

olyan munkáról, amely a jövőben megteendő lépéseket is sejtetni engedte, de alapvetően a múlt tévedéseinek bemutatását vállalta. Kevés hasonló elemzés készült a korszak vezető politikusai részéről az adott időszakban.

Bethlen István kritikusan összegezte ötvenoldalas tanulmányának gondolatait. Amint írta „Hosszú sorát jegyeztem fel az éveken keresztül elkövetett politikai hibáknak, valamint az ellenállás hiányának és gyöngeségének, amelyek mind fokozódó ütemben egyik a másikat és hatásukat halmozva idézték elő azt a szörnyű eredményt, amelynek láttára minden kissé gondolkodó és magyarul érző embert úgyszólván sírógörcs kell, hogy elfogjon. Hová lettek a régi magyar hazafias erények? Hová nemzeti önértetünk, a függetlenségünk iránti törhetetlen ragaszkodásunk, amelyért évszázadokon keresztül annyi vér folyt és annyi magyar könny hullott? Hová lett politikai iskolázottságunk, amelyre mindig oly büszkék voltunk?”

A válasz — amint írja Bethlen István — részben megtalálható a tanulmányban, de hogy ideig jutottunk, az nemcsak a mi hibánk. „Nemcsak mi voltunk és vagyunk a hibásak; a mi mu-

lasztásaink, a mi tévedéseink, a mi bűneink egyedül jutottak volna önmagunkban ideig.” Úgy érzem, Bethlen István ezen gondolatai is megszívlelendőek, amikor a két világháború közötti és a második világháború alatti történelmünket vizsgáljuk.

Bethlen István emlékiratának természetesen gyakorlati kihatása nem lett, hiszen a szerző azt az utókornak megőrző gróf Bolza Ilona grófnőnek 1944 augusztusában azzal a megjegyzéssel adta át, hogy senkinek se adja át, még a családjának sem, de ha úgy látja, hogy elérkezett az ideje, tegye közzé. Ez az idő külföldön negyvenegy, Magyarországon negyvennégy év után jött el. Hogy kár volt ennyi ideig várni? Lehet; de a „jobb későn mint soha” el mégiscsak lehetővé tette, hogy sokan kézbe vehessék ezt az elemzést, amely ma sem veszített aktualitásából. Hogy a körülményeket, az eseményeket és a szerző gondolatait jobban megérthessük, ahhoz a Romsics Ignác és Bolza Ilona Bethlen Istvánról rajzolt pályaképe és a kézirat keletkezésének és sorának alakulásáról írott sorai nyújtanak élményszámba menő tájékoztatást.

Szakály Sándor

KOVÁTS LAJOS

SÓLYMOK HÉJÁK, NEBULÓK

(MAHÍR Kiadó, Budapest, 1990. 126 o.)

1990 augusztusában jelen meg Kováts Lajos Sólymok, Héják, Nebulók című könyve, amely a magyar ipar a második világháború előtti időkben a haditermelésre történt átállításának egy eddig kevésbé ismert részét mutatja be.

A magyar repülőgépgyártás történetének ismert kutatója, több cikk és tanulmány szerzője, az Üzemtörténeti Füzetek sorozatban megjelent „A Dunai Repülőgépgyár Rt. története” c. munkája után új könyvében egy másik jelentős repülőgépgyártó üzem, a MÁVAG Repülőgépgyár 1936—1944 közötti tevékenységét dolgozta fel. Vállalkozása

annál is inkább elismerést érdemel, mivel a második világháború idején működő, repülőgépgyártással foglalkozó magyar üzemek közt teljesítményét tekintve a negyedik helyen álló MÁVAG Repülőgépgyár irattára a háború alatt eltűnt. A gyár történetének kutatásakor a szerző kénytelen volt minden olyan intézmény, üzem, pénztárat levéltári anyagát átvizsgálni, amelyek valamilyen formában kapcsolatot álltak a MÁVAG repülőgépgyárával. Így mindenekelőtt a legfőbb megrendelő, a Honvédelmi Minisztérium megmaradt adatait és a két legnagyobb magyar

repülőgépgyártó üzem, a Weiss Manfred Repülőgép- és Motorgyár Rt., valamint a Dunai Repülőgépgyár Rt. dokumentumait.

A szerző a Hadtörténelmi, illetve az Országos Levéltárban végzett többéves kutatómunka, valamint a MÁVAG egykori munkatársaival és pilótaival, elsősorban Takátsy Tiborral a MÁVAG Repülőgépgyár volt főmérnökével és berepülő főpilótájával folytatott beszélgetések alapján tárja az olvasó elé a MÁVAG-ban 1936—1944 közt folyt repülőgépgyártás történetét. Könyve megírásakor Kováts Lajos korábbi műveiben is követett alapelve szerint csak olyan adatokat használt fel, amelyeket korabeli hiteles dokumentumok támasztják alá. A felhasznált források lelőhelyéről pontos jegyzetapparátus tájékoztatja az olvasót.

