

IVÁN DEZSŐ

**A MAGYAR KATONAI REPÜLÉS HELYZETE
ÉS PROBLÉMÁI A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚ BEFEJEZÉSÉTŐL
A BÉKESZERZŐDÉS RATIFIKÁLÁSÁIG**
(1945. május 30.—1947. október 1.)

A második világháborúnak az európai hadszíntéren történt befejezése után a már Budapesten települő Honvédelmi Minisztérium megkezdte a demokratikus magyar hadsereg békeidőszakra történő átszervezését. A demokratikus hadsereg békehadrendjét gyaloghadosztályokból — az 1. és 6. hadosztályból — vasútépítő, aknakutató és határvadász alakulatokból kívánták kialakítani, a Szövetséges Ellenőrző Bizottság (SZEB) által engedélyezett kontingens keretei között. Technikai fegyvernemi csapatokat — páncélos, repülő — érthető okokból nem terveztek. Ezeket a fegyvernemeket csak a HM-ben létrehozott egyes szervek képviselték, sőt a későbbi átszervezések miatt meg is szüntették őket.

Jelen cikkben az 1945. május 30-tól 1947. október 1-ig terjedő időszakra vonatkozóan ismertetjük a repülő szakkérdésekkel foglalkozó HM-szervek tevékenységét. Le kell szögezni, hogy a jelzett időszakban a demokratikus hadsereg semmiféle repülő csapattal, vagy intézménnyel nem rendelkezett. Csak a HM-ben hoztak létre 1945. június 1-től 1946. március 31-ig — a IV. hadműveleti főnökség keretében — légügyi osztályt, de az említett időpontban azt is megszüntették. A légügyi osztálytól az Anyagi Csoportfőnökség anyagellenőrző osztálya vette át a repülés ügykörét és képviselte a katonai repülést a HM-en belül.

Nyilvánvaló, hogy a fenti két HM-szerv tevékenységét vizsgálva megismerhetjük a katonai repülés helyzetét és problémáit az adott időszakban. Ezen szervek fő célja a katonai repülés személyi és tárgyi alapjainak megőrzése volt arra az időszakra, amikor a hadseregfejlesztés napirendi kérdéssé válik és intenzíven megindul.

A HM légügyi osztály tevékenysége
(1945. május 30.—1946. március 31.)

A HM Budapestre történő átköltözése után szervezeti változások történtek a intézményen belül. Megszűnt az V. (légügyi) csoport és helyette a IV. hadműveleti főnökség keretében légügyi osztályt szerveztek Szabó Mátyás őrnagy osztályvezető vezetésével. Az osztály összlétszáma 26 fő volt.¹

1945. június 1-től az osztály előtt az alábbi feladatok állottak:

¹ Hadtörténelmi Levéltár (a továbbiakban: HL) HM 24130. eln. 1945.

— A Horthy-légierő második világháborús tevékenységének felmérése, elemzése, értékelése;

— a Magyarországon, Németországban és Ausztriában található magyar repülő szakanyag összegyűjtése, rendszerezése és nyilvántartásba vétele;

— az állandó jellegű építmények, repülőterek állapotának megóvása;

— a katonai repülő szakállomány felmérése, nyilvántartásba vétele és tartalékos esetleges későbbi felhasználásuk céljából, végül:

— repülő igazgatási és jogi feladatok ellátása.

A fenti feladatokat a légügyi osztály folyamatosan végezte. 1945 július közepére a légügyi osztály létszáma 34 főre nőtt, amely 20 tisztből, 9 tiszthelyettesből és 5 fő polgári alkalmazottból állt. Ebből a létszámból csak 6 tiszt volt repülő szakmai képzettségű (hajózó). A HM más csoportjain, osztályain is (szervezés, nyilvántartás) tevékenykedett még 4 repülő hajózó tiszt, így a HM-ben összesen 10 fő repülő fegyvernembeli hajózó tiszt szolgált. Ekkor a HM összlétszáma 1691 fő volt.²

Az itt következő néhány példa érzékelteti, milyen ügykörökben tevékenykedett a légügyi osztály azokban az időkben:

A múltban a HM több polgári szakembert alkalmazott a repülő műszaki szolgálatban. Minthogy a katonai repülést az ismert okok miatt várhatóan nem szándékoztak kifejleszteni, 1945-ben a HM részéről szükségessé vált ezen szakemberek alkalmazásának felszámolása.

