

Igy ér véget a fegyveres hazafias harci alakulatok és a román hadsereg felkelésének nagy fejezete, amely egy 1400 km hosszúságú arcvonalat fogott át a délnyugati meg a nyugati határon és az erdélyi fennsíkon, megkönnyítette az ország észak-nyugati részének felszabadítását, valamint a szovjet hadsereggel együttműködve, az antihitlerista háború folytatását Magyarország és Csehszlovákia területén.

Ebből az ádáz küzdelemből számos fegyveres hazafias harci alakulat vette ki részét, sorában munkásokkal, diákokkal, mérnökökkel, orvosokkal, tíz- és tízezer hazafival a legkülönbébb társadalmi rétegekből.

Harminc hadosztály, hét csökkent létszámú, a moldvai frontról érkezett hadosztály, különféle hadseregek és hadtestek egységei, tengerész-, repülő-, csendőr-, tüzoltó-, tisztiiskolás-alakulatok vettek részt a harcban. Összesen 465 659 katona.

Augusztus 23- és 31. között a felkelés erői megsemmisítettek több mint 5000 német katonát, foglyul ejtettek 56 455-öt (köztük 14 tábornokot és 1421 tisztet), ami körülbelül hat hadosztálynak felel meg; szétrombolták az ellenség hadfelszerelését, nagy mennyiségű fegyvert és lőszert zsákmányoltak, valamint 438 folyami hajót (60-at elsüllyesztettek), 228 repülőgépet (további 60-at lelőttek); kitépték a hitleristák kezéből Románia valamennyi repülőterét, megmentettek a pusztulástól nem egy ipari létesítményt, hidat, kikötőt, közlekedési utat, és nem utolsósorban megmentették a Prahova-völgyi kőolajmedencét.

ÖSSZEÁLLÍTOTTA LIVIA DANDARA ÉS VASILE I. MOCANU

ILIE PETRE

Isztambuli küldetés

1944. augusztus 24-e reggelén, nyolc óra tájban a Kisásziában tartózkodó török légvédelmi egységek megfigyelő állomásai jelzik: idegen repülőgép hatolt be Törökország légterébe. A riadókészültségben levő légvédelmi alegységek száz meg száz célzókészülékkel pástázzák az eget.

Az idegen repülőgép áttörve a felhőkön szédületes gyorsasággal ereszkedni kezd, majd alacsonyan szállva vízszintesen folytatja útját. A repülőter környékén azonban az Isztambult védelmező ütegek tüzelése fogadja. A pilóta nem vesztí el hidegvérét, s sikerül leszállnia az eszlikői katonai repülőtéren.

*

A Román Kommunista Párt — a többi antihitlerista politikai erő közreműködésével — szervezte és vezette fegyveres felkelés kirobbanása után néhány órával a hivatalba iktatott új kormányra égetően sürgős feladatok vártak: közvetlen kapcsolatot kellett teremteni a szövetségesek kormányaival és katonai parancsnokságaival, hogy hivatalosan tájékoztassák őket Románia politikai és katonai helyzetéről; szükséges volt továbbá a moldvai fronton erőteljes támadásban levő szovjet csapatok és a román hadsereg egységei közötti katonai együttműködésnek és a hadmozdulatok összehangolásának módozatait, valamint a Románia és az Egyesült Nemzetek közötti fegyverszüneti egyezmény aláírásának időpontját és helyét megállapítani.

46 Közvetlen kapcsolat megteremtése a szovjet kormánnyal a frontvonalon át, nehezen megvalósíthatónak tűnt. Constantin Sănătescu miniszterelnök úgy döntött, hogy ezt a kérdést a román diplomáciai kapcsolat svédországi kirendeltsége a Szovjetunió ottani nagykövetségével tárgyalja meg. Ugyanilyen célból határozták el egy misszió útnak indítását (a tengeralatti kábelek el voltak vágva, a szárazföldi hírközléseket a Balkánon át még a Bulgáriában állomásozó német hadsereg ellenőrizte). Ennek a küldöttségnek az volt a feladata, hogy Románia törökországi meghatalmazott miniszterének közvetítésével tájékoztassa a Kairóban székelő szövetséges közlekedési parancsnokságot.

A misszióba négy különböző foglalkozású személyt kívántak beosztani, olyan embereket, akik kötelességteljesítés közben készek életüket is feláldozni. A választás Ștefan Niculescu alezredesre, Constantin Mateescu pilótára, Petre Constantinescu fedélzeti szerelőre és Leonida Vulpe rádiótávírászra esett.

