

V. SZ. SUMIHIN

A BARÁTSÁG ELSŐ REPÜLŐJÁRATAI

Repülőösszeköttetés Szovjet-Oroszország és Tanács-Magyarország között 1919-ben

1919. március 22-én Moszkvában, a Bírósági Tábla Kremlben levő Kerek Termében (ma Szverdlov-terem) már negyedik napja ülésezett az Oroszországi Kommunista (bolsevik) Párt VIII. kongresszusa. A pártszervezetek küldöttei a Központi Bizottság beszámolóját vitatták meg, amelyet V. I. Lenin terjesztett elő; ugyancsak az ő előadói beszéde alapján tárgyalták meg és fogadták el a párt új programját. Az esti (hetedik) ülésen, a vita kellős közepén adta át Lenin a kongresszus soros elnökségének a röviddel azelőtt kapott szikratáviratot: március 21-re virradó éjszaka Budapesten, Magyarország fővárosában kikiáltották a Magyar Tanácsköztársaságot.¹ A hírt a kongresszus küldöttei tapsorkánál fogadták és elénekelték az Internacionálét.

Az elnök Rudnyánszky Endrének, a kongresszuson jelen levő magyar képviselőnek adta át a szót. Felszólalását hangos ovációval fogadták. Rudnyánszky háláját fejezte ki Szovjet-Oroszországnak, amely megmutatta Magyarország dolgozóinak, hogy „miként kell elkezdeni a szocialista forradalmat..., segít nekünk példájával, önfeláldozásával”. Éljen Vörös Oroszország és az új szövetséges, Vörös Magyarország! — fejezte be felszólalását Rudnyánszky.²

Az OK(b)P kongresszusa megbízta Lenint, hogy a küldöttek nevében küldjön táviratot Tanács-Magyarországnak. Vlagyimir Iljics fogalmazta meg és közölte a moszkai rádióállomással az üdvözlő távirat szövegét, részben a maga, részben az OK(b)P VIII. kongresszusa nevében. „Oroszország munkásosztálya minden tőle telhetőt megtesz megsegítésük érdekében. A világ munkásai feszült figyelemmel kísérik további harcukat...³ — hangzott a távirat. „A III. Kommunista Internacionálé moszkvai kongresszusának határozatait, amilyen gyorsan csak lehetséges, közölni fogjuk, úgyszintén a katonai helyzetről szóló jelentéseket. Okvetlenül szükséges az állandó drótnélküli táviróösszeköttetés Budapest és Moszkva közt”.⁴

Lenin együttérzéssel figyelte a fiatal Magyar Tanácsköztársaság első lépéseit, amely a Nagy Októberi Szocialista Forradalom hatására alakult. Kereste a

1 Voszmoj szjezd RKP(B). Mart 1919 g. Protokoli. Moszkva, 1959. 322. o.

2 Uo. 323. o.

3 V. I. Lenin Összes Művei. 38. k., Budapest, 1973. 179. o.

4 Uo. 207. o.

módját és a lehetőségét annak, hogy a leghatásosabb segítséget nyújtsák Tanács-Magyarország kormányának.

Lenin utasítása alapján megteremtették az állandó rádióösszeköttetést a két tanácsköztársaság között,⁵ az összeköttetésnek ez a formája azonban nem oldott meg minden problémát. A rádiótáviratokban sok mindent nem lehetett kifejezni: a rejtjeles táviratok titkossága nem volt eléggé megbízható. A moszkvai és a csepei rádióadók adásait gyakran vették az imperialista államok felderítő szervei is. A rádiótechnika akkori tökéletlensége miatt a rádiótáviratok néha félreérthető szöveggel érkeztek a címzetthez.

Igen fontos volt, hogy megteremtsek Szovjet-Oroszország és Tanács-Magyarország hadseregeinek közvetlen kapcsolatát, a két ország közötti vasúti összeköttetést. Április 21-én vagy 22-én Lenin táviratot intézett I. I. Vacetiszhez, a Szovjet Köztársaság fegyveres erői főparancsnokához, valamint Sz. I. Aralovhoz, a Köztársaság Forradalmi Katonai Tanácsa tagjához, amelyben meghatározta a Magyar Tanácsköztársaságnak nyújtandó katonai segítséggel kapcsolatos alapvető feladatot: „A Galícia és Bukovina egy részébe való behatolás szükséges a Tanács-Magyarországgal való kapcsolat céljából. Ezt a feladatot gyorsabban és biztosabban kell megoldani... A második feladat tartós összeköttetés a vasútvonalak mentén Tanács-Magyarországgal.”⁶

