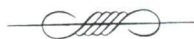


PUSZTAI JÁNOS

Fejezetek a szentesi repülés történetéből (3. rész)

A sportrepülés előzményei, a szárnybontás nyitánya (1909–1959)



A Bonczos-féle vármegyei repülőalap

Az 1935–38 közötti években dőlt el a szentesi repülés sorsa. A meghatározóan gabonatermesztésre épülő kisvárosi gazdaság még – ha Csongrád vármegye székhelye is – nem volt képes önálló erőforrásból létrehozni a kifogástalan anyagot és hibátlan munkát megkövetelő csúcstechnikát, a repülőgépet még egyszerűbb, vitorlázó változatában sem. A sportrepülés történetében csak kevés város mondhatja el magáról – kivétel az, ahol a kereskedelmi- vagy a honvédelmi minisztérium költségeiből hozták azt létre –, hogy oly gyors és látványos összefogással jött volna létre a repülés lehetősége, mint Szentesen. Ehhez a kor gazdasági, politikai lehetőségeit gyorsan felismerő, szerteágazó kapcsolatokkal bíró, intézkedési jogkörrel rendelkező hatósági munkakörre, az elgondolásait megvalósítani képes, nagy formátumú emberre volt szükség. Szentesnek ez 1935-ben megadatott.

Hogy miért pont vitéz dr. Bonczos Miklóst¹, vármegyei főügyész kérték fel az 595. Bethlen Gábor Cserkészcsapat iparos-cserkészei patrónusuknak? – ma már csak a választott vezető jellegzetességeiből, a tényekből olvasva következtethetünk elhatározásuk indítékaira. A mából visszatekintve erre csak következtetni lehet. Nagy valószínűséggel humánuma, nemes emberi értékei,

dinamizmusa, mindig segíteni kész tenni-akarása hívta fel az iparoscserkészek és vezetőik figyelmét. Bonczos Miklós a volt világháborús ludovikás tiszt, a fiatal szentesi ügyvéd közvetlenségével és határozottságával mély hatást gyakorolhatott a református egyház kebelén működő, reguláris fegyelem alatt álló, motornélküli sportrepülő szakosztály cserkészeire. Az is köztudott volt róla a városban, hogy akkor sebesült meg a fronton, amikor az alárendeltjeit mentette ki a gyilkos, ellenséges tűzből. Szentesen a politikai, a gazdasági és a technikai haladás egyik letéteményesének tudták, ismerték. Megyei vezető beosztása mellett tagja volt a városi képviselőtestületnek.

A cserkészrepülők – mostmár – elnöke a kezdetekre emlékezve mondotta: „Sok akadályt láttam a kivitelnek, [...] de (ők) olyan mindent legyőző akarattal hisznek a megvalósításban, hogy” végül is „elindultam velük repülést csinálni, [...] Most annyi év után, oly sok gáncsokodást, akadályt leküzdve jutottunk el a mához, a repülőtérré avatáshoz (1938) és az első gépek keresztelőjéhez. Minden, amit az akarattuk teremtett itt áll előtünk és az egyenlő a szentesi cserkészrepüléssel.”

A zsebpénzből, borralalóbból megtakarított, az adományokból gyűjtött néhány száz pengőt – ennek az óriási erkölcsi tőkének a prózai, a pengő változatát – fölemesztette a megvásárolt Zögling tervrajz és az extra

