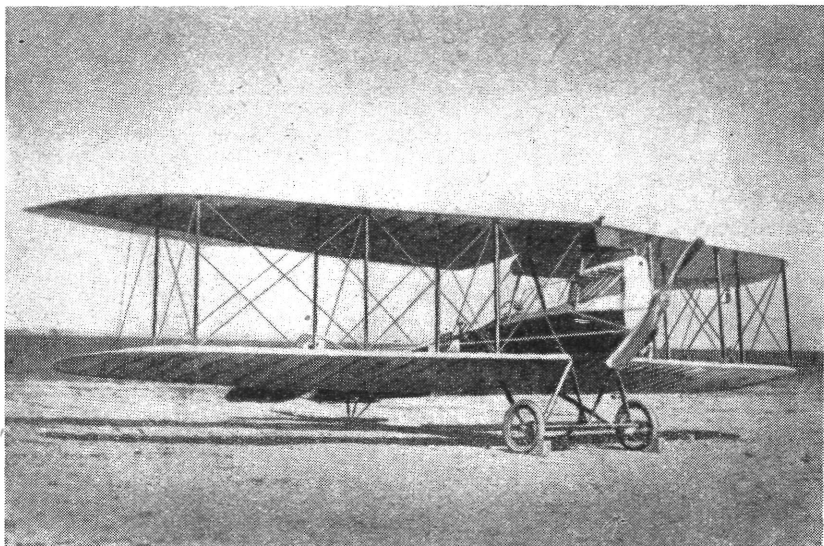
Az első világháború idején a repülőcsapatok által használt légi fényképezőgép

A felderítő repülőgépek az ellenség által megszállt területekről több esetben légi felvételeket is készítettek. Ezeket a fényképeket azonban hozzá nem értés miatt kezdetben nem tudták felhasználni. A Magyar Katonai Térképező Csoport behatóan tanulmányozta a légi fényképezés technikáját és a 37. osztály részére írt jelentésében feltárta a korábban elkövetett hibák okait és javaslatokat tett azok kijavítására.⁴³ A fennmaradt felvételek tanúsága szerint a szakszerű irányítás meghozta az eredményt.

A repülőalakulatok feladata nem merült ki a pusztán katonai jellegű harci repülések végrehajtásában, a felderítéssel egy időben ugyanis sokszor propaganda jellegű feladatokat is végeztek. Gyakran kaptak *propaganda célú repülést* önálló feladatként is. A repülőgépek ilyen irányú felhasználása lehetővé tette a Tanácsköztársaság politikájának nép-

⁴³ HIL TK iratai. 237/Tcs. ikt. sz. 1378/bk.—1919. június 5. 22. doboz.

szerűsítését, az ország lakosságának felvilágosítását, elősegítette a szociális és egyéb intézkedések, továbbá a kül- és belpolitikai események széles körű ismertetését. A harcok megindulása után propagandatevékenységet kellett folytatni az intervenció hadseregek katonái körében is. Ehhez a legbiztosabb lehetőséget a repülőgépekről az ellenség állásaira szórt röpcédulák nyújtották. A 3. repülőszázad áprilisban kb. 10 alkalommal végzett propaganda repülést. A 4. repülőszázad április 23-án Győr—



Fokker D—VII. típusú felderítő repülőgép

Komárom—Érsekújvár—Párkányána útvonalon egyetlen repülés alkalmával 20 000 röpcédulát szórt le a városok, illetve a falvak felett.⁴⁴

A légi felderítést időnként összekötötték *harci repülésekkel* is. A 7. repülőszázad július 30-án kelt 51. számú repülőjelentéséből kitűnik, hogy Sandy Endre pilóta és Weisz László megfigyelő, repülőgéppükkel 5—800 m magasságban felderítő repülést hajtottak végre Szolnok környékén, s a szerzett tapasztalatokról szóló jelentésben közölték az ellenség hadmozdulatait és a saját helyzetet.

A jelentés szerint az ellenség Fegyverneknél a Tiszán hidat épített, amelyen nagy tüzérségi és gyalogsági erők vonultak át. Tiszától Besenyőzig az összes utakon ellenséges csapatok haladtak és saját csapataink Besenyőtől nyugatra, Szolnok és Újszász felé visszavonulóban voltak.

