

Gyógyszerésztörténeti közlemények

Gyógyszerészet 27. 67—70. 1983.

A műszaki tudományok gyógyszerészi művelői VII. rész Prodam Guidó (1882—1948)

DR. TÁPLÁNYI ENDRE

A szerző megemlékezik a hazai repülés hőskorának egyik kiemelkedő gyógyszerész-pilótájáról, és repülőgépszerkesztőjéről, a budapesti „Rokkant Sas”-hoz címzett gyógyszerértulajdonosról, repülőtisztáról születése 100. éves évfordulója alkalmából. A hazai és olaszországi sikerei felkeltették a külföldi szakemberek figyelmét. Így pl. Louis Blériot tőle sajátítja el a siklórepülés technikáját. Az aviatikával kapcsolatos dokumentumait a Magyar Közlekedési Múzeumba helyezték el.

★

Prodam gyógyszerési működési adatai

Prodam Guidó, 100 évvel ezelőtt 1882. szeptember 12-én, született, Fiumében (ma Rijeka) (1) Édesapja Prodam János, a fiúmei 1860-ban létesült „Angelo” (Angyal) elnevezésű reáljogú gyógyszerertárnak volt vezetője [2]. Alap, középiskolai tanulmányait, valamint gyógyszerészyakornoki éveit szülővárosában végezte. Egyetemi tanulmányait a budapesti Tudományegyetemen kezdte. 1903-ban a márciusi véres politikai zavargásokban részt vett, s ezért a pesti egyetem fegyelmi eljárást indított ellene. Két félévi időtartamra kizárták a pesti egyetemről.

Erről a Gyógyszerészi Közlöny 1903. évi 34. száma 567. oldalán a következőképpen számol be: „A Székesfővárosban ez év március hóban lefolyt véres politikai zavargásoknak egyik folyamánya volt, hogy az egyetem rektora fegyelmi vizsgálatot indított a zavargásban részt vett egyetemi hallgatók ellen... többek között, Prodam Guidó fiúmei illetőségű gyógyszerésztanhallgató büntetésül a budapesti egyetemről két félévi időtartamra elutasítatott.” Ezért a következő évben a kolozsvári Ferenc József Egyetemre iratkozott be és ott 1904-ben megszerezte a gyógyszerészi (magister pharmaciae) oklevelet [3]. Oklevelének megszerzése után szülővárosában Bécsben, Klagentfurtban volt beosztott gyógyszerész [4]. Két évi segédkezés után Zichy-falvára (Torontál m.) került a Mayering Károly „Szent Mária” elnevezésű gyógyszerertárába, ahol feleségül vette a leányát. Házasságából 2 gyermek született Családjával István-völgyre költözött, ahol bérbe vette Berger János, 1893-ban létesült „Mégváltó” gyógyszerertárat. Felesége halála után 1910-ben költözött Budapestre. Nagytétényben családi vagyonából házat vásárolt, 1910 őszén ismerkedett meg Dr. Horváth Ernővel, (1883—1943) a budapesti Horánszky-utcai reálisko-

lai (ma Vörösmarty Gimnázium) fizika-matematikai szakos tanárral, repülőgép szerkesztővel, akinek munkatársává, majd repülőgépének állandó pilótájává válik. Nagytétényben segédeskedik Musik J. Géza „Szentlélek” gyógyszerertárában. Később az Esztergom-megyei Dorogon, bérbe veszi Perl József, 1913-ban létesült „Szent Margit” gyógyszerertárat. 1929-ben mint háborús hadirokkant a „Rokkant Sas” elnevezéssel gyógyszerertár felállításra kap engedélyt Pesten, a II. kerület 79. sz. alatt [5]. Ezt az 1930-as években — a súlyos gazdasági válság idején kénytelen volt Paczek Jenőnek, a volt „Római Császár” gyógyszerertár tulajdonosának 80 000,— Pengőért eladni, hogy az elárverezéstől a nagytétényi házat megmentse*. 1948. július 4-ig, haláláig gyakorló gyógyszerészként tevékenykedett (l. az 1. ábrát).



