

CZIRÓK ZOLTÁN
„VÉGIGDÜBÖRÖGTEK FELETTÜNK A HALÁL FUVAROSAI”

Czirók Zoltán

„VÉGIGDÜBÖRÖGTEK FELETTÜNK
A HALÁL FUVAROSAI”

LÉGI ESEMÉNYEK
A CELLDÖMÖLKI ÉS A SÁRVÁRI JÁRÁS LÉGTERÉBEN
1944–1945

Szombathely

2008

A Vasi Múzeumbarát Egylet
kiadványa

A kötet megjelenését támogatta:

Kovács Ferenc, a Vas Megyei Közgyűlés elnöke

nka

Nemzeti Kulturális Alap

Közművelődési Alapítvány, Sárvár
Vas Megyei Közgyűlés Tudományos Tanácsadó Testülete
Sárvár és Kistérsége Többcélú Kistérségi Társulás Munkaszervezete

Szakmai lektor:

Mohos Nándor

Felelős kiadó:

Ambrus Lajos, a Vasi Múzeumbarát Egylet elnöke

ISBN 978-963-88188-1-2

Terjedelem: 15 ív. Példányszám: 300
Nyomdai munka: Szigatúra Nyomda és Kiadó Kft.
Felelős vezető: Balla Tibor

Tartalom

Előszó	9
A könyv használatához.....	11
Történelmi bevezető helyett.....	13
Támadók kontra védők.....	17
A Földközi-tengeri Szövetséges Stratégiai Légierő	17
Az amerikai szárazföldi haderő légierejében (USAAF) szereplő repülőegységek	24
<i>Légi győzelmek igazolása az amerikai szárazföldi haderő légierejében</i>	<i>24</i>
Német és magyar vadászvédelem	26
A német légierőben (Luftwaffe) szereplő repülőegységek	31
<i>Légi győzelmek igazolása a német légierőben</i>	<i>31</i>
Légvédelmi tüzérség.....	33
Radarvédelem	35
Lügylő- és jelzőszolgálat.....	35
A légmentesség kérdése	36
Megkezdődnek az átrepülések	43
1944. március 17.	44
1944. április 12.	45
1944. április 23.	46
1944. április 28.	47
1944. május 10.	47
1944. május 24.	49
1944. június 16.	50
1944. június 26.	54
1944. július 2.	57
1944. július 7.	58
1944. július 8.	60
1944. július 16.	61
1944. július 26.	65
1944. augusztus 2.	65
1944. augusztus 7.	66
1944. augusztus 9.	79
1944. augusztus 22.	81
1944. szeptember 10.	94
Közvetlen támadások a két járás területén	95
1944. október 7.	96
1944. október 13.	102
1944. október 14.	108
1944. október 17.	108
1944. október 23.	109
1944. november 1.	110

1944. november 3.....	114
1944. november 5.....	114
1944. november 19.....	116
1944. november 20.....	116
1944. december 2.....	118
1944. december 6.....	120
1944. december. 11.....	121
1944. december. 18.....	122
1944. december 19.....	122
1944. december 22.....	122
1944. december 26.....	123
1945. január 15.....	123
1945. január 31.....	124
1945. február 13.....	125
1945. február 14.....	131
1945. február 16.....	132
1945. február 21.....	132
1945. március 1.....	133
<i>Márciusi kérdőjelek.....</i>	134
A szovjet hadsereg és légierő ténykedése	137
Repülőterek a Celldömölki járás területén	153
A kenyéri repülőtér.....	153
<i>Pilótaképzés Kenyeriben</i>	162
<i>Harci alakulatok a reptéren.....</i>	172
Tábori repülőterek Kemenesszentpéteren, Egyházaskeszőn és Magyargencsen	188
A két járás területén lezuhant amerikai repülőgépek.....	200
A repülőtevékenység áldozatai a két járásban.....	207
Rövidítések jegyzéke.....	213
Földrajzi név- és személynévmutató	219
Illusztrációk jegyzéke.....	235
<i>Képek</i>	235
<i>Térképek</i>	238
<i>Térképnyelvtanok.....</i>	239
<i>Vázlatrajzok</i>	239
<i>Borító.....</i>	239



1. térkép
 Cellödömölki járás közig. térképe, 1944

Előszó

A rendszerváltást követően Pataky Iván, Rozsos László és Sárhidai Gyula kétkötetes, „Légi háború Magyarország felett” címmel megjelent munkája mérföldkövet jelentett a hazai hadtörténeti, és elsősorban a repüléstörténeti kutatások szempontjából. A könyv nyomán elkezdődött az egyes régiók és megyék második világháborús történetének feltárása, számba véve a területükön történt légitámadásokat és repülőgép-lezuhanásokat. A sikeres kutatómunkákat nagyban segítette, hogy a magyar és külföldi levéltárakban megbúvó dokumentumokhoz mind könnyebben lehetett hozzáférni, továbbá az idegen nyelvű szakirodalom – gondolok itt elsősorban az amerikai és német alakulatkönyvekre – is egyre nagyobb tömegben jelent meg. A téma hazai szakértői közül Jánkfalvi Zoltán, ifj. Sarkady Sándor és Tólosi Zoltán könyv formájában is közreadták szűkebb környezetük légi eseményeinek feldolgozását. E nyomvonalon haladva kézenfekvőnek tűnt saját lakóhelyem ilyen jellegű bemutatása – jóllehet, még jelen írás után sem merném kijelenteni, hogy a korszak katonai repülésének ismerője vagyok. Az elődök kiemelkedő munkája azonban nagyban megkönnyítette a munkámat. Már itt kiemelném Mohos Nándort, az amerikai légierő magyarországi tevékenységének legjobb ismerőjét, akinek hihetetlen gazdag adatbázisával csak segítőkészsége vetekedhet.

A Vas vármegyét ért légitámadásokról ezideig csak korlátozott számú és részletességű írás jelent meg, ezek jelentős hányada Szombathely bombázásával foglalkozik. Saját szülővárosom, Sárvár és a szomszédos Celldömölk térségéről azonban mindez ideig szinte semmilyen összefoglaló munka nem látott napvilágot. A vármegye többi járásának eseményei további kutatásokat, esetleg újabb kutatókat igényel.

A könyv az amerikai repülőkötelékek átvonulásának és támadásainak történetét, valamint a szovjet légi és szárazföldi haderő tevékenységét tárgyalja 1944 tavaszától 1945 áprilisáig bezárólag a Celldömöki és a Sárvári járások területén. Ezen időszakot a lehető legnagyobb részletességgel igyekszik bemutatni levéltári dokumentumok, korabeli folyóiratok, valamint magyar és idegen nyelvű szakirodalom alapján – bár ez értelemszerűen sosem lehet teljes. A lezuhant repülőgépek és személyzetük azonosításának kísérlete mellett több mint 60 év távlatából emléket kíván állítani a mintegy 100 polgári áldozatnak is. Ugyanakkor elsőként vállalkozik a kenyeri repülőtér és a Kemenesszentpéter környékén üzemeltetett tábori repülőterek történetének feldolgozására.

Bár az idő múlásával sajnos egyre kevesebben lesznek, akik személyesen átérték ezeket az eseményeket, a lehetőségekhez mérten próbáltam minél többüket felkeresni és megszólaltatni. Különleges élmény volt például a kemenesszentpéteri Zsidai Miklós beszámolóját hallgatni, aki egyrészt a község belterületén fekvő egykori repülőtér szomszédságában lakik ma is, emellett a többi környékbeli reptér építési munkálataiban is részt vett, de átélte szülőfaluja térségében történt valamennyi bombatámadást is. Rajta kívül is számos visszaemlékező segítette egy-egy bombázás vagy zuhanás részleteinek pontosabbá tételét, ám ezeket minden esetben igyekeztem valamilyen dokumentummal alátámasztani.

A könyv, melyet az olvasó kezében tart, körülbelül másfél évnyi feszített kutatómunka eredménye. Kutatásaim során sokaktól kaptam segítséget, amit ezúton szeretnék megköszönni. Köszönet mindazoknak, akik visszaemlékezéseikkel, fotókkal vagy egyéb más módon segítettek munkámat! Külön hálával tartozom Mohos Nándornak, ifj. Sarkady Sándornak és ifj. Winkler Lászlónak, az ő támogatásukra mindig számíthattam.

A kötet Mayer László szerkesztői segítségével készült, akitől rengeteget tanultam, míg a végleges forma Németh József munkáját dicséri.

Czirók Zoltán

A könyv használatához

A téma tárgyalását megelőzően szükségesnek tűnik néhány kérdés tisztázása. Mindenekelőtt ki kell hangsúlyozni, hogy a mai megye- és járáshatárok több helyen eltérnek a korabeli határoktól. Ennek legékezebb példája Vas megye jelenlegi északkeleti szegélye, valamint a Rába és a Marcal által határolt háromszög, amely jelenleg Veszprém megye részét képezi, de 1944–1945-ben a Celldömölki járáshoz tartozott. Kutatásaim során ezeket a járáshatárokat csak kivételes esetekben léptem át, akkor is kizárólag az azokhoz nagyon közel eső települések, mint például Külsővat esetében.

Az ország területe felett a második világháború során lezajlott légi háború történetéhez képest elenyésző részt képvisel a könyvben a brit és szovjet katonai repülés. Előbbi azzal magyarázható, hogy a Királyi Légierő a Celldömölki és a Sárvári járás légterében semmilyen tevékenységet nem fejtett ki, sem bombák, sem repülőgépek nem értek itt földet a részükről. A szovjet légierővel kapcsolatosan viszont a legnagyobb problémát a vonatkozó szakirodalom hiánya okozza. Bár ismert számos olyan eset, amikor valószínűsíthető, hogy a támadók szovjet repülőek voltak, ezek beazonosítása szinte lehetetlen. Az amerikai és német légierő esetében a hivatkozott irodalom segítségével végeztem az azonosítást, de további dokumentumokkal – például bevetési jelentések segítségével – ezek nyilvánvalóan még jobban behatárolhatóak lennének.

A helységnevek helyesírásakor a korban Magyarországhoz tartozó települések nevei az akkor és jelenleg használatos formában is feltüntetésre kerültek, míg azokat, amelyek sohasem képezték az ország részét (lásd Wien), az eredeti formában használtam. Az amerikai és német alakulatneveknél ugyancsak az eredeti írásmódot alkalmaztam.

Az események tárgyalása első pillantásra a régimódi, pozitívista történetírás jellemzőit mutathatja. Ennek oka egyrészt az, hogy a könyv inkább adatfeltáró, illetve adatfeldolgozó jellegű, másrészt a korábban említett munkákat hasonló módon építették fel – ezzel mintegy iskolát teremtve – és ettől nem szerettem volna eltérni. Ugyanakkor első sorban a két vizsgált járás eseményeire összpontosítottam, a nagyobb területre vonatkozó, illetve országos kitekintések csak a szükséges helyeken kerültek a szövegbe, mivel ezekre a megjelent összefoglalások kitértek. Igyekeztem a szakmai kritériumoknak minden szempontból eleget tenni, mégis az események feldolgozásakor elsődleges volt az ismeretterjesztő jelleg, ezért minden olyan kifejezést, szakzsargont,

repülőgépekre vonatkozó adatot stb. próbáltam feltüntetni és magyarázni, amely a témában járatos embereknek talán egyértelműnek tűnik, de laikusok számára kifejtésre szorul. E célt szolgálja a számos vázlat, táblázat és jegyzék is.

A repülőgép-típusok műszaki jellemzőit bemutató táblázatok esetében általában az adott korszakban leggyakrabban használt változatok adatai kerültek feltüntetésre. Az egyéb változatok jellemzői, fegyverezete természetesen ezektől eltérhet, ahogy a vadászgépek hatótávolsága is viszonylagos, hiszen az póttankkal növelhető volt.

Tartalmilag megkérdőjelezhető az aprólékosság, amellyel minden eddig ismertté vált adat bemutatásra kerül – bár a szövetséges repülőgépekről aláhulló tárgyak (benzintartály, töltényhevederek stb.) részletezését mellőztük. Az ilyen jellegű kutatómunka azonban sohasem mondható teljesnek és lezártnak, vagyis a hiányosnak tűnő információk további kiegészítésekre szorulhatnak. Épp ezért várom mindazok jelentkezését és észrevételeiket, akik a témához érdemben hozzá tudnak szólni.

Magyar Király Honvéd Légierő	Luftwaffe	Army Air Force
Honvéd (honv)	Flieger (Flg.)	Private 2 nd Class
Orvezető (órv.)	Gefreiter (Gefr.)	Private 1 st Class
Tizedes (tiz.)	Korporal (Korp.)	Corporal (Cpl.)
Szakaszvezető (szkv)	Unteroffizier (Uffz.)	Sergeant (Sgt.)
Ormester (órm.)	Feldwebel (Fw.)	Staff Sergeant (S/Sgt.)
Törzsőrmester (törm.)	Stabsfeldwebel (Stfw.)	Technical Sergeant (T/Sgt.)
Főtörzsőrmester (főtörm.)	Oberfeldwebel (Obfw.)	Master Sergeant (M/Sgt.)
Zászlós (zls.)	Fähnrich (Fhr.)	Flying Officer (F/O)
Hadnagy (hdgy.)	Leutnant (Ltn.)	Second Lieutenant (2 nd Lt.)
	Oberfähnrich (Obfhr.)	
Főhadnagy (fhdgy.)	Oberleutnant (Oblt.)	First Lieutenant (1 st Lt.)
Százados (szds.)	Hauptmann (Hptm.)	Captain (Capt.)
Őrnagy (örgy.)	Major (Maj.)	Major (Maj.)
Alezredes (alezr.)	Oberstleutnant (Obstlt.)	Lieutenant Colonel (Lt. Col.)
Ezredes (ezr.)	Oberst	Colonel (Col.)

1. táblázat

Rendfokozatok a magyar, német és amerikai légierőknél a második világháborúban

Történelmi bevezető helyett.

A légi események taglalása előtt érdemes néhány rövid utalást tenni Magyarország kül- és belpolitikai helyzetére, valamint a korabeli légi hadviselés jellegére. Mivel az ország két világháború közötti történelmének, valamint második világháborús szerepének óriási a szakirodalma, e helyen nem kívánunk összefüggő és kiterjedt áttekintést nyújtani a témában, csupán felvillantunk néhány jelentős fordulópontot, amelyek az 1944-es állapotokhoz vezettek, továbbá némileg segítik térben és időben elhelyezni a légi háború eseményeit.

Az 1930-as évek derekára a gazdasági kényszerűség, a német piacra utaltság, s mindenekelőtt a Németországgal való külpolitikai érdekközösség révén a magyar politika olyan szűk mozgástérrel rendelkezett, hogy a kormányzó által egymás után kinevezett miniszterelnökök – Darányi Kálmán, Imrédy Béla, Teleki Pál – hiába próbálkoztak a politikai jobbratolódást és egyre erősödő németorientáltságot mérsékelni, ez nem sikerülhetett. Egyértelműnek tűnt az is, hogy a magyar revíziós célok Németország támogatásával realizálhatóak.

A Felvidék egy részét Magyarországnak ítélő első bécsi döntés után nehéz volt Németország ellenében politizálni, amely az 1938. évi „Anschluss” után közvetlen szomszédunk lett. 1939 tavaszán Magyarország német támogatással megszerezte a Kárpátalját, a következő évben a második bécsi döntés értelmében visszakapta Észak-Erdélyt és Székelyföldet. E külpolitikai sikerek és ezzel párhuzamosan a belpolitikában tért nyerő szélsőjobboldal nyomán egyenes út vezetett a hadbalépéshez a németek oldalán.

1941 áprilisában a magyar csapatok megszállták a délvidéki területeket, majd német szövetségesként részt vettek a második világháború legkockázatosabb vállalkozásában, a június 22-én meginduló Szovjetunió elleni hadműveletekben. Másfél évnyi gyilkos küzdelmet követően, 1943 januárjában a 2. magyar hadsereg megsemmisítő vereséget szenvedett Voronyezsnél, a Don-kanyarban, majd fél évre rá a német hadsereg is elszenvedte első komoly vereségét. Ettől kezdve lényegében már csak az volt a kérdés, hogy mikor éri el a frontvonal az országot. Különösen az 1944. március 19-i német megszállás után vált ez elkerülhetetlenné. A stratégiai helyzetben lévő Magyarország kiugrása – ezirányú puhatólózások és tárgyalások már jó ideje folytak – következtében a balkáni front és a keleti front déli része összeomlással fenyegetett volna, így Mussolini bukása és Olaszország kapitulációját követően a németek

azonnal kidolgozták Magyarország megszállásának tervét. Az augusztus 23-i román fegyverszünet pedig újabb nehézséget jelentett, miután Románia hadat üzent Németországnak és csapatai a Vörös Hadsereg oldalán harcoltak tovább. Horthy október 15-i sikertelen kiugrási kísérletét követően nyilas hatalomátvételre került sor, ami egyet jelentett az értelmetlen harc folytatásával és az ország teljes pusztulásával.

Az első világháborút követően – amelyben először használtak nagyobb számban repülőgépeket katonai célokra – szinte azonnal megkezdődött a tapasztalatok összegzése, körvonalazva egy jövőben zajló háború jellemzőit. A légi fegyvernem szerepének első jelentős megfogalmazása az olasz Giulio Douhet névéhez fűződik, akinek sokszor idézett és bírált elmélete világszerte döntően hatott a légi háború és az ellene való védekezés elveinek és módszereinek kidolgozására. Douhet véleménye szerint a fő figyelmet a hátszakra kell fordítani, annak módszeres szétrombolásával, lakosságának demoralizálásával a háborút rövid idő alatt el lehet dönteni. Ennek értelmében a légierőn belül elsődleges szerepet szánt a bombázó alakulatoknak, ezek révén elérve a kívánt sikert. Az európai államok mindegyike hasonló elvek alapján építette ki légierőjét, ám a klasszikus értelemben vett stratégiai bombázóerőket csak az angolszász országok tudhattak magukénak. Németország elsősorban zuhanó- és közepes bombázógépekkel rendelkezett, amelyek tökéletesen megfeleltek a spanyol polgárháború vagy az európai villámháború esetében, de az angliai légi csata bebizonyította, hogy a nagy hatótávolságú nehézbombázók és kísérő vadászgépek nélkül a hátszág szétrombolása csupán illúzió. Természetesen nem hagyható figyelmen kívül az egyes országok gazdasági ereje, hiszen a háborútól messze lévő, korlátlan kapacitással rendelkező amerikai ipar teljesen más lehetőségekkel bírt, mint az évek óta többfrontos háborút vívó és korlátozott energia- és nyersanyaggal bíró Németország.

A szövetséges amerikai–brit légierők 1941 végétől kezdődően kidolgozták a légi támadások stratégiai céljait. Ezek elsősorban a repülőgépgyárak, illetve repülőgép-összeszerelő üzemek, vasúti és közúti közlekedési hálózatok, kőolajipari és egyéb, nyersanyag-feldolgozó létesítmények voltak. Magyarországot központi helyzete több okból is célponttá tette. Egyrészt közlekedési hálózata elengedhetetlen volt a keleti és a balkáni frontra történő szállítások esetében, ugyanakkor stratégiai helyzettel bírt a román olajmezők szempontjából is, majd ezek elvesztését követően a zalai olajmezők értékelődtek fel. Nem elhanyagolható persze a hazai gyárak és üzemek szerepe a német hadianyag-el-

látásban, de a Wien környéki iparvidék közelsége sem. Utóbbiak, valamint a sziléziai iparvidék szintén hazánkon keresztül volt támadható.¹

A légi harcok egy további összetevője az emberi oldal, és itt a magyar repülőkről mindenképpen szólnunk kell. Az amerikai légi armada megjelenésekor egyetlen percig sem volt kérdéses, hogy csekély erőikkel a magyar pilóták teljesen esélytelenek a sokszoros túlerő ellen. Ettől függetlenül nap nap után levegőbe emelkedtek és megvívták csatáikat az ellenséggel. Felmerülhet, hogy vajon mi befolyásolhatta tetteiket? Egyik oldalról nyilvánvalóan kötelezte a repülőket is, mint minden katonát, az esküje. De a haza védelme legalább ennyit nyomott a latban. A magyar repülők büszkéek voltak – ahogy Lengyel József írásának címében: „Lovas nemzet voltunk, repülő nemzet leszünk” – és ha számszerűleg nem is vehették fel a versenyt ellenfeleikkel, a korábbi fázisokban kiképzett repülők állták az összehasonlítást bármely légierő ifjaival szemben. Ugyanakkor a második világháborúban még mindig bizonyos szempontból kiváltságos réteget képeztek a légierő katonái, ezen belül is elsősorban a pilóták. Amellett, hogy bizonyára az életük és legfőbb szenvedélyük volt a repülés, a jóképű és vagány pilóta lényegében a kor playboya volt. Egységeiknél a megszokottnál kissé lazább volt a fegyelem, parancsnokaikkal nemcsak bajtársi, de legtöbbször baráti viszonyban álltak. A rangok messze kisebb jelentőséggel bírtak, mint egyéb fegyvernemeknél, elismerést a repülőtudásukkal és tetteikkel vívhattak ki egymás körében. Ám várható élettartamuk egyáltalán nem volt kecsegtető.

Mindezek fényében, illetve figyelembe vételével vesszük górcső alá a következőkben a magyar, ezen belül pedig a Celldömölki és a Sárvári járás légterében történt eseményeket.

¹ A Wien környéki iparvidék célpontjai elsősorban az olajfinomítók és egyéb olajipari létesítmények voltak: Florisdorf, Korneuburg, Lobau, Moosbierbaum, Schwechat, Vösendorf, Winterhafen. Ezek ma részben önálló települések, részben Wien külvárosához tartoznak. A támadások leírása során nem kerülnek részletezésre a célpontok, legtöbbször csak általános célokat adunk meg. Hasonló a helyzet a szövegben nem szereplő repülőterekkel, mint: Markersdorf, Münchendorf, Zwölfaxing. A sziléziai olajfinomítók közül elsődleges célpont volt Blechhammer (ma: Blachownia), amely valójában egy munkatábor volt, valamint Odertal (Deschowitz, ma: Zdzieszowice).



2. térkép

Sárvári járás közigazgatási térképe, 1944

Támadók kontra védők

A Földközi-tengeri Szövetséges Stratégiai Légierő

Az amerikai csapatok 1943. július 9-i szicíliai partaszállása, majd a szárazföld belseje felé történő nyomulásának hatására a Földközi-tengeri Szövetséges Légierő² – amelynek vezetője J. H. Doolittle tábornok volt – 1943. október 30-án megalakította a szárazföldi haderő 15. légi hadseregét,³ amelyet másnap, november 1-jén aktiváltak a mediterrán hadszíntéren. Miután a 15th AAF mellé rendelték az Angol Királyi Légierő 205. Bombázó Csoportját,⁴ létrejött a Földközi-tengeri Szövetséges Stratégiai Légierő.⁵ A tervek szerint az amerikai légi hadseregeknek 1944. március 31-re kellett elérnie a teljes feltöltöttséget, ami 21 bombázó- és hét vadászcsoporthoz jelentett. A parancsnokság 1943. december 1-jén költözött át Tuniszból Bariba, ahol a háború végéig székelt. A repülőalakulatokat növekvő fokozatosan helyezték át különböző olasz támaszpontokra. A brit csoport december közepén érkezett Olaszországba.⁶

GROUP (CSOPORT)	SQUADRON (SZÁZAD)	TÁMASZ- PONT	GÉPTÍPUS
5th Bomber Wing			
2 nd BG	20 th , 49 th , 96 th , 429 th BS	Amendola	Boeing B-17 Flying Fortress
97 th BG	340 th , 341 st , 342 nd , 414 th BS	Amendola	Boeing B-17 Flying Fortress
99 th BG	346 th , 347 th , 348 th , 416 th BS	Tortorella	Boeing B-17 Flying Fortress
301 st BG	32 nd , 352 nd , 353 rd , 419 th BS	Lucera	Boeing B-17 Flying Fortress
463 rd BG	772 nd , 773 rd , 774 th , 775 th BS	Celone	Boeing B-17 Flying Fortress
483 rd BG	815 th , 816 th , 817 th , 840 th BS	Sterparone	Boeing B-17 Flying Fortress
47th Bomber Wing			
98 th BG	343 rd , 344 th , 345 th , 415 th BS	Lecce	Consolidated B-24 Liberator
376 th BG	512 th , 513 th , 514 th , 515 th BS	San Pancrazio	Consolidated B-24 Liberator

² Mediterranean Allied Air Force = MAAF.

³ 15th Army Air Force = 15th AAF.

⁴ Royal Air Force = RAF, 205th Bomber Group (BG).

⁵ Mediterranean Allied Strategic Air Force = MASAF.

⁶ Pataky – Rozsos – Sárhidai, 1992. 1. köt. 271 p. 99-105. p.; Maurer Maurer (ed.): Air Force Combat Units of World War II. Washington, 1983. 520 p. 470. p.

449 th BG	716 th , 717 th , 718 th , 719 th BS	Grottaglie	Consolidated B–24 Liberator
450 th BG	720 th , 721 st , 722 nd , 723 rd BS	Manduria	Consolidated B–24 Liberator
49th Bomber Wing			
451 st BG	724 th , 725 th , 726 th , 727 th BS	Castelluccio	Consolidated B–24 Liberator
461 st BG	764 th , 765 th , 766 th , 767 th BS	Torretto	Consolidated B–24 Liberator
484 th BG	824 th , 825 th , 826 th , 827 th BS	Torretto	Consolidated B–24 Liberator
55th Bomber Wing			
460 th BG	760 th , 761 st , 762 nd , 763 rd BS	Spinazzola	Consolidated B–24 Liberator
464 th BG	776 th , 777 th , 778 th , 779 th BS	Pantanella	Consolidated B–24 Liberator
465 th BG	780 th , 781 st , 782 nd , 783 rd BS	Pantanella	Consolidated B–24 Liberator
485 th BG	828 th , 829 th , 830 th , 831 st BS	Venosa	Consolidated B–24 Liberator
304th Bomber Wing			
454 th BG	736 th , 737 th , 738 th , 739 th BS	San Giovanni	Consolidated B–24 Liberator
455 th BG	740 th , 741 st , 742 nd , 743 rd BS	San Giovanni	Consolidated B–24 Liberator
456 th BG	744 th , 745 th , 746 th , 747 th BS	Stornara	Consolidated B–24 Liberator
459 th BG	756 th , 757 th , 758 th , 759 th BS	Giulia	Consolidated B–24 Liberator
306th Fighter Wing			
1 st FG	27 th , 71 st , 94 th FS	Lesina	Lockheed P–38 Lightning
14 th FG	37 th , 48 th , 49 th FS	Triolo	Lockheed P–38 Lightning
31 st FG	307 th , 308 th , 309 th FS	Mondolfo	North American P–51 Mustang
52 nd FG	2 nd , 4 th , 5 th FS	Madna	North American P–51 Mustang
82 nd FG	95 th , 96 th , 97 th FS	Vincenzo	Lockheed P–38 Lightning
325 th FG	317 th , 318 th , 319 th FS	Mondolfo	Republic P–47 Thunderbolt, majd North American P–51 Mustang
332 nd FG	99 th , 100 th , 301 st , 302 nd FS	Ramitelli	Republic P–47 Thunderbolt, majd North American P–51 Mustang

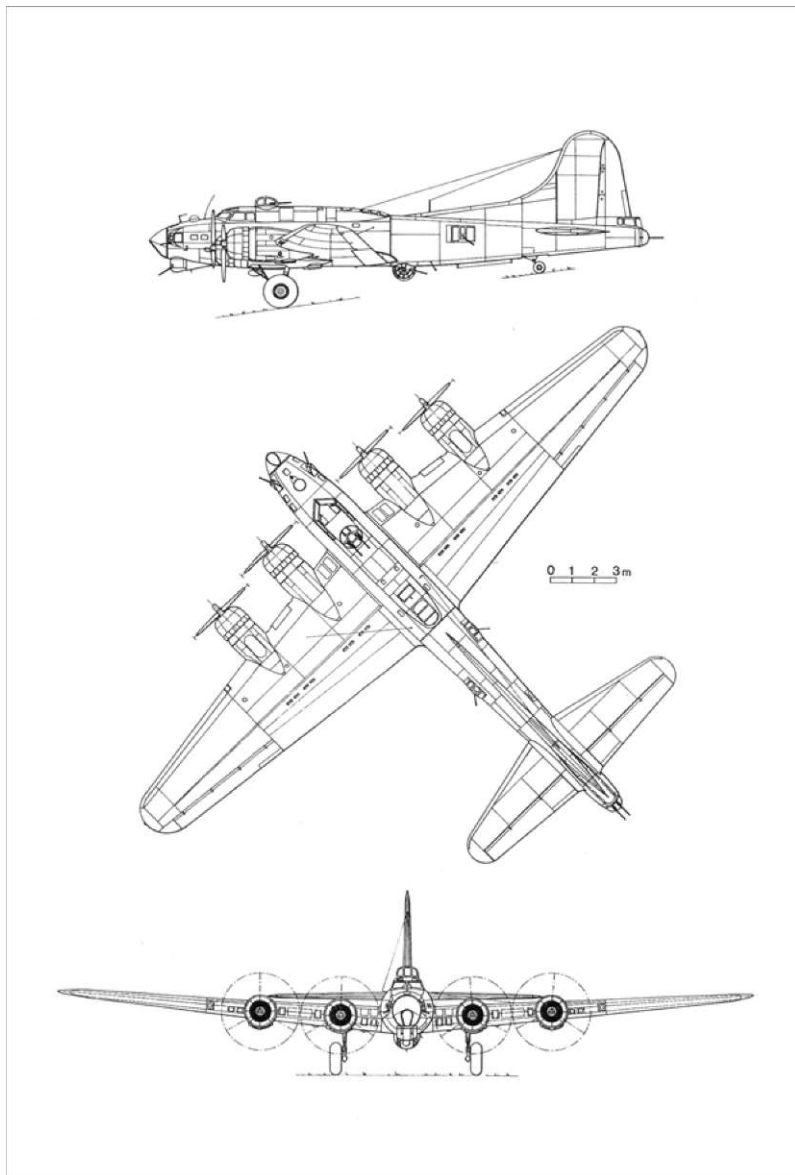
2. táblázat

A 15th AAF felépítése, 1944. április

A légi armada bombázó repülőgépeinek száma elviekben meghaladhatta az 1500-at, míg vadászgépeinek mennyisége elérhette a 600-at. A brit 205th BG felépítése jelentősen eltért a fentiektől. A bombázó-csoport állományát teljes feltöltöttségnél hat Wing képezte, amelyek mindegyike két-két századdal, századonként 16-20 bombázóval rendelkezett. Az összesen 160-210 gépet magáénak tudható csoport tört részét jelentette az amerikai erőknél, feladata elsősorban az éjszakai bombatámadások és a Duna elaknásítása volt.

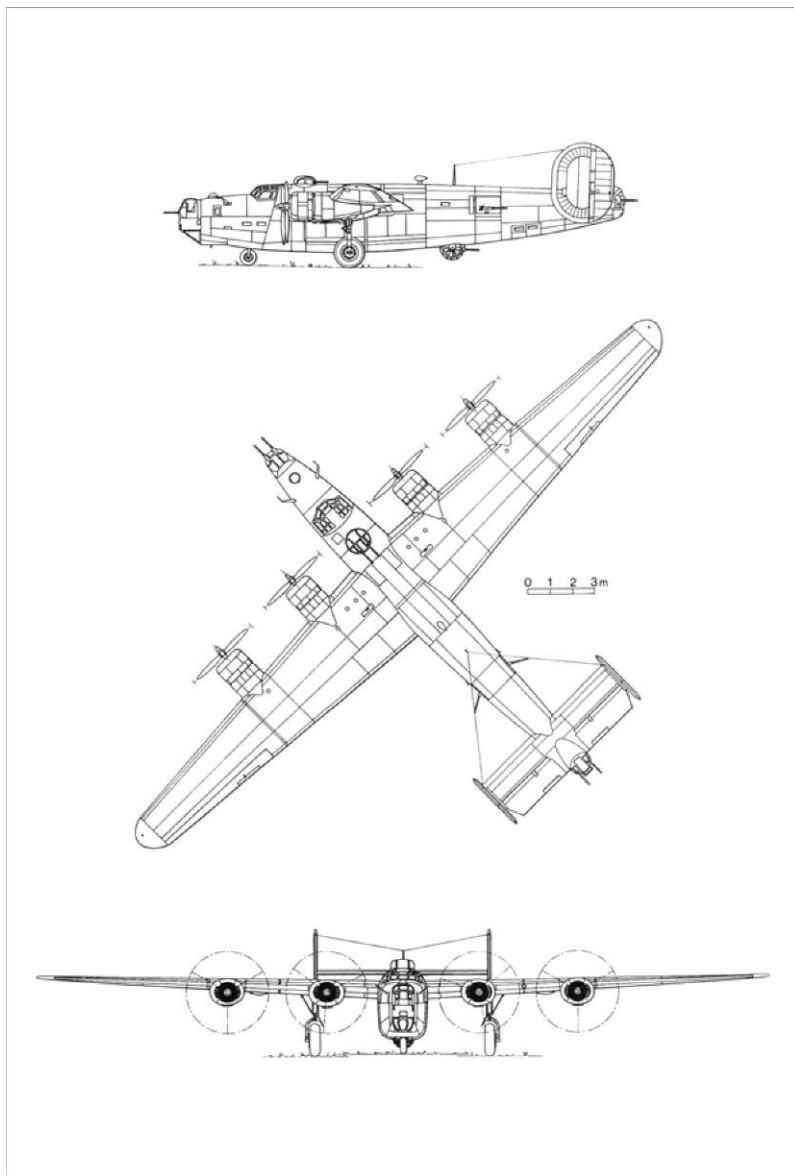
Az amerikai nappali bombatámadások minden esetben adott „koreográfia” alapján zajlottak, ebben lényegi változások nem történtek a háború folyamán. A támadások alapelemét az erős védőfegyverzettel ellátott Boeing B-17 „Flying Fortress” és Consolidated B-24 „Liberator” típusú bombázók alkották, amelyek a minél hatásosabb védelem érdekében lépcsőzött hadrendben, úgynevezett Combat Boxokban repültek. Egy-egy ilyen alakzatban két század repült, meghatározott tér- és táv-
közökkel. Több Combat Boxból állt össze a Combat Wing, amely nagy erejű bombatámadások kivitelezésére volt alkalmas. Feladattól függően kettő-öt Bomber Group kötelékei repültek a Combat Wingben. A zárt alakzatban repülő bombázógépek a célterület fölé érve, a célkijelölést követően adott jelre hajtották végre a bombázást, általában 5400-7400 méteres magasságból, szabad kötelékben. A nagyobb célok, mint például a főváros vagy Wien ellen több száz bombázó indult, míg a kisebb vidéki városokat 30-80 gép támadta.

Vas vármegyében ilyen jellegű bombázást csak Szombathely volt kénytelen elszenvedni. Amennyiben az elsődleges célpont nem volt támadható – például felhőzet takarta – a folyamatos és pontos felderítésnek köszönhetően másodlagos célok is szerepeltek a listán. Így került sor Celldömölk és Sárvár bombázására, amelyeket egy raj (hat-hét gép) vagy mindössze egy-két gép hajtott végre. Meg kell említeni azonban, hogy az amerikai előírások nagyon szigorúan vették az ártatlan lakosság életének védelmét, a támadások mindig katonai vagy ipari fontosságú célpontok – esetünkben főleg vasúti csomópontok – ellen irányultak. A nagy repülési magasság viszont szinte kizárta a pontos bombavetést, így számtalanszor előfordult, hogy a bombák „elcsúsztak” és lakóházak között végeztek hatalmas rombolást. A Celldömölki és a Sárvári járás területére mégis legtöbbször úgynevezett kényszerzetés miatt hullott bomba. Amikor ugyanis egy bombázó meghibásodott vagy megsérült, és tartani akarta pozícióját a kötelékben, elkerülve, hogy az ellenséges vadászok zsákmányává váljon, a bombáitól vészkioldó segítségével szabadult meg.



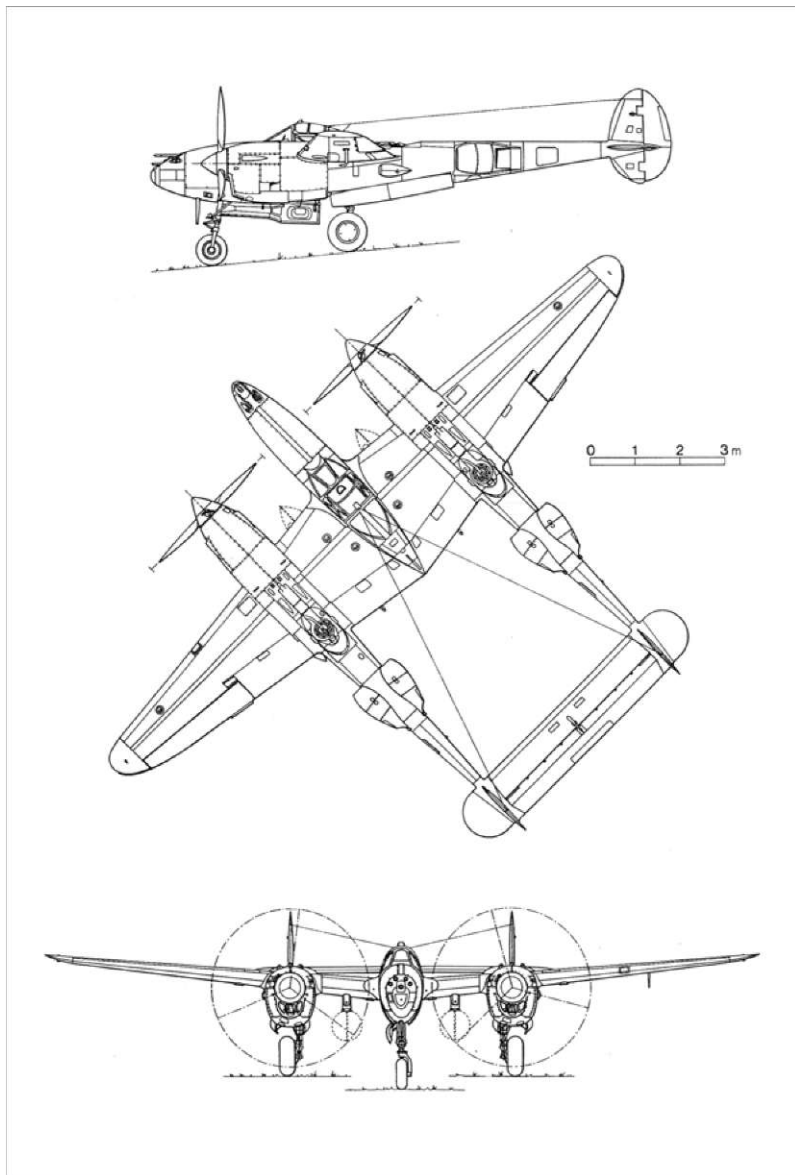
1. vázlatrajz

Boeing B-17G Flying Fortress háromnézeti rajza



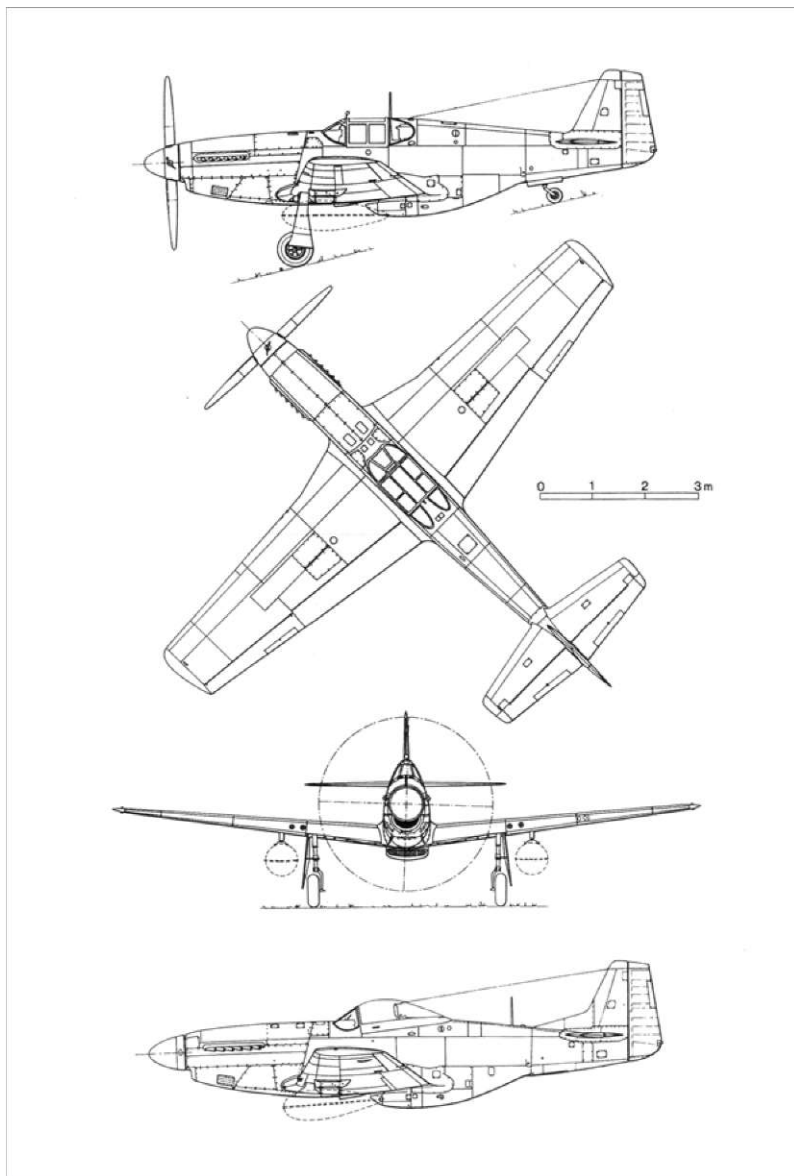
2. vázlatrajz

Consolidated B-24J Liberator. háromnézeti rajza



3. vázlatrajz

Lockheed P-38L Lightning háromnézeti rajza



4. vázlatrajz

North American P-51B/D Mustang háromnézeti rajza

Nappali bevetések során a bombázókat erős vadászkíséret biztosította. A távolsági vadászgépek – a kéttörzsű Lockheed P-38 „Lightning” és a háború talán legjobb vadászgépeinek számító North American P-51 „Mustang” – a bombázókötelékek hatékony védelmén túl, földközelpel ereszkedve rendszeresen támadták fedélzeti fegyvereikkel a térség vasúti és közúti vonalait, csomópontjait és repülőtereit. Ezek a többnyire tervezett, ütemezett alacsonytámadások közel hasonló veszteségeket okoztak esetünkben, mint a célzott vagy véletlenszerű bombázások.⁷

Az amerikai szárazföldi háderő légierejében (USAAF) szereplő repülőegységek

- Bomber Squadron (BS)* bombázószázad; a bombázóerők legkisebb egysége, amely 18-20 repülőgéppel rendelkezett az aktuális feltöltöttségtől függően.
- Bomber Group (BG)* bombázócsoport; négy bombázószázadból állt, vagyis 72-80 repülőgépből rendelkezett.
- Bomber Wing (BW)* bombázó „szárny”; a 15th AAF ilyen jellegű egységei három-hat BG-ből álltak össze, egyben a légi hadsereg legnagyobb egységét alkották.
- Fighter Squadron (FS)* vadászszázad; a vadászerek legkisebb egysége, amely 25-29 repülőgéppel rendelkezett. A bevetések során az egyes századokat rajokra (*Flight*) bonthatták.
- Fighter Group (FG)* vadászcsoport; három vadászszázadból állt, vagyis 75-87 repülőgéppel rendelkezett.
- Fighter Wing (FW)* vadász „szárny”; a 15th AAF egyetlen ilyen jellegű egységgel rendelkezett, amelyet hét vadászcsoport alkotott.

Légi győzelmek igazolása az amerikai szárazföldi háderő légierejében:

A légi győzelmet elérő repülőnek a lehető legrövidebb időn belül jelentenie kellett igénylését és azt legalább egy szemtanúval kellett alátámasztania. A légi győzelmi igények három típusát különböztették meg. A „megsemmisített” (*destroyed*) a bizonyíthatóan elpusztított ellenség-

⁷ Pataky – Rozsos – Sárhidai, 1992. 1. köt. 203-205. p.

ges repülőgépet – vagy egyéb, más repülőeszközt – jelentette, amely felrobbant, a pilótája kiugrott, a gép főbb darabja(i) levált(ak), földnek ütközött, vagyis tanúk által is észlelt módon megsemmisült. A „valószínűleg megsemmisített” (probably destroyed) kategória a fedélzeti fegyverek által súlyosan megrongált repülőgépet jelentette, amely valószínűleg már nem tért vissza bázisára vagy nem tudott épen leszállni. A „megrongált” (damaged) olyan ellenséges repülőgépet takart, amelyet eltaláltak fedélzeti fegyverekkel, de sikerült elmenekülnie. Az USA légi erejében ismerték és alkalmazták a megosztott légi győzelem fogalmát. Fontos kiemelni, hogy az amerikai repülők olyan mennyiségű igényt nyújtottak be, amely megkérdőjelezi ezen adatok valóságát, igaz, a légi harcok eredményeiről általában nem állt módjukban meggyőződni. 1944 őszétől egyre több amerikai vadászgépet szereltek fel fotógéppuskával, az általuk igényelt és igazolt légi győzelmek számában ugyanakkor nem történt számottevő ugrás.

Gyár	Boeing	Consolidated	North American	Lockheed
Típus	B-17G	B-24J	P-51D	P-38E
Név	Flying Fortress	Liberator	Mustang	Lightning
Hossz (m)	22,66	20,6	9,83	11,53
Fesztáv (m)	31,62	33,5	11,28	15,85
Magasság (m)	5,82	5,5	4,17	3,00
Teljes tömeg (kg)	24495	25000	4175	7940
Motor(ok) teljesítménye (LE)	4×1200	4×1200	1×1490	2×1725
Maximális sebesség (km/h)	462	470	703	667
Csúcsmagasság (m)	10850	11000	12770	13400
Szolgálati magasság (m)	6000	8500	6000	8000
Hatótávolság (km)	1783	4000	2755	1770
Maximális bombateher (kg)	3600	3600	907	1816
Fegyverzet	13×12,7 mm gp	10×12,7 mm gp	6×12,7 mm gp	1×20 mm gá 4×12,7 mm gp
Legénység (fő)	10	7-10	1	1

3. táblázat

A leggyakrabban használt amerikai bombázó- és vadászrepülőgép-típusok műszaki jellemzői

Német és magyar vadászvédelem

Az Ausztria és Magyarország területét támadó óriási mennyiségű angol és amerikai repülőgéppel csak korlátozott számú elhárító vadászgép tudott szembeállni. Általánosságban elmondható, hogy a német és magyar vadászkötélekek kiemelkedő egyéni teljesítményeik és részsikereik ellenére is képtelenek voltak megakadályozni a szövetségeseket a bombázásban. Csak az amerikai vadászgépek számszerűleg mintegy háromszorosan múlták felül a védőket, nem is beszélve a bombázókról, így az amerikaiak korlátlan anyagi és személyi lehetőségei, valamint nagyságrendekkel jobb kiképzésük és szervezettségük eleve egyoldalúvá tette a küzdelmet függetlenül attól, hogy több órás repülés után vették fel a harcot a magyar és német gépekkel.

A légi harcok jórészt nagy magasságban, 7000-9000 méteren folytak. 10-30 gépből álló támadócsoportok igyekeztek felvenni a küzdelmet 60-120 bombázó és 40-80 kísérő vadászgéppel szemben. Bár a rakétákkal és nagy űrméretű gépágyúkkal felszerelt rombolók (Bf 110, Me-410) képesek lettek volna megbontani a bombázók kötelékeit, az amerikai vadászgépekkel szemben azonban már esélytelenek voltak, az őket védő vadászgépek pedig ugyancsak elégtelen számban álltak rendelkezésre. Az együléses vadászgépek (Bf 109, Fw-190) hasonló gépek elleni légi harcra készültek és bár minőségileg, valamint teljesítményben nem maradtak alul az amerikai vadászokkal szemben, a jó felépítésű és szívós nehézbombázók esetében már kevésbé voltak hatékonyak. Így legnagyobb esélyük az alakzat szélén vagy az attól lemaradt gépek ellen lehetett, illetve abban az esetben, ha a légvédelmi tüzéségnek sikerült megbontani a köteléket.⁸

1944 elején a német hadvezetés átszervezte az addig területileg széttagolt honi légvédelmet és vadászvédelmet. Február 5-én létrehozták a Birodalmi Légiflottát (Luftflotte Reich), amely a Német Birodalom és Magyarország vadászvédelmét volt hivatott irányítani. Ezen belül a 7. Jagddivision⁹ feladata volt a légtér védelme Dél-Németországtól Ostmarkig, azaz Ausztriáig. Április 1-jétől az osztrák–magyar térség védelmét a 8. Jagddivision

⁸ Pataky – Rozsos – Sárhidai, 1992. 1. köt. 106-107., 2. köt. 53-58. p.; A Messerschmitt típusú repülőgépek esetében magyarázatra szorul a különböző jelölés. Bár a Bf 109-es együléses vadászgépet és a Bf 110-es rombolót is Willy Messerschmitt vezetésével tervezték, azok a gyártó Bayerische Flugzeugwerke jelzését kapták. A gyár 1938-ban beolvadt a Messerschmitt A.G.-ba, a két típus jelzése Messerschmitt Bf 109 és Bf 110-re változott. Az ezután tervezett és gyártott típusok azonban már az új gyár jelzését használták, például Me-210, Me-410, Me-262 stb. Bár a korabeli szaklapok és a köznyelv is gyakran használta a Me-109 és Me-110 elnevezéseket, a könyvben ragaszkodunk az eredeti jelzésekhez – kivételt csak az idézetekben és visszaemlékezésekben teszünk.

⁹ Jagddivision = vadászrepülő-hadosztály.

vette át – Handrick ezredes parancsnoksága alatt – amelyet a Jafü¹⁰ Ostmark irányított a coblenzi harcálláspontjából. Mivel a légi hadműveletek jelentős része Magyarország légtérében zajlott le, az országba települt német és a magyar vadászereket, illetve az ezek irányítását végző Jafü Ungarn május 1-jén alárendelték a Jafü Ostmarknak.¹¹ 1944 közepén alig egy ezrednyi nappali vadászrepülőgép és pilóta állt rendelkezésre az úgynevezett keleti vadászvédelmi szektorban, Ausztria keleti területén.

Parancsnokság	Egység	Repülőtér	Elő- irány- zott	Tény- leges	Fő típus
			Repülőgép- mennyiség		
Jafü Ostmark	Stab/JG 27	Wien/ Seyring	5	2	Bf 109G-6
Jafü Ostmark	I./JG 27	Fels-am- Wagram	44	31	Bf 109G-6
Jafü Ostmark	III./JG 27	Götzendorf	23	19	Bf 109G-6
Jafü Ungarn	IV./JG 27	Szombathely	21	17	Bf 109G-6
Jafü Ostmark	I./JG 302	Fels-am- Wagram	39	16	Bf 109G-6
Jafü Ostmark	Eins. Sta./ JG 108	Bad Vöslau	12	6	Bf 109G-6
Jafü Ostmark	II./ZG 1	Wels	31	15	Bf 110G-2
Jafü Ostmark	7./ZG 26	Fels-am- Wagram	10	3	Bf 110G-2
Jafü Ungarn	III./NJG 6	Szombathely	6	3	Bf 110G-4
Összesen:			191	112	

4. táblázat

Ausztria és Magyarország területén települt vadászegységek, 1944. június 3.

A fenti alakulatok rendjében június 7-én következett be nagyobb változás, amikor a JG 27 addig itt szolgáló alakulatait a nyugati frontra vezényelték, helyettük csak a II./JG 27 érkezett Fels am Wagramba.¹² Ráadásul

¹⁰ Jafü = Jagdfliegerführer, az egyes hadművelési körzetben működő vadászegységek főparancsnoksága.

¹¹ Pataky – Rozsos – Sárhidai, 1992. 2. köt. 15. p.

¹² A táblázat és a június 7-i átköltözés adataihoz: Order of the Battle – Defence of the Reich 3.6.44/7.6.44. <http://www.ww2.dk/misc/ob3644.pdf>

a romboló-egységek tevékenységét 1944. július végéig felfüggesztették a nagy veszteségek miatt. A német egységek mellett a magyar 101. vadászosztály tevékenykedett a hazai légtérben. Az osztály felállításának pontos időpontja nem ismert, de általában 1944. április 6-át tekintik annak. A hivatalos parancsot április közepe táján adták ki, Heppes Aladár őrnagy május 1-jétől látta el az osztályparancsnoki teendőket.¹³ Az osztály harcászatiilag a honi légvédelmi parancsnokság vadászirányító állomásának, a gellérthegy Szikla-központnak volt alárendelve. Ennek személyzete elsősorban légvédelmi tüzérekből állt, míg az összekötő repülő tisztek harci tapasztalatokkal nem rendelkeztek, ami nem egyszer félreértésre adott okot a központ és a bevetett alakulatok között.¹⁴

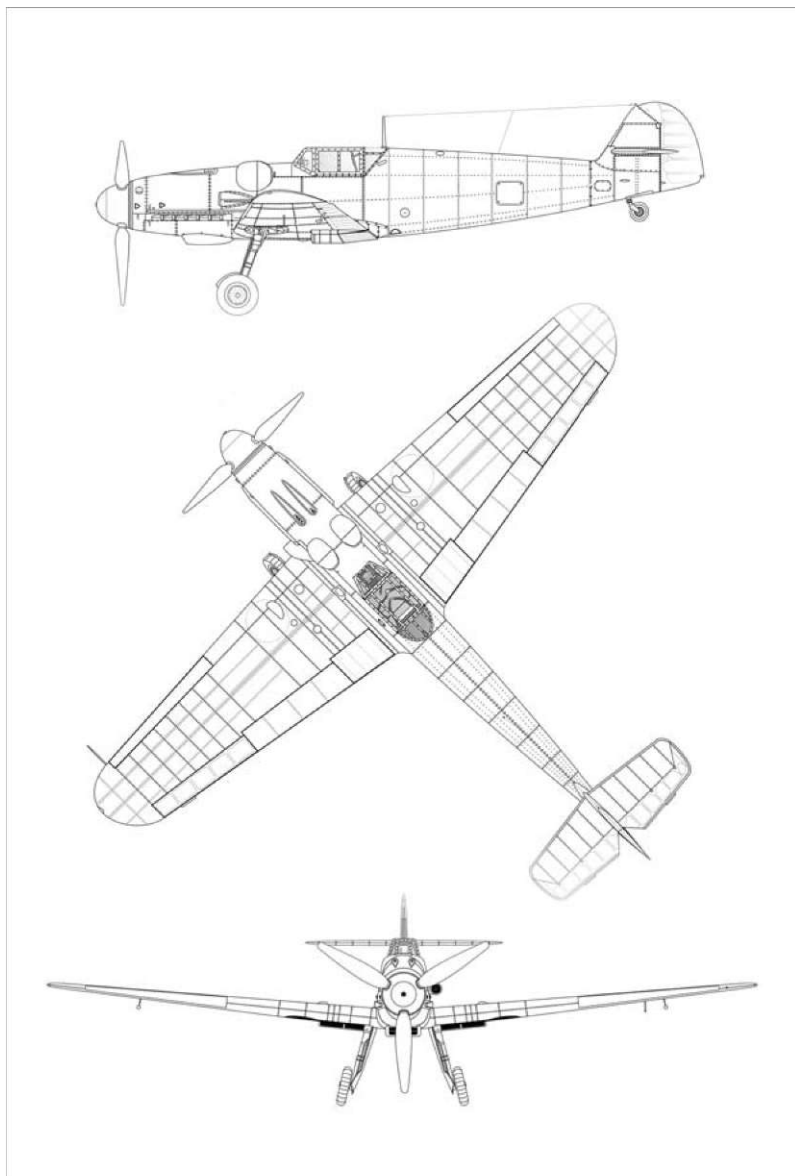
Szeptember 3-án felállították a 101/II. vadászosztályt (részleteit lásd később) és ezzel együtt megalakult a 101. vadászrezd. Ugyanezen a napon az ezredet kivonták a honi légvédelmi parancsnokság hatásköréből és a szovjet csapatok elleni harcászati támogatásban határozták meg a további alkalmazását. Ez persze nem zárta ki az amerikai kötelékek elleni esetleges bevetéseket, mindenesetre augusztus végétől októberig szinte teljesen hiányoztak az effajta bevetések.

Augusztus végén a román átállás folytán számos német alakulatot – köztük vadászosztályokat – helyeztek át Magyarországra, elsősorban a Tiszántúlra, majd szeptemberben a Luftflotte 4 egységeit dunántúli repülőterekre irányították. A II./JG 51, II./JG 52 és az I./JG 53 a JG 76 törzsének irányítása alatt működött, Ernst Düllberg őrnagy parancsnokságával. A magyar 101. vadászrezd harcászatiilag ugyancsak az alárendeltségébe tartozott, míg a keleti frontról hazatért 102. repülőandár két századdal állt harcra készen a magyar légtérben való bevetésre – utóbbiakat egy századdal kiegészítve 1945. január 15-től hivatalosan a 101/III. vadászosztálynak, illetve 101/7-9. századnak keresztelték át.¹⁵ A frontvonal közeledtével a magyarországi egységek egyre nyugatabbra fekvő repterekre húzódtak vissza és a szovjetekkel történő csatározások során a vármegye légtérében is bevetésre kerültek.

¹³ Az osztály első egysége a 2/1. vadászszázad volt, amely májustól a 101/1. század néven. A szolnoki 1/1. vadászszázad lett a 101/2., míg a mátyásföldi vadász pótosztály 5/3. százada a 101/3. század nevet kapta. A 2. és 3. század pilótái nagyrészt tapasztalt, míg az 1. századé főleg fiatal, újonc pilótákból állt. Az osztály május folyamán települt a veszprémi repülőterre.

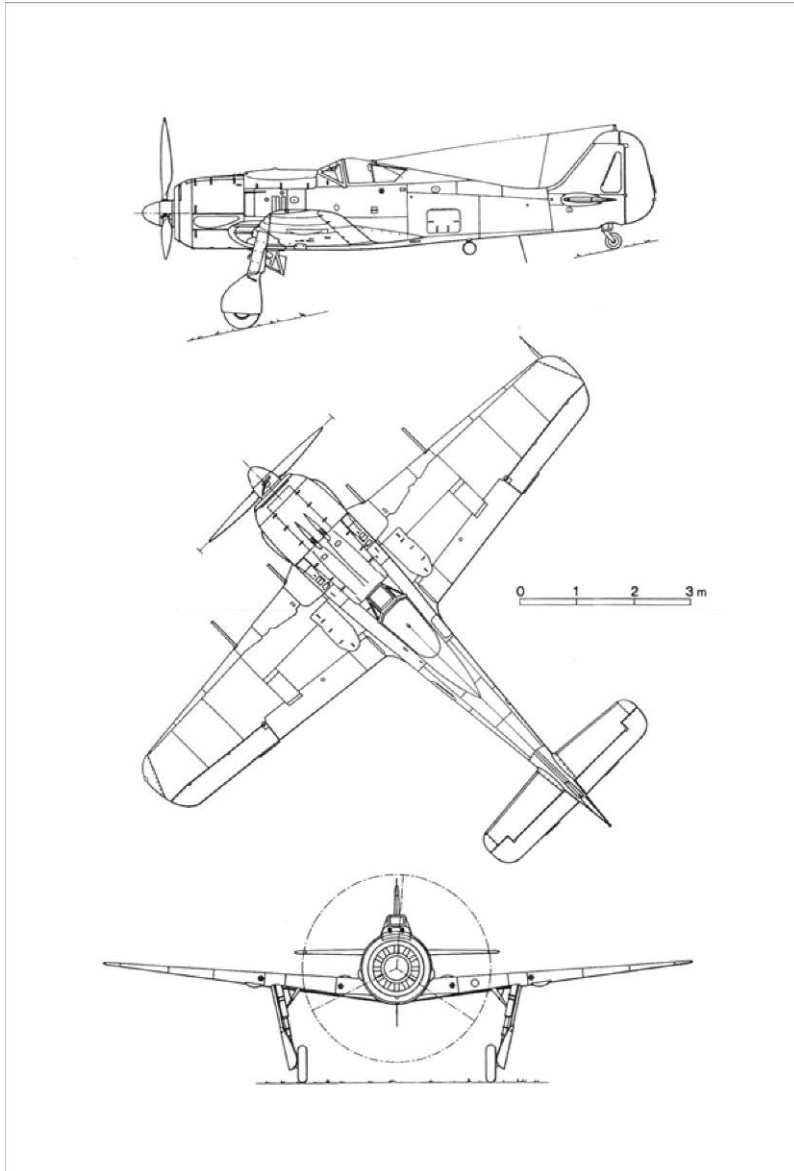
¹⁴ Gaál, 1983. 35-36. p.

¹⁵ A JG 77 törzse október–november hónapokban, a III./JG 77 pedig augusztus vége és október közepe között szolgált az országban; utóbbi ezt követően október közepéig Wien-Seyring repülőterén települt. <http://www.cieldegloire.com/unites.php>



5. vázlatrajz

Messerschmitt Bf 109G-6 háromnézeti rajza



6. vázlatrajz

Focke-Wulf Fw-190A-8 háromnézeti rajza

A német légierőben (Luftwaffe) szereplő repülőegységek

<i>Kette</i>	repülőgéppár; két repülőgép alkotta.
<i>Rotte</i>	repülőraj; két géppárból, vagyis négy repülőgépből állt.
<i>Staffel</i>	repülőszázad; általában 9-12 repülőgéppel rendelkezett. Jelölése például: 5./JG 301, a 301. vadászrepülő-ezred 5. százada.
<i>Gruppe</i>	repülőosztály; egy osztálytörzsből (<i>Stab</i>) és kettő-négy repülőszázadból állt, általában 36+4, de minimum 27 repülőgéppel rendelkezett. Jelölése például: I./JG 27, azaz a 27. vadászrepülő-ezred I. osztálya. Mivel a vadászrepülő-ezredek esetében egy repülőosztály szinte minden esetben négy századból állt és ezek számozása folyamatos volt, így az I. csoporthoz az 1-4. század, a II. csoporthoz az 5-8. század tartozott és így tovább. E logika mentén haladva biztosan tudható, hogy például a 15./JG 3 a 3. vadászrepülő-ezred IV. csoportjának része.
<i>Geschwader</i>	repülőezred; egy ezredtörzsből (<i>Stab</i>) és három-négy repülőosztályból állt, 120-164 repülőgéppel rendelkezett
<i>Jagdgeschwader (JG)</i>	vadászrepülő-ezred; <i>Nachtjagdgeschwader (NJG)</i> éjszakai vadászrepülő-ezred; <i>Schlachtgeschwader (SG)</i> csatarepülő-ezred; <i>Zerstörergeschwader (ZG)</i> romboló repülőezred

A német légierő legmagasabb egységei a repülőhadtest (*Fliegerkorps*) és a légiflotta (*Luftflotte*) voltak. A repülőhadtest önállóan vagy valamely légiflottának alárendelve működött, 150-800 repülőgéppel rendelkezett, míg a légiflottához 200-1500 különféle kategóriájú repülőgép tartozott.

Légi győzelmek igazolása a német légierőben:

A Luftwaffe igazolási eljárását néhány egyszerű mondattal le lehet írni. Az „egy pilóta – egy győzelem” mondat szerint, amennyiben több pilóta érte el a győzelmet, meg kellett állapotodniuk, kié a győzelem, ellenkező esetben a század kapta azt. „Nincs szemtanú – nincs győzelem”, vagyis szemtanú nélkül esélytelen volt az igazolás. Az ellenséges gép megsemmisítését, felrobbanását vagy a pilóta kiugrását a gépágyú kamerájának vagy egy szemtanúnak kellett igazolnia, aki lehetett egy társ vagy akár földi megfigyelő is. Ez a pilóta rangjától függetlenül érvényes volt mindenkire, ellentétben a szövetséges pilótákkal, ahol nem egyszer bemondás alapján igazoltak légi győzelmeket. A német eljárás szigorú és rugalmatlan volt,

előfordult, hogy a pilótáknak 1 évet kellett várni az igazolásra, de elfogultan és sokkal megbízhatóbb volt, mint a brit vagy az amerikai eljárás.

A németek nagyra értékelték, ha egy vadászpilótának sikerült az ellenséges bombázót leválasztania a kötelékétől (Herausabschuß, HSS), ezt nehezebb feladatnak tartották, mint egy ilyen gép végső megsemmisítését (endgültige Vernichtung, e.Vi). Ugyanakkor ez nem változtatott a lelövések végső mennyiségén, vagyis az ilyen típusú győzelmeket nem számolták duplán. Megemlítendő, hogy a németek pontrendszert alkalmaztak a légi győzelmek vezetésénél, ennek azonban csak a kitüntetések odaítélésénél, illetve előléptetéseknél volt jelentősége. Az igénylések mennyisége azonban itt is túlmutatott a valós győzelmeken. Bár repülőgéproncsot kellett felmutatni bizonyítékkul, a magyar és német pilóták sokszor ugyanazt a gépet jelentették, ráadásul több esetben a légvédelmi tüzérség is igényt tartott a lelövésre.

Gyár	Messerschmitt	Focke-Wulf	Messerschmitt	Messerschmitt
Típus	Bf 109G-6	Fw-190A-8	Bf 110G-2	Me-410A-1
Hossz (m)	8,95	9,00	12,07	12,40
Fesztáv (m)	9,925	10,51	16,34	16,35
Magasság (m)	2,6	3,95	3,3	4,28
Teljes tömeg (kg)	3148	4417	7300	10650
Motor(ok) teljesítménye (LE)	1×1455	1×1730	2×1475	2×1726
Maximális sebesség (km/h)	640	656	595	624
Csúcsmagasság (m)	12000	11410	11000	10000
Szolgálati magasság (m)	6000	6000	5000	5000
Hatótávolság (km)	850	800	1037	2300
Maximális bombateher (kg)	250	500		1000
Fegyverzet	1×20 mm gá 2×13 mm gp	4×20 mm gá 2×13 mm gp	2×30 mm gá 2×20 mm gá 2×7,92 mm gp	2×20 mm gá 2×13 mm gp 2×7,92 mm gp
Legénység max./ált. (fő)	1	1	2	2

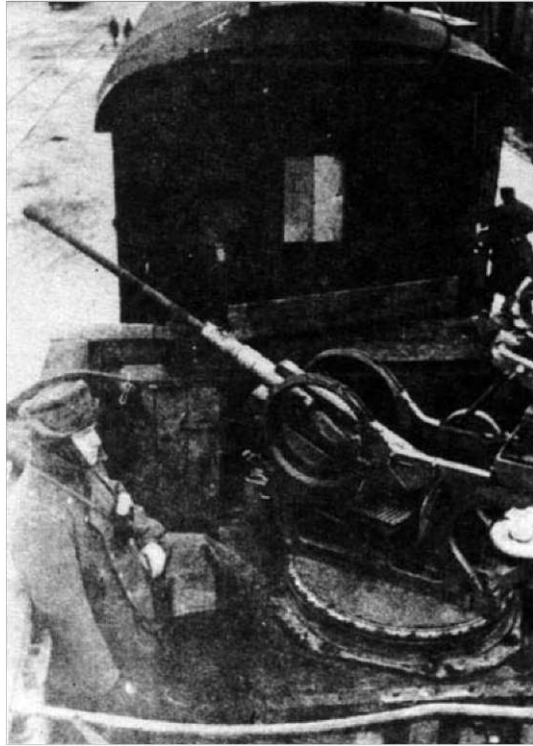
5. táblázat

A leggyakrabban használt német és magyar romboló- és vadászrepülőgép-típusok műszaki jellemzői

Légyvédelmi tüzéség

A légyvédelem másik hathatós fegyvere, a különböző űrméretű légyvédelmi ágyúk és gépagyúk szempontjából Vas vármegye meglehetősen rosszul állt. Az országban rendelkezésre álló kisszámú löveget a főváros és az ipari központok védelmére vonták össze. Bár a zalai olajmezők védelmét ellátó lispei, valamint a Veszprém–Várpalota–Pétfürdő–Fűzfő–Ajka és Győr körzetében lévő ipartelepeket védő légyvédelmi tüzés-csoportok körbevették a területet, de túlságosan nagy távolságban voltak ahhoz, hogy itt bármilyen hatást kifejthessenek. Egyedül a repülőterekre és közlekedési csomópontok közelébe, illetve a vasúti szerelvényekre telepített gépagyús ütegek (Flakwagen) jelentettek némi védelmet, de ezek is csak az alacsonyán támadó vadászgépek ellen lehetnek hatásosak.

A frontvonal közeledtével légyvédelmi alakulatok is érkeztek első sorban a Sárvári járás területére, levéltári források azonban csak nagyon korlátozott mennyiségben maradtak fenn ezzel kapcsolatban.¹⁶ Az 1944.



1. kép

Német Flakwagen egy magyar vasútdállomáson

¹⁶ A német légyvédelmi egységek mozgását hasonlóan nehéz nyomon követni. A 4. légyföltárhoz 1944 októberében a következő légyvédelmi alakulatok tartoztak: az I. repülőhadtest (Pápa harcállásponttal) alárendeltségében a 15. gépesített légyvédelmi tüzésrhadosztály 4., 12., 104. és 133., légyvédelmi tüzésrezredei és a II. repülőhadtest (október 15-től Szombathely harcállásponttal) alárendeltségében a 20. gépesített légyvédelmi tüzésrhadosztály 38. és 40. légyvédelmi tüzésrezredei. Az I. repülőhadtest

szeptember 29-én pótalakulatok részére kiadott áttelepülési parancsból tudható, hogy a IX. légvédelmi tüzérsztyált Ditróról (ma: Ditráu, Románia) Sárvárra rendelték, de további részletek nem ismertek. 1945. január végén történik először említés arról, hogy a 2. légvédelmi tüzér dandárparancsnokság Sárváron települt (az 1. Győrben), amelynek parancsnoka ekkor Takácsi-Nagy József ezredes volt. Február elején újabb áthelyezések történnek a sárvári légvédelmi dandárhoz. Csak nehezen állapítható meg az is, hogy a régi csapattestek milyen új osztályokká alakultak át. Így például a később Sárvár védelmében résztvevő, a 103. és 203. osztályok töredékeiből összeállított úgynevezett Szabó-csoport esetében a pillanatnyi hadi helyzet következtében alakított harccsoport képezett később egy új osztályt. Szabó István alezredes, az osztály parancsnokának visszaemlékezése szerint az új 7. osztály a következőképp állt össze:

- 103./2. gépágyús üteg (3 cső)
- 203./2. gépágyús üteg (2 cső)
- 203./11. gépágyús üteg (2 cső)
- 203./13. gépágyús üteg (1 cső)
- 105./3. gépágyús üteg
- + egy ágyús üteg Székesfehérvárról.

Az osztály Sárvár környéki tevékenységéről azonban meglehetősen keveset tudunk. (lásd később).¹⁷ Helyiek visszaemlékezése szerint 1944 nyarán több légvédelmi gépágyút telepítettek Celldömölk központjába, szám szerint négyet. Ezek közül egy a Szekeres-ház előtt, a jelenlegi autóparkoló helyén, míg a másik három a Szentháromság téren volt felállítva, fegyverműhelyként pedig a Tihanyi-féle szabóság funkcionált.¹⁸

alakulatai közül a 4. és 104. légvédelmi tüzérezredeket (25/I., 43/II., 46/I., 375. és 775. légvédelmi tüzérsztyállyal) alkalmazták a veszprémi, pápai, győri és szombathelyi repülőterek védelmére, míg a többi páncélelhárító feladatokra használták a frontvonalban. A február közepén egyre sűrűbben támadó amerikai kötelékek elhárítására 1945. február közepén vezényelték Horvátországból a Dunántúltra a 38. légvédelmi tüzérezredet (6/I. légvédelmi tüzér- és 545., 546., 549., 550., 566., 638. gépágyús tüzérsztyállyal), valamint a 40. légvédelmi tüzérezredet (8/I. és 9/I. légvédelmi ágyús és 544., 885. légvédelmi gépágyús tüzérsztyállyal). Mínezen egységek pontos elhelyezkedéséről, alkalmazásáról nincsenek további információink. Veress, 1984. 12., 56., 198. p.