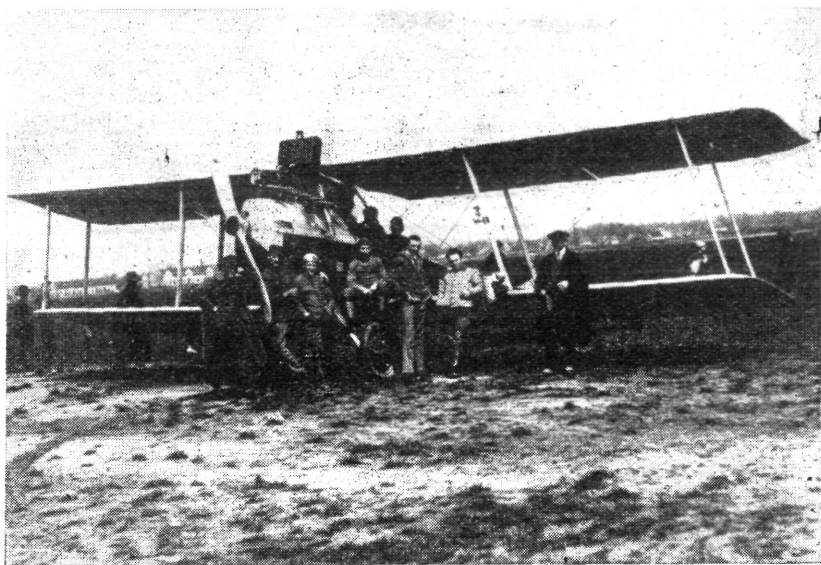
A Hadseregparancsnokság a jelentésre gyorsan reagált: Sandy pilóta gépe még azon a napon újból startolt és az újabb jelentés már arról számolt be, hogy: „4 db 20 kilós bomba lett a fegyverneki hidra ledobva...”⁴⁵

⁴⁴ HIL TK iratai. Sz. n. 1919. április 23. 93. doboz.

⁴⁵ HIL TK iratai. 730/205. 93. doboz.

A felderítő repülést tehát esetenként harci repülés, a fenti példa szerint *bombázás* céljából történő repülés követte. A Tanácsköztársaság honvédő harca során a leghasználtabb bombatípus a 12 kg-os volt, de többször alkalmaztak 20—50 kg-osokat is. A bombákat általában 6—800 m-ről dobták le az ellenséges ütegekre, csapatgyülekezésekre, vasútállomásokra. A légierő a bombázás mellett géppuska tüzellel is támogatta a harcoló gyalogságot. A géppuskázást kis magasságból (50—400 m) végrehajtott támadás során alkalmazták. A légierő harci alkalmazása jelentősen támogatta a saját földi csapatok harcát. Az ellenség gyenge légvédelme ezt nem tudta megakadályozni.

Repülőgépeink csak véletlenül találkoztak ellenséges gépekkel. Az ellenség légi tevékenysége hosszú ideig meglehetősen gyér volt, csak június és július hónapokban, az északi hadjárat idején élénkült meg, különösen a III. hadtest területe felett. Ekkor a Hadseregparancsnokság utasításának megfelelően a hadtest légvédelmének ellátására a 8. harci vadászipülősorozatot osztotta be,⁴⁶ és június 10-én a hadtestparancsnok elrendelte, hogy a század két gépe állandó ügyeletként startkész állapotban legyen.⁴⁷ Az ügyeletes gépek riasztásának meggyorsítására utasították a távbeszélő központokat, hogy a légiriadó jelzésre minden táviró és távbeszélő beszélgetést félbe kell szakítani.⁴⁸ A légvédelem jó megszervezésének az lett a következménye, hogy a 8. harci repülőszázad egyik jelentésében a következőképpen számolhatott be a győzelmes légi-harcról:



Brandenburg" Br—CI. típusú kétüléses felderítő repülőgép

⁴⁶ HIL TK iratai. 527/2. 47. doboz.

⁴⁷ HIL TK iratai. 610/13. 62. doboz.

⁴⁸ HIL TK iratai. 611/12.—1919. június 11. 62. doboz.

