

## II. rész

### A polgári repülés és Szeged

1918–1964

Írta: Bakos Tibor

A polgári repülés a légi, a tömeges utasszállítás legfiatalabb ága. Alapfeladata a személyek illetve áruk, csomagok és egyéb postai küldemények nagytávolságú szállítása. A menetrendszerű bel- és külföldi légi összeköttetés szervezése, annak gyakorlati megvalósítása ugyancsak a polgári repülés feladatkörébe tartozik éppen úgy, mint a magánrepülőgépek fogadása és ellátása.

A polgári repülés sport ágához áll közel a túra-, a piknik-repülés, amely a harmincas évek divatja volt. Ezek a repülési módok – már annak korai korszakában – elhatárolódtak a katonai, majd a sportrepüléstől, bár a két utóbbi szakág fejlődése és színvonala a kezdetektől előmozdítója volt az elkülönülő ágazatoknak, de a kölcsönös egymásrahatás volt a jellemzőbb.

A polgári, majd a sportrepülés megeremtésének gondolata már az első világháború időszakában megeremtődött hazánkban és kapcsolatot keresett Szegeddel is.

Graetz Pál, a gondolatot kivitelező tervező 1916 júniusában levélben kereste meg a város elöljáróságát azért, hogy szíveskedjenek kijelölni egy 300–500 méter széles illetve 500–600 méter hosszú területet a városhoz közel, amelyik repülőgépek le- és felszállására alkalmas. A Magyar Bank és Kereskedelmi Rt. támogatná egy fővárosi vállalkozó egész országra kiterjedő repülőgép közlekedtetési tervét levél-, csomag- és személyszállításra.

Graetz Pál jeles ajánlatára dr. Bokor Pál helyettes polgármester közölte: „amennyiben komolyra fordul a dolog, szívesen tárgyalok a kért 50 kh terület ingyenes átadásáról.” A háború utáni kedvezőtlen politikai és gazdasági helyzet nem tette lehetővé, hogy ez az ígéretes terv a város érdekeit szolgálhassa.

*A vesztett háború után ránk rótt trianoni szerződés az ország területének több mint kétharmadát a környező országokhoz csatolta, így Szeged, amely eddig az ország középső régiójához tartozott, most határvárossá lett. A megmaradt országtest – a korábbiak egyharmad területe – csak egy olyan kis hatósugarú belföldi légi forgalmat volt képes létrehozni, amelyet az állam rendszeres támogatása nélkül nem volt képes fennmaradni. Ebből következően a nagyvárosok, a régiók csak a légitársaság érdekeinek alárendelve kapcsolódhattak be a belföldi légi forgalomba, holott reális helyzetben a kölcsönös érdekeknek kellett volna érvényre jutni. Nehéz lenne értelmezni a polgári repülés Szeged várost érintő történetét, ha nem tekinthetnénk rá az „egész”-re, annak tér- és időbeli történetjára.*

\*

## Polgári repülés a két világháború között

A trianoni békefeltételek nem csak a katonai célú repülés teljes megsemmisítését írták elő, hanem majdnem teljességgel korlátozták a polgári repülés létfeltételeit is. A háború után még megmaradt harci gépek átadását írták elő a Szövetséges Katonai Ellenőrző Bizottságnak. Ennek a szervezetnek szabtrák feladatául a repülőgépek szétzúzását, a hangárok, a repülőtér működési és biztonsági létesítményeinek lebontását. Ilyen körülmények között természetes és jogosnak tekinthető a magyar kormány azon törekvése, mellyel a katonai repülést polgári köntösbe öltöztetve igyekezett megtartani. Ezt a célt szolgálta a Kereskedelmi Minisztériumban a légi közlekedési osztály létrehozása, majd később a Légügyi Hivatal (LÜH) megalakítása, majd 1920. február 11-én a Magyar Aeroforgalmi Rt., a MAEFORT létrehozása. Alapvető feladat volt a katonai pilóták gyakorlatban tartása és az újabbak képzése. A társaság megkapta a lefegyverzett katonai repülőgépek egy részét, alkalmazta a hadsereg közelékéből „leszerelt” pilótákat és szerelőket, használva a korábbi katonai repülőtereket. A katonai repülés álcázására nagyjából postajáratokat indítottak, amelyben részt vettek a szegedi repülők is. Előbb a Szeged–Budapest (Albertfalva)–Szeged útvonalon szállítottak zsákolt postai küldeményeket, s annak egy részét a címzett helyen, így Kiskunfélegyházán, Nagykőrösön – a talajközeli leereszkedő gépből – „célra dobták”. Később az útvonal kibővült a Szeged–Győr–Szombathely és vissza járáttal.

Az első magyar légiforgalmi társaságot – a titkolt tények miatt, a Légügyi Ellenőrző Bizottság felszólítására – 1921. végéig, a kormánynak fel kellett számolni. Gépeit és a hangárokat az antant ellenőrei előtt kellett megsemmisíteni.

Az európai államokban egyre gyorsabban terjedt a repülőgépek békés, polgári célú hasznosítása. A győztes hatalmak légitársaságai mind nagyobb területek átívelésére törekedtek, viszont e szándék megvalósításában akadályt jelentett a legyőzött országok – köztük Magyarország – szétrombolt repülőtereinek a nemzetközi légi forgalom biztonságos és gyors ellátása. Ilyen jellegű és mértékű kiépítésük, korszerűsítésük a hazai tőkének nem volt célszerű, a külföldiek pedig erre nem vállalkoztak. (Szerk. mj.: ez az állapot a honi légitársaságok szervezését tette szükségessé, ismét állami beavatkozással. Az antant előírása szerint például Szegeden kifogástalan repülőteret és három hangárt kellett állandóan

üzemkészen tartani, ellenkező esetben 500 ezer frank büntetést helyeztek kilátásba. Egyébként néhány hónappal korábban bontatták le azokat.)

A Nagykövetek Tanácsa, felismerve a polgári repülés korlátozásának számukra is hátrányos következményeit, 1922 novemberében feloszlatta a Légügyi Ellenőrző Bizottságot és feloldotta a polgári repülést korlátozó rendelkezésüket. Ezzel megnyílt a lehetőség a magyar légi forgalom belföldi és nemzetközi megindítására.

Ennek jogi vonatkozásait kellett rendezni. Erre adott felhatalmazást a kormánynak az 1922. XVII. törvénycikk 3. paragrafusára, amely alapján megszületett a 10.270/1922. MESZ rendelet és az megteremtette a magyar légi közlekedés első, átfogó szabályozását. A Minisztertanács engedélyezte, hogy a megalakuló légitársaságok – meghatározott feltételekkel – a hadügyi költségvetésből állami támogatásban részesüljenek. Ezzel a hozzájárulással kívántak alapot teremteni a rejtett légierő további fenntartásához.

Légitársaságot alapítani – a vonatkozó rendelkezések értelmében – vonalengedély birtokában lehet, melyet csak a kormány adhatott meg. Ilyet kért és kapott 1922. május 2-án gróf Wiczek Frigyes nyugalmazott főispán Budapest–Bécs és Budapest–Belgrád viszonylatára és 1922. november 19-én megalakította a Magyar Légiforgalmi Rt.-t.

(Szerk. m.j.: a belgrádi útvonalon a biztonsági, tartalék repülőtér szerepét töltötte be Szeged. Egy alkalommal, 1922-ben, amikor Szabadka térségéből a járat gépe műszaki hiba miatt visszafordulni kényszerült, a szegedi repülőtér műhelyben végezték el a szükséges javítást, utána a gép eredeti céljának megfelelően folytathatta útját.)

Egy másik engedélyt gróf Jankovich-Bésán Endre kapott Budapest–Prága és Budapest–Bukarest útvonalra, valamint a Duna magyarországi szakaszára és a Balaton fölé. Ezt követően, 1923. januárjában, német tőkeérdekeltséggel megalakult az ország második légitársasága, az Aeroexpress Rt.

