

## AZ „E-AKCIÓ”, AVAGY KÍSÉRLET A MAGYAR KATONAI AVIATIKA MEGMENTÉSÉRE – 1920–1921<sup>1</sup>

Az első világháborút lezáró békediktátumok közül az 1919. szeptember 10-én Saint-Germain-en-Laye-ben aláírt osztrák békeszerződés tette nyilvánvalóvá a Tanácsköztársaság bukását követően, hogy az egyébként is jelentős katonai korlátozások mellett lényegében a magyar katonai repülés teljes megsemmisítésével kell számolni. Mivel az említett békediktátum megtiltotta nemcsak az osztrák hadsereg keretein belül egy repülőcsapat felállítását, valamint a ratifikálást követő fél éven belül Ausztria gyáraiban bármilyen repülőgépgyártását és az ehhez szükséges ipari anyagok behozatalát, hanem tulajdonképpen megbénította a polgári repülést is, ezért a magyar Honvédelmi Minisztérium 37. (légügyi) osztálya hozzáfogott, hogy kidolgozza az országra váró hasonló előírások megkerülésének módozatait. Az 1919. szeptember 28-i előterjesztésben egyértelműen leszögezték, hogy „A 37. osztály, mint a magyar katonai aviatikának legfőbb felelős irányító szerve kötelességet akar teljesíteni, mikor fentiekre<sup>2</sup> felhívja az előljárók figyelmét, mert kötelességének tartja reá mutatni minden olyan lehetőségre, amellyel biztosítani lehetne azt, hogy a nemzeti hadsereg szükség esetén ne legyen kénytelen nélkülözni egy kellően képzett és feladatainak minden tekintetben megfelelni képes repülőcsapatot. Még akkor sem, ha ez által a békeszerződés idevágó rendelkezéseinek megkerülésével kellene számolni.”<sup>3</sup>

A kiegészített és október 15-én ellenjegyzett javaslat szerint az osztály feladata továbbá „a szemmel tartandó irányelvek kitérésével és a katona-repülők ideiglenes elhelyezésével elkészítse annak lehetőségét, hogy a leszerelt katonai repülés polgári köntösben úgy támadjon fel, hogy a kitéréselt irányelvek betartása felett felelős állami irányító szerv őrökdjék, amely hivatva van biztosítani azt, hogy Magyarország területén lévő légi forgalmi vállalatok személyzete, anyaga és ipara szükség esetén bármikor katonai szolgálatba legyen állítható”.<sup>4</sup> A katonai repülés rejtésének előmunkálataira fel kívántak állítani egy légügyi bizottságot a Kereskedelemügyi Minisztériumban, amely a tervezet szerint a HM 37. osztályának örökébe lép, ha a békeszerződés annak megszüntetése iránt intézkedik. Ezt követően a megszervezett kereskedelemügyi minisztériumi légügyi osztály lenne hivatott a polgári repülésnek a katonai irányelveknek megfelelő irányítására.<sup>5</sup> A Fővezérség tíz nappal később született válaszában egyetértett a HM 37. osztály javaslatával, kiegészítve azzal, hogy a repülőcsapatot a „repülőposta” cégére alá kell helyezni, továbbá a javaslat az előkészítést követően csak akkor hajtandó végre, ha a helyzet azt megköveteli.<sup>6</sup> A tervezet megvalósítását azonban nem lehetett sokáig halogatni.

<sup>1</sup> A címben szereplő, a korban általánosan használt és elfogadott „aviatika” kifejezés helyett a szövegben – az idézett részek kivételével – a közérthetőség kedvéért annak magyar megfelelőjét (repülés) alkalmaztuk. E helyen szeretném kifejezni köszönetemet Dr. Szabó Miklós ny. altábornagy úrnak a tanulmányhoz nyújtott hasznos tanácsaiért és építő kritikái kiegészítéseiért.

<sup>2</sup> Ti. a magyar repülés megsemmisítésére, s ennek következményeire. *M. Szabó Miklós: A Magyar Királyi Honvéd Légierő 1938–1945.* Budapest, 1999. 8. o.

<sup>3</sup> Hadtörténelmi Levéltár (a továbbiakban: HL) Honvédelmi Minisztérium (a továbbiakban: HM) iratai. 16.059/Eln. D. 37.—1919. 981. d.

<sup>4</sup> Uo.

<sup>5</sup> Uo.

<sup>6</sup> HL Vezérkari Főnökség (a továbbiakban: VKF) iratai. I. csoport. 1853/I. b.—1919. 1. d.

A rejtést fentről kezdve, polgáriásították az ügyeket intéző csúcsszervezet, a HM Légügyi osztályát. Már novemberben 18-án rendelkeztek az osztály megszüntetéséről, ügykörének elvi kérdéseit, a gyárak működésének irányítását, a repülőszemélyzet nyilvántartását illető részét a Fővezérség I. b. osztályának adták át (ez 1920. január 25-én ugyancsak megszűnt), a repülőanyagra vonatkozó ügyek pedig a katonai közigazgatási főcsoport műszaki anyagosztályának ügykörébe léptek.<sup>7</sup> 1920. januárjában megalakították a II. (légiforgalmi) szakosztályt a Kereskedelemügyi Minisztériumon belül – élén Petróczy István alezredessel, a HM 37. osztály korábbi vezetőjével –, február 11-én pedig életre hívták a Magyar Aeroforgalmi Rt-t (MAEFORT), amelynek nyilvános célja a légi forgalom fejlesztése, valójában emellett leginkább „a repülőcsapat felfegyverzése és készenlében tartása” volt. 1920. augusztus 1-jén a rejtés feltételeinek javítása érdekében átszervezték a légi ügyek irányítását, a II. (légiforgalmi) szakosztály feladatait az újonnan megalakuló XI. (légiforgalmi) szakosztály vette át. Itt, valamint más minisztériumokban és kormány-szerveknél formálisan mintegy 100 repülőtisztet foglalkoztattak.

A szervezetrendszer átalakítása mellett ugyanakkor felmerül a kérdés, miután a román királyi hadsereg elhagyta az országot – lényegében az összes mozdítható hadianyaggal együtt – miből gazdálkodhattak a magyar repülőcsapatok?<sup>8</sup>

A katonai repülés elsődleges forrása Szeged volt, ahol a világháború során kiképzést folytató repülőpótszázad, továbbá egy repülőgép-javító műhely működött. Ennek alapjain a háborút követően egy repülőosztályt állítottak fel, néhány repülőgépet pedig Aradról is sikerült átmenteni Szegedre – igaz, ebből szerelték fel a később Kecskemétre költözött repülő-alakulatot. Az ellenforradalmi kormány a francia megszálló csapatok jóváhagyásával és felügyelete alatt 1919. június végétől egy repülőszázadot működtetett, de a „vörös” kormánnyal nem szimpatizáló vagy abból kiábrándult repülőtiszték elsődleges menedékhelye is Szeged volt, ahová sok esetben repülőgépeikkel érkeztek. Mindezek ellenére 1919. november 30. és 1920. február 1. között a szegedi repülőszázad a jelentések szerint mindössze három bevethető repülőgéppel rendelkezett.<sup>9</sup>

Szombathelyen ugyancsak komoly repülőélet folyt 1915. május és 1918. november között. A tanácskormány idején azonban már csak egy kiképzőszázad települt a város repülőterén, ám mielőtt komolyabb munkához láthattak volna, a századot a fővárosba költöztették. A románok bevonulásakor azonban újfent megnőtt a jelentősége, hiszen az ország nyugati szeglete az utolsó mentsvárnak számított, a Hány László parancsnoksága alatt álló 8. (harci) repülőszázad, a kecskeméti 5. repülőszázad nagy része a kaposvári 1. repülőszázad maradványaival, valamint a győri 4. repülőszázad is Szombathelyre vonult vissza. Horthy Miklós és csapatai budapesti bevonulásának biztosítására a szombathelyi századtól hat, míg a siófoki különítménytől kettő repülőgépet rendeltek a fővárosba (így ezután már a budapesti század is rendelkezett gépekkel). Szombathelyen 1919. november 20–24. között öt, november 30. és december 10. között kettő bevethető gépet jelentettek.<sup>10</sup>

<sup>7</sup> HL HM iratai. 18. 600/Eln. B.–1919. 981. d.