¹⁷ Barczy 2974. 8. köt. 944., 965-967., 1049. p.

¹⁸ Klaffl Zoltán (Celldömölk) és Szemenyei László (Celldömölk) közlése.

Radarvédelem

A légi támadások korai előrejelzése a német radarrendszer által vált lehetővé, amely a lakosság tájékoztatása és időben történő riasztása, valamint a vadászgépek bevetése szempontjából különösen nagy jelentőséggel bírt. Az 1943-tól fogva kiépített hálózat az Adriai-tenger partjától nyomon követhette a támadó kötelékeket. A rendelkezésre álló adatok szerint 1944 nyarán a német felderítő és vadászirányító radarállomások közül Celldömölk közelében működött a „Barnabás” nevű állomás.¹⁹ Ez valószínűleg megegyezik a Kemenespálfa határában felállított radarral: *„Községünkben hosszú időn keresztül egy kis létszámú műszaki alakulat tartózkodott. Radarkészülékünk a Parrag közepén volt felállítva, melyet éjjel-nappal egy farkaskutya és egy fegyveres katona őrzött. Raktárunk az uradalom gépszájában volt.”*²⁰

Figyelő- és jelzőszolgálat

A honi légvédelmi figyelő- és jelzőszolgálat feladata volt megállapítani a magyar terület felé közeledő repülőgépek számát, típusát, nemzetiségét, repülési irányát, sebességét és magasságát, majd minden észlelt eseményről jelentést kellett tenniük a légvédelmi központokba. Mindezt az ország határvonalaán vagy ahhoz igen közel és a határtól az ország belseje felé több gyűrűben felállított honi légvédelmi figyelő-őrők – mint a szolgálat alapegységei – végezték el. A figyelőőrökről a légvédelmi központoknak leadott jelentéseket külön erre a célra létesített távbeszélő-hálózaton továbbították, számjelek segítségével. A figyelő- és jelzőszolgálat a budapesti Sziklaközpontban székelő Országos Légvédelmi Központban (Orléköz) futott össze. A 15 légvédelmi kerületi központban (Lékerköz) 1943 közepén összesen mintegy 550 figyelő- és jelzőőr végezte szolgálatát és ezt a hálózatot igyekeztek tovább sűríteni.²¹ A Sárvári és a Celldömölki járás területén működő őrök működéséről nem rendelkezünk információval.

¹⁹ Pataky – Rozsos – Sárhidai, 1992. 2. köt. 16. p.

²⁰ Káldos, 1971. 7. p.

²¹ Barcy Zoltán: A magyar légvédelmi tüzérség 1943-ban, a radar bevezetése idején. = HK, 1977/2. 227. p.

*A légoltalom kérdése*²²

A jövő háborújára gondolva az 1920–1930-as években minden jelentős európai országban létrehozták a légoltalmi szervezeteket. Magyarországon a légoltalom német mintát követve alakult ki. A hatósági, vagyis az állam által irányított és a társadalmi légoltalmi szervezeteket egymásra építve, egymást követően hozták létre. A légvédelemről szóló 1935. évi XII. törvény – és az ennek végrehajtására kiadott honvédelmi miniszteri rendelet, a „Légoltalmi Utasítás” – előírta, hogy minden 14. életévét betöltött magyar állampolgár 60 éves koráig légoltalmi kötelezettség alá esik, beosztható ilyen jellegű szolgálatra, és kötelezhető kiképzéseken, gyakorlatokon való részvételre. A légoltalom a honvédelmi miniszter irányítása alatt állt, a miniszter jogköre lett a városok, községek, fontosabb üzemek, ipartelepek stb. veszélyeztetettségének megállapítása és besorolása. A cél a háborús légitámadások elleni védelem kiépítése, pusztításainak csökkentése volt. A légoltalom feladataként az óvóhelyek, vezetési pontok létesítését, egyéni védőeszközök, egészségügyi, műszaki, tűzoltó felszerelések beszerzését, a légoltalmi szolgálat tagjainak kiképzését, valamint a lakosság felkészítését és riasztását jelölték meg. 1936–1937-től kezdve sorozatosan jelentek meg a légoltalom összes területét átfogó szabályzatok, segédletek, szakkönyvek és propagandakiadványok. 1937. december 5-én alapították meg a Légoltalmi Ligát mint társadalmi szervezetet, amely az ország közigazgatási tagozódásának megfelelően épült ki, szerepe a lakosság felkészítésére és a hatósági feladatok társadalmi támogatására terjedt ki.

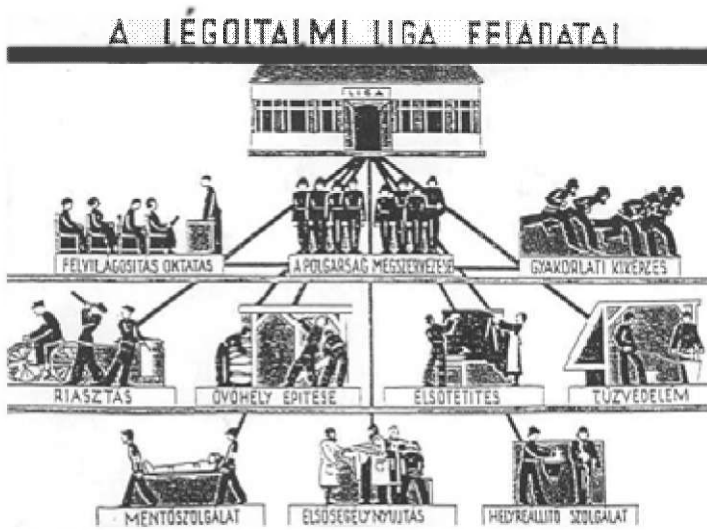
Rövid idő alatt, 1938 elejére a légoltalmi szervezetek, ha felszereltségben és az óvóhely-építés színvonalában még nem is, de más területeken már jelentős mértékben ledolgozták több éves hátrányukat, és bár az élvonalat jelentő német, angol, szovjet légoltalom szintjéhez még nem is tudtak felzárkózni, a kisantant államokét elérték, sőt egyes területen le is hagyták. A győri program részeként újraszabályozták a légoltalmat is. Feladatai kibővültek, megnőtt a felelőssége és hatásköre. Fő területei a következők lettek: hatósági (települési-közintézményi) légoltalom, üzemi légoltalom, lakóházi önvédelem. A győri program-

²² E fejezet mindössze rövid áttekintést kíván nyújtani a légoltalom kérdéséről. Bővebben: Pataky Iván: *A Magyar Polgári Védelem (légoltalom) története, 1935–1992.* Bp., 1992. 138 p.; *A polgári védelem múltja, jelene és jövője.* Bp., 1991. 32 p.; Gibás Andor: *Légoltalom.* RKK, 1997. 133-144. p.; *A II. világháború magyar légoltalmának iratanyaga a Polgári Védelmi Archívumban.* Szerk. Kókay György. Bp., 1996. 318 p.

hoz kapcsolódva, 1938 őszétől, jelentős óvóhely-építkezések zajlottak előbb a fővárosban, majd vidéken is. Ennek költségeit részben az állam, illetve a vidéki előjáróságok vállalták magukra, részben pedig átárhírtották a gyárak, lakóházak tulajdonosaira.

A honvédelemről szóló 1939. évi II. törvény a magyar légvédelmet, illetve légoltalmat is új alapokra helyezte. A törvény rendelkezései értelmében a honvédelmi kötelezettség már nemcsak a szorosan vett hadkötelezettséget jelentette, hanem egyebek között a levante és a munkaszolgálatot, a személyi és dologi légvédelmi-légoltalmi kötelezettséget is, vagyis kimondta az általános honvédelmi kötelezettség elvét. Hazánk hadba lépése Németország oldalán gyökeresen megváltoztatta a helyzetet, hadviselő félként néhány jelentős légoltalmi intézkedés bevezetése vált szükségessé. Elrendelték az elsötétítést, meggyorsították az óvóhely építkezést és megszigorították a légoltalmi kiképzést, fokozták a katonai „különleges légoltalmi zászlóaljak” védelmi készségének színvonalát.

Az ország elleni bombatámadások megindulása után a légoltalom igyekezett gyorsan és hatékonyan megszervezni mindenütt a mentést, kárfelszámolást, a sérültek ellátását és a helyreállítást. Az addig jól összefogott, hatékonyan működő magyar légoltalmi szervezet 1944. október 15-ével, a nyilas hatalomátvétellel gyakorlatilag széthullott. Ezt követően már csupán a helyi légoltalmi vezetőségek tudtak beavatkozni egyes helyeken.



Az egykori légoltalmi iratok közül mindössze Sárvár 1943–1944-es időszakra vonatkozó feljegyzései maradtak az utókorra, Celldömölk esetében pedig elsősorban a Kemenesalja és a Celldömölki Hírlap korabeli számaiból szerezhetünk tudomást a helyi légoltalmi eseményekről – ezekből próbálunk néhány életképet felvillantani.

Celldömölkön a második világháború kitörését követően, 1939. szeptember 2-ától – ünnepek kivételével – minden szombaton 13.00-kor megszólaltak a légoltalmi szirénák 15 másodpercre. Erre a készülékek működőképességének ellenőrzése mellett azért volt szükség, hogy a község lakossága megtanulja, hogyan kell az ilyen szituációkban viselkedni. A légvédelmi riadót a szirénák változó magasságú, üvöltő hangja jelezte fél percig, amelyet fél perces szünetek után még kétszer ismételt meg. A légi veszély elmúlását állandó magasságú, bűgő hang jelezte fél percig, ezt a fél perces szünet után csak egyszer ismételték meg. A riasztási gyakorlatok része volt az elsötétítés is.²³ 1939 októberében kétnapos, országosan elrendelt légoltalmi riadót tartottak Celldömölkön, amelynek során háborús körülmények között előforduló vészhelyzeteket szimuláltak. Az első riadó október 26-án 10.00-kor a hetivásárra érkezett falusi tömegeket váratlanul érte, de pillanatok alatt elnéptelenedtek az utcák. A másnapi riadót már próbálták életszerűbbé tenni a szervezők, petárdák robbantak, a megfigyelő őrök pedig több helyről tüzet, baleseteket és gázmérgezést jelentettek. Tűzoltókat vezényeltek a községházához, a polgári iskolához és délután a malomhoz. A gyakorlatok során szerzett tapasztalatok azt mutatták, hogy a tűzoltóknak problémát okozott a magas létra használata, de az elsötétítés és egyéb előírások betartása is hagyott kívánnivalót maga után.²⁴

A Jugoszláviával beállott hadiállapot következtében valós veszéllyé vált egy esetleges légitámadás. 1941. április 7-én – 1 nappal a hadműveletek megindulása után – délelőtt és délután is légiriadó volt, miután jugoszláv gépek a Körmend–Szentgotthárd vasútvonal mentén, valamint Zalaegerszeg határában bombatámadásokat hajtottak végre. 3 nappal később, 10-én délben újabb riadót jeleztek a szirénák. Az említett riadók 8-10 percesek voltak, de a lakosság minden esetben teljes fegyelmetlenségről tett tanúbizonyságot: nem keresték az óvóhelyeket, az utcákon zavartalanul folyt a forgalom.²⁵ A jugoszláv támadások hatására a honvédelmi minisztérium rendeletet adott ki a légoltalmi intézkedések szigorú végrehajtásáról. A településeken kijelölték azokat az épületcsoportokat,

²³ Légvédelmi jelzőkészülékek ellenőrzése. = KA, 1939. szept. 3. 3. p.

²⁴ Légvédelmi riadó Celldömölkön. = KA, 1939. okt. 29. 2. p.

²⁵ Olasz Lajos: Jugoszláv légitámadások Magyarország ellen 1941 áprilisában. = HK, 2004/1. 179. p.; Háromszor volt légiriadó Celldömölkön. = KA, 1941. ápr. 13. 3. p.; Bombavető támadása magyar városok ellen. = CH, 1941. ápr. 12. 1-2. p.

lakóházakat, ahol az ingatlan tulajdonosainak meghatározott időre be kellett szerezni az óvóhely felszerelési tárgyait, egészségügyi anyagokat, kézifecskendőket, oltószereket és az elsötétítéshez szükséges anyagokat. Akik nem a megadott eszközöket, anyagokat szereztek be vagy kicsúsztak a határidőből, súlyos büntetésre volt kilátásuk az ellenőrzéskor.²⁶ A hatékonyabb riasztás érdekében a község új, nagyobb hatósugarú szirénát szerzett be, mivel a régi gyengének bizonyult. Az új szirénát április 10-én szerelték fel a községháza tetejére és a próba során a település legtávolabbi pontján is erősen és tisztán volt hallható.²⁷

1941. augusztus 1-jétől a honvédelmi miniszter országgszerte könnyítéseket engedélyezett az elsötétítéssel kapcsolatban. Ész szerint az ország nyugati részén éjjel fél 1-kor kellett elsötétíteni. Ugyanakkor tervezet született a tűzoltóság egységes, országos kiképzéséről, mivel a tűzoltók az oltás mellett műszaki mentést és rendfenntartást is végeztek.²⁸

A Szovjetunióknak küldött hadüzenetet követően újabb veszély fenyegetett a levegőből. 1942. szeptember 9-én este, 21.00 után szovjet gépek több hullámban átlépték a határt és támadást intéztek a Tiszántúl, az Alföld középső és Budapest déli része, valamint Somogy és Zala vármegyék területe ellen. A bombázásokban többen életüket veszítették, számos tüz keletkezett. Celldömölkön 22.30-kor fújtak riadót, az ellenséges repülőgépek – a hangjukból ítélve 2-3 gép lehetett – háromnegyed órával később meg is jelentek a község felett, majd irányt változtatva a Ság-hegy–Kissomlyó–Keléd irányt követve Zalaegerszeg felé repültek. Ez alkalommal Celldömölkön jól működött az elsötétítés, igaz, a felhős időjárás is nagyban hozzájárult, hogy rejtve maradhatott a település. A támadók Kissomlyó és Keléd felett világítórakéták segítségével igyekeztek tájékozódni, majd 23.45-kor a visszafelé úton ismét átrepültek a gépek a község felett és Pápa irányába távoztak.²⁹

Törseök Károly ezredes, a kerületi légoltalmi parancsnok a napi- és hetilapok hasábjain rendszeresen felhívást intézett a légoltalommal kapcsolatos tudnivalókról, a légiriadó alatti viselkedésről stb. A légoltalmi felkészülés részét képezte az is, hogy a házcsoportok légoltalmi vezetőséget választottak, tagjaik pedig rendszeres oktatásban részesültek.³⁰ A

²⁶ Légoltalmi rendelkezések szigorú végrehajtása. = KA, 1941. ápr. 20. 4. p.; Hirdetmény. = CH, 1941. ápr. 12. 6. p.; Légoltalmi anyagokkal és eszközökkel elkövettett visszaélések. = CH, 1941. ápr. 19. 4. p.

²⁷ Új légvédelmi szirénát szerzett be Celldömölk nagyközség. = CH, 1941. ápr. 12. 5. p.

²⁸ Kemenesalján fél egykor kell elsötétíteni. = KA, 1941. aug. 3. 1-2. p.; Egységes kiképzési tervezet a tűzoltók számára. = KA, 1941. aug. 3. 2. p.

²⁹ Szerdán éjjel 120 perces légiriadó volt Celldömölkön. = KA, 1942. szept. 13. 4. p.

³⁰ Lakóházak légoltalma. = KA, 1943. jún. 6. 4. p.

lakosság számára előírták, hogy a gyújtóbombák ellen a házakban oltóhomokot vagy porrá tört földet kellett tárolni. A házi felszerelésnek pedig olyan eszközök is kötelező kellékei voltak, mint a vödör, szikracsapó, hosszúnyelű fejsze és tüzicsákllya.³¹ Igyekeztek meggyőzni a lakosságot, hogy fedett helyen sokkal biztonságosabb tartózkodni légiriadó alkalmával, mint a szabadban, de a pince-, illetve az úgynevezett árokóvóhelyek felszereltségéről, védelméről is tájékoztatást nyújtottak.³²

Ahogy egyre nőtt a légi támadás veszélye, a hatóságok igyekeztek rászorítani a lakosságot a légoltalmi rendelkezések szigorú betartására. Hethéssy Jenő főszolgabíró rendelete szerint akár 400-500 pengő pénzbírsággal is sújthatták a szabálysértőket.³³ 1944 áprilisától kezdve a Budapest Rádió I-es hullámhosszán közölték a légi veszélyt, augusztus 19-én pedig új riasztási rendszer lépett életbe: a riadót fél perces, egyenletes, bűgő hangú szirénázás, a riadó végét pedig kétszer fél percig tartó, ugyanilyen szirénázás jelezte.³⁴ Ezzel egyidejűleg a szombathelyi III. hadtest légvédelmi parancsnoksága megszervezte a körzetébe tartozó megyék légoltalmi tűzserésszolgálatát.³⁵

Sárvár légoltalmával kapcsolatosan jóval konkrétabb eseményekbe nyerhetünk bepillantást a korabeli dokumentumok segítségével. Elsőként a légoltalmi parancsnok személyének változásáról értesülhetünk. Borlay Endre járási tűzrendészeti felügyelő – aki elköltözése miatt lemondott az addig viselt posztjáról – utódjául Fülöp László tanítót jelölték ki a parancsnoki posztra, ő 1941. január 1-jétől töltötte be e tisztséget.³⁶

A településen működő fizetett tűzoltóság létszámát 1942-ben az addigi hatról nyolc főre emelték, a következő évben pedig további két tűzőri állás szervezése volt napirenden. Ugyanakkor a községet kötelezték egy 800 liter/perces motorfecskendő beszerzésére, amelynek 20000 pengős kiadását csak kölcsönből tudta volna megoldani. Az 1943. augusztus 20-i képviselő-testületi ülés határozatot hozott, miszerint eltekintenek az új fecskendő beszerzésétől, lévén két 1300 liter/perces motorfecskendőjük mellett a cukorgyár is rendelkezik egy ilyen géppel, ezekkel, és 10 főnyi

³¹ A lakásokban tűzoltás céljaira homokot kell tartani. = KA, 1943. máj. 23. 2. p.

³² Egy kis légoltalom. = KA, 1944. febr. 12. 3. p.

³³ Szigorú figyelmeztetés Celldömölk lakosságához. = KA, 1943. febr. 14. 2. p.; 1944 májusában Marton Lajos alezredes, a celldömölki méntelep parancsnoka a félbemaradt tatarozási és légó óvóárok munkálatainak befejezéséhez 30-40 zsidó munkás kiutalását kérte a főszolgabírótól. A járás első embere azonban rendészeti szempontokra hivatkozva elutasította a kérést. VaML, Alisp. köz. 8381/1944.

³⁴ Rádióon keresztül közlik a légi veszélyt és a zavaró repülést. = CH, 1944. márc. 18. 4. p.; Ma éjjel életbe lép az új riasztási rendszer. = CH, 1944. aug. 19. 2. p.

³⁵ Veress, 1980. 181. p.

³⁶ VaML, Sárvár, Légo. 616/1941., 5601/1943.

hivatalos tűzoltóságukkal megfelelően el tudják látni a szükséges feladatukat. Hosszas huzavona után, 1945. május 1-jén azonban a vármegye alispánja utasította a községet a fecskendő beszerzésére, indoklása szerint a tűzoltók szükség esetén a járás külső községeibe is kötelesek kivonulni.³⁷

A község légoltalmi vezetője Budai László vezetőjegyző volt, a riasztószolgálat pedig a községházán (Kossuth tér 1. és Lajos körút 2. szám alatt) mint légoltalmi központban működött. A riasztószolgálatot a községházán beosztott ügyeletes látta el, aki egyben a légoltalmi riasztószírná kezelője is volt. E feladatra hat személyt oktattak ki, díjazásukat – 1944. június 15-től óránként 1 pengő, vagyis naponta 24 pengő – a község közbevételeiből fedezték.³⁸ 1943-ban a községháza 60 személyes óvóhelyének építésére írtak ki pályázatot. Az augusztusban beérkező pályázatok közül végül Zsolnay Mihály építőmester terveit nyújtották be elfogadásra, amely a munkálatok összköltségét 9150 pengő és 24 fillérben adta meg.³⁹

1944 közepére egyre gyakoribbak lettek az ellenséges berepülések, amelyek általában a délelőtti óráktól kezdődtek, ami egybeesett heti és napi piacok, valamint az istentiszteletek idejével. A Légoltalmi Liga Sárvári Csoportja már június 30-án jelezte, hogy kerülni kell mindenféle tömeges gyülekezéseket, mert ezek feloszlatása rendkívül nehéz – főleg, hogy a vásárló közönségnek a riadó elhangzásakor meglehetősen hosszú időbe telik elhagyni a vásár területét, és legtöbbször mellőzik az óvóhelyre húzódást is. Ezért július 3-án az alispán elrendelte, hogy a vásárokon reggel 7.00-kor meg kell kezdeni az elárúsítást és 9.30-kor be kell fejezni, míg az egyházi vezetőket felkérték, hogy az istentiszteleteket lehetőleg a kora délelőtti vagy a késő délutáni órákban tartsák meg.⁴⁰

Mivel a községi eljárásokat kötelezték, hogy gondoskodjon a Légoltalmi Liga csoportjainak részére megfelelő irodahelyiségről, annak fűtéséről és világításáról, a liga sárvári csoportja 1944. május 23-án kérvényezte a főszolgabírótól a Széchenyi utca 1. szám alatt ház földszinti helyiségének kiutalását. A ház eredetileg Róth Gyula soproni lakos tulajdonát képezte, de özvegy Rechnitzer Zsigmondné bérlő gettóba költöztetésével – mint úgynevezett zsidólakás – közcélokra igénybe vehetőnek számított. A kérvényben arra hivatkoztak, hogy a kétszobás lakás közvetlen a községháza szomszédságában volt, így a légoltalmi vezetővel és parancsnokkal a Liga az összeköttetést könnyen fenn tudja tartani. A főszolgabíró végül június 27-én hozott határozatában

³⁷ VaML, Sárvár, Légo. 107/1944., 2110/1944.

³⁸ VaML, Sárvár, Légo. Sárvár község légoltalmi terve.; VaML, Alisp. közig. 14781/1944.

³⁹ VaML, Sárvár, Légo. 1006/1943.

⁴⁰ VaML, Alisp. közig. 2329/1944.

döntött az ingatlan igénybevételeéről, a tulajdonost és a bérlőt pedig megegyezésre kötelezte a lakbért illetően.⁴¹ Kevésbé volt sikeres a Liga helyi csoportjának 1944. november 5-én állandó küldönc kivezénylésére vonatkozó kérelme. Az önvédelmi szervezéssel és kiképzéssel kapcsolatos feladatok egyre növekvő száma miatt ugyanis heti 2 nap egy cserkész vagy levente küldöncre lett volna szükségük. A kérést a főszolgabíró a járási leventeparancsnoksághoz továbbította, aki közölte, hogy a leventék nagymérvű elfoglaltsága miatt nem tud embert adni a küldönccszolgálat ellátására.⁴²

A frontvonal közeledtével menekültek tömegei és katonai alakulatok özönlötték el a nyugat-magyarországi településeket. Ebben a helyzetben szinte lehetetlen feladat volt a légoldalmat megszervezni a naponta ismétlődő légitámadások során. Az 1945. február 13-án Cell-dömölköt ért súlyos légitámadás után a járási főszolgabíró a következőkről számolt be: „Folyó évi február hó 14-én két-két ízben nagy és kisriadó, 15-én két ízben nagyriadó, 16-án két ízben kis és három ízben nagyriadó, 17-én kis és nagyriadó, 18-án nagyriadó, 19-én kis és nagyriadó, 20-án egyszer kis és kétszer nagyriadó bénította meg hosszantartó időtartamával az összehírási és étkeztetési munkálatainkat, nem beszélve a bombakárok helyrehozatalával eltöltött nehéz napjainkról...”⁴³ A Sárvári járás főszolgabírója ekkor már kérvényezte a nagyközség zárt várossá, illetve zárt területté nyilvánítását.⁴⁴ Miután 1944 őszétől az angolszász repülőgépek támadásai elsősorban a nyugat-magyarországi közlekedési vonalak ellen irányultak – amit 1945 elejétől egyre inkább a szovjet gépek által végrehajtott akciók egészítették, illetve váltották fel – a légiveszély állandósult. Budai László visszaemlékezése szerint Sárváron „a sokszor óránként előforduló légi veszélykor a föld alatti óvobhelyekre és a környező fás területekre menekült a lakosság. A város házapincéjében kiépített légoldalmi központ – Fülöp László légoparancsnokkal – irányította és szűrénával riasztotta a lakosságot. Az állandó elsötétítés és a légi riadók folytonos izgalommal jártak. A község (...) méhkashoz hasonlított.”⁴⁵

⁴¹ VaML, Sj. főszolg. köz. 2174/1944.

⁴² VaML, Sj. főszolg. köz. 3604/1944.

⁴³ VaML, Alisp. köz. 365/1945.

⁴⁴ VaML, Sj. főszolg. köz. 481/1945.

⁴⁵ NFMA, Budai László sárvári vezetőjegyző visszaemlékezése. AK.2000.1.

Megkezdődnek az átrepülések

A közép-európai, illetve a magyarországi célpontok támadásának terve az 1943. januári casablancai konferenciához köthető, ahol Roosevelt és Churchill vezetésével egyebek mellett megegyeztek a szövetséges légerők alkalmazásában és a bombázandó célpontokban. A hadászati bombatámadások tervét alapelvei érintetlenül hagyása mellett többször módosították, az éppen legsürgősebb feladatok fényében. A „Pointblank” fedőnevű légi hadműveletet egyre növekvő repülőgép-mennyiséget és támadási mélységeket jelölve öt szakaszra osztották. Ennek keretében 1943. augusztus 13-án léptek először amerikai bombázók az ország légterébe. A Wiener Neustadtban üzemelő Messerschmitt-repülőgépgyárat támadó kötelékek útvonalán, így Vas vármegyében is, kb. 13.30 és 15.00 között légiriadót rendeltek el, de ezen túl említésre méltó esemény nem történt. A következő, október 1-jei berepülésnél a nyugati határnál, Kőszeg légterében német vadásztámadás érte az amerikai bombázókat, közülük egy gép magyar területen zuhant le. Az október 24-i berepülés újabb mérföldkövet jelentett, ezen a napon hullottak ugyanis először amerikai bombák az ország területére. Az átvonuló kötelékek az ország nyugati vármegyéiben – köztük Vasban is – több helyen oldották ki bombáikat, igaz, különösebb veszteséget nem okoztak. Az ehhez hasonló átrepülések⁴⁶ 1944 januárjától megszorodtak, majd február 20-án az úgynevezett „Big Week”-kel kezdetét vette a német repülőgépipar, golyóscsapágy-gyártás és a Luftwaffe megsemmisítése, majd a kőolajipar és a vasúti közlekedés szétzúzása – mindez lényegében már a normandiai partraszállás előkészítését szolgálta.⁴⁷



2. kép

A 99th BG B-17-es bombázói útban Budapest felé 1944. június 14-én

⁴⁶ Az átrepülés elvileg olyan katonai repülést jelent, amelynek végrehajtásakor a repülőgép személyzete az induló repülőtérrel felszállva a leszállást egy másik repülőtérre (célrepülőtérre) hajtja végre. Esetünkben átrepülésnek nevezzük a célpont megközelítése, illetve a bázisra visszatérés során adott terület feletti áthaladást is.

⁴⁷ Pataky – Rozsos – Sárhidai, 1992. 1. köt. 84-99., 115-116. p.

1944. március 17.

<i>Támadó kötelék:</i>	200+ B–24 bombázó, vadászkísérettel
<i>Elsődleges célpont:</i>	Wien és különböző alkalmi célpontok ⁴⁸
<i>Riadó a megyében:</i>	12.00-14.00 (átrepülés) ⁴⁹

Az 5th BW eredetileg kijelölt célpontjai a fischamendi repülőgéppalottrész-üzem, a bad wöslau-i és a schwechat-i repülőterek voltak, de a célpontok feletti zárt felhőréteg miatt Wienre és egyéb másodlagos célpontok felett oldották ki bombáikat. A cél felé tartó gépek a déli órákban repültek be a Dunántúl légterébe délnyugati irányból. Egy átrepülő kötelék 25 bombát (egy nem robbant fel) dobott le Keléd község határába, öt bombát pedig Duka határába. 12.30-kor egy négy hullámba tagozott kötelék gépéről hullott hét bomba Ostffyasszonyfa délkeleti kijáratától 800 méterre. Ezek a bombák semmiféle kárt nem okoztak. 13.30-kor azonban egy hazafelé tartó, három hullámba tagozott kötelék repült át Répcelak felett nagy magasságban és 36 bombát (kettő nem robbant fel) dobta a szántóföldekre. Három bomba a vasútvonal közelébe hullott, egyik közülük a Répcelak–Dénesfa vasútvonal sín-párja közé, 96 méter hosszúságban megrongálta azt.⁵⁰ 14.00-kor Sótorny község határában is kioldottak hét bombát (kettő nem robbant fel) az átrepülő gépek, de kárt nem okoztak.⁵¹

Bár a vármegyét nem érintette az esemény, de megemlítené, hogy az országon áthaladó bombázók ellen Ferihegy repülőteréről bevetették a 2/1. vadászszázad 12 Bf 109-esét. A század egyik négyes raja légi harcra keveredett az amerikai Liberatorokkal – ez volt az első eset – ám mivel a pilóták nem voltak kiképezve ilyen típusú, nagy zárt kötelékek elleni harcra és számbelileg sem tudták felvenni a küzdelmet, a fedélzeti géppuskáknak két magyar pilóta is áldozatul esett.

⁴⁸ Carter – Mueller, 1991. 333. p.; A repülőgépek mennyiségénél csak ritkán ismert a pontos szám, általában egy hozzávetőleges mennyiség adható meg. A „+” jelzés azt jelenti, hogy az adott számnál valamivel több repülőgép vett részt a támadásban – a fenti szakirodalom legtöbbször így jelölte az adatot – míg a „Kb.” kifejezésnél a számadat pozitív és negatív irányban is eltérhet kissé. A kísérő vadászgépek száma sem minden esetben ismert.

⁴⁹ A riadó időpontja az esetek többségében a Szombathelyen elrendelt légi riadó jelzi. Számos esetben azonban csak a kötelékek átrepülésének időpontja ismert, de számolnunk kell a korabeli jelentések esetleges pontatlanságaival is.

⁵⁰ HL, Personáliák, Andreánszky. 43. sz. eő. 1944. márc. 18.; VaML, Alisp. közjg. 12917/1944.

⁵¹ HL, Andreánszky. 44. sz. eő. 1944. márc. 20.



3. kép

A JG 27 gépei Fels am Wagram repülőterén 1944 tavaszán

1944. április 12.

- Támadó kötelék:* Kb. 450 B-17 és B-24 bombázó, 200+ P-38 és P-47 vadászgép kíséretében
- Elsődleges célpont:* Fischamend és Wiener Neustadt repülőgépgyárai, Bad Vöslau összeszerelő üze me és repülőtere⁵²
- Riadó a megyében:* Kb. 11.15-13.45 (átrepülés)

Az átrepülő gépek a celldömölki útbiztosság szerint 21, a csendőrségi jelentés szerint 60-70 rombolóbombát dobtak 13.20-kor Kemenesszentpéter határába, a mezőre, de kárt nem okoztak.⁵³ Az amerikai gépek ellen német oldalon hat vadász- és két rombolóosztályt vetettek be, összesen 177 repülőgéppel.⁵⁴ Wiener Neustadtól délre heves légi harcra került sor a németekkel, amelyben az amerikai veszteség 10 bombázó és egy vadászgép volt, ezzel szemben saját nyilvántartásuk szerint több mint 30 ellenséges gépet lőttek le. A vármegye területén csak Kőszeg környékére jelentették a német vadászok két B-24-es lelövését.⁵⁵ Az egyik Horvátzsidány határában zuhant le.

⁵² Carter – Mueller, 1991. 355. p.

⁵³ VaML, Államép. Hiv. 4079/1944.; HL, Andreánszky. Id. eö. 1944. ápr. 14.; Az átrepülő gépek nagy mennyiségű benzintartálytól és hordótól szabadultak meg a terület felett.

⁵⁴ A 7. JD a következő erőkkel támadott: III./JG 3 a I./JG 5- tel alárendeltségben (15 Bf 109), Stab, I., III. és IV./JG 27 (88 Bf 109), II./JG 301 (24 Bf 109), II./ZG 1 (31 Bf 110), valamint a ZG 76 részei (19 Bf 110). Prien – Rodeike – Stemmer, 1998. 395. p.

⁵⁵ O.K.L. Fighter Claims. Reich, West and Südfront, Jan to Apr 1944. www.lesbutler.ip3.co.uk/tony/tonywood.htm; Carter – Mueller, 1991. 355. p.

1944. április 23.

<i>Támadó kötelék:</i>	500+ B-17 és B-24 bombázó, kb. 300 vadászgép kíséretében
<i>Elsődleges célpont:</i>	Wiener Neustadt, Schwechat és Bad Vöslau repülőgépgyárai és repülőterei ⁵⁶
<i>Riadó a megyében:</i>	Kb. 13.30-15.00 (átrepülés)

A csendőrség 700-800 repülőgép 14 hullámban történő berepüléséről számolt be. A német vadászok – szám szerint 169 vadászgép – a Dunántúlon, Zala és Vas vármegye légtérében vették fel a harcot az amerikai kötelékekkel,⁵⁷ a vezérkar összesítésében szereplő, Szombathely környékén lezuhant három ellenséges gép közül azonban mindössze egyről vannak adatok – igaz, az Államépítészeti Hivatal aznapi jelentései hiányoznak.

Az I./JG 27 35 Messerschmitt vadászgépet 12.40-kor riadóztaták Fels am Wagram repülőteréről. 13.57-kor az osztály Győrtől nyugatra erős vadászkíséret alatt repülő B-24-es köteléket vettek észre keleti irányból, amelyet pár perccel később meg is támadtak. Helmut Beckmann őrmester, a 3./JG 27 pilótájának Szombathelytől északra, Kőszegtől délkeletre sikerült lelőnie egy Liberatort 14.02-kor, 6000 méter magasságban. Így emlékezett vissza a légi harcra: „*Zárt alakzatban, hátulról, magassági fölényből támadtuk meg a Liberator-köteléket, amely kb. 25 repülőgépből állt. Ahogy a századparancsnoki géppár mellett repültem balról, 14.02-kor lőhelyzetbe kerültem egy kb. 100 méterre süllyedő Liberatorra. A jobb motoron észleltem a találat következtében előtörő sűrű világos füstoszlopot. A jobb oldali vezérsíkról és a magassági kormányról nagy darabok szakadtak le. Aztán már olyan közel voltam, hogy balra fel kellett húznom. (...)*

Hirtelen lefordult előre. A repülőgép függőleges dugóhúzóba esett. Három ejtőernyős kingerását figyeltem meg. Röviddel utána láttam a becsapódás tűzét a GO 3 négyoszögben, ami csak ettől a géptől származhatott.”⁵⁸

⁵⁶ Carter – Mueller, 1991. 364. p.; Más adatok szerint 956 amerikai repülőgép közlétette meg a célpontokat, ellenük 174 német gép szállt fel, amelyek közül 169 érintkezett az ellenséggel, 21 biztos lelővést jelentve. Amerikai adatok szerint 12 bombázót és egy vadászgépet veszítettek, több mint 40 lelövés ellenében. Prien – Rodeike – Stemmer, 1995. 404. p.

⁵⁷ A következő alakulatok emelkedtek levegőbe: III./JG 3, III./JG 26, Stab, I., III. és IV./JG 27, II./ZG 76, I./SG 152.

⁵⁸ Prien – Rodeike – Stemmer, 1998. 397-398. p.

A váti reptérről felszálló IV./JG 27 vadászgépeinek bevetése teljes kudarccal végződött e napon. A Balatontól nyugatra támadták meg az ott átvonuló bombázókat, de a kísérő vadászgépekkel vívott heves légi harcban semmiféle eredményt nem értek el, viszont öt saját gépet veszítettek. Az ölbői csendőrőrs egy Alsópaty (ma: Rábapaty) község határában kényszerleszállást végrehajtott német vadászgépről tett jelentést a szombathelyi reptér parancsnokságnak, e szerint a gép pilótája megsérült. Egyes források szerint az Alsópatynál leszállt német vadászgép, a 11./JG 27 pilótája, Albert Busenkell őrmester volt, Jochen Prien kutatásai viszont azt mutatják, hogy Busenkell 162203-as számú Bf 109G-6-osa Graz-Thalerhofi repülőterén végzett kényszerleszállást olyan súlyos sérülésekkel, hogy április 27-én belehalt sérüléseibe.⁵⁹ Így a vasi községnél földet ért pilóta kiléte továbbra is kérdéses.⁶⁰

1944. április 28.

Nem harci cselekmény következtében végzett kényszerleszállást 14.30-kor egy Bücker Bü-131 típusú, egymotoros iskolagép Nagysimonyi község határában. Az I.508 jelű gépet Urbán József tizedes vezette – valószínűleg Szombathelyen szállt fel – és a kormányszerkezet meghibásodása végett kényszerült a földre. A gyakorlógép és pilótája is sértetlenül úszta meg a kalandot, némi javítást követően másnap tovább repült.⁶¹

1944. május 10.

Támadó kötelék: Kb. 400 B-17 és B-24 bombázó, 200+ vadászgép kíséretében
Elsődleges célpont: Wiener Neustadt ipari központjai⁶²
Riadó a megyében: Kb. 10.00-12.00 (átrepülés)

⁵⁹ HL, Andreánszky. Id. eö. 1944. ápr. 24.; Prien – Rodeike – Stemmer, 1995. 404., 458. p.

⁶⁰ Ismert német veszteségek Magyarország területén: Fhr. Werner Pfeifer, 2./JG 27 (Bf 109G-6 Wr. Nr. 160806) Pápától 20 kilométerre északnyugatra zuhant le, „Dönör” mellett, a pilóta meghalt; Fhr. Rudolf Eschler, 8./JG 27 (Bf 109G-6 Wr. Nr. 140151) négymotorosokkal vívott légi harcban életét veszítette, Tapolcánál zuhant le; Gefr. Joachim Neckles, 12./JG 27 (Bf 109 Wr. Nr. 161359) ugyancsak légiharcban veszítette életét, Nagyrécsénél zuhant le.

⁶¹ HL, Andreánszky. Id. eö. 1944. máj. 5.

⁶² Carter – Mueller, 1991. 379. p.; Prien adatai szerint 174 B-17-es és 228 B-24-es repült a mintegy 200 vadászgép védelmében. Prien – Rodeike – Stemmer, 1995. 405. p.; Megint más adatok alapján 175 B-17-es és 231 B-24-es támadott 168 P-38-as és 48 P-51-es kíséretében, míg a német oldalon 159 gépet számoltak. Reschke, 1998. 73. p.

A Celldömölk, Magyaracsa és Ostffyasszonyfa felett repülő kötelékeket ellenséges vadászgépek támadták meg. Kényszervetés következtében Keléd község határába hét bomba esett, amelyek felrobbantak, de kárt nem okoztak. Magyaracsa felett erős légi harc alakult ki, a Vönöck és Rábakecskéd (ma: Kenyeri) felett kergetőző vadászgépek a harc hevében egy tanyai házba is belöttek gépfegyvereikkel.⁶³

A IV./JG 27 vadászai Veszprémtől északnyugatra támadtak az átrepülő bombázókötelékekre, de hamarosan már az őket kísérő P-38-asokkal fordulóztak a levegőben. A német vadászcsoport három B-24-es és két P-38-as lelövését jelentette, de ezért három pilótájuk életével fizettek. Közülük Otto Kühn őrmester, a 12./JG 27 pilótája Bf 109G-6 vadászgépével Jánosházánál, Georg Heinelt főtörzsőrmester pedig Tapolcánál zuhant le.⁶⁴

A 82nd FG pilótái 20-25 Bf 109-est láttak Celldömölk közelében, amelyek közül kettő a 96th FS gépei felé ereszkedett. Egyikük levált és a föld irányába süllyedt, míg a másik – póttankkal⁶⁵ a hasa alatt – előbb szemből elrepült a vezérraj mellett és ezt követően zuhant a föld felé. A 97th FS vadászai azonban követték és lelőtték. A többi német vadász közül 10-15 gép többször is megpróbált a Lightningek mögé kerülni, de amint azok ellenük fordultak, szétszicceltek.⁶⁶

A német vadászra Ben Mason alezredes raja vetette magát, aki így emlékezett vissza a történetekre: *„Ahogy visszafelé mentünk, 2 óránál egy 109-est láttam, mintegy két mérfölddel [kb. 3,2 kilométer – a szerző] távolabb. Megfordultam, hogy elfogjam a rajommal, amely követett. A 109-es hirtelen a föld felé zuhant, a magasságunk ekkor kb. 20000 láb [kb. 6 kilométer – a szerző] volt. Abélyt, hogy meredek zuhanásba ment volna, csinált egy sorozat csúsztatást balról jobbra. A löszereiinkbe nyomjelzők voltak keverve és néhányszor kilőttem pár rövid sorozatot eléje messziről. Talán ez készítette fordulásra. Ez lebetővé tette számomra, hogy kicsit szűkebben forduljak minden alkalommal és gyorsabban megközelíthessem. Emlékszem, ránéztem a sebességmérőmre és láttam, hogy 400 felett van, közel a vörös vonalhoz, amit nem volt tanácsos túllépni. Nem néztem rá többször, mivel nem szándékoztam lassítani.*

⁶³ VaML, Államép. Hiv 4079/1944.; HL, Andreánszky. Id. eö. 1944. máj. 10., 12.

⁶⁴ Prien – Rodeike – Stemmer, 1995. 405., 458. p.; Az egyik lelőtt P-38-ast Kühn számára igazolták 11.10-kor Veszprémtől északnyugatra, mint első légi győzelme. A Stab, I. és IV./JG 27 mellett a következő alakulatokat vetették be: III./JG 3, I./JG 5, I./JG 302, valamint az I./JG 53 és az I./SG 152 részeit.

⁶⁵ Póttanknak a repülőgépek szárnya vagy törzse alá függesztett, áramvonalazott kialakítású, rendszerint ledobható tüzelőanyag-tartályt nevezünk. A hatótávolság, vagyis a repülési idő növelését szolgálja, és negatívan befolyásolja a gép repülési jellemzőit.

⁶⁶ 82nd Fighter Group Mission Reports, 10th May 1944.



4. kép

Ben Mason alezredes, a 82nd FG-pilótája

Hamarosan vízszintbe kerültünk 100 láb [kb. 30 méter. – Cz. Z.] körül. Most gyorsan közeledtem és eleresztettem egy sorozatot, valahányszor a látómezőmbé került. Láttam a 20 mm-es sorozatot, amint eltalálja és tudtam, hogy négy 50-es kaliberű ment vele. (...) Addigra már mérföldekre kerültünk a csoport többi részétől, így hazamentünk anélkül, hogy bármi mást láttunk volna.”⁶⁷ Az áldozat kilétét egyelőre nem sikerült azonosítani.

1944. május 24.

15.15-kor egy hárommotoros olasz hidroplán hajtott végre kényszerleszállást Keléd községnél, a helyi kis tóra. A jelentés szerint a gép Franciaországból Polába akart repülni, de a felhőtakaró miatt eltévedt. Egyik motorja már leszállás előtt kigyulladt, a zuhanást követően pedig az egész repülőgép elégett. A személyzetet – egy-egy százados, rádiós és szerelő – német tábori csendőr szállította Körmendre.⁶⁸

⁶⁷ Blake – Stanaway, 1992. 158-159. p.

⁶⁸ HL, Andreánszky. Id. eő. 1944. máj. 25.

1944. június 16.

<i>Támadó kötelék:</i>	Kb. 600 B–17 és B–24 bombázó, vadászkísérettel
<i>Elsődleges célpont:</i>	Pozsony és Wien környéki olajipari létesítmények ⁶⁹
<i>Riadó a megyében:</i>	Kb. 10.00-12.00 (átrepülés)

A Wien felé tartó 304th Winget a 82nd FG két százada és a 325th FG 34 Mustangja kísérte. A Balaton északi partjától kezdve a kötelékeket többször támadás érte a német és magyar vadászok részéről.⁷⁰ Az átrepülő bombázók kényszervetései nyomán több település határába hullottak bombák. Répcelak és Nick község mellett hat bomba esett a mezőre, 11.00-kor Nagysitke (ma: Sitke) határába egy rombolóbomba – 8 méteres tölcseért vágva – a celldömölk–vámoscsaládi út mentén, valahol Ostffyasszonyfa környékén pedig két bomba esett, de egyik sem okozott semmiféle kárt.⁷¹

A 459th BG Nova Schwechatot támadta aznap. A bombák kioldását követően 90°-os fordulót csináltak a repülőgépek, hogy eltávolodjanak a célponttól. A manőver közepette a 41-29578 számú gép kezdett lemaradni, holott semmi jelét nem mutatta problémának – a motorok nem füstöltek és a légcsavarok sem voltak vitorla állásban. 5 perccel azután, hogy elhagyták a légvédelmi ágyúk hatókörét, három ellenséges vadászgép jelent meg és a kötelék hátsó része felett köröztek. Alig 1 perccel később a hátul kullogó bombázó farokrésze felé ereszkedtek, majd teljes tűzerővel csaptak le rá. A B–24-es süllyedni kezdett, a gép és a személyzet több tagja is súlyos sérülésekkel küzdött. Hamarosan nyolc ejtőernyő hagyta el a gépet, amelyet pilótája megpróbált letenni – őt az Ostffyasszonyfánál földet ért gép ülésében találták holtan.⁷² A kiugrott repülők közül hármat Kapuvár térségében fogtak el – egyikük, Donald A. Hunt haslövélssel került kórházba és a gondos ellátás ellenére 20-án belehalt sérüléseibe.⁷³ A többiek a vármegye területén érték földet, egyikük Répcelak közelében, sérülten. A csendőrségi jelentések több bombázó lezuhanásáról számoltak be, az egyes órsők azonban minden bizonnyal ugyanarról az esetről tettek jelentést, így a Vönöck községhez tartozó Rapó-majornál és a Sömjénmihályfához tar-

⁶⁹ Carter – Mueller, 1991. 379. p.; Ulrich adatai szerint 658 bombázó és 290 kísérő vadászgép alkotta a támadó kötelékeket. Ulrich, 1994. 16. p.; Reschke adatainál csak 234 P–38, P–47 és P–51-es vadászgép szerepel. Reschke, 1998. 84. p.

⁷⁰ A 7. és 8. JD egységei közül a II./ZG 1 (Bf 110G-2), az I./ZG 76 és a II./ZG 76 (Me-410A-1/B-2), valamint az I./JG 300 és az I./JG 302 (Bf 109G-6) emelkedett levegőbe.

⁷¹ VaML, Államép. Hiv. 4079/1944.; HL, Andreánszky. Id. eö. 1944. jun. 16., 24.

⁷² MACR 6128. ifj. Sarkady Sándor gyűjteményéből.

⁷³ Sarkady, 2004. 35. p.

tozó Vidor-majornál lezuhant gép is a fenti bombázót takarja. Ennek pontos helye az Államépítészeti Hivatal jelentése szerint: a celldömölk-vámoscsaládi út 8,7 kilométer-szelvényénél, az úttól 5 méterre.⁷⁴

Mivel a gépet 10.55-kor látták utoljára a lezuhanás előtt, a lelövés dicsősége valószínűleg az I./JG 302 egyik pilótáját illeti. Erre az időszakra a következő győzelmi igényeket nyújtották be:⁷⁵

Pilóta	Század	Lelőtt gép	Lelövés		
			helye	magassága	ideje
Fw. Kurt Nachtigall	3./JG 302	B-24	Fertő tótól délre	6000 m	10.30
Obfhr. Friedrich-Wilhelm Schenk	2./JG 300	B-24	Fertő tó	6300 m	10.33
Obfw. Franz Wenack	2./JG 300	B-24	Fertő tó	6300 m	10.40
Obfw. Ernst Schäfer	2./JG 302	B-24	Fertő tótól délre	5800 m	10.55

6. táblázat

Az amerikai gép navigátora, George Ostroot jr. az alábbiakban írta le a történeteket: „Légvédelmi tűz csapódott a B-24-es Liberatorunkba röviddel azután, hogy ledobtuk bombáinkat egy olajfinomítóra Bécs délkeleti oldalán, a 459th BG 60. bevetésén 1944. június 16-án. A légvédelmi ágyú tönkretette két motorunkat a négyből, lyukat ütött a szárny-üzemanyagtartályra, kivágta a gép fedélzeti híradóját és más sérüléseket is okozott.

Kiváltunk a bombázócsoporthoz kötelekéből és meredeken zuhantunk egy vékony, alacsony felbőbe, remélve, hogy elkerüljük a német Me-109-es vadászgépeket, akik támadni kezdték a megnyomorított gépünket. A hosszú süllyedés alatt a legénység három tagja, Hunt, Agius és McCord megszebesült a gép hátuljában a Me-109-esek géppuská- vagy gépágyútűzétől. Ők és egy negyedik tagja a személyzetnek, Lingobardo, azt gondolták, hogy a gép végzetes zuhanásban van. Mivel nem tudtak kapcsolatba lépni a pilótával telefonon, mind a négyen kinyugrottak a gépből. Donald Hunt röviddel a földet érést követően belehalt sérüléseibe.

⁷⁴ VaML, Államép. Hiv. 4079/1944.; HL, Andreánszky. Id. eő. 1944. jún. 19.

⁷⁵ O.K.L. Fighter Claims. Reich, West and Südfrent, May to July 1944. <http://www.lesbutler.ip3.co.uk/tony/tonywood.htm>

Vízszintesbe hoztuk a gépet alacsony magasságon egy magyar gabonamező felett, közben egy vadászgép még mindig tüzelt ránk hátulról. A lövedékei megsbesítették Brosbears fedélzeti mérnököt, meggyújtották az üzemanyagot a szárny tankjában és megrongálták egy újabb motort. Gyorsan veszíteni kezdtük a magasságunk, így a többiek is kezdték elhagyni a gépet a nyitott bombatéren keresztül, elsőként Brosbears, őt Hovet orrlövész, Harris bombázótiszt és én követtük. Ahogy megrántottam a kioldó zsinórt, hogy kinyissam az ernyőt, a Me-109-es épphogy felettem húzott el még mindig tüzelve a bombázóinkra. Amint később megtudtam, Tice másodpilóta engem követve hagyta el a gépet.

Az ejtőernyőm csak 15-20 másodperccel azelőtt nyílt ki, hogy keményen földet értem, de nem sérültem meg. Ahogy felálltam, sűrű sötét füstös zópat láttam felszállni a földről kb. két mérfölddel távolabb. A mi gépünk csapódott be és reméltem, hogy mindkét pilóta ki tudott ugrani.

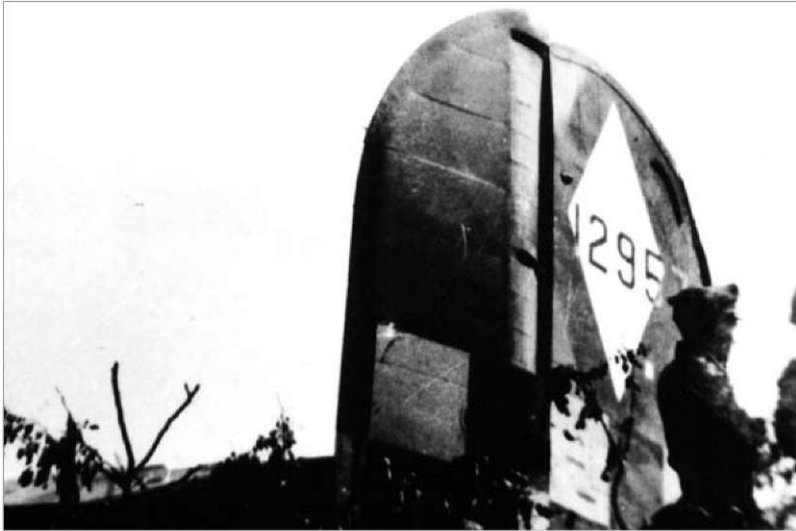
Elrejtettem az ernyőmet egy szalmakazal alá és lefeküdtem egy lábon álló gabonaföld közepébe, megkísérelve, hogy elrejtőzöm, amíg leszáll az alkony. 11 óra körül lehetett. Körülbelül 30 perc után kiabáló embereket hallottam a távolban. A hangok közeledtek, aztán lépések zörgését hallottam. Ezután semmi. Lassan fel-emeltem a fejem, hogy aztán belenézzeek egy puska csövébe, amit egy nyilvánvalóan megjed, egyenruhás fiatalember tartott. Nem volt fegyverem, de ezt ő nem tudta.

Nagyon lassan lábra álltam, kezeimet messze a fejem fölé tartva. További közeli fegyveres katonák vettek körbe és átkutattak, a vézscsomagomat keresve, ami térképeket és némi valutát tartalmazott Európa ezen részének számos országából. A katonák egyiké sem beszélt angolul én pedig nem érttem az ő beszédjüket. Hamarosan egy tehergépkocsi hajtott oda és feltettek rá, csatlakozva Brosbearshoz, Hovethez, Ticehoz és Harrishez. George Tice mesélte, hogy a pilótánk, Joe Young nyilvánvalóan megpróbált kényszerleszállni, mivel késérletet sem tett a gép elhagyására addig, míg Tice károgott az ejtőernyőjével.

A tehergépkocsi egy közeli faluba vitt bennünket, ahol padokon nyertünk elbetyezést, egymástól elkülönítve, egy ház hátsó udvarában. Egy fiatal, angolul beszélő nő próbált kihallgatni minket, de nem kapott együttműködést. Mindegyikünknek adtak egy tálgaluskát, de nem voltunk éhesek az elmúlt pár óra élményeinek hatása nyomán. Amíg a hátsó udvarban voltunk, egy német repülőtiszt érkezett, hogy átvizsgáljon minket. Feltételeztük, hogy ő volt a Me-109-es pilótája, amelyik lelőtte a gépünket.

Visszatettek bennünket a teherkocsira. Kb. egy óra után egy nagy városba érkezünk, ahol a sebesült Brosbears feküdt kórházban. Maradék négyünket egy börtönbe vittek és külön termekben betyeztek el. A termet, ahová én mentem, mintegy tíz ember birtokolta, egyikük sem beszélt angolul. Mégis sikerült tudatnom velük a tíz nappal korábban végrehajtott sikeres franciaországi partraszállás hírét. Ez a hír örömmel töltötte el őket. Az egyik ember egy darab kenyeret húzott elő a takarója alól és nekem adta.¹⁶

¹⁶ George Ostroot, jr.: 'Nincs Kenyer' (No Bread). http://www.459bg.org/Nincs_Kenyet.cfm A szövegben említett vézscsomag 48 sárga pecsétetes amerikai dollárt, esetleg némi olasz lírát tartalmazhatott. Mohos Nándor közlése.



5-6. kép

Az 1944. június 16-án Ostffyasszonyfa határában lezuhant B-24-es bombázó roncsai

Az amerikaiak 22 gépet – köztük két B-17-est és 12 B-24-est – veszítettek ezen a napon, jó részük magyar területen zuhant le. A bombázók és kísérő vadászok 70 lelövését jelentették. Ezzel szemben a németek 22 biztos lelövését – 18 B-24-est – és 4 kötelékből való kilövését – mind B-24-es – jelentettek, míg a magyar vadászoknak nyolc gép lelövését ismerték el.

1944. június 26.

<i>Támadó kötelék:</i>	677 B–17 és B–24 bombázó, vadászkísérettel
<i>Elsődleges célpont:</i>	Schwechat repülőgépgyára, Wien-Florisdorfi pályaudvara, Wien környéki olajfinomítók ⁷⁷
<i>Riadó a megyében:</i>	Kb. 8.45-11.00 (átrepülés)

A célhoz közeledő bombázókat vadászgépek és rombolók kötelékei támadták meg magyar területek felett.⁷⁸ A magyar 101. vadászosztály 8.30-kor indult Veszprémből 30 Bf 109-essel. A parancs szerint Győr légtérben kellett találkozniuk a német egységekkel 8.57-kor, de a németek ekkor Pozsony (ma: Bratislava, Szlovákia) felett gyülekeztek. A bevetés egésze alatt kaotikus volt az irányítás és a rádióösszeköttetés, így Heppes őrnagy vezetésével a magyar vadászok önállóan támadták meg az amerikai bombázókat. 9.03-kor egy Csorna irányában észak felé haladó, kb. 90 gépből álló hármaskötelékre vetették magukat, de a bombázókig csak az egyik század jutott el, míg a másik kettő az amerikai kísérővadászokkal keveredett légi harcba. A bombázókötelék-ből Heppes őrnagy és Buday szakaszvezető kilőtt egy-egy Liberatort (Nagyacsádnál, illetve Balozsamegyesnél csapódtak be), míg Heppes egy további, a kötelékből kivált Liberatort is leszedett (Mosonszolnok). A vadászokkal történt összecsapásban Irányi Pál főhadnagy egy Lightninget (Tés), Takáts Pál szakaszvezető pedig egy Mustangot (Rábacsanak) lőtt le. A győzelmeket azonban nem adták olcsón: Molnár Miklós hadnagy, Eiben János és Podoba Illés szakaszvezetők hősi halált haltak, Raposa Zoltán őrmester megsérült, míg Nagy József szakaszvezető kényszerleszállást hajtott végre.⁷⁹

A megtámadott bombázók kényszervetései nyomán, a vármegye területén egyedül Várkesző és Magyargencs közti határába esett öt bomba, amelyek felrobbantak, de kárt nem okoztak. A hivatalos jelentés szerint 10.30-kor Balozsamegyes (ma: Meggyeskovácsi) község mellett egy négymotoros bombázó lezuhant, 11 főnyi személyzete ej-

⁷⁷ Carter – Mueller, 1991. 424. p.; Reschke adatai szerint 157 B–17-es, 502 B–24-es bombázó, 131 P–38-as, 46 P–47-es és 144 P–51-es kíséretében támadta a célpontokat. Reschke, 1998. 88. p.; Ulrich szerint viszont csak 550 volt a bombázók száma. Ulrich, 1994. 16. p.

⁷⁸ A német egységek közül II./ZG 1 (Me-410) és valószínűleg a ZG 26 egyes részei, valamint a II./JG 27, az I./JG 300, az I./JG 302 (Bf 109G-6) és a II./JG 300 (Fw-190) szállt fel a behatolók ellen, összesen 203 repülőgéppel, de közülük csak 186 lépett érintkezésbe az ellenféllel.

⁷⁹ Pataky – Rozsos – Sárhidai, 1992. 2. köt. 65-71. p.; Gaál, 1983. 39-40. p.



7. kép

Elfogott amerikai repülőt kísérnek Répcelakon 1944. június 16-án



8. kép

Joe L. Young légyérsége



9. kép

Buday Lajos szakaszvezető

tőernyővel kiugrott, közülük egy halálra zúzta magát, kilencet azonnal elfogtak.⁸⁰ A szóban forgó, 42-99762 sorozatszámú B-24-es a 98th BG állományába tartozott. A célpont felett kapott találatot és kigyulladt a motorja, de a menetszél eloltotta a tüzet. Sérülése folytán lemaradt a köteléktől, folyamatosan sebességet és magasságot veszítve. A kötelék egy másik gépe a sérült bombázóval maradt, hogy a lehetőségekhez képest védelmet nyújtson neki. Ekkor 11 óra irányából megjelent egy Bf 109-es vadászgép és végigszorozta a sérült Liberatort.

A kísérő gép faroklövésze azt jelentette, hogy lelőtte a támadó vadászt, Himes gépének törzséből viszont lángok csaptak fel. A személyzet ejtőernyővel kiugrott, majd néhány másodperccel azután, hogy a pilóta és a másodpilóta is elhagyta a gépet, az felrobbant és Rábakovácsitól (ma: Meggyeskovácsi) 3,2 kilométerrel délkeletre lezuhant. Ketten nem éltek túl az ugrást, egyikük Kish orrlövész volt, akit a navigátor és a másik áldozat, Hough bombázótiszt segített ki a tornyából. Kish nem találta az ernyőjét, majd mégis előkerült egy hasernyő, ennek felcsatolásával foglalatoskodott, amikor utoljára látták. Hough a halotti anyakönyv szerint ejtőernyő nélkül ért földet, neki ez volt a 42. bevetése. A személyzet visszaemlékezése szerint ereszkedés közben kézifegyverekkel lőttek rájuk, majd földet éréskor megverték őket. Burress navigátor könnyebb sérülést szenvedett az ernyője nyílásakor és a landolásnál. Mindannyiukat Szombathelyre, ezt követően pedig Budapestre szállították.⁸¹

⁸⁰ VaML, Államép. Hiv. 4079/1944.; HL, Andreánszky. Id. eö. 1944. jún. 27., 30.

⁸¹ MACR 6446. Mohos Nándor gyűjteményéből.; VaML, Ikervár halotti akv. 21/1944.

A gép lelövését Buday Lajos szakaszvezetőnek igazolták.⁸² Az amerikaiak a támadás során 43 repülőgépet – köztük három B–17-est és 34 B–24-est – veszítették el és saját adataik szerint több mint 60 ellenséges vadászt megsemmisítettek. A német alakulatok 49 biztos lelövést – négy B–17-es és 39 B–24-es – hét kötelékből – egy B–17-es és hat B–24-es – illetve négy végleges kilövést – mind B–24-es – jelentettek.

1944. július 2.

Bár ezen a napon nem történt átrepülés a vármegye felett, a fővárost ért támadásnak mégis volt vasi vonatkozása. 712 négymotoros bombázó erős vadászkísérettel közelített Budapest felé, ellenük 18 magyar vadászgép, két német romboló- és egy vadászosztály szállt fel – összesen mintegy 80 repülőgéppel. A főváros felett heves légvédelmi elhárítótűz fogadta a támadókat, majd a német rombolók tizedelték a bombázókat. Ezután pedig a biztosításukkal megbízott német és magyar vadászok is az ellenségre vetették magukat és a légtér megtelt foszforcsíkokkal. A lendületes támadás valójában a vadászvédelem nélkül maradt utolsó bombázócsoporthoz ért, és meglehetősen pánikot okozott az amerikaiak soraiban.

Karnay Ernő hadnagy heves tüzeléssel szorított a föld felé egy megsebzett Liberatort, de közben olyan közel került hozzá, hogy a hátsó lövész feléje megeresztett sorozata súlyosan megsebesítette. Karnay azonban ellenfele mögött maradván meggyőződött róla, hogy nem menekül. Egy kétségbeesett, de sikeres leszállást követően a kenyeri reptér végében állt meg, ahol forgó légcsavarral még leadta jelentését, de a gépből már nem tudott kiszállni. A Tatyuli becenévre hallgató kitűnő pilótát – akit társai csendes, komoly és különösen a humán tudományok terén jártas fiatalemberként ismertek – a nagy vérvesztésig a gépben ülve érte a halál.⁸³ A magyar 101/1. század összesen három pilótát vesztett az ütközetben, míg egy további megsebesült. A német jelentések szerint saját vadászaik 37 ellenséges repülőgépet lőttek le, míg a magya-

⁸² HL, 101. vr. ep. 63. sz. biz. pcs. (1944. szept. 23.) 110. d.; Talán csak a csendőrségi jelentés és a halotti anyakönyv elírásának köszönhető, hogy a lelövés időpontját 10.30-ra adják meg, ami kb. 1 órával későbbi, mint amikor maga az esemény történt. Az pedig egy újabb kérdést vet fel, miszerint Himes gépe a köteléktől leszakadva egy magányosan támadó Bf 109-es áldozata lett, ehhez képest Heppes jelentésében Buday a kötelékből lőtte ki áldozatát. Tény, hogy a német vadászok ettől északabbra vívták meg harcaikat, emellett a pilóta jelentése a lelövés helyéről és idejéről az igazoló eljárás során minden valószínűség szerint bizonyítást nyert.

⁸³ Gaál, 1983. 41–42. p.; Tobak, 1989. 114.

rok részére 10 légi győzelmet igazoltak. Az amerikaiak 17 repülőgépet veszítettek, és bátran kijelenthető, hogy a július 2-i a magyar légtérben vívott legnagyobb légi harcok egyike volt.

1944. július 7.

Támadó kötelék: 560+ B–17 és B–24 bombázó, vadászkísérettel
Elsődleges célpont: Blechhammer és Odertal olajipari létesítményei, Zágráb repülőtere és pályaudvara⁸⁴
Riadó a megyében: Kb. 8.45-15.30 (átrepülés)

A 460th BG 33 gépe szállt fel ezen a napon Blechhammer északi olajüzemének bombázására. Különböző okokból 11 repülőgép korábban visszatért, így csak 21 gép oldotta ki bombáit a célpontra. A csoport intenzív, pontos és kemény légvédelmi tüzet tapasztalt a célpont körzetében, de az út során mindössze a Balatonnál észleltek két-két Me–410-est és Bf 109-est. A 42-52374 számú gépnek a célpont felett tönkrement a kompresszora, és amikor ennek eredményeként magasságot veszített, a kötelék alá került épp a kioldás közben. Két aláhulló bomba eltalálta a gép jobb szárnyát és komoly sérüléseket okozott, többek között használhatatlanná vált a csűrőlap.⁸⁵ A pilótának sikerült visszanyernie uralmát a gép felett és kb. 3000 méter magasságban vízszintbe hozni. Kétórányi repülés után két Bf 109-es lepte meg őket váratlanul, amelyek közül az egyiket lelőtték, a másik viszont őket lőtte le. A személyzet mindegyik tagja sikeresen kiugrott, földet érve elfogták őket.⁸⁶

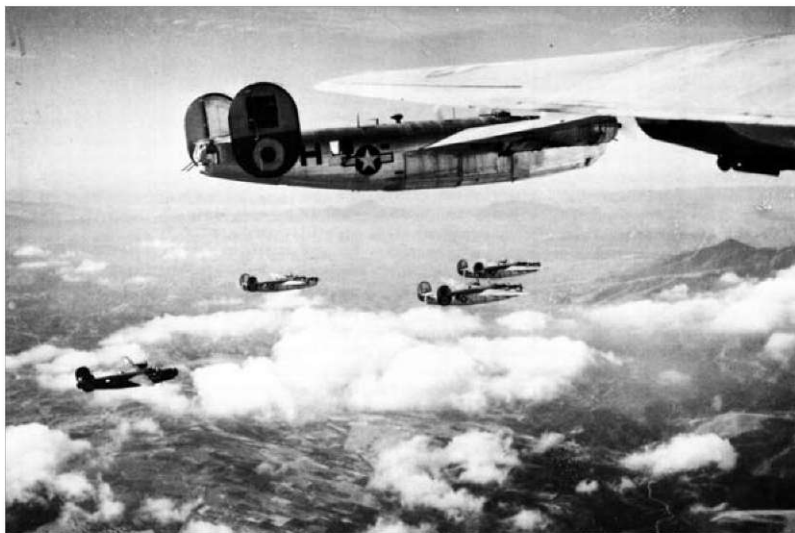
A Dunántúlon átvonuló bombázók ellen a magyar 101. vadászosztály két bevetést teljesítettek. Az első bevetésen a 2. és 3. század egyes köteléke Győr közelében támadta meg az amerikai négymotárosokat. Valószínűleg ennek során lőtt le Molnár László hadnagy két B–24-es, amelyek közül az egyiket Magyaragens helyszínnel igazolták számára.⁸⁷

⁸⁴ Carter – Mueller, 1991. 433. p.

⁸⁵ Csűrőlapnak vagy csűrőkormánynak a repülőgép fékszárnyainak kilépőélénél szimmetrikusan elhelyezett kormánylapokat nevezzük. Ezek a szárnyprofil kontúrjába illeszkednek, csuklósan felüggesztettek és egymással ellentétesen térnek ki. A bedöntésirányú, vagyis hossztengety körüli vezérlést biztosítják.

⁸⁶ Bohnstedt, 1996. 62-63. p.; MACR 6593. A szerző gyűjteményéből.

⁸⁷ HL, 101. vr. ep. 63. sz. biz. pcs. (1944. szept. 23.) 110. d.



10. kép
A 460th BG gépei a levegőben



11. kép
Bánlaky György és Molnár László hadnagyok Veszprém repülőterén

Ugyanakkor meg kell említeni, hogy a 2./JG 302 két pilótája is jelentett ebben a térségben lelövést: Heinrich Reuter szakaszvezető 12.36-kor Győrtől délre, Hans Kemmerling szakaszvezető pedig 12.40-kor Pápa közelében lőtt le egy Liberatort. Mindenesetre maga a gép a Kemeneshőgyész és Magyargencs közti úttól 1 kilométerre zuhant le és elégett. A Marcal közelében szétszóródott roncsokat a csendőrség szedte össze a mezőn dolgozó falusi emberek segítségével.⁸⁸

A támadás során az amerikai kötelékek 25 gépet – köztük hét B–17-est és 15 B–24-est – lőtték le, ellenben állításuk szerint több mint 50 ellenséges gépet leszedtek. A németek 13 biztos – két B–17-es és 10 B–24-es – valamint négy kötelékből való lelövést – két-két B–17-est és B–24-est – jelentettek. A magyar vadászok számára kilenc légi győzelmet – egy B–17-es és hat B–24-es – igazoltak.

1944. július 8.

<i>Támadó kötelék:</i>	520+ B–17 és B–24 bombázó, vadász kísérettel
<i>Elsődleges célpont:</i>	Wien környéki olajipari létesítmények és repülőterek, valamint Veszprém repülőtere ⁸⁹
<i>Riadó a megyében:</i>	Kb. 9.45-12.00 (átrepülés)

A hivatalos jelentés szerint több légi ütközet fejlődött ki az átvonuló kötelékekkel, a vármegye területén azonban nem zuhant le repülőgép. Az egyik sérült bombázóból Kemenesmagasi és Kemeneshőgyész között hat ejtőernyős ugrott ki, ezek közül négyet elfogtak, a másik kettőt még keresik. A gép Külsővat község határában zuhant le.⁹⁰

Az említett gép a 465th BG B–24-ese volt, a kék „L”-jelű gép sorszámja 42-52420. A kötelékben repülő szemtanúk szerint a repülőgép két motorja már a bombázást megelőzően erősen füstölt – minden bizonnyal német vadászgépek találatai folytán. A bombák kioldása után fokozatosan magasságot veszített és kezdett lemaradni a többiektől. A 2-es és 3-as motor ekkor már vitorla állásban volt, a 4-es pedig teljesen elszállt, így csak egyetlen motorral repültek tovább, de a jobb szárny úgy tűnt, bármelyik pillanatban letörhet. A pilóta, Jumper főhadnagy, megpróbált egy másik kötelékhez csatlakozni, de 11.00-kor már alig több mint 4000 méter magasságban repült – ekkor öten elhagyták a gé-

⁸⁸ VaML, Államép. Hiv. 4079/1944.; HL, Andreánszky. Id. eö. 1944. júl. 8.; Ismét ellenséges gép zuhant le Kemenesalján. = CH, 1944. júl. 15. 4. p.

⁸⁹ Carter – Mueller, 1991. 434. p.

⁹⁰ VaML, Államép. Hiv. 4079/1944.; HL, Andreánszky. Id. eö. 1944. júl. 10.

pet, majd kis idő múlva újabb öt ernyő nyílt. A gép személyzete – emlékeik szerint – Kemenesszentpéter felett ugrott ki. A magára hagyott monstrum percenként közel 300 méter magasságot veszítve folytatta útját a becsapódásig. A földre érkező legénység minden tagját elfogták.⁹¹

A repülőgép Külsővat község határában, a Fisztó-dűlő mezőjére zuhant. A robbanás folytán szétömlő benzin halálos áldozatot is követelt, Kalmár Gábor földműves napszámos súlyos égési sérülései következtében a helyszínen életét veszítette.⁹² 14 éves fiát ugyancsak súlyos sérülésekkel a celldömölki kórházba szállították, de megmenteni már nem tudták, 3 nappal később a kórházban hunyt el.⁹³

Az amerikaiak összesen 14 bombázót és három vadászgépet veszítettek, légi harcok szinte kizárólag német területeken folytak.

1944. július 16.

