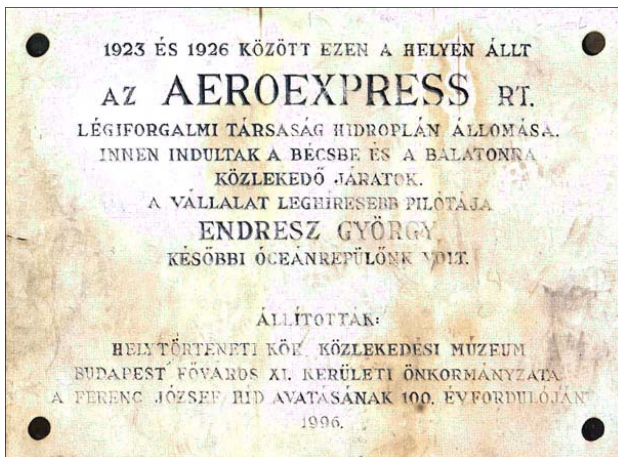


## Híd a futó idő felett

– morzsák a Szabadság híd történeteiből (2. rész)

Aztán jött Trianon. Ennek igazságtalansága már az aláírásakor közismert volt. Ez nemcsak a csonka országban maradottakat nem hagyta nyugodni. Kimondatlanul is erről tanúskodik a Múgyetem felőli hídfőnél lévő emléktábla. E szerint az Aeroexpress leghíresebb pilótája Endresz György volt. Pontosítsunk: a leghíresebbé **vált** pilótája, az óceánrepülés által, a navigátor Magyar (Wilczek) Sándor volt.



**Látta-e már Budapestet...**  
**felülről??!**

Ha nem, úgy az

**AÉROEXPRESS R.-T.**

bemutatta Önnek  
csukott Junkers alumínium repülőgépen  
**5000 Koronáért.**

Szivkoskedjék érdeklődni távbeszélőn a Gellért-szállóban.

Talán ennek részletei körül sem árt néhány tényt a helyére tennünk – most csak ezekre szorítkozom.

1. A meggyipiros szárnyú Lockheed Sirius gépük az óceánt 1927-ben egyedül elsőként átrepülő Ch. Lindberghétől<sup>1</sup> ezer apró részletben (műszerek, rádió, benzintankok...) eltérő, rendelésre készült egyedi gyártmány volt.<sup>2</sup>

A gép helyi idő szerint 12.50-kor, greenwichi idő (1931-ben egyben közép-európai idő<sup>3</sup>) szerint 16.20-kor szállt föl.<sup>4</sup>

A repülés időtartamaként terjedő adatok közül a 26 óra 20 perces a valós.<sup>5</sup>

A megtett távolság még nagyobb változatosságot mutat. A Harbour Grace (Új-Fundland, Kanada) és a Bicske melletti kukoricás közötti „hivatalosan”

számított távolság: 5182 km,<sup>6</sup> míg az ettől való eltérések miatt ténylegesen repült táv 5770 km, vagy a géppel hozott levelezőlapokra már Magyarországon pecsételt bélyegző szerint 5600 km.<sup>7</sup>

2. A repüléssel kapcsolatban emlegetett három világrekord:

- az óceánt 13 óra 50 perc alatt szelték át,<sup>8</sup> csaknem két órát verve az addigi csúcstartóra;

- átlagsebességük 240 km/h, amit addig ugyancsak senki nem tudott elérni (250 km/h csak az első 149 mérföldön);

- a korábbi óceánrepülők közül senki sem halt ilyen mélyen az európai kontinens belsejébe.