Vlagyimir Iljics figyelmesen tanulmányozta a Marx által kiadott Nagy Világatlaszt. A 13. oldalon található Közép-Európa úthálózata. Az atlasznak erre a lapjára Lenin kék ceruzával felírta: „N. B. Magyarország térképe.”⁷

Tanács-Magyarországot és Szovjet-Oroszországot azonban két front választotta el egymástól, nevezetesen az a terület, amelyet a petljurista és más ellenforradalmi csapatok és intervenciók erők tartottak megszállva, valamint az elenséges magatartást tanúsító burzsoá—földesúri Románia. Ennek következtében a postai és utasforgalom csak kerülő úton volt lehetséges, ez pedig rendkívül megnehezítette és korlátozta az összeköttetést. Így a Kun Béla által április 22-én Leninnek Budapesten feladott levél csak május 13-án jutott Vlagyimir Iljics kezébe.⁸

Szovjet-Oroszország kormánya a leggyorsabb és legbiztonságosabb közvetlen kapcsolatot Tanács-Magyarország kormányával légiúton biztosíthatta. (Lenin nagyra értékelte a kapcsolattartásnak és összeköttetésnek ezt a módját és eszközét: 1914-ben egyik cikkében a XX. századot a „repülőgép, a villamosság és az autó századának” nevezte.)⁹

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom győzelmét követően a párt Központi Bizottsága és a szovjet kormány Lenin kezdeményezésére határozatot fogadott el arról, hogy folytassanak agitációt a nyugati országok dolgozói között a véres háború folytatása és az imperialista rabló célok ellen, s ennek érdekében használják fel a repülőgépeket.¹⁰

A légiflotta vezetőit utasították, hogy tanulmányozzák az európai fővárosokba irányuló repülőjáratok lehetőségeit. A légiflotta irányításával megbízott Összorosz Kollégium hamarosan jelentette a Népbiztosok Tanácsának: „Lenin elvtárs utasítását teljesítve előterjesztjük az európai politikai központokba szánt

5 Vlagyimir Iljics Lenin. Biograficeszkaja hronyika. 7. k., Moszkva, 1976. 11. o.

6 V. I. Lenin: Összes Művei. 50. k., Budapest, 1977. 324. o.

7 Bibliotyecka V. I. Lenyina v Kremlje. Moszkva, 1961. 592. o.

8 V. I. Lenin: Összes Művei. 50. k., 351. o.

9 I. m. 25. k., Budapest, 1970. 177. o.

10 I. m. 35. k., Budapest, 1972. 321. o.

röplapok eljuttatási lehetőségeire vonatkozó adatokat. A rendelkezésre álló repülőgéptípusokból a német vadászoktól mentes magasságban az „Opovics” típusú gépek átrepülhetnek. Az önként jelentkező pilóták rendelkezésre állanak... Szabadon végrehajtják a repülőutat a „Muromec” típusú gépek... A Berlinig, Budapestig és Bécsig tartó repülőút 700—800 verszta...”¹¹

A breszti béke 1918 márciusában történt megkötése után és Szovjet-Oroszországnak a háborúból való kilépését követően a tervezett repülések elvesztették aktualitásukat. A repülőgépek az államok közötti összeköttetésben való felhasználásáról szóló lenini elvek a Magyar Tanácsköztársasággal légi úton történt kapcsolatfelvételben realizálódtak.

Lenin a Köztársaság Forradalmi Katonai Tanácsának (ennek hatáskörébe tartozott a légi erő) utasítást adott, hogy azonnal tegye meg a szükséges intézkedéseket a Tanács-Magyarországgal való légi összeköttetés megteremtése érdekében. A feladat teljesítésének politikai irányításával a Köztársaság Forradalmi Katonai Tanácsa tagját, Szovjet-Ukrajna hadügyi és tengerészetiügyi népbiztosát, N. I. Podvojszkijt bízták meg, a szervezési és technikai teendőket a harcoló csapatok tábori repülő és léghajózási parancsnoksága vezetőjére, A. V. Szergejevra, valamint szervezési helyettesére, M. P. Sztrojevra, továbbá az ukrán légi erő parancsnokára, N. V. Vasziljevra ruházták.

A Tanács-Magyarországra történő repülés előkészületei gyors iramban folytak. Speciális, nemzetközi összeköttetést biztosító repülőosztágot állítottak fel, amelyet politikailag megbízható, szakmailag tapasztalt pilótákkal töltöttek fel és kellő kiszolgáló személyzettel, valamint repülőgépekkel láttak el. A légi összeköttetés bázisául a Proszkurov város (ma Hmelnjickij) melletti repülőteret jelölték ki. Ezzel párhuzamosan a vinnyicai repülőtérről is indultak repülőgépek.

