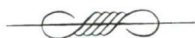


PUSZTAI JÁNOS

Fejezetek a szentesi repülés történetéből (2. rész)

A sportrepülés előzményei, a szárnybontás nyitánya (1931–1937)



Mind a háború, mind a Trianon okozta nemzeti sok oldódni kezdett. Az ország politikai vezetése és a gazdaság szereplői az idő múlásával megtalálták – a korábbi évszázadok során megszokotthoz viszonyított – a kényszer szülte új termelési feltételeket, növekedni kezdett mind a mezőgazdaságban, mind az iparban a pozitív gazdasági mutató, ezzel párhuzamosan, igaz központi segítséggel, enyhült az aggasztóan nagy nyomor is. Az elszakított területekről kényszer-áttelepítettek jelentős része is megtalálta életfeltételeit. Az 1927 elcjétől bevezetett pengő stabilizálta a gazdaságot és a fejlesztés tervezése mindinkább reálissá lett. Egyre határozottabban jelentkezett az idegenforgalmi ágazat fejlesztési igénye, amit részben a külső partnerek sürgettek, de a kormány is (fölsímerve a benne rejlő nagy gazdasági lehetőséget) jelentékeny tőkét fektetett be az országos hálózat kiépítésébe, majd figyelemre méltóan támogatta a bázisok létrehozását. A felindülés Szentesen is jól érzékelhető hatással jelentkezett. Az évezredes gabonatermelés mellett kibontakozott a magasabb kultúrát jelentő zöldségtermesztés, az öntözéses gazdálkodás.

Szentes az 1931-es adatok szerint 33537 lelket számlált. A város ekkor Csongrád vármegye székhelye volt. A lakosság kétharmadának életfeltétele a gabonatorzsde fordulatain múlott. A megyei vezetés támogatta a város törekvéseit, ami semmiképpen nem

jelentett hátrányt az országos kezdeményezések elnyerésénél, ennek ellenére dr. Lázár Andor honvédelmi miniszteri államtitkárnak, a város képviselőjének az 1931-ben elmondott beszédéből azt tudhatjuk meg, hogy „Szentes az elmúlt évtizedekben magára hagyott, elszigetelt város volt”. Ezt a rendezett, tiszta, alföldi kisvárost az országos lapok is a „csendes, a komoly városok közé” sorolták, ahol „a lakosság nehezen mozdítható ki méltóságos nyugalmaiból, mert fegyelmezettek polgárai, de hogyha egyszer megmozdul, annak mindig nagyon komoly oka van. ... Szentes megtanulta, hogy nehéz árat kell fizetni az önállóságért” – közli az Alföldi Újság vezércikk írója 1934-ben. Eleddig nem akadtam a város népére utalóan, találhatóbb jellemzésre.

E korszak, az 1920-tól számított évtized teremtette meg a trianoni kényszerbéke okán a földre kényszerített magyar repülőkhöz mért hátrányunkat csak „gyors szárnynövesztéssel”, a repüléshez közelálló bevonásával lehet ellensúlyozni. A polgári repülésnek álcázott, a rejtett légierő katekombá korszakában (1920–1938) alig volt képes még az önmaga veszteségeit is pótolni, tehát meg kellett teremteni a pilótaképzés gyors módszerét. Mind a sajtóban, mind a politikai tájékoztatókon egyre gyakrabban jelentkezett a közelgő háború veszélyéről szóló előrejelzés. Már a köztudatban is nyílt

tan hangoztatott remény volt, az ország irányítási rendszerében pedig nyílt katonapolitikai programra érett a trianoni diktátum revíziójának sürgetése a kisantanttal szemben. Vitéz Bogay Kamill csendőr százados, a szentesi cserkészrepülők ügyvezető elnöke írja tanulmányában: „... ma, amikor a nagyhatalmak véres viaskodása folyik földön, vízen és levegőben, akkor a repülés honvédelem” ... és a magyar aviatika „csak a sportrepülésen keresztül érheti utol magát a pilótaképzésben”. E bölcs előrelátást az eljövendő, tételről tételre igazolta és néhány éven belül elhozta az idő azt a történelmi pillanatot, amikor szárnyra kelhettek az almok.

A korszak nagy repülési eseménye volt Endresz György és Magyar Sándor óceánrepülése. Huszonöt óra tizenöt perces új világrekorddal tették meg az utat a *Justice for Hungary*-val 1931. július 16-án.

A város vezetői 1932 januárjában – a szegedi és a hódmezővásárhelyi sportkörök meghívását követően – invitálták Szentesre is Endresz Györgyöt és Magyar Sándort, hogy repüljenek ide is a *Justice for Hungary*-val. Levelükben kérték, megérkezésükkor tegyenek néhány kört a város fölött, majd a kijelölt területen szálljanak le. Hogy miért maradt el a magyarországi déli turné? Magyar Sándor itthon nem kapott munkát, és külföldre kényszerült, mert az élménybeszámolókból nem lehetett megélni. Megelőzően, 1932 februárjában három hétig Lord Rothermere vendége lehetett Angliában. Ami végleg meghiúsította a találkozót, az Endresz György és Bittai Pál lezuhanása volt Rómában a leszállásuk előtt, 1932. május 21-én. A két áldozat temetése napján Szentes házait gyászlobogók borították el. A polgármester az Aero Szövetségnek küldött távirattal fejezte ki a város lakosságának mélyszégyenét.

