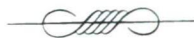


PUSZTAI JÁNOS

## A szegedi repülés Trianon terhe alatt (1920–1938)



„Nem kell beszélni róla sohasem, / De mindig, mindig gondolunk rá.”  
(Juhász Gyula: Trianon. 1927)

1920. június 4-c, 10 óra. Hatalmas politikai rengés rázta meg Magyarországot. Mély gyász ülte meg a lelkeket. Velótrázó sikolyokkal tiltakoztak a gyárak szirénái, jajongtak a mozdonyok sípjai. A természet is velük könnyezett. A félrevert harangok hátborzongató, riasztó hangja még ma is ott zúg sokak fülében.

### Franciák Szegeden (1918. december 31.)

A vesztes háború okozta belpolitikai válság, a külső agresszió, a pillanatról pillanatra súlyosbodó végveszély állapotába sodorta országunkat.

A francia csapatok 1918 szilveszterén megszállták Szegedet. Az antantnak ez a katonai lépése bármily megalázó is volt nemzetileg, a „város fölötti impériumával” egyben biztonságot is jelentett a konkra éhes királyi román és szerb csapatok ellen. Az „édes hasznokkal is szolgál a balsors” shakespeare-i gondolat itt és most ismét igazolódott, hiszen így menekülhetett meg a városban összevont (Újvidék és Arad repülőteréről átmentett) repülőtechnika, a javítóműhely valamint a raktárakban felhalmozott nagy mennyiségű és nagy értékű felszerelés, az extra minőségű anyag. A raktári készletek

katonai célú visszatartása késhegyig menő vitát váltott ki az anyaghiány és a munkanélküliség csapása alatt sínylődő város, illetve az érdekeket képviselő Dettre János kormánybiztos, városi alispán és Czigler Andor őrnagy, a katonai építési osztály főnöke között. Végtére Fabinyi Elek százados, a repülőgép javítóműhely parancsnoka oldotta meg a helyzetet úgy, hogy katonáival megvédte a nehezen pótolható anyagot a civil kisajátítástól.

A megszálló francia csapatok katonai vezetése repülésbarátnak bizonyult. A nagy műveltségű városkormányzó, De Tourne tábornok is igyekezett emberségesen közeledni az aviatikusokhoz. Nem tiltotta azt, amire nem volt parancs. Engedélyezte a futár-, a postarepüléseket, a katonai légi felderítéscetket, a „szegedi kormány” katonai bázisának létrehozását, benne egy repülő csoporttal.

A munka nélkül maradt pilóták mind Szegedre igyekeztek. A Nemzeti Hadsereg 1919. június 14-i megalakulásakor létrehozták annak első századát 8 darab kétüléses géppel, 5 fő pilóta, 5 fő megfigyelő és 1 fő műszaki tiszttel. A parancsnok Czapári Jenő százados volt.

A trianoni döntés kedvezőtlen hatása előrevetítette árnyékát. Az akkor lehetséges formában 1920-tól – igaz rejtett formában – folytatta a pilóták képzését a Nemzeti Had-

sereg első repülő osztálya. A parancsnok ekkor már Király Kornél százados, főoktató Ujvári László hadnagy, oktató Mészáros Péter őrmester volt. Gyakorló gépek a 100 lőrös Brandenburgok.

Az antant tiltó rendelkezéseit megkerülve, a magyar állam 8 darab Phönix CI. típusú, gépet vásárolt. Az üzemeltetésükhöz létrehozták a Magyar Aeroforgalmi Rt-t, (MAEFORT) 1920. február 11-ével. Cél a katonai repülés rejtése volt. Az első járatát Szegedre 1920. május 12-én indította Albertfalváról 1600 darab újsággal. Az év végén ez az útvonal bővült a szombathelyi és a győri járatokkal is.

