

Kunár György – Moys Péter:

Repülőtéri csendőrség a két világháború között

A légiforgalom kialakulása

Az I. világháború befejezését követően 1920. február 11-én, Budapesten megalakult Magyar Aeroforgalmi Rt. (MAEFORT) 1920. V. 12-én indította első postajáratát Albertfalváról Szegedre, majd ez év folyamán további rendszeres légi posta járatát Budapest és Szeged, majd Budapest és Szombathely között. Rövid öt és fél hónap alatt e két útvonalon összesen 138.107 darab postai küldeményt továbbítottak repülőgéppel. A világháborúban győztes szövetséges hatalmak, az ún. Entente (*antant*) államok, Szövetséges katonai Ellenőrző Bizottsága (SzkEB) 1921. tavaszán megtiltotta a MAEFORT további működését azzal az indokkal, hogy a vállalat katonai célok szolgálatában áll. Az igazsághoz tartozik, és ma már elmondhatjuk, hogy ez így is volt. 1921. december 6-án a MAEFORT-ot felszámolták.

A magyar repülés történetének sajátossága, hogy a rákosmezei kísérletező éveket (1909 - 1914) az I. világháború követte és így az eddig kísérleti- és sporteszközként használt repülőgép azonnal harci eszközzé vált, anélkül, hogy annak békés felhasználása, közlekedési eszközként megvalósulhatott volna. A magyar kormány minden igyekezettel megpróbálta tehát kijátszani a Trianoni békediktátum rendelkezéseit és az első világháború idején kiképezett repülő (műszaki és pilóta) személyzetet és anyagi-technikai eszközöket „jobb időkre” átmenteni. Ezért tehát 1939-ig, a m. kir. Honvéd Légierők nyílt színre lépéséig, a magyar polgári repülés, beleértve az alapképzést biztosító sportrepülést és a forgalmi repülést is, *elsődlegesen* a jövőbeni katonai repülés céljait volt hivatva szolgálni.

Még életben volt Magyarországon a békeszerződésben kimondott repülési tilalom, amikor a Franco - Roumain légiforgalmi társaság 1922. tavaszán megindította Párizs-Strassburg-Prága-Budapest légi járatát, melyet később e vállalat jogutódja a Nemzetközi Légiforgalmi Rt. (CIDNA) 1925-ben Belgrádon és Bukaresten keresztül Konstantinápolyig (Isztambul) meghosszabbított.

E légitársaság felkérésére a m. kir. Posta Központi Távíróhivatal Rádióüzemközpont Repülőtéri Kirendeltsége 1923. márciustól biztosított szolgálatot a Mátyásföldi repülőtéren a repülőterek közötti meteorológiai és forgalmi hírváltás céljából.

A rádiókirendeltség adóállomása Csepel-szigeten volt és a 250 wattos Huth adót Mátyásföldről billentyűzték. A vevőállomást a repülőtéri postahivatal helyiségében telepítették. A vevő-készülék egy egyszerű, visszacsatolt audion kapcsolású készülék volt, kétfokozatú hangerősítővel. A szolgálatot a m. kir. Posta rádiótávírási látták el, elsősorban a repülőterek közötti forgalmazással. Feladatuk volt a repülés-meteorológiai és a repülőüzemi táviratok közvetítése.

1922. március 1-én felállították a mátyásföldi, szombathelyi, szegedi, székesfehérvári és miskolci repülőtergondnokságokat. Ezek működését a Minisztertanács – az adott körülmények között - ideiglenesen 1923. január 1-ig engedélyezte.¹

Erre elsősorban azért volt szükség, hogy a rejtett Légierők alakulatainak elhelyezéséhez „polgári” repülőtéri szolgálatokat biztosítsanak. Egy 1924-ben kelt feljegyzés* szerint:

- a) Repülőtér gondnokság van minden repülőtéren.
- b) Pilótaképző iskola Szombathelyen,
- c) Aero-térképzési kirendeltség Székesfehérvárott,
- d) Repülőgép-javítóműhely Székesfehérvárott,
- e) Repülő-meteorológiai állomás Szegeden (tervezve)

(*Vesztényi Jánostól)

1922. november 17-én a szövetséges hatalmak feloldották a magyarországi repülési tilalmat, a Magyar Királyság 1923. január 1-én visszanyerte légi felségjogát. Rövidesen ezután két magyar légiforgalmi vállalkozást alapítottak Budapesten: a Magyar Légiforgalmi Rt.-t (MLRt.) és a német érdekeltségű AEROEXPRESS-t.