A kormány rendeletileg szabályozta és az újságokban tette közzé, hogy hazánk terü-

letén – mint ahogyan azt engedély nélkül többször is elkövették – a leszálló idegen nemzetiségű repülőgépekről azonnal értesíteni kell a rendőrhatalóságot vagy a csendőrőrsöt. Nem szabad segíteni az idegen pilóták fölszállását a bázisukra visszatérésben, mielőtt a hatósági személyek megérkeznek. Tilos üzemanyagot és alkatrészt adni. Kivételes eset az, amikor baleset miatt oltani kell a repülőgépet vagy elsősegély-nyújtásra szorul akár a pilóta akár az utasa. Erre az esetre egyértelmű kötelezettséget ír elő a rendelkezés. Újabb tragédia híre érkezett 1931. szeptember 6-án Szentesre. „Lezuhant és szörnyethalt a legvitézebb magyar pilóta.” – írta a Szentesi Hírlap főszerkesztője. Poroszló és Borsodivánka között a Tisza-parton lezuhant szerelőjével Urbanschek Jánossal és életét vesztette Kaszala Károly repülőgépezető is. A kiváló tábori pilóta korábban a szegedi repülőtéren teljesített szolgálatot, ahonnan ismerte Cicatriczis Lajos (aki egy időben volt Csongrád megye és Szeged főispánja is), a tragédia időpontjában a Szentesen lakó felsőházi tag. Dr. Négyesi Imre Szentes polgármestere gyásztáviratban kondoleált a Magyar Aero Szövetségnek (MAeSz) a híres pilóta elhunyt alkalmából, akit a város lakossága a szentesi reklámrepülésénél ismert meg. A kerepesi úti temető díszsírhelyre temették el. Gyászszertartásán egy szentesi frontharcosokból álló csoport is részt vett, tisztelegve a hős katona emlékének. (A Schmoll cipőpasztyagár a repülőgépein villogó kék és piros fényreklámmal hívta fel a lakosság figyelmét termékére.)

Az Endresz György emlékére, a Városligeti Iparcsarnokban rendezett kiállításra, október elejétől november 1-ig 1 pengő utazási igazolvánnyal lehet a fővárosba fel- és visszautazni. (A kiállítás középpontjában a *Justice for Hungary* állt amelyet az olaszok kárpótlásul megépítettek, és Magyarországnak ajándékoztak. A gép felirata: Giustizia per L'Ungaria lett.)

2002/XIV. 7–8.

Süli Mihály, a 24 éves hódmezővásárhelyi fiatalember, két évi kísérletezés után feltalálta és megépítette a kolibri repülőgépet, és azt Feckének nevezte el – írják a megyei lapok. Szentesen is tervezi bemutatni. A miniatűr repülőgép motorral együtt 70 kilogramm, teherbírása 70-80 kilogramm. Már nem első alkalommal mutatkozik meg a nagyérdemű közönsége előtt bemutató repüléssel. Előző évben a szegedi ipartestületi kiállításon is repült nagy érdeklődéstől kísérve, majd szakértők előtt a szegedi repülőtéren tartott bemutatót. Vitéz Heppes Miklós százados, századparancsnok elismeréssel nyilatkozott a kis „érdekes lélekvesztőről”. Szentesen is közszemlére állította ki 1933 áprilisában a világ legkisebb és legolcsóbb repülőgépének modelljét. A gép fesztávolsága 4 méter, és ára alig haladja meg egy középkategóriás motorkerékpárét. A szentesi felsőcsordajárás bemutató nem zárult summa cum laude, mert az agyongyötört, gyenge motorral csak a talajon volt képes keringeni. A 20 filléres belépti díjat senki nem követelte vissza, mert Süli Mihály azt világkörüli útjának támogatásához kérte, amelyet Feckéjével tervezett véghezvinni.

A repülés valódi meghonosodásához 1934 áprilisában érett meg a helyzet. A városi Idegenforgalmi Tanács 8-i ülésén, vasárnap a Magyar Aero Szövetség központi küldöttje bejelentette, hogy Szentesen légikikötőt terveznek létesíteni. Korábban, kedden már itt járt a MAeSz propaganda bizottsági elnöke, dr. Komjáthszegi Szentkirályi Ákos és tárgyalt a város vezetőivel a repülőtelep sürgős kialakításáról. Erre a lépésre a légiturizmus megszervezése céljából volt égető szükség. Számos külföldi újságban jelent meg ismertetés a szentesi múzeumból és a város környéki, technikailag korszerű öntözőrendszerekről, azok csatornáiról. A MAeSz-nál már több külföldi érdeklődött, hogy miként lehet Szentes repülőgéppel megközelíteni. Az említett érdeklődők már Pün-

kösdkor szívesen jönnének a város különleges értékeinek megtekintésére – közölte a központi küldött. Amennyiben a város elvégzi a szükséges feladatot, akkor az osztrák repülő szövetség légi túrázói a hivatalos programjuk szerint Szentesen is leszállnak. Az azért látnivaló volt, hogy a kecszegtető lehetőségben benne volt az időigényes jogi, gazdasági, az átszervezési procedúra is, ami a ripsz-ropsz üzemeltetést kérdésessé tette.

Hadnagy Endre szigorló mérnök, pilóta levélben kérte a polgármestert, hogy 1934. november 17–26-a közötti időben a Felsőcsordajáráson méltóztasson átengedni a fel- és leszállásra alkalmas területet. A repülés célja, hogy dr. Fejes István százados hadbíró Szentesre szállítsa és a tavaly megrendezett repülőnapon (?) jelentkezett, de meg nem repültetett utasokat, amennyiben azok ismételen megjelennek, kárpótolni fogja a rendelkezésére álló idő alatt. Az írásos hozzájárulás a LÜH-től kérendő startengedély miatt szükséges – közli levelében. A polgármester a 10237/1934. sz. határozatával haladéktalanul hozzájárult a legelő ideiglenes átengedéséhez.

A megszemlélt területek közül végül legmegfelelőbbnek a Felsőcsordajárást találta dr. Szentkirályi Ákos idegenforgalmi szakember. A város feladata, hogy a 45264/1924. K.M. számú rendelet 4. §-a szerinti nemzetközi jelölést, egy festetett, egyenlő oldalú háromszögbe bele kell írni a város nevét, illetve a repülőtérsarkait megjelölni úgy, hogy az szabad szemmel is jól látható legyen kétezer méter magasságból is. Száz pengő költséggel megoldható a befektetés – ígéri a szemlélő. Amint ez elkészül, a MAeSz próbagépe városba repül. Amennyiben minden megfelel, értesítik a külföldieket, hogy jöhetnek Szentesre, mert van már le- és fölszállásra alkalmas repülőtér.

