

PUSZTAI JÁNOS

# Fejezetek a szentesi repülés történetéből (1909–1959)

*A város találkozásai a repüléstechnikával (1909–1930)*



Az 1909-et megelőző időszakból a városban nem találtam felvillanó szikrákat sem, melyek a repüléselmélettel foglalkozó kutatókról vagy a gyakorlati repüléssel kísérletezőkről adhatnának számot. Szentesnek a repülőkultúra fejlődésében két évtizeddel később, 1935-ben jött el az ideje. A katonai repülőcsözök folyamatos fejlődésével, terjedésével jelentek meg időnként léggömbök, majd később a merevszárnyú repülőgépek is. Ezek mind gyakrabban mutatkoztak a város fölött napokig adva témat a lapoknak. Az ifjúság köréből sincs ismeretünk szervezett vagy egyéni repülőmodell építésről.

A *Szentesi Lapok* 1909. június 18-i száma adja hírül, hogy Hajdú József, a szentesi származású, de Kecskeméten tanító gimnáziumi tanár fölfedezte a szárnyak és ballon nélküli repülőgépet. A Pesti Hírlapban közötött, – nehezen követhető – írásában kifejti, hogy már egy amerikai mérnök ugyan nyilvánosságra hozta az övéhez rendkívül hasonlító találmányát, de az a centrifugális erőt alkalmazza hajtóerőül, míg az ő repülő szerkezete a robbanóanyagok energiájából adódó, azok „explozíójánál föllépő egyoldalú nyomások hasznosításával tervez” a szárnyak nélküli repülést megvalósítani. Mint a feltaláló leírja, gondolatának eredetisége az amerikai mérnököt illeti, de a kiviteli módozat dicsősége az övé. A figyelmet felkeltő írás a találmány lényegét, szellemi értékét

nyilvánvalóan óvatosságból hallgatja el. A közöltekből kihámoszthatóan, a mai ismeretinkből következtetve Hajdú József – nagy valószínűséggel, – az irányítható rakéta repülésének elméletéhez járult hozzá gondolataival.

Néhány héttel később, augusztus 13-án Török Lajos Nagykirályság 20. sz. tanyája mellett, a kukoricásban leszállt az örkényi táborból indulott Donau nevű léghajó Mitschdörfer Rudolf és Zborovszky Gyula főhadnaggyal. A leszálláskor 10 korona kár keletkezett, amire kárterítési igényt adott be a föld tulajdonosa.

A lakosság figyelme mindenkorábban kezdett a repülésre – a kor kibontakozó csúcs-technikájára – irányulni, ami abból is lemerhető, hogy a Budapesten 1910. június 5-én rendezett nemzetközi repülőversenyre kedvezményes utazást hirdetett a Magyar kir. Államvasutak Igazgatósága, melyet Szentesről 37-en vettek igénybe.<sup>1</sup> A repülés iránti érdeklődést nemcsak a korabeli mozi-filmek, hanem a tudományos ismeretterjesztő előadások is fokozták. Elterjedt a városban, hogy a nemzetközi verseny magyar győztese Székely Mihály fiatal gépész-mérnök, egy szentesi gazdálkodó gyermeke. A tévedésre csak két évvel később derült fény, amikor Szarvason tartott repülőbemutatót.

A következő, figyelmet érdemlő repülés 1911-hez kapcsolódik. Székely Mihály gépész-mérnök, aviatikus a Szentesről kapott

meghívólevélre, egykorai osztálytársával dr. Szakál Antallal közli, hogy a szarvasi légiútját követően hajlandó „Az Újság” névre keresztelt gépével átrepülni a városba, és ott bemutatót tartani október 23-án vagy 29-én, ezer korona tiszteletdíjért. Dr. Cicatricis Lajos főispán elnökletével szervezőbizottság alakult.

Csallány Gábor múzeum igazgatója, a szentesi repülő bemutató megpendítője és mozgatórugója, néhány várakozással teli héten kényszerült bejelenteni, hogy Székely Mihály helyett – mert ebben az időszakban Bécsújhelyen tökéletesíti repülőtudását, – kárpotlásul más aviatikust kér a géprepülők szervezetétől, új pilótát keres, aki legkésőbb november 5-ére elvállalja a repülőbemutatót. Közben egy aviatikus részvénytársaság is ajánlkozott, mint írták – „ha a feltételek kedvezőek a repülés rendezésére”, megtisztelőnek találnák a város meghívását. Egyébként összesen hét jelentkező volt, így Lányi Antal hadnagy, a Balaton átrepülője, Prodán Guidó, Takács Béla, Babos és Kollányi aviatikusok, de a helyi szervezők ekkor már tárgyalta a rákosi repülők egyikével, Kvasz András békéscsabai illetőségű gépészeti pilótával, a „Scarelly-díj” nyertesével, a csabai és miskolci repülésről híres aviatikus”-sával – írja a *Szentesz és Vidéke* lap egykorai hírlapírója, – az ő kedvezőbb ajánlatát fogadták el a szervezők. Gépe, a monoplán korábban Zsélyi Aladáré volt, amellyel a Tolnai-díjat megnyerte, majd nemsokkal később összetörte. Ez a légiparipa kijavított, majd teljesen áttervezett változata adta a Kvasz-II.-t, amellyel Szentesen fölszállni készült és repült is az ifjú pilóta. A gép tervezőmérnöke Kvasz András pilótatársa, barátja, Reiter Béla mérnök-aviatikus volt. Budapestről csütörtökön (2-án) már megérkeztek Kvasz András társai, hogy segítkezzenek Csallány Gábornak a repülőtér berendezésében. Reiter Béla vezette a lelkes csapatot.