<i>Támadó kötelék:</i>	Kb. 380 B–17 és B–24 bombázó, 150+ P–38 és P–51 vadászgép kíséretében
<i>Elsődleges célpont:</i>	Münchendorf repülőtere, Wiener Neudorf motorgyára, Wien pályaudvara, Winterhafen olajraktára; a kíséretet biztosító vadászgépeken kívül 132 P–51-es Wien környékét pásztázta végig ⁹⁴
<i>Riadó a megyében:</i>	Kb. 9.45-12.00 (átrepülés)

A 460th BG 34 gépe Wiener Neudorf repülőgépgyárát támadta ezen a napon, amelyek közül négy korábban visszatért. A többi P–38-asok védelmében közeledett a célpont felé. A kötelék mintegy 150 ellenséges gépet figyelt meg, főként Fw–190 és Bf 109 típusokat, emellett 10-20 kétmotoros vadászgépet is. Az út során 18 alkalommal csaptak össze az ellenséggel, akik rajokban és sok esetben egyesével támadtak. A célpont felett 29 gép oldotta ki a bombáit.⁹⁵

⁹¹ Gene F. Moxley: *Missing in Action*. (Bloomington) 1st Books Library, 2002. 33-34. p. Ifj. Sarkady Sándor gyűjteményéből.; MACR 6512. A szerző gyűjteményéből.

⁹² Mezőn dolgozó munkások közé esett a lelőtt amerikai gép. = KA, 1944. júl. 15. 1. p.; VeML, Külsővat halotti akv. 9/1948.

⁹³ VaML, Celldömölk halotti akv. 64/1944.

⁹⁴ Carter – Mueller, 1991. 434. p.

⁹⁵ Bohnstedt, 1996. 65. p.



12. kép
Bejczy József százados

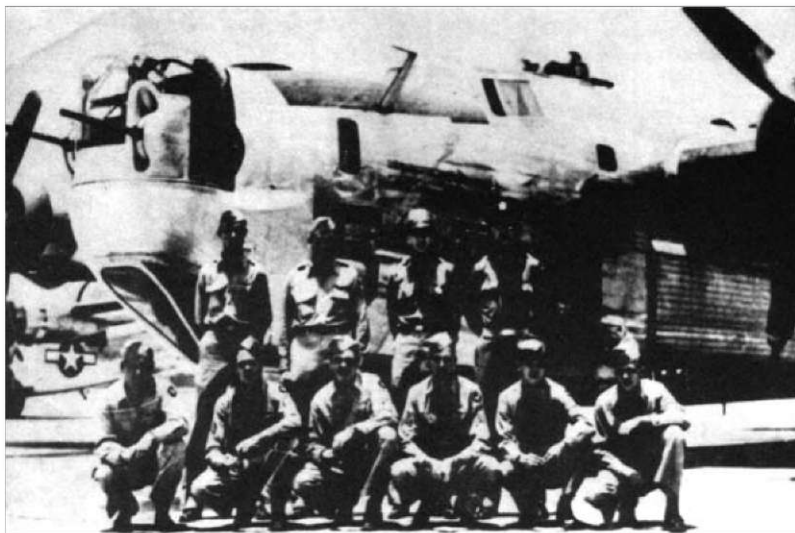
A 101. vadászosztály Veszprémből felszálló gépei Celldömölk közelében támadtak rá egy B–24-es kötelékre, és amerikai kísérővadászok hiányában a Fertő tóig folytatták harcukat. Két B–24-est sikerült leszedniük, az egyik Kenyeri közelében zuhant le, ezt Bejczy József főhadnagynak, a 3. század parancsnokának igazolták. A 2. század két pilótája, Barsi Gellért hadnagy és Szentgyörgyi Dezső zászlós által lelőtt bombázó Gálos (ma: Gels, Ausztria) határában kényszerült földre.⁹⁶

A 460th BG egyetlen vesztesége a Jesse Wyatt által vezetett 42-78071 számú gép volt. A legénység mindössze 1 héttel korábban, július 8-án érkezett a spinazzolai bázisra, és ez volt a harmadik bevetésük. Már a bevetés elején, mielőtt csatlakoztak volna kötelékhez, észlelték, hogy két lőtoronnyal is szivárog az oxigén, ráadásul a futómű sem maradt behúzott állapotban. Miután kísérleteik a futómű behúzására hiábavalónak bizonyultak, csatlakoztak a kötelékhez. A gép jócskán lemaradva próbálta beérni a többieket és bár jó okuk lett volna visszafordulni, mégsem tették. A személyzet egyik tagja, egy 39 bevetést magáénak tudható mérnök a felszállás előtt került a fedélzetre és mivel neki duplán számították ezt a repülést, nem akaródzott visszafordulni. Amikor Wyatt kérdezte, hogy a problémák miatt visszaforduljanak-e, a mérnök válasza nemleges volt. Kicsivel később az egyik motor is meghibásodott, de a fedélzeti mérnök ismét a folytatás mellett döntött. Egyedül repültek három motorral, amikor távolabb két Bf 109-es kezdett körözni a kötelék felett.⁹⁷ A szemtanúk szerint pár perccel a találkozási pont előtt magasságot veszített, visszafordult és kioldotta a bombáit kb. 5500 méterről, majd eltűnt a felhőkben. Ekkor a két ellenséges vadászgép megtámadta a bombázókat és többé senki sem látta Wyatték gépét. A személyzet tagjai közül mindössze két embernek sikerült kiugrani – őket elfogták és Szombathelyre szállították – a többiek a tűzgolyóvá vált gépben lelték halálukat.⁹⁸

⁹⁶ Pataky – Rozsos – Sárhidai, 1992. 2. köt. 128-129. p.

⁹⁷ Bohnstedt, 1996. 65-66. p.

⁹⁸ MACR 6898. A szerző gyűjteményéből.



13. kép

1944. július 16-án Kenyerinél lelőtt B-24-es személyzete



14. kép

A THIS LOVE OF MINE névre keresztelt Liberator orrát dísztűző rajz

Bejczy József főhadnagy a bevetésre így emlékezett vissza: „Az első négymotorost a kötelekből lőttem ki, elég könnyen, míg a másodikkal hazafelé repülve találkoztam. Ő is hazafelé igyekezett, csak egy kicsit messzebbre mint én, déli irányban. Felbős volt az ég és ő, egyik felbőből a másikba bújva próbált megszökni előlem. Nem sikerült neki! Kitartóan felette repültem és akárhányszor kijött a felbőből, hol jobbról, hol balról, csaptam rá egy sorozattal. Kemény dió volt, de addig bújócskáztunk így, amíg végül mégis sikerült leszednem. Két motorja gyulladt ki és lángolva zuhant le. Alig végeztem vele, váratlanul nagyobb Mustang kötelek támadott meg és nyomasztó tüleréjükkel a föld felé kényszerítették. Nebéz légi harc volt ez, mert a Mustang igen jó gép és bizony sehogy sem sikerült kitörniem közülük. Végül már annyi találatot kapott a gépem, hogy kormányozhatatlanná vált és kényszerleszállást kellett végrehajtanom. Nagyobb baj nélkül sikerült földet érnem és befejezésül csak annyit, hogy az értem küldött sebesültszállító Storchot én veztettem hazafelé. s a repülőtérről felett Storch-bal billegtettem ki a kettős légi győzelmet.”⁹⁹

A bombázó Rábakecskéd határában, a jánosháza–kapuvári út 31-es km szelvényétől nyugatra, 800 méterre ért földet. A lelövést Kenyeri helyszínnel Bejczy József főhadnagynak igazolták. Az égő roncsok felgyújtották a Czirák-uradalom területén összegyűjtött gabonát. Ezenkívül Hosszúpereszteg község közelében, a bögötei út kezdőpontjától északra, mintegy 1500 méter távolságra öt bomba hullott a mezőre, kényszerzetés folytán. Ezek bár felrobbantak, kárt nem okoztak.¹⁰⁰

Érdekes megemlíteni, hogy a lezuhant bombázó nem volt egy kezes jószág, egyesek szerint olyan volt vezetni, mint „lovagolni egy félvad lovon, amelyik nem akarja, hogy betörjék”. Többek között nehezen irányíthatóak voltak a kormányszervei, egy hosszú bevetés igazi fizikai állóképességi teszttel ért fel. A gépet az előző éjszakán felkészítették a másnapi bevetésre, de csak mint tartalék gép állt készenlétben. Később kiderült, az egyik századnak szüksége volt egy B–24-esre és nem akarták odaadni a szeszélyes masinát olyan legénységnek, aki számára ismeretlen. Így jutott Wyatt legénységének – nekik ez volt a harmadik bevetésük.¹⁰¹

⁹⁹ Becze, 2006. 140. p.; Billegtetésen a repülőgép szárnyának fel-le mozgatását értjük repülés közben.

¹⁰⁰ VaML, Államép. Hiv. 4079/1944.; HL, Andreánszky. Id. eő. 1944. júl. 17.; HL, 101. vr. ep. 63. sz. biz. pcs. (1944. szept. 23.)

¹⁰¹ Bohnstedt, 1996. 65-66. p.

A támadás során összesen 17 amerikai gép – köztük hat B–17-es és hét B–24-es – veszett oda, míg maguk az amerikaiak 30-nál több ellenséges gép lelövését jelentették. Német oldalon 11 biztos lelövésre – egy B–17-es és hat B–24-es – valamint öt kötelékből való kilövésre – mind B–24-es – nyújtottak be igényt. Magyar részről Bejczy József légi győzelmén kívül egy további Liberatort igazoltak, de Bejczy másik négymotoros igénylését a kötelékből való kilövésre nem.

1944. július 26.

Támadó kötelék: 330+ B–17 és B–24 bombázó, vadászkísérettel
Elsődleges célpont: Wiener Neudorf repülőgépgyára, Wien környéki repülőterek és alternatív célpontok, valamint Szombathely repülőtere¹⁰²

Riadó a megyében:

Az átvonuló kötelékek gépei Hosszúperesztég község határában 15 bombát dobtak le, amelyek közül 13 felrobbant. A bombák nyílt mezőre estek és csak a terményekben okoztak kárt, mivel vasárnap lévén nem tartózkodott senki a mezőn.¹⁰³ Ennek ellenére hét helyi lakos nyújtott be kártalanítási kérelmet, mint bombakárosult.¹⁰⁴

1944. augusztus 2.

Ezen a napon bombázókötelékek nem haladtak át a vármegye légtérben, de néhány ellenséges vadászgép a vasútvonalak mentén portyázott. A légoltalmi szirénák 17.00 előtt szólaltak meg. Négy amerikai vadászgép egy Szombathelyről Budapest felé haladó tehervonatot támadott meg Vép és Porpác között, géppuskatüzükkel Ráczy István mozdonyvezetőt bal alsó lábszáran, Vajda József fűtőt lábain, arcán és hátán sebesítették meg.¹⁰⁵

¹⁰² Carter – Mueller, 1991. 449. p.

¹⁰³ VaML, Alisp. közig. 12917/1944.; Bombák estek a sárvári járás területére. = KA, 1944. júl. 22. 3. p.; Hosszúperesztég határában bombák estek. = CH, 1944. júl. 29. 4. p.

¹⁰⁴ VaML, Alisp. közig. 2921-2927/1944. Az iratok selejtezésre kerültek.

¹⁰⁵ VaML, Alisp. közig. 12917/1944.; MÁV. Kp1 Szhely. Üv. 14354/25.; Vonatokat támadtak az ellenséges repülőgépek. = KA, 1944. aug. 5. 3. p.



15. kép

Molnár László bevetés előtt, 1944. augusztus 7-én

1944. augusztus 7.

<i>Támadó kötelék:</i>	353 B-17 és B-24 bombázó, 300+ vadászgép kíséretében
<i>Elsődleges célpont:</i>	Blechhammer olajfinomító ¹⁰⁶
<i>Riadó a megyében:</i>	Kb. 10.30-12.00

A sziléziai olajfinomítókat támadó kötelékek ellen a német vezetés levegőbe rendelte a II./JG 52, III./JG 52, II./JG 27, I./JG 302 gépeit, valamint a magyar 101. vadászosztály 18 gépét. A magyar egységet a 23 éves Molnár László hadnagy vezette Győr irányába a bombázók ellen. Időközben más parancs érkezett a Sziklából: 12 német Bf 109-es „nehézzadászt” kellett biztosítaniuk, akikkel Szombathely közelében találkoztak. A két alakulat között azonban nem volt közvetlen összeköttetés, ami hamarosan tragédiához vezetett.

A 31st FG 66 Mustangja indult a bombázók biztosítására Loving százados vezetésével, aki miután nyolc gép visszafordult műszaki hibák miatt, három másik rajparancsnokkal a társak nélkül maradt pilótákból megalakította a negyedik századot. A „Törvényenkívüli” századnak becézett egység parancsnokságával Riddle hadnagyot bízta meg. 9.50-kor jelentették, hogy a Balaton térségében 15-20 Bf 109-es repül. Loving

¹⁰⁶ Carter – Mueller, 1991. 460. p.



16. kép

A JG 302 Bf 109G-6-osa Götzendorf repülőterén 1944 júniusában

százados a „Törvényenkívüli” század 12 gépét utasította, hogy támadja meg az ellenséges vadászokat. Riddle, Hardeman és Thompson hadnagyok rajukat vezetve az északnyugati irányba haladó kötelékre fordultak és hátulról zuhantak a kitűnő célpontot nyújtó Bf 109-esekre.¹⁰⁷

Tobak Tibor hadnagy első bevetésén Molnár kísérőjeként élte át az eseményeket: „Győr magasságában értük el a 8000 métert, amikor a Párductól új parancs érkezett: feladatunk a német nehézvadászok biztosítása. A németek nem látnak minket, jelezte a Párduc. (A németekkel nem voltunk azonos sávra hangolva.)

Eddig minden jól sikerült. Tényleg megláttam én is a németeket. Győr irányából jövet, csak azt nem tudtam egyelőre, hogy mit értek »nehéz« vadászón. Kétségeim gyorsan megoldódtak, mert Laci nagy bal ívben a Balaton irányába repülő németek mögé kanyarította kisdéd csapatunkat. Alattunk voltak, cirka 6000 és 7000 méter között, amit Laci rendkívül helytelenített, ahogy a rádiózásból világosan kitént. Hát a nehézvadászok ugyanolyan G 6-osok voltak, mint a mi gépeink, csak háromgyűis kivételben, póttankekkel. Század-ék alakzatban repültek. Pontosan tízenketten, kétszer is megszámoztam őket.

A Balaton keszthelyi sarkánál járhattunk, közben mi is lekeveredtünk 6000 méterre, amikor valaki beleordította a rádióba: – Fölöttünk kondenzek! – A kondenzcsíkokat én is észrevettem, amikor a németek északnyugati irányra fordultak, mi utánuk és a nap pontosan mögöttünk. – Laci: – Párduc, azonnal kerek enge-

¹⁰⁷ Pataky – Rozsos – Sárhidai, 1992. 2. köt. 140-141. p.

délyt emelkedni és szembefordulni! Mustangok felettünk! Értesítsék a németeket! Összes Pumák póttankot dobni! Géppuskákat, gépágyúkat bekapcsolni!

A másodpercek végtelennek tünnek. A németek mintha – a legnyugodtabban – iskolát repülének! Most már elfajult a rádiószóveg! – A piszkék nem látják az amikat!¹⁰⁸ – Biztosan nem is látták. Mi meg már póttankok nélkül táncoltunk, a szó szoros értelmében, az ideges feszültségtől. Drámai hangulat. Csak a három parancsnok beszél. Főleg Laci. Legalább négyszer kér parancsot a kiválásra és szembefordulásra. A válasz mindig az, hogy nem Mustangok, hanem német felderítőgépek vannak fölöttünk! Parancsot végrehajtani, a német egységet biztosítani! – Laci a velejéig katona volt. Ha nem az, tán ma is élne! Tartotta magát a parancshoz.

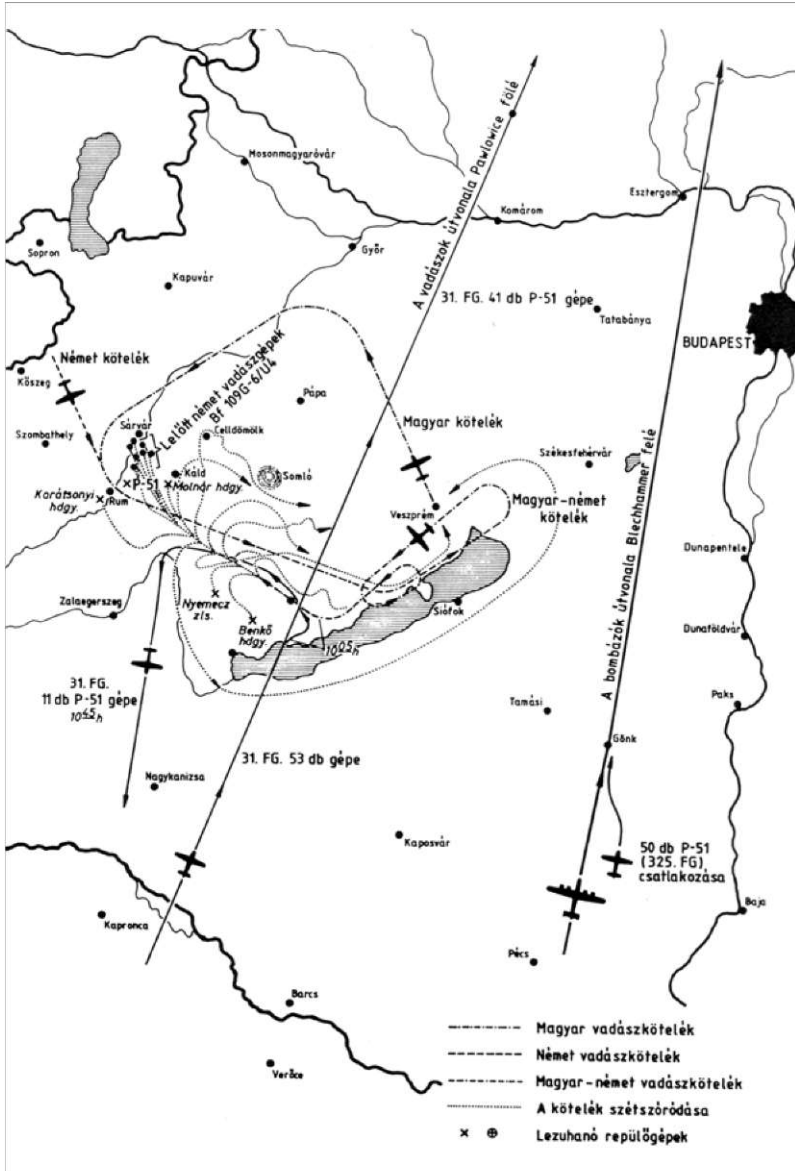
Oldalt néztem, Málék Jóska úgy táncolt, mintha hatalmas termik dobálná, vagy én táncoltam, ki tudja? A feszültség fokozódott. Mindjárt összeütközünk Jóskaival, jobbra nem húzhatok, ott Molnár Laci van. Ekkor a rádióban jól hallom Drumit: – A Mustangok napból támadnak! Majd Debrődy Gyurka felreismerhetetlen hangja: – Hátralégiharc!

Az események felgyorsultak, mint amikor a filmet felpörgetik. Molnár Laci úgy rávágta a vészjelzésítményt, hogy jó 50 méterrel elmaradtam tőle, de ezt a távolságot már tartottam. A németek előtünk repültek kb. 600 méterrel, 100-200 méterrel alacsonyabban, még mindig póttankkal. Laci melléjük akart repülni, és a parancsot végsőkéig teljesítve jelezni akarta nekik a Mustangokat. Már én is 100 méternél közelebb voltam a németekhez, Laci még közelebb, és ekkor Laci billegtetni kezdett és rövid sorozatot lőtt a németek elé, hogy vegyék észre magukat. Ebben a pillanatban apró villanásokat láttam Laci gépének törzsén és kis füstpamacsokat... Laci gépe kissé felbúzott, majd élesen jobbra bedőlve a föld felé borult, egyre több fehér és fekete füstöt húzva maga után... (De nem lángokkal égve!)

És ekkor sárga nyomjelzők áradata hátulról. Csikos mintázatú farokrész, csillogó géptest, jellegzetes hassal, jobbra tőlem, tíz méterre, és legalább 80-100 km/óra többletsebességgel túlszalad rajtam. Ez lőtte le Lacit, villan belém a felismerés. Hátra se nézek. Látom, hogy beleszalad a célzókörömbel. Nincs messzebb 50 méternél. Minden fegyverből tűz! Más is lő, látom a sok találatot és a Messzerek nyomjelzőlövedékeit, de azt is, hogy égnek a póttankos német gépek! Ezek úgy haltak meg, hogy azt se tudták, mi történt velük.¹⁰⁹

¹⁰⁸ A „piszke” a második világháborús repülő szlengben a németet jelentette. Az „ami” pedig értelemszerűen amerikai.

¹⁰⁹ Tobak, 1989. 122-123. p.



1. térképvázlat

Az 1944. augusztus 7-i légi harc vázlatja



17-18. kép

Molnár László hadnagy gépének roncsai a Farkas-erdőben, Káld. közelében



19. kép

Molnár László sírja Sapronbánfalván

A támadás következtében a magyar kötelék másodperceken belül széthullott, a védelem nélkül maradt német vadászgépeket pedig egymás után szedték le. Molnár László V-848-as jelzésű repülőgépe fekete füstöt húzva maga után, 30-40°-os szögben zuhant északi irányba. A pilóta igyekezett elhagyni a gépét, de ereszkedés közben lövések érték. Maga a vadászgép tovább haladt kb. 2000-3000 métert, a fák tetejét súrolva veszített sebességéből, majd kissé égve csapódott Káld közelében, a Farkas-erdőbe. Molnár hadnagyot hiába keresték, tetemét – lőtt sebekkel és rácsatolt ernyővel – az 5. vagy 6. napon aratásból hazatérő földművesek fedezték fel. Mintegy 25 évig fakereszt jelölte a helyet, „Itt halt meg Molnár László pilóta 1944. augusztus 7-én” felirattal.¹¹⁰

A magyar pilóták közül Benkő Lajos hadnagy kiugrott gépéből és sértetlenül ért földet Alsózsíd község határában. Nyemecz János zászlóst az ejtőernyőjén lógva sebesítették meg, a kórházban behalt sérüléseibe. Karátsonyi Mihály hadnagy lángoló gépéből ugrott ki, súlyos égési sérülésekkel ért földet, majd a szombathelyi kórházba szállították. Nánási Kálmán és Tóth Lajos hadnagyok Zalaszentgrót közelében

¹¹⁰ Tóth, 1998. 82. p.

végeztek kényszerleszállást. A német vadászgépek közül öt zuhant le rövid idő alatt, meglehetősen kis területen. Az Államépítészeti Hivatal jelentése alapján ezek kellő pontossággal behatárolhatók:

- A sárvár–rábahídvégi út 14 kilométer-szelvényétől nyugatra, 150 méterre, Csempeszkopács község határában egy német vadászgép leesett és földbe fúródott. Vezető pilótája, egy német őrmester kiugrott, kisebb sérülésekkel beszállították Szombathelyre.
- Ugyanezen út 13,6 kilométer-szelvényétől nyugatra egy német vadászgép lezuhant, a pilóta ejtőernyővel kiugrott.
- A szombathely–ikervár–sótonyi út 15 kilométer-szelvényétől jobbra, 200 méterre, Pecöl község határában egy német vadászgép leesett, a pilóta kiugrott, a gép elégett.
- A sárvár–kámi út 17,3 kilométer-szelvényétől jobbra, 800 méterre, Rum község határában egy német vadászgép kényszerleszállást végzett.
- A sárvár–kámi út 8,6 kilométer-szelvénye közelében, Nyógér községben, a kertek aljába egy német vadászgép lezuhant és széttroncsolódott. A pilóta kiugrott és könnyebb sérülésekkel megmenekült.¹¹¹

A légi harc másnapján Molnár két kísérője, Tobak Tibor hadnagy és Boldizsár László szakaszvezető a század Storch gépén a lelőtt köteléparancsnok keresésére indult. Veszprémből indulva Jánosháza és Balozsamegyes érintésével repültek és több helyen leszálltak, érdeklődve a helyiektől az előző nap látottakról. *„A Rába mellékágának völgyében Sárvárig hat német gépet találunk. Kettőt elégett. Kettő függőlegesen a földbe fúródott, az egyik Ikervár magasságában, mocsaras talajba, úgy, hogy csak a farokrész állt ki a földből. (...) A hatodik német gépet kényszerleszállva találjuk Ikervár és Sárvár között félúton, csúnyán összetörve. Elég meredeken szögben nyombhatta a földre a pilóta. Az ülésben véres égésnyomok, de az égést valami kioltotta. A sárvári futballpályán leszállok. Pillanatok alatt több száz főnyi tömeg. Mindenki mást mond. Legalább tízen állítják, hogy egy magyar hadnagy fekszik a kórházban, tegnap zuhant le. Mások szerint német az illető. Boldizsár Laci őrzi a gépet, én egy rendőrautóval megyek a sárvári kórházba, ahol pillanatok alatt kiderül, hogy egy német hadnagy, súlyosan megéve, eszméletlen állapotban tényleg a kórházban fekszik.”*¹¹²

¹¹¹ VaML, Államép. Hiv. 4079/1944.; A Balozsamegyes déli szegélyén lezuhant német vadászgépnek Ori István helyi lakos látta kárát. A gép roncsai 103 kéve rozsat égették el, kára 100 pengő volt. VaML, Sj. főszolg. közig. 2855/1944.; A Pecöl közelében lezuhant német gép a plébánia Kenéz határában fekvő rétjére esett, hatalmas tölcséret vágva és 200 méteres körzetben használhatatlanná téve mind kászálóként, mind legeltetésre. Szombathely Püspöki Levéltár, Acta Cancellariae 89/1945.

¹¹² Tobak, 1989. 126-127. p.

Pilóta	Század	Repülőgép jelzése	Zuhanás/ kiugrás helye	Megjegyzés
Karácsonyi Mihály hdgy	101/3,	V-853	Rumtól északkeletre 1,5 kilométerrel	égő gépéből kiugrott, a szombathelyi kórházba szállították
Molnár László hdgy.	101/3.	V-848	Káld, Farkas-erdő	kiugrott, meghalt
Lt. Hasso Hildendorft	9./JG 52	sárga „10”	Nyögértől nyugatra 500 méterrel	megsérült, kiugrott
Oblt. Fritz Eberhard	9./JG 52	sárga „8”	???	meghalt
Fw. Heinrich Dörr	4./JG 302	fekete „8”	Pecőltől nyugatra 300 méterrel	kiugrott
Lt. Fritz Boldenau	1./JG 302	fehér „3”	Szombathely közelében	megsérült
Obfr. Walter Rödhammer	1./JG 302	fehér „2”	Szombathely közelében	megsérült

7. táblázat

A német és magyar vadászegységek ismert veszteségei Vas vármegyében, 1944. augusztus 7.

Újabb startolás után Rum, majd Celldömölk felé vették az irányt, itt egy szemtanú elbeszélése folytán nem sokára megpillantották a Farkas-erdőben Molnár Laci gépének roncsát és a belőle kinyúló ejtőernyőjét, bizonyosságot szerezve a parancsnok haláláról.

A „Törvényenkívüli” század tizenkét pilótája saját jelentése szerint tizenkét Bf 109-est lőtt le, hármat pedig megrongált. Hardeman hadnagy három, Riddle és Thompson hadnagyok két-két gépet, míg az első bevetését repülő Skogstad hadnagy két Bf 109-est lőtt le, egyet pedig megrongált. Tuttle és Lanyon hadnagyok egy-egy győzelmet jelentettek, Neuman hadnagy pedig egy lelövést és egy rongálást. Sandler hadnagy egy ellenséges gép megrongálását könyvelhette el.¹¹³



20. kép

*Norman C. Skogstad, hadnagy
Musangja mellett.*

¹¹³ Kucera, 1997. 278-279. p.

Szombat Józsefi balozsamegyesi plébános részletes feljegyzéseinek köszönhetően pontos képiünk van arról, hogy a helyi lakosság miként élte át a légi harcot: „*Augustus 7. Dél előtt 10 óra körül az idő. Erősödő repülőzaj. Az ablakból délkeletnek kémlelek. Onnan jön a hang. Egervölgy irányából. Nyitom a rádiót. Riadó. Az említett irányban nagy kerek felbő, éppen most fedi be a Napot. Még látom, hogy több gép repül a felbőbe. Most más irányból érkeznek a gépek, tartanak a felbő felé. Már rohanok le a kertbe. A három fenyő mellől figyelek. A felbőből lecsap egy gép. Húzódom a fák alá, mert lövések dördülnének. Innen a kert sarkában ázott óvóárokba ugrom, mert a lövések erősödnek. Egyszer felordít az egyik gép; a szörnyű zaj annyira közledek, hogy kiugrom a tisztásra, hogy láthassak. A gép zuhan. A pilóta kiugrik, a falu tengelyének irányában lebeg ejtőernyőjén. A gép a falu nyugati szélén vágódik a földbe. Látom, hogy egész alacsonyan 3 gép harcol, állandó lövöldözés. Megint egy gép: zuhan dél felé. Füstoszlop. Leesett. Ugyanaz a gép lőtte le mindkettőt. Már a harmadikat szorítja. De most egy pillanatra hibázik, a másik jut előnybe. Melyik kité, nem tudni. Egész sorozat lövések. Az üldözött gép éles szögben vágódik a megyesi berek felé. Robbanás nem hallatszik, füstöt nem látni. De csak egy gép száll a magasba, ahol szintén nagy harc dúl. Főleg a felbő körül keringenek. Kiugranak mögüle, majd újra elűnnek. Egy gép kalimpálva zuhan. Pecöl felé száll a füst. Az innen visszaemelkedett gépet is hamar elkapják. Éppen, hogy felért. Már is hullik alá, valahova a Farkas-erdőbe. Száll a füst. Egy gép levágódik és egészen a föld színe felett száguld. (ide-oda), kb. a Rába mentén menekül.*

Még egy gépet hajtának kb. 4000 m magasságban. Egészen a fejünk felett járnak. Nagyon erős fégyverropogás. Őrült iramban száguldanak. Szinte élet van a gépekben. Mintha látni lehetne az elsőt, hogy az életéért küzdve menekül, a másik kettő pedig, mind a vérszomjas kopók, iramodik utána. Az üldözött gép megbillen, pörögni kezd és erős zuhanással Sótóny irányában tűnik el.

Füstölög. Lezuhan. Már csak azt látom, hogy a felbőkből vadászrepülők húznak el. Egyik csoport délnek, a másik északra. Amerikaiak. Egy saját gép itt száguld jobbra-balra.

Nagy légi harc volt. Ismét izgalmakat éltünk át. Talán 10 percig tartott az egész. Eredmény: hat lelőtt gép. Melyik milyen nemzetiségű? Van-e emberáldozat? A sok lövöldözés nem tett-e kárt a faluban, vagy a mezőn dolgozók között? Persze én sem néztem ám nyugodt páholyból. A lövések becsapódásától kellett félni. Az emeleti nagyszobából kezdem a figyelmet, onnan szaladtam le a kertbe, aztán a hármás fenyőfa alá, csakhamar az óvóárokba, onnan újra kiugrottam, lapultam a ház egyik vagy másik falánál, délen, nyugaton vagy északon, sőt a farakás kunyhójába is behúzódtam, ha úgy fordultak a gépek. Lassan aztán csend lett. A téren emberek csoportosultak.

Aratóim is jönnek a zabkötözésből. Mi van itthon a családdal? Kint a mezőn erősen hullottak a golyók körülöttük. Egy-két kazal meg is gyulladt. Eloltották.



21. kép

A 308th FS négyes raja a levegőben

Minden irányban égnek a gépek. Kerékpárra ülök. Az először leesett gépet német. A balozsáreggyesi tanítóék kertje sarkáboz zuhant. Alig maradt belőle valami. Azonnal emberek futottak feléje. Ennek a pilótája lebegett ejtőernyővel. Már messziről kiabálta: »Szervusz Kamerad! Germán, Germán!«

Lehátok a kertbe. Egész közel a múltkori nagy gép szomszédságában (a június 26-án leszuhant amerikai B-24-es bombázótól 100 m-re) vannak az új roncsok, amerikai vadászgép. Szőrnnyű és volt. Sőt, valószínűbb, hogy a menekülésben annyira leszorult, hogy nekiment a földnek. A lecapódás helyén mély gödör. A fű 25–30 méter hosszan lebegterelve, és mindenütt alkatrészek. Itt a futószerkezet, ott a letörtpropeller, benzintartálygumiból stb. A gép maga ablaktalan göngyöleg. A roncsok között a pilóta. Döbbenetes látvány. Az ülés helyénél féloldalt fekszik. Kezét védőleg maga elé nyújtva. Ruhája szakadozott, kilátszik a lábszár szétnyílt vastag, véres húsa. Csak úgy tódul a nép. Sok a csend. Előkerült már a szökési csomag. (Kis acélfűrész, zsinig, dollárok, tápszer, tabletták, finom helytérkép stb.). Itt van a katonai igazolvány, fényképpel. A pilóta 26 éves. Ma sokan fognak felőle álmodni azok közül, akik megnézték. A szárnyrész még odébb repült. Ebben vannak a gépfegyverek és ott szaladnak a töltényhevederek is. Látni a felszakadt felületen keresztül. Odébb rádió, oxigénpalack stb. Ez a gép nem robbant fel. Talán, mivel gumiból van a benzintartály. Ez jobban fogja a lövést, meg a lövés helye össze is húzódik, és nem folyik el az üzemanyag.

A légi harc: bála Istennek nem okozott kárt. Egy-két ablakot lőtték be. De az ijedelem annál nagyobb volt, mert sok embert ért a mezőkön. Egy asszony mondja nekem. »A fejem fölött zuhant el a gép, itt szállt le a pilóta, itt kalimpáltak fölöttem. Elbíjni nem tudtam. Térden állva kértem a Menyei Atyát, hogy ne kelljen szentségek nélkül elpusztulnom.« A németpilótáért megjött a mentőautó. Kívánsága volt, hogy vigyék a lelőtt amerikai géphez. Őt ez lötte le. Nem tudott eljutni: az autóban rosszul lett. Kissé későn ugrott és megütötte magát. No meg a kiállott izgalom. Ilyen a háború. Kegyetlen, véres valóság. Úgy látszik, hogy az aránylagos nyugalmunknak is lassan vége. A mai rendkívüli élmény és döbbenet hatása alatt állunk. Nehezen megy a munka.»¹¹⁴

A lelőtt amerikai gép Leoborn E. Richards hadnagy 44-13454 számú Mustangja volt. A hadnagy Riddle főhadnagy századparancsnok mögött repült, amikor egy Bf 109-est támadott meg, majd 15 perccel később rádión jelentette, hogy a század öt másik gépével repül együtt rajban. 10.15-kor látták utoljára.¹¹⁵ Gépe a sárvár-rábahídvégi út 13,1 kilométer-szelvényétől keletre, az úttesttől 1500 méterre zuhant le. A temetésre 2 nappal később került sor: „A balozsamegyesi temetőben ma temettem el az amerikai pilótát. Jelentették, hogy behozták és koporsóba tették. Csak úgy megjegyzés: »Plébános úrnak talán nem is kell átfáradni!« De ott leszek. 30-40-en vannak. Szem előtt a fejfa. Feltűnik, hogy sok az írás. Terrorbombázásról, gyalázatos halálról stb. beszél. Valami túlbuzgó atyafi műve. A bíró ugrik és bedobja a tetemházba.

Egy nő sokrot hoz. Szép, de talán feltűnő a mostani hangulatban. Nemcsak a kegyelet, hanem a sunyigyűlölet is ott van. Lesznek engem is. Talán egyesek árulásnak tekintik tetemet. Ellenséget temetek? Nem érdekel Bizonyoságot teszek az esztelen gyűlöletben a keresztény ingalmasság mellett. Hullanak a rögök. A sírről, feltekintek a ragyogó égboltra. Háború. Kérdem, hol a virág? Amíg a szertartás folyt, egy asszony elvette és átdobta a kerítésen. Gyűlölet. Esztelenpropagandagyűmölése.»¹¹⁶

¹¹⁴ Szombat József plébános bejegyzései eredetileg a balozsamegyesi Historia Domusban szerepeltek, az eredeti dokumentum nyomára azonban hosszas keresés után sem sikerült rábukkanni. Így kényszerűségből másodlagos szakirodalomból idézzük a vonatkozó részeket. Tóth, 1998. 78-80. p.

¹¹⁵ MACR 14418. A szerző gyűjteményéből.; A gép maradványainak nagy részét, ahogy ez ilyen esetekben történni szokott, a M. kir. honvéd Repülő Kísérleti Intézethez kellett eljuttatni. VaML, Ikervári kj. közíg. 1267/1944.

¹¹⁶ Tóth, 1998. 80. p.; A temetést Horváth Lajos rumi temetkezési vállalkozó végezte, az ő kérvényéből tudjuk, hogy a június 26-án lezuhant Vernon Hough temetési költségei 104 pengő 60 fillér, míg Richards hadnagyé 142 pengő 10 fillér volt. VaML, Ikervári kj. közíg. 1124/1944.

**22. kép**

1944. augusztus 7-én lezuhant német Bf 109-es, valószínűleg Sárvár és Ikervár között

A szilészi Blechhammer olajipari célpontjait támadó bombázók közül kettőnek a vármegyében ért véget az útja. A 461st BG 42-52436 számú gépe már messze a célponttól is két füstölő motorral repült. A gép pilótája, Sterret hadnagy a 3-as motort vitorlába állította és könnyítendő a terheken, megszabadult két bombától. Próbált a kötelékével együtt maradni, de folyamatosan magasságot veszített. A célpont délkeleti része felett repülve már 1500 méterrel alacsonyabban volt, mint a kötelék többi gépe. Hazafelé úton a társai a Balaton környékén látták utoljára. A gép 12.22-kor, Ostffyasszonyfától 2 kilométerre, északra csapódott be.¹¹⁷

A 485th BG 42-52721 számú bombázógépe légvédelmi találatot kapott a célpont felett. A 2-es motorja vastag fehér füstöt eresztett, Erhardt hadnagy vitorlába állította és sérült gépével kénytelen volt kiválni a kötelékéből. Magasságából veszítve igyekezett egy alacsonyabban repülő kötelékhez csatlakozni, de egyre jobban lemaradt. A Balaton felett két ellenséges vadászgép támadta meg, mindkettő hátulról sorozta végig, megölve a faroklövészt. A bombázó meredek zuhanásba kezdett és ejtőernyők hagyták el a gépet.¹¹⁸ A gép a veszprémvarsány–sárvári út 75 kilométer-szelvényétől északra, Sitke község határában zuhant le. Az

¹¹⁷ MACR 11267. A szerző gyűjteményéből.

¹¹⁸ MACR 7533. A szerző gyűjteményéből.



23. kép

A DOW'N 'N GO nevű B-24-es és legénysége

aláhulló repülőgép Felsőbüki Nagy György uradalmában ért földet, ahol az uradalmi gulya legelésző marhái között jelentős ritkítást végzett.¹¹⁹

A sárvári leventeparancsnok jelentése szerint a bombázó 11 főnyi legénysége kiugrott, közülük kilencet fél órán belül elfogtak. Egy amerikai hadnagyot másnap reggel fogtak el, aki kihallgatása során azt vallotta, hogy szándéka volt a Titó-féle ellenállási csoporthoz átszökni, de az éhség bekényszerítette egy házba – így került fogságba.¹²⁰ A Liberator legyőzőjének kilétét keresve csak kevés jelentkező akad. A lelövés leginkább Christoph Blum őrzetető, az 1./JG 302 pilótájának igényével esik egybe, aki 12.35-kor 4000 méter magasságban egy B-24-est kényszerített a kötelékből való kiválásra Győrtől keletre, ekkor a gép már lángolt.¹²¹

A napi összesítés szerint amerikai oldalon 16 repülőgép – köztük négy B-17-es és nyolc B-24-es – volt a veszteség, közel 30 ellenséges gép lelövése mellett. A német vadászok nyolc lelövést – két B-17-es és négy B-24-es – jelentettek, míg a magyar pilóták számára két P-51-est igazoltak.

¹¹⁹ VaML, Sj. főszolg. közig. 2813/1944.; Lelőtt repülőgép. = CH, 1944. aug. 12. 4. p.

¹²⁰ VaML, Allamép. Hiv. 4079/1944.

¹²¹ Reschke, 1998. 132. p.

1944. augusztus 9.

Támadó kötelék: Kb. 400 B–17 és B–24 bombázó, vadász kísérettel
Elsődleges célpont: Olajfinomító és két repülőtér Budapestenél, a győri repülőgép-összeszerelő üzem, Brod pályaudvara és olajfinomítója¹²²

Riadó a megyében:

E napon a magyar 101. vadászosztály bevetési parancs helyett átrepülési feladatot kapott. Ez azt jelentette, hogy légiriadó esetén a nem bevethető, de repülőképes gépeket kitérő repülőterekre kellett átrepülni, majd a riadó befejeztével visszarepülni őket. A 101/3. századból Nánási Kálmán és Tobak Tibor hadnagyokra egy-egy Bf 109-es Kenyeribe való átrepülése várt.

Az alábbi leírás Tobak Tibor tollából származik. Amellett, hogy természetesen elfogadjuk az esemény valóságát, szükséges kiemelni, hogy a történetet semmilyen egyéb forrással nem sikerült megerősíteni – ez ideig.

„A kenyeri repülőteret majdnem teljesen néptelenül, gépek nélkül találtuk. Addig gurultunk az erdőszélen, amíg egy »népfölkelőkiből« álló őrszakasznak nevezett kisdéd csapatot nem találtunk. Akkor aztán »leparkoltunk«, gépeinket a katonák segítségével, farral betoltuk a magas fák árnyékába, és elhatároztuk, hogy szundikálni fogunk a fűben. (...)

Alig beveredtünk le a fűbe, amikor meghallottuk a közeledő, négymotoros kötelék jellegzetes, mély, daráló zúgását. Természetesen a légteret kezdtük figyelni. Egy percen belül megjött délnyugatról, északkeletnek tartó élcsoport. A nagyhasú Liberátorokon megcsillant a napfény. Úgy jó 5-6000 méterre lehettek, amikor – a heves géppuska- és gépágyútűzből ítélve – megtámadták őket. A 8. német vadászadosztály gépei, gondoltuk. (Biztosan csak később tudtuk meg.) Akkor csak azt lehetett megállapítani, hogy Messzerek a támadók, és hogy nincs a közelben amerikai vadászvédelem. Pillanatokon belül három négymotoros borult lángba, egyikük majdnem a kenyeri repülőtér fölött. Mindhárom gépből sikerült jó néhány embernek kinyugrania. Körülbelül 20 ejtőernyős gombafeje imbolygott a föld felé.

Egy gépszemélyzet hat ejtőernyős pont felettünk himbálódzott. Kálmánnal izgatottak lettünk. Hallottuk, hogy nemegyszer tűzharc alakult ki nyugrot amerikai gépszemélyzettel. Bár a mendemondának nem adtunk hitelt, mégis rossz érzés volt. Fegyvertelennek éreztük magunkat, egyszerű zöld ingben ott a fűben.

¹²² Carter – Mueller, 1991. 449. p.

Az öreg népfelkelők behúzódtak az erdőbe, nyilván nem akartak valamiféle harcba keveredni. Úgy döntöttünk Kálmánnal, hogy lesz ami lesz, azt a hat amerikai, akik fölöttünk lógnak, elfogjuk. A katonától elkértünk egy-egy puskát, egy-egy tárral. Öreg Mannlicher karabélyok voltak. Rohanni kezdtünk a repülőter. Leszállómezőjének cserjés szélé felé, a gyenge szél arra sodorta az amikat. Előbb értek földet, mint ahogy mi odaértünk. Így aztán óvatosan elkezdtük átfésülni a bokros területet. Az amiknak semmi nyomuk, pedig alig pár perccel földet érésük után már körülbelül a tettehelyen voltunk.

Ezek elbújtak, állapítottuk meg. Elkezdtünk kiabálni: – Hands up! – Semmi eredmény. Fogtam a puskámat és egyet a levegőbe lőttem, majd ismét elordítottam magamat, hogy: – Come here! – Szegényes angolságomból ennyire tellett. Meg is volt a kellő hatása, mert szép lassan itt is, ott is megmozdultak a bokrok. Kezüket feltartva, lassan előjötték az amik... Hozzánk képest rendkívül elegánsak voltak. Khakiszínű, sokzsebes overall, cipzáras, prêmes dzseki, vastag, puha gumitalpú, fűzős cipő. Fegyver láthatólag egyiknél se – ha egyáltalán volt kézfegyverük, valószínűleg már a levegőben eldobálták.

Úgyanolyan fickók voltak, akárcsak mi. Hát ezek szórják ránk négycsövű géppuskákéból azt a rettenetes tűzáradatot? De azért őket is le lehet löni, mint a mellékelt ábra mutatja. Persze ez alkalommal nem a mi érdemünknek volt ez betudható.

Miután nem szoktunk hozzá, hogy naponta foglyul ejtsünk amerikai katonákat, kissé zavarba jöttünk, és hogy leplezzük, egyenként átkutattuk őket. Kálmán, ahogy a filmekben látta, gyorsan végigbúzta rajtuk mindkét kezét, hónaljuktól a térdükig, én meg a puskámmal fedeztem. Fegyvert nem találtunk, és megállapítottuk, hogy foglyaink az átélt események hatására kissé sokkos állapotban vannak. Az egyik bicegett, a földet érésnél megrándult a bokája.(...)

Az ejtőernyőiket otthagyták, ki-ki, ahol földet ért. Ez nem tetszett nekem, ezért egyenként küldtem vissza őket a földet érés helyébe, hogy hozzák el az ejtőernyőjüket. Megkérdeztem, melyik közülük a pilóta. Kiderült, hogy csak az elsőpilóta van közöttük, egy olajosképű, mexikói származású hadnagy. A másodpilóta és ez egyik lövés nem tudott kingrani...

Abogy az ejtőernyők mind kézben voltak és a cigarettákat elszívták, elindítottam őket oszlophan a kb. 500 méterre lévő őrség barakkjai felé. En mentem elül, Kálmán hátul. Így érkezünk meg az őrséghez és gépeinkhez. Négy idősebb tartalékos honvédnak adtam át az amikat.”¹²³

Ezen a napon a 15th AAF mindössze két Liberatort veszített, előbbieik közül az egyiket Budapest környékén, kérdéses, hogy a másik vajon a Tobak által említett volt, esetleg a beszámoló hibádzik valahol.

¹²³ Tobak, 1989. 128-130. p.



24. kép

Egy Fw-190 típusú vadászgép a 15.(Sturm)/JG 3 állományából, 1944 augusztusában

1944. augusztus 22.

- Támadó kötelék:* Kb. 530 B-17 és B-24 bombázó, vadászkísérettel
Elsődleges célpont: Wien környéki iparvidék, Wiener Neudorf repülőgépmotor-gyára, Odertal és Blechhammer olajfinomítói¹²⁴
Riadó a megyében: Kb. 9.00-14.30 (átrepülés)

Az ország felé közeledő kötelékekről a figyelő őrsők első jelentései nyomán valamivel 9.00 után az egész Dunántúlon elrendelték a légi riadót. A Nyugat-Dunántúl légerén áthaladó kötelékek ellen 10 német vadászegység szállt fel. Götzendorfból a IV./JG 3 Fw-190-esei, valamint az I./JG 300 és az I./JG 302 Bf 109-esei 9.00-kor emelkedtek levegőbe. Rögtön a felszállást követően parancsot kaptak, hogy délkeletre, a Balaton irányába repüljenek. 10.00 körül érkeztek Pápa légerébe, ahol nagyszámú bombázókötelékre találtak erős vadászkísérettel. Mivel egy tömegtámadáshoz nem rendelkeztek elegendő magassági vadászgéppel, a védővadászokon áttörve támadták meg a bombázókat. Az I./JG 302 és a IV./JG 3 pilótáinak jelentései szerint 5 perc alatt hét B-24-es bombázót lőttek ki a 7000-7500 méteren repülő kötelékből Pápa légerében és attól délnyugatra. Eközben a Wien-Seyring repülőteréről felszálló II./JG 300

¹²⁴ Carter – Mueller, 1991. 473. p.

vadászai a Bakony felett vívtak heves légi csatát, míg a IV./JG 3 egyes századai Nagykanizsa és a Balaton közti területen osztották a halált.¹²⁵

A Celldömölk és Pápa légterében kialakult parázs légi csata amerikai oldalán a 49th Wing egységei voltak. A német vadászoknak olyannyira sikerült meglepnie a bombázókötelékeket, hogy a kísérővadászok csak az egymás után lángra lobbanó Liberatotokat vették észre. Legalább négy B-24-es zuhant le a Celldömölk térségében, köztük három a 451st BG, egy pedig a 484th BG állományába tartozott.

A 42-78445 számú gépre 10.00-kor három Fw-190-es csapott le hátulról, 20 mm-es gépágyúikkal pillanatok alatt szétlőtték a kormánylapátot és a vízszintes vezérsíkot. A 6700 méteren repülő, sérült TODDLIN' TROLLOP nevű gépet 10.05-kor a személyzet nyolc tagja elhagyta, amely ezután felrobbant, majd Magyarencstől 2 kilométerre, délnyugatra csapódott be.¹²⁶

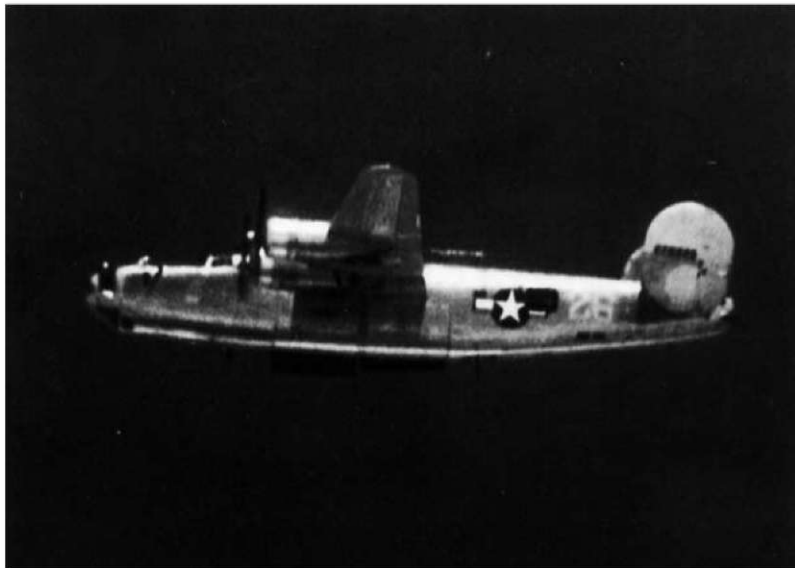
A 42-52111 számú bombázót 10.05-kor Celldömölkötől keletre 10 kilométerre érte támadás. Az OLD TAYLOR már az első találat után spirálvonalban zuhanni kezdett, számos súlyos találatot kapott. Az ellenséges vadászok két motort kilőttek, a gép orrától a farkáig égett és a fedélzeti mérnök is megsérült a szörnyű ágyútűzben. Zuhanás közben a repülőgép farokrésze levált és az irányíthatatlanná vált fémtömeg óriási sebességgel, függőlegesen hullott alá. A gép személyzetének még idejében sikerült kigurani, a pilóta kb. 1800 méteren nyitotta ki az ernyőjét, miközben nem sokkal távolabb egy ember félig nyitott ernyővel zuhant a föld felé. Leérkezve azonnal elfogták a repülőket és egy Pápától nyugat-északnyugatra fekvő faluba – Magyarencsre – vitték őket, ahol helyiek bántalmazták a fogságba esetteket.¹²⁷ Korabeli feljegyzések szerint 16 amerikai repülő ért földet Magyarencs határában, akiket a csendőrség és a lakosság elfogott és bekisérték őket a csendőrörsre. Nagy részük kisebb-nagyobb sérülést szenvedett, főleg a saját kigyulladt gépük tüzetől. Bár orvos volt a községben, a csendőrök nem engedték ellátni a sebesülteket. A község katonai parancsnoka László Dezső földbédő volt, aki durván bántalmazta a védtelen sebesülteket, sőt, a lakosságot is buzdította a verésre. A háborút követően e tettéért felelősségre vonták. A 18 halott amerikai katonát a községi temetőben temették el közös sírba, koporsó nélkül. 1945 májusában a holttesteket exhumálták és elszállították.¹²⁸

¹²⁵ Reschke, 1998. 139-140. p.; Prien – Stemmer, 1996. 218-219. p.

¹²⁶ MACR 11264. A szerző gyűjteményéből.

¹²⁷ MACR 8001. A szerző gyűjteményéből.

¹²⁸ A község felszabadulása. Magyarencs község tanácsának jegyzőkönyve, 1975. március 17. Boros Tamás polgármester jóvoltából.



25-26. kép
A TODDLIN' TROLL'OP nevű Liberator



27-28. kép

Az OLD TAYLOR nevet viselő B-24-es



29. kép

A WET DREAM névre keresztelt bombázó

A század harmadik gépének, amely a 42-51300 gyári számot viselte, a támadás következtében a 2-es motorja lángba borult és kb. 2,4 kilométerrel balra kivált a kötelékből. Ezután kisebb robbanások rázták meg a WET DREAM névre hallgató Liberatort és személyzet tagjai kisebb csoportokban elhagyták a bombázót. Majd egy utolsó, nagy robbanást követően a gép farka levált és fáklyaként zuhant a mélybe.¹²⁹ Csöngé mellett ért földet mindaz, ami megmaradt belőle.

A 484th BG BG 42-50934 számú Liberatorára ugyancsak a támadás első hullámában vetették rá magukat az ellenséges vadászok. Miután eltalálták a 4-es motorját, a gép lemaradt a kötelékétől. Az égő bombázó pár perc múltán felrobbant és 10.00 körül Celldömölk közelében, pontosabban valahol Külsővat és Mersevát határában zuhant le. A szemtanúk szerint három ejtőernyő hagyta el a gépet.¹³⁰

A támadások a hazafelé vezető úton is áldozatokat követeltek az amerikaiaktól, a kötelékeket ugyanis többször is támadás érte. A 2nd BG 42-38069 számú B-17-ese a célpont körzetét elhagyva a kötelék után kullogott. Hogy felzárkózzanak, igyekeztek megszabadulni minden felesleges felszerelésüktől, de pár perc múlva, 12.50 körül ellenséges vadászok támadták meg a magányos bombázót hátulról.¹³¹

¹²⁹ MACR 8002. Mohos Nándor gyűjteményéből.

¹³⁰ MACR 8252. A szerző gyűjteményéből.

¹³¹ MACR 11270. Mohos Nándor gyűjteményéből.



30. kép

A LITTLE JOE nevű bombázó orrát dicsőítő rajz.

Samuel P. Wentzel lövész így emlékszik vissza erre a napra: „Blechhammerből, házfelé tartva Me-109-es vadászgépek támadták meg B-17-esünket. Már a második rácsapás¹³² során egy felrobbanó 30 mm-es lövedék sziklánkjai fúródtak a lábamba. Charles W. Willett törzsőrmestert, faroklövészünket halálos találat érte a szolgálati helyén. Az egyre sokasodó sütyös találatok miatt a gép egyre reménytelenebb helyzetbe került, ezért parancsnokunk, Duncan hadnagy kiadta az utasítást a gép elbagyására.

Mindannyian kiugrottunk. Teddy V. Tomasik törzsőrmester ejtóernyője azonban nem nyílt ki, így ő halálra zuzta magát. Holttestét a helyi civilek elmondása szerint nem messze a gép roncsaitól találták meg. Én, kizséselezve a többiektől, Kemenessömjén község határában értem földet, míg a többiek Sárvár térségében landoltak. Ejtőernyőmön ereszkedve láttam, hogy egy 20 főből álló csoportosulás igyekszik arra a helyre, ahol a földet érésem várható volt. Mibelyt talajt értem, két tucat ember – nagyjából velem egykorúak – vett körbe. Ejtőernyőmmel együtt székérre ültettek, és egy kemenessömjéni házba vittek. Egy fiatal, tinédzserkorú lány, aki valamennyit beszélt angolul, úszkel kínált: »Drink it, will be good for you!« A fiatal lányon keresztül sikertült elfogóim tudomására adnom, hogy sürgős orvosi ellátásra van szükségem.

¹³² Rácsapáskor a pilóta adott magasságról gyors magasságvesztéssel, illetve zuhanással hajt végre támadást földi célpont vagy másik reptilógép ellen.

Ismét székérre ültettek, és a celldömölki kórházba vittek, ahol egy 45-50 év körüli, angolul jól beszélő orvos látta el a sebeimet. Amikor levették rólam a véráztatta repülőnadrágot, egy repeszdarab bullott a padlóra, mely áthatolva a lábamon, megakadt a vastag ruhadarab hátsó oldalán. Kértem az orvost, hadd tartsam meg a repeszdarabot emlékként. Az orvos, gondolván, hogy ebből a későbbiekben még neki is kellemetlensége lehet, nemet mondott, de ígéretet tett nekem, hogy megőrzi a kis fémdarabot, és majd a háború után, ha visszajövök, megkaphatom tőle. Egy betet töltöttem a celldömölki kórházban, ezalatt a dögcédulám és személyes tárgyaim eltűntek.

Innen Szombathelyre, egy katonai kórházba vittek...¹³³



31. kép

A 2nd BG BIG TWIDGET névre hallgató B-17-ese

Duncan hadnagy gépe Ostffyasszonyfa mellett zuhant le. A fenti öt bombázón kívül valószínűleg további amerikai gépek is földet értek a Celldömölki járás területén, ezek azonosítása azonban ez ideig nem járt eredménnyel. A korabeli jelentés szerint a Kemenesalja légtérben kifejlődött légi csatában kilenc bombázó volt az amerikai veszteség; egy-egy bombázó zuhant le Rábakecskéd, Kenyeri, Kemeneshőgyész és Ostffyasszonyfa határában, két-két bombázó pedig Magyarzens és Mersevát közelében. A zuhanásokat követően 32 ejtőernyőst fogtak el. Keléd és Zalaerdőd községek között ugyancsak lezuhant egy négymotoros, amely elégett, míg tízfőnyi személyzetét elfogták és Jánosházán vették őrizetbe.¹³⁴ A gép lelövését Szentgyörgyi Dezső zászlósnak igazolták.

¹³³ Jánkfalvi Zoltán: Bombák és röpcédulák. = Aranyas, 2008/5. 53. p.

¹³⁴ VaML, Államép. Hiv. 4079/1944.

A Kenyeri mellett földet ért bombázó egyike az eddig nem azonosított gépeknek, de a zuhanás tényét alátámasztja a reptéren kiképzésen lévő pilóták visszaemlékezése: *„Ezekben a napokban igen gyakori volt a berepülés Magyarország légtérébe. A többszáz gépes kötelékekkel, a kisszámú magyar és német vadászok ismételten felvették a harcot és aránylag sok négymotoros bombázót lőttek le. Egy füstölő motorral repülő Boeing Kenyeri felett ledobta bombaterbét, ami a szérűskertek végében esett le. Éppen ebédeltünk – egy parasztház udvarán volt a konyhánk – s a bomba szivó hangjára elfeküdtünk. Kb. 150 m-re tőlünk robbant, jókora tölséert vágva. A felbányt földünket is beterített, s oda lett az ebéd is. Ezen a napon a környéken több ellenséges gép is kényszerleszállt. A Rába mellett leszállt Boeingez mi mentünk ki gépkocsin. A gép személyzete a szárnyon ült, lábukat lógatták, s cigarettafüvűt vártak bennünket. A környéken elfogott repülőket a Cziráky kastélyban szállásolták el. Két nap múlva német katonák vitték el őket.”*¹³⁵

A megtámadott amerikai bombázók több helyen kényszervetéssel szabadultak meg bombaterhüktől: Rábasömjén (ma: Sárvár), illetve Rábabogyoszló (ma: Rábapaty) határába több nagyméretű – a csendőrség szerint 10 500 kilogrammos – bomba hullott megromlva egy rak-tár-helyiséget a községben, valamint házak ablakai és tetőzete szenvedett kárt. Kissomlyó határában kettő, Keléd mellett hét bomba, Köcsknél pedig egy gyújtóbomba esett a mezőre, amelyek felrobbantak, de kárt nem okoztak. Csöngénél kettő bomba, míg a Celldömölk határában lévő Pap-majorba és Sömjénmihályfa határában fekvő Háczk-majorba egy-egy 500 kilogrammos bomba hullott. Előbbi helyen a sertésállományban végzett pusztítást a robbanás, utóbbinál a búzarakományt gyújtotta fel, mindkét esetben 5000 pengő kárt okozva. Emellett számos benzintartály, rádiókészülék, szórólap is volt az „égi áldásban”¹³⁶

Természetesen a számos légi ütközetnek nem csak amerikai, hanem német áldozatai is voltak. Vasegerszeg határában egy német vadászgép hajtott végre kényszerleszállást, egy másik jelentés szerint a gép lezuhant és elégett, a gép pilótája ezek szerint nem vagy csak könnyebben sérült meg. Vashosszúfalu határában pedig ugyancsak lezuhant egy német Messerschmitt vadászgép és elégett, pilótája könnyebb sérülése-

¹³⁵ Csóka, 1992. 214. p.

¹³⁶ VaML, Államép. Hív. 4079/1944.; HL, Andreánszky. Id. eö. 1944. aug. 24., 26.; A csendőrségi jelentésben szereplő Pap-major valójában a bencés apátság gazdasági majorját jelentette, a „papok majorja”, hivatalos nevén a Hartyan-major. A fent említett bomba a disznóhizlaldára esett, ez volt a szerencse, ugyanis ha az épületet, vagyis a lakóházat találja el, 15-20 család vesztét okozta volna, akik mindannyian otthon tartózkodtak. Szemenyei László (Celldömölk) közlése.



32-33. kép

1944. augusztus 22-én Mercedesénél lezuhant gép



34. kép

Herbert Stephan főtörzsőrmester,
az 1./JG 302 pilótája

ket szenvedett.¹³⁷ Celldömölk és Sömjénmihályfa község határában is lezuhant egy-egy német vadászgép, előbbi elégett, pilótáik megsérültek.¹³⁸ Az ismertté vált veszteségek közül utóbbi kettő beazonosítható. Herbert Stephan főtörzsőrmester, az 1./JG 302 pilótája bombázókat támadva sebesült meg, majd kényszerleszállást hajtott végre Celldömölk közelében. Kórházba szállították és felépülése után visszatért alakulatához.¹³⁹

A másik, Celldömölknél kényszerleszállt pilóta Hans-Dieter Oehm zászlós volt, a II./JG 300-ból. Így emlékezett vissza az ő „fekete napjára”: „*Alig egy órája vagyunk a levegőben, lerepültünk a*

Duna mentén és körülbelül a Balaton magasságában vagyunk. A gyenge ködből hirtelen felbukkannak előttünk a »Liberatorok« jellegzetes körvonalai. Kövéren, és láthatóan nehézkesen függenek a levegőben. Tulajdonképpen nem túl tiszteletet ébresztőek. Mindenesetre a »Fortress II« gyorsasága és tűzereje mögött nem maradnak el, ezt hamarosan kénytelenek voltunk megtudni.

Fölöttük számos »Lightning« és »Mustang«.

Támadó alakzatot veszünk fel, és széles ívben a kötelek mögé kerülünk. Még a kanyarodás alatt 10-15 Lightning vadul tüzelve kereszttűr a rájainkon.

Ahogy meg tudom állapítani, látható siker nélkül.

Az egész harci raj egy kicsit éles kanyarodása miatt meglehetősen kedvezőtlen tüzelőpozícióba kerültem. Csak erős húzást követően tűnik fel az óriás a látóteremben.

A Liberatorok elvárítása figyelemre méltó. Csak úgy hemzsegnek a lövedékek nyomvonalai. Leadom az első sorozatot és látom, hogy fenn a farkrész széthasad. Bádorgdarabok repülnek a levegőben. Egy távolabbi lövés ellenére folytatódik a varázs. Jelentéktelennek ítélem meg a lövést. Ágyúja mögött.

¹³⁷ A vadászgép Vashosszúfaluból Káldra vezető út mentén, abból az erdős területet követően balra ágazó földúttól néhány száz méterrel beljebb, az erdőben zuhant le, a pusztalánci határban. Kardos Ferenc (Vashosszúfalu) közlése.

¹³⁸ VaML, Államép. Hiv 4079/1944.; HL, Andreánszky. Id. eő. 1944. aug 24., 25.

¹³⁹ Reschke, 1998. 140. p.

Aztán egy örületes ütés ér! A jobb lábam egy pillanatra mintha megbénult volna, és a jobb karom is nagyon fáj...

Eltaláltak, csak erre tudok gondolni. (...)

Néhány száz méterrel lejjebb álltam meg újra. Valami orrfacsaró szagot érzek, az égő olajhoz hasonló. Először csak egy finom kékes szál, aztán egyszer csak vastag fekete felhő csap fel a »801«-esem mindkét oldalán. Röviden mérlegelek, »Indiánok« mindenütt égő motorral. A kijutás esélye innen 100:1-hez, tehát kifelé!

Miközben még esem, több négy-motorost is látok égni. Mindenütt roncsdarabok repülnek a levegőben.

Hirtelen erős ütés éri a testemet. Elfeketül a szemem előtt minden.

Ösztönösen meghúrom az övet, és még egyszer az órára nézek: 11.30. Aztán elsüllyedek egy mély szakadékban.

Mikor ismét magamhoz térek, egy csomó idegen ember áll körülöttem. Egy utcán fekszem. Hiába fáradoznak, hogy kinyissák az ejtőernyő csatját. Öntudatlanságban hallok őket mindig újra a »német« szót kiáltani. Aztán megint éjszaka van körülöttem.

Csak mikor egy lovaskocsival elszállítanak, kezdek újra valamelyest gondolkodni. Egy közeli kórházban egy teljesen fehérbe öltözött férfi beszél hozzám folyékony németseggel. Professzor Dr. Josa, a főorvos. – Több mint négybónapos »ágyynyugalom« kezdődött számomra.¹⁴⁰

A háború során az augusztus 22-i volt a magyar légtérben lezajlott legnagyobb légi csata. Az amerikaiak 28 repülőgépet, köztük négy B-17-est és 23 B-24-est veszítettek. A magyar vadászok számára négy Liberator lelövését igazolták.



35. kép

Hans-Dieter Oehm zászlós,
a II./JG 300 pilótája

¹⁴⁰ Bethke – Henning, 2000. 150-151. p.

Egység	Lelővési igény (biztos/ HSS/e.V.)				Veszteség			
	B-17	B-24	P-38	P-51	Pilóta		Repülőgép	
					hal- lott	sebe- sült	60- 100%	0- 60%
I./JG 3	-	-	-	1	2	1	3	1
IV./JG 3	1	8	-	-	-	1	1	5
II./JG 5	-	-	-	-	-	1	1	1
II./JG 27	2/-/1	-	-	1	-	-	1	2
III./JG 53	-	-	-	1	-	-	-	-
Stab/JG 300	-	-	-	-	-	-	-	-
I./JG 300	1	1/1/-	-	-	1	1	4	-
II./JG 300	-/-/1	6/1/-	4	-	-	3	9	-
III./JG 300	-	1	-	2	-	-	-	1
I./JG 302	1/1/-	3/1/-	1	-	1	1	1	1
101. vrep.o.		1			1			
Összesen	5/1/2	20/3/-	5	5	5	8	20	11

8. táblázat

Összesítés a légi harcokról, 1944. augusztus 22.

Pilóta	Század	Lelőtt gép	Lelővés		
			helye	magassága	ideje
Uffz. Hermann Dürr	4./JG 302	P-38	Pápa	8300 m	9.57
Uffz. Willi Greiner	4./JG 302	B-24	Pápa	7500 m	10.00
Ofw. Heinz Gossow	1./JG 302	B-24	Pápa	7500 m	10.05
Uffz. Christoph Blum	1./JG 302	B-24	Pápa	7500 m	10.05
Uffz. Hermann Dürr	4./JG 302	B-24	Pápa	7500 m	10.05
Fhj. Fw. Heinz Angres	15./JG 3	B-24	Pápától délnyugatra	7000 m	10.05
Fw. Helmut Wichmann	15./JG 3	B-24	Pápától délnyugatra	7500 m	10.05
Fw. Hans Kleinchen	15./JG 3	B-24	Pápától délnyugatra	7500 m	10.05
Oblt. Horst Haase	16./JG 3	B-17 HSS	Pápától nyugatra	6000 m	12.50
Uffz. Willi Reschke	1./JG 302	B-17 e.V.	Pápától nyugatra	5000 m	12.50
Ltn. Leonhard Reimicke	1./JG 302	B-17	Pápától nyugatra	6500 m	12.50

9. táblázat

A német vadászegységek győzelmi igényei Celldömök-Pápa légtérben, 1944. augusztus 22.

Pilóta	Század (osztály)	Repülőgép			Zuhanás/ kiugrás helye	Meg- jegyzés
		típusa	száma	jelzése		
Uffz. Karl-Heinz Pütt	16./JG 3	Fw-190A-8	680496	fekete „2” <2+~	Pápa	
Gefr. Hans Dahmen	2./JG 300	Bf 109G-6	160152	vörös „7”	Győr	megsérült
Uffz. Wilfried Schneider	2./JG 300	Bf 109G-6	412276	vörös „5”	Kerta	meghalt
Obfhr. Hans-Dieter Oehm	6./JG 300	Fw-190A-7	642554	vörös „6”	Celldömölk	megsérült
Hptm. Richard Lewens	1./JG 302	Bf 109G-6	440285	fekete „<<”	Pápa	meghalt
Obfw. Herbert Stephan	1./JG 302	Bf 109G-6	440996	fehér „13”	Celldömölk	megsérült

10. táblázat

A német vadászegységek ismert veszteségei Északnyugat-Dunántúlon, 1944. augusztus 22.



36. kép

Elfogott amerikai repülők Marcallón, valószínűleg 1944. szeptember 10-én

1944. szeptember 10.

<i>Támadó kötelék:</i>	334 B–17 és B–24 bombázó, vadászkísérettel
<i>Elsődleges célpont:</i>	Wien környéki olajfinomítók és hadianyag-raktárak ¹⁴¹
<i>Riadó a megyében:</i>	Kb. 10.45-12.00 (átrepülés)

A vármegye északkeleti részén egy 60-70 egységből álló bombázókötelék repült át előbb északi irányban, majd visszafelé. Az Államépítészeti Hivatal jelentése szerint Kemenesmagasi község határában az erdős területre egy amerikai négymotoros bombázó zuhant le égve. Ugyanakkor ejtőernyősök leszállását nem észlelték, így azok minden bizonnyal már a szomszédos vármegyében elhagyták a gépet.¹⁴²

A 98th BG Wientől délre fekvő fegyverraktárát támadott. A zöld „J” jelzésű 42-95356 számú bombázónak már a célterület elérése előtt kissé füstölni kezdett az 1-es motorja. A célpont fölött erős légvédelmi tüzet kapott a kötelék, amelynek egyik sorozata a géphez közel csapódott be, ennek következtében már a 4-es motor is erőteljesen füstölt. Olson hadnagy, a pilóta megpróbálta vitorlába állítani a légcsavart, hogy ezzel megszüntesse az égést, de amint az alább hagyott és újraindította a motort, a füst újra megjelent. Moson környékén elkezdett jobbra letérni az eredeti iránytól és lassan veszített a magasságából. Bár a gép maradék két motorja úgy tűnt, kielégítően működik, 10.58-kor négy, majd közvetlenül utána újabb három ejtőernyős hagyta el a repülőgépet mintegy 5500 méter magasságban. Jó pár másodperccel később ismét kinyílt egy ernyő, 4900 méteres magasságot elhagyva pedig megint ketten hagyták el a gépet – ez azt jelentette, hogy a személyzet minden tagja megmenekült. 3350 méternél a bombázó eltűnt a felhőben Pápától nyugatra nyolc kilométerrel, ekkor kereken 11-et mutatott az óra.¹⁴³ Az égő Liberator végül a vönöck-várkeszői út 4,5 kilométer-szelvényétől északra, kb. 2 kilométer távolságban csapódott az erdőbe.

Az amerikai veszteség aznap összesen 16 gép volt, köztük öt B–17-es és 10 B–24-es.

¹⁴¹ Carter – Mueller, 1991. 489. p.

¹⁴² VaML, Államép. Hiv. 4079/1944.

