

dy Múzeum birtokába. Egyébként a szóban forgó buzogány 11 gerezzdel bír, úgynevezett hadnagyi jelvény, kora a XVII. századra tehető.

A gyűjtemény jelentős számú karddal is dicsekedhetik. Bár ezek közül néhány a XIX. században készült másolat, mégis, a fegyverek ezen csoportja megkülönböztetett figyelmet érdemel.

A sorozat egy XIII. századból származó karddal veszi kezdetét, ez a darab egyben a múzeum legkorábbi fegyvere is. Viszonylag jó fenntartásúnak mondható.

Ezt követően csaknem minden évszázadot képvisel egy, vagy több kard. A XVII. század kardformáit már egész sorozat szemlélteti.

A sorozatban kiemelkedő példányok az úgynevezett schiavona típusú kardok. Szépen megmunkált, zárt vaskosaruk szinte sérülés nélkül vészelte át az elmúlt századokat. A sorozatból még említhetők azok a lovassági kardok is, melyeknek markolata tipikusan „dragonyos” formájú. Pengéjük kivétel nélkül tetszetős csiszárjegyekkel ékeskedik.

A felsorolás utolsó példajaként említjük a védőfegyverek közt kiállított sodronyínget. A XVI. században készült ingvasgyűrűkből szőtt, ép állapotban megmaradt példány. A katalógus rámutat, hogy a sodronyíng eredetiségét a szegecselt, esetenként forrasztott gyűrűk is igazolják. Kiemelkedő darab... „amely ma is szinte párját ritkítja hazánkban.”

A leíró részt a Jegyzetek oldalai követik. A terjedelmet illetőleg fejezetnek is mondható részben a szerző olyan általános vonatkozású fegyverismereteket is közöl, melyek szorosan kapcsolódnak ugyan a leírt fegyverekhez, mégis lényegesen többet nyújtanak a szakkatalógusokban általában közölni szokott ilyen jellegű ismertetéseknél.

Összegezve: úgy véljük, hogy a szak-katalógus leíró anyaga, valamint a Jegyzetek kiegészítő ismeretközlései hasznos segítői lesznek mindazoknak, akik bármely vonatkozásban érdeklődnek a régi fegyverek iránt.

Csillag Ferenc

OLAF GROEHLER

A LÉGI HÁBORÚK TÖRTÉNETE 1910—1970.

(Zrínyi Katonai Könyv- és Lapkiadó, Budapest, 1980. 465 o.)

A repülés vágya szinte egyidős az emberiséggel. Alighogy az ember megjelent a Földön, megkezdte harcát a föld, a víz, a levegő meghódításáért. Ez utóbbi legyőzésére kellett a legtovább várni.

A kezdeti sikertelen próbálkozások után úgy tűnt, a léggömbök jelentik a megoldást — ezek hadi alkalmazására már elég korán, 1794-ben sor került, a francia forradalom hadserege felderítésére használt léggömböt —, majd megjelentek a léghajók, mint az ember repülési vágyának teljesítői. Századunk elején pedig sor került az első klasszikus értelemben vett „gépi” repülésre. Az amerikai Wright testvérek, a maguk által készített repülőgéppel 1903. december 17-én Kitty Hawknál 59 másodpercet repültek a levegőben. (A pontosság kedvéért meg kell jegyeznünk: Orville Wright repült ekkor a géppel.) Ezzel a sikeres kísérlettel szinte soha nem tapasztalt fejlődés előtt nyitották meg az utat.

A sikeres repülések — pl. a francia Louis Blériot 1909. július 25-i repülése a La Manche felett — a különböző országok katonai vezetésére sem voltak hatástalanok. A már korábban használt léghajók mellett megkezdtek a repülőgépek alkalmazását is. Ettől az időtől — 1907—1910 — kezdve a háborúkból már a repülők is kivették a részüket.

Olaf Groehler könyvében a repülő háborús szerepéről, a légierők harcairól ad képet. Mint ilyen, az első marxista összefoglaló munkák közé sorolható ebben a témakörben. A szerző művében hatvan év háborúinak légi eseményeit vizsgálja. A kezdetet 1911 jelenti, amikor az olasz hadsereg az Észak-Afrikában 1911—1912-ben lezajlott olasz—török háborúban először alkalmazott repülőgépeket, természetesen komolyabb eredmények nélkül. Ezeket a gépeket akkor még — hiszen inkább látványosság, mint ko-

moly fegyver számba mentek — „cirku-szi masinának” nevezték.