A valóság, a jelen ígérete óriási távlatokat vetített a jövő vásznára, csak hogy a városi közgyűlés még nem mondta ki a döntő szót a

repülőtér létesítése ügyében. A polgármester előterjesztésében az 1934. május 3-i közgyűlés hagyta jóvá a felsőcsordajárási légi turisztikai repülőtér területének és berendezéseinek biztosítását. Helye, ahol Kvasz András is repült, – bár akkor még nem szelte ketté a területet a szelevényi műút, – a városi legelő egy részén kijelölt 300-400 méter széles és 600-800 méter hosszú terület, amelyet néhány méter széles kavicsávval kell körülkeríteni, majd a közepén 8 méter sugarú kört alkotni (megj.: a tárgyalások időszakában változott a jogszabály, melyben a háromszög jel körre módosult) és annak mindkét, átellenes oldalán mésszel kiírni, északról délre haladóan, hogy Szentés. A néhány száz pengős költség a külterületi kulturális alap terhére megvalósítható – javasolta, a közgyűlés hozzájárulását kérve, a háztartási szakosztály. Később, ha úgy alakul a forgalom, akkor az esetleg máshol fölöslegessé vált hangár(oka)t is biztosítja – a berendezés komplettebbé tételéhez – az Országos Idegenforgalmi Hivatal. A 75/kgy. 1934. sz. (ápr. 28.) jegyzőkönyv alapján csak Balla Imre képviselőnek voltak aggályai, miszerint a repülés elveszi a legelőt az állatok elől. A polgármesteri megnyugtató után a közgyűlés teljes egyetértéssel megszavazta az idegenforgalmi légikikötő létesítésének tervét, területét és költségeit is az indítványban előterjesztett föltételekkel.

A város történetének jelentős napját ünnepelte a lakosság 1937. április 30-án, amikor is száz éves jubileuma volt az örökvaltság alóli teljes megszabadulásának. A földesúr, a gróf Károlyi család mentesítette Szentés városát: „földesúri jussaik gyakorlata és érdeklése alól minden időkre kiveszik, mentté teszik és kiszabadítják” aminek következtében „a város nemcsak az úrbéri terhek viselése alól szabadul meg, de saját törvényhatósága intézi ezután a földesúri úrszék helyett az igazságszolgáltatást is”. Ezzel az erőt próbáló bátor tettel Szentés

példát mutatott az országnak, mégis csak bensőséges, szerény házi ünnepen kívánták a jubileumot megrendezni, de az új büszkeség, a repülőtér létrehozásának terve már 1934-ben belekerült az ünnepi rendezvények sorába. A szeptember 12-én tartott szemlén a Légügyi Hivatal (LüH) szakemberei Simonffay Pál ezredes, Németh János százados, valamint Csilczy Lajos is megfelelőnek találták a kijelölt területet. Megígérték, ha a város elvégezteti a repülőtéren az elkerülhetetlen talajjegytengetést – mert a mai zombékos, foltokban vízállásos terület feltöltetlenül alkalmatlan le- és felszálló pályának –, akkor küldenek Budapestről egy hangárt, hogy az éjszakára itt maradó gépeket biztonságos fedél alatt vigyázhassák. Csak ezt követően adható ki a légikikötő működési engedélye. Három héttel később megérkezett a miniszteri jóváhagyás 1934 telére az ínségmunkák költségeire, ami a repülőtéri planírozás haladéktalan megkezdését tette lehetővé, bár tudvalévő volt, hogy a téli idősakra tervezett munka mennyisége meghaladta az ennyi idő alatt elvégezhető. (szerző megjegyzése: az ínség enyhítése a cél, a repülőtér építése pedig az egyik eszköz lett a cél eléréséhez. Az 1930 januárjában tartott népszámláláskor Szentés 32861 lelket számláló lakosából 17800 fő élt nyomorgó, ínséges körülmények között. A téli hat hónap időszakában az éhhalál szintjén éltek a mezőgazdasági alkalmi munkások és a kubikusok.)

Annak ellenére, hogy októberben már rendelkezésre állt a munka elvégzéséhez szükséges pénz, a tervek csak 1935 januárjára készültek el. E szerint a munkák kora tavasszal kezdőd(het)nek. A terv alapján a felszálló pálya a szelevényi út és a felső rakodó közötti 400×800 méteres terület, melyen ahol 5 méteres betűkkel írják ki a város nevét. Aki e terület fölé érkezik, azonnal tudhatja, hogy Szentés légikikötőjébe érkezett. A határozattól eltérésre magyarázatot aligha lehet találni – legföljebb a legelteté-

2002/XIV. 7-8.

si érdeket – ugyanis a közgyűlés a szelevényi út és a csongrádi vasútvonal között jelölte ki a repülőteret. A keletre mutató, közel kilencven fokos elforgatás az uralkodó szélirányra merőlegessé tette a le- és felszállópályát, ami az alkalmasságát megkérdőjelezte. (Közmunkára csak szentesi iparosokat volt szabad bevonni.)

Már egy évnél hosszabb ideje húzódik a repülőtér létesítésének ügye. Hiába kapott „Attila városa” (idegenforgalmi elnevezés) az ínségmunkára pénzt, a légikikötő talajegyengetésére nem jutott. Most 1935 októberében ismét napirendre kényszerültek tűzni a repülőtér planírozását, mert a közmunkára kapott 1500 pengő és a sportrepülésre gyűjtött pénz együttes összegére már nem lehet állítani, hogy az nem fedezi a munka költségeit. Az újabb program szerint a sportrepülők is megkezdhetik 1936 tavaszán gyakorlataikat – tervezte és hirdette a város tisztikara. Bejelentésük megalapozott volt. A Magyar kir. Légügyi Hivatal 4431/I.–1935. sz. levelében így írt a polgármesteri hivatalnak: ...t. címet az alábbiakban van szerencsém értesíteni: Megfelelő szintezés és vízelenítés után a repülőtér sportcélokra és közbeeső forgalmi repülőtérül alkalmasnak mutatkozik, „állandó gyakorló” (értsd katonai)

repülőtérül azonban kevésbé. Szükségesszállóhelynek már most is alkalmas.”

