

Dr. Hadnagy Imre József

IKAROSZ FIAI A NAGYKUNSAÁGBAN I. RÉSZ

Az embert már ősidők óta foglalkoztatja a repülés. Elődeink közül sokan próbálkoztak azzal, hogy a madarakhoz hasonlóan uralják a levegőt. Mondák, legendák, történetek erősítik ezt a tényt. A levegő meghódításán munkálkodók számtalan alkotással, újítással segítették az emberiség ez irányú törekvésének a beteljesülését. A kísérletek mindig arra irányultak, hogy az ember egy arra alkalmas szerkezettel a levegőbe emelkedjen. A feladat megoldásán munkálkodók esetenként megszállottként keresték a megoldást, sokszor emberfeletti teljesítményekkel bizonyították elkötelezettségüket e nemes ügy iránt. Világhíres konstruktőrök, berepülő pilóták, repülő-műszaki szakemberek, katonai és polgári repülő, vitorlázó és sportrepülőök egész sorát lehetne említeni, akik a maguk szakterületén jelentőset alkottak, és a siker felé terelték - az emberiség évszázados vágyát kielégítendő - a repülés elméleti és gyakorlati problémáinak megoldását. A repülés magyar szerelmesei, szakemberei elismerésre méltó módon vettek részt ebben a csodálatosan szép „vetélkedésben”. Ennek következményeként a magyar katonai és polgári repülés eseményekben gazdag múlttal rendelkezik.

A KUNMADARASI REPÜLŐTÉR ÉS AZ OTTANI MAGYAR KATONAI REPÜLÉS TÖRTÉNETE

A magyar katonai repülés történetének egy fontos részét képezik azok az események, amelyek a kunmadarasi repülőalakulatokhoz és a repülőtérhez kötődnek. A hazai katonai repülés egy új korszakát megnyitó eseménynek fontos bázisa volt ez az „Isten háta mögötti” hely. Itt kezdődött a sugárhajtású repülőgéppel a hazai repülés 1951. június elsején a MIG-15 (szubszonikus) repülőgépekre történő átképző tanfolyam beindításával. A gyakorlati repülések az oktatók részére csak augusztus elsején, a tanfolyamon résztvevők számára augusztus 15-én kezdődtek meg. Azóta már egy fél évszázad telt el, elődeink korszakalkotó tetteire illendő emlékezni. Az emlékek maradandóbbak, ha azok írott formában a jövő nemzedékek számára örökül hagyhatók. Sajnos egyre kevesebben élnek az akkori események részvevői közül. Egy részük ma még személyes élményekkel, a birtokában lévő korabeli dokumentumokkal bizonyítani tudja a leírt események hitelességét.

A történet megörökítése főként azért fontos, mert az idő múlásával sok minden feledésbe merül, az emlékek megkopnak. Emlékezni, emléket állítani kötelesség is, mert elődeink, akik sokszor küszködve, verejtékezve, esetenként erejüket meghaladó módon teljesítették zömében önként vállalt kötelezettségeiket, alkotnak újat, vagy előre nem várt helyzetekben hősként viselkedtek, méltóak az utókor csodálatára és megbecsülésére¹.

Az 1980-as évek elején a magyar hadsereg akkor „élő” alakulatai történetének a megírását a Honvéd Vezérkar kezdeményezte, és végre is hajtatta. Számos katonai alakulat története nyomtatásban is megjelent, mert azokat „jó tollú”, az utókor iránt felelősséget érző személyek megírták.

Kunmadarason ekkor már magyar repülőalakulat nem volt. Így a megszűnt alakulatok történetének megírására nem került sor. Ennek ellenére főleg egyéni kezdeményezésre számtalan tanulmány, visszaemlékezés született az akkor már „nem élő” kunmadarasi repülő alakulatokról is. Az írásművek nagy része a volt katonatársakról, a megszűnt alakulatok jelentős évfordulóiról történő megemlékezés, vagy egy kiemelkedő helytállás megörökítése céljából készült. A tanulmányok, az írásművek, visszaemlékezések nyilvánosságra hozatalában élen járt és jár — az 1974-ben újraindított, és 1995-ig Észak-Amerikában (előbb Kanadában majd az Észak Amerikai Egyesült Államokban), ezt követően 1996-tól Magyarországon megjelentetett — Magyar Szárnyak című repülőévkönyv. Ilyen tanulmányok sorát közölte a Top Gun és a Haditechnika című folyóirat is, hogy másokról ne essen szó².

A rendszerváltást követően lehetőség volt és van a magyar katonai repülés minden eseményének nyílt publikálására, ami arra érdemes, közkinccsé tehető.

A sors véletlensége folytán gyermekként alkalmam volt bizonyos dolgokat látni, átélni mindabból, ami Kunmadarason történt 1950-tól az 1957-ig terjedő időszakban a magyar katonai repülés ügyében. Ismerőseim, kiterjedt rokonságom, valamint szüleim elbeszélései, visszaemlékezési alapján, mozaikszerűen a helyi magyar, később a szovjet katonai repülés számos epizódjáról van tudomásom. A tanulmány megírásakor ezt az ismeretanyagot levéltári adatokkal, egyéb más történeti művek, dokumentumok, folyóiratokban megjelent írásművek feldolgozásával, az események szereplőinek egy részével folytatott beszélgetésekkel igyekeztem hitelessé és teljesebbé tenni.

¹ 2001. október 12-én a magyar repülés sugárhajtású korszaka kezdetének 50. évfordulóján megemlékezés és emléktábla avató ünnepség volt Kunmadarason a Nagyközség Önkormányzata és a Magyar Szárnyak Baráti Köre rendezésében.

² Dr. Iván Dezső nyugállományú ezredes, mint egy összefoglaló művet megírta a magyar katonai repülés történetét két részben 1945–56-ig, és 1956–80-ig (A magyar katonai repülés története 1945–1956. Honvédelmi Minisztérium Oktatási és Tudományszervező Főosztály. Budapest. 1999, és A magyar katonai repülés története 1956–1980. Honvédelmi Minisztérium Oktatási és Tudományszervező Főosztály. Budapest. 2000). A szerző az időközben megszűnt repülő alakulatok történetét is érinti, de természetesen azt nem teljes részletességgel dolgozza fel. A tanulmányban felhasználtam a műveknek azokat a részeit, amelyek a kunmadarasi repülő alakulatokra vonatkoznak.

A kunmadarasi magyar repülő alakulatok katona állományának többsége a repülés szerelmese volt, sokuknak semmiféle kötődése nem volt a községhez. A Kunmadarason szolgált katonák zöme nem a környéken született, ennek ellenére felelősségteljes tetteik, helytállásuk, a repülés területén és érdekében végzett munkájuk megörökítésre érdemes. A történet emellett szülőhelyem historiájának egy különleges, de érdekes fejezetét öleli fel.

Az események egyes részleteiről bőséges információk állnak rendelkezésre, másokról csak kevés, hiányos és zömében csak tényszerű anyag létezik. Nevezetesen a repülőtér létesítésétől 1957 áprilisáig terjedő időszakról a Hadtörténeti Múzeum és Levéltár bőven tud információt szolgáltatni, a Jász-Nagykun-Szolnok megyei levéltárban más, főleg polgári vonatkozású de hiteles levéltári anyagok, és egyéb dokumentumok is hozzáférhetők. 1957 áprilisától a repülőtér 1991. évi teljes kiürítéséig terjedő időszak eseményei³ csak mozaikszerűen, nagyon hiányos levéltári adatok, visszaemlékezések, elbeszélések alapján rekonstruálhatók. A repülőtér utóélete, azaz a megszálló szovjet repülők távozása utáni szakaszban történtek, elsősorban a nagyközség lakóitól, a vagyongazdálkodóktól, az őrző szervezetektől kapott „adalékok” feldolgozása után örökíthetők meg.

A kunmadarasi repülőtérhez kötődő történet legfényesebb része az, amely a repülőképzés során az 1950-es években 1957-ig történt, mert ez nemcsak a katonai repülés, hanem az egyetemes magyar repüléstörténet jelentős szakaszához kapcsolódik.

A repülőcsapatok tevékenységének leírásakor, ott, ahol lehet, eltekintek a munkát ösztönző (gátló) politikai motívumoktól. Többek között azért, mert azt tartom fontosnak, ami a parancsnokok, hajózók, mérnök-műszaki szakemberek és egyéb állomány áldozatos, önzetlen és felelősségteljes munkájában a meghatározó jelentőségű volt: a repülés szerete, a vállalt feladatok teljesítése. A repülő magasabbegységek, egységek, alegységek mindennapos tevékenysége, állhatatos munkája, a nehézségek leküzdése, kitartása bizonyítja, hogy az állomány lelkiismeretesen mindent megtett vállalt kötelezettségeinek teljesítése érdekében és kész volt a haza légtérének védelmére függetlenül attól, hogy azt politikailag hogyan és mennyire ideologizálták meg.

