

PUSZTAI JÁNOS

Parthiscum

Végre lehet repülni!

■ Az algyói repülés fénix korszaka. 1945–1948

Országos áttekintés

A vesztes háború katasztrófája miatt a repülőgép-állomány, a repülőtéri létesítmények meghatározó része elpusztult. Az alapító, a korábbi összefogó szervezetek elvesztették társadalmi, politikai bázisukat. A gazdasági, társadalmi tömegközéppont a termelő ágazatok újjáépítésére tevődött át.

Az itthon maradt vagy az 1945 tavaszán hazatérő sportrepülők megkísérelték összegyűjteni a széthurcolt repülőtéri javakat, a megmaradt roncsokat, a még fellelhető repülőanyagot – eltakarították a háborús pusztítás nyomait. A helyreállítási munkákat többnyire az esetlegesség irányította, a spontán szerveződés mentén folytak és meghatározóan függtek a helyi gazdasági erőviszonyoktól, valamint a szovjet városparancsnokságok kegyétől. A Szövetségi Ellenőrző Bizottság (SZEB) a békeegyezménynek megfelelően hazánkban a repülés minden formáját tiltotta. Egy hamisnak bizonyult hírügyenökségi közlés hatására 1946 tavaszán – ahol ennek a feltételei adottak voltak – repülő üzemnapot tartottak. Vörös János honvédelmi miniszter a SZEB utasítására az alábbi parancs kiadására kényszerült: „A HM tudomására jutott, hogy a MAeSz tiltó rendelkezése ellenére egyes sportrepülő egyesületek vitorlázó repüléseket végeztek. Ezért az egyesületeknek tudtára adom, hogy további intézkedésig tilos mindenfajta sportrepülés.

Megtettem a szükséges lépéseket, hogy a feltételek – műszaki és biztonsági is – mielőbb biztosítva legyenek.

Mindaddig, amíg a feltételek nincsenek meg, az egyesületek munkája csak arra szorítkozhat, hogy a rendelkezésükre álló rep-

anyagokat, vitorlázó gépeket, csörlő és egyéb berendezéseket megőrizték, gondosan karbantartsák és előkészítsék arra az időre, amikor a sportrepülést tiltó rendelkezéseket fel lehet oldani.

A tilalom ellenére repülést végző egyéneket és egyesületük vezetőségét felelősségre fogom vonni és meg fogom büntetni.”

Tizenkilenc repülőegyesület és a MAeSz kapta meg a miniszteri figyelmeztetést, közte a szegedi (szerző megjegyzése: értsd az algyói repülőteret) és a Csongrád megyei cserkészrepülők (szerző megj.-c: értsd Szentest) is. Az 1946. október 16-án megtartott közgyűlésen – melyet a MAeSz feloszlata után hívtak egybe, a tagegyesületek – megalakították a Magyar Repülő Szövetséget, az érdekvédelmi és érdekképviseleti szervezetüket.¹ A sport- és a közforgalmi repülőterek közvetlen felügyeletét a miniszterelnök 1946. augusztus 1-i határozatával kivonta a HM közvetlen irányítása alól és a Közlekedési Minisztérium hatáskörébe utalta. Ezzel az intézkedéssel Balatonkiliti, Békéscsaba, Debrecen/Nyulas, Esztergom, Győr, Gyöngyös, Miskolc, Ózd, Pécs, Sajókápolna, Sátoraljaújhely, Sopron, Szeged és Algyó, Szentest, Szolnok, Szombathely, majd egy későbbi határozatával még Érd, Ferihegy, Hármashegy, Farkashegy és Gödöllő repülőterét is áthelyezte a közlekedési tárcához.

A földreformi szabadosság miatt a repülőterek nagy része az új gazdák kezére került. Visszaszerzésükre egyetlen komoly érv, a fegyverszüneti megállapodás volt. A győztes hatalmak – már a békeszerződés tervezetének szakaszában – feltételül szabták, hogy a korábban felsorolt repülőterek nem szüntethetők meg.

