

Gy. Fekete István:

## *Fejezetek a szolnoki katonai repülés történetéből*

A repülés őskorától a szolnoki repülőtérig

### **Repülő ősök, ősrepülők**

1896 az első dátum, amikor Szolnok és a repülés közös múltja összekapcsolódott. A szolnoki születésű Ludwig Ede (aki technikus volt), épített egy helikoptermodellt, amelynél, korát megelőzve, elsőként használt acél csővázakat (másutt az első világháború vége felé kezdtek ilyen megoldásokat alkalmazni – például a holland Fockernél). A tervezőt, 1896-ban meghívták Párizsba (ahol ekkor a legfejlettebb volt a repülőgépipar), és ott, a francia mérnökök társaságában tartott előadást, és bemutatta helikoptermodelljét. A szakemberek elismerően nyilatkoztak munkásságáról, és arra kérték, hogy maradjon Franciaországban, segítik őt, hogy helikopterét megépíthesse. Ludwig a kecsesítő ajánlatra nemmel válaszolt, és hazajött Magyarországra. Idehaza meg nem értéssel találkozott. Voltak, akik hóbortosnak tartották, sőt többen kinevették. Elkeseredésében összetörte helikopterét, és többet nem foglalkozott repülési ügyekkel.

1909-ben egy MÁV főgépész, bizonyos Székelyhidi László, Szolnokon repülőgép építésbe kezdett. Kisebb-nagyobb sikereket ért el, de mivel gépe nem emelkedett a levegőbe, teljesítményével megközelíteni sem tudta az akkori, rákosmezei „ősrepülőket”.

A repülés őskorának egyik legnagyobb formátumú szolnoki személyisége Wittmann Viktor volt, aki 1889. július 23-án született Szolnokon. A Verseyhy Gimnázium elődjében az ún. Főgimnáziumban érettségizett, 1906-ban beiratkozott a műszaki egyetemre. Ott Bánki Donáttól is hallgathatott előadásokat a repülésről. A műegyetemi évei alatt kijárt Mátyásfüldre és segédkezett Adorján Jánosnak gépe építésében, de szívesen végzett mérnöki számításokat a készülő gépek „konstruktori” számára. Az egyetemet 1910-ben fejezte be. Ezt követően rövid időre kiment külföldi tanulmányútra, a franciaországi Reims városába, ami akkor az európai repülés fellegrája volt. Tanulmányútja során dolgozott a Bécs melletti asperni légi bázison is, ahol feladata volt a hadseregnek szánt repülőgépek tesztelése. Megismerve képességeit Németországban ajánlottak fel számára műszaki igazgatói állást, amit nem fogadott el, hazajött. 1911. augusztus 25-én megválasztották a Magyar Géprepülők Szövetsége szaktitkárnak. 1913-ban a Magyar Aviatikusokat Támogató Országos Bizottságtól kapott segítséggel Zsélyi Aladárral együtt lehetősége nyílt arra, hogy elvégezze a bécsújhelyi pilótaiskolát. Mindkét nagy tehetségű mérnök eredményes vizsgát tett és ezzel a magyarok közül a hatos és hetes sorszámú pilótaigazolvány tulajdonosává váltak.

Wittmann Bécsből magával hozott egy 90 LE-s Etrich monoplánt, és ettől kezdve Rákoson megélni kült az élet. Az újdonsült pilóta, rövid idő alatt, utasok repültetésével és közvetlen modorával meghódította Pestet. 1913-ban a Szent István Napi repülőversenyen Wittmann hatalmas monoplánjával olyan magasra emelkedett, hogy „a nagyszámú közönség csak repülőgépe motorjának zúgását hallotta”. Ezen a vetélkedésen Wittmann Viktor három, Dobos István, Lányi Antal és az akkor még egyetlen magyar pilótánő Steinscheider Lili egy-egy díjat nyert meg. Egymást követték a repülőbemutatók, a Wittmann vizsgáztató Prodam Guidó, Szolnokon a mai szandai réten először 150 majd 350 méter magasán húzott el a több mint 8000-es nézőközönség feje felett. 1914 április közepén rendezték meg a Bécs- Budapest közötti versenyt, ahol a fődíjat, a 30.000 koronás jutalmat, Wittmann Viktor nyerte meg, aki 1092 kilométert repült 15 óra 50 perc alatt. Ezzel a teljesítményével a magyar aviatikus az első nagy nemzetközi versenyét nyerte meg, amivel egy csapásra európai hírnevet vívott ki magának. Az első világháború kitörése előtt, az utolsó nagy hazai versenyt Szent István napja alkalmából, Pöstyénben rendezte meg a Magyar Aviatikusok Szövetsége. A nagy esélyes Wittmann Viktor volt, aki Lohner biplánjával megnyerte a magassági és sebességi versenyt, az időtartam repülésben pedig második helyezést ért el.

