

A polgári repülés ízelgeti Szegedet (1916–1939)

Egy fővároscentrikus országban természetes igénye a végeken élőknek, hogy – a nem katonai célú repülés – minél gyorsabb, minél közvetlenebb kapcsolatot teremtsen a központtal. Követelményé lesz – a korábbihoz képest, – hogy gyorsuljon fel a hírek áramoltatása, a személyek és küldemények szállítása. A repülőgép teremtette meg ennek az első, az igazán figyelemre méltó tempóját. A folyamat kezdete egybeesett az első világháború kirobbanásával. Az 1913–1918 közötti intervallum a repülés fejlődésének egyik nagy, látványos korszaka volt. A légi járás valósága polgári indíttatású. A hadsereg felismerve a repülés hadi hasznosságát, követőjévé és gyorsítójává lett a légi közlekedés és szállítás fejlődésnek. A borzalmas világégés ez esetben nemcsak a tökéletesebb pusztítási igyekezetével tündökölt, hanem elsősorban katalizátor voltával, nevezetesen a légi szállítás megteremtésével (is). A világszerte szegény aviatika az „első isteni lökést” a hadiiparban érdekelt pénzvilágból kapta. Ez a tény közvetlenül hozzájárult a repülés polgári ágának növekedéséhez is. Hatására nemcsak városok és ország-részek kerültek egymástól függő helyzetbe, hanem országok és kontinensek is. Ez alól miért pont Szeged lenne kivétel?

A háború második évében, 1916. július 20-án megkeresés érkezett a városi polgármesteri hivatalba „repülőtéri kikötőnek alkalmas” terület átengedését kérve a város vezető testületétől. A levelet a Közlekedési Minisztérium és a Magyar Bank támogatásával küldte Graetz Pál szervező-tervező, a Kereskedelmi Rt. megbízásából. A cég postai légi járat indítását tervezi, melynek egyik főállomása lenne Szeged. Ennek létrehozásához a városhoz közeli, közművesített (itt

elsősorban vízelvezető csatorna, ártézi víz, közeli energiaellátó telep azaz elektromos hálózati csatlakozási lehetőségre kell gondolni) területet kér, amely legalább 300-500 méter széles és 500-800 méter hosszú.

A beadvány melléklete tartalmazta azokat a helységeket, ahol repülő állomást terveztek létrehozni, így Pozsony, Zsolna, Lonsonc, Tátrafüred, Kassa, Lemberg, Győr, Budapest, Szolnok, Debrecen, Máramarosziget, Nagyvárad, Kolozsvár, Brassó, Szeged, Arad, Temesvár, Orsova, Szabadka, Újvidék és Belgrád.

Az osztrák–magyar érdekeltségű légitársaság levél, csomag illetve személyek bel- és külföldi légi szállításának feltételeit tervezte megteremteni, a háború utáni időszakra.

Dr. Bokor Pál polgármester helyettes bejelentette a közgyűlési határozatnak megfelelően, „amennyiben komolyra fordul a dolog megkeresi Graetz Pál megbízottat, hogy érdemben tárgyalhassanak a terület átengedéséről.” A megbeszélésre nem került sor, mert a Trianon által meghúzott új határ miatt a tervezett állomások nagyobb része szomszédos országokhoz került és így a viszonyokra kalkulált gazdaságossági számítások értelmüket veszítették. A bukott háború miatti katasztrófális gazdasági helyzet sem tette lehetővé a beruházás megvalósítását. Mindezek ellenére, még a háború végén, egy újabb kezdeményezéssel bel- és külföldi postajárat indításának lehetősége nyílt meg. Az első kapcsolat Budapest–Bécs között jött létre, de fővárosunkon keresztül bekapcsolódott a hálózatba Szeged, Szabadka, Temesvár, Újvidék, Versec, Zimony is. Ezekre a helyekre napi rendszerességgel indultak gépek. Az első járat 1918. július 5-én startolt Budapestről Bécsbe. A jól működő légi-

2001/XIII. 1–2.

posta-rendszer, – a román és a szerb illegális terület foglalások miatt, – mind kisebb, szabad országrészre kényszerült visszahúzódni. Az akkor elhatalmasodó politikai zűrzavar már a járatok biztonságát is veszélyeztette, így 1918. október 31-én meg kellett azt szüntetni.