A szerző könyvében végig arra törekszik, hogy a M. Kir. Légierő fejlesztési koncepciójába ágyazva ábrázolja a MÁVAG repülőgépgyártó tevékenységét. A logikusan felépített mű első fejezetei azt mutatják be, hogy a hadvezetés a légierő fejlesztési programja és a repülőgépgyártás decentralizálása érdekében, hogyan vonta be a MÁVAG-ot a repülőgép-javítást, majd építést végző nagyvállalatok körébe, felhasználva a földi járművek gyártásában már nagy hagyományokkal rendelkező gyár tapasztalatait és szakmunkásgárdáját. A következő fejezetek a MÁVAG Repülőgépgyárban épített repülőgéptípusokat, azok megvételével, gyártásával, szállításával kapcsolatos problémákat tárgyalják. Ezek közül az első a WM 21 „Sólyom” felderítő-bombázó, amelyből 43 példány sárkányának gyártását és összeszerelését végezte el 1939 és 1942 közt a MÁVAG repülőgépgyára. A repülőgép-sárkányok építésével szinte egy időben indult meg a MÁVAG-ban a repülőgépmotorok javítása, illetve a Hirth HM 504 motor licencének megvételével a repülőgépmotor-gyártás is. Ennek bemutatására szintén egy fejezetet szentelt a szerző. A következő rész némileg eltér a szerkesztés koncepciójától. Ebben ugyanis nem egy, a MÁVAG által gyártott repülőgéptípus, hanem az olasz Reggiane Re. 2000 „Falco” vadászgép kerül bemutatásra, amelyből 1939/1940-ben 70 darabot vásároltak a M. Kir. Légierő számára. A fejezet levéltári források alapján lényegesen foglalkozik a Magyarországon Héja néven rendszeresített típus meg-

vásárlásának körülményeivel és a szállítás körül adódott nehézségekkel. 1940-ben a magyar hadvezetés úgy vélte, hogy a korszerű, fémépítésű vadászgépek hazai gyártásának megindítását a Re. 2000 licencének megvásárlásával lehet a leggyorsabban biztosítani. A gép sárkányának gyártásával és a WM Repülőgép- és Motorgyár Rt.-nél készült WM 14 B motorok beépítésével a MÁVAG Repülőgépgyárat bízták meg. A licenc megvételét, az eredeti típustól eltérő módosításokat és az úgynevezett MÁVAG-Héják gyártását egy újabb fejezet tárgyalja. Az 1938-tól rohamosan fejlődő M. Kir. Légierőnek minél több iskola- és gyakorlógépre volt szüksége. Így kapott a MÁVAG Repülőgépgyár 1941-ben megrendelést 10 darab magyar tervezésű M 25 „Nebuló” iskola- és túragép építésére. A kiképzőgépek iránt egyre fokozódó igények kielégítésére 1942-ben megvásárolták az Arado Ar 96B-3 típusú katonai iskola- és gyakorló gép licencét. A gép gyártásával a MÁVAG Repülőgépgyárat bízták meg, amelynek a MÁVAG-Héja vadászok kifizetésével 1944-től felszabaduló kapacitását a gyakorlógépek előállításával kívánták lekötni. Az Aradok gyártásával foglalkozó fejezet a német cégekkel való kooperációból adódó nehézségek mellett bemutatja az 1944-ben egyre növekvő nyersanyag- és alkatrészhiányt, amely oda vezetett, hogy a megrendelt gyakorlógépek már nem kerülhettek átadásra. A MÁVAG által gyártott repülőgéptípusok megvételével, gyártásával, leszállításával kapcsolatos adatok részletes bemutatása mellett a szerző közli az adott típus harcászati és műszaki jellemzőit, műszaki leírását, ismerteti esetleges harci alkalmazásait és végül értékeli a gépet harcászati és műszaki szempontból. Minden típusismertetéshez gondosan szerkesztett táblázat készült, amely az átadott gépek egyéni jelzésein kívül feltünteti a megrendelés számát, azt, hogy a gép melyik sorozatban épült, a berepülés és az átvétel idejét, valamint — amennyiben adat volt rá — a sárkány- és motor-számokat is. A kötet három utolsó fejezete a MÁVAG-nak a DB-605 A és B repülőgépmotorok, illetve a Messerschmitt Mf (Me) 109G típusú vadászgépek magyarországi gyártásában való bekapcsolódását mutatja be levéltári források alapján. A könyvet 23 db eddig publikálatlan fénykép és 12 db iratmásolat illusztrálja.

Bonhardt Attila