minőségű építőanyag. Vitéz dr. Bonczos Miklós fölmérve a helyzetet látta, hogy a lendület továbbviteléhez – ahhoz, hogy a következő évben, 1936-ban repülhessenek – anyagi támaszra van szükségük, vagyis a tőkeképzést kell kézbevennie. E célból született meg a nagyhatású újságcikk „Jövőre repülünk” címmel a Csongrád megyei Hírlapban, amely megmozgatta a megye értelmiségét és tehetősebb társadalmi csoportjait. Az írás drámai erővel ecseteli a cserkészrepülők tarthatatlan helyzetét, mint a nemzetvédelem egyik letéteményeseit. Fölkérte szemlére Szeder János mérnököt, országgyűlési képviselőt, a Magyar Országos Véderő Egylet, a MOVE ügyvezető elnökét, annak repülési osztályát lelkesen szervező (MOVE) párttársát, hogy látogasson haza szülővárosába és mint hozzáértő, mondjon véleményt arról, „életre tudjuk e hívni Szentesen, meg tudjuk e valósítani a vitorlázó sportrepülést?” A megállapítás eredménye nem lehet kétséges. „Mostmár magam is hívóje, hirdetője lettem – írja Bonczos Miklós – annak, hogy ezt a sportot meg kell teremteni és módot kell találni arra, hogy a megye ifjúsága [...] a tudás és a kezűgyesség” eszközével álljon a nemzeti érdekszolgálatába. „Nem szórakozásról, a jövőről van szó” – egészítette ki gondolatmenetét a cserkészrepülők elnöke. Nyári szabadsága alatt Németországba utazott a csörlőüzemű repülés tanulmányozására. (Nem tudhatta, mert nem volt propagandája annak, hogy 1935-ben, Gödöllőn Csermely Károly repülőiskoláján már kikísérletezték és rendszeresen alkalmazták is a csörlést a vitorlázó repülőgépek magasba emelésére.)

(Az is irritálta a szentesi cserkészrepülőket, hogy '36 januárjában Kogutovicz Károly professzor és nagyiványi Fekete Dezső mérnök-tanár Szegeden a faipari szakiskolában megkezdte a Zöglingek gyártását.)

A mozgalom meghirdetését követően a *Csongrád megyei Hírlap* következő számaiban

egymásután jelentek meg a dicsérő, biztató gondolatok. Azonnal csatlakoztak a fölhíváshoz Mindszent, Csongrád, Csanytelek, Tömörkény, Hódmezővásárhely, Öttömös, Nagymágocs, Derekegyháza, Fábiánsebestyén, Királyság, Sövényháza, Pusztamérges, Sándorfalva, Kiskundorozsma, Tápé közösségek cserkész és levante fiataljai és jelentős politikai tényezői, akik följánlották anyagi támogatásukat. Az írást megjelentető lap munkatársai félévi keresetük egy meghatározott hányadát, a városi és megyei közhivatalnokok fizetésük 1%-t, a moztulajdonosok, a Szentesi Torna Egylet labdarugó csapata minden néző után 4 fillért ajánlott fel (kb. évi 300 pengőt) a szentesi cserkészrepülőknél – ahogyan akkor mondták –, a jövőnek. A moziban naponta háromszor, egy hétig előadásokkal népszerűsítették a vitorlázó repülést. Bonczos Miklós azokból a „holt”-nak nyilvánított szervezetekből, amelyek 20–50 év alatt elnéptelenedtek, és már csak a pénz begyűjtésével jelzik létüket, – bejelentette – „ezekből az egyesületekből kilépek és az eddig nekik fizetett tagdíj teljes összegét a szentesi cserkészrepülőknél adományozom, hogy megépíthessük az első repülőgépjunket”. Ez is évenként közel kétszáz pengőt jelentett a sportrepülők kasszájában. Ezzel az ötletével párhuzamosan felhívást intézett az életképes egyesületek tagságához is, hogy segítsék “fiatal társukat” a megerősödésben. Végül így zárja a „Jövőre repülünk” című nagyszerű írását “A ti nemes, tiszta [...] lelketek, erős bizakodásotok és hitetek az az erkölcsi tőke, amelynek kamataiból és filléreiből [...] épülhet föl a magyar repülés.”

A felhívást követően több megyei futballcsapat ajánlotta fel éves bevételének figyelemreméltó hányadát a szentesi cserkészrepülőknél. A Bonczos-cikk megjelenését követően az orvosok és gyógyszerészek megyei szervezete, a Kamara egy Zöglinggel, a Weis Manfréd család egy Vöcsök típusú repülőgéppel lepte meg az iparos-cserkész vitor-

2003/XV. 1-2.

