

# 2012.

Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek...  
Légi események Bánréve  
térképében, 1944. októberben



Amerikai vadászgépek alacsony-  
támadása 1944. október 21.

2012.10.21.

## Rónaföldi Zoltán

### Múltba nézek... Légi események Bánréve térképében. 1944. október

Amerikai vadászgépek alacsony támadása  
Bánréve-Saórecske 1944. október 21.

Lezárva: 2012



**Nevezd meg!** — A szerző vagy a jogosult által meghatározott módon fel kell tüntetned a műhöz kapcsolódó információkat (pl. a szerző nevét vagy álnévét, a MŰ címét).



**Ne add el!** — Ezt a művet nem használhatod fel kereskedelmi célokra.



**Ne változtasd!** — Ezt a művet nem módosíthatod és nem készíthetsz belőle átdolgozást, származékos művet.

**„A háborúban bármelyik fél is hívja  
magát győztesnek, nincsenek győztesek.  
Mindenki vesztes.”**

***Hugh Laurie***

A történet valamikor 68 évvel ez előtt játszódott le. A II. világháború az ötödik évében jár és 1944-ben már messze nem olyan felállásban, mint azt a németek és a szövetségeseik - köztük hazánk – néhány évvel ezelőtt remélték. 1942-ben, miután az amerikaiak is beléptek a háborúba, jelentős bombázóerőt helyeztek át Angliába. Ez a 8. légi hadsereg aztán megkezdte Németország folyamatos bombázását nappal, míg a britek ugyanezt tették éjszaka. A szövetségesek 1942 novemberében partra szálltak észak Afrika nyugati részén, hogy kiűzzék az olasz német seregeket, innen. Ez sikeres lett és itt olyan légi támaszpontokat tudtak létesíteni, ahonnan akár hazánk légterét is elérhették. Ez volt a 15. amerikai légi hadsereg. 1943 elejétől a szovjetek a teljes keleti fronton, kisebb, nagyobb megszakításokkal, de folyamatosan támadtak és szorították vissza a tengelyhatalmak seregeit. A németek a vesztes kurszki csata után gyakorlatilag már csak lassítani tudták ellenfelüket, győzni azonban már képtelenek voltak. 1943 nyarán partra szálltak Szicíliában, majd Olaszországban. Ezzel az eddig Afrika északi szegélyében levő repülőerőiket Olaszország déli részére telepíthették. A hatósugár jócskán megnőtt és így már a Földközi tengert sem kellett átrepülniük. 1944 márciusban a németek megszállták hazánkat, ez után a szövetséges légierő most már itt is célpontokat keresett és könnyörtelen bombázásokat hajtott végre. 1944 nyarán megtörtént a partraszállás Normandiában, amely a már így is kritikus helyzetben levő német erőket még inkább megosztotta. 1944 augusztusban Románia átállt a szovjetek oldalára, megnyitva ezzel a keleti front déli részét, amely kilátástalan helyzetet teremtett a Kárpátok előterében, Erdélyben, Kárpátalján harcoló német és a magyar csapatokra nézve. Ekkorra már hazánk is céltáblája a bombázásoknak, melyet a száz számra érkező nehézbombázó alakulatok hajtottak végre. A háborúnak ebben a szakaszában a szövetségesek már rendelkeztek olyan nagyhatótávolságú vadászgépekkel is, amelyek hathatós védelmet tudtak nyújtani a tömegesen bevetett bombázóknak. A nagy bombázó kötelékeket szintén nagyszámú vadászgép védelmezte, amelyek jelentős túlerőben voltak a mieinkkel szemben. 1944 késő ősztől aztán ehhez a szovjetek és a románok is csatlakoztak, igaz ők nem stratégiai bombázásokat, hanem taktikai feladatokkal küldték harcba a repülőerőiket. A román árulás miatt a szovjetek délről megkerülhették a Kárpátokat és betörték az Alföldre, ahol aztán nyomasztó élő és páncélos túlerővel felmorzsolták a védekezőket. Az alakulatok egy része az Északi Középhegység irányába húzódott vissza, itt próbáltak meg védekezni, de az itteni vasútvonalak és utak biztosították a visszavonulást és az ellátást is. Az ország számára most már világos, hogy az eddigi áldozatok hiába valóak, bár az erőfeszítések változatlanok. Sőt! Egyre fiatalabbakkal kell pótolni a veszteségeket, folyik tehát a haderő kiképzése újra és újra, megy a levante kiképzés is, akik majd rövidesen fegyvert foghatnak.

Horthy Miklós kormányzó októberben kétségbeesett, de szánalmasan gyengén előkészített kiugrási kísérletet tesz a háborúból. Ezt a németek megakadályozzák és a nyilasok ke-

rülnek hatalomra. Ezzel aztán minden remény elvész a hazánk számára, hogy a háborút valamelyest könnyebben fejezhesse be.

Édesapám ekkor a miskolci gépipari középiskola diákja, 17 éves. A nyári gyakorlatot a bánrévei fűtőházban töltötte el. Ősszel azonban kiderült, hogy számára a tanév az iskolában, a háborús helyzet miatt, nem indulhat már el, ott egyelőre nem lesz tanítás. Tehát itt Bánrévén élte át ezeket az eseményeket, 1944-ben Bánrévén, sok más polgári személlyel, vasutasokkal, visszavonuló katonákkal együtt. A „Bánréve és a vasút” című munkánkban már érintettük ezeket az eseményeket, itt azonban számos egyéb részletre is kitérünk.

1944. október 21-én délelőtt rajta volt azon a személyvonaton, amelyet Bánréve-Sajórecske térségében amerikai vadászgépek megtámadtak és szétlőttek. Tíz nappal később etélta a település szovjet bombázását is.

A történeteket édesapám megírta – az események 50. évfordulóján - és az megjelent az Északmagyarország 1994. november 17-i, csütörtöki számában. Ezután a lap egyik újságírója válaszcikket jelentetett meg, számos tényt kétségbe vont.

Ez arra készítetett bennünket, hogy alaposan részleteiben tekintsük át az eseményeket. Szakirodalmi, történeti munkák sokaságát vizsgáltuk meg. Úgy gondolom, hogy sikerült nagyon alaposan és körültekintően körbejárni az eseményeket, még így 68 év távlatából is. Nem vezetett bennünket indulat, részrehajlás, megpróbáltuk a lehető legtárgyilagosabban szemlélni a dolgokat.

Sajnos, apa – rövid, súlyos betegségben - 2009. szeptember elején elhunyt, így a közös munka befejezését nekem kellett elvégeznem. Ő volt, aki átélte, emlékeiben megőrizte, lejegyezte az eseményeket. Nekem a további kutatás, keresés és az egész történetnek keretekbe foglalása jutott.

Vegyük hát nagyító alá a történeteket, a részleteket, a kétségbe vont témákat sorban, szisztematikusan!

---

**A háború alakulása 1944 nyarától,  
ennek kihatásai az erdélyi és az  
északkelet-magyarországi térségekre**

---

A jobb érthetőség érdekében nézzük az események hátterét kissé tágabb horizonton, majd ebből menjünk a konkrét dolgok irányába!

A térképen feltüntetettük az 1944 nyár-ősz- tél hadműveleti területeket és a frontvonalakat is.<sup>1</sup> A mellékelt kigyűjtésben<sup>2</sup> időrendi sorrendben szerepelnek az 1944. év legjelentősebb eseményei, ami segíti a gondolkodást.

Az általános helyzet a keleti-fronton – főleg Románia „kiugrása” után katasztrofálissá kezdett válni. Elég itt utalni a romániai olajmezők elvesztésére, a Kárpátok délről való megkerülési lehetőségére, ebből eredően a védelemre rendezkedett egyes seregtestek – átkarolt – szinte kilátástalan helyzetére, a román szövetségesből napok alatt ellenség lett, a teljes katonai potenciáljával, a kialakult helyzetből fakadó emberi, anyagi, erkölcsi veszteségekre.

A Kárpátok védhetősége ilyen alapon semmivé foszlott, az ellenség alföldi viszonyok mellett, teljes gépesítettséggel tört be az országba.

A Vörös Hadsereg 1. Ukrán Frontja 1944 nyarán érte el a Kárpátokat. A magyar védelmet a visszavonuló és a Kárpátokban kiépített védőállásokban megkapaszkodó magyar 1. hadsereg szervezte meg. 1944. augusztus 1-jén dálnoki Miklós Béla vezérezredes vette át a hadsereg parancsokságát. A közel három hónapig tartó szívós védelmi harc három nagyobb ütemre bontható. 1944. augusztus 1-jétől a hónap végéig, még ukrán területen, a **Hunyadi-állásban**, szeptember 27-ig pedig a **Szent László-állásban** folytak a harcok. Ezt követően egészen október végéig az **Árpád-vonalért** folyt a Vörös Hadseregtől rendkívül nagy erőfeszítést, a honvédségtől pedig szívós kitartást követelő ádáz küzdelem. És bár Grecsko marsall könyvében „*az ellenséges védelem áttöréséről*” ír, e kijelentését meg kell cáfolni, mivel nem több a valóságot eltakaró szépségflastromnál. Szó sem volt áttörésről. Az Árpád-vonalat nem törték át, hanem az 1. hadsereg kiürítette a területet. Oka közismert. Románia kiugrásával a Vörös Hadsereg gyakorlatilag megkerülte a Keleti-kárpátokat. A délről támadó szovjet csapatok már megközelítették Máramarosszigetet, amikor csapataink föladták a tőle légvonalban mintegy félszáz kilométerre lévő Rahó városát. A szovjet csapatok ekkor, október közepén, kijutva az Alföldre, már elérték Nagyvárad–Debrecen–Hajdúszoboszló–Kisújszállás vonalát.

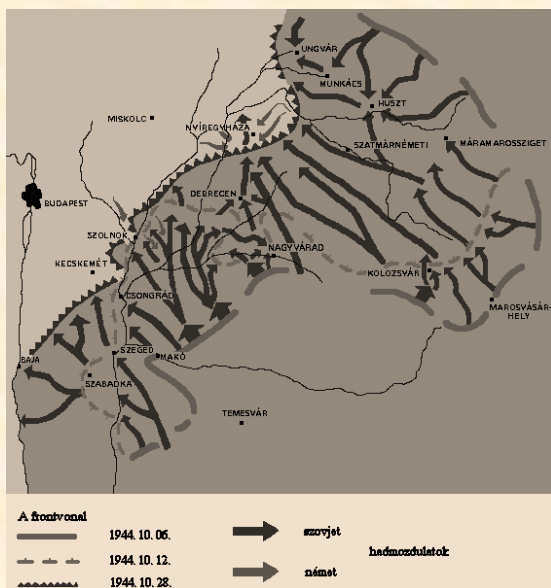
2. Ukrán Front 1944. október 6-án arcvonalának teljes szélességében Máramarostól Pancsováig offenzívát indított. Főerőit (7. gárdahadsereg, 6. gárda harcokosi hadsereg, Plijev lovas-gépesített csoport, 53. hadsereg, 1. román hadsereg) a délkelet-alföldin összpontosítva áttörte a 3. magyar hadsereg védelmét, 8-ára kijutott a Tisza Szeged feletti szakaszára, s hídfőket foglalt a jobb paron. 11-én elfoglalta Szegedet. 21-ére a 3. hadsereg arcvonala a 46. szovjet hadsereggel szemben megszilárdult a Kiskunfélegyháza–Baja vonalon. A 2. Ukrán Front főerői 8-án átkeltek a Hármas-Körösön, 28-áig a 6. német hadsereggel szemben Polgártól Tizsakürtig felzárkóztak a Tisza bal partjára, illetve megvívták a debreceni csatát. A 2. Ukrán Front jobbszárnyán a 27, 40. szovjet és 4. román hadsereg az Észak-Erdélyből visszavonuló 2. magyar és 8. német hadsereget követve november 1-jéig jutott ki a Tisza Csap–Polgár szakaszára. Nyíregyházát október 31-én foglalták el.

<sup>1</sup> Történelmi világtalasz Cartographia 2001.

<sup>2</sup> 1944. legfontosabb eseményei

A tiszántúli hadműveletek részét képező debreceni csata a második világháború egyik legnagyobb páncélos ütközete volt. A szovjet hadsereg hadművelési szintű bekerítésre irányuló offenzívájából fejlődött ki Nagyvárad–Debrecen–Nyíregyháza térségében, október 6–31. között. A Vörös Hadsereg Legfelsőbb Főparancsnoksága szeptember 25-i direktívája szerint a 2. Ukrán Frontnak október 6-án indított támadással fel kellett zárkóznia a Tiszára a Csap–Szeged szakaszon, a 4. Ukrán Frontnak október 1-jén indított támadással át kellett törnie a Kárpátokon a Felső-Tiszára, s a két szovjet hadseregcsoportnak Csap térségében találkozással kellett kerítenie az Észak-Erdélyben harcoló 2. magyar és 8. német hadsereget, illetve az Északkeleti-Kárpátokban addig sikeresen védekező 1. magyar hadsereget. A német Dél Hadseregcsoport arra készült, hogy október 12-én indított támadással (Cigánybáró) kiszorítsa a szovjet–román csapatokat Erdélyből és téli védelemre rendezkedik be a Kárpátok gerincvonalán. A 2. Ukrán Front október végére vette birtokba a Tisza vonalát, illetve a Bácskát és a Duna–Tisza köze déli részét, a 4. Ukrán Front az október 17-től visszavonuló 1. magyar hadsereg nyomában a Kárpátalját. Az előirányzott bekerítést azonban nem tudták megvalósítani, az 1. magyar hadsereg képes volt a rendezett visszavonulásra Szlovákia felé, a 2. magyar és 8. német hadsereg kivágta magát Debrecen és Nyíregyháza között a Tisza irányába. A németek számára ezért a debreceni csata úgynevezett elhárító győzelem (Abwehrsieg) volt.

Szűk értelemben a debreceni csata a Debrecen körzetében október 9–20. között lezajlott találkozóharcok (mindkét fél támadással igyekszik céljait elérni) összessége. A szovjet 6. gárda harckocsi hadsereg és Plijev lovas-gépesített csoport 6-án délről elérte a Sebes-Köröst, utóbbi 9-én Püspökladánytól Nagyvárad felé fordult, a város előtt elakadt 6. harckocsi hadsereg támadásának előmozdítására. A 6. német hadsereg Debrecen–Nagyvárad térségébe vonult vissza, a 2. magyar és 8. német hadsereg 8-án este megkezdte a visszavonult Észak-Erdélyből. 12-én elesett Nagyvárad, 14-től a III. német páncélos hadtest is Debrecen irányába vonult



vissza. Október 10–16. között Debrecentől délre a 6. szovjet gárda lovas hadtest bekerítésben harcolt, a 2. Ukrán Front parancsnoka Kecskemét alól visszafordította a 18. harckocsi-hadtestet. 19-én a zömmel a Cigánybáró hadműveletre és a nyilas puccs biztosítására összevont csapatokból felállított IV. német páncélos hadtest Szolnok felől támadást indított keleti irányba.

#### Hadi helyzet 1944. október

Szovjet részről ide csoportosították át a 7. gárda-hadsereget. 20-án hajnalra a Plijev- és a Gorskov lovas-gépesített csoport elfoglalta Nyíregyházát, s Rakamaznál és Dombrádnál elérte a Tiszát, ezzel kezdetét vette a tág értelemben vett debreceni csata részét képező, a 2. magyar és 8. német hadsereg gyűrűből való kitörését nyező nyírségi csata. 22-én Nagykállónál találkozott nyugat felől az 1., kelet felől a 23. német

páncélos hadosztály, az észak-erdélyi erők ezzel kivonták magukat a katlanból, a Plijev csoport 27-éig bekerítésbe került.

Novembertől a 2. és 4. Ukrán Front hadműveletei Észak-Magyarországon és a Felvidék déli részén folytatódtak. A német hadvezetés a Tisza-vonal, majd az Északi-középhegység déli lábainál kiépített Karola-vonal védelmét szorgalmazta, hogy meggátolja Budapest északi átkarolását és megvédje az észak-magyarországi és a szlovákiai bányá- és iparvidékeket. Budapest és a Mátra között a 6. német, a Bükkben és a Zempléni-hegységben a 8. német, attól északkeletre az 1. magyar hadsereg védekezett.

**1944. november-december**

### *Karola-vonal*<sup>3</sup>

*A német hadászati - hadműveleti védelem Észak-Magyarországot lezáró, előre kiépített egyik fő eleme a Kárpát-medencében. A Mátra, Bükk és a Zempléni-hegység déli lejtőin építették ki. Jobbszárnya Aszódnál csatlakozott az Attila-vonalhoz. Aszód - Hatvan szakasza lezárta a Zagyva völgyében a Balassagyarmatra és a Salgótarjánba vezető utakat, a nógrádi bányá- és iparvidéket. A Mátra előterében az Ecséd - Nagyréde - Gyöngyös - Abasár terepszakaszon, a Bükk előterében az Egerszólát - Egerszólók - Andornaktálya - Szomolya - Noszvaj vonalon húzódtott. A Karola-vonal második vonalát a Mátrafüred - Gyöngyössolymos, illetve az Egerbakta - Sirok terepszakaszon létesítették. Balszárnya a miskolci irányt (borsodi hadiüzemek) és a Hernád völgyét zárta le a Bodrogra támaszkodva. Fontosabb reteszállásai a Tibolddaróc - Emőd - Tiszalúc - Tisza folyó - Tokaj terepszakaszon, majd a Bodrog folyó jobb partján, a Hegyalján és Sárospatakon át Sátoraljaújhelyig húzódtak. Sátoraljaújhelynél csatlakozott hozzá a Gizella-állás. 1944. november - december folyamán Budapest és a Mátra között a 6. német, a Bükkben és a Zempléni-hegységben a 8. német, attól északkeletre az 1. magyar hadsereg védte, a 2. Ukrán Front főerőivel szemben, amelyek csak fokozatosan tudták magukat „átrágni” rajta. Mátrai szektorát a XXIX. német hadtest december 20-án ürítette ki.*



A 2. Ukrán Front főerői és jobbszárnya november 6-án indítottak támadást a Tisza vonaláról. November végére felzárkóztak a Karola-vonalra, a 4. Ukrán Front 18. hadserege az azt keletről fedező Gizella-állásra.

### *Gizella-állás*<sup>4</sup>

*A Róza-állás és a Karola-vonal között északnyugat-délkelet irányában húzódtó, a Karola-vonalat keletről lezáró támpontok rendszere. Déli pontja Sátoraljaújhely, ettől északra a Ronyva-patak jobb partján a Széphalom - Alsóregmec - Felsőmihály terepszakaszt követte.*

<sup>3</sup> gamma21 freeweb

<sup>4</sup> gamma21 freeweb



*Felsőmihálynál kapcsolódott a Róza-álláshoz. 1944. november végétől az 1. magyar hegyi dandár és a 4. német hegyi hadosztály három hétig feltartóztatta a 18. szovjet hadsereget a Gizella-állásra támaszkodva.*

#### *Róza-állás<sup>5</sup>*

*A Karola-állás mögött kiépített támpontok rendszere. A Sajó (Rima) - Hernád völgyét zárta le Putnok és Kassa között. A Hernád völgyét Garadna - Vilmány-D - Regéc - Nagybózsza - Felsőmihály; a Bódva völgyét Edelénynél és a Szögliget - Bódvaszilas; a Sajó völgyét a Bánréve - Serényfalva - Gömörzöllős - Aggtelek terepszakaszon zárta le. 1944. decemberben a 40. szovjet és a 4. román hadsereg a XVII. német és az V. magyar hadtest ellenében lépésről lépésre tudta magát „átrágni” a Róza-álláson.*

Miután a német Dél Hadseregcsoport több sereget átcsoportosított a Dél-Dunántúlra, a 2. Ukrán Front december 5-én felújított támadása két helyen jelentős térnyerést eredményezett. Miskolcot még december 3-án elfoglalták, majd december közepére a szovjet csapatok birtokába került a Borsodi-medence és a Cserhát-hegység. A hónap közepén a 8. német hadsereg kiürítette a Bükköt, a 6. a Mátrát. Karácsonya szovjet kézbe került Salgótarján, az év végére a Sajó-völgye, az Aggteleki-karszt és a Börzsöny.

A szovjet 6. gárda harcokosi- és 7. gárdahadsereg december 19-én érte el az Ipoly dunai torkolatánál fekvő Helembát. A folyót a letkési hídtól a torkolatig a Szent László hadosztály részei védték. 24-ére a szovjet ékek Helemba felől Kicsindnél elérték a Garam alsó folyását. Letkés 24-én, a nyugati parton fekvő Szalka 27-én esett el. Az ipolyi harcok tették lehetővé, hogy az LVII. német páncélos hadtest visszavonulhasson. Ez a 3, 6, 8. német és 2. magyar páncélos hadosztály részeivel ugyanis az Ipoly–Garam között december 22-én Ipolyság irányába ellentámadást indított, hogy a 20-án Léváig jutott 6. szovjet gárda harcokosi hadsereg és a Plijev lovas-gépesített csoport hátába kerülve megakadályozza Budapest északi átkarolását. A támadás a Börzsöny nyugati lábainál elakadt, a hadtest 25–28. között visszavonult a Garam nyugati partjára, Budapest északi átkarolását nem tudta megakadályozni.

A 2. Ukrán Front október végi, november eleji térnyerésével D-K Magyarországon (a trianoni határon belül) hathatós támogatást és ezzel együtt hatalmas lendületet adott a Kárpátalja és Kelet-Szlovákia határán a támadásban megrekedt 4. Ukrán Front csapatainak.

A hadvezetés pánik hangulatban volt, hisz az 1. hadsereget a bekerítés veszélye fenyegette, ugyanakkor nyitott volt a kapu Budapest felé is. Mi sem jellemzi jobban ezt a hangulatot, mint az, hogy az 1. hadsereg hadrendje szinte hetente változott. Napirenden volt a seregetek alárendeltségének változtatása, nagy probléma volt a harcoló csapatok élőerő feltöltése, a hadianyag utánpótlás biztosítása.

*Az 1. hadsereg 1944. novemberi arcvonala: Vásárosnamény-Csap-Ungvár*

*Parancsnokai:*

*Nagy Vilmos vezds. 1940.márc.1.-1941.febr.1.*

<sup>5</sup> gamma21 freeweb

*Schweitzer István vezds. 1941.febr.1.-1942.aug.1.*

*Náday István vezds. 1942.aug.1.-1944.ápr.1.*

*Lakatos Géza vezds. 1944.ápr.1.- máj.26.*

*Beregfy Károly vezds. 1944.máj.26.-júl.25.*

*Farkas Ferenc altbgy. - megbízva*

*Miklós Béla vezds. 1944.aug.3.-okt.16. (a fegyverszünet kérésekor átállt a szovjetekhez)*

*László Dezső vezds. 1944.okt.17-től végig*

*Hadrendje:*

*III. hadtest – pk: Vasváry József altábornagy 1944.11.01-1945.01.01-ig*

*Alárendeltségében:*

- *6. gyaloghadosztály*
- *2. hegyi dandár*

*V. hadtest – pk: Álgya-Pap Zoltán altábornagy 1944.11.15-ig*

*Nagyősi Miklós altábornagy 1944.12.17-ig*

*Ibrányi Mihály altábornagy 1945.03.01-ig*

*Alárendeltségében:*

- *13. gyaloghadosztály*
- *1. hegyi dandár*
- *15. német gyaloghadosztály*
- *a német Scholze csoport*
  - 8. felderítő osztály,*
  - 8. pc. felderítő osztály,*
  - Egy SS légvédelmi tüzérosztály.*

A hadsereg jobb szárnyán Tiszánána és Tiszakeszi között a magyar IX. hadtest 9. hártárvadász dandár /hegyi ho./- a és az ujjászervezett 27. gyaloghadosztálya Tokaj és Cigánd között a német XVII. hadtest alárendeltségébe tartozó magyar 2. tábori póthadosztály, a magyar 24. gyaloghadosztály és a Cigánd – Csap közötti arcvonal-szakasz feltétlen tartására feladatot kapó magyar 16. gyaloghadosztály jelentette.

Nézzük ezek után a Sajó-völgyében történt eseményeket!

Teljesen egyértelmű volt, hogy a német – magyar csapatok a kiépített védővonalakon próbáltak szilárd védelmet kialakítani. A térségünkre esett a Róza-állás, amely védelmét a magyar 1. hadsereg látta el. Az 1. magyar hadsereg a Heinrici-seregcsoporthoz költözött.

Az 1. hadsereg arcvonalán a magyar és a német csapatok visszavonulása 1944 decemberétől folyamatosra vált. A kibontakozó szovjet támadások miatt Erdély és Kárpátalja felől is – majd a veszített debreceni csata után – csak az észak felé vezető utakon, vasutakon volt lehetőség a magyar német seregekre visszavonására és az utánpótlások biztosítására. A Hernád, Bódva, Sajó völgyeken lehetett ezeket a dolgokat megoldani valamilyen szinten. A szovjet 27. hadsereg Sajó, majd Bódva-völgyi előrenyomulása, valamint az 1. hadsereg V. hadtestének egyes szakaszain elért szovjet és román betörések miatt december 15-én először a Hernád völgyét lezáró, trianoni határhoz közeli Garadna-Vilmány-Regéc-Nagybózsva-

Felsőmihályi vonalában műszakilag részben előkészített Róza-állásba vonultak vissza. A nyomukban előretörő szovjet 40. és román 4. hadseregek elővédjeivel december 15-én a 24. gyalogezred által védett Hernád völgyi Forró községben, december 17-18-án pedig a 19. gyalogezred harccsoportjának Pálháza-füzérradványi reteszállásában súlyos harcokat vívtak. A visszavétel közben, december 17-én a német hadvezetés újból megváltoztatta a magyar csapatok alárendeltségi viszonyait, s az 1. hadsereget a német XVII. (német 4. és 3. hegyi hadosztályok és az újjáalakult magyar 1. hegyi hadosztály) és a magyar V. hadtestekkel (16. és 24. gyaloghadosztályok, 2. tábori póthadosztály) a Heinrici-seregcsoporthoz kötelezte. Az egyes magyar seregtestek 2500-3000 fős ütközetállományukhoz képest még mindig magas élelmezési létszámot jelentettek. Így fordulhatott elő, hogy az 1. hadsereg 160 000 főben meghatározott december 14-ei létszámjelentését követően a valós adatok kiderítésére a német Dél Hadseregcsoporthoz alárendelt német seregcsoporthoz vizsgálatot követelt.

A Heinrici-seregcsoporthoz feladata a Szepes-Gömör Érchegeység területének tartása, s egy összefüggő arcvonal kialakítása volt. A védelem súlyát a magyar 1. hadsereg Rimaszombat és Rozsnyó környékén, a német 1. páncélos hadsereg Kassa körzetében képezte. A felvidéki terület birtokbavételére a 4. Ukrán Front 18. hadserege keleti irányból Kassa, Poprád és Zsolna felé támadott, a 2. Ukrán Front szovjet 40. és román 4. hadseregeinek pedig délről, Dobsina irányú előretörésükkel kezdetben a Kassa körüli német seregtestek megsemmisítésében kellett részt venniük, majd Besztercebánya felé kellett folytatniuk előrenyomulásukat. Az 1945. január 12-én megindított ellenséges támadás előtt az 1. hadsereg magyar seregtestei közül a 24. gyaloghadosztály, illetve az 1. hegyi hadosztálybeli zászlóalj a Rozsnyó térségében és az attól délre, délkeletre levő Szilicei-fennsík, a 16. gyaloghadosztály és a 2. tábori póthadosztály pedig tőlük keletre a Torna-Abaújszina vonalon védekeztek. Különösen a 2. Ukrán Front román 4. hadserege által támadott 24. gyaloghadosztály védelmi harcai voltak eredményesek.

