

GLOBALIS VETÜLETEK
ÜNNEPI KÖTET FISCHER FERENC 65. SZÜLETÉSNAPIJÁRA



GLOBÁLIS VETÜLETEK

ÜNNEPI KÖTET
FISCHER FERENC
65. SZÜLETÉSNAPJÁRA

PTE BTK Történettudományi Intézet
Fakultás Kiadó

Pécs–Budapest
2018

A kiadvány megjelenését támogatta
a Pécsi Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar
Történettudományi Intéze, valamint
a Pécsi Tudományegyetem Interdiszciplináris Doktori Iskola
„Európa és a magyarság a 18-20. században” Történelem Doktori Programja.

Szerkesztette: Vitári Zsolt

Olvasószerkesztő: Bellus Ibolya

Könyvterv és nyomdai előkészítés: Erőss Zsolt

Borítóterv: Erőss Zsolt és Vértési Lázár

Nyomdai munkák: Virágmandula Kft.
Felelős vezető a kft. ügyvezetője

ISBN 978 615 5848 03 2

© Szerzők

© Szerkesztő

© PTE BTK Történettudományi Intézet

© Fakultás Kiadó (Print & Pixel House Kft.)

TARTALOM

KÖSZÖNTŐ	9
CSABAI ZOLTÁN	
Hitel és kamat az Újasszír Birodalomban az i. e. 8–7. században	17
FONT MÁRTA	
Dinasztikus hagyományok és a hatalom legitimációja. Adalékok a közép-európai dinasztikák történetéhez	35
SASHALMI ENDRE	
„Oroszország az oroszoké!” III. Sándor (1881–1894) és a nacionalista fordulat	51
BEBESI GYÖRGY	
Az orosz politikai demokrácia bölcsőjénél. Az Október 17. Szövetség Pártja. Egy mérsékelt (liberál) konzervatív párt születése és kormánypárttá válásának vázlata a 20. század elején	59
MAJOROS ISTVÁN	
Németország a húszas években. Ahogy Márai Sándor látta	69
RAB VIRÁG	
Németország nélkül nem megy. Egy holland bankár és német kapcsolatainak szerepe az európai gazdaság rekonstrukciójában (1919–1921)	77
CSIBI NORBERT	
„A háború előtti háború” egyik fontos színtere. Katolikus nagygyűlések Európában az első világháború előtt	87
SAJTI ENIKŐ	
A délszláv nemzeti ideológia formaváltozásai. Állami egység, vagy nemzeti függetlenség?	103
GERHARD SEEWANN	
A „keresztény-nemzeti forradalom” és a Szent István-i gondolat. A magyar nemzetállami koncepció 1919–1944	111
HORNYÁK ÁRPÁD	
A magyar közvélemény és a tengerszorosokért vívott küzdelmek	121

RÉTI BALÁZS

- A brit földközi-tengeri flotta olajellátója.
Haifa a második világháborúban 129

SZAKÁLY SÁNDOR

- A Magyar Királyi Folyamőrség és a Magyar Királyi Honvéd
Folyamerők/Folyamierők vezetői 1920–1945 137

DÁVID FERENC

- A magyar katonai államvédelem és a fegyveres erők
1946. évi átszervezése 145

BÁNKUTI GÁBOR – DÉVÉNYI ANNA

- A focigomb, a palló, a robot és a Liberator. A pécsi repülőtér
a szovjet megszállás időszakában 153

GRÜLL TIBOR

- „Ellenlábások”. Az ókori földrajz egyik alapproblémájának
hatása a középkori világrépre 173

GYIMESI RÉKA

- „Kimutatása az országban uralgo cholerajárvány állásának”.
Egy forrás térképre vetítésének módszertani kérdései 187

VONYÓ JÓZSEF

- Egy életpálya térképeken. Gömbös életének, katonai
és politikusi működésének topográfiai terei 199

NAGY MARIANN

- Iskolai atlaszok Bulgáriában és Oroszországban 211

GYARMATI GYÖRGY

- Az „olvasás” – írószemmel. Márai Sándor krónikája
a magyarországi posztstálinizmus kezdeteiről 225

J. NAGY LÁSZLÓ

- Az 1973-as arab–izraeli háború és a magyar–egyiptomi
kapcsolatok alakulása 237

BÉKÉS CSABA – KALMÁR MELINDA

- Doktrínák hálójában. A kelet-közép-európai rendszerváltás
néhány elméleti kérdése 245

SLACHTA KRISZTINA

- A Fal két oldalán: 1989 Kelet- és Nyugat-Berlinben. A Berliini Fal:
Németország és Európa megosztottságának szimbóluma 253

HORST PIETSCHMANN

- Amerikai történelem Hamburg és Pécs között 265

HAHNER PÉTER

- Napoleon vagy Washington? Bolívar dilemmája 273

GŐZSY ZOLTÁN	
Cienfuegos Alvarez, Pécs spanyol püspöke	281
FEDELES TAMÁS	
„in Studio Quinqueecclesiensi in actu legentibus”. Adalékok a középkori pécsi egyetemi tanárok fizetésének kérdéséhez	295
VITÁRI ZSOLT	
Még egyszer a hidasi harangról?	307
TÓTH ÁGNES	
A német–magyar államközi kapcsolatok és a Német Szövetség (1950–1970)	315
PILKHOFFER MÓNIKA	
A Pécsi Tudományegyetem Ifjúság úti épületének rekonstrukciója	325
MAJDÁN JÁNOS	
A BB múltja. Szőlők, borok a Dél-Balatoni Borvidékről	335
FISCHER FERENC PUBLIKÁCIÓS JEGYZÉKE	353
A KÖTET SZERZŐI	375

A focigomb, a palló, a robot és a Liberator

*A pécsi repülőtér a szovjet megszállás
időszakában¹*


Gombfocizni minden kislíú szeretett a Szigeti úton. A konyhaasztalon, a terító alatt mindenhol fel volt rajzolva a gombfoci pálya. A gombok csereberéje komoly üzlet volt. Misi, egyik legértékesebb darabját Silvio Pioláról nevezte el.² De nem ezért ért sokat, hanem mert plexiből készült. A házak falán csiszolta formára. A plexiből remek snecit is lehetett készíteni (sokkal jobbat, mint a fogkefe nyeléből). A plexi akkoriban újdonságnak számított, nem is nagyon lehetett hozzájutni. És Misié amerikai volt. Honnan szerezte?

Az átlátszó poli(metil-metakrilát) játékosgomb optikájából Pécs 1944–45-ös történetének egy kevésé ismert fejezete tárul föl.

Keret: a szovjet megszállás

Pécs, a harcászati esélyeket józanul felmérő birodalmi erők gyors távozásának köszönhetően különösebb rombolás nélkül vészelt át a Vörös Hadsereg 1944. november 28–29-ei bevonulását. A németek november 26-án érkező kiűritési parancsa

¹ A tanulmány az Emberi Erőforrások Minisztériuma ÚNKP-17-4-III.-PTE-283. kódszámú Új Nemzeti Kiválóság Programjának támogatásával készült. A kutatás a TÁMOP-4.2.4. A/2-11/1-2012-0001 azonosító számú Nemzeti Kiválóság Program – Hazai hallgatói, illetve kutatói személyi támogatást biztosító rendszer kidolgozása és működtetése konvergenciaprogram című kiemelt projekt keretében zajlott. A projekt az Európai Unió támogatásával, az Európai Szociális Alap társfinanszírozásával valósul meg.

