

PUSZTAI JÁNOS

Parthiscum

Nyolcvanöt éve jött létre a szegedi katonai repülőtér

Az 1911-ben elfogadott, az egész monarchiát átfogó Véderő-reform (1916-i befejező évvel) jelentős változásokat tervezett a város, a helyőrség, a katonai körzet életében, de nem érintette a helyi „repülőtelep” létrehozását és a „légjáró csapatok” Szegedre telepítését.

Amikor már szuronyok hegyén volt a béke, a társadalmi szervezetek is keresték a honvédelem segítésének lehetőségét. A nap-tár 1914 júniusának elején állt. A Magyar Aero Szövetség levélben kereste meg Szeged főispánját, miszerint repülőállomást tervez a városban létesíteni. A cél érdekében területet kért, továbbá jelezte azt is, hogy az esetleg itt leszálló repülőgépeknek hangár(oka)t építsen a város. Már a következő hétfőn (június 8-án) foglalkozott a tanács a javaslattal, és elhatározta, hogy az Aero Szövetségnek két repülőtelepnek alkalmas teret is felajánl, úgymint a Fehér-tó és a fehértói földek között. Sajnálatos, de a hangárépítésre nem vállalkozhat, mert annak a költségei meghaladják a város teherbíró képességét – közölte az érdekeltekkel dr. Bokor Pál polgármester-helyettes.

Az első világháborút megelőzően sem a városban, sem annak közvetlen környezetében nem volt repülőtér. A Véderő-reform is elsősorban a (történelmi) határainkhoz közeli városokat és a Bécs környéki területeket helyezte előtérbe.¹ A háború kényszere folytán 1915-ben végül mégis sor került Szegeden is a kiképző bázis és a javítóműhely létrehozására.

A szegedi kiképző pót század létrehozásának, a repülőtér építésének kezdő és befejező időpontja, valamint a képzés megindításának dátuma csak közvetett adatok alapján állapítható meg, mert az okmányok az

aradi repülőtér román megszállása alkalmával megsemmisültek. A szegedi repülőtér alapítása, az itteni 5. pót század létrehozása, irányítása az aradi II. kiegészítő repülő zászlóalj parancsnoksága alatt történt. A telekkönyvi hivatal a tulajdonváltozás időszakából származó okiratok „rendezetlensége” miatt nem adhat hivatalos igazolást. Az építésre vonatkozó helyi okmányok pedig az 1950-es években ismeretlen helyre kerültek a Csongrád Megyei Levéltár anyagából.

Az emlékezők olykor az időpontokról egymásnak és a közvetett bizonyítékoknak is ellentmondó adatokat említenek. Száva Péter – a repülőtér fiatal műszakija, a repülőgép- és autójavító műhely egyik létrehozója, később parancsnoka, akkor alhadnagy – emlékezete szerint 1914 őszén jelölték ki a bátaszéki út (a mai bajai út) mellett a repülőteret és egy századnyi utász katona tavaszra alkalmassá tette azt a biztonságos le- és felszállásra. 1915. október 8-án már a fahangár, a lakóbarakkok és a parancsnoki kőépület is készen állt.

Kláralfalvi Aladár így ír a légikikötő létesítéséről: „Az aradi K. u. k. Luft Flieger Abteilung parancsnoka, Rithmeister százados kapott megbízást arra, hogy keressen Szeged térségében olyan területet, amely repülő kiképzés céljára alkalmas.” A parancsnak megfelelően Kloss Erik és Szendrey László – a szegedi származású hadnagy – 1915. október 8-án a bajai út melletti területen, a mai repülőtér helyén szálltak le. (Megj.: máshol Kaszala Károlyt jelöli meg második pilótának.) Kláralfalvi – forrás megjelölése nélküli írásában – egy utász ezredet (?) említi, amely egy hónapos munkával (?) alkalmassá tette a területet a repülés céljára és a katonák elhelyezésére (?).