<sup>8</sup> A Légügyi osztály által folyamatosan vezetett nyilvántartások szerint az 1919. november 21-éig 302 vadon repülőanyagot vittek el a románok különböző helyekről, ezek közül szeptember 26. és november 21. között 97 vasúti kocsi már el is hagyta az országot a Tisza-hidakon keresztül. HL HM iratai. 1811/bk. 37. oszt. 980. d.

<sup>9</sup> HL VKF iratai. 2353/I. a.–1919. 2. d. Az alacsony számokból egyértelműnek tűnik, hogy a repülőgép-javító műhelyt a magyar szándék ellenére sem helyezték üzembe.

<sup>10</sup> HL VKF iratai. 1963/I. a., 2083/I. b.–1919. 1. d., 2353/I. a.–1919. 2. d. A november 16-i bevonuláshoz átrepült gépek típusai: a szombathelyi repülőszázadtól 3 Fokker D. VII, 1 Fokker D. VI és 2 UFAG C.I, a siófoki repülőkülönítménytől 1–1 UFAG C.I és 169-es sorozatú Hansa-Brandenburg C.I. A decemberi nyilvántartásban szereplő 2 repülőgép Fokker D. VII típusú volt.

Ezek a rendkívül alacsony számok egybecsengenek azzal az 1919. december 28-ai keltezésű kimutatással, amely gróf Teleki József kérdésére közölte a román megszállás utáni „Visszamaradt repülőanyagok” mennyiségét. Eszerint a magyar repülőcsapatok a következőkkel rendelkeztek: 55 használt repülőgép (sárkány) javításra szoruló állapotban, 11 használt repülőgépmotor javításra szoruló állapotban, 36 repülőgép-roncs, 12 motorroncs, valamint különböző mennyiségű propellerek, szárnyak, repülőgép-alkatrészek.<sup>11</sup>

Ugyanakkor a szegedi kormány már 1919 nyarán intézkedéseket tett repülőgépek beszerzése iránt a szomszédos Ausztriában. Szeptember 1-jén Vogt Valdemár ezredes, a szegedi kormány bécsi katonai megbízottja jelentette, hogy nyolc – indulásra kész – repülőgép áll a Bécs melletti Hennersdorf magánrepülőterén további utasításra várva, míg kettő együléses repülőgépet a Phönix repülőgépgyártól megvásároltak, ezek javítása befejezésükhöz közeledik.<sup>12</sup> A repülőgépek hazahozatalára azonban csak 1920 elején nyílt lehetőség, titokban repülték át őket Szombathelyre. Emellett a három magyar repülőgépgyár is igyekezett produktív termeléssel támogatni a magyar katonai repülést a megmaradt nyersanyagokból és az el nem szállított szerszámgépekkel, ennek eredményeként hozzávetőleg 40 újonnan gyártott repülőgépet adtak át a repülőcsapatoknak.<sup>13</sup> A MAEFORT és a Honvédelmi Minisztérium között 1920. október 6-án lezajlott tárgyalások jegyzőkönyvéhez csatolt áttekintés szerint a társaság 1920. október 11-én 22 forgalmi, 20 iskola- és 60 javítható repülőgéppel, valamint kb. 150 db jó és kb. 100 db javítható motorral rendelkezett. További 15 Phönix és 36 MÁG kétüléses repülőgépet, valamint 12 db új motort rendeltek meg. Ezek azonban valószínűleg már nem készülhettek el.<sup>14</sup>

### *A repülőanyag mentésének folyamata*

Miután a katonai repülés szervezetrendszerét átalakították, illetve polgári köntösbe bújtatták, a MAEFORT kapta a feladatot, hogy a tulajdonában lévő repülőgépeket és minden anyagot, amely egy repülőcsapat működtetéséhez és fenntartásához szükséges, olyan biztonságos helyekre szállítsa, ahol a Szövetségi Katonai Ellenőrző Bizottság ellenőrei nem találhatják meg. A Honvédelmi Minisztérium mindehhez 200 000 koronát biztosított a társaság részére, ám ezt az összeget az 1921 első felében végzett munkálatok lényegében teljesen felemésztették, ezért további 100 000 koronával növelték meg az „E-akció”<sup>15</sup>-ra szánt keretet. A vonatkozó elszámolások szerint a végösszeg 292 496. 80 koronára rúgott.

<sup>11</sup> HL HM iratai. 21626/a bk. 981. d.

<sup>12</sup> HL VKF iratai. I. csoport. 1638/I. b. – 1919. 1. d.

<sup>13</sup> A gyárak termelésére egyéb dokumentumok hiányában kizárólag a repülőgépek jelzésrendszere alapján van mód következtetni, amely megkülönböztette a használt (javított) repülőgépeket az újonnan gyártottaktól. Eszerint az aszói Lloyd Repülőgépgyár Rt. 20 Phönix C. I és legalább 1 Aviatik D. I, az albertfalvai Magyar Repülőgépgyár Rt. Legalább 6 UFAG C.I és 3 Hansa-Brandenburg C. I, míg a mátyásföldi mintegy 4 Aviatik D.I és néhány Fokker D.VII, illetve D.VI típusú repülőgépet szerelt össze. A használt gépek jelzéseinek esetében a legmagasabb ismert szám a 130-as volt, de kérdéses, hogy az összes számot alkalmazták-e repülőgépek jelölésére. Ennek ellentmond az a dokumentum, amely szerint a MAEFORT az „E-akció” végrehajtását követően az antant elől elrejtett anyagok kívül mintegy 25–30 repülőgép-sárkánnyal rendelkezett ép, vagy javítható állapotban. *Vesztényi János*: A magyar katonai repülés 1920–1945. HL Tanulmánygyűjtemény, 2787. 39. o.

<sup>14</sup> HL HM iratai. 83056/Eln. 1.–1920.

<sup>15</sup> Az 1920-as évek katonai irataiban „E”-vel jelölték a „kényes” ügyeket, amely az „Entent”-re vagy az „Ellenőrzés”-re való utalást jelentette.