A román 4. hadsereg VI. hadtestének hadosztályai már december 20-án elérték a Szilicei-fennsík területét, sőt lejutottak a Szádellői-völgybe is. További előrenyomulásukat azonban az ott védekező német 4. hegyi hadosztály csapatai megállították, s a támadókat Szádalmás irányába vetették vissza. A harcok ezt követően a Szilicei-fennsík uralgó magassági pontjaiért folytak, de december 25-től már a néhány magyar hegyivadász zászlóaljjal megerősített magyar 24. gyaloghadosztály részvételével. A védőállásokat az 1938-as határrevízió miatt felrobbantott cseh erődrendszer betonbunkereinek vonalán alakították ki. Magasabb fekvésük miatt a Szádalmás felől támadó ellenséggel szemben ugyan előnyösebbek voltak, de a tüzelőállások kiépítéséhez csak a bunkerek köveit lehetett felhasználni. A sziklás talajon nemhogy lövészárkot, de még lövészgödört is nagyon nehezen lehetett kiásni. Az első vonalban a szinte fedezék nélkül harcolók sokat szenvedtek az ellenség tüzérségi és aknavetőtűztől, a tüzérségi becsapódások nyomán szétrepülő szikladaraboktól, s ki voltak téve a januári hideg időjárás minden kellemetlenségének is. Az 1945. január 4. és 11. közötti időszakot kivéve a magyar alakulatoknak itteni védelmük szinte valamennyi napján számos század-, illetve zászlóalj erejű támadást kellett elhárítaniuk, s több elvesztett magassági pont visszafoglalásáért kellett harcba bocsátkozniuk. Január 21-ig tartó sikeres helytállásuk lehetővé tette, hogy a Felvidék keleti részét nyugati irányban feladó saját csapatok visszavonulását a szovjet és a román csapatok a rozsnyói völgyön át nem tudták megakadályozni.

Január 18-án a német hadvezetés hozzájárult az 1. hadsereg erősen leharcolt seregtesteinek teljes kivonásához, a Cseh-Morva Protektorátus területére történő hátravonásához, illetve ottani feltöltéséhez. A 24. gyaloghadosztály hátravonására a Dél Hadseregcsoport tartalékihiányra való hivatkozása miatt azonban nem került sor, s a Lengyelországból visszatért 5. tartalék hadosztály néhány zászlóaljával kiegészített seregtestet a német 8. hadsereg XXIX. hadtestének alárendelve a Garam folyóra merőlegesen, Kisgaram (Hronec) központtal létesített hosszú arcvonalszakasz védelmére rendelték. Február 8-tól március 31-ig tartotta állásait, jelentősebb veszteségei csupán a sajbai védőszakaszon voltak. Ezen utóbbi szakaszon védekező 24/I. zászlóalj harcairól Buzsáky László százados a következőket vetette papírra:

*"A szemben levő románok ott, ahol támadtak, mindig arctámadással kísérleteztek. Szinte mindig eredménytelenül. Védőink közül nappal csak a figyelők tartózkodtak figyelőhelyükön a mély hóban ázott futóárkokban. A védők többi része egy-egy kalyibaszerű óvóhelyen melegedett, vagy fázott. Szükség esetén a figyelő riasztott. Sikerült minden alkalommal idejében érkezni a mély hóban támadó románok elé és támadásukat sokszor még tüzzel, de sokszor kézigránáttal verték vissza (.). Azután jött a sötétség, az éjszaka, a béke időszaka. A mieink is, a románok is kimásztak védőállásaikból, hatalmas tüzet raktak, egymástól 80-100 méterre, körülállták saját tüzüket, egymást alaposan szem előtt tartva, anélkül, hogy fegyvereket használtak volna, melegedtek, felváltva szunyókáltak hajnalig."*

Március elejétől e harcoktól nem mentesültek a magyar 16. gyaloghadosztály még harcképes csapattestei sem, melyeket a német XLIX. hadtestnek alárendelve a Vág-völgyében vetették be.

A szovjet 18. hadsereg Liptószentmiklós- Besztercebánya-Garam folyó vonalán megindított március 28-i támadása alatt a felvidéki területre szorult magyar csapatok visszavonulása egyre folyamatosabbá vált. A 24. gyaloghadosztály Stubnyafüredőig visszavonulva parancsnoksága elhatározására április 6-7-én beszüntette a további értelmetlen harcot. Az 1944/45-ös kárpátoki, illetve magyarországi harcok során, egyedülálló módon a szembenálló szovjet alakulat parancsnokságával kiegyezve 2466 fős személyi állománya mentesült a hadifogságtól, s Hajmáskérre szállítva magvát képezhette a szerveződő magyar demokratikus hadsereg 5. hadosztályának. A seregtest nem átállt részei április 16-ig Zlin-Kremsier területét érték el, s Prossnitz területén próbálták meg újjászervezni. Az 1. hadsereg január végétől hátravont többi alakulatának (2. tábori póthadosztály, 16. gyaloghadosztály) személyi állománya a Vág folyó völgyébe jutás után még nem mentesült a harcoktól. Egy része ugyan cseh-morva területen az ottani partizánmozgalomba való bekapcsolódása ellenére szovjet hadifogságba került, közel 22 ezer fős kontingense viszont német és hungarista alakulatokba vonva Sziléziában, illetve a Vág-völgyében harcolt tovább. Az utóbbi csapattestek zöme a 16. gyaloghadosztályba tartozott, amelyet a német 1. páncélos hadsereg XLIX. hegyi hadtestének alárendeltségében zömében Árva, részeivel a Vág felső folyásának területén vetettek be, s az elhárító és utóvédharcok alatt 30-40%-os veszteséget szenvedett.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Szabó Péter: A magyar 1. hadsereg észak-magyarországi hadműveletei  
[http://www.hadakujan.hu/tortenetek\\_visszavonulas.php](http://www.hadakujan.hu/tortenetek_visszavonulas.php)

6. gyaloghadosztály, Komárom: felállító alakulatai a székesfehérvári 4. és a komáromi 6. könnyű hadosztály???

November első hetében jelentős változások történtek az 1. magyar hadsereg hadrendjében.

A 6. és a 13. gyaloghadosztályok, illetve a III. hadtestparancsnokság feloszlott, a német XVII. hadtest a német 8. vadászhadosztállyal, illetve a magyar 24. és 16. gyaloghadosztályokkal november 5-től a magyar 1. hadsereg kötelékébe került, a magyar 2. hegyi dandár pedig a 76. határvadászcsoporttal együtt Ungvár dél-Szürte-Nagykapos területén kivonás nélkül, harcok közepette beleolvadt az 1. hegyi dandárba. A későbbiek során a magyar hadsereg alárendeltségébe vonták az Erdélyből visszavonuló 2. tábori póthadosztályt és a német 4. hegyi hadosztályt is.

A 16. gyaloghadosztály ( Szolnok: felállító alakulatai a szolnoki 16. és a debreceni 17. könnyű hadosztály<sup>8</sup>) (Bardóczy Ferenc vezérőrnagy, 1944. augusztus 15-ig, Vasváry József vezérőrnagy november 1-jéig, Karátsony László vezérőrnagy október 16-ig, Mészöly Elemér vezérőrnagy december 1-jéig, Pápay Alajos ezredes) -> (10., 11., 19. gyalogezred, 16., 17., 18., 76. tüzérosztály, 56. utász zászlóalj, 16. felderítőosztály, 16. híradózászlóalj, VI. önálló légvédelmi gépágyús üteg.)

A hadosztályt 1944. február 13-án mozgósították és március végén az 1. hadsereg VII. hadtestének rendelték alá, 76. tüzérosztályát a 18. tartalékhadosztályhoz vezényelték. Részt vett a Kolomea elleni támadó hadműveletekben, 1944 júliusában a szovjetek támadásától súlyos veszteségeket szenvedett, ekkor a 18. tartalékhadosztály maradványaival töltötték fel és a 76. tüzérosztály is visszakerült hozzá. Augusztus-október között az V. hadtest kötelékében az 1. hadsereg arcvonalának középső szakaszán védte a Hunyadi-állást és az Árpád-vonalat. November folyamán több harccsoportban Csap, Sátoraljaújhely térségében harcolt, tüzérségét a 8. német hadseregnek rendelték alá, a 76. tüzérosztályt pedig a Szent László hadosztályhoz irányították. Csapnál a 19/I. és 19/II. zászlóalj megadta magát a szovjet csapatoknak, nyolc zászlóalja és kilenc ütege viszont december közepéig a 4. német hegyi hadosztályba tagozódva harcolt. November végétől a seregtest maradékát pihentetés és újjászervezés céljából Gönc-Bodoló térségébe irányították, de 8 zászlóalja ezalatt is német alárendeltségben (a Schulczcsoport és az 1. sí-vadászhadosztály kötelékében) maradt. Az újjáalakult hadosztály gyalogezredei feltöltés után 1500-2000 főt számláltak, és ide osztottak be egy-egy ismeretlen hadrendi számú hegyi és gépvontatású tüzérosztályt, valamint az 5. tüzérosztályt és számos egyéb közvetlen alakulatot is. 1945 januárjától ismét a hadosztály-parancsnokság vezette csapatait, január 27-től viszont három zászlóalját közvetlenül a 8. német hadseregnek, majd az 1. páncélos hadseregnek rendelték alá. Az utóbbi egységek a 304., illetve a 320. népi gránátos hadosztállyal Rózsahegy-Liptószentmiklós között harcoltak. Az egységek részt vettek a felvidéki harcokban. 1945. április 20-án a hadosztályt kivonták az arcvonalból, kivéve tüzérségét, amely a háború végéig harcolt, és 1945. május 7-8-án a Cseh-Morva Protektorátus területén kapituláltak.<sup>9</sup>

24. gyaloghadosztály (Ungvár: felállító alakulatai a 22 nyíregyházi és a 24. ungvári könnyű hadosztály<sup>10</sup>) (Pintér Aladár vezérőrnagy 1944. június 1-jéig, Markóczy János

<sup>7</sup> HADTÖRTÉNELMI LEVÉLTÁRI KIADVÁNYOK FOND- ÉS ÁLLAGJEGYZÉK

<sup>8</sup> HADTÖRTÉNELMI LEVÉLTÁRI KIADVÁNYOK FOND- ÉS ÁLLAGJEGYZÉK

<sup>9</sup> <http://www.freeweb.hu/zht/fe/kat.html>

<sup>10</sup> HADTÖRTÉNELMI LEVÉLTÁRI KIADVÁNYOK FOND- ÉS ÁLLAGJEGYZÉK

vezérőrnagy szeptember 27-ig, *Osztovszki Ferenc* ezredes október 12-ig, *Karlóczy Ferenc* ezredes október 16-ig, *Tarnaváiy Árpád* vezérőrnagy október 23-ig, *Keresztes Gyula* ezredes 1945. január 31-ig, *Rumy Lajos* ezredes április 1-jéig, *Muzsay Ferenc* ezredes április 7-ig) (12., 21., 24. gyalogezred, 22., 23, 24., 78., VIII. tüzérosztály, 24. felderítőosztály, 58. utász-zászlóalj, 24. híradózászlóalj, VIII. légvédelmi gépágyús üteg.)

1944. február 13-án mozgósították és az 1. hadsereg VI. hadtestéhez szállították, 7! tüzérosztályát leadta a 19. tartalékhadosztálynak. Az 1944. áprilisi támadó hadműveletek során nyugati irányból 12 kilométerre közelítette meg Kolomeát, és az itt elé: állásokban védekezett 1944. július végéig. A Prut folyó völgyében történt elkeseredett védelmi harcok során a harcokocsikkal támadó szovjet erők a hadosztály. tüzérségének több ütegét egyszerűen legázolták. A harctevékenység mellett Gyelatin város irányába történő visszavonulás során jelentős személyi és hadianyag veszteséget szenvedett Augusztusban a feloszlott 7. gyalog és 19. tartalékhadosztály maradványaival töltötték fel. Szeptember 23-ig a Légió-hágó és Tatár-hágó közötti szakaszon a Hunyadi-állást, majd október 16-ig az Árpád-vonal; védte. Kárpátaljáról a Tiszához vonult vissza és Révleányvár-Bodrogkeresztúr között november 27-ig tartotta állásait. Itt két határvadász-zászlóalj (feltehetően a 20. és 31 is alárendeltségébe került és beolvadt egységeibe a 63., 66. határvadászcsoport) A hadosztály több alkalommal ellentámadásokkal megsemmisítette a Tisza, illetve Bodrog északi partján kialakult román és szovjet hídfőket és csak az északi szomszédok visszavonulása miatt adta fel a Bodrogközti. A hadosztály tüzérséggel támogatott zászlóaljai november 20-22 között a román 18. gyaloghadosztály - egy Kenézlőnél átkelt harccsoportjának döntő többségét megsemmisítette. A harcok hevességére jellemző hogy a Maár Gyula őrnagy által vezetett 12/III /Nyírbátor/ zászlóalj 50-60 %-os veszteséget szenvedett. Hősies tettük elismeréseként megkülönböztető díszjelvényként háromágú fenyőágot viselhetek sapkájukon.

December 15-ig Bodrogkeresztúr Sárospatak, december 25. és 1945. január 20. között a szilicei fennsíkon Kraszna Horka-Rozsnyó térségében védekezett. Az innen történt visszavonulás után a seregtest március 26-ig Besztercebánya-Zólyom közötti állásokba került. 1945. április 4-között a visszavonuló csapatok jelentős része Stubnyafürdőnél felvette a kapcsolatot a szovjet oldallal, és fegyvereivel együtt 6-7. között 2587 katona átállt. A hadosztály maradéka a Cseh-Morva Protektorátus területén kapitulált, egyes részei az utolsó napokban bekapcsolódtak a cseh partizánmozgalomba.<sup>11</sup>

„2. póthadosztály (Czlenner Imre ezredes 1944. szeptember 17-ig, Dobák Dénes ezredes november 24-ig) (3, 16, 22. pótgyalogezred, 2. pöttüzeosztály, 2. híradó-pótzászlóalj, utászs század?)

1944. augusztus 24-én mozgósították és a IX. hadtestnek rendelték alá, amely augusztus 25-től súlyos elhárító harcokat vívott a Székelyföldön, 27-én ellentámadással visszafoglalta Gyergyószentmiklóst, amelyet szeptember 1-ig tartott. A hadosztály alárendeltségébe került még a 26, 32, 34. határvadász-, 8., 13. székely határőr-, valamint a 27/1—II. pótzászlóalj és a 32/1. erődszázad. Szeptember elejétől napi 100-120 embert vett. A folyamatos visszavonulás miatt a küzdő zászlóaljak szeptember 11-től gyakorlatilag állandó mozgásra kényszerültek. Szeptember 17-én Görgényhodáknál egy szovjet támadás

<sup>11</sup> <http://www.freeweb.hu/zht/fe/kat.html>

áttörte a hadosztály állásait és súlyos veszteségeket okozott. Csupán a Maros mentén, Szászrégen magasságában állt néhány napig a front. Október elején két székely hegyi tüzérszázalal és a 65., 69. határvadászcsoporthal együtt a 15. német hadosztály egységeibe osztották be. Részt vett Nyíregyháza; Napkor és Oros visszafoglalásában. Csap térségében ismét nagy veszteségeket szenvedett, majd október végétől Tokaj-Szerencs között a Bodrog, illetve a Tisza folyamvédelmét látta el. 1944. november 27-én élelmezési létszáma 3361 főt tett ki. December 12-ig Mádtól délre, majd a szovjetek Miskolctól északra történt áttörése után a Zempléni-hegységen át visszavonult, és december 25. után Kassa-Nagyida térségében harcolt, itt egyes alakulatai a német 1. sívadász hadosztály kötelékébe kerültek. A16/11. zászlóalj kiküldönítetten januárban Hárskútnál került bevetésre. Január végére a hadosztály Makranc-Mecenzéf között felmorzsolódott, parancsnokságát január 20-án Grafenwöhrbe irányították, ahol a tervezett Kossuth SS-hadosztály felállítását vette volna át. Két zászlóaljja (3/III. és 22/III.) azonban végig a 15. német gyaloghadosztály kötelékében maradt, és áprilisban Zalovec térségében (Csehország) még harcolt. A hadosztály zöme Grafenwöhrben 1945. április 23-24. között tette le a fegyvert.”<sup>12</sup>

A támadók a szovjet 40. és a román 4. hadsereg voltak (Aramescu román tábornok). Már itt is látszik az egyenlőtlenség, hiszen két hadsereg ellen, csak két hadtest tudta a védelmet vállalni!

A szovjet 40. hadsereg (F. F. Zmacsenko altábornagy) a következő csapattestekből állt.:

- 50. lövészhadtest
  - 133. lövészadosztály
  - 240. lövészadosztály
- 51. lövészhadtest
  - 42. gárda- lövészadosztály
  - 38. lövészadosztály
  - 232. lövészadosztály
- 54. megerősített körlet
- 159. megerősített körlet
- 153. ágyús tüzérdandár
- egy hadrendi szám nélküli önálló tüzérezred
- 680. páncéltörő tüzérezred
- 10. hegyi aknavető-ezred
- 9. légvédelmi tüzérhadosztály részei (két légvédelmi tüzérezred)
- 34. önálló páncélvonat-zászlóalj
- 4. műszaki dandár
- 21. önálló lángszórós-zászlóalj
- 176. önálló hátilángszórós-század

A szovjet lövészadosztályok három lövészezredből, ezredenként három lövészzászlóaljból, zászlóaljanként három lövészs századból álltak. A zászlóaljak egy géppuskás-, egy aknavetőszázaddal (9 db 82 mm-es aknavető) és egy páncéltörő ágyússzázasszal (3 db 37 mm-

<sup>12</sup> <http://www.freeweb.hu/zht/fe/kat.html>

es páncéltörő ágyú) rendelkeztek. A lövészhadosztály harcértékét összesen 11.706 fő, 72 (közepes és könnyű) löveg, 126 aknavető, 12 légvédelmi és 57 páncéltörő ágyú, 107 páncéltörő puská, 18 (14,5 mm-es) nehézgéppuska, 166 (7,62 mm-es) géppuska, 337 (7,62 mm-es) golyószóró, 3594 (7,62 mm-es) géppisztoly, 6330 (7,62 mm-es) puská és karabély, valamint 342 különféle gépkocsi adta.



A szovjet hadosztályok önmagukban nem voltak jelentősen erősebbek a magyar vagy német alakulatoknál.

*Vasútvonalak Borsod-Abaúj - Zemlénben és a Felvidéki részeken*

Harcértéküket az emelte meg jelentősen, hogy a Front-parancsnokságok nagyszámú tüzérséget, harcokszó és gépesített vagy gépkocsizó lövész alakulatokat csoportosítottak a főcsapást mérő lövészalakulatok sávjába. A Frontokhoz szervezetszerűen nem tartoztak tüzérsapatok, de a Legfelsőbb Főparancsnokság úgynevezett. tüzértartalékából mindenkor bőségesen álltak rendelkezésükre. Így nem a gyalogság, hanem a tüzérség fölénye volt nyomasztó.

A lövészcsoportokat megerősítették vagy támogatták harcokszó és gépesített alakulatok is. Ezeket általában nem az áttörés kiharolására, hanem az áttört lövészalakulatok „sikerének” kifejlesztésére vetették be. A páncélos és gépesített hadtest páncélosainak száma nem tért el nagyon egymástól, a harcokszó-hadtest 270 harcjárművet számlált, a gépesített 246-ot. Ehhez tartozott még 8-8 sorozatvető (48 indítókerettel) 36, illetve 80 löveg, valamint 94, illetve 154 aknavető.

A szovjet erőket az 5. légi hadsereg egységei támogatták.

Az 1. és 4. román hadsereg harcoló állománya együtt 138.073 katonával, 611 löveggel, 1809 aknavetővel, 6500 géppuskával és 8159 géppisztollyal rendelkezett.



A román 4. hadsereg a 2. és 6. hadtestekből állt, amelyekben a 3, 6, 9, 11, 18, és 20. gyalog-, 1, és 8. lovashadosztályok működtek.

*Sajókaza tábori repülőtér,  
1944. szeptember-október*

A 4. hadsereg kötelékébe tartozott még egy hadrendi szám nélküli páncélos csoport, állományában egy gépesített vadászászlóaljjal, egy harcokszó-zászlóaljjal, egy 75 mm-es páncéltörő tüzérszázallyal, egy légvédelmi tüzéruzeggel, egy sorozatvető-osztállyal és három műszaki századdal. A harcokszó-zászlóalj egy harcokszó-századból és egy rohamlöveg-századból állt, összesen 16 harcokszóval és rohamlöveggel

A román egységeket az I. román légi hadtest támogatta.



A támadók természetesen a folyó völgyekben kiépített fő közlekedési utak, vasutak mentén támadtak, mivel itt mind az előrejutás, mind az utánpótlás könnyebbnek látszott. Az erősen leharcolt csapatok, a jelentős túlerőben támadó ellenséggel szemben, a védekezést és a visszavonulást ezekben a térségekben főként a Hernád, Bódva, Sajó – völgyén tudták megtenni.

Igen fontosak voltak mind a közutaknak, mind pedig a vasúthálózatnak.

A Sajó-völgy iparának, bányászatának, közlekedésének igen nagy jelentősége volt a háborús erőfeszítésekben. A diósgyőri, ózdi kohászati üzemek, jelentős fegyvergyártási kapacitás – Diósgyőrben készültek a lövegcsövek – a rimamurányi, salgótarjáni kohászati kapcsolatok, a felvidék e részeihez közeli vas- és ásványbányák, papírgyárak, fakitermelés igen nagy jelentőséggel bírtak.

Trianon után felértékelődtek a borsodi, ózdi barnaszénkészletek, melyek bányái szintén e térségben voltak.

A vasúti közlekedés és szállítás abban az időben meghatározó jelentőségű volt.

Csak példaként említjük meg, hogy 1944. szeptember 22-e után Sajókaza mellett, a Sajó-folyó árterén kialakított tábori repülőtérré települt a SG. 2. Stuka Geschwader (Ezred, Hans-Ulrich Rudel alezredes, ezredparancsnok) III. Gruppe-ja (osztály). Az alakulat, a már korszerűtlen, Ju-87D-5 változatot repülte. Október közepe táján még ezen a repülőtéren voltak, mivel a Sajó hirtelen áradása ezekben a napokban volt, és a naplók szerint a víz elöntötte a gépeket. 8 napig nem tudtak bevetésre járni! 1944. október 19-én még innen felszállva támadtak Debrecen környéki célokat.<sup>13</sup>

Az „Aranyas” hivatkozott számában csak a SG. 2. Stuka Geschwader itteni működéséről esett szó, azonban visszaemlékezés alapján német vadászalakulat, vagy annak egy része is volt a kérdéses időben a sajókazai repülőtéren.

A szemtanú szintén a miskolci Gépipari Középiskola III. éves diákja volt abban az időben és a barcikai Kiserőmű-telepen laktak. Emlékezete szerint a gépek száma 20... 25 db lehetett. Mint fiatalok rendszeresen látogatták a repülőteret, figyelemmel kísérték az ott folyó munkát, annak ellenére, hogy ez haditerület volt, a németek nem bánták, ha a fiúk ott vannak!

A Sajó árvize emlékezete szerint október első harmadában volt. Emlékezett arra is, hogy a gépeket Szuhakálló felé, a magasabban fekvő területekre menekítették.

A történésekről beszélgetve közölte, hogy Sajókazinc és Barcika térségében német és román Bf-109 vadászgépek, légi harcot vívtak, az időpontra sajnos nem emlékszik, de ez a román légierőnek a térségben végzett tevékenysége alapján, 1944. szeptember 6.-a után bármikor lehetett. Erre nézve támpontot adhatnak, a következőkben összefoglalt – a térséget ért – légitámadások összesítései.”<sup>14</sup>

Magyarország 1944 tavaszi német megszállása azt jelentette, hogy az országot az angolszászok ezután támadási területnek minősítették. Innentől kezdve hazánk a stratégiai bombázási célpontok listájára került. A RAF és az AAF ezután elkezdte a jelentős ipari objektumok és közlekedési csomópontok módszeres rombolását.

<sup>13</sup> Aranyas, 2007. június 58. oldal Jákfalvy Z: Százezer rubeles vérdíj (Hans-Ulrich Rudel)

<sup>14</sup> Begov Aladár visszaemlékezése (Édesapám évfolyamtársa a miskolci Magyar Királyi Állami Gépipari Középiskolában)

Az angol-amerikai stratégia a román kiugrás után a „kibombázni Magyarországot a háborúból” elv alapján épült fel és ezek után már nem csak a legnagyobb ipari objektumok, a fegyver- repülőgépgyártás, olajfinomítás, hanem a közlekedési csomópontok, a szállítás, a vasút, a hidak, repülőterek is a közvetlen támadások célpontjai lettek. A következő fejezetben a térségünket ért támadásokat összefoglaltuk.

Horthy Miklós kormányzó 1944. október 15-i, sikertelen fegyverszüneti kísérlete, majd az ezt követő nyilas hatalomátvétel, ezt a helyzetet még jobban súlyosbította.

#### SZÁLASI FERENC KIÁLTVÁNYA

1944. október 16.

*A Kormányzó úr visszavonult az államügyek vitelétől, és tudomásul vette Lakatos Géza miniszterelnök és kormánya lemondását. A rendkívüli helyzetre és körülményekre való tekintettel hozzájárult ahhoz, hogy az államfői kérdés rendelkezésére (sic!) háromtagú kormánytanácsot alakítsak, valamint az államfői hatalom gyakorlására vonatkozó javaslatnak előterjesztése és törvényes formák között történő elfogadása időpontjáig magyar királyi miniszterelnöki minőségben ideiglenesen a kormányzói jogkört is gyakoroljam, nehogy a késedelemből nemzetünkre és hazánkra súlyos kár és veszedelem származzék.*

*Budapest, 1944. október 16.*

*Szálasi Ferenc  
(miniszterelnök)*

Ezeknek eredménye – sok más eseménnyel együtt - a visszaemlékezés 1944. október 21-ére vonatkozó része.<sup>15</sup>

A lényeges mennyiségi fölényben levő amerikai bombázók és vadászok megfékezésére már nem volt erő. A támadó bombázókat védő vadászok jelentős része ennek megfelelően alacsony támadási feladatokat hajtott végre, rombolva mind a közlekedési eszközöket, élőerőt, zavart keltve mind a katonai, mind a polgári személyek között.

Augusztus végétől a szövetséges hadászati légierő elsőrendű feladata lett Magyarországon a 2. és a 3. Ukrán Frontok támadásainak hadászati biztosítása.

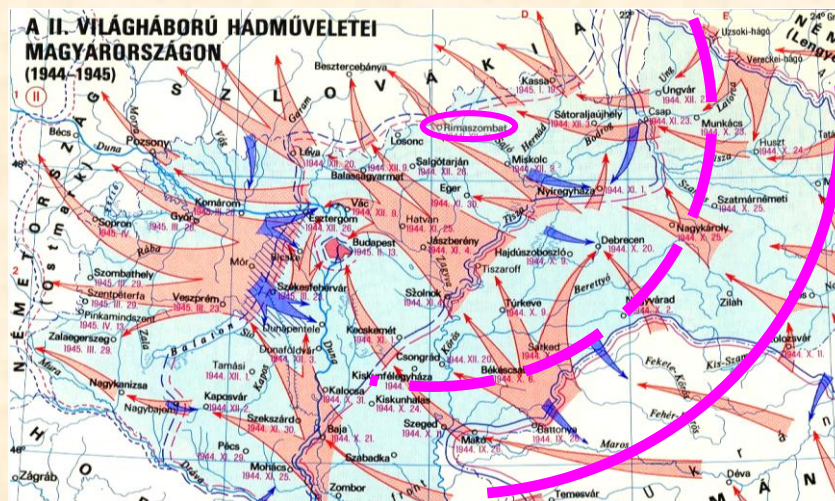
Az amerikaiak és a RAF egyértelműen olaszországi bázisokról repülték feladataikat.

