

TÓTH BÁLINT

EMLÉKEK A FRANCIA-ROMÁN LÉGIFORGALMI RÉSZVÉNYTÁRSASÁG MAGYARORSZÁGI MŰKÖDÉSÉRŐL

Az első világháború hatalmas technikai fejlődést hozott a repülésben, a béke beköszöntével pedig szinte azonnal megjelent az igény, hogy a repülőgép immár a mindennapi élet, azaz a közforgalom és a kereskedelem kiszolgálója legyen. Európa-szerte sorra alakultak a jelentős állami támogatásokkal bíró légiforgalmi társaságok, amelyek útvonalai hamarosan behálózták az egész kontinenst. Magyarországon azonban teljesen más helyzet állt fenn. 1920. június 4-én Magyarország a versailles-i Nagy-Trianon kastélyban aláírta az első világháborút lezáró békeszerződést, amelyben a légügyre vonatkozó aránytalanul szigorú rendelkezések következtében egy időre megszűnt a háború után épp csak szárnyait bontogató hazai közforgalmú repülés.¹ Ezzel szemben egy külföldi vállalat, a Francia–Román Légiforgalmi Részvénytársaság (*Compagnie Franco–Roumaine de Navigation Aérienne* – CFRNA) indíthatta el a nemzetközi légiforgalmat, miután a magyar kormánytól egy szerződés keretében engedélyt kapott, hogy a Bécs–Budapest–Belgrád vonalon menetrendszerű repülőjáratot üzemeltessen. Az 1921. január 27-én – tehát a békeszerződés ratifikálása előtt – aláírt megállapodástól a kormány azt remélte, hogy a cég saját működése érdekében a békeszerződés légügyi rendelkezéseinek enyhítéséért közben fog járni a francia kormánynál vagy a Szövetségi Katonai Ellenőrző Bizottságnál.² Ez azonban nem így történt, így ezek után nem volt meglepő, hogy amikor az országban a kormánypropaganda által gerjesztett

¹ A békeszerződést csak egy évvel később, 1921. július 26-án ratifikálták. Ebben a légügyre vonatkozó rendelkezések csak a katonai repülést tiltották meg, gyakorlatilag viszont a polgári repülést is sújtották. A szerződés V. részének III. címében a 131. cikkely kimondja, hogy a szerződés életbelépését követő „hat hónapon át Magyarország területén tilos a légi járóművek, légi járóműrészek, légi járómű-motorok és légi járómű-motorrészek gyártása, behozatala és kivitele.” E rendelkezés különösen azért volt súlyos, mivel a szerződés légügyi határozatai végrehajtásának felügyeletére létrehozott Szövetségi Katonai Légügyi Ellenőrző Bizottság minden repülőeszközt katonainak minősített és megsemmisített, így attól a néhány szétszerelt és elrejtett repülőgéptől eltekintve, Magyarország szinte teljes repülőgép-állománya elpusztult, miután pedig tiltva volt a gépgyártás, illetve a behozatal, ezzel maga a repülés is megszűnt L.: Zeidler Miklós (szerk.): *Trianon. Nemzet és Emlékezet*, Osiris, Budapest, 2003, 202. p.

² EPERJESI László: Magyarország nemzetközi légügyi kapcsolatai 1920–1938 között, In: *A Közlekedési Múzeum évkönyve XI. 1999–1998*, Közlekedési Múzeum, Budapest, 1999, 267. p.

irredentizmus és revizionizmus uralta a közhangulatot³, nem nézték jó szemmel, hogy egy francia–román vállalat kap koncessziót nemzetközi légvonal létesítésére, miközben a békeszerződésnek köszönhetően az antant hatalmak tönkretették a háború és a forradalmak után lassan megélénkülő magyar aviatikát. Ebben az ellenséges közegben kellett a külföldi cégnek megkezdenie a budapesti állomásának kiépítését, majd a járatok üzemeltetését, amivel jelentős szerepe jutott a hazai közforgalmú repülés alapjainak megteremtésében. Bár erre nyilvánvalóan elsődlegesen a cég saját érdekei vezették, mégis ezáltal az ország és egyben a főváros bekapcsolódhatott a nemzetközi légiforgalomba, emellett elhozta azt a nyugati repülési kultúrát és szabályrendszert, ami a háború elvesztése miatt hazánkat addig elkerülte. Nem mellékes az sem, hogy számos magyar repülési szakember, illetve pilóta itt kezdte vagy folytathatta pályafutását, de mellettük még sokan mások is munkalehetőséghez juthattak itt a háborút követő szűkösebb években. Ezért is lehet fontos e vállalat magyarországi működésének megismerése, másrészt ez a téma a magyar repüléstörténeti munkákban kevésbé érintett.⁴ A részletes bemutatásra azonban itt sem kerülhet sor, mert erre a magyar források mellett csak a francia külügyi levéltárban a légiforgalommal kapcsolatos iratok és a hadilevéltárban a budapesti attasé jelentéseinek feldolgozásával lenne lehetőség. Ezért jelen íráshoz – amelynek célja, hogy egyfajta kiegészítést adjon a francia–román vállalat működésének történetéhez – elsőszámú forrásként dr. Szilber József visszaemlékezéseit és jegyzeteit használtam fel,⁵ aki a magyarországi megjelenésétől kezdve a cég alkalmazottja, majd később igazgatója volt egészen a

³ ZEIDLER Miklós: *A magyar irredenta kultusz a két világháború között*, Teleki László Alapítvány, Budapest, 2002, 81. p.

⁴ A Francia–Román Légiforgalmi Rt. hazai működését érintő munkák közül kettő emelhető ki, az egyik az 1977-ben kiadott, Csanádi Norbert, Nagyváradai Sándor és Winkler László szerzők által írt *A magyar repülés története* című monográfia (L.: 9. jegyzet), ahol az 1921-es szerződés pontjai, majd az újabb engedélyokirat pontjai olvashatóak. A másik dr. Eperjesi László fentebb idézett tanulmánya, amelyben a két világháború közötti nemzetközi légügyi kapcsolatokat elemzi igen alaposan. Itt szintén előkerül a CFRNA szerződése, de emellett röviden ismerteti a cég létrejöttét is. Meg kell még említeni Som Krisztián saját kiadású, online szabadon hozzáférhető könyvét is, amely *A magyarországi légi határforgalom és ellenőrzése a kezdetektől 2019-ig* címmel jelent meg. A szerző a repülés kezdetétől egészen Covid-19 járvány okozta válságig tárgyalja a légiforgalom működését, azon belül is a határellenőrzést, közte a Mátýásföldi repülőtér történetét és a CFRNA járatindítását. A Szabó József szerkesztette kétkötetes *Repülési Lexikonban* nem kapott külön szócikket a társaság, helyette az Air France szócikk alatt említik meg, mint jogelődöt, illetve, hogy Magyarországon is volt állomása.