A repülőknél diplomáciai és katonai dokumentumokat, valamint a nemzetközi kommunista mozgalom néhány küldöttét kellett Budapestre juttatniuk, azokat, akik röviddel azelőtt részt vettek Moszkvában a III., Kommunista Internacionálé I. Kongresszusán. Budapest fölötti repülésük alkalmával a pilótáknak magyar nyelvű röplapokat kellett leszórniuk. A röplapok Szovjet-Oroszország munkásainak és parasztjainak Tanács-Magyarország dolgozóihoz intézett üdvözlését tartalmazták.

A Lenintől kapott feladat a szovjet kormány bizalmának a megnyilvánulása volt a pilóták irányában, ugyanekkor igen komoly felelősséget ruházott rájuk, mivel az út nagy nehézségekkel és komoly veszélyekkel járt.

A leszállás nélküli repülési távolság egyenes vonalban meghaladta a 600 kilométert s egyben a szovjet köztársaság birtokában levő gépek teljesítőképességét. Az adott feladatra a legalkalmasabbak a zsákmányolt 1. VG német gépek voltak, de ezek javításra és átépítésre szorultak; le kellett szerelni fegyverzetüket, póttartályokat kellett rájuk szerelni stb. Ha figyelembe vesszük azoknak az éveknek a repülési sebességét, a pilótáknak 6 óránál is többet kellett a levegőben tartózkodniuk; a kényszerleszállás halálos veszedelemmel járt.

Komoly gondot jelentett a repülőgépek üzemanyaggal való ellátása. A szovjet légierőnek abban az időben nem volt benzinje, pótkeveréket használtak, amely nagyon megviselte a hajtóművet. A henger adagolószelepe eldugult, s a motorok még a rövid távú repüléseknél is „lefulladtak”.

¹¹ A Szovjet Hadsereg Központi Allami Levéltára, Moszkva. (A továbbiakban — SZHKÁL) 29. fond, 1. leltár, 12. ügyirat, 14—15. o.

A légiflotta vezetői elhatározták, hogy akár cseppenként is, de a népbiztosságoknál és az intézményeknél elfekvő készleteket összegyűjtik. Ennek érdekében Leninhez kellett segítségért folyamodniuk, aki a Népbiztosok Tanácsa ülésének szünetében fogadta M. P. Sztrojevét és megígérte, hogy kiadja a népbiztosságoknak az erre vonatkozó utasítást.¹² Néhány nap múltán az üzemanyagot megkapták és átadták a magyarországi útra készülő repülőeknek.

A repülési szakemberek mindent megtettek annak érdekében, hogy biztosítsák a repülések sikerét. A technikai előkészítést a Vörös Légiflotta legjobb műszerészei és motorszerelői — G. P. Zajcev, G. F. Nyikolájev, G. I. Polovenko, A. N. Rjabcsenko, E. T. Szpoon, A. I. Fomin, G. I. Hitrov, I. A. Sevcsenko —, A. A. Kulakov meteorológus és mások végezték, akiket a Központi Repülőraktártól, a Moszkvai Hadkerület repülőterületétől, valamint más alakulatoktól és intézetektől vezényeltek el feladat megoldására. Nagy figyelemmel vizsgálták meg a repülőgépek minden alkatrészét, gondosan készítették fel azokat a hosszú útra. A megtisztelő feladat, hogy elsőnek tegye meg a Szovjet-Oroszországot Tanács-Magyarországgal összekötő légijárat első útját, a kijevei repülőiskola oktatójának, V. A. Hodorovicsnak jutott osztályrészéül. Tapasztalt, technikailag magasan képzett pilóta volt, aki különböző típusú gépeken — köztük 1. VG-n is — 800 óránál többet repült.

Április 9-én kora reggel a vinnyicai repülőtérről felszállt és elindult hosszú útjára Viktor Hodorovics. A gép utasa Fodor magyar forradalmár volt,¹³ a Moszkva—Budapest rádiókapcsolat rejtjelkulcsát vitték magukkal.

A nemzetközi repülésről szóló konvenció értelmében a gépen megkülönböztető jelzés volt, ötágú vörös csillag. A fegyvertelen repülőgépre mégis nemegyszer tüzeltek a földről, repülőgépek is támadták, ügyes manőverezéssel azonban sikerült kikerülnie a veszedelmes helyzetekből. Üzemanyaghiány és motorhiba miatt kétszer kellett kényszerleszállást végeznie. Minden nehézség ellenére a golyóverte repülőgépen, az üzemanyag utolsó cseppjeinek a felhasználásával, Hodorovics sikeresen eljutott Budapestig.