Ugyanettől az időponttól rendszeressé váltak a szovjet taktikai és hadműveleti bombázókötelékeinek magyar célpontok elleni támadásai, mivel ekkorra a szárazföldi hadműveletek is elérték az országunk területét.<sup>16</sup>

A repülési szakkönyvekben általában 300 km távolságban szokás a szovjet taktikai bombázások támadási mélységét megadni. A térképen Rimaszombathoz viszonyítva megadtunk egy 200 és egy 300 km távolságkört. Ez alapján látható, hogy a mely területeken lehettek a támadás kiindulási repülőterei

<sup>15</sup> Visszaemlékezés 1944. október 21.

<sup>16</sup> Pataky-Rozsos-Sárhidai: Légi háború Magyarország felett II. 169. oldal



A 200 km keleten Huszt-Munkács, délkeleti irányban Debrecen-Nagyvárad, déli irányban Csongrád - Kiskunfélegyháza.

A 300 km távolság a Tatar-hágóig, Kolozsvárig, Temesvárig tart!

A dátumok alapján egyértelműen kijelölhetők azok a területek, melyek az általunk vizsgált – 1944 október 31 – időpontban már szovjet megszállás alatt voltak.

A 2. Ukrán - a térképen délről Debrecen-Nyíregyháza felé, valamint Kolozsvár irányából támadó - Frontot az 5. légi hadsereg támogatta (*Gorjunov* repülő vezérezredes).

A Sajó-völgyét az amerikai, és szovjet légitámadások mellett, a román bombázások is sújtották. A román repülők 1944. szeptember-december között, erdélyi, majd fokozatosan magyar célpontokra, 612 bevetést repültek, 805 felszállással, eközben 64 gépet vesztek. 1945. január 6-án vonták ki őket Magyarországról és Szlovákiába települtek, ahol a háború végéig újabb 36 gépet vesztek.

A 3. Ukrán Frontot támogató 17. légi hadsereget Szugyec repülő vezérezredes vezette, melybe 965 gép tartozott.<sup>17</sup>

A 4. Ukrán Front, amely az Északi-Kárpátokon próbált áttörni, a 8. légi hadsereggel működött együtt. (Zsdanov repülő altábornagy). Ennek kereteiben működtek a szovjet távolbombázó erők, melyek főleg éjszakai bevetéseket hajtottak végre.<sup>18</sup>

A Sajó-völgyében a térkép, illetve más művek, visszaemlékezések alapján a következő dátumok azok, amelyek a szovjet megszállás kezdetei:

- o Miskolc 1944. december 3. (4.?)
- o Bánréve 1944 december 20. (19.?)
- o Rimaszombat 1944 december 21.

Ahhoz, hogy a Sajó völgyén való, Felvidék és egyéb térségek felé való visszavonulásról, menekülésről képet kapjunk, néhány dolgot szeretnénk idézni. Ráadásul ezt olyan magas rangú katonatiszt, mint vitéz Major Jenő vezérezredes, valamint olyan visszavonuló fiatalemberek emlékei alapján, akik katonai iskolák növendékei voltak, tehát, ha úgy tetszik „szakma-

<sup>17</sup> Pataky-Rozsos-Sárhidai: Légi háború Magyarország felett II. 249. oldal

<sup>18</sup> Pataky-Rozsos-Sárhidai: Légi háború Magyarország felett II. 249. oldal

belinek” számítottak ezen a téren: Ezek bizony rámutatnak a sokszor kétségbeejtően kaotikus állapotokra.

„....Egyéb anyag ugyancsak rengeteg sok jött Magyarországról. Ezek sorsát a magyar felelős szervek nem kísérték figyelemmel, azaz az anyagszállítványokkal nem küldtek kísérő személyzetet. Ennek az lett a következménye, hogy a szállítványokat a német vasutak összevissza tologatták, arra, amerre üres, befogadóképes állomásaik voltak, ahol az anyag azután hetekig, sőt hónapokig vesztegelt valami kitérővágányon, vagy pedig lerakták valahova az isten szabad ege alá, avagy beraktározták, esetleg fel is használták, csak éppen a magyarokat nem értesítették az anyag hollétéről. Így ment veszendőbe vagon-, sőt vonattételekben dohánynemű, üzemanyag, élelmiszer, felszerelési és hadianyag, élő állat, értékes gépek, gépjárművek stb...

....Ennek értelmében a katonák és közfunkcionáriusok kötelesek családtagjaikat magukkal hozni. A csapatok és hivatalok letelepítését, illetve elhelyezését az illető német szakminisztériumok és szervek irányítják, és helyet is ők jelölnek ki számukra. A polgári lakosság letelepítése az alábbi 4 „Gau”-ba történik: a Felső-Duna vidéke Linz székhellyel, Bayreuth, hasonló nevű székhellyel, Szászország Drezda székhellyel és Alsó-Szilézia Breslau székhellyel. Cseh- és Morvaország nem jöhet tekintetbe sem csapatok, sem polgári lakosok elhelyezésére. A felsorolt Gau-k területén igyekeznek a magyar lakosságot zárt tömegekben elhelyezni, magyar közigazgatással, magyar orvosi, egyházi és iskolai berendezésekkel. A magyar tiszt és tisztviselői családokat igyekeznek abban a helyiségben elhelyezni, ahol a családfők szolgálót teljesítenek. A tiszthelyettesi és ennek megfelelő hivatalnoki családoknak csak azt ígérhetik, hogy ama katonai körlet területén biztosítanak részükre szállást, amely körletben a családfő szolgál. Így is jobban járnak a magyar családok, mint a németek saját hazájukban. A legénységi és ehhez hasonló hozzátartozók pedig az említett négy Gau területén nyernek a magyar polgári családokkal együtt elhelyezést.

Mindezeket Bergen Obergruppenführer – mint előzetes megbeszélése eredményét – úgyszólván kihirdette az értekezleten, amihez különösebb hozzászólni valója sem a belügyminiszternek, sem Magyarossy vezérezredesnek nem volt. A belügyminiszter csupán azt kérte, hogy a vasúti szállítványokat sürgősen engedjék át a német határon, mert előfordult, hogy azok a nyílt pályán torlódva és a forgalmat lezárva, ott napokig vesztegeltek. Tisztázták továbbá, hogy a magyar családok magukkal hozott magántulajdonából a németek nem fognak semmit sem elvenni. Élelmet be kell vallani, mert addig, amíg a magukkal hozottból futja, a németek nem tudnak német készletből is ellátást biztosítani.

Ez az értekezlet vetette meg az alapját a magyar családok ezrei hajléktalanná tételének. A magyar kormány – erre a német ígéretre alapozva és bízva a német fegyverek győzelmében – otthona elhagyására kényszerített ezeket. A német kormány később – a bombázások és a hadi helyzet következtében –, ha akarta volna, akkor sem tudta volna beváltani az elhelyezésre tett ígérését. De nem is nagyon törekedett azt beváltani, legalábbis mindenütt veszedésekkel járt a magyar családok elhelyezése. Így váltak földönfutókká, hajléktalanokká a

*magyar kormány rövidlátó intézkedései folytán, főleg a középosztály családjainak ezrei, akiknek pedig Magyarországon rendes otthonuk és kis vagyonkájuk volt.....*<sup>19</sup>

Ahogy egyre nyomult előre a szovjet hadsereg, a közójük állt áruló románokkal és bolgárokkal együtt, úgy hátrált a német – magyar sereg, nem bírva a tömegekkel. 1944. augusztus 23 után a Kárpátok védelme a román árulás folytán lehetetlenné vált. A veszített tordai csata után már csak a visszavonulás maradt, miközben az Alföldön ömlött az ellenség Magyarországra.

Az északi irányú visszavonulás egyik kevés, lehetséges útvonala volt a Sajó völgye, a vasút és a Bánrévén átvezető közutak. A visszavonuló katonaság és a menekülők hihetetlen tömegben jelentek meg ezeken az útvonalakon.

*„.....1944 augusztusában harmadik napja voltunk otthon szabadságon, amikor SAS-behívóval berendeltek az iskolába mindnyájunkat. A románok átállása következtében súlyos helyzet alakult ki Erdélyben. Bevonuláskor Marosvásárhely érthetően más képet mutatott, mint alig két hónappal korábban, amikor csapatzászlónk átvétele alkalmából díszlegettünk a Fő téren. Az a Nimród, amelynek parancsnokaként feszítettem, már valahol a harcoló csapatoknál szolgált. Az iskolának még maradt néhány Botondja, és rövidesen esti riadókor azokra szálltunk föl, puskával, golyószóróval felfegyverkezve. Már nem emlékezem, hogy a román-magyar határ melyik pontjára vittek ki bennünket, ahol a román betörést kellett volna feltartóztatnunk. Annak érdekében, hogy harcba vethetők legyünk, gyorsan feleskettek bennünket. Kora hajnal volt még, teljesen sötét, amikor a nyári éjszakában kiáltás ébresztett fel: Regéczy, futásban az oszlop elejére, mert itt van az édesapja! (Édesapám a kassai hadtest vezető orvosa volt, és mivel éppen Erdélyen keresztül települtek hátra a kórházai, parancsnoki kocsjával beugrott az iskolába, elbúcsúzni a fiától, s onnan irányították utánunk. Szabályosan jelentkeztem, ahogy az egy ezredest megillet, megöleltük egymást, s legközelebb akkor találkoztunk, amikor 1948 szeptemberében súlyos betegen hazajött szovjet fogságból.*

*Az időközben beérkezett parancs szerint a növendékeknek részt kellett venniük a Telkibánya-Abauj vár térségében létesítendő védelmi vonal elkészítésében. Szeptember 2-án megérkezett az elvonulási parancs, és a kisállomásra betolt szerelvénybe elkezdtük a be-vagonírozást. Este 7 órakor indult a szerelvény. Nem gondoltuk, hogy ez a búcsú az iskolától. A sorozatos légitámadások, valamint egyéb katonai szerelvények által okozott közlekedési zavarok miatt 7-én érkeztünk Hidasnémetibe, és megkezdődött a kirakodás. Gyalogmenetben, teljes felszereléssel Telkibányára mentünk (16 kilométer) és elfoglaltuk a szállást egy üdülőben. Másnap a szállás rendbehozatala és a laktanyarend kialakítása következett.*

*A növendékek feladata kettős volt, egyrészt az erődvonal kiépítésének műszaki irányítása, másrészt partizántámadás elleni védelem. Az építési munkákat zömmel katonai szolgálatra alkalmatlan, de SAS-behívóval mozgósított emberek végezték. A hírek szerint Sátoraljaiúj hely térségében dobtak le ejtőernyős partizánokat, de mi nem találkoztunk velük.*

<sup>19</sup> Vitéz Major Jenő vezérezredes Emléktörödékek Visszaemlékezés az 1944. március és 1945. július közötti háborús eseményekre (Az idézett rész az áthelyezésére vonatkozó parancsból való, amikor is a Németországba vitt, magyar hadkötelezettek felügyelője lett.)

*A műszaki munkák elkészítésének oktatása után megkezdődött a védővonal kitűzése. Az első lépésben harckocsiárkok elkészítésére kaptunk utasítást, majd megkezdődött a zászlóalj-támpontok kiépítése. A Debrecen környéki csaták idején a szovjet előretörése miatt október 11-én parancsot kaptunk a munka befejezésére és az azonnali elvonulásra. Másnap a málhát szekerekre pakolva gyalogmenetben elindultunk nyugati irányba. Október 15-én Sajópus-pökibe értünk, ott szállásoltunk be, ahol az esti órákban értesültünk arról, hogy a kormányzó a harcok beszüntetésére adott parancsot. Másnap hajnalban továbbgyalogoltunk erőltetett menetben attól tartva, hogy az oroszok bekerítenek bennünket. Az esti őrséget az esetleges támadás veszélye miatt megerősítettük.....”<sup>20</sup>*

„.....Szeptember

- 1., péntek – *A honvédeskü letétele után híre jár az erdélyi erődvonalak átépítésének. Éjjélkor riadó, mert a románok betörték Nyárádtónél. Bevetésre azonban nem kerül sor, csak a legénység megy.*
- 2., szombat – *Kijön az elvonulási parancs, felkészülés, délben bevagonírozás. Este 7-kor indul a szerelvény. A Hernád-völgy védelmi vonalának kiépítéséhez vezénylés. Erdély védelmét az oroszok gyors előretörése miatt a hadvezetőség már feladta.*
- 3., vasárnap – *Szászrégen, Déda, Szeretfalva, Dés az utunk. Az oroszok elfoglalják Sepsi-szentgyörgyöt és Kézdivásárhelyt.*
- 4., hétfő – *Fürdés a Szamosban, s azután tovább a Zsibó-Nagybánya útvonalon. Az oroszok elfoglalják Gyergyószentmiklóst.*
- 5., kedd – *Útvonal: Szatmárnémeti-Királyháza. Átlépés a Tiszán. Találkozás a nagyváradi tüzér-hadapródiskola szerelvényével.*
- 6., szerda – *Útvonal: Nagyszőlős-Beregszász-Csap-Sátoraljaújhely, majd át Szlovákián. Estére Kassán kimenő.*
- 7., csütörtök – *Hidasnémetibe érkezés, kirakodás. Gyalogmenetben teljes felszereléssel (16 kilométer) Telkibányára. Szállás egy OTI-üdülőben.*
- 8., péntek – *A szállás rendbehozatala, szobaszemle. Csikszereda elesik.*
- 9., szombat – *Műszaki előadás és oktatás a védővonal építéséről.*
- 10., vasárnap – *Templomba menetel a faluba.*
- 11., hétfő – *Megkezdődnek a védővonal építési munkálatai. Az emberek harckocsiárkokat ásnak. Elesik Nagyszeben.*
- 12., kedd – *Tovább folyik a munka. Elesik Székelyudvarhely.*
- 13., szerda – *Munka a védővonalon.*
- 14., csütörtök – *Elesik Marosvásárhely, őrraj riasztása, a környék átfésülése eredmény nélkül. Közben még egy lövés dördül, tartani kell a partizán veszély tol. Elkészül a szervezési táblázat és beosztás. Kivonulás szemrevételezni a védővonal helyét.*
- 15., péntek – *Elkészül a szervezési táblázat és a beosztás. Kivonulás szemrevételezni a védővonal helyét.*
- 16., szombat – *Kivonulás munkára. Elkezdjük a kitűzést.*
- 17., vasárnap – *Folytatódik a kitűzés. Elesik Temesvár és Arad.*

<sup>20</sup> Emléktöredék: Regéczy-Nagy Lászlótól A marosvásárhelyi Magyar Királyi „Csaba királyfi” Honvéd Gyorsfegyvernemi Hadapródiskola 1941-1945

18., hétfő – Megkezdődik a zászlóalj támaszpontok kiépítése a védővonalon. Rajok feladata a kitűzés, azt kell befejezni a hó végéig. 19-30-ig – Folytatva a kitűzést minden nap. Elesik Nagybecskerek.

Október

1-10-ig – Megkezdődik a körletek kiépítése. A munkaszolgálatosok ásóval, csákánnyal dolgoznak.

11., szerda – A munka befejezése. Az oroszok gyors előretörése miatt nagy a veszély a bekerítésre. Gyorsan pakolás, a málhát szekerekre teszik.

12., csütörtök – Gyalogmenet. Útvonal: Gönc-Hidasnémeti-Tornanádaska. A falusiak tejet, vajat, túrót adnak.

14., szombat – Útvonal: Szin-Szinpetri-Josvafő-Aggtelek-Trizs. Szállás egy csűrben. Kecskemét elesik.

15., vasárnap – Útvonal: Kelemér-Serényifalva-Bánréve-Sajópüspöki. Horthy kapitulál. Szekereken folytatódik az út, de Hadházy alezredes megjelenik, leállítja az oszlopot, közli, hogy Szálasi átvette a hatalmat. Este szigorú őrségadás, mert az oroszok igen közel vannak.

16., hétfő – Szekéren tovább: Ózd-Hódoscsépany-Arló-Járdánháza-Borsodnádasd. Itt Frank alezredes leszállít mindenkit a kocsikról. Gyalog tovább Szentdomonkos-Pétervására. Minden faluban nyilasok vannak. Megtudjuk, hogy Dalnoki Miklós Béla altábornagy és Vörös vezér ezredes átállt az oroszokhoz.

17., kedd – Menetvonal: Nádújfalu-Nemti-Kisterenye. Nemti lakossága nagyon kedvesen fogadja az alakulatot.

18., szerda – Menetvonal: Mátraverebély-Pásztó-Szurdokpüspöki-Jobbágyi, szekéren.

19., csütörtök – Pihenő Jobbágyiban. Mákostésztát lehet főzteni.

20., péntek – Menetvonal: Szarvasgede-Vanyarc-Bercel.

21. szombat – Gépkocsival lenne tovább, felkészülve várjuk a járműveket, de nem jönnek.

22. vasárnap – Frank alezredes megjelenik, eskütételhez sorakozás és felesketés Szálásira. Utána gépkocsira, menetvonal: Aszód-Budapest-Torbágy. Késő este egy sváb házban igen jó szállás.

23., hétfő – Szállás egy pelyvácsűrben.

24., kedd – Eltávozást lehet kapni Pestre. Elesik Makó.

25., szerda – A budapestiek szabadságot kapnak. Új szállás keresése, mert a csűrben rettentetes a hideg.

26., csütörtök – Délelőtt bevagonírozás, délben egy házban jó ebéd. Este ismét bombázzák Budapestet. Borzalmas tűzijáték.

27., péntek – Végre elindul a szerelvény, de csak Ácsig jut.

28., szombat – Nyílt pályán állás. Javítják a vágányokat, mert a vonalat szétbombázták. Délután körülbelül 3 kilométer tovább.

29., vasárnap – Vesztegelés. Este Komáromba, majd tovább.

30., hétfő – Befutunk Győrbe. A város szét van bombázva. Pár óra állás. A győriek hazamehetnek. Délután tovább Pápa felé.

31., kedd – Vaszaron megáll a szerelvény. Nagy a csűrhe. Kápolnás százados a napostiszt, megelégteli és csuklót tart. Szalay százados négy kerékpárossal nekivág, hogy a gépkocsikat elhozza. Délután bemenetel Pápára, majd Celldömölkre. Itt bevonulnak a pesti szabadságo-

sok közül néhányan. Éjjel érkezés Szombathelyre. Az idevalósiak hazamehetnek. November 1., szerda – Délután tovább Vasvárra, útközben légiriadó. A huszárok Rábahid-végen leszállnak. A lövészek gépkocsin mennek Mikosdpusztára egy nagyon szép kastélyba. Prima szállás (gróf Czizerernél).

Vasváron értesültünk arról, hogy az iskola felszerelésének áttelepítése szeptember 2-től kezdődően négy szerelvénnyel Szlovákián keresztül történt, és szeptember közepére a szerelvények megérkeztek Vasvárra. A vasúti szállítás közben a szerelvényeket több ízben partizántámadás érte, ezért a rajta utazó polgári személyeket tehergépkocsikkal Lévára, innen a balatonlellei honvédüdülőbe szállították, majd onnan tovább Vasvárra. A szerelvényeket Érsekújváron szőnyegbombázás érte, minek következtében igen nagy anyagi kár keletkezett. Vasvárról tehergépkocsikat kellett indítani a még menthető anyag beszállítására. A személyek elszállítását és az anyagmentést is Avar József százados végezte.

Az iskola parancsnoka még mindig Saád József alezredes, Altorjay ezredes frontszolgálata miatt.....<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> Elekfy Tibor: Napi feljegyzéseim A marosvásárhelyi Magyar Királyi „Csaba királyfi” Honvéd Gyorsfegyvernemi Hadapródiskola 1941-1945



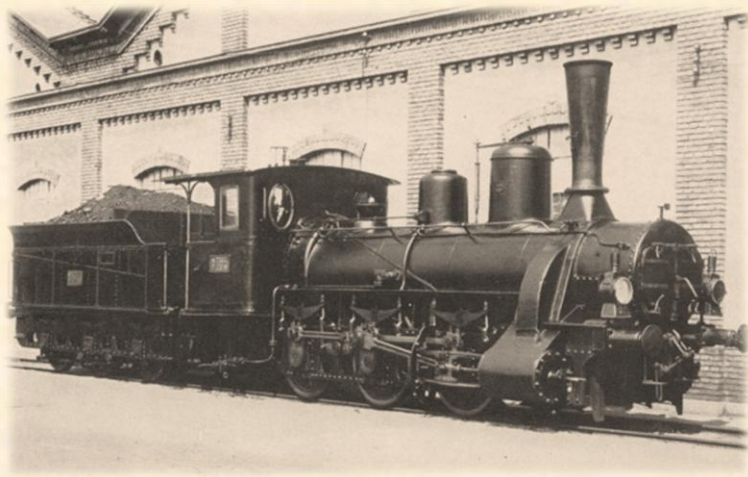
---

**A történet, a szemtanú,  
id. Rónaföldi Zoltán  
visszaemlékezése szerint**

---

„Mint bánrévei lakos, és a miskolci Gépipari Középiskola III. éves tanulója, kötelező nyári termelési gyakorlatomat, a bánrévei MÁV fűtőházban töltöttem el.

Az iskolaév szeptemberben a közeledő front hatására már nem kezdődött el, így az akkori fűtőházfőnök, Szeles István/ engedélyével, tovább dolgoztam, mint gyakornok.



A naponként többször is ismétlődő légiriadó alatti időt, a fűtőházon kívül, de legtöbbször a rozsnnyói vasútvonalra kiinduló, menekülő vonaton töltöttük, igen sokan.

**MÁV 326.**  
**sorozatú mozdony**

1944. október 21-én 9 óra körül légiriadót jelzett a sziréna. A bánrévei állomáson lévő sze-

mélyvonati szerelvénybe felszálltak azok, akik az állomáson dolgoztak, de részvételük nélkülözhető volt, valamint az állomásépületében lakó vasúti tisztek, és családtagjaik. A szerelvény emlékezetem szerint 8-9 darab, 2 tengelyes kocsiból állt, melynek közepében egy I-II. osztályú kocsik volt, a többi III. osztályú. A vasútállomási szerelvény és a családtagok az I-II osztályú kocsiban helyezkedtek el.

A szerelvényt, az állomási tartalék, egy 326 sorozatú mozdony továbbította, az akkori rend szerint a rozsnnyói vonalra.



**P-38J vadászgép**

A fűtőházi dolgozók közül sokan a fűtőház mellett szálltak fel, többek között, én is. Az I-II. osztályú kocsiba szálltam fel, mert ott volt a barátom, Csúzda János, aki az állomás épületében lakott, és a kassai Gépipari Középiskolába járt. Az említett kocsi folyosóján voltunk, közel az ajtóhoz. A vonat 9 óra 30 perc körüli időben indult el. Az abafalvi megálló után következő, Sajórecske környékén jártunk, mikor a barátom szólt:

- Nézd, mik jönnek ott?

Kinézttem az ablakon, s láttam, hogy DNy felől, emlékezetem szerint, 2 csoportban, 3 – 3, P-38 LIGHTNING típusú, kéttörzsű repülőgép jött egész alacsonyan. Az első gép átrepült a haladó szerelvény felett olyan alacsonyan, hogy láttam a pilóta borsapkás, szemüveges fejét. A

*második gép már elkezdett lőni a mozdonyra. Mi ekkor a másik oldalon leugrottunk a vonatról, mire a harmadik gép is elkezdett tüzelni.*

*Több gép nem tüzelt, valamennyien tovább repültek.*

*A leugrásunk után láttam, hogy a mozdony teljesen gőzfelhőben van, a mozdony sípja szól, s a szerelvény lassulva halad tovább. Haladt addig, míg a gőz teljesen elfogyott, s a szerelvény megállt.*

*Ekkor érkezett vissza a repülőkötelék, egy gép elszállt a szerelvény fölött és valamennyien ÉNy felé eltávoztak.*

*Ami utána következett az volt számomra a borzalom. A mozdonyon, a mozdony vezetője Szántó Béla, és fűtője, Juhász Géza, mindketten sajópüspöki lakosok, meghaltak. A mozdonyon tartózkodott még Takács József lakatos bánrévei lakos, aki súlyosan sérült. A testéből 28 db szilánkot operáltak ki, s ki tudja mennyi maradt benne élete végéig. Később láttuk, hogy a mozdonyátor tetején feküdt és ott halt meg, Katona Zoltán lakatos, hanvai lakos. Az esemény 10 óra körül lehetett, mert az órák üvege az ugrás következtében eltört, s a mutató  $10^{14}$  - kor megállt. Végignéztük a szerelvényt és a mozdonyt, nagyon sok gépágyú- és géppuskalövedék érte. A fegyverek tűzereje olyan volt, hogy a mozdony álló- és hosszakazánja több helyen teljesen át volt löve és azon távozott el a gőz és a víz. Sok olyan lövedék volt mely a mozdonykeretbe, a kerékpár abroncsaiba, valamint a tengelybe volt befürödva.*

*Később tudtuk meg, hogy a síp azért szólt, mert a meghalt Katona Zoli karja és feje ráhanyatlott. A szerelvény teljes egészében végig volt löve, kivételt képezett a közepén elhelyezkedett I-II. osztályú kocsis.*

*Emlékezetem szerint a támadás következtében 3 halott és a szerelvény többi részén, 10-12 súlyos és könnyebb sérülés volt.*

*Nem sokkal később hallottam, hogy ezen az emlékezetes napon, az ország területén, az amerikai 15. Army Air Force, P-38 LIGHTNING típusú vadászgépei által végzett alacsony támadás során, több mint 100 db gőzmozdonyt lőttek üzemképtelenné.*

*Az akkoriban sokak által hallgatott angol rádió, a BBC, beszélt is a támadásokról, kihangsúlyozta, a támadások alkalmával szeretnék elkerülni az emberáldozatot. Céljuk volt a mozdonyokat, mint a szállítás vontatóerejét megsemmisíteni.”<sup>22</sup>*

Az alacsony támadásról és a 10 nappal későbbi, szovjet bombázásról szóló visszaemlékezés, 1994. november 17-én jelent meg a megyei napilapban.