A leírás szerint a későbbi katonai repülőtelepen – a mai sportrepülőtér helyén – 1915. május 3-án leszállni kényszerült egy katonai biplán. (A gép típusát, a pilóta nevét és állomáshelyét a cenzúra miatt nem közölhette a Délmagyarország című napilap hírszerkesztője.) Az ugyanakkor a város irányába tartó Cicatricis Lajos főispán meglátta a repülőt, és megkérte a főhadnagyot, hogy mutassa meg neki fölülről szeretett városát. A pilóta nem tagadta meg a kérést. A helyszínen – a körülmények leírásából tudhatjuk – akkor és ott repülőtér vagy annak építésére utaló jel nem volt. A tereprendezési és építési munkákat – nagy valószínűséggel – a szegedi 7. utász zászlóalj végezte. A szegedi katonai létesítmények, közöttük a hangárok Reis Sándor mérnökkari hadnagy építésvezetésével készültek. A kapott dicséret indoklása visszamatat az elismerésre érdemes munka befejezési időpontjára.

Nagy valószínűséggel, szinte napi pontossággal állapítható meg a repülőtérépítés befejezési időpontja. Az 5. pótszázad kiképzésének megkezdésére visszautaló közvetett adatok azt mutatják, hogy a gyakorlati oktatás már jóval korábban indult. Erre utal a Szegedi Naplóban 1915. július 25-én megjelent írás, mely szerint az előző nap estéjén (vagyis 24-én) a Dugonics tér és a Kárász utca sarkán személyi sérüléssel járó balesetet okozott a „szegedi repülőosztag” gépkocsija. A járművet vezető zászlós figyelmen kívül hagyta a balratartási szabályt – közli a rendőrségi hír. Az esemény leírásában ez áll: „És a fekete autómobil, a Kálvária utca (ma sugárút) felől jövet” (szerz. megj.: vagyis a repülőtér felől) „nagy sebességgel érkezett” a belvárosba. A „repülőtéri osztag gépkocsija már régebb idő óta – ebéd- és vacsoraidőben – naponta szállít tiszteket az étterembe.” Ebből a hírből egyenesen következik, hogy az osztagnak a repülőtéri építkezések befejezése előtt már jóval korábban Szegedre kellett települnie Aradról.

Az ide érkező első – tisztekből és a legénységi állományból jelentkezettek – 20 fős csoport 1915 augusztusának elején kezdte meg a kiképzését – tudhatjuk meg a szegedi légikikötő első áldozata (Schmatz János őrvezető) repülő pályafutásának leírásából. Természetesen az 5. repülő pótszázad telepítését előkészítő tiszti állománynak már jóval korábban kellett Szegedre érkeznie a gyakorlati oktatást előkészítendő. Az augusztus eleji kezdést megerősíti egy másik adat is, nevezetesen az, hogy 1915. augusztus 15-én már minden bizonnyal kellett működő repülőtérnek lenni a városban, mert a Szabadoktatási Bizottság erre a napra meghívta az alakulatot gépeikkel együtt Felsőtanyára (ma Balástya) egy jótékonysági rendezvényre, annak „fényét emelendő.” Az ünnepi meghívóban a – Szegedről kitelepülő – csoport parancsnokának nevét is megjelölték, Fekete pilóta főhadnagyot.

A cenzúra fehér leplebe burkolózó riportalany, egy repülő főhadnagy nyilatkozott 1915. szeptember elején a Délmagyarország című napilap S-s J-s néveljű tudósítójának. Mint mondta, az olasz frontról jött haza, és itt javították meg a gépét, ami már két napja az új hangárban van (ez a Maty ér felőli fahangár), majd befejezésül azt nyilatkozta, hogy „egy hónap múlva mi vagyunk itt a lég korlátlan urai”. Ez az egy hónap a már jelzett október 8-ra mutat.

A repülőtér üzemeltetése szempontjából nélkülözhetetlen javítóműhely átadását a Közúti Vaspálya Rt. 1915. február 10-én kelt leveléből ismerhetjük a városi Térítési Bizottsághoz küldött átiratból: „a szegedi cs. és királyi repülőgépgyár vezetőségének ingyenes használatra átengedjük a Rókusi-feketeföldek 6. szám alatti telepünkön (a szerző megjegyzése: ez az Izabella híd lábánál lévő remiz és területe) lévő kocsiszíneknek, raktárainknak és műhelyeinknek egyes részeit, melyeket a vezetőség saját céljaira megfelelően átalakított, és azokban

üzemeit folytatja” – írja a levél fogalmazója hol múlt, hol jelen időben.