1 ábra. Prodam Guidó, gyógyszerész-pilóta, repülőtiszt arcképe,

A siklórepülés felfedezője és hazai úttörője

Prodamot, a repülés gondolata már kora ifjúsága óta foglalkoztatta. Dr. Szász Tihamér lapjában, a Gyógyszerészi Szemlében [4] Csikós Ádám-nak adott interjújában elmondja, hogy tenger mel-

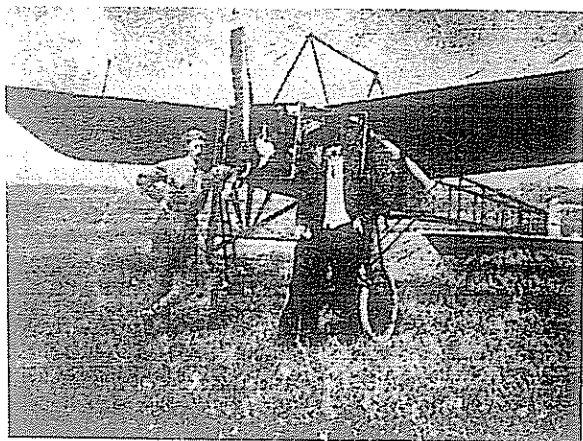
*Lásd: Egyház Ferencné: Gyógyáru Hírlap. 5. évf. 19. sz. 1932.

lett nőtt fel és gyermekkorra óta foglalkoztatta a gőzhajó kerekének a hajtó ereje. Később a madarak repülését figyelte és kapcsolatba hozta a kerék hajtó erejével. A 25 éves repülésének jubileumára kiadott „A magyar aviatika hőskora” című emlékkönyvben pedig elmondja, hogy hogyan jött rá a kitömött madárral való megfigyelése közben a siklórepülésre [3].

„Még vidéki patikus koromban történt egyszer, csókát lőttem. Szép nagy példány volt, hát elhátároztam, hogy kitömöm és csinállok belőle szobadíszt... Ezt a madarat odaállítottam egyik szekrény tetejére... Állt csak állt kiterjesztett szárnyaival és üvegszemével belebámult a világba. De egyszer (nem tudom légvonatot okozta-e, vagy a nyitott ablakon hevesen lecsapódó szél?) csak azt látom, hogy az én madaram elkezd mozogni, billegni. Mindjárt lenn lesz a földön — gondoltam magamban —, de nem ez történt. A kitömött madár a maga teljesen kiterjesztett szárnyaival szép lassan méltóságteljesen, vagy öt-hat méternyire elrepült. Gyönyörű mintaszerű siklórepüléssel [3].

Ez a véletlen jelenség adta a gondolatot *Prodamnak* a géppel való siklórepülés kivitelezésére [6].

Prodam, mint már korábban említettem 1910-ben *Dr. Horváth Ernő* tanár, repülőgépkonstruktor munkatársaként, pilótájaként kezdte meg pályafutását. Már az első próbálkozás alkalmával a kezdetleges 25 lóerős osztrák *Daimler*-motoros géppel 20—30 méter magasságban átrepülte a rákosi repülőteret. A rétvégén *Prodam* simán leszállt, mint egy gyakorlott pilóta, s aztán megfordítva a gépét szabályszerűen visszarepült starthelyzetbe [7]. (Lásd. a 2. ábrát). *Horváth*-repülő-



2. ábra. *Prodam Guidó* gépével, elől *Horváth Ernő* tanár

gépeivel érte el a kimagasló, eredményeit. 1911. november 4-én, „*Horváth III. „A”* jelzésű 35 lóerős *Daimler* motoros gépével Pest felett-hazai viszonylatban is elsőnek sikeres repülést végzett. Őszi napos időben Kőbánya mellett levő Rákosmezőről indult el, majd Újpest, Lánchíd, a Királyi Vár, Dunai-összekötő vasúti híd, és a Műegyetem felett repülve Rákos felé szállt vissza siklórepüléssel [3]. A sikeres repülésről *Rákosi Jenő* lapjában a *Budapesti Hírlapban* az 1911. november

5-i száma számolt be az „*Aviatikai Hírek*” című rovatában [9].

„Ma a déli órákban egy karcsú monoplánt pilantott meg a korzó közönsége, az Országház és a Duna felett. A levegő vakmerő utasa: *Prodam Guidó* volt, aki már hónapok óta kísérletezett a rákosi repülőterén egy *Horváth Ernő* tanár által konstruált *Blériot*-rendszerű monoplánon... Az indulás ideje 12.01 perc volt. A következő percben már Újpestről jelentették az Aero Klub rákosi telefon állomásának, hogy a város felett mintegy 200 méter magasan egy aeroplánt láttak hirtelen a Duna felé kanyarodni. A bravúros repülés 12 percig tartott, a mai magyar konstrukciójú gépek eddig kétségtelenül legszebb eredménye. *Prodamot* melegen üdvözölték a barátok. A siker öröme *Prodam* és *Horváth* tiszteletére nagy bankettet rendeztek, ahol *Prodam Guidó*t ajándékkal lepték meg.” [9].

