

*Krisztián Béla – Muity György*

## *AZ ELSŐ RENDSZERES LÉGIJÁRAT BUDAPEST-PÉCS KÖZÖTT A HELYI SAJTÓ TÜKRÉBEN*

### Absztrakt

Az újjászerveződő trianoni Magyarország a közlekedésben is új utat keresett. Ennek eszköze, a repülés nemzeti érdek volt, hisz az önállóság egyik biztosítója, a hadirepülés is megteremtendő volt. Az ország belső repülőhálózatának első eseménye a Budapest-Pécs forgalom megnyitása volt 1930-ban. A tanulmány a repülőjárat indításának kevéssé feltárt és kutatott előzményeit, főbb állomásait és következményeit mutatja be. Több évnyi előkészület után Pécsen 1927 elején folytak tárgyalások arról, hogy a város repülőállomást kap, és így bekapcsolódik a világ repülőgép-forgalmába. A repülőtér – részben a Dunántúl napilap és Császár Géza újságíró közvéleményformáló tevékenysége következtében – társadalmi adakozásból és közmunkával épült fel. A téma közösségformáló erejét mutatta, hogy 1929. december elsején megalakult a Pécs-Baranyai Aero Club, míg 1930. április 15-én hatalmas tömeg, zászlódíszben úszó utcák várták a Magyar Légiforgalmi R.T. Pécsre érkező első utasgépét, valóságos népvándorlás indult meg a repülőtér felé. Az írás feltárja és értelmezi a repülőjáratok forgalmi adatainak alakulását, ami tanulságokkal szolgál napjainkban is, a repüléstörténet egy újabb korszakában.

*Kulcsszavak: polgári repülés; pécsi repüléstörténet; társadalmi adakozás*

### **Előzmények**

Korunk természetes közlekedési eszközei a légi járművek. A trianoni Magyarország szellemi és anyagi erőit mozgósítva újjászervezte az országot, a repülést nemzeti mozgalommá emelve teremtette meg a légi közlekedést. Pécsen a Dunántúl napilap egyik lelkes, elhivatott újságírója, Császár Géza és Lindner főszerkesztő vállalta fel az úttörő szerepet, mozgalommá emelve a repülésügyet. A repülés egyik első szervezete a Magyar Aero Szövetség volt, mely keretében Pécsen 1929. december 19-én létesült a Baranya Pécs Aero Club, aminek rövid idő alatt ezernél több tagja lett. Az 1929. július 4-én Császár Géza tollából született cikk országos figyelem követte, tovább mozgósítva a repülésért tenni vágyókat.

A polgári repülésfejlesztésnek volt katonai vonatkozása, a nemzeti hadsereg a trianoni tiltás ellenére igyekezett megteremteni a repülés szélesebb hátterét. Több évnyi előkészület után, 1927. április 15-én, Pécsen folytak tárgyalások arról, hogy Pécs városa repülőállomást kap, és így bekapcsolódik a világ repülőgép-forgalmába. Makay István polgármester-helyettes vezetésével a tárgyaláson a város képviselőiben részt vettek: Vidákovics István gazdasági felügyelő, Komlóssy István földmérő, a honvédség részéről Vikár Kálmán tanácsnokmérnök, Ebling Mátyás altanácsnok intendáns és vitéz Török

Kálmán főelőadó, a magyar királyi légügyi hivatal részéről pedig Strukel Rezső légügyi főfelügyelő. A kérdés nem volt új keletű. Már évekkel korábban megkezdődött a tájékozódás azzal kapcsolatban, hogy miként volna lehetséges Pécsen egy közforgalmú repülőállomás felállítása. 1926 ősze óta azonban konkrét tárgyalások indultak meg a város és a légügyi hivatal között a repülőállomás létesítése tárgyában.

A feladat több síkon jelent meg. Megteremteni a repülés feltételeit (repülőtér, hangár a szükséges infrastruktúra), pilótaiskolát létesíteni (gyakorló-repülőgépeket beszerezni, oktató- és tanulószemélyzetet kiválasztani), az új létesítményt bekapcsolni az ország/világ repülőhálózatába. Mindezt széles társadalmi bázison szervezve, állami támogatással megvalósítva. Baranya megyében és Pécsen a Dunántúl napilap vállalta a mozgósítást.