⁵ Korábban a Francia–Román Légiforgalmi Rt. budapesti állomás létrehozásának bemutatásához használtam fel Szilber József hagyatékát, kifejezetten az állomás kiépítésének és járatok megindításának körülményeire, illetve ezek előzményeire koncentráva, erről bővebben L.: TÓTH Bálint: Szilber József visszaemlékezése a Francia–Román Légiforgalmi Rt. budapesti állomásának létrehozásáról, *Közlekedés és Technikatörténeti Szemle*, 2020, 263–293. p.

második világháborúig, így személyes élményei által közelebről nyerhetünk betekintést a Francia-Román Légiforgalmi Rt. működésébe. Szilber emlékiratait a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívuma őrzi, ahol két nagyobb gyűjteményben, a Kézirat-, illetve a Feljegyzések és levelek Gyűjteményében találhatóak meg. Emellett jelentős mennyiségű fényképanyag (353 db. fényképpozitív és 3 db. fényképalbum) is a hagyatékát képezi, ami a Történeti Fényképgyűjteményhez tartozik. A hagyaték láthatóan nincs egy iratanyagként kezelve, amely egyrészt a Múzeum korábbi évtizedeiben alkalmazott rendezési módszereiből, illetve a hagyaték részeinek eltérő ajándékozási idejéből fakadhat. Miután Szilber visszaemlékezéseinek többsége 40-50 évvel az események után íródott, akadhatnak bennük pontatlanságok, hiányosságok, ezért is igyekeztem e forrásanyagot kiegészíteni, pontosítani a levéltári, szakirodalmi, illetve a korabeli sajtó forrásaival.

A következőkben olyan eseményeket próbálok felidézni, amelyek jelentősek volt a CFRNA magyarországi történetében és amelyeket Szilber is külön kiemelt a jegyzeteiben. Mindezek előtt azonban röviden ismertetem a légitársaság megalapítását, illetve Szilber József életútját a vállalatnál történő alkalmazásáig.

A CFRNA budapesti állomásának kiépítése, Szilber József alkalmazása

A Francia-Román Légiforgalmi Társaságot 1920. április 23-án alapította közösen a francia állam és a bukaresti kereskedelmi bank, a Marmorosch Blank et Cie. Bank, azzal a céllal, hogy Párizs és Bukarest, illetve később Konstantinápoly között rendszeres légi járatot indítson. A 99 évre létrejött vállalat székhelye Párizsban létesült, alaptőkéje 10 millió frank, feladata pedig levelek, áruk és személyek légi úton történő szállítása volt minden országba. A cég igazgatóságának az élén Maurice Duval tábornok állt,⁶ aki az első világháborúban a francia légierő tisztjeként szolgált. Még a megalakulás évében kiépült a francia főváros és Prága között a légi vonal Strasbourgon keresztül, Prágából 1921. április 12-ére pedig egy további mellékvonal Varsóba.⁷ Szintén 1921-ben megkezdődött a felkészülés a teljes vonalon haladó légi forgalom megindítására, így október 10-én két francia pilóta, M. M. Deullin és de Marmier a francia fővárosból Konstantinápolyba repültek, hogy felmérjék az útvonalat. Az út során szinte az összes leendő, illetve már működő állomáson leszálltak,

⁶ Budapest Főváros Levéltára (BFL), VII.2. e. 22936. 3062 kd. Szajna megyei kereskedelmi törvényszék. Másolat a név szerinti cégjegyzékben foglalt bejegyzésekből (hivatalos magyar fordítás).

⁷ DAVIES, Ronald Edward George: *A history of the world's airlines*, Oxford University Press, London, 1964, 30. p.

azaz Strasbourgan, Prágában, Budapesten, Belgrádban és Bukarestben. Az 1770 mérföldes távot összesen 17 óra alatt teljesítették.⁸

A szakaszosan kiépülő vonalon a cég hamarosan megkezdte a budapesti állomás kiépítését is. Már 1920 végén megindultak a tárgyalások a magyar kormánnyal míg végül 1921. január 27-én aláírták a szerződést. A megállapodás létrejötténél azonban figyelembe kellett venni a békeszerződés légügyi határozatait, így a magyar államnak köteleznie kellett magát, hogy a társaság monopóliumot kap a Bécs–Budapest–Belgrád vonalra, díjmentesen használhatja a hangárokat és a mátyásfüldi repülőteret, mivel ugyanolyan kedvezmények illetik meg az antanthatalmak légi eszközeit, mint a magyar repülőket. Ezzel szemben a francia–román cég szerződésbeli vállalásai között az állt, hogy megvalósítja a rendszeres légi forgalmat Párizs és Budapest között 1922. május 1-jéig, és a vonalon évente legalább 200 napon repül, a magyar ipar részére rendeléseket biztosít (kivéve a motorokat illetően), a budapesti képviseleténél a személyzetnek 60%-ban magyarnak kell lennie, az állampénztár részére pedig 100 ezer frankot helyez el biztosítékkul.⁹ A szerződés előtti tárgyalások során a franciák megpróbálták szubvenciót is kiharcolni a magyar államtól, ám ezt a magyar kormány visszautasította.¹⁰ Ez utóbbi kudarc ellenére is látható, hogy a CFRNA számára jóval előnyösebb volt e szerződés, mint a békeszerződés által kiszolgáltatott magyar fél számára.

A légitársaság tehát a mátyásfüldi repülőtéren rendezkedhetett be, ahol a korábban oda települt Magyar Általános Gépgyárhoz tartozó kőhangárt vehette használatba díjmentesen. Emellé építtetett még két fából készült hangárt, az egyiket a repülőgépmotorok, a másikat pedig a repülőgép-sárkány javítására, az üzemanyag elhelyezésére pedig egy földalatti tároló készült. A kőhangár épületéhez tartozott még néhány kisebb raktár-, illetve iroda helyiség, ahol többek között a műszaki irodát alakították ki.¹¹

A budapesti fiók irodája kezdetben az ugyancsak francia M de Brousse szállítmányozási cégnél kapott helyet ideiglenesen a Hold utca 25. szám alatt, majd később a Vörösmarty tér 3. szám alatti Kasselik-ház egyik üzlethelyiségebe költözött. A budapesti képviselet igazgatója ekkor de Langlade, míg a műszaki szolgálat vezetője M. Chain volt.¹² Utóbbin keresztül került áprilisban a vállalatához Szilber József is, mint rádió-meteorológus.

⁸ Aircraft Year Book 1922, Aeronautical Chamber of Commerce of America Inc., New York, 1922, 75. p.

⁹ CSANÁDI Norbert – NAGYVÁRADI Sándor – WINKLER László: *A magyar repülés története*, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1977, 217. p.

¹⁰ Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (MMKM), Kéziratgyűjtemény (KEZGY) 117, SZILBER József: *Légiközlekedés Magyarországon*, 6. p.