A kiemelkedő sportsikereken túl Wittmann Viktor a katonai repülésben is érdemeket szerzett. Ő volt a legelső hazai repülőgépgyárnak a „Magyar Repülőgépgyár Rt”-nek az első műszaki igazgatója. Az üzemet a Váci és a Hungária út sarkán, a Ganz Danubius és a Weiss-Manfred gyár jelentős kormányzati támogatással hozta létre. Az osztrák Lohner típusú, kétüléses felderítőgépet gyártották fegyverzet nélkül, előbb 64 kW (85 LE), Hieró majd 74 kW (100 LE) Daimler motorokkal. 1914-ig 57 épült meg belőlük. A repülőgépeket (mivel az üzem közelében repülőtér nem volt) Rákosmezőn szerelték össze és Wittmann Viktor repülte be. Ezeknek a berepüléseknek az emlékét, örökítette meg Karinthy Frigyes és Hefty Frigyes.

Sajnos Wittmann röviddel igazgatói kinevezése után, 1915. május 9-én, berepülés közben lezuhant és életét veszítette. Budapesten a Kozma utcai zsidó temetőben helyezték örök nyugalomra. Életútjának, érdemeinek megítélésekor többen elmarasztalták őt, azért mert az általa irányított gyár nem hazai konstrukciójú repülőgépet gyártott. Az igazság viszont az, hogy abban az időben katonai célra használható és sorozatgyártásra alkalmas hazai építésű repülőgép nem volt. Ahogy ma, úgy abban az időben pedig különösen egy gyár működőképességének megítélésekor nem érzelmi, hanem használhatósági, kemény üzleti, pénzügyi szempontok játszottak szerepet. „Mellékesen” ő maga is ilyen gépeken repült, tehát konkrét gyakorlati tapasztalati voltak a típus tulajdonságairól. Érdekességként ide kíváncsok, hogy amikor 1915 végére felépült a Monarchia legnagyobb repülőgépgyára Albertfalván, ott is Lochner típusú gépet gyártottak, holott akkor Wittmann Viktor már nem volt az élők sorában. Tényekkel bizonyítható tehát, hogy ez a szolnoki származású, nagy tehetségű mér-

nők, teljesítményével elsők között tette ismertté és elismertté Európában a magyar aviatikát. Rövid életében sajátos lehetőségeivel önzetlenül szolgálta a hazai repülés ügyét. Szolnokon a hálás utókor utcát nevezett el róla.

### **Az első világháború és a katonai légierő újjászervezése**

A háborús előkészületek és maguk a hadi események jelentős hatást fejtettek ki a repülés fejlődésére. Ez egyrészt nyomon követhető a repülőtechnika minőségi és mennyiségi fejlődésében, másrészt a repülőgép hadi alkalmazásának, hadtudományi ágának gyors ütemű változásában.

A Monarchia 13 repülőszázaddal lépett be a háborúba. 1915 végére már 36 alegység tevékenykedett a különböző hadszíntereken. A front századok zöme alegységként 4-6 Aviatik vagy Albatros típusú kétüléses, kétfedelű gépekkel rendelkezett.

A háború meghozta a légi harcot, a légi harc pedig a légi győzelmeket. A Monarchia legeredményesebb magyar pilótái közé tartozott: Kiss József 19, Fejes István 18, Gräser Ferenc 15 győzelemmel. Ebben a háborúban még nyomon követhető volt a repülőknél a „lovagiasság”, a legyőzött ellenfél tisztelete. Ezt jól érzékelteti Kvasz András esete. 1914-ben hívták be katonai szolgálatra és a 3. repülőszázadba került. December 14-én fogságba esett, levelét orosz pilóták dobták le Magyarországra fölött. Az első világháború végén Magyarországot az európai repülőgépipar egyik jelentős bázisának tartották. A három repülőgépgyárból, az albertfalvai Magyar Repülőgépgyár Rt. a monarchia legnagyobb ilyen jellegű létesítménye volt. Mégsem beszélhetünk önálló magyar repülőgépiparról, mivel ezek az üzemek alapanyag, műszer és szerelvények tekintetében erősen a monarchiától függtek.