A Balkánon át történő repülés látszott a legrövidebb útvonalnak. Itt azonban két nagyon megfontolandó akadályt kellett számba venni, amit egyrészt a Romániában és Bulgáriában tartózkodó hitlerista légvédelmi tüzérség és vadász repülőek, másrészt a boszporuszi és isztambuli zónában levő légvédelmi egységek jelentettek. (A román gép érkezését nem lehetett előre jelezni, mert a semleges Törökországgal nem volt kódmegállapodás.) Ezért hosszabb, de nagyobb biztonságot nyújtó útirányt választottak: a Baragánon át (a Bukarest—Konstanca vasútvonala és a Duna között), Cernavodától délre, Konstanca és Mangalia között, át a Fekete-tengeren, Kisázsia észak-nyugati partvidékén fekvő Sile helység felett (a Boszporusztól nyugatra) Bitinián át egészen a Haidar Pasa nemzetközi állomásig s végül a Márványtenger felett Isztambulig. A repülőgép személyzetére hárult a feladat, hogy a le szállásra kedvező terepet találjon.

Mint hogy az útirány és a misszió célja szigorúan titkos volt, erről a repülőgép személyzete csak a felszállás után vehetett tudomást. A repülőtér parancsnokságára várt, hogy a román légvédelmi állásokat értesítse, jelezvén nekik: Konstanca felé tartó rendes postajáratról van szó.

397

„1944. augusztus 23-án este 22,30-kor, rögtön az országhoz intézett kiáltvány rádió-közvetítése után — emlékezik Ștefan Niculescu tartalékos ezredes — a királyi palotában tartózkodtam, ahova Sănătescu tábornok hívatott. Megkérdezte, hajlandó vagyok-e egy sürgős és nagyjelentőségű küldetésben légiúton Isztambulba utazni, akkor is, ha a feladat teljesítése az adott körülmények között életveszéllyel járna. Választhattam igen és nem között. Vállaltam. Egy lepecsételt borítékot kell eljuttatnom Ankarába, Románia meghatalmazott miniszterének, aki diplomáciai úton bejelenti Románia kilépését a szovjetellenes háborúból és az ország csatlakozását az antihitlerista koalícióhoz.

Feladatomból még az is, hogy haladéktalanul találkozást szervezzek a Szovjetunió, Anglia és az Egyesült Államok katonai attaséival, akiket majd tájékoztatok az ország belsejében és a moldvai fronton végbemenő hadmozdulatok helyzetéről, valamint arról, hogy milyen segítséget kérünk a szövetségesektől. Továbbá Isztambulba kellett vinnem Castelain angol alezredesét, aki addig a napig hadifogoly volt Romániában.“ (Castelain 1943. júniusában ejtőernyővel ereszkedett le román területre, a csendőrség elfogta, s hadifogoly lett.)

Tekintve, hogy a Bukarest környéki Pipera és Popești—Leordeni repülőterek a német csapatok megszállása alatt voltak, Niculescu alezredes katonai személy-

gépkocsival ment ki a LARES polgári repülőtársaság — a Bukarest—Pitești országút mentén, Boteni község közelében levő — röperére, ahol a német őrséget már lefegyverezték. A LARES szállítási csoportja augusztus 23-ról 24-ére virradó éjszaka kilenc gép indítását tervezte, hogy sebesülteket hozzanak Iași-ból Bukarestbe.

„Jóval hajnalhasadás előtt — mondja Leonida Vulpe rádiótávírársz — indulunk el a faluból a LARES-csoport autóbuszával. Útközben megállított bennünket Traian Udrischi százados, s közölte velünk, hogy az este tervbe vett járatokat, az előállt új helyzet — a fegyveres felkelés — miatt hatálytalanítják. Szüksége volna viszont személyzetre egy nagyon fontos, titkos küldetés végett. Ștefan Mateescu pilóta és én önkéntesen felajánlkoztunk. Utunkat Udrischi százados autójában folytattuk a repülőtér felé. A személyzet többi része visszatért a faluba. A repülőtéren Constantin Găvan műszaki kapitányt és Petre Constantinescu fedélzeti szerelőt találtam, éppen egy repülőgépet vontattak ki az erdőből s felszállásra készítették elő. Parancsnokunk bemutatott bennünket Niculescu alezredesnek és egy angol tisztnek, akikkel küldetésbe indulunk. Az útirányt és a végcélrt kellő időben meg tudjuk...”

Petre Constantinescu fedélzeti szerelő ugyanerre a küldetésre így emlékezik:

„Augusztus 23-ról 24-ére virradó éjszaka, félhárom felé egy autós futár ébresztett fel álmomból, s közölte velem, azonnal jelentkezzem a repülőtéren. Itt Niculescu alezredessel találtam szemben magam, meg egy angol tiszttel. Găvan százados parancsot adott, hogy vontassam ki az erdőből az YR-LEA Lockheed-10 repülőgépet, és ellenőrizsem műszaki szempontból, gondoskodjam benzinnről, majd készüljek a felszállásra. Az álcázatlan, rövid belső járatokra ritkán használt gép kétmotoros volt, tíz ülőhellyel, fedélzetén nem voltak fegyverek.