A pilóta előző nap már a városban volt

és dr. Massány Ernő, a MAeSZ (Magyar Aero Szövetség) ügyvezető igazgató és Zsélyi Aladár társaságában érkezett. Másnap a magyar ősrepülés több, jeles nagysága is Szentesre utazott a bemutató megtekintésére, pedig a Meteor(ológia) csős, szeles időt prognosztizált a jeles napra, bár Kvasz András az itteni repülésével akarta eddigi rekordjait megjavítani – tette hozzá bölcsen – „ha az idő kedvező lesz.” A történelmi pillanatot, – 1911. november 5-ét, ezt a zord vasárnapot – ,amikor első alkalommal emelkedik merevszárnyú repülőgép Szentesz földjéről annak légterébe, 3–4000 főre becsült (Szentesz, Csongrád, Kiskunfélegyháza, Szegvár, Mindszent, Hódmezővásárhely, Kunszentmárton, Oroszáha, stb.) nézőse reg várta a Felső-csordajárason<sup>2</sup>, de a tomboló szél majdnem meghiúsította azt. Nagy kurázsra vall, hogy Kvasz András a veszélyes idő ellenére is megpróbálkozott a „repülés szépségét bemutatni”. Négyeszer szállt föl és 5–6 méter magasságban – ahol a surlódás miatt a szél ereje gyengébb – nyolcasokat írt le a levegőben a nézők előtt, majd egy alkalommal megkerülte az ámuló tömeget is. A viharos erejű szélhez viszonyított phelykönyű repülőgépet könnyen a földhöz csaphatta volna, Kvasz jelmondata szérinti szándéka a „szerencse le” volt, amíg csak repült. Kilencvenegy éves korában szállt át az égi járatra, ahogyan az elmúltást repülős berkekben kifejezni szokás. (Belépőjegyek ára: 4 személyes páholy 20 korona, az ülőhelyek I. osztályon 3 korona, a II. osztályon 2 korona, a III. osztályon 1 korona volt. Az állóhely felnőtteknek 50 fillér, diákoknak, rokkantaknak csupán 25 fillárt kellett fizetni.)

Szájhagyományként örződött meg a lakosok közönség körében, hogy Kvasz András a „repülőgépet ízíkszárból építette, hogy minél könnyebb legyen” és azt „csak a ráfeszített vászon meg a rengeteg drót tartotta össze.” Azok, akik a hangár-sátorban meg-

tekintették a fölszállni készülő gépet, – elmondásuk és leírásuk szerint – „valóban semmi reményt nem fűztek annak repülőképességéhez.”<sup>3</sup>

A minden kiszínezni képes szájhagyomány olyan csemenyre is emlékezett(?), ami meg sem történ(hetet)t. Számtalan jelenlélővő(?) mesélte kései elbeszélésében, hogy a nagyszerű pilóta Csallány Gábor is – mint azt korábbi nyilatkozatában ígérte – elvitte repülni, aki ijedtében olyan – egyébként természetes – dolgot cselekedett, amit nem szokás nyilvánosság előtt tenni és beszélni sem illik róla.

Sándy Hugó gimnáziumi tanár, szemtanú közreadta azt a fölvételt a *Lobogó* 1964. október 19-i számában, amely Csallány Gábor múzeumigazgatót valóban a repülőgép ülésében mutatja, de a földön, ahol a légsavart fogja Kvasz András. A kép különlegességet még az is emeli, hogy a repülés, a repülőgép és a pilóta fényképezését tiltotta a rendőrség. Csak külön engedély birtokában lehetett fényképezni a hivatalosoknak is, ha ők is leröttek a kiszabott illetéket.