Légiforgalmunk kialakulását kedvezően befolyásolta az, hogy Magyarországot 1923. január 31-én felvették a genfi székhelyű Népszövetségbe.

1923. tavaszán megkezdődtek a Magyar Állami Gépgyár (MÁG) mátyásföldi repülőteréről és a budapesti József nádor Műgyetem előtti alsó rakparti vízirepülő állomásról a séta- és propaganda-repülések a főváros fölé. Ez utóbbiak az AEROEXPRESS Junkers F-13 típusú hidroplánjaival.

A rendszeres légiforgalom 1923-ban e három légiforgalmi vállalat két Budapestet is érintő légivonalán bonyolódott le. Nevezetesen Budapest és Wien között közlekedtek az MLRt. F-III. és az AEROEXPRESS F-13 típusú repülőgépei, míg a CIDNA Budapest és Belgrád között repült „Caudron”-nal.

A légiforgalom növekedése indokoltá tette, hogy a Rádió-kirendeltség önálló rádióadóval rendelkezék. Ezért a Huth adót Csepelről áttelepítették Mátyásföldre, hogy a repülőtéri rádióhivatal a légi járművek fedélzeti rádió-állomásaival közvetlen összeköttetést tarthasson. 1923. májusában az 1250 méteres hullámhosszon, Csepelen üzembe helyeztek egy régebbi, 1 kW teljesítményű rádióadót a légiforgalom kiszolgálására, a vevőállomás azonban végig Mátyásföldön maradt. A Huth adót 1924-ben visszatelepítették Csepelre, és ezzel kezdte meg a m. kir. Posta az első kísérleti műsorszóró adásokat.

¹ Vesztényi János: *A magyar katonai repülés 1920-1945. Kézirat, MSZ 1993/94 közlés 214. o.*

1925-ben azután megindult a rendszeres belföldi légiközlekedés is Budapest és négy vidéki nagyváros: Debrecen, Miskolc, Nagykanizsa és Szeged között, ahol a repülőgépek légipostai küldeményeket, leveleket és újságot szállítottak rendszeresen és esetenként utast is vittek magukkal. A kialakulóban lévő rendszeres légitforgalom megkövetelte a megfelelő földi szolgálatok megszervezését is, beleértve a repülőterek megfelelő kialakítását és felszerelését.

A légügyi hatóság és a repülőtéri szolgálatok megszervezése.

A Minisztertanácstól kapott felhatalmazás alapján a m. kir. Kereskedelemügyi miniszter 45.179/XI-1924 számú rendelete² a Kereskedelemügyi Minisztérium szervezetében felállította a m. kir. Légügyi Hivatalt, amely hivatalosan 1924. április 10-én kezdte meg működését. A Légügyi Hivatal (*a Légierők vezérkarának fedőszerve*) egyben a Kereskedelemügyi Minisztérium V., légitforgalmi (légügyi) szakosztályaként működött, így ebben a minőségében hatáskörébe tartozott a polgári légügyi igazgatás vezetése és ellenőrzése is. Másrészt, mint önálló hivatal (középfokú légügyi hatósági szervezet) végezte az operatív légügyi igazgatási teendőket, ezek között a légi közlekedést kiszolgáló meteorológiai- és később, 1933. március – 1939. június között a *rádióiránymérő szolgálat* megszervezését és ellátását.

1924. december 13-án jelenik meg a Kereskedelemügyi Miniszter 47618/XI-924. számú rendelete a m. kir. repülőter-gondnokságok működési körének megállapítása tárgyában.

1. §

„A m. kir. repülőter-gondnokságok területi beosztása azonos a mindenkori m. kir. csendőrkerületek területi beosztásával, de hatáskörük kiterjed a csendőrkerületek határain belül fekvő azokra a helyekre is, amelyek az állami rendőrség működési területéhez tartoznak. A repülőter-gondnokságok székhelyei – a budapesti repülőter-gondnokság kivételével, amelynek székhelye Mátyásföld, - azonosak a m. kir. csendőrkerületek székhelyeivel.”