Miközben a kapott parancsot teljesítettem, megérkezett Udrischi százados Constantin Mateescu pilóta és Leonida Vulpe rádiótávírársz kíséretében. Velem együtt ők alkották a gépkezelő személyzetet. Minthogy az indulás sürgős volt, le kellett mondani az ejtőernyőkről, mentőövekről és gumicsónakokról; átvételük a Saftica községben levő raktárból sok időt igényelt volna.

Mateescu, Vulpe és én már azelőtt is repültünk együtt nehéz feladatokat hajtva végre, de soha nem izgultunk annyira, mint most: nemcsak azt nem tudtuk, hova indulunk, hanem ráadásul még az a tény, hogy a fedélzetén nincs fegyver, a teljes meztelenség érzését keltette bennünk. Aki harcolt a fronton, ismeri ezt az érzést...”

Négy óra harminc perckor a repülőgép a levegőbe emelkedett, s a parancsnok közölte az útirányt. Felszállás előtt Vulpe megállapodott a repülőtér szolgálatos rádiótávírárszával, hogy sugározzon irányító jelzéseket, amelyeket a gépről rádiólokációs műszerekkel követ.

A felszállásra még azelőtt került sor, mielőtt a fővárost vadul bombázó hitlerista repülőgépek a levegőbe emelkedtek volna. Fennállt azonban a hitlerista légharító tűzéréség közbelépésének veszélye. Ez nagyon is érezhető volt, mert a bányászai és az otopeni-i erdők felett haladó gépet tűz alá vették a német űtegek. Néhány hatalmas rángás s a gép folytatta útját. A szerelő műszaki ellenőrzést végzett: kiderült, hogy a magassági kormány néhány helyen történt kilyukadásán kívül — aminek nincs nagy jelentősége — a gép nem szenvedett más rongálódást.

Betájolódva a kijelölt útvonalra a gép átrepült Konstanca és Mangalia felett, majd a tenger felett szállt, aránylag közel a parthoz, hogy elkerülje a német felderítő repülőket, s hogy szükség esetén siklórepüléssel elérhesse a bolgár partot.

„Miután vagy félórát repültünk a nyílt tenger felett — emlékezik Petre Constantinescu —, tőlünk jobbra, Várna irányából felbukkant öt német hajó, s befogva

bennünket a kollimátorba (távcsőbeállítóba) tüzelni kezdtek ránk. Pilótánk kiharzánálva, hogy körülbelül ezer méternyi magasságban vastag felhőrétegek voltak, gyorsan felfelé irányította a gépet, majd több mint háromezer méter magasan folytattuk — rossz látási viszonyok között — utunkat, Sile helység felé tájolva irányítottunk. Silét elég nagy kerülővel értük el. Noha a neheze még csak ezután következett, boldogan köszöntöttük a szárazföldet. Akárki mit mond, az öreg Lockheed-10-zel átrepülni a tengeren, áthatolni felhőtömegeken — mégiscsak siker.“

Vulpe rádiótávírász így jellemzi a kalandos utat: „A repülés egész ideje alatt fedélzeti irányítással tartottuk az útvonalat. Föld fölé érteztünk az előre kijelölt ponton. Aztán követtük az útirányt a kisázsiai erdők felett, ahol a török légharító tüzérség összevont egységeinek állásai voltak. Hogy ne kerüljünk be látószögükbe, nagyon alacsonyan szálltunk, csaknem mélyrepülésben. Áthaladtunk a Boszporuszon, majd Isztambul fölé repültünk. Vagy tíz kilométerre a várostól egy repülőtér hangárait és repülőgépeit vettük észre. Mateescu a Márvány-tenger felé irányította gépünket, hogy leszállásra körözzön. Abban a pillanatban a parancsnok is, meg én is észrevettük, hogy a török katonák az ágyúk felé szaladnak, nyilván tüzelni akartak ránk. Odakiáltottunk a pilótának, hogy azonnal hajtsa végre a leszállást. Néhány — ilyenkor elkerülhetetlen — rázkódás után elég nehézkes gépünk megállt a terepen.“

Megérkeztek. Ștefan Niculescu alezredes vallomása következik: „A leszállás után kiléptem a gépből, közvetlenül utánam jött az angol tiszt, majd a legénység tagjai következtek. Egy török őrnagy, a repülőtér parancsnoka fogadott bennünket. Elmondtam neki, hogy a román kormány megbízásából diplomáciai okmányokat hozok meghatalmazott miniszterünknek, s minthogy üzemanyagunk csaknem teljesen elfogyott, kénytelenek voltunk az első repülőtéren leszállni.