² A történet B. M., a történet idején Szigeti úti lakos elbeszélésének (Pécs, 2018. január 3.) felhasználásával íródott. Szereplői valós alakok, egyezésük a valósággal a Pécs8 program (www.pecs8.hu) keretében végzett történelmi kutatás eredménye.  Silvio Piola a *Serie A* történetének máig legeredményesebb játékosa, az 1938-ban a magyar válogatott ellen világbajnoki aranyérmet szerzett olasz válogatott tagja. A Franciaországban rendezett tornán Piola 34 mérkőzésen 30 gólt szerzett, ebből kettőt a magyarok elleni, 4–2-re megnyert döntőben.

végrehajthatatlannak bizonyult – a vasutasok sikerrel szabotálták a forgalmat –, és idő hiányában valamint a bányászok elszántságának köszönhetően a város közműrendszerét és ipartelepeit sem sikerült elpusztítani. A bekerítéstől tartó németek 29-ére virradóra feladták a várost.³ A szovjet haderő zöme keleti irányból, a Zsolnay úton vonult be a városba. Pécs ezt követően négy hónapon át hadműveleti záróvonalba tartozott, a szovjet, bolgár és jugoszláv csapatok egy részének közvetlen hátországa volt és végig fennállt a veszély, hogy újra hadszíntérré válik. Noha a harcok elkerültek, nagyszámú katonaság állomásozott itt, a város az átlagosnál hosszabb ideig volt kitéve a megszálló csapatok közvetlen jelenlétéből fakadó nehézségeknek.⁴

A megszálló csapatokat, mint mindenütt, Pécsen is aggodalommal várta a lakosság, biztonságos rejteket keresve lányoknak, asszonyoknak és értéktárgyaknak egyaránt. Misi édesapja fodrászatot vitt a Szigeti úton, az üzletben három értékes tükör volt felszerelve. Nincs fodrászat tükör nélkül. Az uralomváltás percek kérdése. A mester elszánta magát a cselekvésre és a németek ki-, és az oroszok bevonulása között fiával megkezdte a tükrök mentését: nem messze található otthonukba egyesével vitték át azokat. A harmadik fordulóra nem maradt idő, a műhelyben már orosz katonák várták. Miután megitták a kirakatban található összes sampont és denaturált szeszt, rosszul lettek, a fodrászra gépfegyvert fogtak és mérgezéssel vádolták. A helyzetet csak nagy nehezen sikerült tisztázni, a megfélemlített férfi ezután egy évig zárva tartotta műhelyét. Pedig az orosz városparancsnokság az Új Dunántúl útján már decemberben több ízben figyelmeztette a pécsi üzletlajdosokat, haladéktalanul nyissanak ki, hogy a kereskedelmi élet újból visszatérhesen a normális kerékvágásba.⁵

Csakhogy a normális élet helyreállítását igen sok tényező akadályozta. Mert miközben az orosz városparancsnokság a jogfolytonosság látszatának fenntartása érdekében kezdettől szorgalmazta a közigazgatás ügymenetének helyreállítását, a hadsereg ellátása és kiszolgálása, a munkaerő katonai és egyéb célból való mozgósítása még hetekig–hónapokig „közvetlen igénybevétel” alapján történt. Minden jel arra utal, hogy a megszállókkal való kapcsolat intézményesítése csak a Szövetséges Ellenőrző Bizottság helyi szerveinek létrejötté, de még inkább a világháború végét követően válhatott az újjáalakuló helyi közigazgatás reális céljává. A sajtó híradása-

³ A témáról lásd legújabban BÁNKUTI–VÉRTESI 2017.

⁴ A megszállt ország történetének impozáns dokumentációja: L. BALOGH 2015.

⁵ „Eleddig minden felhívás ellenére [az üzletek] nagyobb része nem nyitott ki. A bizottság ismét és nyomatékosan figyelmezteti a kereskedőket, hogy az orosz katonai parancsnokság óhajának annál is inkább tegyenek eleget, mert különben kiteszik a tulajdonosok üzletüket annak, hogy mint gazdátlan üzleteteket, igénybe veszik. Amilyen meglepedését fejezte ki ugyanis a város katonai parancsnoka a felett, hogy a színházban és moziban megindult a normális üzem, annyira súlyt helyez arra, hogy a város ipara és kereskedelme is kilábaljon az átmeneti aléltságból és a város képe ebben a vonatkozásban is visszanyerje korábbi vonásait.” Új Dunántúl 1944. december 29. 3. Az 1945-ös év pécsi mindennapjairól lásd BÁNKUTI 2016.

iből vélelmezhető, hogy Pécssett 1945 márciusára lehetett elérni azt, hogy az orosz városparancsnokság legalább a helyi szerveken keresztül vegyen igénybe munkaerőt és ne ad hoc módon, önhatalmúlag intézkedjen.⁶

A „zabralás” e valós jogi szabályozók nélküli időszakán, a teljes kiszolgáltatottság állapotán az sem változtatott érdemben, hogy az 1945. január 20-án Moszkvában aláírt fegyverszüneti egyezmény de jure megszüntette az addig megszállt országrész ex-lex állapotát és ezzel Magyarország nemzetközi jogi értelemben is megszállt országgá vált. Gazdasági vonatkozásban a még megmaradt javak folytatólagos és felelőtlen felélésének jogcímét az egyezmény 11. pontjának sajátos értelmezése biztosította: a Szövetséges (Szovjet) Főparancsnokság ellátására vonatkozó előírásan az ország területén tartózkodó egész szovjet katonaság ellátása értendő...⁷ Az egyezmény 3., témánk szempontjából feltétlenül említésre méltó pontja szintén tág értelmezésre adott lehetőséget. E szerint Magyarország szabad mozgást biztosít a szövetségeseeknek és a „*csapatszállításokat minden rendelkezésére álló közlekedési eszközzel, a saját költségére fogja elősegíteni szárazon, vízen és levegőben*”.

A felvonulási és hadtáp-övezetként kezelt Baranya megye és azon belül is Pécs esetében mindez súlyos következményekkel járt. A kommunista Boros István, mint Baranya vármegye és Pécs város közellátási kormánybiztosa, Faragho Gábor közellátásügyi miniszternek küldött február 20-i jelentésében egyenesen úgy látta, hogy „*félő, hogy az előadottak szerint súlyosnak minősíthető helyzet következtében úgy Pécs városa, mint egész Baranya vármegye lakossága az éhínség borzalmas pusztításainak lesz kitéve*”. Boros részletes beadványa a „hivatalos” (sic!) és a „felelőtlen” rekvirálások, az átvonuló alakulatok kiszámíthatatlan sarcai és az egyes parancsnokságok önhatalmú, saját felsőbb szerveik rendeleteit is figyelmen kívül hagyó eljárásai mellett a termelést veszélyeztető tényezőként azt is felpanaszolta, hogy „*a lakosság többsége hosszabb időre, igazán indokolatlan munkaszolgálatokra van kirendelve, s ezáltal a szükséges gazdasági munkálataiktól vonatnak el*”.⁸

⁶ „A közmunkák megszervezését megértő gesztussal a városra bízták” tudósított az Új Dunántúl 1945. március 2-ai száma. A város lakosságát élénken foglalkoztató kérdéstről a Nemzeti Bizottság aznap határozatot is hozott, mely szerint a „*városi hatóságok gondoskodni tartoznak arról, hogy a közmunkák beosztásának rendjéhez előfeltételként szükséges nyilvántartási munkálatok legsürgősebben végrehajtassanak és oly eredményesek legyenek, hogy a jövőben ne fordulhassanak elő olyan rendszertelen intézkedések, amelyek a város lakosságának életrendjét és az elvégzendő munka gyors és zavartalan lebonyolítását akadályozhatnák. A határozat után most már remélhető, hogy a közmunkák rendje helyre fog állani és a rendkívüli intézkedésekre nem fog sor kerülni.*” (A közmunkák ügye a Nemzeti Bizottság előtt.) Új Dunántúl 1945. március 4. 3.

