

Gondolatok a második világháború légitámadásainak irodalmához

Hatvan évvel a második világháború után megérett a történeti távlat a hadműveleteken és a pusztításokon kívül néhány korábban elhallgatott, mellőzött, vagy egyenesen kikerült téma és tényező feltárására. Ennek jegyében írta meg Jörg Friedrich német publicista *Der Brand* címmel megrázó kötetét, mely a rangos Propyläen kiadónál jelent meg (2002), s két év alatt három kiadást ért meg. Úgymond „bestseller”-nek minősül. A szerző 1944-ben született és így maga nem emlékezhetik még az utolsó háborús évnék a témát illető legborzalmasabb időszakára sem. A kötet címének szolgál fordítása „A tűz” lenne, de ehelyett találóbba a „tűzhalál” vagy a „tüzes vihar”, mert ez jobban kifejezi, hogy itt arról van szó, mennyit és hogyan szenvedett egy ország polgári lakossága az egyre fokozódó légitámadások során. Németország 158 városának bombázása és kegyetlen módon történt felperzselése során a háború utolsó éveiben Németország lakosságának 0,7 %-a, a városi lakosságnak 1,5 %-a vesztette életét. Ez egy 75 milliós népesegnél tekintélyes visszaütés volt egy a németek által London ellen 1940-ben kezdeményezett légi háborúban. Válasz vagy bosszú, vagy csak a harcias németsegtől a háború utolsó percéig még fennálló félelemtől vezérelve. Ezerszeres visszaütés.

A könyv kétségtelenül kidomborít két tényezőt: az első, hogy az angol királyi légierő (RAF) éjszakai támadásai elsősorban nem katonai célpontok ellen irányultak, szándékuk a lakosság harci elszántságának megtörése volt demoralizációval. Erre a parancsot a legfőbb hadvezetőségnek maga Churchill adta ki, s fenntartotta még akkor is, amikor a canterburyi érsek az angol alsóházban felvetette ennek erkölcsi tarthatatlanságát. A másik tényező, amelyet a szerző újból felvet

de már korábban is sokszor elhangzott, hogy a háború utolsó hónapjaiban a támadásokat még akkor is folytatták, sőt fokozták, amikor a szövetségesek győzelme már biztos volt, és ezért újabb polgári áldozatokat szedni nemcsak értelmetlen és történeti távlatból érthetetlen volt, de erkölcsileg is legalább megkérdőjelezhető. Szerző szerint vannak, akik ma ezt már közönséges gyilkosságnak minősítik.

Elsőnek 1943 nyarán Hamburgot gyújtották fel, az áldozatok számát itt 40 ezerre becsülik. A RAF ekkor Köln, Lübeck és Rostock korábbi bombázásával (1942) már kellő tapasztalatokkal rendelkezett. A taktika az volt, hogy a belvárosra olyan gyújtóbombákat dobtak, amelyek az öreg házak tetőhéjalását átütötték, a tetőszéket meggyújtották, majd késedelmes élesítéssel repesz- és további gyújtóbombák a pusztítást folyamatossá tették. A belvárosok favázás épületi könnyen égtek. A belvárosok tűz-magva felett kürtő képződött, mely magasra lobbantotta a lángot. A tűz mértéke néhány városnál akkora volt, hogy a hazatérő pilóták azt még több száz kilométer távolságból is megfigyelhették. Volt olyan támadás, amikor egyetlen bevetéssel 300 ezer gyújtóbombát dobtak le. A köztudatban Drezda 1945. február 16-i felgyújtása a legismertebb, szerző itt is 40 ezer áldozattal számol, de vannak vélemények, amelyek ennek a többszöröséről szólnak. Kevésbé ismert, hogy ezzel szinte egyidejűleg a sokkal kisebb Pforzheim tűzvihara 20 ezer áldozatot szedett, amely ott a lakosságnak szinte a felét jelentette, Drezdában „csak” 5 %-át. Még 1945 márciusában felperzseltek Würzburgot, és még április 14-én bombázták Potsdamot.

A bombázók pilótái sem voltak éppen biztonságban. A Nürnberg ellen 1943 tavasz-

szal vezetett támadásnál a meteorológia által előzetesen ígért felhőtakaró helyett holdfényben jó célpontot nyújtottak a brit Lancasterok, 93 négymotoros géppel 500 angol pilóta vezetett el. A háború utolsó két évében a légierők vesztesége jelentősen csökkent, a lakosságé nőtt. Az áldozatok nagy hányada idős ember, asszony, gyermek volt, hiszen a férfiak a fronton voltak. Jörg Friedrich szerint 75 ezer 14 éven aluli német gyermek és ifjú halt meg a bombatámadásokban, további 116 ezren megsérültek, nagy részük egy életre nyomorék maradt.