A tanulmány egyúttal emléket állít azoknak a repülés ügye iránt elkötelezett embereknek, akik akár saját hibájukból, akár a természeti erővel vívott harcukban rajtuk kívülálló körülmények folytán az életüket áldozták. Tisztelettel és mély részvétellel hajtok fejet a haza légtere védelmének ügyéért elveszett honfitársaim emléke előtt. Külön említésre méltóak azok a katona elődeim, akik az 1956-os forradalom idején meggyőződésük szerint kiálltak a forradalom ügye mellett, de ugyanakkor megakadályozták a (tömeges) vérontást.

³ A Top Gun XIII. évfolyam 2001/2. számában Vándor Károly: Az atombunker hallgatag örei címmel érdekes cikket jelentetett meg a szovjetek által megszállt repülőtérrel, és a repülők tevékenységéről. A cikk mozaikszerűen eleveníti meg az 1960-tól a 80-as évek végéig történt eseményeket.

Az események megírása szempontjából nem közömbös, hogy a katonai repülés történetének ez a fejezete milyen földrajzi körülmények között íródott, milyen volt a település viszonya a repüléshez, a repülő alakulatok milyen kapcsolatot tartottak a helyi lakossággal, a civil szervezetekkel, mennyiben segítettek, vagy gátolták egymás munkáját, milyen életkörülmények között teljesítették elődeink kötelességüket. Úgy is lehet fogalmazni, a lakosság tűrőképessége elegendő volt-e a békés egymás mellett éléshez. A felsoroltak mindegyikének alapos és okszerű kifejtésére nem vállalkozom. A továbbiakban a település történetét vázolom, illetve a földrajzi környezet és a lakosság néhány jellemzőjét mutatom be.

A REPÜLŐTERET BEFOGADÓ KÖRNYEZET

Kunmadaras (a település és környéke az 1. ábrán látható) a Nagykunság egy viszonylag nagy települése, történetének egy-egy kisebb szakaszát kivéve nem játszott jelentős szerepet sem a magyar történelemben, sem a hadtörténelemben. A községben és környékén a XX. század közepéig jelentős haderő még rövid ideig sem állomásozott.

A II. világháború idején határának egy részét repülőter létesítésére tartották alkalmasnak, az erre megfelelő területet a községtől dél-délnyugatra sajtátították ki. (A háború végéig a németek itt csak egy kis repülőteret tudtak építeni). Ez a katonai bázis jelentős terepe lett az 1950-es évek első felében a magyar katonai repülésnek. Az 1956-os forradalom leverése után (1957 közepétől, végétől) ez az objektum a szovjet repülő támaszpontja volt (lett) egészen a rendszerváltásig. Napjainkban leginkább az enyészet az úr ezen a tájékon, a repülőter további sorsa még tisztázásra vár⁴.

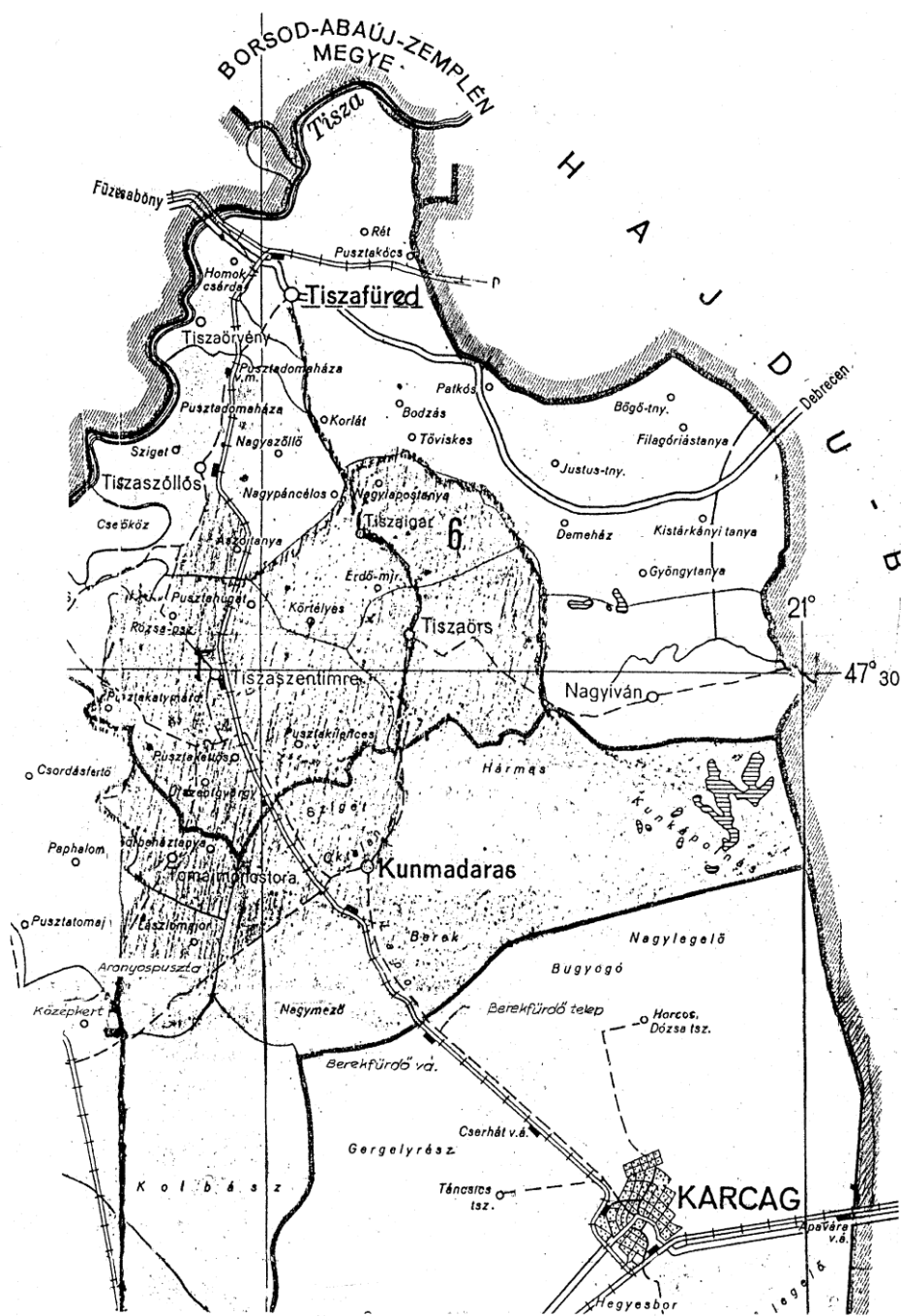
A lexikon szerint⁵: „Kunmadaras nagyközség (Szolnok megyében, Karcag város vonzáskörzetében) a Nagykunságban, lakóinak száma 6310. Keleti határa a nagyivánikunmadarasi puszta a Hortobágyi Nemzeti Park értékes területe. Első okleveles említése 1391. Kiváltságolt kun település. 1811-től város, 1872-től nagyközség”.

Kunmadaras környékét a IX. század végén a magyar honfoglalók vették birtokba. A község jelenlegi területén volt települések a tatárjárás során elpusztultak. „A népesség végleges letelepedése idején — a XIV. század végén XV. század elején — a mai Kunmadaras a Jászsághoz tartozott és Madaras György jászkun kapitány birtoka lett”⁶.

⁴ A Légügyi Közlemények V. évfolyam 2. száma (Budapest, 1999. április 21.) közli az 5/1999 sz. kormányrendeletet Kunmadaras és Vidéke Vállalkozási Övezet kijelöléséről. A nagyközség önkormányzata már régóta eltökélte, hogy a repülőteret a település részére megszerzi, napjainkig ezt nem sikerült elérni, annak ellenére sem, hogy a polgármester ez ügyben Orbán Viktor miniszterelnökkel is tárgyalt.

⁵ Akadémiai Kislexikon. Első kötet A–K. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1989.

⁶ Kormos László: Kunmadaras története. A Damjanich János Múzeum Közleményei. Szolnok 1967. 11. oldal.



1. ábra. Kunmadaras és környéke

A népesség eredetileg — az összes török–tatár eredetű nomád népet (besenyőket, uzokat, kazárokat, kabarokat, orosz kipc sakokat) magába foglaló, gyűjtőnéven — a kunokhoz⁷ tartozott. A község nevének egyik része erre utal, a Madaras pedig a volt jászk kapitány nevéből eredeztethető. A település a történelmi Jászkun Kerület közigazgatási egység területén található, mégpedig a hat kunszék egyikén, a Kolbászszéken (eredetileg Kolbászséken) — székhelye Kolbáz település volt, mely az 1680-as években pusztult el, helyén soha többé falu nem épült. A szomszédos Kunhegyes város határának egy része ennek emlékét őrzi, és a Kolbász nevet viseli.

A kunok (kipcsakok⁸) a XI–XII. században érkeztek Magyarországra, a jászkokkal együtt telepedtek le 1239 körül. IV. (Kun) László királytól autonómiát kaptak a Jászkunság területén. A letelepedett őslakosság nomád állattenyésztéssel foglalkozott és pásztortársadalomban élt. A falu történetéről a legkevesebb adat a török hódítás előtti időszakból maradt. Madaras ekkor halászfalu volt és csak később vált feudális keretekben élő faluvá. A török elleni harc idején a falu Hunyadi János kormányzó igazgatása alá került, aki elrendelte a lakosság összeírását és kimondta katonai kötelezettségüket.