¹⁴³ MACR 8268. A szerző gyűjteményéből.

Közvetlen támadások a két járás területén

Az 1944 augusztusában megindult szovjet offenzívát követően a Földközi-tengeri Szövetséges Hadászati Légierő (MASAF) legfontosabb, illetve legcélszerűbb feladatát a német közlekedési vonalak megbénításában határozták meg. Miután októberben a szovjet hadsereg átlépte a magyar határt, az amerikai légi hadsereg repülőgépeit a nyugat-magyarországi közlekedési vonalak ellen vetették be, itt azonban kevesebb eredményt tudtak felmutatni, lévén stratégiai szempontból csak kevésbé jelentős célpontok voltak.¹⁴⁴

A légitámadások elsősorban vasúti csomópontok és pályaudvarok, illetve vasútállomások ellen irányultak, amelyekkel az utánpótlási vonalakat kívánták a szövetségesek megbénítani. 1944 augusztusától kezdve állandósult a vadászgépek alacsonytámadása a közlekedő vonatok ellen is. Ilyenkor a támadás fő célpontja a mozdony volt, amelyet füstje messziről elárult. A pilóták gyakran megvárták, amíg a vonat megáll a pályán és a személyzet elszalad, s csak azután lőtték végig a szerelvényt, egészen addig, míg a mozdony átlőtt kazánjából elötörő füst jelezte a találatot. De olyan is előfordult, hogy a támadók a menekülő személyzetre lőttek. A németek egyrészt mozdonyaik egy részét igyekeztek védőpáncéllal felszerelni, másrészt katonai szállítmányaik védelmére úgynevezett „Flakwagen”-eket csatoltak. Ezek olyan nyitott kocsik voltak, amelyekre betonból öntött védőpalástot, abba pedig két- vagy négycsövű gépágyút állítottak.¹⁴⁵



37. kép
A 27^b FS P-38-asai földön...

¹⁴⁴ Gaál: Hadszintér a felhők között. = MSz, 1984. 27. p.

¹⁴⁵ Lovas, 1996. 305-306. p.



38. kép
... és levegőben, 1945

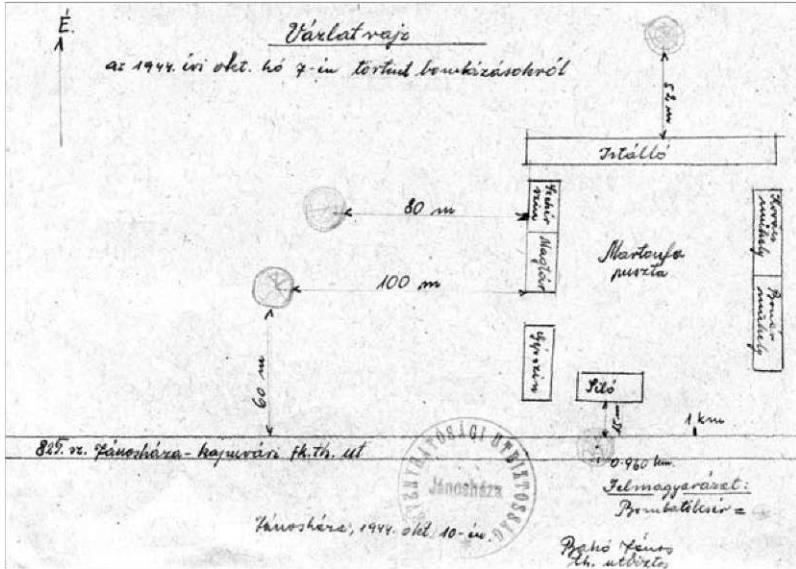
1944. október 7.

- Támadó kötelék:* 350+ B-17 és B-24 bombázó, vadászkísérettel
Elsődleges célpont: Wien-Lobau és Schwehat olajfinomítói, Winterhafen olajtárolója
- Támadó kötelék:* Kb. 30 nehézbombázó
Elsődleges célpont: Szombathely és Zalaegerszeg pályaudvarai
Támadó kötelék: 330+ B-17 és B-24 bombázó, vadászkísérettel
Elsődleges célpont: Érsekújvár és Komárom pályaudvarai, Győr repülőtere¹⁴⁶
- Riadó a megyében:* 12.30-15.00 (valószínűleg tovább tartott a riadó)

Az időjárás javulását követően 9 nap kihagyás után jelentek meg ismét az amerikai bombázók a vármegye felett. Szombathely mellett első alkalommal támadták Celldömölk és Sárvár községeket – a lehullott bombák halálos áldozatokat is követeltek.

13.00-kor ellenséges repülők először Jánosháza határában dobtak négy – a jelentés szerint 1000 kilogramm súlyú – bombát. Az egyik telibe találta a Kapuvárra vezető közutat 10 méter átmérőjű és 5 méter mély gödröt vágva, a másik három pedig a közúttól északra 50-100 méterre esett, a közeli épületeken kisebb károkat okozva. Az esti órákig,

¹⁴⁶ Carter – Mueller, 1991. 511. p.



2. térképvázlat

Vázlat a Martonfa pusztánál becsapódott bombák helyéről

amire az út egyik felét járhatóvá tették, a forgalmat Martonfa puszta major (ma: Kemenes-pálfa) udvarán keresztül zajlott, ami mindössze 50 méter kerülőt jelentett. Az anyagi kár 6372 pengőre rúgott.

14.00 tájban Celldömölk községet két gép bombázta. A Kemenes-alja egy héttel később így számolt be a történekről: „A múlt szombaton a kora délutáni órákban ellenséges repülőgépek bombákat dobtak Celldömölk területére. Az első bomba a Kiniázi utca végében a vasúti töltés közelében esett le.

Később a község belterületén, kertekbe, illetve udvarokba még négy bombát dobtak; ezenkívül a ligetben egy légi akna is esett.

A támadás néhány épületet súlyosan megrongált és igen sok épületben okozott kisebb nagyobb károkat.

Mindennél súlyosabb azonban az, hogy a támadásnak halálos áldozatai is voltak. A ligetbe esett légi akna kioltott három fiatal életet. Lakatos László 14 éves és Nagy Jenő ugyancsak 14 éves polgáristák, továbbá Verraszfó László 12 éves elemista voltak az áldozatok itt, a 76 éves Somogyi Károlyon kívül.

Az egyik bomba okozta Némedi Imre 17 éves kereskedő tanonc halálát. Tébát 5 halálos áldozata volt a Celldömölk ellen intézett bombatámadásnak.

A szombati riadó alatt egy a vasútállomásról kitolatott vonatot támadtak meg ellenséges vadászgépek fedélzeti fegyvereikkel. Ennél a támadásnál két zsidó munkaszolgálatos veszítette életét.

Természetes, hogy a haláleseteken kívül több sebesülés is történt.”¹⁴⁷

A község belterületére dobott öt nehézbomba, illetve két aknabomba a Géfin és Kassa utca környékére esett, ahol 30 ház megrongálódott (kettő teljesen lebontandó), kb. 300 házon ablaküvegek törtek be és kb. 200 házon a tetőcserepek megrongálódtak. A halálos áldozatok mellett hat súlyos és mintegy 20 könnyebb sebesült volt. A másik gép által a község határában, a soproni és szombathelyi vasútvonalak közé dobott hat nehézbomba különösebb károkat nem okozott. Amerikai adatok szerint a két nehézbombázó 4,2 tonna bombát dobott a vasúti célokra. A pályaudvar nyugati kijáratánál lévő, menekülteket szállító vasúti szerelvény géppuskázása két halottat és öt sebesültet követelt.¹⁴⁸ Az áldozatok temetésére 2 nap múlva került sor: „Hétfőn délután 4 órakor volt a temetés a Szentháromság térről. Amire a szertartás elérkezett, az egész teret megtöltötte a gyászoló közönség. A koporsók az apátsági épület déli oldala mellett voltak elhelyezve. Mellettük a hozzátartozók állottak, míg két oldalt a magyar és német katonák díszszakaszai között a szertartást végző papság helyezkedett el. Az iskolák, levélték és társadalmi egyesületek népes kiülöttsége a nagyközönséggel együtt megtöltötte a hatalmas teret.” A különböző vallású szertartásokat és búcsúbeszédeket követően „már egészen besötétedett, mire a frissen hantolt sírokra elhelyezték a részvét koszorúit.”¹⁴⁹

Az egyik ellenséges repülőkötelékből kivált egy bombázó Sárvár község felett leereszkedve 15.15-kor nyolc kb. 500 kilogramm súlyú romboló bombát dobott le.

„Ezt is megérte a város. Bomba hullott rá ezen a szép, felbőitlen napon. Dél felől jöttek a repülőgépek, 14-es csoportokban. »A háború vége felé járunk, talán minket már nem bántanak« – vélték a gyarmatlan itthonmaradottak.

¹⁴⁷ Ellenséges gépek bombákat dobtak Celldömölkre. = KA, 1944. okt. 14. 1. p.

¹⁴⁸ VaML, Allamép. Hiv. 4079/1944.; Az amerikai adatok forrása: Davis, 2006. A könyvhöz készített CD-mellékleten összesítés található a bombázások adatairól.; A Pataky – Rozsos – Sárhidai, 1992. 2. köt. 305. p. egyetlen B–17-est említ 2,4 tonna bombával.

¹⁴⁹ Ellenséges gépek bombákat dobtak Celldömölkre. = KA, 1944. okt. 14. 1. p.; A vasúti veszteséglistán Kappányi László vonatfekező szerepel, aki légnyomás következtében sérült meg, miután a légitámadás alkalmával lakásán tartózkodott. MAV: Kpl Szhely. Üv 14354/39.

Délután, úgy három óra tájban rettenetes robbanás, füstfelbő, jajgatás halatszótt. Mindenki futott, kereste az okot, mi is történt? Hiszen eddig még ezt a várost nem bántották a százával felettünk szálló repülőgépek.

Most azonban sorra került Sárvár is. A Vörösmarty utcára és a villanytelep telkére hullottak a bombák. Házak dőltek össze. A környező utcák ablakai betörték a légnyomástól. Civilek, katonák, asszonyok sereglettek össze, nem törődve azszal, hogy még visszatérhetnek a bombázók. Mindenki segíteni akart. Pusztá kézzel szórták a téglákat, hátha még él valaki a romok alatt.

Másnapra aztán már kiderült a szomorú igazság. Kilenc áldozatot találtak...¹⁵⁰

A Vörösmarty utcában öt családi ház teljesen összedőlt, ezenkívül a környéken 32 ház megrongálódott (hat ház hasznavehetetlenné vált), a sárvárvidéki körjegyzőség épülete is annyira megrongálódott, hogy ki kellett üríteni. Az Apponyi utca sarkán lévő Vas megyei Elektromos Művek Rt. sárvári áramfejlesztő telepe és kapcsoló állomása közvetlen közelében is bomba robbant, megrongálva a telepet. A 10 halott mellett egy súlyos és négy könnyebb sérült szerepelt az áldozatok között.¹⁵¹

„Október 9-én kilenc koporsó feküdt egymás mellett a ravatalozó előtti téren. Voltak közöttük fiatalok, voltak öregek, de minden a kegyetlen háború ártatlan áldozatai voltak. Sírt a város. Sírtak a szülők, hozzátartozók – s mintha a természet is érezte volna az élők fájdalmát, – beborult az ég is.¹⁵²

Ez csak egyetlen, kicsi város. Számátalan van még ilyen a világban, ahol ártatlanok vére csordult a földre...”

Az áldozatok közül heten, illetve hozzátartozóik vagyontalanok voltak, részben ezért, részben a nagyközség részvétének kifejezéseképp a járási főszolgabíró a község költségvetése terhére átvállalta az áldozatok temetési költségeit.¹⁵³ Az áldozatok hozzátartozói közül hét személynek törölték a közmunkaváltságát, míg a község 43 lakosa nyújtott be kártalanítási kérelmet a bombázást követően.¹⁵⁴

A fentiekén kívül néhány helyen történt még bombavetés, Sárvár határában, a Szombathelyre vezető út mentén hét, Vönöck község határában kettő, Pápóc mellett pedig 10 bomba esett, de ezek különösebb kárt nem okoztak.¹⁵⁵

¹⁵⁰ Póhr, 1992. 45-48. p.

¹⁵¹ VaML, Államép. Hív. 4079/1944.

¹⁵² Póhr, 1992. 45-48. p.

¹⁵³ VaML, Sj. főszolg. közíg. 3798/1944, 870/1945.

¹⁵⁴ VaML, Alisp. közíg. 13893-13899/1944.; VaML, Sj. főszolg. közíg. 700-742/1945.

Ezek az iratok selejtezésre kerültek.

¹⁵⁵ VaML, Államép. Hív. 4079/1944.





39-42. kép

Bombakárok 1944. október 7-én Sárovaron, a Vörösmarty utcában

1944. október 13.

<i>Támadó kötelék:</i>	Kb. 650 B–17 és B–24 bombázó, vadászkísérettel
<i>Elsődleges célpont:</i>	Wien környéki olajfinomítók, motorgyárak, mozdonyműhelyek és rendező-pályaudvarok Wien, Graz, Bánhida, Székesfehérvár, Pápa, Hranice és Meziříčí városainál; vadászgépek alacsonytámadásai vasutak, köz- és vízi útvonalak, repülőterek ellen a Balaton, a Fertő tó, Wien–Győr–Budapest vonalon. ¹⁵⁶
<i>Riadó a megyében:</i>	9.15-13.45, 14.43-16.15, 20.00-21.30

A nap során szinte folyamatosan légi riadó volt, a légtérbe berepülő ellenséges repülőgépek miatt. A délelőtti átrepülés során kényszervetés következtében 10-12 bomba hullott Celldömölk határába, amelyek közül egy nem robbant fel. Bár a távbeszélő vezetékek megrongálódtak, egyéb kár nem keletkezett. 13.00 körül Hegyfalu község határában öt középmeretű bomba esett, amelyek szintén nem okoztak különösebb kárt.¹⁵⁷

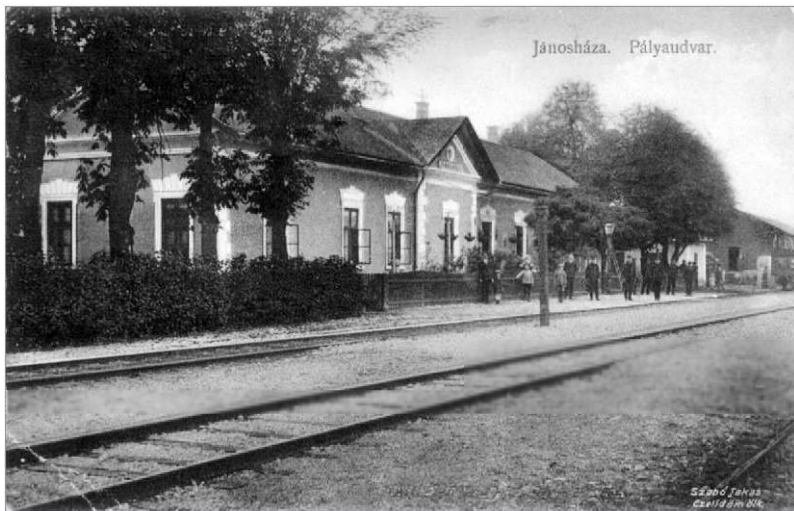
A délutáni támadásokat már a két járás vasúti célpontjai ellen intézték az ellenséges vadászgépek. A részleteket megelőzően azonban szükséges kiemelni valamit. A helyi lakosság körében elevenen él, hogy az október 13-i támadások német felségjelű gépekkel repülő román pilóták számlájára írandó – ez személyes beszélgetések során is többször előkerült. Az augusztus 23-án átállt román légierőnek azonban nem valószínű, hogy ilyen mélységben végrehajtott támadást engedélyeztek volna. Így helytállóbb, ha a támadókat az amerikai vadászok körében keressük. A Nyugat-Dunántúl felett folytatott erőteljes légi tevékenységért több vadászcsoport volt felelős. A 332nd FG a Bakonyban tevékenykedett, a 14th FG gépei dél táján a szombathelyi repülőtérré csaptak le, míg a 82nd FG 47 Lightingje Kapuvár, Sárvár, Bük, Iván és az útjukba eső egyéb vasútállomásokat, valamint a nyílt pályán található szerelvényeket támadták. Délután a 31st FG Mustangjai a Balatontól indulva különböző irányban hajtottak végre támadásokat a közlekedési vonalak ellen, a 307th FS 12 gépe például Répcelakra, majd innen észak-északnyugati irányban haladva repült.¹⁵⁸

A jánosházi vasútállomást 14.40-kor érte támadás, amelynek az áruraktár és a gabonaraktár ablakai és tetőzete látta kárát, a forgalmi iroda ablakai betörték, a telefonvezeték megrongálódott. A vasúti ál-

¹⁵⁶ Carter – Mueller, 1991. 516. p.

¹⁵⁷ VaML, Államép. Hiv. 4079/1944.; HL, Andreánszky. Id. eö. 1944. okt. 16.. 23.

¹⁵⁸ Pataky – Rozsos – Sárhidai, 1992. 2. köt. 201. p.



43. kép

Jánosházi vasútállomás 1932-ben

lomás közelében, a közúttól 50 méterre egy magánház falai is károkat szenvedett a géppuskatűz következtében, a kelédi uradalomban pedig a lóállományt érte veszteség. Az öt vadászgép 15 perces támadásában egy ember meghalt, három további férfi megsérült, akiket kórházba szállítottak. Az anyagi kár 183310 pengő volt.

15.00 körül Celldömölk felett ugyancsak alacsonyrepüléssel támadtak ellenséges gépek, a célpont itt is a vasútállomás volt. Egy kisebb raktár elégett, amely „a fűtőháznál volt, egy faszerkezetű épület, csak pajtának nevezték. Korábban fedett széntárolónak használták (...) és hát akkor már nem annyira széntárolásra használták, hanem különféle mozdony-alkatrészek voltak, és ott tárolták a vitorlázórepülőket is (...) Ezek is megsemmisültek a támadásban. Nem is építették újra ezt az ún. pajtát.”¹⁵⁹ A támadásban öt mozdony megrongálódott, ezenkívül négy sebesülés történt. Rezsnyák János fűtőházi munkást a fűtőház területén érte mellkaslövés. Egy menekülteket szállító szerelvényt is támadás ért, az utasok közül egy 32 éves asszonnal és egy 3 éves kislánnyal a géppuskagolyók végeztek. Az áldozatokat 3 nappal később helyezték örök nyugalomra.¹⁶⁰

¹⁵⁹ Fehér Tamás (Celldömölk) közlése.

¹⁶⁰ VaML, Államép. Hiv. 4079/1944.; HL, Andreánszky. Id. eö. 1944. okt. 17.; Eltemették a pénteki géppuskázás áldozatait. = KA, 1944. okt. 21. 3. p.; VaML, Celldömölk halotti akv. 103, 106/1944.; MÁV. Kpl Szhely. Üv. 15613/15.

Bobán 15.25-kor öt, más adatok szerint kilenc vadászgép támadta a vasúti állomást. A 35 percig tartó támadásban megsérült a vasúti áruraktár, a vasúti pálya 24 kilométer hosszban megrongálódott és járhatatlanná vált, emellett három benzintartály és egy német személygépkocsi kigyulladt és elégett. Az Államépítészeti Hivatal jelentése szerint 13-an estek áldozatul a géppuskázásnak: öt férfi, négy nő és két-két 16 éven aluli fiú, illetve lány – a halotti anyakönyvben azonban csak kilenc áldozat szerepel, ahogy az összesített jelentésben is. A sebesültek száma 15, más adatok szerint 22 volt, közülük a súlyos sérülteket kórházba szállították. Az egyik sérült, Tricsli Ferenc órabéres vonatfékező mindkét lábát átlőtték, a sérülései olyan súlyosak voltak, hogy bal lábát térdén alul amputálni kellett. Az anyagi kár 75000 pengőre rúgott.¹⁶¹

A támadást átélők úgy emlékeznek, hogy az észak felől, Nemeskocs irányából érkező gépek a vasútállomás előtt féldoldra dőltek, majd a harmadik rárepüléskor elkezdtek tüzelni, mire a szántóföldön munkálkodók gyorsan behasaltak a kökénybokrok közé. A támadók által felgyújtott, lángoló vasúti olajtartályt kihúzták a Székesfehérvárra vezető nyílt pályára, az állomás épületétől 50-80 méter távolságra, hogy ott folyjon ki belőle az üzemanyag. A támadás egyetlen helyi áldozatának, Káldos Sámuelnek 15 éves kislánya Jánosházára járt polgári iskolába. Az általa elmesélteket Hering József a következőképp írta le: „Délután két óra lehetett, s a diáktársaival együtt kerékpárral hazafelé tartott. Kemenespálfánál kerékezték, amikor lefijíták a nem sokkal korábban elrendelt légiradót. Úgy nézett ki, hogy végleg elmúlt a veszély, de a martonfai erdőnél jártukkor egyszer csak az egész vidéket megrázkódtató, erőteljes géppuskatűz hasított a levegőbe. Német katonák ugráltak ki az erdőből és az országútról fedezékbe tessékelték a Boba felé tartó diákokat. A katonák elmondták, hogy ellenséges repülők támadják a



44. kép
Káldos Sámuel

csak az egész vidéket megrázkódtató, erőteljes géppuskatűz hasított a levegőbe. Német katonák ugráltak ki az erdőből és az országútról fedezékbe tessékelték a Boba felé tartó diákokat. A katonák elmondták, hogy ellenséges repülők támadják a

¹⁶¹ VaML, Államép. Hiv. 4079/1944.; HL, Andreánszky. Id. eö. 1944. okt. 17.; MÁV: KpI Szhely. Üv. 15613/15.

bobai vasútállomást. – Véget ért a légitámadás és mi folytattuk az utunkat hazafelé. Láttuk, hogy a vasútállomáson felgyújtott olajtartály füstje és lángja szinte az égig ért – emlékezik vissza az akkor 15-ik életévében volt. Káldos Piroska, akinek szomszédja a faluba érkezte után már messziről kiabálta: Piroska, Piroska! Az édesapádat meg agyonlőtték! Káldos Piroska lengrott a kerékpárról, amelyet döbbenetében alig tudott hazatolni.”

A Káldos házaspár a vasútállomás melletti dűlőben őszi vetést végzett, s a légitámadás elől egy kukoricaszár-kévékből összerakott fedezékben kerestek menedéket. A géppuskázás következtében Káldos Sámuel halálos fejlövést kapott, de a mellette kuporgó felesége sértetlen maradt.¹⁶²

A község vasútállomásán egy német katonai szerelvény vesztegelt, amelyhez délvidéki magyar, illetve sváb menekülteket szállító vagonok voltak csatolva. A vadászgépek támadásának hat menekült és két katona esett áldozatul. A helybeliek szerint ugyanakkor sok súlyos sebesült és halott is volt, akiket hozzátartozóik tovább vittek Németországba, így az áldozatok pontos száma nem ismert. A támadást követően a menekültek ellepték a községet, a halottakat pedig lovaskocsira fektetve szállították a bobai temetőbe, ahol koporsó nélkül, közös sírba helyezték őket.¹⁶³

A bobai támadással egy időben, 15.30-kor a sárvári vasútállomást hat ellenséges vadászgép vette tűz alá. Lövéseikkel megrongáltak két mozdonyt. Egy katona, Szakály Gyula repülő órvezető életét veszítette a támadásban, egy polgári személy megsebesült. (A csendőrségi jelentés szerint három személy sérült meg és három vasúti kocsit rongálódott meg.)

Az ölbő–alsószelestei állomáson egy katonai bútorral megrakott vasúti kocsit gyújtottak fel kirakás közben a támadó gépek, pontos időpontját azonban nem tudni. Ugyancsak nem tudni, hány órakor támadták meg Porpác vasúti állomását és a határában haladó vonatot az arra portyázó vadászgépek, amelynek során két mozdony megrongálódott, Seregélyesi József tényleges szolgálatra berendelt nyugdíjas földműves pedig kezén és combján szenvedett sérüléseket.¹⁶⁴

¹⁶² A visszaemlékezések és számos, a támadással kapcsolatos adat Hering József gondos kutatómunkáját dicsérik, az ezeket tartalmazó írását a Szent Korona Rádió honlapján tette közzé „Boba önkormányzata a magyar áldozatok emlékének megőrkítése ellen” címmel. http://szentkoronaradio.com/belfold/2008_06_28_boba-onkormanyzata-a-magyar-aldozatok-emlekenek-megorokitese-ellen; Káldos Sámuel szakmája szerint géplakatos volt, mint fegyvermester részt vett a Kárpátalja, majd a Felvidék elfoglalásában. 1944 márciusában ismét behívták a századához, de néhány hónap után leszerelték.

¹⁶³ Hering József írása nyomán.; VaML, Boba halotti akv 30-38/1944.

¹⁶⁴ VaML, Allamép. Hiv. 4079/1944.; HL, Andreánszky. Id. eö. 1944. okt. 17., 23.; MÁV. Kpl Szhely. Üv 14354/13.; VaML, Sárvár halotti akv. 202/1944.

A portyázó vadászgépek Szergény és Kemenesmagasi között egy Focke-Wulf Fw-58 „Weihe” típusú magyar iskolagéppel találkoztak, amely a Váton települt 1. Műszerrepülő század állományába tartozott. A gép sorsa a túlerővel szemben nem lehetett kérdéses: „*Még az alakulatnál voltunk, mikor Polgár László – egyik ezüstkoszorús, nagyon tehetséges bajtársunk – Héjjas Aurél oktatóval együtt hősi halált halt. Lelövésének történetét két nappal később, október 15-én a pápai kórházban mesélte el. – súlyos égési sebei és lőtt sérülése ellenére – teljesen világos tudattal az őt látogató Weingartner Jánosnak, Csizmadia Sándornak és Bátorfy Jánosnak. A befüggönyözött Fw 58-as – melynek pilótáulésében Polgár László, jobboldalt; pedig oktatója, Héjjas Aurél ült – Pápa és Celldömölk között repült, mikor három amerikai vadászgép megtámadta. Az első sorozat eltalálta Héjjas Aurélt és a rádiós Borka József őrmestert, aki a gép padlójára zuhant és ott börgött. Héjjas Aurél hangtalanul a gép szarvkormányára bukott. Polgár Lászlónak viszonylagos védelmet nyújtottak a mögötte elhelyezett rádiókészülékek, de így is jobb csípőjébe és lábába egy-egy géppuskalövedéket kapott.*

A támadó gépek mindaddig lötték a Weibe-t, amíg ki nem gyulladt, sőt folytatták a támadást azután is, miután Polgár a gépet egy szántáson hasratette, egészen addig, amíg az teljesen el nem égett. Polgár László a már égő gépből a szárnyra rogyott, s onnan leesett. Akkor robbant fel a benzintartály. Feje és két keze teljesen összeégett. A közelében dolgozó földművesek csak az amerikai gépek távozása után merészkedtek az égő Weibe közelébe. Polgár László mégsem égési seibeibe halt bele, hanem a lábába fűrődött két nyomjelző lövedék – melyeket nem távolítottak el idejében – okozta halálát. Felszállították ugyan Budapestre, de nem tudták megmenteni életét, 1944. október 21-én, 21 éves korában meghalt. A rákoskeresztúri temetőben október 24-én temették el. A temetésre évfolyamtársai a zavarospolitikai helyzet. – Százasi hatalomátvétel. – miatt nem tudtak elmenni.”¹⁶⁵

A nap folyamán, a vármegyén átrepülő kötelékek közül a 301st BG egyik gépe Kenyeritől északra, egy erdő mellett kényszerleszállt, személyzetét fogságba ejtették. A 44-6363 számú B-17-es azonban földet érés előtt megszabadult terhétől, a község határában ledobott 12 bomba egy mezőre esett és nem okozott kárt. A gép eredeti célpontja a florisdorfi olajfinomító volt, de kb. 30 másodperccel a kioldás előtt légvédelmi találat érte. A lövedék eltalálta a hármas motort, amelyről a propeller elszállt, a törzsön pedig óriási lyuk tátongott a másodpilót-

¹⁶⁵ A század első tisztjének beszámolója szerint Héjjas Aurél („Relli”) a debreceni páncéloscsatában megsérült unokaöccsét, Héjjas Mihály hadnagyot látogatta meg a debreceni kórházban és hazafelé repültek, amikor az amerikai vadászgépek megtámadták őket. Farkas Jenő: Tizenöten a m. kir. 1. honvéd Műszerrepülő kiképző századnál Szegeden és Acsádon – 1944. június-október = MSz, 1992. 143. p.; Hangyál Mihály: Az 1. Műszerrepülő század megalakulása és viszontagságos sorsa. = MSz, 1997. 125. p.; VaML, Celldömölk halotti akv. 110/1944.



45. kép

A 451st BG Liberatorai a Balaton ~~közepén~~, útban Wien felé 1944. október. 13-án

ta mellett. A bombázó kivált kötelékéből és délkeleti irányba távozott. A folyamatos magasságvesztést követően a pilóta, Irving D. Shapiro kapitány Kenyeritől északra kényszerleszállást végzett. A faroklövészt, Bergerhofer őrmestert – aki a találatnál sérülést szenvedett a lábán – előbb Kenyeribe, egy házba, majd innen a szombathelyi kórházba szállították.¹⁶⁶ Ezen a napon Csöngye helyszínnel lelőtt B-17-est a Légvédelmi tüzér központi iskola 1. önálló ejtőernyős gépágyús üteg I. felszakasza számára igazolták, bár ez az amerikai jelentés alapján vitatható.¹⁶⁷

A 15th AAF ezen a napon összesen 31 repülőgépet, köztük öt B-17-est és 20 B-24-est veszített.

¹⁶⁶ MACR 9081. Mohos Nándor gyűjteményéből; VaML, Államép. Hiv. 4079/1944.; HL, Andreánszky. Id. eö. 1944. okt. 19.

¹⁶⁷ HL, 101. vt. ep. 3. sz. légiertő parancs (1944. nov. 17.) 110. d.

1944. október 14.

Támadó kötelék: 317 B–17 és B–24 bombázó, vadászkísérettel
Elsődleges célpont: Sziléziai olajfinomítók, rendező-pályaudvarok és vasúti hidak Pozsonynál, Érsekújvárnál és Komáromnál; vadászgépek alacsonytámadásai vasutak, közutak és repülőterek ellen a támadási körzetben és a Balaton környékén, valamint Székesfehérvár és Seregélyes repülőterei ellen.¹⁶⁸

Riadó a megyében: 9.50-14.27, 14.38-14.54

Az első riadó alkalmával tisztán kivehetőek voltak az átvonuló 12-15 gépből álló kötelékek, amelyek erős vadászkísérettel repültek. 13.00-kor egy négymotoros bombázó Celldömölk és Vönöck között a GySEV vonala fölött körözve, Celldömölk felé haladtában 10 bombát dobott le – összesen 2,5 tonnányit – amelyek a celldömölki határban a mezőre esve, kárt nem okoztak. A gép valószínűleg a riadó alkalmával a celldömölki állomásról a szabad pályára kitolt s ott veszteglő szerelvények egyikét akarta bombázni. Kár sem épületben, sem emberéletben nem történt.¹⁶⁹

1944. október 17.

Támadó kötelék: 330+ B–17 és B–24 bombázó, vadászkísérettel
Elsődleges célpont: Blechhammer olajfinomítója, Wien ipari körzete, rendező-pályaudvarok Bánhida, Nagykanizsa, Szombathely, Štrass, Graz és Maribor városoknál, vasúti hidak Maribornál, vasútvonal Fürstenfeldnél.¹⁷⁰

Riadó a megyében: 10.30-14.45

A riadó kezdetét követően 30 perccel megkezdődött az ellenséges gépek átvonulása. A második hullámból kivált gépek Szombathelyt bombázták, amelyet 13.00 tájban néhány gép megismételt. A bombázásokat követően ellenséges Mustang és saját vadászok között a város légterében légi harc volt, de egyik fél sem szenvedett veszteséget. Az átrepülés során Keléd község határában, a községtől északnyugatra, valószínűleg vészkioldás következtében kilenc nagyméretű bomba hullott a mezőre, de kárt nem okoztak. Rábakecskéd község határában ugyancsak teherkönnyítés céljából egy nehéz bomba esett a mezőre, kár itt sem keletkezett.¹⁷¹

¹⁶⁸ Carter – Mueller, 1991. 520. p.

¹⁶⁹ VaML, Államép. Hiv. 4079/1944.; Davis, 2006.; A Pataky – Rozsos – Sárhidai, 1992. 2. köt. 306. p. szerint egy B–17-es oldotta ki bombáit, 2,4 tonna össz súlyban.

¹⁷⁰ Carter – Mueller, 1991. 517. p.

¹⁷¹ VaML, Államép. Hiv. 4079/1944.



46. kép

A sárvári vasútállomás valamikor az 1920-1930-as években

1944. október 23.

Nincs részletes vagy pontos adat arról, hogy amerikai kötelékek ezen a napon az ország, illetve a vármegye légtérében jártak volna.¹⁷² A sárvári vasútállomást ért támadás végrehajtói mégis valószínűleg amerikai vadászgépek voltak. Patai Béla mozdonyvezető részese volt az eseményeknek. Így emlékezett vissza a történetekre:

„1944. október 23. fekete nap volt a szombathelyi üzletvezetőség vonalain. Tiszta idő volt, jó repülődíó, az alacsonytámadók könnyen felfedezték a mozdonyokat. Sárváron repülőket rakodtak ki, kocsijaikat egy 22-es mozdonnyal állítottuk rakodóhoz. Hirtelen négy vadászgép jelent meg. Kettő közülük tovább repült, két gép azonban két oldalról ránk csapott. Amikor először megpillantottuk őket, német gépeknek tartottuk azokat, de amint ránk fordultak, megláttam vörösre festett orrukat, felismertem kicsodák. Az oroszgépeket festették így. Ugrottam a gépről, meg a fűtő is. Én a nyakszirtemet csaptam meg ugráskor. A fűtő, Molnár János rám esett. Én már mozdulni akartam, de a fűtőm teste mozdulatlanul feeküdt rajtam. Megtapintottam, nem mozdult. Éreztem, hogy a melle mind vér. Már jöttek a segítségemre,

¹⁷² Előfordulhat, hogy a visszaemlékező téves dátumot adott meg. Október 21-e valószínűbbnek tűnik, ekkor ugyanis amerikai vadászgépek többek között a szombathelyi repülőteret is támadták. Október 23-án az 5th BW több csoportja a Skoda Műveket bombázta, az őket kísérő vadászgépek támadhatták Sárvárt. Mohos Nándor közlése.

kértem, hogy a halott fűtőt vegyék le rólam. Lábra akartam állni, akkor vettem észre, hogy lábamat lövés érte. Sebesülésem könnyű volt, a lövés nem ért csontokat. A 22-es mozdonyt 104 találat érte, a fűtőm mellét 17 lövés, egy teljes sorozat.”¹⁷³

Fontos megjegyezni, hogy az amerikai vadászcsoporthoz közül többek is vörösre festették gépeik orrát, esetenként pedig a farkát is, így téves az a kijelentés, miszerint ez a szovjet vadászgépek ismertetőjegye volt. Értelemszerűen nem minden szovjet gépnek festették így az orrát.

1944. november 1.

Támadó kötelék: 320+ B–17 és B–24 bombázó, vadász kísérettel
Elsődleges célpont: Wien környéki motor- és hadianyaggyárak, rendező-pályaudvarok Wien, Graz, Güssing, Ljubljana és Cakovec városainál; vadászgépek közúti és vasúti célpontokat, valamint csapatokat támadtak Győr–Parndorf és a Fertő tó környékén¹⁷⁴

Riadó a megyében: 11.35-15.10

Avisszavonuló kötelékekből több helyen hullott bomba vármegyeszerte. Sárvár határában, a Jánosháza felé vezető 84. számú út mentén hét bomba esett a mezőre, amelyek közül hat felrobbant, de kárt nem okoztak. Kemenesmagasi község határába pedig kettő bomba hullott ugyancsak a mezőre, mindenféle kár nélkül.

Egy magyar vadászgép kénytelen volt leszállni Uraiújfalu közelében 15.00 tájban. A lakosság odatódult a géphez, s eközben ellenséges vadászgépek a tömegbe géppuskáztak, megölve Fekete László 62 éves helyi lakost. A szemtanúk visszaemlékezése szerint az amerikai vadászgép(ek) megjelenésekor a kíváncsiskodó helyiek szétfutottak, az áldozatot kivéve, aki szinte kérkedve „Ide lőjjetek!” felkiáltással mutogatott a gép(ek) felé. A támadókat pontosan beazonosítani nem lehet, de a 14th és 82nd FG földi célokat támadtak ezen a napon a megyében.¹⁷⁵

1944. november 1-je más szempontból is emlékezetes: ezen a napon veszítette ugyanis életét a második világháború egyetlen sárvári vadászpilótája, Horváth Ernő szakaszvezető. Mivel mindeddig az ismeretlenség homálya fedte kiletét és sorsát, e helyen kívánunk emléket állítani neki.

¹⁷³ Lovas Gyula: Szombathely 1944/45. BDK Savariensia, Hf. 3332. 129. p.

¹⁷⁴ Carter – Mueller, 1991. 517. p.

¹⁷⁵ VaML, Államép. Hiv. 4079/1944.; HL, Andreánszky. Id. eő. 1944. nov. 2.; VaML, Uraiújfalu halotti akv. 23/1944.; Vargyai Vilmos polgármester (Uraiújfalu) közlése helyiek beszámolója alapján.

Horváth Ernő 1922. május 20-án látta meg a napvilágot, Horváth István és Ács Róza fiaként. A polgári iskola négy osztályának elvégzése után mint vasesztergályos dolgozott, majd 1941. szeptember 4-én vonult be katonai szolgálatra.¹⁷⁶

A 101/2. „Drótkefe” századhoz beosztott repülőgép-vezető 1944. június 26-án kezdte meg a szolgálatot egységénél. Nem akármilyen pilótákat tudhatott szobartársainak Balatonalmádiban, a Pumák szálláshelyén: Lőrincz Mátyás őrmester május 1-jén került a századhoz, Horváth érkezéséig már négy amerikai gépet szedett le, utolsónak pedig Krascsenics Lajos szakaszvezető (alias „Tülök”) költözött be július 14-én – ő szintén számos légi győzelmet aratott a háborúban. A vörösesharmin, középtermetű sárvári fiú nagyon jó barátságba került a későbbi ászokkal.¹⁷⁷

Horváth 4 hónap alatt nyolc bevetésen vett részt, amelynek nagy része légi harccal végződött. Biztosan repült bevetést július 27-én, amikor az amerikai bombázókat kísérő vadászgépek elől volt kénytelen menekülni. Amikor pedig augusztus 21-én Krascsenics is megszerezte első győzelmét egy B-17-es lelövésével, Horváth kétszer is megkérte, hogy vegye ki helyette szabadnapját, mert ő addig nem nyugszik, amíg egy gépet le nem lő. A cserék azonban nem hozták meg a sikert.¹⁷⁸

Október 11-én a század négy gépe indult a Tisza vonalához, a földi helyzet tisztázására. A Debrecentől nyugatra tartó páncélos erők helyzetének és nagyságának megállapítására szakadó esőben került sor. Tóth Lajos („Drumi”) hadnagy vezette a rajt, Horváth Ernő kíséretében, Krascsenics szakaszvezető pedig Fábíán István („Koponya”) őrmester mellett repült. Az erős légvédelmi tűzben 1 óra 40 percet töl-



47. kép

Horváth Ernő szakaszvezető

¹⁷⁶ HL, 101. vr. ep. Központi nyilvántartás, 682. 111. d.; HM-HIM Központi Irattár adatai alapján.; Katonai pályarutásának korábbi időszakáról nincsenek adatok.

¹⁷⁷ Krascsenics, 1990. 16., 30-32. p.; Becze, 2006. 116., 129. p.

¹⁷⁸ Krascsenics, 1990. 43. p.

töttek a levegőben, majd a fontos megfigyeléseket elvégezve alacsonytámadást hajtottak végre egy szovjet harcokcioszlop ellen.¹⁷⁹

Október végén, az idő romlásával a pilóták Almádiból beköltöztek Veszprémbe. Nem sokkal később, november 1-jén repülte Horváth Ernő utolsó bevetését. Krascsenics a következőképp eleveníti fel a történeteket:

„November elseje is a már megszokott menetrend szerint indult. Busszal ki a reptérre, ott reggeli, majd reményekkel teli várakozás, hátha megússzuk bevetés nélkül.

De nem úsztuk meg! Miután olyan jelzések érkeztek, hogy az amik alacsonytámadása várható, ezért a 2. század egy-egy rajjal egymást váltva, két-három ezer méter magasan, Hajmáskér légtérben fordulózva kívárja megjelenésüket, és onnan zuhan meglepetésszerűen a támadók nyakába. (...)

Szápen emelkedtünk a reptér felett, majd Hajmáskér felé kerültünk, hogy a parancs szerint ott körözve várjuk az alacsonytámadókat, s elvegyük a kedvüket a hasonló próbálkozásoktól.

Nagy nyugalomunknak azonban hirtelen végeszakadt, mert a légvédelem olyan tüzet zúdított körénk, hogy az egy bombázóezrednek is elég lett volna. (...)

Mi azonban jobbnak véltük, ha odébbállunk, mielőtt még belőnék a magasságunkat, mert ahol mi repültünk, az a legeredményibb magasság volt a légfúrosóknak.

Egy nagy kör után, mikor a harcálláspont tudatta, hogy beszéltek a tüzérekkel, visszarepültünk a kijelölt hely fölé.

Ott azonban még az előbbinél is nagyobb tűz fogadott minket, s mikor a robbanások megdobták gépeinket, kis csapatunk szétugrott, és újabb méltatlankodásba kezdtünk az irányító központ felé. Térítsék már észre ezeket a vakszi tüzérket, akik nem tudják megkülönböztetni a saját gépet az ellenségtől!

Néhány perc alatt jött a megnyugtató az éteren át: menjünk csak vissza a helyünkre, mert beszéltek a tüzérekkel.

Harmadszorra azonban már úgy bejöttek tüzéreink, hogy Horváth szakaszvezető gépét eltalálták, s neki ki kellett válnia a kötelékből.”¹⁸⁰

Ezt követően nem tudjuk, hogy pontosan mi történt. Krascsenics visszaemlékezésében azt írta, hogy Horváth „sérült gépével légi harcba keveredett az arra kószáló Mustangokkal”. A kitüntetési javaslaton szereplő hivatalos indoklás szerint pedig Horváth Ernő „az ország légtérébe berepült többszörös túlerőben lévő angolszász kötelékekkel vívott légi harcban saját testi épségével nem törődve sorozatos rácsapásokat hajtott végre, míg találatot kapott s gépével lezuhanva hősi halált halt.”¹⁸¹

¹⁷⁹ Krascsenics, 1990. 44-46. p.; Becze, 2006. 40. p.

¹⁸⁰ Krascsenics, 1990. 51-52. p.

¹⁸¹ Krascsenics, 1990. 54. p.; HL, 101. vr. ep. Néhai Horváth Ernő kitüntetési javaslata. 111. d.

Amennyiben elfogadjuk a fentieket, halála valószínűleg az 52nd FG repülőinek számlájára írható. A nap egyetlen ilyen jellegű légi győzelmét ugyanis Barnett Chaskin hadnagy, a 4th FS pilótája aratta. A csoport 37 P-51-ese bombázókat kísért Bécs fölé, de több vadászraj is szem elől veszítette hosszabb-rövidebb időre a védelmére bízott négy motorosokat a rossz időjárásnak köszönhetően. 14.00-kor a 4th FS egyik öt gépből álló raja egy magányos Bf 109-est látott meg, amely épp a kötelékétől leszakadt B-24-est készült megtámadni. A Mustangok az ellensé-



48. kép

Horváth Ernő sírja a sárvári temetőben

ges gépre vetették magukat, mintegy 4900 méterről üldözték a talajig, mielőtt Chaskin hadnagy a közelébe férközött és lelőtte.¹⁸² Kérdéses továbbá az is, hogy mivel Horváth szakaszvezető volt a nap egyetlen vesztesége magyar oldalon, az Uraiújfalunál kényszerleszállást végzett magyar vadászrepülőn kívül pedig semmilyen egyéb jelentés nem ismert magyar gép lezuhanásáról, a kettő vajon ugyanazt az esetet takarja-e.

Horváth Ernőt posztumusz, a Magyar Nagy Ezüst Vitézségi Éremmel tüntették ki.¹⁸³ Jelenleg is a sárvári temetőben nyugszik.

¹⁸² Ivie – Ludwig, 2005. 150-151. p.

¹⁸³ HL, 101. vt. ep. Néhai Horváth Ernő kitüntetési javaslata. 111. d.



49. kép

Barnett Chaskin hadnagy (középen) Madna repülőtérén 1944. október 5-én

1944. november 3.

Alsószeleste (ma: Szeleste) határában egy német Ju–88 típusú repülőgép lezuhant légi harc közben.¹⁸⁴ További részletek az esetről nem ismertek.

1944. november 5.

Támadó kötelék: 500+ B–17 és B–24 nehézbombázó, 139 P–38 és 198 P–51 kíséretében

Elsődleges célpont: Wien-Florisdorfi olajfinomítója¹⁸⁵

Riadó a megyében:

A vármegye felett áthaladó repülőkötelékek Káld határába több hullott, Magyargencs községre pedig kb. 300 gyújtórudat szórtak. Kár egyik esetben sem keletkezett.¹⁸⁶

¹⁸⁴ HL, Andreánszky. Id. eö. 1944. nov. 14.

¹⁸⁵ Carter – Mueller, 1991. 535. p.

¹⁸⁶ HL, Andreánszky. Id. eö. 1944. nov. 14., 15.

TISZTUISELO - ÁLLAMI ALKALMAZOTT!

TE IS DOLGOZOL A HAZAÁRULÓ KORMÁNYNAK?

**Mit számít egy-két heti fizetés akkor, amikor egy-két
het után az állásod foroghat veszélyben, ha együttmű-
ködtél a nyilasokkal?**

**CSAK AZZAL BIZONYITHATOD, HOGY SEMMI
KOZOD A JELENLEGI NÁCI ÉS NÉMETBÉRENC
RENDSZERHEZ, HOGY**

TÁVOLMARADSZ MUNKAHELYEDTŐL!

EE/098

GONDOLKOZZ CSAK!

Ma már nem hónapokról vagy évekről van szó.

**Az oroszok rövidesen kikergetik a németeket és
mindazokat, akik együttműködtek velük.**

MIHEZ KEZDESZ MAJD AKKOR,

**HA TE IS DOLGOZTÁL A HAZAÁRULÓ
NYILASOKNAK?**

39

50. kép

1944. november 5-én Sárváron ledobott röplapok

1944. november 19.

- Támadó kötelék:* 500+ nehézbombázó vadász kísérettel
Elsődleges célpont: Wien környéki olajipari létesítmények és Wiener-Neudorf repülőgépgyár, Győr és Maribor rendező-pályaudvara
- Támadó kötelék:* 126 P–51 vadászgép
Elsődleges célpont: közúti és vasúti célpontok Esztergom, Veszprém és Wien között, Veszprém és Tapolca repülőtere¹⁸⁷
- Riadó a megyében:* 10.40-14.50

A riadó jelzés elhangzása után kb. 20-25 perc múlva lehetett hallani nagyobb ellenséges kötelékek átvonulását, de a mélyen fekvő, vastag ködréteg miatt nem voltak láthatóak. A visszafelé történő repülés során (13.00-14.50) az egyik kötelékből Gérce község határában a kitolt vasúti szerelvényekre hat kisebb méretű bombát dobtak. A sárvár–zalabéri vasútvonalon a forgalom szünetelt és a forgalomból ideiglenesen kivont vasúti személy- és teherkocsi szerelvényeket ezen a vonalon tárolták. A lehulló bombák azonban célt tévesztettek, és a kocsisorokban nem tettek kárt.¹⁸⁸

1944. november 20.

- Támadó kötelék:* 192 B–17 és B–24 nehézbombázó vadász kísérettel
Elsődleges célpont: Blechhamer olajfinomítója és Prerov városa
- Támadó kötelék:* 284 nehézbombázó vadász kísérettel
Elsődleges célpont: vasúti közlekedési vonalak és csomópontok Csehszlovákiában (Brno, Hodonin, Breclav stb.)
- Támadó kötelék:* 43 P–38 vadászgép
Elsődleges célpont: alacsonytámadás Esztergom, Veszprém és Wien között¹⁸⁹
- Riadó a megyében:* 10.10-14.35

Az átvonuló kötelékekből – valószínűleg vészkioldás következtében – több helyen hullott bomba. Mesteri község határában hét, amelyek közül az egyik telibe találta a celldömölk–gércei közutat, 12 méter átmérőjű és 6 méter mély tölcseért hagyva maga után, felszakítva a kőpályát. Ettől délre, a szántóföldekre esett a többi bomba. A sérült útpálya

¹⁸⁷ Carter – Mueller, 1991. 547. p.

¹⁸⁸ VaML, Alisp. közig. 12917/1944.

¹⁸⁹ Carter – Mueller, 1991. 548. p.



51. kép

A 96th FS egyik Lightningje alacsonytámadás közben

helyreállításáig a forgalmat a nagysimonyi–köcski úton bonyolították. A kár 2500 pengőre rúgott. Mersevát határába 15 bombát dobtak, itt egy asszony meghalt, egy férfi pedig megsebesült.¹⁹⁰

Eközben a 82nd FG 43 P-38-as vadászgépe a vasútvonalak mentén portyázott. 13.10 és 14.00 között Körmentől Szombathelyen és Győrön keresztül Pozsonyig követték a vasutat és a főutat, majd innen dél-délkeleti irányban, a Balaton felé folytatták útjukat. A bevetés során számos helyen – így például a sárvári vasútállomáson – heves légvédelmi tűz fogadta a támadókat, vasúti szerelvényekre épített légvédelmi gépágyúkból.¹⁹¹ Sárvár állomáson a kötelékből kiváló vadászgép az ott vesztegelő két vasúti mozdonyt tette használhatatlanná géppuskatüzével, Felsőpaty (ma: Rábaty) vasútállomását és a község lakóházait ugyancsak tűz alá vették. Répcelak állomáson nyolc vasúti vagon és az állomás környéki lakóházakat géppuskázták, Kemenesszentmárton község határában pedig egy tehervonatot lőttek fedélzeti fegyvereikkel. Szerencsére, emberáldozatot egyik esetben sem követeltek a támadások.¹⁹²

¹⁹⁰ VaML, Államép. Hiv. 4079/1944.; VaML, Vönöck halotti akv. 24/1944.

¹⁹¹ 82nd Fighter Group Mission Reports, 10th May 1944.

¹⁹² VaML, Államép. Hiv. 4079/1944.



52. kép

A 450th BG B-24-ese megszabadul terbétől a célpont felett.

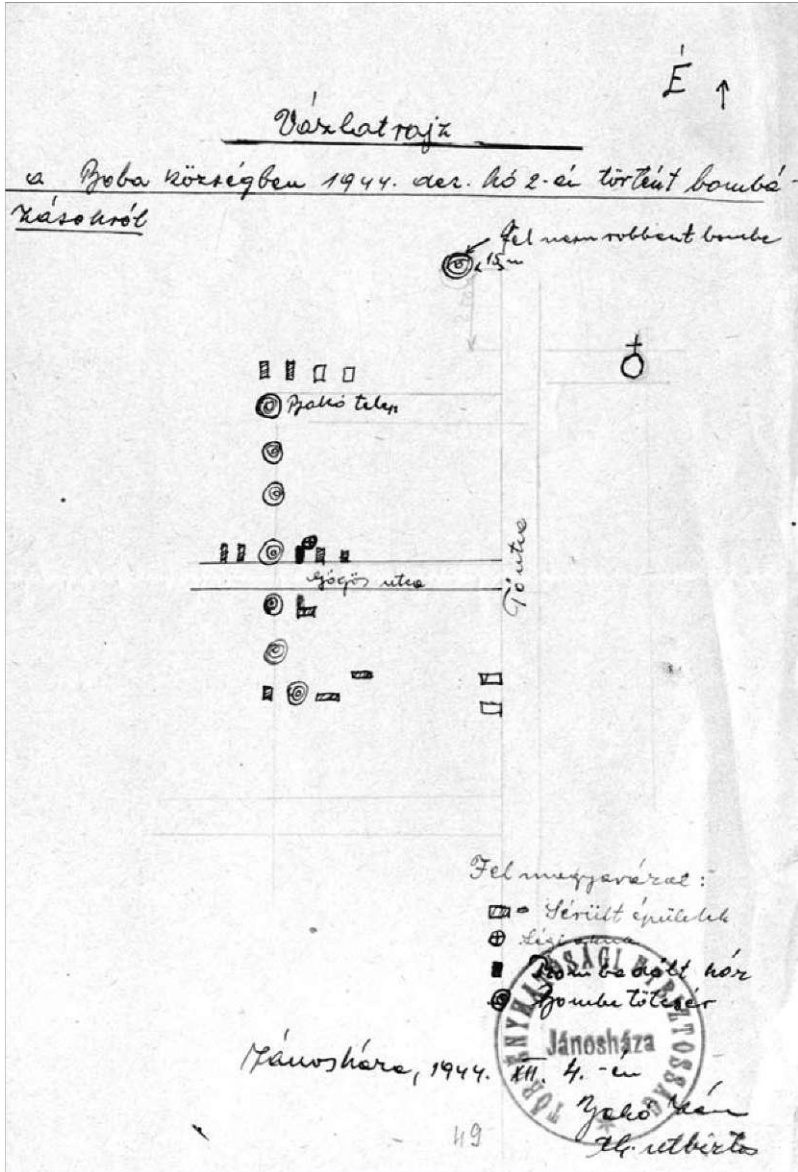
1944. december 2.

<i>Támadó kötelék:</i>	Kb. 500 nehézbombázó vadászkísérettel
<i>Elsődleges célpont:</i>	Blechhammer, Odertal és Wien-Florisdorf olajfinomítói, vasúti és közúti közlekedési vonalak és csomópontok ¹⁹³
<i>Riadó a megyében:</i>	10.30-15.00

A támadó kötelékekből a 450th BG 41 B-24-ese Strashofi pályaudvarának bombázására indult, ám mivel a célpontot szinte teljesen felhő borította, csak 13 bombázó oldotta ki a bombáit, míg a többi alternatív célpontokat keresett. Közülük az egyik B-24-es 13.06-kor Sárvár felett dobta le bombaterhét, a 2 tonnányi robbanószerkezet 7000 méter magasságból hullott a községre. 13.15-kor Celldömölk felett két gép szabadult meg 250 kilogrammos bombáitól kb. 4570 méter magasságból, összesen 4 tonna esett a rendező-pályaudvarra, míg 10 bombázó 13.20-kor ettől kissé délnyugatra szórta terhét.¹⁹⁴

¹⁹³ Carter – Mueller, 1991. 558. p.

¹⁹⁴ 450th Bombardment Group (H) AAF, S-2 Narrative Report – December 2, 1944; Mission No. 186.



3. térképvázlat

1944. december 2-án Bobát ért légitámadásról készült vázlat.

A 464th BG 31 gépe Blechhammer déli olajfinomítóit támadta 12.45-kor, az egyik gép – a 42-52070 sorozatszámú – azonban képtelen volt kioldani a célpont felett, ezért Celldömölk felett szabadult meg bombaterhétől. A Liberator 2 tonna bombát – ebből fél tonna hosszú késleltetésűt, valamint röplapokat dobott le.¹⁹⁵

A Sárvárnak szánt bombák minden bizonnyal Megyehíd határában csapódtak be, itt ugyanis 150 méter hosszban elszórtan hét bomba esett, 6-8 méter átmérőjű és 2,5-3 méter mély tölcseréket hagyva maguk után. Komolyabb kárt azonban nem okoztak.¹⁹⁶

Celldömölk vasútállomás szertárházára – a korabeli jelentés szerint 14.00-kor – ugyancsak hét bomba esett, a szertárház és vasúti sínek megrongálódtak, emberéletben kár nem esett. Ugyanakkor a sági bánya környékén lévő munkásházakra négy bomba hullott, amelyek következtében néhány ház megrongálódott.¹⁹⁷

Bobát azonban a fentieknél jóval súlyosabb kár érte. A községre dobott nyolc bomba – ebből egy nem robbant fel – és egy akna robbanása után a következő szomorú mérleget vonhatták meg:

- Bakó telepen két ház fala megrepedt,
- Gógös utcában egy ház romba dőlt, négy ház erősen megrongálódott,
- Fő utcán három ház erősen megrongálódott, egy házon kisebb károk,
- hét család hajléktalanná vált,
- két fő halott (egy férfi, egy nő), négy könnyű sérült (két férfi, két nő),
- 70000 pengő anyagi kár (65500 pengő magán ingatlan, 4500 pengő magán ingó).¹⁹⁸

1944. december 6.

<i>Támadó kötelék:</i>	270+ nehézbombázó vadász kísérettel
<i>Elsődleges célpont:</i>	Vasúti közlekedési vonalak és csomópontok Graz, Szombathely, Sopron, Nagycenk, Hegyeshalom, Maribor, Bratislava, Nova Vas, Zalaegerszeg stb. városoknál ¹⁹⁹
<i>Riadó a megyében:</i>	9.40-14.05

¹⁹⁵ 464th Bombardment Group (H), Narrative Mission Report – 2 December 1944.

¹⁹⁶ VaML, Államép. Hiv. 4079/1944.

¹⁹⁷ VaML, Alisp. közig. 12917/1944.; Davis adatai a támadásról a következők: Sárvárra egy gép 1 tonnányi bombát dobott, Celldömölkre három repülőgép 6 tonnányi nagy robbanóerejű bombát, másik három gép 4 tonna nagy robbanóerejű és 2,5 tonna gyújtóbombát dobott. Egy további gép a Celldömölk községre dobta 3 tonnányi bombáját. Davis, 2006.; A Pataky – Rozsos – Sárhidai, 1992. 2. köt. 306. p. ismét más adatokat említ, eszerint két B-17-es 4,8 tonna és öt B-24-es 11 tonna bombát dobott Celldömölkre.

¹⁹⁸ VaML, Államép. Hiv. 4079/1944.; VaML, Boba halotti akv. 44-45/1944.

¹⁹⁹ Carter – Mueller, 1991. 561. p.

A riadót követően egy ideig nem mutatkoztak ellenséges gépek, de később nagyobb magasságban több hullám haladt délnyugat-északi irányban, majd egy hét gépből álló kötelék Szombathely délkeleti részére dobott szórványosan 19 bombát. A vármegye területén, több helyen is hullottak bombák, minden bizonnyal kényszervetések nyomán. Öt bomba esett a sárvári mezőkre, Uraiújfalu határába pedig kettő, kárt nem okoztak. Celldömölk-től 500 méterre, keletre a vasút mentén a mezőre 13 bomba esett, egy lakóház és gazdasági épület megsérült.²⁰⁰

Gércén halálos áldozatot is követeltek a lehulló bombák. A részletes jelentés szerint, 11.00-12.00 között, öt-hat hullámban, mintegy 100-150 négymotoros bombázó repült át a község felett, kb. 5000-6000 méter magasságban, észak-déli irányban. A távozó gépek közül az egyik bombát dobott, amely Gércétől délre, kb. 1 kilométer távolságban ért földet az ott legelésző sertések között, megölve Horváth József sertéspásztort. Káld északi kijáratánál, a községtől kb. 1 kilométerre ugyancsak hullott egy bomba, ami azonban nem robbant fel.²⁰¹

A kötelék átvonulásával párhuzamosan Lightning vadászgépek fedélzeti fegyvereikkel alacsony támadást hajtottak végre az alkalmasnak vélt célpontok ellen. Celldömölkön egy vadászgép a vasút melletti utcában 10 sorozatot adott le géppuskáiból, egy ember megsérült és egy mozdonyt kilőttek. Répcelak és Vámoscsalád állomások között a nyílt pályán a kötelékből kiváló vadászgépek az ott veszteglő tehervonatot géppuskatűz alá vették, a mozdonyt kilőtték, a vonat személyzete közül négy vasutat megsebesítettek. A visszavonuló kötelékek nyugati irányban hagyták el a légteret.²⁰² Az egyik sebesültet, Csire János 22 éves szombathelyi vonatki-sérőt a celldömölki kórházba szállították, de olyan súlyos volt a sérülése, hogy a gondos ápolás ellenére másnap életét veszítette.²⁰³

1944. december. 11.

Támadó kötelék: 435 B–17 és B–24 nehézbombázó vadászkísérettel
Elsődleges célpont: Moosbierbaum olajfinomítója, Wien-Matzleinsdorf vasúti pályaudvara, valamint egyéb raktárak, repterek és pályaudvarok alternatív célpontként²⁰⁴

Riadó a megyében:

²⁰⁰ VaML, Alisp. közig. 12917/1944.

²⁰¹ VaML, Alisp. közig. 3812/1944.; VaML, Gércé halotti akv. 23/1944.

²⁰² VaML, Alisp. közig. 12917/1944.

²⁰³ MÁV. Kpl Szhely. Üv. 595/1945.; Újabb vasutas áldozata lett a légitámadásnak. = KA, 1944. dec. 9. 3. p.

²⁰⁴ Carter – Mueller, 1991. 565. p.

1944. december. 18.

Támadó kötelék: 560+ B–17 és B–24 nehézbombázó vadászkísérettel
Elsődleges célpont: Sziléziai olajfinomítók, Graz, Studenzen és Sopron pályaudvarai, ipari központok Bruck an der Mur körzetében²⁰⁵

Riadó a megyében:

Egyetlen forrásra támaszkodhatunk ebben az esetben, amely szerint mindkét napon a 15th AAF egy-egy bombázója 1,5 tonna bombát oldott ki Kenyerinél vasúti célpontokra. További részletek nem ismertek.²⁰⁶

1944. december 19.

Támadó kötelék: 400+ B–17 és B–24 nehézbombázó vadászkísérettel
Elsődleges célpont: Blechhammer és Moravska-Ostrava olajfinomítói, vasúti közlekedési vonalak és csomópontok Rosenheim, Strasshof, Villach, Klagenfurt, Graz, Innsbruck, Sopron stb. városoknál²⁰⁷

Riadó a megyében: 10.35-14.50

December 19-én, 11.00 tájban erős kötelékek átrepülését észlelték a vármegye felett, de a vastag ködréteg miatt számuk nem volt megállapítható. A gépek zúgásából ítélve délnyugati irányból észak felé haladtak, majd visszafelé északkelet-déli irányban hagyták el légterünket. Bombák egyedül Alsószeleste községre és külterületére hullottak, szám szerint nyolc. Közülük négy a község belterületére esett, amely Tóth Lídia alsószelestei lakost megölte, három ház súlyosan megsérült, három másik ház pedig kisebb rongálódást szenvedett, számos épület ablakai betörték. A könnyű sérülteket a járási orvos a helyszínen elsősegélyben részesítette.²⁰⁸

1944. december 22.

December 22-én az esti órákban észleltek ellenséges repülőgépeket a vármegye légterében, Szombathelyen 17.45 és 18.25 között volt riadó. Sárvár nagyközségtől 300 méterre, a sárvár–celldömölki vasútvonal mentén

²⁰⁵ Carter – Mueller, 1991. 571. p.

²⁰⁶ Davis, 2006.

²⁰⁷ Carter – Mueller, 1991. 572. p.

²⁰⁸ VaML, Alisp. közig. 12917/1944.; VaML, Ölbő halotti akv. 23/1944.

kettő kb. 100 kilogrammos romboló bombát és öt kb. 20 kilogrammos gyújtóbombát dobtak le az ellenséges gépek. Az egyik gyújtóbomba a vasúti töltésre esett, ami a távbeszélő vezetéket rongálta meg. A többi a vasúti töltés melletti mezőre hullott és egy kivételével felrobbanva a községszűz házáinak ablakait betörte és cseréptetőket megrongálta.²⁰⁹

1944. december 26.

Támadó kötelék: Kb. 380 nehézbombázó vadászkísérettel
Elsődleges célpont: Odertal, Blechhammer és Auswitz olajfinomítói, vasúti közlekedési vonalak és csomópontok Olaszországban²¹⁰
Riadó a megyében: 9.50-14.25

Mintegy 140-160 repülőgépből álló kötelék repült át a vármegye légtérén délnyugatról északkeleti irányban. A kötelék kísérő vadászgépein kívül „szabad szemmel tisztán kivehető magasságban” két-három Lightning vadászgép kísérte a támadókat. Bombázásra egyedül Celldömök határában került sor, a községtől nyugatra, a veszprémmegye-sárvári úttól 80-200 méteres körzetben hullott 10, összesen 2,5 tonna súlyú romboló bomba. A bombák a GySEV vasútvonal nyugati kijáratát rongálták meg és a környékbeli nyolc lakóház ablakait törték be, illetve tetőzetét szaggatták meg.²¹¹

1945. január 15.

11.00-kor Rábabogyzsló határában egy mindeddig azonosítatlan repülőgép zuhant le, személyzetének három tagja – dr. Boyler Kálmán tartalékos zászlós, valamint Pétervári István és Sipos Pál tartalékos szakaszvezetők – égési sérülések, zúzódások és koponyaalapi törés következtében életüket veszítették.²¹²

²⁰⁹ VaML, Alisp. közig. 12917/1944.

²¹⁰ Carter – Mueller, 1991. 578. p.

²¹¹ VaML, Alisp. közig. 12917/1944.; Davis, 2006.; A Pataky – Rozsos – Sárhidai, 1992. 2. köt. 307. p. adatai szerint egy B-17-es dobott 2,4 tonna bombát a községre.

²¹² VaML, Sárvár-vidéki halotti akv. 4-6/1945.



53. kép

Az 5th FS Mustangjai Madna légitámaszpontján

1945. január 31.

Támadó kötelék: 670+ B-17 és B-24 bombázó, P-38 és P-51 vadászok kíséretében

Elsődleges célpont: Moosbierbaum olajfinomítója, Graz és Maribor rendező pályaudvarai, különböző alternatív célpontok²¹³

Riadó a megyében:

A bombázókat kísérő egyik vadászgép – az 52nd FG 44-13509 számú P-51-ese – pilótája, Bernell Allen Whitaker hadnagy 13.00-kor, röviddel a Moosbierbaum olajfinomító elérése előtt jelentette, hogy problémája van a motorjával és visszafordul a bázis felé. Ekkor 8230 méter magasságban repült, de amint kísérőjével, Fred L. Gruette hadnaggal déli irányba fordultak, Whitaker képtelen volt tartani a magasságát. Negyed órával később már csak mintegy 2400 méteren repültek, amikor Whitaker hűtője is felmondta a szolgálatot és mivel a motor bármelyik pillanatban leállhatott, Gruette hadnagy azt javasolta, hogy ugorjon ki. Whitaker is ugyanerre a következtetésre jutott és elhagyta a gépet. Ejtőernyője rendben kinyílt és eltűnt egy felhőben, vadászgépe pedig függőlegesen zuhant lefelé. A Gruette hadnagy által megadott koordináták szerint ekkor Sárvártól

²¹³ Carter – Mueller, 1991. 610. p.

északnyugatra repültek.²¹⁴ Mivel magyar oldalon semmilyen jelentés nem maradt fenn az esetről, nem tudhatjuk, pontosan hol ért földet a gép és pilótája. Amerikai szakirodalmakban a lezuhanás helyét Sárvártól délre, illetve Balaton hellyel is jelölik,²¹⁵ de amennyiben pontos volt Gruette hadnagy beszámolója, az utóbbi kizárható és minden bizonnyal valahol Sárvár környékén érhetett földet Whitaker hadnagy és Mustanga.

1945. február 13.

Támadó kötelék: 640+ nehézbombázó vadászkísérettel
Elsődleges célpont: Raktárak és műhelyek Wien környékén, Pula kikötője, vasúti közlekedési vonalak és csomópontok Maribor, Zágráb, Graz, Matzleinsdorf stb. városoknál²¹⁶
Riadó a megyében: 12.00-14.00

A Celldömölki járást ért legsúlyosabb bombatámadás részleteit bármely levéltári dokumentumnál élethűbben és hitelesebben mutatják be a korabeli írások és visszaemlékezések: „Ezen a tavasziasan langyos februári napon a déli órákban ismét megszólaltak a szirénák, mint több más alkalommal. Kevéssel később zúgtak és dübörögtek a repülőgépek felettünk. (...) Szemtanúik szerint délután negyedkettőkor az ellenséges gépek hatalmas kört rajzoltak a levegőben Celldömölk felett. A halálkörben bent volt az apátság templom is. Pedig most a látási viszonyok legjobbak voltak: tiszta tavaszi napfényben sütkéreztek a celldömölki házak és a riadó miatt elnéptelenedett utcák. Ezt az időt választották ki az európai kultúra örüit ellenségei, hogy megrendezték az örüitk vérengző fursangját.

13 óra 20 perckor

Alighogy elszálltak a halálkört leíró gépek, nyolc repülőgépből álló kötelék repült Celldömölk felé. Északnyugatról jöttek s toronyiránt végigrepültek városkánkon. A támadó alakulat 8 hosszú halálmezsgyét vont maga után. A Deák Ferenc utcában a 9-11. szám kapta az első bombát. A jeladásra a többi gép is megkezdte szőnyegkészítő munkáját. A Deák Ferenc utca elejétől a Baross és Wesselényi utcák szegélyezték a szőnyeg bal szélét, jobboldali hosszúsága pedig a Koptik apát úr utcától a Tisza és a Kisfaludy utcákon át a Máv. telepég húzódot. Ebben a szabályos szőnyegben alig két perc alatt egyszerű, csendes polgári emberek

²¹⁴ MACR 11839. Ifj. Sarkady Sándor gyűjteményéből.

²¹⁵ Jánkfalvi Zoltán – Mohos Nándor: Amerikai és angol repülőgép veszteségek Magyarország felett 1944-1945. = RKK, 1997. 40. p.

²¹⁶ Carter – Mueller, 1991. 621. p.; Ulrich adatai szerint 837 bombázó támadott. Ulrich, 1994. 26. p.

lakóházai mentek tönkre, családok pusztultak el, sőt a rombolás ördöge odalapakodott az Isten házának küszöbéig is.”²¹⁷

A bombázást átélt lakosok további részletekről is beszámoltak: „Kinn voltunk az udvaron édesapámmal és testvéremmel, néztük a gépeket, ahogy lassan jönnek és megjelentek a fekete pontok. Én akkor már tudtam, hogy ezek bombák, mert Pápán már végignézem egy bombázást. Elkezdtünk futni, le a pincébe, de a pinceajtóhoz se értük, akkor már süvített, zakatolt minden és hullottak a bombák. Az első bomba a Deák utcába esett, tőlünk egy keresztcányira. Akkoriban a városban volt katonaság, mégpedig a tábori postának egy alakulata és egy német csapat, kontingens. A tábori postának a főnöke nálunk lakott, oda volt bekvártélyozva, innen tudom, hogy akkor a tábori posta kötelekéből 6 fő halott volt. A németek meg azt mondták, hogy ők 8 embert veszítettek...”²¹⁸

„Az úgynevezett hungarista alakulatnak a Szombati utca, volt Vásártér utca végén volt egy vendéglő, abban volt a konyhája – az Egervári-vendéglő, öregebbeknek Galambos-vendéglő. Ott volt a konyhájuk és a vásártér a mostani gimnázium helyén volt, a karfán ültek a fehérsapkás hungarista katonák és oda is esett, a Papkertbe bomba, meg a vásártérre magára. (...) Ott volt egy ilyen cédula-ház forma, pajta-szerű, oda is beszorultak nem tudom hány katona esett ott áldozatul. Szóltak nekik, az én apám is, hogy menjenek be a Papkertbe, a fák alá, még akkor is, ha februárban nem volt lomb a fákon, de azt mondták: »Civilnek kuss!»²¹⁹

Dr. Nemes Vazul plébános hivatalában élte át a drámai pillanatot: „A riadó előtt egyik idegen követség alkalmazottja jött hozzám és a másik követség hivatalával szeretett volna „interurbán” telefonbeszélgetést végezni. Irodámban várakozott, mikor jelentkezik a vidéki állomás. Magam is vele maradtam, közben hivatalos irataimmal foglalkoztam. A visszatérő kötelekék általában elkerülték Celldömölköt. Egyszer csak megváltozott a helyzet. Felettünk köröztek a gépek. Egy-két perc múlva nagy robajjal közleledő zúgást hallottam. Azonnal a padlóra vágtam magamat. Iszonyú robaj vett köröskörül. Éreztem, hogy tőlem csak néhány méternyire csapódnak le a bombák. Az ablakszilánkok sodródniak befelé. Körülöttem recseg-ropog minden. Körülbelül két percig tarthatott az ítéletidő. Amikor csend lett, felálltam. A por vastagon borította ruhámat és íróasztalomat. Kitékintek a templomtérre. Valóságos romhalmazzá tárulem. Veliünk szemben a főútlethől sötét füstfelbő tör az égre. Az apátság udvarán két hatalmas bombatölcsér. Az egyik a pincejárattal szemben, a másik pedig a plébánia iroda mellett, az üzlethelyiségek helyén. Összeomlott a kegytárgykereskedés, bombatölcsér mutatja Hotpéri szabó üzletének helyét és Kiss Ferenc hentesüzletének egy részét. Most

²¹⁷ Angol repülőgépek terrortámadást intéztek Celldömölk ellen. = KA, 1945. febr. 17. 1. p. [A kötet címét a hivatkozott cikkből idéztük.]