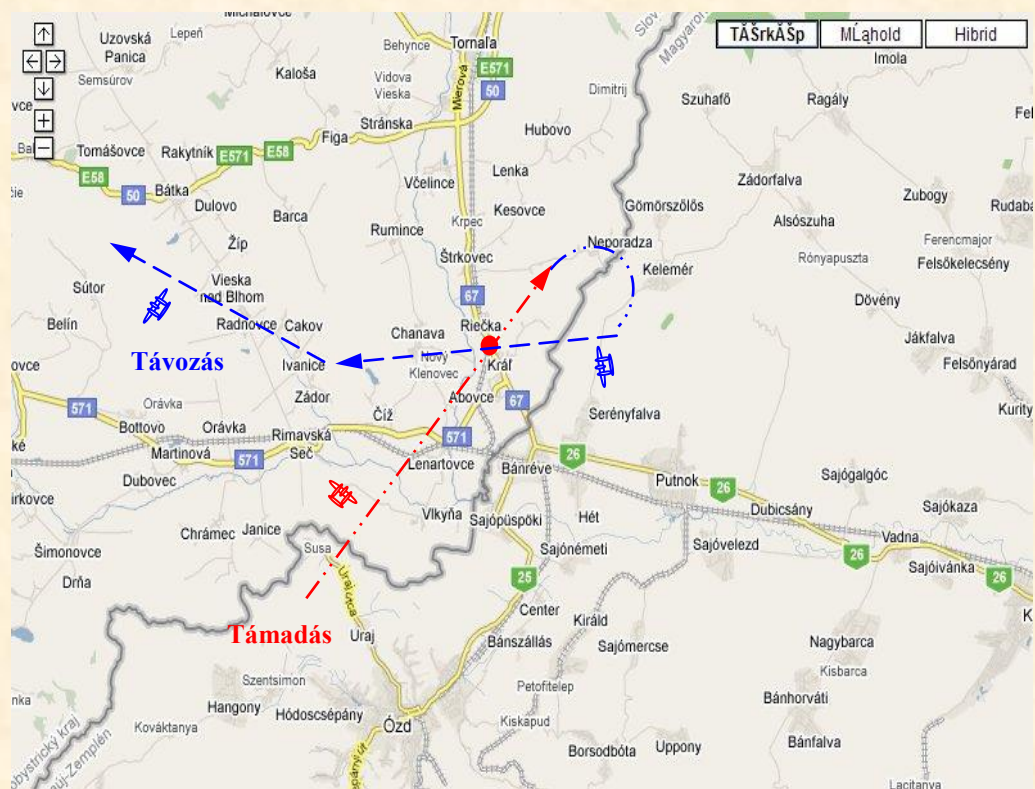
A megjelenés után, az Északmagyarország újságírója, Oravecz János helyreigazításokat tett és megkérdőjelezett a visszaemlékezésben szereplő tényeket, adatokat!

Ennek kapcsán is kezdtük tovább kutatni az eseményeket és szerény lehetőségeink mellett egészen messzire jutottunk.

Tudjuk már, hogy a 82. FG. (vadászcsoporthoz) mely századának tagjai repülték ezt a bevetést és név szerint is sikerült azonosítani a pilótát, aki résztvevője volt az alacsony támadásnak.

A tíz nappal későbbi bombázással kapcsolatosan is sok egyéb dolgot sikerült kideríteni, bár itt a szovjet 5. légi hadsereg irat- és emléktanyája messze nem olyan részletes és hiteles, mint az amerikai, mégis érdekes adalékokkal szolgálhatunk.

<sup>22</sup> id. Rónaföldi Zoltán visszaemlékezése



*Az 1944. október 21-i alacsonyítámadás vázlatá<sup>23</sup>*

A kutatás indulásakor készítettünk egy térkép-vázlatot. Az alacsonyítámadásnál bejelöltük a sajórecskei vasúti pálya azon kanyarulatát, ahol a vonatot a támadás érte. Ugyancsak jelöltük a gépek bejövetele, támadási, majd távozási irányait is.

<sup>23</sup> Térkép Google Earth 6.0.3.2197

---

## **A Bánrévét ért légitámadásokra tett újságírói megállapítások**

---

A történetet az előző fejezetben megismertük. A cikkben a két esemény, az amerikai és a szovjet támadás együtt szerepeltek, ezért azokra egyszerre reagált Oravec János.

*„...A riportszerűen izgalmas és részletes leírásban név szerint szerepelnek az áldozatok is. Hivatkozva a Légi háborúk Magyarország felett c. „kiadványsorozatra” azt a sommás megállapítást teszi, miszerint „A fent említett könyv nem foglalkozik a szovjet csapatok által elkövetett repülő-támadásokkal.”<sup>24</sup>*

*Ezzel ellentétben elegendő lett volna a Pataky Iván-Rozsos László-Sárhidai Gyula: Légiháború Magyarország felett című kétkötetes könyv tartalomjegyzékeit fellapozni. Ezekben ilyen címek olvashatók: „A szovjet és román légierő bombázóbevetései”. A szovjet, illetve román hadijelentésekből kigyűjíthető bombázási időpontok; Magyarországi helységeket ért bombatámadások; A magyarországi célok támadása előtt, vagy után bombázott városok, amelyek vasúti, olaj-, vagy hadiipari kapcsolatban voltak a magyar térséggel; Bombatámadások magyar helységek ellen...”; Részletes műszaki leírás ismerteti a légitámadásokban részt vett szovjet repülőgéptípusokat, a bombafajtákat, de még a ledobott bombamennyiségről is található összesített adat.*

*Az 1944. októberi angol, amerikai és szovjet légitámadások, célpontjai ebben a régióban a könyv szerint Ózd, Szilvásvár, Putnok, Vadna, Barcika, Sajószentpéter, Edelény, Bélapátfalva és Miskolc környéke, Füzesabony, Kál, stb. Az alacsony támadásokkal a vasúti közlekedést akadályozták azáltal, hogy vasúti szerelvényeket, mozdonyokat semmisítettek meg az állomásokon és a nyílt pályán.*

*Ami a támadó géptípusokat illeti: FG P-38 Lightning típus, így nem létezett. Volt viszont a Lockheed gyár P-38J típusú, zuhanóbombázásra is alkalmas távolsági, póttankokkal ellátható vadászrepülőgépei. A számmal ellátott FG, a Fighter Group rövidítése, amely harcászati egységet jelölt. Egy ilyen vadászcsoporthoz csapat három önálló hadrendi számú századból áll, századonként 25 vadászrepülőgéppel.*

*...A magyar légtérben tevékenykedő szovjet gépek között nem szerepel P-2<sup>25</sup> típusú, kétmotoros frontbombázó, amiről az emlékező írás részletes leírást közöl. Volt viszont a szovjet Petljakov PE-8 típusa szerint TB-7 bombázó, ez azonban négymotoros volt. Ezért feltételezhető, hogy a 31-i támadást a híres Iljusin (IL-4) rombolók hajtották végre, amelyek két nagyteljesítményű motorral rendelkeztek és kimondottan a fronttevékenység támogatására, konstruálták.”...*

*... A kétkötetes Légi háború egyedülálló vállalkozás a magyar hadtörténelemben. Három kitűnő szakértő-szerző közel húszéves gyűjtő munkájának eredménye. Nem befejezett, nem tökéletes, de nem szorul különösebb védelemre. A tények makacs dolgok...<sup>26</sup>*

Oravec János”

<sup>24</sup> Az újságcikkben együtt szerepeltek az 1944. október 21-én és a 31-én történt események leírásai, ezért az újságírói válaszban is helyenként keverednek a dolgok.

<sup>25</sup> Nyilvánvaló hiba, Pe-2 lenne a helyes hivatkozás (RZ)

<sup>26</sup> Oravec János: Pontosítások a bombázásokról (Északmagyarország napilap)

---

**A témában folytatott kutatásaink, elemzéseink  
és azok eredményei**

---

Ahogy az újságíró megállapította, „*a tények makacs dolgok...*”, ezzel aztán teljesen egyetértünk, ezért nagyon nehéz belátnunk, hogy miért próbálja meg a megfigyelés tényeit átalakítani, az egyvezérsíkú, esetleg négymotoros gépeket belekeverni az ügybe, ráadásul olyan típusokat is, melyek már nem igazán voltak harci használatban abban az időben.

Az idézett könyvet, és szerzőit nem volt szándékunkban megsérteni. Azt viszont be kell látni, hogy főleg a mű megjelenéséig, de még az után is, szovjet viszonylatban, a kutatók meg sem közelíthették azt a színvonalat, amely alapján mindenre kiterjedő és teljes képet nyerhetnénk a légierjük magyarországi tevékenységéről. A beteges titkolózásuk még ma is lehetetlenné tesz 50...70 évre visszamenő kutatásokat. Ezt a későbbiekben, magából a könyvből idézett szöveggel, teljes mértékig igazolni is tudjuk, hiszen ezt a szerzők nyilatkoztatták ki.

Válasszuk tehát szét a dolgokat, úgy, ahogy azok egyébként is történtek, időrendben! Foglalkozzunk először a korábbi esemény elemzésével az alacsony támadással a vonat ellen, majd ezután vizsgáljuk a bombázás körülményeit!<sup>27</sup>

Mindezek előtt – a jobb érthetőség miatt - összefoglaltuk a térség akkori sajátosságait, illetve időben, a hadműveletekben elfoglalt helyzetét, a tényszerű időpontokkal együtt.

A célkitűzéseink a következők voltak.

Az amerikai alacsony támadás esetében megpróbáljuk tisztázni, hogy

- ✓ az említett, repülési szakkönyv hivatkozott részei tényleg feltárják-e az általunk vizsgált eseményeket,
- ✓ milyen célok miatt történtek a dolgok,
- ✓ mely alakulatok vettek benne részt,
- ✓ milyen gépek lehettek
- ✓ és mit lehet ezzel kapcsolatosan még fellelni?

A szovjet bombázással kapcsolatos szeretnénk megállapítani, hogy

- ✓ az említett, repülési szakkönyv hivatkozott részei tényleg feltárják-e az általunk vizsgált eseményeket,
- ✓ próbáljuk más források kutatásával tisztázni, hogy mely események, kiknek a ténykedései,
- ✓ számba vesszük mindazon géptípusokat, amelyek a megfigyelés fő jellegzetességeinél fogva egyáltalán szóba jöhetnek, mind időben, mind térben egyaránt, illetve azokat a gépeket is, amelyeket az újságíró „helyesként” leírt,
- ✓ a megfigyelés egyértelműen megállapította, hogy a gépek
  - ✓ mely napon, milyen időpontban támadtak,
  - ✓ milyen irányból érkeztek és merre távoztak,
  - ✓ milyen útvonalat repültek be a település felett (bombatalálatok térképe),
  - ✓ kétmotorosak ,
  - ✓ ikervezérsíkúak,

ezért természetesen mi ezeket vesszük alapul és tényként.

<sup>27</sup> A terjedelem miatt ezt egy másik írásban foglaltuk össze.



---

Az objektivitás érdekében mi minden vélt, vagy valós géptípust, eseményt és ténnyt megvizsgálunk, hogy bizonyíthassuk igazunkat.

---

## **A repülési szakirodalomban és a MÁV történeti munkáiban található adatok elemzése**

---

„...Ezzel ellentétben elegendő lett volna a Pataky Iván-Rozsos László-Sárhidai Gyula: *Légiháború Magyarország felett című kétkötetes könyv tartalomjegyzékeit fellapozni. Ezekben ilyen címek olvashatók: „A szovjet és román légierő bombázóbevetései”. A szovjet, illetve román hadijelentésekből kigyűjthető bombázási időpontok; Magyarországi helységeket ért bombatámadások; A magyarországi célok támadása előtt, vagy után bombázott városok, amelyek vasúti, olaj-, vagy hadiipari kapcsolatban voltak a magyar térséggel; Bombatámadások magyar helységek ellen...”; Részletes műszaki leírás ismerteti a légitámadásokban részt vett szovjet repülőgéptípusokat, a bombafajtákat, de még a ledobott bombamennyiségről is található összesített adat...*

... *A kétkötetes Légi háború egyedülálló vállalkozás a magyar hadtörténelemben. Három kitűnő szakértő-szerző közel húszéves gyűjtő munkájának eredménye. Nem befejezett, nem tökéletes, de nem szorul különösebb védelemre. A tények makacs dolgok...*<sup>28</sup>

Bizony egyetértünk, hogy a könyv hazai viszonylatban egyedülálló vállalkozás volt, hiszen a megjelenési éve 1992, de a kézirat lezárása 1988. XII. hó, tehát a kutatások azokban az időkben történtek, amikor még bizonyos témákat nem volt érdemes túlságosan feszegetni. Egyáltalán nem csodálkozunk, ha a szerzők, nem csak a szovjetek harcászati jellegű alkalmazásai miatt nem erőltették a kutatásokat, sokkal inkább el tudjuk képzelni, hogy ezt többféle „akadályoztatás” miatt nem volt célszerű forszírozni, illetve a szükséges anyagok nem álltak a kutatók rendelkezésére.

A könyvet nem támadtuk, nincs is szándékunkban ilyet tenni, ezt csak az újságírói fantázia szülte. Az a megállapítást, hogy szovjet vonatkozásban a mű hiányos, változatlanul fenntartjuk, de ezt maguk a szerzők is elismerték.

Úgy gondoljuk, hogy főleg ennek a műnek nem válik kárára, ha olyan adalékokat tudunk szolgáltatni, amelyet az előbb említett okok miatt, maguk a szerzők sem ismertek. Csak elképzelni tudjuk, hogy az ő évtizedes kutatási munkájuk során hány alkalommal volt rá példa, amikor hasonló felvetések, visszaemlékezések útján lehetett eljutni a tényszerű eseményekhez. A „laikus”, ám de tényszerű visszaemlékezések szerintünk alapját képezhetik a kutatási munkáknak, mint erre számos példát lehetne felsorolni, csak a repüléssel foglalkozó szakirodalomban.

Az „instrukciónak” megfelelően megpróbáljuk összeszedni mindazon adatokat, amelyek az újságíró szerint a nevezett műben fellelhetők.

A következő táblázatban a bővebb térséget ért, angol-amerikai bomba-, és repülőátadásokat tüntettük fel.<sup>29</sup>

Ezt kiegészítettük a visszaemlékezésben történt helyszínnel és időponttal. A kiemelt betűkkel jelzett adatok a „Légi háború Magyarország felett” műben nem szerepelnek.

<sup>28</sup> Oravec János Északmagyarország

<sup>29</sup> Pataky-Rozsos-Sárhidai: Légi háború Magyarország felett II. 251-255.. oldal

Helységnev	Időpont	Támadók
Miskolc	1944.6.2	15
Görömbölytapolca (Miskolc)	1944.8.22.	RAF
Görömbölytapolca (Miskolc)	1944.8.23.	RAF
Miskolc	1944.8.28.	15
Diósgyőr	1944.9.13	8
<b>Bánréve</b>	<b>1944.10.21</b>	<b>15F</b>
Bélapátfalva	1944.10.21	15F
Edelény	1944.10.21	15F
Miskolc (várostól nyugatra)	1944.10.21	15F
Ózd <sup>30</sup>	1944.10.21	15F
Sajószentpéter	1944.10.21	15F
Szilvásvár	1944.10.21	15F
Verpelét	1944.10.21	15F
Recsk	1944.10.21	15F

8 → 8. AAF

15 → 15. AAF

15F → 15.AAF vadászgépeinek alacsony támadása

RAF → Royal Air Force

? → kérdéses

A következő táblázatban a bővebb térséget ért, szovjet-román, bomba-, és repülő támadásokat tüntettük fel.<sup>31</sup>

Ezt kiegészítettük a visszaemlékezésben történt hellyel és időponttal.

Helységnev	Időpont	Támadók
Miskolc	1944.8.22.	SZ
Miskolc	1944.8.23.	SZ
Eger	1944.10.28	SZ
Eger	1944.10.30.	SZ
<b>Bánréve</b>	<b>1944.10.31</b>	<b>SZ</b>
Putnok	1944.12.12	R
Putnok	1944.12.13	R
Vadna	1944.12.13	R
Losonc	1944.12.19	R
Miskolc	1944.12.19.	SZ
Salgótarján	1944.12.19.	R
Rimaszombat	1944.12.19.	R
Losonc	1944.12.20	R
Fülek	1944.12.21.	R
Fülek	1944.12.21.	R
Losonc	1944.12.21.	R
Losonc	1944.12.23.	R
Losonc	1944.12.24.	R
Losonc	1944.12.25.	R
Bükkszenterzsébet	1944.12.?	SZ

<sup>30</sup> Ózdra vonatkozó támadásról a MÁV adatai is megemlékeznek. Szerintünk azonban ez mindkét esetben a Bánréve-Sajórecskei eset, mivel Ózdon ebben az időpontban nem voltak káresemények! (RZ)

<sup>31</sup> Pataky-Rozsos-Sárhidai: Légi háború Magyarország felett II. 250-251.. oldal

Füzesabony	1944.12.?	SZ
Rozsnyó	1945.1.22	R
Rozsnyó	1945.1.23.	R

SZ → szovjet

R → román

A MÁV iratai alapján<sup>32</sup> a következő események nevesíthetők, melyek a mi témánkhoz közvetlenül kapcsolódnak.

Helységnev	Időpont	Célpont
Miskolc	1944. 06. 02.	Légítámadás a miskolci Tiszai pályaudvarok ellen.
Miskolc	1944. 08. 28.	Bombatalálatok érik a miskolci Tiszai pályaudvart és rendezőt is. Az állomás vágányzatának nagyobb része elpusztul..
Ózd <sup>33</sup>	1944. 10. 21.	Légítámadás az ózdi állomás ellen
Bánréve	1944.10..31	Bombatámadás a bánrévei állomás ellen.

Az Alabán Péter által írt tanulmány (Légi háború Ózdon 1944-ben) az 1944. 10. 21-én történt „légitámadás az ózdi állomás ellen” eseményt szintén a Pataky-Rozsos-Sárhidai könyvből vette.

*„A második világháború ózdi helytörténeti eseményeinek feltárására az elmúlt évtizedek alatt legfeljebb átfogó módon került sor. Az egyes részterületek ismertetése ráadásul a rendszerváltozást megelőző szocialista időszak honismereti irodalmában legfeljebb a „felszabadulás” eseménytörténetének leírására korlátozódott, a város esetében kiemelt szerepet szánva az Ózdi Kohászati Üzemekre (OKÜ) gyakorolt következményekre. A téma részletesebb tárgyalására azonban az 1990 után megjelent településtörténeti kézikönyvek, városismertetőik sem vállalkoztak, a korábbi, részben kézirat szintjén maradt, részben folyóiratokban publikált kisebb tanulmányok, szakdolgozatok pedig inkább csak szemtanúi beszámolókat, naplót, olykor egymásnak ellentmondó saját készítésű interjúkat vettek alapul. A hiányosságokat egy régóta várt, az egyes történelmi korokat elsődleges forrásokra épülő és alaposágra törekvő várostörténeti monográfiának már mindenképpen pótolnia kell a minél hitelesebb áttekintés követelményeit figyelembe véve.*

*A dolgozat elkészítése mögött leginkább e részterület feldolgozásához nyújtandó adat-szolgáltatás állt, amely a korszak talán legismeretlenebb helytörténeti fejezetét érinti. Habár az akkori közigazgatásban még községként szereplő Ózd és környékén komolyabb veszteségekkel és emberáldozatokkal járó légi támadásokra nem került sor, egyes - tartalmilag még fel nem tárt - dokumentumok tanúsága szerint nem mellőzhető történésekről van szó.*

*Borsod-Abaúj-Zemplén megye második világháborús helytörténeti kutatása során talán az egyik legrejtélyesebb és legvitatottabb eseménynek számítottak az akkori csehszlovák határ közelében, Ózd és térségében lelőtt orosz és amerikai repülőgépek történetei...*

<sup>32</sup> 1944 főbb közlekedési események (Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája (1750-2000)

<sup>33</sup> Szerintünk azonban ez mindkét esetben a Bánréve-Sajórecskei eset, mivel Ózdon ebben az időpontban nem voltak káresemények! (RZ)

*...Az bizonyosnak tűnik, hogy a Zrínyi Kiadó gondozásában az 1990-es évek elején megjelent, a Magyarország fölött dúló légi háború eseményeit tárgyaló kétkötetes munka feltételezése sem a helybeliek, sem a roncskutatók álláspontja szerint nem helytálló, mivel a kötet Ózd és térségében alig számol be szovjet és amerikai harcászati légitámadásokról... ”<sup>34</sup>*

Végkövetkeztetésként tehát megállapíthatjuk, hogy az újságíró által említett és általunk is ismert, könyv csak részben ad információkat a visszaemlékezés eseményeivel kapcsolatban.

*„...Ami a támadó géptípusokat illeti: FG P-38 Lightning típus, így nem létezett. Volt viszont a Lockheed gyár P-38J típusú, zuhanóbombázásra is alkalmas távolsági, póttankokkal ellátható vadászrepülőgépei. A számmal ellátott FG, a Fighter Group rövidítése, amely harcászati egységet jelölt. Egy ilyen vadászcsoporthoz három önálló hadrendi számú századból áll, századonként 25 vadászrepülőgéppel.”<sup>35</sup>*

Igen, ez bizony így van. A géptípus jelölésnél, sajnálatos módon, a „ vadászcsoporthoz” rövidítés a típusjelzés elé került.

Az események sora 1944. október 21-én a következő volt. A 15. AAF 104 darab, B-24 Liberatora Győr, és Szombathely pályaudvarait, Almásfüzitő olajfinomítóját, valamint Ipolyság vasútállomását bombázta. A 82. FG 36 db P-38 vadászgépe, 10<sup>00</sup>-11<sup>05</sup> időpontok között alacsony támadásokat végzett Miskolc környéki, attól nyugatra fekvő vasútvonalak ellen. Füzesabony, Bélapátfalva, Szilvásvárad, Ózd, valamint Kál, Verpelét, Recsk, Salgótarján vonal vasútállomásain és a nyílt pályán mozdonyokat semmisítettek meg, vasúti kocsikat gyújtottak fel. További mozdonyokat tettek üzemképtelenné Edelény, Tápiósáp, Szalkszentmárton, Diósjenő, Berkenye állomásokon, és Pusztaszabolcs közelében a nyílt pályán.<sup>36</sup>

A bombázási célpont Ipolyság és az alacsony támadási helyek alapján több verzióban jelölhetők a támadási útvonalak.

A beszámoló 36 gépből álló támadócsoporthoz ír. Az útvonalak szerinti bontás nincs meg, de a visszaemlékezés alapján, a Bánréve közelében történt vonattámadást, egy hat gépes kötelék hajtotta végre.<sup>37</sup> A gépek DNy-i irányból érkeztek, és a támadás után ÉNy-i irányban távoztak.

A térképen a biztos irányokat kék, amíg a feltételezett útvonalakat piros színnel jelöltük. A 21-i észak-magyarországi célpontok szerepelnek az egyik térképen. Úgy gondoljuk, mint azt a tények is igazolják, hogy a 36 gép több kisebb csoportra szakadva különféle útvonalakat repült be, valószínűnek látszik a hat, hatgépes eloszlás.

Az észak-magyarországi célpontok szórtsága miatt is az a valószínű, hogy a feladatokat több gépcsoport repülhette.

<sup>34</sup> ALABÁN PÉTER: „LÉGI HÁBORÚ” ÓZDON 1944-BEN

<sup>35</sup> Oravecz János Északmagyarország

<sup>36</sup> Simpson HRC:82nd FG Mission Report 21. October 1944. 8ózdot e napon bizonyíthatóan nem érte légitámadás! RZ)

<sup>37</sup> id. Rónaföldi Z: Visszaemlékezés 1944. október 21. az amerikai légitámadás

Az USA légierőben harcoló vadászalakulatoknál a szokásos hadrend, abban az időben, a következők szerint alakult

✓ FS	→	Fighter Squadron	→	vadász század	→	25-29 gép
✓ FG	→	Fighter Group	→	vadász csoport <sup>38</sup>	→	(3-4) x FS
✓ FW	→	Fighter Wing	→	vadász szárny <sup>39</sup>	→	n x FG

Amit tehát tudunk, hogy a gépeket a 15. AAF kötelékében kell keresnünk! Az amerikai veszteségi listákat elemezve, az 1944. október-november időszakokban, a 15. AAF kötelékében harcolt, és a 82. FG által elvesztett, P-38 vadászgépek típusai között P-38J, P-38L modifikáció is szerepel.<sup>40</sup>

*Észak-magyarországi  
támadott célpontok  
1944. október 21-én*



Az alakulat II. világháborús működése során mindig P-38

típussal repült, de annak számos átváltozatát rendszeresítették náluk és azonos időpontban is sokféle változatú gép volt egyszerre használatban.<sup>41</sup>

Az, hogy a pótlás, vagy átfegyverzés milyen ütemben folyt a kérdéses időszakban, a rendelkezésre álló adatokból csak feltételesen deríthető ki.

Az viszont, hogy a támadó gépek egyértelműen P-38J típusúak voltak nem egészen bizonyos, mivel a 15. AAF bombázókötelékeit védő vadászalakulatok (305. és 306. Fighter Wing) a későbbiekben ismertetett egységekből állt. A géptípus megjelölés csak a fő típusra vonatkozhat, mivel az alakulatoknál más átváltozatok is repültek a kérdéses időszakban.

A P-38J és L típusváltozatok megadott gazdaságos utazási sebessége, kis magasságon, 500 km/h.<sup>42</sup> Ezzel a sebességgel a térképen kijelölt útvonalat Bánrévéig repülni (230... 250 km) hozzávetőleg 28...30 percbe került.

Kijelölhető a Budapesthez közeli célpontoknál olyan verzió is, amely közel a „hazavezető” irányon van.

*A „hazavezető” irányon  
1944. október 21-én  
történt támadások*



<sup>38</sup> Az európai hadrendei besorolás szerint a csoport az osztálynak volt a megfelelője.

<sup>39</sup> Az európai hadrendei besorolás szerint a wing (szárny) a több osztályból álló ezrednek a megfelelője.

<sup>40</sup> Pataky-Rozsos-Sárhidai: Légi háború Magyarország felett II. 275. oldal

<sup>41</sup> Rónaföldi Z: A 82. FG rövid története (1944 októberben a 82. FG a P-38 5 féle típusát használta éppen!)

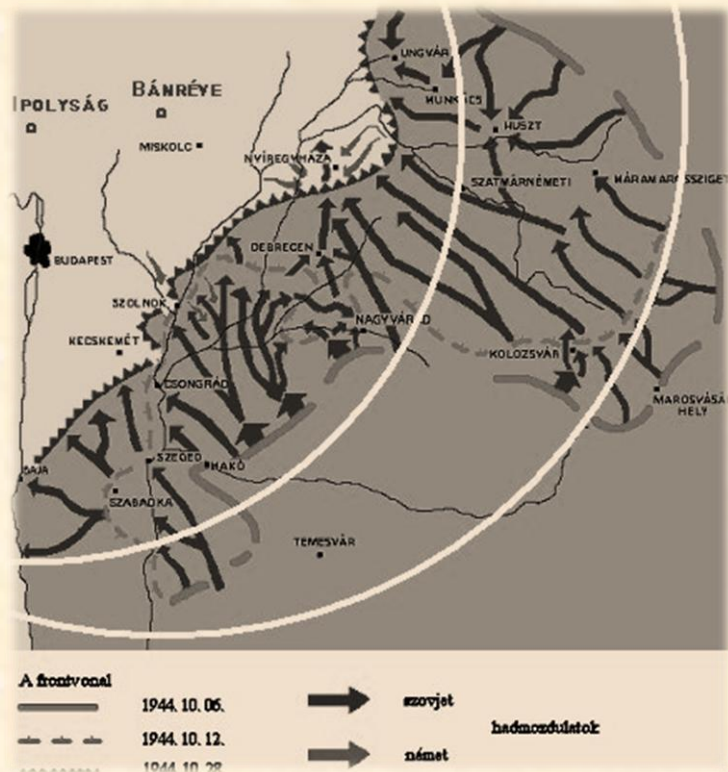
<sup>42</sup> Pataky-Rozsos-Sárhidai: Légi háború Magyarország felett II. (Vadázgépek típusjellemzői között talált adat.)