Szovjet-Oroszország küldöttét Tanács-Magyarországon kitörő lelkesedéssel fogadták. Április 12-én Budapesten megnyílt a munkás- és katonatanácsok első ülészaka, amelynek tiszteletbeli elnökéül Lenint választották. Az Oroszországi Távirati Iroda (ROSZTA) erről az ülészokról közleményt adott ki, amelyben arról tudósított, hogy Magyarország külügyi népbiztosának a felszólalása után annak az orosz pilótának adtak szót, aki repülőgépen érkezett Magyarországra.¹⁴ A jelenlevők lelkesen ünnepelték az Oroszország forradalmi proletáriátusának szívélyes üdvözlését átadó repülőt. Viszonzásképpen a budapesti tanács határozatba foglalta az Oroszországi Szovjetköztársaságnak szóló üdvözlését.¹⁵

Léteznek adatok arra vonatkozóan, hogy Hodorovics, látogatása alkalmával, tárgyalásokat folytatott a Szovjet-Oroszország és Tanács-Magyarország közötti állandó légi kapcsolat megteremtéséről. Erről tanúskodik az a szerződéstervezet, amelyet jelenleg a budapesti Közlekedési Múzeumban őriznek.

V. A. Hodorovics, miután minden megbízásának eleget tett, április 20-án Budapestről visszatért Vinnyicára, s még 21-én vonattal a szovjet-ukrán fővárosba utazott. Az ukrainai légiflotta parancsnoka, N. V. Vasziljev, a következő tájékoztató táviratot intézte a légierő parancsnokához, A. V. Szergejevhez: „Hodo-

¹² Vlagyimir Iljics Lenin. Biograficeszkaja hronyika. 7. k., 251. o.

¹³ Fodor Józsefről van szó, aki 1918-ban tagja volt az Omszkban megjelenő Forradalom c. lap szerkesztőségének, Tanács-Magyarországra való visszatérése után Karcag direktóriumának tagja, majd a Szovjetunióba emigrál. A felszabadulás után tér ismét haza. — A szerk.

¹⁴ Izvesztyija, 81. szám, 1919. április 15.

¹⁵ Uo.

rovics hadirepülő sikeresen visszaérkezett Kijevbe, miután ragyogóan teljesítette megbízatását, az útja alkalmával felmerülő akadályokat, melyek életveszélyt is jelentettek, leküzdötte”.

Így ért véget a szovjet repülés történetében első nemzetközi járat berepülése, amelyet a Lenintől kapott feladat alapján a Szovjet-Oroszország és Tanács-Magyarország közötti légi kapcsolat megteremtése érdekében végeztek.

Április 20-ra jelölték ki a proszkurovi csoport pilótáinak felszállását és nemzetközi távolsági repülését. Az említett napon a meteorológiai viszonyok nem voltak kedvezőek, de a felszállást nem halasztották el.

Elsőnek A. A. Szahno pilóta gépe emelkedett a magasba, fedélzetén a magyar futárral, Mikolasek (?) elvtárrsal.¹⁶

A második gép, melyet I. I. Barisnyikov pilóta vezetett,¹⁷ sűrű felhőbe került és visszatért a proszkurovi repülőterre. A kedvezőtlen időjárási változások elindulását több mint egy hétig akadályozták.

Ivan Barisnyikov a Komintern I. kongresszusának osztrák küldöttével, I. Gruberrel (K. Steinharttal) a gépe fedélzetén, április 28-án indult el Tanács-Magyarország irányába. Más dokumentumok mellett Barisnyikovra bízták a Munkás-Paraszt Vörös Hadsereg légierije helyettes parancsnokának a Magyar Vörös Hadsereg légierije parancsnokához intézett levelét. „Tisztelt és kedves elvtárs! — hanzott a levél — Szovjet-Oroszország vörös légierije nevében küldöm testvéri üdvözetem Önnek és a szocialista Magyar Köztársaság dicső légierijének.

Mélyen meg vagyok győződve arról, hogy mindkét ország légierői képesek megteremteni az ellenséges lövészárkok felett a megbízható kapcsolatot a közös ragyogó jövőért küzdő magyarországi és oroszországi proletariátus között és ezzel is mélyíteni a köztük levő lelki kapcsolatot.