A Repülő Műszaki Intézet a Horthy-légierőnél a repülő kísérleti ügyek elméleti megalapozására alakult polgári személyzettel. Az Intézet települési helye a Ferihegyi Repülőtér volt. A telephely 1944 nyári lebombázása után az Intézetet Siófok mellé telepítették ki, de egy részlege Budapesten maradt. Az elrendelt kitelepülés ellenére az Intézet értékesebb tervező mérnöki gárdája nem távozott nyugatra, hanem Budapesten várta meg a felszabadulást. A HM-nek 1945 április második felében Debrecenből Budapestre történt áttelepülése után az Intézet vezetője — a többi szakemberrel együtt — jelentkezett szolgálatra. Az Intézet anyagainak egy részét tudatos szabotázzsal megmentették a nyugatra hurcolástól. A szakemberek részére azonban a HM a továbbiakban beosztást biztosítani nem tudott. Ezért a légügyi osztály az értékes szakembereknek a polgári életbe történő elhelyezési lehetőségét felmérte és javaslatot tett alkalmazásukra a Magyar Aero Szövetségnél, illetve a Kereskedelmi Minisztériumban. Például Rác Elemért, a neves repülő mérnököt és aerodinamikust, a Magyar Aero Szövetséghez helyezték át.

A háborús viszonyokból adódóan az ország összes katonai és polgári repülőtere felett a tulajdonjogot a HM gyakorolta. Annál is inkább így volt ez, hiszen a Fegyverszüneti Szerződésben a magyar fél kötelezettséget vállalt a katonai objektumok állagának megóvására. Márpedig minden repülőtér — mind katonai, mind polgári — katonai objektumnak számított. A fentiekből következik, hogy bármely magyarországi repülőtérrel kapcsolatos probléma, kérdés megoldásában a HM volt az illetékes, illetve közvetlenül az ilyen típusú ügyekkel a Hadművelési Főnökség légügyi osztálya foglalkozott.

Így került a pápai repülőtér ügyének intézése is a légügyi osztályhoz. A földre-formra hivatkozva 1945 nyarán Pápa város polgármestere kérte a repülőtér egy részének művelőterület és házhely céljaira való átadását. A légügyi osztály a kérést kivizsgálta. Lehetségesnek tartotta a kérés részbeni teljesítését, de felhívta a figyelmet arra, hogy a fegyverszüneti szerződésben kötelezettségvállalás történt a katonai objektumok állagának megóvására. A repülőtérnek az érintett szervek által történt szemrevételezése után a pápaiak igénye az ésszerűség határain belül kielégítést nyert.

Az 1945-ös év második felében mind nyugati, mind pedig szovjet fogságból sok

² Uo. HM 28419. eln. 1945.

hadifogoly tért haza, köztük repülőtisztok, tiszthelyettesek is. Hazatért például Krúdy Ádám repülő százados is, akit a nyilasok 1944-ben ellenállási tevékenységéért elhurcoltak. Igazolása után rövidesen alezredessé léptették elő. Ugyancsak kiszabadult szovjet fogságból Vorosilov marsall közbejárására Pirithy Mátyás tartalékos repülő hadnagy, akit ellenállási tevékenységéért letartóztattak a nyilasok, majd sikeres szökés után budapesti bujkálása során került szovjet fogságba. Mindketten azonnal beosztást kaptak, mint létszámfelettiek, a légügyi osztályon.³

1945. október végén a Szövetséges Ellenőrző Bizottság a magyar hadsereg új, csökkentett állományra való áttérését javasolta. Így a HM létszámát 335 katonai és 400 polgári, a csapatok és intézmények létszámát pedig 24 731 katonai és 935 polgári személyben állapították meg.

Ennek alapján indult meg a szervezési tevékenység a HM-ben. A Katonai Csoportot — amelyhez a légügyi osztály is tartozott — először négy, majd három osztályosá szervezték le. Végezetül a HM létszámát 682 katonában és 738 polgári alkalmazottban javasolták megállapítani.

Jóllehet a légügyi osztály jövőbeni megszűnése egyértelmű volt, tevékenységét 1945 végén — 1946 elején tovább folytatta. Így például a SZEB felkérésére 1945 decemberében általános analízist készített a magyar királyi légierőről, amelyben az alábbi témaköröket dolgozták fel:

— a légierő szervezete, repülőtechnikája az 1934—1944 években végrehajtott fejlesztés során;

— az alkalmazott repülőtechnika beszerzési forrásai;

— a szovjet fronton 1941—44 között végrehajtott repülő harctevékenységek, az azokban részt vett repülő alakulatok;

— az elszenvedett élőerő- és repülő harci technikai veszteségek;

— a honi légvédelemben tevékenykedett vadászrepülő alakulatok szervezete, harctevékenységeik, élőerő- és repülő harci technikai veszteségeik.

Mindezen adatokat főleg emlékezetből állították össze az eseményekben részt vett repülő és légvédelmi tüzér szakemberek visszaemlékezéseinek felhasználásával. Az összeállított analízis mégis értékes, mivel az események még frissek voltak a visszaemlékezőkben.⁴

A pénzügyminiszter megkeresésére a HM-nek részletes költségvetést kellett készítenie az 1946. évre. A költségvetés elkészítéséhez szükséges irányelveket a légügyi osztály még 1945 októberében megkapta, azonban — jövőbeni felszámolásának ismeretében — költségvetési javaslatát már nem készítette el.