A légitámadások nagy veszélyének láttán nagy iramban építettek a veszélyeztetettnek

minősített városokban bombabiztos betonbunkereket, ezek azonban a lakosoknak csak egy hányadát tudták befogadni. A kötet beszámol a bunkerekbe költöző lakosság életéről, lélektanáról, a bezártságról, a félelemről. Drezdában például nem állt ilyen bunker, távol volt Angliától, s nem volt jelentős hadiipara, kevésbé féltették. Inkább féltették Berlint, amelyet ha több száz támadás ért is, felgyújtani mégsem sikerült.

A könyv e tűzszítás különös kegyetlenségével az angol légierőt vádolja, az amerikaiakról megállapítja, hogy az inkább katonai célpontokra koncentrált. Az amerikai légierő főként nappal támadott. A célpontokat időnként



AMERIKAI FELDERÍTŐ LÉGI FELVÉTEL SOPRONRÓL 1944. OKTÓBER 13-ÁN (A SZERZŐ GYŰJTEMÉNYE)

aktualizálva egy angol–amerikai felső bizottság határozta meg. Először a hadianyagipart, főként a repülőgépi-, a páncélos- és a tengeralattjáró-gyártás bázisait jelölték ki. A másik kiválasztott célpont az üzem-anyagellátást sújtotta: főként az olajfinomítókat. Majd csak 1944 elején kerültek a támadási célpontok élvonalába a vasútvonalak gócpontjai, a pályaudvarok. Erről egy 1993-ban megjelent másik német könyv szolgáltat értékes adatokat (FRIEDHELM GO-LÜCKE: *Zusammenbruch Deutschlands, eine Transportfrage?* Paderborner Historische Forschungen, SH-Verlag).

A légiháborúnak kulturális emlékek, történeti értékű épületek, levéltárak, képtárak, könyvtárak ugyan célpontjai nem voltak, de mégis erősen károsodtak. Egy példa: Németország tudományos könyveinek állománya mintegy 40 millió kötet volt, ebből 30 milliót a háború alatt ide-oda menekítettek. Végül is „csak” 8 millió kötet veszett el, vagyis 20%. A műemléképületeknél rosszabb volt a helyzet, nem voltak mozdíthatók és sok a gyúlékony belvárosokban állt. A veszély láttán már 1942-ben megkezdték Németországban valamennyi műemlék dokumentálását az akkor még kezdeti lehetőségekkel rendelkező színes fotózással, beleértve az értékes falfestményeket is. Ez a háborút követő helyreállításnál nagy segítséget jelentett. Megkezdték az értékek menekítését is. Bunkerokba, barlangokba, pincékbe.

A vasutaknak bombázási célpontokká való kijelölése időben nagyjából egybeesik Magyarország 1944. március 19-én bekövetkezett német megszállásával, és így a hazánk elleni bombatámadások megindításával: már alig két héttel később a hazai olajfinomítókon kívül a ferencvárosi rendező pályaudvart érte az első légitámadás- (április 3.) A magyar pályaudvarokat ért támadásoknak a történetéhez LOVAS GYULA: *Magyar vasutak a II. világháború éveiben* (Vasúthistoria Könyvek, Budapest, 1996) terjedelmes és jól illusztrált kötete szolgál elsőrendű anyaggal, mert

szerező hosszú évek fáradtságos munkájával gyűjtötte össze öreg vasutasok visszaemlékezéseit.

Az 1944 június 2-i amerikai bombatámadás egy napon érte Debrecen, Miskolc és Kolozsvár vágányhálózatát – és annak ellenére, hogy itt nem a polgári lakosság volt a célpont, mint az éjszakai angol támadásoknál, melyektől szerencsére megkímélte hazánkat a sors, de még inkább az a körülmény, hogy angliai támaszpontokról a RAF nem ért el minket – mégis voltak polgári áldozatok, éppen a pályaudvarokhoz közel lakó vasutas családok körében. Lovasnál éppen olyan megrázó emlékek vannak leírva, mint Jörg Friedrich *Der Brand* kötetében.

Másutt említik, hogy az amerikai légierő a veszteség még elviselhető mértékének 5%-ot tartotta, a bevetett négymotoros B-17 Flying Fortress és B-24 Liberator gépek védelme az őket támadó vadászpilótákkal szemben bizonyára hatékonyabb volt, mint az angol Lancastereké. A német és magyar vadászpilóta-fegyvernem egyébként is mind kevesebb ellenállást tudott tanúsítani. A témának ez a része a hadtörténetben sokkal inkább feldolgozott és ismert, mint az okozott károknak és szenvedéseknek a feldolgozása.

