

SZEMLE

ERWIN HAUKE—WALTER SCHROEDER—BERNARD TÖTSCHINGER

DIE FLUGZEUGE DER K.U.K. LUFTFAHRTRUPPE UND SEEFLIEGER 1914—1918

(H. Weishaupt Verlag, Graz, 1990. 198 o.)

A szó valódi értelmében hiánypótló művel lepte meg a hadirepülőgépekkel foglalkozó szakemberek és érdeklődők tábort a három szerző. Sziszifuszi munkával feltérképezték és katalogizálták az Osztrák—Magyar Monarchia repülőcsapatai és haditengerészeti repülői által az első világháború idején használt összes repülőgépeket: a gyártó cég, a gép sorozatszám, típusa, jellemzői, motorja, motorteljesítménye, katonai rendeltetése és a legtöbb gépről, illetve sorozatról legalább egy fénykép. Nagyjából ennyi a könyv tartalma. Kézbevéve: óriási adathalmaz, rengeteg képpel. Belelapozva, belemélyedve: nélkülözhetetlen kézikönyv. Olyan, mint egy szenvedélyes bélyeggyűjtőnek például a Zumstein-katalógus. Adatai, képei és a képekhez adott bő magyarázatai alapján viszonylag könnyen azonosítani tud az érdeklődő minden, a császári és királyi légierő által használt gépet, találkozzon vele akár múzeumban, roncsstelepen, vagy fényképen. A könyvre Bécsben a könyvesboltok kirakatait böngészve, bukantam. Meglehetősen szokatlan címlapjával ragadta meg a figyelmemet. Borítólapján az első világháború leg-sikeresebb magyar vadászrepülője, a 19 légi győzelmet aratott Kiss József tiszthelyettes (hősi halála után hadnagy) arcképe látható. Az igazság az, hogy eddig az osztrák kiadók nem túlzottan kényeztettek el minket magyarokat ehhez hasonló könyvborítókkal. Különösen nem akkor, amikor volt lényegesen több légi győzelmet aratott osztrák tisztje is a közös hadseregnek. Igaz, Kiss József a mai napig azt hiszem, a világon egyedülálló lovagiassággal nem megsemmisíteni, hanem legyőzni akarta ellenfeleit. Légi győzelmei közel felében nem lelőtte, hanem földre kényszerítve, fogságba ejtette a vele szembe kerülő olasz és angol pilótákat.

A könyv néhány általános bevezető táblázat és magyarázat után — amelyek viszont feltétlenül figyelmet érdemelnek, mert az adatok, képek rend-

szerezésének logikájával ismertetik meg az olvasót — külföldi beszerzési forrásonként, valamint ausztriai és magyarországi repülőgépgyáranként mutatják be az egyes géptípusokat, szériákat. Már az első nagyobb fejezet, a „kísérleti és zsákmánygépek” listája, meglepő. Kiderült, hogy a Monarchia légiereje meglepően sok olasz, francia, orosz és angol zsákmánygépet állított szolgálatba. Elsősorban kísérleti jelleggel. A következő nagyobb fejezet a külföldi gyárakban a császári és királyi repülőcsapatok részére gyártott gépeket mutatja be. Az eddig is közismert volt, hogy a német (holland) Fokker, Brandenburg, Gotha és Albatros gyárak — a licenckel eladásán túl — harci repülőgépeket is szállítottak a Monarchiának, kevésbé tudott viszont, hogy 1917-től, Odessza elfoglalását követően, az ottani orosz érdekltségű Anatra gyár is bővítette kitűnő gyártmányaival gépparkunkat. Közbevetőleg megjegyzem, az egyik ilyen Anatra gép a prágai technikai múzeumban látható.

A könyv összterjedelmének közel 80 százalékát az ausztriai és magyarországi repülőgyárak termékeinek bemutatása tölti ki. A tíz nagy és kisebb gyár közül a magyarországiakat emelem ki. A Magyar Lloyd Repülőgépgyár Aszódon elsősorban saját — Lloyd — tervezésű, illetve osztrák Aviatik Berg típusú gépeket készített. Az albertfalvai UFAG (Ungarische Flugzeugwerke A. G.) zömében német Branderburg-gépeket gyártott licenc alapján, a Magyar Általános Gépgyár pedig, Budapesten, Fokker gépeket és Daimler motorokat. A motorgyártásba még az aradi Magyar Automobilgyár RT (Harta) is bekapcsolódott. A különleges gyártmányok közül figyelemre méltó Petróczy-Kármán-Zurovec megfigyelőgépek kifejlesztett első két helikopter prototípusa. Ahogy a szerzők megjegyzik, sajnos, a „Duna Monarchia” összeomlása megakadályozta sikeres továbbfejlesztésüket.