²¹⁸ Kláfl Zoltán (Celldömölk) közlése.

²¹⁹ Szemenyei László (Celldömölk) közlése.



54. kép

A bencés apátsági templom sérülései Celldömölkön, 1945. február. 13-án

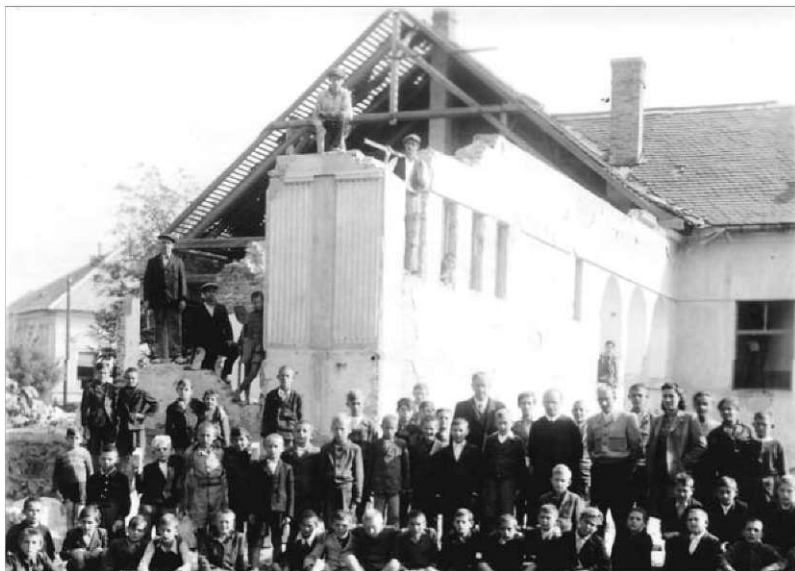


55. kép

A bencés apátsági templom sérülései Cellőmölkőn, 1945. február 13-án

kezdem csak érezni, hogy mennyire a halál torkában voltam... A romokon keresztül rohanok a templom felé. Az apátsági templom gyönyörű homlokzata megtépdázva mered felém. A baloldali torony tövében hatalmas bombatölsér tátong. Besietek a templomba. Ablaküvegtörmelék borítja az padozatot. Nincs egyetlen ép ablak. A főoltár mellett bal oldalon a sár befröcskölte a mennyezetet. Kívülről ide is bomba esett. Önkénytelenül térdre roskadok az oltár előtt: »Köszönöm, Szűzanyám, hogy őrt állottál templomod ajtajában és nem engedted be az pusztítás sűriát!«

A templomhoz hasonlóan a bencés rendház is megúsza a támadást, itt többszáz ember keresett menedéket, ahogy a községháza óvóhelyén is. Egy bomba a községháza mennyezetét és padlózatát keresztültörve az óvóhelyre zuhant, de nem robbant fel. A beomló tetőzet azonban maga alá temetett két 17 éves leventét – egy fiút és egy kislányt – akik légoltalmi szolgálatot teljesítettek, valamint Lajtai Tivadar főjegyző 6 éves kisfiát (nagyobbik, 10 éves fia nyílt lábszártörést szenvedett). Az állomás előtti téren a Rezgő nyárfá vendéglőnél – akkor Magyar király vendéglő – sem robbant fel a bomba, csak 21.00-kor robbantották fel, miután az ott lakó családot kimenekítették. Az Erzsébet királyné utcában azonban aratott a halál. Telitalálatot kapott Varga Józsefi textilkereskedő háza, maga alá temetve a családot és háztartási



56. kép

A celldömölki fiúiskola romjainak eltakarítása 1946. szeptember. 17-én

alkalmazottjukat. Többen meghaltak a Tisza István utcában lévő Tarczai pékségben.²²⁰ A bombázás áldozata lett a volt Hangya épülete, számos bomba hullott a régi vásártér (mai gimnázium) területére, de találatot kapott a MÁV-lakótelep is.²²¹ Megsemmisült a polgári fiúiskola két tanterme és a szertár is teljesen elpusztult.

A hivatalos jelentés szerint 14 gép a község belterületére 55 nagyméretű és két aknabombát dobott, amely a község lakóházaiban súlyos károkat okozott, kb. 100 épület súlyosan és ugyanannyi még kisebb-nagyobb rongálódást szenvedett. Az első beszámolók szerint a halottak száma 45, a sebesültek száma 70, de ez a romok eltakarítása folyamán emelkedhetett. A község halotti anyakönyvében 36 név szerepel, ám ide kizárólag a magyar állampolgárok kerültek bejegyzésre, a német halottak

²²⁰ Angol repülőgépek terrortámadást intéztek Celldömölk ellen. = KA, 1945. febr. 17. 1. p.; Szemenyei László (Celldömölk) közlése.

²²¹ Németh Tibor: Celldömölk bombázásának emléknapja. = KA, 2007. febr. 23. 14. p.; A támadás során több vasúti alkalmazott szenvedett sérüléseket: Máté Lajos és Máté László bombaszilánktól sebesült meg súlyosan, Németh Miklós a beomlott törmeléktől zúzódásokat, Hegedűs Ferenc és Kovács I. Józsefi pedig légnyomást szenvedett. MÁV Kpl Szhely üv 5829/5.

számát még közelítőleg sem ismerjük. A község külterületére fentiekben kívül 15 bomba hullott, amelyek említésre méltó kárt nem okoztak.²²²

A halottak nagy száma miatt a végső tiszteletadásra nem egy napon került sor. 3 nappal később 18, majd másnap újabb 14 áldozatot temettek el. Az 1 héttel későbbi összesítés 38 halálos áldozatról számolt be – nyilván csak a magyarokra értették ezt a számot – továbbá arról, hogy 26 személy került súlyos sebesüléssel a Közkórházba, közülük hét katona, négy hungarista, a többiek polgári személyek.²²³ A Belügyminisztérium a Légítamadások Kártalanítási Alapjából 200000 pengőt utalt ki a községi elöljáróságnak a károk helyreállítására.²²⁴

Bár a helyi jelentések nem szólnak róla, Sárvár vasútállomását is támadás érte. A 449th BG 13.00 előtt pár perccel készített légi felvételen jól látszanak a 250 kilogrammos bombák kráterei, szám szerint 44. Egy kimutatás szerint Sárvárra nyolc gép összesen 16 tonna bombát dobott.²²⁵ Sárvártól nem messze, Csénye község közvetlen közelébe három bomba, kissé messzebb, a község határába pedig hét bomba hullott a mezőre anélkül, hogy különösebb kárt okoztak volna.²²⁶

Talán némi elégtételként szolgálhat, hogy a vépi légvédelmi tüzérségnek sikerült lelőnie egy Liberatort, amely Vasasszonyfától 800 méterre, keletre zuhant le. Személyzete ejtőernyővel kiugrott, Salköveskút határában egy, Söpte határában pedig hét repülő ért földet, mindannyiukat őrizetbe vették. A lezuhant bombázó a 460th BG 44-48966 számú gépe volt. A csoport 20 gépe a Wien déli részén fekvő anyagraktárat támadta és saját bevallásuk szerint a célpont felett kaptak légvédelmi találatot, amelynek következtében az 1-es motor leállt, és a bombázó kezdett magasságot veszíteni. Miután a legénység ejtőernyővel kiugrott, a magára hagyott gép Vasasszonyfa mellett csapódott be.²²⁷

A 15th AAF ezen a napon hét repülőgépet veszített, köztük három-három B-17-est és B-24-est.

²²² VaML, Alisp. közig. 1761/1945.; VaML, Celldömölk halotti akv. 24, 26-60/1945.

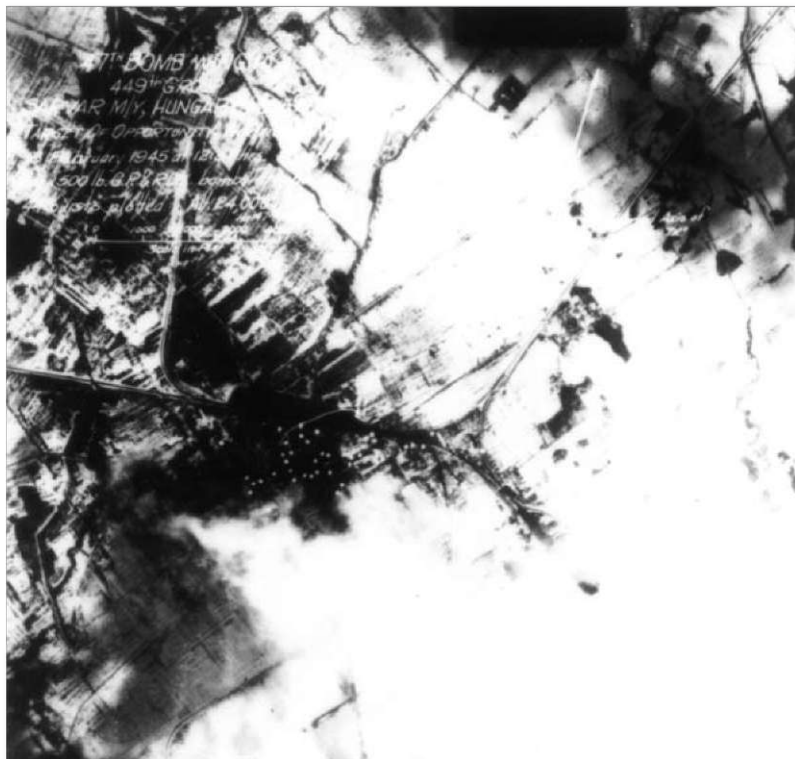
²²³ Angol repülőgépek terrortámadást intéztek Celldömölk ellen. = KA, 1945. febr. 17. 1. p.; A helyi sajtó külön beszámolt Leopold Sándorné, gyergyószentmiklósi menekült asszony esetéről, aki a bombázás során szinte egész testén súlyos szilánksérüléseket szenvedett, ennek ellenére február 20-án egészséges kislánynak adott életet. Hős édesanya. = KA, 1945. febr. 24. 2. p.

²²⁴ VaML, Alisp. közig. 2367/1945.

²²⁵ Davis, 2006.

²²⁶ VaML, Alisp. közig. 1761/1945.

²²⁷ Uo.; Bonstedt, 1996. 124-125. p.; Ifj. Sarkady Sándor közlése saját kutatásai alapján.



57. kép

Légifelvétel az 1945. február 13-án Sárovart ért légitámadásról.

1945. február 14.

Támadó kötelék: 500+ B–17 és B–24 nehézbombázó vadászkísérettel
Elsődleges célpont: Wien környéki olajfinomítók, Graz, Gleisdorf, Klagenfurt, Villach, Celje, Maribor és Zágráb rendező-pályaudvarai²²⁸

Riadó a megyében:

Február 14-én 15.00-kor egy B–24 Liberator bombázó visszarepülésekor kivált a kötelékből és Ólbó község keleti szélére dobott 16 bombát – 250 kilogramm súlyúak voltak – amelyek közül nyolc felrobbant, a többi robbanás nélkül mélyen a földbe fúródott. Vincze József ólbói lakos

²²⁸ Carter – Mueller, 1991. 622. p.

háza elé, attól 3 méterre esett egy bomba, de nem robbant fel, csak a ház ablakai törtek be. A többi a mezőre hullott és nem okoztak komoly kárt, csupán a környező házak ablakai és tetőcserepei látták a támadás kárát.²²⁹

1945. február 16.

Az esti órákban Pósfá községet ért bombatámadást minden bizonnal szovjet gépek hajtották végre, amelyek kiléte ismeretlen, de az esetről egy fennmaradt jelentés részletesen beszámol:

„Kárjelentés a Pósfá községben 1945. febr. 16-án 19 órakor volt ell. bombatámadás okozta károkról. Egy ell. gép 5 db nagyméretű (250 kg cca) és 2 kisméretű bombát dobott le.

- 1. Horváth Antal D házából 3 méterre esett egy 250 kg-os, a ház falai rongálódtak meg, cserép, ablak, a szoba fal kidüllobben,*
 - 2. Lelovics János korcsmája melletti postaút közepére esett egy 250 kg-os és a korcsmazsín felé elrongálta, az úton hatalmas tölsér maradt, melyet este 10 órára a község lakossága és a katonaság helyreállított, mert forgalmas postaút, és ezen idő alatt a kocsik a korcsma udvaron át lettel el irányítva,*
 - 3. Horváth József B. kertjébe esett 250 kg-os, kárt nem tett,*
 - 4. Horváth József B. kertje végébe esett egy 250 kg-os, kárt nem tett,*
 - 5. Porpáczi Antal földjére esett, kárt nem tett,*
 - 6. 2 db légi akna a szántóföldekre esett, kárt nem tett,*
- ezen kívül cca. 10 ház megrongálódott többé-kevésbé, ablak, cserép stb. Emberben, állatban kár nem esett.*

A bombatámadást két ismeretlen kivilágított autó okozta, amelyek a gépjárműgás dacára nem sötétítettek el, teljes világossággal haladtak.”²³⁰

1945. február 21.

Támadó kötelék: 500+ B–17 és B–24 nehézbombázó vadászkísérettel
Elsődleges célpont: Wien vasúti célpontjai, Bruck an der Mur, Wiener Neustadt, Zeltweg és Sopron rendező-pályaudvarai²³¹
Riadó a megyében: 12.45-15.00 (átrepülés)

Az átvonuló kötelékek gépeit ezúttal nem hagyta el bomba a megyében, de a Kemenesszentpéter község határában lévő Pinkóci majornál

²²⁹ VaML, Alisp. közig. 1761/1945.

²³⁰ Uo.

²³¹ Carter – Mueller, 1991. 634. p.

egy négymotoros amerikai bombázó lezuhant és teljesen elégett. A személyzetből hat fő ejtőernyővel kiugrott, őket őrizetbe vették.²³²

A 2nd BG Bécs központi rendező pályaudvarát támadta, amikor a 429th BS 44-6198 számú B-17G típusú bombázója légvédelmi találatot kapott. Robert P. Trombridge főhadnagy pilóta az egyik légcsavart kénytelen volt vitorlába állítani és folyamatos magasságvesztés mellett a szovjet vonalak felé irányította gépét. A legénység minden tagja elhagyta a repülőgépet, de a harmadikként ugró navigátornak, Allen W. Swain hadnagnak nem nyílt ki az ejtőernyője. Szany határában zúzta magát halálra, Rábacsanak község temetőjében helyezték örök nyugalomra. A „Dollar98” becenevű gép Sopron vármegyén kívül, valahol Pápa felé zuhant le.²³³ Bár valószínűsíthető, hogy ez a bombázó ért földet Kemenesszentpéter közelében, a rendelkezésre álló, hiányos adatok birtokában azonban ezt mégsem jelenthetjük ki bizonyossággal.²³⁴

1945. március 1.

<i>Támadó kötelék:</i>	630+ B-17 és B-24 nehézbombázó 220+ P-38 és P-51 vadászgép kíséretében
<i>Elsődleges célpont:</i>	Moosbierbaum olajfinomítója, Sankt Pölten, Amstetten, Villach, Klagenfurt, Feldbach, Jesenice és Maribor rendező-pályaudvarai ²³⁵
<i>Riadó a megyében:</i>	8.30-9.30, 9.45-16.00

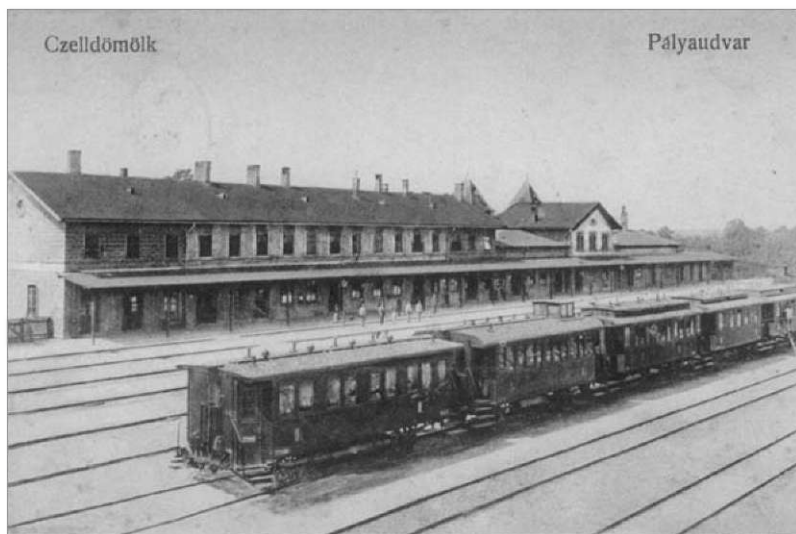
A második riadó ideje alatt hatalmas ellenséges kötelékek vonultak át a vármegye légterében először délről észak felé, majd vissza. Egy ellenséges bombázó nyolc 250 kilogramm súlyú bombát dobott a celldömölki állomás területére, amelyek közül egy nem robbant fel. A többi bomba az állomás vágányhálózatát megrongálta ugyan, de a vonatközlekedésben nem okozott fennakadást. Egy német katona megsérült, a robbanások következtében pedig megrongálódtak a környékbeli őrházak

²³² VaML, Alisp. közig. 1761/1945.

²³³ MACR 12461. Mohos Nándor gyűjteményéből.; Sarkady, 2004. 107. p.

²³⁴ Február 21-én – eddigi ismeretek szerint – három gép zuhant le a mai Magyarország területén, egy negyedik pedig Zombornál. A 2nd BG 44-6689 számú B-17-esét Szeverényi Kálmán hadnagy lőtte le, a gép Soponyától délnyugatra zuhant le. A 484th BG 42-51851 számú B-24-esé légvédelmi találatot kapott. A pilóta beszámolója szerint a gép Pápától délkeletre 50-60 kilométerrel zuhant le, míg a bombázótiszt ennél északabbra adta meg a kiugrás és a becsapódás helyét (északi szélesség 47°30', keleti hosszúság 17°30'). Ezekon kívül az egyetlen ismert lezuhánás a fentiekben tárgyalt eset. MACR 12453. A szerző gyűjteményéből.

²³⁵ Carter – Mueller, 1991. 628-629. p.



58. kép

A cellőmölki vasútállomás valamikor az 1900-as évek első felében

és raktárak ablakai és tetőszerkezetei.²³⁶ Davis adatai szerint a sárvári vasútállomásra dobott egy repülőgép 2 tonna bombát.²³⁷ Nem tudni, hogy a két bombázás ugyanazt az esetet takarja, és téves adat szerepel a kimutatásban, vagy mindkét nagyközséget támadás érte.

Márciusi kérdőjelek

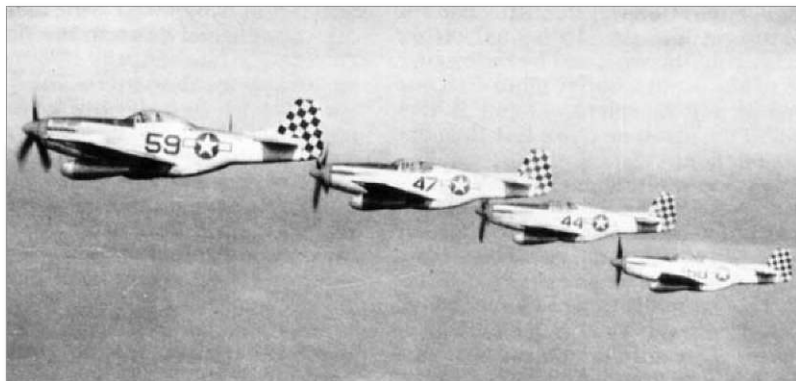
Bár 1945-ből csak kevés jelentés maradt fenn a szövetséges légierők támadásairól, illetve bombavetéseiről, március hónap folyamán legalább két további eset ismert. Március 8-án Mesteriben egy család három tagja esett áldozatul légitámadásnak.²³⁸ Március 12-én pedig Kenyeri határába hullott kilenc bomba amerikai repülőgépről, a becsapódás helyét ma is „Bombatócséres”-nek hívják az idősebbek.²³⁹ Előbbi esetben a 15th AAF kötelékei Hegyeshalom és Komárom pályaudvarait, utóbbinál többek között Wien-Florisdorf olajfinomítóját és Wiener Neustadt

²³⁶ VaML, Alisp. közig. 1761/1945.

²³⁷ Davis, 2006.

²³⁸ VaML, Nagysimonyi halotti akv 7-9/1945.

²³⁹ Vas megye földrajzi nevei. Szerk. Balogh Lajos, Végh József. Szombathely, 1982. 283., 285. p.



59. kép

P-51 Mustang vadászgépek a 325th FG kötelékéből

pályaudvarát támadták.²⁴⁰ Valószínűleg e támadásokkal kapcsolatban történtek bombavetések.

Március 14-én a 325th FG Mustangjai Érsekújvár (ma: Nové Zámky, Szlovákia) rendező-pályaudvarát támadó B-24-eseket kísérték, amikor egyik pilótájuknak műszaki hiba miatt ki kellett válni a kötelékből. A felhőből kiérve azonban négy ellenséges Fw-190-est pillantott meg. Azonnal segítséget kért és a társak a helyszínre érve hét-nyolc vonalban repülő Focke-Wulfot pillantottak meg. Hátról vetették magukat a mit sem sejtő ellenfélre és saját elmondásuk szerint egyiket a másik után szedték le. Gordon H. McDaniel főhadnagy járt az élen, aki öt lelövést jelentett 13.15-kor Győr–Budapest körzetében, míg Harry A. Parker kapitány Bicske légtérben 13.30-kor és 13.45-kor lőtt le egy-egy Fw-190-est. Hasonló eredménnyel zárta az ütközetet W. E. Aron főhadnagy, aki 13.45-kor és 13.50-kor Celldömölk közelében szedett le egy-egy 190-est. A nap mérlege további két Bf 109-es és kilenc Fw-190-es biztos, egy-egy Bf 109-es és Fw-190-es valószínű lelovását mutatja, amit nyilvánvaló fenntartásokkal kell kezelnünk.²⁴¹

A támadás áldozatai valószínűleg a 102/2. csatarepülő század pilótái voltak. Az 1. századdal közösen 16 Fóka indult bevetésre a várpalotai reptérről. Csákvár környékén felvonuló szovjet járműoszlopokat támadtak, ám míg az 102/1. század gépei a sikeres bevetés után gond

²⁴⁰ Carter – Mueller, 1991. 640., 644. p.

²⁴¹ McDowell – Ness, 1969. 59-60. p.; Bernád Dénes: A USAAF vadászpilóta „ászai” által bejelentett Magyarország, ill. környező térség felett elért légygözelmek listája. = RKK, 1997. 201-202. p.

nélkül tértek vissza, addig a 2. századot amerikai vadásztámadás érte és három magyar pilótát lelőttek: Hargitai Károly főhadnagy, Dobó Elek és Gyűjtő László hadnagyok életüket veszítették, egyes források szerint Ercsinél zuhantak le.²⁴² Azok a kérdések, miszerint a többi amerikai győzelmi igény, illetve Aron főhadnagy Celldömölk közelében aratott légi győzelmei szintén ehhez az ütközethez kapcsolódnak-e vagy egyáltalán valós eseményeket takarnak, egyelőre nyitottak.

Minden bizonnyal számos felderítetlen légi esemény történt nemcsak 1945 folyamán, de a korábbiakban is, ugyanakkor a fentiekben közölt leírásokban is több helyen maradtak kérdőjelek. Mindezek – remélhetőleg – további kutatások révén egyre jobban lefedhetőek és pontosíthatóak lesznek a jövőben.

²⁴² Becze, 2001. 34. p.; A Főka az Fw–190-es beceneve volt.

A szovjet hadsereg és légiereő ténykedése

A szovjet légiereő magyarországi tevékenysége – a korábbi néhány behatolástól eltekintve – 1944 szeptemberétől vette kezdetét, főleg éjszakai bombázások keretében. Távolsági bombázóik az angolszász gépeknél jóval kisebb bombaterhet tudtak szállítani: az Il–4-es és DB–3F típusok 1-2 tonna, a Boston–III típusú egy, míg a Pe–2-es 0,8 tonnányit. Célpontjaik elsősorban a nagyobb városok voltak, de esetenként alkalmi célpontokat is támadtak, ahogy a korábbiakban is láthattuk. Érdekes színfoltját alkották a háborús repülésnek a lassú Po–2-es kétfedelű repülőgépek, amelyekből a kis űrméretű bombákat – korabeli kifejezéssel élve – úgy „öntötték ki”. A „Mari néni”-nek becézett gépek általában az esti órákban jelentek meg, tevékenységük azonban leginkább csak zavarásra volt jó.

A szovjet repülőegységek a szárazföldi csapatok alárendeltségében, a fronttal együtt mozogtak. Óriási mennyiségük révén a földi harcokat jelentős mértékben tudták támogatni, a Nyugat-Dunántúlon harcoló 3. Ukrán Fronthoz tartozó 17. légi hadsereg több mint ezer repülőgéppel bírt. A szovjet pilóták Il–2-es csatarepülőgépeikkel és a nyugati típusokkal egyenértékű vadászrepülőgépeikkel (La–5, La–7, Jak–3, Jak–9) a vármegye területén folytatott harcok során is számos esetben kerültek bevetésre. Tevékenységük azonban a források és szakirodalom hiánya miatt csak nehezen és óriási hiányokkal mutatható be, lényegében csak egy laza vázát lehet megrajzolni.



60. kép

Iljusin Il-2 típusú szovjet csatarepülőgép

17. légi hadsereg
10. csatarepülő-hadtest (136., 189., 306. csatarepülő hadosztály)
244. bombázórepülő-hadosztály
194., 288., 295. vadászipülő-hadosztály
262. éjszakai bombázórepülő-hadosztály
39. felderítő repülőezred
96. tüzérfelderítő repülőezred
227. szállító repülőezred
3. egészségügyi repülőezred
282. összekötő repülőezred

11. táblázat

A 3. Ukrán Front repülőcsapatai, 1945. március 1.



61. kép

Boston-III típusú szovjet bombázógép

Gyár	Iljusin	Petljakov	Petljakov
Típus	Il-4	Pe-8	Pe-2
Hossz (m)	14,80	23,59	12,66
Fesztáv (m)	21,44	39,10	17,16
Magasság (m)	4,10	6,20	3,5
Teljes tömeg (kg)	11300	27000	7563
Motor(ok) teljesítménye (LE)	2×1100	4×1350	2×1210
Maximális sebesség (km/h)	430	443	580
Csúcsmagasság (m)	9700	9300	8800
Hatótávolság (km)	3800	3600	1160
Maximális bombateher (kg)	2500	4000	1600
Fegyverzet	1×12,7 mm gp 2×7,62 mm gp	2×20 mm gá 2×12,7 mm gp 1-2×7,62 mm gp	4×7,62 mm gp
Legénység (fő)	4	11	3

Gyár	Douglas	Iljusin	Polikarpov
Típus	A-20G (Boston-III)	Il-2M3	Po-2
Hossz (m)	14,63	11,60	8,17
Fesztáv (m)	18,69	14,60	11,40
Magasság (m)	5,36	4,20	3,10
Teljes tömeg (kg)	12336	6160	1030
Motor(ok) teljesítménye (LE)	2×1700	1×1720	1×125
Maximális sebesség (km/h)	546	414	152
Csúcsmagasság (m)	7225	5500	3000
Hatótávolság (km)	1050	720	630
Maximális bombateher (kg)	1900	600	300
Fegyverzet	7×7,7 mm gp	2×23 mm gá 1×12,7 mm gp 2×7,62 mm gp	1×7,62 mm gp
Legénység (fő)	2-3	2	2

12. táblázat

A leggyakrabban használt szovjet bombázó- és csatarepülőgép-típusok műszaki jellemzői

„Március 26-án délután szürkület előtt – 5 óra tájban egy felderítő repülőgép szelte a levegőt a Sághegy-Marcal térségében. A rendkívüli csendet ennek a gépnek a hangja törte meg. Különös látvány és hang volt ez akkor. Egyetlen gép a háború „torkában”? Korábban kötelékek szálltak falvaink fölött, bombázások, géppuskázások riasztották az embereket, állatokat. Most a gépre figyelt mindenki, ebből akart valamit kiolvasni, valamit, ami a közvetlen másnapra adna eligazítást. Hirtelen nehézgéppuska vagy talán gépágyú hangja rezgettette meg a levegő-egyet és a leadott sorozat után a gép megingott, kigyulladt és zuhanni kezdett. A pilóta kinyugrott és kinyílott ejtéernyője formás gombaként himbálódzott a környékbeli táj fölött. Az volt akkor a meditáció, hogy vajon a pilóta a Marcalon innen, vagy túl ér-e földet, mert ha a gép német volt, akkor neki a földet érés nem mindegy. Túl már az oroszok vannak, innen senki sincsen. Ha a pilóta orosz repülő, akkor meg neki lényeges a földet érés helye. De az epizódnak percek alatt vége lett, és újra mélyebben szántó érzések és gondolatok foglalkoztatták az embereket. A beszétedéssel még nagyobb csend lett környékünkön. A percek valóságban éveknek tűntek.”²⁴³

A szovjet fegyveres erőknek mindössze pár napra volt szükségük ahhoz, hogy Vas vármegyét és ezen belül a Celldömölki és a Sárvári járást elfoglalják. A harcok ekkor már leginkább üldözés jellegét öltötték, köszönhetően a március elején Fejér, Veszprém és Komárom vármegyve területén vívott harcoknak. A 3. Ukrán Front, pontosabban a 2. Ukrán Fronttól hozzá csatolt 9. gárda hadsereg és 6. gárda harckocsi-hadsereg március 26-án érkezett a Celldömölki járás és egyben a vármegye határához. A szovjet csapatok három helyen igyekeztek átkelni a Marcalon: – északon Pápóc irányába, Egyházaskesző, illetve Marcaltő községeknél; – középen a merseváti átkelőhelynél, valamint – délen a karakó–nemeskeresztúri sávban.

A két szovjet hadsereg nagyobb egységei a következő sorrendben érkeztek meg az átkelési szakaszokhoz:

- Takácsi és Mezőlak sávban a 38. gárda lövészhadtest,²⁴⁴
- Mezőlak és Noszlop között a 39. gárda lövészhadtest és a 9. gárda gépesített hadtest,
- a 8. számú főút két oldalán a 37. gárda lövészhadtest és az 5. gárda harckocsi-hadtest.

²⁴³ Dala József: A celldömölki járás felszabadulásának történetéhez 1945. március 26–27. In: Kemenesalja 30 éve, 1945–1975. Szerk. Dala József. Celldömölk, 1975. 9–10. p.

²⁴⁴ A rendelkezésre álló munkák alapján nem dönthető el, hogy a fenti egységek szabdították-e fel a Rába déli partján fekvő településeket. A marcaltői hídfőt ugyanis az északabbra harcló 4. gárdahadsereg 31. gárda lövészhadteste, ezen belül is a 40. gárda lövészadosztály egységei vették be. Ezután azonban átkeltek a Rábán és északnyugati irányban, a szanyi illetve az árpási hídfők ellen folytatták támadásukat. Feltételezhető, hogy a 38. gárda lövészhadtest egységei szintén nyugat-északnyugati irányban haladva érintették ezeket a községeket.

9. gárda-hadsereg
37. gárda-lövészhadtest (98., 99., 103. gárda-lövészadosztály)
38. gárda-lövészhadtest (104., 105., 106. gárda-lövészadosztály)
39. gárda-lövészhadtest (100., 107., 114. gárda-lövészadosztály)
1513., 1523., 1524. önjáró tüzérezred
7. önálló lángszórós zászlóalj
6. gárda-harckocsihadsereg
5. gárda-harckocsihadest
9. gárda gépesített hadtest
51. gárda és 207. önjáró tüzérandár
49. gárda nehéz harckocsiezred
364. nehéz önjáró tüzérezred
4. gárda-motorkerékpárosezred
207. gárda összekötő repülőezred

13. táblázat

A celldömölki és sárvári járásban barcoló szovjet szárazföldi egységek, 1945. március 1.

6. hadsereg (Balck-seregcsoport)
IV. SS-páncéloshadtest
3. „Totenkopf” SS-páncélosadosztály
5. „Wiking” SS-páncélosadosztály
356. gyalogadosztály
magyar 2. páncélosadosztály
magyar „Ney” SS-ezred
6. (SS-) páncéloshadcsereg
I. „Leibstandarte” SS-páncéloshadtest (1. SS-, 3. SS-, 12. SS-, valamint a 232. és a magyar 2. páncélosadosztály maradványai)
II. SS-páncélosadosztály (2. SS-, 6. páncélosadosztály, valamint a magyar 1. honvéd hegyidandár és az 1. honvéd huszárhadosztály maradványai)

14. táblázat

A területen barcoló német szárazföldi egységek, 1945. március 31.

Március 26-án, miután a szovjeteket nem sikerült feltartóztatni, az 1. „Leibstandarte SS Adolf Hitler” SS-páncélosadosztály legyengült erői, a 3. „Totenkopf” SS-páncélosadosztállyal és a 12. „Hitlerjugend” SS-páncélosadosztállyal közösen kénytelen voltak nyugati irányban a Marcalig hátrálni. A „halálfejesek” a 232. páncélosadosztály csekély erőivel igyekezett a Marcaltónél létesített hídfőt védeni, a „Hitlerjugend” nagy részét viszont estefelé a Rába nyugati partjára, a hídfőtől északra vonták vissza. A hadosztály-kísérőszázad, néhány utász-rohamosztag, egy még bevethető harckocsi és egy légvédelmi löveg azonban utóvédként a hídfőben maradt.²⁴⁵

Március 27-ére virradó éjszaka a szovjetek betörték a marcaltói hídfőbe, de ekkor még a 12. SS-páncélos-utászszázalój védekező egységei visszaverték őket, később azonban a 232. páncélosadosztály gyenge erői kénytelenek voltak feladni. A 3. SS-páncélosadosztály megmaradt részei Várkeszónél visszavonultak a Rába nyugati partján Beled és Szany felé, a Marcalon és a Rábán átívelő hidakat pedig felrobbantották.²⁴⁶

A hídfő környéki települések közül Magyargencset éjjel, 2.00-4.00 között foglalták el a szovjet csapatok, kisebb lövöldözések során két német katona esett el.²⁴⁷ Reggelre már Kemenesszentpétert is elhagyták a németek, átkeltek a Rábán felrobbantva a hidat és a Vág melletti töltésnél foglaltak állást, ahonnan a magyargencsi utat lőtték. A községben 7.30-kor jelent meg az első szovjet katona.²⁴⁸ 9.00 tájban a szovjet harcjárőrök már kezdtek beszivárogni Pápócra. A község nyugati kijáratára a Rába töltésére néz, ahol tüzelőállásba helyezkedtek a beérkező csapatok. A folyó túloldali töltésén német és magyar egységek rendezkedtek be, a rábakecskédi úgynevezett Vám-híd rábakecöli oldalán, Beled és a páli erdő környékére messzehordó ágyúkat telepítettek, de egyelőre nem nyitottak tüzet. Az éjszaka folyamán a szovjetek hídépítésbe kezdtek, amelyet heves tüzérségi párbaj kísért mindkét oldalról. A harcokat német repülőik is támogatták, bombatámadásuk következ-

²⁴⁵ Kovács – Számvéber, 2001. 117., 179., 297. p.; Egy korabeli visszaemlékezés más oldalról is bemutatja a Marcaltónél lezajlott csatát. Eszerint a szovjeteket a falu házainak tövében várták a német géppuskások. A leitatott, részeg szovjet katonák bambán tántorogtak előre és rengeteget lelőttek közülük, de így sem bírtak a túl-erővel a németek. Harsányi László: Gallföldön, rabságban. Bp., 2000. 177-178. p.

²⁴⁶ Kovács – Számvéber, 2001. 179., 297-298. p.; Veress, 1984. 312. p.

²⁴⁷ A község felszabadulása. (Községi közgyűlési jegyzőkönyvből) Magyargencs, 1975. március 17. Boros Tamás polgármester úr (Magyargencs) adománya.

²⁴⁸ Tőreki, 2001. 65. p.

tében mintegy 15-16 lakóház megsérült, egy pedig teljesen megsemmisült. Végül 28-án a szovjeteknek sikerült az átkelés.²⁴⁹

Március 27-én a Rába ezen szakaszát a következő német alakulatok védték: a 26/II. SS-páncélgránátos-zászlóalj Répcelaktól délre foglalt védőállást, jobbán a 12. SS-páncélos-felderítőosztály, balján pedig a 25. SS-páncélgránátos-ezred. A páncélos felderítők létesítettek kapcsolatot az 1. SS-páncélos hadosztállyal, a páncélgránátos-ezred balszárnya a 3. SS-páncélos hadosztályhoz csatlakozott. Miután a szovjetek Nicknél átkeltek a Rába nyugati partjára, a 26/II. SS-páncélgránátos-zászlóaljat néhány Panzer IV harckocsival és két lövészpáncélossal megerősítve Répcelak keleti és északi szélén vetették be, hogy biztosítsa a Répce patakon való átkelést. Másnap a 12. SS-páncélos hadosztály a Rába mögötti állásait védve több szovjet támadást visszavert, a leghevesebb harcok Nick és Vág körzetében folytak. A hadosztály jobbszárnyát a szovjetek Nick déli szélére vetették vissza. Az időközben Csornáig előrenyomult szovjet csapatok azonban már a hadosztály hátát fenyegették.²⁵⁰ Az éjszaka folyamán ezért a répcelaki vasútállomásról elvonult a német parancsnokság. Az állomáson tartózkodó mozdonyokat felrobbantották, a keletkezett tűzben a gabonaraktár és a széntároló is leégett, de felrobbantották a vasúti hidakat is.²⁵¹

Március 29-én reggel, 6.45-kor a szovjetek támadást indítottak a 26/II. SS-páncélgránátos-zászlóalj Répcelaknál húzódó állásai ellen. Az első támadást a németek visszaverték, de a második már a településtől 4 kilométerre nyugatra vetette vissza őket. A szovjetek 8.55-kor ismét támadtak és kilőttek egy SS-lövészpáncélost. A negyedik szovjet támadás után a zászlóaljnak Ivánra kellett visszavonulnia, így a német katonasággal együtt a harcok is elhagyták a járást.²⁵²

A középső szakaszon március 26-án Pápától nyugatra 6 kilométerrel a szovjet csapatok a német 1. SS-páncélos hadosztály utóvédjeibe ütköztek, amelynek ellenállását megtörve estére széles arcvonalon elérték a Marcalt, visszaszorítva a németeket. A 9. gárda gépesített hadtest Szergénynél, a 39. gárda lövészhadtest Külsővat és Mersevát körzetében kelt át a csatornán. A német vezérkari főnök követelte, hogy tartsák a Marcal vonalát, különben a szovjet ék kettévágja a hadseregcsoportot alkotó 6. SS-páncélos hadsereget és a 6. tábori hadsereget. Az erősítésnek szánt 1. népi hegyi hadosztálynak azonban a szombathelyi vasútállomás bombázása miatt

²⁴⁹ Molnár, 1975. 112-113. p.; Horváth István et al.: Adatok Pápóc történetéhez. Szombathely, 1998. Szerk. Horváth Sándor: 113-114. p.

²⁵⁰ Kovács – Számvéber, 2001. 297-298. p.

²⁵¹ Bokányi Kálmáné et al.: Répcelak története. 2. [köt.] Szombathely, 2001. 13. p.

²⁵² Kovács – Számvéber, 2001. 298. p.

mindössze egy zászlóalja érkezett meg, a többi elakadt. Március 27-én a szovjetek több szakaszon áttörték a németek Marcal mögött kiépített védelmét, Celldömölköt pedig délről és keletről átkarolták, mivel itt valószínűleg nagyobb ellenállásra számítottak. Nagy meglepetésükre azonban a község harc nélkül jutott a kezükre. Néhány kilométerrel nyugatra újból fellángoltak a harcok, itt a magyar „Ney” SS-ezred, valamint a német 99. hegyiezred részei igyekeztek feltartóztatni a szovjet erőket.²⁵³

Az előrenyomulás fő iránya Szombathely, illetve az oda vezető országút volt, de amint a szovjet elővéd a dömlői malomnál felbukkant, a kemenesmihályfai elágazónál egy páncélvonat nyitott tüzet rájuk.

„Celldömölk állomást. 1945. március 26-án hagyta el a páncélvonat, de csak Kemenesmihályfáig jutott, mert előtte a pályán még egymást érték a vonatok. A páncélvonatot egy 52 sorozatú mozdony továbbította. Ez 30 mm-es páncéllemezekkel volt burkolva. A vonathoz négy darab ágyúkosci tartozott. Ezek ágyúforgótornyokban voltak elhelyezve. Tartozott a szerelvényhez 2 darab harckocsi szállítására alkalmas pórekocsi. Ezek úgy voltak kialakítva, hogy róluk a harckocsik a nyílt pályán is lejárhattak. Ez talán a 79. számú páncélvonat volt, erre utalnak a német vasúttörténészek által feltárt adatok.”²⁵⁴

Az ezt követő eseményekről ellentmondásosak az adatok. Az egyik verzió szerint egy mozdonyvezető az ostffyasszonyfai cserről egy személyzet nélküli mozdonyt eresztett a páncélvonatra, ami megrongálta és kisiklatta azt. Mások feltételezik, hogy a mozdony vizet vételezni ment az állomásra, és ezalatt érték el a pályán hagyott páncélvonati szerelvényt a szovjet harckocsik. Mindenesetre a páncélvonat felvette a harcot. Míg a szovjet tűzérség és aknavetőik két oldalról lőtték a vonatot, a tűzfedezet mellett harckocsik közelítették meg és közlőről nyitottak rá tüzet. A német katonák visszahúzódtak Kemenesmihályfára és mivel Vönöck felől előretörő csapatok a hátukba kerültek, a község középpontjában harcoltak tovább. Egyesek szerint mind a 72-en itt lelték halálukat, más források szerint többen estek a harcokban, 16 fő azonban szovjet fogságba esett közülük. A közeli őrházban lakó pályáőr elmondása szerint viszont a legénység önkézevel vetett véget életének.²⁵⁵

²⁵³ Nagy, 1970. 4. p.; Veress, 1984. 314-315. p.; Még az előző napon, március 26-án 15.00 körül, valószínűleg bombatámadás következtében hárman életüket veszítették Kemenesszentmárton községben. VaML, Vönöck halotti akv 19-20/1945., 24/1945.

²⁵⁴ Lovas, 1996. 591-592. p.

²⁵⁵ Molnár, 1975. 112-113. p.; Lovas, 1996. 591-592. p.



62. kép

Német gépesített alakulatok átvonulása Sárváron 1941-ben

Reggel 9.00-kor a szovjet előőrsök megérkeztek Nagysimonyiba, majd hamarosan követték őket a frontcsapatok, a tüzérség és a páncélosok. Többségük észak felé fordult és Ostffyasszonyfa–Uraiújfalu irányába indultak.²⁵⁶ Egy páncélos és gépkocsizó egység Ostffyasszonyfára vonult, egy ezrednyi gyalogság pedig Csönge és Kenyeri közti útvonalat közelítette meg. A csöngei Rába-szakaszon próbálták meg kierőszakolni az átkelést, a jól irányzott német tüzérségi és aknatűznek köszönhetően azonban kétszer is sikerült megsemmisíteniük a felépített pontonhidat, átmenetileg meghiúsítva az átkelést. Végül azonban átkeltek a fo-

²⁵⁶ Nagysimonyi, 2000. Helytörténeti kiadvány. Sárvár–Nagysimonyi, 1999. 29. p.

lyón, igaz, több százra rúgott a halottak és sebesültek száma. A harcok elcsitulásával a szovjet repülőalakulatokat szállásoltak el Kenyeriben, Rábakecskéden és Csöngén, amelyek hosszú ideig itt tartózkodtak.²⁵⁷

A német alakulatok közül a 2. SS-páncélgránátos-ezred részei Kenyeritől délre, az 1. páncélgránátos-ezred pedig Celldömölkől északnyugatra harcolt. A déli órákra azonban vissza kellett vonulniuk a Rába vonaláig, itt a nyugati parton újabb védvonalat igyekeztek kiépíteni. Időközben Répcelaknál átkeltek a szovjetek a Rábán, így a németek az 1. SS-páncélos hadosztály megmaradt páncélosaiból és a 2./III. SS-páncélgránátos-zászlóalj lövészpáncélosaiból képezett harccsoporttal bevették magukat a Hegyfalú és Jákfa közötti szakaszon. Másnap, 28-án a szovjet lovasalakulatok a támponttá kiépített Jákfa feladására kényszerítették az 1. SS-páncélgránátos-ezredet, míg a 2. SS-páncélgránátos-ezredet Nicktől délre érte támadás. Ekkor az arcvonal a Hegyfalú–Vámoscsalád vasútvonalra, vagyis szinte a Sárvári járás határára szorult vissza.²⁵⁸

A szovjet katonai parancsnokság úgy döntött, hogy megkerüli Sárvárt és harapófogóba fogja, így Bejczygyertyános, Nyőgér és Hegyfalú már a déli órákban felszabadult. Délután hatalmas robbanások rázták meg a levegőt Sárváron: a németek felrobbantották mindkét Rába-hidat és a Rákóczi úti Gyöngyös-hidat. Jelentősebb harcok a Hegyközségben – itt esett el huszadmagával Vejtey István repülő főhadnagy – és a Rába-vonalon alakultak ki. A Szabó-csoportból kialakított 7. légvédelmi osztály szintén a Rába-hidat védte, a szovjetek előrenyomulása következtében azonban a két ágyús üteg lövegzárjait a Rábába dobták, a két gépágyús üteg pedig lófogatolással a határon túlra, Oberwartba menetelt. Sárvárnál összesen mintegy 40-50 német és magyar, valamint 50-60 szovjet katona esett el.²⁵⁹

A harcok folyamán több légitámadás érte a várost. Március 27-én 15.00 óra körül egy szovjet repülőgép néhány kisebb méretű bombát dobott a Vágóhid környékére, a Ferenc utcába a Lábtörlőgyár elé. A támadásnak egy halálos áldozata volt. Légiriadóra már nem volt szükség, a lakosság addigra ugyanis igyekezett biztonságos helyre – kijelölt légőpincékbe, vermekbe, ki hova tudott – húzódni.²⁶⁰ 16.00-kor az Újsziget utcában újabb áldozatot szedett a bombázás, a támadásokban, illetve azok következtében összesen további hárman veszítették életüket.²⁶¹

²⁵⁷ Molnár, 1975. 112-114. p.

²⁵⁸ Kovács – Számvéber, 2001. 117. p.

²⁵⁹ NFMA, Budai László sárvári vezetőjegyző visszaemlékezése. AK.2000.1.; Barczy 2974. 8. köt. 987/A. p.

²⁶⁰ Németh, 1975. 15-17. p.; VaML, Sárvár halotti akv. 118/1945.

²⁶¹ VaML, Sárvár halotti akv. 79-80/1945., 287/1945.



63. kép

A felrobbantott sárvári vasúti híd.

De veszteség érte a szovjet hadsereget is. Március 29-én a felrobbantott közúti Rába-híd mellé szükséghíd építését végezték, s eközben érkezett a német repülőök támadása, bombáik öt szovjet katonát öltek meg.²⁶² Egyes visszaemlékezések szerint ezekben a napokban légi csatát is vívtak Sárvár felett a német és szovjet repülőök.²⁶³

Március 28-án Sárvár körzetében a szovjet csapatok betörték a Rába mögött kiépített Zsuzsanna-vonal²⁶⁴ fővédőövébe. A szovjet 98. gárda-lövészadosztály a német 99. hegyezredet a Hegyfalú–Bögöt közti vasútvonal mögé szorította. A 103. gárda-lövészadosztály, a 22. gárda-harcokcsidandár és a 208. nehézrohamlövég-dandár az esti órákra Vasszilvagy és Vát községekig, a 6. gárda-gépesített dandár Vátig, a 21.

²⁶² Németh, 1975. 16. p.

²⁶³ Markó Miklósné: Ötvenhat éve történt... (1.) = Sárvári Hírlap, 2001. márc. 23. 7. p.

²⁶⁴ A Zsuzsanna-vonal az Északnyugat-Dunántúlon kiépített ellenállási öv volt a bécsi hadászati irány egyik lezárására a Rába folyó mentén. Jellegét tekintve tábori erődítési elemekkel kombinált folyóvédelem Győr, Rábamentmihály, Mórchida, Rábamentandrás, Sárvár, Rábahídvég és Körmend fő támpontokkal, az átkelési pontok védelmére összpontosítva. Északi szárnya a Dunához, déli szárnya a Birodalmi Védőálláshoz csatlakozott. 1944. szeptember végétől német irányítással főként magyar munkaszolgálatosok építették ki, ám nem sikerült befejezni.



64. kép

Yak-9-es vadászgépek egy szovjet bázison

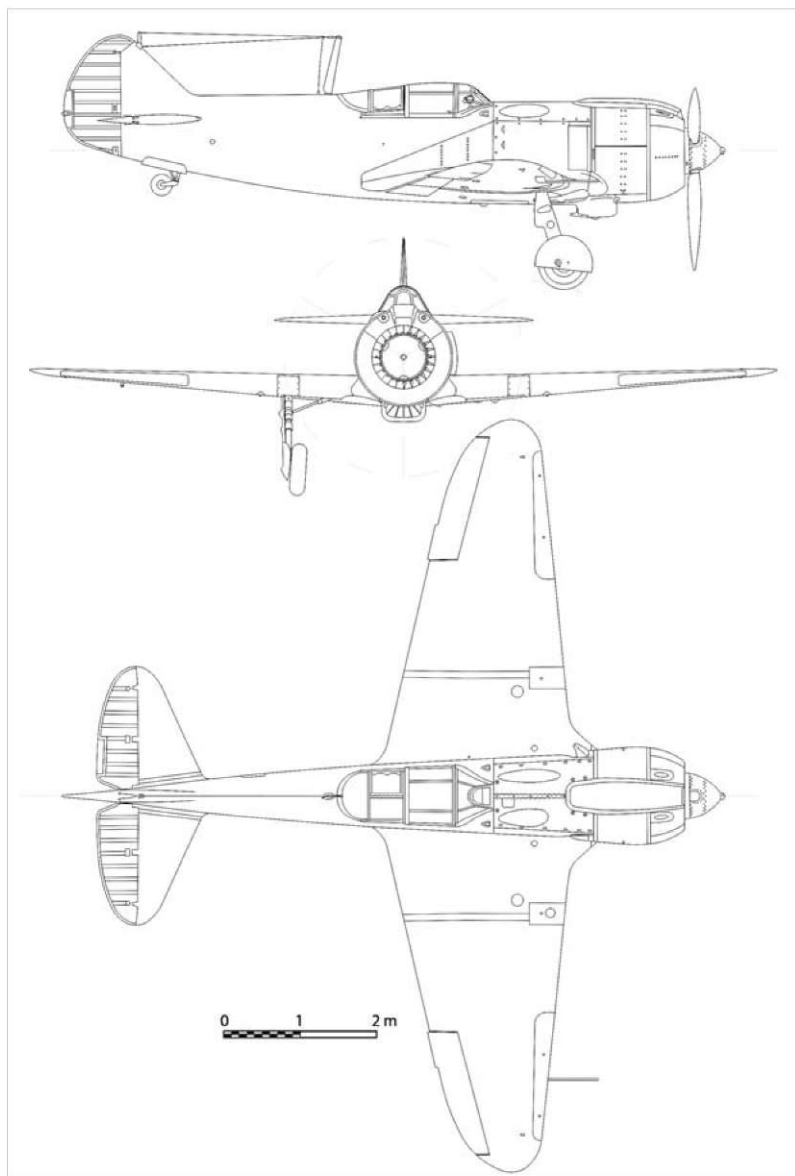
gárda-harcoksidandár pedig Bögöt–Porpác községekig nyomult előre. A bal szárnyon támadó 99. gárda-lövészhadosztály egész nap harcban állt a Sárvár–Gérce között bevetett magyar „Szent László” gyaloghadosztály I. repülőlövész zászlóaljával, a német 99. heggyezreddel és a vlaszovista alakulatokkal. A nap végére ezek az erők a Zsuzsanna-vonal Ikervár és Rábakovácsi közötti szakaszába vonultak vissza.²⁶⁵

Sárvártól északra, Rábasömjénél jelentősebb légi tevékenység kísérhette a harcokat, március 28-án délután és az esti órákban összesen négyen vesztették életüket „légitámadás által okozott sérülés” következtében.²⁶⁶ Az időközben Großpetersdorfbba települt 101/II. vadászosztály is bevetési parancsot kapott ezen a napon a Csorna–Sárvár közötti légtérben szabad vadászatra. 12.06-kor Báti János hadnagy vezetésével a „Mókus” század négy Bf 109-ese startolt. A nyugati irányba tartó szovjet gépkocsioszlopok ellen 12.50-13.05 között több alacsony támadást hajtottak végre a Sárvár–Kenyeri–Celdömölk–Vát térségben. Bár Kenyeri és Sárvár légtérében erős légvédelmi tüzet kaptak, Benke szakaszvezető 12.50-kor kilőtt egy mozdonyt, a század további 10 tehergépkocsit megsemmisített, nyolc másikat eredményesen lőtt, valamint három géppuskafészket is felszámolt. Az eredményes bevetést követően a gépek sérülés nélkül szálltak le 13.15-kor.²⁶⁷

²⁶⁵ Veress, 1984. 315. p.

²⁶⁶ VaML, Sárvár-vidéki halotti akv. 15/1945, 20-21/1945, 28/1945.

²⁶⁷ HL, 101. vr. ep. hg-y-bk. 1945. márc. 28. 111. d.



7. vázlatrajz

Lavocskin LA-5 háromnézeti rajza

A harcok harmadik színtere a karakó–nemeskeresztúri vonal volt. Miután a német főparancsnokság nem engedélyezte a Marcal mögé történő visszavonulást az egyre nagyobb nyomás elől, a német 6. hadsereg Jánosháza előtt, Somlóvásárhely és a Somló között igyekezett útját állni a szovjeteknek. Március 26-án a reggeli órákban azonban az 5. gárda harckocsi-hadtest szétverte az itt védekező német csapatokat és – mivel Karakószörcsöknel és Nagykamondnál felrobbantották a hidakat – Kisberzsenynél átkeltek a Torna patakon. Az esti órákban a 21. dandár már Nemeskeresztúrnál harcolt. A páncéelhárításra be rendezkedett és makacsul védekező német alakulatok ugyan jelentős vesztségeket okoztak a szovjet páncélos éknek, de a község és annak keleti előterében kialakult hullámozó harc a németek visszavonulásával ért véget. A 6. dandár ugyanakkor elfoglalta Karakót és Jánosházától délre hídfőt létesített a Marcalon.²⁶⁸

Ezt követően a szovjet csapatok egy része Jánosháza felé a főút vonalán, másik része Boba–Izsákfa irányban haladt tovább. 22.00-kor bukkantak fel az elővédék Jánosházán, de szórványos tüzéségi tűztől eltekintve jelentősebb harcokra nem került sor. Boba azonban kisebb utóharc színtere volt, miután egy szakasznyi német két ágyúval és gyalogsági fegyverekkel felszerelve tüzet nyitott a közeledő ellenségre, ám kis idő múlva négy halottat hátrahagyva elvonultak. Izsákfán a szovjet katonaság csak átvonult, az országúton mindössze egy elhagyott német hernyótalpas jármű maradt emlékként. A távozó magyar alakulatok egy katonája viszont felrobbantotta a Kódó hidját.

Március 27-én hajnali 2.00-kor érkeztek a szovjetek Nemeskocs községbe, majd a déli szárny Egyházashetye irányába folytatta előrenyomulását, ahova 11.00-kor vonultak be harc nélkül. Ahogy a lövész egységek átvonultak a településen, 20 repülőgép szállt le a falu melletti rétre és tábori repülőteret alakítottak ki rajta. Kezelő legénységének létszáma hozzávetőleg 100 főt tett ki, tolmácsként pedig az itt dolgozó lengyel menekült hadifoglyok működtek közre. Az alakulat júliusban repült tovább.²⁶⁹

A Jánosházánál dúló harcokat Kemenespálfárról két német harckocsi és aknavetők támogatták, míg a martonfai résznél két ágyút állítottak fel és ezzel lőtték a Kamond irányából támadó szovjeteket. Ezek az alakulatok 27-én hajnalban elvonultak. *„A két községrész között egy nagy rétség terült el, az úgynevezett parrag. A síma, füves terület nagyon alkalmas volt a repülőgépek*

²⁶⁸ Nagy, 1970. 3. p.; Molnár, 1975. 110. p.

²⁶⁹ Molnár, 1975. 111. p.; Tungli Gyula: Izsákfa évszázadai. Celldömölk, 1995. 42. p.; Majthényi László: Egyházashetye. Szerk. Gyurácz Ferenc. Bp., 2002. 36. p. (Száz magyar falu könyvesháza); Izsákfa ma Celldömölk része.

*le- és felszállására. Március 27-én éjjel, amikor először tértünk nyugovóra lakásunkba, erős zörgetésre ébredtünk fel. Beengedtük a kérezkodókat, akkor látjuk, hogy két-pilótáruhás katona áll velünk szemben. Megmosakodtak és tiszta ruhát kértek. Azután lepihentek. Csak reggel, amikor kivilágosodott, vettük észre, hogy az udvarban egy kétszárnyú repülőgép van és a rét felé még egy. Két, vagy három éjszakán keresztül innen indultak a még fel nem szabadított területek felderítésére.*²⁷⁰

A járás határánál folytatott harcok során több polgári személy is áldozatul esett a szovjet repülő-tevékenységnek: Nemeskeresztúron és Jánosházán két-két helyi lakos vesztette életét.²⁷¹

Köcsk, Borgáta és Kemeneskápolna községeket csak érintették a szovjet erők, Dukánál azonban német páncélosok manőverezése miatt megakadt a lendületük. Mindentől függetlenül a délelőtti folyamán a szovjet harcokszó alakulatok a 84. számú főút mentén haladva elfoglalták Dukát, Kissomlyót, Káldot és Gércét, délben pedig megközelítették Sárvár-Hegyközséget. Káldon az 1. népi hegyi hadosztály 2. zászlóalja megkísérelte oldalba támadni az előrenyomuló szovjet egységeket, de a kísérlet kudarcba fulladt. A szovjet lövész alakulatok eközben a Bögöte–Hosszúpereszteg–Vashosszúfalu vonalig jutottak előre.²⁷²

Hosszúpereszteget 28-án reggel egy kisebb német egység szállta meg. Egy részük a vasútnak a falutól keletre eső szakaszán lévő töltésen foglalt tüzelőállást, fedezékül tehervagonok szolgáltak. A délről – a Szajki-tavak felől – és keletről érkező szovjet gyalogságot heves géppuskatűzzel megállították, akik inkább a megkerülés taktikáját választották, erre a németek visszahúzódtak, de így is mintegy 300 szovjet katona holtteste maradt a harctéren. A faluba telepített két tüzérvetőg – három, illetve négy ágyúval – valamint a határban lévő öt Tigris harcokcsi nem igazán tudott beleszólni a küzdelembe, előbbiei helyét néhány sorozat után a szovjet aknavetőők belőtték. A német visszavonulást követően 15.00 tájban jelentek meg az első szovjet katonák a faluban.²⁷³

A szovjet 30. lövészhadtest zászlóaljai ezen a napon megközelítették a kámi hídfőt, de itt elakadtak. Tolbuhin figyelmeztette a 26. hadse-

²⁷⁰ Mészáros Jenő és Rosta P. Sándor visszaemlékezése. Káldos, 1971. 10-12. p.

²⁷¹ VaML, Nemeskeresztúr halotti akv 4/1945., 6/1945.; VaML, Jánosháza halotti akv 21/1945., 26/1945.

²⁷² Nagy, 1970. 4. p.

²⁷³ P. Kovács Imre: Hosszúpereszteg kilenc évszázada. Történeti és néprajzi visszatekintés. Hosszúpereszteg, 1991. 199. p.; A 8. számú főút környékén, Jánosházától nyugatra lezajlott harcoknál már nem a 37. gárda lövészhadtest és az 5. gárda harcokcsi-hadtest küzdött a német erők ellen, hanem a tőlük délre bevetett 26. hadsereg illetve annak jobbszárnyát alkotó 30. lövészhadtest (36. és 68. gárda, 155. lövészadosztály). Fő támadási irányuk a kámi német hídfőállás volt.

reg parancsnokát, hogy a késlekedése veszélyezteti a tőlük északra támadó két hadsereg balszárnyát. A Rábán való átkelés azonban e helyen nehezebbnek bizonyult: Bejcgyerlyános és Balozsameggyes körzetében ugyanis heves német–magyar ellenállás bontakozott ki, páncélos és tüzéségi összecsapásokkal kísért, kíméletlen harc zajlott. Ennek ellenére 29-én csaknem egész napi küzdelmet követően a 30. lövészhadtest elfoglalta Kámot, majd előrevetett osztagai Rábakovácsinál átkeltek a Rábán és betörték a Zsuzsanna-vonal fővédőövébe. A német 1. népi hegyi hadosztály Rum körzetéből ellenlökést hajtott végre északi irányban egy ezreddel és 2,5 kilométerre megközelítette Ikervárt. Szombathely elesésével azonban igyekeztek a Kenéznél körülzárt erőkkel együtt délnyugati irányban elmenekülni. Március 30-án, hajnalban a 30. lövészhadtest egységei kitörték a Balozsameggyes és Rábakovácsi közti hídfőből és egész napi harc után már az ország területét is elhagyták.²⁷⁴ Ezzel a Celldömölki és a Sárvári járás egész területén megszűntek a harcok és következhetett a számvetés, valamint a háborús károk helyrehozatala.

²⁷⁴ Veress, 1984. 316-317. p.; Nagy, 1970. 6. p.

Repülőterek a Celldömölki járás területén

A kenyeri repülőtér

„A szombathelyi „B” repülőtér parancsnoka ’38 tavaszán egy fiatal tisztcskét rendelt magához. Utban a tekintélyes úr irodája felé, a meghívott legény azon morfondírozott magában, hogy miféle csínyt követett el ő az utóbbi időben, amiért ilyen megfeszítő látogatásra hívják. A „tejemrehívás” helyére érkezvén, barátunk a szokottnál is katonásabban jelentkezett az ily alkalmakkor illő mondókájával. Parancsnoka arcáról jól érzékelhető komolyságot olvasott le, de haragnak nyomát sem fedezte fel különösképpen midőn „ülj le fiam!” megszólítással biztatta, amikor is az addig bennszoruló levegőt is megkönnyebbülve fújta ki domborodó mellkasából és kíváncsian leste a várhatóan érdekes raportra rendelés indokát.

– Tudod, fiam – kezdte az őrnagy úr – most, hogy az Anschluss a szomszédságunkban megtörtént, olyan esemény is várható, hogy nekünk is dolgnak lesz a magyarlakta Felvidék irányában, így tehát behes, ha a mindenki által jól ismert szombathelyi reptérgépeit óvando, számunkra más leszállóhelyet keresünk. A napokban körülnéztem fentről – mondta – és Sárvár környékén, Kenyeri község határában egy alkalmasnak látszó rétet fedeztem fel, abová te fogsz egy Balillával készíteni és ha az valójában biztonságos Ju.86-osaink leszállására, úgy kint maradsz egy-két hétig és a községi előljárással segítségével fölfogadsz 60-80 embert kétpengős napszámért és ásóval, kapával, meg egyéb szerszámmal elplaníroztatod a rétet úgy, hogy gépeink számára használható legyen.

Az irodából akkor már megnyugodott lélekkel távozó ifjú tiszt bevágta magát a kintalt Balillába, szálláshelyül pedig a Cziráky kastélyt választotta, mondván: ha Károly királynak jó volt, akkor megfelelő lesz az neki is.

Így született Kenyeriben repülőtér.²⁷⁵

Bár a fenti történet minden bizonnyal valós eseményeket mesél el, mégsem fedheti a teljes igazságot, hiszen egy repülőtér létesítése ennél jóval összetettebb, amely Kenyeri esetében a fennmaradt iratok alapján meglehetősen pontossággal rekonstruálható.

A szombathelyi repülőtér bővítése valójában már évekkel korábban felmerült és Szombathely képviselő-testülete 1936. április 2-i közgyűlésén határozott a támogatásról. Eszerint a legénység elhelyezése végett szükségessé vált új lakóház költségeihez 40000 pengő értékű természetben lerovandó munkával, míg a kiképzés akadálytalan biztosítása céljából egy új repülőtér kibérléséhez 1937-től kezdődően 10 éven át évi 4000 pengővel járul hozzá. Vas vármegye törvényhatósága november 29-i közgyűlésén további évi 2000 pengő segélyt szavazott meg 12 éven keresztül a repülő kiképző

²⁷⁵ Tanyasi: Dunántúli emlékek. = MSz, 1991. 6. p.

telep terjeszkedésének és fejlesztésének céljaihoz. A kb. 1,32 négyzetkilométer kiterjedésű fiók-repülőtérenk eredetileg Szombathely 7 kilométeres körzetében kellett volna lennie, a kiképző telep vezetősége és a város képviselői azonban a szemrevételezés során Czirák György grófi Kenyeri és Rábakecskéd határában fekvő erdejének egy kb. 1,35 négyzetkilométernyi területét találták a legalkalmasabbnak. Az indoklás szerint: „*Különösen alkalmas ez a terület azért, mert erdők közé van eldugva, folyami kavicsba ágyazott, tehát állandóan vízmentesen található teljesen sík fekvésű terület, a talaja viszont sekély és televényszegény, így hogy gazdasági megművelés alól nem von el értékes területet.*”. A területre vonatkozó előzetes megállapodás megkötését követően a visszaradt cser, fenyő és akácos állománytól való megtisztítás, valamint a körülárkolás következett, amelyet a környék munkanélküli földmunkásaival végeztek. (Egy irat szerint 400000-500000 csemetét kellett eltávolítani.) Az árkolásnál felszabaduló földet a terep kiegyenesítésére használták fel, majd befűvesítették a leendő repteret. A fenti, 1937 őszén végzett munkálatok költségei 2646 pengő 60 fillért tettek ki, ezek befejeztével a területet 1938 tavaszán átadták a szombathelyi kiképző telep vezetőségének.²⁷⁶

A megállapodás szerint a bérleti összeg évi 5000 pengőre rúgott, ám mivel a reptér több mint 50 kilométerre volt Szombathelytől – így nyilvánvalóan annak ellátásból nem húztak hasznot a szombathelyiek – a vármegye 2000, míg a város 3000 pengőt vállalt magára a teherből, de immár 12 évre terveztek. Miután a Földművelésügyi Minisztérium a bérleendő területet véglegesen felszabadította az erdősítési kötelezettség alól és a dénesfai gróf is vállalta, hogy nem támaszt igényt semmiféle csereterületre, majd pedig a honvédelmi minisztérium is jóváhagyta a szerződéstervezetet, megkötethetett a végleges bérleti szerződés 1938. október 4-én Dénesfán.

A szerződést gróf Czirák Józsefnével kötötték 1938. január 1-jétől 12 évre, vagyis 1949. december 31-ig azzal a feltétellel, hogy amennyiben a szerződés lejártáig egyik fél sem értesíti a másikat, úgy az további 12 évre meghosszabbítotttnak tekintendő. Az évi haszonbért 5000 aranypengőben állapították meg, negyedévi utólagos részletfizetéssel. A város a területet átengedte a m. kir. Légügyi Hivatalnak, hogy saját költségén a repülőtér céljaira szükséges építkezéseket elvégezze. A haszonbérlet lejártával az építményeket ugyancsak saját költségén a Légügyi Hivatal köteles volt eltávolítani, ellenkező esetben azok a bérbeadó tulajdonába kerülnek. A szerződés értelmében Szombathely városának elővásárlási joga volt a területre, amelyen értelemszerűen a további átjárás tilos volt.²⁷⁷

²⁷⁶ VaML, Alisp. köz. 9167/1943.; A kenyeri reptér létrejötté beleilleszkedett a „titkos” légiere kiépítésének vonalába, amelynek során a Légügyi Hivatal 1936 nyarától az országban 40 repülőtér építését rendelte el.

²⁷⁷ VaML, Alisp. köz. 9167/1943.; A haszonbérlet évi összegét a dunántúli, adott fajsúlyú búza budapesti tőzsdén jegyzett középárához kötötték, annak a szerződés

1943 nyarán a kenyeri reptér bővítéséhez újabb területek kisajátítása vált szükségessé Kenyeri és Vönöck községek határában. A kisajátítási terv megállapítására és az érdekelt felek közötti tárgyalásra végül szeptember 21-ét tűzték ki, de erre csak Kenyeriben került sor, mivel a vönöcki ingatlanokra vonatkozólag addigra már megszületett az egyezség. A kisajátított területekkel kapcsolatban azonban további adatok nem maradtak fenn.²⁷⁸

Arról, hogy 1938-tól kezdődően mint kiegészítő vagy kitérő repülőtér mennyire volt használatban, csak korlátozott információk állnak rendelkezésre. 1941. február 1-jén például két ejtőernyős-század állomásozott itt, majd március 24-én – a repülőalakulatok állandó diszlokálásának köszönhetően – már egy bombázószázad használta a repülőteret.²⁷⁹ A Szovjetunióval beállt hadiállapot és a keleti front harcai során hátrországi reptérként nem bírt különösebb fontossággal. A jelentősége 1944-ben nőtt meg igazán, az egyre erősödő szövetséges légitámadások miatt ugyanis több egységet is kihelyeztek a veszélyeztetett – elsősorban a szombathelyi – repterekről.

1944 áprilisában a légierők parancsnoksága elrendelte a szombathelyi 1. számú honvéd Repülőgépjavitó Műhely kitelepítését Bükre, a „Héja” gyakorló vadászgépeket²⁸⁰ pedig Kenyeri repülőterére szállították. A kitelepülést egy szörnyű baleset árnyékolta be. Április 18-án a reggeli órákban Csiky Lajos mérnök őrnagy, a műhely parancsnoka készülődött az első Héja átrepülésére, a start utáni emelkedés közben azonban leállt a motor. Siklásba vitte a gépet, majd újraindította a motort, amely ismét leállt, ezután a gép szinte azonnal átesett²⁸¹ és egy darab kőként csapódott a földbe. Csiky azonnal életét vesztette. A Műhely áttelepítése végül sikeresen befejeződött, a javítandó Héják ezután már Bük és Kenyeri között ingáztak, a repülésképtelen gépekkel targoncán tették meg a mintegy 40 kilométernyi távolságot.²⁸² Természetesen más típusú gépek is érkeztek

megkötésekor érvényes 20 pengő 50 fillér/mázsá árának 20%-on túli változásakor (akár csökkenés, akár növekedés esetén) a hasznbér is arányosan változott. Ez már 1941 őszén bekövetkezett, egy október 7-én kelt, a szombathelyi polgármester által az alispánnak küldött átirat szerint ugyanis a búza ára 29 pengő 70 fillérre emelkedett, ami a bérlet összegét 5000 pengőről 7243 pengő 70 fillérre növelte, ez a vármegye éves részesedését 2000 pengőről 2897 pengő 30 fillérre változtatta.

²⁷⁸ VaML, Alisp. közig. 9167/1943.

²⁷⁹ Veress, 1980. 173. p.

²⁸⁰ Az olasz tervezésű Reggiane Re-2000 vadászgép magyarországi típusneve volt a Héja. Hazánkban 1940-ben indult meg a licenccgyártás, a kissé módosított változathoz 200 darabot gyártott a MAVAG. 1944-ben a típus már rég elavult, kizárólag kiképzésre használták.