⁷ BALOGH-FÖLDESI 1998. 8–11. A fegyverszüneti, majd a jóvátételi egyezményben számszerűsített javakon felüli, pontosan nem mérhető „transzformációs” veszteségekről lásd GYARMATI 2011.

⁸ Boros István, Baranya vármegye és Pécs város közellátási kormánybiztosának jelentése Faragho Gábor közellátásügyi miniszternek a szovjet és a bolgár katonai egységek, valamint a szerb partizáncsapatok önkényeskedéseiről. Pécs, 1945. február 2. L. BALOGH 2015. 189. dokumentum.

Ez utóbbi jelenség a megszállás mindennapjainak olyan meghatározó eleme, hogy azt még a téma korai historiográfiájában, a „felszabadulás” öt éves jubileumi ciklusokhoz kötött ünnepi emlékezet-frissítéseiben sem lehetett megkerülni. A ’70-es évek narratívájában: „*a háborúval függött össze a lakosság nagymértékű bevonása a különböző katonai célokat szolgáló (hidépítés, repülőtér építés, kórházak kiszolgálása, fakitermelés stb.) ingyenes közmunkák végzésébe*”⁹. Az emberi munkaerő mellett a rendelkezésre álló igaerőt is teljesen lefoglalták a több helyütt zajló munkálatok.

És valóban, a németek ellentámadásától tartva csaknem Szentlőrincig ásatták a lövészárkokat a lakossággal. De nem ez volt a megszállók legnagyobb helyi „vállalkozása”.

Helyszín: a pécsi repülőtér

A mai Tüzér utca – Endresz György út – Páfrány utca és a vasút által határolt, a korabeli birtokív szerint legelőként nyilvántartott helyőrségi gyakorlóteret Pécs Város Törvényhatósági Bizottsága egy 1930. február 26-án kelt szerződés értelmében 20 évre díjtalanul bocsátotta az egy évvel korábban megalakult Baranya–Pécs Aero Club rendelkezésére.¹⁰ Ugyanebben az évben megkezdték egy kőhangár építését, amit 1930. október 12-én Horthy Miklós kormányzó és az Aero Club elnöke, Keresztes Fischer Ferenc jelenlétében avattak fel.¹¹

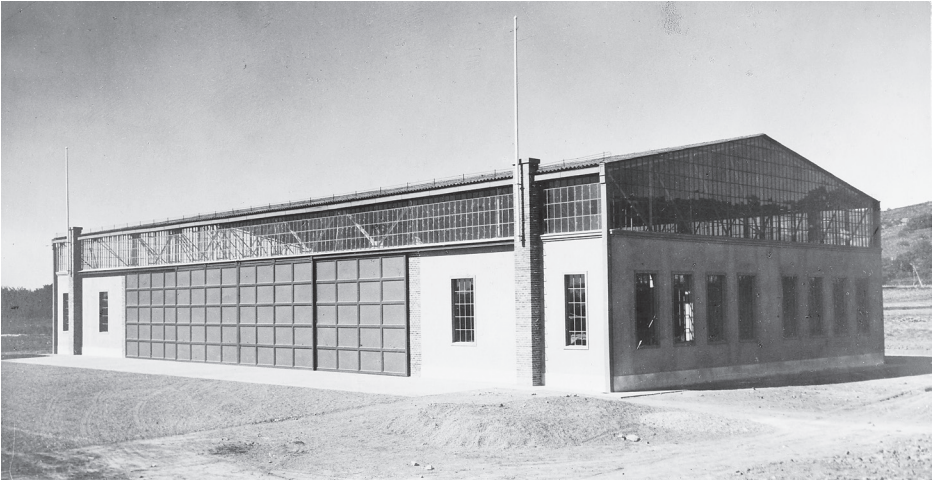
A terület akkori állapotát a pécsi repülés történetének avatott szakértője, Dr. Csizék Zoltán, a következőképpen írja le: „*A repülőtér Pécs nyugati szegélyén fekszik, alakja kelet-nyugati irányban téglalap. Hossza 1300 méter, szélessége 710 méter. Keletről nyugati irányban körülbelül két százalékos emelkedésű sík terület, a térnek a közepén elterülő 700 x 420 méteres füvesített téglalap alakú területe használható repülőtérnek. Délkeleti oldalán húzódik a Pécs-Szentlőrinc vasút töltése, távíró- és telefonvezetéke. A tér délkeleti szélének körülbelül felső harmadában egy tizenkét méter magas negyven méter hosszú tribün áll, előtte akadály kert negyvenméteres mélységben. (Megjegyzés: [...] a katonai repülőteret egyúttal lóversenypályának használták.)*”¹² A területen a lóversenypálya mellett a Zrínyi katonai reáliskola gyakorlótere is helyet kapott, e funkciója a reptér kialakítása után is megmaradt.

⁹ BÁLINTNÉ MIKES é. n. [1971]. Idézi L. BALOGH 2015. 31. Pécs vonatkozásában KOPASZ–SZINKOVICH 1971. 112–113.

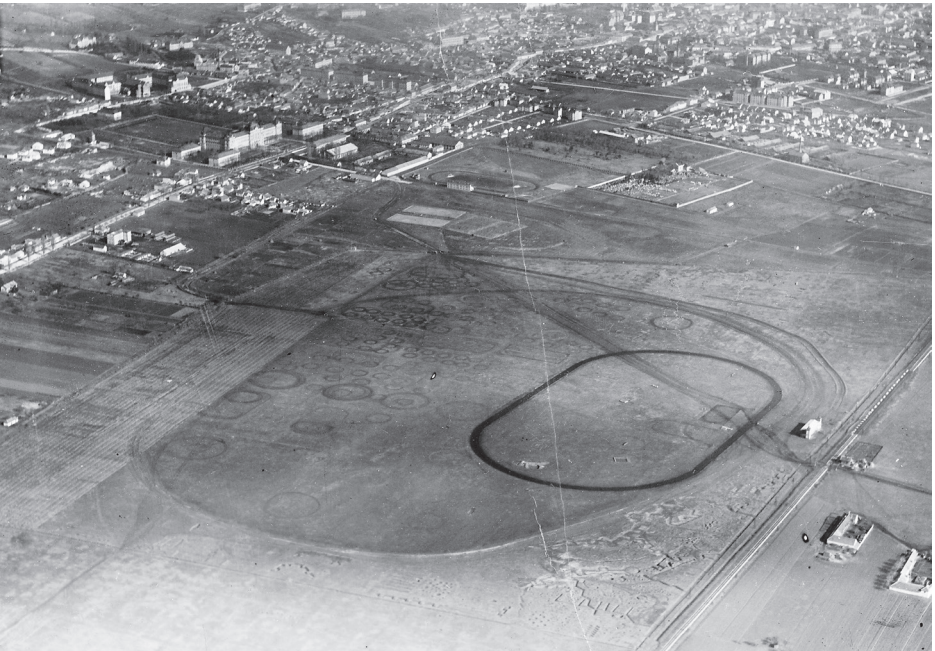
¹⁰ CSIZEK 2008. 84. A Baranya–Pécs Aero Club 1929. december 18-án alakult meg. Egyes források szerint a területet már 1926 óta kizárólag repülőtérnek használták. MNL BML A-16-41376/1947. Esztergár Lajos Pécs thj. város polgármesterének levele a Pénzügyminiszterhez a repülőtér kat. művelési ágának megállapítása tárgyában. 1946. február 7.