lázó repülő szakosztályát. Egy vitorlázó repülőgép előállítás (saját építésben) ekkor 1000-4000 pengőbe került. Jelentékeny költségvetési összeggel – 4000 pengőt meghaladó készpénzzel – segítettek a megyei, vagyis a szentesi cserkészrepülőket² a falvak, a községek és a városok is. A városi és a megyei tisztviselők a fizetésükből felajánlott hányaddal rendszeresen, a szentesi Tudományos Mozgóképszínház a féléves bevételének egy jelentős részével támogatta a Bonczos-féle mozgalmat. Tetemes összeggel járult hozzá mind a város, mind a megye is a költségvetéséből, – belügyminiszteri engedéllyel. Az adományok 10 és 200 pengő között változtak. Magánosok is támogatták a Bonczos-féle mozgalmat. Még az ugyancsak repülőteret építő Algyő is hozzájárult a vitorlázórepülőink támogatásához, igaz a vármegyei vezetés is segítette útpítéssel a községi repülőter létrehozását. A megye több elemi iskolájának tanulói elhatározták, hogy uzsonnapénzüket megtakarítják és a repülés céljaira fordítják.

A szentesi cserkészek, a maguk építette gépeket a városháza közgyűlési termében állították ki a város adakozó kedvű és reménybeli támogatóinak megnyugtatására, alapvetően propaganda céllal, 1936 októberében. Ha már a megye anyagi erőfeszítése ellenére sem sikerült a városnak a repülőteret a biztonsági követelményeknek megfelelően a le- és fölszállásra alkalmassá tenni, akkor legalább a lakosság nagy részét jelentő adományozóknak akarták az áldozatukból alkotott gépeiket megmutatni. Ennek a bevétele is a cserkészrepülők szárnyainak növesztését segítette. Ekkor vitéz Bonczos irígyei, politikai ellenfelei, a híressé lett írása első nyilvános fricskájául egy gúnyverset jelentettek meg *Repülünk-e?* címmel. Csúfolódásukat azzal tetézték, hogy azt a megyei vezetés befolyása alatt álló napilapban, a Csongrádmegyei Hírlapban tették közzé. Nyilvánvalóan a felajánlott pénzükért aggódó újságírók adtak sza-

bad utat a gúnyversnek. A tizenhat soros, négy strófás vers záró gondolata így szól: Száll a madár ágról-ágra, /száll a pletyka szájról szájra. /Száll itt minden réges-régen, /csak cserkész nem száll az égen. – aferalírással. Mindez '36 augusztusában látott napvilágot, egy hónappal később, mint amikor a beharangozott első repülés időpontja volt kitűzve.

A gép(ek) minden porcikája tökéletesen elkészült. Az Országos Cserkész Szövetség szakértőjét, Hosszú Istvánt, az első világháborús pilótából lett vitorlázó repülőt, hangármestert, a repülési berkekben közismert „Hosszú mestert” és segítőtársát, Remley szerelőt a két Zögling befejezése és a berepülése céljából küldték Szentesre. Az első rövid megállapításuk az volt, hogy kiváló munkát végeztek a szentesi cserkészek, a „gyárban sem lehetett volna jobban, csak gyorsabban”, de ez az elismerés nem szüntette meg az anyaghiányt. Egy hétig itt tétlenkedtek a Bartha János utcai műhelyben, várva a befejezéshez hiányzó anyagokat, eredménytelenül. Mivel az ország más részein is várták őket, így kénytelenek voltak továbbtazni küldetésük teljesítése nélkül.

A június 18-án, szombaton megjelenő Csongrádmegyei Hírlap a következő hét szerdájára vagy csütörtökre ígerte a Hosszú mester első (be)repülését. Hiába volt minden helyi igyekezet, ha a szállítók nem tartják be ígéreteiket. A pünkösdre hirdetett első repülés elmaradt, pedig Rubik Ernő, a Magyar Aero Szövetség megbízott ellenőre már 1936. április 4-i jegyzőkönyvében ezt írta: „A bemutatott alkatrészek kivitelezése műszaki szempontból kifogástalan.” Az 595. sz. Bethlen Gábor Cserkészcsapat motornélküli sportrepülő szakosztálya csak 1936 áprilisában lépett be a Magyar Aero Szövetségbe. A június hó 9-én tartott utóellenőrzés során az újabb jelentésében már arról számol be, hogy a „gép összeépítve, vasalásokkal felszerelve, de a szárnyakat még borítás nélkül vizsgá-

tam át. A szárnyak vászonnal beborítandók. A gép teljesen készen, berepülésre alkalmas állapotban még bemutatandó.”