Maga a rejtés folyamata a három repülési központot: a szegedi, a szombathelyi és a budapesti repülőállomást, valamint a repülőgépgyárakat és az anyagszertárakat érintette. Az itt fellelhető anyagokat kellett megmenteni egy majdan felállítandó, illetve újraformálódó repülőcsapat számára.<sup>16</sup>

Szegeden a rejtés első fázisában, a jó állapotban, de használaton kívül lévő egyes vadászrepülőgépeket és különféle repülőgép-motorokat szállították el a megfelelőnek ítélt rejtekhelyekre. 1921. március 1-jén 15.00-kor indult egy különítmény három repülőgéppel a javítóműhelyből a repülőtértől 19 km-re fekvő Gárgyán majorba, a rejtési munkálatokkal 23.00-kor végeztek.<sup>17</sup> Április 20-án 21.00-kor 10 motort szállítottak a piarista gimnázium pincéjébe, ahol hajnali fél 3-ra fejeződtek be a munkálatok.<sup>18</sup> Másnap, 21-én este a Tóth majorba rejtett hét vadászgépet a Szücs-féle pincékbe fuvarozták át, ám mivel a pince bejárata alacsonynak bizonyult, a repülőállomás tisztviselői már délelőtt leástak mintegy 90 cm-t és egy befelé vezető rámpát építettek. A pince visszafalazásával ért véget a feladat hajnali 4. 30-kor.<sup>19</sup> Június 7-én és 8-án folytatódott a repülőgép-motorok elrejtése: az esti órákban 8 motort helyeztek el Kanyó főhadnagy házában, a Boldogasszony sugárút 17. szám alatt. A feladatot mindkét nap az állomás 16 tisztviselője végezte.<sup>20</sup>

A helyi rejtés mellett a használatban, vagyis repülőképes állapotban lévő gépek előkészítése is folyt. A berepüléseket és a szükséges javításokat követően előbb május 21-én a Kalocsa melletti Gerjenbe reptettek három kétüléset, ahol 22-én a rejtéshez szükséges munkákat elvégezték, majd másnap indultak vissza Pesten keresztül Szegedre. Mivel a majorban több gépet nem lehetett elhelyezni, a május 25-én elstartolt négy repülőgép a Bonyhád melletti Jányapuszta felé vette az irányt. A személyzet az érkezést követően a gépeket szétszerelte és elraktározta, mindez két napot vett igénybe, ezután indultak vissza az állomáshelyükre.<sup>21</sup>

<sup>16</sup> A rejtésre vonatkozó, rendelkezésünkre álló adatok elsődleges forrása: HL HM iratai. 06/titk. 1. – 1923. Az iratsomó az „E-akció” költségelszámolásait tartalmazza. További fontos információkat tartalmaz: Századnapló – 1921. (Szeged). Másolat a szerző birtokában. A századnaplóban több helyen is utalnak a MAEFORT 10482/T.92. sz. rendeletére, amely valószínűleg tételeken megadta az elrejtendő repülőgépek és motorok sorszámain, a dokumentum azonban a társaság egyéb dokumentumaival együtt nem fellelhető.

<sup>17</sup> Az elrejtett gépek: a H-OA. 1 jelzésű Aviatik D.I típusú (az aszódi Lloyd gyártotta), a H-PD.1 jelzésű valószínűleg osztrák gyártású Phönix D.III típusú és a H-J.84 jelű, eddig nem azonosított típusú vadászgép.

<sup>18</sup> A fenti repülőgép-motorok a következők voltak: 4 db 160 LE-s Daimler (17201, 17661, 17353 és 17526 gyártási számokkal), 2 db 230 LE-s Austro Daimler (23413, 23254), 1 db 200 LE-s Hiero (1097–H 206.4), valamint 3 db 230 LE-s Fiat gyártású Hiero (34890, 34230, 34407) motor.

<sup>19</sup> A vadászgépek típusai: 5 Fokker D. VII, 1 Aviatik D. I és 1 Phönix.

<sup>20</sup> Századnapló–1921. Március 1., április 20–2., június 7–8. bejegyzések.

<sup>21</sup> 1921. május 25-én 9. 45-kor startoltak Szegedről Lengyel Á. László és Schwetz Zoltán felügyelők a H-J. 91 jelű géppel, hogy meggyőződjenek a jányapusztai rejtekhely alkalmasságáról. Leszálláskor a gép sérülést szenvedett, de 16.40-kor telefonon jelentették, hogy a hely megfelelő és a kijelölt gépek indulhatnak. Századnapló – 1921. Május 18–28. közti bejegyzések.; HL HM iratai. 06/titk. 1.–1923.

*A Szegedről történt gép-átrepülések<sup>22</sup>*

Indulás	Repülőgép		Pilóta	Kísérő	Cél	Érkezés
	jelzése	Típusa				
1921. 05. 21. 18.10	H-OP.8	Phönix C.I (L)	Fejes	Peschka	Gerjen major, Kalocsa	
	H-OP.16	Phönix C.I (L)	Újvári	Schwetz		
	H-OP.20	Phönix C.I (L)	Lengyel	Próbáld		
1921. 05. 25. 18.10	H-OP.14	Phönix C.I (L)	Újvári	Próbáld	Jányapuszta, Bonyhád	19.00
	H-OP.7	Phönix C.I (L)	Hefty	Peschka		
	H-EC.1	UFAG C.I (U)	Kerekes	Hertelendy		
	H-J.112	UFAG C.I (U)	Kálmán	Gyomlay		

Szombathelyen nagyságrendileg a szegedihez közel hasonló repülőüzem létezett. A MAEFORT forgalmi állomása mellett pilótaképzést is végeztek, így jelentős mennyiségű repülőgép és egyéb felszerelés várt elrejtésre. E folyamatnak viszont csak néhány szeletét ismerjük. A város közelében vagy a vármegye területén különböző rejtékhelyekre szállított anyagokról például a Rothler és Bajusz Autófuvarozási és Mechanikai Gépjavító Vállalatának 1921. november 22-én kiállított számlája szerint az „E-akció” során a szombathelyi repülőállomás fuvarozásaihoz 28 420 korona értékű (300 kg benzin, 50 kg olaj) üzemanyagot használtak fel, ami jelentős ténykedésre utal. Emellett több géppel át kívántak repülni a fővárosba, a kivitelezésbe azonban néhány hiba csúszott. A május 31-én indult repülőgépek kényszerleszállást hajtottak végre, és csak több napos javítás, illetve várakozás után érkeztek meg rendeltetési helyükre. A június 4-én startolt gépek viszont már problémamentesen teljesítették az utat.<sup>23</sup>

<sup>22</sup> A táblázatban szereplő személyek teljes neve és rangja: Gyomlay Gábor, Kálmán László, Próbáld Károly és Újvári László felügyelők (századosok), Hertelendy Miklós főellenőr (főhadnagy), Fejes István, Hefty Frigyes és Kerekes János tisztviselő helyettesek (tiszthelyettesek), Peschka István műszaki mester (törzsőrmester). A rejtés időszakában használt „rendfokozatok” mellett zárójelben szerepelnek – ahogy a későbbiekben, a szövegben is – a tényleges katonai rangok.

<sup>23</sup> HL HM iratai. 06/titk. 1.–1923.