A kunok a XVI. század végére integrálódtak a magyarságba, de közösségeik fennmaradtak a Kis- és Nagykunság területén. Mátyás király megerősítette a kunok kiváltságait (önálló székszervezet, tisztviselők és bírák önálló választása stb.). Madaras számára a Kolbászszékhez való tartozás előnyösebbnek látszott, ezért csatlakozott hozzá, így Madaras falut csak a XV. század végétől számíthatjuk nagykun településnek. 1541–1571-ig terjedő időszakban a Kolbászszék falvai Eger várához tartoztak, 1567-ben Madaras már nem szerepel az egri összeírásban. 1571-re az egész mai Nagykunság behódolt a töröknek. A mai Kunmadasaras határában levő három település — Madaras, Kápolnás, Fábiánsebestyén (Fábiánka) — török kézre került.

1596 Eger várának eleste után a kun települések nagy része elpusztult, elnéptelenedett. 1699-ben az egykori 93 jászkun településből két népesebb város és tizennégy falu maradt⁹.

Az elnéptelenedett területre magyar és szlovák jobbágyok vándoroltak, a bevándoroltak aránya 54% lett. A terület kiváltságokat kapott Jászkun Kerületként. 1702-ben I. Lipót a kerületet eladta¹⁰ a német lovagrendnek. Mária Terézia 1745. május 6.-án¹¹ írta alá a jászkunok kiváltságlevelét és megengedte, hogy a lakosság magát és a területet visszavásárolja (Jászkun redemptio). Ennek eredményeként a lakosok 74%-a jutott az országos átlaghoz viszonyítottnál nagyobb földterülethez.

⁷ Kormos László: Kunmadasaras története. A Damjanich János Múzeum Közleményei. Szolnok 1967. 11. o.

⁸ Akadémiai Kislexikon. Első kötet A–K. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1989. oldal

⁹ Akadémiai Kislexikon. Első kötet A–K. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1989.

¹⁰ Új Magyar Lexikon 3. Kötet. G–J. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1962.

¹¹ 2000. 05. 06-án Kisújszálláson ennek az eseménynek az emlékére kunkapitány választást tartottak, melyet ezt követően minden évben megismételnek.

A község szintiszta református település volt. Mária Terézia 1766. április 14-én engedélyezte a templomépítés megkezdését. A református templomot Szilágyi Sámuel debreceni püspök szentelte fel 1768-ban.

Kunmadarason 1735-től nemcsak fiú-, hanem leányiskola is működött. Az iskolák a nagykunsági egyházmegye legjobb iskolái voltak.

1811-ben a vásártartási jog megszerzésével Madaras a mezővárosok rangjára emelkedett, a nagykun öntudatra alapozva nevét Nagy-Kun-Madrasként használta. Az önkormányzati elkülönülést 1876-ban szüntették meg, amikor is a Jászkun Kerületet Jász-Nagykun-Szolnok, Pest-Pilis-Solt, Heves és Csongrád vármegyébe osztották be.

A Tisza szabályozásáig a nagyközség a vízzel állott „hadban”, hiszen magas vízállás esetén a mélyebben fekvő területei víz alá kerültek. Ennek az állapotnak a nyomai még ma is megvannak, illetve a határ egyes részeinek elnevezése utal erre, pl. Lapos, vagy a Kunkápolnáson található sekély vizek — Széles-ér, Kis-Darvas-fenék, Nagy-Darvas-fenék, Kecse-fenék stb. (Kunmadaras nagyközség területe és a határrészek megnevezése a 2–4. ábrákon láthatók.)

Másik érdekessége ennek a vidéknek, hogy itt található az úgy nevezett kunhalmok¹² egy része: pl. Kettős-halom, Gergely-halom, Nagy-Füves-halom, Ecse-halom, Nagy-Darvas-halom stb. A halmok csak kissé emelkednek ki az egyébként csaknem „tengersík vidék”-ből, ugyanis a község határának tengerszint feletti magassága 86 és 96 méter között változik.

A Tisza közelsége, illetve maga az, hogy a település az ártéren terült el nagy hasznára volt az itt élőknek a török hódoltság korában. A nádas, lápos, mocsaras részek jó búvóhelyeül szolgáltak a hódítók elől menekülő lakosságnak.

A község területe a Nagykunság löszvidékéhez tartozik. Az ország legszárazabb éghajlatú tájának része. Fontos gabonatermelő vidék.

A viszonylag magasan fekvő részek jól művelhető területek, ezek egy része homokos (észak-északkeletre Kis-Hármas, délkeletre Berek és Berek-dűlő), másik részén pedig az agyagos talaj van túlsúlyban. Esős idő esetén az igazi vendégmarasztaló sárral a község belterületén, a külterületen észak-nyugatra Kis-Ajtóson, dél-nyugatra Nagy-Ajtóson és Nagymezőn. A határ keleti része főleg rét és legelő. Az egyenletes síkvidék és a kötött talaj lehetett a repülőtér létesítés egyik motiváló tényezője.

A település egyes részein, főleg a Hortobággal határos területen, eleinte rideg állattartással foglalkoztak, más jól művelhető területeken virágzó mezőgazdasági termelést valósítottak meg. A lakosság szükségleteihez szabott gyümölcs és szőlőtermelést is folytattak a Nyulaskertben, Homokkertben, Újkertben, Vénkertben.

¹² A kunhalmok egyikét a repülőtér építésekor „feláldozták”, földanyagát a tereprendezéshez felhasználták, a helyén kialakított gödröt a csapadékvíz, később a szennyvíz tárolására használták egészen addig, amíg az 1970-es években víz és csatornaművet nem építettek. A „vítároló” egy jelentéktelen része még ma is létezik főleg a csapadékvíz tárolására szolgál.

Ezen az igazi mezőgazdasági területen, a kézműipar kivételével az ipar nem vert gyökeret. A községben jelentős ipari létesítmények nem voltak, és jelenleg sincsenek. Viszonylag kevés embernek nyújtott munkalehetőséget a téglagyár, a vasút, a kisipari szövetkezet, az ÁFÉSZ, az ÁFORT, a malom, a gépállomás. A lakosság zöme mindig is mezőgazdasági dolgozó volt.

A település lakói a kultúra és művészet területén különösen nagy jelentőségű, maradandó alkotásokat nem teremtettek. A második világháború után az általános (elemi) iskola, egy ideig a gimnázium, a mozi, a kultúrház (művelődési otthon), a könyvtár, a repülőtér kulturális komplexumai képezik a kultúra centrumát. Egy átlagos mezőgazdasági jellegű település igényeinek és lehetőségeinek megfelelő sportélet a jellemző, kivéve a magyar katonai repülés hőskorában a labdarúgást és a katonai sportok egy részét.

A község legújabb kori történetében a lakosság folyamatos csökkenése figyelhető meg. Feltételezhető, hogy a település népesség megtartó ereje és az ország iparosodásának üteme között fordított arányosság létezik. Ennek egyik oka, hogy a községben és a környéken jelentős ipari létesítmények nem létesültek. Az 1938-as adatok szerint a község lakosságának lélekszáma megközelítőleg 8000 fő, az 1960-as népszámlálás idején 8490, 1970-ben 7410, és az 1989-es adatok szerint már csak 6310.

Kunmadaras fiai nemcsak a török elleni harcokban jeleskedtek, de résztvevői a Rákóczi féle és az 1848–49-es szabadságharcnak is. 1848–49-ben térparancsnokság (mai elnevezése helyőrség parancsnokság) volt itt, és a legenda szerint 1849-ben Kossuth Lajos is megszállt egyszer a faluszélén — a Tóparton lévő régi kunkapitányi házban (a Nagy Gergely féle házban, ahol az egyik asztallap aljára ráírta a nevét. Ezt az asztalt sokáig emlékként őrizte a család). A házat ma Kossuth háznak is nevezik.