²⁸¹ Átesésről akkor beszélünk, ha a felhajtóerőt termelő felület (szárny, farokfelület stb.) jelentős részéről az áramlás leválik, ezáltal a felhajtóerő hirtelen lecsökken, a keletkező nagy ellenállás miatt a gép zuhanni kezd. Ebből a zuhanásból általában a magassági kormány előrenyomásával és gázadással lehet szabadulni – ha ehhez adottak a feltételek.

²⁸² Vajda József: Az 1. sz. Műhely. = MSz, 1991. 176-177. p.



3. térkép

A kenyéri reptér elhelyezkedése

a reptérre: Bücker Bü-131, WM-21 „Sólyom”, Arado Ar-96/a, Focke-Wulf Fw-58 „Weihe”. 1944 augusztusában például a Légierők parancsnokságának utasítására öt Aradot kellett Ferihegyen átvenni és Kenyeribe repülni – tekintettel a gyakori főváros környéki légitámadásokra.²⁸³

Ezt követően a m. kir. II. honvéd repülőgépvezető kiképző osztályt (REGVI II) is Kenyeribe telepítették. A légierőben történt átszervezések következtében a kiképzés mellett hamarosan harci alakulatok is helyet kaptak Kenyeri repülőterén. Még 1944 áprilisának végén alakult meg a 101. honi vadászpilóta osztály három századdal, Heppes Aladár őrnagy vezetése alatt. Az egység új neve Puma vadászosztály lett és május elejére érte el a hadrafoghatóságot.²⁸⁴ Az egyre növekvő ellenséges támadások miatt és a hatékonyabb légvédelem érdekében azonban elengedhetetlené vált a II. osztály felállítását, amelyről 1944 augusztusában döntöttek. Az új osztály számára a kenyéri repülőteret szemelték ki, amelynek szemrevételezése során készült jelentés részletesen bemutatja adottságait:²⁸⁵

²⁸³ Gyimesi József: Az elszabotált sült malac. = MSz, 1991. 214. p.

²⁸⁴ A három vadászszázad nem újonnan felállított egységek voltak, csupán az átszervezés során kerültek új beosztásba.

²⁸⁵ HL, 101. vr. ep. 456/1944. 112. d.

1330/101.v.rep.oszt.pk.44.VIII.11.

Hadirepülőtér előkészítését kéri a 101/II.v.rep.osztálynak

A H.M.Légügyi Főcsoportfőnök Úr szóbeli döntése alapján kérem a Kenyeri-i repülőtérnek a 101/II.v.rep.oszt. bevetési repülőtérként való előkészítését.

Szemrevételezés alapján a szükségleteket és a jelenlegi helyzetet az alábbiakban jelentem.

1. Telephely a repülőtéren.

A II. osztály rejtett elhelyezése a repülőtéren a Regvi működése mellett sem ütközik akadályba. Szükséges volna azonban a repülőtérrel mindazoknak a repülőgépeknek azonnali eltávolítása, melyeket a Regvi osztály a kiképzésre nem használ állandóan. Véleményem szerint a jelenleg tároló százötven körüli géplétszámból a fele áttelepíthető. Javaslom a repülőgépek tárolására Túskevár melletti szemrevételezett hadirepülőteret, mely kis és közepes gépek fel és leszállására, valamint rejtett tárolására kiválóan alkalmasnak mutatkozik igen rövid időt igénylő karbahelyezési munkák után. (Bokrok tárolása, leszállási mező kijelölése.)

A v.rep.oszt. repülőgépei részére szükséges szilánkmentes karámok (17 drb. hármás karám) építése, valamint a közforgalmi és a karámokhoz a szükséges bekötőutak megépítése. (Kb. 5 km.)

A készület tartásához századonként 2 drb. oszt.törzs, 2 drb. műhelyszakasz, 1 drb. 60 személyes Serg barakk, összesen 9 drb. barakk telepítése szükséges.

A műhelyszakasznak további elhelyezéséhez a Királykut major egy istállóját kell rendbehozni.

A repülőtéren szükséges anyag beasásához és az óvóhelyek megépítéséhez a repülőtérparancsnokság részére egy zsidó munkás századot kellene tartósan biztosítani.

A szükséges üzemi áramszolgáltatást Vönöck községből kellene továbbvezetni.

A repülőtéri vízszükséglet biztosítására Királykut majorból lajtok beszerzése volna szükséges (2 drb. 800-1000 l-es) valamint kellő számú víztároló építése, ill. biztosítása az épületek közelében ill. telephelyen.

A földi rádióállomás telepítése Csönge majorban lenne.

2. Elhelyezés.

Földi részek Vönöck községben. A rendelkezésre álló csekély férőhelyek miatt szükség volna itt 3 drb. 100 személyes barakk felépítésére, ellenkező esetben még más községet is igénybe kellene venni és az elhelyezés szétszórt volna.

A pilóták elhelyezésére Kemenessömjén lett szemrevételezve. Mindkét helyen villanyvilágítás és víz biztosítva van.

3. Közlekedés

Repülőtér – Kenyeri 4 km.

Repülőtér – Vönöck 4 km.

Repülőtér – Vönöck – Kemenessömjén 8 km.

Repülőtér – Celldömölk 12 km. Útviszonyok jók.

A repülőtér feltételes megállóhely kitérő nélkül.

Kenyeri vasúti állomás mellékvágányokkal.

Vönöck vasúti állomás egy kitérővel.

4. Üzemanyagtárolás.

A repülőtéren csak hordókban. Egy javadalmazáshoz szükséges volna 200 hordó. További két javadalmazáshoz föld alá süllyesztett tárolók kellenének. (Kb. 70.000 liter).

Egyébként az üzemanyag a szükséges mellékvágányok hiányában csak Celldömölkön volna tárolható.

5. Lőtér.

Cákon (Kőszeg mellett) és Tapolcán

6. Légvédelem.

Szакlégvédelem a közelben nincs.

7. Összeköttetés.

Szükséges az alábbi összeköttetések biztosítása:

- a./ Harcálláspont-Sziklaközpont két külön nyomdokvonalú közvetlen távbeszélő a földi rád.áll.-on keresztül.
- b./ Harcálláspont – Veszprém harcálláspont közvetlen távbeszélő.
- c./ Kenyeri – Veszprém – Sziklaközpont R.-14. forgalmi kör.
- d./ FuG.-16. földi állomás. (Tartalékadóval).
- e./ Harcálláspont központ – Szállásközpont távb.
- f./ ” ” Repülőtérvközpont.
- g./ ” ” Pilótaszállás.
- h./ A reptér a 3.ker.lé.-hez tartozik, így az azzal való közvetlen összeköttetés Veszprém harcálláspont révén biztosítva van Kenyeri – Veszprém háp. közvetlen vonal által.

Kérem a repülőtér fentiek szerinti sürgős előkészítését és parancsot a szakközegek szemrevételezéséhez a II.v.rep.o. szálláscsináló részlegét a végleges helymegállapítások miatt mikor rendeljem ki Kenyeri repülőtérré.

Jelentem, hogy a 101/II.v.rep.o. bevetési kézségének elérése, mikor a repülőtér megszállása szükséges lesz három héten belül várható. Jelentem egyben, hogy a II.o. működése esetleg Veszprémből nem lesz végrehajtható, mert a szükséges berendezések, óvóhelyek stb. csak egy oszt. részére vannak biztosítva és így még ideiglenes elhelyezés esetén is azokat meg kellene újból építeni.

E jelentésemet a sürgösségre való tekintettel közvetlen felterjeszttem a H.M. Légügyi Főcsoportnak, a Légvédelmi Erők Parancsnokságának.

1 db. melléklet.

Veszprém, 1944. augusztus 11.

(Heppes Aladár)
101.v.rep.oszt.pk.

Levéltári források hiányában nem állapítható meg, hogy az előírt módosítások és átalakítások közül mennyi valósult meg, annyi biztos, hogy a REGVI gépeinek egy részét valóban áttelepítették Tüskevár mellé és a barakkok építése szintén kezdetét vette. A reptérre érkező Tobak Tibort is meglepte a változás: „Október 9-én egy javított G 6-ost kellett a műhelyünkből Kenyeribe átrepülnöm. (...) Nyár óta nem jártam itt. Akkor teljesen kibalt volt minden, most viszont nyugtató élet fogadott. Rejtett gépek, gépkocsik, sátrak, katonák és sok kedves ismerős.”²⁸⁶

1944. szeptember elején létrehozták a 101/II. vadászosztály keretét, parancsnokául Csathó Gyula őrnagyot szemelték ki. A 4. vadászszázad megszervezésével névlegesen megalakult az osztály, ezzel párhuzamosan pedig a honvédelmi miniszter szeptember 16-án kelt rendelete alapján 3 nappal később, 19-én elrendelték 101. vadászrezred felállítását is. Az ezred parancsnoka Heppes őrnagy lett. A 101/I. osztály három századdal továbbra is Veszprémben települt, míg az október elejétől bevethető 101/4. század a II. osztály számára kijelölt Kenyeri reptere helyett ideiglenesen szintén Veszprémben települt. Szeptember 25-én létrehozták a II. osztály másik két századát is – 101/5-6. – Prónavölgyi István százados és Málík József hadnagy parancsnoksága alatt. Míg a

²⁸⁶ Tobak, 1989. 142. p.



65. kép

Messerschmitt Me-210 típusú romboló a levegőben

4. és 5. század harci alakulatként, addig a 6. századot a vadászpilóták kiképzésére hozták létre.²⁸⁷

A vadászegységek és a pilótaképzés kiszolgálása mellett még egy további funkciót is ellátott a repülőtér. A frissen gyártott gépek közül többet itt tároltak és rejtettek, mielőtt az egységekhez került. Így például a 102/1. és 102/2. gyorsbombázó század Me-210-eseit 1944. június 20-tól kezdődően repülték át Kenyeriből.²⁸⁸ Az átrepülésekhez azonban helyenként balesetek is társultak. 1944. július 28-án 11.50-kor például Vönöck község határában a 102/1. gyorsbombázó század állományaiba tartozó Z.084 jelű Me-210 típusú gép motorhiba miatt kényszerleszállást hajtott végre. A gép a földet éréskor erősen megrongálódott, a pilótát pedig sérülésekkel szállították a celldömölki kórházba.²⁸⁹

1944. december 16-án a 102/1. vadászbombázó század pilótáira várt négy új Fw-190-es gép átvételre. Kishady Gábor főhadnagy, Horváth Sándor, Róza János és Sztrókay Géza szakaszvezetők nyitott tehergépkocsin utaztak Páliból Kenyeribe.

„A -11°C hidegben irgalmatlanul átázunk. Azonnal gépbe ültünk, lemotorpróbáztunk. Hamar átmelegedtünk. Előkészültünk az induláshoz. A

²⁸⁷ HL, 101. vr. ep. 1. sz. pcs. (1944. nov. 30.), 37. sz. pcs. (1944. okt. 10.), 42. sz. pcs. (1944. okt. 15.) 110. d.

²⁸⁸ Szilaj Varga Gyula közlése. = MSz, 1998. 41. p.

²⁸⁹ HL, Andreánszky. Id. eö. 1944. aug. 5.



66. kép

Kishady Gábor főhadnagy balesete Kenyeriben, 1944. december.16-án

gépek félkarajban álltak. Rózsa, Sztróckay, Kishady, Horváth sorrendben indultunk. Majd a levegőben váltunk helyet. Az előttem gurulók felkavarták a bavat. A gépeket nem láttam, de tudtam, hogy elemelkedtek. Kishady főhadnagy indult, én a nyomában, kissé balra 30 m-re lemaradva. Előrenyomtam a gázkart, indultam. A hó fogta a gépet, de azért az szépen elbogyta a földet. Behúztam a futóművet és a fékszárnnyakat. A fák magasságában repültem 10-12 m-en, amikor a gép elkezdett függőleges tengelye körül balra fordulni. Ellene csürtem, nem reagált. Mikor már kb. 45°-ra bedőlt, lekaptam a gázt. A gép szépen visszabillent vízszintesbe. Újra gázt adtam. Gyorsult, de ismét balra dőlt és a hátára akart fekiüdni. A fák koronája alá sülyvedtem. Közeledett az erdő. Lekaptam a gázt, kikapcsoltam a gyújtást és elzártam a benzint. Mindezt egy pillanat alatt. Már is a földhöz csapódtam. Ez volt a szerencsém. Nagy sebességgel – mintegy 200 km-rel óránként – lapos szögben értem talajt. A gép csúszott, rohant... Egy farakás fogott fel, a gép megállt, de a fejem nem: bevartem a műszerfalba. A gép nem robbant, nem is gylladt ki. Időben és jól cselekedtem.”²⁹⁰ Kishady főhadnagy hasonló sorsra jutott. Mint később kiderült, a szárnyra és a kormányfelületekre egyoldalúan fagyott hó megváltoztatta a szárny profilját és ez vezetett a balesethez.

²⁹⁰ Horváth, 1993. 65-66. p.

Pilótaképzés Kenyeriben

Az első csoport, akik Kenyeriben nyertek kiképzést, az 1942-ben bevonult légénységi állományú pilótanövendékei voltak. Ők 1944 nyarán, Pápán kaptak vadász-harciképzést és július 19-én hagyták el a pápai repülőteret. Ezt követően július 23-án a növendékek egy részét átvezényelték a kenyeri repülőterre, míg a másik részleg műszerrepülő²⁹¹ kiképzésre ment Szegedre.

„Kenyeriben a község iskolájának két tantermében rendezkedtünk be. Az iskola parancsnoka, Bánlaky György főhadnagy, valamint helyettese, Jablonszky Elemér Pápán maradtak. Több idős oktató pilóta volt velünk Kenyerin. (...) Augusztusban a kiképzésben kényszerzsinetek álltak be, mert akadozott a benzínellátás. (...) Az iskolában, ahová el voltunk szállásolva, szeptemberben megkezdődött a tanítás, s ezért onnan ki kellett költöznünk a község szélén lévő két fabarack épületbe. A három-négy személyes szobákban kellemes szállásra találtunk, emellett fürdő és WC is volt az épületben.”²⁹²

A kiképzés során a növendékeknek először Sólyommal kellett repülniük oktatóval – annak ellenére, hogy a típussal már egyedül repültek. Csak ezután kezdődhetett a Héja-kiképzés, először a fel- és leszállások gyakorlása, szeptember közepétől pedig a műrepülés következett. Október 18-án a csoport 2 év katonai szolgálata lejárt, de további szolgálatot vállalhattak szakaszvezetői előléptetés mellett. Szinte mindenki jelentkezett. Ugyanakkor parancsban ismerték el részükre a vadásziskola elvégzését és jogosultak lettek az Arany Sas viselésére. *„Decemberben már nem repültünk benzínhiány, a repülőtér rossz talaja és az időjárás miatt. A faluvégi barackokból is kitelepítettek minket, mert azok kellettek a most már ezreddé felfejlődött Pumások egyes századainak.”²⁹³*

Időközben az 1942-ben bevonult repülő akadémikus jelöltek – őket 1944. augusztus 20-án avatták repülőtisztokká – egy csoportjának június 8-án át kellett települnie Kenyeribe, mivel a tapolcai repülőtér kicsi mérete miatt alkalmatlan volt Héja-kiképzésre. A parancsnok Gyenes János százados volt, a repülésvezető Bakcsy Gergely főhadnagy, az alosztályparancsnok pedig Orsovay Ervin. Polyák Tivadar akadémikus a kiképzés során négy darabba tört egy Héját leszállás közben. Szerencséjére a gép nem gyulladt ki és a pilóta szorosan bekötötte magát, így

²⁹¹ Műszerrepülésnek – hétköznapi repülőnyelvben vakrepülésnek – a repülőgép térbeli helyzetének meghatározását és magát a repülést nevezzük kizárólag a gép műszerei segítségével.

²⁹² Csóka, 1992. 213–214. p.; A szerző az oktatók közül megemlíti Gyenes László századost, Moksony Ferenc főhadnagyot, Suttay Koppány János törzsőrmestert.

²⁹³ Csóka, 1992. 214–215. p.; A csoport tagjainak a karácsonyi ünnepek után hirdették ki, hogy melyik alakulathoz osztották be őket és ezt követően elhagyták Kenyerit.

enyhe agyrázkódással és néhány napos kórházi tartózkodással megúsza a kalandot. A III. fokú kiképzés során Kenyeriben az akadémikusok fejenként 80 felszállást és mintegy 16 óra repülést teljesítettek.

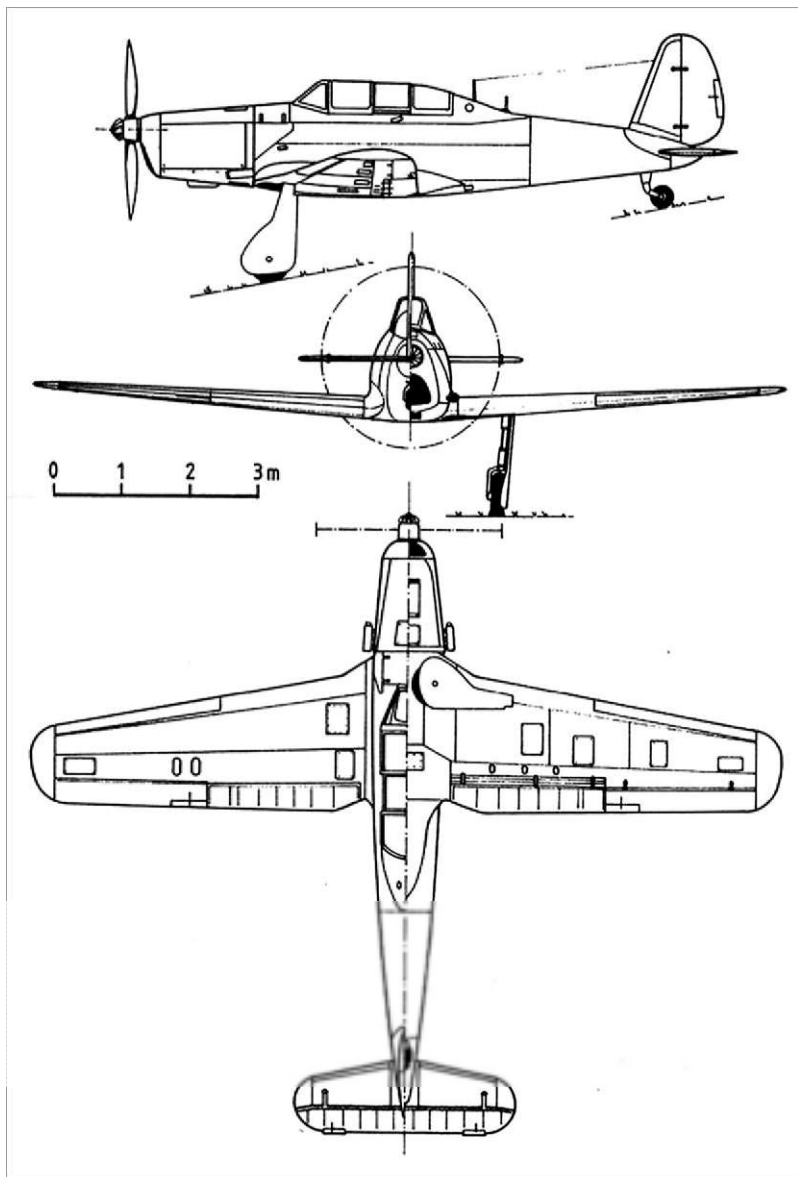
Az avatást követően repülőtiszteket 1 heti szabadság után különböző egységekhez vezényelték, az újdonsült hadnagyok és zászlósok közül néhányan Kenyeribe kerültek: *„Így a mi csoportunk a REGVI-hez került Kenyeribe továbbképzésre. Augusztus 29-től december 5-ig voltunk a REGVI állomágyában és Vönöckön, majd Cellödömölkön laktunk magánházaknál. Október 21-én költöztettek ki bennünket Kenyeribe, ahol először egy iskolaépületben, majd a REGVI osztály épületében kaptunk elhelyezést. Közben folytattuk az Akadémián felbemaradt kiképzésünket.”*²⁹⁴

Az évfolyam vadászjelöltjeinek harmadik csoportja a kötelező műszerrepülő tanfolyamot²⁹⁵ október 19-én fejezte be Acsádon és ezután vezényelték a 28 növendéket Kenyeribe, a REGVI-hez. Itt fejenként 11 órát repültek Arado Ar 96/B típuson, három felszállást hajtottak végre Héjával és 4 órát repültek vele. A három felszállás közül kétszer lőttek Cákon és ezzel be is fejeződött a – gyorstalpaló, ezáltal nem túl alapos – III. fokú kiképzésük. Startkönyveiket 1944. november 4-én írták alá és a csoportot útbá indították Székesfehérvárra Bf 109 átképzésre.²⁹⁶

²⁹⁴ Papp Ferenc: Irány Kolberg! = MSz, 1992. 222. p.; A fent említett csoportot december 5-én az ugyancsak Kenyeriben állomásozó 101. vadászrepülő ezred II. osztályához (lásd később) vezényelték, ám mivel hadrafoghatóságukhoz hiányzott a minimális vakrepülő kiképzés, december 13-án az 1. Műszerrepülő századhoz vezényelték. A század kiképzése váti repülőtéren folyt, az elhelyezés pedig az acsádi kastélyban volt. 1944 utolsó napján kapta kézhez a század a Kolbergbe történő áttelepülésről szóló parancsot. Az ezt követő viszontagságok befejezéseként a század tagjai amerikai hadifogságba estek.

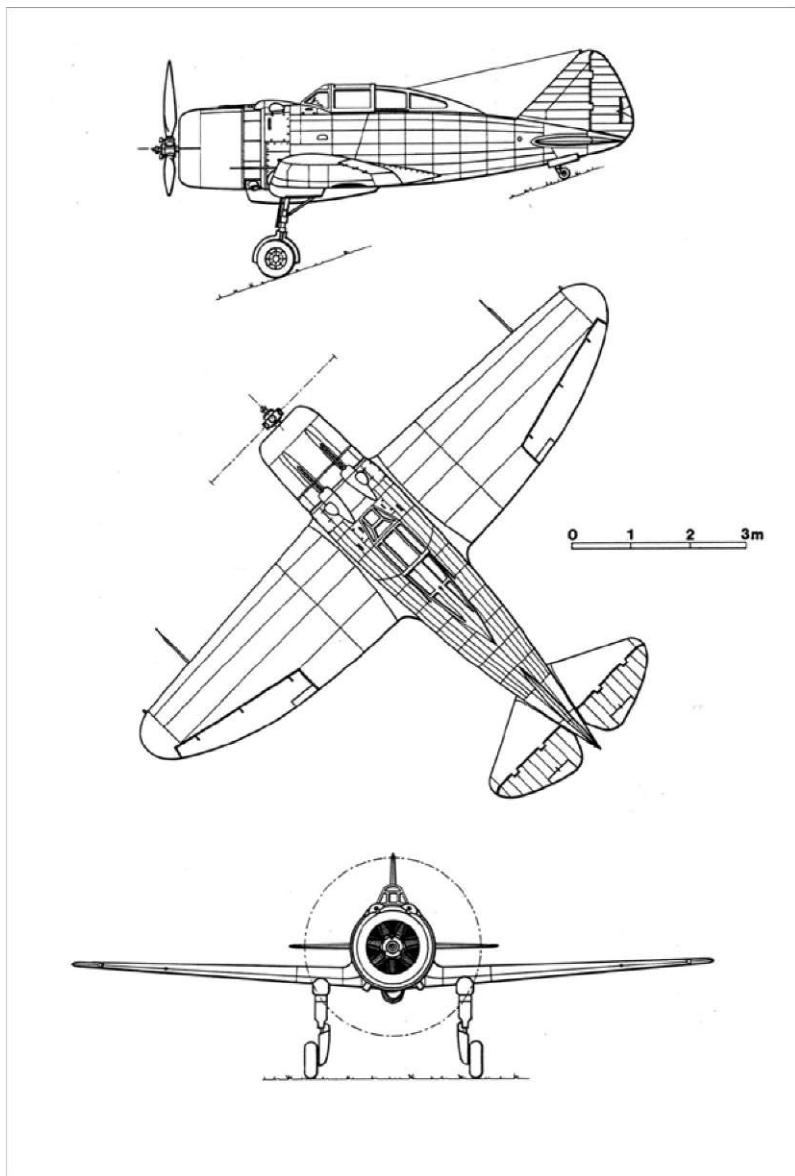
²⁹⁵ A vadászátképző tanfolyam előtt a növendékeknek 20 órás műszerrepülő tanfolyamon kellett részt venni. Az 1944. augusztus 20-án avatott évfolyam első csoportja (első vadászcsoporth) 1944. június 17-én kezdte meg a műszerrepülő-képzést és július 22-én fejezte be, ezután a székesfehérvári Német–Magyar Vadász Tanfolyamon kapták meg az átképzést. A harmadik műszerrepülő csoport (második vadászcsoporth) szeptember 11-én fejezte be a tanfolyamot, a negyedik (harmadik vadászcsoporth) szeptember 19-e és október 19-e között abszolválta a műszerrepülő képzést, míg az ötödik csoport (negyedik vadászcsoporth) 1944. október 20-án végzett. A második csoport 50 órás műszerrepülő képzést követően. Dr. Farkas Jenő visszaemlékezése alapján június 12. és október 15. között a Romboló Kiképző Kerethez távoztak Bf 110 átképzésre.

²⁹⁶ Farkas, 1998. 203. p.; A csoport tagjai: Balogh István, Bardón Pál, Bársony György, Berkesy Márton, Czurek József, Egry Tamás, Endrődi József, Forgács István, Graffy György, vitéz Horváth György, Horváth János, Imecs József, Kárpátvölgyi István, nemes Keller László, Kovács Gábor, Mátételki József, Sáros Mihály, Szendrei Gedeon, Szentágotai József, vitéz Szentgyörgyi Zoltán, Székely Nándor és Tar János lt. hadnagyok, Rónay Kálmán ht. zászlós, Besze Mihály, Kocsis Nándor, Lassú Béla és dr. Nagy Gábor t. zászlósok, Eszéki János tsz. szakaszvezető, Fehér Gusztáv szakaszvezető.



8. vázlatrajz

Arado Ar-96 hárommotoros rajza



9. vázlatrajz

Reggiane Re-2000 háromnézeti rajza



67. kép
Papp Tibor főhadnagy (középen)

A novemberben megalakult 6. század parancsnokává Papp Tibor főhadnagyot nevezték ki.²⁹⁷ November 16-án a 6. századhoz vezényelték oktatónak Somlós Ferenc főhadnagyot a 101/2. század parancsnokát és Nagy László őrmestert a 101/5. századtól. A század földi részlegének parancsnoki helyére Pantos András hadnagyot osztották be. Ugyanakkor az osztály számára történt kiutalások közül most először nevesítették a 6. századot: nyolc darab Bf 109G-6 vadászgépet kaptak a 4. század állományából, amelyek közül négyet azonnal át is kellett repülni Kenyeribe.²⁹⁸

A kiképző század növendékei is hamarosan megérkeztek, az elsők az 1944. augusztus 20-án avatott évfolyam második vadászcsoportjából kerültek ki. A csoport kalandos úton – és nagy kitérőkkel – jutott el Kenyeribe az átképzésre, így nem csodálható, hogy a bevonulás is elhúzódott. A Repülő Erők Parancsnokságának november 11-én kelt rendeletével 15 növendéket osztottak be a századhoz, akik november 16. és december 5. között tudtak bevonulni.²⁹⁹

Két Bf 109 vadászgéppel indult meg a kiképzés, de mindjárt az első napok áldozatot követeltek. Török Ferenc hadnagy december 4-én délelőtt 10.00-kor lezuhant, halálát valószínűleg a légcsavar állítójának meghibásodása okozta. „Bátorfi János betegen vagy két kilométert futott barátját menteni. A gép égett, a betöltött lövedékek pattogtak. Fülöp űrgy. úr ordított, hogy senki nem mehet a géphez. Török Ferenc repülőhalált halt. Bátorfi másnap egy hónapra Szombathelyre került kórházba.”³⁰⁰ A haláleset Vönöckön került anyakönyvezésre.³⁰¹

²⁹⁷ Papp Tibor ezt megelőzően mint kiképző (Tapolca, Szombathely) és harci pilóta tevékenykedett. Utóbbi minőségében részt vett a jugoszláv hadjáratban, majd 40 bevetést repült a keleti hadszíntéren három igazolt légi győzelmet aratva, végül pedig az amerikaiak elleni 22 bevetés során két B-24-es bombázó lelövésével tüntette ki magát. A 101/2. vadászszázad első tisztje, később parancsnoka volt Kenyeribe kerülése előtt.

²⁹⁸ HL, 101. vr. ep. 43. sz. pcs. (1944. nov. 16.) 110. d.

²⁹⁹ HL, 101. vr. ep. 43. sz. pcs. (1944. nov. 16.), 45. sz. pcs. (1944. nov. 22.) 110. d.

³⁰⁰ Farkas, 1998. 206. p.

³⁰¹ VaML, Vönöck halotti akv. 25/1944.



68-69. kép
Repülő baleset a 101/6. századnál

Sajnos, nem ez volt az egyetlen haláleset ebben az időszakban. Bakonyi Miklós hadnagy november 22-én 16.00-kor zuhant le Rábakecskéd határában, a 21 éves repülőtszít balesetét jó barátja, Lengyel József elevenítette fel: *„A gépállomány zöme lerongálódott, első vonalbeli gépből állt. Micu gépének a farkrésze egy 10.000 m-es magassági repüléssel egybekötött 3000 m-es zuhanási feladat alkalmával, a zuhanásból való kivételkor lecsavarodott és egy lapos hát-dugóhúzóba esett. Ez alkalommal reptériügyeletes tiszti szolgálatot teljesítettem. Az üvegbangú, túlpörgő motor zajára felfigyelve, mindannyian elképedve néztük a lejátszódó tragédiát. Úgy látszott, hogy a hát-dugóhúzóban pörgő gépből a centrifugális erő Micu-t kifelé nyomva, az ugrásban segítette volna. Egyhangúlag, de persze hasztalanul, kiáltottunk: »Ugorj Miki, ugorj!« Sajnos – talán eszméletét vesztette a kivételkor – nem ugrott. Mikit nagy kegyelettel, teljes katonai díszben kísértük utolsó útjára Kenyeri temetőjében.”³⁰²*

1944. december 20-án meghatározták a 101/6. repülőszázadnál folytatandó kiképzés részleteit. Eszerint 1945. április 30-ig összesen 55 fő repülőgép-vezetőt kell kiképezni 15-20-20 fős turnusokban. (Ebből az első turnus már vezényelve volt.) A szükséges kiképző személyzetet és gépanyagot a 101. vadászrezred biztosította és a vezénylésre kerülőknél a műszerrepülő előképzésről kivételesen eltekintettek. A repülő kiképző dandár parancsnokának rendeletére azonban 1945. január 26-án Heppes Aladár ezredparancsnok jelezte, hogy a Messerschmitt átképző tanfolyam teljes csődje miatt 3×15, azaz 45 fő kiképzésére tud vállalkozni. Ugyanakkor jelezte, hogy a tanfolyam nem turnusokban, hanem egyéni rátermettség szerint halad és előreláthatólag 1945. február végére – március közepére várható a kiképzés befejezése megfelelő időjárás esetén. Ezt követően a századot harcra kívánta állítani.³⁰³

A „Kölyök” századnál a kiképzés alatt álló csoportot repülési késég szerint megosztották, mivel voltak olyanok, akik szeptember óta, vagyis 3 hónapja nem repültek. A csoport első fele (nyolc fő tisztt) már decemberben megkapta az átképzést Bf 109-re, amelyet január 1-jén fejeztek be és ezt követően áthelyezték őket különböző vadászszázadokba. A csoport másik fele a december hónapot Arado és Héja lövészzel töltötte és csak 1945 januárjában került sor a Bf 109-es átképzésükre. Frankó Endre hadnagy például decemberben Arado B-vel 13, Héjával négy felszállást végzett 8 óra 40 perc repülési idővel, januárban Arado B-vel hét felszállással 2 óra 20 perccel, a Messzer kiképzés során pedig 13 felszállással 6 órát repült. Átképzése során összesen 17 órát töltött a levegőben. A csoport négy pilótáját 1945. január 26-án vezényelték harci alakulatokhoz.³⁰⁴

³⁰² VaML, Rábakecskéd halotti akv. 39/1944.; Lengyel József: 1944. augusztus 20-i avatási évfolyam. Lovasnemzet voltunk, repülőnemzet leszünk. = MSz, 1990. 146. p.

³⁰³ HL, 101. vr. ep. 132/hdm. – 1945. 112. d.

³⁰⁴ Farkas, 1998. 206. p.; HL, 101. vr. ep. 3. sz. pcs. (1945. jan. 4.) 110. d.



70. kép

Égő Súlyom Kenyeri repülőterén

Január 24-én Papp Tibor jelentése szerint 26 fő állt kiképzés alatt, 18 tiszt és nyolc legénységi állományú. Ebből 10 tiszt Me-kiképzés alatt, a többiek továbbképzés alatt. További kilenc fő volt előjegyezve kiképzésre, ők ekkor már megkezdték az átképzést, műszerrepülő tanfolyamon vettek részt Váton.³⁰⁵

A negyedik vadászcsoporthoz 18 növendékét 1944. december 20-án született rendelet értelmében helyezték a 6. századhoz. Január és február hónapokban folyt a kiképzésük és március közepére 12 fő közülük be is fejezte azt, ezután harci alakulatokhoz kerültek.³⁰⁶

Természetesen számos baleset történt a kiképzés során Kenyeriben, amelyek közül a legtöbb felderítetlen marad, de érdemes megemlíteni két ismert esetet. Lucskó András zászlós 1945. február 20-án a V.609-es jelű Héjával készült leszállni, de a hóban fejre állt és a gép 20%-os sérülést szenvedett. Ugyancsak Lucskó zászlós március 13-án egy Bf 109-essel felszállás közben beperdült, ez a vadászgép 60%-os sérüléssel zárta a kalandot, míg a pilóta sértetlenül úszta meg mindkét szer.³⁰⁷

³⁰⁵ HL, 101. VI. ep. 132/hdm. – 1945. 112. d.; A kiképzésre előjegyzettek: Miklósi Sándor, B. Nagy Károly, Papp Ferenc, Simon Pál, Drávai Pál és Lóránt István hadnagyok, Somodi Zoltán és Oltay Aladár zászlósok, valamint Tass Mihály szakaszvezető

³⁰⁶ HL, 101. VI. ep. 1. sz. pcs. (1945. jan. 2.), 50. sz. pcs. (1945. márc. 19.) 110. d.

³⁰⁷ Punka, 1995. 122. p.

GYÁR	Bücker	Weiss Manfréd	Arado	MÁVAG
TÍPUS	Bü 131B	WM 21	Ar 96B-2	Re-2000
NEV	Jungmann	Sólyom		Héja
Hossz (m)	6,62	9,64	9,10	8,39
Fesztáv (m)	7,40	12,90	11,00	11,00
Magasság (m)	2,35	3,50	2,60	3,10
Teljes tömeg (kg)	670	3400	1700	2520
Motor teljesítménye (LE)	100	870	465	930
Maximális sebesség (km/h)	183	300	330	485
Csúcsmagasság (m)	4050	8000	7100	10500
Hatótávolság (km)	628	750	990	900
Fegyverzet		2×7,92 mm gp 1×7,92 mm gp 240 kg bomba	1×7,92 mm gp	2×12,7 mm gp
Legénység (fő)	2	2	2	1

15. táblázat

A leggyakrabban használt magyar kiképző repülőgép-típusok műszaki jellemzői

Név	Bevonult a szd.-hoz (Vezénylés dátuma)	Kiképzés befejezése (Vezénylés dátuma)	Beosztva	Megjegyzés
Zimonyi Pál hdgy.	1945. márc. 02.	---		
Aponyi Albert hdgy.	1945. febr. 20.	---		
Bajza László hdgy.	1944. nov. 16.	1945. jan. 01.	101/1.	
Csizmadia Sándor hdgy.*	(1944. nov. 11.)	(1945. márc. 19.)	101/1.	
Eggenhoffer Béla hdgy.	(1945. jan. 02.)	(1945. jan. 26.)	101/5.	
Frankó Endre hdgy.	1944. dec. 05.	(1945. jan. 26.)	101/3.	
Gáspárfalvi József hdgy.	1944. nov. 22.	1945. jan. 1.	101/3.	
Hornyk József hdgy.	1945. febr. 20.	---		
v. Horváth Béla hdgy.*	(1945. jan. 02.)	(1945. márc. 19.)	101/7.	
Mátay Andor hdgy.*	(1945. jan. 02.)	---		Házasságot kötött, a kiképzést nem fejezte be
Mátételky Dezső hdgy.*	(1945. jan. 02.)	(1945. márc. 19.)	101/9.	
Nádor Ferenc hdgy.	(1945. jan. 02.)	---		felmentve 1945. jan. 26.

Nyári György hdgy.	(1944. nov. 11.)	1945. jan. 1.	101/5.	rep. tilalom alól feloldották
Orosz Attila hdgy.	1944. nov. 22.	1945. jan. 01.	101/3.	repüléstől letiltották
Partos András hdgy.*	1945. jan. 26.	(1945. márc. 19.)	101/4.	
Pati Nagy Miklós hdgy.*	1944. dec. 04.	(1945. márc. 19.)	101/9.	
Polyák Tivadar hdgy.*	(1945. jan. 02.)	---		átvágódott Súlyommal valószínűleg félbeszakította a kiképzést
Szabó János hdgy.	(1945. jan. 02.)	(1945. jan. 26.)	101/1.	
Szakács Károly hdgy.	1944. nov. 22.	1945. jan. 01.	101/4.	
Tóth József II. hdgy.*	1944. nov. 14.	---		
Török Ferenc hdgy.	1944. nov. 16.	---		+ 1944. dec. 4.
báró Apor Gábor zls.	1945. febr. 20.	---		
Asztalos Károly zls.	1944. nov. 16.	1945. jan. 01.	101/1.	
Bátorfi János zls.*	1944. nov. 16./22.	(1945. márc. 19.)	101/1.	bombatámadás-kor megsérült
v. Berényi Sándor zls.*	1944. dec. 03.	(1945. márc. 19.)	101/1.	
Bélyi Ödön zls.	1944. dec. 05.	(1945. jan. 26.)	101/4.	
Bojtor István zls.*	(1945. jan. 02.)	---		a REGVI II-nél maradt
Bözsöny György zls.	1944. nov. 22.	1945. jan. 01.	101/2.	
Dinka Tibor zls.	1944. nov. 16.	1945. jan. 01.	101/2.	
Farkas Károly zls.*		(1945. márc. 19.)	101/1.	
Lénárt Tivadar zls.*	(1945. jan. 02.)	(1945. márc. 19.)	101/7.	
Lucskó András zls.*	(1945. jan. 02.)	(1945. márc. 19.)	101/8.	
Száva László zls.	1945. febr. 20.	---		
Berger János szk.v.*	(1945. jan. 02.)	---		
Csom János szk.v.*	(1945. jan. 02.)	---		
Hantos József szk.v.*	(1945. jan. 02.)	(1945. márc. 19.)	101/8.	
Hirsch Jenő szk.v.*	(1945. jan. 02.)	(1945. márc. 19.)	101/7.	
Kaszás Imre szk.v.*	(1945. jan. 02.)	---		
Nyegritz Tibor szk.v.*	(1945. jan. 02.)	---		
Somos József szk.v.*	(1945. jan. 02.)	---		
Tass Károly szk.v.	1944. dec. 16.	---		
Urbán József szk.v.*	(1945. jan. 02.)	---		
Végh Andor szk.v.	1944. nov. 14.	---		

* 1944. február 5-én kiképzés alatt álltak

16. táblázat

A 101/6. századnál kiképzett pilóták

Harci alakulatok a reptéren

A 101/11. osztály élén már október 17-én változás történt, Csathó Gyula őrnagy helyett a parancsnokságot Fülöp István őrnagy vette át – róla kapta az osztály az „István” fedőnevet. Október 25-én helyezték át az 5. század parancsnokát, Pávai Vajna György főhadnagyot is új beosztási helyére. A másnap, 26-án beosztott 10 pilótával együtt immár 14 főre duzzadt a század állománya.³⁰⁸

Am alig telt el pár nap az új pilóták beérkezése után, november 9-én máris haláleset árnyékolta be a kenyeri reptér mozgalmas életét. Endrői György hadnagy tanúja volt a balesetnek: „Nagyobb forgalom volt éppen, és a mi századunknak indítóüzetet kellett adni. Rám esett a választás. Röviddel kijelölésem után egy Messer állt meg a startvonalon és a pilóta integetett, hogy menjek oda. Meglepetésemre egy régi csanaki barátom, Kovács Pista ült a gépben. (...)

Hamarosan megtudtam, hogy miért integetett. Elkérte az oxigénáramomat, s én szívesen odaadtam. (...) Atadtam az oxigénáramot és elindítottam. A repülőtéren ezt követően aggodalom volt leolvasható mindenki arcáról. Egy nagy robbanást hallottunk, és az erdő mögül füstfelbő emelkedett a magasba. A kiképzőegységparancsnoka jött hozzám érdeklődni, hogy ki lehetett az, akinek a gépe felrobbant... Hozott egy Bückert..., nézzük meg.

Egy út és faszor mellett, a földben volt egy bevágás, de a repülőgépből nem láttunk nagyobb darabot. Én megjegyeztem, hogy ilyen esetben a Messer motorját látni kellene, ez nagyobb darab, és az nem tűnik el. Kiderült, hogy nem is tűnt el, hanem messze, ahol nem is kerestük, egy tanya belső udvarán volt. A felderítő utunkról eredmény nélkül térünk vissza.”³⁰⁹

Kovács István tizedes, a 101/5. század pilótája leborítás gyakorlása közben gépét nem tudta a zuhanásból kivenni és 10.00 tájban Kenyeri közelében fúródott a földbe. A halálesetet Rábakecskédén anyakönyvezték, de a temetésre nem itt került sor, a szülők ugyanis hazavitték a pilóta maradványait Ménfőcsanakra és ott helyezték örök nyugalomra.³¹⁰ Ifj. Sarkady Sándor kutatásainak köszönhetően tudjuk, hogy Kovács István valójában Kenyeritől kb. 6 kilométerre, északra, Rábakecöl községben zuhant le. Az ő könyvéből idézzük Tuba Pál polgármester visszaemlékezését: „Édesapám éppen répát rakott le egy lovas kocsirol. Ő úgy mesélte, hogy többen meg is jegyezték, hogy ez a gép előbb vagy utóbb le fog zuhanni. Úgy a negyedik-ötödik fordulóra a vadászgép egészen alacsonyra ereszkedett.

³⁰⁸ HL, 101. vr. ep. 21. sz. pcs. (1944. okt. 24.), 23. sz. pcs. (1944. okt. 26.) 110. d.

³⁰⁹ Endrői György: Velem történt 1944–45-ben. = MSz, 1996. 203. p.

³¹⁰ VaML, Rábakecskéd halotti akv 37/1944.; Csóka István: Ők is Pumások voltak. = MSz, 1996. 326. p.



71. kép

Szebeni Antal hadnagy, a 101/5. vadászrepülő-század pilótája

*Mintha rárepülést végzett volna. A szárny azonban elérte a földet. Amikor a gép szárnya a földnek ütdött, az azonnal félrobbant.*³¹¹ Egy másik szemtanú szerint a gép leszakadt motorja egészen a faluig repült, a pilóta maradványait pedig egy faladában gyűjtötték össze, amit egy-két nappal később szállítottak el a faluból.³¹²

November 7-én a 101/II. osztálytörzs parancsnoki rajába osztották be Rákász József főhadnagyot és Fekete Ottó zászlóst.³¹³

December 2-án a 4. századot kivonták az I. osztály alárendeltségéből és megkezdték a visszaköltözést eredeti repülőterükre, így hamarosan a II. osztály mindhárom századának gépei Kenyeriből szállhattak fel – bevetésre vagy gyakorló repülésre.³¹⁴ Az áttelepülés³¹⁵ kapcsán a 4. és 5. század parancsot kapott, hogy 7.00-tól 15.00-ig külön parancs nélkül, automatikusan 30 perces készütséget tartsanak.³¹⁶

December 23-án elrendelték a 101. vadászrepülő-ezred ezredtörzsének Veszprémből Kenyeribe való áttelepülését. Heppes ezredes az érkezéséig Csathó Gyula őrnagyot bízta meg a parancsnoki teendők ellátásá-

³¹¹ Sarkady, 2004. 81. p.

³¹² Uo.

³¹³ HL, 101. vr. ep. 34. sz. pcs. (1944. nov. 7.) 110. d.

³¹⁴ HL, 101. vr. ep. 55. sz. pcs. (1944. dec. 2.) 110. d.

³¹⁵ Áttelepülésnek a repülőegységek települési helye megváltoztatásának folyamatát nevezzük. Ez magában foglalja a repülőgépek átrepülését, a személyi állomány, az anyagi eszközök, valamint a kiszolgáló és biztosító technika átszállítását. Általában légi és földi lépcsőben hajtják végre.

³¹⁶ HL, 101. vr. ep. 56. sz. pcs. (1944. dec. 3.) 110. d.

val, ő maga az 101/I. osztálynál maradt.³¹⁷ Pár nappal később jelentették, hogy az ezredparancsnokság Sömjénmihályfán, az evangélikus iskolába települt, a távbeszélőközpontot felszerelték („Bölcső” fedőnévvel).³¹⁸

Természetesen a repülőalakulatok működése nem volt mindig sűrűdásmentes a lakossággal. Előbbiek előszeretettel használták ki az kínálkozó lehetőségeket utóbbiak kárára, így a parancsnokság a panaszok végett kénytelen volt intézkedni. Megtiltottak mindenféle önkényeskedést, külön megemlítve, hogy az elszállásolt alakulatok faszükségletük kielégítésére nem vehetik igénybe a polgári lakosságot, előfogat kiutalási jog pedig kizárólag a celldömölki katonai parancsnokot illeti meg. Az ezredparancsnokság felhívta a figyelmet arra, hogy az alárendelt alakulatok mindenféle igényüket kizárólag az előjáró parancsnokságuk tudtával és a községi hatóság útján eszközölhetnek.³¹⁹ Az előírások betartatásának hatékonyságát jól mutatja, hogy alig 2 héttel később újra foglalkozni kellett a kenyéri reptér környéki önhatalmú fakitermeléssel.³²⁰ Persze a lakosság és a repülőök kapcsolatának fordított példáját is találunk, többen itt találtak rá életük párjára. Szabó Józsefi főhadnagy, a 4. század pilótája például 1944. október 31-én megnősült – igaz az illetékes hatóság engedélye nélkül, amiért 30 nap szobafogsággal büntették (a két tanút pedig 10-10 nap állomásfogsággal).³²¹

1945. február 1-jén az ezredparancsnokság elrendelte, hogy a rendelkezésre álló gépkocsi és üzemanyag korlátozott mennyisége miatt a repülőalakulatok a lehető legközelebb települjenek a repülőtérhez. A parancs szerint a II. osztály minden egységével Vönöckre kellett települnie. Ezt úgy kívánták elérni, hogy a már Vönöckön települt idegen alakulatokat, illetve hozzátartozókat kitelepítik vagy a Kemenessömjénben és Sömjénmihályfán települt alakulatokkal szállást cserélnek. Ezenkívül a Veszprémben lebontott három barakk a reptéren való mielőbbi felépítését is szorgalmazták, hogy a repülőöknek helyet biztosíthassanak.³²²

A 101/II. vadászrepülő-osztály tevékenysége e helyen teljes részletességgel nem kerül bemutatásra, kizárólag a kenyéri reptér védelmében történt bevetéseket, illetve a reptéren történt baleseteket taglaljuk. Hogy mégis képet alkothassunk az osztály harci tevékenységéről, álljon itt néhány szemléletes kimutatás.

³¹⁷ HL, 101. vr. ep. 67. sz. pcs. (1944. dec. 23.) 110. d.

³¹⁸ HL, 101. vr. ep. 70. sz. pcs. (1944. dec. 29.) 110. d.

³¹⁹ HL, 101. vr. ep. 4. sz. pcs. (1945. jan. 5.) 110. d.

³²⁰ HL, 101. vr. ep. 13. sz. pcs. (1945. jan. 17.) 110. d.

³²¹ HL, 101. vr. ep. 71/1945., 72/1945., 73/1945. 112. d.

³²² HL, 101. vr. ep. 24. sz. pcs. (1945. febr. 1.) 110. d.

Név és rendfokozat	Bevételek			Légi győzelmek			Megjegyzés
	össz.	febr.	márc.	össz.	febr.	márc.	
101/11. vadászrepülő-osztály „István”							
Fülöp István őrgy. pk.	6	-	-	-	-	-	
Prónavölgyi István szds. pk-h	8	1	3	-	-	-	
Osztálytörzs parancsnoki raj							
Rákász József fhdgy.	23	4	4	-	-	-	
Kiss Elemér fhdgy.	14	3	3	-	-	-	
101/4. vadászrepülő-század „Vihar”							
Füleki Béla fhdgy. pk.	43	6	6	5	-	-	
Lója Géza fhdgy.	17	4	5	3	-	-	Kényszerleszállt 1945. márc. 22-én, agrárkódás
Rejtő Ernő fhdgy.	28	4	4	-	-	-	
S. Csáklány Máriusz fhdgy.	7	-	1	-	-	-	Több ízben gyengélkedett
Szabó József fhdgy.	11	-	3	1	-	-	
Partos András hdgy.	2	-	2	-	-	-	
Szakács Károly hdgy.	9	2	1	-	-	-	
v. Szecsey Gábor hdgy.	8	-	-	1	-	-	Eltűnt 1945. jan. 3-án
Bélyi Ödön zls.	7	3	4	-	-	-	
Fekete Ottó zls.	16	3	5	2	-	2	
Sziráki Mihály zls.	15	6	6	1	1	-	
v. Kass Ferenc tórm.	8	1	3	-	-	-	
Molnár Lajos őrm.	12	-	-	2	1	-	Eltűnt 1945. febr. 4-én
Nemeslaki Zoltán őrm.	7	-	-	1	-	-	Eltűnt 1945. jan. 1-én
Tanács Sándor őrm.	19	1	3	-	-	-	
Kneip Ede szkvt	8	-	-	-	-	-	6. szd-hoz vezé- nyelve kiképzőnek
Lehoczki László szkvt	18	2	-	1	-	-	
101/5. vadászrepülő-század „Mókus”							
Pávai Vajna György fhdgy. pk.	18	1	3	-	-	-	
Balogh Pál hdgy.	23	1	6	1	-	1	
Barsi Gellért hdgy.	22	1	3	-	-	-	
Báti János hdgy.	28	5	8	3	-	2	Attelepülés közben eltűnt
Eggenhoffer Béla hdgy.	6	1	5	-	-	-	

Endrói György hdgy.	19	1	2	1	-	1	
Nánási Kálmán hdgy.	28	4	5	6	1	2	
Nyári György hdgy.	11	1	6	1	-	1	
Szebeni Antal hdgy.	31	4	5	2	1	1	
Murányi Tibor zls.	24	4	4	2	1	-	
Nagy László őrm.	4	2	2	1	1	-	
Benke Mihály szk.v.	20	2	3	-	-	-	
Fülöp Pál szk.v.	23	1	5	3	1	-	
Kérges László szk.v.	23	3	5	3	1	1	
Nagy József szk.v.	21	2	3	1	-	-	

17. táblázat

A 101/II. osztály barci pilótái és teljesítményük 1945. február-március

Kiutalás dátuma	Egység	Repülőgépek jelzése (gyári száma)
1944. okt. 22./ nov. 06.	101/11.	W-107, W-108, W-109, W-110
1944. nov. 06.	101/11.	W-119
1944. nov. 08.	101/11.	W-032, W-040
1944. nov. 13.	101/11.	W-151, W-153, W-154
1944. nov. 13.	101/4.	W-122, W-143, W-146, W-148, W-149
1944. nov. 16.	101/6.	V-850 (95409), V-856, V-858 (95437), V-870, W-080 (782000), W-083 (782236), W-084 (782239), W-085 (782240) (101/4. állományából)
1944. nov. 22.	101/4.	W-124, W-128, W-130, W-141
1944. dec. 02./13.	101/6.	V-872, V-763
1944. dec. 16.	101/11.	W-157, W-165, W-166, W-167, W-168, W-169, W-170
1944. dec. 23.	101/11.	W-184, W-185, W-186, W-187, W-188
1945. jan. 09./11.	101/11.	W-191, W-192, W-194
1945. jan. 22.	101/11.	W-195
1945. febr. 9.	101/11.	W-220 (610424), W-221 (611977), W-222 (612747)

A fentiekén kívül egyes századoknál repült gépek (osztály esetében pontosítás)
 101/4.: V-831, W-057, W-059, W-063, W-097, W-123, W-126, W-151, W-167, W-191, W-192
 101/5.: W-058 (282205), W-062, W-087, W-107, W-150, W-154
 101/6.: W-199 (610576)

18. táblázat

A 101/II. osztályhoz kiutalt Bf 109 vadászgépek, 1944. október – 1945. február

	december	január	február	március
Bevetések száma	26	53	15	
Bevetések összideje	35 óra 18 perc	70 óra 45 perc	22 óra 14 perc	138 óra 59 perc
Légi győzelem	5	21 (ebből 6 tanú nélkül)	4 (8)	11

19. táblázat

Kimutatás a 101/II. vadászrepülő-osztály tevékenységéről, 1944. december–1945. március

Mivel a 101. vadászrepülő-ezred bevetési könyve és harcjelentései csak 1945. február 20-tól maradtak fenn – ettől fogva viszont teljes – az osztály egyes századainak bevetéseit és a kenyéri reptéren történeteket is csak e naptól tudjuk áttekinteni.

Február 25-én 14.19-kor a reptér felett átrepülő Boston üldözésére vett riadóstartot a „Mókusz” század három gépes raja Bati János hadnagy vezetésével, de nem találták meg, így 14.40-kor eredménytelenül tértek vissza Kenyeribe. Ezt követően egészen március 14-ig nem vett részt bevetésen az osztály. A bevetési könyv március 4-i bejegyzése szerint aznap még hat vadászgépet át kellett volna repülni Kenyeribe, ám mivel azok még nem voltak üzemképesek, az átrepülés csak a javítás után történhetett meg.³²³ Az ehhez hasonló átmeneti problémáknál 1945 tavaszán jóval nagyobb gondot jelentett az üzemanyag-ellátás: „A Kenyeriben tartózkodó 101/II. vadászosztály egyre erősebben érezte az üzemanyaghiányt, s néha napokba került, amíg nyolcgépet sikerült feltölteni póttartály nélküli bevetésre. Nem tudom, hogy az osztály hivatalosan mennyi benzint kapott, de örömmel számított, amikor élelmes beszerzőink néhány száz liter benzinnel tértek vissza „benzinszerző körútjukról” a tartálykocsival. Szép szóval, könnyöggel, csereberével csapolták meg a közeli, vagy átvonuló német és magyar motorizált alakulatok készletét, sőt – az életükkel játszva – néha sikerült az éj leple alatt megfejteni az állomásokon veszteglő tartályvagonokat. Veszprémben nem volt ilyen üzemanyagprobléma, mert az ellátás német vonalon történt, de Kenyeriben nagy eseménynek számított, amikor annyit tudtak összeszedni, hogy a póttankokat is feltöltve, kétórás bevetésre mehettünk. Az ilyen felszállások alkalmával, valóságos szűfájdalmat okozott, amikor hamar kerültünk az ellenséggel érintkezésbe, s le kellett dobnunk a telen póttartályokat. Ez mintegy 60 perccel rövidítette meg a repülést. Feladataink ebben az időben főleg szabadvadászatból, ritkábban bombázó biztosításból állottak.”³²⁴

³²³ HL, 101. vr. ep. Hgy-bk. 1945. febr. 25–márc. 13. 111. d.

³²⁴ Fekete Ottó: Ot-null a javunkra. = MSz, 1985. 68. p.

De a problémák száma nem csökkent. Március 14-én 13.05-kor Prónavölgyi százados vezetésével 12 vadászgép indult Csákvár és Bicske térségébe ellenséges gépkocsioszlopok elleni alacsony támadásra, de a startnál az egyik gép futója becsuklott, a bevetésen pedig további három saját gép súlyos, kettő pedig könnyebb sérüléseket szenvedett légvédelmi tűztől. Épp csak elindultak, amikor újabb parancs érkezett Kenyeribe, hogy 10 vadászgép ugyanazzal a feladattal azonnal induljon, majd bő fél óra múlva az osztályt utasították, hogy készüljön 12 géppel a reptér felett megjelenő Me-210-esek biztosítására. Utóbbi feladatra azonban üzemanyaghiány miatt mindössze négy repülőgépet tudtak volna indítani. A második hullámban Nánási hadnagy vezetése alatt induló „Mókus” század startjánál három vadászgépnek légcsavarproblémái akadtak, három másiknál pedig a kabintető nem csukódott le, végül kilenc gépnek sikerült elindulni.³²⁵

Másnap, március 15-én 16.30-kor újfent a „Mókus” század három gépe indult riadóstarttal egy Boeing B-17 bombázó elhárítására Endrői hadnagy vezetésével: *„Gépeink mellett heverészevve adtunk készütséget. A többszázgépes amerikai bombázókötelék berepülése miatt felszállási tilalmat rendeltek el, s két géppárunk csupán egy esetleges, váratlan szovjet támadás esetére állt készenlétben. (...) Endrői György hadnagyhoz – vastag nyaka miatt. »Nyaki«-nak becézett – Nyári György hadnagy volt. kísérenek beosztva, az enyém pedig, mint rendszerint, a kiváló és hűséges Kérges László szakaszvezető volt. (...) Sütkérszevve figyeltük a jellegzetes zümmögő motorzúgással északnak tartó, mintegy 8000 m-en több hullámban átvonuló hatalmas kötelékeket. Ellentmondásosnak látszott tétlenül nézni a bennünket, vagy a szomszédos országot bombázni készülő gépeket, de beláttuk, hogy haszon nélküli öngyilkosság lenne négy 109-esünkkel felszállni a sokszoros túlerő ellen.*

Az amerikaiak elvonulása után ismét csend szállta meg Kenyeri legelőből előléptetett hadirepülőterét. (...) Talán félóra mulbatott el csendes beszélgetéssel, amikor a madarak énekén keresztül távoli, gyenge motorzúgás hallatszott és észak felől lassan egy magányos bombázó bontakozott ki, hazafelé igyekezev. A nagy magasság ellenére is felismertük, hogy egy B-17-es Flying Fortress »sántult le«, s mivel október óta nem volt ellenük magyar vadászelhárítás, feltételeztük, hogy nem volt vadászkísérője. Mintha valami »vadász szellem« sugalmazta volna, felvetődött a kérdés, hogy mi lenne, ha felszállnánk és megkísérelnénk leszedni? (...)

A gépek mellett várakozó műszaki személyzet legalább olyan lelkesen ugrott talpra, mint amilyen gyorsan mi az üléseinkbe kerültünk, és a jó DB motorok másodperceken belül recsegő dübörgéssel indultak. Enybe hátszéllel fordultunk neki a repülőteret legbösszabban szegélyező tarlók felé, de így is a metanolplusz

³²⁵ HL, 101. vr. ep. Hgy-bk. 1945. márc. 14. 111. d.

100 fordulatra volt szükség, hogy gépeinket a földről elemeljük. Teljes fordulattal emelkedtünk, hogy utolérjük a »vadakat«, és lebetőleg váratlanul, magassági fölénnyel csaphassunk rá és eselleges kísérvőre, kiket ugyan nem észleltünk, de ezt az esbetőséget nem volt szabad kihagyni számításainkból. Ekkor a nebezen értető rádióon Kérges Laci jelentette, hogy valami motorrendellenesség miatt vissza kell fordulnia. Nem könnyű szívvel, de tudomásul vettem, hogy kísérvő nélkül maradok és beálltam Endrői mellé balkísérvőnek. 4500 m fölé érve felvettük az oxigén álarcot. (...)

Feljebb kapaszkodtunk, hogy a rácsapás sebességével is megnehezítsük a lövészek munkáját. Végre 900-1000 m-el a gép fölé és mögé kerültünk; az optikai célkereszt bekapcsolva, géppuskabillentyű lecsapva felszabadítja a gépágyú gombját, egy utolsó pillantás a műszerfalra – minden rendben – támadhatunk. De hol van Nyaki? A helyén nincs, csak nem történt valami baja? Egy gyors pillantás jobbra, hátra, s megláttam kísé. lemaradva fölöttünk furcsán imbolyogva rapulni. Töprengésre nem volt idő, az a fontos, hogy megvan, nincsenek ellenséges vadászok a lég térben. Besoroltam az előttem 300 m-re lévő Endrői Gyuri mögé és mindketten zuhantunk a Fortressre. Ha eddig nem tudtuk, hogy észrevettek-e minket vagy sem, most azután a tudásunkra hozták, mert olyan tűzijáték kezdődött, amilyenben sohasem volt részünk, sőt ilyenről még csak nem is álmodtunk, mert nem gondoltuk, hogy létezik. Úgy rémlett, hogy a nyomjelzők tömege azonnal szitává lövi Messerschmittjeinket és elköveztük azt a jellemző hibát, hogy túl messziről nyitottunk tüzet. De lehet, hogy ez mentett meg minket a lelövetéstől, mert idegesítettük a pontos célzásban a lövészeket. Úgy látszott, hogy a mi nyomjelzőink eltűntek a bombázó hatalmas testében, de gépágyúink várva-várt robbanó hatása elmaradt.³²⁶

A második rácsapásnál kiderült, hogy mind Endrői hadnagyot, mind Fekete zászlóst cserbenhagyta gépágyúja, a 12,7 mm-es géppuskákkal pedig reménytelen vállalkozásnak tűnt leszedni a hatalmas bombázót. Látszólag sértetlenül haladt déli irányba a Boeing. Endrői újabb rácsapása után azonban az utolsó lövész géppuskája is elnémult. „Nincs értelme a néma géppuskára löni. Ezért a jobb oldali motorokat veszem célkörömbe, mert most már csak azok kilövésével, vagy az üzemanyag felgyújtásával lehet lehozni szűvs óriásunkat az égből. A hosszú, jól fekvő sorozat után Endrői mellé húzóok, aki mutatja, hogy még egyszer rárepülünk a gépre, mert annak ellenére, hogy a jobb belső motor már feketé füstöt hűz, a másik három még mindig működik és a gép egyenesen vízszintesen repül, kísé. délnyugati irányban. Nem hiszem, hogy van még egy teljes sorozatra elég lőszerünk, de felbúzóok Gyurihoz a végső rácsapásra, ami már tulajdonképpen nem is támadás, hanem céllovészet lesz.

Mielőtt megkezdhetnénk utolsó »támadásunkat«, nagymadarunk egyre feketébb füstöt hűzva, szárnyaszegetten lapos jobb fordulóba kezd, egyre meredekebb

³²⁶ Fekete, 1990. 92-93. p.

spirállal megy le és tűnik el az alattunk húzóódo, mintegy 2000 m alapú, könnyű felbőzgetben. (...) Nem mentünk a Boeing után, hogy megbizonyosodjunk teljes megsemmisítéséről. – azt teljesen biztosra vettük – mert nem akartuk feladni biztonságos 6000 m magasságunkat, az esetleg mégis megérkező vadászokra gondolva. A bombázóból, amíg szemmel követtük – és tudomásunk szerint azután sem, a felbők alatt – nem ugrott ki senki!³²⁷

A légi harc 16.48 és 16.58 között zajlott le és a B–17-es lelövését Lendvavásárhelytől (ma: Dobronak, Szlovénia) északnyugatra Fekete Ottó zászlósnak igazolták.³²⁸

A következő 2 napon nem volt bevetése az osztálynak, március 19-én azonban három alkalommal is startoltak az osztály gépei, ám számos bosszantó műszaki hiba árnyékolta be ezeket. 13.07-kor a „Mókus” század nyolc vadászgépe indult alacsonytámadásra, ebből kettő visszafordult – egyik motorhiba miatt, míg a másik elveszítette a kötelékét. Nagy szakaszvezető a bevetést követően 14.48-kor kényszerleszállt hajtott végre motorhiba miatt. A második bevetésről Nyári hadnagy viszont nem tért vissza, társai 15.25-kor Pápától 5-10 kilométerre látták 400 méteres magasságban. Az éjszaka folyamán azonban jelentés érkezett arról, hogy sértetlenül földet ért. A nap harmadik bevetésére induló nyolc gépből már négy fordult vissza különböző műszaki hiba – hidraulika, póttank, fékszárny és hűtő problémák – miatt.³²⁹

Másnap, 19-én a „Mókus” század hét Bf 109-e és 22-26 szovjet vadászgép között parázs légi harc alakult ki Tata-Tóváros légerőben, amelyben a magyar pilóták négy ellenséges gépet lőttek le. Saját veszteség: Pávai főhadnagy hűtő és olajtank lövéssel kényszerleszállt Komárom mellett (50%-os törés), míg Endrői Tóvárostól északnyugatra hasra szállt. Délután a „Vihar” majd a „Mókus” század nyolc-nyolc gépe startolt alacsonytámadásra közvetlen egymás után, előbbi tagjai közül Bélyi zászlós a visszatérésnél motorhiba miatt hasra tette gépét a reptéren, utóbbiból Kass törzsőrmester Veszprémben szállt le, ahol összetörte a vadászgépét.³³⁰

³²⁷ Fekete, 1990. 94. p.; A szerző leírásában a jelentés után a parancsnok sorshúzásával döntötték el a légi győzelem sorsát.

³²⁸ HL, 101. vr. ep. Hgy-bk. 1945. márc. 15. 111. d.; 63. sz. biz. pcs. (1944. szept. 23.) 110. d.

³²⁹ HL, 101. vr. ep. Hgy-bk. 1945. márc. 16-18. 111. d.

³³⁰ HL, 101. vr. ep. Hgy-bk. 1945. márc. 19. 111. d. Kass törzsőrmester balesete a bevetési könyv szerint meglehetősen bízarr körülmények között zajlott le. Veszprémben azért akart leszállni, mert farknehéz volt a gép, olyannyira, hogy nem lehetett tartani. Leszállásnál beperdült, teljesen fejre csavarodott és 25%-os törést szenvedett – de a gép azért perdült be, mert a csizmaszárába belement a póttankot leoldó kar és beszorult a lába.

20-án előbb a „Vihar” század két gépét riadóztatták 9.20-kor két szovjet zavaró gép ellen, de a Rejtő főhadnagy vezette raj nem érte utol őket, így ellenséges menetoszlopot és tüzésrégi állásokat támadtak meg, majd 13.46-kor Füleki főhadnagy startolt négy vadászgéppel, miután a reptér felett nyolc szovjet repülőgép húzott el alacsonyan – az ellenséget azonban ők sem érték utol.³³¹

Március 21-én a szovjetek előrenyomulása miatt a 101/I. és III. osztályoknak kiadták a parancsot Veszprém elhagyására és Kenyeribe történő áttelepülésre. A 101/8. századnál három vadászgéppel több állt rendelkezésre, mint pilóta, ezért a század parancsnoka, Pottyondy László százados úgy határozott, hogy a század átrepülése után négyen visszarepülnek Veszprémbe a gépekért. Celldömölk körzetében azonban ellenséges légi tevékenységről érkezett jelentés, ezért Pottyondy autóval szándékozott visszaküldeni a személyzetet. Málnássy Ferenc hadnagy azonban mit sem törődve a századparancsnok aggodalmaival, az indulásra kész K.334 jelű Weihe típusú futárgéphez ment és társaival – Bernárd László hadnagy, Török Lajos zászlós, valamint Kárpáti István őrmester – a felszállást megtöltő vörös rakéták sortűzében levegőbe emelkedett. Utólag, a jegyzőkönyvek, valamint a szemtanúk és résztvevők visszaemlékezései nyomán feltételezhető, hogy a mindig vagány Málnássy a visszarepüléssel kapcsolatos eredeti parancs fényében járt el és a bekövetkezett tragédia sorozatos félreértésekből és nem parancsmegtagadásból adódott.³³²

Az amerikai 14th FG 49th Squadronjának hatos raja a Weihe felszállásával szinte egyidőben ért Kenyeri fölé. A hat Lightning a fák magasságában délkeleti irányba repülő futárgépre vetette magát és a legjobb helyzetben lévő Hochstetler hadnagy sorozatai pillanatokon belül lángra lobbantotta a kétmotoros gépet.³³³ Kárpáti István a gépben ülve élte át a tragédiát: *„Egy tüzédes jelentette, hogy a légtérben nagyobb amerikai vadászkötelék tartózkodik, ne szálljunk fel. Málnássy hadnagy ült a bal ülésben, mellette Bernárd hadnagy. Ekkor érkezett Török zászlós, akivel együtt beszálltunk a gépbe. Málnássy hadnagy csak annyit kérdezett: »Megyünk?» – egyértelmű igenlő választ kapott, így elstartoltunk. Start közben még láttam, hogy valaki futva közelít a gép felé. Már a levegőben, Málnássy hadnagy közölte, hogy Veszprémből visszafelé jöve a Weibét biztosítjuk, majd annak leszállása után tartunk egy kis szabad vadászatot a három Bf.109-essel.*

³³¹ HL, 101. vr. ep. Hgy-bk. 1945. márc. 20. 111. d.

³³² HL, 101. vr. ep. 974/1945. 112. d.; Figder, 2002. 62-63. p.

³³³ Pataky – Rozsos – Sárhidai, 1992. 2. köt. 212-213. p.; Becze, 2006. 86. p.



72. kép
Kárpáti István őrmester



73. kép
Török Lajos zászlós

Szorosan a föld fölött repültünk, talán 50-60 m magasságban. A nyolc vagy kilenc gépből álló amerikai P-38-as, Lightning köteléket szinte egyszerre vettük észre a Celldömölk körüli légtérben, ahol éppen alacsonytámadást valamilyen célpontot.

Még alacsonyabbra mentünk, abban bízva, hogy elkerüljük az amik figyelmét. Ez azonban nem sikerült. Az alacsonytámadást befejezve a vezérgép felénk fordult és nyilvánvaló volt, hogy észrevett bennünket. A kötelék szembe támadta gépünket. Az első sorozat Málnássy hadnagyot találta, aki azonnal meghalt. A második gép sorozata Bernárd hadnagyot találta el, aki beleroskad a pilótatülésbe és a kormányra borult. En álltam mögötte, Török zászlós hátrább tartózkodott. Már az első sorozat után a gép baloldalán erős lángnyelv csapott fel és egy pillanat alatt vakító fehér lánggal elégett a gépkabin szélvédő ablaka. Talán az így keletkezett erős húzat miatt, mintha a gép égése megszűnt volna. Török zászlós pisztolyal lőtte a támadó gépet. A második sorozat után a gép lángtengeré vált. Láttam, hogy Török zászlós ruhája ég, nekem a kesztyűm és a csizmám lángolt.

Erdekes módon, a gép – talán mert Bernánd hadnagy a kormányon tartotta a kezét – simán ereszkedett lefelé. Fájdalmat nem éreztem és Török zászlós is csendben volt. Csak a bőröm feszült rettenetesen. Hogy ruhánk égése mitől szűnt meg, nem tudom. Arra emlékszem, hogy a gépből mindenfelé kiláttunk, mert a vászon törzsborítás teljesen leégett.

Sok minden megjelent előttem eltelt életemből. Anyámat láttam, majd malacperzselés erős szagát éreztem. Felmerült vitéz Szobránczy százados alakja, majd Potyondyé is. Valahonnan messziről Török zászlós hangja hallatszott: „Vedd fel a gépet!” – Félrehajtottam a félig eszméletlen, nyöszörgő Bernárd hadnagyot, és meghúztam a kormányt. A gép, alig zökkenve, hasraszállt.

