

A focigomb, a palló, a robot és a Liberator

A pécsi repülőtér a szovjet megszállás időszakában

Bánkuti Gábor

Cimkék: [pécs](#), [bánkuti gábor](#)



Legelőből repteret? A *Jelenkor Online* és a Pécs Története Alapítvány közös sorozatában ezúttal Bánkuti Gábor írását közöljük.

A tudománytörténet számos példája igazolja, hogy az innovációt váratlan keresztezések és találkozások generálják. Ebből a szempontból Pécs 1944–45-ös történetének kakofóniája kétségtelenül inspiráló környezet. Az amerikai bombázógépek plexiablakából kivágott és a házak falán formára csiszolt (cseretárgyként is jelentős értékű) *focigomb*, a fogkefe nyeléből készítettől jobb minőségű *sneki* vagy a lombfűrészsel kivágott áttetsző *állatfigurák* helyhez és kontextushoz kötött újítások. Egyben kutatásra inspiráló exkluzív történeti források, melyek segítségével a következőkben a város szovjet megszállásának egy kevésbé ismert fejezete tárul fel.

„Szerencsés város” – szölte az anekdota szerint egy Pécsre érkező szovjet katona, aki a Kaukázustól megtett kétezer kilométer alatt nem találkozott ennyire épen maradt településsel. És valóban, a komolyabb harcok nélküli uralomváltás magyarországi viszonylatban is kivételes. A város a birodalmi erők gyors távozása miatt különösebb rombolás nélkül vészelte át a Vörös Hadsereg 1944. november 28–29-ei bevonulását. Ezt követően azonban négy hónapon át a szovjet, bolgár és jugoszláv csapatok egy részének közvetlen hátországa, felvonulási és hadtáp-övezete lett, azaz az átlagosnál hosszabb ideig volt kitéve a megszálló csapatok közvetlen jelenlétéből fakadó nehézségeknek. Olyannyira, hogy a város közellátási kormánybiztosa február 20-i jelentésében egyenesen úgy látta, „félő, hogy az előadottak szerint súlyosnak minősíthető helyzet következtében úgy Pécs városa, mint egész Baranya vármegye lakossága az éhínség borzalmas pusztításainak lesz kitéve”. A köznyelvben „zabálásnak”, a hatósági iratokban „hivatalos” (!) és „felelőtlen” rekvirálásnak nevezett fosztogatás-dúlás napi tapasztalatát számos forrás igazolja. A következőkben a tömegeket mozgósító lakossági ingyenmunkára fókuszálunk. E tekintetben a megszállók legnagyobb helyi vállalkozása a mai Tüzér utca – Endresz György út – Páfrány utca és a vasút által határolt, 1930 óta repülőtérként használt terület átalakítása volt.



·PÉCS REPÜLŐTÉR·

A katonai gyakorlótér és lóversenypálya a hangár megépítése előtt, az 1920-as években. JPM Helytörténeti Gyűjtemény f.24.965

Az oroszok azzal számoltak, hogy a pécsi repülőtér a még zajló hadműveletek során támaszpontként használják. Bár a hangár felrobbantásától eltekintve a létesítményt nem érte komolyabb kár, a teherszállító vagy bombázógépek fogadására a meglévő kifutópálya nem volt alkalmas. A munkálatok topográfiájából ítélve rövidnek találhatták a le-, illetve felszállópályát, és a talaj minősége sem volt megfelelő.

Első körben, 1944. december – 1945. január folyamán e hatalmas, a földkataszteri munkálatokban „legelő” művelési ágban nyilvántartott területet kellett szilárd anyaggal, kővel és téglával feltölteni. Az igazi innováció azonban még hátravolt. A talajrendezést követően elkezdődött az immár biztos alap fűrészelt deszkával való lepallózása. Az ehhez szükséges faanyag „beszerzéséről” a Pécsi Városi Közjóléti Szövetkezet és az Erdőhivatal iratai tanúskodnak. Utóbbi 1945 folyamán több esetben írásban is jelezte a város polgármesterének, hogy a „helybeli és környékbeli orosz katonaság most már folyamatosan minden engedély, utalvány és térítés nélkül faanyagot szállít el a város erdőgazdaságától”. A reptérhez szükséges fát a Közjóléti Szövetkezet telepéről zsákmányolták. Egy jegyzőkönyv szerint „az orosz katonai haderő 1945 év január havában [...] különféle faragott és fűrészelt épületfát vett igénybe és szállított el, mely faanyag a szövetkezet raktárkönyv szerinti mennyisége a következő: 763 m³ faragott épületfa, 13,5 m³ fűrészelt épületfa, 355,5 m³ különféle méretű fűrészelt fenyődeszka, 17,5 m³ tölgyrönk. Összesen: 1151,5 m³ faanyag. A fent nevezett faanyagot az orosz katonai hatóságok a környékbeli falvakból berendelt mintegy 50 szekérrel szállították 5 napon át /éjjelnappal/ megszakítás nélkül, különböző helyekre, többek közt a repülőtérre is.”