*A Szombathelyről történt gép-átrepülések<sup>24</sup>*

<i>Indulás</i>	<i>Pilóta</i>	<i>Kísérő</i>	<i>Cél</i>	<i>Érkezés</i>	<i>Megjegyzés</i>
1921. 05. 31.	Medlits		Budapest	1921. 06. 02.	KL Újmalomsoknál
	Keisz	Martincsevits	Budapest		
1921. 06. 04.	Sebestyén	Albrecht Orosz	Budapest	1921. 06. 04.	
	Horváth		Budapest		

Több vasúti szállítmányt is útba indítottak a szombathelyi repülőállomásról 1921. június folyamán. Wéber Károly főpilóta repülőgépekkel megrakott szerelvényvel utazott Szegedre június 7-én. Deák János műszaki munkás kíséretében pedig június 17-én indult repülőanyag Budapestre. Szombathelyről. Nyugati irányú, határmenti akciót is folytattak, Orosz Béla felügyelő (százados) ugyanis Ertl Ferenc műszaki mesterrel (törzsőrmesterrel) Savanyúkúton (ma: Bad Sauerbrunn, Ausztria) keresztül Lajtaszentmiklóásra (ma: Neudörfl, Ausztria) utaztak, ahol június 20-án egy vagon bérletet és így szállítottak különféle anyagokat Szombathelyre, majd innen valószínűleg tovább a fővárosba.<sup>25</sup>

A budapesti repülőanyag sorsát még nehezebb követni. A Matzenauer Hugó főfelügyelő (őrnagy) irányítása mellett zajló munka elszámolásai minimális információt tartalmaznak arról, milyen típusú és mekkora mennyiségű anyagot igyekeztek eltüntetni az antant kíváncsi szemei elől.<sup>26</sup> Az „E-akció” költségeinek jelentős részét a Matzenauer vezette tevékenység, emésztette fel. Ennek nyomán született számlák az összköltség közel harmadára rúgtak. Ugyanakkor nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy mindez magában foglalta a vidékről, elsősorban Szombathelyről a fővárosba átrepült gépek és ide szállított anyagok elrejtését is. 1921. április és augusztus között Budapestről vasúton szállították a város – az útiköltség elszámolások alapján kb. 30–50 km-es – vonzáskörzetében található, biztonságosnak vélt, komolyabb forgalomtól távol eső helyekre. Ez több mint

<sup>24</sup> A szombathelyi átrepülések esetén a történeteket az úti elszámolások és egyéb kiegészítő információk alapján mozaikszerűen kellett összeilleszteni, e nélkül ugyanis teljesen hibás szám adatokhoz jutunk (Lásd *Veszteményi János*: i. m. 47. o.) Albrecht Alfréd, Martincsevits Zoltán és Orosz Béla felügyelők ugyanis nem rendelkeztek pilótaigazolvánnyal, így ők kizárólag, mint kísérők vehettek részt az úton. Medlits Rezső felügyelő a leszállásnál defektet kapott, Pruzsinszky István munkás ugyanazon a napon Szombathelyről vasúton szállított kerekeket számára, ám a rossz idő miatt csak június 2-án tudott indulni. Keisz Géza repülőmester Győről még aznap ismét felszállt, hogy elérje úti célját, de valahol Nagyszentjános pusztá és Kisszentjános pusztá határában meg kellett szakítania a repülést. A gépet leszerelte és egy majorba szállította, amíg Martincsevits Szombathelyről alkatrészt hozott, majd Győrbe szállították a repülőgépet. Deák János műszaki munkás június 1-jén egy repülőgép elszállítása végett indult Szombathelyről Győrön át Budapestre, mint szállítmány-kísérő – ez valószínűleg Keisz Géza kényszerleszállt gépe volt. HL Tiszti anyakönyvek. 1894/1390 (Orosz Béla ezds.); *Czirók Zoltán*: Albrecht Alfréd, egykori szombathelyi reptérparancsnok pályafutása. *Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények*, 2011/2. 74–79. o.; Feljegyzések Czapáry (Martincsevics) Zoltán repülőemlékeiről folytatott megbeszélésekről. Winkler Aero Archiv (magánygyűjtemény). KL = kényszerleszállás.

<sup>25</sup> A Wéber Károly kísérte szállítmány a H-OP.4 jelzésű Phönix C.I típusú repülőgép törzsét, a H-J.03 és H-J.05 jelű, eddig nem azonosított gépek javítandó sárkányait, valamint a Hg 230.8 számú motort tartalmazta. Deák János minden bizonnyal egy nyolc vagonból álló szerelvényt kísért, amely 3 repülőgép szárny-kocsit és 5 törzs-kocsit, 1 személyautót, 4 tábort mozgókonyhát, üres benzines és olajos hordókat, valamint számtalan repülőműszaki anyagot (köztük szerszámgepeket) szállított. Az Orosz felügyelő által bérlet vagonon pedig 3 sátorhangár és ugyancsak üres hordók érkeztek. HL HM iratai. 06/titk. 1.–1923.

<sup>26</sup> A MAEFÖRT más tisztviselőinek elszámolásai sem tartalmaznak több konkrétumot. A budapesti anyag elrejtésében részt vevő Bence István felügyelő 1921. február 26-i elszámolásában megemlíti, hogy repülőgépek elraktározását végezte el, de a részletek nem ismertek. Az sem tudható, hogy a január 31-i jelentésben említett 35002 számú repülőgépmotort hova szállították Horváth István felügyelő parancsára.

80 igás fuvarnyi, különféle anyagot jelentett. Egy, április 23-ai számla 11 motor rejtési munkálatairól számol be.<sup>27</sup>

Budapest területén is folyt a repülőanyag „eltüntetése”, így különféle anyagokat tároltak Wigmann Frigyes festő és mázoló Budapest, VII. Rottenbiller u. 34. szám alatti házában már 1921 februárjától. Februárban a MAEFORT Központi Anyagszertára a Láng L. Gépgyár Rt. telepére irányított egy vagon sámfát, minden bizonnyal megőrzés végett. A Budapesti Csendőrpáncsnokság jelentéséből pedig ismert, hogy szeptember 27-én az ellenőrzések során megtaláltak 50 repülőgép-motort Cinkotán, az Ehmann-telepen (itt volt az Anyagszertár), amit két tiszt egy-másfél évvel korábban elrejtett és befalazott.<sup>28</sup>

A vidéki rejtékhelyek közül Poppe Henrik Budakeszi, Erkel u. 6. szám alatti házába szállítottak 1921. szeptember 10-én repülőanyagokat, ennek utómunkálatait (pl. falazás) október 12-én fejezték be. Már márciusban elhelyeztek egy repülőgépet Vidosa Elek szentantalfai lakosnál egy zárt gazdasági épületben. Május végén és június elején Fehér Antal irányítása alatt Sárbogárdra, Mezőszilasra és Dégre szállítottak különféle anyagokat, utóbbi településre legalább három motort. Természetesen mindez a lehető legnagyobb titokban, sok esetben éjszaka történt és az akcióban részt vevő polgári személyeket is érdekeltté tették (anyagilag is), hogy az elrejtett anyagok holléte ne jusson a szövetségesek ellenőreinek tudomására. A használatba vett helyiségek bérleti díja pedig szintén az „E-akció” költségeit növelte.<sup>29</sup>

Ezzel párhuzamosan a fővárostól délkeletre fekvő Örkénynél lévő katonai táborba a mátyásföldi állomásról május 28-án Nickl Imre felügyelő és Gergye József főfelügyelő átrepültette a H-J.90 jelzésű gépet. Sátorhangárt is felállítottak, június folyamán pedig az állomás több tisztviselőjét szintén Örkénytáborba rendelték, többek között „repülőgép-kísérletek” végzése céljából.<sup>30</sup>

A MAEFORT csóti anyagraktárából 1921. május 9-én indult egy szállítmány Budapestre Sebő Aurél műszaki előmunkás kíséretében, amely május 14-én érkezett meg a fővárosba, június 1-jén pedig egy láda textilárut küldtek Székesfehérvárról szintén az anyagraktárba. Ugyancsak összeszedték a repülőtereken található meteorológiai műszereket, a szombathelyi Katona József főellenőr (főhadnagy) május 20-án, a szegedit pedig másnap Ehmann Frigyes ellenőr (hadnagy) vette át és szállította Budapestre.