¹¹ CSIZEK 2008. 32.

¹² CSIZEK 2008. 85.



Az 1930-ban átadott hangár (Fotó: JPM Helytörténeti Gyűjtemény, gysz. 2-b.)



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

A sportrepülés mellett 1930. április 15-én beindult a rendszeres belföldi légitasszállítás is a Budapest–Pécs–Kaposvár útvonalon, a Malért (Magyar Légiforgalmi Rt.) üzemeltetésében. A 32 pengős jegyár (a Budapest–Pécs távolságra) és a gazdasági válság elmélyülése mellett a vállalkozás hamar zátonyra futott. Az utasforgalmi repülés 1934-ben megszűnt.¹³ Ekkorra azonban a hadseregépítési elképzelésekben már megjelent egy közelfelderítő repülő alakulat Pécsre helyezésének terve. 1935-től a repülőtér kizárólag katonai célokat szolgált, a titkos Magyar Királyi Honvéd Légierő IV. „Vörös kakas” közelfelderítő százada állomásozott itt, a 4. vegyes dandár „repülő fényképező alcsoportja” fedőnéven.¹⁴ A századot 1939-ben „Sólyom” harci repülőkre fegyverezték át, amiknek a pécsi kifutó már túlságosan kicsi volt, így az alakulat Szombathelyre került. Elavult Fokker gépeiket pécsi iskolák (a ciszter, a Pius és a Zrínyi) udvarára szállították, ahol boldogan vették birtokba a gyerekek – mászókanak.¹⁵ Ez év nyarától a pécsi reptéren a „Horthy Miklós” Nemzeti Repülőalap (HMNRA) keretében pilótaképzés folyt egészen 1944-ig.¹⁶

1944 márciusában német földi alakulatok szállták meg a repteret, majd rövid ideig használta a 4. német légiflotta néhány alakulata (ahogy a Magyarországi repülőteret is). A német megszállók emlékezete az akkori pécsi gyerekek körében többnyire kedélyes. Volt olyan eset, hogy a német pilóták pedagógiai célzattal „bedobták” a gépeik közt tébláboló gyerekeket egy éppen induló Ju 52-esbe, hátha megtanulják, hogy a repülőtér nem játszótér.¹⁷ Misit is elvitték egy körre Junkers gépük fedélzetén. De a plexit nem tőlük szerezte.

November végén, a város feladása előtt a pécsi hangárt a kivonuló németek felrobbantották. A november 29-én bevonuló szovjet-bolgár megszálló csapatok egy bolgár légvédelmi üteget állítottak fel a reptéren, itt fogadták a bolgár futárgépeket és a hadsereg postáját szállító Dornier DO-23-as is ide szállt le pontosan minden délben. A repülőtér parancsnokságát ugyanakkor szovjet egység látta el, amely a Móré Fülöp utca 32. alatt került elhelyezésre.¹⁸

A palló és a robot

Az oroszok azzal számoltak, hogy a pécsi repülőteret a még zajló hadműveletek során támaszpontként használják. Bár a hangár felrobbantásától eltekintve a rep-

¹³ CSIZEK 2008. 85–86, 94.

¹⁴ CSIZEK 2008. 31–32.

¹⁵ CSIZEK 2008. 35–36.

¹⁶ Több mint 200 pilóta előképzésére került sor, többségük a légierőhöz került. CSIZEK 2008. 48–53.

¹⁷ Toldy Attila visszaemlékezése. Közli: CSIZEK 2008. 59.

¹⁸ CSIZEK 2008. 69.

teret 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. (Nem kizárt az sem, hogy a németek a hangár mellett magát a kifutót is roncsolták, felszántották).¹⁹ Az eredeti gyakorlóteret ezért két, szintén a város tulajdonában lévő, a földkataszteri munkálatokban „legelő” művelési ágban nyilvánított ingatlannal egészítették ki.

Első körben, 1944. december – 1945. január folyamán e hatalmas, füves területet kellett szilárd anyaggal, kövel és téglával feltölteni. Az igazi innováció azonban még hátra volt. 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



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

¹⁹ Bayer Andor aranykoszorús pilóta személyes közlése. Pécs, 2018. január 6.

és környékbeli orosz katonaság most már folyamatosan minden engedély, utalvány és térítés nélkül faanyagot szállít el a város erdőgazdaságától”.²⁰ A reptérhez szükséges fát a Szövetkezet Pécsváradi országút 77. szám alatt lévő telepéről zsákmányolták. Az erről szóló 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 szállította 5 napon át /éjjel-nappal/ megszakitás nélkül, különböző helyekre, többek közt a repülőtérre is.”²¹

A közmunkára válogatás nélkül hívtak be nőket és férfiakat, fiatalokat és időseket. A feladat sürgősségére és nagyságára is utal, hogy a Pécs környéki falvak lakosságát is igénybe vették. A szervezéssel járó aprómunka a különféle városi hivatalokra hárult.²²

A december első napjaiban azonnal elkezdett reptéri tereprendezés elrendeléséről ezidáig nem került elő irat, a magyarmecskai repülőtér építésére felhívó rendelkezés alapján mégis valószínűsíthető a menet. Itt a szentlőrinci járás főszolgabírája rendelkezett a járási orosz katonai parancsnokság parancsára, a kézi és igás közérő kirendeléséről. A munka szervezése a községi jegyzőkre hárult. Az 1945. január 5-én kelt utasítás értelmében a jegyzőknek az előírt munkaerőt és munkaeszközöket másnap reggelre kellett előteremtenie. „A kirendelt kocsik egy és kétfogatúak lehetnek, a kirendelendő közérő csak munkaképes férfiakból állhat, a kocsikon földet fognak szállítani esetleg követ. A kézierő a repülőtér egyengetési munkálatait végzi. A kirendelt közérőnek legalább 60%-a lapátot hozzon magával, 30%-a pedig csákánnyal vagy vermelővel legyen ellátva, ezenkívül 10 drb. nagyobb fűrész és legalább 30 drb. fejszét és 30 drb. szekercét, lapát helyett ásót is hozhatnak magukkal. A

²⁰ MNL BML C-34-3309/1945. Pécs thj. város erdőhivatala jelentése a polgármesternek. Pécs, 1945. augusztus 30.

²¹ MNL BML F-v-40502-1946. Pécs Városi Közjóléti Szövetkezet 143/1946. sz. jegyzőkönyve. Pécs, 1946. március 6.

²² Így például a fogatok összeírása: „A közérdekű szállítások zavartalan lebonyolítása érdekében a polgármester felhívja az összes lótartó gazdákat, valamint a fogattartáshoz szükséges anyagokkal rendelkező egyéneket, hogy a polgárság kezében lévő lovak, kocsik, szerszámok és anyagok összeírása végett 24 órán belül annál is inkább jelentkezzenek a fogatelosztó irodában (Jókai-tér 5. sz.), mert ha azt elmulasztják, súlyos büntetésnek teszik ki magukat. A már számbavett lovakra és anyagokra a bejelentés nem kötelező. A fontos érdekre való tekintettel a polgármester szigorúan ellenőrizteti, hogy minden fuvar a városháza l em. 41. ajtószám alatt beszerezhető fogatigénylés alapján történjen.” A „közmunkával” kapcsolatos felhívások, rendelkezések a sajtó, az utcai hirdetések és valószínűleg a város egyes közterein felszerelt hangszórókon keresztül jutottak el a nyilvánossághoz. (Összeírják a rendelkezésre álló fogatokat.) Új Dunántúl 1944. december 28. 3.