„Azokban a csendőrkerületekben, amelyekben repülőter-gondnokság, illetőleg annak hatóságával felruházott valamely intézet vagy szerv nem működik, - a repülőter-gondnokság hatáskörébe tartozó teendőket egy, a m. kir. Légügyi Hivatal kebelében erre a célra kirendelt

előadó látja el.”³ – (*aki egy személyben a repülőter gondnokság vezetője, az oda beosztott „csendőrök” elöljárója is! - mp*)

Tehát, az eddig teljesen „polgári jellegűnek álcázott” repülőter-gondnokságok, egy csendőr-különítménnyel megerősítve, közrendészeti hatósági hatáskört kaptak.

Az SzKEB-nek ezt azzal indokolták, hogy „*a régi polgári személyzet, súlyos szolgálati mulasztásokat követett el, és egy részük el lett bocsátva. Ezek helyett csendőröket állítottak be, és ők majd rendet fognak teremteni.*”

Egyben kihirdetik, hogy a régi személyzet jelentkezhett a csendőrséghez és egyéves próbaszolgálat után, sor kerülhet végleges felvételükre. Nyilvánvalóan ez így egy rejtési lehetőség volt, hogy a Szövetségesek elől elbujtatott Légierők tagjainak egy részét a BM Csendőrség költségvetésében el lehetett helyezni.

Később a repülőtéri őrszolgálatot adó csendőr-különítményeket egy közös parancsnokság alatt, Vezényelt Csendőrsztagba (VECSOG) sorolták.⁴

A m. kir. Légügyi Hivatalnak alárendelt repülőter-gondnokságok, mint első fokú légügyi hatósági szervek működtek. Ezek a Budapest-mátyásföldi és a vidéki (Szombathely, Szeged, Miskolc, Pécs, Székesfehérvár, Debrecen) repülőtereken voltak.

Valamennyi felsorolt repülőtéren az állami érdek, valamint az államvagyon védelme, továbbá a fennálló jogszabályok (*köztük a légiközlekedés szabályai!*) betartásának ellenőrzése a repülőtéri őrszolgálatot (őrzésvédelmet) ellátó repülőtéri csendőr különítmények feladatát képezte.

„A repülőtereken szolgálatot ellátó állomány a következő szolgálati feladatokat teljesítette:

- indító szolgálat
- csendőr ügyeleti szolgálat
- várócsarnok ügyeleti szolgálat
- nagyhangár ügyeleti szolgálat, valamint
- repülőtéri portyázó szolgálat ellátását.

Azonban a szolgálatok, a területi visszacsatolások időszakában, (1940-től) kibővültek: az esetleges rombolócselekmények bekövetkezése miatt a repülőterhez tartozó rádióállomás, a fel- és leszállópálya, a hangárok és egyéb objektumok védelme is a feladatkörébe került.

A repülőtéri szárny Budapest székhellyel működött, mely alá tartoztak a budaörsi és csepeli repülőtéri őrsökön kívül a nagyváradi, kolozsvári, marosvásárhelyi őrsök is.

A háború végére a repülőtéri őrhálózat 19 őrsre terjedt ki, összesen két tiszt és 212 legénységi állománnyal.”⁵

A repülőtéri csendőr különítmények központi parancsnoksága (szárnyparancsnokság és hírközpont) 1924. decembertől 1937 júniusáig Mátyásföldön volt Spyers-Duran Alfréd és Szirtes Ferenc cső. századosok vezetésével.

1937. június 20-tól a szárnyparancsnokság Budaörsön volt Szirtes Ferenc cső. őrgy. vezetésével. Tőle Simonyi József cső. alez. vette át a szárnyparancsnoki teendőket 1941(?) -ben 1943. év elejéig. Ideiglenes szárnyparancsnok lett ekkor Gerencséry Mihály cső. fhdgy. 1943. év végén Dr. Bocsánszky László cső. százados kapott szárnyparancsnoki kinevezést Budaörsre és Gerencséry cső. fhdgy. lett a helyettese.⁶

² Megjelent a Budapesti Közlöny 1924. évi 82. számában

³ Magyar Aviatikai Évkönyv 1929. 15. melléklet.

⁴ MVesztyényi János. *im. MSZ 1993/4 215. o.*

⁵ v. Kiss Gábor *m. kir. csendőr főhadnagy visszaemlékezése. (A m. kir. Csendőrség története*

⁶ HADITUDÓSÍTÓ 2010/4. szám 37. o. Rövid szemelvények a reptéri csendőrség tevékenységéről.