Hosszú mester érkezésével várták a szárnyak bevonásához megrendelt vásznat és az azt impregnáló cellon-lakkot, de az sem velük, sem postán nem érkezett meg. A budapestiek, sajnálatosan hónapokkal később teljesítik a szállítási kötelezettségüket – panasolja Ludányi Béla a cserkészrepülőök műszaki vezetője. Korábban megtörtént az is, hogy a segítségül küldött szakemberek elrontották azt, amit addig a helyiek jól elkészítettek. Ráadásul országnak-világnak azt hirdették, hogy ők építették a szentesi cserkészrepülőök gépeit. Így hiábavalónak tűnik minden igyekezet, ha azok is gáncsoskodnak, akiktől a megértést, a segítséget várták a szentesi repülés megteremtői. Ennek tudatában írta levelében Ladányi Béla Rubik Ernőnek ’36 szeptemberében, hogy „a Cserkészszövetséget ki akarom kerülni, nehogy úgy járjak, mint az idén, hogy elmaradt a repülés.”

Szerencsére a Bonczos Miklós vezetete csoport akarása nem tört derékba az okvetetlenkedők *csínytevései* ellenére sem. A Szentesen megjelenő megyei napilapban újabb csipkelődő írás jelent meg augusztus végén. Most azzal fricskázzák a cserkészrepülőök vezetőit, hogy azok a gépépítők lelkét, Vass Mihály műbútorasztalost elküldték négy hétre Esztergomba, hogy ott tanulmányozza Rubik Ernő üzemében a tervezett új gép, a Weis Manfréd családja adományozta vitorlázó, a Vöcsök építését. A közlés megfelelt a valóságnak, csak éppen azt felejtette el közölni a csipkelődő – pedig tudhatta –, hogy a budapesti cég a szárnyak befejezéséhez nélkülözhetetlen cellon-lakkot, a sokszoros határidőtúllépés ellenére sem szállította le. Az egyik gép már valóban üzemképesen várta a berepülést, de akkor a szolnokiaktól kölcsönként csörlő műszaki hibája gördített újabb akadályt a régvárt első szentesi felszállás, a Zögling I. berepülése elé, pedig Rubik Ernő

október 14-i jegyzőkönyvében a 24-01 gyártási számú gép alkalmassági bizinyítványának megadását javasolja lejtőmenti és csörlővontatásos minősítéssel. Az időközben elkészült szállítókokcsival Esztergomba vitték berepülni a gépeket, ahol kiváló minősítést nyertek. A következő év tavaszára, ’37-ben megyei és társadalmi segítséggel elkészült a 90 LE-s, 7 hengeres Sudebaker gépkocsi átalakítása csörlőautóvá. A munkákat Szentesen végezték el saját tervek szerint. A csörlőszerkezet kiválóan működött.

Egy másik ok is teherként nehezedett az előrejutást szorgalmazók vállára. A 24-02 gysz. gép már korábban elkészült. A város még mindig nem hozta rendbe a repülőteret, hanem a polgármester javaslatára, annak zabbal türténő bevetését határozta el a közgyűlés – mint erre már korábban utaltam. Ezzel nemcsak a szentesi cserkészrepülését odázta el, hanem az idegenforgalmi célú repülést, a turisztikai leszállóhely befejezését is egy évvel eltolta. (1936 áprilisában dr. Lakos István polgármester egyébként, más előrelépést is akadályozó magatartása miatt „nyugdíjazását” kényszerült kérni. Október 3-tól Kanász Nagy Sándor lett Szentes polgármestere)

Ennyi ellenlépéssel nehéz volt megbirkózni a legtisztább jóindulatnak is, pedig akkor, a gépépítés költségein túl már ’35-ben 13–15000 pengő megtakarításuk volt hangárépítésre. Három repülőgép tárolására alkalmas, vályogfalú hangár tervvázlata elkészült, amelyben a javítóműhely, a pihenő, a háló, a konyha, a kamra és két WC is helyet kapott volna. Készen volt a rövidhullámú adó-vevőberendezésük is, amelyet a repülés céljaira terveztek fölhasználni. A készülék morze és fónia üzemmódban egyaránt működött. Gép- és hangár építésre a megyei ínségalapból kaptak további 5700 pengőt.