A gépek bemutatása után a szerzők részletesen tárgyalják az összes, háborúban bevetett repülőszázad elhelyezkedését az egyes hadszíntereken, helyét a hadseregek, hadtestek hadrendjében és tábori repülőtereit, továbbá a pót-századok (mai értelmezésben: kiképző századok) elhelyezkedését. Közülük Magyarország az 1. kiképző század Újvidéken, a 4. Szombathelyen, az 5. Szeged-Rókuson, a 9. Aradon, a 13. Lugoson, a 15. ismét Aradon, a 18. Kolozsvárt állomásozott.

Külön fejezetet kap a repülőcsapatok technikai kiszolgáló- és raktárbázis-hálózata, hazánkban Brassótól Zalaegerszegig jó néhány. Figyelemre méltó az egyes századok ismertető jeleinek leírása és bemutatása 7 fekete-fehér és 31 színes táblán.

Hasonló rendszerben felépítve foglalkoznak a szerzők a császári és királyi haditengerészeti repülőgépekkel és re-

pülőcsónakokkal is. Érdekeségük, hogy jelentős részüket — mintegy felét a sok száz gépnek — az albertfalvai UFAG gyárban állították elő. A haditengerészeti légi támaszpontok (köztük Fiume és Keszthely) ismertetését követően a Monarchia repülőgépeibe beépített és gyáraink által készített motorok (Daimler, Daimler-MÁG, Hiero, Mercedes, Praga, Rapp, Benz stb.) tárgyalásával zárják a könyvet.

A könyv értékét növeli adatainak megbízhatósága és pontossága. Többszöri ellenőrzés után sem sikerült egyetlen hibát találnom benne. Igaz, eleve biztos voltam, hogy nagy gondossággal állították össze, mert a magyar adatokat „szállító” kitűnő magyar repüléstörténeti szakíró, Winkler József közismert roppant lelkiismeretes munkájáról és az osztrák szerzők is nemzetközileg ismert szakemberek.

Pataky Iván

DOMBRÁDY LÓRÁND

A LEGFELSŐBB HADÚR ÉS HADSEREGE

(Zrínyi Könyvkiadó, Budapest, 1990. 224 o.)

Rassay Károly — Horthy Miklós emlékiratának német nyelvű kiadásához írva kommentárt — kérdést fogalmazott: miért kapcsoljuk a magyar történelem első világháborút követő negyedszázadát a kormányzó nevéhez? Rassay, a magyar polgári baloldal talán legfelkészültebb reprezentánsa, nyilván nem történészként, hanem — kissé késve csak — kortársként foglalt állást. Ítéletéhez a politikai mozgások végeredményei és a számára látható kormányzó szolgáltattak forrásokat.

Rassay közel negyven évvel ezelőtt alakította ki véleményét, ám a ma történészenek is igen sokszor azokból kell építkeznie, ami Rassaynak is rendelkezésére állt már.

Dombrády Lóránd a kérdéskör forrásszegénységére nem utal. Így arra sem, hogy a kormányzó két irodájának — a kabinetirodáról és a katonai iro-

dáról van szó — irattáraiból töredékek is alig maradtak csupán.

A primér források elégtelensége kényszerpályára küldte a szerzőt. Ebből pedig az következett, hogy döntőben a hagyományos politikátörténet eszközeit kellett alkalmazni. A közvetett források pedig nem tették lehetővé, hogy szereplőit — különösen főszerplőjét, a kormányzót — állandóan emberközelben láttassa, pszichogrammot készítsen róluk.

A történész nem szépíró, fictiont nem írhat, ám ott, ahol forrásai ezt megengedik, több mint moderátor. Dombrády is több. Persze: ahol teheti. Így pl. az 1921. október 31-i „fogadás” ábrázolásánál és elemzésénél. Itt nemcsak a „hatályos” kormányzati elitet — az államfőt, a miniszterelnököt, a külügyminisztert, a főparancsnokot — és a „túlsó oldalt,” a „lajtabánságiakat”,