A krónikások – bár a nézők csalódását is megírva, belátták a kor repüléstechnikai korlátait, – realisan jegyezték meg, hogy a pilóta legalább a „repülés fogalmát” igyekezett „megadni”. Másnap – amikorra elcsítult a viharos szél – délidőben megjelent Kvasz András gépével a város fölött, először mintegy 800-1000 méteren, de a piactéri (ma a város Kossuth nevét viselő főterére) református nagytemplom fölött már 500 métere terereszkedett, és ott körözött, majd a Kisérnek fordult – mintegy kárpótolva az előző napi hiányérzeteért a nézőket. A Kurcán kétszer is átrepülve visszatért a hangárához. Ez a fölszállás „már tanúságot tett Kvasz mellett” – írja a *Szentesi Lap* hírszerkesztője. „A gép erőteljes berregése lehallatszott az utcákra, és sok nézőt csödített ki az üzletekből és a házakból, akik gyönyörködve nézték a repülőgép egyenletes, nyugodt silkását a levegő-

ben” – veti papírra lírai gondolatait a *Szentesz és Vidéke* című lap krónikása. Ekkor jelentette be Kvasz András, hogy egy héttel később, november 12-én Szentesről szülővárosába, Békéscsabára repült. Műszerek nélküл, egy játék iránytűvel, Sándy Hugó tanár rajzolta térképávlattal vágott neki az útnak. Felszállás közben az egyik futóművéről leesett a kerék, ennek ellenére a céllallomáson nagyobb baj nélkül szállt le. Szentesről háromnegyed tízkor indulott, és délen már szülővárosában, Békéscsabán volt. Útvonala Szentesz–Orosháza–Mczőtűr (eltévedt)–Szarvas–Békéscsaba. Az út kb. 150–160 km amit közel 100 km/órás sebességgel repült végig. Az útvonalon, – ahogyan ezt tréfásan mondani szokás – csak a földi irányításra (marékás tereppontok, út-, és vasútvonal, kémények, tornyok célrvavezetésével, stb.) hagyatkozhatott merész vállalkozásakor. A nagyszerű pilóta táviratot küldött szerencsés megérkezéséről.

Kvasz András 1912 májusában levelet küldött Szenteszre, hogy kormánytámogatással túl van a párizsi tanulmányúton, a törökországi és a szolnoki bemutatón. Most új gépet épít, és szeretné azt szentesi közönségének is megmutatni úgy, hogy Budapestről Szenteszre repül. A gép rövidesen elkezdt és mielőtt útrakelne értesítést küld. Az ígért levél, – ki tudja miért? – nem érkezett meg Szenteszre.

A gyűrűs napfogyatkozás évében, még a *Titanic* katasztrófájának híre előtt, az alföldi kisváros nyugalmát két katonai léghajó csendes átrepülésének látványa ajzotta föl. Az esemény 1912. április 8-án, húsvét másnapján délen történt. Az utaskosárban hárman voltak, és az egyikük jól láthatóan katonai egyenruhát viselt. A léghajók délelőti irányban, megközelítően 2000 méter magasságban szelték át és hagyták el a város légterét. Kecskemét felől, érkeztek és az utat várostól–városig egy óra alatt tették meg. A délután háromnegyed egykor átsikló légha-

jó a német Bitterfeld I-gyel azonosítható, amely április 7-én indult a Berlin melletti Bitterfeldről rekordkísérleti céllal, és Pozsony, Komárom, Kecskemét, Szentes, Mezőhegyes, Arad, Hátszeg érintésével a Déván túli, Russorban szállt le 1100 kilométer megtétele után. Pilótája Hans Gericke 1. dragonyos czerebcli hadnagy, a német léghajózás bajnoka és (utas) Ernst Hinckl tüzér hadnagy volt.

Király gyakorlat volt a térségben (ezt a hadgyakorlat a király vagy valamelyik főherceg irányítja), 1912. szeptember 8–12-e között Mezőhegyes főhadiszállással, melynek egyik északi határállomása Szentes volt. Kilencedikén délután fél ötkor Szeged irányába egy hadirepülőgép haladt át a város fölött mintegy 800 méter magasságban, hogy kikémleje, vannak-e „ellenséges csapatok” a városban és környékén. Igen sok nézője akadt a repülésnek.

Egy hónappal később, október 12-én délelőtt 11 óra tájban két katonai repülőgép jelent meg a város fölött, és nagy sebességgel haladtak déli irányba. Távcsovon tisztán ki lehetett venni, hogy a gépeken katonatisztek ülnek.