Az első lépés a megfelelő hely kijelölése volt, mert Pécs repülőtérként számba jöhető határa már akkor is meglehetősen szűkre szabott volt, amiből 106 katasztrális hold a legjobb sík területen katonai gyakorlótérül szolgált. Megfelelő hely kellett a repülőállomás céljaira is. Azért volt szükség a katonasággal való megegyezésre, hogy ne két terület kerüljön ki a mezőgazdasági hasznosítás alól, hanem a katonai gyakorlótér és a repülőállomás együtt nyerjen elhelyezést. Ebben az esetben a katonai gyakorlótér vagy annak jelentős része a város birtokába visszakerülve újból közgazdasági célokat szolgálhat, amire egyébként városfejlesztési szempontból is szükség volt. A repülőtér és a repülőforgalom ügyét nagymértékben előre vitte, hogy a Dunántúl című napilap az ügyet felvállalta, széleskörű információkkal motiválta a város, a megye és az ország közönségét. Ennek is köszönhető volt a sokrétű adakozás, ami a pécsi, baranyai repülés ügyét kísérte. Az események akkori sajtójából merítve néhány gondolattal emlékezzünk a jeles eseményre. A cikkek nemzeti elkötelezettsége, mozgósító szándéka jelzi a korszak trianoni állapotából való kitörési szándékot, a magyar nemzeti közösség építő erejének tudatosságát.

A repülés ügyét nagyban népszerűsítette az 1929. évi pécsi repülőnap (1929. május 14.), melynek védnökségét Pécs és Baranya vármegye társadalmának előkelőségei vállalták. A Magyar Aero Szövetség részéről Pécsre érkezett Bethlenfalvi Pál Andor, a szövetség alelnöke. A védnökök sorában ott látjuk a város és vármegye vezető egyéniségeit. József Ferenc királyi herceg fővédnöksége mellett védnökök voltak Virág Ferenc megyéspüspök, Fischer Ferenc főispán, Imre József a pécsi egyetem Rector Magnificusa, Littke József kormányfőtanácsos, Mándy Sámuel országgyűlési képviselő és még sokan mások. Az előkészítő és intéző, a fogadó bizottság névsorában többek között vitéz Felszeghy János ügyészségi elnök, Tibor István MÁV osztályfőnök, vitéz Végváry László és vitéz Alpár Lajos cégvezetők, Littke István banktisztviselők szerepeltek. A repülőnapot pünkösdhétfő délelőtt 10 és délután fél 4 órai kezdettel a szigeti gyakorlótéren rendezték meg 3, 2, és 1 pengős belépődíjak mellett.

„Sok ezer ember gyönyörködött a pécsi repülőnapon a magyar pilóták bravúros mutatványain” – írta a Dunántúl napilap. (Dunántúl, 1929. május 22.) A trianoni békeszerződés bilincseibe zárt magyar aviatika pünkösdhétfői pécsi bemutatkozása káprázatosan vakmerő mutatványok egész sorával igazolta a magyar repülés kiválóságát. A magyar aviatikát tilos volt állami támogatással fejleszteni, a békeszerződés

meghatározta azt a maximális magasságot, amelyet elérhetett egy magyar gép, valamint korlátozta a motorok erejét is. Kaszala Károly a legkitűnőbb magyar pilóták egyike kis gépével két világrekordot állított fel. Dobos István olyan loopingokkal szórakoztatta nézőit, amelyek a világhírű Udetnek is becsületére válhattak volna.

A Dunántúl című napilap magyar aviatika naggyá fejlesztése érdekében közzétett felhívása úgy az ország sajtójában, mint Pécs város és Baranya vármegye területén megértéssel és lelkesedéssel találkozott.