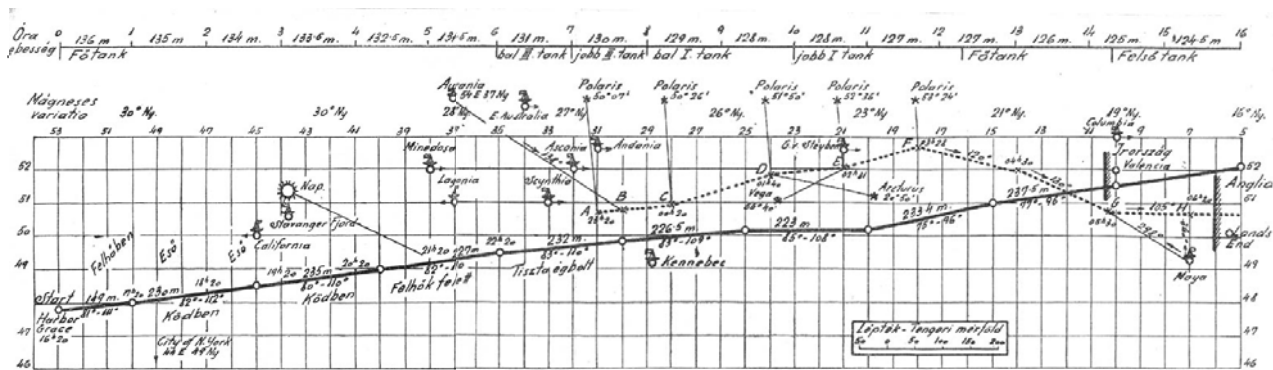
Egyik sem hivatalos, nem jegyzi a FAI.<sup>9</sup> Ennek oka, hogy nem előre bejelentett és a FAI által ellenőrzött teljesítmény volt.<sup>10</sup>

3. A repülés lelke, „motorja” az édesapja halála után 1926-ban Kanadába kivándorolt Magyar-Wilczek Sándor és nem az elsődlegesen emlegetett Endresz – noha ő vezette a gépet. Endresz csak 1930 áprilisában került a képbe. Továbbá nem Wilczek kérte föl, hanem maga ajánlkozott, amit Wilczek elfogadott, így ő maga navigátor lett.



4. Az egész repülés értelmi szerzője és egyik fő szervezője Wilczek volt, és nem Rothermere vikomtja, alias Harold Harmsworth. Wilczeknek már Lindbergh repülésekor (1927) megfordult a fejében a gondolat, de csak 1929-ben fordult igazán komolyra. Egy epizód az előkészítés két évéből, amikor még sorra potyogtak az óceánba a vállalkozó szelleműek:<sup>11</sup>

„Nézze, öcsém! Ha maga mindenáron propagandát akar csinálni hazájának, menjen fel az Empire State Building tetejére. A hátára akaszson egy táblát, írja rá: Justice for Hungary, és ugorjon le az utcára. Bizonyos vagyok benne, hogy az összes lapok megírják a szenzációt. Ez nem kellemetlenebb, mint a vízbe fulladás, és lényegesen olcsóbb.”



5. A gép nevét sem Rothermere találta ki, mert Wilczek már a vele való találkozás előtt ízelgette a „Magyar Feltámadás” és a „Justice for Hungary” elnevezést; Rothermere csak rábólintott: „Kitűnőnek tartom a tervet a magyar revízió gondolatának terjesztésére. Nevezzék a gépet Justice for Hungary-nak. Tízezer dollár díjat tűzök ki a pilótának, aki a repülést sikerrel végrehajtja.”

Itt szükségesnek látom megjegyezni, hogy a repülés gondolata jóval a sikerdíj kitűzését megelőzően született meg Wilczek Sándor fejében.



Kezdeményezésére – és a közvetlen cél, a repülés megvalósítása érdekében – az Air Travel News 1929-ben 3 oldalas, nagy revíziós térképpel illusztrált cikket közölt. Nevét is az óceánrepülés okán változtatta meg – nyilván nem véletlenül pont „Magyar”-ra.<sup>12</sup>

6. A repülés fő anyagi támogatója sem Rothermere volt, nem is az adakozó magánszemélyek, hanem Szalay Emil, (Szalay Imre) bácsi,<sup>13</sup> aki családja és élete munkájának eredményét kockáztatta – összesítésem szerint – 30-40 ezer dollárra rúgó összeggel, a köztudatban mégis Rothermere neve él.