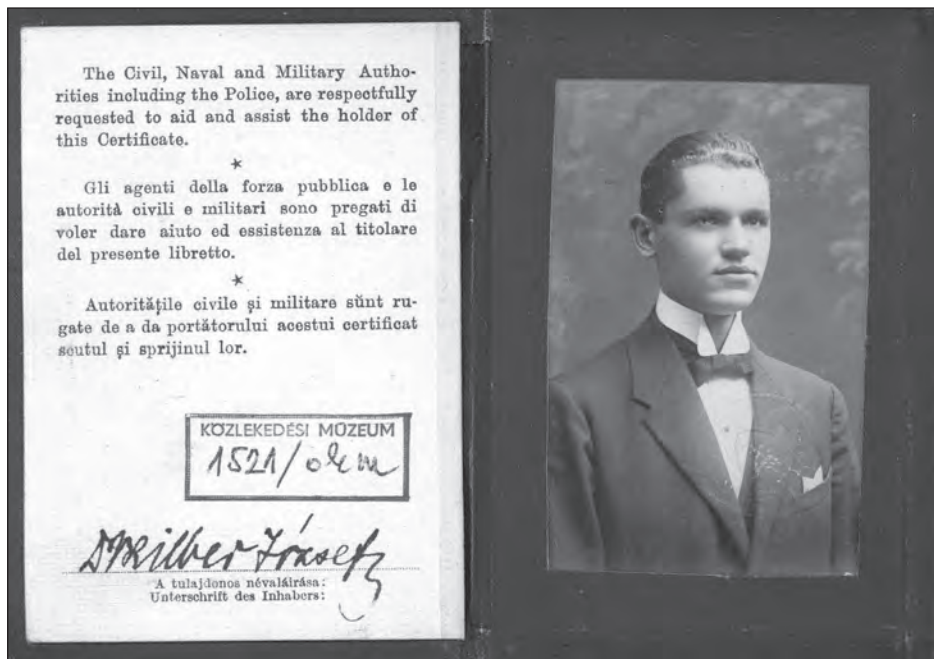
¹¹ *Uo.*, 8. p.

¹² MMKM, Feljegyzések és levelek gyűjteménye (FLGY) 50, *Légügyi fogalmazványok*, SZILBER József: *50 éve indult meg Magyarországon a nemzetközi közlekedés* (1972. máj. 1.), 1–2. p.

Szilber József 1891. december 30-án született Szabadkán. Iskoláit először rövid ideig Zomborban, majd 1897-től Lugoson végezte. E két városba édesapja, Szilber Ignác áthelyezését követően költöztek, aki a vasútnál dolgozott mint mozdonyfelvigyázó¹³, majd fűtőház-vezető. A jeles érettségije után 1909-től a Budapesti Tudományegyetem természettrajz-földrajz, majd kémia szakos hallgatója lett és felvették az Eötvös Kollégiumba. A természettrajz-földrajz szakos tanári diplomáját 1913-ban szerezte meg. Közben elvégezte a kereskedelmi szaktanár képzőt, ahol kereskedelmi földrajz-, áruismeret és kémia szakos tanári oklevelet kapott. Az egyetemi évek szüneteiben asszisztensként dolgozott a Földrenghési Obszervatóriumban. 1913-ban részt vett az első magyar adriai tengerkutatóban, amelynek dr. Kövesligethy Radó jóvoltából – aki az expedíció tudományos vezetője volt és egyben Szilber professzora – mint hidrológus, térképész és csillagász lehetett a tagja. Ezt követően a Magyar Királyi Tanárképző Intézet gyakorló főgimnáziumában volt gyakorló tanár, ahol természettrajzot tanított az első évfolyamosok számára.

1. kép

Szilber József 1918. november 15-én kiállított Léghajóvezetői igazolványának fényképes oldala



Forrás: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Okmánygyűjtemény, 1521.

¹³ Magyarország Tiszti cím- és névtára. 1897, Országos Magyar Királyi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1897, 400. p.

1914-ben kitört az első világháború, így hamarosan behívták katonának. A salzburgi 59. gyalogezrednél kezdte meg katonai szolgálatát, ahol tüzér önkéntesi képzést kapott. Az orosz frontra került, részt vett a harcokban, míg betegsége miatt 1915 januárjában visszavonták a harcterről. Tiszti iskolába küldték, amely elvégzése után kiképző lett. Ekkor jelent meg a felhívás, hogy a végzett tisztiiskolások részére légi iskola nyílik, ahova Szilber is jelentkezett. 1915 szeptemberében ismét az orosz frontra vezényelték, itt kapta már meg az értesítést, hogy megkezdheti a léghajós kiképzést. Ezt követően, mint ballonos tüzérségi megfigyelő 17 hónapot töltött az olasz fronton Doberdónál, majd átkerült újra az orosz frontra. 1917-ben a traiskircheneri léghajós iskolába vezényelték, ahol meteorológiát, légifényképezést és csillagászatot tanított. A háború végével 1918 novemberében a bécsi forradalom után visszatért Budapestre, de csak 1919 februárjában szerelték le. Ekkor középiskolai tanárként helyezkedett el és a Magyar Tudományegyetem Földrendgési Observatóriumába osztották be. A Tanácsköztársaság ideje alatt a Marx–Engels Munkás-egyetemen lett előadó, ahol földrajz és fizika előadásokat tartott. A rendszer bukása után ellene is fegyelmi eljárást indítottak, de végül felmentették, a Magyar Földrajzi Társulattól azonban kizárták, mint az „elkommunizált” társulat egykori direktorát.¹⁴ Ekkor úgy érezte, hogy többé már nem taníthat, egyetemi karrierjének vége szakadt. Így került 1922 elején a Magyar Mezőgazdasági Vegyipar Rt. újonnan létrehozott magyaróvári műtrágyagyárához, ahonnan azonban rövid időn belül a Francia–Román Légiforgalmi Rt.-hez szerződött.¹⁵

A meteorológiai szolgálat megszervezése

Míg a nyugat-európai győztes hatalmak légi közlekedésében ekkorra már kiépült a rendszeres forgalmat biztosító korszerű infrastruktúra és modern földi kiszolgáló berendezések rendszere, addig ez Magyarországon a háborút követő nehéz viszonyok miatt szinte teljesen hiányzott. Ezek létrehozása a francia-román vállalatra várt, amit természetesen a cég saját költségéből kellett megteremtenie, miközben ne felejtjük, hogy Magyarországtól nem kapott szubvenciót. A légiforgalom megindulása előtt így Szilbernek első, és talán legfontosabb feladatai közé a telefonos összeköttetés megteremtése és a légi vonal biztosítására szolgáló meteorológiai szolgálat megszervezése tartozott.

Utóbbi különösen fontos volt, mivel a repülőgépek ekkoriban igen egyszerű műszerekkel voltak felszerelve, csak a legalapvetőbb adatokkal szolgáltak a pilótának, így szükséges volt, hogy legalább a felszállás előtt tájékozódjanak

¹⁴ *Nemzeti Újság*, 1919. december 6., 5. p.