Az 1913 májusában Újvidéken tartott repülőversenyre Uzalecz Emil alezredes, a magyar repülő osztágok parancsnoka és a helyi rendezők meghívták Csongrád megye és a megyeszékhely – Szentes – teljes tisztikarát. Ujabb repülés-érintés, város fölötti átrepülés 1913. november 20-án történt Vadrinecz, prágai aviatikus bukaresti célrepülése során, menetrendszerű pontossággal, déli 12 órakor mintegy 2000 méteren átrepült Szentes fölött. Érkezését előre jelezte az útvonalán lévő városokkal az esetleges segítség és mentés megkönyítése érdekében.<sup>4</sup>

Az első nagy világégés közepén, 1916 januárjában a honvédelmi miniszter köriratban kereste meg a városokat – így Szentes is – ,hogy tudnának-e repülőtérenk alkalmas területet a kincstárnak megvásárlásra föl-

ajánlani. A város vezetése fél éves tanakodás után, nyilvánvalóan félve attól, hogy háborús érdekből, ellenszolgáltatás nélkül, veszi azt igénybe a miniszterium. A közgyűlés úgy döntött, hogy a tulajdonát képező józsef-szállási legelőnek csak egy részét kínálja föl megvásárlásra.<sup>5</sup>

Az érdeklődés élénkülését mutatja a városban, hogy 1916 márciusában a tudományos előadások sorában például Német László főgimnáziumi tanár, a vármegyeháza zsúfolásig megtelt közgyűlesi termében a kor csúcstechnikájáról, a repülőgépről tartott tudományos előadást. A lakosság védelme érdekében 1917-ben megjelenő újságokban megkezdődött a polgárok oktatása a legitámadások hatásának lehetséges enyhítése, elhárítása érdekében. Ugyanott buzdítják a különböző fegyvernemi tiszteket és tiszttjelölteket 20–35 éves korhatáron belül, hogy jelentkezzenek légjáró tanfolyamra, magyarán pilótaképzésre.

Következő repülésről már 1919-ből van tudomásunk. Az egyik, egy békés célú katonai eseménysorozat a szegedi repülőkhöz fűződik. A repülőtéri állomány ellátása mind nehezebb feladatnak bizonyult, mert a zsír és a hús, ha egyáltalán kapni lehetett, megfizethetetlen volt. Egy vásárhelyi pilóta a kapcsolatai révén esetenként átrepült Szentesre az ismerős családhoz, akiknek a tanyája mellett le- és föl tudott szállni, és az életmentő portékát megfizethető áron meg tudta vásárolni. Esetenként 100–120 kg-os feldolgozott sertést szállított el. A háború első évétől csak fokozódott a városok ellátási gondja. Nyilván Szentes is védte élelmiszerbázisát: a város a 2080/1919. 02. 07-i közgyűlesi határozatával megtiltotta a „vidékre való értékesítést”. Amint a tiltott dolog a hatóság tudomására jutott, emberei már lesben álltak, hogy elcsípjék a húskivitelt kivitelező pilótát, a menetrend szerint érkező géppel. Már készen állt minden, a pilóta éppen gépbé ülni készült, amikor körbefog-

ták a rendőrök és a népőrség tagjai. Tetten érték, a húst elkobozni, a pilótát letartóztatni készültek, amikor a repülőgép vezetője egy székelő góbét idéző csalafintásággal igyekezett bizonyítani, hogy géphiba és üzemanyaghiány miatt kényszerült leszállni. „Nézzék, nem indul”, – s hogy állítását igazolja, a légcavarat néhányszor körbeforgatta, majd beült a gépbé, indított, és elszelelt. A feldübbögő motordübögésétől és a légcavar-széltől meglepett „pandúrok” riadtan hátráltak. Ezt kihasználva, azok díszsorfala között szállt fel és repült el Szeged irányába a pilóta. „Így történt, hogy a kövér disznót elrabolta a sas” – írták a korabeli lapok. A sohasem csodavárhoz szegedi pilótákat mégis csak az égből jött manna táplálta.

A tanácsköztársaságot támadó királyi román csapatok ellen, Szentes térségében is gyakran kerültek bevcetésre a Martinek Vincent parancsnoksága alatt álló kecskeméti 5. „vörös” repülőszázad felderítői. A Brandenburg és az Anatra gépekkel fölszerelt század a felderítést követően támadta – az I. Hadtestparancsnokság alárendeltségében – a Szentes–Csongrád–Mártfű–Szolnok–Törökszentmiklós vonalában elhelyezkedett román csapatokat. A repülők segítségével lehetett meghiúsítani 1919 júniusában a Szentes–Csongrád térségében indított román áttörési kísérletet is. A tiszai offenzíva hadműveleteiben is jelentős szerepet kapott az 5. repülőszázad. Géppártól az ötös kötelékig minden alakzatban és erővel támadtak hajnali szürkülettől napnyugtáig. A hadsereg-parancsnokság folyamatos felderítést kért a tiszai offenzíva minden mozzanatáról. Tizenkettőtől harminchat kilós bombáig és géppuskatűzzel támadták repülőgépcikről a földi erőket a Kucori csárdánál, a Csóngrádról Szentesre bevezető Széchenyi út mindkét oldalán épített román géppuskaüzemet. A Kurca két partján lévő állásokat is tűz alatt tartották a repülő század támadó gépei, majd a város déli és délnyugati részén be-

áott gyalogságot bombázták sikerrel, érzékeny veszteséget okozva a betolakódóknak, a várost a Pertucui kapitány parancsnoksága alatt megszálló 107. román zászlóaljnak.