Amit őlordságáról talán érdemes tudni:

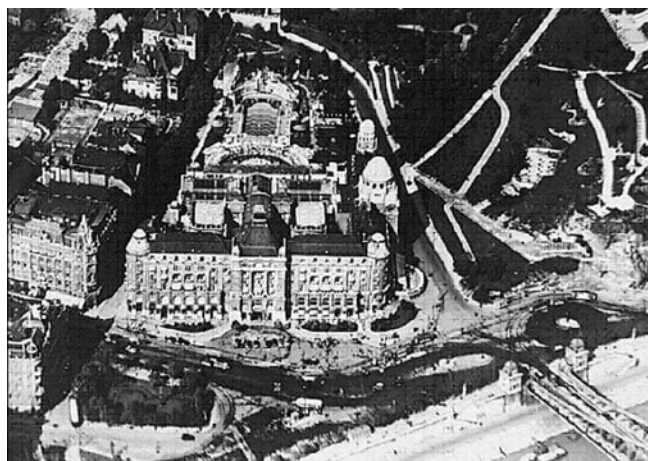
a) Bátyjával, Alfréddal (Viscount Northcliffe-fel) együtt a brit hadügyminisztérium 1916-ban létrehozott propagandarészlegén belül 1918-tól működő Department of Propaganda in Enemy Countries – közismert nevén Crewe House<sup>14</sup> – elnökével, gózerővel a beneși elképzelések szolgálatába állították még az újságjaikat (Daily Mail, Daily Mirror, Observer) is.

b) Csak 1927-ben vált „a magyar nép igaz barátjává”, miután Monte Carlo egyik kaszinójában megismerkedett egy nem éppen szilárd erkölcsű kalandor kémmővel, Töffffel. Akkortól meg már a revízió lelkes szószólója lett.<sup>15</sup> Ezt a metresztét 10 év alatt 51.000 fonttal<sup>16</sup> támogatta.

c) A kockázatmentes sikerdíjként felajánlott 10.000 dolláron<sup>17</sup> fölül a Magyar Aero Szövetség tagjainak kiutazását – amolyan jutalomutazást – finanszírozta, és a beszerelendő 75 kg-os rádió 4500 dolláros költségét vállalta magára.

A Justice for Hungaryt a magyar kormány a repülés után még 1931-ben 100 ezer pengőért<sup>18</sup> megvásárolta Szalay bácsitól. 10 hónappal később, 1932. május 21-én Endresz az óceánrepülőök világtalálkozójára vitte a gépet Rómába, és leszálláskor lezuhant. A kiégett gép helyett az olasz kormány egy másik, Fiat BR 3 típusú, kétfedelű, „Giustizia per l’Ungheria” névre keresztelt géppel kárpótolta Magyarországot. A gép a Justice for Hungary roncsaival együtt érkezett meg, és annak megörökölt HA AAF lajstromjelével 1935-ig üzemelt, majd – csakúgy, mint a Ferenc József híd makettje – 1945-ig a Közlekedési Múzeumban volt látható.

Magyar Sándor a ’30-as évek végén hazatelepült, majd a második világháború végén visszatért Amerikába, és ott élt 1981-ben bekövetkezett haláláig. Az egyetlen, róla Kispesztén akkor elnevezett utca az 1989-es változások után sem kapta vissza nevét, Magyar László utca lett. Győrben –

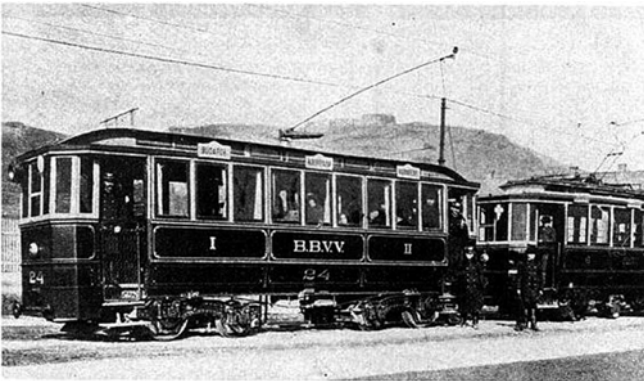




helyiek kezdeményezésére – tíz-tizenöt éve van Szalay Imre utca.