Türelmetlenül várom, hogy mikor kapcsolódnak össze frontjaink a földön is, és repülőink vállvetve szolgálják majd a közös Vörös Hadsereget, nem csupán magát az összekötő szolgálatot.”¹⁸

A gép délben startolt. Az időjárás továbbra is kedvezőtlennek tűnt. Miután átfúrta magát a felhőkön, Barisnyikov 4000 méteres magasságba emelkedett, s az iránytűhöz, valamint a nap állásához igazodva átirányította a repülőgépet a Kárpátok hegyei felett. A Kárpátok nyugati lejtőit elérve a pilóta csökkentette a magasságot és a repülést a földi tájékozódási pontok szerint folytatta. Magyarország felett a gép zivatarba került, kezdett kihagyni a motor. Barisnyikov siklórepülésbe ment át és kényszerleszállást hajtott végre. Azt azonban nem tudta, hogy néhány nappal azelőtt Tanács-Magyarország helyzete élesen megváltozott. 1919. április 16-án az antant hatalmak támogatásával megkezdődött a román királyi csapatok támadása és Szatmárnémeti, amelynek közelében földet ért, már az intervenció csapatok megszállása alá került.

Az arcvonal a Tisza vonalánál húzódott. Barisnyikov és Steinhart elhatározták, átkelnek a folyón, hogy elérjék a Magyar Vörös Hadsereg ellenőrzése alatt álló területet. Már nem messze a céljuktól az intervenciók járőrébe ütköztek s letartóztatás lett a sorsuk.¹⁹

16 Más források szerint Nikolasek. Az utasok között a Koncsek nevet is említik.

17 I. I. Barisnyikov munkás volt, aki a repülés tudományát a régi hadsereg katonájaként sajátította el. A Keleti Front 3. hadserege I. tveri repülőcsoportjának állományában vett részt 1918 őszén a fehérgárdisták és a csehszlovák lázadók ellen vívott küzdelmekben. Tagja volt az OK/b/P szervezetének. Magyarországi küldetése előtt a moszkvai repülőiskola parancsnokhelyetese volt.

18 Szovjetszkaja Aviacija, 1956. március 28.

19 I. Gruber (K. Steinhart): K pereljotu v Szovjetszkuju Vengriju. — Vesztnyik vozdušnovo flotta, 1920. 5. szám, 14—15. o.

Hasonló sorsra jutott Rudolf Pijr pilóta is, aki Barisnyikovval együtt startolt Proszkurovból. R. G. Pijr és az Oroszországi Távirati Iroda vele repülő tudósítója, Gec elvtárs, szintén kényszerleszállást hajtott végre, még mielőtt elérték volna Budapestet. A megszállók őket is elfogták és koncentrációs táborba irányították.²⁰

Szovjet-Oroszországhoz hasonlóan Tanács-Magyarország kormánya is tett lépéseket a Szovjet-Oroszországgal való közvetlen kapcsolat mielőbbi megteremtése érdekében. Az antant blokádjára alatt álló és a szomszédos burzsoá államok — Románia, Csehszlovákia és Jugoszlávia — csapataitól körülkerített Magyar Tanácsköztársaság létének első napjától kezdve nagyon érezte a szükségét a Szovjet-Oroszország részéről megnyilvánuló támogatásnak és segítségnek, a politikai, gazdasági és katonai kérdésekben az információk cseréjének. Tanács-Magyarország kormánya már az első rádióüzenetében fegyveres szövetség kötését indítványozta Szovjet-Oroszország kormányának a győztes proletariátus ellenségeivel szemben.²¹

Elhatározták, hogy a hadügyi népbiztosság egyik vezetőjét, Kun Béla odaadó harcostársát, a párt Központi Bizottságának tagját, Szamuely Tibort küldik megbízottként Moszkvába, mivel ő korábban már találkozott Leninnel.

Az utat Kijevig repülőgépen tervezték. A mátyásföldi repülőgépgyárban egy Brandenburg-Benz típusú gépet készítettek fel, amely kifejezetten távoli repülésekre volt felszerelve. Az akkori időkben korszerűnek számító kétüléses, nyitott, duplaszárnyas gépet az első világháború idején felderítő repülőgépként alkalmazták. A bonyolult és felelősségteljes repülőfeladatra az egyik legtapasztaltabb magyar pilótát, a repülőgépgyár berepülő pilótáját, Dobos Istvánt jelölték ki.