Az is teljesen egyértelmű, hogy a szovjet-amerikai megállapodást, amely kimondta, „Az Egyesült Államok hadászati bombázói a támadó Vörös Hadsereg előtt 300 km –es sávon belül – az esetleges tévedések elkerülése érdekében – nem hajtanak végre bombatámadást.” nem tartották be.<sup>43</sup>

A térképen jól látható, hogy hol állt a front 1944. október 12-28. között. A 300 km-en belüli sávba esett mind Ipolyság, mind Almásfüzitő és főleg az összes alacsony támadási célpont is! Fehér körívek jelzik a célpontoktól számított 300 km-es távolságot Ipolyságtól, illetve Bánrévől mérve.

Ebből az amerikaiak, jugoszláv területen, súlyos konfliktusuk támadt a szovjetekkel, amikor is szovjetek gépkocsizó-lövész, konvojban haladó hadoszlopát, alacsony támadó gépek szétlőtték. A szovjet vadászok felvették a harcot az amerikaiakkal, mindkét fél veszteségeket szenvedett emberben, gépben is!

1944. októberi fronthelyzet  
és a 300 km-es sávok



<sup>43</sup> Pataky-Rozsos-Sárhidai: Légi háború Magyarország felett II. 203. oldal



---

**Az 1944. október 21-i alacsony támadás.  
A támadó alakulat: a 15. AAF, 305. FW,  
82. FG.**

---

Az AAF az amerikai légi hadsereget jelenti, az FW a nálunk szokásos hadrend szerint a vadászrezdetet, az FG pedig a vadászosztály megfelelője, az FS a vadásszázadot jelöli. Mésztesen számtalan eltéréssel szervezetben, gépszámban, stb.



1942. november 8-án partra szálltak Észak-Afrikában az amerikai-angol erők és ezzel kezdetét vette a *“Fáklya”* hadművelet, amely május 13-án a tengelyhatalmak vereségével végződött. A hadműveletet támogatására jelentős légierő érkezett a hadszíntérre, amely aztán itt maradva, az észak-afrikai repülőterekre települve, Európa déli és középső térségeit már elérte, megkezdődhetnek a stratégiai bombázások ebből az irányból. Ekkortól támadták hazánkat az AAF egységei, az első időszakban még ritkán.

Tunéziában megalakítják – átszervezéssel – a 15. AAF-t (légihadsereg) november 1-én, melynek parancsnoka J. H. Doolittle tábornok. Az itt tevékenykedő hadászati légi erő komoly gondokkal küzd, nevezetesen a hatótávolság kérdésével. Hosszú a megközelítés útvonala és annak ideje, a feladat befejezése után pedig a gyakran sérült gépek és személyzetek számára a Földközi-tenger feletti repülés kritikus.



*San Giovanni repülőtér  
304.BW, 454, 455. BG állomáshelye*

A brit és amerikai csapatok 1943. július 10-én megindítják a Husky-műveletet, melyben partra szállnak Szicíliában, azt elfoglalják és indulnak



*Foggia térségében települt 15. AAF  
gépeinek hatósugara*

tovább Olaszország déli részére, majd onnan észak felé. A dél olasz térségek elfoglalása (Foggia 1943. október 28.) után az AAF stratégiai előnyhöz jut. Sürgősen nagy erővel repülőtereket építenek Foggia térségében a bombázók és a kísérővadász alakulatok számára. A hatótávolság problémája sokat javul és csak a keskeny Adriát kell víz felett repülni. A térképen jól látszik, hogy innen már Dél-Németország, Csehország, Lengyelország déli része, Magyarország, Szlovákia, Románia, Bulgária gond nélkül elérhető, el is érték...

A 15. AAF fejlesztési tervei rendkívüliek, előirányozzák, hogy 1944 tavaszára el kell érnie a 21 bombázó csoport (BG) és 7 vadászcsoporthoz (FG) nagyságot.

A bombázóerők a 15. AAF kötelékében, 1944-ben.

**5<sup>th</sup> Bomb Wing (B-17 „Flying Fortress”),  
Foggia**

**2<sup>nd</sup> Bomb Group;  
Amendola**

20<sup>th</sup> Bomb Squadron      49<sup>th</sup> Bomb  
Squadron

96<sup>th</sup> Bomb Squadron      429<sup>th</sup> Bomb  
Squadron

**97<sup>th</sup> Bomb Group;  
Amendola**

340<sup>th</sup> Bomb Squadron      341<sup>st</sup> Bomb  
Squadron

342<sup>nd</sup> Bomb Squadron      414<sup>th</sup> Bomb  
Squadron

**99<sup>th</sup> Bomb Group; Tortorella  
Airfield**

346<sup>th</sup> Bomb Squadron      347<sup>th</sup> Bomb  
Squadron

348<sup>th</sup> Bomb Squadron      416<sup>th</sup> Bomb  
Squadron

**301<sup>st</sup> Bomb Group;  
Lucera**

32<sup>nd</sup> Bomb Squadron      352<sup>nd</sup> Bomb  
Squadron

353<sup>th</sup> Bomb Squadron      419<sup>th</sup> Bomb  
Squadron

**463<sup>rd</sup> Bomb Group; Celone  
Airfield**

772<sup>nd</sup> Bomb Squadron      773<sup>rd</sup> Bomb  
Squadron

774<sup>th</sup> Bomb Squadron      775<sup>th</sup> Bomb  
Squadron

**483<sup>rd</sup> Bomb Group; Sterparone  
Airfield**

815<sup>th</sup> Bomb Squadron      816<sup>th</sup> Bomb  
Squadron

817<sup>th</sup> Bomb Squadron      840<sup>th</sup> Bomb  
Squadron

**47<sup>th</sup> Bomb Wing (B-24 „Liberator”),  
Manduria**

**98<sup>th</sup> Bomb Group;  
Lecce**

343<sup>rd</sup> Bomb      344<sup>th</sup> Bomb  
Squadron      Squadron

345<sup>th</sup> Bomb      415<sup>th</sup> Bomb  
Squadron      Squadron

**376<sup>th</sup> Bomb Group;  
San Pancrazio**

512<sup>th</sup> Bomb      513<sup>th</sup> Bomb  
Squadron      Squadron

514<sup>th</sup> Bomb      515<sup>th</sup> Bomb

Squadron

Squadron

**449<sup>th</sup> Bomb Group;  
Grottaglie**716<sup>th</sup> Bomb  
Squadron717<sup>th</sup> Bomb  
Squadron718<sup>th</sup> Bomb  
Squadron719<sup>th</sup> Bomb  
Squadron**450<sup>th</sup> Bomb Group;  
Manduria**720<sup>th</sup> Bomb  
Squadron721<sup>st</sup> Bomb  
Squadron722<sup>nd</sup> Bomb  
Squadron723<sup>th</sup> Bomb  
Squadron**49<sup>th</sup> Bomb Wing (B-24 „Liberator”),  
Incornata****451<sup>st</sup> Bomb Group;  
Castellucio**724<sup>th</sup> Bomb  
Squadron725<sup>th</sup> Bomb  
Squadron726<sup>th</sup> Bomb  
Squadron727<sup>th</sup> Bomb  
Squadron**461<sup>st</sup> Bomb Group;  
Torretto**764<sup>th</sup> Bomb  
Squadron765<sup>th</sup> Bomb  
Squadron766<sup>th</sup> Bomb  
Squadron767<sup>th</sup> Bomb  
Squadron**484<sup>th</sup> Bomb Group;  
Torretto**824<sup>th</sup> Bomb  
Squadron825<sup>th</sup> Bomb  
Squadron826<sup>th</sup> Bomb  
Squadron827<sup>th</sup> Bomb  
Squadron**55<sup>th</sup> Bomb Wing (B-24 „Liberator”),  
Spinazzola****460<sup>th</sup> Bomb Group;  
Spinazzola,**460<sup>th</sup> Bomb Squadron461<sup>th</sup> Bomb  
Squadron462<sup>th</sup> Bomb Squadron463<sup>th</sup> Bomb  
Squadron**464<sup>th</sup> Bomb Group;  
Pantanella**476<sup>th</sup> Bomb Squadron477<sup>th</sup> Bomb  
Squadron478<sup>th</sup> Bomb Squadron479<sup>th</sup> Bomb  
Squadron**465<sup>th</sup> Bomb Group;  
Pantanella**780<sup>th</sup> Bomb Squadron781<sup>st</sup> Bomb  
Squadron782<sup>nd</sup> Bomb Squadron783<sup>th</sup> Bomb  
Squadron**485<sup>th</sup> Bomb Group;  
Venosa,**828<sup>th</sup> Bomb Squadron829<sup>th</sup> Bomb  
Squadron830<sup>th</sup> Bomb Squadron831<sup>st</sup> Bomb  
Squadron**304<sup>th</sup> Bomb Wing (B-24 „Liberator”),  
Cerignola****454<sup>th</sup> Bomb Group;  
San Giovanni**736<sup>th</sup> Bomb  
Squadron737<sup>th</sup> Bomb  
Squadron

738 <sup>th</sup> Bomb Squadron	739 <sup>th</sup> Bomb Squadron	746 <sup>th</sup> Bomb Squadron	747 <sup>th</sup> Bomb Squadron
<b>455<sup>th</sup> Bomb Group; San Giovanni</b>		<b>459<sup>th</sup> Bomb Group; Giulia</b>	
740 <sup>th</sup> Bomb Squadron	741 <sup>st</sup> Bomb Squadron	756 <sup>th</sup> Bomb Squadron	757 <sup>th</sup> Bomb Squadron
742 <sup>nd</sup> Bomb Squadron	743 <sup>th</sup> Bomb Squadron	758 <sup>th</sup> Bomb Squadron	759 <sup>th</sup> Bomb Squadron
<b>456<sup>th</sup> Bomb Group; Stornara</b>			
744 <sup>th</sup> Bomb Squadron	745 <sup>th</sup> Bomb Squadron		

Az általunk vizsgált légieseményben csak vadászgépek vettek részt ezért a bombázókkal tovább nem foglalkozunk.

A 15- AAF vadászereit a táblázatban foglaltuk össze. A rendszeresített géptípust az esemény időpontjában adjuk meg. A 306. FW alakulatai többféle gépet használtak, mire a P-51-nél kikötöttek. (P-38, Spitfire, P-39, P-47)

305. FW			306. FW			
1 FG	14 FG	82 FG	325 FG	31 FG	52 FG	332 FG
27 FS	37 FS	95 FS	317 FS	307 FS	2 FS	99 FS
71 FS	47 FS	96 FS	318 FS	308 FS	4 FS	100 FS
94 FS	48 FS	97 FS	319 FS	309 FS	5 FS	301 FS
						302 FS
Bázis <b>Salsola</b> P-38	Bázis <b>Triolo</b> P-38	Bázis <b>Vincenzo</b> P-38	Bázis <b>Lesina</b> P-51	Bázis <b>Severo</b> P-51	Bázis <b>Madna</b> P-51	Bázis <b>Ramitelli</b> P-51
Gépek száma						
75-87	75-87	<b>75-87</b>	75-87	75-87	75-87	100-116

*A 82. vadászosztály  
jelvénye*



A 15. AAF. bombázók vadászvédelmét a 305<sup>th</sup> Fighter Wing, (P-38 „Lightning” fegyverzetű, Salsola parancsnoksági hely), valamint a 306. FW (P-51 „Mustang” fegyverzetű, Lessina székhely) alakulatok látták el. Ezek közös parancsnoksága (XV. Fighter Command) Torremaggiore településen volt.

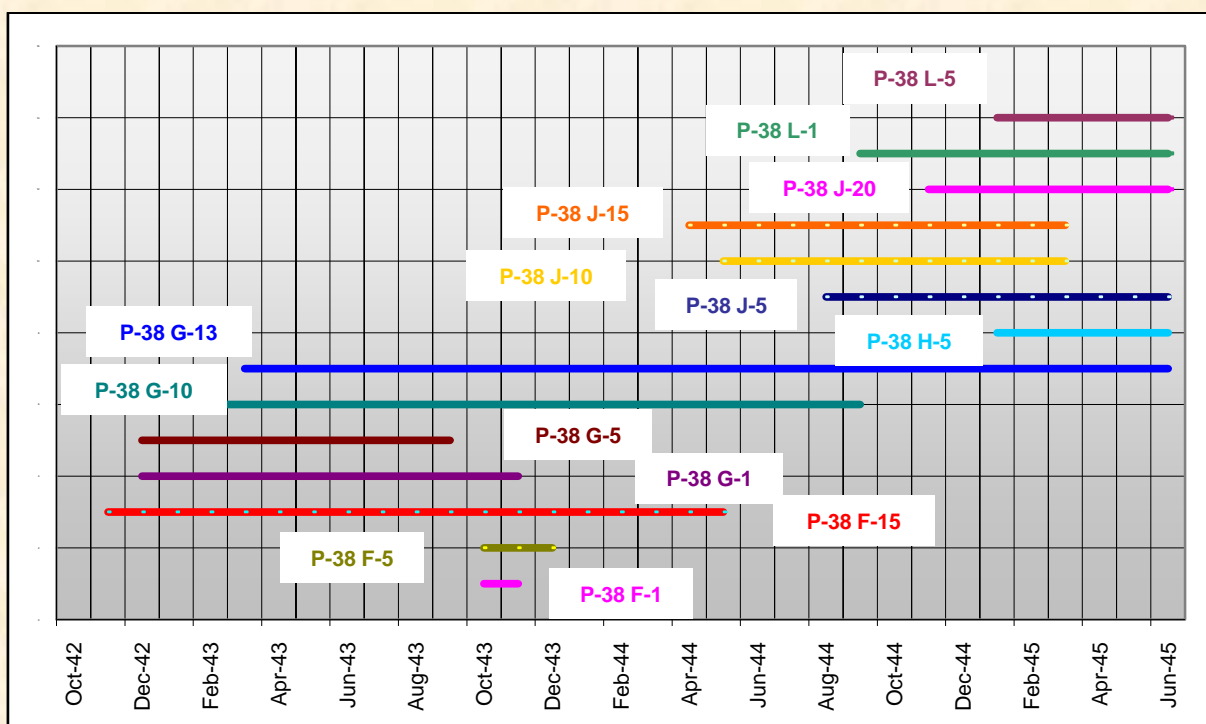
A táblázatból látható, hogy a 3 vadászcsoporthól álló 305. FW gépeinek száma 225...261 db lehetett, amíg a 306. FW esetében ez 325...377 db!



A Ramitelliben állomásozó 332. FG. az USA egyetlen néger pilótaiból és kiszolgálókból álló vadászalakulata, a „tuskege-i vadászpülők” akik különleges helyzetet és megbecsülést harcoltak ki maguknak a bombázóegységek pilótái között! bátor, rámenős akcióikkal<sup>44</sup>

*A 95. vadásszázad  
jelvénye*

A Simpson HRC:82nd FG Mission Report 21. October 1944. jelentésből egyértelmű, hogy a Bánréve környéki alacsonyítámadást a 305. FW. 82. FG. alakulatainak kötelékébe tartozó gépek hajtották végre, ezért a továbbiakban már erre az alakulatra fókuszálunk.



*P-38 típusváltozatok alkalmazása a 82. FG alakulatnál*

A 82. vadászosztály gépalkalmazási adatait, az osztály repülőeseményeit, eredménylistáit, veszteséglistái alapján próbáltuk meghatározni. Ezek a listák az események mellett általában a gép típusát, altípusát, gyártási számát is tartalmazták. A repülőeseményekkel kapcsolatos iratok a le- és felszállások, a gyakorlórepülések, stb. alatti történéseket is megörökítették. Tehát az iratokban felsorolt repülőesemények alapján dolgoztunk, ez azt jelenti, hogy a használat kezdeti és végső időpontja kissé bizonytalan, mert az első és utolsó rögzített eseményt jelöltük be, lehetséges tehát, hogy a típus már szolgálatban volt korábban is. Ugyanez igaz a kivonásá-

<sup>44</sup> Stephen E Ambrose: Vad égbolt

ra is. Mégis úgy véljük, hogy a tévedés mértéke csekély, legfeljebb egy-két hét egy-egy típus alkalmazásánál, illetve kivonásánál.

1944. októberében tehát P-38 G-10, P-38 G-13, P-38 J-5, P-38 J-10, P-38 J-15, P-38 J-20, P-38 L-1 típusok repültek.

---

## **A Lockheed repülőgépgyár**

---



A Lockheed az Egyesült államok egyik legrégebbi és egyben legjelentősebb repülőgép tervezéssel és gyártással foglalkozó cége.

Számtalan típust terveztek és gyártottak. Ott voltak szinte a repülés minden jelentős mozzanatánál. Magyar vonatkozása is van a két háború közötti időszaknak, a Lockheed gyártotta azt a gépet is, mellyel *Endresz György* és *Magyar Sándor* 1931. július 15-16-án az Atlanti-óceánt rekordidő alatt repülték át és Bicskénél szálltak le. A kiválasztott *Lockheed Sirius*, kétüléses, egyfedelű repülőgép, korának egyik leg-sikeresebb, hosszú távra is alkalmas repülőgépe volt, nevéhez több rekord is kapcsolódik.



*Lockheed Sirius az óceánrepülés után  
Bicskén*

A "*Justice for Hungary*" (Igazságot Magyarországnak!) névre keresztelt gép 1932. május 21-én katasztrófát szenvedett Rómában és Endresz György, valamint Bittai Gyula repülőhalált haltak.



*"Justice for Hungary"*

Ezekon a gépeken már igen jól látszik a tervezői törekvés, szakítani az avult, nagy homlok ellenállású kétfedelűvel, erős, szabadon hordó szár-

nyak, biztos és nagyteljesítményű motor, áramvonalas szerkezet, stb.

Ott voltak szinte minden jelentősebb repülési eseménynél, többek között az ő gépükkel repült *Amelia Earhart*

*Amelia Earhart és az  
L-10E Lockheed Electra*

Ennek a munkának több meghatározó egyénisége volt, *Livingstone „Hall” Hibbard* (1903. július 25. - 1996. június 6.,



*Willis M. Hawkins (1913. december 1. - 2004. szeptember 28.), Clarence Leonard "Kelly" Johnson (1910. február 27 - 1990. december 21.)*

A legkiemelkedőbb azonban *Clarence Leonard "Kelly" Johnson*, az ihletett tervező és műszaki gondolkodó, aki igen sokat tett mind az Egyesült Államok, mind pedig a világ repülésének átfarmálásáért, az új tudományos alapokon nyugvó tervezésért és gyártásért.



Johnson több mint négy évtizeden keresztül dolgozott, miközben vezető szerepet játszott több mint negyven repülőgép tervezésében, és igen nagy hírnevet szerzett, mint a 20. század egyik legtehetségesebb és legtermékenyebb repülőgép-tervezőmérnöke.

*Szélcsatorna kísérletek az L-10 Lockheed Elektrával*

Bevándorló svéd szülők gyermekeként született, a Michigani Ishpeming távoli bányász városában Johnson még csak 13 éves volt, mikor díjat nyert az első repülőgép-tervéért A Flint Junior Collegban, majd azután az Ann Arborban levő, Michigani Egyetemen tanult.

A Michigannél vezette, a kétmotoros Lockheed L-10 Electra repülőgépeének, egy szélcsatorna-tesztjét. Azt találta, hogy a repülőgépnek nem volt megfelelő iránystabilitása, és javaslatokat tett a probléma megoldására. A Lockheed elfogadta a javaslatát és a L-10 kísérlet folytatódott és sikeres gép lett. Ez alapozta meg Johnson pályafutását a Lockheednél.

Miután diplomát szerzett 1933-ban, Johnson eszköztervezőként csatlakozott a Lockheed Companyhez.

Pályafutása során dolgozott repüléstechnológusként, feszültségelemzőként, aerodinamikusként, és 1938-ban kapott kinevezést fő kutatómérnöki beosztásra.

1952-ben őt nevezték ki a Lockheed Californiai Burbank üzemének a főmérnökévé, ami később a Lockheed-California Company lett. 1956-ban lett Research és Development alelnöke.

Johnsont 1958-ban kinevezték az Advanced Development Projects alelnökévé (ADP). Itt a F-104 Starfighter, és a titkos felderítőrepülőgépek, az U-2 és a SR-71 Blackbird gépeket fejlesztették.

*Kelly Johnson az U-2 gépe előtt*

1964-től 1980-ig dolgozott Lockheed igazgatótanácsában, miközben 1969-ben vezető alelnök lett.

Hivatalosan 1975-ben visszavonult Lockheedből és következett Ben Rich, de tanácsadóként folytatta a Skunk Worksnél.



1983 júniusában a *Lockheed Rye Canyon* kutatóintézetet átkeresztelték *Kelly Johnson Research és Development Center* névre, ezzel a Lockheed-California Company elismerte Johnson életművét, munkáját és a vállalatnak, hazájának tett 50 éves szolgálatát.

Johnson a következő Lockheed repülőgépek tervezésében vett részt:

- o Orion 9D
- o Modell 10
- o Modell 12 Electra/XC-35/C-36/Y1C-37
- o Modell 14 Super Electra
- o Modell 18 Lodestar
- o PV-1 Ventura/B-37
- o P-38 Lightning
- o Constellation/Super Constellation
- o F-80 Shooting Star, az USA első nagysorozatú sugárhajtású vadászgéptípusa.
- o T-33/TV-2 trainers
- o P2V Neptune
- o XF-90
- o F-94 Starfire
- o X-7
- o F-104 Starfighter
- o C-130 Hercules
- o U-2
- o Blackbird család: A-12, YF-12, SR-71, M-21, and D-21
- o JetStar/C-140
- o AH-56 Cheyenne

A TWA-nak a Constellation fejlesztésén dolgozott

Johnson 80 évesen halt meg a St Joseph Medical Centerben, hosszú betegség után, amely éveken keresztül tartott. A Los Angeles Forest Lawn temetőben nyugszik.

---

**A támadó repülőgép a  
Lockheed P-38 Lightning**

---

Az 1930-as években a tudomány és a frissen megszerzett tapasztalat kezdett felülkerekedni az I. világháború hagyományain alapuló légi harcászat és repülőgép tervezés vonalán. Az a néhány zseniális tervező, aki szakítani mert a hagyományokkal (Messerschmitt, Heinschel, Junkers, Camm, Mitchell, Jakovlev, Lavocskin, Petljakov, Johnson, Horikosi Dzsiró, Itokawa Hideo, stb) mind, mind nehéz utat jártak be, amíg megvívta a hagyományos gondolkodással és a bürokráciával. A spanyol polgárháború aztán egyértelműen bizonyította, hogy a viszonylag kis sebességű – manőverező légi harcra tervezett – gépek rendre alulmaradtak a gyors, egyfedelű, erős fegyverzetű gépekkel szemben. Ez ki is jelölte tehát a fejlesztési irányt, amely mos már a sebességet, a nagy tüzerőt, a nagy hatótávolságot, a rádió kommunikációt követelte meg.

A fejlesztések rengeteg szellemi és anyagi tőkét igényeltek, melyet nagyrészt csak akkor lehetett elvégezni, ha azt a hadsereg, a légierő, az állam finanszírozta. Itt pedig igen gyakran jelentős akadályt volt, hogy a pályázatra kiírt feltételek mennyiben feleltek meg a ténylegesen a kor és a modern harcászat követelményeinek? Számos téves fejlesztést hozott az elhibázott feltételrendszer. Sokszor a tervezők és gyártók felvállalták a kockázatot és a hivatalos pályázattól eltérő gépet építettek, szerencsére.

A Lockheed cég első katonai repülőgépe a P-38, mely rengeteg újítást tartalmazott. 1937-ben kezdték el tervezni, és 1939-ben készült el a prototípusa. Az első néhány kísérlet kudarccal végződött, de mivel a gép nagyon nagy hatótávolságúnak bizonyult, 1941-ben mégis megkezdődhetett a gyártása. Ez a lépés az elért eredmények alapján kockázatos volt, de sikeresnek bizonyult. Bár a *Lightninget* gyártották a legkisebb számban a világháború alatt (kevesebb mint 10 ezer készült belőle, ebből is hozzávetőleg ezer volt a fotofelderítő-változat), mégis mindegyik hadszíntéren megfordult, és a Csendes-óceánon több japán gépet semmisített meg, mint bármelyik másik típus.

A gép mind távolsági vadászként, mind távolsági vadászbombázóként megállta a helyét a háború során és alkalmazása jelentős mértékben hozzájárult a szövetséges légi fölényének kivívásában és annak megtartásában.

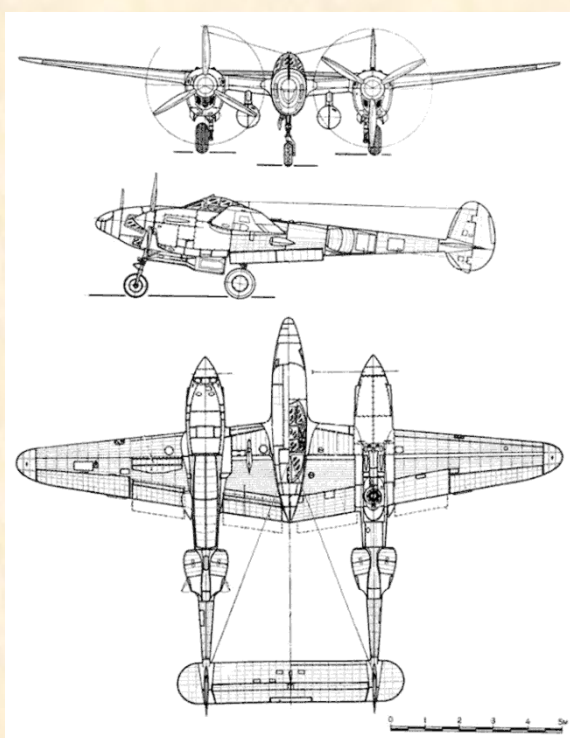
#### Legfontosabb változatai

Gyártási változatok		
Változat	Mennyiség	Megjegyzés
XP-38	1	Prototípus
YP-38	13	Értékelési sorozat (1150 LE Allison motor)
<b>P-38</b>	<b>30</b>	<b>Kezdő gyártási sorozat</b>
XP-38A	1	Túlnyomásos kabin
XP-38B		Nem valósult meg!
XP-38C		Nem valósult meg!
P-38D	36	Kezdő sorozat
<b>P-38E</b>	<b>210</b>	<b>Sorozat (változtatott fegyverzet)</b>
F-4	100+	Az E változat induló sorozata
Model 322	3	RAF változat
RP-322	147	USAAF gyakorló
<b>P-38F</b>	<b>527</b>	<b>Sorozat (1325 LE Allison motor)</b>
F-4A	20	F változat induló sorozata

<b>P-38G</b>	<b>1 082</b>	<b>Sorozat (hajtómű változások)</b>
<b>F-5A, F-5B</b>	<b>180</b>	<b>G változat induló sorozata</b>
XF-5D		Átállítás F-5A
<b>P-38H</b>	<b>601</b>	<b>Sorozat (1425 LE Allison motor)</b>
F-5C	123	H változat induló sorozata
<b>P-38J</b>	<b>2 970</b>	<b>Sorozat (új hűtő, fegyver változat</b>
F-5B	200	J változat induló sorozata
F-5E	605	P-38J/L változat
P-38K	1	úszótalpas változat
<b>P-38L-LO</b>	<b>3 810</b>	<b>Sorozat (rakétavető a szárnyakon)</b>
P-38L-VN	113	
F-5F		L változat induló sorozata
P-38M	75	éjszakaivadász (radar)
F-5G		Felderítő

Felderítő változatok, amelyek a teljes 9 923 db gyártási mennyiségből, több, mint 1 000 db-ot tettek ki.<sup>45</sup>

Gyártási változatok		
Változat	Mennyiség	Megjegyzés
F-4/ P-38E		Foto felderítő
F-4A/ P-38F		Foto felderítő
F-5, F-5A, F-5B/ P-38G		Foto felderítő
F-5C/ P-38H		Foto felderítő
F5-E, F-5F/ P-38J		Foto felderítő
F5-G/P-38L		Foto felderítő



*P-38 nézeti rajzok*

<sup>45</sup> Munson: A II. világháború repülőgépei

## A gép fejlesztésének fázisai, célok és eredmények

### Lockheed P-38F Lightning

A fejlesztési folyamat 12. típusa! Ez a változat már teljesen alkalmas lett a légi harcok megvívására. A motorok fokozott teljesítménnyel bírtak, 2 × Allison V-1710-49/53 1 325-re LE (988 kW).. Ezt a változatot 1942 februárban adták át, és bevetették mindhárom hadszíntéren az év folyamán: (Csendes-óceáni, európai és észak afrikai harcok).