A sikeres légitámadásoknak nagy szerepe volt – meghatározóan az előerőben és hadianyagban elszennvedett érzékeny veszteség miatt is – a kivonulást előkészítő diplomáciai tárgyalások román elfogadásában, – állapította meg a a Vörös Hadsereg 2. hadosztályának parancsnoka, aki a tiszai offenzívát vezényelte.

Egy évi megszállás után a Nemzeti Hadsereg átlépve a Clemanceau-féle demarkációs vonalat, 1920. március 2-án, amint a román királyi csapatok elhagyták a várost, bevonult Szentesre. A repülőbombázás során megsérült szentesi hídöt, vasúti töltést és a román csapatok szándékos hídrongálását a 3. vasútépítő század kétszáz katonája rendbehozta, és az augusztusi szentelést követően a megújított hídat augusztus 29-én Horthy Miklós kormányzó felavatta és véglegesen átadta a forgalomnak.

A kereskedelmi miniszter pályázatot hirdetett – melyet minden napilap, folyóirat közölt – a „repülőgépet tökéletesítő találmányokra” A repülést általában, vagy annak valamely ágát tökéletesítő műszaki újítás, berendezés feltalálásának pályázatát várták.

Budapesten, a Rákóczi mezőn, a Magyar Aero Szövetség és a Maefort közös rendezésű repülőversenyt szervezett 1920. november 7-én, melyre kedvezményes utazást biztosított az államvasutak igazgatósága. A megyéből egy különvonat indult a versenyre Szentesen át. A városból egy hadirokkantakból és hadiárvákból álló csapat is résztvett a nagy számú diákkorú érdeklődővel közösen. A MOVE (Magyar Országos Véderő Egyet) Szentesen már 1920. július 18-án – nemsokkal a románok kivonulása után – megalakult. Az alapító okiratban első helyen szürgette „jelentősebb katonai erő telepítését a városba” és azon belül a légjáró csapat,

huszár vagy hídász alakulat jelenlétét. Egyetérzően támogatta ezt a MOVE-kérelmet a már korábban létrejött Területvédő Liga, a Honszeretet Egyesület csoportja és az Ebredő Magyarok Egyesülete is. A kérő levelet a kormányzónak, a miniszterelnöknek és a honvédelmi miniszternek küldték meg. A Hadráá Nemzeti Szövetségének (Hadirok-kantak, -özvegyek, -árvák Nemzeti Szövetsége) szentesi csoportja az 1924. augusztus 3-ára szervezett zászlószentelő ünnepségére a koronát egy repülőnap rendezésével tervezte főltenni. Az ünnepség fővénöke József főherceg valamint Nagy Imre altábornagy (a szövetség elnöke) Mészáros Andorné és Vay Gizella voltak. Az abból származó bevételt a hadiárvák segélyezésére kívánták fordítani. A belügymíniszter, félve az esetleges balesettől (feltehetően a Trianon parancsolta repülési tilalom lehetett a valódi ok) „egyszer és mindenkorra betiltotta” a repülő és ejtőernyős bemutatókat. A szigorú miniszter – nyilván József főherceg közbenjárására (is) – beadta a derekát, mivel a rendezők „a Magyar Légiforgalmi Részvénnytársaságot kérték föl” és feloldotta korábbi tilalmát, ezzel 1924. szeptember 7-én délutánra, a Felső-csordajárás területére (ahol Kvasz András is repült) engedélyezte a repülőnapot. A labdarúgó mérkőzással kombinált légibemutató fő attrakciójának az ejtőernyős ugrást és az utasrepültetést szánták. A légiáradé a program szerint az MLRT Budapest–Bécs útvonalán közlekedő Fokker F–3 utasszállító gépe segítségével fog megvalósulni, amelyből az ejtőernyős ugrik (nevet nem közölnek sem a meghívók, sem a lapok) és amellyel az utasrepültetés is történni fog. A sajtótájékoztatón elhangzott, hogy az ejtőernyős 2000 méter magasból veti alá magát az irtózatos mélységbe. Az ejtőernyőt most vásárolták Párizsból 40 millió koronáért, és csak ez az egy van az országban(?), mert a meglévőket a megszállás végén „összepakolták és magukkal vitték