Az antant már a trianoni szerződés aláírása, – 1920 június 4-e – előtt is igyekezett a repülés minden formáját tiltani. A városkormányzók közül a szegediek mutatkoztak a legengedékenyebbek. A tilalom ellenére hozzájárult 1921-ben repülő-meteorológiai állomás létrehozásához.

A MAEFORT szegedi forgalmi állomása 1920. május 5-ig szinte zavartalanul működött. Május 6-tól összevontan, mint Szegedi repülőállomás folytatta feladatát, Király Kornél irányításával. Főoktató Ujvári László főfelügyelő (főhadnagy), a kiképzés vezető Przemysl Lengyel A. László (tűzér főhadnagy, tábori pilóta) főfelügyelő volt. Oktatók: Fejes István berepülő pilóta, Döflinger István, Hefti Frigyes, Kerekes János, Kolba őrpad, Kreitter Ferenc, Szíjjártó Sándor tábori pilóták. Az álcázott kiképző századnak 45 gépe volt, melynek jelentékeny hányada rejtve volt az avatatlan szemek elől, csak kevesen ismerték a rejtkehelyt.

1921. július 26-án lépett hatályba a trianoni békeszerződés. Szeptember 20-án Vignoles francia kapitány felügyelete mellett kezdődött meg a XX. század legotrombább géprombolása. A békediktátum sok egyéb tilalommal együtt a magyar repülőgépek tiltását is kedvezőtlenül befolyásolta úgy, hogy Magyarország légi felségjogát

csak 1923. január 1-jével nyerheti vissza. Az antant ellenőrző csoport felügyelete mellett minden megtalált repülőgép szárnyát, törzsét, légszavarját szét kellett fűrészelni, a motorokat összezúzni. Így működtek az „antant luddisták”. (Csak Szegeden 350 darab repülőgép szárnyat fűrészeltek szét!) Király Kornél először megtagadta a MAEFORT gépecinek megsemmisítését, hivatkozva azok polgári célú alkalmazására, de a halogató taktika csak fél nappal nyújtotta meg a halálra ítélt gépek életét. A Brandenburgok, a Phönixek végzete a zúzók keze nyomán teljesedett be az antant és Trianon nagyobb dicsősége.

Már június hónapban megkezdődött a kőhangárok bontása. A boltív beszakadása-kor két fiatal balesetet szenvedett. Erdős Lajos 19 éves lakatos másnapra belehalt sérüléseibe. A fa- és fémszerkezetes hangárok bontása is befejeződött október 10-re. Az antant ellenőrcinek a jegyzőkönyvekhez csatolt fényképekkel kellett igazolni a pusztítás végrehajtását. December 6-ra már a repülőtéri műhelyek és az étkezde bontása is befejeződött. A béke diktátum ugyanakkor arra kötelezte a magyar kormányt, hogy többek között a szegedi repülőteret három hangárral, – eltérő esetben félmillió frankos büntetéssel fenyegetve – köteles megőrizni teljes üzemképes állapotában.

A féktelen pusztítás időszakában – mentve a menthetőt – a szegedi repülőállomás Légiforgalmi Szakosztálya, a mostmár kezelésében lévő szeged-rókusi Repülőgép Javítóműhely 29 szerszámgépét a helyi, a motorokat javító üzemeknek kölcsönözte. A javítóműhely és a raktárak teljes anyagkészletét 1921 decemberének végéig átszállították Székesfehérvár-Sóstóra.

Amint sejteni lehetett, Trianon megsemmisítő csapást szándékolt mérni a magyar repülésre. A szegedi repülőter legkorszerűbb, legkevésbé nyüzött gépeit sikerült a pilóta barátságának és a hazaszeretnek

clrejtenic az antant vandalizmusa elől. Ezek 1925-ben hiánytalanul előkerültek. A gépek az összeszerelését követő elemi karbantartás után repülhetők voltak.