„VI. 12-én délelőtt 9 órakor Miskolc felett román repülő észleltetett. A 8. repülőszázad azonnal két harci géppel szállt fel. Ujvári László és Kreis Géza pilóták a román gépet üldözőbe vették és lelőtték. Az ellenséges gép (kétüléses) Sajószöged (Sajó torkolat előtt) községbe zuhant le.”⁴⁹

A Tanácsköztársaság honvédő küzdelmei idején több légiharcra nem került sor. Az ellenség repülői többször behatoltak ugyan az ország légtérébe, de a magyar repülők általában biztosították légi fölényünket. Például június 29-én a 6. repülőszázad egyik gépe üldözőbe vett egy 3 motoros repülőgépet, de nem érte utol.⁵⁰ Ilyen eset azonban fordítva is előfordult. Július 24-én a 2. század felderítő repülőgépét két ellenséges gép támadta meg. A pilóta kénytelen volt visszafordulni, s így feladatát nem oldotta meg.⁵¹ Ebből okulva, a későbbiekben a repülőgépeket már nem egyesével, hanem kettes csoportokban vetették be.

Repülőink június hónapban 134 alkalommal startoltak, ebből 36 esetben harci feladatok végrehajtására.⁵²

A Vörös Hadsereg harcai során légierőnk mindig fölényben volt az ellenség légierejével szemben. Am az is tény, hogy a Vörös Hadseregnek csak a légiereje volt az egyetlen állandó túlerejű fegyverneme.

Az ellenség légi tevékenysége általában akkor élénkült fel, ha a Vörös Hadsereg jelentősebb hadműveletre készült. Így például nagyobb aktivitást az északi hadjárat megindulásakor a III. hadtest főcsoportosítása ellen, az V. hadtest felvonulásakor, valamint a tiszai támadás során tanúsított. A cseh repülők kísérletet tettek az ország haditermelésének megzavarására is. Budapest ellen ugyan nem mertek támadni, de a győri ágyúgyárat és az almásfüzitői olajfinomítót többször bombázták — lényeges kárt azonban nem okoztak.⁵³

A Vörös Hadsereg légi fölényét annak köszönhette, hogy Magyarország — az akkori viszonyokhoz képest — erős harci repülőegységekkel rendelkezett, amelyeknek utánpótlását a magyarországi repülőgépgyártás, ha nem is teljes egészében, de biztosította. Az intervenciók csapatok légierő tekintetében közel sem rendelkeztek ilyen adottságokkal.

A légi fölény biztosításában és az ellenség repülőtevékenységének akadályozásában jelentős szerepet játszott a jól megszervezett légvédelem is.⁵⁴

Repülőgépgyártás

A magyar katonai repülés szervezésénél figyelembe kellett venni a repülőgépek utánpótlásának és javításának, illetve a repülőgépipar kapacitásának lehetőségeit. Csak olyan méretekben lehetett reális alapon nyugvó repülőcsapatokat felállítani, amilyen mértékben az ipar biztosítani tudta a szükséges repülőgépeket. Önálló repülőipar nélkül — más államok termelésére utalva — rendszeres utánpótlás nagyon nehéz. A szomszédos államok ilyen támogatására nem is számíthattunk. A magyar repülés számára utánpótlásról a magyar iparnak kellett gondoskodnia.

⁴⁹ HIL TK iratal. 612/11. 62. doboz.

⁵⁰ HIL TK iratal. A 6. repülőszázad jelentése sz. n. 93. doboz.

⁵¹ HIL TK. iratal. A 2. repülőszázad jelentése sz. n. 93. doboz.

⁵² Június hónapban az 5. és a 7. repülőszázad tevékenységéről nincs összefoglaló adat.

⁵³ Dörmötör G.: i. m. 354. o.

⁵⁴ Dörmötör G.: idézett munkájában részletesen leírja a Tanácsköztársaság légvédelmét. Ezért e kérdéssel jelen tanulmányban nem foglalkozom.