¹⁵ MMKM KEZGY 950, DR. SZILBER József, az Air France budapesti képviselőjének vezetője emlékiratai, 1–13. p.

a lerepülendő útvonal időjárási viszonyairól, hiszen az döntően befolyásolhatta biztonságos repülést. Magyarországon Szilber irányításával több olyan megfigyelőállomás létesült a Bécs–Budapest szakaszon, amelyek az útvonal időjárásáról küldhettek jelentéseket. Ilyen állomás volt az oroszvári, felsőgal-lai, komáromi és a győri, ahonnan a Magyar Államvasutak engedélyével a vasút telefonjait használva futottak be a jelentések a Keleti pályaudvarra, onnan pedig továbbították a mátyásfüldi repülőtérre, a vállalat meteorológiai szolgálatához. Nehézségekbe ütközött azonban a dobogókői megfigyelő állomás megszervezése, miután Cholnoky Jenő, a neves földrajztudós, mint a Magyar Turista Egyesület elnöke, nem járult hozzá, hogy az ottani turistaállomás kezelője meteorológia adatokat szolgáltatson a cég számára – természetesen anyagi juttatás fejében. A tudós részéről az indoklás pusztán annyi volt, hogy „oláh vállalatnak” semmi segílyt nem nyújt.¹⁶ Igen segítőkész volt azonban Róna Zsigmond, a Magyar Királyi Meteorológiai Intézet igazgatója, amikor Serge Val, a légitársaság navigátora májusban felkereste, hogy a Szilber által kialakított megfigyelő állomásokat bekapcsolva közösen szervezzék meg a meteorológiai szolgálatot az időközben beindult nemzetközi légiforgalom részére. Ennek során az igazgató egy értekezletet hívott össze az Intézetben, ahol sikerült elfogadtatni azokat a jelentési kódokat, amelyeket a cégénél, illetve a nemzetközi légiközlekedésben alkalmazni szoktak, és amelyeket a különböző hazai mérőállomásoknak is használni kellett ezentúl. Ezenkívül a vállalat részéről az Intézet felé további kérés volt, hogy gyűjtse össze azon állomások adatait, amelyeket a CFRNA nem tudott bekapcsolni – azaz a dobogókői és a János-hegyi állomások –, adjon egy általános időjárási helyzetképet a berepülendő vonalról egyéb állomásainak adatait is figyelembe véve, illetve végezzen pilot ballonos mérést¹⁷ az Intézetnél a gépek indulását megelőzően. Mivel az Intézet nem rendelkezett ballonnal és megfelelő összeg sem volt ennek beszerzésére, így a légitársaság vállalta, hogy díjmentesen az Intézet rendelkezésére bocsát egyet, illetve finanszírozza a feltöltésüket az 1922–23-as évekre. A Meteorológiai Intézettől Marczell Györgyöt bízták meg a pilot ballonos mérések elvégzésével, illetve a János-hegyi és dobogókői megfigyelő állomás adatainak összegyűjtésével és a jelentési kódokba való átültetéssel, hogy aztán továbbítsa a mátyásfüldi repülőtérre. Ezt követően a többi állomásról telefonon beérkezett adatokkal és a cég repülőtéri meteorológiai szol-

¹⁶ MMKM FLGY 50, Jegyzetek I., 3. p.

¹⁷ A pilot ballon egy műszer nélkül felbocsátott élénk színű léggömb, amely a magasan uralkodó szél megfigyelésére szolgál. Kezdetben a felengedett ballont teodolit segítségségével folyamatosan nyomon követték és azonos időközönként leolvasták a teodolitról a magassági és oldalszöveget, majd szöveget a vízszintes síkra vetítve megkapták az egyes rétegek horizontális szélesség vektorait (MÉSZÁROS Róbert: *Meteorológiai műszerek és mérőrendszerek*, Eötvös Lóránd Tudományegyetem, Budapest, 2013, 143. p.).

gálatának méréseivel kiegészülve állt össze az a jelentés, amely a Budapestről induló vagy a Bécsből érkező repülőgépek rendelkezésére állt.¹⁸ Ezzel együtt a prágai, illetve a bécsi meteorológiai intézetekkel együttműködve a Prága–Bécs–Budapest vonalon egy jól üzemelő meteorológiai légi hálózat jött létre, amely többek között szintén Szilber József lelkiismeretes munkájának volt köszönhető.¹⁹

Az első repülőgép érkezése Párizsból

A tervek szerint 1922. április 1-én kívánták fogadni a CFRNA Párizsból érkező első repülőgépét, majd április 15-re módosult az időpont, de még ekkor sem indulhatott meg a forgalom²⁰, mivel meg kellett várni a Szövetségek közti Légügyi Ellenőrző Bizottság engedélyét.²¹ A korabeli sajtó eközben az angolok és olaszok tiltakozásáról írt, akik nem értettek egyet azzal, hogy a Magyarországon meghosszabbított repülési tilalom ellenére a CFRNA megindítsa a légiforgalmát.²² Végül május 1-én érhetett földet először a társaság repülőgépe Mátyásföldön, a tényleges forgalom azonban csak a következő napokban indult meg. Ezt megelőzően a járatindítás alkalmából április 29-én ünnepélyes megnyitót tartottak a repülőtéren, ami lényegében utasrepülésekből állt. Szinte kizárólag francia és román diplomaták, katonatisztek és a hozzátartozóik voltak jelen, míg a magyarok részéről Petróczy István, a légiforgalmi szakosztály vezetője, Poppe Kornél légügyi felügyelő, Fejér Ottó a Magyar Királyi Posta főigazgatója, illetve néhány gyáros és tudósító. Az esemény jelentősége ellenére a légitársaság részéről nem volt megnyitó beszéd és semmilyen egyéb ceremónia, kerülve ezzel is az esetleges konfliktust a magyarokkal, akik a repülési tilalom feloldásának elmaradása²³ miatt továbbra is ellenségesen viszonyultak a CFRNA-hoz. Ahogy a megnyitóról beszámoló *Pesti Napló* is írja: „érthetően bizalmatlansággal és nem nagy barátsággal vi-

¹⁸ MMKM FLGY 50, SZILBER József: A magyarországi repülőmeteorológiai szolgálat kezdetei, 1–5. p.

¹⁹ MMKM KEZGY 117, 7. p.

²⁰ MMKM FLGY 50, Vázlat – Előzmények, 7. p.

²¹ Magyar Nemzeti Levéltár (MNL) Országos Levéltár (OL), K 428, 1922. március 31., 11. kiadás, 1. p.

²² *Uj Nemzedék*, 1922. március 29., 1. p.

²³ A tilalmat eredetileg fél évre tervezték, így 1922. január 26-án szűnt volna meg, azonban a Szövetségek közti Légügyi Ellenőrző Bizottság, amelynek feladata a békeszerződés határozatainak betartása volt, az országban található repülőgépek felkutatásával és azok megsemmisítésével nem végzett ennyi idő alatt, így a tilalmat meg kellett hosszabbítani (CZIRÓK Zoltán: Az „E-akció”, avagy kísérlet a magyar katonai aviatika megmentésére – 1920–1921, *Hadtörténelmi Közlemények*, 2013/3., 791–804. p., 797. p.).

seltetnek a francia román társaság iránt”.²⁴ Ugyanezt tapasztalta Szilber is, aki szemtanúja volt az első gép érkezésének: „Magán a repülőtéren a hivatalos közegek fagyos hidegséggel vették tudomásul, hogy a kormány ily irányú elhatározása szerint a gyűlölt franciák gépe érkezik, hiszen akkor még erősen tartotta magát az a hit, hogy Trianonért Clemenceau és a franciák a felelősek, őket okolják az ország megcsonkításáért. (...) A szolgálatot ellátó repülőtisztetek, akik szemtanúi voltak, amikor az entente bizottság tagjai előtt fűrészelték szét a magyar repülőgépeket, s a magyar repülőmotorokat, megfosztva az országot minden légi tevékenységtől, egész gyűlöletüket a franciák ellen irányították (...) mert ott álltam én is azok között a franciák között, akikkel még szót sem akartak váltani a magyar tisztviselők (tisztelet a kivételnek), én is azok közé tartoztam, akiket francia uraknak hívtak, s bizony jó fél évnek kellett eltelnie, hogy ezek a tisztelt barátaink belátták, hogy a magyar kormány engedélyokirata írta elő a magyar tisztviselők alkalmazását, hogy talán azokban is élt valami azokból a gondolatokból, amelyek őket eltöltötték, s hogy nem voltak hazaárulók, mert egy külföldi – ez alkalommal a gyűlölt francia cégnél – végeztek kötelességükkel, de felvilágosultabbak voltak, mert átérezték mit jelent az, hogy ez a kis, sokat vesztett és szenvedett ország is bekapcsolódik e járattal is a nemzetek közösségébe...”²⁵

