

**Ötven éve kezdődtek:**

# A szegedi légkör-kutató repülések

A szegedi repülőtéren, a hangárak előtt, 1925. május 14-én reggel egy repülőgép állott indulásra készen. Hozzáértő mindjárt megállapíthatta volna, hogy korszerű kétüléses katonai földterítőgép, ami a trianoni tilalmak idején nálunk nagyon feltűnő volt. Főszerele az azonban harciasságot nem árult el. Mindössze az egyik oldalon, a szárnytartó rudak között volt egy odafüggesztett fehér doboz. A pilóta Hány László őrnagy, a repülőter parancsnoka, nem régen tért vissza Törökországból. Utasa szerénységem volt, aki szintén messziről, hét évi szibériai hadifogságból került haza Szegedre, és a repülők mellett mint meteorológiai szakértő működött. Az utas egy szerkezetet tölt be a bádódobozba, majd jelt adott a pilótának, a gép elindult, de félórán belül már vissza is tért. Az utas kivette a dobozból a szerkezetet. A parancsnok elégedetten látta, hogy a műszer iróttolaj szépen rajzoltak, de értéket kiolvasni belőlük egyelőre még nem lehetett.

Ez a kísérleti felszállás számos következőnek a kezdetét jelentette, amelyek mind meteorológiai kutató jelleggel történtek. Hogy miért jöttek létre, annak oka és szüksége részben a légkör tudományának a fejlődésével, részben a repülés kíváncsiságával függött össze.

A meteorológia az első világháború után világszerte gyors fejlődésnek indult. Először norvég, majd egyéb tudósok a sűrűbb magassági mérések alapján megállapították, hogy a fölöttünk lévő levegőtengernek (főleg 10–15 kilométer magasságig) bonyolult szerkezete van, ami időjárásunkra meghatározólag hat. A magassági légszerkezet tanulmányozását elősegítendő a Nemzetközi Meteorológiai Szervezet egyidejű mérések végrehajtására 1906-ban évi 12, majd 1921-ben 24 napot jelölt ki havonkénti elosztásban. A mérések meteorográfia történetek, amely önjelző nyomás-, hőmérséklet- és nedvességi adatokat foglalt magában. Hidrogénnel töltött nagy gumiléggömb emelte föl őket, később valahol leszálltak, és ha megtaláljuk visszajuttatva őket a felbocsátó Intézetnek, szép jutalmat kaptak érte. A léggömbök 10–15 kilométer magasságot is elértek. Az eredményt a műszer által rajzolt görbék kiértékelése adta meg. A Meteorológiai Intézet 1913-ban már nálunk is felbocsátott ilyen léggömböket a nemzetközi napokon, de 1914-ben a háborús nehézségek miatt ez a kutatás hosszú időre megszűnt.

A trianoni békeszerződés megtiltotta Magyarországnak repülőgépek tartását, ezért az Ellenőrző Bizottság 1921 őszén többek között a szegedi repülőtéren talált gépeket is elpusztíttatta. A Nagykövetség Tanácsához 1924 őszén memorandummal fordultunk, hogy engedélyezzen néhány korszerű gépet magassági légállapotmérések végrehajtására. Aránylag gyorsan megjött az engedély két darab Bristol F2B mintájú felderítő gépre. 300 lóerős, vízihűtéses Hispano-motorral. Nehéz volt az első Bosch-Kleinschmidt mérőműszer összehozása is, de már 1927-ben jobb, Ascania gyártmányú meteorográfot kaphattunk.

A Légügyi Szakosztály kis alakulatot rendelt a szegedi repülőterre, ahová a gépek is kerültek. Ennek neve: Kereskedelmi Minisztérium Meteorológiai Repülőkirendeltisége volt. Parancsnoka Hány

László, a repülésvezető Schwager János lett. A meteorográfot az Országos Meteorológiai Intézet Aerológiai Osztályának vezetője, a szondaléggömbök szakértője Marcell György hitelesítette, graduálta és ő végezte a nyert diagramok kiértékelését is, melyek az Intézet évkönyveiben megjelentek. En pedig megírtam a felszállások alatti megfigyeléseket meg az eredményeket az Időjárás című szaklapban.