*kirendelt közzerők 30-as, fogatok 10-es csoportokra osztandók. [...] A kirendelt kézi és ígás közzerő az előírt számszámokkal felszerelve minden reggel 7 óra előtt a magyarmecskai vásártéren pontosan megjelenni tartozik [...]. A késedelmesen megjelenő közzerőket [...] a községekből való indulástól számított 10 percen belül a nemzetőrök segítségével tartoznak előállítani a munkálatokat vezető orosz parancsnoksághoz. Tekintettel arra, hogy a munka reggel 7 órától sötétedésig tart egyfolytában, mindenki vigye magával az ebédjét.*²³

A szentlőrinci főszolgabíró rendelete rendezett viszonyokat sejtet, hivatali eljárásról tanúskodik. Kivételes forrásértéke mellett talán ezért is került be a '70-es évek reprezentatív válogatásába. A megszállás társadalmi tapasztalatát rögzítő más források ezzel szemben egyértelmű vétóval élnek. Nem csak az iratban jól elhatárolt feladatkörök és kompetenciák hiánya miatt. A hivatalos iratokban és a sajtóban használt közmunka kifejezés nyelvi eufémizmus, mely az események valódi tartalmát leplezi.

A lakosság megpróbáltatásaiba, a munka ütemébe és méretébe a környék plébániáin vezetett Historia Domusok engednek bepillantást.

„Kevés hívő mert eljönni a templomba. A férfiak – de nők is –, állandóan robotba jártak. Repülőtereket csináltak, lövészárkokat ástak; bányafákat kocsiztak.”²⁴

„Minden férfi, nő, testi munkás kora reggeltől sötét estig, kocsis, kocsis és ló dolgozik a repülőter megépítésén. A legelőn építenek utakat, földhányásokat. ... A kocsisnak sem étkezésre, sem etetésre nem adnak időt, és már hajnali 4 órára kint kellett lenniük bombákat hordani. Kocsisom mondta: »azt hittem, sose virrad meg«. Ilyenkor, karácsony előtt, 7 után világosodik, az éjszakák koromsötétek. A népnek vasárnap is mennie kell, istentisztelet, vallásgyakorlat egyébként szabad, csak a nép kint dolgozik a repülőtéren.”²⁵

„...alig merte valaki elhagyni lakását, mert attól kellett tartania, hogy mire hazáér, esetleg kifosztva találja, a későbbi napokban meg az a veszély fenyegetett mindenkit – férfit és nőt egyaránt, hogy robotmunkára viszik. A repülőter rendbehozatalán dolgoztak hetekig a pécsiek ezrei egész karácsonyig, sőt tovább is. Valami fásult rettegés ülte meg az embereket, senki sem mert kimozdulni.”²⁶

²³ A szentlőrinci járás főszolgabírájának rendelete a jegyzőkhöz Magyarmecske határában építendő repülőter munkáihoz kézi és ígás közzerő kirendeléséről. Szentlőrinc, 1945. január 5. (fogalmazvány) Közli: KOPASZ–SZINKOVICH 1971. 112–113. A munkálatokban a baksai, csányaoszlói, gerdei, királyegyházai, magyarmecskai és szentdienesi körjegyzőség lakossága vett részt.

²⁴ Historia Domus – Bicsérd, 1944. december

²⁵ Historia Domus – Decs, 1944. december. Az ünnepnapok alatti munkavégzéstől csak a karácsonyi havazás adott felmentést: „1944. december 26. Az orosz alezredes repülőter parancsnoka, református és katolikus pap kérelmére, az ünnepekre a nép robotját beszüntette, oly feltétellel, ha nem havazik. A jó Isten csak csekélyke havat küldött, így nem volt robot.” Uo.

²⁶ Historia Domus – Pécs Belváros, 1944. december

„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.”²⁷

A munkaviszonyokra enged következtetni az Új Dunántúl 1944. december 28-i riportja is, mely a közmunkások számára önkéntes mentőszolgálat megszervezéséről ad hírt.

„Pécs határában már hetek óta folyik a sürgős közmunka. Emberek tízezrei, férfiak és nők engedelmessé válnak az élet parancsának, amely most azt követeli, hogy minden erő összefogjon a háború győzelmes befejezésére. A hatalmas város Pécs, a környékbeli falvak népe, napról-napra ezres tömegekben özönlik a munkahelyekre. [...]

— Úgy kezdődött a dolog — mondja erős tiltakozás után Árvay János, hogy magam is kimentem közmunkára, december 3-án. Rögtön szíven ütött beteg emberek panasza, észrevettem, hogy munkaközben kisebb-nagyobb balesetek adódtak. [...] A legnagyobb nehézség a panaszok nagy száma volt. Meg kell mondani, sokan voltak, akik okkal és ok nélkül felmentést szerettek volna biztosítani maguknak. [...] Akadtak olyanok is, akik nyílt sérüléssel, be nem gyógyult sebbel dolgoztak.”²⁸

A lényegében szabályozatlan, az első hetekben biztosan díjazás nélkül végzett munkára a kortársak által használt robotmunka a leginkább helytálló kifejezés. Meg kell jegyezni – bár a jogi koordináták pontosítása nem visz feltétlenül közelebb az általános jogtalanság állapotának rekonstruálásához –, hogy a lakosság 1944. decemberi – 1945. januári mozgósításának jogcíme nem azonos a hadrakelt hadsereg 1944. december 22-i, a „közvetlen mögöttes területen végzendő közmunkák megszervezéséről és elvégzéséről” szóló, 0060 számú hírhedt parancsával. E rendelkezést Pécs város katonai parancsnoka december 28-án hirdette ki, és az, a parancs értelmében a német származású személyekre vonatkozott.²⁹

A „közmunka” díjazásának kérdése a kezdeti időkben lehetetlen helyzet elé állította az illetékes hivatalokat.³⁰ A megszállók által igényelt vagy munkára hajtott

²⁷ Historia Domus – Pécs Kertváros, 1944. december

²⁸ Új Dunántúl 1944. december 28. 3. A riportból kiderül, hogy 1944. december 16-án a mentőszolgálat számára sikerült fedett helyiséget szerezni a „tribün épületében”. Ez arra utal, hogy a segítők valóban a reptéren dolgozókat látták el, itt ui. a lövésnyálya tribünjéről lehet szó.

²⁹ A parancs szövegét az Új Dunántúl 1944. december 29-ei száma közölte, „Közmunkára mozgósítják a német származású munkaképes egyéneket” címmel. A németek (rab)munkáltatásának hátteréről, előzményeiről és gyakorlatáról lásd MÁRKUS 2014.