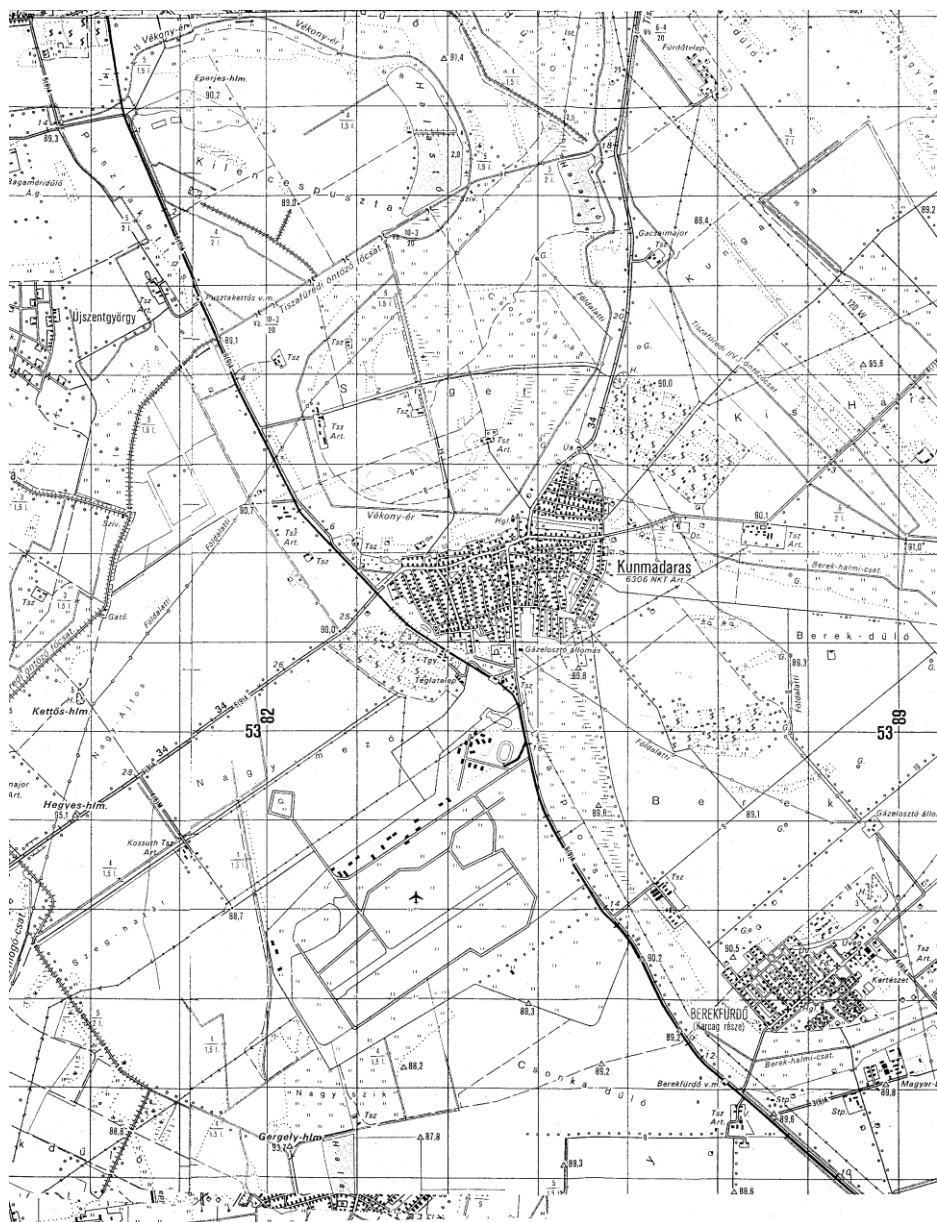
A XX. század háborúi sem múltak el sebek nélkül. A világháborúk áldozatait, a hősokeket a község főterén létesített emlékművek emelik a halhatatlanok sorába.

A repülni tudás kérdése mindig is foglalkoztatta az embereket. A kunmadarasiak is irigykedve tekintettek a felhők magasságában tovahaladó égi madarakra. Az őshonos madarasiak elmondása szerint, amikor a helyi parasztember megpillantotta a felhők között haladó repülőgépet, így fakadt ki: „Micsoda csoda, égi taliga hogy az Isten csudájába került az oda.”

A repülés ügye iránti tömeges elkötelezettség azonban nem volt tapasztalható ezen a területen. Egyes bátor és kitartó emberek megtalálták a lehetőséget a vitorlázásra, ejtőernyőzésre, a repülésre, néhányakat kivéve azonban nem a hazai terepen.

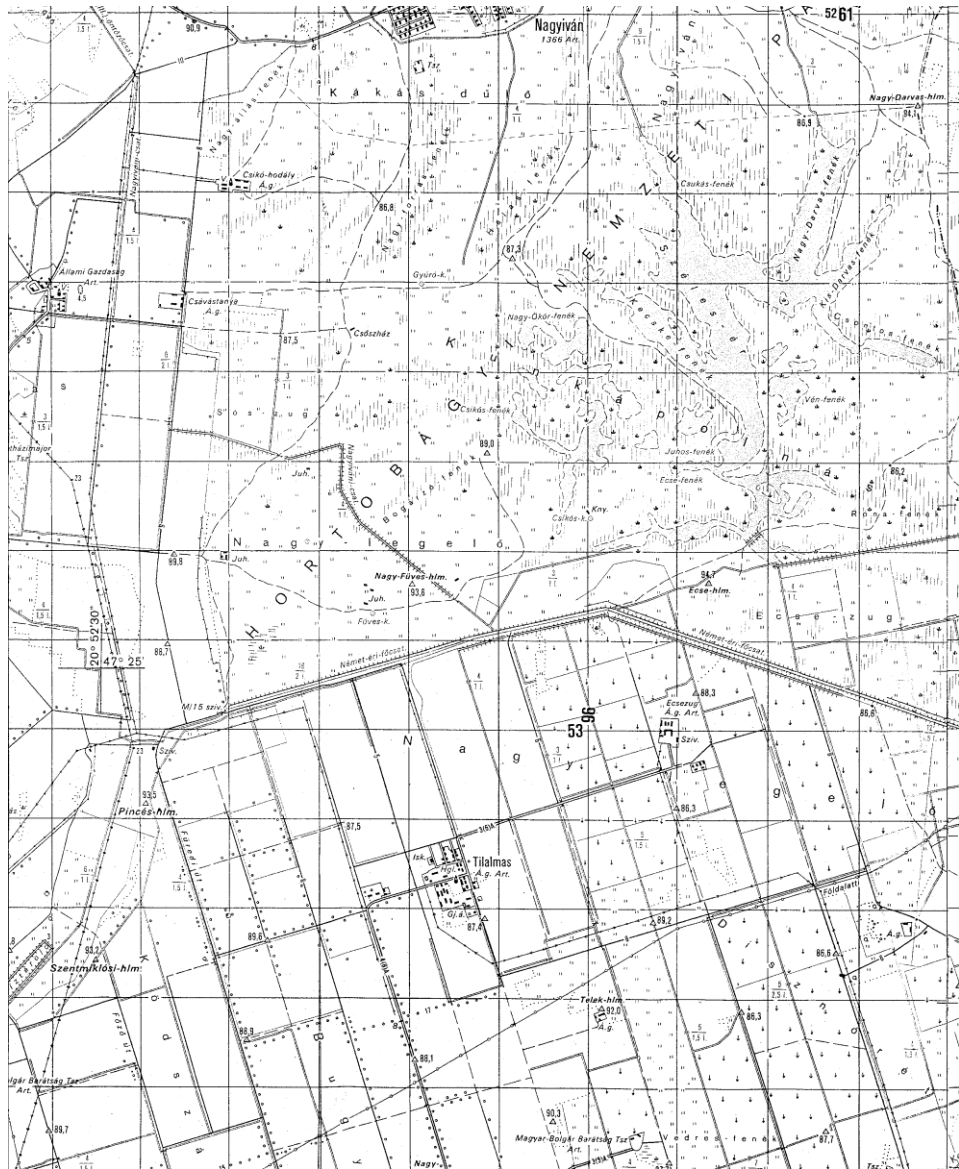
Általában elmondható, hogy a repülést szívügyüknek tekintő helyi lakosok nagy alkotásokat ritkán hoztak létre, de elvértve születtek kiemelkedő teljesítmények. A szűkebb hazát elhagyó — szívük szerint és lelkük mélyén magukat mindig kunmadarasinak valló — emberek közül többen is jelentősen hozzájárultak az egyetemes magyar repülés fejlődéséhez¹³.

¹³ 2001-ben aktív repülők: Szabó József repülő alezredes — a Magyar Honvédség Légierő vezérkar tisztje, aki Törökországban vezérkari tanfolyamot végzett, és Doma Sándor repülő alezredes — a Szolnok