A Bonczos-féle repülőalap mostmár anyagilag lehetővé tette és a cserkészvezetők is elérkezettnek látták az időt utánpótlásuk

2003/XV. 1-2.

nevelésére, a modellezés megindításával. Ladányi Béla 1936 novemberében erről így ír Rubik Ernőnek “[...] könyvre is szükségem volna ti. a modellezést szeretném megkezdeni az iskolákban.” Ismereteink szerint korábban, szervezett repülőmodellezés nem volt a városban. Egy helyen találtunk utalást arra, hogy Vass Mihály műbútor-asztalos ’35-ben megépítette Rotter Lajos Karakán vitorlázó gépének 2 méteres fesztávú, repülőképes modelljét.

Vitéz Bogay Kamill csendőr százados, a cserkészipülők sportelnökének javaslatára, a főispán ajánlásával a megyében rendezett belépődíjas műsorok, bálak bevételének egy csekély hányadát is a cserkészipülők támogatására fordították ’38-tól. Vitéz dr. Bonczos Miklós vármegyei tiszti főügyész javaslatára a megyei főispán – a belügyminiszter kivételes jóváhagyásával – engedélyezte a tervezett hangár építéséhez való hozzájárulást 1500 darab téglajegy kibocsátásával. „Minden téglajegy 50 darab téglát tartalmaz és 1,50 pengő árban lenne kiadva” – írja a belügyminiszternek jóváhagyását kérő levelében a szentesi cserkészipülők elnöke. Ezen fölül még jelentős építőanyag mennyiséggel segített a Zsoldos Rt. és néhány más vállalat is. Szentes város a terület díjtalan biztosításán túl évi 1500 pengő adományával mutatott példát a repülés létrehozásáért. Még ’35 októberében összejöttek a város cserkészipülők, hogy megvitassák a befolyt pénzádomány felhasználását, és ellenőrző bizottságot hoztak létre dr. Péchy Kálmán kórházi főorvos, dr. Máthé Jenő orvos, mindketten cserkésztisztek, és Turbucz Imre banktisztviselő részvételével. Később alapították meg a mozgalmat irányító választmányt. Vitéz dr. Bonczos Miklós nemzetépítő kezdeményezése országos példává lett.

Szentes repülői, a város az úrbéri teher-től szabadulásának évében, – ha az örökvált-ság centennáriumának ünnepségén nem is –

mégis tudtak repülni saját terükön a Bonczos-féle repülőalap jóvoltából. A cserkészipülők nem hagyták, hogy a restség, a magárahagyottság uralkodjon rajtuk. A felelőtlen ígérgetés sem húzhatott barázdát a terv és annak megvalósulása közé.

A repülés megkezdésének évében, 1937-ben visszaesett a községek támogatása. Dr. leveldi Kozma György főispán 259/biz.1937. számú levelében hívta fel a községi főjegyzők figyelmét, majd indítványozta, és az érdemeikre „[...] való tekintettel ajánlotta a szentesi vitorlázó repülést Jegyző úr legjobb indulatába, egyben felhívom – írja –, hogy a szentesi cserkészipülők egyesületnek adja meg a legmesszemenőbb erkölcsi támogatást, és minden erejével hasson oda, hogy az egyesület – a község anyagi viszonyaihoz mérten – költségvetésileg biztosított anyagi támogatásban részesüljön.”

Csak a Horthy Miklós kormányzó kezdeményezte repülőalap meghirdetése után jelent meg egy belügyminiszteri titkos ajánlás a sportrepülés költségvetési támogatásának lehetőségére. A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap, melyet az államfő 70. születésnapján, 1938-ban hozott létre, azt már nemzeti méretekben, ugyancsak közadományból támogatta, segítette és formálta a háborúra készülő ország katonai repülésre előképzen-dő sportrepülőit. A Bonczos-féle repülőalap két évvel előzte meg a Szent István évében létrehozott Nemzeti Repülőalapot, de céljában azonos volt mindkettő: a magyar repülés felvirágztatása.

FELHASZNÁLT IRODALOM

Csongrád Megyei Levéltár Szentesi Levéltára. 1935–1938 főispáni- és alispáni-, valamint polgármesteri iratai.