A feladat sürgősségére és volumenére is utal, hogy a munkálatokhoz a Pécs környéki falvak lakosságát is igénybe vették. A hivatalos iratokban és a sajtóban a valódi tartalmat leplező „közmunka” kifejezéssel illetett akció lakossági recepcióját a környék plébániáin vezetett Historia Domusok tükrözik:

„Minden férfi, nő, testi munkás kora reggeltől sötét estig, kocsis, kocsi és ló dolgozik a repülőtér megépítésén. [...] A népnek vasárnap is mennie kell, istentisztelet, vallásgyakorlat egyébként szabad, csak a nép kint dolgozik a repülőtéren.”

„...alig merte valaki elhagyni lakását, mert attól kellett tartania, hogy mire hazaér, esetleg kifosztva találja, a későbbi napokban meg az a veszély fenyegetett mindenkit – férfit és nőt egyaránt, hogy robotmunkára viszik. A repülőtér rendbehozatalán dolgoztak hetekig a pécsiek ezrei egész karácsonyig, sőt tovább is. Valami fásult rettegés ülte meg az embereket, senki sem mert kimozdulni.”

„December 4-én, hétfőn egy napra én is voltam robotmunkán a pécsi repülőtéren, ahol mint a rabszolgák hosszú sorban vittük a közeli téglagyárból a téglát, cserepet, melyet a téren össze kellett törni.”



Amerikai légifotó Pécsről 1945. ápr. 3-án. A kép bal alsó sarkában jól látszik a reptér és a kifutópálya. JPM Helytörténeti Gyűjtemény, Nagy Gábor

A szabályozatlan, az első hetekben biztosan díjazás nélkül végzett munkára a kortársak által használt robotmunka a leginkább helytálló kifejezés. A kaotikus viszonyokat végül az Ideiglenes Nemzeti Kormány 1945. július 1-jén kelt rendelete számolta fel – jogilag legalábbis. Ennek értelmében térítés ellenében havi négy nap közmunkára volt kötelezhető minden 18–60 év közötti férfi és 18–42 év közötti nő. Helyi adalék, hogy Esztergár Lajos polgármester már korábban kísérletet tett a rendezésre: 1944. december 30-án egy Megszállási Alap létesítéséről rendelkezett, és ennek terhére tervezte elszámolhatónak a megszállással összefüggő költségeket, többek között a repülőtéri munkálatokkal kapcsolatos fuvardíjakat és napszámbéreket. A hivatali drillhez szokott polgármester esetében talán érthető, a kaotikus viszonyok közepette viszont inkább meghökkentő módon: a szolgáltatások és áruszámlák kifizetését „természetesen csak az illetékes ügyosztály vezetőjének igazolása, vagy az általa aláírt megrendelések, illetve hatósági kiutalásoknak a számlákhoz való csatolása esetén” gondolta teljesíthetőnek...



Landoló Liberator a pécsi repülőtéren 1945 tavaszán. JPM Helytörténeti Gyűjtemény, Kercza Károly

Csizék Zoltán repüléstörténeti kutatásai szerint 1945 márciusában mintegy 17 amerikai bombázógép (többségében B24-es Liberatorok) kényszerleszállását dokumentálták Pécs területén, többnyire a repülőtéren. Többségük szovjet ellenőrzés alá került. Mind a roncsok, mind a reptér őrzésére vonatkozóan ismertek egymásnak ellentmondó visszaemlékezések. A megszállók teljes kiszámíthatatlansága ismeretében nincs okunk kételkedni sem a különösen szigorú, sőt kegyetlen orosz reakciókat elbeszélő történetek, sem az őrzés teljes hiányáról vagy éppen a katonák kedélyes viselkedéséről beszámoló visszaemlékezések hitelességében. Nagyon is valószínű, hogy ezek együttese érzékelteti leginkább a szovjet katonai jelenlét valóságát. A

masináknak sokan a csodájára jártak. Kemény Miklós és Peitl Imre húszéves joghallgatókat azért hurcolták el kilenc (!) évre szovjet kényszermunkatáborba, mert egy lezuhant amerikai repülőgép roncsai körül kíváncsiskodtak. Esetük nem egyedi. De az is előfordulhatott, hogy a komolyabb sérülést szenvedett vagy már „kiszuperált” gépek őrzésére kevesebb vagy semmilyen figyelmet nem fordítottak. A gyerekek – akár voltak orosz katonák a közelben, akár nem – birtokba vették a lezuhant amerikai Liberatorokat a pilótafülkétől a farok tüzelőállásig. A billenthető gépszárnyon libikókáztak, a plexiablakokat pedig kreatívan hasznosították.