Ilyen körülmények között kezdődött meg a repülés Párizs és Budapest között, Strasbourgon, Prágán és Bécsen keresztül. Az első járat május 2-án reggel 7 órakor indult el a francia fővárosba két utassal, míg az onnan érkező gép csak május 3-án 11 óra után landolt Mátyásföldön, miután Bécsben defektet kapott és csak az aznap reggel Budapestről felszállt repülőgép szállíthatott pótkereket a cseréhez.²⁶ A gépek eleinte heti három alkalommal tették meg ezt az utat, hétfő, szerda és péntek este 18:30-kor érkeztek Budapestre és a következő napon, tehát kedden, csütörtökön és szombaton reggel 6:45-kor indultak a francia fővárosba. Ezzel az 1441 km-es vonal lerepülése a 30 perces pihenőkkel együtt 11 óra 45 percbe került, amely már akkor sokkal gyorsabbnak számított, mint a vasút.²⁷ Nyár elejére aztán a menetrend megváltozott és immár naponta indultak Párizsba a gépek, reggel 6:45-kor volt a felszállás.²⁸ Az elkövetkezendő időszak azonban ennél sokkal jelentősebb változásokat hozott mind a cég, mind Szilber József életében.

²⁴ *Pesti Napló*, 1922. április 30., 5. p.

²⁵ MMKM FLGY 50, Vázlat – Előzmények, 10. p.

²⁶ *Uj Nemzedék*, 1922. május 3., 6. p.

²⁷ MMKM KEZGY 117, 5. p.

²⁸ *Az Aëro*, 1922. június 15., 117. p.

2. kép
A Francia–Román Légiforgalmi Rt. Potez IX típusú repülőgépe
a mátyásföldi hangárban



Forrás: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Történeti Fényképek Gyűjteménye, 2018.157.1.

Még ez év november 15-re kiépült a légitársaság teljes vonala, azaz Párizsból Konstantinápolyig lehetett már repülni. De valójában csak következő évtől, mivel ettől a naptól az 1922-es évre ideiglenesen befejeződött a repülés²⁹ hiszen az elkövetkezendő téli időjárás miatt a technika akkori színvonala még nem tette lehetővé a biztonságos légiközlekedést. Ebből az okból Szilbernek felmondtak a cégnél, ám sikerült e döntést megóvnia, így végül megbízták a repülőgépmotor-javítási, illetve raktári adminisztrációval.³⁰ Miután 1922. november 17-én feloldották az országban a repülési tilalmat, 1923-ban a francia-román társaság mellett már két magyar légiforgalmi vállalat (Magyar Légi-

²⁹ 1922-ben a CFRNA a magyarországi vonalain összesen 365 repülést végzett, ebből 162 alkalommal nem szállítottak utast. Az üzemben 16 pilóta és 31 repülőgép vett részt. Összesen 357-en utaztak a járatokon, zömmel francia állampolgárok (38,4%), míg a magyarok (18,5%), amerikaiak (11,2%), vagy az angolok (5,6%) kisebb arányban. Ezenkívül 11 290 postai küldeményt szállítottak a cég repülőgépei. L.: VÁRSZEGHY János: Magyarország légiforgalma, *Magyar Statisztikai Szemle*, 1924/1. szám, 11–14. p., 12. p.).

³⁰ MMKM, KEZGY 950, 15. p.

forgalmi Rt. és az Aeroexpress Rt.) is megkezdhetette működését. A tapasztalt külföldi légitársaságnak így is sikerült megdupláznia a teljesítményét, miután ebben az évben 958 repülést hajtottak végre a Bécs–Budapest–Belgrád szakaszon, 892 utast és 30 526 kg súlyú árut szállítva.³¹ Szintén változást hozott az 1922. december 14-én kiadott 10270/1922. M.E. számú, az ország feletti légi közlekedést szabályozó rendelet, amely létrehozásánál a francia–román vállalat is közreműködött tanácsadóként.³² A miniszterelnöki rendelet a cég működését is érintette, így a benne foglalt szabályok figyelembe vételével egy újabb szerződést kellett kötnie az állammal, amire 1923. augusztus 24-én került sor. Ebben már megszűnt a CFRNA monopóliuma a Bécs–Budapest–Belgrád vonalon, 66% arányban kellett magyar személyzetet alkalmazniuk a repülőgépeken, illetve a hangárak és a repülőtér díjtalan használata az év végével megszűnt. Az új koncesszió öt évre szólt.³³

Gergye József tragikus balesete

1924. január 15-én a társaság igazgatóságának ülésén arról döntöttek, hogy Magyarországon 20 ezer franknak megfelelő üzleti tőkét helyeznek el az üzleti tevékenység kiterjesztése érdekében. Emellett a budapesti fióktelepen Noel Adam mérnököt központi főnökké és Szilber Józsefet üzletvezetővé jelölték ki, akiknek a társaságot képviselniük kellett a magyar hatóságokkal szemben is.³⁴ Minderről később esetleg a Gazdasági, Pénzügyi és Tőzsdei Kompasszól lehetett tudomást szerezni³⁵, nem úgy, mint arról a repülő eseményről, amelylyel a vállalat az újságok vezető hírei közé került a nyár végén.

1924. augusztus 11-én a Bécsből Budapestre tartó járatnál motormeghibásodás lépett fel. Már a Csepel-sziget északi csücskénél járt a repülőgép és megkezdte a ráfordulást, illetve az ereszkedést a Mátyásfüldei repülőtérre való leszálláshoz, amikor kb. 400 méteres magasságban a motor elkezdett rángatni, majd – valószínűleg egy szeleptörés miatt – kigyulladt.

³¹ *Repülés*, 1924. február 15., 2. p.

³² MMKM FLGY 50, Szilber József jegyzetei (1972. január 8.), 2. p.

³³ MNL OL, K69, 777. csomó, A légiforgalmi szakosztály cím nélküli emlékeztetője, 870. p.

³⁴ BFL VII.2. e. 22936. 3062 kd., Kivonat az Igazgatóság 1924. január 15-én 17 órakor tartott ülésének jegyzőkönyvéből.

³⁵ KALLÓS János (szerk.): *Gazdasági, pénzügyi és tőzsdei kompassz 1925-26. évre*, Pesti Tőzsde, Budapest, 1925, 802. p.

3. kép

A CFRNA Blériot-SPAD S.46 repülőgépe Mátyásföldön 1924-ben



Forrás: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Történeti Fényképek Gyűjteménye, 6776.