Ahogy a fentiekből is kitűnik, a katonai vezetés a MAEFORT-tal együtt nemcsak a repülőgépeket és motorokat, hanem egy repülőcsapat későbbi felszereléséhez és működtetéséhez szükséges valamennyi anyag elrejtéséről igyekezett gondoskodni.

### *A Légügyi Ellenőrző Bizottság tevékenysége*

1921. július 26-án ratifikálták a trianoni békeszerződést, ami azt is jelentette, hogy ettől a naptól kezdve Magyarországon teljes repülési és repülőgép-építési tilalom lépett életbe. A tilalmat eredetileg fél évre tervezték, mivel azonban a repülőanyag teljes felkutatásával és megsemmisítésével ezen idő alatt nem végeztek, azt több alkalommal, egészen 1922 végéig meghosszabbították.

A Szövetségek Közi Légügyi Ellenőrző Bizottság (Commission Aéronautique Interalliée de Contrôle) már 1921 elején felvette a kapcsolatot a magyar kormánnyal és részletes in-

<sup>27</sup> HL HM iratai. 06/titk.1. – 1923.

<sup>28</sup> *Vesztényi*: i. m. 61. o.

<sup>29</sup> HL HM iratai. 06/titk. 1.–1923.

<sup>30</sup> Az átrepülésnél meghatározott hivatalos célállomás neve Csapatgyakorló Térparancsnokság Örkénytábor volt. Az örkényi munkálatokban részt vettek még: Bendik József igazgató (ezredes), Csenkey Géza főfelügyelő, Horváth Imre és Kretz József felügyelők, valamint Tauth Géza repülőmester.

formációkat kért a magyar repülésügyre vonatkozólag. A február 18-án született válaszában a katonai vezetés igyekezett felvilágosítást adni mind a szervezeti, repülőszemélyzeti, mind a repülőanyaggal, repülőterekkel és repülőgépgyárral kapcsolatos kérdésekre. Nyilvánvaló csúsztatásokkal, hiszen próbálták bizonyítani, illetve alátámasztani, hogy az országban semminemű katonai repülés nem folyik, illetve az ahhoz szükséges személyi és anyagi feltételek sem állnak rendelkezésre: „Magyarországon se tengeri, se szárazföldi repülő csapata (sic!) nincs. Légi rendőrség az országban nincs. ... A hadsereg szervezetére vonatkozó törvényben katonai aviatika nem szerepel.”<sup>31</sup> Az országban működő polgári légjáró társaságok pedig a „magyar aero szövetség és a magyar Aero Forgalmi R.T., céljaik sport, személy, posta és áruforgalom.”<sup>32</sup>

A LüEB kérésére a teljes, számszerinti és kategóriánkénti kimutatás iránt, amely az állam tulajdonát képező légjáró anyagokat tartalmazza, a következő válasz született: 24 db repülőgéptörzs-roncs, 12 db Hiero motor, 15 db Salmson motor, 14 db Anatra repülőgéptörzs motorral, 26 db törzsroncs, valamint számos egyéb alkatrész, mindez rossz állapotban. „Ezen anyag maradéka azon kincstári repülő anyagnak (sic!), amit a románok az országban hagytak.”<sup>33</sup>

A LüEB-et természetesen nem elégítették ki a válaszok, és további kiegészítéseket kért, újabb névjegyzékeket, a repülőterek vázrajzait stb.<sup>34</sup> A levelezgetések közepette azonban egyre közeledett a békeszerződés életbelépésének ideje. Ezt követően pedig 1921. augusztus 6-án Budapestre érkezett a LüEB Barés francia ezredes vezetésével, és szinte azonnal munkához láttak.<sup>35</sup>

Szegeden lényegében már 1921 nyarától leállt a repülőüzem. Bár június és július hónapokban, amennyiben az időjárás engedte, végeztek csekély mennyiségű iskolarepülést. Július 23. után, tekintettel a kevés üzemanyagra, szinte teljesen megszűntek a felszállások. Augusztus 13-án megjelent a szegedi repülőtéren az antant bizottság Vignoles angol kapitány vezetésével, és némi szemlézést, majd felmérést követően elrendelték a meglévő repülőanyag elpusztítását. A szeptembertől folyó értelmetlen pusztítás során a századnapló feljegyzései szerint 3 UFAG C.I, 4 Hansa-Brandenburg C.I és 5 Hansa-Brandenburg B.I típusú repülőgépet, 350 szárnyat, 22 motort és számos alkatrészt semmisített meg.<sup>36</sup>

A MAEFORT égisze alatt működő légi forgalomba 1921. április 9-én kapsolták be Miskolcot, de üzemanyaghiány miatt hamarosan le is kellett állítani. Minden bizonnal

<sup>31</sup> HL HM iratai. 4700/Eln. D.–1921.

<sup>32</sup> Uo.

<sup>33</sup> Uo. Az összegyűjtött anyag minden bizonnal tartalmazta azt az 1 motorral felszerelt repülőgépet és 26 motor nélküli törzset, amelyeket – a világháború végétől folyamatosan – még 1919. október végén is a székesfehérvári léghajótelepen tároltak. A gépek mindegyike teljesen elavultnak számított (típusukat tekintve: Phönix 20.10, Aviatik 30.09 és 30.12 prototípusok, 20 Knoller B.I, 4 Lohner B.II). HL HM iratai. 32567/bk. 981. d.

<sup>34</sup> HL HM iratai. 11334/Eln. D.–1921.

<sup>35</sup> A bizottság tiszti tagjai a következők voltak: Elnökség – Barés ezredes (francia) elnök, Saigo ezredes (japán), Cesari őrnagy (francia), Bares és Flouret kapitányok (franciák). 1. albizottság – Gallina ezredes (olasz) elnök 1921. szeptember 21-étől de Masellis ezredes helyett, Juretigh őrnagy (olasz), Hayashi őrnagy (japán), Tempesti és Canton kapitányok (olaszok), Bernasconi és Frezzan hadnagyok (olaszok). 2. albizottság – Fletcher alezredes (angol) elnök, Thompson őrnagy (angol) Woodhouse és Vignoles kapitányok (angolok) Loirot kapitány (francia), Fabozzi kapitány (olasz), Collier kapitány (angol). Rajtuk kívül az elnökséghez 28 fő (21 francia, 4 olasz, 3 japán), az 1. albizottsághoz 25 fő (19 olasz, 3 angol, 3 japán) a 2. albizottsághoz pedig 26 fő (3 francia, 4 olasz, 19 angol) beosztott személyzet tartozott. A két albizottság tevékenysége területi alapon volt elosztva, az 1. albizottság a Dunától nyugatra, illetve délre, míg a 2. albizottság a folyótól keletre, illetve északra végezte ellenőrző munkáját. Archivo dell'Ufficio Storico, Stato Maggiore dell'Esercito (a továbbiakban: AUSME). Commission Aéronautique Interalliée de Contrôle en Hongrie, Rapport de fin d'opérations – 1922 (a továbbiakban: Rapp, 1922), Fondo E-15, b. 24, 7–11. o.