No de hogyan juthatott el a Ferenc József hídhöz, akinek nem volt paripája, és nem a Balatonról, vagy netán Bécsből repült ide, hanem mondjuk Törökbálintról jött? – Akkor rendelkezésre állt a HÉV, amit kezdetben a Budapest–Budafoki Helyiérdekű Villamos Vasút Rt. (BBVV) üzemeltetett.

A HÉV első, 7,8 km-es szakaszán a Ferenc József híd – Gellért fürdő és Budafok (Promontor)



között 1899. szeptember 19-től lehetett utazni. 1909. szeptember 4-én a törzsvonalat Nagytétényig hosszabbították meg, 1914. július 23-án pedig 13,4 kilométer hosszban megnyílt a Budafok elágazás – Budaörs – Törökbálint kétvágányú vonal, 1942 karácsonyán pedig átadták a Mórincz Zsigmond (akkor Horthy Miklós) körtéri végállomást, a közismert „gombával”.

Noha a nagytétényi vonalat már az 1910-es években Érdig tervezték meghosszabbítani, a második világháború megakadályozta a további fejlesztést, utóbb pedig – 1952 és 1962 között – ezeket a HÉV-vonalakat<sup>19</sup> teljesen villamosokkal váltották föl.

A II. világháború végén és az azt követő időszakban – köztudomásúlag – jelentős változások mentek végbe, amelyek közül most csak egyet, a híd szempontjából egyik legjelentősebbet érintek.

1945. március 21-től már járható volt a pontonokkal megtalpalt Ferenc József híd<sup>20</sup> és Horthy Miklós híd,<sup>21</sup> november 18-tól a Petőfi tér és a Döbrentei tér közötti Böske hídként ismert **Petőfi** pontonhíd, miközben épült a **Kossuth** híd. A Ferenc József híd „a múltat végképp eltörölni” jegyében egy népköztársaságban nem viselhette tovább egy király nevét. A sor folytatásaként (északról délre) kézenfekvő lett volna – a Kossuth és Petőfi mellett rendre harmadikként emlegetett – Táncsics nevét adni a hídnak. Mégsem róla kapta az új nevét.

De akkor miért pont a Szabadság nevet kapta? Mindenesetre 1946. április 7-én a Szabad Nép (a Népszabadság elődje) már ekként ír róla.

Az ország, és benne a főváros vezetése az akkor felszabadítónak nevezett szovjet hadsereg, illetve városparancsnokság ellenőrzése alatt állt, a híd kapuzatán pedig a címert a generalisszimusz képe takarta el. Valószínűsíthető, hogy szovjet sugallatra kapta az új nevét, aminek előzménye lehet az a volgai eset, amiről az 1917. április 20-ai (még a Nagy Októberi Szocialista Forradalom előtti!) Népszavából értesülhetünk:

„»El kell távolítani a cárt!«

(*Stockholm, április 19.*) Az orosz lapok egy része még most is félre nem érthető módon ad kifejezést abbéli aggodalmának, hogy amíg a cárt el nem távolítják, állandóan fenyeget az ellenforradalom veszedelme. (...) A »Rjecs« azt állítja, hogy a Volga hídján dolgozó munkások azt követelték, hogy a hidat, amelynek eddig II. Miklós cár hidja volt a neve, kereszteljék át a *Szabadság hídjának*. A kormány eleget tett a munkások kívánságának.”<sup>22</sup>

Hogy ez a Lenin szülővárosában történt hídátkeresztelés előzménye-e a Ferenc József híd új nevének megválasztásában...? Azt az olvasó képletére bízom.