³⁰ A város pénzügyi szanalására a polgármester 1944 decemberében sajátos módot eszelt ki: „A rendkívüli helyzet folytán a város vezetősége annak ellenére, hogy a város közönsége jelentékeny vagyonnal rendelkezik, készpénz hiányában a normális életet megindítani nem képes. Ezért a polgármester felkéri a város polgárait, hogy anyagi erejükhöz mérten legyenek a vezetőség segítségére és nyújtsanak készpénzkölcsönt a városnak. A kölcsön fedezésére 4 százalékkal kamatozó búzakötvényt bocsát ki a város, amelyet legkésőbb 1946 évi december hó 31-én fizet vissza.” (Sok ezer pengő búzakölcönt jegyeztek eddig Pécs polgárai. Nagy visszhangra talált a polgármester felhívása.) Új Dunántúl 1944. december 29. 3.

tömegek számon tartása sem lehetett egyszerű, ha egyáltalán lehetséges feladat, bérezésükre pedig a legkevésbé sem volt fedezet. Esztergár Lajos polgármester 1944. december 30-án hozott határozatot egy Megszállási Alap létesítéséről, és ennek terhére tervezte elszámolhatónak a megszállással összefüggő költségeket, többek között a repülőtéri munkálatokat.³¹ Január 19-én, a határozat módosításakor – merthogy egyre bővültek a megszállók város által kifizetendő költségei –, a polgármester ígéretet tett a fuvarok és napszámbérek díjainak meghatározására is.³² A Nemzeti Bizottság január 21-én határozott az ügyben, a repülőtéren 18, belterületen 14 pengőben állapítva meg a közmunka nyolc órás munkadíját.³³ A hivatali drillhez szokott Esztergár esetében talán érthető, a kaotikus viszonyok közepette viszont inkább meghökkenítő, hogy a fent említett határozatban foglalt szolgáltatások és áruszámlák kifizetését a polgármester „*természetszerűleg csak az illetékes ügyosztály vezetőjének igazolása, vagy az általa aláírt megrendelések, illetve hatósági kiutalásoknak a számlákhoz való csatolása esetén*” gondolta teljesíthetőnek...³⁴

A hatalmi túltengésből és logisztikai alulvezéreltségből adódó káoszt az (ingyen)munka területén végül 1945. július 1-jén az Ideiglenes Nemzeti Kormány újjáépítési közmunkakötelezettség szabályozásáról szóló, 1945. évi 4000. M.E. számú rendelete számolta fel – jogilag legalábbis.³⁵ Ennek értelmében havi négy nap közmunkára volt kötelezhető minden 18–60 év közötti férfi és 18–42 év közötti nő. Ezen felül önként lehetett vállalni további munkanapokat.³⁶ A közmunkáért

³¹ MNL BML F-v-51025-1945. Pécs. szab. kir. város polgármestere 49686/1944. E. számú határozata. Pécs, 1944. december 30.

³² MNL BML F-v-51025-1945. A megszállási költségek kifizetésével kapcsolatos 49686/1944. E. számú határozat módosítása. Pécs, 1945. január 19.

³³ Új Dunántúl 1945. január 21. 3. A közmunka elmulasztásáért 20 pengő pénzbüntetés járt.

³⁴ MNL BML F-v-51025-1945. A megszállási költségek kifizetésével kapcsolatos 49686/1944. E. számú határozat módosítása. Pécs, 1945. január 19.

³⁵ Magyarországi Rendeletk Tára 1945. 639–645. A rendelet alapján (1.§ 1. pont) „*Újjáépítési közmunkán kizárólag a romeltakarítási, helyreállítási, újjáépítési vagy, egyéb közérdekű munkálatokban testi vagy szellemi erővel kifejtett azt a munkát kell érteni, amelyet a kötelezettek a jelen rendelet alapján tartoznak teljesíteni.*” A kötelezettség alól a terhes, az egy 6 évesnél vagy két 8 évesnél vagy három 14 évesnél fiatalabb gyermekkel egy háztartásban élő jövedelem nélküli asszonyok mentesültek. A közmunkát saját választás alapján személyesen, vagy készpénzben közmunkaváltsággal lehetett teljesíteni. A válságból befolyt összeget az ún. „újjáépítési közmunkaváltság-alap” kezelte, melynek teljes bevételét az újjáépítés céljaira kellett fordítani.

³⁶ Az önkéntes közmunkavégzésre már 1944 decemberétől (vagyis a reptér építése idején) számos felhívás jelent meg az Új Dunántúl hasábjain. Több intézmény (pl. az egyetem vagy a Széchenyi gimnázium) dolgozói illetve tanulói testületileg vettek részt néhány napos önkéntes közmunka-akciókban. „*Széchenyi gimnazisták figyelmébe. Felszólítom iskolánk V–VIII. osztályú, Pécssett tartózkodó tanulóit, hogy főigazgatói rendelet értelmében azonnal jelentkezzenek lehetőleg teljes számban a Pécssett folyó közmunkára. A tanulóifjúság önkéntes munkavállalásával megszabadítja az édesanyákat és leányokat a terhes férfimunkától és lehetővé teszi a közmunkák minél gyorsabb befejezését. Gyülekezés naponként reggel 7 órakor a helyszínen. Igazgatóság.*” Új

munkakörönként eltérő mértékű díjazás járt. A közmunka intézményesülését jelzi a másfél hónappal később, augusztus 16-án kelt 1945/7000. számú, a közérdekű munkakötelezettség szabályozásáról szóló – az újjáépítés mellett már a jóvátételi kötelezettségre is utaló – újabb miniszterelnöki rendelet.³⁷ A jogszabály a közérdekű munkaerőgazdálkodás központi szervezeteként, a közmunka tervszerű felhasználásának biztosítására, az újjáépítési miniszter főhatósága alatt Országos Közmunkahivatal szervezését rendelte el. Mindkét rendelet rögzítette a legfeljebb 6 hónapra elrendelhető tartós közmunka intézményét. Ez, a németység kollaboránsnak minősített kategóriáit, illetve a németekkel együttműködő hazai szervezetek tagjait érintette. A második rendelkezés ezen felül az igazságügy-, a belügy-, illetőleg az újjáépítési miniszter engedélyével lehetővé tette a letartóztatottak és internáltak általános korlátozások nélküli közmunkára való igénybevételét.

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 lassan elkezdte széthordani. A Városi Közjóléti Szövetkezet próbálta menteni, ami menthető. 1946. március 6-án kérelemmel fordult a város vezetéséhez a szovjetek által elrekvirált faanyagának visszaszerzése ügyében. *„Tekintve, hogy a repülőtéren beépített faanyagot tudomásunk szerint ismeretlenek lopkodják, tisztelettel kérjük a t. Tanács hozzájárulását ahhoz, hogy az ott található faanyagot birtokba vehessük és elszállíthassuk. Szövetkezetünk ez által részben kártalaníttatnék a szenvedett háborús károkért, de ettől eltekintve szabad legyen rámutatnunk a faanyag visszaszerzésének nagy fontosságára, aminek folytán alkalom nyílnék arra, hogy a faanyag hiányában abbamaradt Meszes-telepi kislakások építkezését mielőbb folytathassuk, ami viszont a munkanélküliség csökkentése és a fentforgó nagymérvű lakáshiány enyhítése szempontjából elsőrendű közérdek.”*³⁸

A városi tanács a Pécsi 4. Honvéd Kerületi Parancsnokságnál járt közben az ügy előmozdítására. *„Miután az orosz katonai városparancsnokság szóbeli értesítése szerint ők ezen reptéri kifutópályára már igényt nem tartanak, továbbá miután az ott beépített deszkaanyagok igen rövid időn belül korhadásnak indulnak és teljesen*

Dunántúl 1944. december 24. 2. Lásd még: Új Dunántúl 1944. december 23. 2. (Diákok jelentkezettek közmunkára!); Új Dunántúl 1944. december 22. 2. (A pécsi egyetem személyzete testületileg vesz részt a közmunkákban.); stb.