Gyűjtés kezdődött a pécsi repülőtérre, a hangárra, a gyakorló repülőgépekre. A települések nevére elnevezendő – elsőként három repülőgép – mint a város és megye repülőgépei a közérdeklődés homlokterébe kerültek. (Dunántúl, 1929. július 25.) Magánszemélyek és szervezetek, falvak és városok kezdtek a gyűjtéshez. A Dunántúl felhívására sorra érkeztek az adományok. Két hét alatt 1514 pengő gyűlt össze Pécs és Baranya vármegye repülőgépeire. (Dunántúl, 1929. augusztus 20.)

A Magyar Nemzeti Szövetség pécsi köre is lelkes hangú kiáltványban fordult Pécs város közönségéhez. Ebben arra figyelmeztetett, hogy a város falai közül kiindult, és országos visszhangot keltett mozgalom céljaira éppen az ősi egyetemi város polgárai nem adakoznak olyan mértékben, mint erre történelmi múltja, csakúgy, mint jelene, egyaránt kötelezné.

Pécs város és Baranya-vármegye repülőgépeinek hangárját a lelkes támogatás birtokában részben közadakozásból és közmunkából tervezték felépíteni. (Dunántúl, 1929. szeptember 20.) A „Dunántúl” repülőakciójának addigi anyagi sikere már lehetővé tette, hogy a Pécs-Baranyai Sportrepülő Szövetség megalakításával és a hangár felépítésének kérdésével foglalkozzanak. A polgári összefogást mi sem bizonyította jobban, mint az az önzetlenség, amely a pécsieket, és a Pécs környéki településeket jellemezte. Például a bükkösdi iskolaszentelést követő banketten a résztvevők gyűjtést rendeztek a „Baranya- vármegye” repülőgép javára. Szőkédre is érkezett adomány. Itt a szőkedi római katolikus elemi népi iskola növendékei pásztorjátékot rendeztek Steiner Ferenc igazgató tanító vezetése mellett. A pásztorjáték egész bevételét, huszonnégy pengőt az iskolás fiúk „Baranya vármegye” repülőgépe céljaira ajánlották fel.

## **Megalakul a Pécs-Baranyai Aero Club**

1929. december elsején megalakult a Pécs- Baranyai Aero Club. (Dunántúl, 1929. november 14.) Az Aero Club iránt úgy a város, mint vármegye területén nagy érdeklődés nyilvánult meg. A MÁV pécsi üzletigazgatóságához eljuttatott belépési nyilatkozat-ív már az első napon szűknek bizonyult. A belépési nyilatkozatot elsőnek Littke Jenő kormányfőtanácsos, pécsi üzletigazgató írta alá, majd sorban az összes állomás- és osztályfőnökök, s a Pécssett levő szolgálati főnökök mellett rendkívül sok tisztviselő.

A „Dunántúl” öt hónapos akciója megteremtette a magyar aviatika reneszánszát – lelkesedett a lap. (Dunántúl, 1929. december 5.) A Pécsi Aero Club munkaprogramjában szerepelt, hogy a klub az anyagi lehetőségekhez képest meg fogja valósítani a Pécs és Budapest közti légi forgalom megteremtését is. A légi forgalom megindítását 1930 tavaszára tervezték, posta- és személyszállításra készülve.

## Épül a „Pécs város” repülőgép

1929 végére a műegyetem sportrepülő műhelyében már félig készen állt az első repülőgép, amely Pécs város nevét viselné. A közadakozásból beszerzett három sportrepülőgép neve végül Bárd Miklós, Baranya vármegye és Pécs lett.

A Műegyetemi Sportrepülő Egyesület összes gépét, így „Pécs város” repülőgépét is Lampich Árpád tervezte. A gép egyelőre az „L. 9.” jelet viselte, miután ez volt Lampich kilencedik gépe.