A mátyásföldi repülőtéren a repülőtéri csendőr különítményen kívül a következő állami szervek működtek, teljesítettek szolgálatot: az útlevel ellenőrzést végző rendőri közegek, a vámkirendeltség, a postahivatal, a meteorológiai kirendeltség és a postai rádió-kirendeltség. A felsoroltak közül a csendőr különítmény, valamint a repülés-meteorológiai szolgálat a *Légügyi Hivatal felügyelete alá tartozott*.⁷

Repülőtéri csendőr különítmények (cső. őrsök) voltak még: Csepelen, majd 1940-től Kolozsváron, Marosvásárhelyen, Nagyváradon és Szombathelyen.

A szolgálatot csendőr egyenruhában ellátó személyzet egy része tulajdonképpen katonai repülő volt, de a békeszerződés korlátozásai⁸ miatt ilyen bújtatott szervezetben működtek. A magyarországi repülőterek és egyéb leszállóhelyek a területileg illetékes *repülőtér-gondnokság*, illetve a 121.149/eln.VI.C 1924. B. M. sz. rendelet alapján a repülőtér-gondnokság feladatát ellátó repülőtéri csendőr-különítmény parancsnokság felügyelete és ellenőrzése alatt álltak. A repülőtéri csendőr-különítmény egyúttal egy-egy repülőtér igazgatását is ellátta, amelyen települt.

A repülőtéri csendőr-különítmény légirendészeti hatásköre azonban nem csak a repülőterekre, hanem a gondnokság által felügyelt egész ún. „*Csendőrkerület*”-re kiterjedt. A 47.618/1924 K.M. rendelet az ország területét a csendőr igazgatási kerületek⁹ mintájára, azokkal megegyezően, hét repülőtér-gondnoksági területre osztotta fel. (Budapest, Szombathely, Szeged, Miskolc, Pécs, Székesfehérvár, Debrecen)

A m. kir. Légügyi Hivatal a repülőtéri csendőr különítmények útján gondoskodott a *légiforgalom szabályozása* tárgyában hozott törvény¹⁰ rendeletek, továbbá repülőtér rendtartási és üzembiztonsági szabályok betartatásáról.

A repülőtérrel induló repülőgépek felszállása csakis a csendőr hozzájárulásával történhetett! A repülőtéri csendőr különítmények saját működési területükre vonatkozó alkalmi le- és felszállási engedélyeket önállóan adhattak ki. Természetesen a nemzetközi és belföldi menetrend szerinti repüléseket a m. kir. Légügyi Hivatal engedélyezte előzetesen.

A *repülőtérrendet* a Légügyi Hivatal által kinevezett *repülőtér-vezető* (egyben a helyi csendőr kirendeltség szolgálati előljárója) állította össze és az a Légügyi Hivatal jóváhagyásával lépett érvénybe.

Egy közforgalmú repülőtér rendtartási szabályai – *többek között* - a következőkre kellett, hogy kiterjedjenek:

- a repülőtér nappali és éjszakai őrszolgálatának ellátása;
- a légijárművek személyzetének a repülőtéri Csendőrparancsnokság által történő eligazítása a légijárműveknek a földön és a levegőben követendő magatartásáról;
- a repülőtér tűzvédelmi utasítása; stb.

A *repülőtéri ügyeleti szolgálat* általában napkeltétől- napnyugtáig terjedt, illetőleg, amennyiben a repülőtéren éjszakai forgalom is volt, (pl. Mátyásföldön 1931-től), úgy ügyeleti szolgálatot éjszaka is kellett tartani.

„Az ügyeletes (*repülőtéri csendőr*) szolgálatának tartama alatt személyesen felelős a rendért és a helyes ügymenetért. A repülőtéren rajta kívül a forgalmi idő alatt állandóan legalább egy utasgép kiszolgálásához elegendő szerelő személyzetnek kell készenlétben lennie, és az időjárás jelentéseket felvevő rádiótávírásznak, továbbá egy, az elsősegélynyújtásra kiképzett egészségügyi közegnek kell szolgálatot teljesítenie. Az útlevel ellenőrző (*rendőr*) és vámigazgatási közegnek csak a külföldre indított és a külföldről érkező repülőgépeknél kell jelen lenniük, és amíg ők a repülőgép utasait és rakományát nem ellenőrizték, az ügyeletes a repülőgépet nem indíthatja el.