Kezdetben a P-38 F vegyes eredménnyel harcolt. Az európai és a csendes-óceáni hadszíntereken az ellenség kerülte a nagy magasságban történő összecsapásokat. A jellemző légiharc-magasság a 4000-5000 m körüli légterekben zajlott. Ez a magasság a P-38 F típusnak nem kedvezett, e típust a nagyobb magasságú harcokra tervezték. Kis magasságon a gép súlya, kormányozhatósága hátrányt jelentett.

Előnye volt viszont a nagy bevetési távolság lehetősége. Ez kiváló kísérővadásszá tette, amely által a bombázók veszteségeit sikerült jelentősen csökkenteni.

Az „F” alváltozatok jellemzése:

- ✓ **P-38 F** 128 db épült belőle.
- ✓ **P-38 F-1** A szárnyakra bomba felfüggesztési csomópontok kerültek, amelyek által 2x454 (227, 147) kg-os bombákat tudott vinni. A felfüggesztésekre 2x559 mm-es Mk 13-2 torpedót is el lehetett helyezni. Lehetőség lett 2x284 (568, 625) literes póttartály felfüggesztésére is!  
A változatból 149 db készült.
- ✓ **P-38 F-5** Új leszállás-fényjelzőket kapott. Megváltoztatták az azonosítási fényjelző rendszert is. Sivatagi használatra alkalmassá tették a gépet.  
A változatból 100 db épült.
- ✓ **P-38 F-13** Az előzőhöz képest sok apró változtatást hajtottak végre rajta. A RAF számára tervezték az átalakításokat Lightning Mk II típusnév alatt.  
Gyártott mennyiség: 29 db.
- ✓ **P-38 F-15** Ez a széria a Lightning Mk II a RAF-nak épült. Ez módosított Fowler lapokkal épült és különbözött a P-38F-13 -tól, javult a manőverező képessége.  
Gyártott mennyiség: 121

Az „F” változatokból összesen 527 gép épült.

### Lockheed P-38G Lightning

Az F típuson szerzett harci és gyártási tapasztalait ötvözték ebbe a fejlesztésben.

A „G” alváltozatok jellemzése:

- ✓ **P-38 G-1** A gépet a P-38 F alapján fejlesztették tovább. A P-38 G-nél módosították az oxigén rendszert, megbízható rádió-berendezést kapott, és a motorjait Allison V-1710-51/55 (F10) 1325 LE (988 kW) változatra cserélték. A gyártás 1942. június és 1943. március között történt.

Alapváltozatként 80 db épült meg.

- ✓ **P-38 G-3** A gép General Electric B-13 típusú turbófeltöltőket kapott.  
80 db készült ebből a változathoz.
- ✓ **P-38 G-5** A műszerfalat felülvizsgálták és módosították.  
Gyártott mennyiség: 68 db.
- ✓ **P-38 G-10** Változott a jégtelenítő berendezés, valamint a szárnyak alatti felfüggesztési pontok. A bombaterhelhetőség így 2x716 kg-ra, 4x114 mm-es rakétára változott. A külső szárnyak 2 rakéta-felfüggesztési pontot kaptak.  
548 db készült a változathoz.
- ✓ **P-38 G-13** A RAF, később törölt, megrendelésére legyártott gépek. Gyakorlatilag a Lightning Mk II széria.  
174 db készült belőle.
- ✓ **P-38 G-15** A RAF - később törölt - megrendelésére legyártott gépek. Gyakorlatilag a Lightning Mk II széria.  
200 db készült belőle.

A „G” változatokból összesen 1150 gép épült.

### Lockheed P-38H Lightning

A „H” alváltozatok jellemzése:

A változat a P-38 G-10 alapján készült. A 20 mm-es Hispano gépágyút felváltotta a Hispano M2(C) változat, a motorok pedig Allison V-1710-89/91 (F15), 1425 LE (1.062 kW) lettek.

Ezeknek a motoroknak már olyan automatikus olajhűtő szabályozó lapjaik voltak, amik túlhevülés problémáját megoldották. Ez a megoldás lehetővé tette a P-38-at arra, hogy használja a WEPet (War Emergency Power) ez azt jelentette, hogy 7620 m felett 857 kW-ról a teljesítményt fokozni lehetett 925 kW-ig. A „H” változat is többféle fejlesztésben készült.

- ✓ **P-38 H-1** A teljesítményfokozásra General Electric B-13 turbófeltöltőket szereltek bele.  
Gyártási mennyiség 226 db volt.
- ✓ **P-38 H-5** A teljesítményfokozásra General Electric B-33 turbófeltöltőket szereltek bele, ezzel javítva a nagymagasságú teljesítményt.  
375 gépet építettek belőle.

A „H” változathoz összesen 601 gép készült.

### Lockheed P-38J Lightning

A „J” alváltozatok jellemzése:

Ez az alkalom alaposan áttervezték a gépet. Változtatták a repülőgéptörzsön és motorokon egyaránt. Változott a motorgondolák alakja, és a Prestone (etilén-glikol) motorhűtőket nagyobbították.



A törzs változtatás után kedvezőbb lett a turbófeltöltő levegő-nyílásának kialakítása, amíg a hűtőradiátor változás azt eredményezte, hogy a 925 kW teljesítmény 1062 kW-ra növekedhetett. 8230 méter magasságnál a WEP, 1193 kW teljesítményt biztosított.

Az ismertett változások meghozták az eredményeket a légi harcokban is.

A P-38 alkalmazási szerepe is elkezdett változni. Két jelentős változtatást végeztek és mindkettő egy bombázóhoz hasonló konfigurációt eredményezett. Az első egy olyan változat volt, ami mélyítette az orrot. Ebben helyezkedett el a bombakamra egy bombakioldó szerkezet, melyet egy *Norden* bombacélzó műszer vezérelt. A bombacélzóval felszerelt gép volt a „vezér”, jelzésére minden gép egyszerre bombázhatott. a 2 x 907 kg lehetséges bombákkal.

A második jelentős változás az volt, hogy a bombacélzó helyett „Mickey” BTO (Bombing Through Overcast) radart szereltek a speciálisan kialakított orrba. Ez természetesen felhőtakarón át is pontos bombázást tett lehetővé.

Elkészült tehát az igazi vadászbombázó változat!

- ✓ **P-38 J-1** Tesztgépként építettek belőle 10 db-ot.
- ✓ **P-38 J-5** Ennél a változatnál az üzemanyagtartály-kapacitáson változtattak jelentősen. A szárnyakban bővítették a tartályokat és így 208 literrel növelték azokat. A teljes belső üzemanyag-kapacitás 1.552 liter lett.  
Gyártott mennyiség:: 210 db
- ✓ **P-38 J-10** Alapvetően a kabintető alakján módosítottak, ívelt helyett síkra.  
Gyártott mennyiség:: 790 db
- ✓ **P-38 J-15** A gép módosított elektromos rendszerrel épült.  
Gyártott mennyiség:: 1400 db
- ✓ **P-38 J-20** A változatban módosították a turbófeltöltő rendszert.  
Gyártott mennyiség:: 350 db
- ✓ **P-38 J-25** Az eddigi minden változással és módosítással a Lightningnek megmaradt egy kezdeti problémája, nevezetesen a hosszirányú stabilitás kérdése. Ezt most már rendezték, egy elektromosan működtetett zuhanóféklappal, valamint a csűrőlapok fokozott mozgékonyosságának kialakításával.  
Gyártott mennyiség : 210 db

A „J” változathoz összesen 2970 gép készült.

### Lockheed P-38L Lightning

Az „L” alváltozatok jellemzése:

1944 júniusától jelent meg ez a változat, amely alapvetően egy P-38J-25 volt. A 2 db Allison V-1710-111/113 (F30) motorja, amelyek egyenként 1475 LE (1100 kW) felszállási teljesítményt adtak 30000 láb (9145 m) magasságban és vészhelyzetben ezt 1600 LE (1193 kW) teljesítményre lehetett fokozni.

- ✓ **P-38 L-1** Alapváltozat.

Gyártott mennyiség: 1290 db.

- ✓ **P-38 L-5** A R-38 változatok utolsó egyedei. Új megbízhatóbb üzemanyag-szivattyúkat kapott. A póttankokon is módosítottak, így már a ledobható tartályokban 1136 liter üzemanyagot vihetett. Két „karácsonyfa” rakétacsomópontot kapott. Néhány gépet „Droop Snoot”<sup>46</sup> változatra alakítottak át.

Gyártott mennyiség: 2633 db.

Az „L” változathból összesen 3923 gép készült.



*P-38M éjszakai vadász*



*P-38J*

<sup>46</sup> Hosszabbított törzsorrs rész, amely átlátszó plexiborítást kapott, bombázó feladatokat repültek vele, de a védővadászok vezérgépeként is szerepelt.



P-38L

Jellemzők		P-38 F-15	P-38 G-1
Személyzet, fő		1	1
Gyártási év			
<b>Méreték</b>			
Hossz, m		11,53	11,53
Szárnyfesztség, m		15,85	15,85
Szárnyterület, m <sup>2</sup>		30,47	30,47
<b>Tömeg</b>			
Felszállási tömeg, kg	Normális	7940	7775
	Maximális	9798	8715
<b>Teljesítményadatok</b>			
		Allison	
Motor		V-1710-49/53	V-1710-51/55
Teljesítmény, LE, kW		2x1325	2x1325
		2x988	2x988
<b>Repülési jellemzők</b>			
Sebesség, km/h	átelési	170	170
	legnagyobb	636	644
	magasságon m	7620	7620
Legnagyobb magasság, m		12000	12000
Hatósugár km		1448	1368
		Póttankkal	2816
<b>Fegyverzet</b>			

Bombaterhelés kg		1x907 kg, vagy 2x454 kg	2x926 kg, vagy 2x454 kg
Fegyverzet	géppuska	4x12,7	4x12,7
	gépágyú	1x20	1x37
	torpedó	2x559 mm	2x559 mm
Használat		1941-1957	1941-1957
Gyártott mennyiség		121	80

Jellemzők		P-38L	P-38J
Személyzet, fő		1	1
Gyártási év			
<b>Méreték</b>			
Hossz, m		11,53	11,53
Szárnyfesztáv, m		15,85	15,85
Szárnyterület, m <sup>2</sup>		30,43	30,43
<b>Tömeg</b>			
Felszállási tömeg, kg	Normális	7940	7775
	Maximális	9798	8715
<b>Teljesítményadatok</b>			
		Allison	
Motor		V-1710	V-1710
Teljesítmény, LE kW		2x1600	2x1425
		2x1177	2x1048
<b>Repülési jellemzők</b>			
Sebesség, km/h	átelési	170	170
	legnagyobb	663	676
	magasságon m	7620	8000
Legnagyobb magasság, m		13400	13400
Hatósugár km		1770	1891
	Póttankkal	3620	3673
<b>Fegyverzet</b>			
Bombaterhelés kg		2x926 kg, vagy 2x454 kg	2x926 kg, vagy 2x454 kg
Fegyverzet	géppuska	4x12,7	4x12,7
	gépágyú	1x20	1x37
	rakéta	12,7 cm	

Az európai hadszíntéren, nagytávolságú, kísérővadászoként való bevetésük, alapjaiban változtatta meg az USA bombázóinak veszteségi arányait! Erős fegyverzete, tekintélyes tömegéből adódóan igen nagy a zuhanó sebessége, jó az emelkedési képessége, mindez a gépet félelmetes ellenféllel avatta.<sup>47</sup> Alacsonytámadó, vadászbombázó bevetései is nagyon eredményesek voltak. Még egy adat, amely a gép nagyszerűségét mutatta. Műszaki hiba miatt 130 000 bevetésre 1,3 % veszteség esett, ez a P-51 Mustangnál ez 1,1 % volt.

<sup>47</sup> A németeknél a neve „der Gabelschwanz-Teufel” („villás farkú ördög”), a magyar pilóták csak „létrának”-nak nevezték.

Felderítő változatai fegyvertelenül repültek, igen nagy magasságban és sebességgel, ezáltal szinte sebezhetetlenek voltak.

---

**Akik ott lehettek a 82. FG bánrévei  
alacsony támadásánál**

---

A repüléstörténet az amerikai és angol háborús működést megfelelő mélységben feldolgozta, köszönhetően a megfelelő dokumentálásnak, illetve a nyilvánosságra hozott adatoknak. A magyarországi légi események ezekből eredően nagy pontossággal köthetők harcoló alakulatokhoz. A bánrévei 1944. október 21-i események az amerikai 15. AF. kíséretét ellátó, 82. FG (vadászosztály) tevékenységéhez köthető, akik a kérdéses időben az olaszországi Vincenzo-ból hajtották végre bevetéseiket

Az osztályt ebben az időszakban Clarence T. Edwinston ezredes (1944 augusztus 28.- 1944 november 22.) vezette. A 95. század parancsnoka ekkor Warner F. Gardner őrnagy (1944. augusztus 12 - 1944. október 26.) volt.

1944. október 21-én a 15. AAF 104 darab, B-24 Liberatora Győr, és Szombathely pályaudvarait, *Almásfüzitő* olajfinomítóját, valamint *Ipolyság* vasútállomását bombázta. A 82. FG 36 db P-38 vadászgépe, 10<sup>00</sup>-11<sup>05</sup> időpontok között alacsonytámadásokat végzett *Miskolc környéki, attól nyugatra* fekvő vasútvonalak ellen. *Füzesabony, Bélapátfalva, Szilvásvár, Ózd*, valamint *Kál, Verpelét, Recsk, Salgótarján* vonal vasútállomásain és a nyílt pályán mozdonyokat semmisítettek meg, vasúti kocsikat gyújtottak fel.

További mozdonyokat tettek üzemképtelenné *Edelény, Tápiósáp, Szalkszentmárton, Diósjenő, Berkenye* állomásokon, és *Pusztaszabolcs* közelében a nyílt pályán.<sup>48</sup>

Az előzőekben ismertetett kutatások alapján kijelenthetjük a következőket:

A támadást a 82. FG. 6 gépe hajtotta végre, amelyek a startkönyvek egy részének fellelése alapján a 95. századhoz tartoztak.



### **Maurice „Ole” Olson főhadnagy 95. század**

A főhadnagy a rendelkezésre álló adatok alapján bombázópilótaként kezdte a 376. BG. 512. századában. B-24 bombázón repült 14 bevetést, 1944. június 25. és 1944. augusztus 26. között. E bevetéseken repült ideje 69<sup>55</sup> óra volt.

Átképzését követően került a 82. FG. 95. századába, ahol 1944. október 11. és 1945. február 18. között még 36 bevetést teljesített, ekkor meglett az 50 bevetés, tehát aktív szolgálata véget ért. Vadász-vadászbombázóként repült ideje 189<sup>30</sup> óra. Érdekes módon rögtön az első vadászbevetésen problémája volt, hiszen visszafordult, gyakorlatilag a céltől. A műszaki hibás bevetéseknél csak a repülési időt ismerték el.

#### ***Maurice „Ole” Olson főhadnagy***

A harci repüléseit a következő táblázatban foglaltuk össze. Ebből kiválóan látható, hogy a bevetéseket igen gyakran naponta kellett repülniük. A felada-

<sup>48</sup> Simpson HRC:82nd FG Mission Report 21. October 1944.

tok igen változatosak voltak, hiszen a bombázókísérettől kezdve, az alacsonytámadáson át az éjszakai zuhanóbombázásig, felderítésig, mindent repültek.

NINETY FIFTH FIGHTER SQUADRON  
NINETY SECOND FIGHTER GROUP  
Office of the Operations Officer

APO #520  
19 February 1945

SUBJECT: Combat Data. ( 1st Lt. MAURICE S. OLSON, A.S.N. O-819856 )

TO : All Concerned.

1. Following is the Combat Data on First Lieutenant MAURICE S. OLSON, O-819856.

DATE	TYPE AIRPLANE	PILOT MISSION NUMBER	TARGET		
a. Following Missions were accomplished in B-24, while assigned to 376th Bomb Group.(H). 512th Bomb Squadron (H).					
6-25-44	B-24	1	Toulon, France.		
6-26-44	B-24	2 & 3	Schwechat, Austria.		
6-27-44	B-24	4	Brod, Yugoslavia.		
6-30-44	B-24	5	Zagreb, Yugoslavia.		
7-2-44	B-24	6 & 7	Budapest, Hungary.		
8-6-44	B-24	8	Toulon, France.		
8-22-44	B-24	9 & 10	Vienna, Austria.		
8-23-44	B-24	11 & 12	Vienna, Austria.		
8-24-44	B-24	13	Szeged, Hungary.		
8-26-44	B-24	14	Bucharest, Rumania.		
b. Total Number of Combat Hours: 69 Hrs. 55 Mins.					
DATE	AIRPLANE TYPE	TOTAL TIME	PILOT MISSION NUMBER	TYPE PLANE ESCORTED	TARGET
c. Following Missions were accomplished in P-38 type aircraft, while assigned to Eighty Second Fighter Group, Ninety Fifth Fighter Squadron.					
10-11-44	P-38L-15	2:00	*	B-24	Vienna, Austria.
10-13-44	P-38L-15	6:00	15	B-17	Blochbauer, O/R, Germany.
10-14-44	P-38J-10	6:25	16	C-47	Para-Troopers to Negera A/D, Greece.
10-21-44	P-38L-1	5:45	17	Strafe	Roads and Railroads North East, Hungary.
11-6-44	P-38L-10	5:20	18	B-24	Vienna, Austria.
11-7-44	P-38J-10	4:15	19	Strafe	Roads, Yugoslavia.

- 2 -

*Maurice 'Ole' Olson főhadnagy repülési naplójának összetőji  
Alulról a 3. bejegyzés: 1944.10.21. P-38L1 géptípuson, alacsonytámadás,  
út- és vasútrombolás, Észak-kelet Magyarországon.  
Ez volt a 17. bevetése, 5<sup>45</sup> repülési idővel.<sup>49</sup>*

<sup>49</sup> Maurice 'Ole' Olson collection



Időpont	Géptípus	Repülési idő	Bevetés száma	Feladat	Célpont, megjegyzés
1944 6 25	B-24		1	bombázás	Toulon Franciaország
1944 6 26	B-24		2,3	bombázás	Schwechat Ausztria
1944 6 27	B-24		4	bombázás	Brod Jugoszlávia
1944 6 30	B-24		5	bombázás	Zagrab Jugoszlávia
1944 7 2	B-24		6,7	bombázás	Budapest Magyarország
1944 8 6	B-24		8	bombázás	Toulon Franciaország
1944 8 22	B-24		9,10	bombázás	Bécs Ausztria
1944 8 23	B-24		11,12	bombázás	Bécs Ausztria
1944 8 24	B-24		13	bombázás	Szeged Magyarország
1944 8 26	B-24		14	bombázás	Bucarest Románia
1944 10 11	P-38J-15	2 <sup>10</sup>	*	B-24	Bécs Ausztria
1944 10 13	P-38J-15	6 <sup>00</sup>	15	B-17	Blechhammer Németország olajfinomító
1944 10 14	P-38J-10	6 <sup>25</sup>	16	C-47	Ejtőernyősök kísérete
<b>1944 10 21</b>	<b>P-38L-1</b>	<b>5<sup>45</sup></b>	<b>17</b>	<b>alacsonyítámadás</b>	<b>Észak-kelet Magyarország út-vasút</b>
1944 11 6	P-38J-10	5 <sup>20</sup>	18	B-24	Bécs Ausztria
1944 11 7	P-38J-10	4 <sup>15</sup>	19	alacsonyítámadás	Jugoszlávia utak
1944 11 11	P-38J-10	3 <sup>15</sup>	*	B-17	Linz Ausztria
1944 11 15	P-38L-1	5 <sup>45</sup>	20	B-17	Bécs Ausztria
1944 11 20	P-38L-1	4 <sup>20</sup>	21	alacsonyítámadás	Út-vasút Jugoszlávia
1944 11 21	P-38J-15	3 <sup>40</sup>	22	zuhanóbombázás	Novi-Pavar Jugoszlávia
1944 11 23	P-38L-1	3 <sup>00</sup>	23	zuhanóbombázás	Dobroj Jugoszlávia
1944 11 27	P-38L-1	0 <sup>15</sup>	*		műszaki hiba
1944 12 2	P-38L-1	4 <sup>30</sup>	24	B-24	Ordertal Németország olajfinomító
1944 12 3	P-38L-1	5 <sup>25</sup>	25	Fotofelderítés	München Németország
1944 12 6	P-38L-1	4 <sup>30</sup>	26	B-24	Szombathely Magyarország
1944 12 9	P-38L-1	6 <sup>15</sup>	27	B-24	Linz Ausztria
1944 12 10	P-38L-1	1 <sup>35</sup>	*		műszaki hiba
1944 12 11	P-38L-1	5 <sup>40</sup>	28	B-24, B-17	Bécs Austria
1944 12 16	P-38L-1	5 <sup>49</sup>	29	B-29	Brux Csehország
1944 12 17	P-38L-1	5 <sup>00</sup>	30	B-24	Linz Ausztria
1944 12 18	P-38L-1	6 <sup>00</sup>	31	B-24	Blochhammer Németország olajfinomító
1944 12 19	P-38L-1	5 <sup>15</sup>	32	B-24	Blochhammer Németország olajfinomító
1944 12 20	P-38L-1	6 <sup>00</sup>	33	B-24	Brux Csehország
1944 12 25	P-38L-1	5 <sup>45</sup>	34	B-24	Brux Csehország
1944 12 27	P-38L-1	3 <sup>40</sup>	35	éjszakai bombázás	Cesaria Olaszország
1944 12 28	P38L-1	6 <sup>10</sup>	36	B-17	Pilsen Csehország
1944 12 29	P38L-1	5 <sup>20</sup>	37	éjszakai bombázás	Rattemberg Németország
1945 1 4	P38L-1	4 <sup>20</sup>	38	B-24	Verona Olaszország
1945 1 5	P38L-1	3 <sup>00</sup>	39	éjszakai bombázás	Dobroj Jugoszlávia
1945 1 19	P38L-1	3 <sup>00</sup>	40	éjszakai bombázás	Dobroj Jugoszlávia
1945 1 20	P38L-1	5 <sup>20</sup>	41	B-24	Linz Ausztria
1945 1 21	P38L-1	3 <sup>10</sup>	42	éjszakai bombázás	Fiume Olaszország olajfinomító
1945 1 31	P38L-1	5 <sup>30</sup>	43	B-17	Bécs Ausztria
1945 2 5	P38L-1	6 <sup>15</sup>	44	B-17	Regensburg Németország
1945 2 8	P38L-1	4 <sup>50</sup>	45	B-17	Bécs Ausztria
1945 2 13	P38L-1	5 <sup>10</sup>	46	B-17	Bécs Ausztria
1945 2 14	P38J-10	4 <sup>15</sup>	47	alacsonyítámadás	Vasút Graz Ausztria, Celje Jugoszlávia
1945 2 16	P38L-1	5 <sup>40</sup>	48	B-24	Regensburg Németország
1945 2 17	P38L-1	5 <sup>20</sup>	49	B-17	Linz Ausztria
1945 2 18	P38L-1	6 <sup>00</sup>	50	B-17	Linz Ausztria

A 40 vadász bevetésénél (ebből 36 az elismert) P-38L-1 típusal – ez a többség – 32 feladatot teljesített, P38-J-10 géppel 5 alkalommal, P-38J-15-tel pedig 3 feladatot repült.

Bombázókíséret 25, alacsonytámadás 6, éjszakai bombázás 5, zuhanóbombázás 2, felderítés 1, szállítógép kíséret 1 alkalommal.

Harcolt Dél-Németország, Ausztria, Csehország, Magyarország, Románia, Jugoszlávia, Olaszország felett.

Maurice „Ole” Olson főhadnagy a jelek szerint jó pilóta lehetett, hiszen ennyi bevetést gyakorlatilag jelzett probléma nélkül tudott teljesíteni. A feladatokból látszik, hogy sokoldalú, nagy tapasztalatot gyűjtött. E mellett hihetetlen szerencsés is volt, hiszen lerepülte az 50 (54) feladatot, négy repülése ebből „üzemzavaros” de, ezekből mindig hazaért.

Nevével a 95. század eredményjelzőjén nem találkoztunk, tehát légi győzelme nem volt.

A főhadnagy életéről sajnos már csak a 2009. áprilisban bekövetkezett haláláról szóló gyászjelentéséből tudunk meg adatokat. Ahogy azt a fiatalkori képe alapján becsültük 1944-ben 22 éves volt.

### Charles W. Matthews hadnagy 95. század.

A hadnagy, a rendelkezésre álló adatok alapján, szintén bombázópilótaként kezdte a 301. BG. 352.. századában. B-17 bombázón repült, mint másodpilóta, 16 bevetést, 1944. május 11. és 1944. augusztus 8. között. E bevetéseken repült ideje 72<sup>30</sup> óra volt.

Átképzését követően került a 82. FG. 95. századába, ahol 1944. szeptember 22. és 1945.. március 21. között még 34 bevetést teljesített, ekkor meglelt az 50 bevetés, tehát aktív szolgálata véget ért. Vadász-vadászbombázóként repült ideje 178<sup>55</sup> óra. Érdekes módon neki a 2.vadászbevetésen akadt problémája A műszaki hibás bevetéseknél csak a repülési időt ismerték el.