Közben folyt a hangár tervezése, az építkezés megszervezése, a különböző hatósági engedélyek beszerzése, amivel a városi és megyei közgyűlés több alkalommal is foglalkozott. A hangárépítés elhúzódása miatt a Pécsre érkező három repülőgépet ideiglenesen sátrakban helyezték el (Dunántúl, 1930. február 26.). A Baranya-Pécsi Aero Club versenytárgyalást írt ki a hangárépítésre és az április 12-én összehívott rendkívüli közgyűlés döntött az építkezésről (Dunántúl, 1930. március 9.). A 12 gép befogadására alkalmas hangár Magyarország legnagyobb befogadó képességű és legmodernebb hangárja lett, terveit Hoffman László és Visy Zoltán pécsi építészmérnökök készítették. Az épület a gépek tárolása mellett asztalos, illetve lakatos műhelynek, raktárnak, öltözőnek, valamint egy lakásnak biztosított helyet. Itt került elhelyezésre a Baranya-Pécsi Aero Club hivatalos helyisége is. A város megkezdte a szigeti gyakorlótér tervezési munkálatait, ezt hamarosan követte a repülőtérré vezető műút kiépítése is. Az első repülőgépek érkezése csúszott, március végén érkeztek Pécsre, a hangár elkészültéig ideiglenes ponyvasátrak alatt nyertek elhelyezést. Az érkező repülőgépeket országos ünnepély keretében fogadta Pécs. A részleteket az Aero Club propaganda bizottsága dolgozta ki. (Dunántúl, 1930. március 11.) A bizottság többek között azzal foglalkozott, hogy a pécsi repülőteret „Horthy Miklós repülőtéren” neveznék el. Az avatási ünnepélyen, 1930. október 12-én részt vett Horthy Miklós kormányzó, ekkor keresztelték el a vásárolt három Hungária gyakorló sportrepülőgépet.

### **Az első utasgép próbaútja: 1930. április 10.**

A Dunántúl így írt: „Április 10-én, csütörtökön a reggeli órákban keleti irányból egy hatalmas egyfedelű repülőgép tűnt fel, amely mintegy 1000 méter magasságban átrepült a város felett, majd azt követően leszállt a pécsi repülőtéren. A gép leszállása utáni percekben már beszélgetés folyt a hatalmas Fokker vezetőjével, vitéz Fejes István pilótával. Elmondta, hogy az utat ragyogó napsütéses időben tették meg. A gép 8 óra 15 perckor indult a Mátyásfüldi repülőtérről és 9 óra 20 perckor érkezett Pécsre. A gépen három pilóta és a Magyar Légiforgalmi R.T. egyik vezető tisztségviselője foglalt helyet. Ez az út volt a Pécs-Budapest repülővonal próbarepülése. A hatalmas, 400 lóerős, 9 hengeres motorral felszerelt gép pompás látványt nyújtott a pécsi repülőtéren. Zöldre festett óriás törzse közel 20 méter hosszú, a sárgában ragyogó szárnyak szélessége meghaladja a 20 métert is. A kerekain lévő pneumatik szélessége kb. 70 cm, míg a gép magassága az orránál megközelíti az 5 métert. A törzs mindkét felén ablakok sorakoznak. Repülés alatt a gép abszolút biztonsággal, széljárástól függetlenül, zavartalanul szállt. A gép 9 óra 50 perckor elstartolt a pécsi repülőtérről, felvéve még egy utast, Szabó János pilótát, aki már tegnap

Pécsre érkezett, hogy a várossal a rövidesen meginduló légiforgalom ügyében tárgyalásokat folytasson. A hatalmas gép mintegy 500 méter nekifutás után méltóságteljes nyugodtsággal emelkedett a levegőbe. Egy óriás kört írva le a város nyugati szegélyén körülbelül 1000 méter magasságban, tovább szállott Kaposvár irányába. A taszári repülőtér megszemlélése után a gép visszarepült Budapestre. A lap értesülése szerint az ezen a napon itt járt gépet állítják be a Pécs-Budapest közötti repülőforgalomba április 15-én”. (Dunántúl, 1930. április 11.)