Az első világháború óriási áldozatokat követelt. Hazánkban például a népesség helyzetét jól érzékelteti a Magyar Királyi Belügyminisztérium 1234/1918. február elsején kelt rendelete mely a következők szerint fogalmaz: *„az eddig szokásos egyne-jűségeket 25 évre felfüggesztem. A nőtlen férfiakat nyolc lány feleségül vételére, a házasokat öt feleség tartására kötelezem...”* A miniszter a továbbiakban intézkedik a gyermekek számáról is. A rendelet még akkor is jól érzékelteti a kialakult drámai helyzetet, ha fél év múlva hatályon kívül helyezték. A nagy társadalmi feszültségekre a Tanácsköztársaság sem nyújtott megoldást.

1919. november 14-16-án a román hadsereg kivonult Budapestről és a Duna-Tisza közéről. November 16-án Horthy Miklós a nemzeti hadsereg élén bevonul a fővárosba, és 24-én megalakult Huszár Károly kormánya, amelyet az antant is elismert. Ez év novemberére már a repülőcsapatok első szervezeti keretei is körvonalazódtak.

1920. június 4-én Versailles-ban az ún. kis Trianon kastélyban, a magyar delegáció aláírta a békeszerződést. A diktátum, súlyos politikai, gazdasági, társadalmi következményei mellett, törekedett kettétörni hazánk honvédelmét is. A radikális haderőcsökkentés mellett (36.000 fős haderő), gyakorlatilag megszüntetni rendelte a ma-

gyar légierőt. A fegyverszünet betartását ellenőrző bizottság tisztjeinek utasítására törték zúzták a drága repülőgépmotorokat, sárkány-szerkezeteket, légcsavarokat. A parancs szerint az országban lévő minden repülőanyagot fel kellett deríteni és megsemmisíteni. Nem maradt más megoldás, mint rejtett körülmények között működtetni a repülésnek azokat a rész egységeit, amelyekből azután, ha a helyzet úgy hozza, viszonylag gyorsan létrehozhatóvá válik a jövő légereje. 1921-ben a 28 századnyira tervezett repülőerő terveit a minisztertanács magáévá tette. 1922-ben Hány László százados parancsnoksága alatt Szegeden megkezdődött a pilóta-képzés, amit 1924-től kiegészített a Kenese Waldemár alezredes által irányított szombathelyi Repülőgépezet Iskola. 1923-ban a Kereskedelmi Minisztériumon belül, de a honvédelmi miniszter felelős irányításával, létrehozták a Légügyi Hivatalt. Ez a szervezet nagy erőfeszítéseket tett a „rejtett légierő” fokozott megszervezésére a szükséges repülőterek kiépítésére. 1929. július elsején már 1174 fő, és 7 repülőszázad tartozott a rejtett légierő állományába. 1932-ben a megvalósítandó légierőt: 15 felderítő, 12 vadász- és 21 bombázó században határozták meg.

1927. márciusában a Nagykövetek Tanácsa bejelentette, hogy Magyarországon megszüntetik a Szövetségi Ellenőrző Bizottság tevékenységét. A továbbiakban a békeszerződés betartását a magyar kormány hatáskörébe utalták. Ezzel párhuzamosan Franciaország, Anglia, Olaszország és Japán külön légügyi egyezményt kötött hazánkkal. Ezzel lényegében megszüntették az országunkat terhelő szankciókat. Az új szerződés megengedte a katonai repülőiparnak, hogy „a kiképzés és a polgári repülés érdekében működjek”. A békediktátumnak a magyar légierőre kifejtett hatását jól érzékelteti a következő táblázat, amely bemutatja azt, hogy a kisantant országokhoz képest hazánk milyen jelentősen elmaradt a repülőerők fejlesztése, megépítése terén.

***A kisantant hatalmak és Magyarország (1937)***

Ország	Felderítő század	Vadász század	Nehézbombázó század	Közepes bombázó század	Század/rg.
Csehszlovákia	24	21	9	6	60/1300
Jugoszlávia	21	10	9	9	49/900
Románia	10	12	3	3	28/800
Magyarország	9	6	2	8	25/255

A táblázat a mennyiségi különbséget szemlélteti a repülőgépek számában, de nem mutatja be, nyilvánvalóan nem is érzékeltetheti azt a minőségi különbséget, amely az egyes harceszközök tulajdonságaiban megmutatkozott. Könnyen belátható,

hogy ezek a különbségek még drámaibbak lettek volna, ha nem folyt volna már a tiltás időszakában az értékek mentése.

A magyar légierő fontos, semmi mással nem pótolható tartalékát képezte abban az időben is, elsősorban a repüléstechnika kialakításában, fenntartásában és megőrzésében a sportrepülés. 1934-ben az országban sorra alakultak meg a repülő egyesületek: Ózdon, Sopronban, Mátészalkán, Békéscsabán, Miskolcon, Pécsen, **Szolnokon**, Győrött, Sátoraljaújhelyen és Szombathelyen.