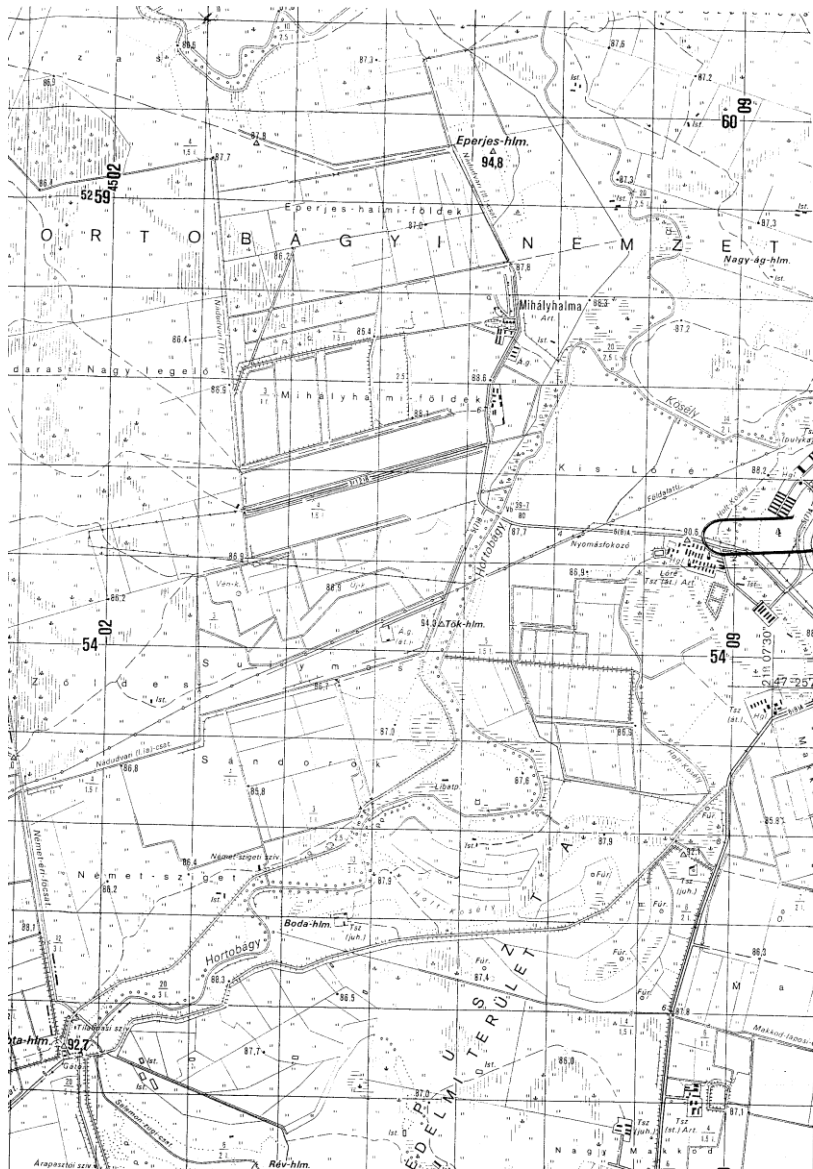


2. ábra.

Vegyes Szállítórepülő Ezred repülő századparancsnoka. A repülők hadművelési-harcászati alkalmazásának elméletét műveli és oktatja Dr. Hadnagy Imre József alezredes, hadtudományi PhD, a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem repülőtanterv tanszékvezetője, egyetemi docens.



3. ábra.



4. ábra.

A KEZDET

Németországban a Véderő Főparancsnokság és a haderónemek vezérkarai már 1940 második felében dolgoztak a Szovjetunió elleni támadás előkészítésén. A tervekben a náci Németország légierője és a harckocsi csapatainak meglepetés-szerű és nagy erejű csapásaival számoltak. Nagyszabású tervet dolgoztak ki a Szovjetunió lerohanására. A tervben fontos szerepet szántak a légierőnek.

A háború kezdetén a német hadsereg mintegy 4000 db harci repülőgéppel rendelkezett, melynek egy részét a keleti fronton szándékoztak alkalmazni. A keleti hadszíntéren alkalmazásra tervezett nagy számú repülőgép állomásoztatásához, földi kiszolgálásához számtalan repülőtér kellett a hadművelési terület közvetlen közelében. A hátszországban az utánpótlás biztosításához ugyancsak bázis és tranzit repülőterekre volt szükség.

Az előbb vázolt elképzelés szerint Magyarországon, mint szövetséges ország területén is nélkülözhetetlen volt néhány légi bázis, melyet a németek használhatnak. Ezek közül egyeseket a magyarokkal közösen tartottak fent, de önálló repülőtérre is szükségük volt. Ezeken az átrepülő repülőgépek fogadását, feltöltését tervezték. Feltehető, hogy repülő egységek hosszabb magyarországi állomásoztatására is gondoltak. Úgy tetszik, ebbe a tervbe illett bele a kunmadarasi repülőtér létesítésének gondolata. Azt biztosan nehéz lenne eldönteni, hogy a magyar, de német érdekeltségű, katonai objektumok létesítésének engedélyezésekor a háborús hadszíntér előkészítés segítségével mi ösztönözte a magyar kormányt. Az igyekezetben a szövetségi kötelezettség az erősebb motívum, vagy a trianoni békeszerződéskor elcsatolt területek visszaszerzésében nyújtott német közreműködés ellentételezése.

A magyar (német) katonai objektum — repülőtér — helyének kiválasztásakor többek között azért gondolhattak Kunmadarasra, mert:

- a kifutópálya létesítéséhez egyenletes sík területet nem nehéz találni, és az ehhez nélkülözhetetlen jó kötött talaj adott;
- az üzemanyag szállítás megoldható közúton és vasúton;
- a község a fő közlekedési utaktól viszonylag messze esik;
- a fás területek és a dús mezőgazdasági növényzet a repülőtér rejtését teszi lehetővé.

Józan megfontolás szerint a repülőtér létesítésének gondolata már a Szovjetunió elleni haditervek kidolgozásának idején érlelődhetett, abból kiindulva, hogy elegendő idő legyen a műszaki munkák elvégzésére.

A németek a Honvéd Vezérkar tudtával és közreműködésével a településtől dél-délnyugatra, a közúthoz és a vasútállomáshoz közeli területet választották ki.

Mindez nem titokban történt, ugyanis a magyar állam beleegyezése nélkül nem létesülhetett volna itt semmi, éppen azért, mert az építkezés költségeit a magyarok a Horthy Miklós Háborús Pénzügyi Alapból teremtették elő, és azt csak Magyarországon lehetett felhasználni. Ezt a pénzügyi alapot feltehetően a Szovjetuniónak történő magyar hadüzenet megtétele után képezték. (Ismeretes, hogy Magyarország a kassai bombázást követően — 1941. június 26-án — üzent hadat a Szovjetuniónak, és kapcsolódott bele az oly nagy pusztítást, sok veszteséget és szenvedést okozó világháborúba.)

A repülőtér helyét a Nagymezőn (lásd az 1. és 2. ábrán) kiváló szántóterületen jelölték ki a kisbirtokosok földjén. A kisajátítás után a kártalanításra is sor került a hatályos törvények szerint. Egyes gazdák a környező települések területén kaptak csereingatlant.

A kataszteri nyilvántartás és térkép szerint sok kisbirtokos földje részben, vagy egészben kisajátításra került. A kisajátított földterület nagysága a levéltári források alapján mintegy 836 kataszteri hold volt.

Kunmadaras, a háborús eseményektől viszonylag távol lévő község, megszozott életét éli. A dobolási könyv¹⁴ tanúsága szerint az előkészületek 1943 közepén megkezdődnek a repülőtér létesítéséhez¹⁵.

1943-ban a repülőtéri építkezéseket megelőzően megkezdődik a kisajátítási eljárás¹⁶. A repülőtéri építkezés még 1943-ban meg is kezdődött. A munkát a németek felügyelték, a fővállalkozók magyar cégek voltak, amelyek magyar munkaerővel — főleg helyi lakosokkal — dolgoztattak. A községben november

¹⁴ „A Magyar Királyi Honvédelmi Miniszter a repülőtér területének céljára megszerzendő, Kunmadaras község határában levő, Sz Nagy Sándor és társai tulajdonát képező kisajátítási összeírásban tüzetesen körülírt ingatlanok megszerzésére a kisajátítási eljárást elrendelte. Ennek folytán, Jász-Nagykun-Szolnok vármegye közigazgatási bizottságának elnöke a kisajátítási terv megállapítására egy bizottságot küldött ki, s a helyszíni tárgyalás alapjául 1943. szeptember hó 16. napjának délelőtti 10 óráját Kunmadaras község házához tűzte ki, ahol a kisajátítási tervek és összeírások 15 napon át, tehát 1943 szeptember hó 1-től szeptember hó 15-ig bezárólag a község háza nagytanácstermében közszemlére vannak kitéve. Felhívtnak az érdekeltek, hogy kisajátítási terv ellen netalán fennforgó észrevételeiket, akár a tárgyalást megelőzőleg Kunmadaras község előjáróságánál írásban adják be, akár a tárgyalás alkalmával, éloszóval terjesszék elő, mert a bizottság a terv megállapítása felett akkor is érdemileg határoz, ha az érdekeltek közül senki sem jelenik meg.” (Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Levéltár, Kunmadarasi dobolási könyv 1943. (Rsz. 304.) 940. fsz. VIII. 31.-i bejegyzése).

¹⁵ November 9-én a tulajdonosok részére, akik a repülőtérnél érdekelve vannak, meghallgatást tartanak”. (Ua. mint előbb 1256. fsz. XI. 9.-i bejegyzés).

¹⁶ A kisajátítási összeírásban 501 folyószám szerepel, több száz ember érintett a kisajátítási eljárásban. Összesen 836 hold 1139 négyszögöl földterület (szántó, rét, tanyaudvar, legelő) kerül állami (honvédségi) tulajdonba. (Út és Vasútervező Nemzeti Vállalat Geodéziai osztályának kisajátítási összeírása. Tervszám 713.111. Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Levéltár. Kunmadarasi anyagai 1950). A kisajátított földterületek jogi rendezésére a háborút követően került sor, az 1950-es évszám nem tévedés.

23-án kidobolták, hogy „a¹⁷ repülőtér építkezéséhez hétfőn reggel kubikosok, férfi és női napszámosok felvételre jelentkezhetnek.” Az építkezés gyors és zavartalan elvégzése érdekében ukrán hadifoglyokat is vezényeltek a községbe. Később az építkezésen az ukránok mellett orosz hadifoglyokat is foglalkoztattak.