A megalakult légitársaságok legfőbb gondja a forgalom követelményeinek legjobban megfelelő gépek beszerzése lett, mivel ilyenekkel nem rendelkeztek. A Magyar Légiforgalmi Rt. vezetői a holland Fokker repülőgépgyár mellett döntöttek, melyek már több légitársaságnál bizonyították alkalmasságukat. Az első magyar megrendelésre átadott gép 1923. február 23-án indult el Hollandiából és Belgiumon keresztül, repülésre alkalmatlan időjárás viszonyok miatt csak március 18-án érkezett meg Mátyásföldre. Az egymotoros F–III. típusú, 5 utas szállítására alkalmas repülőgép kora legmagasabb fokú igényeit elégítette ki. A Budapest–Bécs járaton 1923 júniusától október 20-ig 68-szor repül-



21. sz. kép

Fokker F-III. 5 személyes utasszállító repülőgép. A MALERT 6., G jelű gépe a szegedi hangárban. 1922–1929 között BMW III. tip. motorral repült. Az „X” jel Kreiter Ferenc pilótát jelöli.

tek, 4,25 fő átlag utaslétszámmal 405,5 kg postát, újságot és csomagot szállítottak, 140 km/óra utazási sebességgel. A gép 550 km utat tudott leszállás nélkül megtenni. Az utasok bőrkanapén foglaltak helyet, az ablakokat függönnyel lehetett eltakarni. A pilóták helye kimondottan mostoha volt. Ők az utastértől elválasztott, csak szélvédős pilótaülésből vezették a gépet, kiteve őket ezzel az időjárás viszontagságának és a motor forróolaj „köpéseinek”.

Az első gépet még további öt követte. A társaság első pilótái a világháborút megjárt, tapasztalt repülők voltak, mint Hefty Frigyes, Risztics János és Molnár János.

Az Aeroexpress Rt-hez német Junkers F-13-as, úszótalpas hidroplánokat kaptak apportként a társaság főrészesvényesétől, a Junkers művektől. Ezek a szintén 5 személyes gépek a Duna vizét használták le- és felszállópályaként. Repülőterük a Gellért-hegy előtti Duna szakasz volt. Útvonaluk a folyam főmedre volt, Bécs szívéig vitték utasaikat. Hatvanhét alkalommal, összesen 306 utast szállítva tették meg az oda–vissza utat. A társaság kiemelkedő teljesítményt is magáénak tudhat azzal, hogy 1923 májusában Junkers géppel vihette Maier József pilóta – a társaság egyik igazgatója – Mikes József megyéspüspököt Rómába a pápához... Ez volt az első hosszabtváú külföldi különjárat magyar utassal.

Az Aeroexpress Rt.-nek az 1925-ös év igen kedvezőtlenül alakult. A magyar kormány Ausztrián kívül más országokkal nem tudott, talán nem is akart légügyi egyezményt kötni, így Bécsen kívül más külföldi városba rendszeres járat nem indulhatott. A cég – valószínűleg a német érdekeltség miatt – a rejtett légierő fenntartásában nem kapott szerepet, vagyis állami támogatásban nem részesülhetett. Saját járatuk nem lévén, csak más légitársaságok megbízásából repülhettek s ezek fokozatos elvesztésével a további működésük ellehetetlenedett oly mértékig, hogy 1926 végére a Junkers-művek kivonták gépeiket az apportból és elszállították azokat. Ezek után a cégnek csak a neve maradt fenn.

Az ML. Rt. életben maradásához és fejlődéséhez nagyban hozzájárult a rejtett légierő fenntartásához kapott állami támogatás. Az előbb Szegeden, majd Szombathelyen nyitott pilótaiskolában nemcsak polgári repülőgép-vezetőket, hanem főként katonai pilótákat képeztek.

1925-ben postajáratokat is indítottak. Fokker F-III-as gépekkel juttatták el a Pesti Hírlapot többek között Cegléd, Kecskemét, Szeged és Makó városokba. Ezek a járatok elsődlegesen a navigációs ismeretek elsajátítását, illetve annak karbantartását voltak hivatottak szolgálni.

A Magyar Légiforgalmi Rt. 1926-ban szerződést kötött a Deutsche Luft-hansa A. G.-val a légiközlekedési vonalak közös használatára Budapest–Bécs–Budapest útvonalon. Ez volt az első ilyen jellegű megállapodás egy másik (harmadik) ország légitársaságával. A kapcsolat Ausztriával is tovább bővült. A társaság vonalengedélyt kapott a Budapest–Graz útvonalra is.

Az útvonalhálózat növekedése, valamint az elhasználdott F-III-as gépek fokozatos cserét tettek szükségessé. Újabb gépek beszerzése vált szükségessé, ezért 1928-ban két F-VII. típusú utasszállítót vásároltak a Fokker repülőgépgyártótól. Ez a típus már nyolc személy szállítására volt alkalmas, 175 km/óra utazósebességgel, 700 km hatótávolságra. A pilótakabin még ennél a gépnél is részben nyitott volt. Az e típust követő kétmotoros F-VIII-as már 15 személyt tudott szállítani. Utazósebessége 210 km/óra, hatótávolsága 700 km, pilótafülkéje pedig már zárt volt.

Az első ilyen gépet Hány László hozta haza Amsterdamból. Az F-III-as 1929-ig, az F-VII-es 1936-ig, az F-VIII-as és az F-IX-ek 1938-ig voltak forgalomban. Sajnos ezekből a gépekből egy sem maradt fenn az utókornak. Közülük valamennyi típus megjárta Szegedet döntően a kiképzés, részben az utas- és a kereskedelmi forgalom miatt.

Az Ausztriával fenntartott légi forgalom mellett megkezdődött a belöldi

járatok kiépítése is. Az első pécsi járat megnyitása 1930. április 15-én volt. A kezdeti időszak jelentős utasforgalma később már csak évi 100 főre esett vissza, melyben közrejátszott a magasnak ítélt, 32 pengős viteldíj is. A gyér forgalom miatt a járat fenntartása nem volt kifizetődő, ezért azt 1934-ben megszüntették.

A pécsi járat beindítása hírére megmozdultak a szegediek is. A helyi Kereskedelmi és Iparkamara tárgyalásokat kezdeményezett az M. L. Rt.-vel egy Szeged–Budapest közötti légi járat rendszeresítése ügyében. A Magyar Légiforgalmi Rt. elvileg hajlandónak mutatkozott a járatok indítására, de a kérdést csak az idevonatkozó részleges számítások megejtése után kívánta napirendre tűzni.

Sajnálatosan Szeged ismét lemaradt a Pécs, Nyíregyháza és Debrecen városok közötti „repülőversenyben”. A Pécs–Budapest között rendszeresített repülőjárat gépei hetek óta zsúfolva teszik meg a két város közötti utat – állapítja meg a Délmagyarország tudósítója – majd folytatja: „Olyan nagy a forgalom, hogy a nyolc személyes Fokker gépre már napokkal előbb meg kell váltani a jegyet annak, aki utazni akar.” A szerző Nyíregyháza sikerét méltatja és Debrecen jelentős anyagi áldozatát is megemlíti. Ebből a nézőpontból vizsgálva a légi utasszállítást, nem érti, Szegedet miért mellőzik, amikor itt már évek óta minden feltétel adott.

Dr. Pálffy József polgármester-helyettes a következők szerint reagált a tudósító nem alaptalan dilemmájára.

„Nem a városon múlt, hogy Szeged nincs bekapcsolva a légi forgalomba. A város annak idején mindent megtett, hogy Szeged és Budapest között a repülőjáratok meginduljanak. Tekintélyes költséggel kibővítettük a repülőtérteret és még szó sem volt a vidéki járatok megindításáról, amikor Szeged a vidéki városok közül először rendelkezett szabályos repülőtérrrel, így joggal igényt tarthatott a fővárossal kapcsolatos, a légi forgalom megteremtésére. Úgy látszik, az M.L. Rt.-nek nem volt rentábilis a szegedi reláció a kiváló vasúti összeköttetés miatt. Arra is gondoltunk, hogy a nemzetközi forgalomba szintén bekapcsolódhatna Szeged, de úgy látszik, ez sem fizetné ki magát. Egyelőre tehát a város kimarad a légi forgalom hálózatából.”

A polgármester helyettes úr valószínűleg már a Légiforgalmi Rt. álláspontja ismeretében tájékoztatta a sajtó képviselőit. Ez a (reális) elemzés még sokáig meghatározó volt a város légi járatainak szervezésében. (Szerk. megj.: Manapság is ez látszik hatni.)