A kutató repüléseknek legérdekesebb, de legtöbbször problematikus része a felhőtakarón való áthatolás volt fölfelé. A gépek akkori gyenge műszerezettségével a pilóta tapasztalataitól és ügyességétől függött az áthatolás sikere. Zárt takarónál a repülés engedélyt Budapestnél kellett kérni. Hulló csapadéknál vártunk az indulással. A legnehezebb repülésünk 1928. március 12-én volt Villem Károly pilótával. Mint kiderült, három felhőréteg volt fölöttünk, az alsó laza, a második tömör, a harmadik szintén lazább, de csapadékos. Mindez 3500 méter alatt. (A középsőben a lökések, lecsuszások, forgatás miatt egyikünk sem tudta már milyen helyzetben van a gép. A Nap egy pillanatra az alsó szárny alatt tűnt fel, a felhőpadok 45 fok alatt dőttek.) A pilóta — nyilatkozata szerint — elengedte a kormányt s a jó gép, szerencsére, átmenetileg nyugodtabb helyre jutva egyensúlyba állt be, aztán tovább kormányozható volt 6 ezer 125 méterig. A lejtővel simábban ment. Ez a vakrepülés szép teljesítmény volt, de a sors korán megszakította Villem repülőpályáját, mert

1931-ben Székesfehérvárott lezuhant.

A Meteorológiai Intézet 1927-ben újra megkezdte a nemzetközi napokon a szondaléggömbök felbocsátását. A repülőgépes felszállások is tovább folytak még 1933. augusztus 31-ig. A szondaléggömbök méréseinek gyors felhasználhatósága lényegesen megváltozott a rádiószonda bevezetésével, mert a mérési eredmények már a léggömb emelkedése közben ismertté váltak. Bár 1914-től 1949-ig ezek is szüneteltek, 1959-től az Országos Meteorológiai Szolgálat budapesti Rádiószondázó Observatóriuma Bucsy József irányításával naponta négy rádiószondás állapotmérést és négy rádiós szélmerést végez 25–30 kilométer magasságig. Szükség is van rá, mert a nagy távolságú légiforgalom hovatovább a sztratoszférában bonyolódik le, de emellett a légkör tudományának a fejlődése is megkívánja. Jelentős hozzáadás a légtér állapotának tanulmányozásához, hogy a Meteorológiai Szolgálat — közben felépült — szegedi Rádiószondázó Observatóriuma 1962-től bekapcsolódott a kutatásba: Abonyi József vezetésével napi két rádiószondával és két rádiós szélmeréssel 20–25 kilométer magasságig.

A régi szegedi repülőgépes magassági kutatás jelentőségében eltörpült ezzel az újabb fejlődéssel szemben, de akkor — 50 ével ezelőtt — igyekezett a háború pusztításai után többrendbeli feladatainak a lehetőségek szerint megfelelni.

**Dr. Hille Alfréd** kandidátus, az Országos Meteorológiai Szolgálat nyugalmazott főosztályvezetője

## Erősítik a Gellérthegy szikláit

Részletes tanulmányterv és kivitelezési program készült a Gellérthegy legveszélyesebb részének helyreállítására. Először a Rudas dűlő mögötti meredek sziklafalat erősítik meg. A FÖMTERV szakemberei a

helyszínen irányítják a munkát, s részt vesznek a munkások betanításában is. Az első szakasz befejezése után helyreállítják a hegy egész Duna felőli oldalát, a Gellért tértől a díszlépcsőig.

## Tóth Béla:

### SZEGEDI REGÉLŐ

6.