### **1930. április 15. Pécs-Budapest: 1 óra 10 perc**

Az első közforgalmi repülés 1930. április 15-én valósult meg. E napon megnyílt a magyar határokon belül a légiforgalom. A mátyásfüldei repülőtérrel 1930. április 15-én reggel 8 órakor indult Fokker III. típusú repülőgép 9 óra 10 perckor érkezett Pécsre. Tovább repült 9 óra 40 perckor Kaposvárra, illetve a taszári repülőtérre. Onnét délután visszarepült Pécsre, majd 20 perces várakozás után visszaindult Budapestre, ahol este 5 órakor landolt. A viteldíj Pécs és Budapest között 30, Pécs és Kaposvár között 8 pengő volt. A Magyar Légiforgalmi R.T. a legmodernebb kétmotoros Fokker F III. gépeket állította forgalomba (ilyen gép repült Bécs-Budapest között). Az első járatok 8 személy befogadására voltak alkalmasak.

„Pécsen 1930. április 15-én, kedd délelőtt hatalmas tömeg, zászlódíszben úszó utcák várták a Magyar Légiforgalmi R.T. Pécsre érkező első utasgépét. A reggeli órákban valóságos népvándorlás indult meg a repülőtér felé, gyalogosok, zsúfolt villamosok, autók végtelentelenség sora. A tér minden irányából gyülekeztek és fél 10 óra tájban már végtelenségű embertömeg állt a Magyar Légiforgalmi R.T. piros-fehér-zöld és kék-sárga zászlókkal díszített ideiglenes várócsarnoka előtt. Tíz óra előtt néhány perccel megérkezett Virág Ferenc megyéspüspök is, Gebauer Miklós dr. apát, püspöki irodaigazgató kíséretében. Majd egymást követően érkeztek lovag Vasváry Ferenc egyetemi tanár, Visnya Ernő kincstári főtanácsos, Karlik János tüzérezredes, Matyasovszky-Zsolnay Tibor gyáros és még sokan mások. A Paks környékén 40 kilométeres viharzónába jutott repülőgép 20 perces késéssel érkezett Pécsre. A gép 1 óra 31 perc alatt tette meg első útját Budapest és Pécs között.” (Dunántúl, 1930. április 16.)

A város másik napilapja, a Pécsi Napló, így méltatta az eseményt: „Pécs április 15-én ünnepet ült. Az ünnep azonban, amely a Magyar Légiforgalmi R.T. első utasrepülőgépének fogadására az érdeklődők ezreit gyűjtötte egybe a város által nagy áldozatok árán a repülő leszállására alkalmassá tett szigeti gyakorlótérre, messze túlnőtt a helyi jelentőségeken. Mert a hatalmas acélmadár, nem csupán Pécsnek a fővároshoz egy órányira való eljutását jelenti, hanem a magyar határokon belül megnyílt légiforgalom megindítását is. A Magyar Légiforgalmi R.T. első utasrepülőjének érkezése ma délelőtt 10 óra 10 percre volt jelezve. Jóval a kitűzött idő előtt benépesedett a repülőtér váróházikója előtti terület. Háromnegyed 10-re kétezernél többen gyűltek egybe. A megjelentek soraiban ott láthattuk a város képviselőjében Makay István polgármester-helyettest, Esztergár Lajos, dr., Vörös Mihály, dr. Sebestyén Lajos városi tanácsnokot, Jobszt Valér tiszti főügyészt. A vármegye részéről Fischer Béla alispán, Hoffer Kálmán főjegyző, Huba



Aladár dr. másodfőjegyző jelentek meg. A nagyszámú és előkelő közönség soraiban helyet foglalt pl.: Virág Ferenc megyéspüspök, Vasváry Ferenc dr. egyetemi tanár, Bodrogek Zoltán dr. minisztériumi titkár Budapestről, Staár Ferenc a posta és távírda főigazgatója, Karlik János tüzérezredes, Nagy Elek a pécsi villamos és gázművek igazgatója. A gép érkezési ideje 10 óra 10 percre volt jelezve. Végre 10 óra 30 perckor északkeleti irányból, a Havi-hegy tájékáról vágott át a Magyar Légiforgalmi R.T. csaknem vadonatúj, hollandi gyártmányú Fokkerje a repülőtér felé. A gépből elsőnek Hohenlohe herceg, a Magyar Légiforgalmi R.T. igazgatósági elnöke lépett ki, majd vitéz Keresztes-Fischer Ferenc dr. főispán, Apáthy igazgató, Tomcsányi mérnök és a gépet kísérő három fővárosi hírlapíró szállt ki. A szerencsésen megérkezett első utasok körül a közönség kört alkotott, s azon belül Makay István helyettes polgármester üdvözölte a megérkezetteket.” (Pécsi Napló, 1930. április 16.)