A *repülőgépek indítása* (a mátyásföldi repülőtéren) a forgalmi épület előtti betonlapról történik. Indítás előtt az ügyeletes közeg megvizsgálja a repülőgép és a személyzet okmányait, melyek nélkül a repülőgép a repülőteret nem hagyhatja el. A *repülőgép indítása zászlójelzésekkel* történik. Az indulási jel megadása után a felszálló repülőgép széllel szemben startol és a repülőtér szélétől számított legalább 500 méter távolságra egyenes vonalban kell repülnie, ha azonban a felszállás irányában sűrűn beépített terület van, úgy már előbb balra fordulhat a repülőgép. Második repülőgép addig nem indítható el a repülőtérrel, amíg az előbbi repülőgép a megfelelő, kb. 200 méter magasságot el nem érte. A repülőtér felett, valamint ennek szélétől számított 1000 méteren belül és 1000 méter magasság alatt a repülőgép a fordulókat balra köteles végrehajtani! A repülőgépek a repülőtérre való leszállásuk előtt a repülőtér felett balkört kötelesek repülni.

A repülőtéri csendőr különítmény a repülőtéren végzett helyi és helyközi repülésekről *forgalmi naplót* és azon kívül a repülőtéren történt fontosabb eseményekről *eseménynaplót* köteles vezetni. Az állami repülőterek használatáért járó fel- és leszállási illetékeket és tárolási díjakat a m. kir. Légügyi Hivatal állapítja meg. Az illetékek, és díjak beszedéséről a csendőr különítmény gondoskodik.”¹¹

A fenti rendelkezésből megállapítható, hogy forgalmi repülésünk kezdetén a légirendészeti és a légiforgalmi irányítási tevékenység egyet jelentett, illetve nem vált el egymástól, amiért is mindkét feladatot egyként a repülőtéri csendőr különítmények látták el. Figyelemre méltó azonban, hogy a repülőtéri csendőr különítmények nem a csendőrkerületek, hanem a m. kir. Légügyi Hivatal alárendeltségébe tartoztak, fizetésüket azonban a BM költségvetéséből fedezték!

⁷ A repülőtéri rádiószolgálatot 1923-1933-ig a m. kir. Posta, majd 1933. március 1-től 1939. június végéig a LúH és 1939. júliustól ismét a m. kir. Posta látta el.

⁸ A Trianoni Békeszerződés 35.000 főben állapította meg a magyar honvédség létszámát és csak a belső rend fenntartására alkalmas fegyverzettel szerelhetők fel. Légierővel Magyarország nem rendelkezhetett.

⁹ Lásd a 6. oldalon

¹⁰ 1921. évi XXXIII. tc. (a Trianoni Békeszerződésről)

¹¹ Magyar Aviatikai Évkönyv - 1929. 149. oldal

1939-ig, a m. kir. Honvéd Légierők nyílt színre lépéséig, azonban meg kell különböztetni a repülőtér gondnoksághoz tartozó csendőr szakközegek (a rejtett Légierők katonái) és az őrszolgálatot ellátó csendőrpilóták tevékenységét. A budaörsi repülőtéren őrszolgálatot teljesítő csendőröket pl. az albertfalvai csendőrpilótáról vezényelték ki szolgálatba. (VECSOG)¹²

Kaiser Ferenc: A m. kir. Csendőrség története a két világháború között c. művében részletesen taglalja a csendőrség szervezeti felépítését. Ebben a repülőtéri csendőr-különítményekről viszont összesen csak ennyi áll:

„Repülőtéri csendőr-különítmények: A húszas években Magyarországon is megindult a polgári légiforgalom, és szükségessé vált ennek ellenőrzése. 1926-tól* kezdtek felállítani az első repülőtéri különítményeket, amelyekhez általában 2 – 3 tiszt tartozott.” (i. m. 63. old.) *v.ö. 2. oldalon 1924!