A repülőgépek harci alkalmazásának első jelentős állomása az első világháború volt, amikor is a harcban álló felek már százszám alkalmazták a repülőket. Ebben főleg az antant hatalmak jártak elől, amelyeknek a repülőgépipara, repülőtechnikája messze megelőzte a központi hatalmakét. Különösen a francia repülőgépipar mutatott fel számos technikai újítást. A központi hatalmaknak, elsősorban Németországnak, eleinte csak arra futotta erejéből, hogy különböző, bevált „antant-típusokat” lemásoljon. Ez a hátrány annak a helytelen álláspontnak volt a következménye, amelyet a német vezérkar képviselt korábban — a repülőket maximum felderítési feladatokra használni, a hangsúly a léghajókon van. Így a jelentős hátrányban levő hadvezetőség csak később tudott hozzáfogni egy nagy hatású vadászgépflootta kiépítéséhez. A kötet 34. oldalán található táblázat jól bizonyítja, hogy ez a gyakorlatban a háború végére, 1918-ra valósult meg, amikor a német hadsereg már korszerű és jelentős számú vadászgéppel tudta felvenni a harcot az antant légitáival szemben.

A háborúban óriásit fejlődött a repülés. A kezdetekben több — szinte minden — feladatra alkalmazott repülőgépek, felderítő, vadász és bombázó gépekre váltak szét. Ezek az „alaptípusok” a későbbiekben is megmaradtak. A háború folyamán — Groehler többször is utal rá — a légierő egyes országokban önálló fegyveremmé vált. Ez az új fegyvernem, harcainak nagy részét a nyugati fronton vívta meg. A kezdeti felderítő tevékenység rövid időn belül aktív légi háborúvá vált. Egyre több vadász- és bombázógép vívta meg harcát a frontok felett. A légi hadviselés borzalmaiktól a hátszárny még egyelőre mentes volt.

A háborút követő évekre — 1920—1930 — a légi hadviselés tapasztalatainak hasznosítása mellett az ugrásszerű korszerűsítés volt a jellemző. Ebben az időszakban épült ki a Szovjetunió légierője is, amelynek létrehozása hatalmas erőfeszítéseibe került a fiatal szovjet állam népeinek. Érdekes viszont, hogy a korábban lépéselőnyvel rendelkező francia hadsereg a húszas évek végén és később is alig törődött légierőjének a fejlesztésével. Nem így Anglia, amely a háború után is fejlesztette légierőjét és állandóan korszerűbb repülőgéptípusokat alkalmazott a Királyi Légierő (RAF) állományában. Ezeket a gépeket a különböző gyarmati harcok alkalmával be is vetették. Különböző technikai újítások is megjelen-

tek. Így pl. a behúzható fűtómű, a réselt szárnyak, az állítható légcsavar.

Az első világháború után vált ismertté Giulio Douhet olasz repülőtiszt elmélete, aki 1930-ban bekövetkezett haláláig állandóan fejlesztette a róla „douhetizmus”-nak is nevezett elméletét. Elméletének lényegét a következőképpen foglalhatjuk össze: totális hadviselés a hátszárny ellen. Ennek érdekében a támadó légierő állandó fejlesztése, a bombázó és vadászfeladatok ellátására egyaránt alkalmazható repülőgépek kifejlesztése. Douhet elmélete a japán, az olasz, majd később a német légierő vezetésében visszhangra is talált. E légierők második világháborús tevékenysége azt bizonyítja „jó tanítványokká” váltak.

A háborúban vesztes Németország hosszú ideig nem foglalkozhatott légi erejének kiépítésével. Megváltozott azonban a helyzet Hitler hatalomra kerülése után. A kormány, röviddel hivatalba lépése után, 40 millió márkát bocsátott a repülőgépkonstrukciónak rendelkezésére és a légierő megszervezéséhez maga Göring látott hozzá, az első világháború számos vadászrepülő hírességével együtt.

A légi háborúk történetében a következő nagy állomást a spanyol polgárháború jelentette, amelyben a német, az olasz és a szovjet repülőgépipar legújabb termékei csaptak össze — legtöbbször váltakozó sikerrel. A Franco oldalán harcoló fasiszta légierő Guernica lerombolásával bemutatott tartott abból, hogy egy esetlegesen elkövetkező háborúban milyen veszély fenyegeti a polgári lakosságot.

Ugyanezekben az években a Távolszárny-Keleten a japán légitámadás pusztította Kínát, míg Afrikában a független Abessziniát bombázták az olasz expedíciós hadsereg repülői.

A könyv legrészletesebben — érthetően — a második világháború légi küzdelmeivel foglalkozik. Ennek keretében is elsősorban a szovjet—német front eseményeit tárgyalja. A második világháború harcainak, a háború kimenetelét eldöntő csatáknak a színhelye a keleti front volt. Ezen a fronton harcolt a fasiszta Németország és a vele szövetséges államok légierőjének 60—70%-a. Nem kisebbíti ez a tény az angol, amerikai repülőik érdemeit sem, de tényyszerűen cáfolja azokat a nyugati történetírásban élő elképzeléseket, melyek szerint Németország veresége elsősorban a nyugati szövetségesek nagyarányú légitévékenységének a következménye lenne. A szerző nem csak a légi harcok eredményeit, eseményeit tárja az olvasó elé, de áttekin-tést nyújt a harcoló felek repülőgépipa-

ráról, összehasonlítja a különböző repülőgéptípusokat — sajnos nem mindig konkrét adatok, mutatók feltüntetésével.