Ha a rendszeres légi forgalmat nem is sikerült megvalósítani, a polgári repülésnek azért mutatkoztak életjelei a városban. Kiemelkedő művészeti ese-

ményt jelentett az 1934-es esztendőben a Szabadtéri Játékokon bemutatott „Az ember tragédiája” c. remekmű, melynek megtekintésére a városba látogatott Schuschnigg osztrák kancellár is. A hárommotoros Junkers gépével két és egynegyed óra alatt tette meg az utat Bécsből Szegedre. A repülőtéren Tarnay Sándor légügyi felügyelő, a repülőtér parancsnoka fogadta az osztrák kormányfőt, majd Hóman Bálint kultuszminister és dr. Pálffy József polgármester köszöntötte a magas rangú vendéget. Az előadás megtekintése után, másnap kora délelőtt repült tovább a kancellár Budapestre, a magyar miniszterelnökkel, Gömbös Gyulával folytatandó tárgyalásra.

Egy évvel később, 1935. július 15-én érkezett Szegedre a II. pilótapiknik résztvevőinek csoportja. Fogadásukra megjelent a repülőtéren mintegy 1000 főnyi nézősereg. A város fogadóbizottságát dr. Katona István főtanácsos vezette. Rajta kívül jelen volt még: Berzenczey Domokos műszaki főtanácsos, dr. Szekeres Lajos főügyész, az idegenforgalmi hivatal vezetője, dr. vitéz Shvoy Kálmán és Hunyadi Vass Gergely országgyűlési képviselő, valamint dr. Szent-Györgyi Albert és dr. Kogutowitz Károly egyetemi tanár.

A repülők Debrecenből indultak és Mezőkövesden át Mezőhegyesre repültek, ahol megtekintették az állami birtokot. (A szerk. mj.: pilótapiknik a repülés polgári ágához tartozó repülő-turizmus, melyet alkalmanként teljesítmény értékeléssel is összekapcsolnak. Fénykorát az 1930-as években élte.)

Az első kétfedelű 18 óra után érkezett Szegedre. A világhírű Amy Johson pilótanő vezette a teljesen csukott gépet, amely 400 km/óra legnagyobb sebességre volt képes. Utasai: a pilótanő férje, Mollison – aki maga is híres repülő – és Fáy István kecskeméti és csanádi főispán voltak. A világhírű pilótanő korábban egyedül repült Londonból az ausztráliai Melbourne-be. Őket követte Lord Donegal és Sire Erie Haty, az angol parlament felsőházának tagja, H. Deterding, a petróleum király fia, Thornton őrnagy a feleségével, H. R. Presland és Shaw hadnagy, majd az Ellison házaspár. A műegyetemi repülők két Gerle típusú géppel vettek részt a pikniken, melynek szervezője O. J. Tapper volt, aki hatalmas Gypsy Major gépén érkezett. A piknikezők sorát a Hertelendy család feje és felesége, valamint a gróf Wancheim házaspár zárták, akik gépét a híres magyar pilóta, Dobos József vezette.

Dr. Katona városi tanácsnok üdvözlő beszéde és az idegenforgalmi hivatal ajándékainak átadása után a város hatalmas „kilátókocsijai” vitték szálláshelyükre az érkező vendégeket. Rövid felfrissülés után fürdés következett a Tisza vizében, este pedig orgona-hangversenyt rendeztek tiszteletükre a Fogadalmi Templomban. Ezt követően a Hungária Szálló teraszán rendezett



vacsorára került sor. Másnap kora reggel repültek tovább, előbb a Balatonra, majd Budapestre, ahonnan a harmadik napon indultak légi úton hazájukba.

A város nevezetességei – mint a Szabadtéri Játékok is – az akkor még tiszta vizű Tisza fürdési- és csónakázási lehetőségei, az árvíz után újjáépült város remek arculata nagyfokú elismerést váltottak ki az Országos Idegenforgalmi Hivatal kompetens személyiségei között is. A szakemberek – mind a magánrepülő, mind a légi turizmus szempontjából – kiemelt városként kezelték Szegedet. Kérték a város előljáróságát, hogy jelöljenek ki egy olyan területet – közel a belvároshoz – amely alkalmas lehet a polgári repülés céljára. A szegedi közgyűlés a régi lóversenyteret (ma a Cserepes sor, a Szabadkai út és a laktanyák által határolt 45 kh terület) jelölte meg alkalmas terepként. A hely jóváhagyása után a mérnöki hivatallal kidolgoztatták a megvalósítási terveket. A tereprendezési munkálatokat felvették a szükségmunkák programjába és 4000 pengőt irányoztak elő annak elvégzésére. Úgy tervezték, hogy a terület rendezését az 1937. évi idegenforgalmi idény kezdetére elkészítik. A légi turisztika céljait szolgáló első vidéki repülőtér a tervezett határidőre, május 13-ra el készült.

Az avatásra Szegedre érkezett dr. Szentkereszti Ákos, az Országos Idegenforgalmi Hivatal légügyi osztályának elnöke. A polgári gépek le- és felszállására kért terület egyelőre a „légi turisztikai leszállóhely” minősítést kapta. A biztonságot elsősorban a rendezett talaj és a szélzsák jelentette. A repülőtér egy nagy magasságból is jól látható, egyenlő oldalú háromszöggel volt jelölve. Üzemeltetését a DAeC kapta meg és látta el.

Az avatást követő évben a polgári repülés és a légi turizmus kiemelkedő eseménye volt az V. magyar pilóta piknik, melyet a Magyar Turing Club rendezett. Több magyar egyesület mellett részvételével tisztelte meg e jeles alkalmat, a londoni Royal Aero Club mellett a The Automobile Association légi turisztikai szervezete is. A megjelentek június 24-én gyülekeztek Siófok-Balatonkilitin és másnap, 1938. június 25-én és indultak Szegedre. A szervezők 52 gép részvételére számítottak (köztük Horthy Istvánéra is), de városunkba már csak 13 angol és 11 magyar repülőgép landolt a délutáni órákban. A gépekkel érkező prominens személyeket a város nevében dr. vitéz Imecs György főispán és dr. Tóth Béla polgármester-helyettes fogadta. A vendégeket gépkocsikon szállították be a városba, ahol az állomáson megtekintették a Szent Jobbot hozó Aranyvonat fogadását és az azt követő Dóm téri ünnepséget. Este a Hungária szállóban a Magyar Turing Club vacsorát adott a tiszteletükre. Étkezés után a tápéi Gyöngyösbokréta Egyesület mutatta be tudását és tanította a külföldi vendégeket a magyar csárdásra. A vidám han-

gulatú éjszakát követően, kora reggel indult tovább a csoport Miskolcra és harmadnap Budapestre, ahol két napot töltöttek, a fővárossal ismerkedve.

A Légitforgalmi Rt. a meglévő három belföldi járatának további bővítését 1938-ban sem tervezte, így Szeged bekapcsolása a belföldi légi forgalomba ismét elhalasztódott; ennek a járat kétes gazdaságosságán kívül egyéb okai is voltak. Az egyik, hogy a társaság kiöregedett Fokker gépei a megnövekedett nemzetközi forgalmat már így is nehezen tudták teljesíteni, holott ennek bővítésére komoly igény jelentkezett. Új gépeket kellett beszerezni, melyeknél a megbízhatóság és a nagyobb utastér mellett főszerepet játszott a katonai célokra való átalakíthatóság is. Előbb olasz gépekkel kísérleteztek, de sem a Caproni Ca-97-es, sem a Ca-101-es nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket, ezért azokat átadták a titkos légierőnek, ahol csak célzásra vontatására használhatták. Ezután a Junkers gyár legsikeresebb típusából, a Ju-52 3 motoros gépből rendeltek 3 darabot, melyek még 1937 elején beérkeztek az országba. A 17 üléses gépek rendkívül jó repülési tulajdonságokkal rendelkeztek. Az igényeket minden tekintetben kielégítő típusból még négy darabot tervezett vásárolni a társaság, de a háborús előkészületek miatt túlterhelt német gyár 1938-tól csak vontatottan tudott egy-egy gépet átadni a magyar megrendelőnek, ezért ismét az olaszoktól kényszerültek 5 db SM-75-öt vásárolni. Ezek ugyanúgy nem tettek eleget a polgári repülés igényeinek, mint a Caproni gépek, ezért két év után ismét a légierő kapta meg azokat.

A hatüléses Focke-Wulf Fw-58 gépekből három darabot sikerült beszerezni a légitforgalmi cégnek, melyet főleg az időközben indított Budapest–Kassa–Ungvár és a Marosvásárhely–Székelyudvarhely vonalon repültettek.