A korábbi nyilatkozatokhoz képest érdekes, új változás következett be az idegenforgalmi céllal indított turisztikai leszállóhely kialakításával kapcsolatos közlésekben. „Sportrepülők” elnevezés is megjelent az okiratokban, a közgyűlési határozatokban. (A közgyűlési jegyzőkönyvekből és a hivatalos levelezésből lehet sejteni, hogy az Idegenforgalmi Hivatal megbízottjával és a LüH képviselőjével folytatott tárgyalások közben merülhetett föl a repülőtér területének és a sokoldalúbb felhasználásának gondolata.) A változás eredetét csak az 1939. május 21-i hangárvató és gépkeresztelő ünnepségen mondta el vitéz dr. Bonczos Miklós belügyi államtitkár – amikor visszautalt, (az 1935-es esztendőben) még Csongrád vármegye főügyésze volt. Így emlékezik vissza: „Három évvel ezelőtt egy kis csoport inasgyerek keresett fel, iparos-cserkészek. Közölték velem, hogy ők repülni akarnak, repülőgépet akarnak építeni, a tervet már meg is vásárolták, és az építésre is van egy kis megtakarított pénzük. Levittek a műhelybe, megmutatták az eddigi munkájukat. A rádióleadó- és felvételkészülékük már készen állott. Maguk készítették az utolsó csavarig. Először való-



A CSERKÉSZREPÜLŐ CLUB MADÁRTÁVLATBÓL

színűtlennek látszott előttem ez a vállalkozás. Sok akadályát láttam a kivitelnek, de ahogy jobban figyeltem őket, megéreztem, hogy ezek a kis kopott, szurtos inasgyerekek, mint megszállott lelkek annyi hittel, bizalommal és fanatizmussal csüngnek ezen a gondolaton és olyan, mindegyiket lenyűgöző akarattal hisznek a megvalósításban, hogy megszegyeltem magamat, resteltem, hogy egy percig is kételkedni mer-

tem a sikerben... Egyszeriben megnöttek előttem... nagyoknak láttam őket, ... hitet nyertem tőlük, melléjük álltam,

és elindultam velük repülést csinálni...

Miniszterelnök úr, ezért nem fogja tőlem rossz néven venni, ha elsősorban ez előtt a kis csoport előtt tisztelgek, akik lelkük tüzével, hitével és munkájuk fanatizmusával megteremtették azt, ami most előttünk áll.”

Hogy kik voltak ezek az iparos-cserkészek? – ma már nem tudni. Sem okmányok, sem az emlékezet nem őrizte meg az utókor-nak megörökítésre érdemes neveiket.

A repülőtéren kijelölt terület még az ősi, az eredet állapotában volt, de a lelkes csapat máris megkezdte toborzó propagandáját. Repülés témájú filmeket igényeltek a mozi tulajdonosától, amelyeket minden héten szerdán és csütörtökön vetítettek. A program első részében játszották a „nagy repülés filmet”, majd az erre a célra készített izgalmas légi jelenetekből összeállított hirdató előtt, a repülősport „harcos hívei” tartottak ismertetést annak aktualitásairól és helyi terveikről. Ezeket a napokon három, filléres előadást tartottak, egyet délután kettőkor az ifjúságnak, majd a további két programot már a felnőtt közönségnek vetítették. Nem hiába, mert megmozdult az állóvíz. A város emberei már november közepén megkezdtek a munkát a repülőtéren. „A Lüh ellenőrének véleménye szerint már a jelenlegi állapotában is használható lenne...” – állítja az Alföldi Újság szerkesztője, majd egy héttel később helyesbíti tévedését, és most már a mérnöki hivatal tanácsosával egyeztetve közli, hogy 1935. december 2-án 150 munkás kezdi meg a talajgyenygetési munkát (a polgármester jelentése szerint 200 fő) a repülőtéren, mert az eredetileg biztosított terület kevésnek bizonyult, így már 70

holdat kell planírozni a korábbi négyszáz-harmincezer négyzetméter helyett. A terület közepe, mélyen fekvő része a leendő repülőtérenk, amely az előzetes számítás szerint 15 ezer köbméternyi földfeltöltést igényel. A szükséges töltőanyag helyben előteremthető, a kelletténél magasabb területek lenyészésével és a repülőtelep határán létesülő vízelvezető árkokból – nyilatkozta Cseuz Béla műszaki tanácsos. (A város nem adta vállalkozónak át a munkát, hanem saját hatáskörben szervezte.) Am az időjárás közbeszólt. December 2-án és 3-án 25 mm eső zúdult a városra, és a leendő repülőtér nagy része víz alá került. A talaj annyira fölázott, hogy arra talicskával rámenni nem lehetett. Próbálkoztak segíteni a munkautak használhatóvá tételével, de ekkora terület befedésére elegendő mennyiségű pallincsa nem állt a város rendelkezésére. Félő, hogy a kora tavaszra tervezett, mindössze két hónapos munka befejezése késik, és a 150 ínségmunkás téli foglalkoztatása, így a megélhetésük is belefutad a repülőtér sarába. A hittel teli remény nem maradt viszonzatlan. Az idő kegyeibe fogadta a kubikusokat és a szentesi repülésért aggódókat. Szerencsére a szomjas föld gyorsan elnyelte a nagy mennyiségű vizet, és egy nap késéssel megindulhatott a munka, így százötven földmunkás kezdhetett kedden, 4-én dolgozni.

A december 13-i városi közgyűlésen régen nem látott összecsapásra került sor. Heves vita közepette tárgyalták a repülőtérelétesítés új programját. Főlháborodtak mind a baloldali, mind a konzervatív, sőt még a kormányzó párt képviselői is, mert a város vezetői semmibe vették a terület átadásáról hozott képviselőtestületi döntést, és azt a határozatot is, amely rendezésére megszavazott 1500 pengő helyett 12 000 pengőt szándékol fordítani a repülőtér kialakítására – közlik a városi lapok. (a beharangozott perpatvarnak nyoma sem látszik a 222/kgy. 1935. december 13-án készült közgyűlési

2002/XIV. 7–8.

jegyzőkönyvben.) A műszaki tanácsos részletesen ismertette a tervet és a városatyák megnyugtatóra közölte, a tereprendezés teljes költségét a főispán biztosította, a megye pedig már át is utalta a város számlájára. Az állítólagos nagy elvi perpatvart Kátai Pál Imre és Bálint József képviselő „védőbeszéde” csendesítette le. Végül is a testület egységesen megszavazta az új változatot.