Az utókor hálája is megilleti Gárgyán Imre borkereskedőt (a szegedi ABC vb-nek is tagja volt), a Tóth major tulajdonosát, azok titkot őrizni tudó munkásait, az ugyancsak rejtékhelyül szolgáló Szűcs-féle pince, a Bischoff téglagyár, valamint a Kalocsa környéki tanyák jó néhányának tulajdonosát. Szekeres Mihály MÁV főkalauznál is jelentős mennyiségű repülőgépanyag került elrejtésre.

1922. február 1-jén megérkezett a MAE-FORT felszámolásának részletes parancsa is. Egy angol kapitány ellenőrizte az épületek bontását, és ezzel hivatalosan megszűnt (?) a szegedi repülőiskola.

Magyarországot 1922-ben fölvevették a Népszövetségbe. A trianoni tilalom ellenére előkészületek történtek a magyar légiforgalom újraindítására. A minisztertanács 1922. március 31-i határozatával az év november 19-vel megalakult a MALERT kül- és belföldi járatok indítására.

Az antant a tilalom lejárata előtt engedélyezte a külföldre irányuló polgári repülést, mert a nyugaton gomba módjára szaporodó légitársaságok keleti terjeszkedését akadályozta a Magyarországra rótt repülési tilalom. A meghagyini parancsolt repülőterei infrastruktúra már nem volt elégséges a terjeszkedési plánumjaikhoz.

A belföldi postajáratok már korábban megindultak. Szeged és Budapest között 1922. augusztus 22-től, napi rendszerességgel közlekedett a HA-PHK oldaljelű gép Minár Gyula pilótával. Társai voltak Cseh-ring István, Szentkirályi (Kern) Dezső és Joó Miklós.<sup>1</sup>

A katonai repülés rejtésére a Kereskedelmi Minisztérium, 1922 decemberében különféle polgári repülő szervezetet hozott létre. A szegedi „időjelző osztály” megfelelt

a felderítők (vadászok) rejtésének, míg a „légiposta osztály” a bombázó és a szállító alakulatokat takarta.

Dr. Boross József kórházi igazgató-főorvos és Hille Alfréd anyagi és erkölcsi támogatásával 1923. március 21-én megalakult Szegeden az időjárás-kutató állomás. Magassági repülőiskola fedőnévvel kezdődött meg az oktatás. A képzés anyagi támogatása, – éppen úgy, mint a gépek rejtése, – a hazaszeretetnek egy dicsőséges példája. A magas légkör kutatása Phönix, Lloyd és Berg típusú gépeken történt. A meteorológiai állomást Wagner Richard, a repülőteret Király Kornél, a kutató pilótákat Hány Lásztó százados parancsnokolta. Közvetlen irányítása alá tartoztak Rohola Miklós, Mézszáros Péter, Ujváry László, Horváth Lázár, Minár Gyula és Vilhem Károly, valamint Kammerer András és Tombán Eugén pilóták. Repült típusuk a 100 lóerős, Mercedes motoros Brandenburg volt.

Albertfalván elkészültek az első Oravec II. típusú, átalakított iskolagépek. Ezeket tervezte a rejtett légierő parancsnoksága a közelfelderítőknek hadrendbe állítani. Az új gépek berepülése Szegeden történt meg 1923-ban, 180 felszállással és 30 óra repült idővel.

A Közlekedési Minisztérium Légiforgalmi Szakosztálya kérelmezte a Nagykövetei Tanácsától a magas légkör repülőgépes kutatásának engedélyezését azért, hogy a „nemzetközi légiforgalom jobb időjárás-jelentéseket kaphasson Magyarországról.” A Nagykövetei Tanácsa, – meglehetősen szigorú feltételekkel – a 236/II./1923. november 14-i határozatával engedélyezte a kutatást az új beszerzésű és a szegedi elhelyezésű 2 darab Bristol Flighter B2, lajstromjel nélküli géppel. A Légügyi Szakosztály már szeptember 29-én kérte a SZKEB-t (Szövetségi Katonai Ellenőrző Bizottság), hogy pecsételtesse le a gépeket a minél előbbi használatba vétel érdekében, de Foch mar-