A magyar repülőgépipar közvetlenül az első világháború kirobbanása előtt az Osztrák—Magyar Monarchia keretén belül fejlődött ki. A Monarchiának a mozgósítás időpontjában 7 repülőgépgyára volt, ebből kettő Magyarországon működött.⁵⁵

Ezek az üzemek a háború idején — a megnövekedett szükséglet hatására — gyorsan fejlődtek, és új gyárak is alakultak. 1918 októberében a Monarchiának 8 osztrák, 3 magyar és egy orosz — összesen 12 repülőgépgyára és 11 repülőgépmotor-gyára volt (ebből 3 magyar).⁵⁶ A repülőgépipar 1914—18 közötti fejlődését világosan tükrözi a gyártott repülőgépek és motorok mennyiségének növekedése. A magyarországi repülőgépipar 1914-ben 30, 1918-ban már 778 repülőgépvázat gyártott. Ugyanezen idő alatt a repülőgépmotor-termelés 22-ről 450-re emelkedett.⁵⁷

Ez a fejlődés a többi országokhoz viszonyítva mégsem volt kielégítő, Ausztria és Magyarország közös termelése ugyanis 1915-ben alig egy-tizenharmada, 1917-ben egy-tizennegyede, 1918-ban egyhatoda volt a németekének, és 1918-ban sem érte el az 1915-ös francia produkció háromnegyed részét. A gyengébben fejlett ipar magyarázata annak, hogy a teljesítmények állandó növekedése ellenére is a Monarchia csak az utolsó előtti helyet tudta elérni a hét nagyhatalom mérkőzésében.⁵⁸

A háború után Magyarországon kb. 650 repülőgép maradt. Ezzel szemben a Tanács hatalomnak csak mintegy 300 db különféle típusú repülőgépe volt, vagyis nem egészen fele annak, amivel a Károlyi-kormány rendelkezett. Ez a különbség egyrészt abból adódott, hogy a polgári demokratikus forradalom ideje alatt a demarkációs vonal többször eltolódott, s így módon a határhoz közel eső repülőterek gépállománya az egyes környező országok tulajdonába került, másrészt a fenti időszak alatt minimálisra csökkent a repülőgép-termelés, amely a gépfogyasztást nem tudta pótolni. A repülőgépek zöme 25—100%-os javításra szorult. A legtöbb ilyen repülőgép az Albertfalvai Repülő-anyagszertárban volt. A május 31-én kelt jelentés szerint 257 repülőgépet tartottak nyilván, ezek közül 87 hadihasználatú, 127 gyengén, 43 erősen sérült.⁵⁹

A helyzet ilyen alakulásának okait értékeli a Légügyi osztály a Minisztertanácshoz küldött felterjesztésében. A dokumentum szerint a magyar kincstár repülőgép-állománya volt cs. és kir. hadsereg tulajdonában levő, a forradalom napján Magyarorszáig területén maradt repülőgépekből állt. Ez össze sem hasonlítható azzal a repülőgépparkkal, amellyel ugyanebben az időben Ausztria rendelkezett. Ennek az a magyarázata, hogy Bécs körül koncentráltak mindent, ami az aviatikához fontos és értékes volt. Ez az összpontosítás előkészítette Bécsnek a majd meginduló világközi légiforgalomba való azonnali bekapcsolását.⁶⁰

A polgári kormány államtitkári utasítást adott ki a katonai felügyelet alatt levő üzemek összeírására.⁶¹ Ebből kitűnik, hogy repülőgép-, illetve repülőgépmotor-gyártással a következő üzemek foglalkoztak:

55 Ausztriában a következő repülőgépgyárak voltak: 1. Lohner, 2. Weiser-Aviatik, 3. Albatros, 4. Thöne—Fiala, 5. Fischamend és két motorgyár (Daimler, Hieró) magyarországi repülőgyárak: 1. Mare, 2. Lloyd, Janner E.: i. m. 14. o.

56 Uo.

57 Uo.

58 Uo.

59 HIL TK iratai. sz. n. 93. doboz.

60 HIL PDF iratai. 361/37. 22. csomó.

61 HIL PDF iratai. 14/bk. 22. csomó.

Üzem megnevezése	Helye	Munkáslétszám
Magyar Repülőgépgyár	Albertfalva	1700
Magyar Általános Gépgyár	Mátyásföld	1100
Magyar Lloyd	Aszód	400
Magyar Automobil Rt.	Arad	680
Ganz—Fiat	Budapest	400
Első Magyar Légcsavargyár	Budapest	80
Automobil Hűtőgyár	Budapest	120

Ezek a gyárak — a Légügyi Kormánybiztosság alárendeltségében — közvetlenül a repülőcsapatok részére dolgoztak. A fentiekén kívül még kb. 30—35 olyan gyár, illetve üzem volt, amelyek repülőgéppalkatrészeket készítettek. Ezek nem tartoztak katonai felügyelet alá.⁶²