<sup>36</sup> Századnapló – 1921. augusztus 13. és október 10. közötti bejegyzések. Érdekes mozzanata az eseményeknek, hogy már javában folyt a rombolás, amikor a szegedi állomás alkalmazottai szeptember 23-án 21.00-kor a Pischoff-féle téglaágyárban elrejtettek 2 Hansa-Brandenburg C.I repülőgéphez való szárnyakat és kormányfelületeket.



repülőképzés vagy inkább a repülők gyakorlatban tartása is folyt Miskolcon. A repülőüzem biztosítására 1921 nyarán Szegedről érkeztek repülőgépek és a szükséges személyzet, ám hosszabb érdemi munkára nem kerülhetett sor, ugyanis a miskolci repülőtéren is megjelent a LüEB. Egy korabeli visszaemlékezés szerint szeptember 21-én Fabocci olasz kapitány vezetésével vette kezdetét a rombolás, és egyebek mellett a Szegedről kapott három repülőgépet is megsemmisítették.<sup>37</sup>

Augusztus 13-án kezdte meg a bizottság az ellenőrzést a szombathelyi repülőtéren, augusztus 18-án pedig a jó ideje használaton kívül lévő debreceni repülőteret vették szemügyre. A KM Légiforgalmi Szakosztálya megpróbált mindent elkövetni, hogy a „polgári” MAEFORT részére biztosítsanak repülési lehetőséget, a LüEB azonban hadianyagnak tekintette – részben olyan, saját maguk által meghatározott teljesítményadatokra hivatkozva, amelyek betartása lényegében lehetetlen volt – és így elrendelte a társaság összes repülőgépeinek megsemmisítését.<sup>38</sup> A szombathelyi és a budapesti állomásokat ért pusztításokról nincsenek adataink, bár az utóbbi esetében a mátyásföldi repülőtéren készült fényképsorozat komoly mennyiségű repülőgéproncsról és tönkretett alkatrészeiről tanúskodik.<sup>39</sup> Mindezeket túl szeptemberben a bizottság megkezdte a rombolást a repülőgép- és motorgyárakban, továbbá a MAEFORT fővárosi és szegedi raktáraiban, megsemmisítve a megtalált repülőgép-sárkányokat, motorokat, tartalék alkatrészeket és félkész anyagokat, valamint a gyárak speciális szerszámgepeit – holott ez utóbbit a békeszerződés nem írta elő. A mátyásföldi, szegedi, szombathelyi és miskolci repülőtéren lévő hangárok nagy része is csak a LüEB-bel 1921. november 7-én megkötött ún. hangárszerződésnek köszönhetően menekültek meg, arra hivatkozva, hogy azokra a nemzetközi légi forgalomnak szüksége lesz. Mivel időközben az ellenőrzések feltárták a MAEFORT katonai fedőjellegét, a LüEB követelésére a társaság 1921. december 6-án kénytelen volt feloszlalni magát.<sup>40</sup>

A Légügyi Ellenőrző Bizottság saját kimutatásai szerint 119 repülőgépet és 97 repülőgépmotort pusztított el (ebből 115 repülőgépet és 96 motort a 2. albizottság), ám ennél jóval többet tett, hiszen évekre megbénította, és jelentősen visszavetette a magyar katonai és polgári repülést.<sup>41</sup>

### Számvetés

Mivel a „hangárszerződés” 1922. február elsejéig volt érvényes, az időközben megindult nemzetközi légi forgalom miatt viszont szükség lett volna a meghosszabbítására, a Kereskedelemügyi Minisztérium és a Párizsban székelő Nagykövetek Tanácsa között újabb alkudozások kezdődtek. Magyar részről ugyanis hajlandóak lettek volna egy évvel meghosszabbítani a szerződést, amennyiben a repülési tilalmat február elsejével feloldanák, a másik fél viszont ezt csak az 1924. január elsejéig történő hosszabbítás ese-

<sup>37</sup> Horváth Árpád: A hadirepülés évszázada. Budapest, 1968. 103. o. Az elpusztított repülőgépek: a H-OP.19. jelű Phönix C.I (LI), a H-J.04 jelű egyelőre nem azonosított típusú, a H-J.46 jelzésű Hansa-Brandenburg B.I.

<sup>38</sup> HL HM iratai. 10932/Eln. D.–1923., 13250/Eln. D.–1923.

<sup>39</sup> Amennyiben feltételezzük, hogy a LüEB számára összegyűjtött repülőgépek is részét képezték az országban elpusztított gépek végső mennyiségének, úgy a szegedi és miskolci veszteségek levonását követően a fővárosban végzett rombolásnak (mátyásföldi állomás, repülőgépgyárak, anyagszertár) 36 repülőgép esett áldozatul.

<sup>40</sup> *Vésetényi*: i. m. 62–63. o.; HL A magyar kormány megbízottja a Katonai Szövetségek Közi Ellenőrző Bizottságnál (a továbbiakban: SZKEB). 426/1922.

<sup>41</sup> A bizottság, miután munkájának meghatározó része befejeződött, létszámának jelentős csökkentéséről határozott, 1921. október 13-ától a következők alkották: Cesari őrnagy (francia) elnök, Flouret kapitány (francia), Hayashi őrnagy (japán), Canton kapitány (olasz), Collier kapitány (angol), továbbá 32 fő (15 francia, 2 angol, 10 olasz, 5 japán) beosztott személyzet. Utóbbiak számát 1922. február 15-én 16 főre (7 francia, 3-3 angol, olasz és francia) csökkentették. AUSME, Rapp 1922. 12–14., 97. o.

tén engedélyezte volna.<sup>42</sup> Végül valószínűleg meghosszabbították 1923. január elsejéig, mivel a Közlekedésügyi Minisztérium engedélyt kért a minisztertanácstól, hogy a mátyásföldi, a székesfehérvári, a szegedi, a szombathelyi és a miskolci repülőterek mellett repülőter-gondnokságot állíthasson fel.<sup>43</sup> A gondnokságok felállítása valójában a légi területi kereteinek és a reptéri szolgálat rejtett fenntartását szolgálta. Az egyes gondnokságok a mátyásföldi repülőter-gondnokság útján a Kereskedelemügyi Minisztérium alárendeltségébe tartoztak és a vonatkozó rendelet szerint a repülőterek üzemeltetése, a rádiószolgálat fenntartása, útlevel és vámügyek intézése tartozott a hatáskörükbe. 1922. november 17-én megszűnt az ország közvetlen légügyi ellenőrzése, a SZKEB azonban továbbra is felügyeletet gyakorolt. A Nagykövetek Tanácsa feloldotta a polgári repülési és repülőgép-építési tilalmat, Magyarország légügyi szuverenitása pedig 1923. január elsején állt helyre.<sup>44</sup>