Később Kun Béla így emlékezett erre vissza: „Május végén megbeszéltük, hogy Tibor Moszkvába utazik Lenint és az orosz elvtársakat informálni a helyzetről. Megbeszélésünk értelmében ennek az utazásnak katonai jelleget adtunk, annál inkább, mert éppen a hadihelyzetről való kölcsönös információt láttuk az utazás legfontosabb céljának. A Kormányzótanács tagjai előtt így is terjesztettük elő javaslatunkat, a kivitelt a Hadsereg Főparancsnokság útján szerveztük. Tibor repülőgépen akarta megtenni a 2000 kilométeres utat, ellenséges frontokon, hadtápterületeken, ellenséges országokon keresztül. Tibor szervezte expedícióját, a szociáldemokrata vezérfiak terjesztették a pletykát, hogy — Szamuely szöki az aranyakkal.”²²

Május 20-án a repülőgép Szamuely Tiborral a fedélzetén felemelkedett a levegőbe és északkeletnek vett irányt.²³ Átszelte a román—magyar frontvonalat, elrepült a Kárpátok erdős-hegyes tájai felett és elérte Szovjet-Ukrajnát. Podol kormányzóságban, a Zsmerinka és Vinnyica közötti területen, olyan helyen, amelyet azt megelőzően csak néhány nappal szabadítottak fel a fehérgárdisták uralma alól, motorhiba miatt kénytelenek voltak leszállni. A következő nap Tanács-Magyarország küldöttei megérkeztek Kijevbe.

Néhány nappal később a Krasznaja Armija c. lap a következőket közölte: „Május 21-én késő este Kijevben a Volinyi Kapunál tábortüzek fényénél leszállt a magyar pilóta, Dobos elvtárs, utasával, Magyarország hadügyi népbiztosával, Szamuely elvtárssal.

20 R. G. Pijr: Kak ja popal v plen k ruminam. — Vesztnyik vozdušnovo flotta, 1920. 3—4. szám 35—36. o. Rudolf Gusztavovics Pijr az Északi Front 31. felderítő repülőosztágának volt a parancsnoka. Az észtországi valgaszakai járásban született, tagja volt az OK/b/P-nek.

21 Voszmoj szjezd RKP (b). Marts 1919 goda Protokoli. 555. o.

22 Kun Béla: A Magyar Tanácsköztársaságról. Budapest, 1958. 552. o.

23 Más források szerint május 19., illetve 21.

A repülők május 19-én szálltak fel Budapesten,²⁴ még ugyanazon a napon este 11 órakor értek földet Vinnyicánál. Eközben több mint 800 versztát tettek meg leszállás nélkül, 7 óra 30 perc alatt.

A következő napot teljesen benzinszerzésre és a motor javítására fordították, s május 21-én folytatták útjukat tovább Kijevbe, ahová 2 órás repülőút után ereszkedtek le. A harmadik nap azzal telt el, hogy az orosz repülők ünnepelték az Ukrajnába érkezett magyar pilótát. Szamuely népbiztos Moszkvába utazott”.²⁵

Május 25-én Szamuely Tibor különvonattal Szovjet-Oroszország fővárosába érkezett. A Kijevi pályaudvaron a Népbiztosok Tanácsának ügyvezető titkára, V. D. Boncs-Brujevics fogadta. Moszkvában e napon ünnepelték a dolgozók általános katonai kiképzése bevezetésének első évfordulóját. Boncs-Brujevics egyenesen a Vörös térre vezette Tanács-Magyarország küldöttét, ahol ekkor V. I. Lenin tartózkodott. A munkásaszóloajlak, a kerületi kommunista osztagok és a moszkvai katonai iskolák hallgatóinak szemléljén vett részt. Lenin, miután a Vörös téren felsorakozott csapatokat megszemlélte, az ez alkalommal rendezett gyűlésen beszédet mondott a munkásosztálynak a szocialista haza védelmében betöltött szerepéről és a szovjet állam nemzetközi jelentőségéről.²⁶

Amikor befejezte beszédét, Szamuely Tibornak adott szót, aki átadta Moszkva dolgozóinak Tanács-Magyarország népének forró testvéri üdvözlését. Kijelentette, hogy a magyar munkások készek fegyverrel védelmezni saját országukban a szocialista forradalom vívmányait.²⁷

Szamuely Tibor még két napot tartózkodott Moszkvában. Május 27-én újból járt Leninnél. Tájékoztatást adott a magyar munkásoknak a belső és külső ellenforradalom elleni harcáról, a nehézségekről, melyeket a magyar proletárforradalom átél. A találkozás alkalmával fontos katonapolitikai kérdésekről tárgyaltak, többek között Szovjet-Oroszország és Tanács-Magyarország katonai együttműködésének lehetőségéről, a foganatosított lépések egybehangolásáról, amelyek mindkét testvéri országnak a nemzetközi imperializmus intervenciójával szembeni védelmét szolgálták.

A beszélgetés eredményét Lenin „Üdvözlés a magyar munkásoknak” c. írásában összegezte, amit átadott a magyar küldötnök.