A szegedi ellenforradalmi kormány idején, 1919 júniusától alakult ki, – mert a francia Antant csapatok szemet húnytak fölötte, – hogy futár gépek jártak Szeged–Siófok között, melyek a rendszeres postai szállításba is segítettek. A küldeményeket a Balaton fővárosából a Posta szállította tovább földi eszközökkel. Égy maradt ez 1919. augusztus 13-a után is, amikor Horthy Miklós Siófokra helyezte át a „fővezérséget”. Ez a katonai légiposta olyannyira „tökéletesedett”, hogy a 1919. szeptember 12-én közhírré kellett tenni, miszerint a pilóták nem vihetnek „privát küldeményeket” és a „hivatalos küldeményekért sem fogadhatnak el külön díjazást”. A civil és a katonai hatóságok oktalan civakodása a nyilvánosság előtt oda vezetett, hogy a francia városkormányzó kényszerült tudomást venni az illegális légipostajáratról, így nem maradt más választása, betiltotta azt.

A trianoni tiltás ellenére a kormány rendeletileg engedélyezte 8 darab Phönix CI típusú gép megvásárlását. Ezekkel a repülőkkel hozták létre a Magyar Aeroforgalmi Rt-t, a MAEFORT-ot 1920. február 11-én. Az első szegedi járat 1920. május 12-én indult Albertfalváról és 1600 darab újságot hozott. A járat, – követve a korábbi hagyományokat – Nagykőrösön és Kiskunfélegyházán alacsonyra ereszkedve „célra dobta” az oda küldött postaszákokat. A pilóta Risztics János, a navigátor Barkász Emil volt. A Szeged–Budapest járat kibővült Győr és Szombathely célállomással is. Ezeknek a nyújtott útvonalaknak Mátyásfy József volt a pilótája, a navigátora Magyar Sándor (a

későbbi óceánrepülő), aki éppen Szegeden tanulta korábban a pilóták mesterségét.¹

Itt hozták létre az új „polgári pilóták” képzésének feltételeit. Szeged volt a MAEFORT kiképző bázisa, ahol döntően a megfigyelők sajátították el a pilóta tudományt. A kiképzési osztály élén Horváth István (százados) állt. Oktattak még Czapári Jenő (százados), Gergye József és Mátyásfy József.

Az ország sorsát meghatározó vesztes háború és az azt megpecsételő trianoni diktátum sem rengette meg az egymást váltó kormányok jövőbe vetett hitét. Tanúsítja ezt a kereskedelmi miniszternek a leirata, melyet dr. Somogyi Szilveszter szegedi polgármesternek, 1920 áprilisában küldött. A kormányzat országos repülőhálózat kiépítését tervezi és abban Szeged városának jelentős szerepet szán. A város vezető testülete „déli gócpontnak” a jól kiépített és bővíthető repülőteret ajánlotta, a hozzá tartozó repülőgép javítóműhellyel együtt. A terv kudarcat előre vetítette a SZKEB. biztos tilalma, a kormány hatalmas költségvetési-, a magánvállalkozóknál pedig a mobilizálható tőke hiánya és a befektetési bizonytalanság.

A MAEFORT szegedi forgalmi állomása 1921. május 5-én szinte zavartalanul működött. Május 6-tól összevontan a kiképző osztállyal Szeged Repülő állomás néven folytatta tovább működését Király Kornél vezetésével.

Erős szélvihar tombolt Budapesten 1921. január 21-én, ennek ellenére elindult Szegedről a légiposta járat, a rákosi repülőterre. A Horváth Lázár vezette gép leszállás közben átvágódott. A pilóta a fején, kísérelője a lábán szenvedett kisebb sérülést.

A trianoni békeszerződés 1921. július 26-án lépett hatályba. Szeptember 20-án Vignoles francia kapitány felügyeletével kezdődött meg a XX. század legszegénylenebb géprombolása. A Szegedi repülőállomás vezetője, Király Kornél az első felszólításra

nem adta át a MAEFORT gépeit az „antant luddistáknak” mivel azok polgári célúak, – értelt a pusztítási szándékozókknak. Ellenállásával csupán egy fél nappal hosszabbította meg az aeroplánok életét, mert a délutáni külön telefonparancs már azonnali cselekvést követelt.