De mert végre is tudom azt, hogy név nélkül nem létezhetek, és valamilyen tisztességes házasságra sem léphetek, alázattal esedezem Nagyságod előtt, méltóztatassék megengedni, hogy a szegedi anyakönyvbe beiktattassam magamat s legyen a nevem az általam szeretett Szeged város nevén „Szegedi Franciska”. Méltóztatassék ebből kifolyólag megkereszteltetésem iránt és illetőségem megállapítása felől is intézkedni.

Szegeden, 1900. évi június hó 10-én.

Alázatos szolgálója

Franciska.

Jelenlegi tartózkodási helyem Petőfi Sándor-sugarút 34. szám alatt van.

A polgármester úr nem hagyta intézkedés nélkül a Senki gyermekének eme érdekes, megindító kérelmét. Felhívta Lázár Béla I-ső kerületi anyakönyvvezetőt, hogy a panaszolt körülmények puhatolására tartsa meg az előzetes nyomozást és az utányakönyvezés iránt tegyen sürgető előterjesztést, hogy valamilyen tisztességes házasságra is léphessen a szegény árva név nélkül Franciska.

Kis vidámság az elárvázott pezsögökkel. Az elmúlt éjszaka kései járőrközlőinek feltűnt az a különös dolog, hogy feltűnő nagy számban voltak láthatók Szeged utcáin virágos kedvű hazatérők. A ködös fejeknek e nagy számban való jelentkezése egy pezsög-árverés esetével függ össze, amely a napokban történt a Tisza-pálya-

# Színjátszó munkások

Munkásszínjátszók csoportja alakult nemrégiben a szegedi Juhász Gyula művelődési központban. Pillanatnyilag tíz-tizenötén járnak el a próbákra, vagy inkább foglalkozásokra, hiszen a városban, az Egyetemi bemutatókaszról, előadásról még jó ideig nem lehet szó. Egészen az alapoknál kell kezdeni mindent. A csoport mostani tagjai: fiatal gyári munkások, illetve ipari tanulók.

A felújított művelődési központ munkájának irányítói és a munkatársak már régebben tervezték egy színjátszó csoport létrehozását. Tapasztalataik szerint ugyan is elég sok olyan fiatal dolgozik a város üzemeiben, akik szeretnek verselni, szavalni, érdeklődnek az irodalom, Csak éppen olyan hely, fórum nem létezett ed-

dig, ahova eljárhattak volna érdeklődésüket kielégíteni, adottságaikat, tehetségüket szakszerű irányítással továbbfejleszteni. Bár két amatőr együttes is dolgozott a városban, az Egyetemi Színpad és a Minerva, egyik sem olyan profillal, egyik feladatokkal, hogy a gyári fiatalok bármelyikben igazán otthon érezték volna magukat. Hiszen nekik, leg- alábbis az elején, elsősorban olyan közösségre van szükségük, amelyben együtt lehet tanulni az előadóművészet alapjait, egyúttal közösen lehet szórakozni és művelődni. Ilyen közösséggé válhat a nagyjából azonos munkakörben dolgozó, azonos érdeklődésű emberek csoportja.

Az új színjátszó csoportnak máris meghatározottak

a közelebbi és a távolabbi feladatai. A hetente kétszer megtartott foglalkozásokon mostanában főként technikai gyakorlatokat végeznek Barich Zsolt irányításával. A helyes légzés- és beszédtechnika kialakítása, a mozgáskultúra fejlesztése a legfőbb feladatok, csak később választanak irodalmi anyagot majdani műsoraihoz, a szerepértelmezés és -tanulás azután következik. Az idén egy József Attila-műsört, valamint egy Tolsztoj- vagy Dosztojevszkij-műsört szeretnének bemutatni. Addig azonban még ki kell alakítani a csoport állandó magját, a tíz-tizenkét fős ösztöndíjas gárdát.