³⁷ Magyarországi Rendeleték Tára 1945. 204–209. E szerint *„az ország újjáépítésének és a jóvátételi kötelezettség végrehajtásának biztosítása állampolgári kötelesség, amelynek teljesítése végett, ha az említett célokra szükséges munkaerő a rendes úton, vagyis szolgálati szerződés útján idejekorán nem, vagy csak a gazdasági viszonyok által indokoltnál aránytalanul nagyobb költséggel volna biztosítható, testi vagy szellemi közérdekű munkát lehet követelni.”*

³⁸ MNL BML F-v-40502-1946. Pécs Városi Közjóléti Szövetkezet 143/1946. sz. jegyzőkönyve. Pécs, 1946. március 6.

tönkremennek, ezért soron kívüli hozzájárulást kérünk ahhoz, hogy a Városi Közjóléti Szövetkezet fatelepéről elszállított deszka és párnafa-anyagokat a Szövetkezet raktárába visszashállíttathassa.”³⁹

Mint láttuk, a repülőtér talaja sem a pallók lefektetése előtt, sem azok felszedése után nem volt alkalmas nagyobb repülőgépek fogadására. Az egyre növekvő város térszerkezetében sem volt szerencsés a kifutópálya elhelyezkedése a közeli lakóházak miatt. A terület nagy részét ezért felparcellázták és házhelyeknek osztották ki mintegy 50 igénylő között. A szorgos új tulajdonosok veteményeket ültettek a parcellák azonnali hasznosítására.⁴⁰ A termést azonban nem szüretelheték le. 1946 márciusában a Magyar Államkincstár és a szovjet Polgári Légiflotta Moszkvai, Fehéroroszországi, Ukrajnai és Északi Igazgatóságai megalakították a Magyar-Szovjet Polgári Légiforgalmi Részvénytársaságot (MASZOVLET), melynek tulajdonosai fele-fele arányban a magyar és a szovjet állam voltak. Az alapító okirat értelmében



MASZOVLET gépek a Pécsi repülőtéren az 1950-es években

(Fotó: JPM Helytörténeti Gyűjtemény)

³⁹ MNL BML F-v-40502-1946. Pécs thj. város tanácsának kérelme a Pécsi 4. Honvéd Kerületi Parancsnoksághoz. Pécs, 1946. évi március 22.

⁴⁰ Új Dunántúl 1946. április 21. 5.

a szovjet fél a gépparkot és a műszaki berendezéseket, a magyar fél a repülőtereket és hangárokat biztosította. 1946-ban újból megindult Magyarországon a belföldi légiutasszállítás, melybe 1947-től Pécs is bekapcsolódott.⁴¹ Gerő Ernő személyes pécsi látogatása után döntött úgy, hogy amíg alkalmasabb helyet nem találnak, ideiglenes jelleggel a mecsekaljai repülőtéren kell megindítani a forgalmat.⁴² Az orosz hadsereg után a még mindig a város tulajdonát képező területet így csakhamar a Magyar Közlekedésügyi Minisztérium vette igénybe.⁴³

A Liberator

A reptér hányattatott történetének lenyomatát őrzi egy évről-évre ismétlődő, még a korabeli viszonyok közt is abszurdnak minősíthető eset dokumentációja. Az ugyanis, hogy a pénzügyminisztérium a várostól a repülőtér földterülete után búzaföldadót próbált behajtani. Méghozzá precízen. 1947-re pl. 5904 kg és 56 dkg tartozást állapítottak meg, amit a város nem tudott teljesíteni, ezért a polgármester igyekezett e terhet a Közlekedési Minisztériumra hárítani. *„Jelentem, hogy a város közönségének tulajdonát képező repülőteret Miniszter úr 1946 őszén igénybe vette, azóta a Maszovlet repülőjárat és állomás céljára használja. A terület használatáért Miniszter úr bért vagy térítési díjat ezideig nem fizetett, semmi jövedelmünk jelenleg nincs, így nem áll módunkban a terület után esedékes köztartozásokat, elsősorban az 5904 kg. 56 dkg. 1947 évre kivetett búzaföldadót kifizetni.”*⁴⁴

Egy évvel korábban persze még nem merülhetett fel az adó áthárítása a terület használójára. Akkor a város polgármestere az év elején még szovjet katonai ellenőrzés alatt álló területre adómentességet próbált kijárni. Kérelmét a pénzügyminisztériumot képviselő pécsi pénzügyigazgatóság elutasította, mondván, hogy *„az ingatlanok repülőterül való használata művelési ág változásra jogalapot nem ad”*. A jogi érvelést a polgármester a könyökvédős hivatalnok számára is egyértelmű (és végül sikeres) helyzetjelentéssel döntötte meg: *„A pénzügyigazgatóság állásfoglalását nem tartom alkalmazhatónak a szóbanforgó repülőtér művelési ágának megállapítására. Míg a katonai gyakorlótereknél az ingatlan művelési lehetősége továbbra is*

⁴¹ ZAINKÓ 2016. Az első Budapest–Pécs belföldi járat 1947. március 2-án indult útjára. TREBBIN 2006a. 62.

⁴² BML MNL F-v-30299-1949. A Magyar Közlekedésügyi Minisztérium levele Pécs polgármesterének a pécsi repülőtér helyreállítási munkáinak megindítása tárgyában. 1946. november 4.

⁴³ A terület reptéri funkciója 1955-ben szűnt meg az uránvárosi építkezések miatt. TREBBIN 2006a. 64. Mint ismert, ezt követően, 1956 tavaszán az új és alkalmasabb területre, Pogányba költözött át a pécsi légikikötő.

⁴⁴ MNL BML A-16-41376/1947. Pécs thj. város polgármesterének levele a közlekedésügyi miniszterhez a repülőtér földterülete után kivetett búzaföldadó rendezése tárgyában. 1947. november 14.

*megmarad, szükség esetén azt bármikor lehet művelni, stb. addig az itteni repülőtér teljesen a lapban [lápban] fekszik, aminek következtében talaját több helyen szilárd anyaggal burkolták, pl. az orosz katonaság hatalmas mennyiségű téglát rakatott le talajára, majd beton és deszkapadlózott kifutópályát létesített, stb. egyszerűen az ingatlan művelésre teljesen alkalmatlan és minden bizonnyal továbbra is repülőtér marad.*⁴⁵ Az év végén újra kezdődött a küzdelem, a polgármester ekkor az újabb fejleményeket is megörökítette: „Az ingatlan területét kb. 20 év óta repülőtérnek használják. Eleinte polgári- és sportrepülés érdekét szolgálta, majd a háború kitérőre óta kizárólag a katonaság használatában volt. Jelenleg – a fegyverszüneti egyezmény szerint, mint katonai rendeltetésű intézményt – a megszálló hadsereg vette igénybe. Területén jelenleg is a szövetséges hatalmak tulajdonát képező több drb. géproncs van s azon kívül a megszálló orosz légierőknek gépei állandó katonai közlekedést bonyolítanak le. Senki polgári személy a repülőtér területére nem mehet, ott nem tartózkodhat, illetve a kirendelt orosz fegyveres őrsg ezt nem engedélyezi.”⁴⁶

Bár a polgármesternek nyilvánvalóan célja lehetett a helyzet súlyosságának érzékeltetése, szavainak nagyrészt mégis hihetünk. Az orosz légierő állandó közlekedése és a terület szovjet őrzése a levél keltezésekor (1946. november 2.) ugyan már nem valószínű, de az év elején még valós helyzet lehetett. A géproncsok tekintetében is megerősíthető beszámolója. A város emlékezetében – Trebbin Ágost népszerű írásainak és az eset tragikus végkimenetelének köszönhetően⁴⁷ – ugyan csak egy lezuhant amerikai repülőgép hagyott mélyebb nyomot, Csizék Zoltán repüléstörténeti kutatásai szerint 1945 márciusában mintegy 17 amerikai bombázógép (többségében B24-es Liberatorok) kényszerleszállását dokumentálták Pécs területén, többnyire a repülőtéren. Ezek közül háromról tudható, hogy javítás után elhagyta a várost, többségük azonban szovjet ellenőrzés alá került.⁴⁸ A viszonylag épen maradt roncsok több szempontból is értékes szakmáynak számíthatnak (pl. a technológia tanulmányozása miatt). 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 visszaemlékezé-

⁴⁵ MNL BML A-16-41376/1947. Pécs thj. város polgármesterének levele a pénzügyminiszterhez a repülőtér kat. művelési ágának megállapítása tárgyában. 1946. február 7.