Csongrád Megyei Levéltár Szentesi Levéltára. A szentesi cserkészipülők és Rubik Ernő levelezése 1935–1939.

Csongrádmegyei Hírlap, 1933–1938. évf.

Alföldi Újság 1935–1938-ban megjelent számai.

JEGYZETEK

¹ Vitéz dr. Bonczos Miklós 1897-ben született Nagyszalontán. A Ludovika Akadémiát 1915-ben végezte el. Az összeomlás után, 1919-ben a HM-ben dolgozott. Jogot végzett 1921-ben, majd 25-től ügyvéd Szentesen, ahol a szülei is éltek. 1933–37 között Csongrád vármegye tiszti főügyésze, 1937-ben főispán, majd 1938–42 között belügyi-, 42–44 között igazságügyi államtitkár, 1944. augusztus 8-tól a Sztójay-, majd a Lakatos-kormány belügyminisztere. 1971-ben halt meg az argentinai emigrációban.

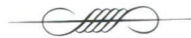
² Az 595. sz Bethlen Gábor Cserkészcsoport motornélküli repülő szakosztályát – valójában repülőraját – sajtóságosan, mindenképpen szerencséjére, valamennyi támogató a sajtójának tekintette. A

városi vezetés és az önállóságot remélő repülő cserkészek ezért „szentesi cserkészrepülőknak”, „Szentesi Cserkészrepülő Egyesület”-nek vagy egyszerűen csak „sportrepülőknak”, a vármegyei tisztikar „megyei cserkészrepülőknak” nevezte a cserkészcsoport motornélküli repülő szakosztályának tagjait. Az önállósodáshoz és megyei cserkészrepüléssé váláshoz már 1939-ben elkészült az alapszabály, ‘40-ben terjesztették fel a minisztériumba a főispán útján, de a belügyminiszteri jóváhagyás csak 1943-ban, akkor is a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Elnökségének kérésére engedélyezte az önállósodási átszerveződést. Ekkor vette fel a Csongrád Megyei Cserkészrepülő Egyesület nevet. A helyi támogatás elnyerése szempontjából az eredeti állapot volt a megnyugtatóbb.

„... MÉG A RÉGI ÖREGÖKTŰ’ HALLOTTAM...”

ZSÖMBÖR ATTILA

A villányi bor históriája



A Villányi-borvidék Magyarország legdélebben fekvő borvidékén, a Villányi-hegység fennsíkjain és lejtőin terül el Baranya megyében. Ez a vidék kitűnő földrajzi adottságokkal rendelkezik a szőlőtermesztéshez: alapkőzete mészkő, melynek fedője több méter vastagságú lösz; éghajlata mérsékelt, mediterrán hatással, ami különösen a déli lejtőkön érvényesül. (Hőösszegben és fényben a leggazdagabb borvidékünk.) Ennek köszönhetően a borvidéken a legkiválóbb, minőségi szőlőfajtákat termelik. A vörösborok (kékoportó, kékfrankos, cabernet sauvignon, cabernet franc, villányi rosé) sötét színűek, testesek, lágyak és bársonyosak. Ezeket a borfajtákat kell dominánsnak tekintenünk a Villányban, de mindenképpen meg kell említeni a tartalmas és finom hárslevelű és olaszrizling fehérborokat.

A vidék története

Villány, a borvidék névadó települése már a történelem előtti korban lakott volt. A város fölötti Templom-hegyen, a kőbányában talált kőszeköz- és agyagedény maradványok, valamint a környéken előkerült bronzkori tárgyak (csákányok, lándzsahegyek, stb.) mind fejlett kultúráról tanúskodnak. Az utolsó őskori nép, mely a vidéken megtelepedett, a kelta volt. Másutt talált szőlőmagletekből a kutatók arra következtetésre jutottak, hogy a kelták a Kárpát-medencében már termesztettek szőlőt. Így a szőlőművelés eredete Villányban is feltételezhetően a keltákig, bizonyíthatóan a rómaiakig nyúlik vissza. Tény, hogy a baranyai szőlőtermesztő területek a római uralom alatt indultak fejlődésnek.

A Villány tőszomszédságában, a Szár-