2002/XIV. 1–2.

sall a SZKEB elnöke, hosszas huzavona után, csak 1925. január 25-én járult hozzá a gépek repülésének engedélyezéséhez. A kutatás – (a képzés) hivatalosan így, – csak 1925 tavaszán kezdődhetett. Vitéz Hány László százados parancsnoksága alatt már Szegeden, 1923 tavaszától folytak vizsgálatok a magas légkörben, – mint ahogyan erről már korábban közöltem adatokat. Ekkor alakult meg a Meteorológiai Kirendeltség, az 1922-ben létrehozott időjárás-kutató állomás továbbfejlesztése. Kurató pilóták (oktatók) voltak Schwager János főhadnagy, Bencze István, Horváth István százados és Kerekes János tiszthelyettes. Feladataik ellátásához 2 darab Bristol FB2 és a 200 lóerős, nyolchengeres, soros motorú Hiero állt rendelkezésükre.

A titkolt repülések hírzárlatot követeltek nemcsak az országos, hanem a helyi lapoktól is, ahogyan azt a háború időszakában tenni kellett. A repülőtéri élet híreiből csak közvetett adatokból lehetett tudomást szerezni, mint például arról is, hogy a Baross Szövetség szegedi csoportja a repülőtéren rendezett kiállítást. Erre az alkalomra megjavították az oda vezető utat, a három hangárt, a barakkokat és pavilonokat, ahol a kiállítási tárlókat, paravánokat helyezték el. Gyakorlatilag az összes repülőtéri létesítményt újjáépítették.

A trianoni szerződés aláírását követő évek a légi provokációktól sem voltak mentesek. A sok elkövetett közül egyet idézek 1923. szeptember 25-ről. Egy román katonai repülőgép berepült az ország területe fölé, nyilvánvalóan azzal a szándékkal, hogy provokálja a magyar légierőt. Több órán át „kalandozott” az ország területe felett, majd dolgavégezetlenül, Szeged légtérén áthaladva elhagyta hazánkat. Szakavatott körök mérvadó véleménye szerint a kisantant soros ülésére kísérelt meg Magyarországról kompromittáló anyagot gyűjteni a pilóta. Az agressziót nem kísérte siker, mert az ország

területe fölött tiltott repüléssel, katonai repülőgépekkel nem találkozhatott.

A (katonai) repülőtér bázisán 1925 tavaszától a Magyar Légiforgalmi Részvénytársaság (MLRT) ismét tervezi, hogy személyszállító repülőjáratot indít Szeged és Budapest között. Az MLRT 5 személyes Fokker gépektől reméli az újabb próbálkozás sikerét. Ezek a típusok nem állomásoztak Szegeden.

A trianoni géprombolás elől 1921-ben elrejtett gépek fokozatosan visszakerültek az állomáshelyükre, a szegedi repülőtérre. A négy évig pincékben, csűrökben tárolt gépek meglepően jó állapotban kerültek elő, de a repülőképesessé tételükhöz külön javítóműhelyt kellett létrehozni.

Az erősen korlátozott lehetőségek ellenére is születtek figyelmet érdemlő teljesítmények. Szegeden, 1925 márciusában Ond László és Száva Péter a javítóműhely Bristol FB típusú gépekkel 6500 méter magasságot ért el s ezzel megdöntötték az eddigi nemzeti magassági rekordot.

A márciusi rekord csak május 14-ig tartott, mert Hány László és Hille Alfréd meteorológiai kutatás céljából – Magyarországon először – tízezer méter fölé emelkedett.