Mindenesetre a turisták körében leginkább „Green bridge”-ként ismert. De ha egy magyarnak beszél valaki a zöld hídról,<sup>23</sup> az is tudja, melyik hídról van szó, aki nem ismeri a budapesti Dunahidak nevét. Azt hiszem, ez már rajta is marad.

Pedig eredetileg nem is zöld volt.<sup>24</sup>

## Jegyzetek

<sup>1</sup> A gyár az első Lockheed 8 Sirius gépet 1929-ben készítette Lindbergh megrendelésére, aki 2 évvel később hidroplánná alakíttatta.

<sup>2</sup> A gép amerikai, NR 115 W lajstromjellel repülte át az óceánt. A legtöbb képen látható HA-AAF lajstromjel már későbbi magyar.

<sup>3</sup> 1931-ben a közép-európai idő (CET) 1 órával több volt az egyezményes világidőnél (UTC), vagyis CET = UTC+1, viszont mind Angliában (GMT = UTC), mind az atlanti (AST = UTC-4), mind az újfundlandi (NST = UTC-3.30) időzónában alkalmazták a nyári időszámítást (ADT ill. NDT), ezért a greenwichi helyi (nyári; BST = UTC+1) idő megegyezett a közép-európai idővel, amihez képest 3,5 órával „később” az új-fundlandi.

Egy apró érdekesség: az UTC nem rövidítés; az egyezményes koordinált világidő rövidítésében – kik mások? – az angolok és a franciák nem tudtak megegyezni, így a „CUT” és a „TUC” közötti kompromisszum eredménye lett az „UTC” „rövidítés”.

<sup>4</sup> Magyar (Wilczek) Sándor saját adata a tervezett és a ténylegesen repült útvonalról készített vázlatán.

<sup>5</sup> Linz fölött 17.35-kor jelentkeztek be rádión. Onnan realisan (kb. 340 km, kb. 1,5 óra) este 7 óra körül értek szó szerint földet Bicske határában. 26 óra 20 percet számított a néhai Kasza József, a MALÉV Navigációs Osztályának volt vezetője is.