Ennek az időpontnak és a közvetett adatoknak is ellentmond a hiteles tanú, Száva Péter műszaki alhadnagy 1989-ben Kakuszi Józsefnek adott visszaemlékező nyilatkozata. A műhely létrehozásában résztvevő Száva Péter így emlékezett: „1916 elején alapítva kezdte meg működését Szegeden a K.u.K. Fliegerregiment” egy nagy javítóműhelye a „Flugzeugwerkstalle der D. S. K.” A nagy valószínűséggel hiteles közvetett adatok és a Közúti Vaspálya Igazgatóság levelének a konkrét időpontja cáfolni látszik az 1916-os indulási dátumot.

A műhely üzemelési kezdetének megállapításához sokat segített a MÁV – e témához kapcsolódó – fuvarügyleteiről készült jegyzőkönyvek, fuvarlevelek áttekintése. A repülőműhely átalakításához és építéséhez küldött anyagok, fa- és fémmegmunkáló gépek Szegedre szállítása 1915 márciusától fokozatosan csökkent, majd májusban megszűnt. A Szeged-Rókus pályaudvarra érkező jelzett célú szállítmányok elmaradásából arra lehet következtetni, hogy az átépítés a végéhez érkezett, a raktárak is feltöltődtek.

A későbbi keltezésű szállítások okmányai arról vallanak, hogy a megsérült vagy lejárt üzemidejű repülőgépek sárkány, motor és légcsvár javítását, valamint a repülést kiszolgáló gépjárművek karbantartását végezte a szegedi műhely a repülő osztagok parancsnokságának utasítására. 1915 (júliusától) augusztusától a helyi repülőter gépcinek javítását is itt végezték.

Összegezve a repülőter létrehozásának és a hozzátartozó létesítmények kialakításával kapcsolatos közvetett adatokat, jól körülírható időpontok, dátumok állapíthatók meg:

– A repülőter tereprendezése 1915 májusának közepétől június hónap végéig befejeződött. A vasszerkezetű hangárok, a parancsnoki kőépület október 8-án átadásra kész állapotban lehettek, míg a legénységi barak-

kok – így a falétesítmények nagy hányada – teljes készütséggel már június 20–28. között befejeződhetnek. A repülőter kialakítását indító munkálatok 1915 májusának a második felében a tereprendezéssel kezdődhetnek.

– A repülőgépi javítóműhely teljes üzembe helyezése 1915. május 31-re vagy június 1-re tehető. A Közúti Vaspálya Rt. idézett levele arra enged következtetni, hogy a műhely átalakítása és a kisebb javítások már február 10. előtt megkezdődtek.

– Az 5. kiképző század áthelyezése Aradról a szegedi repülőterre 1915. június 21. és 28. közötti intervallumban történhetett meg. Akkor már készen álltak a legénységi barakkok.

– Az oktatók gyakorló repülései már július hónapban, de a növendékek képzése – nagy valószínűséggel – csak augusztus 2-án kezdődött meg.

A repülőter első parancsnoka báró Ankershoffen István ulánus kapitány volt.

A fölletl közvetett adatok birtokában az események kezdetének és átadásának konkrét időpontjai – dokumentumok híján – csak ritkán határozhatók meg napi pontossággal. A szűk intervallumba szorított – többnyire kizárásos módszerrel behatárolt – időpontok korrektek, elegendőek ahhoz, hogy a szegedi aviatika eseményeit tiszta lelkiismerettel behelyezhessük az egytetemes magyar repüléstörténet folyamatába.

Jegyzet

- ¹ Szeged körül Aradon 1911-ben, Nagyváradon 1912-ben, Újvidéken 1913-tól alakult repülő iskola.

Folyóirati, levéltári források

Szegedi Híradó 1914. jún. 9., okt. 20-i és 21-i, valamint az 1915. jan. 3-i száma.