A titkos kiképzési terv szerint mind a pilóták, mind a megfigyelők előbb I. fokú repülőgépvezetői kiképzést kaptak az 1925–1926-os években. A kezdő elméleti és gyakorlati oktatásban részesült 24 növendék és az 51 fő tartalékos pilóta II. fokú képzése történt meg Szegeden. A résztvevők – mint a hivatásos állomány is – a legnagyobb titoktartásra és a polgári ruha viselésére volt kötelezve. A tömeges megjelenés is tilos volt. Még 1925 nyarán 29 tiszt és 11 fő altiszt részére volt kiképző tanfolyam, melyet 13 fő tiszt és 11 altiszt végzett el sikeresen. A repülő iskolára vezényelt más fegyvernemi tiszt közül kettő a II. fokú vizsgával befejezte a pilóta képzést, viszont

haran tovább folytatták a tanfolyamot a III. fokozat megszerzéséért.

A közlekedési Minisztérium Közlekedési Főosztálya 1924/1925. évi jelentésében javasolja a főiskolai hallgatók, – arra alkalmas csoportjának – pilótává képzését. Szegeden, 1926 nyarára a kiképzés anyagi fedezete és cszközeci rendelkezésre álltak, amely az elsőfokú pilótaképzéshez szükséges. A közlekedési tárca két mérnököt vezényelt repülő műszaki feladatra Szegedre.

A devalválódott koronát 1927 januárjától a pengő váltotta fel.

Az új pénz a gazdaság fellendülését, így közvetve a repülést is segítette.

A legnagyobb titoktartás mellett, 1927. október 11-én megalakult a még rejtett, de már katonailag szervezett magyar légierő, ezzel egy időben Szegeden is létrejött az időjelző osztály, amely a közelfelderítő század fedőneve volt. Alkalmazott géptípus 220–240 lóerős Hiero vagy Daimler motorú Heinkel HD–22-es, kétüléses biplán volt.

Az 1925-ben beszerzett típusokat újonnan vásárolt gépekkel váltották fel. A vagonokban érkező repülőgépeket fokozatosan megerősítették a 450 lóerős Jupiter motorral és mint Fokker FCVD típus kerültek ki a felderítő egységekhez.

A titkos légierő megalakítása felszínre hozta a katasztrofális pilótahiányt. A kisanant és a Népszövetség előli rejtés céljából a Kereskedelmi Minisztérium hirdetett „pilótaiskola”-t. Szeged továbbra is megmaradt a pilóta továbbképzés egyik bázisának.

A politikai enyhülés érezhetően 1925-től, a locarnói konferencia után következett be. Az 1927-es párizsi egyezmény is tovább könnyített a „földre kényszerített” magyar repülés helyzetén.

Szeged sz. kir. város törvényhatósági bizottságának 1929. április 24-i rendes ülésén határozott, a repülőtér bővítéséről. A jegyzőkönyvi kivonat hűen tükrözi a feladat indokoltságát. „A mindinkább fokozódó re-

pülő kiképzés, a kereskedelmi minisztérium meteorológiai kirendeltségének Szegedre történő beosztása és annak folyamánaképpen a közeljövőben felállítandó repülőposta állomás létesítése és majd az európai nemzetközi légiforgalomba történő bekapcsolódása végett feltétlenül szükséges a jelenlegi repülőtér területének bővítése és kizárólagos használatul leendő átengedése” – mármint a honvédelmi tárca javára. A katasztrofális tőkehiány miatt a tervezett (bővítés) építésre csak 1935-ben kerülhetett sor.

A repülő Meteorológiai Kirendeltség égisze alatt magalakult a közelfelderítők 2. százada is WM Fokker CVD-vel. Parancsnokuk – 1930 tavaszán – vitéz Heppes Miklós lett.

Augusztus 20-án (1931), déltájban egy külföldi jelzésű repülőgép jelent meg a város felett, majd a repülőtér melletti területen leszállt. A szerb pilóta és megfigyelője a határ közelében repülve eltévedt, és Szeged térségében, műszaki hiba miatt leszállni kényszerült. Az ilyenkor szokásos eljárási szabályoknak megfelelően a gépet bevontatták a repülőtérre és lefoglalta a hatóság. A gép személyzetét, a szerb katonákat őrizetbe vették. Rövid időn belül megindult a diplomáciai egyeztető tárgyalás.