Egy hónappal később, 1911. december 10-én, *Prodam* szülővárosában a Fiume melletti Pioppi-rétről elindulva a Quarnero-öböl felett 35—40 ezer lelkes néző előtt látványos repülőbemutatót tartott [10]. Sikeres repüléséről a *Budapesti Hírlap* 1911. december 12. száma a következőképpen számolt be [11].

„Fiuméből táviratozták, hogy *Prodam Guidó* rákosi pilóta, aki nemrég a Főváros felett is elrepült, vasárnap délután felszállást rendezett *Horváth dr.* budapesti tanár által konstruált monoplánnal. A petroliumgyár mögött levő térségen szállott fel, mintegy 30—40 ezer főnyi közönség jelenlétében, a kétszeri próba után a levegőbe emelkedett. Hat kilométernyi egyenes irányba való repülés után Abbázia felé repült, ahol több remek produkciót végzett. *Prodam* a 7 perces repülés után a Danubius-gyárat megkerülte, a tér közepén simán leszállt, a közönség leírhatatlan lelkesedése közepette. *Gr. Wichenburg István* fiumei kormányzó lelkesen üdvözölte az aviatikust. *Vio Ferenc* podeszta (polgármester) a város nevében gratulált, a sikeres repülésért *Prodamnak* a város szülöttjének, aki először repült Quarnero-öböl felett, valamint *Horváth Ernő* tanárnak a gép konstruktorának. *Prodam* tiszteletére hétfőn bankett volt a Belügyminiszter 1000 koronás díjon kívül, a városi tanács ugyancsak 1000 koronát és arany plaketteit adott”. [11]. 1912-ben, a Magyar Repülőgép Szövetség elnöke pálmával díszített bronzplaketteit adományozott *Prodamnak*. Szülővárosa pedig ezüstserleget adományozott a következő felirattal: *Prodam Guidónak*, Fiume büszkeségének, aki biztos repüléssel elsőnek lebegett a mi édes Quarneronk felett” [4]. A következő évben 1912. január 30-án, ugyanazon a „*Horváth*” III/A jelzésű gépével, amellyel Budapest és Fiume felett sikeresen repült Rákos-mezőn szigorított pilótavizsgát tett. [3]. *Prodam* volt az 5. magyar vizsgázott pilóta, de az első aki a repülést hazai géppel végezte [6].

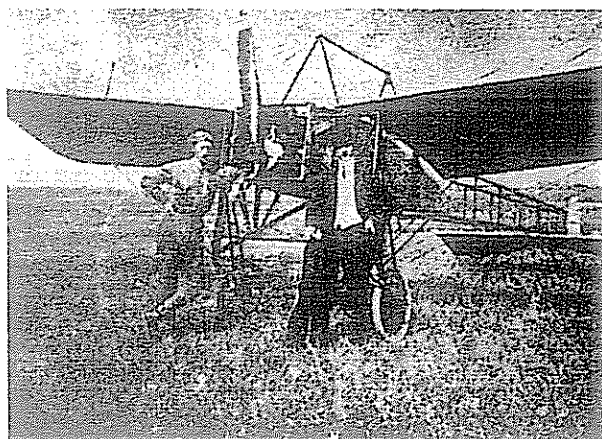
Prodam hazai, valamint az olaszországi sikerei felkeltették a külföldi szakemberek figyelmét. Így például *Louis Blériot*-ét is, a francia híres pilóta 1909. július 25-én, elsőnek átrepülte a La Manchesatornát Calais és Dover között. *Blériot* elküldte

lett nőtt fel és gyermekkorra óta foglalkoztatta a gőzhajó kerekének a hajtó ereje. Később a madarak repülését figyelte és kapcsolatba hozta a kerek hajtó erejével. A 25 éves repülésének jubileumára kiadott „A magyar aviatika hőskora” című emlékkönyvben pedig elmondja, hogy hogyan jött rá a kitömött madárral való megfigyelése közben a siklórepülésre [3].