Az egész országban megindult és nagy lendülettel folyt a sportrepülés újjáteremtése. A gépek, a hangárok, a javítóműhelyek helyreállítása, a repülőgép beszerzési források felkutatása, a támogatók keresése, a tulajdonviszonyok rendezése stb. a politikai erőviszonyok megosztottsága ellenére is kitűnően haladt, de a SZEB engedély hiányában a gyakorlati repülést nem lehetett megkezdeni.

Hosszú kérések után Gerő Ernő közlekedési miniszter 1947. január 11-én keltezett, a SZEB-nek címzett előterjesztésben kérte Szviridov altábornagytól a vitorlázó repülés megindításának engedélyezését. A hírügynökségek által korábban nyilvánosságra hozott, hivatalosnak mondott adat szerint Vorosilov marsall, a SZEB elnöke, már 1946 szeptemberében engedélyezte Magyarországnak (is) a vitorlázó repülést. Ez a hír, amely a korabeli sajtóban jelent meg „a helytelen informálásával nemcsak a közvéleményben, hanem a hivatalos ügyintézés menetében is zavart keltett” – nyilatkozta Osztrovszkij ezredes, a SZEB tagja Koós Imre légügyi főtanácsosnak. Mint erre már korábban utaltam, e megtévesztőnek bizonyult hír hatására alakult meg – jórészt kevéssé alkalmas személyek bevonásával – az MRSZ és október, november hónapban a tagegyesületek.

A miniszteri fölterjesztés meghozta a régóta várt eredményt. Az indokolatlanul hosszúnak tűnő tilalom után 1947. június 1-jével megkezdődhetett a vitorlázórepülés. A sportrepülés szervezeti és biztonsági érdekeinek ellentmondó politikai ütközések csaknem lehetetlenné tették az egységes irányítást, a Nemzeti Repülőalapnak (HMNRA jogutódja) az új és a felújított repülőgépek igazságos elosztását. A korszaknak megfelelően a repülőegyesületek és a repülő modellezés is a különböző politikai erővonalak mentén szerveződött. A politikai pártok – főleg vidéken – a repülő szervezeteket, mint korszerű reklámhordozókat kezelték, válasz-

tották és vonták hatáskörükbe gazdasági támogatás ígértével. Olyan megoldást kellett találni a repülés biztonságának, nyugalmának érdekében, amely a szakmai szabályok és a fegyelem keretei között képes tartani a szervezeteket és a tagságot. E cél megvalósítását szolgálta hazánkban az 1948. február 14-én megalakult Országos Magyar Repülő Egyesület, az OMRE, mely a sportrepülést erős, csaknem egységes központi irányítás alá tudta vonni és a kitűzött célt megvalósítani. 1948 májusában fejeződött be a háború utáni első vitorlázórepülő-oktató tanfolyam Mátyásföldön. 1948. október 12-én megnyílt Algyőn az ország legjobb vitorlázórepülő oktatóinak szervezett I. fokú motorosrepülő iskola továbbképzési céllal.

Algyő és a DSE fénix korszaka

A Délvidéki Sportrepülő Egyesületben és az algyői repülőbázisán óriási szerencse volt a háború tragédiájában, hogy az épületek sem a bombázások során, sem a front átvonulásakor nem sérültek végzetesen. A környékbeli lakosok sem bontották le és nem hurcolták szét azokat, ahogyan azt több helyen is megtették. A hangárban maradt repülőgépek sajnos a téli tüzelőhiánynak, a berendezési tárgyak pedig a féktelen szerzési váagnak estek áldozatául.

A szegedi repülőtéren 1946. november 4-től megindult a polgári légi forgalom. Algyőn ugyanakkor még a szovjet hadseregetest lótemetőjét és a földosztással kialakult új tulajdoni helyzetet kellett felszámolni, majd az alagsóvezetett terület mélyszántását megakadályozni. Az egyik iskolaépületbe – önkényes foglalással – egy élelmes algyői hentes alakított ki saját céljaira vágóhidat.