Ha sikerül, a Juhász Gyula művelődési központ színjátszó csoportja magja lehet a későbbi, lassan kifejlesztendő munkásszínjátszónak. Modellje lehet számos üzemi csoportnak, példákat és tapasztalatokat adhat. Addig is természetesen kijárnak majd a gyárakba, minél színvonalasabb műsorokkal szolgálnak az ünnepeken és a kulturális rendezvényeken. Ha pedig elég vállalkozó akad újabb gyári csoportok alakításához, a Juhász Gyula-beli színjátszók amolyan „módszertani tanácsadóként” is funkcionálnak. Az iparitanuló-intézetekkel máris van kapcsolatuk, legutóbbi foglalkozásukon ott voltak a 624. sz. szakmunkásképző irodalmi színpadának tagjai. Szeretnék majd kérni a színház művészeinek segítségét is, szívesen meghallgatnák előadóesteket, részt vesznek olyan megbeszéléseken, amelyeken tanulhatnak a színészekről.

S. E.

## Milyen a kedves vendég?

### Vélemény a szakmából

Ismert és elismert alakja a budapesti vendéglátóiparnak Fűzy Pálné, aki évtizedek óta a legkülönlegesebb profilú eladókörökben, áruházakban, boltokban, presszóban, kisvendéglőkben, bárókban, kopott ital-mérésekben és előkelő szállókban. A pult mögött töltött sok-sok év alatt — amatőr pszichológusként — szorgalmasan tanulmányozta a vendég lélektanát. Tapasztalatait így foglalja össze:

— A mai vásárlók és vendégek türelmetlenebbek és válogatósabbak is, mint a régiek voltak. Jobban igénylik a megértő bánásmódot. (Igaz, ez utóbbival — úgy tűnik — ritkábban is találkozhat.) Manapság több a pénz, ennek arányában nagyobb a kiszolgálásra váró vevő igényei is.

— Azt hiszem, idősebb kollégáim is bizonyíthatják: a vendég színskálája az utóbbi időkben rendkívül sokat változott. Az éjszakai bohém, darvadozó vendégtípus kihalóban van. Olyan is csak ritkán adódik — pedig az „ántvilágban” sűrűn megesezt —, hogy valaki egyváltában napokig rucanna ki. A cigány vonózába is csak hébe-hóba tűznek nagyobb „dohányt”. Megjelentek viszont napjaink jel-

legzetes vendégtípusai: a „maszek”, az „autós”, az IBUSZ-csoportok, és a Cola mellett „mulató” fiatalok. Jellegzetes rajtuk kívül a „sietős”, a „talponálló” típus: ők sebtében rendelnek, sebtében fogyasztanak, és sietve távoznak.

— A feltűnően nagy összegű borralóknak lassan bealkonyul; a „zenének” italt küldők is mind kevesebben vannak, s ma már a „feliratós”, azaz hitelle szórakozók is fehérruhába mennek.

Oláh Béla

## Új megálló a terelőúton

Egy hónap telt el az Izabella-híd lezárása, és az egyidejűleg bevezetett új autóbussz-menetrend életbe lépése óta. Az eltelt idő tapasztalatai és a Volánhoz érkezett észrevételek alapján szükségessé vált a terelőúton közlekedő autóbusszok megállóhelyeinek sürítése.

Május 15-én, csütörtökön reggeltől a Bartók Béla tér és Béketelep között közlekedő 67-es járat autóbusszai a menetrendben feltüntetett

helyeken kívül megállnak a jutsárgyár, a fémipari vállalat és a textilművek Tolbuhin sugáti leányzállója előtt. Új megállókat kap a Tarján-Gumigyár közötti M 11-es járat a Bajai úton, a BUDALAKK Vállalat előtt. A terelőúton közlekedő valamennyi helyközi autóbussz megáll csütörtöktől kezdve a textilművek leányzállója és a Volán Vásárhegyi Pál utcai irodaháza előtt.

udvaron. Egy szegedi bukkott kereskedőnek még bukása előtt postára tettek 60 finom üveg francia pezsögöt, de mire a pezsögök Szegedre megérkeztek, a kereskedő már bukva volt. Mit volt mit tennie a m. kir. postának, kénytelen volt az utánvételes pezsögszállítványt elárvereztetni. Neszt veszi ennek egy kedélyes szegedi férfi-kompanyia, nosza fut az árverésre és a 60 ezüstös nyakú francia pezsögöt megveszi a licitáción potom negyven forintokért.