A pilóta, Gergye József³⁶ szerencsére azonnal reagált és kényszerleszállást hajtott végre a szigeten, ami a sűrűn beépített, gyárkéményekkel, rádióoszlopokkal teletűzdelt területen különösen nehéz lehetett, de sikerült letennie

³⁶ Gergye József 1890. május 17-én született Sopronban. A négy év gimnázium és három év hadapródiskola után a tanulmányait a bécsújhelyi katonai akadémián folytatta. Innen 1910. augusztus 18-án, mint hadnagyot avatták fel a 10. cs. és kir. huszárezredben. Rövid század szolgálat után közel két évig, 1912. április végéig a székesfehérvári dandár lovaglói iskola növendéke volt, majd újabb rövid szakasparancsnoki szolgálat után 1913. február végéig a kecskeméti dandár lovaglói iskolát végezte el. Később egy gépfegyver tanfolyamot is elvégzett. Az első világháború kitörése után a 6. századdal került az orosz frontra, mint szakasparancsnok immár főhadnagyi rangban. 1914 decemberétől ezred segédtisztként teljesített szolgálatot, majd 1915 márciusától ismét a 6. századnál szolgált. 1916-ban a Légjáró csapatokhoz került. Elsőként november 1-től 1917. január végéig a bécsújhelyi repülő-megfigyelő tiszti iskolát végezte el. Ezután a 38. repülőszázadnál volt megfigyelő az orosz fronton miközben századossá léptették elő, majd 1917 szeptemberétől két hónapig pilóta tanfolyamon vett részt Aradon. 1917 decemberétől a háború végéig a 13. repülőszázad parancsnoka volt. Az első világháborút követően a spanyolnáthából felépülve is a hadsereg kötelékében maradt és pilótaként szolgált. A Tanácsköztársaság idején szintén pilótaként vett részt a Vörös repülőcsapatok harcaiban, a Tanácsköztársaság bukása után pedig a Nemzeti Hadseregnellett századparancsnok. 1920-ban pilóta-utánpótló iskolát végzett Szegeden, majd az év végétől a mátyásföldi repülőtér állomás-főnöke lett a Magyar Aeroforgalmi Rt.-nél. A vállalat felszámolása után szolgálaton kívül helyezték, 1923-ban miután Párizsban elvégezte az átképzést a Francia–Román Légiforgalmi Rt. magyar pilótája lett (L.: HM HIM Hadtörténeti Levéltár (HL) AKVI 15063.). 1925. május 11-én a vállalat Potez IX típusú gépével próbált bukfcencet végrehajtani a levegőben, aminek következtében a gép lezuhant, ő pedig szörnyethalt.

az égő gépet egy kukoricatáblára. Elsőként kiszabadította az egyetlen, addig mit sem sejtő utast, egy francia hölgyet, majd ezek után a poggyászt és a 160 kg súlyú postaszállítmányt is megmentette a lángoló gépből, amely percekkel később teljesen kiegészett.³⁷

Gergye Józsefet, aki a vállalat első magyar pilótája volt, és 1923 óta repült a cégnél, a kormányzó is kitüntette a „személyes bátorsággal véghezvitt tettek jutalmazására” alapított ezüstéremmel³⁸, sőt később Franciaországból, a Köz-munkaügyi Minisztérium Légügyi Államtitkárságtól is kapott elismerést.³⁹ Ezek után különösen megdöbbentő volt, hogy majdnem egy évvel később a halálát lelte egy balul sikerült manőver miatt. A tragikus eseményre Szilber így emlékezett vissza:

Gyönyörű reggelre virradtunk 1925. május 11-én. A repülőtéren készen állt az F-ADCJ gép Párizsba menő indulásra. Az utasok listájának megtekintése után kiderült, hogy Borotra és Lacoste, a két világhírű francia teniszbajnok, akik Budapesten vívták meg az előző napokban bajnoki mérkőzéseiket, szintén aznapi utasaink lesznek. Rövid halogatás után megismerkedtünk személyesen is e két világhírességgel, majd Gergye József pilótánkkal is közöltük milyen hírességeket fog mai útján Wienig szállítani. Jóska, aki azzal dicsekedhetett, hogy ő is világbajnok volt, mert annak idején aktív katonai repülőszolgálati idején 5 személlyel csinált looping the loop-ot⁴⁰, azonnal kijelentette, hogy ma is megmutatja e két bajnoknak, mit tud egy magyar pilóta, s velük is megcsinálja a légi bukfcencet a wieni út alatt, de esetleg mindjárt a felszállás után, hadd lássuk mi is e cirkuszi manővert. Hát mondhatom nagy fáradságomba került őt erről a szándékáról lebeszélnem, mert mint mondtam, ha Isten nem segíti meg véletlenül, s a két francia bajnok vele együtt halálát leli, senki nem mossa le rólunk annak vádját, hogy szándékosan áldozta fel magát a magyar huszárszázados, hogy a „gyűlölt francia nemzetet” így álljon bosszút a lovagias magyar huszár.

A gép tényleg szabályosan, vagy ahogy akkor mondták „katolikus” módon szállt fel, utasaival együtt szerencsésen megérkezett Bécsbe. De sajnos ez epizóddal induló nap borzasztóan fejeződött be! Délután 3 óra tájban jött az értesítés, hogy Gergye ugyanaznap délután ugyanazzal a géppel légi csomagokkal – utas nélkül – tér vissza Budapestre gépkiegyenlítés okából.

³⁷ Pesti Napló, 1924. augusztus 12., 2. p.

³⁸ HL AKVI 15063 öe.

³⁹ Az Újság, 1924. november 27., 6. p.

⁴⁰ 1921. március 25-én Gergye József valóban rekordot állított fel, amelyet azonban nem tudtak később elfogadtatni. Ekkor egy Brandenburg típusú kétfedeles repülőgéppel hajtott végre bukfcencet úgy, hogy rajta kívül még három személy ült a gépben. Utasai Nickel Imre, Faragó Pál felügyelők és Egyedi Béla főellenőr, egymással szemben helyezkedtek el a hátsó ülésen a megfigyelő helyén, így végezte el a manővert mintegy 1500 méteres magasságban. L.: Az Aëro, 1922. március 15., 49–50. p.

Szélcsendes idő volt, az égen néhány báránnyelű úszott, s mi a repülőtéri személyzet szokása szerint vártuk a gépet, amely a repülőtérre érve egyszerre csak leszállás helyett erős zuhanásba kezdett, majd felemelkedett s egy szabályos loopinghoz fogott. Ennek gondolata úgy látszik reggel óta izgatta Gergye Jóska agyát, s most gondolta megvalósítani reggeli tervét. Rémületünkre a gép a forduló után nem állt be vízszintes helyzetébe, egyik oldalra dőlt és hulló falevél módjára dugóhúzó szerűen forgott egy képzelten tengely körül, amit a franciák „feuille morte”-nak neveznek. A leszállás helye felé szaladtunk. A gép a földnek ütdődött, szárnyai letörtek, s romjai között ott láttuk szegény jó barátunkat élettelenül, talán már útközben kilehelte lelkét.⁴¹

4. kép

Az F-ADCJ lajstromú Potez IX repülőgép roncsa,
amellyel Gergye József lezuhant 1925. május 11-én



Forrás: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Történelmi Fényképek Gyűjteménye, 2018. 250.241.