Időpont	Géptípus	Repülési idő	Bevetés száma	Feladat	Célpont, megjegyzés
1944 5 11	B-17	6 <sup>15</sup>	1,2	bombázás	Saarbrücken Németország
1944 6 9	B-17	6 <sup>00</sup>	3,4	bombázás	München Németország
1944 6 25	B-17	8 <sup>30</sup>	5	bombázás	Sete Franciaország
1944 7 4	B-17	8 <sup>30</sup>	6,7	bombázás	Brassó Románia
1944 7 7	B-17	6 <sup>00</sup>	8	bombázás	Budapest Magyarország
1944 7 16	B-17	7 <sup>00</sup>	9,10	bombázás	Bécs Ausztria
1944 7 24	B-17	7 <sup>15</sup>	11	bombázás	Torinó Olaszország
1944 7 25	B-17	7 <sup>00</sup>	12,16	bombázás	Linz Ausztria
1944 7 30	B-17	6 <sup>00</sup>	14	bombázás	Brod Jugoszlávia
1944 8 7	B-17	8 <sup>00</sup>	15,16	bombázás	Blechhammer Németország olajfinomító

1944 9 22	P-38J-10	5 <sup>40</sup>	17	B-17	München Németország
1944 10 11	P-38J-10	2 <sup>15</sup>	*	visszafordult, műszaki probléma	
1944 10 13	P-38J-10	5 <sup>45</sup>	18	B-17	Blechhammer Németország olajfinomító
1944 10 14	P-38J-10	6 <sup>00</sup>	19	C-47	Kegeza Görögország
<b>1944 10 21</b>	<b>P-38L-1</b>	<b>5<sup>40</sup></b>	<b>20</b>	<b>alacsonyátmadás</b>	<b>Észak-kelet Magyarország út-vasút</b>
1944 11 1	P-38J-15	6 <sup>35</sup>	21	B-17	Bécs Ausztria
1944 11 4	P-38J-15	5 <sup>00</sup>	22	bombázás	München Németország
1944 11 5	P-38J-15	5 <sup>30</sup>	23	B-24	Bécs Ausztria
1944 11 12	P-38J-15	1 <sup>00</sup>	*	visszafordult, műszaki probléma	
1944 11 15	P-38J-15	4 <sup>30</sup>	24	B-24	Bjenica Jugoszlávia
1944 11 16	P-38J-15	5 <sup>30</sup>	25	B-17	München Németország
1944 11 17	P-38J-15	5 <sup>45</sup>	26	B-24	Blechhammer Németország olajfinomító
1944 11 19	P-38J-15	3 <sup>00</sup>	27	bombázás	Prejipolje Jugoszlávia
1944 11 21	P-38J-15	3 <sup>50</sup>	28	zuhanóbombázás	Novi-Paver Jugoszlávia
1944 12 2	P-38L-1	5 <sup>50</sup>	29	B-24	Odertal Németország
1944 12 15	P-38J-15	5 <sup>00</sup>	30	bombázás	Linz Ausztria
1944 12 16	P-38J-15	5 <sup>30</sup>	31	B-24	Brux Csehország
1944 12 17	P-38J-15	5 <sup>00</sup>	32	B-24	Linz Ausztria
1944 12 19	P-38J-15	5 <sup>30</sup>	33	B-24	Blechhammer Németország olajfinomító
1944 12 20	P-38L-1	6 <sup>15</sup>	34	B-24	Brux Csehország
1944 12 25	P-38J-15	5 <sup>15</sup>	35	B-24	Brux Csehország
1944 12 26	P-38J-15	3 <sup>45</sup>	36	bombázás	Latisana Olaszország
1944 12 28	P-38J-15	5 <sup>15</sup>	37	védőkíséret	München Németország
1945 1 5	P-38J-15	3 <sup>40</sup>	38	éjszakai bombázás	Dobroj Jugoszlávia
1945 2 13	P-38J-15	5 <sup>10</sup>	39	B-17	Bécs Ausztria
1945 2 14	P38L-1	5 <sup>40</sup>	40	védőkíséret	München Németország
1945 2 19	P38L-1	5 <sup>25</sup>	41	B-24	Bécs Ausztria
1945 2 21	P38L-1	5 <sup>30</sup>	42	védőkíséret	Nürnberg Németország
1945 2 23	P38L-1	5 <sup>30</sup>	43	zuhanóbombázás, alacsonyátmadás	Vorgl Ausztria
1945 3 4	P-38J-15	5 <sup>30</sup>	44	tengeri légitfedezet	Velencei-óvil
1945 3 8	P-38J-15	4 <sup>45</sup>	45	B-24	Komárom Magyarország
1945 3 12	P-38J-15	5 <sup>00</sup>	46	B-17	Bécs Ausztria
1945 3 14	P-38J-15	4 <sup>30</sup>	47	zuhanóbombázás	Ptuj Jugoszlávia
1945 3 17	P-38J-15	4 <sup>10</sup>	48	zuhanóbombázás	Ptuj Jugoszlávia
1945 3 19	P-38J-15	4 <sup>30</sup>	49	bombázás	Varasdin Jugoszlávia
1945 3 21	P-38J-15	6 <sup>00</sup>	50	B-17	Bécs Ausztria

A 36 vadász bevetésénél (ebből 34 az elismert) P-38J-15 típusal – ez a többség – 25 feladatot teljesített, P38-J-10 géppel 4 alkalommal, P-38L-1-el pedig 7 feladatot repült.

Bombázókíséret 18, alacsonyátmadás 2, éjszakai bombázás 1, zuhanóbombázás 4, szállítógép kíséret 1, tengeri fedezet 1, vadászbombázó fedezet 3, alkalommal.

Harcolt Dél-Németország, Ausztria, Csehország, Magyarország, Románia, Jugoszlávia, Görögország, Olaszország felett.

Charles W. Matthews hadnagy jól képzett pilóta lehetett, hiszen ennyi bevetést gyakorlatilag jelzett probléma nélkül tudott teljesíteni. A feladatokból látszik, hogy sokoldalú, nagy tapasztalatot gyűjtött. A szerencse őt is kísérte, hiszen lerepülte az 50 (52)feladatot, két repülése ebből „üzemzavaros” de, ezekből ő is mindig hazaért.

Nevével a 95. század eredményjelzőjén nem találkoztunk, tehát légi győzelme nem volt.

A hadnagy egyéb adatait, életéről sajnos más információkat nem találtunk. A képek alapján a húszas éveinek közepén járhatott 1944 októberében.

Annak a kérdése, hogy az 1944. október 21-i támadásban részt vett 36 darab, a három századból milyen arányban állt össze változatlanul nincs eldöntve a fellelt iratok alapján.

A amerikai állománytáblák szerint egy vadászszázad 25-29 géppel rendelkezett, de a használat, a harcban szerzett sérülések miatt a bevethető gépek száma ettől természetesen jelentősen eltérhetett.

A 36 gép több mint egy teljes század. A bevetésekhez válogathatták a legalkalmasabb géptípusokat (fegyverzet, hatósugár, stb. szerint). Ugyancsak szempont lehetett a pilóták korábbi tapasztalata és a rajok, párok összeszokottsága is.

Ily módon a 36 bevetett alacsonytámadó gép, akár mind a 3 századból, tartalmazhatott gépeket és pilótákat. Nem szabad figyelmen kívül hagyni azt a tényt sem, hogy az osztálytörzshöz tartozók is repültek. Az amerikai repülési szakirodalom a törzsek repüléseit, eredményeit, veszteségeit a századokétól elkülönítve tartja számon!

Megpróbáltuk kideríteni, hogy 1944 októberében kik lehettek a 95. század tagjai.<sup>50</sup> A században valamikor szolgáltak névsora rendelkezésre áll, azonban ebben időpontok nem szerepelnek. Maradt tehát az a módszer, hogy a fennmaradt satartkönyvek, iratok, fényképek dátumai alapján próbáltunk egy névsort összeállítani, amelyet a győzelmi, fogságba esési és veszteségi listák időpontjai (mert ezekben voltak) alapján pontosítottunk. A különféle listákon a dátumot az 1944. október 21-hez képest vizsgáltuk meg. Az adatok szerint 8...12 hónap szolgálati idő kellett a megfelelő számú bevetés teljesítéséhez. Ezért 1943 októbertől kezdjük a neveket sorolni. Mindez természetesen csak közelítés, mert jócskán voltak olyanok, akik egyik listán sem szerepeltek, mégis letudták az 50 bevetést! A táblázatban a dátum az, amikor még biztosan ott volt a században.

#### A légygyőzelmi lista lapján

1943.10.08	George M. Magee	2nd Lt.
1943.10.08	Robert W. Muir	2nd Lt.
1943.10.14	Rex S. Brown	.1st Lt.
1943.11.15	Earl O. Chapman	2nd Lt.
1943.11.15	Francis J. McGrath	2nd Lt.
1943.11.15	Hugh M. Muse, Jr	Major
1943 12 20	Robert M. Croddy	2nd Lt.
1943 12.10	Carl E. Grebe	2nd Lt.
1943 12.10	Claud E. Ford	Capt.
1943 12.20	James C. Reid, Jr	2nd Lt.
1943 12.20	John C. Rogers	2nd Lt.
1944.01.04	William C. Woodrum	1st Lt.
1944.01.24	Clifford V. Lord	2nd Lt.
1944.01.24	J. D. Stoutenborough	1st Lt.

<sup>50</sup> Rónaföldi Zoltán: Az USAF 82. vadászosztály története

1944.01.30	Kenneth M. Ade	2nd Lt.
1944.01.30	Maurice C. Morrell	2nd Lt.
1944.02.24	Douglas A. Neilson	1st Lt.
1944.02.24	Frank E. Moxley	.2nd Lt.
1944.03.18	Lawrence H. Bell, Jr	Major
1944.03.26	Hal M. Johnson	2nd Lt.
1944.03.30	Hugh L. Thompson	1st Lt.
1944.04.04	Melvin D. Cooksey	Capt.
1944.04.12	Earl O. Chapman	1st Lt.
1944.04.13	Orson D. Osborne	1st Lt.
1944.04.13	Rex Curtis.	2nd Lt.
1944.04.13	Stuart A. Munson	2nd Lt.
1944.04.23	Cornelius M. DiLauro	1st Lt.
1944.04.23	Julian G. Demers	1st Lt.
1944.04.23	Melvin E. Wiedbusch	.2nd Lt.
1944.04.23	Thomas D. Hodgson	1st Lt.
1944.04.25	Alfred F. Collins	2nd Lt.
1944.04.25	Bart L. League	1 st Lt.
1944.04.25	Harlon J. Conger	2nd Lt.
1944.04.25	Robert J. Roper	1 st Lt
1944.06.16	Barry R. Butler	2nd Lt.
1944.06.16	Charles E. Adams, Jr	.1st Lt.
1944.06.16	Gerard F. Cavanaugh	2nd Lt.
1944.06.16	Robert S. Carpenter	2nd Lt.
1944.06.16	Roland O. Leeman	2nd Lt.
1944.06.26	Herbert L. Phillips	Major
1944.06.27	William J. Stefani	2nd Lt.
1944.07.02	James D. Holloway	1st Lt.
1944.07.07	James C. Hardin	2nd Lt.
1944.07.08	Jack D. Joley	1st Lt.
1944.07.20	Elwood L. Howard	2nd Lt.
1944.07.22	Paul R. Mass	1st Lt.
1944.07.22	John R. Tierney	2nd Lt.
1944.07.22	Joseph F. Belton, Jr	Capt.
1944.07.22	Robert Y. Haller	2nd Lt.
1944.07.25	Charles W. Elberty	1st Lt.
1944.07.25	Roy I. Harman	1st Lt.
1944.08.04	Nathaniel A. Pape	1st Lt.
1944.08.04	Warner F. Gardner	Major
1944.10.29	Eldon E. Coulson	2nd Lt.
1944.12.15	Peter C. Kennedy	2nd Lt.
1944.12.15	William K. Armstrong	2nd Lt.
1945.04.08	William P. Hayduk	1st Lt.

## A veszteségi lista alapján (1944. október 21. után)

1944.11.01	William J. Hawthorne	1st Lt.
1944.11.07	Philip Brewer	2nd Lt.
1944.11.07	Eldon E. Coulson	2nd Lt.
1944.11.20	Robert W. Black	2nd Lt.
1944.12.10	Richard E. Fleischer	2nd Lt.
1944.12.24	Robert F. Corey	F/O
1944.12.24	Densore D. Leone	F/O
1945.01.08	Winfred A. Garmon	F/O
1945.01.12	Jerold A. Cookson	1st Lt.
1945.02.16	George A. Bertram	2nd Lt.
1945.02.27	Eugene G. Ismert, Jr	1st Lt.
1945.03.19	Wilburn R. Brookman	1st Lt.
1945.03.25	Adrian C. Edwards	2nd Lt.
1945.04.08	Thomas G. Morris	2nd Lt.
1945.04.12	Elvin D. Tyler	2nd Lt.
1945.04.22	Ernest L. Anderson	2nd Lt.

## A fogságba esési lista alapján (1944. október 21. után)

1944.11.20	Harley N. Sutter	2nd Lt.
1945.02.05	Arthur D. Lewis	2nd Lt.
1945.04.02	Walter J. Blair	1st Lt.

## Géppótlási eseménylista alapján

1944.08.21	John H Hayden	2nd Lt.	leszálláskor gépe összetört
1944.08.21	Raymond A Davis	2nd Lt.	leszálláskor gépe összetört
1944.06.29	Elbert W Cotton Creech	2nd Lt.	leszálláskor gépe összetört
1944.10.25	John E Blummer	2nd Lt.	légiharcban sérült gép
1944.11.21	William H Carr	1nd Lt.	leszálláskor gépe összetört
1944.09.23	Walter J Blair	1nd Lt.	légiharcban sérült gép
1944.08.04	James Small	2nd Lt.	leszálláskor gépe összetört
1944.05.29	Alfred F Collins	2nd Lt.	légiharcban sérült gép
1944.07.04	Charles E Adams	2nd Lt.	guruláskor ütközött
1945.02.12	Keith G Leachmann	2nd Lt.	leszálláskor gépe összetört
1945.05.10	Arland A Dinublia	2nd Lt.	kényszerleszállás
1945.02.17	Walter J Blair	1nd Lt.	leszálláskor gépe összetört
1945.02.01	Don J Stoutenborough	Capt.	guruláskor ütközött
1945.05.10	Herbert L H Phillips	Maj.	kényszerleszállás

Fényképekről, startkönyvekből

1944. 10. 21	Maurice „Ole” Olson	1. Lt	Ott volt az alacsonytámasadó kötelékben
1944. 10. 21	Charles W. Matthews	1. Lt	Ott volt az alacsonytámasadó kötelékben
	Don Stoutenborough	Capt.	Fényképen 1944. 10. 21. után közvetlenül
	Ron Graham	2. Lt	Fényképen 1944. 10. 21. után közvetlenül
	Walt Blair	1. Lt	Fényképen 1944. 10. 21. után közvetlenül
	William F. 'Bill' Barr	1. Lt	Fényképen 1944. 10. 21. után közvetlenül
	Lawrence „Larry” Peplinski	2. Lt	Fényképen 1944. 10. 21. után
	Delbert Ryland	2. Lt	Fényképen 1944. 10. 21. után
	Ralph M Powers	2. Lt	Fényképen 1944. 10. 21. után
1944. 11. 07.	Philip Brewer	2. Lt	Nisi incidens a szovjetekkel.
1944. 11. 07.	Tom Urton	2. Lt	Nisi incidens a szovjetekkel
1944. 11. 07.	John Blummer	2. Lt	Nisi incidens a szovjetekkel
1944. 11. 07.	Eldon E. „Sid” Coulson	2. Lt	Nisi incidens a szovjetekkel

Mindezek szerint, pusztán elvileg, de a talált iratok, anyagok tartalma alapján a következő megállapításokat tehetjük az 1944. október 21-én, Bánréve mellett történt, vasúti szerelvény légitámadására vonatkozóan:

1. Annak ellenére, hogy az iratok szerint jó néhányszor vegyes - több századból álló – kíséretet vetett be a 82. FG. mégis, itt úgy gondoljuk, hogy a hatos támadó csoport a 95. századhoz tartozhatott. A 96, és 97. századoknál talált iratok nem utalnak 1944. október 21-én alacsonytámadásban való részvételre, pedig a 95. század egymaga nem támadhatott 36 géppel! Ezt két, vagy több század gépéből álló és megfelelően elosztott rajok teheték csak meg.

Az azonban szinte teljesen bizonyosra vehető, hogy egy ilyen kis támadó csoport esetében csak az a célszerű és hatékony, ha egymást ismerő, összeszokott gépek, géppárok repülnek együtt. Erre alapozzuk, azt, hogy mind a 6 gép a 95. századhoz tartozhatott.

2. A *Pataky-Rozsos-Sárhidai: Légiháború Magyarország felett* című munkában a bánréve-sajórecskei támadás helyszíne nem szerepel. Ugyanez vonatkozik a MÁV eseményjegyzékére is. Mindkettőben Ózd vasútállomás elleni támadás szerepel, ekkor azonban Ózdot nem támadták gépek! A támadás Bánrévétől északra történt a vasúti szerelvény ellen, ahogy azt leírtuk. Tehát mégiscsak szükséges a kiigazítás!

3. Az újságíró megjegyzésére, hogy a támadó gép P-38J volt ékes bizonyíték, hogy mindkét startkönyv P-38L-1 típust ad meg a kérdéses napon történt támadáshoz!

4. A 82. FG. fellelt színes fényképei alapján megállapítottuk, hogy az előbb említett könyvben szereplő felségjelzési és festési rendszer leírása hibás. A légcavarkúpok és a törzsorr is piros festésű volt az alakulatnál és nem fehér!



*A Légiháború Magyarország felett című könyv leírása szerinti alakulat jelzések A 15. AAF, 306. FW, 82. FG jelzéseit viselő P-38J<sup>51</sup>*

*William F. „Bug” (Bogár)  
Barr hadnagy és a „harcias  
katicabogár”<sup>52</sup>*



<sup>51</sup> Pataky-Rozsos-Sárhidai: Légiháború Magyarország felett 2. kötet 310. oldal leírása szerint, általunk színeztve.

<sup>52</sup> William F. „Bug” (Bogár) Barr collection. A „Bug” szónak több jelentése is van – örült, bogaras, hepp, dili, bogár... Mi azonban a gépre festett figura lapján maradjunk a bogár jelentésnél.



DATE	TYPE BOMBER	FLW	TIME	PILOT MISSION NUMBER	TARGET
5-11-44	B-17		6:15	1 & 2	Barrabrunn, Germany.
6-5-44	B-17		6:00	3 & 4	Munich, Germany.
6-25-44	B-17		6:30	5	Sets, France.
7-2-44	B-17		6:30	6 & 7	Bresov, Rumania.
7-7-44	B-17		6:00	8	Budapest, Hungary.
7-16-44	B-17		7:00	9 & 10	Vienna, Austria.
7-24-44	B-17		7:15	11	Turin, Italy.
7-25-44	B-17		7:00	12 & 13	Linz, Austria.
7-30-44	B-17		6:00	14	Brno, Czech.
8-7-44	B-17		6:00	15 & 16	Niechammer, Germany.

a. Following is the Combat Data accomplished while Co-Pilot with 352nd Bombardment Squadron.

DATE	AIRPLANE TYPE	TOTAL TIME	PILOT MISSION NUMBER	TYPE PLANE EMPLOYED	TARGET
9-20-44	F-342-10	5:40	17	B-17's	Munich, Germany.
10-11-44	F-342-10	2:15	*	Pilot returned early due to Mechanical failure.	
10-15-44	F-342-10	5:45	18	B-17's	Niechhammer, Germany.
10-18-44	F-342-10	6:00	19	C-47's	Haguro, A/D, Greece.
10-21-44	F-342-1	5:40	20	Stafe	E. R. Hungary.
11-1-44	F-342-15	6:35	21	B-17's	Vienna, Austria.
11-4-44	F-342-15	5:00	22	Drop Chaff	Munich, Germany.
11-5-44	F-342-15	5:30	23	B-24's	Vienna, Austria.
11-18-44	F-342-15	1:00	*	Pilot returned early due to Mechanical Failure.	
11-19-44	F-342-15	4:30	24	B-24's	Sjenice, Yugo.
11-16-44	F-342-15	5:30	25	B-17's	Munich, Germany.
11-17-44	F-342-15	5:45	26	B-24's	Niechhammer O/F, Germany.
11-19-44	F-342-15	3:00	27	Bomb	Frejupolje, Yugo.
11-21-44	F-342-15	3:50	28	Dive Bomb	Kovt-Pavay, Yugo.
12-2-44	F-342-1	5:50	29	B-24's	Orstet, Germany.
12-15-44	F-342-15	5:00	30	Drop Chaff	Linz, Austria.
12-16-44	F-342-15	5:30	31	B-24's	Brno, Czech.
12-17-44	F-342-15	5:00	32	B-24	Linz, Austria.
12-19-44	F-342-15	5:30	33	B-24's	Niechhammer, Germany.
12-20-44	F-342-1	6:15	34	B-24's	Brno, Czech.
12-25-44	F-342-15	5:15	35	B-24's	Brno.
12-26-44	F-342-15	3:45	36	Bomb	Lattina, Italy.
12-26-44	F-342-15	5:15	37	Escort Recon	Munich, Germany.
1-5-45	F-342-15	3:40	38	H.A.B.	Debrec, Yugo.
2-13-45	F-342-15	5:10	39	B-17's	Vienna, Austria.
2-14-45	F-342-1	5:40	40	Escort Recon	Munich, Germany.
2-19-45	F-342-1	5:25	41	B-24's	Vienna, Austria.
2-21-45	F-342-1	5:30	42	Escort Recon	Nurnberg, Germany.
2-23-45	F-342-1	5:30	43	Dive Bomb & Strafe	Wergl N/T, Austria.
3-2-45	F-342-15	5:30	44	Air Sea Recon	Gulf of Venice.
3-6-45	F-342-15	4:45	45	B-24	Komarov, Hungary.
3-12-45	F-342-15	5:00	46	B-17's	Vienna, Austria.
3-14-45	F-342-15	4:30	47	Dive Bomb	BR/BR, Ploj, Yugo.
3-17-45	F-342-15	4:10	48	Dive Bomb	BR/BR, Ploj, Yugo.
3-19-45	F-342-15	4:30	49	Drop Bomb	Varsden, N/T, Yugo.
3-21-45	F-342-15	6:00	50	B-17's	Vienna, Austria, Kaglen O/S, Germany.

O/S — Oil Refinery.  
N/T — Marshalling Yards.  
H.A.B. — High Altitude Bomb.  
\* — Doubtful Combat Time but not a Combat Mission.

I CERTIFY THAT THE ABOVE INFORMATION IS CORRECT:

*Richard M. Haguer*  
RICHARD M. HAGUER,  
Capt., Air Corps.  
Sect. Oper. Officer.

Charles W. Matthews hadnagy repülési napló összesítőjének részlete.

Bekeretve az 1944. október 21-i

20. bevetése, mely észak-kelet magyarországi alacsonyítámadás, ezt P-38L-1 géppel repülte.<sup>53</sup>

A következő képen, amely szerencsére színes, viszont kiválóan látszik a vadászosztály által használt színjelzés, amely az előzőekkel szemben a légsavarkúpok és a törzsorr piros színét mutatja. A turbófeltöltő oldaláról viszont itt hiányzik a színezés, más gépeken viszont rajta van.



*Balról jobbra: Larry Peplinski, Del Ryland, és Monty Powers a 82. FG repülőterén 1945.  
A képen kiválóan látszik a vadászcsoportha jellemző felségjelzések rendszere!<sup>54</sup>*

A századok veszteségi fogsági- és eredménylistáit, gépvesztéseit vizsgálva nem találtuk egyéb nyomát az 1944. október 21-én történt bevetésnek.

A gépvesztési nyilvántartáson – gyártási szám és típus pontos megjelöléssel – az időpont, az esemény, a pilóta neve is szerepel. Ez az egyetlen olyan nyilvántartás a vizsgált anyagokban, ahol az alacsonytámadásokban szerzett sérülések is fel voltak tüntetve, illetve a fel- és leszállások során bekövetkezett géptörések is szerepelnek.

Ez is azt erősíti, hogy a bombázók kísérése és a fő célpont támadása során legfeljebb légvédelmi tüzérségi elhárításban lehetett részük, vadászrepülők nem támadták őket, így bőven volt idejük és lehetőségük az alacsonytámadási feladatokat végrehajtani. Ellenkező esetben a vadászvédelmi feladat köti le az erőket! Ott általában az üzemanyag, és a lőszer hamar, vészesen fogy és nincs már sem erő, sem kedv járművekre vadászni... igyekeznek mindenki hazafelé.

<sup>54</sup> Ralph 'Monty' M. Powers, Jr. collection

---

## **Egy kis számolgatás**

---

„...Végignéztük a szerelvényt és a mozdonyt, nagyon sok géppágyú- és géppuskalövedék érte. A fegyverek tűzereje olyan volt, hogy a mozdony álló- és hosszakán több helyen teljesen át volt löve és azon távozott el a gőz és a víz. Sok olyan lövedék volt mely a mozdonykeretbe, a kerékpár abroncsaiba, valamint a tengelybe volt befűrődva...”<sup>55</sup>

Az, hogy a gépek minden tüzfegyverükből lőttek a sebesülések milyenségéből egyértelműen eldönthető. „...A mozdonyon tartózkodott még Takács József lakatos bánrévei lakos, aki súlyosan sérült. A testéből 28 db szilánkot operáltak ki, s ki tudja mennyi maradt benne élete végéig...”

A szilánkos sérülések nagyon nagy valószínűséggel a 20 mm-es géppágyúlövedékek szétrobbanásakor keletkeztek. A géppágyúlszer – fajtájától függően – vagy az ütközéskor, vagy nagyon kis időeltéréssel a becsapódás után robban szét. Erre különösebben nem is érdemes a szót vesztegetni.



Géppágyúlszer ellenőrzés<sup>56</sup>



Sokkal érdekesebb a géppuskák által bevitt találatok! „...Végignéztük a szerelvényt és a mozdonyt, nagyon sok géppágyú- és géppuskalövedék érte. A fegyverek tűzereje olyan volt, hogy a mozdony álló- és hosszakánja, több helyen teljesen át volt löve és azon távozott el a gőz és a víz. Sok olyan lövedék volt mely a mozdonykeretbe, a kerékpár abroncsaiba, valamint a tengelybe volt befűrődva...”

20 mm-es géppágyúlszer<sup>57</sup>

Az M2 Browning géppuskához számos, különböző típusú lőszeret használtak. Ezek a standard lövedékek, a páncél-

<sup>55</sup> id. Rónaföldi Zoltán

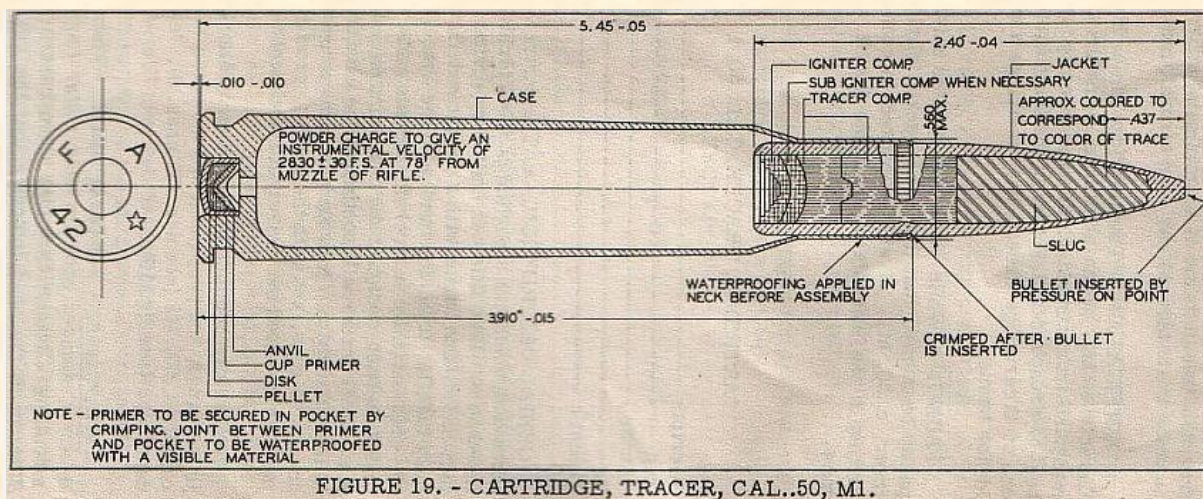
<sup>56</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Hispano-Suiza\\_HS.404](http://en.wikipedia.org/wiki/Hispano-Suiza_HS.404)

<sup>57</sup> A méretek érzékeltetésére előtte egy golflabda

törő (AP), páncéltörő-gyújtó (API), és a páncéltörő-gyújtó nyomjelző (APIT)..