Szamuely a már ismertetett úton tért haza. Kijevben ismét találkozott N. I. Podvojszkijjal. Május 30-án felszólalt honfitársai, a volt hadifoglyok gyűlésén, akik az Októberi Forradalom győzelme után léptek a Vörös Hadsereg soraiba. 1919 áprilisában a Köztársaság Forradalmi Katonai Tanácsa parancsot adott ki az internacionalista egységeknek a keleti frontról a nyugati frontra történő átcsoportosításáról. A parancs szövegének arra a példányára, amelyet a Magyar Tanácsköztársaság oroszországi képviselőjének küldött, Lenin a következőket írta: „Rudnyánszky elvtársnak. Mellékelem a Köztársaság Forradalmi Katonai Tanácsának a határozatát. Nézzon utána a dolgoknak. Lenin.”²⁸ Május végén Kijevben jelentős számú magyar internacionalista harcos összpontosult, akik arra készültek, hogy a Vörös Hadsereg alakulataival együtt Tanács-Magyarország segítségére siessenek.

Hasznosnak bizonyult Dobos István szovjet-oroszországi küldetése is: szoros kapcsolatot alakított ki a szovjet repülőkkel. A magyar repülőgép távrepülésének tiszteletére Kijevben rendezett ünnepi gyűlésen felolvasták a magyar légi-

24 Így az eredetiben.

25 Krasznoj Armija. 52. szám, 1919. május 28.

26 V. I. Lenin: Összes Művei. 38. k., Budapest, 1973. 372. o.

27 Pravda, 1919. május 27.

28 Réti László: Lenin és a magyar munkásmozgalom. Budapest, 1970. 146. o.

erő vezetőinek üzenetét. Ebben átadták a szovjet repülőknek „a magyar pilóták és a magyar proletariátus testvéri üdvözlését, valamint azt a reményt, hogy a pilóták hamarosan egyetlen nemzetközi családban tömörülnek, amely ugyanolyan jól szolgálja majd a proletariátust, mint ahogy szolgálta a királyokat, a cárokat és a tőkét.”²⁹ A szovjet repülők a nevezetes repülőút emlékeként értékes ajándékot — az ajándékozók feliratával ellátott ezüst cigarettatárcát — adományoztak Dobos Istvánnak.

A Brandenburg-Benz gép, amelyet Dobos az ukrán repülőgépszerelők segítségével kijavított és fölkészített a visszaútra, a kijevei repülőiskola kifutópályájáról emelkedett a levegőbe. Közben leszállt Proszkurovban, majd hétórás, izgalommal és veszélyekkel terhes repülés után 1919. május 31-én sikeresen földet ért a budapesti albertfalvai repülőtéren.

Budapesten ekkor ért véget a Munkás- és Katonatanács ülése, melynek résztvevői figyelemmel és lelkesedéssel hallgatták Szamuely beszámolóját szovjet-oroszországi útjáról és Leninrel történt találkozásairól. Kun Béla még az ülés alatt lefordíttatta a magyar munkássághoz intézett lenini üzenetet,³⁰ s a következő nap reggelén megjelenő újságok már hozták annak magyar szövegét.

Ebben az írásban Lenin világosan körvonalazta a proletariátus diktatúrájának feladatait, annak lényegét és céljait. A magyar munkásokat éberségre szólította fel az ellenség cselvetéseivel szemben, állhatatosságra és határozottságra buzdított. „Az egész világon a munkásosztály minden becsületes tagja a ti pártotokon áll” — írta. — „Legyetek szilárdak! A győzelem a tietek lesz!”³¹ — fejeződött be az üzenet.

A lenini üzenet — gondolatok, eszmék, tanácsok és óvások csokra — a tudományos kommunizmus eszmei kincsestárának gazdagítását, s ugyanakkor a magyar kommunisták és az egész magyar nép erkölcsi támogatását jelentette igazságos harcukban.

A Magyar Vörös Hadsereg főparancsnoka június 6-án parancsban rögzítette a repülőút sikeres végrehajtását, melynek kapcsán megállapította: „Szamuely Tibor elvtársat a hadsereg főparancsnokság fontos hadművelleti ügyben az orosz tanácsköztársaság vezérkarához küldte ki. Más összeköttetés híján Szamuely elvtárs repülőgépen tette meg a 2000 kilométeres utat. Fáradságot nem kímélve, életét veszélyeztetve, kiváló eredményességgel végezte el a rábízott feladatot...