„Még vidéki patikus koromban történt egyszer, csókát löttem. Szép nagy példány volt, hát elhatároztam, hogy kitömöm és csinálok belőle szobadíszt... Ezt a madarat odaállítottam egyik szekrény tetejére... Állt csak állt kiterjesztett szárnyaival és üvegszemével belebámult a világba. De egyszer (nem tudom légvonat okozta-e, vagy a nyitott ablakon hevesen lecsapódó szél?) csak azt látom, hogy az én madaram elkezd mozogni, billegni. Mindjárt lenn lesz a földön — gondoltam magamban —, de nem ez történt. A kitömött madár a maga teljesen kiterjesztett szárnyaival szép lassan méltóságteljesen, vagy öt-hat méternyire elrepült. Gyönyörű mintaszerű siklórepüléssel [3].

Ez a véletlen jelenség adta a gondolatot *Prodammak* a géppel való siklórepülés kivitelezésére [6].

Prodam, mint már korábban említettem 1910-ben *Dr. Horváth Ernő* tanár, repülőgépkonstruktor munkatársaként, pilótájaként kezdte meg pályafutását. Már az első próbálkozás alkalmával a kezdetleges 25 lóerős osztrák *Daimler*-motoros gépével 20—30 méter magasságban átrepülte a rákosi repülőteret. A rét végén *Prodam* simán leszállt, mint egy gyakorlott pilóta, s aztán megfordítva a gépet szabályszerűen visszarepült starthelyzetbe [7]. (Lásd. a 2. ábrát). *Horváth*-repülő-



2. ábra. *Prodam Guidó* gépével, elől *Horváth Ernő* tanár

gépeivel érte el a kimagasló, eredményeit. 1911. november 4-én, „*Horváth* III. „A” jelzésű 35 lóerős *Daimler* motoros gépével Pest felett-hazai viszonylatban is elsőnek sikeres repülést végzett. Őszi napos időben Kőbánya mellett levő Rákos-mezőről indult el, majd Újpest, Lánchíd, a Királyi Vár, Dunai-összekötő vasúti híd, és a Műegyetem felett repülve Rákos felé szállt vissza siklórepüléssel [8]. A sikeres repülésről *Rákosi Jenő* lapjában a *Budapesti Hírlap*ban az 1911. november

5-i száma számolt be az „*Aviatikai Hírek*” című rovatában [9].

„Ma a déli órákban egy karcsú monoplánt pilantott meg a korzó közönsége, az Országház és a Duna felett. A levegő vakmerő utasa: *Prodam Guidó* volt, aki már hónapok óta kísérletezett a rákosi repülőtéren egy *Horváth Ernő* tanár által konstruált *Blériot*-rendszerű monoplánon... Az indulás ideje 12.01 perc volt. A következő percben már Újpestről jelentették az Aero Klub rákosi telefon állomásának, hogy a város felett mintegy 200 méter magasan egy aeroplánt láttak hirtelen a Duna felé kanyarodni. A bravúros repülés 12 percig tartott, a mai magyar konstrukciójú gépek eddig kétségtelenül legszebb eredménye. *Prodamot* melegen üdvözölték a barátok. A siker öröme *Prodam* és *Horváth* tiszteletére nagy bankettet rendeztek, ahol *Prodam Guidó*t ajándékkal lepték meg.” [9].

Egy hónappal később, 1911. december 10-én, *Prodam* szülővárosában a Fiume melletti Pioppi-rétről elindulva a Quarnero-öböl felett 35—40 ezer lelkes néző előtt látványos repülőbemutatót tartott [10]. Sikeres repüléséről a *Budapesti Hírlap* 1911. december 12. száma a következőképpen számolt be [11].