Sokat ígérő ajánlattal kezdődött az 1936-os esztendő. A Zöldkereszt jegyében a Csongrád Megyei Orvosszövetség följánlott a szentesi cserkészrepülőknél egy vitorlázó repülőgépet. A téli időszakot sem töltötték üresjáratban a pilóta növendékek. Segítették a gépépítést, és elméleti képzésben vettek részt.

Az 595. sz. Bethlen Gábor Cserkész Csapat motornélküli sportrepülő szakosztálya, rövidebben a „Szentesi Cserkészrepülők Egyesülete” 1935-ben alakult. Csongrád Megyei Cserkészrepülő Egyesületté 1943-ban, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap kezdeményezésére szerveződött át. A szentesi cserkészrepülők első elnöke vitéz dr. Bonczos Miklós vármegyei ügyész (majd főispán, 1939-től belügyi-, 1941-től igazságügyi államtitkár); a cserkészparancsnok Báthori Kálmán református lelkész; ügyvezető sportelnök vitéz várbogya Bogya Kamill csendőr százados; titkár ifj. dr. Berczeli Károly rádiótechnológus; gazdasági vezető Zsoldos László rt. igazgató; műszaki vezető Ladányi Béla mérnök; orvos dr. Péchi Kálmán kórházi főorvos; tagok Monori Jenő armentesítő társulati tisztviselő és Vajda Mihály volt az – egyéb okmányokból kiemelt adatokkal kiegészített, – 1937. március 13-án keltezett, 1391-2 sz. alatt iktatott polgármesteri levél közzlése szerint.

Május 19-én ebéd után, két óra tájban repülőgép zaja verte fel a várost. „Egy ezüstszínű gépmadár, négy tiszteletkőr megtétele után, a Kisér fölött elrepülve az alsóréti csordajáráson leszállt” – közli az Alföldi

Újság olvasóival. Mindenki azt gondolta, hogy a repülőgép kényszerleszálló, mert nem a kijelölt területen ért talajt. Mint ahogyan ezt a belügyminisztérium előírása elrendelte, Molnár Kelemen rendőrfelügyelő igazoltatta a pilótákat, és tisztázta, hogy nem idegen nemzet repülői, hanem a budapest–mátyásföldi repülőtérről indult magyar pilóták, Hadnagy Endre és Czilczér István, a BSE pilótái. A „Jövők” névre keresztel repülőgép nyolchengeres, soros motorú és 80 lóerős – írja a rendőri jelentés –, de nem említi a repülőgép típusát. A repülőgép vezetője azért szállt itt le, mert korábbi szentesi repülési alkalmával is ezen a legelőn landolt, ezt a területet ismeri jobban. Érdekes megoldás volt a szentesi leszállás, mert innen taxival utaztak Szegedre, miközben a gépüket a szentesi amatőr cserkészrepülők őrzetere bízták, akik a leszállást követően elsőként voltak a nagyszámú érdeklődő között. A pilóták késő délután ismét visszatértek a gépükhöz, majd este 6 óra körül visszarepültek Mátyásföldre.

Az Idegenforgalmi Hivatalon belül 1936 augusztusában megalakult a Légiturisztikai Osztály, amely a Légügyi Hivatallal karöltve újból kijelölte az érdekesnek ígérkező helyeket, útvonalakat és minden nevezetes város mellett a leszállóhelyeket. Ilyen repülőterek létesültek Aggteleken, Gyöngyösön, Hortobágyon, Bugacon, Kecskeméten, Szentesen, Szegeden, Kalocsán, Sopronban, Balatonfőkajáron, Keszthelyen. Az ide érkező pilóták időjárás tájékoztatását az Ármentesítő Társulat meteorológiai állomásától várták. A Bethlen Gábor Cserkész Csapat tagjaitól remélték a turisztikai leszállóhelyre érkező repülőgépek fogadását, azok gondozását, őrzését, az érkező vendégek kalauzolását. Kértek az állandóan hívható, idegen nyelve(ke)t is beszélő személy(ek) nevét és telefonszámát, valamint a leszállóhely fényképét. Az Idegenforgalmi Hivatal szakemberci ennek a

teljesítését elsősorban – a könnyebb szervezés okán – a cserkészekről várták.

A Légügyi Hivatal folyamatosan sürgette a repülőtér fűvesítését azért, hogy a motoros gépek is le tudjanak szállni Szentescen. A feltöltés miatti laza talaj, a szokatlanul nagy esőzés mind a motoros, mind a vitorlázó gépek repülését akadályozta. (Nyilvánvalóan a május 16-án érkező BSE pilóták is a helyzet ismeretében választották az Alsócsordajárást leszállóhelyül.)

A városi közgyűlés 1936. április 20-án tárgyalta a legelők helyzetét, azon belül a felsőcsordajárási veszteséget, ami egyértelműen a kora tavaszi planírozásra vezethető vissza. A terület a kárffölmérés idejére már 80 holdra növekedett. Az ügyet előterjesztő polgármester – a gazdasági szakemberek tanácsára – azt a határozati javaslatot terjeszti elő, hogy a következő évben kölessel, a rá következő esztendőben tengerivel, majd 1938-ban búzával vessék be a területet. '36 tavaszán, a terület nagyrészen, a zabot már elvetették. A fűmag szétszórására csak 1939 tavaszán kerülhetett volna sor. A képviselők reményei szerint a legeltetésből származó veszteség nagy része addigra visszatérülhetett (volna) a város kasszájába. Vitéz dr. Bonczos Miklós városi képviselő javasolta, hogy mielőtt a végleges döntés megszületne, kérjék ki a LüH szakemberének véleményét. (A repülő szakág folyamatosan sürgette a polgármestert a repülőtérátadás közeli időpontjának kitűzésére.) Az ülést vezető polgármester elfogadta a javaslatot, és a szeptemberi közgyűlés határozati körébe utalta – e témában – a végső szó kimondását. A Légügyi Hivatal szakértője javasolta, hogy '37 tavaszáig pihenjen a föld, és a szükséges mezőgazdasági munkák elvégzése után vessék be azt fűmaggal vagy szénamurvával. Az 1936. szeptember 14-i közgyűlés végül határozatilag kimondta, hogy az évi gabonatermes hasznából 1500 pengőt a város gazdálkodásának javítására fordít, ami már közvet-