A szegedi járat indításának másik halasztó tényezője a megfelelő színvonalú és biztonságos budapesti repülőtér hiánya volt. Mátyásföldön, mely még az 1930-as évek közepén is a MÁG birtokában volt, a Légitforgalmi Rt. a szükséges terepegyengetési munkákat nem végeztethette el, megfelelő utasforgalmi épületeket nem emelthetett. Új, megfelelőbb repülőteret kellett keresni, melyet Budaörs község mellett találtak meg. 1937-től már erről, a mátyásföldinél négyszer nagyobb repülőtérről indultak a nemzetközi- és belföldi járatok. Az új repülőtér néhány kedvezőtlen meteorológiai adottsága hamar megmutatkozott, így a megfelelőbb légikikötő keresése tovább folytatódott.

Gondos meteorológiai megfigyelés és az alkalmasság egyéb tényezőinek elemzése után a Pest Szentlőrinc és Vecsés határában elterülő Ferihegy-pusztára esett a választás. (Ez a terület a Grassalkovich család birtokában volt, amelyből egy részt Mayerfy Xavér Ferenc bérelt. Az egyébként sík terület kele-

ti részén kisebb dombok emelkedtek. Itt voltak az uradalom központjának majorsági épületei. A löszdombokat hegynek tituláló környékbeliek a bérlő keresztneve után nevezték el Ferihegynek.) 1939 augusztusában pályázatot írtak ki az építésre, melynek elbírálása után 1940-ben elkezdődött annak megvalósítása. A háború félbeszakította a munkálatokat. Ami 1942-ig elkészült, azt – honvédelmi érdekből – katonai célokra átengedték.

Az ország szempontjából pozitív bleidi döntés – mely 1938 augusztusában elismerte a magyarok fegyverkezési egyenjogúságát is – a polgári légitársaságnak komoly gondot okozott. A döntés birtokában a Minisztertanács 1938 őszén hozott határozatával szétválasztotta a katonai és a polgári repülést. Az utóbbi megmaradt a Kereskedelmi és Közlekedési Minisztérium Légügyi Főosztályának irányításában. A megalakult Magyar Királyi Légierő – ezideig a MALERT járatain szolgálatot teljesítő – tizenhárom legképzettebb pilótáját újból állományába kívánta venni. Nem kellett ezt tenni a szerelőkkel, mivel a polgári gépek földi kiszolgálását eddig is a (rejtett) légierő műszakijai látták el. A polgári légi forgalomnak 1938-ig nem volt önálló szerelőgárdája.

Az újból katonai állományba vett pilóták pótlását a motoros repülés területén már nagy tapasztalatokkal rendelkezők gyorsított kiképzésével oldották meg oly sikeresen, hogy őket 1939-ben már be is tudták állítani a forgalomba. A pilóták képzésével egyidejűleg megkezdődött a repülőgép-szerelőké is, de ezt a problémát csak 1941-re sikerült rendezni. Ilyen gondok közepette (feltételezhetően) már sem pénz, sem energia nem jutott a rendszeres szezedi légijárat indítására.

A második világháború eseményei során nemcsak az egymással hadban álló országok között szakadt meg a légi forgalom, hanem megcsappant az a baráti és a semleges államok között is. A belföldi légi forgalmat a legtöbb országban vagy teljesen leállították vagy nagymértékben csökkentették.

Így történt ez a MALERT-nél is. Legtovább az erdélyi és a felvidéki járatok üzemeltek. A társaság pilótáinak jelentős részét 1942. április 13-án, a hat darab Junkers Ju-52-es géppel együtt mozgósították. Belőlük légi szállítószázadot szerveztek, melynek parancsnokává Szervánszky Gábor századost nevezték ki. Tábori postát szállítottak Budaörs–Ungvár–Lemberg (Lvov)–Kijev–Kurszk útvonalon, majd a visszaúton sebesülteket hoztak.

A háborús események során a gépek elpusztultak, a budaörsi és a vidéki repülőterek is több-kevesebb kárral úszták meg a háborús pusztítást. Ezen utóbbiak közé tartozott – szerencsére – a szezedi repülőtér is.

\*

## A polgári repülés 1946-tól 1963-ig

A II. világháború 1945 tavaszán befejeződött. Az ország vérkeringését jelentő közlekedés is megbénult. A harcok után hazatért pilóták és műszakiak a repülőtereken gyülekeztek és nekiláttak a légi közlekedés újjáépítéséhez, de ennek az önerőből történő megvalósítása szinte lehetetlen feladatnak tűnt. A kilábalást az 1945. augusztusában Moszkvában aláírt keretegyezmény jelentette, melynek értelmében lehetővé vált közös magyar-szovjet vállalatok alapítása. Így jött létre 1946. március 29-én a Magyar-Szovjet Légitársaság (MASZOVLET) 27 milliós alaptőkével.

A részvénytársaság első elnöke Sinigla Károly, helyettese Kokonyin Mihail Ivanovics volt. A vezérigazgatói posztot Krajnov Jozsif Vaszilievics kapta, míg helyettese Szintai József lett. A részvények felosztása 50–50 %-os volt. A közös vagyonba a magyar fél belföldi repülőtereket, épületeket és a személyzet egy részét, míg a másik fél az induláshoz szükséges berendezéseket, repülőgépeket, motorokat és a személyzet másik részét adta.

A MASZOVLET megalakulásával egyértelművé vált, hogy a másik légitársaság, a MALÉRT napjai megszámlálhattak. A gépei megsemmisültek és a kormánytól sem kapott támogatást, így a működési feltételei is megszűntek. Ennek tudatában mondott fel dolgozóinak azzal, hogy aki akar, az azonnal beléphet a MASZOVLET-hez, ahol égető szükség volt a jól képzett szakemberekre.

Az új társasághoz még meg sem érkeztek az apportként felajánlott gépek, amikor június hónapban bejelentették, hogy rövid időn belül meg kívánják indítani a belföldi légi forgalmat. Tájékoztató levélben jelezték Szeged polgármesterének (is), hogy városunknak fontos szerepet szánnak. Egyelőre ugyan körforgalmi járat szervezésére gondolnak, melyben Szegeden kívül bekapcsolnák Győr, Szombathely, Debrecen, Miskolc, Sátoraljaújhely és esetleg Békéscsaba és Szentes városokat is. Terveik szerint a repülőgépek minden nap indulnának, akkor is, ha nincs utas, mert postát is szállítanak. Egy lestsztultabb program szerint már három rendszeres járat terve rajzolódott ki:

1./ Budapest–Debrecen–Nyíregyháza–Miskolc–Budapest,

2./ Budapest–Győr–Budapest,

3./ Budapest–Szeged–Pécs–Kaposvár–Budapest útvonalon. A menetdíjat aránylag olcsón határozták meg, az alig valamivel haladná meg a gyorsvonat első osztályú jegyének árát.

Kinevezték a szegedi repülőállomás vezetőjét, Somogyvári László forgalmi tisztet, aki bejelentette a polgármesternek, hogy a társaság megkezdte a repülőtérén az üzemeltetéshez szükséges építkezéseket. Egyelőre a forgalmi irodát építik fel, de később továbbfejlesztik az állomást, mivel Szegedet az ország második repülőállomásává tervezik fejleszteni.

A rövidesen meginduló légiforgalom szükségessé tette a repülőtéri rendőrség (szélesebb körű) megszervezését, ennek érdekében a szegedi légiforgalmi rendőrkapitányság toborzási hirdetményt adott ki az őrszemélyzeti állomány feltöltésére. A felvételi követelményeket 9 pontban tették közzé. Eszerint a teljes megfelelés esetén is előnybe kell részesíteni azokat, akik repülő előképzettséggel rendelkeznek, vagy repülési szolgálattal kapcsolatos foglalkozást folytattak és idegen nyelvet beszélnek.



22. sz. kép  
Li-2.

A légiforgalom megindulásához szükséges 5 db Li-2-es, a „Teve” és szintén 5 db Po-2-es, a „mindenes” repülőgép 1946 augusztusában érkezett meg Budaörsre. (Hogy honnan? Arra csak a legutóbbi időkben derült fény. Néhány előkerült fotó ad rá választ. A képek tanúsága szerint a gépeket a MASZOVLET-nél korábban megalakult szovjet-román légitársaságtól vezényelték át azokat Magyarországra. A Li-2-esek vezérsíkján még jól kivethető az előző, román festékminta nyoma, a Po-2-eseket pedig Budaörsön látták el magyar nemzeti és lajstromjelzéssel.)