A légügyi osztály utolsó tevékenységéeként lehet említeni a magyar polgári légi-forgalomról és sportrepülésről készült tanulmányt, amelyet a SZEB felkérésére 1946. január 10. és 30. között állítottak össze.

Az anyagot a Közlekedési Minisztérium és a Nemzeti Repülő Alap bevonásával dolgozták ki. Ez a tanulmány előkészítése volt a meginduló polgári légi-forgalom megszervezésének. A SZEB és az illetékes szovjet szervek ezen anyag alapján tanulmányozták a magyar polgári és sportrepülés történetét és mérték fel a légi-forgalom megindításának objektív és szubjektív lehetőségeit. A 11 oldalas tanulmány címe „A polgári repülés fejlődése Magyarországon.” Tagozódása: I. Polgári légi-forgalom (7 oldal), II. A sportrepülés fejlődése Magyarországon (4 oldal). Ezenkívül a SZEB képviselője által megadott 17 különböző tárgyú kérdésre kellett kimerítő választ adni. A csatolt mellékletekben különböző kiegészítő adatok szerepeltek a légi-forgalmi útvonalokról, a légiközlekedési jogszabályokról, a légügyi főhatóságok, hatóságok és

³ Uo. HM 46506. eln. lü. 1945

⁴ Uo. HM 47784. eln. 1945

egyesületek kapcsolatairól, a jelentősebb sportrepülő rekordokról, valamint az addig használt légiforgalmi, motoros és vitorlázó sportrepülőgépekről.⁵

1946. március 29-én megalakult a Magyar—Szovjet Légiforgalmi Társaság (MA-SZOVLET) amely 1946 nyarán megkapta repülőgépeit (LI—2, PO—2) és rövidesen megindult hazánkban a belföldi légiforgalom.

1946 január végén a SZEB jóváhagyásával megjelent az intézkedés a HM ügykörének átszervezésére, illetve létszámának csökkentésére. A rendelet február 5-re új szervezetre való áttérést és március 1-re az átszervezés befejezését írta elő. Ebből az intézkedésből kiderült, hogy a katonai főnök alárendeltségébe tartozó légügyi osztály megszűnik, feladatkörét az anyagi főcsoportfőnök alárendeltségébe tartozó anyagellenőrző osztály vette át. Az addigi ipari felszámoló csoport alakult át anyagellenőrző osztállyá. Az új állománytáblára való áttérésig az osztályok és szervek a meglévő létszámokkal összeolvadtak, a megszűnő osztályoknak pedig március 1-ig fel kellett számolni jogkörüket, illetve átadni azt az új, kijelölt illetékes osztályoknak vagy szerveknek.⁶

*A HM Anyagi Főcsoportfőnökség anyagellenőrző
osztályának repülésügyi tevékenysége
(1946. március 1.—1947. október 1.)*

A továbbiakban az anyagi főcsoportfőnök, illetve anyagellenőrző osztálya képviselte a repülő fegyvernemet a HM-ben 1947. október 1-ig. Természetesen az osztálynak nem ez volt az alapvető munkaköre.

Az anyagellenőrző osztály szervezetébe három, majd pár hónap múlva hat repülő fegyvernembeli tiszti beosztást szerveztek a folytonosság biztosítása céljából. A katonai főnököt, András Sándor repülő vezérőrnagyot 1946 derekán B-listázták, majd később ugyancsak leszerelték Szabó Mátyás alezredes volt osztályvezetőt is. A fiatalabb repülőtisztok egy részét az anyagi főcsoportfőnök (Almásy Pál altábornagy) közvetlen törzsébe (10 főből 4 repülő, név szerint Nagy Mihály ezredes, Krúdy Ádám alezredes, Nagy Kornél főhadnagy, és Nádor Ferenc hadnagy), míg másokat az anyagellenőrző osztályhoz, a helyőrséghez és a kerületi parancsnokságokhoz helyezték. Az anyagellenőrző osztály összlétszáma, amely három alosztályból állt, 26 tiszt (ebből 6 repülő) 4 tiszthelyettes és 18 polgári alkalmazott, azaz 48 fő volt.

A végrehajtott átszervezés után 1946. április 1-én a HM-ben mindösszesen 14 repülő fegyvernembeli tiszt szolgált.⁷ Időközben a kormány 5000/1946 M. E. számú rendelete a honvédség létszámát tovább csökkentve 20 000 főben állapította meg azt.

Ebben az időszakban az anyagellenőrző osztály a SZEB igényének megfelelően folytatta a különböző katonai repülőterek állapotának felmérését, a repülőterek adatainak pontosítását. Az adatokat a SZEB-hez kellett eljuttatni, így vázlatokat és nyilvántartásokat terjesztettek fel. Ez a munka nagy terhet rótt az anyagellenőrző osztályon tevékenykedő hat repülőtisztre.