### **Növekvő utasforgalom**

A Pécs- Budapest légiforgalom megindítása nagy érdeklődést keltett. (Dunántúl, 1930. április 23.) Az új lehetőség kezdetben élénk érdeklődést váltott ki, amit az újságok lelkes cikkei is támogattak. Optimistán nyilatkozott Benedek Pál, a Magyar Légiforgalmi Társaság pécsi képviselője is, amikor a távlatokról beszélt: „A mai napon hatvanhét alkalommal szállt le Pécsre a gép. A közönség szeretettel fogadta az új közlekedési eszközt. Nemcsak Pécsről, hanem a környékről /Siklós, Mohács, Barcs/ is sokan igénybe veszik a Pécs-Budapest közti járatot, számosan utaznak Kaposvárra is. A pécsi gépeknek a budapesti mátyásföldi repülőtérrel közvetlen csatlakozása van Bécs felé. Ami még fontos, hogy minden utas esetleges baleset esetén harminkét ezer pengőre van biztosítva.” (Pécsi Napló, 1930. május 7.)

Az üzemszerű rendszerességgel közlekedő légijáratról szóló híradások kedvező képet nyújtottak. „A pécsi-budapesti vonalon mindinkább erősödő utasforgalom lebonyolítása érdekében a Magyar Légiforgalmi R.T. nem zárkózik el azelől, hogy az európai viszonylatban is legnagyobb géptípust, a Fokker F. VIII-ast állítsa be, mely tizenöt utast vihet”. (Pécsi Napló, 1930. május 9.)

Az időjárási viszonyok, a tél beállta a légiforgalom időleges leállítását kívánta. 1930. október 15-én reggel utoljára írta búcsúkövét Pécs városa fölött az utasszállító Fokker. (Pécsi Napló, 1930. október 10.) A Budapest- Pécs légiforgalom 1931. április hó 15-én indult meg ismét.

### **Csökkenő utasforgalom**

Az 1931. április 15-ével induló új forgalmi időszak kezdettől nehézségekkel küzdött. „A lelkes érdeklődés, amellyel Pécs és Baranya vármegye közönsége a Pécs-Budapest repülőjáratok megindulását fogadta, a későbbi időkben teljesen lelohadt. Egészen minimálisra csökkent a Pécs-Budapest repülőjáratok személyforgalma. Ennek a szomorú ténynek az lehet a magyarázata, hogy a leromlott gazdasági viszonyok közepette az utazni vágyó közönség nem tudja megfizetni a harminckét pengős, túl magas viteldíjat, és ezzel a jelentős összeggel szemben nem találja kiegyenlítően elégnek azt a négy-hétórás

időmegtakarítást, amit a repülőgéppel való utazás jelent a személy vagy gyorsvonaton való utazással szemben. 1930-ban közel kétezer volt az utasok száma, míg 1931-ben körülbelül csak száz utas vette igénybe a repülőgépet. Az illetékesek már foglalkoznak az üggyel, hogy miként lehetne ismét népszerűvé tenni a repülőjáratokat. Véleményük szerint a repülőforgalom emelésének egyetlen módja a túl magas vitel-díjak leszállítása. Ha Budapest-Pécs viszonylatban csak húsz-huszonkét pengőt kéne fizetni egy jegyért, a személyforgalom minden bizonnyal rövid időn belül sokszorossá emelkedne. A bizalom kétségtelenül töretlen, miután az eddigi forgalmat száz százalékos biztonsággal és pontossággal bonyolították le. Egyetlen nehézség van, és ez a viteldíjak drágasága. A Magyar Légiforgalmi R.T. nem csak a saját érdekében cselekszik, de egyben szolgálatot tesz a magyar aviatika ügyének is, ha a repülőforgalom viteldíjait legalább a gyorsvonat másodosztályának áráig mérsékli, ezzel újra fellendítve az utasforgalmat”. (Dunántúl, 1931. július 3.)