A Li-2-eseket az amerikai Dc-3-as licence alapján gyártották a Szovjetunióban. A típustól függően 14–28 személy szállítására alkalmas, fűtött, de nem túlnyomásos utasterű géptörzs farokrészében toalettet és csomagteret alakítottak ki. Műszerezettségük motorellenőrző és navigációs felszereltségű volt, valamint rádió berendezés állt a repülőgép-vezető rendelkezésére. A gépet két 1000 lóerős, léghűtéses motor hajtotta 230 km/óra utazó sebességgel. A Li-2-es típus, teljes terhelés mellett, 8 órára elegendő üzemanyagot tudott magával vinni.

A behozott Po-2-esek nem véletlenül érdemelték ki a „mindenes” jelzőt. A forgalomba állított gépekkel eleinte csak taxi- és postarepüléseket végeztek, ha a belföldi forgalmú Li-2-esek kihasználtsága alacsony volt, akkor ezeket az ötszemélyes gépeket állították a helyükre. A taxigépek tarifája 1947-ben 2 forint 50 fillér volt kilométerenként. A postagépekkel újságokat és leveleket vittek előbb 19, majd 1951-től 40 vidéki városba. A postaszákokat, alacsonyan repülve, a megjelölt célra dobták le. E rendszerben Szeged az egyik célállomás volt, itt leszállt a gép, felvette a fővárosba irányuló küldeményt és Makó érintésével visszaindult a budapesti bázisára.

Ugyancsak ezzel a típussal rakták le az örvenes évek elején a mezőgazdasági és a mentőrepülés alapjait is, de gyakorta igénybe vették repülőnapokon bemutató repülésekre és ejtőernyős ugrásokra. A Po-2-nek az alaptípustól (2 személyes) eltérő változatai 1968-ig szolgálták a magyar repülést.

A háború utáni első menetrendszerinti légijárat 1946. október 15-én indult Szombathelyre, a második járat ugyanezen a napon Debrecenbe. Az első időszakban a gépek kihasználtsága alacsony volt. A Budapest–Debrecen vonalon például 4 fő volt az átlagos utaslétszám. Közrejátszott az is, hogy az előzetesen beharangozott, „az I. osztályú vasúti jegy árát alig meghaladó tarifa” helyett a repülőjegy 25 %-kal volt drágább. Az eredményes propaganda, valamint a viteldíj 20 %-os csökkentése az utaslétszám növekedésére kedvezően hatott.

A két rivális járat megindítását követő napon Dénes Leó polgármester levelben kért tájékoztatást a légitársaság vezetőitől, hogy Szeged miért maradt ki az előre jelzett október 15-i indításból? Sajátságosan a címzett MASZOVLET helyett az IBUSZ vezérigazgatója válaszolt a reklamációra. A késedelem okául a planírozási munkák elhúzódnását jelölte meg. A repülőtéren október elejétől valóban nagy erővel indult meg a talajjegyengetés. Mintegy háromszáz fő dolgozott azon, hogy a területet alkalmassá tegyék a Li-2-esek le- és felszállására, a ki- és begurulásra. A hónap második felére 130 holdon sikerült ezt a feladatot végrehajtani.

Nyilván a polgármesteri levélre reagálva, de a propaganda célját is szolgálta az, hogy Szegeden 1946. október 27-én és november 1-én sajtótájékoztatót szerveztek a MASZOVLET vezetői. Az első alkalommal Somogyvári László, a repülőtér parancsnoka és Cseh Károly hadnagy, a légi rendőrség szegedi szakaszának parancsnoka tájékoztatta a résztvevőket a repülőtéren folyó munkálatokról.

Bejelentették, hogy a repülőteret október 5-én vették munkába azért, hogy alkalmassá tegyék az állandó légi forgalom fogadására. Az 1943 előtti időszakban csupán 130 hold volt, majd egy kisajátítási eljárással 350 holdra bővült. Ennek a területnek egy részét a földreform során felosztották, de a megmaradt hányad is használhatatlanná vált, mert a szovjet csapatok 1944. november 11-e után katonai gyakorlótérnek használták azt s a tankok teljesen felszántották a gyepes talajt. A MASZOVLET előbb 20, azután 50, majd 200 munkással kezdte meg a helyreállítási munkálatokat. A korábbi 130 holdas területen már elkészültek, de a többi résznek még csak a talajszintezési munkájánál tartanak. Amikor a rendszeres repülőtéri forgalom megindul, már 300 hold rendezett terület fogja a repülést szolgálni.

A repülőtér drótkerítéssel van bekerítve – mondta Somogyvári László a reptér állomásvezetője – mert a szovjet hadsereg ott huzamosabb ideig fogolytáborot működtetett. A kerítés megmaradt részének bontását már megkezdtek. (Szerk mj.: a hadifogoly-táborban pestisjárvány volt. A kór áldozatait a lágeren belül, azaz a repülőtéren temették el tömegsírba. A polgári repülés megindítása előtt a szükség-temetőt is fel kellett számolni. A város vezetői, félve a járvány újbóli fellángolásától – most már a lakosság körében – öt hónapig halogatták az áldozatok exhumálását. Ez is egyik hátráltató tényezője volt a helyreállítási munkák megkezdésének.)

Ez a rész csupa kráter, árok és gödör. Mintegy 100 méter hosszú a jelenleg is használható terület, mert a tér nagy része most is víz alatt áll. A földosztásnál kiadott részt felszántatták az újjgazdák. A hangároknak se ajtaja, se ablaka esetenként teteje sincs, kiégtek. A repülőtér villaszerű épületeit – így a parancsnoki és a műszaki irodát – a németek felgyújtották, lerombolták. Az egyik épület üszkös romjánál még ott dicstelenkedik a korábban használt tábla „EINTRITT VERBOTEN” – azaz „Belépni tilos”.

A félbemaradt kaszárnyaépületek lebontását tervezik mivel azok a polgári repülésben így nem használhatók, az ajtókat és az ablakokat már rég elhordták a környékbeli lakosok. A bontott anyagból tágas, modern forgalmi épületet terveznek emelni. A szolgálati helyiségeket a legmodernebb berendezéssel szerelik fel és egy teljesen új hangárt is fognak építeni. A forgalmi iroda rádiót kap – mondta

a repülőter parancsnok – és annak segítségével állandó összeköttetésben lehetnek majd a budaörsi repülőterrel. Megjegyezte, ez ideig még sem a terület, sem a rajta lévő épületek nem kerültek a Kereskedelmi Minisztérium telekkönyvi tulajdonába, ami ugyancsak nehezíti a vállalati befektetést, bár a Honvédelmi Minisztérium a közelmúltban hozzájárult a munkálatok megkezdéséhez.

Sajnálatosan nála, a repülőter MASZOVLET parancsnokánál jelentkeznek azok a kárvallott vállalkozók, akik a laktanyát és az egyéb létesítményeket építették, de a HM-től a mai napig sem kapták meg a járandóságikat az elvégzett munkáért. Az induláshoz legszükségesebb feladatok elvégzésére a K. M.-től kapott 1350 forint ellátmányt, melyből az iroda nyílászáróit és a villanyt hozatta rendbe. A város ugyan küldött hat internált személyt, de velük semmi érdemleges munkát nem tud végeztetni.

A H. M. október elejére jelezte a hivatalos átadást és a kiosztott földeket is csak a gazdasági év végén tudja visszaigényelni az F. M. segítségével a gazdától. A helyreállítási munkák csak ezt követően kezdődhetnek meg teljes erővel. A Cseh Károly hadnagy parancsnoksága alatt megalakult 18 fős légi rendőr-szakasz 1946. augusztus 28-tól biztosítja a repülőteret.

A második sajtótájékoztatót Landes Lajos, a MASZOVLET egyik igazgatója tartotta, aki közölte, hogy november 4-től megindul a rendszeres légi forgalom Budapest és Szeged között. A várost a Balkánra irányuló járatok kiinduló állomásának tekinti mind a minisztérium, mind a vállalat. A békeszerződés megkötése után a szegedi vonalat Szófiáig tervezik meghosszabbítani.