A szegedi repülőtér munkájával párhuzamosan, 1932-ben, a későbbi algyői repülőtér területén, – az akkor még községi legelőn – kihelyezéssel, Hungária típusú gépekkel, karpaszományos, önkéntes, előkészítő repülő tanfolyam kezdődött, a hadvezetés terminológiája szerint „iker tanfolyam”-nak nevezett oktatási rendszerben. Az állandó esőzés miatt a tanfolyam I. fokú vizsgáit és a felkészítés utolsó fázisát már csak az alapcsövezett szegedi repülőtéren lehetett elvégezni. A huszonhat fő induló létszámú csoport minden tagja eredményes vizsgát tett.

A gödöllői cserkész világtalálkozó tiszteletére dr. Renato Coniglia olasz újságíró

2002/XIV. 1–2.

engedélyt kapott arra, hogy Szeged–Pécs–Szombathely–Debrecen–Szeged útvonalon körbe repülhesse az országot a trianoni határ mentén. A zszurnaliszta-pilóta, tervének megfelelően, teljesítette vállalását.

Az évekkel korábban (1929. április 24.) kiírt repülőter-fejlesztési pályázat 1935. május 4-re magvalósult. Elkészült az egész terület alapcsövezése, a harmadik hangár, a tisztli lakások és a parancsnoki épület.

Ebben az időben indult a pilóták oktatása mellett a repülőgépszerezlők képzése is. Iskola parancsnok Mátyásfy József légügyi főfelügyelő volt. A megújult szegedi repülőter parancsnoka Keresztfalvi István főhadnagy volt.

1935. október 1-jére megérett a szervezeti feltétele annak, hogy a repülőök besorolódtak a béke hadrendbe, bár még titokban, mert a trianoni tiltás még érvényben volt. A katonai repülőter képzésének sorába – már Szegeden is – beléptek a vadászipülőök. Ez elsődlegesen az 1., majd a rövidesen létrehozott 2. vadászipred állományának feltöltését szolgálta. Az oktatás Strösser típusú gépeken folyt. Ebben az időszakban (1935) v. Tarnói Sándor őrnagy, „Sasa bácsi” volt a repülőter parancsnoka, a századparancsnok pedig Heppes Aladár. Tarnói őrnagy áthelyezését követően Keksz Edgárd vette át a reptér irányítását.

A polgári repülés is kereste helyét a városban. Az országos Idegenforgalmi Hivatal kérése, – melyet Szeged vezető testületéhez intézett – csak gyorsította a folyamatot. Az idegenforgalom fejlesztése országos érdek volt, Szegednek pedig remek adottságai voltak annak fejlesztéséhez. A város

hatósága a régi lóverseny teret jelölte ki az idegenforgalmi repülőter céljára. A szükséges munkákat úgy tervezték, hogy azok 1937 tavaszára elkészüljenek. Égy volt lehetséges 1937. májusának végére átadásra késszé tenni a területet, amelye a DAAC kezelésébe került és „légitúrisztikai leszállóhely” minősítést kapott. (A terület a Csercepes sor, a szabadkai út és a laktanya sor közötti 40 kh. gyp volt.)

Az 1937-ben indított újabb szerelő iskola emelt létszáma a korábbi oktatókat és a helyi biztosítású feltételeket dícsérte.

Darányi Kálmán miniszterelnök már 1938. március 5-én, Győrött a választói előtt mondott beszédében bejelentette, a haderőfejlesztés öt éves programját, bár nemzeti jogosultságunkat augusztus 22-től ismertette el a bledi egyezmény, innentől megszűnt a magyar repülés földre kényszerített, rejtett, katakombakorszaka.