- <sup>6</sup> A két pont között legrövidebben repülhető távolságot szintén Kasza József számította ki.
- <sup>7</sup> Magyar útvonalvázlatán az ír partokig 1993,4 tengeri mérföldet (kb. 3700 km-t) terveztek megtenni, onnan 1700-1800 km Bicske.
- <sup>8</sup> Az ír partokat 13 óra 10 perc alatt 5:30-kor, Angliát 14 órás repüléssel, 6:20-kor érték el.
- <sup>9</sup> Fédération Aéronautique Internationale (Nemzetközi Légihajózási Szövetség)
- <sup>10</sup> Néhai Kasza József szíves közlése.
- <sup>11</sup> Idézi Wilczek az Álmodni mertünk című könyvében a repülésügyi minisztérium illetékesének szavait (56 vállalkozóból 14 élte túl).
- <sup>12</sup> Az '50-es években ismét a születési nevét viselte, esetenként Magyar-Wilczek alakban.
- <sup>13</sup> \*Győr, 1872. október 24. – † Flint, Michigan állam, 1937. július 15., napra pontosan a repülés hatodik évfordulóján halt meg; a repüléssel kapcsolatos költségei akár 60.000 \$-ra is rúghattak.
- <sup>14</sup> A Crewe House felállítását Edward Beneš kezdeményezte, és döntő befolyása volt Trianonra.
- <sup>15</sup> Ekkor jelentette meg a Hungary's place in the Sun. Safety for Central Europe! (Magyarország helye a Nap alatt. Biztonságot Közép-Európának!) című cikket egyik saját újságjában, a Daily Mailben. (1927. június 21.)
- <sup>16</sup> Mai árfolyamon kb. 3 MILLIÓ £, kb. 1 milliárd Ft (átlag 100 millió Ft/év).
- <sup>17</sup> Akkori árfolyamon kb. 2.200 £, mai árfolyamon kb. 130 ezer £, 45 millió Ft – **2 főre** együttesen.
- <sup>18</sup> Kb. 27.000 \$-ért, kb. a gyári árában.
- <sup>19</sup> A járatokat számok helyett betűvel jelölték: B – Budafok, N – Nagytétény, T – Törökbálint.
- <sup>20</sup> A NÉMET FASISZTÁK ÉS HAZAÁRULÓ MAGYAR CINKOSAIK | 1945 JANUÁR 16-ÁN ROBBANTOTTÁK FEL EZT A HIDAT. | ... | A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG | A SZABADSÁGRÓL NEVEZTE EL A HIDAT, | ÉS TILDY ZOLTÁN KÖZTÁRSASÁGI ELNÖK | 1946 AUGUSZTUS 20-ÁN ADTA ÁT ISMÉT A FORGALOMNAK. – hirdeti az V. kerületi hídfőnél álló hídvám épületen az előző rendszerből itt maradt tábla. – Különös bája, hogy német „fasiszták”-at (nem ám náciakat) és „hazaáruló magyar cinkosai”-at említ. (Mintha a németek már a Tisza-hídjaink, a Mária Valéria híd (1944. december 26.) – a háború végéig összesen több mint ezer hidunk – roncsaival a hátuk mögött nem szereztek volna kellő gyakorlatot, és nem lettek volna képesek önmaguk fölrobbantani.)
- <sup>21</sup> A mai Petőfi híd.
- <sup>22</sup> A hír a Volga középső-alsó folyásánál fekvő Uljanovszknál (1924-ig Szimbirszk) található, 1913–1916 között épült, 2 km hosszú Imperatorszkij mosztról szól; eredeti elnevezése: „Императорский Его величества Николая II” (röviden: Nyikolajevszkij) „Őfelsége II. Miklós cár” híd volt, és 1917-ben valóban Szabadság hídra nevezték át.
- <sup>23</sup> Az esztergomiak szeme előtt nyilván a 2001-ben újjáépített Mária Valéria híd jelenik meg.
- <sup>24</sup> Az „eredeti” állapotában történt felújítása során számos részletében hamisították meg.

Wernke Bernát

## Katinak, Felvidéken

március tizedikére

erőltetett széjjelterítés  
 lenne, hangjainkat  
 kiáltoztatni mindenfele...  
 szépséget szállingózó  
 harsányainkba kergetve...  
 talán magyarázattal  
 pillanthatunk hangzóinkkal  
 telten... igen, igen –  
 először andalgóba fogva,  
 majd ki-kicsillanva, sok  
 az a, á, e, é, i, í...  
 és így, tovább visít,  
 mi nyelvünket gazdagítja,  
 széppé-ritmusosba teszi, s  
 erősbe fordítja lelkeink... e  
 hangok sosem fogyhatnak  
 mindennapjainkban... csak  
 jöjjenek szaporodva... kicsi  
 nebulóink ajkán,  
 szisszenő olvatagba, nemcsak  
 az iskolapadban, hanem onnan  
 távolodva, a rájuk omló  
 légből lobbanva, szíveket  
 bámultatva... és játszva  
 figyelnek másokra, s ha  
 szólnak, remekelnek  
 hangzóikkal, tavaszt  
 jósló tátogásban... Katira  
 is tapadóan... ki örömmel  
 hallgatja e simulóba bomló  
 csattanásokat, de most  
 szótlanul kanyarulnak  
 ide, merengőbe téve  
 minket, mikor Kati  
 mondatai szóródnak  
 erre,  
 minek ösvényeibe  
 tova-tovahaladva tartunk a  
 tarkaságba... és most  
 végül, semmi merületet  
 nem akarva, csak azt, hogy  
 a magánhangzóink onthassák  
 magukat, szabad  
 paraszas  
 pazarukba...