A Budapest–Szeged járat megszervezésénél az a cél is vezérelte a társaságot, hogy közelebb hozza a fővárost a távolabb eső vidéki gócpontokhoz. Ezt a célt látszott szolgálni a járatok menetrendje is. A tervek szerint a gépek 14 órakor indultak volna Budapestről és 14 óra 30 perckor érkeztek a vidéki célállomásra. A visszaindulást 15 órára tervezték a menetrend szerkesztői. Ezek a járatok szállították volna az oda–vissza postai levél- és csomagküldeményeket. Egy kiló áru szállítási díja 59 fillér, a személy utazási költsége megegyező lenne a gyorsvonat I. osztályú jegy árával.

A MASZOVLET vezetői – okulva a szombathelyi és a debreceni példán – úgy döntöttek, hogy a szegedi járat indítása előtt igyekeznek a közönséget mind nagyobb számban megnyerni a repülőgéppel való utazás előnyeiről. Október 19-én Li–2-es géppel érkezett a városba Sinigla Károly a légitársaság elnöke – aki egyben a közlekedési minisztert is képviselte – és Krajnov Jozsif vezérigazgató. A hivatalában keresték fel Dénes Leó polgármestert, akit az újságírók jelenlétében arról tájékoztattak, hogy Budapest–Szeged között napi két járat indítását tervezik. Az el-



ső gép 8 óraker indulna Budaörsről és 35 perces út után érkezne Szegedre, majd ezt követően 10 perc múlva repülne az vissza a fővárosba. A délutáni járat 15 órakor startolna Budapestről, Szegedről pedig 15 óra 45 perces indulással repülne vissza. A repülőjegy ára egyszeri útra 90 forintba, a retúr viszont csak 162 forintba kerülne. Szegeden bérelt autóbusszal fogják az utasokat szállítani a repülőtérrre, illetve a városba. A busz költsége benne van a repülőjegy árában.

Sinigla Károly október 27-én, népes küldöttség élén ismét Szegedre érkezett. Vele volt a légitársaság és a Közlekedési Minisztérium több vezető tagja és néhány országos lap munkatársa. A vendégeket Dénes Leó polgármester és helyettese, dr. Antalfy György fogadta a repülőtéren. A fogadóbizottságban volt még dr. Pálffy György főispán és Diczfalusy Ferenc rendőrkapitány is. A várakozás percei alatt Somogyvári László állomásvezető tájékoztatta a város vezetőit a tervezett munkákról. Elmondta, hogy a szolgálati helyiségeket a legmodernebb berendezésekkel szerelik fel és készen áll már a meteorológiai állomás is. A forgalmi iroda rádiót fog kapni, így állandó kapcsolatban lehetnek a budaörsi repülőtérrrel és az érkező járatok pilótáival. Azt is tervezik – mondotta az állomásvezető – hogy a háború alatt félbemaradt épületeket lebontják és azok kiváló anyagából forgalmi, vám és postahivatalt stb. építenek.

Az érkező delegáció köszöntése után a város vezetői megtekintették a Li-2-es gépet, néhány kört repültek a város felett, majd a vendégek délután visszarepültek a fővárosba. Néhány nap múlva Landesz Lajos a társaság egyik igazgatója Szegedre érkezett és hivatalosan bejelentette, hogy 1946. november 4-én, hétfőn megindul a menetrend szerinti légi forgalom Budapest és Szeged között. Tájékoztatójában kiemelte, hogy városunkat kiinduló pontnak tekintik a Balkánra irányuló légi járatok szervezésénél. A levél és csomagszállítási tarifára is utalást tett, miszerint egy kiló áru viteldíja 59 fillérbe fog kerülni, míg a személyszállításé megegyezne a MÁV első osztályú tarifájával. Ekkor mutatta be a repülőtér új parancsnokát, Szekeres Sándort. Somogyvári László az állomás helyettes vezetője lett.

A belföldi légi járatok indítására alkalmassá lett szegedi repülőtér avatására a tervezett időben 1946. november 3-án került sor. Az ünnepségen részt vettek a város és a MASZOVLET vezetői. Késő délutánig a Li-2-esen utasrepültetés volt.

A Délvidéki Sportrepülő Egyesület vezetősége nevében részt vett az ünnepségen Bokor Olga mb. titkár és Döme Béla oktató. Megragadva az adott lehetőséget, támogatást kértek a szegedi sportrepülőknél. A légitársaság igazgatója ígéretet tett a lehetőségeik szerinti segítségre. Hozzájárult a szegedi re-

pülőtér sportrepülés célú használatára is. Kilátásba helyezte, hogy a MASZOVLET vitorlázó repülőgépeket juttat majd az egyesületnek.

Nem mutatott kedvező előjelet az első szegedi menetrend szerinti járat megindítása. 1946. november 4-én akkora köd volt Budaörsön, hogy meg-  
hiúsította valamennyi belföldi járat felszállását.

A kezdeti időszak bizonytalankodásait jellemezte, hogy november 5-e és 8-  
a között kétszer is változott a menetrend, sajnos a szegedi utasok hátrányára. Igaz, hogy ezzel párhuzamosan a tarifa is jelentékenyen mérséklődött. Az egy  
útra váltott menetjegy 70 forintra, a returé 126 forintra csökkent.

A repülőtéri épületek tulajdonjoga körüli vita még 1947 februárjára sem  
rendeződött. A honvédség bejelentette, hogy az általa 1944-ig emeltetett re-  
pülőtéri épületeket lebontja és a visszanyert anyagot más célra kívánja fel-  
használni. A következő létesítményekről volt szó:

- 3 db legénységi épület, 10 500 légm<sup>3</sup> épületenként.

  - Az épületek külső és belső vakolása, továbbá a burkolatok, ajtók, abla-  
kok beépítése hiányzott.

- Műhelyépület 10 800 légm<sup>3</sup>, azonos állapotban mint a legénységi épü-  
letek.

- Konyha épület 12 700 légm<sup>3</sup>, részben alápincézve.

  - Külső vakolata hiányzik.

- Markotányos épület 800 légm<sup>3</sup>.

- Őr- és fogdaépület 1 900 légm<sup>3</sup>, teljesen kész állapotban.

  - Ezen utóbbit a MASZOVLET, a légi rendőrség és a postakirendeltség  
használta.

A közgyűlés tiltakozó álláspontjának megfelelően, a polgármester a bontás  
ügyében feliratot intézett az illetékesekhez és kérte, hogy az épületeket hagy-  
ják meg Szegednek. Felajánlotta kártérítésül, hogy a város hajlandó azt a tégl-  
lamennységet átadni, amennyi az épületek bontásából kikerülne. (A minisz-  
térium a kedvező ajánlatot elfogadta. Az akkor is jó állapotú épületekben, el-  
térő funkcióval, ma is létező intézmények élnek, működnek.)

A Közlekedési Minisztérium is magáénak tekintette a laktanyai célra emelt  
épületeket és február 13-án egy tárgyalócsoporthoz küldött a városba. A pol-  
gármester megismételte a város ragaszkodását az épületekhez és a H. M.-nek  
tett téglacsere ajánlatát a KM küldöttnek is megismételte. A minisztérium  
a 1 200 000 forintért hajlandó volt az épületeket és a 24 kh telket átenged-  
ni a városnak, ha a hangár áthelyezési költségét viseli, illetve fúrat egy 200  
méteres kutat és áthelyeztetni a repülőtéri bekötő utat. A város nem rendelke-

zett a szükséges összeggel, de kedvező feltételek mellett három év teljesítési időt kapott, amit már a közgyűlés is elfogadhatott. A kezdeti lépések megvalósításához 600 ezer forint rendkívüli összeget megszavazott és ugyanakkor javasoltra a villamosvonal meghosszabbítását a repülőtérig.

A szerződés megkötésénél a város megbízottjai túlzott bizalmat tanúsítottak a minisztériumi partnerekkel szemben. Nem kötötték ki az épületek átadási határidejét, nem ellenőrizték a telekkönyvi tulajdonjog bejegyzését sem, sőt leltárt sem készítettek a létesítmények napi állapotáról. A minisztérium, bizalmi helyzetével visszaélve, a volt katonai létesítmények bontási anyagával akart fizetni szegedi adósainak, akkor, amikor azt már a város „visszavásárolta”. (Szerk. mj.: az efféle zavaros ügyek vizsgálata során, 1947-ben derült ki, hogy a repülőtér Szeged város kizárólagos tulajdona, mert a többszöri kérelem ellenére sem vette azt 1942-ben birtokba a H. M. Szerencsére még időben tisztázódtak a dolgok, így nem vásárolta „vissza” a minisztériumtól a város a saját tulajdonát.)