A féktelen pusztítást nem kerülték el a hangárok sem. Október 4-e és 10-e között még csak a fa- és fémszerkezetes géptárolók, de december 6-ra már a repülőtéri műhelyek és az étkezde bontása is befejeződött. 1922. február 1-jén megérkezett a MAEFORT felszámolásának részletes parancsa is.

Az Antant értelmetlen bosszúhadjáratából következő ellentmondás az is, amikor az eszevesztett pusztítás közben kötelezték a magyar kormányt arra, hogy Mátyásföldön két, Miskolcon és Szombathelyen egy-egy, Szegeden három hangárt köteles állandóan üzemkész állapotban tartani a repülőtérral együttesen. A biztonságos működtetés elmaradásának esetére fél millió frank büntetéssel fenyegette meg az országot.²

A minisztertanács 1922. március 31-i határozatával engedélyezte a magyar légitársaság alapítását (és az a titkos légierő képzése okán anyagi támogatásban is részesül), így 1922. november 19-én megalakult a MALERT kül- és belföldi járatok indítására. (Az antant külön engedélyével éppen 1922. november 19-től járult hozzá a külföldi járatok indításához !)

A belföldi postajáratok már korábban megindultak. A Szeged–Budapest–Szeged viszonylat – immár sokadszorra – 1922. augusztus 22-én újra megindult a HA-PHK oldaljelű géppel, Minár Gyula, Cseh-ring István, Szentkirályi Dezső és Joó Miklós pilótával.

Dr. Boross József igazgató-főorvos és Hille Alfréd anyagi támogatásával megalakult Szegeden az Időjárás Kutató Iromás 1923. március 21-én. A légkör kutatást Lloyd és Brandenburg gépekkel végezték.

Ezt követően a Közlekedési Minisztérium kérelmezte a Nagykövetek Tanácsától a magas légköri kutatások repülőgépes vizsgálatának engedélyezését, hogy „a nemzetek közti légiforgalom jobb időjárás jelentéseket kapjon Magyarországról.” Ez a kérelem gyakorlatilag az illegálisan vásárolt Bristol Fligh-ter B2 legalizálásához kellett, melyből kettő Szegeden teljesített szolgálatot. A KM. Légügyi Szakosztályának szeptemberi kérelmére a Nagykövetek Tanácsa 236/II./1923. november 14-i határozatával engedélyt adott a Szegeden lévő gépek üzembe helyezésére. A kutatás hivatalos jóváhagyása mégis 1925. január 25-ig várattott magára, bár már 1924 tavaszán, v. Hány László parancsnoksága alatt folytatódott az 1922-ben megkezdődött „kísérlet sorozat”. A korábbi Időjárás Kutató állomás átalakult Meteorológiai Kirendeltséggé, a MALERT keretei között működött, minisztériumi támogatással.

Az 1925. év tavaszától tervezte a Magyar Légiforgalmi Társaság, hogy személyszállító repülőjáratot indít Szeged–Budapest között, öt személyes Fokkerekkel.

Az Excess Szállítmányozási Rt., országos vállalat szervezésében a gyorsposta légitársaságok indultak a belföldi nagy városokból külföldi cél helységekbe. A reklámban tett ígéretük szerint a Szegeden feladott küldemény 3-4 óra alatt Bécsbe, 10-12 óra leforgása alatt Párizsba is eljut. Bizonyára nem volt gazdaságos a szegedi kirendeltség fenntartása, mert fél év múltával a MALERT helyi állomásával kötött alkalmi szállítási szerződést nem újították meg.

A másik példa egy távolabbról induló és messzebbre tartó gépre emlékezik. Berlinből indult és Konstantinápolyba tartott az a 8 utast szállító Fokker gép, amely 1927. április 13-án, pihenés céljából szállt le a Szegedi repülőtéren. Az utasok, amíg a 3 főnyi személyzet pihent, egy rögtönzött városnéző programban ismerkedtek Szegeddel. Ez is utal arra, hogy korábban mily

2001/XIII. 1–2.

fontos szerepe volt a város repülőterének a nyugatról keletre irányuló légi közlekedésben.³

A röplap szórás, a cipőkrém- és kávé reklám voltak a munkarepülések első formái, melyeket többségében a légitársaság pilótái hajtottak végre a cég gépeivel. A huszas évek végén számított nagy attrakciónak a – találón – „égiírás”-nak nevezett reklámrepülés. A szegedi pilóták közül Bács-, Békés- és Csongrád megye területén többen is részesei voltak a „Frank-kávé pótlék” és „Schmoll-paszta” bérrepüléseknek. Az emlékezet csak Kirják István és Kaszala Károly pilóta nevét őrizte meg.