A DSE nem esett szét a politikai változások hatására, pedig mind a repülő, mind a modellező tagság különböző pártok és politikai csoportosulások köré kumulálódott. A fokozatosan hazatérő levették, hadifoglyok,

az evakuált és az önként menekült csoportok visszaáramlása már 1945 tavaszán megkezdődött. A következő év júniusára az egyesületi tagságból már annyian és olyan személyek tértek haza, akikkel meg lehetett kezdeni az újjászervezést. A szovjet városparancsnokság engedélyével a gyülekezési tilalmat ekkorra már sikerült feloldani, így a hatóságok a nagyobb létszámú összejövetelekhez is kiadhatták a „dokument”-et. Az egyesület spontán létrejött vezetősége a szétzilált tagság összekovácsolására minden lehetséges eszközt megragadott. Ilyen céllal kérték fel dr. Wagner Richard egyetemi adjunktust, hogy a „Repülés időjárési problémái” című magántanári próbaelőadását a már hazatért DSE tagság jelenléte mellett tartsa meg. Az ilyen irányú hallgatói létszám bővítéséhez az egyetem is hozzájárult, így 1946. június 18-án az auditorium maximumban elhangozhatott a nagy érdeklődéssel kísért repülés-meteorológiai téma. A korábban már említett téves hírügynökségi információ félrevezette az ország repülő társadalmát (1946. szeptember), és olyan folyamatokat indított el, amelyhez még nem kapták meg a SZEB jogosító határozatát. A média állításával ellentétben Vorosilov marsall, a SZEB elnöke nem adott engedélyt a magyarországi vitorlázórepülés megindításához. A hír ismeretében Szegeden is megpezdült a repülőmozgalom, az újjászerveződés lendülete felgyorsult. Bokor Olga és Döme Béla segédoktató – aki hetekkel korábban érkezett haza a hadifogságból – 1946. november 10-ére hirdette meg a klub alakuló közgyűlését. Ezt megelőzően a Szegeden tárgyáló MASZOVLET vezérigazgatójától ígéretet kaptak a közforgalmi repülőter sportcélú hasznosítására és néhány vitorlázó repülőgép juttatására is. Erre a garanciára meghatározóan szükség volt – ugyanis Döme Bélának az algyői repülőter mélyszántását csak ideiglenesen sikerült megállítani –, mert pillanatnyilag ezen alapult az újrakezdetés lehetősége.

A belügyminisztréiumtól a korábban meghirdetett időponttól eltérő, új közgyűlési időpontengedély érkezett. Az újabb dátum 1946. november 17-én 10 órára, a városháza közgyűlési termében összehívandó alakuló értekezletre szolt és Kelemen István nyomdász jelölte meg főtitkárnak, illetve levezető elnöknek. A módosított időpontban megtartott közgyűlésen résztvett dr. Kunszeri Béla Csongrád vármegye alispánja is, mint a Magyar Repülő Szövetség megbízottja.

A tanácskozás éppen a rezortosok megválasztásánál tartott, amikor pufajkás szovjet katonák, csőre töltött géppisztolyokkal rontottak be a terembe. A dermesztő pillanatot követően az osztág parancsnoka – tolmács segítségével – közölte, hogy a szovjet városparancsnokságra bejelentés érkezett, mely szerint „a városháza dísztermében fasiszta szervezkedés folyik” és a teremben lévők letartóztatása céljából jöttek. Az engedély láttán a parancsnok nem hajtotta végre a tervezett feladatot, de feloszlatta a közgyűlést, elkobozta a jegyzőkönyvet és a résztvevő tudósítókkal közölte, hogy csak a szabadságuk veszélyeztetésével jelentethetnek meg sajtóhírt az eseményekről, lett légyen az a közeli vagy távoli jövőben. A hírzárlat eredményesnek bizonyult.

Az összejövetelen – annak feloszlataiság – elhatározzák a DSE újrászervezését, annak személyi feltételeit, az algyői repülőter földosztás utáni visszaszerzését, a háború okozta károk eltüntetésének lehetséges módozatait és a gépek beszerzésének anyagi forrásait.

Kitörő lelkesedés fogadta a tagság dr. Szent-Györgyi Albert Nobel-díjas egyetemi tanár díszelnökké jelölését. Közfelkiáltással fogadta el a közgyűlés – a Szegeden oly népszerű embert – a professzor megválasztását, aki akkor már a budapesti egyetem tanára volt. Főtitkár Kelemen István lett. A további tisztségekre Döme Bélát és Paulisz Bélát, titkárnak Bokor Olgát választotta meg a tagság.