A város akkori vezetői sem kezelték a repülés ügyét mellékesként, tanúsítja ezt a törvényhatósági jogú város 1947. október 23-án hozott határozata a város fejlesztési tervéről.

Részlet a 363/1947. közgy. sz. jegyzőkönyvből:

„Az 1942-ben megállapított városfejlesztési terv a légi közlekedésről még mint a távoli jövő lehetőségéről tesz említést. Azóta ez a kérdés megoldódott és a városunkat ma már menetrendszerű repülőjárat köti össze a fővárossal. Szegednek a Tisza csatornázás következtében várható iparosodása nagyarányú városfejlesztésnek veti meg az alapját, ami a külföldi városokkal való légi összeköttetések szükségességét is előidézheti. [...] A nagy távlatokba mutató légi közlekedés érdeke azt indokolja, hogy a sportrepülés és repülőoktatás számára Szegeden biztosítsunk lehetőséget. Mivel a háború folyamán a volt katonai repülőtér csaknem a háromszorosára bővült, ezen a hatalmas szabad téren otthont talált a sportrepülés és a pilótaképzés is. A vele kapcsolatos épületek – pilótaorthon, hangárok, javítóműhelyek – a Maty-ér közelében lennének felépíthetők, mert a pilótaképzés érdekében sem kívánatos a jelöltek gyakori városba járása.”

A város fejlesztéssel kapcsolatos elképzeléseinek megvalósulását, de a repülés biztonságosabbá tételét is kívánta szolgálni a Közlekedési Minisztérium által is, hogy 1947-ben versenytárgyalást írt ki új iránymérő állomás építésére és a meteorológiai állomás végső helyének kialakítására. A létesítmény tervezési munkáit Borbély Béla okleveles építésmérnök nyerte el.

A társaság 1947. június 2-tól megváltoztatta a Budapest–Szeged légijárat menetrendjét, s a gépeket a déli órákban közlekedtetre. Ez az időpont sem felelt meg a szegedi érdekeknek. A járatok kihasználtsága alacsony szintre esett vissza, mert a kényelem, a gyorsaság és a kedvező ár ellenére az előnytelen menetrend miatt az utazók inkább a vonatot választották. A szegedi Kereskedelmi és Iparkamarának azt a kérését, hogy a korábbi menetrendet állítsák vissza, a társaság vezetői – nem tudni, mi okból – figyelmen kívül hagyták és inkább átmenetileg szüneteltették a forgalmat. Szeged közönsége azonban hiányát érezte a járatok elmaradásának, s 1948 júniusában kérte azok visszaállítását. A polgármester támogatólag terjesztette azt fel a közlekedési miniszternek.

Szeged viszonylatában nem gyakori eseményre került sort. A Délmagyarország c. napilap 1947. november 5-i számában közölte, hogy a Kispest labdarúgó csapata repülőgéppel érkezett Szegedre, s emiatt a mérkőzést vasárnap negyed kettőkor kezdik a Vasutas-stadionban. Azért ilyen korán, mert a csapat repülőgépének még alkonyat előtt vissza kellett indulnia.

A repülés népszerűsítése érdekében 1948. október 3-án rendezték meg Budaörsön a háború utáni első nagyszabású repülőnapot, ahol szegedi sportrepülők is tartottak bemutatót.

A bel- és a külföldi forgalom növekedése következtében lassan szűk lett a budaörsi repülőtér. Több európai ország jelentkezett azzal, hogy járatot kíván indítani Budapestre, illetve a továbbrepüléshez komplett műszaki kiszolgálást igényelt. A korszerű repülésbiztonság, repülésirányítás követelményeinek nem lehetett megfelelni a hegyek, dombok közé szorított kis repülőtéren. Megoldásnak a Ferihegyi Repülőtér továbbépítését lehetett tekinteni. Az újjáépített repülőtér ünnepélyes megnyitására 1950. május 7-én került sor, a következő napon innen indult a háború utáni első járat a Budapest–Prága útvonalon.

A Ferihegyi Repülőtér újjáépítésével egyidejűleg a MSZOVLET megkezdte a vidéki repülőterek korszerűsítését is, hogy a belföldi légi forgalomnak is elfogadható, biztonságos körülményeket tudjon teremteni. Így került sor 1950. április 2-án a szegedi repülőtér újbóli ünnepélyes felavatására. A menetrend zerinti utasforgalom már 3-án reggel megindult. Az egyszeri repülőút 50 Ft-ba, az oda-vissza szóló jegy pedig csak 90 forintba került. November 2-tól új, téli menetrend lépett életbe, mely szerint a Budapest–Szeged–Békéscsaba járat 8 óra 20 perckor indult a fővárosból, visszafelé 10 óraker startolt Szegedről.

A következő év tavaszán (1951) még mindig ezt a viszonylatot indították, a menetrend azonban lényegesen változott úgy, hogy fél nyolckor indult Budapestről és Szegeden át 9 óraker érkezett Békéscsabára. Onnan vissza 15

órákor indult és ugyanezen útvonalon 16 óra 30 perckor érkezett a fővárosba. Az év folyamán a járatot szétválasztották úgy, hogy ezt követően mindkét várost önálló járat kötötte össze Budapesttel.

Új közvetlen járat indult 1952. április 6-án Szeged és Pécs között. Baranya székhelyére utazóknak ettől kezdve nem kellett nagy kerülővel, Budapesten át megtenni az egyébként rövid utat.

Jelentős esemény volt 1954. november 25-én, amikor is megalakult a Magyar Légiközlekedési Vállalat, a MALÉV.

A Szegeden és a környékén termelt kora tavaszi primőröket, frissen vágott virágokat 1956 júniusától, a teherszállítóvá alakított Li-2-es gépekkel vitték Csehszlovákia és mindkét Németország piacaira. A repülőgépes szállítás 1961-ig maradt fenn.

Az 1956-os forradalom ideje alatt szünetelt a belföldi légi forgalom. A járatok újraindítása 1957. április 1-én történt meg. Budapestről három járat indult és újjáéledt a Szeged–Pécs–Szeged közvetlen járat is. Ekkor szüntette meg a vállalat a retúr kedvezményt és 90-ről 100, illetve a pécsi járaton 110 forintra emelte az utazási költséget.

A MALÉV új szolgáltatást vezetett be 1957. szeptember 8-tól. Vasárnapként kiránduló repülőjáratok hozták az utasokat Szegedre mindössze 150 forintért. A Budapestről idelátogatók programjáról a szegedi Idegenforgalmi Hivatal és az IBUSZ idegenvezetői gondoskodtak. 1959. április 3-tól Szegedről is indítottak „víkend járatot” Budapestre. Szombaton délután indultak és vasárnap este tértek vissza állomáshelyükre a Li-2-esek.

Súlyos autóbusszserencsétlenség történt a Ferihegyre vezető gyorsforgalmi úton 1960. június 16-án. A MALÉV Dorottya utcai irodájából a 193-as jelzésű autóbusz – amely a szegedi és a pécsi járat utasait szállította a repülőtérré – valamilyen ok miatt késve indult. A társas jármű vezetője, a 25 éves Dulai János az elvesztett időt nagyobb sebességgel akarta korrigálni. A műút második felüljárójánál a busz első kereke fölkapott a járdára. A vezető ösztönösen balra rántotta a kormányt és máris a forgalmi iránnyal ellentétes járdára szaladt föl, ahol már képtelen volt megfogni a még mindig gyors járművet. A reptéri járat autóbusza áttörte a korlátot és a 9 méteres mélységbe zuhant. A baleset következtében heten a helyszínen, ketten a kórházban veszítették életüket. Harminc főt súlyos és kisebb sérülésekkel vittek a baleseti kórházba. A balesetről kiadott tudósítás sem az áldozatok, sem a sebesültek között nem említett szegedieket, pedig a túlélők között többen is emlékeznek életüket veszített útítársaikra.