A repülőtér-parancsnok elmondta, hogy mihelyt észre vették gépünket, parancsot adott a tüzelésre, s ha nincs az a szerencsés ötletünk, hogy gyorsan mélyrepülésbe csapjunk át, ugyanaz lett volna a sorsunk, mint annak az előrejelzés nélkül érkező angol gépnek, melyet két nappal ezelőtt a Márvány-tenger felett lőttek le. Repülőgépünk katonai őrizetben maradt, s minket a repülőtér hivatalos szalonjába vezettek, ahol a parancsnok és a török repülőtisztok szívélyes fogadtatásban részesítettek arra a hírre, hogy előző este az Antonescu-kormányt letartóztatták, majd új kormány alakult, amely elhatározta Románia csatlakozását az antihitlerista koalícióhoz. Többben a tiszték közül csodálkoztak, hogy sikerült átsurrannunk a török légharító vonalon, különösen a kisázsiaiain. Gyakran volt alkalmam meggyőződni isztambuli tartózkodásom idején, milyen barátságot tanúsítanak Törökországban hazánk iránt, nemcsak a hivatalos személyiségek, hanem sok állampolgár is. A sajtó élénk figyelemmel kísérte a romániai eseményeket, nagyra értékelte a fegyveres felkelés jelentőségét, hangsúlyozván pozitív hatását a háború befejezésében. Megérkezésünket azonnal jelentették az ankarai kormánynak, s délután három óra felé megkaptuk az engedélyt, hogy Törökországba léphessünk. Az isztambuli román konzulátusra siettem, ott találkoztam hazánk törökországi meghatalmazott miniszterével: átadtam neki az okmányokat tartalmazó borítékot az országban folyó hadműveletekről szóló legújabb helyzetjelentéssel együtt. Küldetésünket ezzel teljesítettük.

Castelain alezredes egyenesen az angol konzulátusra ment, többé nem láttam viszont.“

A repülőgép személyzete 1944. szeptember 1-ig Isztambulban maradt. Aznap reggel — miután biztosították a titkos repülést az Isztambul—Bukarest útvonalon — a román gép újra felszállt és négyórai zavartalan repülés után leszállt a Ploiești—Leordeni röptéren.

Ștefan Niculescu alezredes a személyzet tagjaival együtt a Minisztertanács elnökségén jelentette a misszió sikeres végrehajtását.

GHEORGHE ZAHARIA **A Stahel—Gerstenberg csoport kapitulációja**

Gondosan, a nagyvezérkari tisztek keresetlen stílusában megírt dokumentum fekszik előttem. Arról a helyzetről szól, amelybe a Stahel—Gerstenberg hitlerista csoport jutott 1944. augusztus 28-án, valamint a román 4. hadsereg parancsnokságának és egységeinek az előbbi hitlerista csoport ellen irányuló tevékenységéről. Tényeket tár fel és szembesít, történelmi észrevételeket, megjegyzéseket és hadtörténeti meglátásokat tartalmaz.

Az érdekes, meggyőző dokumentumokat megillető figyelemmel, de a memoárrok esetében mindig indokolt fenntartásokkal olvastam a visszaemlékezést. A szerző, Nicolae Dragomir tartalékos vezérőrnagy, a 4. hadsereg volt vezérkari főnöke nyilván nem szándékozott véteni a történelmi igazság ellen (ami tudvalevően az emlékiratokban nem is olyan ritka dolog). Emlékezéseit egybeveti más, ugyancsak dokumentumokra alapozott történelmi művekkel, sok résztvevő és szemtanú vallomásaival: ez utóbbi anyagokban sok igazság mellett az elbeszélők öndicséretének jól kivehető tendenciái is megfigyelhetők, s esetenként a képzelgés eredetieskedő stílusba csap át, ami veszélyezteti a vallomás hitelét, súlyát.

A következőkben a történelmileg megállapított tényekre építve vesszük figyelembe a dokumentum kétségbevonhatatlan állításait, s azokat kiegészítve Nicolae Scridon tartalékos alezredes közléseivel, röviden vázoljuk a Stahel—Gerstenberg-csoport történetét, amely huszonöt esztendővel ezelőtt Ploiești-től délkeletre kapitulációval ért véget.

Augusztus 28-ára a Bukaresttől északra összevont német csapatoknak már csak körülbelül egyharmada maradt meg.

A fővárost már megtisztítottuk a hitleristáktól. Az augusztus 23-án éjjel és 24-én reggel a rádió és a sajtó fegyveres harcra mozgósította a népet a hitlerista Németország ellen. Az antifasiszta felkelés, melyet a kommunista párt más hazafias, antihitlerista erőkkel együttműködésben kezdeményezett és szervezett, kiterjedt az egész országra.

A Bukaresttől északra elhelyezkedett hitlerista csapatok súlyos veszteségeket szenvedtek, meginogtak ama csapások alatt, amelyeket rámértek a védekező