Annak idején az országban elsőként Szolnokon indult meg a síkvidéki repülés. A szolnoki Sportrepülő Egyesület megalakításához és működtetéséhez, hathatós támogatást nyújtott a MÁV akkori elnöke, Antal László főmérnök (véltetően Horthy István biztatására). Időközben az itteniek megismerkedtek Rubik Ernővel és kérték, hogy segítsen Szolnokon is a repülést meghonosítani. Tagdíjából és egyéb támogatásokból szedték össze a szükséges pénzt. 1934 őszén megkezdődött két „Zödling” típusú iskolagép építése Szolnokon, a városháza udvarán. 1935 nyarára elkészült az egyik gép teljesen, a másik 95 százalékos állapotban. Az egyik neve „IMRE” a másiké „MIKLÓS” lett. 1935. augusztus 24-én Lovas István (aki az egyesület első főoktatója volt) repülést hajtott végre az „IMRE” nevű géppel. Közel száz méter magasból lezuhant és életét vesztette. A katasztrófa nagy megrázkódtatást okozott a még csak sarjadzó sportrepülésben, sőt egy időre vissza is vetette azt Szolnokon.

1937 nyarán a városba költözött Schneider Emil főoktató és az ő vezetésével újraindult a gépezet. A nagy változás a szolnoki sportrepülésben 1938-ban következett be, a „Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap” létrejöttével. 1940. augusztus 29-én Jász-Nagykun-Szolnok vármegye közgyűlése Horthy Istvánt 102 szavazattal megválasztotta felsőházi taggá, ami újabb lökést adott a szolnoki sportrepülésnek, hiszen a kormányzó fia a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap elnöke is volt. Ekkor nyílt realitás lehetőség arra, hogy megépüljön a Repülő Otthon (most iskolaépület), és ezekben az időkben kezdődött meg a hangár építése is. Hatékonyan működött a repülés a leventemozgalom keretében is.

1940-re a hangár, a Repülő Otthon elkészült. 1939-ben itt volt az első Olimpiai tábor. A hónapos rendezvényen találkozót adott egymásnak az akkori repülés „krémje” Bánhidi Antaltól, Rubik Ernőig. Akkor próbálták ki elsőként a „Repülés Meteorológiai Szolgálat” működtetését.

### **A fegyverkezési program és a modern szolnoki repülőtér építésének előkészületei**

Bledben, 1938. augusztus 21-én Stojadinovic a jugoszláv kormány elnöke, külügyminiszter, Krofta csehszlovák és Comnen román külügyminiszterek, valamint Bakach-Besseney György belgrádi magyar nagykövet, aláírt egy megállapodást, amely elismerte Magyarország és a kisantant viszonyában hazánk fegyverkezéshez való jogát. A bledi egyezmény tehát szabad és legális lehetőségeket adott a honvédség és ezen belül a légierő fejlesztésére. A magyar kormány azonban nem várta meg

a bledi egyezmény megszületését, mivel 1938. március 5-én Darányi Kálmán miniszterelnök, győri beszédében meghirdette a fegyverkezési programot.

A honvédelem erősítését célzó elképzelések a légierő esetében szervezési, alkalmazási, technikai valamint repülőtér-építési koncepciókat tartalmaztak. A szervezési és alkalmazási kérdések a vezérkarok szakmai munkájában, a technikai fejlesztés olasz és német, kisebb részben hazai forrásokra alapozva, a repülőtér építések pedig a Honvédelmi Minisztérium és az önkormányzati szervek szoros együttműködésében folytak. Olaszország 1937-38-ban 18,5 millió líra értékben 52 Fiat CR 32-es „Csér” típusú repülőgépet, valamint motort és alkatrészeket szállított hazánkunk. 1938. szeptember elsejével 100 tiszt és 100 tiszthelyettes jelöltet vonultattak be, akiket dél-olaszországi repülő tanfolyamon, Taranto közelében képeztek ki. Volt már repülőtechnika, készültek a feladatra a pilóták, ezért sürgetően kellett repülőterek is. Ebbe a folyamatba illeszkedett be a modern szolnoki katonai repülőtér megépítése is. A repülő fegyvernem szervezésének fontos dátuma volt 1939. január elseje, a Magyar Királyi Légierő megalakulása.

A Magyar Királyi Légügyi Hivatal 1938. szeptember 10-én több vidéki város, így Szolnok polgármesterének is körlevelet küldött, repülőterek létesítése tárgyában.

*Gy. Fekete István 1942-ben született Gyöngyösön. A Killián György Repülő Műszaki Főiskolán oktatott, majd a Szolnok Vegyes Szállító Repülő Ezrednél dolgozott különböző beosztásokban.*