A kedvezőtlen időjárás miatt 1961/62. és 1962/63. év telén a társaság szüneteltetni kényszerült füves repülőtereinek forgalmát. Az erős havazások, az olvadások és a gyakori esőzések a felszállópályát oly mértékig átázatták, hogy sem a Li-2-esek, sem a könnyebb gépek nem szállhattak le – Szegeden sem. Erre az időre esett a Li-2-esek forgalomból való kivonása. A helyettük vásárolt orrkerekes IL-14-esek betonkifutót igényeltek, de ezek építésére a legtöbb vidéki repülőtéren nem adódott anyagi lehetőség. Gyakorlatilag a Li-2-esek selejtezésével Magyarország belföldi légi forgalma megszűnt, így 1964-től Szegednek nincs rendszeres MALÉV légijárata a fővárossal.

\*

## Kísérletek az újrakezdésre

Miután megszűnt Szegeden a menetrend szerinti polgári légi forgalom, kihaltnak vált a repülőtér. Az élet csak 1968-ban költözött oda vissza, amikor az MHSZ eladta az olajiparnak az algyői repülőteret és a sportrepülőket a szege-dit kényszerültek birtokba venni.

A polgári repülés fenntartására irányuló nagyobb szabású kísérletre 1982 májusában került sor. A MALÉV, az MHSZ és a 10. sz. Volán közös szolgáltatásaként AN-2-es géppel rendszeres légi járatot indítottak Szeged–Szombathely–Győr–Budapest útvonalon. A május 4-től június 12-ig tartó próbaüzem nem igazolta járat gazdaságosságát, ezért azt megszüntetni kényszerültek.

A belföldi légi forgalom visszaállítása az országos szerveket is foglalkoztatta. A Közlekedési Minisztérium egy ehhez kapcsolódó részletes tanulmány elkészítésével bízta meg a Közlekedéstudományi Intézetet. Az intézmény munkatársai 1988 nyarán Szegeden is helyszíni felmérést végeztek, s ennek során meghallgatták a megye és a város vezetőinek elképzeléseit is. Ők elmondták, hogy a térség gazdasági életének fellendítéséhez meghatározónak tartják a repülőtér fejlesztését. Különösen fontosnak tekintenek azt, ha a külföldi üzletemberek magánrepülőgépeit is Szegeden tudnak fogadni. Ennek feltétele a repülőtér nemzetközi minősítése és a hozzá szükséges beruházások elvégzése, a megfelelő utasforgalmi

épületek felépítése, a vám- és határőrizeti szervek repülőtéri telepítése stb. Azt is tudomására hozták a kutatóknak, hogy belátható időn belül a régiónak erre csak szüksége lesz, de anyagi fedezete nincs rá. Központi segítség nélkül ez a korszerűsítés nem valósítható meg. Addig, amíg nem bontakozhat ki a nemzetközi méretű program, az adott lehetőségekkel kellene jobban élnie a szegedi repülőknak – fejtették ki álláspontjukat a régió vezetői. Javasolták, hogy az itt állomásozó gépekkel légítaxi feladatokat volna célszerű ellátni, illetve a város és környékének bemutatására körrepüléseket (a szerk. mj.: sétarepülést) lehetne szervezni. Ezt tovább bővítve – nyári szezonban – közvetlen járatokat lehetne indítani a felkapott üdülőhelyekre, ezzel is ébren tartva a polgári légi forgalom iránti igényt.

A felmérést követően 1989 tavaszáig nem történt érdemleges változás. Akkor ismét napirendre került a téma, a repülők véleményét Podolcsák András, a repülőtér parancsnoka fejtette ki. Véleménye gyakorlatilag megegyezett a megye és a város vezetőinek koncepciójával, amit kiegészített azzal, hogy a szegedi repülőtér az ország legjobb és legnagyobb, mintegy 200 hektáros füves területe. Talaja kiváló, s itt minden szélirány esetén felszállhatnak a gépek. A korszerűsítést erre a meghatározó tényesorra lehet építeni. A polgári repülés fejlesztése terén – elsősorban – az Európát már behálózó kisépés magánrepülés fogadási feltételeinek megteremtését hangsúlyozta. Tapasztalaton nyugvó meggyőződésére alapozva emelte ki, hogy szívesen vennék igénybe nyugati szakemberek – akiknél már nem számít luxusnak a repülőgép – a szegedi repülőtér szolgáltatásait. Az elemi feltételek biztosítása – napi áron számolva (1989) – 170 millió forint beruházást igényel.

A megyei tanács közlekedési osztályának vezetője, Balló Zoltán irreálisnak minősítette a repülők elképzelését. A város fejlesztési terve szerint – nyilatkozta – a repülőtér jelenlegi elhelyezése ideiglenes. Mind a lakóterület fejlesztése, mind egy szabadidős park létrehozása lehetséges, amely többek között a Matyéri nemzetközi hírví evezőspálya kiszolgálására szolgálna. Az új repülőtér vagy a bajai út másik oldalára kerülne át vagy Zsombó térségében kerülne elhelyezésre. A repülőtér ideiglenes jellegét emelte ki, ami miatt tilos mindennemű beruházás, de az említett egyéb beruházásnak ugyancsak korlátot emel a fedezet hiánya. A repülőtér és létesítményeinek megvalósulása esetén nem látta annak üzemeltetési, fenntartási feltételeit sem. A tervezett autópálya közeli megvalósulását is a repülőtér fejlesztése ellen emelte érvei sorába. Sajnálatos, hogy egy kompetens megyei vezető előrelátásán nem a tudományos megalapozottság, hanem a repülés iránti ellenszenv sütött át.

A dekonstruktív vélemény dacára a repülők nem adták fel. Szerencsére voltak felelős vezetők, meghatározó személyiségek, akik rendelkeztek konstruktív

előrelátással és a város jövőjében értékén tudták kezelni a repülőtér fejlesztésének szükségességét. Városi segítséggel 1991 végéig elkészítették a repülőtér komplex geodéziai felmérését, az alappont meghatározását, ami egyik feltétele annak, hogy a repülőtér felkerülhessen a nemzetközi repülőforgalmi térképre. Utasforgalmi területet alakítottak ki, s ezzel megteremtették a ki- és belépéskor közreműködő hatóságok (határőrök, vámósok, eu. biztosok stb.) munkájának feltételeit. Konténert állítottak a különféle szolgáltatások, a jegyváltás, a valuta beváltás, taxi rendelés, büfé szolgáltatás stb. zavartalan biztosítása érdekében. A régi hangárt felújították és mellé vásároltak a kivonuló szovjet alakulattól egy 1120 négyzetméter alapterületű harckocsi-tároló szint, ugyancsak hangár céljára. Földbe süllyesztettek 2 db 25 köbméteres üzemanyagtartályt. Felújították és a nagyközönség előtt megnyitották a barakképület vizesblokkját.

Ugyancsak városi támogatással, 5 millió forintért, 1992-ben bekapcsolódtak a Magyar Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálaton keresztül a nemzetközi légiforgalmi szolgálat telex-rendszerébe. A város önkormányzata a repülőtéri fénytechnika telepítését 27 millió forinttal támogatta. Felavatására 1998 decemberében került sor. A repülőtér fogadóképességének növelése szükségessé tenné még a földi navigációs berendezés, a meteorológiai műholdvevő és értékelő számítógépes rendszer beállítását, a GPS rendszerre kapcsolódást. Ezzel bármely napszakban, bonyolultabb időjárás helyzetben is lehetőség volna a legmodernebb navigációs technikával felszerelt közepes kategóriájú gépek fogadására is.

Az ország egyik legrégebbi repülőtérének további sorsa a birtokviszonyok mielőbbi tisztázását reméli. További fejlődése ennek a függvénye is. Súlyosbítja a helyzetet, hogy a korrekt gazdasági döntést politikai elhatározásnak kell megelőznie. A térség fejlődése és a repülőtér sorsa szorosan összefügg, de a fejlesztés előfeltétele, hogy a város ellenszolgáltatás nélkül kapja vissza a repülőtéri területet a rajta lévő építményekkel, ugyanúgy, ahogyan azt 1947-ben a Honvédelmi Minisztérium saját kezelésébe vette MHSZ kiképzés céljára.

\*

Utóirat:

A kormány a 2043/2001. (II. 28.) határozatával a repülőtér Szeged város tulajdonába visszaadta, térítésmentesen. A 02048/1. hrsz.-on birtokba vett terület csak repülőtér céljára használható.

\*\*\*