Mintha észhez tértünk volna mindketten, egyszerre nyúltunk az altestét ért lövésektől sérült Bernárdért, és – kiemelve a gépből – elindultunk vele. Menni nem tudott, vonszoltuk szegényt. És ekkor az egyik Lightning – vagy a gépet, vagy bennünket támadva – egy sorozatot lőtt ránk. Újból találatot kapott a fiatal hadnagy. Erős ütést éreztem baloldali deréktájékon. Találatot kaptam én is, szerencsére nem robbanó lövedéket.”³³⁴

Figder Elemér aprólékos kutatómunkájának köszönhetően ma már tudjuk, hogy Málnássyék gépe Marcalgergelyi község mellett zuhant le. Málnássyt Kenyeriben temették el, sírja ma is ott található. Bernárd hadnagyot a körmendi kórházba szállították és itt hunyt el március 27-én. Török zászlós súlyos sérülésekkel, de túlélte a tragédiát, ahogy Kárpáti István is annak ellenére, hogy a golyó okozta sebesülése mellett teste 70%-án égési sérüléseket szenvedett. A pápai kórházban kapott gondos kezelést, majd hosszas viszontagságok után érkezett haza. Kárpátit 2002. április 26-án kísérték utolsó útjára a győri köztemetőben.³³⁵

Március 23-án minden osztály bevetésre indult, de az újonnan érkezett osztályok működését nem kísérte szerencse. 10.41-kor az 101/I. osztály „Zongora” századából startolt volna bevetésre, ám Mális hadnagy, a rajparancsnok startrádlit³³⁶ csinált (60%-os törés), mire a kísérője is leszállt. Miután a negyedik gép nem tudott elindulni, az ő kísérője is landolt és kicsit később a másik század gépeinek kellett elindulni a



74. kép

Málnássy Ferenc hadnagy

³³⁴ Kárpáti István – Szentelek Gyéza: Másféppen is történetelt volna. = MSz, 1990. 111. p.

³³⁵ Figder, 2002. 64-65. p.; Uő: Kárpáti István emlékére. = Haditechnika, 2003/1. 87-88. p.

³³⁶ Rádli: a földön a repülőgép függőleges tengelye körüli forgása, általában vezetési hiba folytán, szárny- és futóműsérüléssel jár.



75. kép

Málnássy Ferenc hadnagy sírja Kenyeri temetőjében

bevetésre. 15.15-kor a 101/III. osztály négy vadászgépe parancs nélkül indult Kenyeriből, de a startnál Frankó hadnagy is berádlizott (80%-os törés). Ettől függetlenül mindegyik osztály gépei sikeres bevetéseket hajtottak végre ezen a napon, másnap azonban már csak a II. osztály gépei kaptak bevetési parancsot.³³⁷

Március 25-én 8.36-kor adták ki az ezred részére az áttelepülési parancsot, amely szerint a három osztály földi részeinek és tartalék gépállományának azonnal útba kellett indulni a szombathelyi „A” repülőtérre. A földi részleg azon részeinek kellett először indulnia, amelyek a bevethető gépek beérkezése után a szükséges bevetéseket biztosítani tudják. 16 bevethető gép és az ehhez szükséges kiszolgáló személyzetnek az áttelepülés befejezéséig maradni kellett biztosításképp. Az áttelepülés során szenvedett balesetet Frankó Endre hadnagy, amikor kék „3”-as jelű Bfi 109-esével felszállás közben bepördült.³³⁸

³³⁷ HL, 101. vr. ep. Hgy-bk. 1945. márc. 21-24. 111. d.

³³⁸ Punka, 1995. 123. p.



76. kép

A 14th FG P-38-asai Triolo légitámaszpontja felett.

Dátum	Idő	Bevetett gépek (század/osztály) – parancsnok	Megjegyzés
1945. febr. 20.	11.54-13.43	4 gép (Mókus) – Nanasi hdgy.	
1945. febr. 20.	10.00-11.35	4 gép (?) – Rejtő fhdgy.	LH, Bélyi zls. nem tért vissza
1945. febr. 20.	12.43-14.20	4 gép (Vihar) – Füleki fhdgy.	LH Kőbölkútnál, 1 lgy.
1945. febr. 20.	13.40-15.15	7 gép/3 vissza (?) – Barsy hdgy.	
1945. febr. 20.	15.20-16.55	4 gép (Mókus) – Szebeni hdgy.	
1945. febr. 20.	16.05-17.15	4 gép (?) – Füleki fhdgy.	LH
1945. febr. 21.	12.37-14.17	8 gép (Vihar) – Füleki fhdgy.	LH Esztergomtól északra 15 kilométerrel, 2 lgy.
1945. febr. 21.	15.25-16.45	4 gép (?) – Kiss fhdgy.	
1945. febr. 21.	16.06-17.25	5 gép (?) – Pávai fhdgy.	
1945. febr. 22-24.	nem volt bevetés		
1945. febr. 25.	14.19-14.40	3 gép (Mókus) – Báti hdgy.	

1945. febr. 26- márc.13.	nem volt bevetés		
1945. márc. 14.	13.05-14.09	11 gép (István) – Pronavölgyi szds.	AT Csákvár–Bicske térsege 3 gp. fészek, 8-12 gk.
1945. márc. 14.	13.40-14.35	9 gép (Mókus) – Nánási hdgy.	ua, 5 tdk., 1 szgk.
1945. márc. 15.	16.30-17.10	4 gép/1 vissza (Mókus) – Endrói hdgy.	LH KN-3 térségben, 1 lgy.
1945. márc. 16-17.	nem volt bevetés		
1945. márc. 18.	13.07-14.30	8 gép/2 vissza (Mókus) – Pávai fhdgy.	AT Piliscsaba– Pilisvörösvár 2 fj., 1 tdk., Nagy szkv KL
1945. márc. 18.	14.00-15.30	8 gép (István) – Pronavölgyi szds.	Nyári hdgy. eltűnt
1945. márc. 18.	15.45-16.50	8 gép/4 vissza (Vihar) – Rejtő fhdgy.	
1945. márc. 19.	11.40-13.10	8 gép/1 vissza (Mókus) – Pávai fhdgy.	LH Tata-Tóváros, 4 lgy. Pávai fhdgy. és Endrói hdgy. KL
1945. márc. 19.	16.35-17.40	8 gép (Vihar) – Füleki fhdgy.	AT Csákvár– Vértessacska 8 gk., 1 könnyű hk.
1945. márc. 19.	16.42-	7 gép (Mókus) – Nánási hdgy.	ua. 3 gk., több szgk., 1 lgy ütég
1945. márc. 20.	9.20-1.h10	2 gép (Vihar) – Rejtő fhdgy.	AT 8 tdk.
1945. márc. 20.	13.46-14.06	4 gép (Vihar) – Füleki hdgy.	
1945. márc. 21.	15.05-16.30	8 gép (Mókus) – Nánási hdgy.	LH 1 lgy.
1945. márc. 22.	nem volt bevetés		
1945. márc. 23.	8.30-9.25	8 gép (Vihar) – Füleki fhdgy.	LH 1 lgy., Lója fhdgy. eltűnt
1945. márc. 23.	10.45-12.00	8 gép/2 vissza (Mókus) – Kiss fhdgy.	LH HR 42 térségben, 5 lgy
1945. márc. 24.	11.40-12.30	4 gép/2 vissza (Vihar) – Füleki fhdgy.	LH Ároslód–Herend
1945. márc. 24.	12.40-13.45	8 gép (István) – Pronavölgyi szds.	
1945. márc. 25.	nem volt bevetés, áttelepülés Szombathelyre		

20. táblázat

A 101/II. vadászepülő-osztály bevetései. 1945. február 20. - március 25.

A szovjetek kezére került repülőtéren számos repülőgép(roncs) maradt, nem is beszélve az egyéb anyagokról. A megmentésükre tett helyi kísérletek azonban nem jártak sikerrel. 1945. június 21-én a Celldömölki járás főjegyzője a következő átiratot intézte a pápóci körjegyzőnek: „Értesültem arról, hogy a kenyeri repülőteret az orosz repülő alakulatok kiürítették és nagyon sok, még németek és magyarok által ott hagyott felszerelési tárgyat hagytak vissza.

Felbívom Jegyző Urat, hogy a legsürgősebben intézkedjék a kenyeri repülőter anyagának biztonságba helyezése iránt. Azokat a tárgyakat, amelyek a polgári vonalon bármilyen célra is hasznosíthatók, Pápóc. községbe a községházára kell szállítani, vagy egyéb Jegyző Úr által biztonságosnak ítélt helyen megőrizni. Ezt az anyagot hozzám sürgősen be kell jelenteni. Azokat a tárgyakat, amelyeket a polgári életben hasznosítani nem lehet, külön össze kell gyűjteni és erről a pápai hadosztályparancsnokságot írásban értesíteni...”

A július 1-jére keltezett válasz szerint „...június 24-én Kenyeri és Rábakecskédi bírókkal a helyszínen megjelentem és megállapítottam, hogy a reptéren még orosz őrség van, akik miatt a repülőter felszerelési anyagát biztonságba nem tudtam helyezni. Mindenesetre, amit át tudunk tekinteni, vannak anyagok kb. 20 repülőgéproncs és egyéb dolgok, amiket az oroszok kivonulása után tudok csak biztonságba helyezni.

Jelentem, hogy a jegyzőségem területét az orosz repülő alakulatok még nem hagyták el.³³⁹

1945 őszén a kereskedelmi és közlekedésügyi miniszter elrendelte, hogy az illetékes hatóságok kövessenek el mindent a reptéri anyagok magánszemélyek általi eltulajdonításának megakadályozására. A Celldömölki járás főjegyzőjének november 12-i válaszából kiderült, hogy a kenyeri reptér anyagai – köztük teljesen új repülőgépmotorok – elszállításra készen várakoztak a vönöcki vasútállomáson, amelyet kétnapon-ta szovjet katonák ellenőriztek.³⁴⁰ A repülőter felszereléseinek további sorsáról nincsenek információink.

³³⁹ VaML, A Pápóci körjegyzőség iratai. 328/1945.

³⁴⁰ VaML, Cj. főszolg. közig. 3047/1945.

*Tábori repülőterek Kemenesszentpéteren, Egyházaskeszőn és Magyargencsen*³⁴¹

Miután a német hadsereg megszállta az országot, 1944 nyarán Kemenesszentpéter körül több repülőtér építését kezdték meg. A környékbeli községek vezetősége megegyezett a német parancsnoksággal, hogy a leventéket nem irányítják el a faluból, hanem a repülőtereken munkaszolgálatnak megfelelő polgári szolgálatot végeznek – anyagmozgatás, árokásás, a gépek tologatása, télen hótíprás. A német repülő és a kisegítő személyzet az időközben épült barakkokban, illetve magánházaknál laktak, de a reptereken magyar munkaszolgálatosok és szovjet hadifoglyok is dolgoztak.³⁴²

Kemenesszentpéter közelében összesen négy repülőteret létesítettek, ezek közül az egyiket a község közvetlen határában, illetve ma már belterületén. A pápóci út (Jókai út) mentén, attól északra fekvő réten, kb. 500-600 méter hosszan és kb. 300 méter szélességben terült el. A reptér mellett egy pagony, erdős rész volt, amely nagyon jó fedezékként szolgált a repülőgépeknek. Eleinte minden bizonnyal mint kisegítő repülőtér működhetett – akárcsak a többi helyi reptér is. Kemenesszentpéteren a pilótákat a jelenlegi Rákóczi utcai iskolában szállásolták el, de többen szintén magánházaknál laktak.

A másik repülőtér a Pinkóci-majortól dél-délkeletre a külterületen, az úgynevezett Gelegenyésben volt. Itt óriási terület állt rendelkezésre, sajnos erről rendelkezünk a legkevesebb információval. A korabeli dokumentumokban pinkócpusztai repülőtérként említettel minden bizonnyal megegyező repteret a szovjetek is használták a háború végén, kb. 2-3 hétig.³⁴³

A harmadik repülőtér esetében a Kemenesszentpéterről Egyházaskeszőre vezető út északi részén, az erdős részt követő legelő, egészen az útkereszteződésig funkcionált felszállópályaként. A hossza egy-másfél kilométer volt, a gépeket az út túloldalán lévő erdős részen rejtették el. Horváth Sándor szakaszvezető, a 102/1. csatarepülő század pilótája, a következőképp írta le az általa kemenesszentpéterinek nevezett repteret: „Új repülőterünk Kemenesszentpéter. A Várkesző-Kemenesszentpéter közötti vezető

³⁴¹ A repülőterek egykori helyének beazonosítása, az ide települt alakulatok és a reptereken történtek felelevenítésére elsősorban személyes és írásos visszaemlékezések nyomán teszünk kísérletet. Valószínűleg azonban így is nagy hézagok maradnak az események sorában.

³⁴² Tőreki, 2001. 64-65. p.

³⁴³ Zsidai Miklós (Kemenesszentpéter) közlése.

*út északi oldalán volt a hadirepülőtér, füves, kiöntéses árterülete a Rába folyónak. Gépeinket az út déli szegélyén vonuló hatalmas tölgyfák alatt rejtettük.*³⁴⁴ Ez tökéletes leírása az egyházaskeszői reptérnek, mert bár valóban közelebb fekszik Kemenesszentpéterhez, közigazgatásilag Egyházaskeszőhöz tartozik. A visszaemlékezések szerint először német alakulatok használták a repülőtérrel 1944 ősztől, szállító gépeken kívül Ju–87 zuhanóbombázókra is emlékeznek a helyiek, majd ezt követően magyar Fw–190-esek települtek ide. A német repülők a község házaiban voltak elszállásolva, míg a munkaszolgálatosok az iskolában. A helyi lakosok pedig reptéri szolgálatot végeztek, így pl. a község fogatai ki voltak rendelve többek között bombák szállítására, amit a szanyi állomásról hoztak.³⁴⁵

A negyedik repülőtérrel a német megszállást követően zsidó munkaszolgálatosok építették ki Magyargencstől 2,5–3 kilométerre az erdőben, az országútra merőlegesen. A repülőtér kb. 200 méter széles és 500 méter hosszú volt, a gépeket az úgynevezett Szűcs-akol melletti erdőben tárolták, míg a bombákat az országút mellett, a Keszei úttal párhuzamosan félig földbe ásott tárlókban. A terület dél-délkeleti végében lévő úgynevezett Csemetekertet a visszatérő repülőgépek rendszeresen használták bombáik kioldására, mivel élesített bombával nem volt tanácsos leszállni. A reptér védelmét négy légvédelmi géppuska-állás volt hivatott ellátni, kettő a Szentpéteri út mellett, kettő pedig az erdőben, a Kenyeri út felől. A repülőterek Magyargencsen is családoknál nyertek elhelyezést, míg a katonák a kultúrház és az iskola épületében. A reptér 1944 júniusától üzemelt egy német repülő alegységgel.³⁴⁶

A repülőterek történetének tárgyalása előtt szükségesnek tűnik néhány fontos kérdés megemlítése. Egyrészt a repterek szinte mindegyikén német harci alakulatok (is) települtek hosszabb-rövidebb ideig. Ezek azonosítása szinte lehetetlen, részben azért, mert század-erejű vagy ennél kisebb kitelepüléseket az alakulatok irataiban sem mindig jegyezték fel. A térség kis reptereit elsősorban csatarepülő egységek használták, a rendelkezésre álló adatok azonban csak 1945. évből számolnak be erről, ami ellentmond minden visszaemlékezésnek. Másrészt, ahogy az egyházaskeszői repülőtér esetében már említésre került, a repülők nem feltétlenül ugyanazt értették valamelyik repülőtér alatt, mint manapság. Így valószínű, hogy a magyar csatarepülő pilóták által kemenesszentpéteri repülőtérként említett terület valójában az egyházaskeszői repteret jelen-

³⁴⁴ Horváth, 1993. 65. p.

³⁴⁵ Sas József (Egyházaskesző) közlése.

³⁴⁶ Teke András: Magyargencs krónikája. Magyargencs, 2008. 190., 370. p. Továbbá a szerző személyes közlései.



77. kép

Az SG 2 Junkers Ju-87 típusú zuhanóbombázója 1944/1945 télén

tette, míg a Magyargencs határában fekvőt egyházaskeszőinek hívták – a beszámolók alapján ez nagy bizonyossággal mondható. Ettől függetlenül előfordulhatott, hogy egyes időszakokban a környék egyéb repülőtereit is használták. Az alábbiakban a repülőterek elnevezéseit az eredeti (!) visszaemlékezésekben szereplő neveken használjuk.

A pápóci út mentén fekvő repülőteret 1944 végétől nem más vette használatba, mint a nagyhírű Hans-Ulrich Rudel vezérezredes egysége. Maga Rudel a tisztjeivel Rábasebesen, egy kastélyban szállt meg.³⁴⁷ A reptéren tartózkodásuk pontos ideje nem ismert, Rudel visszaemlékezésében megemlíti, hogy decemberben, Karácsony előtt már innen szálltak fel bevetésre.³⁴⁸ A német egységek nyilvántartásában a következő alakulatok települtek Kemenesszentpéteren – egy részük minden bizonnyal ezen a reptéren:³⁴⁹

I./SG 2	1945. március 22-25.
III./SG 2	1945. február 20. – március
10. (Pz)/SG 2	1945. február 16. – március

A repteret néhány légvédelmi ágyú védte, amelyet szövetséges vadászgépek támadtak meg – állítólag már 1944 nyarán – ekkor négy német géppuskás esett áldozatul. 1945. január 1-jén egy szerencsétlen kimenettelű baleset is történt. 14.00-kor egy leszálláshoz készülődő, sérült német gép a reptér szélén fekvő családi ház tetejét letarolta, majd landolásnál

³⁴⁷ Zsidai Miklós (Kemenesszentpéter) közlése.

³⁴⁸ Hans-Ulrich Rudel: *Trotzdem*. Göttingen, 1966. 179. p.

³⁴⁹ <http://www.cieldegloire.com/unites.php>

összetört. A gép farka elsodort egy báméskodó kislejtő; a 8 éves Szijártó Ernő életét veszítette, később a pilóta is belehalt sérüléseibe.³⁵⁰

A front közeledtével sem csökkent a reptér forgalma, a németek az utolsó napokig repültek bevetéseket innen. Amikor távozni kellett, több repülőgépet – köztük egy Savoia-Marchettit és egy Gólyát – felrobbantottak a pagonyban.³⁵¹

1944. december 11-én – más adatok szerint már 9-én – az előrenyomuló szovjet csapatok elől a 102/1. vadászbombázó (később csatarepülő) század Várpalotáról Kemenesszentpéterre települt.³⁵² A pilótákat Páli községben szállásolták el. Az időjárásnak köszönhetően a repülőtér talaja hol sártengerré vált az olvadás következtében, hol pedig keményre fagyott, így bevetésekről nem nagyon lehetett szó. December 16-án a század ismét visszatelepült Várpalotára. Az egyre súlyosabb földi helyzet miatt azonban december 22-én késő délután már ismét Kemenesszentpéteren találjuk az egységet. A következő napokban a hideg, nem egyszer hófúvással tarkított időjárás miatt csak korlátozottan repültek bevetéseket – 29-én délután egy, 30-án két alkalommal szálltak fel földi célok ellen. Január 1-6. között minden nap levegőbe emelkedtek a század gépei a Budapest felmentésére indított hadművelet támogatására – egy elért légi győzelemmel szemben két pilóta elvesztése volt a mérleg. Ezt követően azonban, egészen január 15-ig az időjárás meggátolta a további bevetéseket.³⁵³

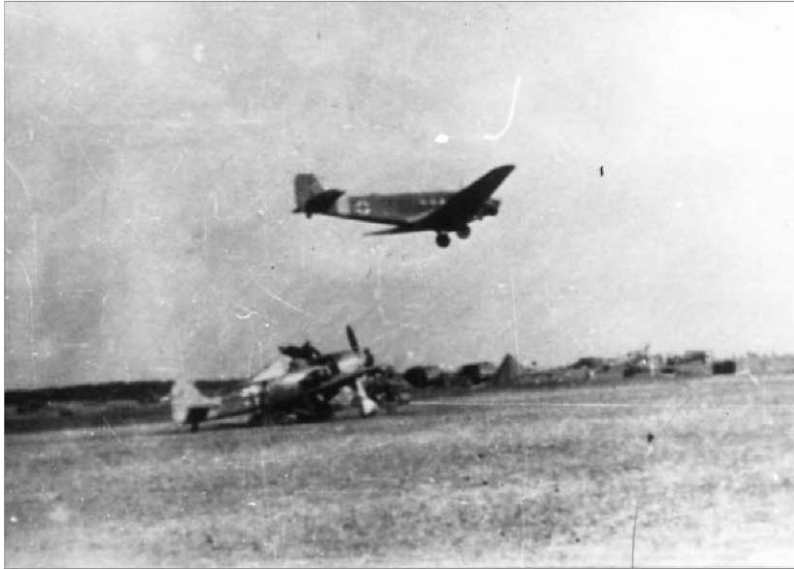
1945. január 15-én érkezett meg az erősítés a 102/2. század képében, akik sziléziai kiképzésüket befejezve a németországi Oelsből települtek át. Mivel a kemenesszentpéteri reptér befogadóképessége nem

³⁵⁰ Tőreki, 2001. 65. p.; VeML, Egyházaskesző halotti akv 3/1945.

³⁵¹ Zsidai Miklós (Kemenesszentpéter) közlése.

³⁵² A 102. vadászbombázó osztály törzséhez beosztottak: Lévay Győző százados osztályparancsnok, Kishady Gábor főhadnagy segédtsízt, Speer János főhadnagy harcálláspont vezető, Mihályi József zászlós híradó szakasparancsnok. Az osztályparancsnoki raj pilótái Lévay és Kishady mellett Bouček József hadnagy és Sipos János őrmester volt. A 102/1. vadászbombázó század hajózoí: Kázár László főhadnagy századparancsnok, Molnár Vilmos főhadnagy elsőtsízt, Balthazar Tibor főhadnagy, Majoross István és Demeter János hadnagyok, Raidel János zászlós, Horváth Sándor, Róza János, Timler Ferenc, v Sztrókay Géza, Szűcs István és v Zsoldos László szakaszvezetők, valamint Loós Sándor tizedes pilóták. A földi rész parancsnoka Soós Sándor hadnagy volt, az orvos dr. Szentkeresztessy László hadnagy, a műszaki tisztt Eperjessy István zászlós, a fegyvertiszt Török József zászlós, a hangármester pedig Perjési főtörzsőrmester.

³⁵³ Lévay Győző: A vadászbombázók (csatarepülő) története. = MSz, 1986. 55. p.



78. kép

Junkers Ju-52 típusú szállítógép emelkedik a levegőbe Kemenesszentpéter repülőtéréről

volt elegendő, a század az egyházaskeszői repülőtéren kapott elhegyezést, ahol ekkor az SG 2 egyik osztálya állomásozott.³⁵⁴

Január 18-tól az osztály két századát a meginduló Konrad III. hadművelet támogatására vetették be. A folyamatos rossz idő miatt rengeteg baleset történt. *„A repülőtér nehéz hóval fedett, alig használható, veszélyes. Csináltak egy ilyen-olyan leszállósávot. Az északi szél állandóan fúj. A reptér kelet-nyugati irányú. Oldalszélben kell fel- és leszállni. Hosszú nekifutás után nebezen jöttek el a gépek. Ez a jelenség nehéz leszállásra utal. Oda kell figyelni, ne hogy baj legyen.”* Január 21-én például az osztály hat gépe sérült meg, főleg leszállások során.

Január 26-án csatlakozott a 102/2. századhoz Sörlei Kázmér: *„Mivel Fiegeneralarm volt, csak 13h után tudtam elindulni a Brünn–Pozsony–*

³⁵⁴ A 102/2. század hajózoói: v. Szimon László százados századparancsnok, Hargitai Károly főhadnagy, Dobó Elek, Gyűjtő László, Kertész Ferenc, Komlósi István, Onody Mihály, Sörlei Kázmér, Szabó Miklós, Szigethy István, Vargha Lajos, Windauer István és Zoltai Lajos hadnagyok, Tizekker Gyula zászlós, valamint Borsi László szakaszvezető pilóták. Az alakulat orvosa dr. Vályi Nagy Tibor százados volt, a műszaki tiszt Bogáti Péter hadnagy, a hangármester pedig Pintér Ferenc főtörzsőrmester. Az osztály neve 1945. január 17-én változott meg, az új név: 102/I. csatarepülő osztály, századai 102/1. és 102/2. csatarepülő század. Január végén tervbe vették a 102/3. századot, mint kiképző alakulatot.



79. kép

Sörlei Kázmér hadnagy zuhanása 1945. január 26-án

Győr–Pápa vonalon, ahol majd megmondják, hol az alakulatom. Gyönyörű idő volt, igazán élveztem a repülést. Minden simán ment. 15h30-kor megkaptam a helyzetképet Pápán. Marasztaltak, hogy maradjak ott, majd másnap továbbmegyek – nem tudják, milyen idő van ott! Sajnos, kezdett borulni dél felől, de én mégis elindultam.

A Kemenesszentpéter felé történő repülés közben elkezdett esni a hó. Alig láttam, minden fehér volt. Miután egy erdő mellett így sejtettem, hogy leszállópálya lehet, kilőttem egy zöld rakétát. Ime, megjött a válasz is, szintén kilőttek egy zöld rakétát, mutatva, hogy merre van a leszállópálya. Akkor már sötétedett, hisz január 26. 16h volt. Megfordultam és a leszállóirányban landoltam. Nagy volt a hó. A kerekeket megfogta és azonnal, 200 km/h sebességgel átvágtam. Bogáti Péter hadnagy és a szerelők kimentettek. Mikor fejfelé kiesem a gépből, akkor ismertek fel. A gépem átfestetlen, német felségjelű volt, ezért azt hitték először, hogy egy hülye sváb jött leszállni ilyen későn.³⁵⁵

Másnap, január 27-én Kázár László főhadnagy, a 102/1. század parancsnoka is súlyos balesetet szenvedett felszállásnál. Nyolc gép indult bevetésre, élükön Kázár főhadnaggal. „Az úton akartunk átgurulni a repülőtérre. Az út menti árkok mintegy 40 cm mélyek lehetnek. A repgépek részé-

³⁵⁵ Becze, 2001. 34. p.; Ezen a napon a szerelők fáradhatatlan munkájának köszönhetően 18 üzemképes gépe volt az osztálynak.

re épített átjárok bevenyészve készültek: hosszában egymás mellé fektetett akácfa törzsekkel töltötték fel az árokmélyedéseket. A törzsek nem voltak rögzítve, így elmozdultak. Az átjáró maga meglehetősen keskenyre készült, a futóműnyomtávnál alig hosszabb törzsekéből.

Hideg időjárásban volt gondunk az átgurulással, mert a hó és a fagy egybentartották a fatörzseket. Ezen a napon az enyhe időjárás következtében meglazult az átjáró. Kázár főhadnagy úr gépe az első átjárón átjutott. Az út közepén megállt. Majd tovább gurult, de a bal kerek a másik ároknál megsúszt, a fatörzsekből az árokba. A gép kissé oldalra fordult. Kázár nem érzékelte, mi a helyzete. Nagyobb gázt adott a kelletnél. A gép megugrott, a légszűrő belevágott az árokpartba. A motorból füst csapott ki, a motor égett. Eközben a nagy gázadás lendületétől a gép mintegy 25 m-t előreszaladt. Mi a nyomában, egymás végében. Ez volt a gyakorlat. A tűz belövellt a kabinba, Kázár csizmája, nadrája kigyulladt, lángok nyaldosták kezét, arcát. Gépeink orra e látványt eltakarva előlünk.

Csak arra figyeltünk fel, hogy árkon-bokron át rohan egy ember... Odaért a géphez. Felugrott rá, felrántotta a kabintetőt. Szembecsapta a füst, a láng. Benyúlt, kioldotta és kirántotta az alélt-pilótát. Majd leugrott vele és néhány méterre elvonsozta a géptől, a hóra tette. Ismét visszarahant a géphez, felugrott a fekete füst, lángnyelvek közé és megnyitotta a tűzoltócsapot. A tűz elaludt. A gép nem robbant fel, így mi, a kísérek is megmenekültünk.”

Kertai Józsefi őrmester önfeláldozásának köszönhetően Kázár főhadnagy megmenekült, de súlyos égési sérülésekkel szállították a pápai kórházba. A század parancsnokságát Molnár Vilmos főhadnagy vette át.³⁵⁶

A következő időszakban újfent az időjárás okozta a legnagyobb nehézségeket. Előbb a szeles, havas idő, majd február elejétől az egyre enyhülő tél miatt az egyébként is árterületen lévő repülőtér teljesen használhatatlanná vált. Február 12-ére az idő olyannyira megenyhült, hogy a talaj 5-10 centiméter mélységben fellazult, így nem meglepő, hogy újabb és újabb balesetek követték egymást. Január 29-én és február 13-án két-két Főka szenvedett balesetet, február 12-én pedig Molnár Vilmos főhadnagy fékezett túl erősen leszállásnál a felázott talajon és vágódott át gépével.³⁵⁷

A repülőtér állapota miatt az erdőn át utat kellett vágni és szának segítségével átvontatni a repülőgépeket a „Várkesző melletti faborítású repülőtérre”. A földi személyzet óriási munkát végzett, mire sikerült kimenteni a gépeket. Horváth Sándor szerint ez február 12-13-án történt.

³⁵⁶ Horváth, 1993. 72-73. p.

³⁵⁷ Becze, 2001. 34-35. p.



80. kép

Banai Sándor szakaszvezető, Egyházaskesző, 1945. január



81. kép

Bogáti Péter hadnagy, 102/2. század, főszereelője



82. kép

Fw-190-ek a kemenesszentpéteri reptéren 1944/1945 télén



83. kép

Vargha Lajos hadnagy

Február 14-én az osztály Vaszarra települt, majd 1 hónap múlva újfent Várpalotáról teljesítették bevetéseiket. Március 18-án az osztály mindkét százada több bevetést repült a felvonuló szovjet csapatok ellen. A délutáni támadás után az 1. századnak Kemenesszentpéter déli repülőterére kellett már leszállnia a parancs értelmében.³⁵⁸ Sztrókay szakaszvezető sikeresen landolt, de rádión jelezte Horváth Sándornak a reptéren található bombagödröket, így Horváth Kenyerit választotta leszállóhelyül és csak másnap repült át Kemenesszentpéter nyugati repülőterére.³⁵⁹ Vitéz Szimon László százados, a 102/2. század parancsnoka Egyházaskeszőn igyekezett leszállni, de egy rosszul betemetett bombatölcsér miatt átvágódott³⁶⁰ és koponyaalapi törés következtében életét veszítette. A parancsnok balesetét Vargha Lajos és Sörlei Kázmér hadnagyok a levegőből nézték végig, ők ezután egy biztonságosabb leszállóhelyet választottak.³⁶¹

A 102/2. század vezetését ideiglenesen Windauer István főhadnagy vette át, majd Szilágyi János századost neveztek ki az alakulat élére. Már másnap a pinkócpusztai reptérre települtek át, de néhány bevetést követően, március 25-én lényegében kiürítették azt is. Ezzel befejeződött e repülőterek pályafutása, hiszen ha némelyiket a szovjet alakulatok használtak is ideiglenesen, többé ilyen jellegű feladatot nem láttak el.



84. kép

Szimon László százados

³⁵⁸ A leírás szerint egy hadirepülőtérré előléptetett erdőnyíladék, kb. 25-30 méter széles.

³⁵⁹ A visszaemlékezés egy egérlyukas lucernatáblaként említi.

³⁶⁰ Átvágódáskor általában a leszállást végző a repülőgép nem megfelelően érkezik a talajra, bukfencet vet és feje áll.

³⁶¹ Horváth, 1993. 73-74. p.; Becze, 2001. 36. p.; VeML, Egyházaskesző halotti akv 10/1945.



85-86. kép

Windauer István főbadnagy zuhanása, Kemencszepténer, 1945

Dátum	Pilóta	Repülőgép	Sérülés mértéke
1945. jan. 18.	Majoross István hdgy.	Fw-190	
1945. jan. 21.	?	Fw-190 (Wr. Nr. 588022)	60%
	?	Fw-190 (Wr. Nr. 588025)	40%
	?	Fw-190 (Wr. Nr. 588240)	60%
	?	Fw-190 (Wr. Nr. 583470)	35%
	?	Fw-190 (Wr. Nr. 59353?)	55%
	?	Fw-190 (Wr. Nr. 932582)	30%
1945. jan. 26.	Sörlei Kázmér hdgy.	Fw-190	
1945. jan. 27.	Kázár László fhdgy.	Fw-190 (W:518 jelű)	100%
1945. jan. 29.	?	Fw-190 (Wr. Nr. 588417)	50%
	?	Fw-190 (Wr. Nr. 588746)	50%
1945. febr. 12.	Molnár Vilmos fhdgy.	Fw-190	
1945. febr. 13.	?	Fw-190 (Wr. Nr. 583621)	30%
	?	Fw-190 (Wr. Nr. 583709)	90%
1945. febr. 18.	v. Szimon László	Fw-190	

21. táblázat

A Kemenesszentpéter környéki repülőtereken történt, ismert balesetek

A két járás területén lezuhant amerikai repülőgépek

Időpont	1944. június 16.				
Helyszín	Ostffyasszonyfa határában				
Egység	459 th BG, 759 th Sq				
Gép típusa	B-24H Liberator				
Gyári száma	41-29578				
MACR	6128				
Személyzet	Beosztás	Rendfokozat	Azonosítási szám	Kor	Megjegyzés
Young, Joe L.	pilóta	2 nd Lt.	O-691027		KIA
Tice, George A.	másodpilóta	2 nd Lt.	O-695784		POW
Ostroot, George, jr.	navigátor	2 nd Lt.	O-699954		POW
Harris, Martin	bombázó tiszt	2 nd Lt.	O-694450		POW
Broshears, William L.	fedélzeti mérnök	T/Sgt.	16019244		KIA
Hunt, Donald A.	jobboldali lövész	S/Sgt.	11122613		POW
Hovet, Gordon E.	orr-lövész	Sgt.	19124249		POW
McCord, James H.	baloldali lövész	Sgt.	14095620		POW
Lingobardo, Carmin J.	gömbtorony-lövész	Sgt.	13174504		POW
Agius, Vincent T.	felsőtorony-lövész	Sgt.	36119990		POW
Időpont	1944. június 26.				
Helyszín	Rábakovácsitól délkeletre 3,2 kilométerrel				
Egység	98 th BG, 343 rd Sq				
Gép típusa	B-24 Liberator				
Gyári száma	42-99762				
Gép neve (jelzése)	„AMERICAN MAID”				
MACR	6446				
Személyzet	Beosztás	Rendfokozat	Azonosítási szám	Kor	Megjegyzés
Himes, David A.	pilóta	1 st Lt.	O-690088		POW
Stillions, Paul D.	másodpilóta	1 st Lt.	O-815994		POW
Moore, Robert J.	navigátor	1 st Lt.	O-698320		POW
Hough, Vernon	bombázó tiszt	1 st Lt.	O-695816		KIA
Burress, Alfred M.	fedélzeti mérnök	T/Sgt.	15131414		POW
Streitburger, Herman C.	rádiós	T/Sgt.	32020599		POW
Staudenmeyer, Louis J.	gömbtorony-lövész	S/Sgt.	33489287		POW
Bailey, John R.	baloldali lövész	S/Sgt.	20407391		POW
Kish, Nicholas Z.	orr-lövész	S/Sgt.	13087927		KIA
Covan, Ellis C.	faroklövész	S/Sgt.	14084415		POW
Farnsley, Frank T.	felsőtorony-lövész	Pvt.	34623415		POW
Időpont	1944. július 7.				
Helyszín	Kemeneshőgyész és Magyargencs között				
Egység	460 th BG, 761 st Sq				
Gép típusa	B-24H Liberator				
Gyári száma	42-52374				
Gép neve (jelzése)	„MIXED NUTS” (Red „B”)				
MACR	6593				

Személyzet	Beosztás	Rendfokozat	Azonosítási szám	Kor	Megjegyzés
Metier, Walton E.	pilóta	2 nd Lt.	O-807756		POW
Lawley, Bedford F., jr.	másodpilóta	2 nd Lt.	O-713483		POW
Swernoff, Howard F.	navigátor	2 nd Lt.	O-1683588		WIA, POW
Johnson, Hubert B.	bombázó tiszt	2 nd Lt.	O-1691620		POW
Johnson, Leonard C.	fedélzeti mérnök	T/Sgt.	37320089	24	POW
Hallberg, Herman W	rádiós-lövész	T/Sgt.	35257734		WIA, POW
Jansen, John R.	fedélzeti lövész	S/Sgt.	19175715	25	POW
Iannarelli, Leon J.	rádiós	S/Sgt.	20261649	23	POW
Setchel, William R.	fedélzeti lövész	S/Sgt.	34708063	24	POW
Tripodi, Anthony R.	fedélzeti lövész	S/Sgt.	32814208	20	POW
Radosevich, Ioe	fényképész	Pvt.	38350586	21	POW
Időpont	1944. július 8.				
Helyszín	Külsóvat				
Egység	465 th BG, 783 rd Sq				
Gép típusa	B-24H Liberator				
Gyári száma	42-52420				
MACR	6512				
Személyzet	Beosztás	Rendfokozat	Azonosítási szám	Kor	Megjegyzés
Jumper, Jessie T.	pilóta	1 st Lt.	O-668085		POW
Ward, Royce L.	másodpilóta	2 nd Lt.	O-757631		POW
Kubanis, Ivan J.	navigátor	2 nd Lt.	O-811010		POW
Mullins, James D.	bombázótiszt	2 nd Lt.	O-752770		POW
Sedlak, Frank C.	rádiós	T/Sgt.	6991307	24	POW
Kulczyk, Eugene	fedélzeti mérnök	S/Sgt.	12198842	23	POW
Nashalsky, Harold	fedélzeti lövész	S/Sgt.	12033104		POW
Moore, Carl D.	fedélzeti lövész	Sgt.	37515538	20	POW
Robinson, Edward D.	fedélzeti lövész	S/Sgt.	14140075		POW
De Luca, Anthony J.	fedélzeti lövész	S/Sgt.	32765806		WIA, POW
Időpont	1944. július 16.				
Helyszín	Rábakecskéd				
Egység	460 th BG, 760 th Sq				
Gép típusa	B-24G Liberator				
Gyári száma	42-78071				
Gép neve (jelzése)	„THIS LOVE OF MINE” (Blue „N”)				
MACR	6898				
Személyzet	Beosztás	Rendfokozat	Azonosítási szám	Kor	Megjegyzés
Wyatt, Jesse A	pilóta	F/O	T-61851		MIA
Fleenor, George W	másodpilóta	F/O	T-125311		KIA
Leader, Roy R., jr.	navigátor	2 nd Lt.	O-718352		MIA
Anderson jr., Webster S.	bombázótiszt	2 nd Lt.	O-706770		MIA
Long, Frank W	fedélzeti mérnök	T/Sgt.	19160401		MIA
Lenarduzzi, Aldo N.	rádiós	S/Sgt.	16117145	22	POW
Doucette, Charles C.	fedélzeti lövész	Sgt.	11106105		POW
Landau, Samuel	rádiós lövész	Sgt.	12121469		MIA
Dalena, Nazy F.	fedélzeti lövész	Sgt.	39694975	21	POW
Elliott, Henry G.	fedélzeti lövész	Sgt.	34767839		MIA

Időpont	1944. augusztus 7. kb.12.35				
Helyszín	Sitke				
Egység	485 th BG, 831 st Sq				
Gép típusa	B-24H Liberator				
Gyári száma	42-52721				
Gép neve (jelzése)	(Blue „J”)				
MACR	7533				
Személyzet	Beosztás	Rendfokozat	Azonosítási szám	Kor	Megjegyzés
Erhardt, Richard J.	pilóta	1 st Lt.	O-811352		POW
Paterak, Wladyslaw S.	másodpilóta	2 nd Lt.	O-820048		POW
Irving, Frederick	navigátor	2 nd Lt.	O-706528		POW
Browning, Morgan M.	bombázótiszt	2 nd Lt.	O-706794		POW
Coughlin, John D.	baloldali lövész	T/Sgt.	12089553	19	POW
Dahlgren, Charles H.	jobboldali lövész	Sgt.	33601805	19	POW
Dial, Carlie	faroklövész	S/Sgt.	34671609		KIA
Hering, William R.	felső toronylövész	Cpl.	32777717	20	POW
Battista, John J.	orrlövész	S/Sgt.	36757901	19	POW
Dougherty, Walter L.	gömbtorony-lövész	S/Sgt.	19124840	21	POW
Időpont	1944. augusztus 7. 12.22				
Helyszín	Ostfővasszonyfától északra 2 kilométerrel				
Egység	461 st BG, 766 th Sq				
Gép típusa	B-24H Liberator				
Gyári száma	42-52436				
Gép neve (jelzése)	„DOWN 'N GO”				
MACR	11267				
Személyzet	Beosztás	Rendfokozat	Azonosítási szám	Kor	Megjegyzés
Sterret, Robert E.	pilóta	2 nd Lt.	O-705446		POW
Thompson, Robert K.	másodpilóta	2 nd Lt.	O-715407		POW
McGara, Donald R.	bombázó tiszt	2 nd Lt.	O-715094		POW
Barnhart jr., Kenneth E.	navigátor	2 nd Lt.	O-718991		POW
Kavanaugh, Howard W.	felső toronylövész	Sgt.	32862925	33	POW
Lamb, William G., jr.	gömbtorony-lövész	Sgt.	15119640		WIA, POW
Reeve, Harold I.	faroklövész	Sgt.	32368613	24	POW
Conrad, Robert B.	orrlövész	Sgt.	17098098	22	POW
Pogorzelski, Daniel J	baloldali lövész	S/Sgt.	32840090	20	POW
Granchelli, Felix	jobboldali lövész	S/Sgt.	11099567		POW
Időpont	1944. augusztus 7.				
Helyszín	Balozsamegyes				
Egység	31 st FG, 307 th Sq				
Gép típusa	P-51D Mustang				
Gyári száma	44-13454				
MACR	14418				
Személyzet	Beosztás	Rendfokozat	Azonosítási szám	Kor	Megjegyzés
Richards, Leoborn E.	pilóta	2 nd Lt.	O-701167		KIA

Időpont	1944. augusztus 22.				
Helyszín	Ostffvasszonyfa				
Egység	2 nd BG, 96 th Sq				
Gép típusa	B-17G Flying Fortress				
Gyári száma	42-38069				
Gép neve (jelzése)	„BIG TWIDGET”				
MACR	11270				
Személyzet	Beosztás	Rendfokozat	Azonosítási szám	Kor	Megjegyzés
Duncan, Charles M.	pilóta	1 st Lt.	O-758321		POW
Bogie, Harold	másodpilóta	2 nd Lt.	O-819476		POW
Clark, Merle A.	navigátor	2 nd Lt.	O-712999		POW
Cazier, Robert P.	bombázótiszt	T/Sgt.	38838747		POW
Van Denplas, Warren W.	felső toronylövész	T/Sgt.	32740444		POW
Rodriguez, Regino, jr.	alsó toronylövész	S/Sgt.	34546205		POW
Wentzel, Samuel P., jr.	jobboldali lővész	S/Sgt.	33618113		POW
Tomasik, Teddy V.	baloldali lővész	S/Sgt.	32842496		KIA
Willett, Charles W	faroklövész	S/Sgt.	34669724		KIA
Levine, Joseph	rádiós-lövész	T/Sgt.	32020046		POW
Időpont	1944. augusztus 22.				
Helyszín	Csőnge határában				
Egység	451 st BG, 726 th Sq				
Gép típusa	B-24J Liberator				
Gyári száma	42-51300				
Gép neve (jelzése)	„WET DREAM” („42”)				
MACR	8002				
Személyzet	Beosztás	Rendfokozat	Azonosítási szám	Kor	Megjegyzés
Klein, Valerian E.	pilóta	2 nd Lt.	O-819407		KIA
Beckerman, James S.	másodpilóta	2 nd Lt.	O-820702		POW
Mosey, Richard F.	bombázótiszt	2 nd Lt.	O-772863		MIA
Morrow, Robert E.	felső toronylövész	S/Sgt.	32736929		KIA
Friend, Chauncey M., jr.	gömbtorony-lövész	S/Sgt.	33735898		MIA
Lewis, William J. G.	oldallövész	Cpl.	13026212		MIA
Clark, Earl B., jr.	oldallövész	Sgt.	35601873		MIA
Barker, Morris P.	faroklövész	Cpl.	38372330	19	POW
Holman, William B.	orrlovész	S/Sgt.	39915901	20	POW
Időpont	1944. augusztus 22.				
Helyszín	Magyargencstől dényugatra 2 kilométerrel				
Egység	451 st BG, 724 th Sq				
Gép típusa	B-24G Liberator				
Gyári száma	42-78445				
Gép neve (jelzése)	„TODDLIN’ TROLLOP” („26”)				
MACR	11264				

Személyzet	Beosztás	Rendfokozat	Azonosítási szám	Kor	Megjegyzés
Donelson, Alfred M.	pilóta	2 nd Lt.	O-819394		MIA
Brady, Jack I.	másodpilóta	F/O	T-124916		MIA
Koolish, Richard A.	navigátor	2 nd Lt.	O-717450		MIA
Collins, Kenneth R.	bombázótiszt	2 nd Lt.	O-717978		MIA
Cain, Charles M.	felsőtorony-lövész	Sgt.	38476622		MIA
Hobbs, Willie N.	orrlövész	Cpl.	34851121		MIA
Pentek, Joseph, jr.	jobboldali lövész	Sgt.	32778130		MIA
Pagac, Daniel M.	gömbtorony-lövész	Sgt.	35026980		MIA
Nelson, James W	baloldali lövész	S/Sgt.	18076752		MIA
Stern, Irving	fotós	Sgt.	32106401		MIA
Bernabig, John F.	faroklövész	Cpl.	36581853		MIA
Időpont	1944. augusztus 22.				
Helyszín	Magyargencs határában				
Egység	451 st BG, 726 th Sq				
Gép típusa	B-24H Liberator				
Gyári száma	42-52111				
Gép neve (jelzése)	„OLD TAYLOR” („44”)				
MACR	8001				
Személyzet	Beosztás	Rendfokozat	Azonosítási szám	Kor	Megjegyzés
Beaucand M. J., jr.	pilóta	2 nd Lt.	O-700893		POW
Jeffress, Welden H.	másodpilóta	2 nd Lt.	O-709585		MIA
Grace, Joseph F.	bombázótiszt	F/O	T-122309		POW
Smith, Willard E.	felsőtorony-lövész	T/Sgt.	37657815		MIA
Martin, David G.	gömbtorony-lövész	Sgt.	19065392		MIA
Johnson, Frank A.	oldallövész	T/Sgt.	37666953		MIA
Gibson, William T.	oldallövész	S/Sgt.	34650016		MIA
Corbin, Kenneth G.	faroklövész	Cpl.	33765365		KIA
Dailey, Edward C.	orrlövész	S/Sgt.	31421751		MIA
Időpont	1944. augusztus 22.				
Helyszín	Külsővat-Mersevát határában				
Egység	484 th BG, 724 th Sq				
Gép típusa	B-24J Liberator				
Gyári száma	42-50934				
Gép neve (jelzése)	„LITTLE JOE” („28”)				
MACR	8252				
Személyzet	Beosztás	Rendfokozat	Azonosítási szám	Kor	Megjegyzés
Johnson, Gray B.	pilóta	1 st Lt.	O-697486	29	POW
Reeves, John W, jr.	másodpilóta	2 nd Lt.	O-704854		MIA
Lambert, Seymour S.	navigátor	2 nd Lt.	O-722857		KIA
Green, William A., jr.	bombázótiszt	2 nd Lt.	O-772962		MIA
Pope, Harry R.	fedélzeti mérnök	Pvt.	31262723		KIA
Williams, Larry K	rádiós	Cpl.	39857319		KIA
Olson, Gerald L.	fedélzeti lövész	Cpl.	38563432		KIA
Lee, Parke D.	orrlövész	Pfc.	17017544		KIA
Benson, John P.	felsőtorony-lövész	Cpl.	31422748		MIA
Winegardner, William C.	faroklövész	Pfc.	35558438		MIA

Időpont	1944. szeptember 10. 11h00				
Helyszín	Kemenesmagasítól északra				
Egység	98 th BG, 344 th Sq				
Gép típusa	B-24H Liberator				
Gyári száma	42-95356				
MACR	8268				
Személyzet	Beosztás	Rendfokozat	Azonosítási szám	Kor	Megjegyzés
Olsen, Lyman E.	pilóta	1 st Lt.	O-705778		POW
Jameson, Earl D.	másodpilóta	2 nd Lt.	O-715778		POW
Cress, Harry V.	navigátor	2 nd Lt.	O-723586		POW
Kornett, Edward D.	bombázótiszt	2 nd Lt.	O-716736		POW
Wasche, Joseph	fedélzeti mérnök	S/Sgt.	36539196	25	POW
Davis, Clark W	rádiós	T/Sgt.	36475636	21	POW
Abadie, Michael	fedélzeti lövész	S/Sgt.	32714413	21	POW
Watkins, David A.	fedélzeti lövész	S/Sgt.	33276879	25	POW
Dempsey, John L.	faroklövész	S/Sgt.	34683533	23	POW
Butterfield, Elmo L.	orrlövész	S/Sgt.	39907871	21	POW
Időpont	1944. október 13.				
Helyszín	Kenyeritől északra				
Egység	301 st BG, 353 rd Sq.				
Gép típusa	B-17G Flying Fortress				
Gyári száma	44-6363				
MACR	9081				
Személyzet	Beosztás	Rendfokozat	Azonosítási szám	Kor	Megjegyzés
Shapiro, Irving D.	pilóta	Capt.	O-748262		POW
Shumaker, David M.	másodpilóta	1 st Lt.	O-815569		POW
McElliott, Thomas F.	navigátor	1 st Lt.	O-719979		POW
Bear, George H.	bombázó tiszt	1 st Lt.	O-762569		POW
Debski, Francis J.	fedélzeti mérnök	T/Sgt.	6537392		POW
John, David	rádiós-lövész	T/Sgt.	13068069		POW
Hagan, Martin R.	gömbtorony-lövész	S/Sgt.	37513639		POW
Mayberry, William P.	oldallövész	S/Sgt.	34035762		POW
Bergerhofer, Albert jr.	faroklövész	S/Sgt.	17059667		WIA, POW
Időpont	1945. január 31.				
Helyszín	Sárvártól északnyugatra				
Egység	52 nd FG, 5 th Sq				
Gép típusa	P-51D Mustang				
Gyári száma	44-13509				
MACR	11839				
Személyzet	Beosztás	Rendfokozat	Azonosítási szám	Kor	Megjegyzés
Whitaker, Bernell Allen	pilóta	1 st Lt.	O-822309		POW

Időpont	1945. február 13.				
Helyszín	Vasasszonyfa mellett				
Egység	460 th BG, 760 th Sq				
Gép típusa	B-24J				
Gyári száma	44-48966				
Gép neve (jelzése)	„JANE” (Blue „C”)				
MACR	12105				
Személyzet	Beosztás	Rendfokozat	Azonosítási szám	Kor	Megjegyzés
Guerin, Roland L.	pilóta	1 st Lt.	O-828419		POW
Brady, Ernest S.	másodpilóta	2 nd Lt.	O-720153		POW
Folsom, Dale R.	navigátor	F/O	T-131824		POW
Comisky, George A.	fedélzeti mérnök felsőtorony-lövész	S/Sgt.	17110240		POW
Leowenstein, Fritz	rádiós (hírszerző)	S/Sgt.	32088343		POW
Feables, Abelarde H.	rádiósfaroklövész	Sgt.	32902065		POW
Gebhardt, Henry G.	oldallövész	Sgt.	11138640		POW
Matzek, William	fedélzeti lövész	Sgt.	42072406		POW
Schleret, Robert L.	gömbtorony-lövész	Sgt.	32938402		POW
Szendrey, Louis B.	oldallövész	Sgt.	42100481		POW

A repülőtevékenység áldozatai a két járásban

Dátum, idő (Bejegyzés)	Név (vallás) foglalkozás	Kor	Elakcím	Halál oka
Alsószeleste (Ölbői állami anyakönyvi kerület)				
1944. dec. 19. 13.30 (23/1944.)	Tóth Lídia (rk.)	48	Alsószeleste	BT köv.
Balozsamegyes (Kervári állami anyakönyvi kerület)				
1944. jún. 26. 10.30 (21/1944.)	Vernon NMI Hough rep. katona 0695816 T-41 43			zuh. köv.
1944. aug. 7. 10.00 (28/1944.)	Leoborn E. Richards 2nd Lt. Aus 0-701167 rep. katona	26		zuh. köv.
Boba (Boba állami anyakönyvi kerület)				
1944. okt. 13. 15.00 (34/1944)	Bergancz Zsuzsanna (rk.)			gp. löv. köv.
1944. okt. 13. 15.00 (38/1944)	Geren József (rk.)			gp. löv. köv.
1944. okt. 13. 15.00 (35/1944)	Hellebrand Gertrúd (rk.)			gp. löv. köv.
1944. okt. 13. 16.00 (30/1944)	Káldos Sámuel (ág. ev.) géplakatos	50	Boba	gp. löv. köv.
1944. okt. 13. 15.00 (31/1944)	Klimetz, Horst (ev.) német hds.-beli altiszt		Allenstein, Kelet-Poroszország	gp. löv. köv.
1944. okt. 13. 15.00 (32/1944)	Löffler, Franz (ev.) német hds.-beli őrv.	23		gp. löv. köv.
1944. okt. 13. 15.00 (36/1944)	Lutz Ferenc (rk.)			gp. löv. köv.
1944. okt. 13. 15.00 (33/1944)	Mahr Margit (rk.)			gp. löv. köv.
1944. okt. 13. 15.00 (37/1944)	Portscheller Mária (rk.)			gp. löv. köv.
1944. dec. 2. 14.00 (44/1944)	Szenes Sándor (ág. ev.) fm. npsz.	67	Boba	BT köv.
1944. dec. 2. 14.00 (45/1944)	Szenes Sándorné (ág. ev.) szül. Szenes Rozália háztartásbeli	61	Boba	BT köv.
Celldömölk (Celldömölki állami anyakönyvi kerület)				
1944. júl. 11. 4.00 (64/1944)	Kalmár Imre (rk.) tanuló	14	Külsóvat	rep. gép zuh. köv. (kórház)
1944. okt. 7. 13.00 (95/1944)	Lakatos László (rk.) polgári isk. tanuló	14	Celldömölk, Koptik u.	LT köv.
1944. okt. 7. 13.00 (96/1944)	Nagy Jenő (rk.) polgári isk. tanuló	14	Celldömölk, Uzsok u.	LT köv.
1944. okt. 7. 13.00 (97/1944)	Némedi Imre (rk.) ipari tanuló	17	Celldömölk, Ferenc J. u. 9.	LT köv.

1944. okt. 7. 13.00 (99/1944)	Somogyi Károly (ág. ev) ny. MÁV alkalmazott	79	Celldömölk, Kassa u.	LT köv.
1944. okt. 7. 13.00 (98/1944)	Verrasztó László (rk.) elemi isk. tanuló	11	Celldömölk, Batthyány u.	LT köv.
1944. okt. 8. 17.00	Izsák Hermann (izr.) msz. katona	21	Nagyvárad	
1944. okt. 8. 17.00 (101/1944)	Raffael Mór (rk.) mészáros, msz. katona	21	Blenkemező (Szolnok-Doboka)	LT köv.
1944. okt. 13. 14.00 (110/1944)	Héjjas Aurél (rk.) rep. hdgy.	23	Kecskemét	LH hh.
1944. okt. 13. 6.00 (103/1944)	May József (rk.)cipész	38	Celldömölk, Horváth Elek u.	BT köv. (kórház)
1944. okt. 13. (106/1944)	Klazner Antalné (rk.) szül. Berganer Katalin	32	Szakálháza	LT köv.
1944. okt. 13. (105/1944)	Valk Anna (rk.)	3	Temesvár	LT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (24/1945)	Ander Bálint (rk.)fm., honv	31	Mohol (Bács m.)	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (26/1945)	Békefi Sándor (rk.) hungarista légionista	20	Endrőd	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (27/1945)	Özv Berta Józsefné (rk.) szül. Schreiner Erzsébet	40	Borgáta	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (28/1945)	Bodó Elemér (rk.)péksegéd	32	Sárrétudvari	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (58/1945)	Bokényi Rozália (ág. ev)	32	Celldömölk	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (35/1945)	Czenczini Ilona (ág. ev) járásbíróági díjnok	29	Marosvásárhely	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (29/1945)	Cseh István (rk.) hungarista légió tagja	17	Rábacsanak	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (36/1945)	Gazdag András (rk.) pék	44	Kassa	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (30/1945)	Gonda Gergely (ref.) honv	32	Mezőtúr	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (37/1945)	Gyűrű Ida (rk.) tanuló	10	Celldömölk	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (39/1945)	Hajdú András (rk.) npsz.	46	Szurdok (Krássó m.)	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (38/1945)	Hoffmann István (rk.) npsz., honv			BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (40/1945)	Horváth Lajos (rk.) hungarista légionista	16		BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (41/1945)	Jankovics Pál (rk.)honv, péksegéd	23	Szonta	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (42/1945)	Juhász Lajosné (rk.) szül. Galkovics Ilona	52	Szabadka	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (59/1945)	Kiss József (ref.) honv.	32	Rákoshely	BT köv.

1945. febr. 13. 13.30 (60/1945)	Kovács Károly (ref.)honv.			BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (32/1945)	Kustván József (ág. ev.) tanuló	17	Celldömölk, Báthory u. 2.	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (33/1945)	Lajtai György (rk.)	4	Celldömölk, Géfin Gy. u.	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (43/1945)	Lankavy János (rk.) vasztergályos, honv.	37	Budapest	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (44/1945)	Marcsenko Prokop (rk.) önk. német katona	33		BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (34/1945)	Németh Ilona Erzsébet (rk.)	18	Celldömölk, Pálffy u. 2.	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (45/1945)	Oláh Mihály (rk.)fm., honv.	33		BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (46/1945)	Pintér Lajos (rk.)vendéglős, honv. őrm.	48	Mozsgó (Somogy m.)	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (47/1945)	Rác János (rk.)szabó, honv.	51	Szenttamás (Bács m.)	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (57/1945)	Sárközy Zsigmond (ref.) honv.	43	Mány	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (48/1945)	Serfőző Imre (rk.)honv.	38		BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (49/1945)	Strébely Gyula (rk.)ny. főjegyző	63	Celldömölk, Baross u. 2.	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (50/1945)	Strébely Gyuláné (rk.) szül. Paulik Juliánna	42	Celldömölk	BT köv. (kórház)
1945. febr. 13. 13.30 (31/1945)	Szarka Károlyné (ág. ev.) szül. Nagy Eszter	47	Celldömölk, Ferenc József u.	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (55/1945)	Varga Erzsébet (rk.)	12h	Celldömölk, Erzsébet u. 17.	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (51/1945)	Varga József (rk.) textilkereskedő	33	Celldömölk, Erzsébet u. 17.	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (53/1945)	íjf. Varga József (rk.)	4	Celldömölk, Erzsébet u. 17.	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (52/1945)	Varga Józsefné (rk.) szül. Lukics Rozália	30	Celldömölk, Erzsébet u. 17.	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (54/1945)	Varga Judit (rk.)	4	Celldömölk, Erzsébet u. 17.	BT köv.
1945. febr. 13. 13.30 (56/1945)	Vizkeleti János (rk.)malom munkás, honv.	45	Törökszentmiklós	BT köv.
1945. márc. 22. 14.30 (103/1945)	Busi Károly (rk.)npsz., honv.	19	(kórházvontatról tették le)	BT köv.
1945. márc. 23. 23.00 (78/1945)	Leopold Sándorné (rk.) szül. Tőreki Ilona	45	Celldömölk, Erzsébet u. 23.	BT köv. (kórház)
1945. márc. 25. (27/1946)	Kopeller Frigyes (rk.) katona	32	Hermannstadt, Siebenbürgen	BT köv.
Csöngé (Ostffyasszonyfalvi állami anyakönyvi kerület)				
1944. aug. 22. 11.00 (23/1944)	Valerian E. Klein0-819407			zuh. köv.

Gérce (Gércei állami anyakönyvi kerület)				
1944. dec. 6. 11.00 (23/1944)	Horváth József (rk.) birtokossági sertéspásztor	31	Gérce	br. köv.
Jánosháza (Jánosházai állami anyakönyvi kerület)				
1945. márc. 24. 14.00 (21/1945)	Kiss Károly (ág. ev.) csizmadia	70	Jánosháza	LT köv.
1945. márc. 26. 24.00 (26/1945)	Váczi József (rk.)fm.	47	Jánosháza, Deák u. 1.	BT köv.
Káld (Káldi állami anyakönyvi kerület)				
1944. aug. 7. 10.20 (16/1944)	v. Molnár László (ref.) rep. hdgy.	23	Balatonalmádi	LH hh.
Kemenesszentmárton (Vönöcki állami anyakönyvi kerület)				
1945. márc. 26. 15.00 (24/1945)	Busznyák Rozália (ág. ev.)	8	Kemenesszentmárton	br. köv.
1945. márc. 26. 15.00 (19/1945)	Mórotz Sándor (ág. ev.) kisbirtokos	53	Kemenesszentmárton	br. köv.
1945. márc. 26. 15.00 (20/1945)	Szabó Sándor (ref.) géplakatos mester	33	Brassó	br. köv.
Mersevát (Vönöcki állami anyakönyvi kerület)				
1944. nov. 20. 13.00 (24/1944)	Mayer Miklósné (rk.) szül. Horváth Mária	52	Mersevát	LT köv.
Mesteri (Nagysimonyi állami anyakönyvi kerület)				
1945. márc. 8. (7/1945)	Garas Károly (ág. ev.)fm.	59	Mesteri	LT köv.
1945. márc. 8. (8/1945)	Garas Károlyné (ág. ev.) szül. Bella Irén	53	Mesteri	LT köv.
1945. márc. 8. (9/1945)	ifj. Garas Károly (ág. ev.) fm.	15	Mesteri	LT köv.
Nemeskeresztúr (Nemeskeresztúri állami anyakönyvi kerület)				
1945. márc. 27. 12.00 (6/1945)	özv. Haraszty Józsefné (rk.) szül. Balogh Agnes	77		LT köv.
1945. ápr. 10. 6.00 (4/1945)	Marton Gábor (rk.) kisbirtokos	63		LT köv.
Ostffyasszonyfa (Ostffyasszonyfai állami anyakönyvi kerület)				
1944. jún. 16. 11.00 (12/1944)	Joe L. Young 0-691027			zuh. köv.
1944. aug. 22. 13.00 (21/1944)	ismeretlen férfi halott			zuh. köv.
1944. aug. 22. 13.00 (22/1944)	ismeretlen férfi halott			zuh. köv.
Rábabogoszló (Sárvár-vidéki állami anyakönyvi kerület)				
1945. jan. 15. 11.00 (4/1945)	Dr. Boyler Kálmán (rk.) t. zls.	35	Bp., Keleti K u. 36.	zuh. köv.
1945. jan. 15. 12.00 (6/1945)	Pétervári István (rk.)t. szkv.	22	Bp., VIII. Dankó u. 32.	zuh. köv.
1945. jan. 15. 11.00 (5/1945)	Sipos Pál (rk.)t. szkv.	24	Kalocsa, Honvéd u. 2.	zuh. köv.

Rábakecskéd (Pápóci állami anyakönyvi kerület)				
1944. nov. 9. 10.00 (37/1944)	Kovács István (rk.) rep.gép vezető úz.	23	Vönöck	zuh. köv.
1944. nov. 22. 16.00 (39/1944)	Bakonyi Miklós (rk.) rep. hdgy	21	Vönöck	zuh. köv.
Rábasömjén (Sárvár-vidéki állami anyakönyvi kerület)				
1945. márc. 28. 16.00 (15/1945)	Baranyai Antal (rk.) fm. npsz.	43	Rábasömjén	LT köv.
1945. márc. 28. 19.00 (20/1945)	Nagy Elemér Imre (rk.)	13	Rábasömjén	LT köv.
1945. márc. 28. 17.00 (28/1945)	Vass Frigyes (rk.) MAV kovács	36	Felsőgöd	LT köv.
1945. márc. 29. 18.00 (21/1944)	Farkas Irma (rk.)	18	Rábasömjén	LT köv.
Sárvár (Sárvári állami anyakönyvi kerület)				
1944. okt. 7. 14.00 (195/1944)	Barabás Gizella (rk.)	27	Sárvár, Vörösmarty u. 3.	LT köv.
1944. okt. 7. 14.00 (194/1944)	özv Barabás Lászlóné (rk.) szül. Marinczer Erzsébet kereskedő	48	Sárvár, Vörösmarty u. 3.	LT köv.
1944. okt. 7. 14.00 (196/1944)	Böröcz Ilona (rk.) elemi isk. tanuló	10	Sárvár, Vörösmarty u. 7.	LT köv.
1944. okt. 7. 22.00 (189/1944)	Dömölki László (ág ev) elemi isk. tanuló	10	Sárvár, Vörösmarty u. 5.	BT köv. (kórház)
1944. okt. 7. 14.00 (193/1944)	Kardos Margit (rk.)	28	Sárvár, Vörösmarty u. 7.	LT köv.
1944. okt. 7. 14.00 (191/1944)	Marton Bertalan (ref.) szakács	27	Bp., VI. ker., Szondi u. 47.	LT köv.
1944. okt. 7. 14.00 (192/1944)	Marton Bertalanné (ref.) szül. Kiss Erzsébet	27	Bp., VI. ker., Szondi u. 47.	LT köv.
1944. okt. 7. (197/1944)	özv Odor Józsefné (ág ev) szül. Molnár Julianna	71	Sárvár, Vörösmarty u. 5.	LT köv.
1944. okt. 8. 8.00 (190/1944)	Dömölki Eva (ág ev) elemi isk. tanuló	11	Sárvár, Vörösmarty u. 5.	BT köv. (kórház)
1944. okt. 10. 9.00 (198/1944)	Fekete Imre (rk.) fm.	66	Sárvár, Katona J. u. 5.	BT köv. (kórház)
1944. okt. 13. 16.00 (202/1944)	Szakály Gyula (rk.) rep. őrv.	19	Sárvár	LT köv.
1944. nov. (15/1949)	Streit Pál (izr.) orvos	30	Bp.,	br. köv.
1945. márc. 27. 17.00 (118/1945)	Bognár László (rk.) mészáros- és hentestanonc	16	Sárvár, Erdély u. 26.	LT köv. (Vágóhíd)
1945. márc. 27. (287/1945)	Szabó Margit (rk.)	6		br. köv.
1945. márc. 27. 16.00 (79/1945)	Varga József (rk.) fm.	42	Sárvár, Újsziget u. 8.	LT köv.
1945. ápr. 5. 23.00 (80/1945)	Gyórváry Erzsébet (rk.)	26	Sárvár, Újsziget u. 2.	LT köv.

Uraiújfalu (Uraiújfalu állami anyakönyvi kerület)				
1944. nov. 1. 15.00 (23/1944)	Fekete László (rk.) fm. npsz.	62		gp. löv. köv.
Vönöck (Vönöcki állami anyakönyvi kerület)				
1944. dec. 4. 10.00 (25/1944)	Török Ferenc (rk.) rep. hdgy.	20	Sömjénmihályfa	zuh. köv.
Kemenesszentpéter (Egyházaskeszői állami anyakönyvi kerület)				
1945. jan. 1. 14.00 (3/1945)	Szijártó Ernő (rk.)	8	Kemenesszentpéter	zuh. köv.
1945. márc. 18. (10/1945)	Szimon László (rk.) szds.	31	Ujpest, Deseffy u. 21.	zuh. köv. hh.
Magyargencs (Magyargencsi állami anyakönyvi kerület)				
1944. aug. 22. (16/1944)	Irving Stern 32106401 T.43			LH zuh. köv.
1944. aug. 22. (17/1944)	Frank A. Johnson 37666953 T.43-44.			LH zuh. köv.
1944. aug. 22. (18/1944)	Willie N. Hobbs 34851121 T.44			LH zuh. köv.
1944. aug. 22. (19/1944)	Alfred M. Donelson O. 819394 T43 T41			LH zuh. köv.
1944. aug. 22. (20/1944)	Charles M. Cain 38476622 T43-44			LH zuh. köv.
1944. aug. 22. (21/1944)	Richard H. Koolish O-717450 T43-44			LH zuh. köv.
1944. aug. 22. (22/1944)	William T. Gibson 34650016 T43-44			LH zuh. köv.
1944. aug. 22. (23/1944)	Beaucand, M. J., jr. O-700893 T43-44			LH zuh. köv.
1944. aug. 22. (24/1944)	John F. Bernabig 36581953 T43-44			LH zuh. köv.
1944. aug. 22. (25-32/1944)	Ismeretlen angolszász légi fegyvernemhez tartozó katonák			LH zuh. köv.

Rövidítések jegyzéke

1st Lt.

Först. Lieutenant.

2nd Lt.

Second. Lieutenant.

101. vr. ep.

101. vadászrepülő ezredparancsnokság

AAF

Army Air Force

Andreánszky

Andreánszky-hagyaték. A m. kőr. csendőr nyomozóparancsnokság jelentései

ág. ev.

ágostai evangélikus

akv.

anyakönyv [az adott állami anyakönyvi kerület halotti anyakönyveinek másodpéldányai]

Alisp. közig.

Vas vármegye alispánjának iratai. Közigazgatási iratok

Allamép. Hiv.

A Szombathelyi Allamépítészeti Hivatal iratai. Általános iratok

AT

alacsonytámadás

Barczy 2974.

Barczy Zoltán: A magyar légvédelmi tüzéség fejlődése a Horthy-korszakban. HL, 1974. 2974.

BDK

Berzsenyi Dániel Könyvtár, Szombathely

Becze, 2001.

Becze Csaba: A 102. vadászbombázó (csatarepülő) osztály története. II., 1945. = MSz, 2001. 32-39. p.

Becze, 2006.

Becze Csaba: Elfelejtett hősök. A Magyar Királyi Honvéd Légierő ászai a II. világháborúban. Debrecen, 2006. 199 p.

Bethke – Henning, 2000.

Herbert Bethke – Friedhelm Henning: Jagdschwader 300: „Wilde Sau”. Eine textbegleitende Bildchronik. Eutin, 2000. 288 p.

BG

Bomber Group

biz. pes.

bizalmas parancs

Blake – Stanaway, 1992.

Steve Blake – John Stanaway: Adormini („Up and at ‘Em”). A History of the 82nd Fighter Group in World War II. Marceline, Montana, 1992. 297 p.

Bohnstedt, 1996.

Duane L. Bohnstedt – Betty J. Bohnstedt: 460th Bomb Group History. Dallas, 1996. 207 p.

Bp.

Budapest.

br

bombbarobbanás

BS

Bomber Squadron

BT

bombatámadás

BW

Bomber Wing

Capt.

Captain

Carter – Mueller, 1991.

Kit. C. Carter. – Robert. Mueller: U. S. Army Air Forces in World War II. Combat. Chronology, 1941–1945. Washington DC, 1991. 743 p.

cea.

circa

CH

Cellőmölkei Hírlap

Cj. főszolg. közig. ir.

A Cellőmölkei járás főszolgabírájának iratai. Közigazgatási iratok

Col.

Colonel

Cpl.

Corporal

Csóka, 1992.

Csóka István: Az 1942-es évfolyam rövid története. = MSz, 1992. 213-218. p.

d.

doboz

Davis, 2006.

Richard G. Davis: Bombing the European Axis Powers. A Historical Digest of the Combined Bomber Offensive, 1939-1945. Alabama, 2006. 630 p. [A könyvből készített CD-mellékleten összesítés található a bombázások adatairól.]

db

darab

dr.

doktor

drb.

darab

e. V.

endgültige Vernichtung

ed.

editor

ell.

ellenséges

eö.

eseményösszesítés

et. al.

et. alii

ev.

evangélikus

Farkas, 1998.

Farkas Jenő: Az 1944. augusztus 20-án anatótt repülőgépek Me.109-es vadászátképzése. = MSz, 1998. 202-207. p.

Fekete, 1990.

Fekete Ottó: 1945. március 15-e a Kenyeri hadirepülőtéren. = MSz, 1990. 92-94. p.

FG

Fighter Group

fhdgy.

főhadnagy

Fhr.

Fähnrich

Figder, 2002.

Figder Elemér: A Weibe utolsó útja. = Haditechnika, 2002/3. 62-66. p.

Fl. Off.

Flying Officer

Flg.

Flieger

fm.

földműves

főtörm.

főtörzsörmeister

FS

Fighter Squadron

FW

Fighter Wing

Fw.

Feldwebel

gá

gépgyű

Gaál, 1983.