a románok”. Egyébként ez az ejtőernyő 20–25 használatra alkalmas. Kinyitva 9 méter a kupola átmérője és másodpercenként 4–5 méteres sebességgel creszkedik alá. Az erényő kioldója a géphez van rögzítve és 30–40 méter zuhanás után oldja ki a repülő ember mentővét, az ejtőernyőt. A repülőgép 5 utas szállítására ad lehetőséget, plusz a pilóta. A zárt utastérben, a gép törzsében kényelmes bőrkanapén foglalhatnak helyet az elhúzható függönyű ablakok mellett azok, akik a sétaútra vállalkoznak. A gép repülési sebessége 140 km/óra. „A pilóta helye kimondottan mostoha... Az utastértől elválasztott, csak szélvédős ülésből” vezetik a gépet, „kitéve őket ezzel az időjárás viszontagságának és a motor forróolaj »köpéseinnek»”.<sup>6</sup> – Egy tízperces sétarepülés 250 000 koronába került.<sup>7</sup> A bemutatón óriási tömeg vett részt, de csak nagyon kevesen repültek. Arról nincs adatunk, hogy az ejtőernyős bemutató megtörtént volna. Ekkor még nagyon kevesen voltak az országban is, akik ejtőernyős ugrásra vállalkoztak.<sup>8</sup>

A belügymíniszter az alispán útján közelte a lakossággal, engedélyt adott arra, hogy egy Párizsból induló francia pilóta, bizonyos Pelletier Doys kapitány Európa legkeletibb pontjába tartva átrepüljön Szentesz fölött. A célfeladat teljesítésére igyekvő pilóta a városunkat érintő útszakaszát 1927. augusztus 25-én délután tette meg. Mint azt megtudhattuk a belügymíniszteri tájékoztatóból, a pilóta sem rádiót, sem fényképezőgépet nem hozhatott magával az ország fölé.<sup>9</sup> A kereskedelmi miniszter újból értesít a várost, hogy engedélyt adott egy francia, az F. AJZR jelzésű, hat személyes utasszállítónak arra, hogy a Belgrádba repülése során – az ország fölött többször is átrepülve – érinthesse Szentesz légterét is. 1930 októberében három napon át reklámrepülőgépek jelentek meg a város fölött, és a harmincperces keringésük során a Schmoll-pasztá át (cipőkrém) és a Franck-kávét (pótkávét)

reklámozták. Korunkból nézve már fölcsatlak a jövő, érik a föltétele a szentes–hékedi repülőtér kialakulásának, ugyanis Szentes város részt vállalt a Kolozsvárról Szegedre települt egyetem meteorológiai kutatásainak költségeihez 1927 januárjában. Ellen-szolgáltatásul csak a prognózisok és a vihar-előrejelzések aktuális, illetve rendszeres megküldését kérte a város, ami elengedhetetlen föltétele a biztonságos repülésnek is. Ugyanekkor adták át a későbbi repülőtérrre vezető, – mostmár szilárd burkolatú, – szelevényi utat is. Egy meteorológiai mérő és jelentő hely létrehozására újabb tárgyalások kezdődtek meg Szentesen az egyetem megbízott professzorával. Bejelentés történt laktnyaépítésre, a leventék otthonának, a Hor-thy Háznak a létrehozására és megalakult a mentő egyesület. Erős cserkész csapatok működték a városban. Szentesen figyelemre méltó erőt képviselt a Revíziós Liga.

Az 1920-ban aláírt trianoni kényszerbékét – mely tiltotta a katonai repülést – időszak minden nyilvánvalóbbá tette, hogy a magyarság „légjárása” évről évre messzebb kerül az európai színvonaltól. A technikai lehetőség meg a szükség parancsolta kényszer hatására fokozatosan kialakul a repülés motoros és vitorlázórepülő ága, a sportrepülés, amely e katonai előképzés egyik (még) rejtett formájává (is) lett. Hazánkban 1928-ban, más forrásból 1929-ben, de mindenkor esetben a MOVERO jóvoltából emelkedett motornélküli repülőgép a levegőbe a Far-kashegen.

#### FELHASZNÁLT IRODALOM

CSANÁDI–NAGYVÁRADI–WINKLER: *A magyar repülés története*. Budapest, 1974, Műszaki Könyvkiadó.

PATAKY IVÁN–ROZSOS LÁSZLÓ–SÁRHIDAI GYULA: *Légiháború Magyarország felett*. I-II. Budapest, 1992, Zrínyi.

JEREB GÁBOR: *Magyar vitorlázó repülőgépek*. Budapest, 1988, Műszaki.

SZABÓ JÓZSEF: *Repülési lexikon I–II*. Budapest, 1991, Akadémiai Kiadó.

SIMÓNÉ, AVAROSI ÉVA: *Suhanó Fama-darak*. 1989, Hátter, Repülő könyvek.

CSIKVÁRI ANTAL (szerk.): *Csongrád vár-megye*. Budapest, 1938–1939, A vármegyei szociográfiai Kiadó Hivatala.