A sportrepülő egyesület anyagi támogatását a Szegei Textilművek vállalta, melyről Bohata József üv. biztosította a tagságot, az 1947-ben keltezett megállapodás értelmében.

Az 1947 márciusában visszakapott algyői repülőtéren megindult a helyreállítási munka. Hétvégeken 30–40 fős lapátos brigád szállta meg a Tisza parti repülőteret és temette be a páncélosok vájta árkokat, a bomba és gránátöltéseket. A patronáló(k) anyagi segítségével megkezdődött az épületek helyreállítása is, csak a várva várt repülési engedély nem érkezett.

Az egyre türelmetlenebbül remélt újrakezdés előtt, a folyton változó politikai erőviszonyokhoz igazodni próbálva 1947. április 20-ra ismét közgyűlés összehívására kényszerült a DSE vezetősége. A megbeszélést Kelemen István vezette. Napirend az alapszabály vitája és a vezetőség újjáavasztása volt. Az MRSZ megbízásából ugyancsak részt vett az értekezleten dr. Kunszeri Béla megyei alispán is, aki – a szentesi repülés újjáteremtője és akkori vezetője – bejelentette, hogy a szentesi cserkészrepülő, mivel gépalományukat teljességgel sikerült megőrizni, szívesen kölcsönöznek néhány vitorlázó repülőgépet az algyői bajtársaknak. E lehetőséggel, ha az engedély megérkezik, akár már a következő hónapban repülhet a DSE tagsága – nyilatkozta Kunszeri Béla.²

Valószínűnek látszik, hogy e gondolatirtozó a két város között évtizedek óta feszülő vita terméke. A megyeszékhely és az azzal járó extra jogositványok megszerzéséért, illetve a Szentest megillető megyei jogkörök, intézmények meg- és visszaszerzéséért folyó csatározások rávetítődése a repülési témára.

Dr. Kunszeri Béla újabb javaslata egy csapással átvágta a gordiuszi csomót. Úgy oldották meg, hogy 1947 nyarán vitorlázórepülő tábor rendeztek Szentesen a kezdőknek, és amikor megérkeztek Algyőre is a gyakorlógépek, már több kezdő és haladó

„A”, illetve „B” vizsgás növendék vehette azokat birtokba.)

Az új vezetőség díszelnöke: dr. Szent-Györgyi Albert, elnöke: Örley Zoltán altábornagy, alelnökök: Vörös József, Kószó István és Kálmán Károly, titkár: Kelemen István, jegyző: Fajka László, műszaki vezető: Janki Béla, ügyész: dr. Eisner Manó, orvosok: dr. Kaufmann Imre és dr. Lajos Sándor, pénztáros: Gavallér Ferenc, ellenőr: Hargittai Andor. Választmányi tagok lettek: dr. Wollner László, Gaál Sándor, Noll György, Süveges Ernő, Och Nándor, dr. Kelemen Antal, Kardos Miklós, Bertényi Béla, Langmár Béla és Csonka József.

Alapító tagok: Sári István, Papp Ernő, Répássy Zoltán, Kocsis Vilmos, Balla Mihály, György Vilmos, Németh Lajos, Somogyi Gábor, Mészáros István, Udvardy Endre, Kipper Ferenc, Gábor István, Rusznák János, Juhász László. ifj. Máté András, Bartha József, Pintér János, Baranyi Béla, Mészáros László, Lábdi Tibor, Vinczi Károly, Linkó András, Szemenyei György, Domonkos László, Helyi Ferenc, Kőszegi Jenő, Siatinszky Miklós, Nógrády Lajos, Boda László, Zsivin Béla, Kontraszty Endre, Pigniczky István, Todorov Tódorné, Vasváry Béla, Sztankó László, Bokor Olga, ifj. Dank Viktor, ifj. Bokor András, ifj. Lippai László, Szajka Csaba, Kovács Antal (Szőreg), Szilágyi Péter, Konkoly István, Mataisz Márton, ifj. Kelemen Imre, Meggyesi Ödön, Zsámbéky Jenő, Lajos Béla, Böde László, Bátorfi János és Fodor Adrien, összesen ötvenegy személy, illetve a vezetőség tagjai.