Ugyancsak a RUBICON Történelmi Magazin 2010/1 számában „A Csendőrség története 1881-1945” címmel mutatja be részletesen a m. kir. Csendőrség szervezetét és működését. Ebben a 23. oldalon a következő képen tesz említést a repülőtéri csendőrségről:

„1944. október 15-én mind a csendőrség, mind a honvédség télen maradt. Az egyetlen határozott csendőr, vitéz Király Gyula cső. ezredes, a Belügyminisztérium közbiztonsági osztályának vezetője volt, aki ifjabb Horthy Miklós elrablásáról értesülve parancsot adott az államhatár menti őrsőknek és a repülőtéri csendőr-különítményeknek a határátkelők lezárására.” (kiemelés tőlem: mp)

Epizód:

„B. Sándor postai segéd ellenőr, rádiótávíráshoz 1930. aug. 17-én részben a repülőtéri Rádió-kirendeltség, részben a repülőtéri védőhelyiségében, részben állapotban botrányokat okozott. Mészáros Péter cső. alhadnagyot és az Imperial Airways itteni angol képviselőjét Mr. Hood-ot személyükben megsértette. Ezután Szirtes Ferenc cső. százados Balogh Sándor leváltását kérte.

A Budaörsi m. kir. Távíró- és Távbeszélő Igazgatóság B. Sándort visszarendelte és súlyos fegyelmi büntetésként a m. kir. Posta kötelékéből elbocsátotta.”¹³

„A Repülőtéri csendőr-különítmény parancsnokság Mátyásföldön székel. A csendőr-különítmény első parancsnoka Szirtes Ferenc cső. szds. volt. (1937-ben őrnagy a budaörsi repülőtéren, 1942. áprilisban nyá. cső. őrgy.). A csendőrök sokat segítettek a trianoni tiltások miatt titkos sport- és katonai repülés ügyeiben.

A repülőtérről csak a csendőrök engedélyével lehetett felszállni. Ők ügyeltek az utasok poggyászáira, szükség esetén a bűncselekmények kivizsgálására és felderítésére is ők voltak az illetékesek. Feladatukhoz kellő intelligencia, szakértelem és kultúrát, tiszteletet parancsoló megjelenésre, sőt nyelvtudásra is szükség volt. (Az egyik csendőr tiszthelyettes Budaörsön pl. nyolc nyelven beszélt folyékonyan.) A repülőtéri csendőr egyszerre volt hatósági személy, jogász, nyomozó, repülésirányító, és idegenforgalmi propagandista, aki a turistákat tájékoztatta Budapest és Magyarország szépségeiről, látványairól.”¹⁴

A m. kir. csendőrség kerületi beosztása – 1926



Forrás: A m. kir. csendőrség zsebkönyve 1927. 98-191. o. Történelmi világlátás, Kartográfia Vállalat, Bp. 1991. 133. o.

A m. kir. csendőrség kerületi beosztása – 1944



Forrás: Molnár Judit: Zsidósors az V. szegedi csendőrkerületben 1944-ben

¹² Bogdánzky József postaműszaki mk. visszaemlékezése.

¹³ Forrás: Budaörsi m. kir. Távíró- és Távbeszélő Igazgatóság, Budapest, VIII. Mária Terézia tér 17/19, valamint a M. kir. Postahivatal (Rádióállomás) Mátyásföld-repülőtér 1927-1930. évi iratanyaga, 14. kisdoboz

¹⁴ Gibás Andor feljegyzése.



*Korabeli képeslap a Mátya-terri repülőtérrel. (Gibás Archív)
Középen a csendőrparancsnokság (repülőtér-gondnokság) épülete.*



*A National Geographic riporterei a mátyásföldi repülőtéri csendőrparancsnokság
(repülőtér-gondnokság) épülete előtt 1932. június (Gibás Archív)*



*A KLM - Royal Mail Fokker XII. gépe Mátyásfüldön 1933. május 26.
Felirat a kép hátoldalán: A repülőgép előtt Bérczes cső. törzsőrmester áll. (Kunár Archív)*



*Luft Hansa „Pfeil” Junkers Ju-160 Mátyásfüldön.
A repülőgép előtt Bérczes cső. törzsőrmester áll „az útlevél ellenőrzést végző,
kardot viselő rendőr” és a „vámigazgatási közeg” között. (Kunár Archív)*