Az „E-akció” során nagy gonddal elrejtett repülőgépek és motorok további pályafutásáról csak korlátozott ismeretekkel bírunk. A hazai repülés újraindulása után legtöbbjük már nem használták, sorsuk minden bizonnyal az enyészet lett a rejtkehelyeken. Troján Gyula a miskolci repülőter-gondnokság egyik beosztott altisztjeként szolgált, az ő jóvoltából részletesen ismerjük az akkori állapotokat:

„1923 tavaszán Miskolcra, az ottani repülőterre, mint a megalakuló repülőter-gondnokság beosztottja, helyeztek. Ennek létszáma: 1 tiszti parancsnok, 2 beosztott altiszti pilóta és 2 őrkutya. A repülőteren lévő gépek összefürészelve, a faanyagok eltűzelve, a motorok összetörve. Dolgunk az volt, hogy az elég nagy távolságban lévő (Hort, Mezőcsát, Szirmabesenyő) eldugott gépeket és motorokat havonta egyszer megnéztük, ha kellett, betakargattuk, vagy lezsíroztuk.

1925-ben ezek az eldugott dolgok már olyan rossz állapotban voltak a helytelen tárolás miatt, hogy felesleges volt azokat kezelni. A repülőgép sárkányok (sic!) fából voltak és bizony egyik jobban meg volt vetemedve, vagy szétázva, mint a másik. A motorok is elavultak lettek. Jelentésünkre egy bizottság szállt ki és mindent megvizsgálva engedélyt adott, hogy a sárkányokat ott helyben megsemmisíthessük. A légcsavarokat, motorokat Budapestre szállítottuk. Ennek befejeztével még a karbantartó tevékenységünk is megszűnt.”<sup>45</sup>

Ismert továbbá, hogy a Szeged-Rókuson már az első világháború alatt működő repülőgép-javító műhelyt 1921 végén a Székesfehérvár–Sóstón lévő üzemi épületekbe és kaszárnyákba költöztették át. 1926 márciusában a sóstói repülőtelep Központi Javító Üzem néven Fabinyi Elek mérnök százados vezetésével megkezdte az elrejtett repülőgépek felújítását – 4 Fokker D.VII, 1 Fokker D.VI és 2 Hansa-Brandenburg C.I típusú gépet adtak át a légiőröknek.<sup>46</sup> A fentieket figyelembe véve meglepő adatokat tartalmaz a francia Loirot kapitány titkos jelentése, amely szerint 12 Phönix, 16 UFAG C.I, 4 Hansa-Brandenburg C.I (s.369), 16 Fokker D.VII, valamint kb. 300 motor (100 LE Mercedes, 160 LE Daimler, 240 LE Hiero, 240 LE Benz típusúak) van az országban a korábbi repülőanyagok közül.<sup>47</sup> Ez a mennyiség jóval inkább az országban elrejtett repülőgépek

<sup>42</sup> HL SzKEB 464, 634, 667/1922.

<sup>43</sup> *Vesztényi*: i. m. 63–64. o.

<sup>44</sup> *Moyos Péter*: Repülőter-gondnokságok, repülőteri csendőrség a két világháború közötti időben *Magyar Szárnyak*, 2004. 230. o.; *Olasz Lajos*: A M. kir. Légi Csendőrség felállítása. *Repüléstörténeti Konferencia Közleményei*, 2008. 69. o.

<sup>45</sup> Közlekedési Múzeum Archivuma, Kézirattár. Troján Gyula visszaemlékezései. 303/966.

<sup>46</sup> *Farkas Gábor – Lajtai János*: Székesfehérvár repüléstörténete I. Székesfehérvár, Magyar Veterán Repülők Egyesületének Fejér megyei Szervezete, 1997. 18. o. A Fokker D.VII-esek jelzése H-MFOA – H-MFOD voltak, illetve egy Hansa-Brandenburg C.I-es jelzése ismert: H-MADA.

<sup>47</sup> AUSME, Dati sull’aeronautica in Ungheria–1925. Racc. 90, Cart. 2.; 3. o.

és repülőmotorok számára utalhat, ebből a szempontból viszont iránymutató és mérvadó lehet. Az adatok között fennálló ellentmondást és hiányokat azonban a jelenleg rendelkezésre álló dokumentumok alapján nem tudjuk feloldani.<sup>48</sup>

Végezetül álljon itt a Honvédség egyik korabeli vezetőjének rövid visszatekintése, amely nagyon jól érzékelteti a SZKEB magyarországi tevékenysége idején uralkodó légkört: „Ha nem lett volna szégyenteljes ez a helyzet, nevetségesnek lett volna mondható az az igyekezet, ahogy az ellenőrző bizottság lázasan nyomozott, a honvédség pedig mindenféle furfanggal rejtegette féltve őrzött kincseit. Egy, az egész országra kiterjedő szervezet, melyben hivatásos bűnözők és titkos rendőrök karöltve dolgoztak azon, hogy a bizottság rajtaütéseit minden eszközzel megghiúsítsák, a HM fennhatósága alatt működött.”<sup>49</sup>

<sup>48</sup> Az utolsó megmentett példányok egészen az 1930-as évekig szolgálatban álltak, 1931 októberében a titkos légierő 1. vadászszázada (Székesfehérvár, parancsnok: Hány László légügyi főfelügyelő – őrnagy) alkalmazott Fokker D.VII gépeket. Kettő közülük biztosan részt vett az 1931 nyarán megtartott Csaba hadgyakorlaton. Az egyetlen megmaradt Fokker D.VI-ost 1926-ban selejtezték le. A H-MFOD (később HA-FOD) jelzésű Fokker D.VII-est pályafutása végétével a Közlekedési Múzeumban állítottak ki, egészen a második világháborús pusztulásáig. A Lloyd által gyártott 348. 61 számú Aviatik D. I vadászgép törzse 1942-ig volt kiállítva a Hadtörténelmi Múzeumban, mint a korszak katonai repülésének egyik utolsó hírmondója.

<sup>49</sup> *Bor Jenő*: Hadiipar-fejlesztés. In: Magyarország honvédelme a II. világháború előtt és alatt (1920–1945). Kiad., s. a. r. *Dálnoki Veress Lajos*. München, 1972. I. k. 163. o.

ZOLTÁN CZIRÓK

‘OPERATION E’, OR AN ATTEMPT TO SAVE  
HUNGARIAN MILITARY AVIATION – 1920–1921

*Summary*

It was the Austrian peace treaty of Saint-Germain-en-Laye, 10 September 1919, one of the dictated peace treaties putting an end to World War I, that made clear that following the fall of the Hungarian Soviet Republic basically the complete destruction of Hungarian military aviation has to be reckoned with in addition to the other significant military restrictions. The dictated peace treaty not only forbade the forming of an air unit within the Austrian army, the production of any kind of aircrafts in Austrian factories in the half year following the ratification, and the import of the industrial material necessary for this production, but basically paralyzed civil aviation too. Seeing all this, the 37th (Aviation) Department of the Hungarian Ministry of Defence began to elaborate the methods of circumventing the similar regulations which were expected to be applied on the country.