1946 második felére azonban az élet bebizonyította, hogy a nagyon lecsökkentett létszámú HM-ben is szükséges a fegyvernemi szakkérdésekben szakmailag megalapozott döntéselőkészítő tevékenységet biztosítani. Ezért október 24-én rendelet jelent meg a fegyvernemi véleményező tiszti megbízatásokról. Minden fegyvernem részére — egyéb szolgálatuk ellátása mellett — egy-egy véleményező tisztet neveztek ki.

5 Uo. HM 4271. eln. lü. 1945.

6 Uo. HM 3884. eln. 1946.

7 Uo. HM 12869. eln. szű. 1946.

A véleményező tiszt feladata volt a szakvéleményezés a fegyvernemen belüli szervezési változások, a kiképzés, új szabályzatok szerkesztése, magasabb beosztások betöltése, új fegyverek, felszerelések terén. A véleményező tisztek kötelesek voltak a fegyvernemükhöz tartozó összes tisztről és tiszthelyettesről — akik tényleges szolgálatban álltak, vagy B-listázáskor „nélkülözhető” minősítést nyertek — pontos névjegyzéket vezetni, velük a feladatkörből adódóan a kapcsolatot fenntartani. Javasataikat és előterjesztéseiket a Honvédség Felügyelőjének kellett bemutatniuk. A repülő fegyvernemnél az anyagi főcsoportfőnök törzsébe beosztott Nagy Mihály repülő ezredest, mint rangidóst jelölték ki fegyvernemi véleményező tisztté.⁸

Ez az intézkedés volt az első pici jel arra, hogy valami megmozdult, valahol a jövőben felsejlik a hadsereg fejlesztésének lehetősége. Ezt erősíti meg a SZEB 1946. november 20-i közlése, mely szerint Hány László nyugalmazott repülő vezérőrnagy — aki a háború befejezése után visszatért Magyarországra — kérvényt nyújtott be a Külügyminisztériumhoz olaszországi utazási engedélyért. A SZEB az utazási engedélyt nem adta meg, ugyanis a kérvényben Hány azt is feltüntette, hogy repülőgépek vásárlása miatt kell Olaszországba mennie, ez pedig a fegyverszüneti feltételek értelmében tilos volt. Ma sem ismert, kitől kapott ilyen megbízatást Hány 1946 novemberében. Ennek kiderítése további történeti kutatást igényel.

Az 1947-es választásokon a Magyar Kommunista Párt a népi Magyarország legerősebb pártja lett. Értek a munkásosztály egysége megvalósításának, a proletárhatalom megteremtésének feltételei. Ilyen körülmények között — egyéb szempontokat figyelembe véve is — napirendre kerülhetett a demokratikus néphadsereg fejlesztése, ezen belül a légierő megteremtése is. Ehhez a jogi alapot a békekötés megtörténte biztosította.

1947. február 10-én Párizsban aláírták a magyar békeszerződést, mely szerint, az 1947. évi XVIII. törvény III. rész „Katonai és légügyi rendelkezések” I. cím 12. cikke alapján, Magyarország jogosítva van arra, hogy a 65 000 fős szárazföldi csapatok mellett légi haderőt is tartson 90 repülőgéppel — ebből 70 lehet harci gép —, valamint 5000 fős személyzettel. Vagyis a békeszerződés értelmében Magyarországnak jogában állt 70 000 fős hadsereget szerveznie és ezen belül megfelelő arányban tiszteket is képeznie.

Az ország gazdasági helyzete természetesen akkor nem tette lehetővé az engedélyezett létszámú hadsereg gyors felállítását, különösen a technikai fegyvernemeket, így például a légierőt illetően. Hivatalosan megnyílt azonban a lehetőség egy korszerű hadsereg fegyvernemeinek megalapozására, közöttük a légierő szervezésének beindítására is.

A békekötés után megindultak az 1947/1948-as tervezett hadrend munkálatai és a kész tervezetet február 26-án küldték meg a SZEB-nek. Az 1947/1948-as szervezési évre tervezett hadrend személyi és anyagi szükségleteinek összesítésében megjelent a repülő fegyvernem szükséglete:

— 36 tiszt, 65 tiszthelyettes, 199 legénységi állományú — azaz 300 katona 50 polgári alkalmazott. Az anyagi szükséglet:

— 6 gépkocsi, 18 repülőgép, valamint gyalogsági fegyverzet és híradóanyag.

Március 11-én a katonai osztály jelentette javaslatát a repülő fegyvernem felállítására. Eszerint az 1947/1948-as szervezési évben felállítani szándékoztak egy kiképző repülő századot, egy futárrepülő rajt, tíz repülőtérgondnokságot és egy repülőgépjavító műhelyrészleget a fentebb említett 350 fővel.

A repülő fegyvernem felállítását a HM katonai csoport egy alapos, mindenre kiterjedő tanulmányban javasolta. Ebben visszatekintettek a magyar katonai repülés több, mint negyedszázadára, majd javasolták, hogy — ha az anyagi lehetőségek nem

⁸ Uo. HM 28 629. eln. szű. o. 1946.

is engedik — az 1947/1948-as szervezési évre beállított repülőalakulatok zömét *repülőgépek nélkül* már 1947 őszen állítsák fel. (A kiképző század és futárrepülőgép-raj egyelőre nem állna fel.)