A gazdasági helyzet azonban ellehetetlenítette a légiforgalmat (Dunántúl, 1933. augusztus 24.). 1931 augusztusában bejelentették, hogy a Magyar Légiforgalmi R.T. Budapest-Pécs repülőjárata szeptember hó 1-én megszünteti üzemét.

A forgalom gazdasági értékelése szomorú következtetésekhez vezetett. „Amikor a „Dunántúl” által kezdeményezett akció eredményeképpen Pécsen megalakult a Pécs-Baranyai Aero Club, s felépült a hatalmas repülőtér és hangár, a teljes sikeres mozgalom egyenes folytatásaképpen megindultak a járatok Pécs – Budapest – Kaposvár között. A járat megindítása kezdetben példátlanul népszerű volt s a gépek százszázalékos biztonság mellett majdnem állandóan zsúfoltan közlekedtek. Később a közönség érdeklődése érthetetlen módon alábbhagyott, város is megszüntette támogatását. Az érdeklődés minimumra csökkenése miatt a járatokat az idén már nem indították meg, s a város élete szegényebb lett egy világvárosi színfolttal. Ha megnézzük az 1933-1934-es év statisztikai adatait a Kaposvár – Pécs – Budapest légijáratokon, akkor feleletet kapunk arra a kérdésre, miért nem közlekedtek ez évben az utasszállító repülőgépek.” (Dunántúl, 1935. szeptember 29.).

1. sz. táblázat: Forgalomkimutatás

	1933 Pécs-Budapest járat	1933 Pécs- Kaposvár járat	1934 Pécs-Budapest járat	1934 Pécs- Kaposvár járat
Érkezett gép	53	53	14	14
Indult gép	53	53	14	14
Repült km	19610	4770	5180	1260
Repült óra	129	35	32	10
Indult utasok	202	Nincs adat	50	Nincs adat
Érkezett utas	214	Nincs adat	56	Nincs adat
Szállított levél	6 kg	1 kg	2 kg	1 kg
Újság	8848 kg.	3101 kg.	Megszűnt a szállítása	Megszűnt a szállítása
Csomag	8 kg.	11 kg.	Nem volt	Nem volt
Személy- poggyász	2711 kg	879 kg.	221 kg.	66 kg.
Áru	191 kg	11 kg.	Nem volt	Nem volt

Forrás: Dunántúl, 1935. szeptember 29.

„A járatok csökkenésének további magyarázata az általános elszegényedés is, bár ezzel szemben a Légiforgalmi R.T. igyekezett olcsó díjszabást adni. Leg-utóbb például a Pécs-Budapest közötti út költsége egyenlő volt a személyvonati másodosztály tarifájával.” (Dunántúl, 1935. szeptember 29.).

### **A postai szállítás lehetősége**

A repülőjárat fenntartására reményt adott a postai szállítás megszervezésének lehetősége. „Mivel az állam magához váltotta a Magyar Légiforgalmi R.T. / Ma-lért / idegen kezekben lévő részvényeit, ezzel a magyar kereskedelmi légiforgalom a teljesen újjá alakulás, az állami alapon való teljes átszervezés útjára jutott. A hír Pécssett is nagy örömet fog kiváltani, mert azt jelenti, hogy ismét megindulna a Budapest- Pécs légiforgalom. Az illetékes kormányhatóság részéről ugyanis kijelentették, hogy a posta, a légiforgalmat is bekapcsolni tervezi szolgálatába, s az országban saját repülőgépeivel és pilótáival, mintegy hat fővonalon: Budapest-Miskolc, Budapest-Szombathely, Budapest-Győr-Hegyeshalom, Budapest-Pécs... stb., rendes személy-, és posta küldeményszállító repülőjára-tokat tervez már a közeljövőben bevezetni. Ez a tervezet azonban csak a most már teljesen elkészült új postatörvény életbe lépése után fog megvalósulni. Miután a posta az említett légi járatokat fogja szervezni, és fenntartani, egyúttal mindennemű levél, csomag, és más egyéb postaküldemény légi szállítására is kizárólagossági jogot fog kapni”. (Pécsi Napló, 1936. szeptember 13.) E tervből nem valósult meg semmi.