„Fiuméből táviratozták, hogy *Prodam Guidó* rákosi pilóta, aki nemrég a Főváros felett is elrepült, vasárnap délután felszállást rendezett *Horváth dr.* budapesti tanár által konstruált monoplánnal. A petroliumgyár mögött levő térségen szállott fel, mintegy 30—40 ezer főnyi közönség jelenlétében, a kétszeri próba után a levegőbe emelkedett. Hat kilométernyi egyenes irányba való repülés után Abbázia felé repült, ahol több remek produkciót végzett. *Prodam* a 7 perces repülés után a Danubius-gyárat megkerülte, a tér közepén simán leszállt, a közönség leírhatatlan lelkesedése közepette. *Gr. Wichenburg István* fiumei kormányzó lelkesen üdvözölte az aviatikust. *Vio Ferenc* podesztia (polgármester) a város nevében gratulált, a sikeres repülésért *Prodammak* a város szülőltjének, aki először repült Quarnero-öböl felett, valamint *Horváth Ernő* tanárnak a gép konstruktorának. *Prodam* tiszteletére hétfőn bankett volt a Belügyminiszter 1000 koronás díjon kívül, a városi tanács ugyancsak 1000 koronát és arany plakettet adott”. [11]. 1912-ben, a Magyar Repülőgép Szövetség elnöke pálmával díszített bronzplakettet adományozott *Prodammak*. Szülővárosa pedig ezüstserleget adományozott a következő felirattal: *Prodam Guidónak*, Fiume büszkeségének, aki biztos repüléssel elsőnek lebegett a mi édes Quarneronk felett” [4]. A következő évben 1912. január 30-án, ugyanazon a „*Horváth*” III/A jelzésű gépével, amellyel Budapest és Fiume felett sikeresen repült Rákos-mezőn szigorított pilótavizsgát tett. [3]. *Prodam* volt az 5. magyar vizsgázott pilóta, de az első aki a repülést hazai géppel végezte [6].

Prodam hazai, valamint az olaszországi sikerei felkeltették a külföldi szakemberek figyelmét. Így például *Louis Blériot*-ét is, a francia híres pilóta 1909. július 25-én, elsőnek átrepülte a La Manche-csatornát Calais és Dover között. *Blériot* elküldte

hozzá mérnökét, hogy Prodam siklórepülését tanulmányozza, illetve annak technikáját elsajátítsa [3. 7].

Prodam a hazai repülés hőskorának legbátrabb, legkiemelkedőbb pilótája volt, a sok sikeres bemutatója közepette szenvedett kudarcot is. Ilyen kudarc érte 1912. május 16-án, Fiumében. A Pioppi-rétről Abbázia felé repülve postacsomagot dobott le. *Voloska* után délre fordult *Lovrana* közelében orkászzerű sirokkó keletkezett és a gépét a tengerbe sodorta. Mintegy 60–80 métert nyílt tengeren úszva tett meg, majd szerencséjére egy arra menő vitorlánhajó később egy haditengerészeti torpedóhajó felvette. *Prodam* szerencséjére kisebb sérüléssel megúszta a balesetet, az aeroplánja a tengerbe süllyedt. A repülőgépet 8 nap múlva találták meg a búvárok [3. 12].

A másik kudarc 1912. augusztus 5-én, érte Nagybányán. Az Országos Magyar Bányászati és Kohászati Egyesület Kongresszusa felkérte látványos bemutató repülésre. *Prodam* repülőgépét vasúton szállították Nagybányára. Gépe a vasúti szállítás közben alaposan megázott és a fa alkatrésze megvetemedett. Délutánra volt tervezve a látványos műrepülés, de *Prodam* ajánlatosnak tartotta, hogy délelőtt egy próbarepülést végezzen. Az átázás következtében deformálódott repülőgépének egyensúlyozó kormánya felmondta a szolgálatot, a gépe jobb oldalra dőlve lezuhant. *Prodam* súlyos sérüléssel kórházba szállították [3. 6, 10 14].

Prodamot a súlyos repülőszerencsétlenségek sem törték meg, kedvét az aviatika iránt nem vette el, pedig szülei is figyelmeztették, hogy hagyjon fel a költséges és veszélyes kísérletekkel [3. 6].

Prodam a repülőgéptervező

1912-ben *Prodam*, *Dr. Horváth Ernővel* felboncolta a társas szerződést és megkezdte a saját konstrukciójú repülőgépek készítését [3. 10]. Magyar Kereskedelmi Minisztérium 6000 koronát utalt ki neki koszerű repülőgép építésére [3]. *Prodam* megtekintette az 1912-i párizsi aviatikai világkiállítást és tanulmányainak eredményeképpen összeállította az első kisméretű monoplánját. 35 lóerős *Daimler*-motorral működött. A kis *Prodam*-gép alig volt 8 méter hosszú. Gyors mozgásával és erős V-beállítású szárnyaival keltett feltűnést [10]. 1913 őszén *Prodam* kétüléses hadirepülőgépet szerkesztett 65 lóerős *Daimler*-motorral, a gép 1914 tavaszára elkészült. Ezzel a géppel kellett volna repülni Bécsben a *Schicht*-díjért, de *Dobos István*, aki a pilóta szerepet vállalta volna a gépet a start előtt összetörte [10].