A Forradalmi Kormányzótanács és magam nevében dicsérő elismerésemet fejezem ki Szamuely Tibor elvtársnak áldozatkész vállalkozásáért, egyúttal külön dicsérettel adózom Dobos István pilóta elvtársnak, aki erős akarattal, biztos kézzel és bátor szívvel vállalkozott a nehéz úton a repülőpilóta szerepére, és példásan teljesítette felelősségteljes kötelességét...”³²

A magyar repülőgéppel együtt Proszkurovból Budapestre indult titkos diplomáciai postával A. K. Andersz szovjet pilóta. Gépének utasa az ismert svájci kommunista, Friedrich Platten volt, aki a Komintern I. kongresszusáról utazott haza.

Az ellenséges blokádnak, amellyel az antant országok körülvették Szovjet-Oroszországot, lehetetlenné tette Platten számára, hogy vonaton induljon haza. Elhatározta, hogy él az alkalommal, átrepüli a blokádgűrűt, ugyanakkor meglátogatja a Magyar Tanácsköztársaságot is.

²⁹ A magyar internacionalisták a Nagy Októberi Szocialista Forradalomban és a polgárháborúban. Dokumentumgyűjtemény. Budapest, 1968. II. k., 74. o.

³⁰ 1919 год в Венгрии. Москва, 1959. 176—177. o.

³¹ V. I. Lenin: Összes Művei. 3a. k., Budapest, 1973. 377. o.

³² Idézi Földes Péter: Drámai küldetés. Szamuely életregénye. Budapest, 1962. 334—335. o.

Ez a repülés öt és fél órát tartott. A Kárpátok felett négy kilométeres magasságba emelkedtek. Sötétedni kezdett. A sűrű felhőben a repülőgépek szem elől tévesztették egymást. Andersz gépének tartályaiból elfogyott az üzemanyag. A repülő nem ismerte a pontos fronthelyzetet, úgy gondolta, már elérte Tanács-Magyarország területét és Budapesttől 180 kilométerre leszállt. A gépet azonban román katonák és csendőrök fogadták.

Anderszt és Plattent a Magyar Vörös Hadsereg fogságba esett harcosaival együtt elindították a koncentrációs tábor felé, majd onnan a hírheft jílavai fegyházba, ahová R. Pijrt és Gec tudósítót is zárták.³³

Hosszú szenvedés és hányódás után — a szovjet kormány, a román szocialisták és a nemzetközi közvélemény követelésére — a repülők és utasaik kiszabadultak fogságukból. I. I. Barisnyikov és A. A. Szahno pilóták sorsa azonban mind a mai napig ismeretlen.

A későbbiekben Szovjet-Oroszország és a Magyar Tanácsköztársaság újabb lépéseket tett a légi kapcsolat fenntartása érdekében. Június 18-án Lenin rejtjeles táviratában ezt írta Kun Bélának: „Igyekezzen megszervezni a postaforgalmat velünk a repülőgépek felhasználásával.”³⁴ 1919. július 7-én ezt a kérdést Szovjet-Oroszország légügyi dolgozóinak speciális bizottságában tárgyalták, Tanács-Magyarország hivatalos képviselőjének, Rudnyánszky Endrének a részvételével.

A szovjet és magyar légügyi szerveknek nem sikerült az együttesen kialakított elképzeléseket megvalósítaniuk. Az imperialista intervenció és a belső ellenforradalom együttes akciója, valamint a jobboldali szociáldemokraták árulása 1919. augusztus 1-én megdöntötte a Magyar Tanácsköztársaságot. A minden oldalról számtalan ellenséggel körülvett Szovjet-Oroszország, melyet az imperialista intervenció és blokád szorítása fojtogatott, nem volt abban a helyzetben, hogy azonnali katonai segítséget nyújtson.

A szovjet és magyar repülők 60 évvel ezelőtt, amikor életüket kockáztatva és feláldozva teljesítették internacionalista kötelességüket, lerakták a két baráti nép közötti légi összeköttetés alapjait.

Ma a láthatatlan légi útvonalak szilárdan összekötik a szovjet és magyar nép fővárosát, Moszkvát és Budapestet. A két baráti szocialista ország, a Szovjetunió és a Magyar Népköztársaság közötti kétoldalú légi összeköttetés, amelynek kezdete 1919-re nyúlik vissza, most valósággá lett.

³³ Ancsar: Kijev—Budapest. Vesztnyik vozdušnovo flotta. 1920. I/5. szám 25—26. o.; F. Platten: Kak ja letyel iz Kijeva v Budapest. — Uo. 31—33. o.

³⁴ V. I. Lenin: Összes Művei, 50. k., Budapest, 1977. 403. o.