A fenti üzemek 1918. november 8-án a repülőgépgyártás csökkentésére vonatkozóan rendeletet kaptak a Légügyi osztálytól. „A beállott békes időkben — olvashatjuk a dokumentumban — a repülőgépek és aeromotorok gyártása természetszerűleg lényegesen csökkentendő, addig is amíg a repülőgépek, mint légi közlekedési eszközök a normális viszonyok beköszöntésével újból szélesebb körű alkalmazást nyerhetnek... a repülőgépek és aeromotorok gyártását fokozatosan, de lehetőleg minél hamarabb legalábbis 75⁰/₀-kal redukálja, s üzemének csak 25⁰/₀-át fordítsa repülőgép, illetőleg aeromotor gyártására.”⁶³

Ezután a repülőgéptermelés gyors csökkenése következett be. Repülőgépgyáraink különböző mezőgazdasági gépek, karosszériák, bútorok stb. gyártására tértek át. Az aradi motorgyár a nemzetiségi területek elszakadásával elveszett. A polgári demokratikus forradalom ideje alatt repülőgépgyártásunk erősen lecsökkent, „1/10-re, sőt helyenként még alább süllyedt.”⁶⁴ A termelés csökkenéséhez hozzájárult az is, hogy a repülőgépgyárakban nagy számban alkalmaztak idegen honos személyeket, akik szabotázásokat szerveztek.⁶⁵

Lányi Antal „Az aviatika szociális kérdései”-ről írt cikkében kissé felmagasztalja a repülőgépiparunk fejlettségét, de ugyanakkor jogosan bírálja a hibákat és a polgári kormány repüléssel kapcsolatos politikáját. Azt mondja, hogy „olyan aeró iparunk van, amely bármely külföldi aeró iparral fölveheti a versenyt... ezt az aeróipart visszafejleszteni nagy bűn.”⁶⁶ Jogosan bírálta azt is, hogy Nagytencénél vagonokban rozsdásodtak a milliókat érő repülőgépek.

A Tanácsköztársaság győzelme után a proletárhatalom — a lehetőségek szerint — mindent megtett, hogy a repülőgépgyáraink biztosítani tudják a szükséges utánpótlást és a meghibásodott gépek javítását. Az üzemek vezetését munkástanácsok vették át, amelyek elsődrendű felada-

⁶² HIL PDF iratai. 149/bk. 22. csomó.

⁶³ HIL PDF iratai. 82/bk.—10. — 1918. 22. csomó.

⁶⁴ Janner E.: i. m. 26. o.

⁶⁵ A Műszaki osztály 1918. november 7-én kelt jelentésében kérte a 37. (Légügyi) osztályt, hogy „... ezen nem kívánatos elemeket a gyárakból eltávolítsák”.

HIL PDF iratai. 81/10. 22. csomó.

⁶⁶ Népszava, 1919. január 1. szám.

tuknak tartották a Vörös Hadsereg anyagi szükségletének zavartalan kielégítését. A katonai üzemekbe a munka ésszerű szervezésének és központi irányításának biztosítására kormánybiztosokat neveztek ki.

A Hadügyi Népbiztosság — felismerve a repülés fejlesztésének szükségességét — rendeletet adott ki, amelyben utasította a repülőgépgyárakat, hogy a repülőgépgyártás és javítás ütemét fokozzák. Március 26-án az Aszódi Repülőgépgyár Direktóriumának elrendelte, hogy a repülőgépgyár birtokában levő, addig még fel nem szerelt repülőgépeket, valamint a félkész gépeket azonnal megépítse munkába. A kész gépeket pontos leírással és leltárral kötelesek voltak bejelenteni.⁶⁷

A határozott utasítások meg is hozták a kívánt eredményt. A Lloyd Repülőgépgyár már április 3-án jelentette, hogy elkészített és a Hadügyi Népbiztosság által kijelölt repülőgépatvevőnek átadott⁶⁸ 10 db. „Berg”-típusú együléses repülőgépet.