POLGÁR LÁSZLÓ: *A magyar sport- és polgári repülés érmei*. 1989, Magyar Éremgyűjtők Egyesülete.

PUSZTAI JÁNOS: *A szentesi repülés története*. In Az MHSZ Szentes Városi Vezetőség és klubjainak története.

BATTA SÁNDOR: *Szentesi repülőtér története*. kézirat 2000.

CSERHALMI IMRE: *Ki fog repülni?* Budapest, 1986, Kossuth Kft.

KI KICSODA A MAGYAR REPÜLÉSBEN? Budapest, 1995, Viktória Kft.

GERGELY FERENC: *A magyar cserkészet története. 1910–1948*. Budapest, 1989, Göncöl Kiadó.

FARKAS JENŐ: *A m. kir. vitéz nagybányai Horthy István Honvéd Repülő Akadémia évkönyve 1944. augusztus 20.* Tatabánya, 1994, Alfadat-Press Nyomdaipari Kft

MACHALEK ISTVÁN: *Békés kék egen*. Békéscsaba, 1992, A MHSZ Békés Megyei Kvasz András Repülő-, és Ejtőernyősklub.

JUHÁSZ GYULA (szerk.): *Magyarország külüppolitikája a II. világháború kitörésének időszakában. 1939–1940*. Budapest, 1962, Akadémia Kiadó.

FÜLÖP MIHÁLY: *A befejezetlen béké. A külügyminiszterek Tanácskozása és a magyar békészerződés (1947)*. Héttoronay Kiadó.

*Magyar Szárnnyak*, 2000/28. sz.

*Magyar Szárnnyak*, 2001/29. sz.

#### FOLYÓIRATOK

*Hadtörténelmi Közlemények*, 1979–1989/3. szám.

*Alföldi Friss Újság*, 1928–1930. évf.

*Alföldi Újság* 1918–1930 évi számai.

*Csongrádmegyei Hírlap* 1984. szept. 4-i és 12-i száma.

*Lobogó*, 1964. augusztus 19., 34. sz.

*Nagyalföld*, 1992. július 10. sz.

*LRI Magazin*, 1993, 8. sz.

*MVRE Infó*, 1996. október 12. sz.

*Magyar Szárnyak* 1939, 1940, 1941, 1942, 1943. év számai.

*Szentes és Vidéke* 1909–1917, 1919. évf..

*Szentesi Ellenőr* 1914 és 1919 évf..

*Szentesi Újság* 1910, 1920, 1921. évf..

*Szentesi Lap* 1909–1917. évf..

*Szentesi Napló* 1938, 1939, 1940, 1941, 1942, 1943. évi számok.

*Magyar Népakarat* 1944. év számai.

*Csongrád Megyei Hírlap* 1922, 1923, 1924. év számai.

*Magyar Repülés* 1949. április 25-i, május 25-i száma.

*Repülés* 1950–1961, illetve 1979 áprilisi és májusi számai és az 1980. január 1-i száma.

*Délmagyarország* 1912. április 13. sz.

*Friss Hírek* 1919. január 30.

*Szegedi Kis Újság* 1946. június 9.

*Top Gun* 1995/ 6. sz., 1996/13. sz., 1999/ 5. sz.

## JEGYZETEK

<sup>1</sup> Ez a 37 fő önmagában csekély létszám egy közel harmincezer lélekszámu, mezőgazdasággal foglalkozó városból. Ebben az évszakban elsősorban arra kell figyelemmel lennünk, hogy a rendezvény a nagy nyári munkák elején szerveződött. Mivel a repülőverseny a fővárosban volt, a hosszú utazási idő, a belépődíj, a kedvezményes költségek ellenére is meghaladta a repülést látni vágyók többségének lehetőségeit. Szentes lakosságának meghatározó része akkor a szegényebb népességhoz tartozott.

<sup>2</sup> Az előzetes elgondolások szerint az Alsó-csordajárás volt a kijelölt terep, de azt a nehezebb megközelíthetősége miatt elvetették. Igy került sor a Felső-csordajárásra. Ez a terület volt az egy-

korai, a régi repülőter a korábban katonai lőtér szomszedságában a magyartéri vagy az akkori nevén a szelevényi út és a vasút közötti 100 hold, amely 1936-tól 1959-ig, illetve ideiglenes leszállóhelyül 1991-ig szolgálta a város érdekeit.

<sup>3</sup> Szerző megjegyzése: a gép építésénél esetenként használt bambusznádat vélhetették egyesek kúröracszárnak.