### **A repülés máig élő téma**

A pécsi repülés ügye máig eleven téma. A repülőtér adott helyet a katonai repülésnek, a pilótaképzésnek, a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap pécsi kiképzőkeretének, mely sok fiatalnak adott szakmai lehetőséget, hivatást és jövőképet. A repülőtér területe adott lehetőséget egy új városrész, az Uránváros megteremtésének (1955 nyarán még folyt repülés, de ősszel szétbontották a hangárt), a repülés, a repülőkultúra meggyökerezésének.

A pécsi repülés újrakezdésének folyamatos tervei, alkalmi, eddig megvalósult létesítményei (a pogányi repülőtér), az idetelepült repülőgépgyár (2019) és a körvonalazódó képzési háttér reményt adnak a folyamatos megújulásnak, melyben a Pécsi Tudományegyetem is részt vállalhat. Előzményei vannak, hisz a Baranya Pécs Aero Club helyébe 1940. február 25-én a Pécsi Egyetemi Repülő Club (a PERC) lépett. Annakidején a Pécsi Egyetemi Repülő Club (a PERC), folytatva a korábbi együttműködést, elméleti és gyakorlati háttérrel nyújtott a repülésnek. Bár a szervezet keretei, elnevezése változott, a működés és alkalmazás a PERC megnevezés alatt folytatódott. Az akkor készített szűkszavú, de szakszerű elméleti összefoglaló füzet, a vitorlázó repülési útmutatók, a motoros repülés ismeretei jól szolgálták a kiképzést (Krisztián, 1989). Faluhelyi Ferenc egyetemi tanár elnök, Bódossy Mihály egyetemi tanársegéd, ügyvezető elnök és mások lelkesen vettek részt a klub munkájában, az egyetem és a szakoktató-háttér volt egyik biztosítéka a repülés ügyének. A szakmai ismereteket Homér Hanna (Meteorológia), Koczkás Gyula egyetemi tanár (Sárkánytan), Makra Zsolt (Reptérrend), Rábai



Gyula (Repüléstörténet), Szabó Zoltán (Térképtan), Varga Gyula (Műszertan) tanították. A klub 1941-ben 4 géppel 2385 felszállást végzett, több mint 34 órát töltöttek a levegőben.

A pécsi repülés története korántsem feltárt. Az eddigi munkálkodás eredményét számos kiadvány őrzi, de minden bizonnyal sok értékes adat, dokumentum megjelenésre vár. Mindebben kitüntető köszönet illeti azokat, akik e folyamat részesei, a pécsi repüléstörténet feltárói, a hagyományok éltetői.

## Felhasznált források

- Dunántúl, 1929. május 22.
- Dunántúl, 1929. július 25.
- Dunántúl, 1929. augusztus 20.
- Dunántúl, 1929. szeptember 20.
- Dunántúl, 1929. december 5.
- Dunántúl, 1930. február 26.
- Dunántúl, 1930. március 9.
- Dunántúl, 1930. március 11.
- Dunántúl, 1930. április 11.
- Dunántúl, 1930. április 16.
- Dunántúl, 1930. április 23.
- Dunántúl, 1931. július 3.
- Dunántúl, 1933. augusztus 24.
- Dunántúl, 1935. szeptember 29.
- Krisztián B. (1989). *Zöglingtől a Bücker 131.-ig. A PERC (Pécsi Egyetemi Repülő Club). Kézirat. Pécs.*
- Pécsi Napló, 1930. április 16.
- Pécsi Napló, 1930. május 7.
- Pécsi Napló, 1930. május 9.
- Pécsi Napló, 1930. május 9.
- Pécsi Napló, 1936. szeptember 13.