Following the reorganization of the structure of military aviation, and camouflaging it as a civilian field, the company Magyar Aeroforgalmi Rt. (MAEFORT), established in February 1920, got the task of transporting its aircrafts and every material necessary for the operation and maintenance of an air unit to safe places where the men of the Military Inter-Allied Commission of Control would not find them.

The hiding itself tried to save the three aviation centres at Szeged, Szombathely and Budapest, the aircraft factories and the storages. The materials which were stored at these locations had to be saved for a future air unit to be set up or the be reorganized.

We have limited knowledge of the further life of the aircrafts and engines carefully hidden in ‘Operation E’. Most of them were not used when aviation in Hungary restarted, most certainly they decayed at the hiding places.

ZOLTÁN CZIRÓK

L’« ACTION E » OU UNE TENTATIVE DE SAUVER  
L’AVIATION MILITAIRE HONGROISE, 1920–1921

*Résumé*

Parmi les traités de paix de la Première guerre mondiale, c’est le traité avec l’Autriche signé à Saint-Germain-en-Laye le 10 septembre 1919 qui rendit évident, juste après la chute de la République des conseils de Hongrie, qu’en outre les restrictions militaires importantes, l’aviation militaire hongroise devrait être entièrement démantelée. Ledit traité interdit la création d’une unité d’aviation dans le cadre de l’armée autrichienne, la fabrication de tout avion dans les usines d’Autriche au plus tard six mois après la ratification du traité, ainsi que l’importation des matériels industriels y nécessaires. De plus, le traité paralysa également l’aviation civile. Le 37<sup>e</sup> département (affaires aériennes) du Ministère hongrois de la Défense se mit alors à élaborer les méthodes de contournement de ces restrictions imposées au pays.

Après la réorganisation des institutions de l’aviation militaire sous une forme civile, c’est la société anonyme Magyar Aeroforgalmi Rt. (MAEFORT) créée en février 1920 qui fut chargée de transporter en lieu sûr ses avions et tous les matériels nécessaires à l’activité d’une unité d’aviation, ce qui voulait dire un endroit où les inspecteurs de la Commission militaire interalliée de contrôle ne pouvaient pas les retrouver.

Trois centres d'aviation furent concernés par ce processus de dissimulation (ceux de la ville de Szeged, Szombathely et Budapest), ainsi que les usines aéronautiques et les magasins de matériels. Tout ce qui s'y trouvait devait être sauvé pour l'avenir, pour l'unité d'avion qui serait recréée un jour.

Nous avons peu d'informations sur le sort des avions et des moteurs qui ont été cachés lors de l'«action E». N'étant plus utilisés après la reprise de l'aviation nationale, la plupart devaient tomber en poussière dans les abris.

ZOLTÁN CZIRÓK

DIE „E-AKTION”, ODER DER VERSUCH ZUR RETTUNG  
DER UNGARISCHEN MILITÄRISCHEN AVIATIK, 1920–1921

*Resümee*

Von den Friedensdiktaten, die den Ersten Weltkrieg abschlossen, machte der am 10. September 1919 in Saint-Germain-en-Laye unterzeichnete österreichische Friedensvertrag nach dem Fall der Räterepublik eindeutig, dass neben den schon bedeutenden militärischen Einschränkungen im Grunde mit der vollständigen Vernichtung der ungarischen militärischen Luftfahrt zu rechnen ist. Das erwähnte Friedensdiktat untersagte die Aufstellung einer Fliegertruppe im Rahmen der österreichischen Armee sowie die Herstellung von jedweden Flugzeugen in den Fabriken Österreichs innerhalb eines halben Jahres nach der Ratifizierung des Vertrages und auch die Einfuhr der hierzu notwendigen Industriematerialien. Zudem wurde im Grunde auch die Zivilluftfahrt durch die Vorschriften lahm gelegt. Infolge dessen begann die 37. (Luftfahrt-) Division des Landesverteidigungsministeriums die Möglichkeiten der Umgehung von ähnlichen Vorschriften auszuarbeiten, die wohl auf Ungarn warteten.

Nachdem die Organisationsstruktur der militärischen Luftfahrt umgeformt bzw. in ein ziviles Gewand gehüllt wurde, erhielt die im Februar 1920 gegründete Aktiengesellschaft namens Magyar Aeroforgalmi Rt. (MAEFORT) die Aufgabe, die in ihrem Eigentum befindlichen Flugzeuge und das gesamte Material, das zum Betrieb und zur Aufrechterhaltung einer Fliegertruppe notwendig ist, an sichere Orte zu transportieren, wo sie vom Militärischen Interalliierten Überwachungsausschuss nicht gefunden werden können.

Der Prozess des Versteckens betraf drei Luftfahrtzentren: die Flugzeugstationen in Szeged (Szegedin), Szombathely (Steinamanger) und Budapest sowie die Flugzeugfabriken und Materiallager. Die hier auffindbaren Materialien mussten für eine später aufzustellende bzw. sich neu formierende Fliegertruppe gerettet werden.

Über das weitere Schicksal der im Laufe der „E-Aktion” akribisch versteckten Flugzeuge und Motoren verfügen wir lediglich über eingeschränkte Kenntnisse. Nach dem Neubeginn der ungarischen Luftfahrt wurden die meisten nicht mehr verwendet, vermutlich waren sie an ihrem Versteck dem Verfall ausgesetzt.

ЗОЛТАН ЦИРОК

„АКЦИЯ-Е” ИЛИ ПОПЫТКА СПАСТИ  
ВЕНГЕРСКУЮ ВОЕННУЮ АВИАЦИЮ 1920–1921-ЫХ ГОДАХ

*Резюме*

Среди диктатов мира, завершивших первую мировую войну, австрийский договор о мире, подписанный 10-ого сентября 1919-ого года в Сан-Жермен-ан-Лайе, очевидно показал, что после падения Венгерской Республики Советов, наряду и без того со значительными военными ограничениями, по сути дела следует считаться с полным уничтожением венгерской военной авиации. Так как упомянутый диктат о мире запрещал не только формирование в рамках австрийской армии авиационных частей, а также в течение полугода после ратификации договора производство каких бы то ни было самолетов и ввоз необходимых для этого промышленных материалов, но по сути дела парализовал также и гражданские полеты, поэтому 37-ой отдел ВВС Министерства обороны Венгрии приступил к разработке способов уклонения от выполнения аналогичных предписаний, ожидавших страну.

В виду того, что система организации военных полетов была преобразована, вернее получила гражданский халат, Венгерское Воздушное Акционерное общество (МАЕFORT) получило задачу находившиеся в его собственности самолеты и все соответствующие материалы, необходимые для эксплуатации и поддержания авиационных войск, транспортировать и хранить в таких местах, где контролеры Союзнической Военной Контрольной Комиссии не смогли бы их найти.

Процесс этого укрытия затрагивал три авиационных центра: аэродромы в Сегеде, Сомбатхейе и в Будапеште, а также авиационные заводы и склады. Находившееся там имущество необходимо было спасти и сохранить для войск авиации которые будут сформированы заново.

О дальнейшей судьбе самолетов и двигателей, тщательно скрытых в ходе „Акции-Е” у нас имеются лишь ограниченные сведения. После того, как вновь была организована авиация в стране, большинство этих материалов уже не применялось, по всей вероятности они пропали в своих укрытиях.