Rövid elképzelést terjesztettek elő a repülő alakulatok kiképzésére vonatkozóan. Vázolták a repülő fegyvernem állományának kiválasztási szempontjait is. Néhány gondolat az anyagból: „A kiválasztottaknak nemcsak szakmailag, de politikailag is teljes értékűeknek kell lenni. A demokrácia szempontjából nem közömbös, hogy ezen újjáalakuló fegyvernemnél azok, akikre az állam tekintélyes értéket képviselő vagyona van bízva, őszintén, fenntartás nélkül hívei-e a magyar demokráciának, vagy sem. Az alapot lerakó személyzet magatartását, felfogását fogja a repülő fegyvernemhez később kerülő személyzet átvenni, örökölni.”

A javaslat kitért a polgári repüléssel való kapcsolattartásra is. Felhívta a figyelmet, hogy a jövőben el kell kerülni a múltban tapasztalható áldatlan személyi viselkedést, hatalmi versengést.

A javaslatot — mint ügykörileg illetékes szerv — az anyagellenőrző osztály is részletesen véleményezte. Kifejtette, hogy igen fontos volna a HM légügyi osztályt mielőbb újból felállítani, mert a volt légügyi osztálynak az anyagellenőrző osztály keretébe történt beolvasztása a szorosan vett repülőügyek lebonyolítását megnehezíti, hiszen az anyagellenőrző osztály lényegbevágó ügyköre távol áll a repülés ügykörétől. Meg kell jegyezni, hogy az anyagellenőrző osztály ebben az időben belső átcsoportosítással létrehozta repülő alosztályát — összevonta a szervezetébe tartozó repülő tiszteket és tiszthelyetteseket — a tevékenység operativitásának növelése céljából.

A továbbiakban az anyagellenőrző osztály is egyetértett a katonai osztály javaslatával a repülő fegyvernem felállítását illetően. A részletes szervezési javaslatra Súlyom László vezérőrnagy katonai csoportfőnök az alábbiakat írta:

„Általában egyetértek! Külön rep. felügyelésre nincs szükség. Rep. csapat alárendelését a foe. (folyamórség) tervezett alárendelésének analógiájára kell megcsinálni”⁹

Az előterjesztett és jóváhagyott javaslat alapján megindult a szervezési munka. A javaslat kidolgozásában jelentős szerepe volt Valgóczy István vk. repülő alezredesnek.

Közben az 1946—1947-es években a HM Anyagi Főcsoportfőnökség anyagellenőrző osztálya folyamatosan intézte a repüléssel kapcsolatos ügyeket.

Az 1946 derekán beinduló polgári légiforgalommal kapcsolatosan az anyagellenőrző osztálynak feladata volt a polgári légiforgalom és a sportrepülés számára kijelölt repülőtereket átadni a Közlekedésügyi Minisztériumnak, illetve a MASZOVLET-nak és a Magyar Aero Szövetségnek.

Már 1947 januárjában — hivatkozva a közlekedésügyi miniszter 53 152/1946. számú átiratára, amely egyes magyar repülőtereknek a polgári légiforgalom részére történő átadásáról szól — újlag megkeresés történt a HM anyagellenőrző osztály féle, hogy az addig még át nem adott repülőterek átadása mielőbb történjen meg. Összességében mintegy 11 repülőter átadására került sor. A további fennmaradó, a szovjet légierő által nem használt repülőterek őrzéséről is az anyagellenőrző osztálynak kellett gondoskodnia.¹⁰

A repülőterekkel kapcsolatosan hosszan tartó tárgyalások folytak már 1946 dekától a SZEB katonai osztálya, a Jóvátételi Hivatal és a HM anyagellenőrző osztály között. A tárgyalások oka a repülőterekre vonatkozó potsdami egyezmény volt, mely szerint a németek által épített repülőterek a jóvátétel szerint a Szovjetunió

⁹ Uo. HM 6327. eln. kat. 1947.

¹⁰ Uo. HM 404415. ag. ell. 1947.

tulajdonát képezik. A SZEB az előzetes tárgyalások és vizsgálatok alapján elismerte, hogy — jóllehet a kiskunlacházai és kunmadarasi repülőtereket a németek építették — ezen repülőterek pénzügyi finanszírozása abból a Háborús Pénzügyi Alapból történt, amelyet magyar pénzügyi befizetés hozott létre és csak Magyarországon volt felhasználható. A SZEB elismerte, hogy a magyarországi repülőterek sem részben, sem egészben nem német létesítmények és ennek értelmében minden ilyen irányú potsdami igényről lemondott. 1947 áprilisában a kérdés újra napirendre került a fent említett két repülőtér vonatkozásában, azonban az újabb tárgyalások folyamán a nézeteltérések tisztázódtak, majd többszöri tárgyalás után a kérdés megoldódott.¹¹