A DSE tisztikara a repülés 1947. júniusáig tartó tilalma miatt, majd azt követően a géphiány okán azért, hogy a tagság repülési éhségérzetét enyhítse – ezzel együtt az összetartozás érzését ébren tartsa –, különböző rendezvényeket szervezett. Ebbe a témakörbe tartozik az 1947. november 30-án, vasárnap délelőttjére szervezett, a Belvárosi Moziban tartott filmmatiné is. A vetítés előtt

Dinka Tibor, az MRSZ küldöttje rövid összefoglalót adott a magyar repülésügy pillanatnyi helyzetéről, majd orosz és angol filmhíradók, valamint repülő kisfilmek kerültek vászonra. Szegeden először ekkor mutatták be az „Angliai csata” című filmet a RAF háborús hőseiről.

A repülés megkezdését már nem lehetett tovább halogatni. A DSE vezetői most már ultimátumszerűen követelték azt a határidőt az OMRE-től, amikor a gépeket megkaphatják. A kicsikart nyári terminus sürgetővé tette a májusi tagtoborzást és az újoncok gyors elméleti felkészítésének megkezdését. Döme Béla oktató – a saját kezdeményezésére – hirdetést adott fel a fiatalok olvasta újságokban. Így jelent meg a Márciusi Ifjúság című lapban is 1947. május 6-i és 9-i számában a felhívás, ami nem maradt reagálás nélkül. A jelentkezők sokasága mellett néhány üzemi érdeklődő vagy meghívó levél is érkezett.

Íme egy példa:

„Magyar Élelmiszerellátó és Árukereskedelmi Rt., Szeged
Szeged, 1947 május 8.
Bányász Ferenc igazgatótól

T. Döme Béla Úrnak
vitorlázó repülő oktató

Szeged, Appony Albert u. 21.

A „Márciusi Ifjúságban” olvastam felhívását és köszönettel venném, ha a jövő héten szerdán vagy csütörtökön a gyárban meglátogatna és a gyári ifjúságnak beszervezését megbeszelnénk.

Szívélyes üdvözzel:
Bányász s. k.”

Az OMRE vitorlázó gépei csak 1948 nyarán érkezhettek meg Algyőre, de a gyakorlati kiképzés mégis csak szeptember 1-jével

kezdődhetett meg. Oktatók voltak: Döme Béla, Tombác Jenő, Preisler Antal, Szabó Béla és Vinczi Károly. A műszaki feladatokat Kovács József és Tajti József látta el. Ekkorra készült el az egyesületi klubhelyiség is a Zászló utca 2. szám alatt, amit azonnal birtokba is vehette a tagság. Az egyesület, a növendékek fölkészítése érdekében 1948. szeptemberben és októberben vitorlázórepülő iskolát szervezett Farkashegyen.

Az 1948-as esztendő a 48'-as polgári forradalom centenáriumának jegyében zajlott. Ennek értelmében kapta az Algyőn, szeptember 1-jén – ünnepélyes keretek között – megnyíló vitorlázó repülőiskola a Petőfi Sándor nevet.

A klubon belül a motoros repülőiskola szervezése is megkezdődött, de a gyakorlati képzésre jelentkezett 36 személyből hosszú várakozás után csupán 15 főnek adott politikai hozzájárulást az MDP szegedi szervezetének Káder Osztálya. Végül 1948. október 12-én délután, 15 órakor – az egész várost megmozdító ünnepélyességgel – megnyílt az OMRE repülőiskolája, ahol az ország vitorlázó repülőoktatóinak tanították meg a motoros repülés alapfokát.

Vége a sportrepülés teljes skáláján lehetett repülni.