lenül a repülőtér fűvesítését jelentette. Elérkezett 1937 tavasza, de érdemi változás nem történt. Piti Pál gazdasági tanácsos, a repülőtér finanszírozására 80 pengőért megvásárolta a szükséges 153 kg vegyes fűmagot, hogy végre elkezdődhessen a fűvesítés. A terület használhatatlansága miatt '36 őszétől a szentesi cserkészrepülők Szolnokra és a budai hegyekbe jártak repülni. (Az események sorozatáról készült okmányokat értékelve az a végkövetkeztetés vonható le, hogy a város tisztikara akarta is, meg nem is a repülőtér. Az állattartó gazdák tiltakozásai sem segítették a létesítmény kialakítását. A megyei vezetés jelentős erkölcsi és gazdasági segítsége ellenére is attól tartottak, hogy »az idő múltával« a fenntartási költségek előbb-utóbb a gazdaságilag gyenge város nyakába szakadnak.) A terület használhatóságához az országos idegenforgalmi vezetőknek a feltételek biztosítását kellett sürgetniük. A munka '37 júliusára sem fejeződött be, a sokszori határozat, ígéretés ellenére sem volt elfogadható a planírozás, nem történt meg a szükséges jelek kifestése és a szélzsák fölállítása sem. Ennek ellenére az Idegenforgalmi Hivatal szóban engedélyezte (?) a repülőtér használatát 1937. június 17-től és mind a LüH, mind az Országos Idegenforgalmi Hivatal karöltve a Magyar Aero Szövetséggel változatlanul sürgette a repülőtér minél előbbi ünnepélyes megnyitását.

A városháza közgyűlési termében, '36 októberében az egy hétre szervezett – propaganda céllal rendezett – repülőgép-kiállítás, tekintettel a nagy érdeklődésre, még három nappal meg kellett hosszabbítani. Kedvesinálónak szánták. Elsősorban a középiskolásoknak és a velük egykorú iparostanulóknak szánták a szervezők, hogy közülük minél többen kapcsolódjanak be a vitorlázó repülő sportba, ugyanakkor (nem titkolt céllal) a belépődíjakat a harmadik repülőgépük építésére tervezték fordítani. A cserkészrepülők építettek két Zögling siklógépet, s büszkesé-

2002/XIV. 7–8.

güket nemcsak ifju társaiknak, hanem a város felnőtt lakosságának is szerették volna bemutatni, akik közül egyre több támogatójuk volt. Távlati terveikben szerepelt egy repülőgép-építő műhely fölállítása is. Dr. Kozma György főispán nyitotta meg a kiállítást, és a trianoni kényszerbéke hazánkat sújtó következményeire utalva, beszéde motójával az „... és mégis repülünk!” jelmondattá nemesedett gondolatot adta. Végül három ezer látogató tartotta megtekintésre érdemesnek a szentesi cserkészrepülők szárnyait.

Tempora mutandur. Változnak az idők, tudták már kétezer éve is a rómaiak, és ennek a megállapításnak a helyességét a jelen is igazolja. Az érintett szomszédállamok hadseregeinek hadifölkészültsége – köztudottan – sokszorosan meghaladta a magyar haderő technikai- és létszám erejét. E tények tudatában, a trianoni tilalom ellenére is megkezdődött a magyar fegyveres erők háborús fölkészítése, jóval a győri program (1938) meghirdetése, illetve a bledi egyezmény előtt. Ennek a feladatnak szerves része volt a lakosság önvédelmi szervezeteinek a létrehozása és azon belül az oktatás, a fölkészítés megkezdése. A sajtó révén, már a '28-ban elindult a lakosságot – a levegőből – érhető csapás(ok) kivédési módozatainak oktatása, de ez meg sem közelítette azt a határfokot, amit el kellett érni a képzéssel. 1935-ben megszületett a Légvédelmi Törvény. Különböző polgári szerveződéseken keresztül kísérte meg a kormány bevonni a lakosságot, de az sem érte el célját. A sorozatos próbálkozások kudarcra vezetett 1938-ban a Légoltalmi Liga létrehozásához. Ez volt „a légó”. Egyértelműen adódott ez a feladat abból is, hogy az 1921-ben megsemmisített magyar légierő sem technikailag, sem létszámában nem volt képes ellensúlyozni egy nagyobb ellenséges légi csapást. A jogos önvédelemhez szükséges földi eszközök sem álltak kellő mértékben a védelem rendelkezésére. Ebben a kényszerhelyzetben kellett a lakosság fölké-

szítését a várható támadások hatásának enyhítése miatt, a kevesebb áldozatot követelő intenzívebb oktatásba bevonni. Légvédelmi előadásokkal telt el 1936 tele is. Például november 22-én délelőtt, a városháza közgyűlési termében előadást tartottak „A vegyi-háború és gázvédelem”, majd karácsony vasárnapján „A harci repülők fajai, azok felismerése és az aktív légvédelem” címmel. (Megj.: a léghárítás hivatásos tagjai közül is kevesen voltak megbízható ismerői az ellenséges repülőgép típusoknak.)

Az 1937. esztendő Szentés centenáriumi éve. A repülők különleges eseménynaptár májusi rendezvényeinek a sorába nemzetközi motornélküli repülőversenyyel jelentkeztek. Nem tudni, ki állította össze a sportrepülők programját, de meg kell hagyni, önbizalma figyelemre méltó. Gondoljuk csak meg: szakképzett oktató(k) nélküli, kezdő növendékekkel, akik még saját repülőterükön nem is repültek, és nem ismerhetik a versenyzés és rendezés gyakorlati fogásait sem, egyáltalán nincs meg a létesítmény feltétele, stb., ez alig képzelhető el sikeres vállalkozásnak. A gesztus értékét kell nagyra becsülni. Szabad Szentés április 30-ra tervezett centenáriumi ünnepségének programját megvitató városi közgyűlés az előre meghirdetett, a bensőséges, de csak a város helyi erőit igénybevevő szervezést fogadta el, így köszönve meg a most pályára álló cserkészrepülők nagyszerű ajánlatát, inkább a gépépítést, a nyári tábor(ok) szervezését valamint a szeptember 8-ára tervezett (házi) repülőversenyét vette fel az ünnepi programba. A sajtó így fogalmazta meg aggodalmát: „félő, hogy alárendelt helyzetbe kerülnének a szentesi cserkészrepülők” például a budapestiekkel szemben. A közgyűlésen az is hangot kapott, hogy „csekélyke érdeklődésre számíthatnak” a repülő versenyen.