A felállítandó repülő fegyvernem szervezési munkálatai mellett a kiképzési követelmények is megfogalmazódtak a katonai osztálynál. 1947 márciusában javasolták, hogy a repülőgépek nélküli repülő fegyvernem ősztől induló kiképzése kétirányú legyen: általános katonai kiképzés, melynek célja a bel- és őrszolgálat ellátására való alkalmasság elsajátítása, valamint karhatalmi célokra való felhasználhatóság; repülő szakelméleti és gyakorlati előképzés, amely a hajózóknál a repüléselmélet elsajátítása, a földi személyzetnek pedig a repülőgép műszaki kiszolgálásának elsajátítása, és a repülőtéren végzendő más műszaki munkák elvégzésére való alkalmasság elérése lenne.

A tervezetet véleményezte a kiképzési csoportfőnökség is. A katonai osztály javaslatán túlmenően javasolta, hogy az alakulatoknál a gyakorlati repülő hajózó kiképzést is be kell állítani. Helyesen indokolta ezt azzal, hogy az 1947/1948 kiképzési év kezdetére a helyzet még teljességgel nem ismerhető, s amennyiben esetleg repülőgépek rendelkezésre fognak állni, célszerű a kiképzési előmunkálatokat ebben az irányban is megkezdeni. A véleményezést Beleznay ezredes kiképzési csoportfőnök írta alá. A fentiek alapján a kiképzési csoportfőnökség részéről érezhetjük az egyértelmű optimista hangvételt.¹²

Az anyagellenőrző osztály 1947-ben tovább folytatta a repüléssel kapcsolatos ügyek intézését. Mivel a békeszerződést már aláírták, egyre inkább napirendre került az addig a SZEB által tiltott repülő szakanyag összegyűjtése. Ugyanis a SZEB a békeszerződés ratifikálásáig továbbra is de facto a fegyverszüneti szerződés szellemében tevékenykedett és felfüggesztett a katonai repülés szervezésével kapcsolatos mindennemű tevékenységet. Addig a felkutatott, vagy véletlenül tudomásra jutott repülő szakanyag összegyűjtése a jogi alap hiányában nem volt lehetséges.

A békeszerződés aláírása után, májusban, átiratot küldtek a SZEB-nek, amelyben kérték, hogy a Magyarországon szétszórta fellelhető repülő szakanyagok gyűjtését és tárolását már a béke ratifikálása előtt megkezdhessék, azonban ennek engedélyezése nem történt meg.¹³

Az anyagi csoportfőnök júliusban újra a SZEB-hez fordult a repülő szakanyagok gyűjtésének engedélyezése ügyében. Tudomására hozta a SZEB-nek, hogy az elhagyott repülőgép szakanyagok között használható és jó karban lévő anyagok is vannak. Kérte ezen anyagok elszállításának és honvédségi tárolásának engedélyezését. A fentiekre a SZEB nem reflektált, a jelentést hallgatólagosan tudomásul vette.

Az időközben begyűjtött anyagokból — Bü—131 repülőgépek alkatrészeiből — az egyik sportrepülő egyesület alkatrészeket kért 2 db Bü—131 sportgép helyreállítására. Az alkatrészeket az egyesület az anyagellenőrző osztálytól megkapta abban a reményben, hogy — mivel a motoros sportrepülést rövidesen engedélyezni fogják — a honvédségi pilóták legalább ennél a sportrepülő egyesületnél gyakorolhatják majd magukat a repülésben.

A Közlekedésügyi Minisztériummal is több ügyel kapcsolatban tárgyalt az anyag-

11 Uo. HM 11249. eln. ag. ell. 1947.

12 Uo. HM 6745. eln. kat. 1947.

13 Uo. HM 11664. eln. ag. ell. 1947.

ellenőrző osztály. A 7920/1946 ME számú rendelet értelmében a sportrepülőterek ingó és ingatlan vagyonát HM kezelésből a Közlekedésügyi Minisztériumnak kellett átadni. Így átadásra került a kijelölt 11 repülőtér és a hozzájuk tartozó okmányok. Foglalkozni kellett a ferihegyi repülőtér kisajátításával kapcsolatos problémákkal is.¹⁴

Határozott, erőteljes fellépés történt az anyagellenőrző osztály részéről a szolnoki repülőtér állapotának megóvása érdekében is. Ugyanis a repülőtér olajtárolóit leszerelték és részben elszállították polgári olajszakemberek azzal, hogy azok szovjet tulajdont képeznek és így azok a MASZOVOL tulajdonát képezik. Közbelépésre a honvédségi anyag elherdálása megszűnt. Ezért intézkedés történt, hogy a repülőterek állapotát és helyzetét az illetékes kiegészítő parancsnokságok tartásuk napirendjén.