A szegedi MALERT repülőtéren oly mértékig megnövekedett a forgalom, hogy a repülés biztonsága került veszélybe. A légi-kikötő bővítése mindinkább sürgetővé vált. A Kereskedelmi Minisztérium és a város vezetői megtették a szükséges lépéseket a terület megszerzése és a beruházási költség előteremtése érdekében. A lépések egyik fontos állomása. Szeged sz. kir. város törvényhatósági bizottságának 1929. április 24-én tartott közgyűlési jegyzőkönyvéből ismerhető meg.

A Kereskedelmi Minisztérium 142637/1928. sz. leírataiban indítványozza a repülőtér bővítését. Az 1929. március 22-én kelt Kereskedelmi Minisztérium, a Honvédelmi Minisztérium és a L†H együttes véleményét szó szerint rögzíti a jegyzőkönyv.

„A mindinkább fokozódó repülő kiképzés, a kereskedelemügyi minisztériumi meteorológiai kirendeltségének Szegedre történő beosztása és annak folyamánakép a közeljövőben felállítandó repülőposta állomás létesítése és majd az európai légi forgalomba történő bekapcsolódása végett feltétlenül szükséges a jelenlegi repülőtér területének bővítése és kizárólagos használatul átengedése.”⁴

A repülőtér zsúfoltságát tovább fokozta a mind gyakrabban ismétlődő piknikrepü-

lés. Egy angol csoport 1929. szeptember 9-én érkezett Szegedre.⁵ Útvonaluk Szeged–Arad–Segesvár–Nagyvárad–Szeged volt. A csoportot Mészáros Péter szegedi pilóta kalauzolta az útvonalon.

A pécsi vonal megnyitásával 1930. április 15-én megindult a belföldi légiforgalom. A szegedi Kereskedelmi és Iparkamara, – egyetértésben a város vezető testületével – kezdeményezte a Magyar Légiforgalmi Rt-nél a Szeged–Budapest–Szeged közvetlen légijárat megindítását. A légitársaság nem utasította el a kérelmet, de ragaszkodott a hosszútávra vonatkozó, részletes gazdasági elemzéshez. Közben Pécs és Nyíregyháza mellett Debrecen is belépett a légi utasforgalomba, de Szeged még mindig a várakozási álláspontra kényszerült.

Dr. Pálffy József polgármester helyettes arról tájékoztatta az érdekelteket, „Nem a városon múlott, hogy Szeged nincs bekapcsolva a légiforgalomba” É még szó sem volt vidéki légijáratok megindításáról, amikor már Szeged „rendelkezett szabályos repülőtérrel és igényt tartott a két város közötti légiforgalom megteremtésére. Úgy látszik, hogy a légiforgalmi vállalatnak nem volt rentábilis a szegedi reláció. A vasúti összeköttetés és az elsőosztályú tarifa oly kedvező, hogy azt a repülőgép gyorsasága sem képes ellensúlyozni.”

Ha a légi utasforgalom nem is valósult meg a város és Budapest között, a polgári repülés túrisztikai és piknik ága mind nagyobb teret igényelt Szegeden. A szabadtéri játékok megindulása a repülő idegenforgalomban is új lehetőséget teremtett. *Az ember tragédiájának* 1934. júliusi bemutatója az osztrák kancellárt, Schuschniggot is Szegedre vonzotta. Hárommotoros Junkers géppel érkezett a város repülőterére.