Mivel a szentesi repülőter már használható állapotban van – nyilatkozta az Országos Idegenforgalmi Hivatal –, a várost fölve-

szi külföldi ismertető füzetébe. Ajánlani fogja az amatőr repülőgép-vezetőknek, hogy minél többen látogassanak el Szentesre. Azt is tervezik, hogy bekapcsolják a várost a piknik körrepülésbe is. Szentesnek nemcsak a strand, a tiszai fürdési lehetőség, a múzeum, hanem a megvalósított derekegyházi öntözőes gazdálkodás és a vitorlázó repülés is érdekessége. Szentes is sokkal nagyobb eséllyel vehetne részt a légiturizmusban – jelzi az idegenforgalom szakembere – „ha elkezdene a város hangárt építeni.

„A cserkészrepülők végezték el a Lüh által előírt munkákat a repülőtéren” – írják a lapok. Az idegenforgalom vezetői ígéretet tettek arra, hogy a Pünkösdkor Magyarországra érkező magánrepülőgépek közül néhányat Szentesre irányítanak. Az ünnep a levegőben érkezett vendégek nélkül telt el. A szentesi cserkészrepülőknek a két éve tartó lelkes készülése végre célhoz érkezett. A kétnapos ünnepen viszont a szolnoki sportrepülőkkal egyetemben az új repülőtéren saját építésű gépeikkel megtartották első repülésüket. Ez az év volt az, amikor vármegegyi és társadalmi segítséggel egy 90 lóerős, héthengeres Studebacker gépkocsi fölhasználásával létrehozták első csörlőautójukat. Ugyancsak helyi építéssel, 1937 tavaszán elkészült a két szállítóközi is, amelyeknek nagy szerep jutott mind a hegyvidéki repülésekre utazásnál, mind a szolnoki utaknál. Ittlétükkel a szolnoki sportrepülők segítettek az első lépések megtételében, ugyanakkor maguk is repülhettek, mert saját repülőterüket már régóta a Tisza vize borította. Az újságok előre jelezték a ritka látványosságot. Hatalmas tömeg volt kíváncsi a vitorlázó repülésekre. Amint fölszállt az első gép, óriási gyermekereg lepte el a repülőteret, és a szabályosan leszálló gép elé került egy kislány. Csak a pilóta lélekjelenléte mentette meg a csöppség életét azzal, hogy „berádliztatta a szárnyat”, azaz a megfelelő kormányozdulattal földre irányította az egyik

szárnyvéget és ettől a törzs is elfordult a leszálló iránytól, így nem gázolta el a gyermeket. A majdnem katasztrófába torkolló eseményt a kislány néhány horzsolással, vér-aláfutással és egy nagy adag ijedtséggel megúszta. Kórházba nem kellett szállítani, elsősegélyben részesítették, s amint teheték, hazavitték. (Magyarországon a síkvidéki csörlővontatásos indítást 1935-ben a Csermely Károly alapította gödöllői, Ikarusról elnevezett repülőiskolában kísérletezték ki.)

Az első próbarepülő üzemnap jól sikerült. 1937. április 11-re tűzték ki az ünnepélyes megnyitót. A cserkészrepülők építette két vitorlázó repülőgépet a Magyar Aero Szövetség műszaki ellenőre, Rubik Ernő szigorló gépészmérnök átvizsgálta, és mind „lejtőmenti lesiklásra”, mind csörlővontatásra alkalmasnak találta, így azok berepülése után „repülésre alkalmas”-nak találtattak. (A berepülést Győrben Hefti Frigyes végezte.) Az építés megkezdése előtt kérte a szentesi Bethlen Gábor Cserkészcsapat repülőinek műszaki vezetője, Ladányi Béla a Magyar Aero Szövetségtől az építési engedélyt. A Szövetség folyamatos ellenőrzéssel bízta meg Rubik Ernőt, aki ezt vállalta, és a gépépítés minden jelentősebb fázisában Szentesre utazott szemlére, tanácsadásra. Egymást követően két „Zögling I” típusú siklógép épült – az ellenőrzési jegyzőkönyvek tanúsága szerint „kifogástalan minőségben”. Az A-2401 lajstromjelű és 24-01 gyártási számú siklógépen még be sem fejeződtek munkálatok, az utolsó símitások, máris megkezdődött az újabb „Zögling I” építése a 24-02 gyártási számmal, és azt a MAcSz az A-2402 jelzéssel engedélyezte, ami nyilvánvalóan Vass Mihály szentesi műbútor-asztalos kiváló szakmai fölkészültségét, és a cserkészrepülők áldozatos munkáját dicséri. A nagyszerű mester, – aki addig a cserkészrepülőkkal csak szerződéses viszonyban állott – alighogy befejezte a két gép építését, és véget ért a kiállítás, 1936. november 8-tól Esztergomba

küldték Rubik Ernő üzemébe repülőgép-építést tanulni. A további gépépítési tervek jóval magasabb fokú szakképzettséget igényeltek. Bár figyelmeztette a szentesieket a MAeSz, hogy kevesebb költséggel is lehet repülőgéphez jutni, mint saját építéssel, de egyelőre az építési elszántság erősebbnek bizonyult, mert a helyi erők ehhez nyújtottak támogatást. Még 1936 novemberében érdeklődött Ladányi Béla a szentesi cserkészsrepülőök műszaki vezetője Rubik Ernónél, hogy miként tudna hozzájutni az egyesület egy magyar nyelven írott, a repülőmodellezés alapfogásait, technikáját oktató könyvhöz. A vezetőség eltökélte az iskolai modellezés megszervezését és ahhoz is kérte a segítséget.