A Délmagyarország 1911. ápr. 21-i, 1914. szept. 16-i, 1915. júl. 25-i, aug. 13-i, szept. 3-i, 1916. máj. 13-i, 27-i, 30-i számai.

- A *Szegedi Frissülés* 1915. jún. 4-i száma.
 A *Szeged és Vidéke* 1916. máj. 29-i, az aug. 13-i, illetve az 1916. máj. 26-i száma.
 A *Szegedi Napló* 1915. máj. 27-i és a júl. 25-i és az 1916. máj. 28-i száma.
 Somogyi Könyvtári Műhely 1973: KLÁRALVÍ ALADÁR: *A repülés történetének szegedi emlékei*.
 v. MADARÁSZ L.: *Repülők a világháborúban. Hadtörténelmi Közlemények*, 1928. III–IV.

- KAKUSZI JÓZSEF: Száva Péter visszaemlékezése a kezdetekre. *Magyar Szárnyak* 1992. évf.
 GAÁL ENDRE: *Szeged története*. 3/1. kötet. 366.
 Átirat a Városi Térítési Bizottságnak. 1915. február 10. *Csongrád Megyei Levéltár*. Közúti Vaspálya Igazgatóság levelei 1915.
Csongrád Megyei Levéltár. A rókusi repülőgép javítóműhely helyszínrajza – 1921. A visszaadási jegyzőkönyv melléklete.

Téka

Egy várépítész életútja

DOMOKOS GYÖRGY:

Ottavio Baldigara – Egy itáliai várfundáló mester Magyarországon.
 Budapest, 2000, Balassi Kiadó.

* * *

Domokos György hiánypótló szándékkal írt tanulmányt a híres XVI. századi olasz várépítész, Ottavio Baldigara életéről. Munkájához alapul az Osztrák Állami Levéltárban végzett kutatásai szolgáltak. A neves hadmérnökről még nem jelent meg átfogó, a fellelhető forrásokat teljes mértékben felhasználó tanulmány, „ez bátorított arra, hogy részletesebben utánajárjak a Baldigarák történetének, és a meglévőket további adatokkal kiegészítsem” – írja a szerző.

A 160 oldalas munka a rövid bevezető után három fő részből áll:

A hadügyi forradalom és az olasz rendszer

Európában a XVI–XVII. század folyamán döntő jelentőségű változások történtek a hadviselésben: megjelentek és elterjedtek a korszerű lőfegyverek, az olasz rendszerek bevezetésével gyökeresen átalakult a várépítészeti technikája, s nagymértékben meg-növekedett az európai hatalmak hadseregeinek létszáma. Sokat vitatott téma ma is a

hadtörténészek körében, hogy az olasz rendszerek megjelenésének mekkora szerepe volt ebben a folyamatban. Egyes nézetek az új típusú várépítészeti teszik az egész folyamat középpontjába, s ebből vezetnek le az egész hadügyi forradalmat, ti. például az olasz rendszerű erődök sikeres ostromához jóval több ember kellett, vagyis ez a fő oka a hadseregek ugrásszerű létszámnövekedésének. Más vélemények ezt tagadják, szerintük az olasz rendszer csak egyik alkotóeleme a változásoknak. Domokos szerint az olasz rendszer fontos része a hadügyi forradalom jelenségegyüttesének, de szerepét nem lehet pusztán technikai megközelítésben vizsgálni, csak a többi politikai, gazdasági és katonai elemmel együtt, azokkal kölcsönhatásban. A szerző ezután tömören vázolja az ó- és az újolasz rendszerű várépítészeti jellemzőit, sajátosságait, a kötet végén ábrákkal kiegészítve.

Ottavio Baldigara élete és tevékenysége

Ebben a fejezetben megismerhetjük az itáliai hadmérnök életútját, részletesen bemutatva két legfontosabb magyarországi alkotását: Eger és Érsekújvár modernizációját. Baldigara ezeknél az erősségeknél személyesen vezette a munkálatokat. Mindkét esetben egy elavult várat kellett a kor hadá-