Az építőanyagot főleg vasúton szállították a helyszínre. A vagonokból a kirakodást a vasútállomás déli bejáratánál lévő 4. számú vasúti őrház¹⁸ közelében végezték. Az anyagokat a repülőtér területén tárolták, innen kézi, gépi és állati erővel szállították a felhasználás helyére.

Az építkezés kivitelezési munkáinak elvégzésére versenytárgyalást hirdettek¹⁹ a hatályos törvények szerint. Az épületeket a „Szöllősy és Fábri” cég építette, a tereprendezést, az utakat és a felszállómezőt a „Landesmann” cég készítette el. Az utak és felszállómező alapozásához, az épületek kivitelezéséhez a homokot Tatárülésről (mai nevén Berekfürdőről) szállították, ehhez egy kisvasutat létesítettek, amelynek szintbeli kereszteződése volt a helyközi vasúttal a ma még meglévő kifutópálya vasút felőli végénél.

Az anyagszállítás megkönnyítésére és a jövőbeli üzemanyag utánpótlás biztosítására (1943–44-ben) vasúti leágazást (iparvágányt) építettek, ez kis teherbírási un. kis „i” típusú sínekkel készült, ennek a hossza mintegy 500 méter volt.²⁰

1944-ben elkészült a szilárd burkolatú (beton) leszállómező, az un. kutyanyelvek (repülőgép kiállóhelyek), az „U” alakú (parancsnoki) épület, valamint I., II., III., IV. sz. legénységi épület egy része. A repülőtér kiszolgáló személyzetén kívül német repülő alakulat a repülőtéren nem volt, de német és magyar repülőgépek időnként le- és felszálltak.

Az építkezés 1944-ben is nagy ütemben folyt, melyről a község dobolási könyvből is szerezhettünk adatokat.²¹ Az építkezést a német megszállók az utolsó pillanatig (október 8-ig) erőltették. A szovjetek előőrsei 1944. október 9-én érkeztek meg, a csapatok tömegesen 12-én vonultak be Kunmadarasra. A németek október 8-án visszavonultak és bombákkal a leszállómezőt tönkretették, az épületek azonban használható állapotban maradtak.

¹⁷ Jász-Nagykun-Szolnok megyei levéltár, Kunmadarasi dobolási könyv 1943. 1170. fsz. X. 23.-i bejegyzés.

¹⁸ A 4. sz. őrház ma már nincs meg.

¹⁹ Jász-Nagykun-Szolnok megyei levéltár, Kunmadarasi dobolási könyv 1943. 1406. fsz. XII. 28.-i bejegyzés szerint: A Magyar Királyi Honvéd Kincstár a kunmadarasi repülőtémél nagyobb szabású földmunkálatokra hirdetett versenytárgyalást. A pályázati feltételek az iktatóirodában megtalálhatók.

²⁰ Az építésvezető és pályamester ekkor — a szerző édesapja — Hadnagy József MÁV főpályamester volt.

²¹ Jász-Nagykun-Szolnok megyei levéltár, Kunmadarasi dobolási könyv 1944. (Rsz. 305.) 158. fsz. II. 17.-i bejegyzése szerint: A repülőtér villamos energia ellátására a község közigazgatási területén a távvezeték elágazás építési és üzembe helyezési engedélyezésének helyszíni tárgyalása február 28.-án de. 10 órakor lesz megtartva.

A szovjetek a repülőteret nem használták, az elbeszélések szerint kísérletet sem tettek a felszállómező rendbetételére. A szovjet repülők a községtől északra - az un. Stampf malomnál kezdődő (lásd a 2–3. ábrákat) — az erdő és a gyümölcsöskert (Homokkert) közötti füves részt (Sziget és a Csordajárás keleti részét) használták, amelyen a fel- és leszállás megközelítőleg É–D (D–É) irányban történt.²²

Ebben az időben a repülőtér viszonylag árván volt, a kivitelező cégek, úgy ahogy képesek voltak az őrzésről gondoskodtak.

A II. VILÁGHÁBORÚ UTÁN 1949-IG

A repülőtér egy ideig használaton kívül volt. A háború alatt az építéséhez felhalmozott építőanyagok egy részének sorsa hamarosan rendeződött, a másik részére vonatkozóan ez évekig elhúzódott. A háború után több százezer téglát, nagy mennyiségű faanyagot, cementet, egyéb más építőanyagot az újjáépítéshez használják fel (már aminek időközben lába nem kelt). Így nagy tömegű építőanyagot küldenek és használnak fel Debrecenben a megsérült vasúti objektumok helyreállításához, de jutott anyag a karcagi, pusztakettősi, berekfürdői (akkori nevén tatárülési) vasúti őrházak és váróhelyiségek javításához illetve építéséhez is.

Dönteni kellett a földszállításra létesített kisvasút sorsáról. Elképzelés volt arra, hogy az anyagát a Kunmadaras vasútállomástól Tiszaörs Fürdőtelepig (3. ábrán) tervezett keskeny nyomközű vasút kivitelezéséhez használják fel.²³ A tervet nem fogadták el, később a Kisujszállítás-Kuncsorba keskeny nyomközű vasút épült meg ebből az anyagból.

A háborút követően az ország katonai objektumainak tulajdonjogát a HM-re (Honvédelmi Minisztériumra) ruházták. A fegyverszüneti szerződésben a magyar fél kötelessége lett azok állagának megóvása. A kunmadarasi repülőtér is ilyen objektumnak számított.

1946–1947-ben a repülőket önállóan a Honvédelmi Minisztériumban senki sem képviselte. Az anyagi csoportfőnök anyagellenőrző osztályán kapott néhány repülőtiszt beosztást. Az itt szolgáló repülőtisztek feladata volt a Szövetséges Ellenőrző Bizottság (SZEK) igényeinek megfelelően a katonai repülőterekről információ beszerzése, azok állapotának felmérése, az adatok pontosítása. Ebben az időben különféle nyilvántartások készültek a kunmadarasi repülőtérrel is.

A háború után az elhanyagolt repülőterek (az állagukban leromlott épületekkel, raktárakkal), a műszakilag nagyon leromlott állapotban levő repülőgépek, a

²² A szerző édesanyja Hadnagy Józsefné sz. Szoboszlai Julianna elbeszélése alapján.

²³ Ennek fő képviselője a szerző édesapja Hadnagy József MÁV főpályamester volt.

még használható alkatrészek és egyéb anyagok álltak rendelkezésre ahhoz, hogy, a repülők — egy adandó alkalommal — a hadseregben betöltendő szerepüknek megfelelően ismét a vártára álljanak. Nem túlzás, ha a meglévő repülővagyron megóvását nemzeti ügynek tekintették a repülés ügye iránt elkötelezett honfitársaink. A feladat megoldásának részeként 1946 elején²⁴ a Honvédelmi Minisztérium Kunmadarasra a repülőtér őrzésére katonákat vezényelt. A repülőteret a 40-es évek végéig repülésre nem használták, az őrzést és állagmegóvást csak szükségyszerűen sikerült biztosítani.

Az 1947. február 10-én aláírt párizsi békeszerződés egy új fejezet nyitányát jelenti a magyar katonai repülésben, a szerződés lehetővé teszi, hogy Magyarország légi haderőt is tartson. A szerződés szerint a légierő állományában 70 harci és még 20 egyéb rendeltetésű repülőgép lehet. A légierő létszámát 5000 főben állapították meg. A légierő tevékenységének megszervezését természetesen a repülőterek használhatóvá tételével kellett összekötni. Az eredeti tervekben szerepet nem szántak a kunmadarasi repülőtérnek. A repülőtér igazi légi bázissá történő fejlesztése csak később került napirendre.

1946-ban a polgári repülés fejlesztését határozták el, ezért a közlekedésügyi miniszter²⁵ a honvédelmi minisztertől kérte tizenegy repülőtér átadását a polgári légi forgalom részére. A fennmaradó, és a szovjet légierő által sem használt — köztük a kunmadarasi — repülőtér őrzéséről a Honvédelmi Minisztérium anyagellenőrző osztálynak kellett továbbra is gondoskodni.²⁶ A korábban kijelölt állomány továbbra is ellátta a kunmadarasi repülőtér őrzését és szükségyszerű megóvását.

Néhány magyarországi repülőtér sorsa csak lassan rendeződött. Végláthatatlan vita folyt a Szövetséges Ellenőrző Bizottság katonai osztálya, a Jóvátételi Hivatal és a Honvédelmi Minisztérium anyagellenőrzési osztálya között. A potsdami egyezmény rögzítette, hogy a németek által épített repülőterek a jóvátételi megállapodás szerint a Szovjetunió tulajdonát képezik. A Szövetséges Ellenőrző Bizottság a tárgyalások és vizsgálatok alapján minden kétséget kizáróan akarta rendezni az ügyet. A tárgyalásokon nem titkolták, hogy a kunmadarasi repülőtér építésében a németek is közreműködtek²⁷, de a pénzügyi fedezetet Magyarország biztosította. A Háborús Pénzügyi Alapból történt az építkezés finanszírozása, ezt a pénzügyi keretet a magyar adófizetők befizetéseiből képezték

²⁴ A szerző édesapja Hadnagy József emlékei szerint a vezényelt parancsnoka Szerencsés százados volt, az őrséghez beosztottak még 17 katonát.