⁴⁶ MNL BML A-16-41376/1947. Pécs thj. város polgármestere kérelme a repülőtér földterülete után 1946 évre előírt buzafölldadó és jár. törlése iránt a Magyar Pénzügyigazgatóságnak. Pécs, 1946. november 2.

⁴⁷ Thomas McDonald hadnagy az 1945. március 31-én végrehajtott kényszerleszállás során életét vesztette. Április 1-jén, húsvét vasárnap nagy pompával, iskolások kivezénylésével, orosz katonai tiszteletadással megrendezett temetéséről az Új Dunántúl is részletesen tudósított. Új Dunántúl 1945. április 4. 3. TREBBIN 2006b. 159–160.

⁴⁸ CSIZEK 2008. 73–76.



*Landoló Liberator a pécsi repülőtéren 1945 tavaszán
(Fotó: JPM Helytörténeti Gyűjtemény, Kercza Károly)*

sek hitelességében. Nagyon is valószínű, hogy ezek együttese érzékelteti leginkább a szovjet katonai jelenlét valóságát.

Csizék Zoltán többször említett munkájában ezt írja: „A Pécssett leszállt gépeket annyira szigorúan őrizték, hogy egy alkalommal, amikor a kamaszkorból kikerült fiatalokat fogtak el az egyik gépen, kegyetlenül összeverve hajtották őket az utcán, előbb a parancsnokságra, majd a gulágra miután tizenöt év kényszermunkára ítélték őket. A szovjet parancsnokság elvonulását követően az őrzés megszűnt, a civil lakosság gyakorlatilag a Pécssett maradt amerikai gépeket széthordta.”⁴⁹ Kemény Miklós és Peitl Imre 20 éves joghallgatókat szintén a repülőtéren vették őrizetbe és hurcolták el kilenc (!) évre szovjet kényszermunkatáborba, azért, mert egy lezuhant amerikai repülőgép roncsai körül kíváncsiskodtak.⁵⁰

A masináknak sokan csodájára jártak, de nem mindenki fizetett ezért ilyen súlyos árat. A szovjet katonák reakcióit, jelenlétét a véletlen és a változó hangulat mellett befolyásolhatta az időzítés és az eltérő érdeklődés is. Előfordulhatott, hogy

⁴⁹ CSIZEK 2008. 69.

⁵⁰ Zsemberovszky Zsuzsanna, Kemény Miklós unokahúga szóbeli közlése a Pécs8 Playback-színház 2017. június 24-i programján. A fiúk együtt is tértek haza 1954-ben.

a komolyabb sérülést szenvedett, vagy már „kiszuperált” gépek őrzésére kevesebb, vagy semmilyen figyelmet nem fordítottak, a zuhanástól adott esetben napok telhettek el, míg felügyeletüket megszervezték. Elképzelhető az is, hogy az emlékezet datálja helytelenül az eseményeket, hiszen a roncsok még hosszú ideig, a szovjet katonai jelenlét megszűnése után is a helyszínen maradtak.⁵¹ A gyerekek, ha lehetőségük nyílt rá – akár voltak orosz katonák a közelben, akár nem – birtokba vették a lezuhant amerikai Liberatorokat a pilótafülkétől a farok tüzelőállásig. Plexi ablakaikat pedig kreatívan hasznosították.

Felhasznált források

Balázs Mihály interjú, 2018. január 3.

Bayer Andor interjú, 2018. január 6.

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

- | | |
|-------------------------|---|
| BALOGH-FÖLDESI
1998 | Balogh Sándor – Földesi Margit: <i>A magyar jóvátétel és ami mögötte van... Válogatott dokumentumok 1945–1949.</i> Napvilág Kiadó, Budapest, 1998. |
| BÁNKUTI 2016 | Bánkuti Gábor: Pécsi kórkép, 1945. Hangulatjelentés GyGy-nek. In: Slachta Krisztina – Bánkuti Gábor – Vonyó József (Szerk.): <i>Sed intelligere. Tanulmányok a hatvanöt éves Gyarmati György tiszteletére.</i> Kronosz Kiadó, Pécs, 2016. 217–228. |
| BÁNKUTI-VÉRTESI
2017 | Bánkuti Gábor – Vértesi Lázár: Az 1944–1945. évi frontátvonulás Péccsett. In: Varga Szabolcs (Szerk.): <i>Vészterhes idők a Mecsek-alján: Háborúk, járványok és természeti katasztrófák Péccsett az ókortól a második világháborúig.</i> Pécs Története Alapítvány – Kronosz Kiadó, Pécs, 2017. 215–226. (Pécsi Mozaik; 8.) |
| L. BALOGH 2015 | L. Balogh Béni (Szerk.): „Törvényes” megszállás. <i>Szovjet csapatok Magyarországon 1944–1947 között.</i> Magyar Nemzeti Levéltár, Budapest, 2015. |

⁵¹ Bayer Andor visszaemlékezése szerint például még 1947-ben is megtörtént, hogy amikor a repülőgéproncsok között bújócskáltak, a rendőrök odajöttek „igazoltatni” őket.

- BÁLINTNÉ MIKES
É. N. [1971] Bálintné Mikes Katalin (Szerk.): *Így kezdődött. Dokumentumgyűjtemény Bács-Kiskun megye 1944–45. évi történetéhez.* Bács-Kiskun Megyei Tanács V. B. Művelődésügyi Osztálya, Kecskemét, é. n. [1971]
- CSIZEK 2008 Csizek Zoltán: *A Mecsek lejtői fölött. Pillanatképek Pécs repüléstörténetéből 1888–1945.* Magánkiadás, Pécs, 2008.
- GYARMATI 2011 Gyarmati György: Hadigazdasági túlterhelés, rejtőzködő transzformációs veszteség és a személyi kultusz. A magyarországi „új szakaszt” megelőző rendszerváltás 1952/53 fordulóján. *Századok* 2011/1. 75–116.
- KOPASZ–
SZINKOVICH 1971 Kopasz Gábor – Szinkovich Márta (Szerk.): *A népi demokrácia kezdeti időszakának dokumentumai Baranyában.* Baranya Megyei Levéltár, Pécs, 1971. (Baranya monográfia sorozat)
- MÁRKUS 2014 Márkus Bea: „Malenkij robot” Baranya vármegyében. *Múltunk* 2014/3. 62–104.
- TREBBIN 2006a Trebbin Ágost: Gondolatok a pécsi polgári repülésről. In: Uő.: *Pécsi színek és hangulatok I.* Pécsi Krónika sorozat. Házmaster98 Kft. Kiadó, Pécs, 2006. 62–64.
- TREBBIN 2006b Trebbin Ágost: Emlékezés a Pécssett lezuhant amerikai pilótára. In: Uő.: *Pécsi színek és hangulatok I.* Pécsi Krónika sorozat. Házmaster98 Kft. Kiadó, Pécs, 2006. 159–160.
- ZAINKÓ 2016. Zainkó Géza: A magyar közforgalmi repülés 70 évvel ezelőtti újrászervezése, a MASZOVLET megalakulása. <https://kepesrepules.wordpress.com/2016/03/29/a-magyar-kozforgalmi-repu-les-70-evvel-ezelotti-ujraszervezese-a-maszovlet-megalakulasa/> (2018. 04. 10.)