A világháború előtt *Prodam gróf Andrássy Gyulával*, *Polnoky Jenővel*, *Dobrovay Dezső* gépészmérnökkel és az Angol–Osztrák Bankkal szindikátust² létesített a repülőgépek és motorok gyártására. A szindikátus egy hadigépet szerkesztett,

mely összeütközött a „*Curtina*” nevű léghajóval és mindkettő megsemmisült. A szindikátus rövid ideig való működésének az első világháború kitörése velett véget [3].

Prodam az első világháború hadi pilótája

Prodamot az első világháború kitörése Abbáziában érte. Amint a mozgósítást elrendelték *Prodam* azonnal jelentkezett önkéntes szolgálattételre. 1916-ban került ki az olasz frontra, ahol hadapród őrmesterré léptették elő. 14 olasz offenzívát hősiessé végigküzdötte, majd megbetegedve Wiener Neustadt-ba került, ahol később hazai repülői beosztást kapott [3]. Több ellenséges repülő megsemmisített. Végül Assiagonál a légi harcban géppuska találatot kapott. Jobb kezét a dum-dum golyó elroncsolta, de fél kézzel kormányozva siklórepüléssel sikeresen földet ért [4]. Plovene közelében olasz hadifogságba került. Mint sebesült hadifoglyot a milánói kórházban ápolták. Itthon halálhírét terjesztették. Nekrológot is közölt a Magyar Aero Szövetség lapjának 1918. március 25-iki száma [13]. 16 hónapos kórházi ápolás után 1919-ben, mint cserhadirokkant került haza és visszatért régi foglalkozásához a gyógyszerészethez [6].

Prodam Guidót, mint a hazai repülés első kiemelkedő úttörőjét tartják számon az aviatikai szakirodalomban. Repülésre áldozta fel 400 000 koronát érő isaládi vagyonát is, [4] 1960-ban utrái nevezett el róla a XVI. kerületben a Mátyásföldön — ahol annak idején a repüléseit végezte — a Fővárosi Hazafias Népfront [13]. Emlékeit pedig a Magyar Közlekedési Múzeum őrzi a Városligetben (XVI. ker. Május 1. út 26. sz.) [14]. Állandó kiállítási anyagai között a repüléstechnika dokumentuma (l. a 3. ábrát).

Prodam egyik repülő bemutatójának plakátja

Repülőnap Hatvanban

a Magyar Aero Szövetség védőkegye által
 folto hó 16-án vasnap délután fél 3 órakor
 a Zsigmond mellett társan

PRODAM GUIDÓ

okl. pilóta,
 aki először a gépét 1912. május 16-án Fiumében, majd 1913. október 5-én Bécsben, majd 1914. május 16-án Bécsben repülte.

látványos telezállást tart.

A program főbb pontjai:
 korok, nyokas alakok, sikló és zuhanó leereszkedések megállított motorral és a pilóta-vizsga bemutatása.

Helyek: Hatvan 7 kerület, Közház 7 kerület, Közház 40 kerület.
 Jegyek előre váltathatók KISERVIETES ÉMEL Házirányban.

Pártolják a magyar repülőembert!

²Tőkés vállalatoknak olyan szervezete, amelyekben az árúk értékesítését, a nyersanyag beszerzését is egy közös iroda végzi (L. A Magyar Nyelv Értelmező Szótára VI. 284. l. MTA 1962 Bp.)

Prodam Guidó gyógyszerészről, karunk büszkeségéről, születése 100 éves évfordulója alkalmával kell megemlékeznünk, és a Magyar Gyógyszerészek Pentheonjában is méltó emléket állítanunk.