Így, már a nemzetközi jog fékjei nélkül megkezdődhetett volna a repülés technikai megújulása, de az ország gazdasága, költségvetése nem bírta el hosszabb ideig tartó „háborús” effektust jelentő megterhelést. A Huba-hadrend, az erőltetett ütemű fejlesztés, a haditechnika bővítésére megszavazott költségvetési többlet forrás már az első év után „kifulladt” és megindította az inflációt, amely újabb nehézségeket támasztott. Egyáltalán, a Trianonnal megcsönkített gazdaság, a hiányzó ipari háttér, a tőkehiány mind a megvalósítás realitása ellen működött. A szegedi repülőter honvédelmi tulajdonba vétele, ennek elmaradása miatt továbbfejlesztése, megmaradt a sokat ígérő tervek világában.

## JEGYZET

<sup>1</sup> Figyelemre méltó, hogy Minár Gyula ebben az évben és Szegeden mutatta be hazánkban először az Immelmann-fordulót. Magasfokú pilóta képzettségét mutatja az is, hogy már 1914-ben, a póstyéni, országos repülő versenyen II. helyezést ért el.)

## FORRÁSOK

- CSANÁDI NORBERT – NAGYVÁRADI SÁNDOR – WINKLER LÁSZLÓ: *A magyar repülés története. 2. bővített kiadás.* Budapest, 1997.
- CSAPÓ BÉLA: *Visszaemlékezések, 1999.* (Kézirat.) *Délmagyarország*, 1920. április 27-i, az 1927. október 5-i, 1928. július 26., 1931. május 6-i és az augusztus 22-i, valamint az 1933. augusztus 2-i szám.
- Délmagyarország*, 1926. június 4-én. Juhász Gyula: Trianon.
- Délmagyarország*, 1939. június 25. Tonelli Sándor: Franciák Szegeden c. könyv recenziója.
- DUNAINÉ BOGNÁR JÚLIA – KANYÓ FERENC: *A második világháború szegedi hősei és áldozatai.* Szeged, 1996.
- Hadtörténelmi közlemények*, 1979. évf. Kováts Lajos: Adatok a Magyar Légierő anyagi-technikai állapotáról, 1938–1944.

*Hadtörténelmi Közlemények*, I–II. (1957) Tóth Sándor: A Horthy-hadsereg szervezete. 1920–1944.

KAKUSZI JÓZSEF: *Századnapló, 1921.* Szeged. *Kereskedelmi Minisztérium* 142634/1928. sz. alatt kiadott indítványa a szegedi repülőtér bővítésére.

MAGYAR S.: *Álmodni mertünk.* Budapest, 1991, HungAvia.

*Magyar Szárnyak.* 1992. évf. Álom és tragédia 1919–1920–1921.

*Magyar Szárnyak.* 1993/1994. évf. v. Vesztyényi János: Magyar katonai repülés. 1914–1944.

NAGYVÁRADI S. – M. SZABÓ M. – WINKLER L.: *A magyar katonai repülés történetéből.* Budapest, 1986, Műszaki Könyvkiadó.

*Somogyi könyvtári műhely, 1975.* Klárafalvi Aladár: A repüléstörténet szegedi emlékei című tanulmány.

Szeged sz. kir. város törvényhatósági bizottságának 1929. április 24-i közgyűlésének jegyzőkönyve.

*Szeged*, 1921. január 27-i és a június 15-i, valamint az 1922. november 19-i és a 26-i szám, illetve az 1923. szeptember 29-i, az 1924. augusztus 10-i és a szeptember 6-i száma.

VARGYAI GYULA: *A hadsereg politikai funkciói Magyarországon a harmincas években.* Budapest, 1983, Akadémia Kiadó.



## Árnyék, kő, fény (3.)

Nem volt feltaláló. Nem volt fotóművész. Nevét nem találjuk egyetlen lexikonban, és – a természet rendje szerint – immár a telefonkönyvben sem. Nem hallott ideológiai vagy politikai szándékú témaválasztásról. Valószínűleg a művészi kompozíció elveit sem ismerte, boxergépe egyébként erre nem is volt alkalmas.

Csak fotókat készített a korról, amelyben élt. Közel száz éve. És ez minden más megközelítésnél nagyobb értéket ad a képeknek.