Az irdatlan munkával, 1944–1945 különösen kemény és súlyos tüzelőanyag-hiánnyal is sújtott telén elkészített deszka-kifutó gyér forgalom mellett és mindössze egy évig maradt használatban. A reptér orosz katonai ellenőrzése 1946 márciusában megszűnt, a deszka korhadásnak indult, és a lakosság a géproncsok maradékaival együtt széthordta. A Közjóléti Szövetkezet a még menthető faanyagot az éppen a deszka hiányában abbamaradt Meszes-telepi kislakások építkezéséhez igényelte vissza.

A terület nagy részét felparcellázták és házhelyeknek osztották ki, mégsem hasznosulhatott ezen a módon. 1946 márciusában megalakult a Magyar-Szovjet Polgári Légiforgalmi Részvénytársaság (MASZOVLET), a belföldi légi utasszállításba 1947-től Pécs is bekapcsolódott. A mecsekaljai repülőtéren ideiglenes jelleggel újra megindult a forgalom.



MASZOVLET gépek a Pécsi repülőtéren az 1950-es években. JPM Helytörténeti Gyűjtemény, Bodajky Lajos

A polgármester és hivatala így folytathatta harcát a pénzügyminisztériummal, mely a várostól a repülőtér földterülete után évről évre búzaföldadót próbált behajtani. 1947-re például 5904 kg és 56 dkg tartozást állapítva meg, mondván, hogy „az ingatlanok repülőterül való használatára művelési ág változásra jogalapot nem ad”...

IRODALOMJEGYZÉK:

Képek forrása:

A katonai gyakorlótér és lóversenypálya a hangár megépítése előtt, az 1920-as években JPM Helytörténeti Gyűjtemény f.24.965

MASZOVLET gépek a Pécsi repülőtéren az 1950-es években. JPM Helytörténeti Gyűjtemény, Bodajky Lajos

Landoló Liberator a pécsi repülőtéren 1945 tavaszán JPM Helytörténeti Gyűjtemény, Kercza Károly

Amerikai légifotó Pécsről 1945 ápr. 3-án. A kép bal alsó sarkában jól látszik a reptér és a kifutópálya. JPM Helytörténeti Gyűjtemény, Nagy Gábor

Felhasznált források

Balázs Mihály interjú, 2018. január 3.

Bayer Andor interjú, 2018. január 6.

Zsemberovszky Zsuzsanna, Kemény Miklós unokahúga szóbeli közlése 2017. június 24.

Ágoston András írásos közlése, 2019. március 24.

Historia Domus - Bicsérd, Decs, Pécs Kertváros, Pécs Belváros

Magyarországi Rendeletek Tára 1945.

MNL BML IV. 14 07. Pécs v. polgármestere

Új Dunántúl – 1944., 1945.

Felhasznált irodalom

L. Balogh Béni (Szerk.): *„Törvényes” megszállás. Szovjet csapatok Magyarországon 1944–1947 között.* Budapest, 2015.

Csizék Zoltán: *A Mecsek lejtői fölött. Pillanatképek Pécs repüléstörténetéből 1888–1945*. Pécs, 2008.

Kopasz Gábor – Szinkovich Márta (Szerk.): *A népi demokrácia kezdeti időszakának dokumentumai Baranyában*. Baranya Megyei Levéltár, Pécs, 1971. (Baranya monográfia sorozat)

Jelen írás a Pécs Története Alapítvány Előadások Pécs történetéből sorozata 2019. március 20-án azonos címmel elhangzott előadásának szerkesztett összefoglalója. A kutatás a Pécs8 program keretében zajlott, a tanulmány a Bolyai János Kutatási Ösztöndíj támogatásával készült. A téma eredeti és terjedelmes feldolgozása: Bánkúti Gábor – Dévényi Anna: A focigomb, a palló, a robot és a Liberator. A pécsi repülőtér a szovjet megszállás időszakában. In: Vitári Zsolt (Szerk.): *Globális vetületek. Ünnepi kötet Fischer Ferenc 65. születésnapjára*. Pécs–Budapest, 2018. 153–173.