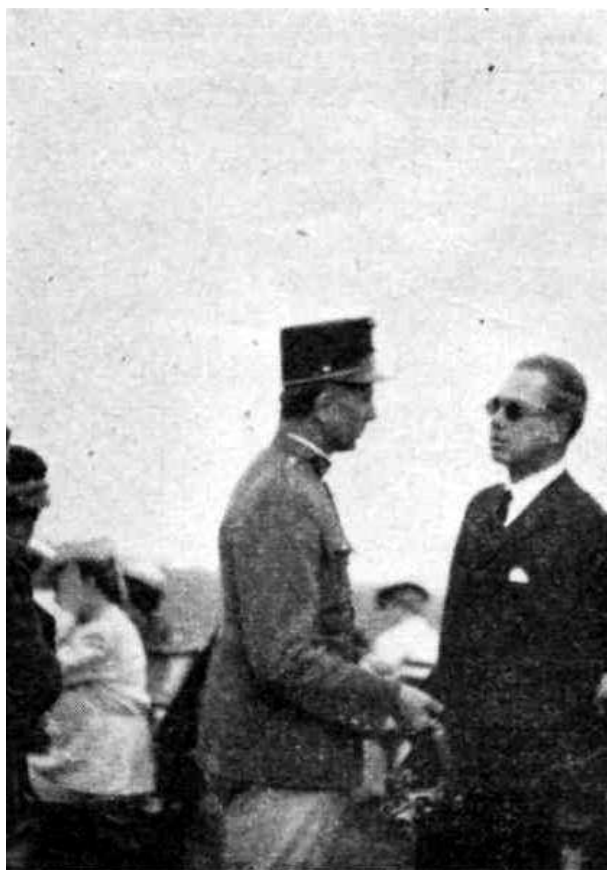


*Savoia-Marchetti S73 Venezia- Vienna- Bp Ala Littoria S.A. 332. sz. vonal I-PISA gépe Mátyásfüldön 1937 ápr. – május
(Kunár Archív)*



*Savoia-Marchetti S73 Venezia- Vienna- Bp Ala Littoria S.A. 332. sz. vonal I-PISA gépe
Mátyásfüldön 1937 ápr. – május (Kunár Archív)*

A Magyar Szárnyak I. évf. 7. számában (1939. július) közölt tudósítást a június 4-én vasárnap Győrben megtartott repülónapról. A tudósítás végén fényképet közölnek Szirtes Ferenc csendőr őrnagyról, a lap munkatársáról, amint Albrecht királyi herceggel beszélget.



A Magyar Szárnyak II. évf. 1940. decemberi számában „A MAGYAR CSENDŐR ÉS A REPÜLÉS” címmel számol be a budaörsi repülőtéren tevékenykedő csendőrök tevékenységéről.

„Aki egyszer a repülőtéren csendőrséghez kerül, nem lehet „elcsalni” onnan.

- *Miért van ez?* – kérdezzük Szirtes őrnagyot. - *Mi az oka annak, hogy még a szabadidejüket is mindig a repülőtéren töltik el a csendőrök?*
- *Az, - feleli -, hogy ez a szolgálat valamennyiünk számára „édes méreg.*

Egyszerűen nem tudnak megválni a repülőtér életétől.” (Magyar Szárnyak 1940. dec.)

Itt szeretnék még köszönetet mondani Kunár Gyuri kollégámnak és barátomnak, akinek jóvoltából elolvashattam az 1929. évi Magyar Aviaticai Évkönyvet (*József királyi herceg előszavával*) és ebből többet sikerült megtudnom a két világháború közötti repülőtéren csendőrségről, mint a többi felsorolt történeti szakirodalomból összesen. Ugyancsak Gyuri adott e cikkhez olyan, máshol még sohasem közölt fényképeket a mátyásföldi repülőtéren csendőrökről szolgálatteljesítés közben, amelyek méltó emléket állítanak ezeknek a kitűnő felkészültségű embereknek.

Valamikor magunk is úgy jártunk szolgálatba a repülőtéren, hogy az életünk többi részét ahhoz igazítottuk, mert az volt mindig az első! Olyan egykori postai rádiótávírásszoktól és repülőktől tanultuk meg a szakmát és a szolgálati fegyelmet, akik még „a régi világban” kezdtek, ahol nem hirdette tábla, hogy „Nálunk a munka becsület és dicsőség dolga!” mert e nélkül is végezte mindenki a kötelességét, miközben amit tett, az egyben legkedvesebb elfoglaltsága is lehetett. Kevés ember dicsekedhetett ezzel, hogy ilyen munkát végezhet.