²⁵ Közlekedésügyi miniszter 53 152/1946 számú átirata.

²⁶ Honvédelmi Minisztérium 404415 ag. ell. 1947. Ált.

²⁷ A korabeli dokumentumok szerint az építésben magyar cégek és magyar munkaerő is közreműködött, sőt hadifoglyok is részt vettek az építkezésben.

és csak Magyarországon lehetett felhasználni. A tények alapján az a megállapodás született, hogy a magyarországi repülőterek tisztán magyar tulajdonok.²⁸

1947 márciusában az Országos Földhivatal²⁹ felvilágosítást kért a kunmadarasi községi előljáróságtól a település határában levő repülőtéren kisajátított földingatlanokról. Ugyanis a Hivatal tudomására jutott, hogy a Honvédelmi Miniszter a repülőtér területét átengedte „földbirtok politikai” célra. Az előljáróság közölte, hogy a területet művelésre kiadta, de azt is tudomására hozta a hivatalnak, hogy a földterület tulajdonjoga nincs rendezve.³⁰

A repülőtéren található építőanyagok és más berendezések hamarosan visszakerülnék jogos tulajdonosukhoz. A községi előljáróság értesítést kapott a Honvédelmi Minisztériumtól³¹, hogy az építész cég részére a repülőtéren tárolt anyagokat ki kell adni.

A Szöllősy cég helyi megbízottja Cságula Jenő kunmadarasi lakos erről értesítést kapott. A nevezett kijelentette, hogy a cég szabályszerűen fog eljárni.

A Honvédelmi Minisztérium 1947. július 25-i átiratában értesítette³² a községi főjegyzőt, hogy augusztus 07-től a repülőteret katonai őrséggel fogja őriztetni. Kéri a község vezetőinek támogatását a szolgálat ellátásához, az őrség működésének figyelemmel kísérését, az észrevételek haladéktalan közlését a HM elhelyezési osztályára.

A Közlekedési Miniszter Gazdasági Hivatalának Igazgatósága a repülőtéren tárolt anyagok egy része megszerzéséért fordul³³ a község előljárósághoz.

²⁸ Honvédelmi Minisztérium 11249 eln. ag. ell. 1947.

²⁹ Országos Földhivatal 29 /57.433/1947. (III.02.) sz.

³⁰ Ebben az ügyben született Kunmadaras község jegyzőjének az átirata 1947. április 28-án, aláíró Nagy Béla főjegyző. Az átirat fő vonalakban az alábbiakat tartalmazza: a repülőtér még mindig nincs a nevezett célra átengedve. A község vezetése ennek ellenére úgy döntött, hogy azt minden ellenszolgáltatás nélkül művelésre kiadja a lakosság részére. A kisajátítás után a régi tulajdonosok kártalanítva lettek, de ennek ellenére a földterület nincs a nevükre telekkönyvezve. A kisajátított terület teljes egészében szántóterület. A terület kataszteri tiszta jövedelme után járó adót a kisajátítás óta senki sem fizette. A régi tulajdonosok nevén nyilvántartott adótartozás kb. 20 vagon búzát tesz ki. A föld minősége jó, a községtől 25 pernyi járársra van. A területen vannak megkezdett, de be nem fejezett épületek. A községben a jogosult földigénylők nem kaptak földet. (Jász-Nagykun-Szolnok megyei levéltár, Kunmadaras iratai 1557/47. szám.)

³¹ A Honvédelmi Miniszter 11.276/elsz. ag. ell. – 1947. számú átirata. Az 1947. május hó 31-én kelt levél az alábbiakat tartalmazza: „Kértem a Szövetséges Ellenőrző Bizottságot, hogy a kunmadarasi repülőtérrel Szöllősy Imre építésmérnök és Széchy Endre mérnök által igényelt anyagok, elszállításához járuljon hozzá. Amennyiben a nevezettek a SZEB engedélyével az anyagot el akarják szállítani, csak abban az esetben engedélyezhető, ha erre vonatkozó pénzügyi miniszteri engedélyét is fel tudják mutatni (Az 1947. évi 15. sz. Magyar Közlönyben megjelent 690/1947. M.E. sz. rendelet szerint.). Az anyagok elszállításához szakközegemet kirendelem. Felkérem, hogy esetleges szabálytalanságokat akadályozza meg.” (Jász-Nagykun-Szolnok megyei levéltár, Kunmadaras iratai 2029/47. szám.)

³² A Honvédelmi Miniszter 447.000 szám elh. – 1947 átirata (aláíró Dinnyés Lajos honvédelmi miniszter). (Jász-Nagykun-Szolnok megyei levéltár, Kunmadaras iratai 2674/47. szám.)

³³ A 302/1947. sz. átiratában (1947. november 17.) Ebben a levélben az alábbi anyagokra tartanak igényt: a kisújszállási gazdasági vasút építéshez: 1 db kisvasúti motorra, a keskeny vágányú felépítményhez vaske-

A 16. honvéd kiegészítő parancsnokság (Szolnok) 1948. február 10-én kelt átiratában a repülőtéri földterület tulajdonjogának rendezése érdekében kereste meg a község főjegyzőjét³⁴.

A kisajátított földek adóját a kiegészítő parancsnokság mindenáron igyekszik behajtani. Ebben az ügyben a község előljárósága és a kiegészítő parancsnokság között több ízben kerül sor levélváltásra és telefonon megbeszélésre.³⁵

A repülőtéren maradt, és a lehetőségekhez képest elfogadható módon tárolt anyagokat, a tulajdonos, a Szöllősy Imre építőipari részvénytársaság igyekszik elszállítani. 1948. április 10-én a feladat megoldására felhatalmazást ad a cég akkori helyi megbízottjának Stützel Dánielnek³⁶.

A kunmadarasi repülőtér fegyveres őrsége részére 1948. április 12-én Vecsey Egon alezredes részletesen megszabja a feladatokat³⁷.

reszt aljakra, egyéb anyagokra. Kérik, hogy a megnevezett anyagokat leltári elismervény ellenében a vasút megbízottjának adják át, és az átadás-átvételi jegyzéket láttamozva küldjék meg a Gazdasági Vasutak Igazgatóságához. (Jász-Nagykun-Szolnok megyei levéltár, Kunmadaras iratai 2674/47. szám.)

³⁴ A Kiegészítő parancsnokság a repülőtér területéhez tartozó azon kisajátított ingatlanok kataszteri birtokiv másolatait kéri, amelyek még az előző tulajdonosok nevében szerepelnek, mert azokat a Honvédelmi Miniszternek haladéktalanul fel kell terjeszteni. Az átiratra Pádár Miklós segédjegyző 1948. február 13.-án a következő választ írta: „A kisajátított ingatlanok a községi előljáróságnál nyilvántartásba nincsenek, területe így nem állapítható meg. Hitelt érdemlő adatok sincsenek, az előző tulajdonosok házi használatra készített feljegyzései alapján hozzávetőleges adatok állnak csak rendelkezésre, ezek is hiányosak. A kataszteri birtokívek másolatait megküldeni nem tudom”. (Jász-Nagykun-Szolnok megyei levéltár, Kunmadaras iratai 604/48. szám.)

³⁵ 1948. május 20-án Kunmadarasról a kiegészítő parancsnokság az alábbi levelet kapja: „Az 5650, 5668 és 5674 sz. kataszteri birtokívek szerint 3 hold 736 négyszögöl szántó egészben, 1 hold 73 négyszögöl szántó 116/146-od részben és 620 négyszögöl szántó 2/4 részben a Magyar Kincstár, Honvédelmi Minisztérium (röptér) nevében álló ingatlanok folyó évi búzaföld adója 82.57 korona kataszteri tisztajövedelem után 320.28 kg búza. Ennek beszolgáltatására a község hajlandó. (Jász-Nagykun-Szolnok megyei levéltár, Kunmadaras iratai 604/48. szám.)

³⁶ A cég központja a fővárosban található, címe: Budapest. XII. Maros utca 6. „Ezennel meghatalmazzuk Önt, hogy a vállalat tulajdonát képező és a kunmadarasi repülőtéren tárolt felszerelési gépek és anyagok rendezése és elszállítása ügyében a vállalat nevében jogérvényesen intézkedhessen”. (Jász-Nagykun-Szolnok megyei levéltár, Kunmadaras iratai 1753/48. szám.)