Az új repülőtéren 1937. április 11-re tűzték ki a szentesi vitorlázórepülés ünnepélyes megindítását. A megnyitót megtisztelte jelenlétével dr. Kozma György főispán, dr. Csergő Károly alispán, vitéz dr. Bonczos Miklós vármegyei főügyész, az egyesület alapító elnöke, dr. Kanász N. Sándor polgármester, valamint az ifjúsági egyesületek, alakulatok vezetői és természetesen a város cserkészei, leventéi teljes létszámmal. Az előzetes tervek szerint vasárnap délelőtt elméleti előképzésen vesznek részt a növendékek, majd délután a megnyitót követően kezdődött meg a repülés. A cserkészek oktatója: Monori Jenő motoros pilóta, 'B' vizsgás vitorlázórepülő, vitéz Bogyay Kamill csendőr százados, 'B' vizsgás vitorlázórepülő és Ladányi Béla erdőmérnök, 'A' vizsgás repülő. A repülést Schneider Emil szolnoki vitorlázórepülő főoktató vezette. A közönség csak a repülőtér szelevényi út felőli oldalán helyezkedhet el – hirdették a lapokban – okulva az egy héttel korábbi, majdnem tragédiába torkolló balesetből. Ebben az időszakban kezdődött a Vöcsök építése is.

Rossz idő köszöntött be az ünnepnapon. Ennek ellenére ezernél is többen voltak kíváncsiak a cserkészek első szárnycsapásaira, az újtárra induló új szentesi sportra, a

repülésre. A protokolláris rész gyorsan véget ért, megkezdődött a repülés, és itt, most csak a szentesiek szárnyaltak. A nézők szemében üresjáratnak tűnő várakozás idejében a szentesi cserkész zenekar szórakoztatta a nagydeműt. A rend példás keretek között maradtában, jelentős szerepe volt a rendőrségnek és az önkéntes tűzoltó egyesület tagjainak. Nem jöhetett volna létre az ünnepség, ha nem állt volna anyagiakkal is melléjük a Zsoldos rt., a Kántor és a Gellért Testvérek vállalata. A cserkészsrepülőök a nyilvánosság előtt a következő napon megjelenő lapokban köszönték meg mind a morális, mind az anyagi támogatást segítőiknek és a közönségnek érdeklődését.

Június 6-án, vasárnap a szolnoki cserkész repülőnapon tizenkét szentesi repülő vett részt. Egy vitorlázógépet és egy csörlőautót vittek át. Vitéz Bogyay Kamill tartotta – a műsor részeként – a szentesiek bemutató repülését. Az Országos Idegenforgalmi Hivatal már 1934 óta fáradozott azért, hogy Szentesnek (is) legyen alkalmas repülőtere a külföldi túragépek fogadására. Szemet hunyva a biztonságot nem veszélyeztető hiányosságok fölött, szóban többször is hozzájárult a turisztikai leszállóhely működéséhez. Ezt az engedélyt kizárólagos joggal csak a LüH adhatta volna meg. Most, hogy a cserkészsrepülőök birtokba vehették a területet, amelynek karbantartását is vállalták, a Légügyi Hivatal kiadta az üzemelési engedélyt, így *Szentesen 1937. június 9-től „sport és túragépek (is) leszállhatnak”*. Ennek ellenére a városi mérnöki hivatal az M 753/1937. sz., július 10-én kelt levélben még mindig arról ír a polgármesternek, hogy „a kavicsal borítandó területhez 323 négyzetméterre, 4 cm vastagsággal 13 köbméter kavics kell, ami 234 pengő terítés nélkül. Szeletterítése újabb 60 pengő, mésszel 64 pengő. A szélzsák a Magyar Idegenforgalmi Hivataltól beszerezve 358 pengőbe kerül.” A cserkészsrepülőök már régen elvállalták a repülőtér használha-

tóságának megvalósítását, a gyakorlati repülést, amit már nem egyszer meg is tettek.

Az október 17-i, vasárnapi repülő üzemnapot ismét a szolnokiakkal közösen tervezték megrendezni – azokkal, akiket az utóbbi időben többször is meglátogatni kényszerültek, mert a szentesi repülőtér frissen feltöltött középső része vízállásos és zsombékos lett a rengeteg eső miatt. Két autóval csörlöztek, és két iskolagéppel repültek. A szentesi csörlővel a magas startokat, a szolnokiival pedig a siklórepülőket, a kezdőket tervezték emelni, de csak akkor, ha az időjárás is kegyeibe fogadja őket. (A Tisza magas vízállása idején a szolnoki sportrepülők kényszerültek máshol, gyakran Szentesen repülni, mert repülőterük a folyó árterében létesült.) Weiss Manfréd, a derekegyházi uradalom tulajdonosa nevében adományozó báró Kornfeld Móric felsőházi tag tette lehetővé a harmadik gép megépítését. Első lehetőségként a saját műhelyben történő gépépítést gondolták – hiszen ott már épült néhány gép, de be kellett látnia a cserkészrepülők vezérkarának, hogy olcsóbb, ha a gyártól rendelik meg azt. Úgy látszik a Vöcsök típusú, a nagyobb teljesítményű vitorlázó repülőgépnél is meg kellett tapasztalniuk az anyagbeszerzés sok gonddal járó problémáit.

Harminchét öszén a MAeSz ajánlatára Szentesre került a „C” vizsgás vitorlázórepülő, Pozsgay László, de – nagy valószínűséggel – háromnapos kölcsönös bizalmatlanság után visszautazott Budapestre. A második helyen javasolt Massányi Sándorral kezdte meg a tárgyalást vitéz Bogyay Kamill, az egyesület ügyvezető elnöke. „Manó bácsi”, – mert így becézték Massányi Sándort – a siklógépek építésének időszakában két hónapot töltött Szentesen és a cserkészrepülők már akkor megkedvelték.

FORRÁSOK

Csongrád Megyei Levéltár Szentesi Levéltára: Szentes megyei város polgármesterének 1934–1939. évi iratai a Magyar kir. Idegenforgalmi Hivatallal, a Magyar Aero Szövetséggel, és a Magyar kir. Légügyi Hivatallal, valamint a városi közgyűlés jegyzőkönyvei.

Csongrád Megyei Levéltár Szentesi Levéltára: A szentesi Bethlen Gábor Cserkész Csapat sportrepülőinek levelezése Rubik Ernővel és az Aero Szövetséggel, 1934–1939.

Magyar Szárnyak Évkönyv. 1996, 1997 és 1998. évi száma.

KIRÁLY ISTVÁN: A katonai repülés áldozatai 1910-től napjainkig (kézirat).