Mint már említettük, a 7920/1946 ME számú kormányrendelet értelmében a sportrepülés főhatósága a HM kezéből átment a Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörébe. Ezen a jogcímen 1947 autusztusában a KM megkereste a BM-et azzal, hogy igényt tart minden elhagyott sportrepülőgépre és szakanyagra, amelyet az ország területén a BM szervei őriznek. „Amennyiben a repülőgép sportrepülőgépnek minősül, még ha előzőleg honvédségi tulajdont képezett is, miután a N. R. A. (Nemzeti Repülő Alap) feletti felügyeleti jogot a honvédelmi tárca keretéből tárcám átvette, az N.R.A.-t illeti meg, feltéve, hogy a repülőgépre a Honvédelmi Miniszter Úr nem tart igényt” — szöveg az átirat egyik passzusa. Az átirat egy példányát a HM is megkapta.

A fenti témában először, nem eléggé átgondoltan, az anyagellenőrző osztály foglalt állást. Az osztály javasolta a vitathatatlanul sportrepülő anyagok haladéktalan átengedését a Nemzeti Repülő Alap számára, a vitatható tulajdonú anyagok közül pedig azoknak az átengedését, amelyekre a honvédségnek különösebb szüksége nincs.

A Katonai Csoportfőnökség katonai osztálya a fenti témában alapos és terjedelmes tanulmányban fejtette ki nézetét, illetve tette meg javaslatait az állásfoglalásra. Ennek magyarázata az volt, hogy 1947. július 2-án a katonai csoportfőnöki értekezleten a katonai osztály pontosította a szervezési elképzeléseket az 1947/1948. évi hadrendre. A tervezetet, véglegesítve, a honvédelmi miniszternek jóváhagyásra, a SZEB-nek tudomásulvételre felterjesztették, mellékletében a hadrenddel, területi elhelyezési vázlattal és a létszámkimutatásokkal.

Ezeknek ismeretében a katonai osztály tanulmányában rámutatott arra, hogy az ország szűkös anyagi viszonyai sohasem engedték meg azt, hogy tekintélyes összegeket fordítsanak a legköltségesebb sportra, a sportrepülésre csak azért, hogy az ifjúság a repülés szépségeit élvezze. A sportrepülés ezért a múltban a HM tárca hatáskörében volt, mert eredményeire is elsősorban a honvédelemnek volt szüksége.

A katonai osztály ezek után leszögezte végső álláspontját, mely szerint a béke ratifikálása után új helyzet áll elő, a katonai repülés felállítása időszerűvé válik. Az újonnan megalakuló repülő fegyvernemnek minden szakanyagra szüksége lesz, mivel azok teljes mértékben honvédségi költségvetésből származtak (a sportrepülőgépek is). Jóllehet ezen repülő szakanyagok elavultak, de sajnos belátható időn belül komoly anyagi lehetőségekkel nem lehet számolni a légierő fejlesztését illetően, így az elavult szakanyagokkal is elegendőre meg kell elégedni.

A katonai csoportfőnök, Sólyom László vezérőrnagy úgy foglalt állást, hogy a Nemzeti Repülő Alap az ország területén feltalálható repülő szakanyagokra nem kormányfelhatalmazás alapján, hanem jogkörének önkényes magyarázatával és kiterjesztésével tart igényt. A honvédség elvben nem nélkülözheti az ország területén általa felderített és nyilvántartott repülő szakanyagot a megalakuló repülő csapat megalapozásához. Kifejtette, hogy a HM-nek a jövőben a sportrepülésbe való beleszólás tekintetében nem jogfeladással kell élnie, hanem befolyását minden eszközzel növel-

14 Uo. HM 12629. eln. kat. 1947.

nie kell. Végezetül leszögezte, hogy a közeljövőben megjelenő új szervezési rendelet értelmében a repülőügyek ügykörszerűen a Katonai Csoportfőnökség katonai osztályához fognak tartozni, így az anyagellenőrző osztály a fenti ügyben semminemű lépés megtételére nem hivatott.¹⁵

Azokban az időkben a HM-mel együtt az Iparügyi Minisztérium szervei is folytatták az országban fellelhető roncs és lelőtt repülőgépek, valamint repülő szakanyagok összegyűjtését. A begyűjtött repülőgépszakanyagot az esztergomi Aero—Ever, illetve az óbudai Sirály repülőgépzüzembe szállították és megkezdték helyreállításukat. Először fokozatosan — 1949 végéig — 10 db Bücker Bü—131 iskolagépet állítottak helyre a különböző műhelyek, melyekből — megegyezés szerint — 5 db a megalakult 1. önálló repülő kiképző osztály, a másik 5 pedig a sportrepülés állományába került. A Bückerek új neve Csíz lett. Később további 6 db Bü—131-et állítottak helyre. A további években a haderón kívüli repülés bázisán készítették elő a biztos alapot a szerveződő katonai repülés személyi szükségleteinek tömeges kielégítéséhez.