Miután a repülőgépgyárakban levő anyagot feldolgozták, a repülőanyagok felhasználására került sor. A Légügyi osztály a repülőgépgyár munkástanácsából és a légügyi csoportok végrehajtó bizottságából csoportot szervezett annak megállapítására, hogy a cinkotai anyagok melyek azok az anyagok, amelyeket a repülőszázadok minden további nehézség nélkül a sürgős javításoknál felhasználhatnak. A bizottságnak feladata volt továbbá megállapítani, hogy melyek azok a megsérült vagy átalakításra szoruló alkatrészek, illetőleg nyersanyagok, amelyek felhasználása csakis repülőgépgyárban oldható meg.⁶⁹

A repülőgépek javítási munkálatait úgy osztották meg, hogy a motorjavítást a Ganz—Fiat, a gépjavításokat a Mátyásfüldi Repülőgépgyár és az Aszódi Magyar Lloyd Repülőgép- és Motorgyár, a motorok beépítését pedig az albertfalvai javító üzem végezte. A századoknál levő repülőgépeken a kisebb javításokat helyben, saját erővel végezték el. A polgári demokratikus és a proletárforradalom ideje alatt a magyarországi gyárak kb. 123 gépet gyártottak.⁷⁰

A repülőcsapatok szervezésénél nem kellően vették figyelembe a repülőgépgyárak termelékenységét. Repülőiparunk nem tudott kielégítően 9 repülőszázadot és egy repülőképző osztályt géppel ellátni és utánpótlásukat biztosítani. Ezt a tényt a Légügyi osztály felismerte és a szervezési főcsoportnak május 24-én jelentette. A jelentést adatokkal támasztotta alá, hogy az üzemben levő repülőgépgyárak csak 5 repülőszázad repülőgép-ellátását tudják biztosítani. Ezért a Műszaki osztály javasolta, hogy a repülőcsapatok nagyságának meghatározásánál a gyárak termelőképességét, illetve egy repülőszázad 1/4-évi repülőgép elhasználását kell alapul venni. A gyárak havi termelése a következőképpen alakult:

Magyar Általános Gépgyár (Mag.)	havonta 6 repülőgépet
Magyar Repülőgépgyár (Máre)	havonta 10 repülőgépet
Lloyd Repülőgépgyár (Lloyd)	havonta 4 repülőgépet,

összesen 20 db repülőgépet gyártott. Negyedévenként tehát 60 db-ot. Egy 10 repülőgépből álló század átlag 1/4 év alatt használja el teljes repülőgépállományát. A fenti 60 db-ból iskolai és biztonsági célokra 10 gépet kell levonni. Tehát az akkor üzemben levő repülőgépgyárak csak 5 század repülőgép-ellátását tudták biztosítani.⁷¹

⁶⁷ HIL TK iratai. 647/1919. sz. 22. doboz.

⁶⁸ HIL TK iratai. 847/bk.—37. 22. doboz.

⁶⁹ HIL TK iratai. 191/III. 1919. április 16. 22. doboz.

⁷⁰ Janner E.: i. m. 26. o.

⁷¹ HIL TK iratai. 1257/bk. 37. 22. doboz.

Így adódott, hogy a Tanácsköztársaság ideje alatt egyetlen repülőszázadnál sem tudták elérni a teljes feltöltöttséget. A repülőszázadok közül nyolc géppel csak a 8. század rendelkezett, a többi századnak legfeljebb 1—4 üzemképes repülőgépe volt. Az eddigiekből világosan kitűnik, hogy a repülőalakulatok szervezése és a repülőgépgyártás nem egymástól elkülönülő kérdés, hanem szorosan összefüggő, egymást befolyásoló tényezők. Ugyanakkor az is tény, hogy a repülőcsapatok jó vagy rossz szervezése, a repülőgépgyártás termelékenységé, erősen kihat a repülők harctevékenységére.

A Magyar Tanácsköztársaság egy időre megakadályozta, hogy az antant megsemmisítse a magyar repülést. A proletárállam bukása után az antant arra törekedett, hogy a fennmaradt katonai eszközeinket, ezen belül a légierőt felszámolja.

A Vörös Hadsereg kb. 750 db repülőgépéből 640 db-ot a megszálló csapatok elhurcoltak vagy elpusztítottak, a fennmaradó 110 db-ot pedig a légügyi Ellenőrző bizottság parancsára romboltak szét.⁷²

Ezzel a magyarországi repülés hosszú időre lehanyatlott.

⁷² Janner E.: i. m. 26. o.