Gaál Gyula: Fehér kereszt és fehérszög. = MSz, 1983. 34-51. p.

Gefr.

Gefreiter

gk.

gépkocsi

gp

géppuska

GySEV.

Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút.

háp.

hadosztályparancsnokság

hdgy.

hadnagy

hdm.

hadműveleti

hds.

hadsereg

hgy-bk.

harcjelentésekgyűjtője és bevetési könyv

HH

Honismereti Híradó (Sárvár)

hh

hősi halott.

Hill, 2001.

Mike Hill: The 451st Bomb Group in Word II. A Pictorial History. Atglen, 2001. 160 p.

HK*Hadtörténelmi Közlemények***hk.***harckocsi***HL***Hadtörténelmi Levéltár, Budapest.***HM-HIM***Honvédelmi Minisztérium Hadtörténelmi Intézeete és Múzeuma, Budapest.***honv.***honvéd.***Horváth, 1993.***Horváth Sándor: Vadászbombázók és csatarepülőök. = MSz, 1993/94. 57-77. p.***Hptm.***Hauptmann***HSS***Herausabschuß***ht.***hivatásos***Id.***ideiglenes***ifj.***ifjabb, ifjú***Ikervári kj. közig.***Az Ikervári körjegyzőség iratai. Közjegyzőségi iratok***isk.***iskolai***Ivie – Ludwig, 2005.***Tom Ivie – Paul Ludwig: Spitfires and Yellow Tail Mustangs. The 52nd Fighter Group in World War Two. Crowborough, 2005. 176 p.***izr.***izraelita***Jafü***Jagdfliegerführer.***JD***Jagddivision***JG***Jagdgeschwader.***jr.***junior.***KA***Kemenesfalva***Káldos, 1971.***Káldos Gyula: Kemenesfalva 25 éves fejlődése, 1945–1970. Kemenesfalva, 1971. BDK. Savariensia, Hf. 782. 83 p.***kb.***körülbelül.***KIA***Killed in Action (bevetés közben meghalt)***KL***kémyszerleszállítás***Korp.***Korporal.***Kovács – Számvéber, 2001.***Kovács Zoltán András – Számvéber Norbert: A Waffen-SS Magyarországon. Bp., 2001. 520 p. (Hadtörténelmi Levéltári Kiadványok)***köt.***kötet.***köv.***következésében***Kracsencics, 1990.***Kracsencics Lajos: Egy magyar királyi vadászpilóta. visszaemlékezései. Bp., 1990. 215 p.***Kucera, 1997.***Dennis C. Kucera: In a now forgotten sky. The 31st Fighter Group in WW2. Stratford, 1997. 436 p.***Lambert, 2008.***John W. Lambert: The 14th Fighter Group in World War II. Atglen, Pennsylvania, 2008. 165 p.***lgy.***légyvételmi***lgy.***légi győzelem***LH***légi harc.***Lovas, 1996.***Lovas Gyula: Magyar vasutak a II. világháború éveiben. Bp., 1996. 632 p.***löv.***lövés***Lt. Col.***Lieutenant Colonel.*

Ltn.

Leutnant

LT

légi támadás

m.

megye

M. kir.

Magyar királyi

M/Sgt.

Master Sergeant

MAAF

Mediterranean Allied Air Force

MACR

Missing Air Crew Reports

Maj.

Major

MASAF

Mediterranean Allied Strategic Air Force

MÁV

Magyar Államvasutak

MÁV Kpl

Magyar Államvasutak Központi Irattára, Budapest.

MÁVAG

Magyar Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak Részvénytársaság

McDowell – Ness, 1969.

Ernest R. McDowell. – William N. Ness: Checkertail Clan. The 325th Fighter Group in North Africa and Italy. Fallbrook, California, 1969. 98 p.

MIA

Missing in Action (bevetés közben eltűnt)

Molnár, 1975.

Molnár Dezső: A cellömölkei járás felszabadulása. = Vasi Honismereti Közlemények, 1975/1. 110-114. p.

MSz

Magyar Szárnyak

msz.

munkaszolgálatos

n.

néhai

Nagy, 1970.

Nagy Gábor: Vas megye felszabadulásának története. = Vasi Szemle, 1970/1. 1-8. p.

Németh, 1975.

Németh István: Sárvár felszabadulása. = HH, 1975/1-2. 14-38. p.

NFMA

Nádasdy Ferenc Múzeum Adattára, Sárvár

NFMD

Nádasdy Ferenc Múzeum Dokumentumgyűjteménye, Sárvár.

NJG

Nachtjagdgeschwader

npsz.

napszámos

ny.

nyugalmazott

o.

osztály

Obfhr.

Oberführer

Obfw.

Oberfeldwebel

Oblt.

Oberleutnant

Obstlt.

Oberstleutnant

oszt.

osztály

önk.

önkéntes

őrm.

őrmester

örv.

örvost

özv.

özvegy.

P

pagina

Pataky – Rozsos – Sárhidai, 1992.

Pataky Iván – Rozsos László – Sárhidai Gyula: Légi háború Magyarországon felett. Bp., 1992. 1. kötet. 271 p., 2. kötet. 361 p.

pcs.

parancs

pk.

parancsnok

pk-h*parancsnokhelyettes***Póhr, 1992.***Póhr Ilona: Naplótöredék. = HH, 1992/1. 45-48. p.***POW***Prisoner of War (hadifogoly)***Prien – Rodeike – Stemmer, 1995.***Jochen Prien – Peter Rodeike – Gerhard Stemmer: Messerschmitt Bf 109 im Einsatz bei Stab und III. und IV./ Jagdgeschwader 27., 1938–1945. Eutin, 1995. 482 p.***Prien – Rodeike – Stemmer, 1998.***Jochen Prien – Peter Rodeike – Gerhard Stemmer: Messerschmitt Bf 109 im Einsatz bei Stab und I./Jagdgeschwader 27., 1938–1945. Eutin, 1998. 606 p.***Prien – Stemmer, 1996.***Jochen Prien – Gerhard Stemmer: IV./ Jagdgeschwader 3. Chronik des Einsatzes einer Jagdgruppe, 1943–1945. Eutin, 1996. 380 p.***Punka, 1995.***Punka György: A „Messzer”. Bf 109-ek a Magyar Királyi Légierőben. Bp., 1995. 132 p.***Pvt.***Private***rád. áll.***rádió állomás***RAF***Royal Air Force***rak***rakéta***ref.***református***REGVI***Repülőgépezető Iskola***rep.***repülő***rep. gép***repülőgép***Reschke, 1998.***Willi Reschke: Jagdgeschwader 301/302 „Wilde Sau”. Stuttgart, 1998. 192 p.***rk.***római katolikus***RKK***A Repüléstörténeti Konferencia Közleményei***S/Sgt.***Staff Sergeant.***Sarkady, 2004.***Sarkady Sándor, ifj.: Légicsaták és légiesemények 1944–1945-ben Sopron vármegyében. Sopron, 2004. 181 p.***Sárvár, Légo.***Sárvár nagyközség iratai. Légo iratok***Savariensia***Savariensia Helytörténeti Gyűjtemény***SG***Schlachtgeschwader.***Sgt.***Sergeant.***Sj. főszolg. közig.***A Sárvári járás főszolgabírájának iratai. Közigazgatási iratok***SS***Schutzstaffel***Stfw.***Stabsfeldwebel***sz.***szám, számú***szd.***század***szds.***százados***szerk.***szerkesztette, szerkesztő***Szhely. Üv.***Szombatbelyi Üzletvezetőség***szkv.***szakaszvezető***szül.***született.***t.***tartalékos***T/Sgt.***Technical Sergeant.*

Tálosi, 2002.

Tálosi Zoltán: Háborús évek, 1941–1945. Légiesemények és harcok Tolna megyében. Szekszárd, 2002. 351 p.

táv.b.

távbeszélő.

tgk.

tehergépkocsi

Tgy.

Tanulmánygyűjtemény

tiz.

tízédes

Tobak, 1989.

Tobak Tibor: Pimák földün-égen. Egy vadászpilóta kalandjai. Bp., 1989. 285 p. (Repülőkönyvek)

Tóth, 1998.

Tóth Ferenc: Az 1944. augusztus 7-i légi harcok szóróvémlekei a Nyugat-Dunántúlon. = Haditechnika, 1998/4. 78-84. p.

Töreki, 2001.

Pillanatképek egy Rába-parti kisközség múltjából, jelenéből, jövőjéről. Rendbogyó monográfia. Szerk. Töreki Ernő. Kemencsantpéter, 2001. 158 p.

tórm.

törzsőrmester.

tsz.

továbbszolgáló

u.

utca

Uffz.

Unteroffizier.

Ulrich, 1994.

Johann Ulrich: Der Luftkrieg über Österreich, 1939–1945. Wien, 1994. 67 p.

uo.

ugyanott

uő

ugyanő

v.

vitéz

v. rep. oszt.

vadászpilóta-osztály

VaML

Vas Megyei Levéltár, Szombathely

VeML

Veszprém Megyei Levéltár, Veszprém

Veress, 1980.

Veress D. Csaba: Veszprém megye és a Szövetséges Hatalmak stratégiai légitámadásai a második világháborúban. In: A Veszprém megyei Múzeumok közleményei, 15/1980. Szerk. K. Palágyi Sylvia. Veszprém, 1980. 167-201. p.

Veress, 1984.

Veress D. Csaba: A Dunántúl hadi krónikája, 1944–1945. Bp., 1984. 372 p.

Wr. Nr.

Werk Nummer.

ZG

Zerstörungsschwader.

zls.

zászlós

zuh.

zuhanás

Földrajzi név- és személynévmutató

- I. Károly, osztrák császár → Károly, IV magyar király
 IV Károly, magyar király → Károly, IV magyar király
- A**BADIE, Michael 205
 ÁCS Róza 111
 Acsád 106, 163
 Adriai-tenger 35
 Afrika 216
 AGIUS, Vincent T. 51, 200
 Ajka 33
 Alföld 39
 Allenstein (ma: Olsztyn, Lengyelország) 207
 Alsópaty (ma: Rábapaty) 47
 Alsószeleste (ma: Szeleste) 105, 114, 122, 207
 Alsózsíd (ma: Várvölgy) 71
 Amendola (ma: Villaggio Amendola, Olaszország) 17
 Amstetten 133
 ANDER Bálint 208
 ANDERSON, Webster S., jr. 201
 ANGRES, Heinz 92
 APONYI Albert 170
 APOR Gábor 171
 ARON, W. E. 135-136
 Árpás 140
 ASZTALOS Károly 171
 Auswitz (ma: Oświęcim, Lengyelország) 123
 Ausztria 26-27, 62,
- B.** NAGY Károly → NAGY Károly, B.
 Bács megye 208-209
 Bad Vöslau 27, 44-46
- BAILEY, John R. 200
 BAJZA László 170
 BAKCSY Gergely 162
 Bakony 82, 102
 BAKONYI Miklós 168, 211
 Balaton 47, 50, 58, 66-67, 77, 81-82, 90, 102, 107-108, 117, 125, 236
 Balatonalmádi 111, 210
 Balatonfűzfő → Fűzfő
 Balkán 13-14
 BALOGH Ágnes → HARASZTY Józsefné, özv.
 BALOGH István 163
 BALOGH Lajos 134
 BALOGH Pál 175
 Balozsamegyes (ma: Meggyeskovácsi) 54, 72, 74-76, 152, 202, 207
 BALTHAZÁR Tibor 191
 Bánhida (ma: Tatabánya városrésze) 102, 108
 BÁNLAKY György 59, 162, 235
 BARABÁS Gizella 211
 BARABÁS Lászlóné, özv. 211
 BARANYAI Antal 211
 BARC(Z)Y Zoltán 34-35, 146, 213
 BARDON Pál 163
 Bari 17
 BARKER, Morris P. 203
 BARNHART, Kenneth E., jr. 202
 BOROS Tamás 82, 142
 BARSÍ Gellért 62, 175
 BÁRSONY György 163
 BÁTI János 148, 175, 177, 185
 BÁTORFI János 106, 166, 171
 BATTISTA, John J. 202
 BEAR, George H. 205
 BEAUCAND, M. J., jr. 204, 212

- BECKERMAN, James S. **203**
BECKMANN, Helmut **46**
Bécs → Wien
BECZE Csaba **64, 111-112, 136, 181, 193-194, 197, 213,**
Bejczy József **146, 152**
BEJ CZY József **62, 64-65, 235**
BÉKEFI Sándor **208**
Beled **142,**
BELLA Irén → GARAS Károlyné
BÉLYI Ödön **171, 175, 180, 185**
BENCZÚR László **239**
BENKE Mihály **148, 176**
BENKÓ Lajos **71**
BENSON, John P. **204**
BERÉNYI Sándor **171**
BERGANCZ Zsuzsanna **207**
BERGER János **171**
BERGERHOFER, Albert, jr. **107, 205**
BERKESY Márton **163**
BERNABIG, John F. **204, 212**
BERNÁRD László **181-183**
BERTA Józsefné, özv. **208**
BESZE Mihály **163**
BETHKE, Herbert **91, 213, 239**
Bicske **135, 178, 186**
Blachownia → Blechhammer
BLAKE, Steve **49, 213, 235, 237**
Blechhammer (ma: Blachownia, Lengyelország) **15, 58, 66, 77, 81, 86, 108, 118, 120, 122-123**
Blenkemező (ma: Poiana Blenchiu, Románia) **208**
BLUM, Christoph **78, 92**
Boba **104-105, 119-120, 150, 207, 239**
BODÓ Elemér **208**
BOGÁTI Péter **192-193, 195**
BOGIE, Harold **203**
BOGNÁR László **211**
BOHNSTEDT, Betty J. **58, 61-62, 64, 213, 235**
BOHNSTEDT, Duane L. **58, 61-62, 64, 213, 235**
BOJTOR István **171**
BOKÁNYI Kálmánné **143**
BOLDENAU, Fritz **73**
BOLDIZSÁR László **72**
Borgáta **151, 208**
BORKA József **106**
BORLAY Endre **40**
BORSI László **192**
BOUCEK József **191, 238**
BOYLER Kálmán **123, 210**
Bögöt **147-148**
Bögöte **64, 151**
BÖRÖCZ Ilona **211**
BÖZSÖNY György **171**
BRADY, Ernest S. **206**
BRADY, Jack I. **204**
Braşov → Brassó
Brassó (ma: Braşov, Románia) **210**
Bratislava → Pozsony
Breclav **116**
Brno **116**
Brod (ma: Slavonski Brod, Horvátország) **79**
BROSHEARS, William L. **52, 200**
BROWNING, Morgan M. **202**
Bruck an der Mur **122, 132**
BUDAI László **41-42, 142**
Budapest **35, 39-40, 43, 56-57, 65, 79-80, 102, 106, 135, 154, 191, 209, 213, 215-216, 235, 238**
→→ Ferihegy
→→ Rákoshely
→→ Újpest
BUDAY Lajos **54, 56-57, 235**
BURRESS, Alfred M. **56, 200**
BUSENKELL, Albert **47**

- BUSI Károly **209**
 BUSZNYÁK Rozália **210**
 BUTTERFIELD, Elmo L. **205**
 Bük **102, 155**
- C**ák **158, 163**
 CAIN, Charles M. **204, 212**
 Cakovec **110**
 Campomarino → Madna
 → Ramitelli
 CARTER, Kit C. **44-47, 50, 54, 58, 60-61, 65-66, 79, 81, 94, 96, 102, 108, 110, 114, 116, 118, 120-125, 131-133, 135, 213**
 Casablanca **43**
 Castelluccio [dei Sauri] **18**
 CAZIER, Robert P. **203**
 Celje **131**
 Celldömölk **9, 19, 34-35, 38-40, 42, 45, 48, 50-51, 61-62, 73, 82, 85, 87-88, 90, 92-93, 96-98, 102-103, 106, 108, 116, 118, 120-123, 125-130, 133-136, 144, 146, 148, 150, 158, 160, 163, 174, 181-182, 207-209, 213, 236-237**
 → → Izsákfa
 Celldömölki járás **8-9, 11, 15, 19, 35, 87, 125, 140-141, 152-153, 187, 213, 216, 238**
 Celone (ma: Foggia, Olaszország) – **17**
 Cerignole → Giulia
 CHASKIN, Barnett **113-114, 236**
 CHURCHILL, Winston **43**
 CLARK, Earl B., jr. **203**
 CLARK, Merle A. **203**
 COLLINS, Kenneth R. **204**
 COMISKY, George A. **206**
 CONRAD, Robert B. **202**
 CORBIN, Kenneth G. **204**
 COUGHLIN, John D. **202**
 COVAN, Ellis C. **200**
 CRESS, Harry V. **205**
- CSÁKLÁNY Máriusz, S. **175**
 Csákvár **135, 178, 186**
 CSATHÓ Gyula **159, 172-173**
 CSEH István **208**
 Csehország **116**
 Csemeszkopács **72**
 Csénye **130**
 CSIKY Lajos **155**
 CSIRE János **121**
 CSIZMADIA Sándor **106, 170**
 CSÓKA István **88, 162, 172, 214**
 CSOM János **171**
 Csorna **54, 143, 148**
 Csöngé **85, 88, 107, 145-146, 203, 209**
 Csöngé major **157**
 CZÉNCZINI Ilona **208**
 CZIRÁKY György **154**
 CZIRÁKY Józsefné **154**
 CZUREK József **163**
- D**AHLGREN, Charles H. **202**
 DAHMEN, Hans **93, 239**
 DAILEY, Edward C. **204**
 DALA József **140**
 DALENA, Nazy F. **201**
 DANKOVICS Róbert **238**
 DARÁNYI Kálmán **13**
 DAVIS, Clark W. **205**
 DAVIS, Richard G. **98, 108, 120, 122, 123, 130, 134, 214**
 DAVIS, Robert A. **237**
 DE LUCA, Anthony J. **201**
 Debrecen **106, 111**
 DEBRÓDY György **68**
 DEBSKI, Francis J. **205**
 Dél-Németország → Németország
 DEMETER János **191**
 DEMPSEY, John L. **205**
 Dénesfa **44, 154**
 Deschowitz → Odertal

- DIAL, Charlie **202**
DINKA Tibor **171**
Ditrău → Ditró
Ditró (ma: Ditrău, Románia) **34**
DOBÓ Elek **136, 192**
Dobronak → Lendvasvárhely
DONELSON, Alfred M. **204, 212**
Don-kanyar **13**
DOOLITTLE, J. H. **17**
DOUCETTE, Charles C **201**
DOUGHERTY, Walter L. **202**
DOUHET, Giulio **14**
DÖMÖLKI Éva **211**
DÖMÖLKI László **211**
DÖRR, Heinrich **73**
DRAIN, Richard E. **235**
DRÁVAI Pál **169**
Duka **44, 151**
Duna **19, 90, 147**
Dunántúl **28, 34, 44, 46, 58, 81, 93, 102, 137, 147, 153-154, 218**
DUNCAN, Charles M. **86-87, 203**
DÜLLBERG, Ernst **28**
DÜRR, Hermann **92**
- E**BERHARD, Fritz **73**
Egervölgy **74**
EGGENHOFFER Béla **170, 175**
EGRY Tamás **163**
Egyházashetye **150**
Egyházaskesző **140, 188-192, 195, 197, 212, 238**
EIBEN János **54**
ELLIOTT, Henry G. **201**
Endrőd (ma: Gyomaendrőd) **208**
ENDRŐDI József **163**
ENDRŐI György **172, 176, 178-180, 186**
EPERJESSY István **191**
Ercsi **136**
Erdély **13, 209**
- ERHARDT, Richard J. **77, 202**
Ěrsekújvár (ma: Nové Zámky, Szlovákia) **96, 108, 135**
ESCHLER, Rudolf **60**
Észak-Erdély → Erdély
Északnyugat-Dunántúl → Dunántúl
ESZÉKI János **163**
Esztergom **116, 185**
- F**ÁBIÁN István **111**
Farkas-erdő **70-71, 73-74, 235**
FARKAS Irma **211**
FARKAS Jenő **106, 163, 166, 168, 214, 238**
FARKAS Károly **171**
FARNSEY, Frank T. **200**
FEABLES, Abelarde H. **206**
Fejér vármegye **140**
FEHÉR Gusztáv **163**
FEHÉR Tamás **103**
FEKETE Imre **211**
FEKETE László **110, 212**
FEKETE Ottó **173, 175, 177, 179-180, 214**
Feldbach **133**
Fels am Wagram **27, 45-46, 235**
FELSŐBÜKI NAGY György **78**
Felsőgöd (ma: Göd) **211**
Felvidék **13, 105, 153**
Ferihegy (ma: Budapest része) **44, 156**
Fertő tó **51, 62, 102, 110**
FIGDER Elemér **181, 183, 214**
Fischamend **44-45**
FLEENOR, George W. **201**
Florisdorf (ma: Wien, Ausztria) **14, 54, 106, 114, 118, 134**
Foggia → Celone
FOLSOM, Dale R. **206**
FORGÁCS István **163**
Franciaország **49, 52**
FRANKÓ Endre **168, 170, 184**
FRIEND, Chauncey M., jr. **203**

- FÜLEKI Béla **175, 181, 185-186**
 FÜLÖP László **40, 42**
 FÜLÖP István **166, 172, 175**
 FÜLÖP Pál **176**
 Fürstenfeld **108**
 Fűzfő (ma: Balatonfűzfő) **33**
- G**AÁL Gyula **28, 54, 57, 95, 214**
 GALKOVICS Ilona → JUHÁSZ Lajosné
 Gálos (ma: Gels, Ausztria) **62**
 GARAS Károly **210**
 GARAS Károly, ifj. **210**
 GARAS Károlyné **210**
 GÁSPÁRFALVI József **170**
 GAZDAG András **208**
 Gbelce → Kőbölkút
 GEBHARDT, Henry G. **206**
 Gelegenyés (Kemenesszentpéter külterülete) **188**
 Gellérthegy **28**
 Gels → Gálos
 Gerasdorf bei Wien → Seyring
 Gércze **116, 121, 148, 151, 210**
 GEREN József **207**
 Gheorgheni → Gyergyószentmiklós
 GIBÁS Andor **36**
 GIBSON, William T. **204, 212**
 Giulia (ma: Cerignole, Olaszország) **18**
 Gleisdorf **131**
 GONDA Gergely **208**
 GOSSOW, Heinz **92**
 Göd → Felsőgöd
 Götzendorf **27, 67, 81, 235**
 GRACE, Joseph F. **204**
 GRAFFY György **163**
 GRANCHELLI, Felix **202**
 Graz **104, 108, 110, 120, 122, 124, 125, 131**
 Graz-Thalerhof **47**,
 GREEN, William A., jr. **204**
 GREINER, Willi **92**
- Großpetersdorf **148**
 Grottaglie **18**
 GRUETTE, Fred L. **124-125**
 GUERIN, Roland L. **206**
 Güssing **110**
 GYENES János **162**
 GYENES László **162**
 Gyergyószentmiklós (ma: Gheorgheni, Románia) **130**
 GYÍMESI József **156**
 Gyomaendrőd → Endrőd
 Győr **33-34, 36, 46, 54, 58, 60, 66-67, 78-79, 93, 96, 102, 110, 116-117, 135, 147, 183, 193, 214**
 GYÓRVÁRY Erzsébet **211**
 GYURÁ CZ Ferenc **150**
 GYŰJTŐ László **136, 192**
 GYŰRŰ Ida **208**
- H**AASE, Horst **92**
 Háczki-major **88**
 HAGAN, Martin R. **205**
 HAJDÚ András **208**
 HALLBERG, Herman W. **201**
 HANDRICK ezredes **27**
 HANGYÁL Mihály **106**
 HANTOS József **171**
 HARASZTY Józsefné, özv. **210**
 HARDEMAN, Thomas R. **67, 73**
 HARGITAI Károly **136, 192**
 HARRIS, Martin **52, 200**
 Hartyán-major **88**
 HEGEDŰS Ferenc **129**
 Hegyeshalom **120, 134**
 Hegyfalú **102, 146-147**
 HEINELT, Georg **48**
 HÉJJAS Aurél **106, 208**
 HÉJJAS Mihály **106**
 HELLEBRAND Gertrúd **207**
 HENNING, Friedhelm **91, 213, 236, 239**

- HEPPES Aladár 28, 54, 57, 156, 159, 168, 173
Herend 186
HERING József 104-105, 236
HERING, William R. 202
Hermannstadt (ma: Sibiu, Románia) 209
HESS, William 236
HETÉNYI József 237
HETHÉSSY Jenő 40
HILDENDORFT, Hasso 73
HILL, Mike 214, 236, 239
HIMES, David A. 56-57, 200
HIRSCH Jenő 171
HOBBS, Willie N. 204, 212
HOCHSTETLER, George E. 181
Hodonin 116
HOFFMANN István 208
HOLMAN, William B. 203
HOLPERT (szabó) 126
HORNYIK József 170
HORTHY István 238
HORTHY Miklós 14, 213
HORVÁTH Antal 132
HORVÁTH Béla 170
HORVÁTH Ernő 110-113, 236
HORVÁTH György 163
HORVÁTH István 111
HORVÁTH István 143
HORVÁTH János 163
HORVÁTH József 121, 210
HORVÁTH József B. 132
HORVÁTH Lajos (temetkezési vállalkozó) 76
HORVÁTH Lajos (hungarista legionista) 208
HORVÁTH Mária → Mayer Miklósné
HORVÁTH Sándor 143
HORVÁTH Sándor (szkv.) 160, 188, 191, 194, 197, 215
Horvátország 34
Horvátzsidány 45
Hosszúpereszteg 64-65, 151
HOUGH, Vernon 56, 76, 200, 207
HOVET, Gordon E. 52, 200
Hranice 102
HUNT, Donald A. 50-51, 200
IANNARELLI, John R. 201
Ikervár 56, 72, 76-77, 148, 152, 207, 215, 236
IMECS József 163
IMRÉDY Béla 13
Innsbruck 122
IRÁNYI Pál 54
IRVING, Frederick 202
Italy → Olaszország
Iván 102, 143
IVIE, Tom 113, 215, 237
IZSÁK Hermann 208
Izsádfa 150
JABLONSKY Elemér 162
Jákfa 146
JAMESON, Earl D. 205
JÁNKFALVI Zoltán 9, 87, 125
JANKOVICS Pál 208
Jánosháza 48, 64, 72, 87, 96, 104, 110, 150-151, 210
JANSEN, John R. 201
JEFFRESS, Welden H. 204
Jesenice 133
JOHN, David 205
JOHNSON, Frank A. 204, 212
JOHNSON, Gray B. 204
JOHNSON, Hubert B. 201
JOHNSON, Leonard C. 201
JOSA, dr. 91
Jugoszlávia 38
JUHÁSZ Lajosné 208
JUMPER, Jessie T. 60, 201

- K** PALÁGYI Sylvia → PALÁGYI Sylvia, K.
 Káld **70-71, 73, 90, 114, 121, 151, 210, 235**
 →→ Pusztalánc
 KÁLDOS Gyula **35, 151, 215**
 KÁLDOS Piroska **105**
 KÁLDOS Sámuel **104-105, 207, 236**
 KALMÁR Gábor **61**
 KALMÁR Imre **207**
 Kalocsa **210**
 Kám **72, 151-152**
 Kamond → Nagykamond
 KAPPÁNYI László **98**
 Kapuvár **50, 64, 96, 102**
 Karakó **140, 150**
 Karakószörcsök **150**
 KARÁTSONYI Mihály **71**
 KARDOS Ferenc **90**
 KARDOS Margit **211**
 KARNAY Ernő **57**
 Károly, IV. magyar király **153**
 Kárpátalja **13, 105**
 KÁRPÁTI István **181-183, 238**
 KÁRPÁTVÖLGYI István **163**
 KASS Ferenc **175, 180**
 Kassa (ma: Košice, Szlovákia) **208**
 KASZÁS Imre **171**
 KAVANAUGH, Howard W. **202**
 KÁZÁR László **191, 193-194, 199**
 Kecskemét **208**
 Keléd **39, 44, 48-49, 87-88, 103, 108**
 Kelet-Poroszország → Poroszország
 KELLER László **163**
 Kemenesalja **39, 60, 87, 140**
 Kemeneshőgyész **60, 87, 200**
 Kemeneskápolna **151**
 Kemenesmagasi **60, 94, 106, 110, 205**
 Kemenesmihályfa → Sömjénmihályfa
 Kemenespálfa **35, 97, 104, 150, 215**
 →→ Martonfa puszta
 Kemenessömjén → Sömjénmihályfa
 Kemenesszentmárton **117, 144, 210**
 Kemenesszentpéter **10, 45, 61, 132-133, 142, 188-193, 196-199, 212, 218, 238-239**
 KEMMERLING, Hans **60**
 Kenéz **72, 152**
 Kenyeri **9, 48, 57, 62-64, 79, 87-88, 106-107, 122, 134, 145-146, 148, 153-163, 166, 168-169, 172-174, 177-178, 181, 183-184, 187, 189, 197, 205, 214, 235, 237-238**
 → Rábakecskéd
 KÉRGES László **176, 178-179**
 Kerta **93**
 KERTAI József **194**
 KERTÉSZ Ferenc **192**
 Keszthely **67**
 Királykút major **157**
 Kisberzsény **150**
 KISH, Nicholas Z. **56, 200**
 KISHADY Gábor **160-161, 191, 237-238**
 KISS Elemér **175**
 KISS Erzsébet → MARTON Bertalanné
 KISS Ferenc **126**
 KISS József **208**
 KISS Károly **210**
 Kissomlyó **39, 88, 151**
 KLAFFL Zoltán **34, 126**
 Klagenfurt **122, 131, 133**
 KLAZNER Antalné **208**
 KLEIN, Valerian E. **203, 209**
 KLEINCHEN, Hans **92**
 KLIMETZ, Horst **207**
 KNEIP Ede **175**
 KOCSIS Nándor **163**
 Kódó-patak **150**
 KÓKAY György **36**
 Kolberg (ma: Kolobrzeg, Lengyelország) **163**

- Kolobrzeg → Kolberg
Komárom **96, 108, 134, 180**
Komárom vármegye **140**
KOMLÓSI István **192**
KOOLISH, Richard A. **204, 212**
KOPELLER Frigyes **209**
KORNETT, Edward D. **205**
Košice → Kassa
KOVÁCS Gábor **163**
KOVÁCS I. József **129**
KOVÁCS Imre, P. **151**
KOVÁCS István **172, 211**
KOVÁCS Károly **209**
KOVÁCS Zoltán András **142-143, 146, 215**
Köbölkút (ma: Gbelce, Szlovákia) **185**
Köcsk **88, 117, 151**
Körmend **38, 49, 117, 147, 183**
Kőszeg **43, 45-46, 158**
Közép-Európa → Európa
KRASCSENICS Lajos **111-112, 215**
Krassó megye **208**
KUBANIS, Ivan J. **201**
KUCERA, Dennis C. **73, 215, 235**
KULCZYK, Eugene **201**
KUSTYÁN József **209**
KÜHN, Otto **48**
Külsővat **11, 60-61, 85, 143, 201, 204, 207**
- L**AJTAI György **209**
LAJTAI Tivadar **128**
LAKATOS László **97, 207**
LAMB, William J., jr. **202**
LAMBERT, John W. **215, 237**
LAMBERT, Seymour S. **204**
LANDAU, Samuel **201**
LANKAVY János **209**
LANYON, Donald J. **73**
LASSÚ Béla **163**
LÁSZLÓ Dezső **82**
LAWLEY, Bedford F., jr. **201**
- LEADER, Roy R., jr. **201**
Lecce **17**
LEE, Parke D. **204**
LEHOCZKI László **175**
LELOVICS János **132**
LENARDUZZI, Aldo N. **201**
LÉNÁRT Tivadar **171**
Lendvavásárhely (ma: Dobronak, Szlovénia) **180**
LENGYEL József **168**
LEOPOLD Sándorné **130, 209**
LEOWENSTEIN, Fritz **206**
Lesina **18**
LÉVAY Győző **191**
LEVINE, Joseph **203**
LEWENS, Richard **93**
LEWIS, William J. G. **203**
LINGOVARDO, Carmin J. **51, 200**
Lispe (ma: Lisspezentadorján) **33**
Lisspezentadorján → Lispe
Ljubljana **110**
Lobau (ma: Wien, Ausztria) **96**
LÓJA Géza **175, 186**
LONG, Frank W. **201**
LOÓS Sándor **191**
LÓRÁNT István **169**
LOVAS Gyula **95, 110, 144, 215, 235, 239**
LOVING, George G., jr. **66**
LÖFFLER, Franz **207**
LÓRINCZ Mátyás **111**
Lucera **17**
LUCSKÓ András **169, 171**
LUDWIG, Paul **113, 215, 236**
LUKICS Rozália → VARGA Józsefné
LUTZ Ferenc **207**
- M**adna (ma: Campomarino, Olaszország) **18, 114, 124, 237**
Magyargencs **48, 54, 58, 60, 82, 87, 114, 142, 188-190, 200, 203-204, 212**

- Magyarország **9, 11, 13-14, 26-28, 36, 38, 42-43, 47, 88, 95, 125, 133, 135, 137, 155, 215-216, 237**
- MAHR Margit **207**
- MAJOROSS István **191, 199**
- MAJTHÉNYI László **150**
- MÁLIK József **68, 159, 183**
- MÁLNÁSSY Ferenc **181-184, 238**
- Manduria **18**
- Mány **209**
- Marcal **11, 60, 140, 142-144, 150**
- Marcalgergelyi **183**
- Marcaltó **93, 140, 142, 236**
- MARCSENKO Prokop **209**
- Maribor **108, 116, 120, 124-125, 131, 133**
- MARINCZER Erzsébet → BARABÁS Lászlóné, özv.
- Markersdorf [an der Pielach] **15**
- MARKÓ Miklósné **147**
- Marosvásárhely (ma: Târgu Mureș, Románia) **208**
- MARTIN, David G. **204**
- MARTON Bertalan **211**
- MARTON Bertalanné **211**
- MARTON Gábor **210**
- MARTON Lajos **40**
- Martonfa puszta (ma: Kemenespálfa) **97, 104, 150, 239**
- MASON, Ben **48-49, 235**
- Masseria Pantanella → Pantanella
- Masseria San Vincenzo → Vincenzo
- Masseria Torretta → Torretto
- MÁTAY Andor **170**
- MÁTÉ Lajos **129**
- MÁTÉ László **129**
- MÁTÉTELKI József **163**
- MÁTÉTELKY Dezső **170**
- MATZEK, William **206**
- Matzleinsdorf (ma: Wien, Ausztria) **121, 125**
- MAURER, Maurer **17**
- MAY József **208**
- MAYBERRY, William P. **205**
- MAYER László **10**
- MAYER Miklósné **210**
- McCORD, James H. **51, 200**
- McDANIEL, Gordon H. **135**
- McDOWELL, Ernest R. **135, 216, 237**
- McELLIOTT, Thomas F. **205**
- McGARA, Donald R. **202**
- Meggyeskovácsi → Balozsamegyes
→ Rábakovácsi
- Megyehíd **120**
- Mersevát **85, 87, 89, 117, 140, 143, 210, 236, 239**
- MESSERSCHMITT, Willy **18**
- Mesteri **116, 134, 210**
- MÉSZÁROS Jenő **151**
- METIER, Walton E. **201**
- Meziříčí **102**
- Mezőlak **140**
- Mezőtúr **208**
- MIHÁLYI József **191**
- MIKLÓSI Sándor **169**
- Mohol (ma: Mol, Szerbia) **208**
- MOHOS Nándor **9-10, 56, 85, 107, 125, 133, 235-236**
- MOKSONY Ferenc **162**
- MOLNÁR Dezső **143-144, 146, 150, 216**
- MOLNÁR János **109**
- MOLNÁR Julianna → ÓDOR Józsefné, özv.
- MOLNÁR Lajos **175**
- MOLNÁR László **58-59, 66-68, 70-73, 210, 235**
- MOLNÁR Miklós **54**
- MOLNÁR Vilmos **191, 194, 199**
- Mondolfo **18**
- MOORE, Carl D. **201**
- MOORE, Robert J. **200**

- Moosbierbaum **14, 121, 124, 133**
Mórichida **147**
MÓROTZ Sándor **210**
MORROW, Robert E. **203**
MOSEY, Richard F. **203**
Moson (ma: Mosonmagyaróvár) **94**
Mosonszolnok **54**
MOXLEY, Gene F. **61**
Mozsgó **209**
MUELLER, Robert **44-47, 50, 54, 58, 60-61, 65-66, 79, 81, 94, 96, 102, 108, 110, 114, 116, 118, 120-125, 131-133, 135, 213**
MULLINS, James D. **201**
MURÁNYI Tibor **176**
MUSSOLINI, Benito **13**
Münchendorf **15, 61**
- N**ÁDOR Ferenc **170**
NAGY Elemér Imre **211**
NAGY Eszter → SZARKA Károlyné **209**
NAGY Gábor (t. zls.) **163**
NAGY Gábor **144, 150-152, 216**
NAGY Jenő **97, 207**
NAGY József **54, 176, 180**
NAGY Károly, B. **169**
NAGY László **166, 176**
Nagyacsád **54**
Nagyecenk **120**
Nagykamond (ma: Kamond) **150**
Nagykanizsa **82, 108**
Nagyrécsa **47**
Nagysimonyi **47, 117, 134, 145, 210**
Nagysitke (ma: Sitke) **50**
Nagyszeben (ma: Sibiu, Románia) → Hermannstadt
Nagyvárad (ma: Oradea, Románia) **208**
NÁNÁSI Kálmán **71, 79, 176, 178, 185-186**
NASHALSKY, Harold **201**
NECKLES, Joachim **47**
NELSON, James W. **204**
- NÉMEDI Imre **97, 207**
NEMES Vazul **126, 237**
Nemeskeresztúr **140, 150-151, 210**
Nemeskocs **104, 150**
NEMESLAKI Zoltán **175**
Német Birodalom **26**
NÉMETH Ilona Erzsébet **209**
NÉMETH István **146-147, 216**
NÉMETH Miklós **129**
NÉMETH Tibor **129**
Németország **13-14, 26, 37, 105, 191**
NESS, William N. **135, 216, 237**
Nick **50, 143, 146**
North Africa → Afrika
Noszlop **140**
Nova Schwachat **50**
Nova Vas **120**
Nové Zámky → Érsekújvár
NYÁRI György **171, 176, 178, 180, 186**
NYEGRITZ Tibor **171**
NYEMECZ János **71**
Nyőgér **72-73, 146**
Nyugat-Dunántúl → Dunántúl
- O**berwart **146**
Odertal (Deschowitz, ma: Zdzeszowice, Lengyelország) **15, 58, 81, 118, 123**
ÓDOR Józsefné, özv. **211**
OEHM, Hans-Dieter **90-91, 93, 236**
Oels (ma: Oleśnica, Lengyelország) **191**
OLÁH Mihály **209**
OLASZ Lajos **38**
Olaszország **13, 17, 123**
Oleśnica → Oels
OLSEN, Lyman E. **205**
OLSON, Gerald L. **94, 204**
Olsztyn → Allenstein
OLTAY Aladár **169**
ÓNODY Mihály **192**
Oradea → Nagyvárad

- ORI István **72**
 OROSZ Attila **171**
 ORSOVAY Ervin **162**
 Ostffyasszonyfa **44, 48, 50, 53, 77, 87, 144-145, 200, 202-203, 209-210, 235-236**
 Ostmark → Ausztria
 OSTROOT, George, jr. **51-52, 200, 235**
 Oświęcim → Auswitz
- Ö**lbő **47, 105, 122, 131, 207**
 Österreich → Ausztria
- P.** KOVÁCS Imre → Kovács Imre, P.
 PAGAC, Daniel M. **204**
 PALÁGYI Sylvia, K. **218**
 Páli **142, 160, 191**
 Pantanella (ma: Masseria Pantanella, Olaszország) **18**
 PANTOS András **166**
 Pápa **33, 34, 39, 47, 60, 81-82, 92-94, 102, 106, 126, 133, 143, 162, 180, 183, 187, 193-194**
 Pap-major **88**
 Pápóc **99, 140, 142-143, 187-188, 190, 211**
 PAPP Ferenc **133**
 PAPP Tibor **166, 169, 237**
 PARKER, Harry A. **135**
 Parndorf **110**
 PARTOS András **166**
 PATAI Béla **109**
 PATAKY Iván **9, 17, 24, 26-27, 35-36, 43, 54, 62, 67, 98, 102, 108, 120, 123, 181, 216, 235, 239**
 PATERAK, Wladyslaw S. **202**
 PATI NAGY Miklós **171**
 PAULIK Julianna → STRÉBELY Gyuláné
 PÁVAI VAJNA György **172, 175, 180, 185-186**
 Pecöl **72-74**
- PENTEK, Joseph, jr. **204**
 PERJÉSI főtörm. **191**
 PÉTERVÁRI István **123, 210**
 Pétfürdő **33**
 PFEIFER, Werner **47**
 Piliscsaba **186**
 Pilisvörösvár **186**
 Pinkóc(í) major **132, 188**
 Pinkócpusztá **188, 197**
 PINTÉR Ferenc **192**
 PINTÉR Lajos **209**
 POCSKAI János **235-236**
 PODOBA Illés **54**
 POGORZELSKI, Daniel J. **202**
 PÓHR Ilona **99, 217**
 Poiana Blenchiu → Blenkemező
 Pola → Pula
 POLGÁR László **106**
 POLYÁK Tivadar **162, 171**
 POPE, Harry R. **204**
 Poroszország **207**
 Porpác **65, 105, 148**
 PORPÁCZI Antal **132**
 PORTSCHELLER Mária **207**
 Pósfá **132**
 POTTYONDY László **181, 183**
 Pozsony (ma: Bratislava, Szlovákia) **50, 54, 108, 117, 192**
 Prerov (Přerov) **116**
 PRIEN, Jochen **45-48, 82, 217, 236**
 PRÓNAVÖLGYI István **159, 175, 178, 186**
 Pula **49, 125**
 PUNKA György **169, 184, 217, 239**
 Pusztalánc (ma: Káld külterülete) **90**
 PÜTT, Karl-Heinz **93**
- R**ába **11, 72, 74, 88, 140, 142-143, 145-147, 152, 189, 218**
 Rábabogyoszló (ma: Rábapaty) **88, 123, 210**
 Rábacsanak **54, 133, 208**

- Rábahídvég **72, 76, 147**
Rábakecöl **142, 172**
Rábakecskéd (ma: Kenyeri) **48, 64, 87, 108, 142, 145, 154, 168, 172, 187, 201, 211**
Rábakovácsi (ma: Meggyeskovácsi) **56, 148, 152, 200**
Rábapaty → Alsópáty
→ Rábabogyoszló
Rábasebes **190**
Rábasömjén (ma: Sárvár része) **88, 148, 211**
Rábaszentandrás **147**
Rábaszentmihály **147**
RÁCZ István **65**
RÁCZ János **209**
RADOSEVICH, Joe **201**
RAFFAEL Mór **208**
RAIDEL János **191**
RÁKÁSZ József **173, 175**
Rákoshely (ma: Budapest része) **208**
Ramitelli (ma: Campomarino, Olaszország) **18**
Rapó-major **50**
RAPOSA Zoltán **54**
RECHNITZER Zsigmondné **41**
REEVE, Harold I. **202**
REEVES, John W., jr. **204**
REINICKE, Leonhard **92**
REJTŐ Ernő **175, 181, 185-186**
Répcse **143**
Répcelak **44, 50, 55, 117, 121, 143, 146, 235**
RESCHKE, Willi **47, 50, 54, 78, 82, 90, 92, 217, 235-236**
REUTER, Heinrich **60**
REZSNYÁK János **103**
RICHARDS, Leoborn E. **76, 202, 207**
RIDDLE, Robert E. **66-67, 73, 76**
ROBINSON, Edward D. **201**
RODEIKE, Peter **45-48, 217**
RODRIGUEZ, Regino, jr. **203**
Románia **14, 34**
RÓNAY Kálmán **163**
ROOSEVELT, Franklin D. **43**
Rosenheim **122**
ROSTA P. Sándor **151**
RÓTH Gyula **41**
RÓZA János **160-161, 191**
ROZSOS László **9, 17, 24, 26-27, 35, 43, 54, 62, 67, 98, 102, 108, 120, 123, 181, 216, 235, 239**
RÖDHAMMER, Walter **73**
RUDEL, Hans-Ulrich **190, 238**
Rum **72-73, 76, 152**
S. CSÁKLÁNY Máriusz → CSÁKLÁNY Máriusz, S.
Săcălaz → Szakállháza
Ság-hegy **39**
Salköveskút **130**
San Giovanni (ma: San Giovanni in Fonte, Olaszország) **18**
San Pancrazio **17**
SANDLER hdgy. **73**
Sankt Pölten **133**
SÁRHIDAI Gyula **9, 17, 24, 26-27, 35, 43, 54, 62, 67, 98, 102, 108, 120, 123, 181, 216, 235, 239**
SARKADY Sándor, ifj. **9-10, 50, 61, 125, 130, 133, 172, 173, 217, 235, 237**
SÁRKÖZY Zsigmond **209**
SÁROS Mihály **163**
Sárrétudvari **208**
Sárvár **9, 19, 34, 38, 40-42, 72, 76-78, 86, 88, 96, 98-99, 101-102, 105, 109-111, 113, 115-117, 120, 120-125, 130-131, 134, 145-148, 153, 205, 210-211, 214, 216-217, 235-237, 239**
→ Rábasömjén
Sárvár-Hegyközség **151**
Sárvári járás **9, 11, 15-16, 19, 33, 35, 42, 65, 140-141, 146, 152, 217, 238**

- SAS József **189**
 SCHLERET, Robert L. **206**
 SCHNEIDER, Wilfried **93**
 SCHREINER Erzsébet → BERTA
 Józsefné, özv.
 Schwechat **14, 44, 46, 54**
 SEDLAK, Frank C. **201**
 Seregélyes **108**
 SEREGÉLYESI József **105**
 SERFŐZŐ Imre **209**
 SETCHEL, William R. **201**
 Seyring (ma: Gerasdorf bei Wien,
 Ausztria) **27-28, 81**
 SHAPIRO, Irving D. **107, 205**
 SHUMAKER, David M. **205**
 Siebenbürger → Erdély
 SIMON Pál **169**
 SIPOS János **191**
 SIPOS Pál **123, 210**
 Sitke → Nagysitke
 SKOGSTAD, Norman C. **73, 235**
 Slavonski Brod → Brod
 SMITH, Willard E. **204**
 Sombor → Zombor
 Somló [-hegy] **150**
 SOMLÓS Ferenc **166**
 Somlóvásárhely **150**
 SOMODI Zoltán **169**
 Somogy (vár)megye **39, 209**
 SOMOGYI Károly **97, 208**
 SOMOS József **171**
 SOÓS Sándor **191**
 Soponya **133**
 Sopron **41, 98, 120, 122, 132, 214**
 Sopron vármegye **133, 217**
 Sopronbánfalva **71, 235**
 Sótöny **44, 72, 74**
 Sömjénmihályfa (ma: Kemenesmihályfa
 és Kemenessömjén) **50, 88, 90, 174, 212**
 Söpte **130**
 SÖRLEI Kázmér **192-193, 197, 199, 238**
 SPEER János **191**
 Spinazzola **18, 62**
 STANAWAY, John **49, 213, 235, 237**
 STAUDENMEYER, Louis J. **200**
 STEMMER, Gerhard **45-48, 82, 217, 236**
 STEPHAN, Herbert **90, 93, 236**
 STERN, Irving **204, 212**
 Sterparone **17**
 STERRET, Robert E. **77, 202**
 STILLIONS, Paul D. **200**
 Stornara **18**
 Strass (ma: Straß in Steiermark, Ausztria)
 108
 Straß in Steiermark → Strass
 Strasshof **122**
 STRÉBELY Gyula **209**
 STRÉBELY Gyuláné **209**
 STREIT Pál **211**
 STREITBURGER, Herman C. **200**
 Studenzen **122**
 Subotica → Szabadka
 SUTTAY KOPPÁNY János **162**
 SWAIN, Allen W. **133**
 SWERNOFF, Howard F. **201**
 Szabadka (ma: Subotica, Szerbia) **208**
 SZABÓ István **34**
 SZABÓ János **171**
 SZABÓ József **174-175**
 SZABÓ Margit **211**
 SZABÓ Miklós **192**
 SZABÓ Sándor **210**
 Szajki-tavak **151**
 SZAKÁCS Károly **171, 175**
 Szakállháza (ma: Săcălaz, Románia) **208**
 SZAKÁLY Gyula **105, 211**
 SZÁMVÉBER Norbert **142-143, 146, 215**
 Szany **133, 140, 142, 189**
 SZARKA Károlyné **209**
 SZÁVA László **171**

SZEBENI Antal **173, 176, 185, 238**
SZECSEY Gábor **175**
SZÉKELY Nándor **163**
Székelyföld **13**
Székesfehérvár **34, 102, 104, 108, 163**
Szeleste → Alsószeleste
SZEMENYEI László **34, 88, 126, 129**
SZENDREI Gedeon **163**
SZENDREY, Louis B. **206**
SZENES Rozália → SZENES Sándorné
SZENES Sándor **207**
SZENES Sándorné **207**
SZENTÁGOTAI József **163**
SZENTELEKY Géza **183**
Szentgotthárd **38**
SZENTGYÖRGYI Dezső **62, 87**
SZENTGYÖRGYI Zoltán **163**
SZENTKERESZTESSY László **191**
Szenttamás (ma: Szrbobran, Szerbia) **209**
Szergény **106, 143**
SZEVE RÉNYI Kálmán **133**
SZIGETHY István **192**
SZIJÁRTÓ Ernő **191, 212**
SZILAJ VARGA Gyula **160**
Szilécia **14-15, 66, 77, 108, 122, 191**
SZIMON László **192, 197, 199, 212, 238**
SZIRÁKI Mihály **175**
Szolnok **28**
Szolnok-Doboka vármegye **208**
SZOMBAT József **76**
Szombathely **9, 19, 27, 33-34, 40, 44, 46-47, 56, 62, 65-66, 71-74, 87, 96, 98-99, 102, 107-110, 117, 120-122, 143-144, 152-155, 166, 184, 213, 217-218**
Szonta (ma: Sonta, Szerbia) **208**
Szovjetunió **13, 39, 155**
Szrbobran → Szenttamás
SZTRÓKAY Géza **160-161, 191, 197**
Szurdok (ma: Strámtura, Románia) **208**
SZŰCS István **191**

Takácsi **140**
TAKÁCSI-NAGY József **34**
TAKÁTS Pál **54**
TÁLOSI Zoltán **9, 218, 239**
TANÁCS Sándor **175**
Tanyasi **153**
Tapolca **47-48, 116, 158, 162, 166**
TAR János **163**
Tárgu Mureș → Marosvásárhely
TASS Károly **171**
TASS Mihály **169**
Tata-Tóváros **180, 186**
Tatabánya → Bánhida
TEKE András **189**
TELEKI Pál **13**
Temesvár (ma: Timișoara, Románia) **208**
Tés **54**
THOMPSON, Robert D. **67, 73**
THOMPSON, Robert K. **202**
TICE, George A. **52, 200**
Timișoara → Temesvár
TIMLER Ferenc **191**
Tisza **111, 125**
Tiszántúl **28, 39**
TITO, Joszip Broz **78**
TIZEKKER Gyula **192**
TOBAK Tibor **57, 67-68, 72, 79-80, 159, 218**
TOLBUHIN, Fjodor Ivanovics **151**
Tolna megye **218**
TOMASIK, Teddy V. **86, 203**
Torretto (ma: Masseria Torretta, Olaszország) **18**
Torna patak **150**
Tortorella **17**
TÓTH Ferenc **71, 76, 218**
TÓTH József, II. **171**
TÓTH Lajos **71, 111, 237**
TÓTH Lída **122, 207**
TÖREKI Ernő **142, 188, 191, 218**

- TÖREKI Ilona → LEOPOLD Sándorné
- TÖRÖK Ferenc **166, 171, 212**
- TÖRÖK József **191**
- TÖRÖK Lajos **181-183, 238**
- Törökszentmiklós **209**
- TÖRSEÖK Károly **39**
- TRICSLI Ferenc **104**
- Triolo **18, 185, 238**
- TRIPODI, Anthony R. **201**
- TROMBRIDGE, Robert P. **133**
- TUBA Pál **172**
- TUNGLI Gyula **150**
- Tunisz **17**
- TUTTLE, Neil R. **73**
- Tüskevár **157, 159**
- Ú**jpest (ma: Budapest része) **212**
- ULRICH, Johann **50, 54, 125, 218**
- Uraiújfalu **110, 113, 121, 145, 212**
- URBÁN József **47, 171**
- V**ÁCZI József **210**
- Vág **142-143**
- VAJDA József **155**
- VAJDA József (fűtő) **65**
- VALK Anna **208**
- VÁLYI NAGY Tibor **192**
- Vámoscsalád **50-51, 121, 146**
- VAN DEN PLAS Warren W. **203**
- VARGA Erzsébet **209**
- VARGA József (Cellödömölk) **128, 209**
- VARGA József (Sárvár) **211**
- VARGA József, ifj. **209**
- VARGA Józsefné **209**
- VARGA Judit **209**
- VARGHA Lajos **192, 196-197, 238**
- VARGYAI Vilmos **110**
- Várkesző **54, 94, 142, 188, 194**
- Városlód **186**
- Várpalota **33, 135, 191, 197**
- Várvölgy → Alsózsíd
- Vas (vár)megeye **11, 19, 33, 43, 46-47, 57, 73, 134, 153, 213, 216, 218, 239**
- Vasasszonyfa **130, 206**
- Vasegerszeg **88**
- Vashosszúfalú **88, 90, 151**
- VASS Frigyes **211**
- Vasszilvágó **147**
- Vát **47, 106, 147-148, 163, 169**
- VÉGH Andor **171**
- VÉGH József **134**
- VEJTEY István **146**
- Vép **65, 130**
- VERESS D. Csaba **34, 40, 142, 144, 148, 152, 155, 218**
- VERRASZTÓ László **97, 208**
- Vértesacsa **186**
- Veszprém **28, 33-34, 48, 54, 59-60, 62, 72, 112, 116, 158-159, 173-174, 177, 180-181, 235**
- Veszprém (vár)megeye **11, 140, 218**
- Veszprémvarsány **77, 123**
- VIDA Levente **236, 239**
- Vidor-major **51**
- Villach **122, 131, 133**
- Villaggio Amendola → Amendola
- Vincenzo (ma: Masseria San Vincenzo, Olaszország) **18**
- VINCZE József **131**
- VIZKELETI János **209**
- Voronyezs **13**
- Vönöck **48, 50, 94, 99, 108, 117, 144, 155, 157-158, 160, 163, 166, 174, 187, 210-212**
- Vösendorf **14**
- W**ARD, Royce L. **201**
- WASCHE, Joseph **205**
- WATKINS, David A. **205**

- WEBER, Norman G. **236**
WEINGÄRTNER János **106**
Wels **27**
WENTZEL, Samuel P., jr. **86, 203**
WHITAKER, Bernell Allen **124-125, 205**
WICHMANN, Helmut **92**
Wien **11, 15, 19, 44, 50, 54, 61, 65, 81, 94, 102, 107-108, 110, 116, 125, 130-132, 236**
→→ Florisdorf
→→ Lobau
→→ Matzleinsdorf
→→ Winterhafen
Wiener Neudorf **61, 65, 81, 116**
Wiener Neustadt **43, 45-47, 132, 134**
WILLETT, Charles W. **86, 203**
WILLIAMS, Larry K. **204**
WINDAUER István **192, 197-198, 238**
WINEGARDNER, William C. **204**
WINKLER László, ifj. **10, 235, 237-239**
Winterhafen (ma: Wien, Ausztria) **14, 61, 96**
WYATT, Jesse A. **62, 64, 201**
- Y**OUNG, Joe L. **52, 55, 200, 210, 235**
- Z**ágráb (ma: Zagreb, Horvátország) **58, 131, 125**
Zagreb → Zágráb
Zala vármegye **14, 33, 39, 46**
Zalabér **116**
Zalaegerszeg **38-39, 96, 120**
Zalaerdőd **87**
Zalaszentgrót **71**
Zdzieszowice → Odertal
Zeltweg **132**
ZIMONYI Pál **170**
ZOLTAI Lajos **192**
Zombor (ma: Sombor, Szerbia) **133**
ZSÁK Ferenc **237**
ZSIDAI Miklós **10, 188, 190-191**
ZSOLDOS László **191**
ZSOLNAY Mihály **41**
Zwölfaxing **15**

Illusztrációk jegyzéke

Képek

1. kép	Német szabadságos vonat mögé besorozott Flakwagen egy magyar vasútállomáson (Lovas, 1996. 484. p.).....	33
2. kép	A 99 th BG B-17-es bombázói útban Budapest felé. 1944. június 14-én. (Richard E. Drain: <i>The Diamondbacks. The History of the 99th Bomb Group</i> (H). Paducah, Kentucky 1998. 3. p.).....	43
3. kép	A JG 27 gépei Fels am Wagram repülőtérén 1944 tavaszán (Pataky – Rozsos – Sárhidai, 1992. 1. köt. 209. p.).....	45
4. kép	Ben Mason alezredes, a 82 nd FG pilótája (Blake – Stanaway, 1992. 201. p.)....	49
5-6. kép	Az 1944. június 16-án Ostffyasszonyfa határában lezuhant B-24-es bombázó roncsai (Ifj. Sarkady Sándor gyűjteményéből).....	53
7. kép	Elfagott amerikai repülőt. kísérnek Répcelakon 1944. június 16-án (Mohos Nándor gyűjteményéből).....	55
8. kép	Joe L. Young legénysége (George Ostrout, jr. gyűjteményéből).....	55
9. kép	Buday Lajos szakaszvezető (Winkler Aero Archív).....	56
10. kép	A 460 th BG gépei a levegőben (Bohnstedt, 1996. 118. p.).....	59
11. kép	Bánlaky György és Molnár László hadnagyok Veszprém repülőtérén (Winkler Aero Archív).....	59
12. kép	Bejczy József százados (Winkler Aero Archív).....	62
13. kép	1944. július 16-án Kenyerinél lelőtt B-24-es személyzetének egyik tagjánál talált fénykép, valószínűleg még az USA-ban készült. (Pataky – Rozsos – Sárhidai, 1992. 2. köt. 116. p.).....	63
14. kép	A THIS LOVE OF MINE névre keresztelt Liberator orrát díszítő rajz. A bombázó 1944. július 16-án Kenyeri közelében zuhant le (Bohnstedt, 1996. 32. p.)....	63
15. kép	Molnár László vadászgépe ülésében, az 1944. augusztus 7-i bevetés előtt. (Winkler Aero Archív).....	66
16. kép	A JG 302 háromágys Bf 109G-6-osa Götzendorf repülőtérén 1944 júniusában (Reschke, 1998.).....	67
17-18. kép	Molnár László hadnagy Bf 109-esének roncsai a Farkas-erdőben, Káld közelében (Pocskai János gyűjteményéből).....	70
19. kép	Molnár László sirja Sapronbánfalván (Winkler Aero Archív).....	71
20. kép	Norman C. Skogstad hadnagy Mustangja mellett. 1944. augusztus 7-én kettős légi győzelmet aratott az első bevetésén (Kucera, 1997. 270. p.).....	73
21. kép	A 308 th FS négyes raja a levegőben. A 31 st FG gépeinek jelzése a csíkos farokrészt volt (Kucera, 1997. 395. p.).....	75

22. kép	1944. augusztus 7-én lezuhant német Bf 109-es, valószínűleg Sárvár és Ikervár között. (Pocskai János gyűjteményéből).....	77
23. kép	A DOWN N GO nevű B–24-es és legénysége. A gép 1944. augusztus 7-én Ostffyasszonyfa határában zuhant le (A szerző gyűjteményéből).....	78
24. kép	Egy Fw–190 típusú vadászgép a 15./JG 3 állományából, 1944 augusztusában (Prien – Stemmer, 1996.).....	81
25-26. kép	1944. augusztus 22-e egyik áldozata, a TODDLIN’ TROLLOP nevű Liberator (Hill, 2001. 37., 120. p.).....	83
27-28. kép	Egy másik, 1944. augusztus 22-én lezuhant B–24-es, amely az OLD TAYLOR nevet viselte (Hill, 2001. 135., 155. p.).....	84
29. kép	A WET DREAM ugyancsak az 1944. augusztus 22-i áldozatok közé tartozott (Hill, 2001. 133. p.).....	85
30. kép	A LITTLE JOE nevű bombázó orrát dicsőítő rajz. A gép szintén 1944. augusztus 22-én zuhant le (http://www.b24bestweb.com/littlejoe-v5-1.htm).....	86
31. kép	A 2 nd BG BIG TWIDGET névre hallgató B–17-ese Ostffyasszonyfa határában ért földet (William Hess: B-17 Flying Fortress Units of the MTO. Botley, Oxford, 2003. 49. p.).....	87
32-33. kép	1944. augusztus 22-én Mersevárnál lezuhant gép, amelyet eddig nem sikerült azonosítani (Vida Levente gyűjteményéből).....	89
34. kép	Herbert Stephan főtörzsőrmester, az 1./JG 302 pilótája. 1944. augusztus 22-én Cellőmölk határában ért földet. (Reschke, 1998. 141. p.).....	90
35. kép	Hans-Dieter Oehm zászlós, a II./JG 300 pilótája légi harcban sérült meg 1944. augusztus 22-én (Bethge – Henning, 2000. 212. p.).....	91
36. kép	Elfogott amerikai repülőök Marcaltón, valószínűleg 1944. szeptember 10-én (Mohos Nándor gyűjteményéből).....	93
37. kép	A 27 th FS (1 st FG) P-38-asai földön... (Norman G. Weber gyűjteményéből)	95
38. kép	... és levegőben, 1945 (Norman G. Weber gyűjteményéből).....	96
39-42. kép	Bombakárook 1944. október 7-én Sárváron, a Vörösmarty utcában (NFMD VII.83.51.1-2., VII.83.51.4-5.).....	100
43. kép	Jánosbázi vasútállomás 1932-ben (MAV. KpI Fényképgyűjteménye, Y20041599).....	103
44. kép	Káldos Sámuel. (Hering József gyűjteményéből).....	104
45. kép	A 451 st BG Liberatorai a Balaton közelében, útban Wien felé. 1944. október 13-án (Hill, 2001. 19. p.).....	107
46. kép	A sárvári vasútállomás valamikor az 1920-1930-as években (MAV. KpI Fényképgyűjteménye, Y20058247).....	109
47. kép	Horváth Ernő. szakaszvezető. (A szerző gyűjteményéből).....	111
48. kép	Horváth Ernő sírja a sárvári temetőben (A szerző gyűjteményéből).....	113
49. kép	Barnett Chaskin hadnagy kísérőgép személyzetével. Madna repülőterén 1944. október 5-én (Ivie – Ludvig, 2005. 147. p.).....	114

50. kép	1944. november 5-én Sárváron ledobott röplapok (VaML, Allamép. Hiv. 4079/1944).....	115
51. kép	A 96 th FS egyik Lightningje alacsontámadás közben (Blake – Stanaway, 1992. 229. p.).....	117
52. kép	A 450 th BG B-24-ese megszabadul terhetől a célpont felett. (Robert A. Davis: 450 th Bomb Group (H). The „Cottontails” of WWII. Paducah, Kentucky, 1996. hátsó belső borító).....	118
53. kép	Az 5 th FS Mustangjainak sora Madna légítámaszpontján. Az 52 nd FG repülőgépeinek jelzése a sárgára festett farokrész volt. (Ivie – Ludwig, 2005. 144. p.).....	124
54. kép	A bencés apátságai templom északi tornyának sérülései Celldömölkön, 1945. február 13-án (Hetényi József gyűjteményéből).....	127
55. kép	A bencés apátságai templom északi tornyának sérülései Celldömölkön, 1945. február 13-án. A fotón Dr. Nemes Vazul-plébános helybeli fiúkkal mutatja a bombatölcsért. (Hetényi József gyűjteményéből).....	128
56. kép	A celldömölki fiúiskola romjainak eltakarítása 1946. szeptember 17-én. A Római Katolikus Elemi Népiskola két északi fekvésű tanterme az 1945. február 13-i bombázás során pusztult el. (Hetényi József gyűjteményéből).....	129
57. kép	Légi felvétel az 1945. február 13-án Sárvárt ért légítámadásról. A fotón jól látszanak a bombák becsapódásai (Ifj. Sarkady Sándor gyűjteményéből).....	131
58. kép	A celldömölki vasútállomás valamikor az 1900-as évek első felében (MAV. Kéi Fényképgyűjteménye, Y20032746).....	134
59. kép	P-51 Mustang vadászgépek a 325 th FG kötelékéből. A vadászcsoport gépeit kockás farokrészeikről lehetett felismerni (McDowell – Ness, 1969. 48. p.).....	135
60. kép	Ilyusin Il-2 típusú szovjet csatarepülőgép valahol Magyarország légtérében (Winkler Aero Archív).....	137
61. kép	Boston-III típusú szovjet bombázógép (Winkler Aero Archív).....	138
62. kép	Német gépesített alakulatok átvonulása Sárváron 1941-ben (NFMD VII.79.24.1.).....	145
63. kép	A felrobbantott sárvári vasúti híd (NFMD VII.79.25.1.).....	147
64. kép	Jak-9-es vadászgépek egy szovjet bázison (Lambert, 2008. 125. p.).....	148
65. kép	Messerschmitt Me-210 típusú romboló a levegőben (Winkler Aero Archív).....	160
66. kép	Kishady Gábor főhadnagy 17-es számú Főkéja a Kenyeriben történt baleset után, 1944. december 16-án (Winkler Aero Archív).....	161
67. kép	Pápp Tibor főhadnagy (középen) Tóth Lajos (jobbról) és Kóhalmi (balról) hadnagyok társaságában (Winkler Aero Archív).....	166
68-69. kép	Repülő baleset a 101/6. századnál. A V.872 jelű Bf 109-es „legázolta” a W.143-ast. (Zsák Ferenc gyűjteményéből).....	167

70. kép	<i>Égő Súlyom a leszállásnál bekövetkezett balesetet követően Kenyeri repülőterén (A m. kir. vitéz Nagybányai Horthy István Honvéd Repülő Akadémia 1944. augusztus 20-án felavatott évfolyamának emlékkönyve. Összeáll. Farkas Jenő. Tatabánya, 1994. VIII. fp.)</i>	169
71. kép	<i>Szebeni Antal hadnagy, a 101/5. vadászrepülő-századpilótája W.058 jelű Bf 109-es gépe előtt. (Winkler Aero Archív)</i>	173
72. kép	<i>Kárpáti István őrmester (Haditechnika 2002/3. 62. fp.)</i>	182
73. kép	<i>Török Lajos zászlós (Haditechnika 2002/3. 62. fp.)</i>	182
74. kép	<i>Málnássy Ferenc hadnagy (Winkler Aero Archív)</i>	183
75. kép	<i>Málnássy Ferenc hadnagy sírja napjainkban Kenyeri temetőjében (A szerző gyűjteményéből)</i>	184
76. kép	<i>A 14^b FG P-38-asai Triolo légitámaszpontja felett repülnek alacsony magasságban (Lambert, 2008. 77. fp.)</i>	185
77. kép	<i>Hans-Ulrich Rudel vezérezredes egységének, az SG 2 egyik Junkers Ju-87 típusú zuhanóbombázója 1944/1945 telén az évszaknak megfelelő álcázófestéssel (Winkler Aero Archív)</i>	190
78. kép	<i>Budapest felszabadítására indított hadművelet támogatására Kemenesszentpéter repülőteréről is felszálltak. A képen egy Junkers Ju-52 típusú szállítórepülőgép emelkedik a levegőbe (Winkler Aero Archív)</i>	192
79. kép	<i>Sörlei Kázmér hadnagy zuhanása 1945. január 26-án (Winkler Aero Archív)</i> ...	193
80. kép	<i>Banai Sándor szakaszvezető, Tizecker Gyula hadnagy szerelője a PÖT-TÖM nevű gépe ellenőrzése után. Egyházaskesző, 1945. január (Winkler Aero Archív)</i>	195
81. kép	<i>Bogáti Péter hadnagy, 102/2. század főszereelője a 60-as számú Főka előtt. (Winkler Aero Archív)</i>	195
82. kép	<i>Fu-190-esek a kemenesszentpéteri reptéren 1944/1945 telén. A 26-os számú gépet Boucek József hadnagy, a 17-esztápedig Kishady Gábor főhadnagy repülte (Winkler Aero Archív)</i>	196
83. kép	<i>Vargha Lajos hadnagy MICA névre keresztelt, 54-es számú álcázottgépe előtt. (Winkler Aero Archív)</i>	196
84. kép	<i>Szimon László százados, a 102/2. csatarepülő századparancsnoka (Winkler Aero Archív)</i>	197
85-86. kép	<i>Windauer István főhadnagy zuhanása. A 64-es számú Főka beceneve – ÁGI – jól kiivehető a motorházatetőn (Winkler Aero Archív)</i>	198

Térképek

1. térkép	<i>A Cellömölkei járás közúti térképe, 1944. (VaML, Térképgyűjtemény T 233.)</i>	8
2. térkép	<i>A Sárványi járás közúti térképe, 1944. (VaML, Térképgyűjtemény T 235.)</i>	16
3. térkép	<i>A kenyéri reptér elhelyezkedése (Dankovics Róbert gyűjteményéből)</i>	156

Térképvázzlatok

1. térképvázzlat <i>Az 1944. augusztus 7-i légi harc vázzlata</i> (Pataky – Rozsos – Sárhidai, 1992. 2. köt. 142. p.)	69
2. térképvázzlat <i>Vázzlat a Martonfa pusztánál becsapódott bombák helyéről</i> (VaML, Allamép. Hiv. 4079/1944)	97
3. térképvázzlat <i>1944. december 2-án Bobát ért légitámadásról készült vázzlat</i> (VaML, Allamép. Hiv. 4079/1944)	119

Vázzlatrajzok

1. vázzlatrajz: <i>Boeing B-17G Flying Fortress háromnézeti rajza</i> (Tálosi, 2002. 40. p. Beniczúr László rajza alapján)	20
2. vázzlatrajz: <i>Consolidated B-24J Liberator háromnézeti rajza</i> (Tálosi, 2002. 41. p. Beniczúr László rajza alapján)	21
3. vázzlatrajz: <i>Lockheed P-38L Lightning háromnézeti rajza</i> (Tálosi, 2002. 77. p. Beniczúr László rajza alapján)	22
4. vázzlatrajz: <i>North American P-51D Mustang háromnézeti rajza</i> (Tálosi, 2002. 157. p. Beniczúr László rajza alapján)	23
5. vázzlatrajz: <i>Messerschmitt Bf 109G-6 háromnézeti rajza</i> (Tálosi, 2002. 156. p. Beniczúr László rajza alapján)	29
6. vázzlatrajz: <i>Focke-Wulf Fw-190A-8 háromnézeti rajza</i> (Tálosi, 2002. 161. p. Beniczúr László rajza alapján)	30
7. vázzlatrajz: <i>Lavocskin La-5 háromnézeti rajza</i>	149
8. vázzlatrajz: <i>Arado Ar-96 háromnézeti rajza</i>	164
9. vázzlatrajz: <i>Reggiane Re-2000 háromnézeti rajza</i> (Punka György – Sárhidai Gyula: <i>Magyar sasok. A Magyar Királyi Honvéd Légierő, 1920–1945. Bp., 2006. 159. p. Beniczúr László rajza alapján</i>)	165

Borító

- A 451st BG Liberatorai nagy magasságban (Hill, 2001. 82. p.)
- Vas vármegye közigazgatási térképe, 1922. VaML, Térképgyűjtemény T.228.
- Riadóstarti 1944 nyarán. A Bf 109G-6-os ülésében Hans Dahmen szakaszvezető, a 2./JG 300 pilótája indul bevetésre (Bethke – Henning, 2000. 125. p.)
- Vasúti szerelvények védelmére alkalmazott légvédelmi géppágyú (Lovas, 1996. 483. p.)
- Egy Fw-190-es és szerelője valamelyik Kemenesszentpéter környéki repülőtéren 1944/1945 telén (Winkler Aero Archív)
- 1944. augusztus 22-én Merséutnál lezúbant amerikai bombázó roncsai (Vida Levente gyűjteményéből)
- A Vörösmarty utca bombatámadás után Sárváron, 1944. október 7-én (NFMD VII.83.51.3.)