<sup>4</sup> „Emléktárgyat Kvasz Andrásnak” címmel jelent meg egy – finoman fogalmazva is epésnek induló írás a Szentesi Lap 1911. november 19-i számában, mert Csallány Gábor múzeumigazgató néhány gyűjtőívet bocsátott ki azért, hogy „Szentes közönsége szerény adományával” hozzájárul-hasson a híres pilóta névnapi ajándékához. Méltatlan volt a lapszerkesztők gúnyolódása. Kvasz András, a kor technikai lehetőségének elvárható szintjén teljesített. Csallány Gábor szervező is jól tudta ezt. Ezzel az egyáltalán nem különleges figyelmességgel kívánták megerősíteni köszönetüket a kedvezőtlen időjárás ellenére is bemutatott repülésért, az életveszélyt jelentő látványért, ami vel kiérdezte a „város kedvenc pilótája” megtisztelő címét. Mindez utal a nagyszerű pilóta emberi figyelmessége, kedvessége. Ekkorra már köztudotttá vált az is, hogy Kvasz András azért nem kapott támogatást a Magyar Aero Club tízezer koronás párizsi ösztöndíjból, „mert ke-resezt a repüléssel” és „nem beszéli a francia nyelvet”. Csak itt említem meg, hogy azok, akik megkapták, maguk is ugyanezt a módszert alkalmazták a bemutatórepüléseken. Az elmaradt ösztöndíjért is szerette volna kárpoltolni a város „kedvenc” pilótáját. Kérem tekintsék ezt a lábjegyzeti véleményt a méltatlan utód méltányos észrevételének.

<sup>5</sup> Józsefszállás Szentes város központjától – Kossuth tér – 60°-ra, légvonalban 20 km-re lévő, ma is legelőnek használt, csatornázott terület, közel Békés megye határához. Megközelíthető Eperjes község és Cserebökény irányából. Szentesre nem irányzott elő katonai, honvédelmi fejlesztést az 1911-ben elfogadott, törvényerőre emelt tervezet, a véderő-reform. A világháború idején, az 1914–1918 közötti időszakban, a szentesi férfiak döntő része a 101. gyalogezredben teljesített katonai szolgálatot az orosz fronton. A városban a 21. honvéd pótzászlóalj állomásozott Szobonya Dénes alezredes parancsnokságával. A legközelebbi repülőter Szegeden volt.

<sup>6</sup> Bakos: i. m. 137.

<sup>7</sup> Szerző megjegyzése: egy nyolcoldalas újság akkor 4000 koronába került.

<sup>8</sup> Ismereteim szerint abban az időben csak a Szegeden szolgálatot teljesítő Kovács Endre repülő főhadnagy, Korányi Lajos volt századírnok és az ejtőernyőzést artista mutatvánnyé kent is kezelő, a bevételt megélhetésére fordító, az 1924 nyarán induló Perlei Lajos tartalékos repülő főhadnagy tudta volna teljesíteni. A Hadrőát a belügyminiszter 1929 elején feloszlatta, és helytte létre-

hozták a Hadiözvegyek és Hadiárvák Országos Nemzeti Szervezetét, a HONSZ-t.

<sup>9</sup> Ekkor már nem a SZKEB, a (Szövetségek Katonai Ellenőrző Bizottsága) felügyelte hazánk légterét. A párizsi egyezményt követően a Légiügyi Ellenőrző Bizottság megszűnt és a magyar kormány magára vállalta a légi tevékenység nyilvántartását „a katonai repülés tilalmának fenntartása mellett”, illetve annak évenkénti jelentését a Népszövetségnek.

Folytatjuk

## M E S S Z E L Á T Ó

ALÁCS ATTILA

# Sába királynő országa – Jemen

(2. rész)



## Az „arabok” az iszlám előtt

„A természeti viszonyokhoz hasonlóan az emberi kultúra is nagyon változó. Még Dél-Arábiában a monszun áztatta termékeny fennsíkon a belterjes művelés anyagi jólétét és állami szervezetet hozott létre, addig északon a pusztai beduinjai hasukon fekve aludtak és szíjjal szorították össze hasukat, hogy ne érezzék az éhség mardosását.” (Germanus Gyula)

Sem az ország történetét felvilágosító felirat, sem szájhagyomány nem ékesítik ki azon adatokat, melyeket e nemzet régi történeti kapcsolatairól egyéb népek irodalmából meríthetünk.

Dél-Arábia mintegy fél millió km<sup>2</sup> kiterjedésű, kedvező életkörülményeket biztosító, változatosan tagolt terület, ahol viszonylag korán létrejöttek rabszolgatartó államalakulatok. Lakóik a dél-arab, ősi szemita (sábai himjarita) nyelvet beszéltek. Az e

nyelvet beszélő arabok városlakó földművelők, kézművesek, kereskedők voltak, akik Jemenben és Hadramautban éltek.

## Az ősi törzsi rendszerek

Dél-Arábiában a törzseknek két különböző típusa alakult ki: az alföldi törzsek és a



A JEMENI FÉRFIAK KEDVENC DÉLUTÁNI ELFOLALTASÁGA A KATRÁGÁS...