³⁷ „A Honvédelmi Minisztérium anyagi főcsoportfőnöke rendeletére (A HM 424.091/elsz.agi. csf. – 1948. számú rendelete 1948. IV.12.-én.) bizottság szállt ki a repülőtérre, amely az elrendelt³⁷ anyag átadás-átvételt fogatosította. Az átadás alapján

1. A HM birtokában maradt, tehát a cég által el nem szállíthatók: a gazdasági hivatal épületében tárolt külön anyagok, továbbá 33 db vascsille, cserépanyag, betontégla, földémtégla, kúpcserép és az 1-es számú legénységi épületben lévő központi fűtési kazánlemezek.
2. A cég által elszállítható, a cég döntése szerinti időben a fentiekben kívül a telepen tárolt minden egyéb ingó felszerelés.
3. Az elszállításra jogosult a Szöllősy Imre építőipari részvénytársaság, Bp. XII., Maros utca 6. sz. – aki megbízottját írásbeli meghatalmazással köteles ellátni.
4. A Szöllősy cég jelenlegi megbízottja Stützel Dániel, Kunmadaras 797., akinek a fentiek alapján a reptéren szabad mozgást engedélyezek”.

1948. április 14-én a kunmadarasi repülőtéren a Szöllősy építőipari részvénytársaság és a Honvédelmi Minisztérium képviselői végrehajtották az anyagok átadását és átvételét, melyet jegyzőkönyvbe foglaltak³⁸.

1948-ban, amikor a repülőtér sorsa, úgy ahogy rendeződött, előkészületek történtek a hadi felhasználásra a község polgármesteri hivatala levelet³⁹ kapott a 16. honvéd kiegészítő parancsnokságtól, mely a kunmadarasi repülőtéren a közlekedés megszüntetésére hívja fel az előljárásság figyelmét.

A 16. honvéd kiegészítő parancsnokság kötelezve volt a repülőtér használati díjainak beszedésére, ebben az ügyben 1948 szeptemberében sürgető levelet küldött Kunmadarasra, a szükséges intézkedést a helyhatóság megtette.⁴⁰

1948-ban az elhanyagolt repülőterek állagának megóvására, karbantartására, a már meglévőkhöz kívül repülőtér-gondnokságokat, illetve kirendeltségeket szerveztek. Gondnokságot hoztak létre Mátyásfüdön. Tervbe vették a jövőben ugyanilyen repülőtér gondnokság létesítését többek között Kunmadaras repülőtérén is. A kunmadarasi gondnokság felállítása csak fokozatosan történt meg, megelőzve a repülőhajózó magasabbegység létrehozását.

A katonai repülés ügyeit 1947. október 1-től a Honvédelmi Minisztériumban a katonai osztályán létrehozott repülő alosztály intézi. A légi haderő fejlesztésére terveket dolgoz ki, ezek közül a legfontosabb a repülő szakemberek képzésére vonatkozott. A kiképzendő szakemberek egy részét a Kossuth Akadémiára bevonultatott

(Jász-Nagykun-Szolnok megyei levéltár, Kunmadaras iratai 1753/48. szám.)

³⁸ Anyag átadás-átvétel

Jelen van a HM részéről – Vecsey Egon alezredes

Pápay-Faragó László alezredes

Preskó Gyula főhadnagy

A cégtől : Szöllősy Béla (megbízólevelét felmutatta).

Leltár szerint az átadásra kerülő kisvasúti anyagok részben Szöllősy céghez kerültek, részben a HM visszatartotta, mert tulajdonjoguk tisztázatlan. HM anyagok a Gazdasági Hivatal raktárban, 33 vascsille külön őrizve (ablaktokok, mozaiklapok, vakablak, hófogórács, ereszcsonna, bitumen, kúpcserép, ablakszárm stb.).

HM anyagok: 2100 db betontégla, 48000 hódfarkú cserép, 100 db fűdémtegla, az I.sz. épületben 27 db központi fűtés kazánlemez.

A repülőtéren kívül lévő, de a kisvasúthoz tartozó anyagokat külön nyilvántartásba vettük.

13.970 folyóméter kisvasúti sín helyett csak 13.618 folyóméter volt fellelhető”. (Jász-Nagykun-Szolnok megyei levéltár, Kunmadaras iratai 1843/48. szám.).

³⁹ A reptér területén áthaladó utakon minden nemű közlekedést azonnal be kell szüntetni. A reptér felszántott részein a további mezőgazdasági hasznosítást – a termények betakarítása után a Honvéd Kincstár nem eszközöl. Az UFOSZ vezetőséget értesíteni, hogy a betakarítás tényét közölgjék a fenti parancsnoksággal”. (Jász-Nagykun-Szolnok megyei levéltár, Kunmadaras iratai 3563/48.szám.).

⁴⁰ „A használati ingatlanok után a bérfizetési kötelezettség teljesítésére Csávás Sándort, V. Berczi Sándort, Hajdú Sándornét, valamint a kishasználatiokat felhívtam. A termés betakarítása még nem történt meg, a kései tengeri törése most kezdődik. (aláíró Szabó Ferenc jegyző)”. (Jász-Nagykun-Szolnok megyei levéltár, Kunmadaras iratai 3938/48. szám.).

tisztjelöltek közül szándékozták kiválogatni. Másik lehetőségként a párt a hadsereg segítségére sietett és, olyan párttagokat irányított a hadseregbe, akik katonai ismeretekkel már rendelkeztek. Ez utóbbiak tanfolyamokon vettek részt, majd három hónapos próbaszolgálat után véglegesítették, vagy leszerelték őket. A szakember hiány gondját úgy is enyhítették, hogy Királyi Légierőben szolgált szakembereket is aktivizáltak. A jelentkezőket továbbszolgálóként alkalmazták. Köztük sokan repülőgép-vezetők, egyben nagyszerű oktatók is voltak. Ezek soraiban több olyan szakember található, aki később a kunmadarasi repülő alakulatoknál teljesített szolgálatot.

1948. április 1-jén a Honvédelmi Minisztériumot átszervezik és a katonai főcsoport XI. osztálya a légügyi osztály lett. Az osztály egyik fontos feladata volt megkeresni annak módját, hogy a repülő szakképzettségű tisztek létszáma növekedjen, amit további tanfolyamok szervezésével és megtartásával oldott meg. A kunmadarasi repülőalakulatok állományában később ezeknek a tanfolyamoknak a hallgatói is megtalálhatók.

1948-tól a szovjet-magyar barátsági szerződés megkötése után konkrét tervek készültek a légierő fejlesztésére. A tervekben szerepel, hogy négy év alatt 73 iskola és 150 harci repülőgép beszerzésére kerül sor.⁴¹ A terv sarokszámai meghaladják a párizsi békeszerződésben engedélyezett repülőgép mennyiséget. A gigantomániába beleszédült politika ezt a tervet is túlteljesítette, mert ennél jóval nagyobb mértékű fejlesztésre került sor.

1949-ben megalakult a NATO. Európában katonai támaszpontok épültek, a szovjet politika ennek ellensúlyozását tervezi. Jugoszláviával a teljes szakításra került sor. A magyar párt és kormány is úgy ítélte meg, hogy a szembenálló két világrendszer közötti háború elkerülhetetlen. A hadseregfejlesztésre - benne a légierőre is - az 1948-as tervtől eltérően nagyobb anyagi áldozatot hoznak Magyarországon is. Az 1948-ban tervbe vett 73 iskola és 150 harci repülőgép (223 db) helyett 1952 végéig 131 iskola- és futár, valamint 257 harci géppel (388 db) rendelkezik a magyar légierő. Ez a repülőgépek tervezett számát tekintve több mint 70%-os növekedést jelentett. A Jugoszlávia elleni háborúra készülődést az reprezentálja legjobban, hogy olyan repülő fegyvernemek technikai fejlesztését is végrehajtják, amelyeket a párizsi békeszerződés nem tesz lehetővé. Ezt a folyamatot az jelzi a legjobban, hogy Kunmadarason 1952 őszén bombázó repülő hadosztályt állítottak fel.

1948-ban újra napirendre került a kunmadarasi repülőtér ügye. A szovjetek tisztában lévén a repülőtérrel kapcsolatos korábbi eseményekkel, mégis újólag felvetették a tulajdonjog tisztázását, mivel a repülőtér igénybe akarták venni. A Légügyi osztály ekkor intézkedett a repülőtér munkaterületének használhatóvá tételére. A tulajdonjog tisztázódott, a szovjetek lemondtak a repülőtér igénybeviteléről. Sajnos a

⁴¹ „A Magyar Néphadsereg anyagi technikai fejlődése 1945–1955.” Honvédelem. 1965. Különkiadás.

sors mégis tett egy fintort, mert az 1956-os forradalom és szabadságharc leverése után hosszú évekig szovjet repülőbázis lett szülőhelyem repülőtere.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Dr. IVÁN Dezső: A magyar katonai repülés története 1945-1956. Honvédelmi Minisztérium Oktatási és Tudományosvezető Főosztály. Budapest. 1999.
- [2] Dr. IVÁN Dezső: A magyar katonai repülés története 1956-1980. Honvédelmi Minisztérium Oktatási és Tudományosvezető Főosztály. Budapest. 2000.
- [3] Akadémiai Kislexikon. Első kötet A-K. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1989.
- [4] KORMOS László : Kunmadaras története. A Damjanich János Múzeum Közleményei. Szolnok 1967.
- [5] Új Magyar Lexikon 3. Kötet. G-J. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1962.
- [6] A lábjegyzetben szereplő levéltári anyagok.