— No fiúk — vélte ekkor a társaság korelnöke — ezt holnap este megköstöljük.

Úgy is lett. A holnap este tegnap este elérkezett és a kedélyes kompanyia dús lakoma után egymásután durrogatta ki a finom és olcsó pezsögök dugóit. A czimborák azonban kevesebben voltak, mint a pezsögspalackok, éjféltájt csak negyven üveg pezsögöt bírtak meginni. Töb- bet is meg tudtak volna ugyan inni, de egy, lumpolásoknál épen nem szokatlan étrendi ok megakadályozta több pezsögnek a bekebelezését. Ez a közkatasztrófa megakadályozta, hogy a még meglévő húsz üveg pezsögöt is megigyák. Elszéledtek hát a czimborák, de ki-ki két-két üveg pezsögöt vitt el a kabátja zsebében. E maradék pezsögök aztán különböző végeket értek, némelyek még az utcán lenyalkasztattak és elfogyasztattak, mások ellenben barátságosabb és vidámabb helyen puffantattak föl. Voltak olyanok is, amelyek elajándékoztattak, míg végül egy nem jelentéktelen részök további sorsát nem lehetett megállapítani. Vannak bizonyos időszo- kok az emberek éjféltutáni életében, amelyeknek eseményeit nem örökíti meg az emlékezet...

Még mindig számolunk. Szeged élete öt év alatt. Sokat jelentő számok fekszenek előttünk. Arról szólnak: azon 5 év és néhány hónap alatt, amióta a polgári anyakönyvvezetés fönáll, mekkorra volt Szegeden évenként a város (a belterület) népmozgalma?

Elsősorban feltűnik, hogy a születések száma 1895. évtől kezdve állandóan csökkent Szegeden.

A város belterületén született 1895. október 1-től 1895. december 31-ig 561 egység. Ez tehát csak 3 hónapi eredmény. A következő években született: 1896-ban 2412, 1897-ben 2328, 1898-ban 2270, 1899-ben 2173 gyermek.

A házasságok száma a négy év alatt hol esett, hol emelkedett. Legtöbb házasság volt tavaly: 1899-ben, összesen 548. Ámbar ugyanennyi volt 1897-ben is, míg 1898-ban 525 és 1896-ban csak 499. Tehát a házasságok száma határozotlan emelkedőben volt. Az 1895. év utolsó három hónapjában 110 házasságot kötött az anyakönyvvezető.

A halál is nőtt — fájdalom 1899-ben az előző évekhez képest. Míg 1897-ben és 1898-ban 1603 és 1602 haláleset volt, 1899-ben 1761-re rúgott a halálozások száma. Ennél is nagyobb volt azonban a halandóság 1896-ban, amikor 1782 halálesetet anyakönyvelt a hivatal, míg az 1895. év utolsó három hónapjában 389 esetet. A négy év és 3 hónapban összesen született: 9744 gyermek, meghalt 7137 egység és házasság volt 2230.

A felsőtanyákon az ottani kis-anyakönyvvezető hivatal kimutatása szerint 1899. évben született 489 gyermek, meghalt 276 egység. Házasság kötött 106.

**Az elmúlt év állatforgalmi viszonyai.** Összeíratott haszon állat és pedig 9109 ló, 32 drb szarvasmarha, 13.038 drb szarvasmarha, 15.890 drb birka, 33.911 drb sertés és 135 drb kecske.

Közvágóhídon levágott 64 drb magyar bika, 3734 magyar tehén, 780 drb magyar ökör, 20 drb nyugati bika, 897 drb nyugati tehén, 31 drb nyugati ökör, 13 drb bivaly tehén, 3 drb bivaly ökör és végre 7559 drb borjú, vagyis összesen 13.130 drb szarvasmarha.

(Folytatjuk.)