A hadseregfejlesztés — ezen belül a légierő fejlesztése — szempontjából döntő jelentősége volt annak, hogy 1947. szeptember 16-án a békeszerződést az országgyűlés ratifikálta. Így a békeszerződés cikkelyei jogilag is érvénybe léptek. Legálisan megindulhatott a demokratikus néphadsereg fejlesztése, ezen belül az első repülőcsapat felállítása, a repülő szakanyagok összegyűjtése az ország területéről.

A békeszerződés ratifikálásával a SZEB tevékenysége automatikusan megszűnt. A SZEB angol missziója például átalakult angol követséggé. Így a HM-ben minden SZEB-bel kapcsolatos folyó ügyet sztorinóztak.

A demokratikus tisztképzés megindításának kérdése már 1946 nyarán felvetődött az MKP katonai bizottságában és a hadsereg felső vezetésében. Az elképzelés az volt, hogy már 1946 őszén el kell kezdeni a tisztjelöltek toborzását pályázati felhívás alapján és meg kell kezdeni felkészítésüket a négyévesre tervezett tiszti iskolára. Ebben az elképzelésben lényegében az a felismerés öltött testet, amely szerint a békekötés után óhatatlanul meginduló gyors hadseregfejlesztéshez időben meg kell kezdeni a szakkáderek biztosítását. Ezért lépett elő napirendi kérdéssé a tiszti iskola felállítása már 1946 nyarán.

A fentiekre alapozva, a MKP katonai bizottságának javaslatára — melynek tagja volt Pálffy György, Sólyom László, és mások — a HM a SZEB-hez fordult több, a kiképzéssel kapcsolatos kérdésben döntés végett. Ezek között volt a tisztképzés beindításával kapcsolatos kérés is.

1946. szeptember 7-én a SZEB katonai osztályának vezetője, Kondratov vezérőrnagy magához kérte Kuthy László altábornagy kiképzési felügyelőt és Beleznay István vk. ezredes kiképzési csoportfőnököt, hogy a felvetett, kiképzéssel kapcsolatos kérdésekre a SZEB válaszát megadja. Más kiképzési témák megtárgyalása után Kondratov vezérőrnagy kijelentette, hogy nem járulnak hozzá a négyéves kiképzési rendszerben tervezett tisztképzéssel kapcsolatban pályázati felhívás kibocsájtásához a békeszerződés aláírása előtt, illetve hogy ezzel kapcsolatban a katonai vezetés önként jelentkezőket válogasson ki.

Érthető, hogy a SZEB a tisztképzést a békekötés hiánya miatt akkor nem engedélyezhette. A békekötés után azonban haladéktalanul újra napirendre került a tisztképzés megindításának ügye. Legálisan indulhatott a tisztképzés, hiszen a kádertutánpótlás a hadseregfejlesztés egyik kulcskérdése volt.

A HM 1947 júniusában megkezdte a kezdeti lépéseket az új tisztikar kialakítására 1947. június 17-én jelent meg a rendelet, amely intézkedett az új tisztképző iskola, a „Honvéd Kossuth Akadémia” felállítására. A rendelet szerint 1947. október 1-jén kellett az új tisztképző intézményben megkezdeni az oktatást, amikor egyéves tiszti

¹⁵ Uo. HM 21011. eln. ag. ell. 1947.

tanfolyamot és hároméves tiszti iskolát terveztek indítani. Ennek megfelelően pályázati felhívás jelent meg az új tisztképző iskolára történő jelentkezésre.

Az egyéves tiszti tanfolyam hallgatóinak azok a régi hadseregbeli hivatásos és tartalékos tiszthelyettesek jelentkezhetnek, akik politikai és szakmai szempontból megfeleleltek.

Az egyéves tiszti tanfolyam beindítása mellett megszervezték a hároméves tiszti iskolát is, ahová már a polgári életből jelentkezhetnek azok a munkás, paraszt és népi értelmiségi fiatalok, akik a katonai pályát élethivatásul választották. A pályázóknak felvételi vizsgát kellett tenniük a fegyvernemüknek megfelelő szaktárgykörökből, így a repülőjelölteknek repülő ismeretekből is.¹⁶

A békeszerződés ratifikálása után két héttel a HM Katonai Csoportfőnökség katonai osztályán létrehozták a repülő alosztályt, amely a repülő ügyeket ügykörszerűen átvette az anyagellenőrző osztálytól. Ezzel az Anyagi Főcsoportfőnökség anyagellenőrző osztálya repülési irányú tevékenységét befejezte. Másfél éves ilyen irányú működése során összességében ellátta a katonai repülés képviselőjének feladatát. A tevékenysége során ki kell emelni Szabó Mátyás repülő alezredes és Dr. Sárga János repülő műszaki őrnagy eredményes munkásságát.¹⁷

Az 1947. október 1-jétől életbelépett hadrenddel már egy újabb fejezet kezdődött a Magyar Néphadsereg, ezen belül a légierő életében. Megindult a hadsereg dinamikus fejlesztése a parlament, illetve a koalíciós kormány döntéseinek megfelelően.

16 Uo. HMj12589. eln. kik. 1947.

17 Uo. HMj23687. eln. kat. 1947.