Az esemény után rövid időn belül a rendőrség nagyarányú nyomozást indított, hogy a szerencsétlenségért terhel-e bárkit felelősség. A helyszínen megállapították, hogy a pilóta koponyatörést szenvedett és az összes medencsontja is összetört, a holttestét a cinkotai halottasházba szállították boncolásra, hogy a halál pontos okát megállapíthassák. A rendőrség mellett az 1924-ben felállított és a Kereskedelemügyi Minisztérium alatt működő Légügyi Hivatal szintén, mint a légiközlekedés felügyelői hatósága vizsgálatot indított a baleset okának felderítésére.

⁴¹ MMKM FLGY 50, Gergye, 1–3. p.

A szerencsétlenségről a légitársaság a következő nyilatkozatot adta ki a sajtó számára: „Gergye pilóta ma reggel 8 óra 35 perckor Bécsbe indult és három utast vitt Bécsbe. Tíz óraker szabályszerűen megérkezett. Onnan 12 óraker indult vissza utas nélkül, csak csomagokkal. A mátyásföldi repülőtérre érkezve, egy éppen elvonulóban levő zivatarral találta magát szemben és hogy ezt kikerülje, nagy fordulatot kezdett. Azonban ekkor, a repülőtéren levők tanúsága szerint, elvesztette uralmát a gép fölött, gépét nem tudta megfogni és a földre zuhant. A pilóta meghalt, a gép összezuzódott. A repülőtéren tartózkodó magyar, osztrák, francia pilóták szerint a szerencsétlenség oka nem a gépben, hanem a levegőben támadt viharban s ennek következtében történt vezetésben keresendő.”⁴² Ennek ellenére több napilapban is leírták, hogy nem volt vihar a baleset alatt Mátyásföldön, illetve, hogy a szemtanúk egybehangzóan azt állították, hogy a gép a bukás végrehajtása közben zuhant le. Sőt, a rendőrségi jelentés szintén nem említett viharfelhőt, ellenben megállapították, hogy „mintegy 600 méternyi magasságban a gép 45 fokos szögben erős bukó fordulattal dugóhúzó irányt vett, melyből a pilóta – eddig meg nem állapítható okokból – nem tudta kivonni gépét.”⁴³ A vállalat „hamis” magyarázatára talán Szilber visszaemlékezése adhat választ:

A Légügyi Hivatal repülőtéren szolgálatot teljesítő felügyelői, Gergye volt tisztársai arra kértek, hogy a vállalat által kiadandó kommunikébe ne említsük meg, hogy a szerencsétlen áldozat a polgári repülés szabályait súlyosan megsértő loopingot csinált a géppel, s a közleményt úgy fogalmaztuk meg, hogy a pilóta a csomagokkal terhelt géppel egy a repülőtér feletti felhőt akart kikerülni s gépe eközben elvesztette egyensúlyát, s keringő mozgásból a pilóta nem tudta kivenni a gépet, s így mind nagyobb sebességet nyerve a földre zuhant, s ott a pilóta életét vesztette.

Azt mondhatnók vesztetre történt mindez, mert a légügyi hatóság a Potez IX. típusú gépektől, mint a légiforgalom biztonságát veszélyeztető légi járművektől megvonta azonnali hatállyal a további működést, bár a vállalatunk technikai inspektora, aki azonnal Budapestre érkezett, s maga is kiváló repülőgép konstruktőr volt, teljes objektivitással bizonyította be a Technikai Bizottság előtt, hogy a gép helyes és szabályos vezetésnél nem kerülhet dugóhúzóba, a kiadott közlemény sajnos balul ütött ki, s szinte azok felettesei mondták ki az ítéletet a gép használhatatlanságáról, akik a kommuniké szépítését kérték tőlem volt bajtársuk renoméja érdekében.⁴⁴

⁴² *Népszava*, 1925. május 12., 9. p.

⁴³ *Magyarország*, 1925. május 13., 11. p.

⁴⁴ MMKM FLGY 50, Gergye, 3. p.

Ha valóban ez volt az oka a sajtó félrevezetésének, akkor ez Szilber jóindulatú hozzáállásán kívül azt bizonyítja, hogy a légitársaság továbbra is igyekezett minden konfliktust kerülni a magyarokkal, különösen a hatóságokkal. Ezzel szemben a Potez IX repülőgépre vonatkozó Légügyi Hivatal által hozott határozat⁴⁵ mellett egyes újságok is próbálták azt sejtetni, hogy az akkor már valóban korszerűtlen repülőgép állhat a szerencsétlenség hátterében⁴⁶, és talán erről akarta a vállalat a figyelmet elterelni. Mindez pedig azt jelentette, hogy Gergye haláláért a francia-román vállalat a felelős. E félrevezető közleménynek is köszönhetően ismét felerősödött a céggel szemben érzett ellenszenv: „Az igazi «fekete leves» csak ezután következett. Mint az eddigiekből is nyilvánvaló volt a hatóságok egy része mindenáron a vállalat dezavualására, s a közvélemény előtt a társaság működésének akadályozására, esetleg az országból való teljes kitiltására törekedett. A magyar királyi ügyészség a pilóta haláláért a vállalatot tette felelőssé és Szilber József, mint a vállalat budapesti központjának magyar felelős ügyvezetője ellen «gondatlanságból eredő gyilkosságért» vádat emelt. Számtalan tárgyaláson kellett megjelenni, s nem volt elegendő a repülőgép törzskönyvét bemutatni, amelyben a pilóta sajátkezű aláírása szerepel, hogy a gépet rendben vette át induláskor, nem számított, hogy a gép nem Budapestről, hanem Wienből indult, az sem, hogy a repülőtér egész személyzete igazolta, hogy a baleset valódi oka az volt, hogy a pilóta meg nem engedett módon egy forgalmi géppel loopingot végzett, továbbá az sem, hogy ilyen típusú géppel a társaság már öt [az eredeti szövegben Szilber kihagyta az évek számának helyét – pótlás a szerzőtől] esztendeje bonyolított le rendszeresen menetrendszerű légi közlekedést, a bíróság csak azt hajtogatta, hogy a gépben lévő rakomány nem volt lerögzítve, azt próbálta bizonyítani, hogy e gondatlanság (?) folytán következett be a gép elbillenése és dugóhúzóba fordulása, továbbá, hogy olyan géppel, amelyet a pilóta a dugóhúzóból nem tud kivenni, nem szabad légiforgalmat lebonyolítani.”⁴⁷

Végül a vádat ejtették, miután sikerült több szakértővel bebizonyítani, hogy a végzetes manőver közben a csomagokra ható centrifugális erő miatt azok nem mozdulhattak el, illetve azok rögzítetlenül történő berakodásáért legfeljebb a bécsi állomás személyzetét lehetne felelősségre vonni.⁴⁸ A Légügyi Hatóság vizsgálata után pedig elrendelte, hogy ezentúl kötelező a légitársaságok részéről a csomagszállítmányok rögzítése.⁴⁹

⁴⁵ *Magyarország*, 1925. június 3., 6. p.