A felsorolt könyvek bennem emlékeket is támasztottak, aki 17 éves koromban átéltem az 1944. december 6-án, 18-án és 1945. február 21-én valamint március 4-én Sopron ellen intézett amerikai légitámadásokat. Mindegyik kétségtelenül a pályaudvarok ellen irányult. Bizonyítja ezt nem csupán a rombolás helyének feltérképezése, még akkor is, ha a szóródás jelentős kárt okozott a pályaudvaroktól akár 500 méter távolságra is, de tanúsítja még inkább azok a felderítő légi felvételek, melyeket az amerikai légierő már 1944 október 13-án készített a városról és amelyeken a pályaudvarok helyzete külön is meg van jelölve. (Az amerikai hadügyi sajtószolgálat kívánságra költségtérítés ellenében megküldi a korabeli felvételek máso-

latát, elsőnek a Soproni Szemle élt ezzel a lehetőséggel, majd a kutató azt is megtudta, hogy név szerint ki volt – őrnagyi rangban – a bombázás parancsnoka, aki e felvételek alapján a támadást végrehajtotta). Ugyancsak készült felvétel a március 4-i bombatámadást követően, magam emlékszem, hogy 1 órával a támadás után egyetlen kéttörzsű P-38 Lightning körözött mintegy 3000 méter magasságban a város felett, nyilván ez fényképezett. A léghárító és a vadászpilótáktól ekkor már nem kellett félniük, sem a december 6-i bombatámadásnál, melyet mintegy 85 Liberator hajtott végre, sem a március 4-i támadásnál, melyet Sopron, Hegyeshalom és Szombathely pályaudvarai ellen egyszerre követett el 140 gép, nagyjából légi erődökkel, veszteségük nem volt. Ebből az alkalomból érte találat a szombathelyi székesegyházat, mintegy 600 méterre a pá-

lyaudvartól (közel 60 évig tartott, amíg a 2003. évben befejeződött a helyreállítása). Sopron helyzetét a légitámadások sorában egyébként Lovas Gyula másik kötete tárgyalja, amely *Légoltalom, vigyázz!* címmel jelent meg 2003-ban a szerző kiadásában. A cím a rádióban oly sokszor elhangzott és a polgári légoltalmat irányító utasítások felszólító mondatát örökíti meg.

Visszatérve a Der Brand című megrázó kötetre, végül rá szeretnék térni írásom céljára. Fel szeretném hívni a figyelmet arra, hogy a magyar városok ellen 1944 és 1945 évben intézett támadások átfogó története érdemben feldolgozatlan, még ha vannak is, Lovas Gyula említett hézagpótló munkáin kívül írások. 1944 előtt is érte Magyarországot támadás: 1942. szeptember 2-án és 10-én orosz támadás Budapestet, majd Veszprémet, de a kár zöme a háború utolsó 11 hónapjában kö-



DREZDA, A PIRNAI TÉR 1943-BAN (NAGY TAMÁS GYŰJTEMÉNYE)

vetkezett be. Úgy tudom, hogy nincs adatunk az áldozatok számáról, kivált a polgári áldozatokról, pedig ezt anyakönyvi kutatásokkal összegezni lehetne. Itt ismét hivatkozom a szakirodalom Sopron helyzetét feltáró egyik kötetére: dr. Németh Alajos r. kat. lelkész a Sopront ért légitámadásokat követően nemcsak sebesülteket ápolott és vigaszt nyújtott, de azonosította is az áldozatok nagy részét, majd később ezt dokumentálta: *Sopron könnyes-véres dátumai* címmel 1993-ban megjelent saját kiadású könyvében. Budapest ostroma elvált a bombázásoktól, az ostrom bizonyára több áldozatot követelt, több anyagi kárt okozott, több történelmi emléket pusztított, mégis jobban ismert. Éppen a légi támadások elleni védekezés készítette 1944-ben a hatóságokat bizonyos értékek menekítésére, ezt is átfogóan fel kellene dolgozni. Fiatal kutatókat szeretnék a téma feldolgozására készíteni, hi-

szén ma még él e szomorú korszak jó néhány tanúja, ne hagyjuk emlékeiket veszendőbe menni. Erre is felhívta figyelmemet Jörg Friedrich megrázó, de történelmi dokumentatív erejénél fogva monumentális munkája. Végül egy személyes megjegyzés: Londonban járva csodáltam az angol hadtörténet kultuszát a városképben: szobrok, táblák emlékeztetnek még kisebb – akár gyarmati – harci eseményekre, győztes parancsnokaikra, alakulataikra. Az 1940. évi angoliai légi csata vadászpilótáinak még múzeum is jutott. De az Arthur Harris légi-tábornagy parancsnokságához kötődő bombázóknak emlékét nem láttam. Talán eldugottabb helyen áll. Vagy talán szégyenlik?

KUBINSZKY MIHÁLY



DREZDA, A PIRNAI TÉR 1946-BAN (NAGY TAMÁS GYŰJTEMÉNYE)