Aránytalanul keveset foglalkozik a Távol-Kelet légihaborújának az ismertetésével, a nyugati front eseményeire is több figyelmet szentelhetett volna a szerző. Ez azzal magyarázható egyébként, hogy főleg német forrásokat használt, bár a legjelentősebb szovjet és nyugati anyagokat is kézbe vette.

A munka további részében Groehler a második világháború utáni időszak „légi eseményeire” is kitér. Részletesen foglalkozik a koreai, a vietnami háborúk légi harcraival, de vázlatos képet ad az arab—izraeli háborúk légi küzdelmeiről is. Rövid kitérőként — maga is így nevezi — az Egyesült Államok repülőgépiparát mutatja be, amely ma már kissé a múltnak tekinthető.

A rendkívül jól illusztrált könyvet — számos eredeti fotó, rajz, grafikon és különböző táblázat színesíti — befejezésként az atom- és rakétakorszak szovjet és amerikai légierejének a bemutatásával zárja.

Nem lehet tudni, hogy a televízióban

a közelmúltban bemutatott, a repülés, a légi háborúk történetével foglalkozó filmsorozatok ösztönözték-e a Zrínyi Katonai Könyv- és Lapkiadót, hogy magyarul hozzáférhetővé tegye az NDK-beli hadtörténész, Olaf Groehler könyvét. Mindenesetre olvasmányos könyvet nyújtott át a repülés iránt érdeklődő olvasóknak. Jóllehet, ez a könyv sem mentes a kisebb-nagyobb hibáktól. Pl. a két világháború közti Etiópiát (Abessínia) Afrika utolsó és egyetlen független országának tartja a szerző, a korábban már említett repülőgép összehasonlítások ellentmondásossága, Japán feltétel nélküli megadásának időpontja nem egészen pontos stb., melyek egy része gondosabb szerkesztéssel kiküszöbölhető lett volna. Azonban a szerző eredeti célkitűzését, melyet a magyar kiadáshoz írt előszóiban így fogalmazott meg, miszerint az a szándék vezette, „... hogy ha nem is teljesen részletes, de összefüggő, általános áttekintést kapjon az olvasó a légi hadviselés, a repülőharcászat és a repüléstechnika fejlődésének főbb irányzatairól és kölcsönhatásairól” — elérte!

Szakály Sándor

VOENNO—ISZTORICESZKIJ ZSURNAL

(Szovjetunió)

1980. 7—12. szám

Magyarországon kevéssé ismert kérdésről, a Haditengerészeti Flotta fejlődéséről és jelenlegi helyzetéről közöl érdekes adatokat *A. Szorokin*: „A tengeri határok védelmében” c. (1980. 7. sz. 11—17. o.) összefoglaló írása, amely a flotta napja alkalmából jelent meg.

A fiatal szovjet hadiflotta kezdettől fogva jelentős szerepet játszott a szovjet hatalom ellenségeivel vívott harcban. A Balti Flotta hajóiról csupán 1919. október 13. és 31. között 6500 matróz ment Petrográd védelmére. A fehérgárdisták ellen vívott harcban jelentős szerepet játszottak a Volgai, Északi-Dvinai, Asztrahányi-Káspi, valamint a Dnyeperi Flottilla tengerészei is.

A polgárháború befejezése után, 1921 márciusában a párt X. kongresszusa határozatot fogadott el a Haditengerészeti Flotta helyreállításáról és fejlesztéséről. 1921-ben 1200 kommunista tengerész irányítottak vissza az állami hivatalokból és a hadseregből a flottához. A szor-

gos munka eredményeként a Balti és a Fekete-tengeri Flotta már 1928-ban jól szervezett katonai erőt képviselt. Jelen-tősen előrehaladt a Káspi és Amuri Flottilla hajóinak helyreállítása is.

A flotta harcképességét először a kínai militaristák által provokált incidensek tették próbára 1929-ben, amikor a Távol-keleti Különleges Hadsereg és az Amuri Flottilla megsemmisítő csapást mért az agresszorokra.

Az első öt éves tervek megerősítették az ország gazdasági és védelmi erejét, lehetővé tették a követelményeknek megfelelő flotta építésének elkezdését. 1932-ben hozták létre a Csendes-óceáni, 1933-ban pedig az Északi Flottát.

A Honvédó Háború kezdetekor a Haditengerészeti Flotta a következőkből állt: 3 sorhajó, 7 könnyűcirkáló, 54 torpedóromboló, 22 órhajó, 80 aknakereső hajó, 287 torpedónaszád, 212 tengeralattjáró, több mint 2500 repülőgép, a parti tüzérség 260 ütege.