⁴⁶ *Friss Újság*, 1925. május 12., 1–2. p.

⁴⁷ MMKM FLGY 50, Gergye, 4. p.

⁴⁸ Uo., 5. p.

⁴⁹ *Magyarország*, 1925. június 3., 6. p.

5. kép
 A Nemzetközi Légiforgalmi Rt. Bernard 190 típusú repülőgépe
 Mátyásföldön



Forrás: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Történeti Fényképek Gyűjteménye, 6768.

CFRNA-ból CIDNA, majd Air France

Még 1924. június 26-án egy rendkívüli közgyűlésen döntött úgy a vállalat vezetése, hogy a következő év elejétől új néven, Nemzetközi Légiforgalmi Részvénytársaság (Compagnie Internationale de Navigation Aérienne – CIDNA) működik tovább.⁵⁰ Amíg ekkor Csehszlovákia 20%-os részesedést vállalt a részvénytőkéből, addig Magyarország továbbra sem nyújtott szubvenciót.⁵¹ Ez természetesen nem jelentett akadályt abban, hogy a légitársaság tovább fejlődjön és 1927-re már elérje azt, hogy nyereséggel zárja az évet⁵², amely igen jelentős eredménynek számított akkor, amikor főként állami támogatásokkal működtek a légitársaságok. Azonban a repülőgéppark fejlesztése már nem várhatott tovább, így 1928-ban több új típust is szolgálatba állítottak a társaságnál, mint a három-, illetve egymotoros Fokker VII, az egymotoros

⁵⁰ BFL VII. 2.e. 22936, 3062 kd. Az 1924. június 26-i rendkívüli közgyűlés jegyzőkönyve.

⁵¹ MMKM KEZGY 117, 26. p.

⁵² BFL VII.2.e 22936, 3062 kd. Nemzetközi Légiforgalmi Rt. Mérleg 1927. december 31-én, veszteség-nyereség számla.

Bernard 190 I, és a szintén egymotoros Potez 29 és 32.⁵³ Ezek mellett sor került a mátyásföldi repülőtér világító berendezéseinek felszerelésére is, így a repülőüzem a kora tavaszi, illetve késő őszi időszakban, majd a CIDNA részéről télen is biztonságosan folyhatott.⁵⁴ A vállalat komoly beruházásának számított, hogy a Párizs–Strasbourg és a Belgrád–Bukarest szakaszon 15, illetve 30 kilométerenként világítótoronyokat rendezett be az éjjeli repülések lebonyolításához. Ezáltal megteremtődött az a lehetőség, hogy a teljes vonalat Párizstól Isztambulig (ekkor már így nevezték Konstantinápolyt) egy napon belül biztonságosan megtegyék a repülőgépek bizonyos szakaszokon éjjel is repülve. Ez lett a „Flèche d’Orient” (Keleti Nyíl) járat, amelyet 1930. május 1-én indított el a CIDNA. A gépek hajnalban 3:50-kor indultak Párizsból, hogy estére megérkezessenek Isztambulba.⁵⁵ Visszafelé a 2757 km-es távolság megtétele pedig 2 órával rövidült a Föld keleti irányú forgása miatt.⁵⁶ Az újabb és egyben az utolsó mérföldkő volt a CIDNA számára, hogy 1933-ban a többi francia légitársasággal együtt beolvadt az így létrejött Air France-ba.⁵⁷ Ezzel a Nemzetközi Légiforgalmi Rt. helyett a világ egyik legnagyobb légiforgalmi vállalata jelent meg Magyarországon, igaz továbbra is ugyanazt a Budapesten keresztül haladó, Közép-Európát átszelő vonalat üzemeltetve mint jogelődje.

Szilber egyedüli képviselőként a magyarországi fiók élén maradt a beolvadás után is. 1939-ben azonban az Air France beszüntette működését az országban, így neki kellett felszámolnia az itteni tevékenységét. Szilber a második világháború idején többek között a Franklin Társulatnál, illetve a Statisztikai Hivatalnál végzett adminisztrációs munkát, emellett pedig a Légtalomi Ligánál is tevékenykedett. A budapesti ostrom alatt egy aknázás során megsérült.⁵⁸ Lassú felépülését követően a honvéd közmunkaszolgálatba osztották be, majd ezután visszatért a tanításhoz és a Budapesti Egyetem Újkori Történeti Tanszékére került. 1948-ban nyugdíjazták, amitől kezdve különböző fordítási, magántanári és kutatási munkákkal foglalkozott majdnem egészen az 1977-ben bekövetkezett haláláig.⁵⁹

⁵³ *Aviatika*, 1930. január 1., 9. p.

⁵⁴ MMKM KEZGY 117, 37. p.

⁵⁵ *Aviatika*, 1931. február 1., 58. p.

⁵⁶ *Uo.*, 1930. augusztus 1., 192. p.

⁵⁷ BFL VII.2.e 22936, 3062 kd. A Nemzetközi Légiforgalmi Rt. értesítése a Királyi Törvénytársaság részére.

⁵⁸ MMKM KEZGY 950, 18–32. p.

⁵⁹ SIMON Antal: *Magyarországi meteorológusok életrajzi lexikona*, Országos Meteorológiai Szolgálat, Budapest, 2004, 105. p.

6. kép
A „Fleche d’Orient” járat plakátja



Forrás: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Plakátgyűjtemény, 288.

Összegzés

A fentiekből is látható, hogy a Francia–Román Légiforgalmi Rt. bár külföldi vállalként, és elsősorban a repülési tilalom biztosította lehetőségei ellenére, mégis fontos szerepet töltött be a magyar közforgalmú repülés történetében. A budapesti állomás kiépítésével bekapcsolta az országot a nemzetközi légi forgalomba, egyúttal megteremtette a légi közforgalom számára szükséges infrastruktúrát és hozzájárult a légi közlekedés magyar szabályozásához is. Mindezzel pedig megteremtődött egy olyan repülési kultúra, amely azelőtt teljesen ismeretlen volt Magyarországon, hiszen az addigi egyetlen hazai légitársaság is elsősorban rejtett katonai tevékenységet végzett azelőtt. Természetesen sokat számított az a tapasztalat is, amelyet a magyarországi megjelenése előtt szerzett a légiforgalmi vállalat a Párizs–Prága–Varsó, illetve a Párizs–Bécs vonalak üzemeltetésével.

A légitársaság hazai működésével kapcsolatos pozitívumokra Szilber József hagyatékában fellelhető iratanyag világíthat rá talán a leginkább. E mögött Szilber cég iránti elfogultsága is állhat, amely többször érezhető a szövegeken, ennek ellenére törekedett hitelesen lejegyezni mindazt, amit megtapasztalt a társaságnál eltöltött idő alatt. De a hagyatéki anyag feldolgozásával nemcsak a francia–román társaság történetéhez kapunk fontos adalékot, hanem egyben megismerhetjük Szilber József életét, aki mint szabadkai születésű, egykori lugosi diák a háborút követően Magyarországon maradván egy idegen és gyűlölt légitársaságnál futott be szép karriert, folyamatosan kitéve magát a cég és így a személye ellen is folyó támadásoknak a trianoni békeszerződés okozta fájdalom miatt.