A második pilóta piknik 1935. július 15-én érkezett Szegedre. A város vezetői, az idegenforgalom és a DAeC vezetői, köztük Szent-Györgyi Albert professzor is résztvett

a fogadásukon. Elsőnek érkezett Ami Johnson, a világhírű pilótánő és férje, Mollison. Őket követte Lord Donegal, Sire Eric Haty az angol parlament felsőházának tagjai, majd a petróleum király fia H. Detterding, Thornton őrnagy a feleségével, H. R. Presland és Shaw hadnagy, majd az angolok sorát bezáróan az Ellison házaspár. A magyar családok közül a Hertelendy házaspár és a gróf Wenheim családi páros vett részt. Gépüket Dobos József, az egyik legtapasztaltabb pilóta vezette. A műegyetemiek Gerlével érkeztek a szegedi programra. A rendezvény szervezője O. J. Tapper idegenforgalmi szakember volt. Másnap reggel tovább repültek a Balatonra, harmadnap mindenki haza indult.

Az Országos Idegenforgalmi Hivatal vezetői – tapasztalva az angol vendégek lelkesedését Szegedért – a várost a a túrisztikailag kiemelt helyiségek közé sorolták és szorgalmazták a város vezetőinél egy erre a célra kialakítandó repülőtér létrehozását, amely mind a magán, mind a légiforgalmi tüzimusz igényeinek megfelel.

A városi hatóság a löverseny teret jelölte ki, amely a repülés hőskorában többszörösen bizonyította e célú alkalmasságát. A város 4000 pengő előirányzatával, a terület kialakítási tervével és városi szükségmunkások igénybevételével létrehozta a város „légi túrisztikai leszállóhely”-et. A következő év tavaszán, 1937 május 13-án dr. Szentkereszthy Ákos, az Országos Idegenforgalmi Hivatal légügyi osztályának elnöke avatta fel. Az üzemeltetést a DAeC kapta és végezte. A leszállóhelyet egy hatalmas, nagy távolságból és magasságból is jól látható, egyenlő oldalú háromszög jelölte. A leszállási biztonságot az aszfalt simaságú gyepek és szélzsákak garantálta.

A polgári repülésen belől a légitúrisztika kiemelkedő rendezvénye volt az V. pilótapiknik, melyet 1938. június 26-án, a Magyar Turing Klub rendezett. Meghívásukat elfogadta több magyar repülő egyesület és az

angol Royal Aero Club és a The Automobile Assotiation légitúrisztikai szervezet is. Az előzetes jelzések szerint a szervezők 52 gépre számítottak, de Szegeden már csak 24 gép landolt. Ebből 13 angol és 11 magyar nemzeti jelzésű repülőgép volt. Az érkezőket dr. Imecs György városi főispán és dr. Tóth Béla polgármester-helyettes fogadta. A vendégek városnézés közben résztvettek az Aranyvonat fogadásán, amely a Szent Jobbot hozta – országos körútja során – a városba. A Dóm téri ünnepség után, a Hungária Szállóban elköltött vacsorához a tápéi Gyöngyösbokréta Együttes mutatta be műsorát, majd a csárdás lépéskombinációjára tanította az angol vendégeket. A harmincas évek végén a bel- és külföldi légi forgalmat az ilyenféle repülések jelentették a városban.

„A szegedi repülés nyolcvan éve” című írásban közli dr. Ványai László, hogy „1938-ban a város vendégszeretetét élvezni Ernest Hemingway világhírű író, aki útban Isztambulba, egy napra megszakítva útját, saját repülőgéppel szállt le repülőterünkön.”⁶

Budapesten június 11–14-e között „légből mentési” konferencia volt. Tizenharmadikán, a szegedi polgári repülőtéren a svéd és a francia repülőmentők tartottak betegellátási bemutatót. A svéd kyroplán (szerző megj.: szabadfordításban orvosi mentő repülőgép,) személyzete, miután önkéntes tegeit ellátta, Budapestre szállította őket. Ugyanezt produkálta a franciák 2. és 3. csapata is.

A MALERT gépek mind technikailag, mind erkölcsileg amortizálódtak, így a belöldi járatok bővítése már teljességgel irreálisnak tűnt. A magyar légiforgalomnak megrendelt kiváló tulajdonságú német gépek szállítása – sajnálatosan – mind több akadályba ütközött. (A német hadi megrendelések a repülőgép gyárak teljes kapacitását lekötötték, így a korábbi megállapodásoknak is csak nagy nehézségek árán vagy egyál-

talán nem voltak képesek eleget tenni.) Ezzel a magyar repülés függő helyzete egy újabb lehetőséggel növekedett, mostmár a külföldi partnerek politikai szándéka, gyártási kapacitása is befolyásolta azt.