IRODALOM

1. *Baradlai János—Bársony Elemér*: A magyarországi gyógyszerészet története II. K. 671. l. Bp. 1930. — 2. *Karlowszky Geyza—Koritsanszky Ottó*: Gyógyszerészek Zsebnaptára (1905. 140. l. és (1907) 175. l. *Neuwald Illés* kiadása, U. a. (1930) 343. l. — 3. A Magyar Aviatika Hőskora 1911—1936. *Prodam Guidó* Jubiláris Bizottság, Bp. (1937.) 19—34 l. — 4. *Csikós Ádám*: Hogyan lettem repülő? Interjú *Prodam Guidó*ról Gyógyszerési Szemle 2. évf. 1. sz. 5—8 lap (1937) — 5. *Sztankai István*: A gyógyszerészetre és a budapesti gyógyszerzertárakra vonatkozó adatok 170. l. Bp. (1935). — 6. *Vajda Pál*: A magyar repülés történetének életrajzi lexikona (VII.) Repülés 7. sz. 17. l. (1971). Bp. — 7. *Vajda Pál*: Rákosi repülőket, Repülés 7. sz. 3—4. l. és u. o. 9. l. (1964) — 8. *Fejér Imre*: Madár emberek. Bp. 1917. 62. l. *Bíró Miklós* kiadása. — 9. *Rákosi Jenő*: Budapesti Hírlap 31. évf. 263. sz. (1911) nov. 5. 11. l. 10. *Csanádi Norbert—Nagyváradai Sándor—Winkler László*: A magyar repülés története 23., 33., 43., 44., 45., 49. l. Műszaki Könyvkiadó Bp. (1974). — 11. *Rákosi Jenő*: Budapesti Hírlap 31. évf. 294. sz. (1911.) dec. 12. 10. l. — 12. *Rév Pál*: *Prodam Guidó*. Élet és Tudomány 17 évf. 44. sz. 2066 (1972) — 13. *Kenyeres Ágnes*: Magyar Életrajzi Lexikon III. köt. 629. l. Bp. MTA. (1981). — 14. *Táplányi Endre*: Magyar gyógyszerészek szerepe a hazai vegyipar és a műszaki tudományok fejlesztésében. Gyógyszerészet, 21. évf. 9. sz. 346—347. l. (1977).

Э. Тап л а н и: Фармацевты занимающиеся техническими науками VII. *Guido Prodam* (1882—1948).

Автор вспоминает выдающегося фармацевта-пилота и авиа-конструктора начального периода венгерской авиации, владельца будапештской аптеки к «некалеченному орлу», офицера авиации по случаю 100-летней годовщины со дня его рождения. Венгерские и итальянские успехи вызвали интерес зарубежных

специалистов. Так напр. Берлино от него усвоил технику планирования. Документы связанные с авиационной расположили в Венгерском Музее Транспорта.

Dr. E. Táplányi: *Pharmacists involved in the development of technical sciences. Part VII. G. Prodam (1882—1948)*

A commemoration is presented on pharmacist *Guido Prodam*, an outstanding pioneer-pilot of the heroic age of aeronautics. His achievements in Hungary and in Italy awakened the interest, among others, of *Louis Blériot*, who acquired from him the techniques of gliding flight. The documents of Mr. Prodam's aeronautic achievements have been preserved among the objects of the permanent exhibition of the Hungarian Museum of Transport-Communication (Budapest).

Dr. E. Táplányi: *Die apothekarischen Pfleger der technischen Wissenschaften VII. Teil. Guido Prodam (1882—1948)*

Verfasser erinnert sich an *Guido Prodam*. Genannter war ein hervorragender Pharmazeuten-Pilot und Flugzeugkonstrukteur der Heldenzeit des einheimischen Flugwesens. Seine einheimischen und italienischen Erfolge erregten auch die Aufmerksamkeit von *Louis Blériot*, der sich von ihm die Technik des Gleitfluges angeeignet hat. Seine mit der Aviatik zusammenhängende Dokumentation wurde im Ungarischen Museum für Verkehrswesen untergebracht, wo diese als ständiges Ausstellungsmaterial fungiert.

★ Resumo en esperanto:

D-ro E. Táplányi: *Farmaciistaj kulturantoj de la teknikaj sciencoj. VII-a parto. Guido Prodam (1882—1948)*

La aŭtoro rememoras pri *Guido Prodam*, la elstara farmaciisto-piloto kaj aviadilo-konstruanto de la heroo epoko de la patrolanda aviado. Liaj patrolandaj kaj italiaj sukcesoj vekis ankau la atenton de *Louis Blériot*, kin alproprigis de li la teknikon de la gliiflugo. Liajn dokumentojn koncernantajn la aviadon oni lokigis en la Hungara Trafika Muzeo kaj ili rolas kiel konstantaj ekspoziciaĵoj.

(Fővárosi Tanács Gyógyszertári Központjának 822 gyógyszeriára, Budapest, Auróra utca 22—28. SZTK-gyógyszertár — 1084)

Érkezett: 1982. IV. 13.