Jegyzetek

- ¹ Az MRSZ váltotta fel az 1945. március 2-án az ideiglenes kormány honvédelmi minisztere megbízásából, Rotter Lajos által újjászervezett MAeSz-t és HMNRA-t.
- ² Arra vonatkozóan, hogy a DSE miért utasította el a szentesiek gépkölcsönzési gesztusát, miért hezitált azt elfogadni a vezetőség, a maga korában sem volt egyértelműen értelmezhető. Fél évszázad távlatából – az egyre halványuló emlékezet két érvet örözött meg. Meghatározónak tűnik a szentesiek gálans ajánlatának visszautasításánál az, hogy ha elfogadták volna, akkor az késleltethette volna az MRSZ-től (majd 1948. február 14-től az OMRE-től,) és szegedi

alapítványoktól remélt gépjuttatásokat. Ismerve az adományozók lelkivilágát, ez – szinte biztosra vehetően – így következett volna be. A másik megjelölt ok finoman szólva is mondvasínált: mint akkor hangzották, nehezen tudták volna a gépek oda-vissza szállítását – akár heti 1-2 alkalommal is – megoldani. Mindez továbbá azért is kérdéses, mert a kölcsönzési ajánlat tartós átadást jelentett volna mindaddig, amíg Algyó is megkapja a saját gépeit.

Források

Magángyűjtemények

- Bokor András: Az alapítók névjegyzéke 1947. április 20., Repülés nyilvántartó napló-főkönyv, 1948–1949. Interjú.
- Döme Béla: Eredeti okmányok (személyes anyag). 1946–1949. Lapkivágások. Interjú.
- dr. Süveges Ernő: Levél. Az algyói motoros repülőiskola növendékeinek felvételéhez politikai hozzájárulás kérése és a névsor az MDP Káder Osztályához Szeged, illetve a válasz. Interjú.

– Csapó Béla interjú.

Irodalom

- SZABÓ JÓZSEF: *Repülési lexikon*. I–II. kötet. Budapest, 1991, Akadémiai Könyvkiadó.
- CSANÁDI–NAGYVÁRADI–WINKLER: *A magyar repülés története*. Budapest, 1974, Műszaki Könyvkiadó.
- Telekkönyvi betét A/Birtoklap és B/Tulajdoni lap, Algyó 3343 sz. és a 20 232/1949. sz. határozat.

Sajtóforrások

- Szegedi Népszava*, 1946. jan. 14., jún. 18., nov. 1., nov. 10., 1947. nov. 27.
- Szegedi Kis Újság*, 1947. ápr. 7., ápr. 23.
- Repülés*, 1986/11. sz.; Magyar Repülés, 1948. dec. 10.
- Délmagyarország*, 1947. ápr., szept. 14., nov. 26., dec. 21., 1948. ápr. 28., aug. 14., aug. 28., szept. 24., szept. 28., okt. 12. és 13., nov. 3., valamint 1996. okt. 22.
- Szegedi Hírlap*, 1948. aug. 28., szept. 24.

MIKLÓS PÉTER

Újszentiván 1848/49-es történetéhez

A szőregi uradalomhoz tartozó Szentivánt 1746-ban nyilvánították önálló községgé. A történeti kutatások szerint a mai Újszentiván területére 1783-ban költöztek át a szerbek, s Ószentivánon (ma Tiszasziget) szegedi származású dohánytermesztő magyarok telepedtek meg. A Tiszasziget történetében megjelent tanulmányában Géczy Lajos azonban fölveti, hogy (a mai) Újszentiván jött létre előbb, s a betelepülő szegedi dohánykertészek hozták létre új községet.¹ Két adat a kérdés vizsgálatához: 1. A szőregi szerb ortodox plébánián őrzött 1758-as vizitációs jegyzőkönyvben Arsenije Radojevsky Szentivánon Szent Györgyről nevezett

szerb templomot írt le. Az újszentiváni szerb templomban található díszes szertartáskönyvet – bejegyzése szerint – Jovan Jovanović pópa adományozta az egyházközségnek 1765-ben.² Ez két csemény még az 1783-ban megkötött szerződés³ előtti években történt, minden kétséget kizáróan Újszentivánon, hiszen szerb templom Ószentivánon soha nem volt. 2. Az 1784–87-es, II. József-féle népszámlálás során Szentivánon 53 házat, 62 családot, 358 „görög nem egyesült” (ortodox) vallású lakost (köztük egy papot és egy nemest is) jegyezték föl.⁴ Ez a település, a lakosság nemzetiségi-vallási összetétele alapján a mai Újszentiván.