A szegedi járat halogatásának nem csupán gazdaságossági és technikai akadály volt, hanem a budapest-mátyásfüldi repülőtér fejlesztésének beszűkült lehetősége is. Az 1937-től üzemelő budaörsi repülőtér pedig a kedvezőtlen meteorológiai tényezői miatt nem vállalhatott nagyobb terhelést, – hangzott el sajtótájékoztatókon a féligazságot jelentő ellenérv.

1939. augusztus 15-én ismét nagyszabá-

sú repülőnapot rendeztek a szegediek, melyen ideiglenes postahivatal működött alkalmi bélyegzővel. E jeles napon ismét volt postajárat Szeged–Budapest–Szeged között. Íriási sikere volt az alkalmi postajáratnak, akárcsak az 1925-ben, a városban rendezett Országos Bélyegkiállítás alkalmával, amikor ugyancsak tízezernél több küldeményt szállítottak a gépek a fővárosba.

A magyar belföldi polgári repülésnek és Szegednek nem volt szerencsés találkozója akkor sem, amikor ez a nász több, mint reménnyel kecsegtetett. Ez a kép csak 1945-ig jellemző (?).

PUSZTAI JÁNOS

Jegyzetek

- ¹ A kormánynak az volt a célja a MAEFORT létrehozásával, hogy állandó gyakorlási lehetőséget teremtsen a katonai pilótáknak az antant számára is megmagyarázható formában, vagyis rejtetten, a polgári repülés zászlója alatt hajózott a katonai aviatika.
- ² A trianoni békeszerződés értelmében Magyarország csak 1923. január 1-vel nyeri vissza légi felségjogát.
- ³ Ilyen és ehhez hasonló esetek ösztönözték 1930-ban a város vezetőit arra az elhatározásra, hogy Szeged, a DSE sport (polgári) repülésének, pontosabban repülőtérének kapcsolódási lehetőségeit sokkal meszebbre lássák az ország politikai határánál.
- ⁴ Ez a kitétel magyarázatot igényel, hiszen Szegeden volt és van meteorológiai álló-

más, csakhogy a kutató repülések eredményeinek szakszerű feldolgozása a repülő kiképző csoport keretei között zajlottak. Az előre mutató terv az önálló meteorológiai állomás létrehozását tartalmazza, – a HM szorgalmazására – az 1927-ben létrehozott titkos Magyar Légierő kiszolgálására. A meteorológiai kutatást kiemelték a repülő egység feladatköréből. (A szerző megjegyzése: a repülő-postai szállítás is többször szünetelt, mint amannyit működött, tehát gyakran lehetett és kellett is újraéleszteni.)

- ⁵ A repülő turizmus, a piknik repülés a polgári repülés egyik ága.
- ⁶ Megjelent a Dugonics Társaság Évkönyve, 1993–1995. évfolyami számában, 1996-ban.

Források

- Világirodalmi Lexikon*. 4. kötet. Budapest, 1975, Akadémia Kiadó. 369.
- VÁNYAI LÁSZLÓ: A szegedi repülés nyolcvan éve. In *A Dugonics Társaság Évkönyve 1993–1995. évfolyami számából*. 1996.
- Csanádi–Nagyvárad–Winkler: *A magyar repülés története*. Budapest, 1977, Műszaki Könyvkiadó, (2. kiadás).
- VESZTÉNYI JÁNOS: *A magyar katonai repülés 1914–1945 című írásból az Előkészülettel a magyar légiforgalom megindítására című,*

illetve Az aerológiai repülőcsoport Szeged című fejezet.

- KLÁRAFALVI ALADÁR: *XIV. Emlékkönyv* (kézirat). Piknik repülés 1929. június 9. és a DAC Rally 1937. május 11.
- Szeged és Vidéke* 1916. július 24. száma,
- Szegedi Napló* 1916. július 25. száma,
- Friss Hírek* 1919. szeptember 13. sz. és a *Délmagyarország* 1916. július 25. és 28., 1918. július 2., 1927. április 13., 1931. május 6., valamint 1935. július 16-i és 1938. június 23. lapszám.