A 12,7 mm-es páncéltörő lövedék a 0,875" (22,2 mm) edzett acélból készült páncéllemezt 100 m távolságból, a vékonyabb 0,75" (19 mm) ugyanilyen szerkezetűt pedig 500 m-ről átllyukasztotta!

### 12,7 mm géppuskalőszer



A lőszer alakját is figyelembe véve, az előző ábra alapján számolva, hozzávetőleg 45 g tömeget kapunk. A vadászgép sebességét támadásban 500 km/h értékre vesszük fel.

A lövedék torkolati energiáját<sup>58</sup> az

$$E_0 = \frac{1}{2} m v_{tork}^2 = \frac{1}{2} 0,045 \cdot 887^2 \cong 17700 \text{ J}$$

egyenlet alapján határozhatjuk meg. Ez viszont álló fegyver esetén igaz, ehhez hozzáadódik a vadászgép repülési sebességéből eredő mozgási energia is!

$$E_1 = \frac{1}{2} m v_{gép}^2 = \frac{1}{2} 0,045 \cdot 139^2 \cong 435 \text{ J}$$

bár, mint ezt látjuk, csak töredéke (2,5 %) a fegyver működéséből adódó energiának.

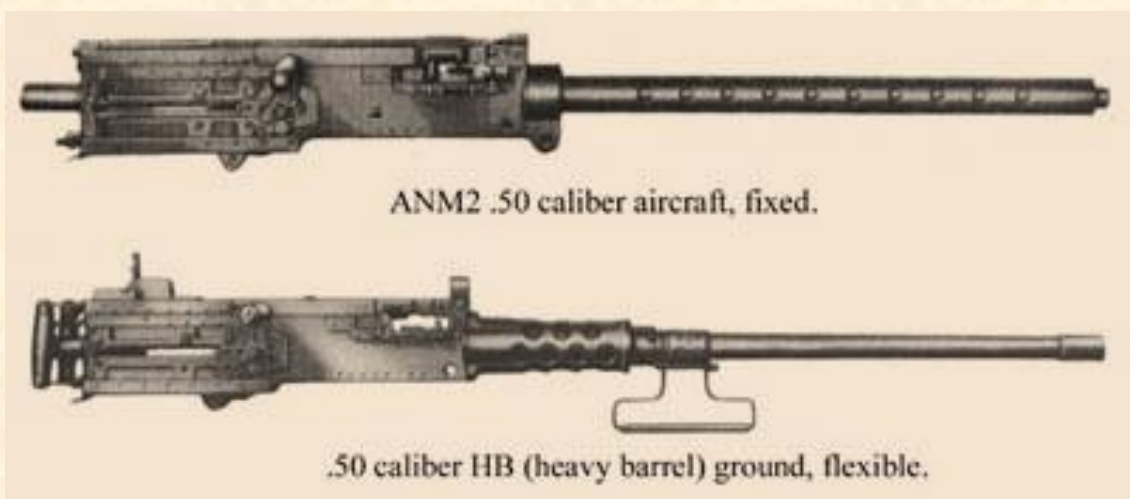
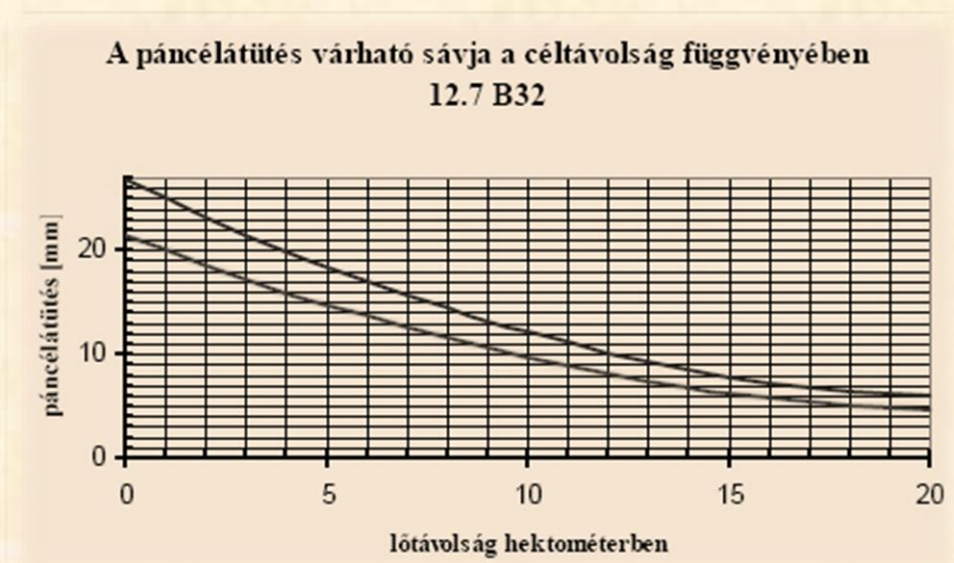
A lövedék teljes mozgási energiája tehát

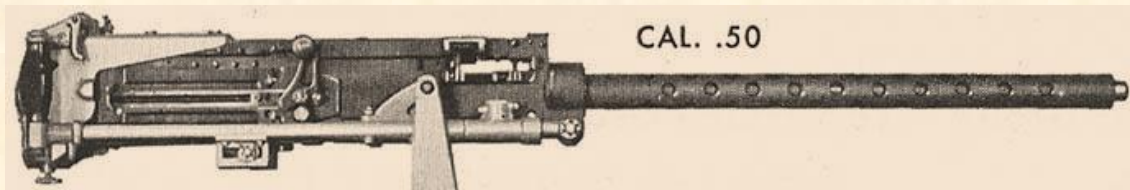
<sup>58</sup> A számítások Földi Ferenc GONDOLATOK A HATÁSSÓSSÁGRÓL (Hadmérnök 3. szám 2006. december) munkája alapján

$$E_{összes} = \frac{1}{2} m [v_{torok}^2 + v_{gép}^2] = 18135 J$$

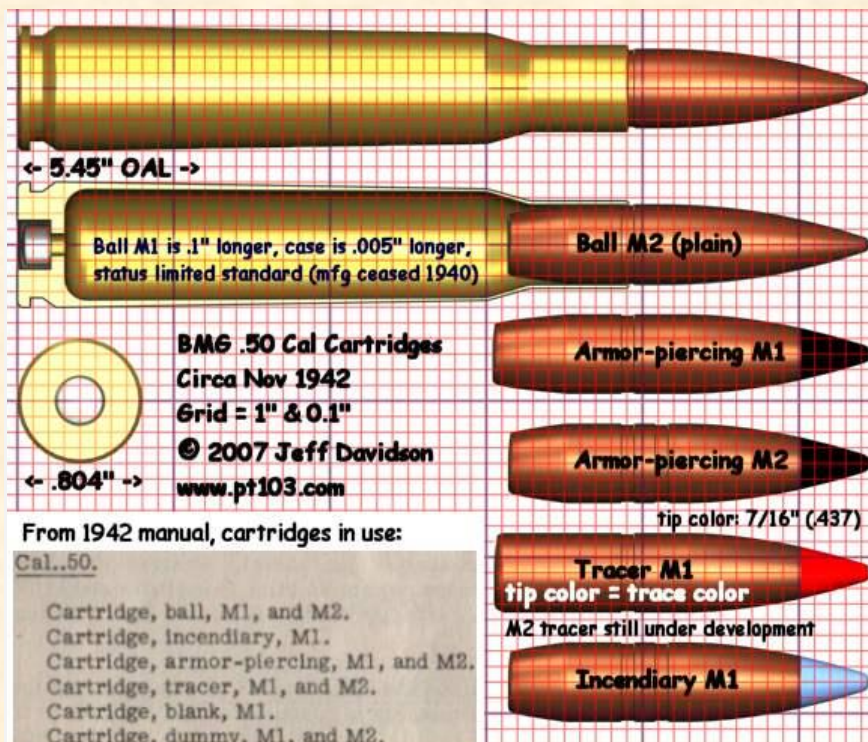
A páncélatütés várható sávját, 12,7 mm lövedékre a következő ábra mutatja. Ez jó összhangban van a fellelhető amerikai szakirodalmi adatokkal, amely a P-38 L gépeken alkalmazott géppuska adataiból nyerhetők.

A mozdony kazánlemezei és az alváz, acélszerkezeti minőségű lemezek, de nem edzettek. Ezek átlövése ekkora energiájú lőszerrel természetesnek tekinthetők. A mozdony tengelyei általában nemesített acélból készültek, a kerekek futófelületei, amelyek a felületükön kéregedzéssel, nagyon nagy keménységre voltak kikészítve, alatta pedig, szintén kemény, ám szívós nemesített az anyag. A tengelyeket, kerekeket a lövedékek nem ütötték át, de a nagy energiának megfelelően befűrdtek és lefékeződtek. Az előző ábra szerint ez 200... 300 m-ről leadott lövések esetében a 17... 22 mm-t is elérhette a behatolás mélysége.





12,7 mm űrméretű, Colt-Browning M2 repülőgépre átkonstruált géppuskák<sup>59</sup>

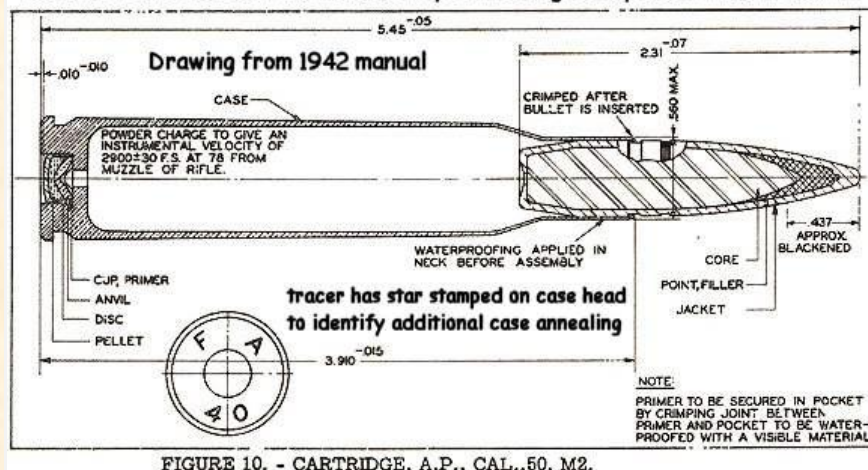


From 1942 manual, cartridges in use:

Cal..50.

Cartridge, ball, M1, and M2.  
Cartridge, incendiary, M1.  
Cartridge, armor-piercing, M1, and M2.  
Cartridge, tracer, M1, and M2.  
Cartridge, blank, M1.  
Cartridge, dummy, M1, and M2.

Preferred ratio in belt, one armor-piercing to one tracer per July 1942 tactical orders and doctrine manual: <http://hnsa.org/doc/pt/doctrine/index.htm>



### 12,7 mm lőszerfajták

<sup>59</sup> Torkolati sebesség: 840...880 m/s, 750...850 lövés/perc (AN/M2), 1200 lövés/perc (AN/M3), 0,5", azaz 12,7 mm űrméret.

---

**A Lockheed „P-38” Lightning géphez kapcsolódó  
néhány, igen nevezetes esemény**

---



## A tengernagy halála

1943. április 18-án a Salamon-szigeteki, Bougainville-sziget, Ballale repülőterének közelében az USA AF kötelékébe tartozó 339. vadászszázad 14. P-38G „Lightning” vadászgépe, John Mitcell őrnagy századparancsnok vezetésével, elfogta és lelőtte, azt a két Mitsubih G4M „Betty” bombázót, amelyen Yamamoto tengernagy ellenőrzési körúton a szigetre érkezett. Az amerikaiak megfosztották ezzel Japánt a legnagyobb és legtekintélyesebb stratégiájától a háború legkritikusabb szakaszában.

A bevetés egy sikeres rádióhallgatáson alapult, amiből az amerikaiak megtudták az időpontot és helyszínt. A megvalósításhoz a rendkívüli távolságok miatt a haditengerészet vadászgépei nem jöhettek szóba, ezért nem kis huzakodás után átadták a feladatot a hadsereg légierijének. Ehhez is kellett azonban a P-38 nagyszerűsége, hatótávolsága, amely még így is csak 2 darab 1172 litres póttartállyal tudta a feladatot lerepülni.

Egy saját gép elvesztése mellett (Ray Hine főhadnagy) hajtották végre a feladatot. Yamamoto gépének lelövését Lanphier százados magának követelte, ezt viszont a többiek vitták.

Egészen 1983-ig tartott ez a helyzet, amikor is a megtalált roncsan azonosították a találatokat, illetve megszólalt egy kísérő „Zero” pilóta is (Yanagiya őrmester).

Ezek alapján az admirális gépének lelövését Lanphier nem lőhette le úgy, ahogy ő azt korábban előadta, jobb oldalról végzett támadással. A géppel fark irányból érkező sorozatok végeztek és ezeket IRex Barber főhadnagy tette meg. Az igazság kiderült, de Lanphier századost 1988-ban bekövetkezett haláláig az USAF illetékes szakbizottsága nem fosztotta meg a lelövés dicsőségétől és a tények ellenére ezt nem adták át Barber főhadnagynak.<sup>60</sup>

## Antoine de Saint-Exupéry eltűnése

Egy Lockhed P-38 „Lightning” felderítőgépben (P-38-F5B Nr223) lelta halálát *Antoine de Saint-Exupéry* francia író, repülő.<sup>61</sup>

Halála és annak körülményei máig vitatottak, a gép maradványait még csak részben sikerült azonosítani, bár a Földközi-tengerből már előkerült néhány, az íróhoz kapcsolható személyes tárgy is.<sup>62</sup>

## A nisi incidens

A jugoszláviai Nis mellett 1944. november 7-én amerikai és szovjet vadászgépek harcoltak egymás ellen tévedésből, aminek személyi, anyagi és nem utolsósorban erkölcsi veszteségei is lettek.

<sup>60</sup> Aranyas 2003/4 Horváth Zoltán: A tengernagy halála

<sup>61</sup> Bajomi Lázár Andre: Saint-Exupéry csodálatos élete

<sup>62</sup> Azóta a gépből is azonosítottak számmal ellátott alkatrészeket, amely egyértelművé teszi, hogy a lelet Saint-Exupéry gépe volt. Már csak az a megválaszolandó kérdés, hogy a kijelölt útvonalról miért tért le jelentősen és miért repült be egy legvédelmileg erősen biztosított zónába, ahol halálát lelta?

Érdekes módon ennek az incidensnek szintén a 82. FG. 95. századának pilótái a szereplői, akik a bánrévei 1944. október 21-i támadásban is részt vettek.

1944. november 7-re a 305. FW mindhárom vadászcsoportha azt a feladatot kapta, hogy 128 P-38 géppel intézzen alacsony támadásokat a Podgorica és Raska, Visegrad-Prijepolje-Sjenica, valamint Sjenica-Noví Pazar térségeiben végzett csapatösszevonások ellen.

A 82.FG. számára rutinbevetésnek indult, de nem így fejeződött be....

Az eligazításon egyértelműen elhangzott, hogy a Görögországból visszavonuló német csapatokkal teli vasúti szerelvényeket, és gépkocsioszlopokat kell támadniuk Sjenica-Noví Pazar és Baska-Mitrovica térségekben. A támadást Edwinson ezredes vezette, a 95. századdal az élen.

A 96. század támadott először egy gépkocsioszlopot. Az egyik három gépes rajból a földről kilőtték a rajparancsnok gépét. King százados és Howard főhadnagy tovább támadtak, de King gépét is eltalálták (P-38L-1 44-24392), aki álló motorokkal hegyoldalnak ütközött leszállás közben. (A százados súlyos sérülésekkel túlélte a kényszerleszállást!)

Ez alatt a 95. és 97. századok tovább repültek és Edwinson ezredes két rajjal, Baskától északra, vasúti szerelvényt támadott. A többiek felülről biztosítást végeztek. Az ezredes kilötte a mozdonyt, majd tovább repültek déli irányba.

A 95. század pilótái déli irányba repülve az úton végiglótték egy gépkocsioszlopot, amiről utólag kiderült, hogy szovjetek voltak, mivel a repülők a már a szovjet övezetbe tévedtek! Amikor a 95. század emelkedni kezdett az alacsony támadásból, a felülről biztosító 97. századtól rádiófigyelmeztetést kapott, hogy „idegen” egymotoros vadászok felszállását figyelik meg a közelben levő repülőtérről. Ez bizony a Nis melletti szovjet repülőtér volt, ahonnan Jak-9 vadászok siettek a gépkocsioszlop védelmére, abban a hitben, hogy az oszlopukat a németek támadják. Mind a 95. század, mind a szovjetek még emelkedésben voltak amikor kitört közöttük a légiharc. A szovjetek minden azonosítás nélkül, igen agresszíven az amerikaiaknak estek és lelőtték Philip Brewer hadnagy P-38L-1 (44-24035) gépét, aki lezuhant és meghalt. A győztes szovjet vadászt, magassági fölényét kihasználva, a 97. századhoz tartozó Ken Katschka hadnagy azonnal lelötte. A hadnagy a gép zuhanását követve észrevette a vörös csillagos felségjelzést.

Egy Jak rátámadt a 95. század biztosító rajának parancsnokára Tom Urton hadnagyra, aki felvette a harcot, miközben megdöbben, hogy milyen felségjelzést lát a támadó gépen. Nem volt sok választása, mivel már hátulról is támadták. Ezt a hátsó támadót azonban társa, John Blumer hadnagy lelötte. Közben Urton is eltalált egy Jakot, amely füstölve zuhant, majd eltalált még egyet, amely egy társát szorongatta.

Eközben lelőtték Eldon E. „Sid” Coulson hadnagyot (P-38J-15 / 43-28662), aki lezuhant és meghalt. (A hadnagynak különleges légigyőzelme volt 1944. október 29-én Linznél, ahol lelőtt egy német felségjellel repülő, amerikai gyártású P-51 Mustang vadászgépet!!!)

### October 29, 1944.....2nd Lt. Eldon E. Coulson.....1 - P-51(Axis)<sup>63</sup>

A harcnak Urton hadnagy vetett véget.

Eközben egy magányos szovjet vadász Edwinson ezredes rajára vetette magát. és biztosítás nélkül harcot kezdeményezett. Fordulóharc során azonban Bill Blurock hadnagy hátulról

<sup>63</sup> A 95. század eredményjelzőjéből

lelőtte. Eközben a szovjet vadászok parancsnoka Koldunov százados is észrevette a tévedést és billegtetve távozott, amelyre Edwinston ezredes hasomlóképpen válaszolt... a légi harc végetért.

Az értékelésen aztán sok minden kiderült. Az összecsapás hozzávetőleg 15 percig tartott. Az amerikaiakat szinte teljesen lekötötte a feladat, az alacsony támadás és a légterbiztosítás.

A szovjetek megtámadásának helye az eredetileg kijelölt térségtől 10 perc repülési időre volt csak és a táj is erősen hasonlatos volt a hegyek között. A különbséget és a helyszínt csak a vadászgépekből kisserelt kanerák filmjeinek előhívása után tudták eldönteni. A felvételek mindössze 2...3 másodpercesek voltak.

Azok az alacsony támadók, akik támadás közben felismertek amerikai gyártású teherautókat és láttak szovjet felségjeleket is hiába rádióztak, a közben kitört légi harc kavargásában, erre már senki sem figyelt.

**Novemeber 7, 1944.....2nd Lt. Philip Brewer, MIA, L-1 #44-24035, MARC #9694**  
**November 7, 1944.....2nd Lt. Eldon E. Coulson, KIA, J-15 #43-28662, MARC #9696<sup>64</sup>**

**Nov. 7, 1944.....Capt. Charles King, \*Evader, L-1 #44,24392, MARC #9695<sup>65</sup>**

Az NKVD vizsgálati anyaga a közelmúltban rejtélyes körülmények között napvilágra került, amely többek között a következőket tartalmazta.

**Koldunov százados,  
akinek P-38 lelővése is volt**



A 3. Ukrán Front, 57. Hadseregének, 6. „Gárda” Lövész Hadteste Bulgáriából indulva először vasúton, majd közúton vonult fel Zombor irányába, hogy a Balaton környéki harcokban rész vegyen. Útban Nis felé ismeretlen repülőgépek támadták meg az oszlopot és megölték G.P. Kotov gárda altábornagy hadtestparancsnokot, 2 tisztet és 28 katonát. Megsebesült ezen kívül még 38 katona.

Az oszlop védelmére a nisi repülőtérről a 17. Légihadsereg, 9. Gárda Vadászhadtest, 288. vadászhadosztály, 866. vadászrezred parancsnoki raja szállt fel, Jak-9 gépekkel, A.I. Koldunov százados (ebben az időben 21 éves!), századparancsnok vezetésével. A túlerőben lévő gépek – 27 darab – három Jak-9-est lelőttek, amelyek személyzetéből 2 fő meghalt. Az idegenek 2 darab kéttörzsű gépet vesztek, pilótái meghaltak. Az előkerült tárgyaikból egyértelmű, hogy amerikaiak voltak. A földközeli folytatott légi harcok során 4 jugoszláv polgári személy is életét vesztette is fedélzeti fegyverekből származó lövedékektől.

A szovjetek vizsgálatot és szigorú felelősségre vonást követeltek.<sup>66</sup>

<sup>64</sup> A 95. század veszteségi táblázatából

<sup>65</sup> A 96. század hadifogság táblázatából

Az amerikai vizsgálat során belátták, hogy a helyszín azonosítása hibásan történt meg és ezek után gyakorlatilag megszűnt az operatív szovjet és amerikai hadműveleti együttműködés. Korábban utaltunk már rá, hogy az eredeti egyezmények szerint a frontvonalaktól 300 km-ben határozták meg azt a távolságot, ahol a légi tevékenységet folytatni lehet. Ezt az amerikaiak sem itt, sem korábban észak-Magyarországon nem tartották be. Nem csoda tehát, hogy katasztrófa történt.

A 82. FG. veszteségi listáin Brewer és Coulson hadnagyok szerepelnek, egyik eltűntként (MIA) másikuk elesettként (KIA). Charles King századost a listák hadifogság (POW) és „evader” visszaszökött jelzéssel tartják nyilván.

Az amerikai pilóták légyőzelmét ebben az ütközetben nem ismerték el hivatalosan, ezek az eredményjelzőben nem szerepelnek!

Alekszandr Koldunov a háború után „mesésen” szép katonai pályát élt meg. A végén, 1987. május 28-ig ő volt a szovjet légvédelem parancsnoka. Karrierjének (s még sok másokénak is) vége is mesészerű, mert a „nagyhatalmú embert” egy ismeretlen német fiatalember - addig a nevét is csak közvetlen környezete tudta - vetett véget, aki sportrepülőgéppel leszállt a Vörös téren, Moszkvában. Mathias Rust, a Hamburg környéki Wedelből való 19 éves sportrepülő, egy légszavaros géppel alacsonyan repülve, a szovjet radarellenőrzést kikerülve, 800 kilométert repül szovjet légtérben. Rustot öt hónappal később a Legfelsőbb Bíróság Moszkvában „garázdaság” miatt négyévi munkatáborra ítéli.

Mihail Gorbacsov a légvédelem ily módon nyilvánvalóvá vált mulasztásait arra használta fel, hogy tisztogatást hajtson végre a fegyveres erők csúcsain. Ennek során felmentik Szergej Szokolov honvédelmi minisztert és Alekszandr Koldunovot, a légvédelem parancsnokát is.

---

<sup>66</sup> Aranysas 2004/10 Jánkfalvi Zoltán: Ahol a hidegháború elkezdődött...

---

**In memoriam**  
**Maurice "Ole" Olson**

---

Az interneten böngészve ismerős névre bukkantunk, amely egy gyászjelentéshez kapcsolódott.

*„87 évesen, 2009. április 18-án, a Washington. állami Everett városban elhunyt. Maurice "Ole" Olson*



*1922 január 22-én született Vaylandban, Matiel és Charles Olson gyermekeként. A Redfield Főiskolán szerzett diplomát.. A II. világháborúban az US Army Air Force (Egyesült Államok Hadseregének Légierője) szolgálatába állt.*



**Maurice „Ole” Olson**  
A kép a II. világháború idején készült

*Először bombázópilóta (B-24), majd később vadászpilóta (P-38), főhadnagy a 82. FG. 95. századában, 50 bevetést teljesített. 1957-ig a légierő tartalékos állományában maradt.*

*1942-ben megházasodott, felesége Frances Lydia Ford.*

*1948-ban Ole és Fran Everettbe költözött. Ole itt nyitotta meg az első "Ole's Élelmiszerbolt" üzletet, melyet később az Olson élelmiszerboltok hálózat követett, ezek székhelye Snohomishban volt, King megyében. Ezt a vállalkozást vezette nyugdíjazásáig. Nyugdíjazása után a családja körében, gyermekei és unokái között élt és megbecsült tagja volt az Everett Golf and Country Clubnak.*

*Tovább dolgozott az Everett Bank igazgatótanácsában, az Everett Golf and Country Club vezetésében és a társult kereskedők szakmai szervezetében.*

#### **Fran és Ole**

*Ő volt az alapító tagja a Szent Mária Magdolna, és a Szeplőtelen Fogantatás katolikus egyházközösségeknek. Aktív résztvevője volt a Szent Vincent de Paul Társaság, Knights of Columbus (Honor Guard), Serra Klub, katolikus közösségi szolgáltatásoknak és a különböző karitatív szervezeteknek, a 82. Fighter Group Szövetségének és a Warbirds egyesületnek..*

*Olet megelőzte a halálban a felesége, Frances, fia, Mike Olson, nővérei, Marion Fallon és Viola Phinney és testvére, Paul Olson.*

*2009. április 24-én volt a búcsúztatása a Miasszonyunk katolikus templomban. Április 25-én temették el a Holyrood temetőben, keresztényhez méltóan*



#### **Egy B-24 pilótafülkéjében néhány évvel ezelőtt**

*Gyászolják az ő gyermekei, Morrie Olson, Jim (PAM) Olson, Pat Olson és Betsy (Rod) Crawford, veje, Jim Ollom, unokái, Morrie (Susan) Olson, Charlie (TINA) Olson, Ben (Maria) Olson, Gabe Olson, Frances Olson, Mike (Beth) Ollom, Susie (Bob) Berger, Joe (Priscilla) Ollom, Lisa (Ryan) Denney, Tyler (Jamie) Olson, Adrienne (Matt), Allen, Katie (Jeff ) Bailey, Chris (Breezy) Olson és Audrey*

*Benton, dédunokák, Blake Nicholas, Nicholas Brooke, Anna Denney, Andrew Ollom, Leah Berger, Brandon Berger, Kate Olson, Kaius Norwood, Stella Norwood, Tyler Allen, Dawson Allen, Gavin Allen, Isabella Olson, Andrew Olson, Addison Ollom és Ethan Olson és testvérei, Avis Chipman, Amy Garmon, Esther Earl és Wally Olson.*”<sup>67</sup>

**“Nincs oly titok,  
amit az idő fel ne fedne.”**

***Racine***

---

<sup>67</sup> <http://www.legacy.com/gb2/default.aspx?bookid=6094685025022> C:\Documents and Settings\rz\Local Settings\Temporary Internet Files\Content.IE5\M1S95PDQ\Olson.mht