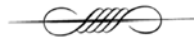


OLÁH ANDRÁS PÁL

olahandraspal@gmail.com
történész (Szeged)

A Földközi-tengeri Szövetséges Légierő szegedi célpontjainak levegőből történt felderítése a II. világháborúban

The Mediterranean Allied Air Force's aerial reconnaissance of Szeged, Hungary in World War 2



ABSTRACT

During World War 2 Szeged served as the key cultural, economic, military and trade centre of the Southern Great Plain in Hungary, also being an important water transport and railway junction. No wonder that Allied intelligence services took notice of the town early on, starting to collect reconnaissance information about Szeged's most important establishments and objects in order to prepare for their destruction. In my study I dissect the town's Second World War military geography, and look into how strategic targets in Szeged were located.

KEYWORDS

Szeged, Hungary, Mediterranean Allied Air Force, Airwar, bombing, aerial reconnaissance, photographic reconnaissance, intelligence, target, communications, railroads, railways, bridge, airfield, World War 2, Second World War

DOI 10.14232/belv.2019.2.1 <https://doi.org/10.14232/belv.2019.2.1>

Cikkre való hivatkozás / How to cite this article: Oláh András Pál (2019): A Földközi-tengeri Szövetséges Légierő szegedi célpontjainak levegőből történt felderítése a II. világháborúban. *Belvedere Meridionale* 31. évf. 2. sz. 5–30. pp.

ISSN 1419-0222 (print) ISSN 2064-5929 (online, pdf)

(Creative Commons) Nevezd meg! – Így add tovább! 4.0 (CC BY-SA 4.0)
(Creative Commons) Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0)

www.belvedere-meridionale.hu

ELŐSZÓ

Szeged a Dél-Alföld legfontosabb városa, kulturális, gazdasági, kereskedelmi, katonai központ,¹ emellett fontos vasúti és hajóforgalmi közlekedési csomópont volt a II. világháború idején. Nem csodálkozhatunk azon tehát, ha a szövetséges hírszerzés igen korán felfigyelt a város jelentőségére, és megkezdte a fontosabb objektumok adatainak gyűjtését, előkészítve mihamarabbi lerombolásukat.²

Tanulmányomban, a Szeged elleni amerikai stratégiai légitámadások történetéről a közeljövőben publikálásra kerülő kötet felvezetéseként, a város katonaföldrajzának, valamint stratégiai célpontjai felderítésének kérdését járom körül.

SZEGED KATONAFÖLDRAJZA ÉS A SZÖVETSÉGESEK CÉLFELDERÍTÉSE

A város összlakossága az 1941. évben 136 375 fő volt, melyből 89 886 fő a belterületen lakott.³ Egy 1937. évi adat szerint a városban⁴ 176 ipari üzem működött, ennek majdnem 1/3 része, számszerűleg 52 darab a Külsőpalánk részen feküdt, de a Belvárosban, a Felsővárosban, Rókuson és az Alsóvárosban és környékén is jelentős számú ipari létesítmény működött.⁵ Szeged nagyon fontos közlekedési csomópont, az első vasúti vonalrészét a Szeged–Kecskemét–Cegléd vonalon 1854. március 4-én nyitották meg. Az ideiglenes végállomása a mai rendező pályaudvaron volt, de már ekkor bizonyos volt a vasútvonal folytatása Temesvárig, a tervek szerint onnan tovább Báziásig. A temesvári vonal kiépítéséhez elengedhetetlenül fontos lett egy átkelőhely megépítése a Tisza folyó fölött. Ennek kapcsán ugyan a szegedi helyszín mellett szóba került a légvonalban 20 km-re délre fekvő Törökkanizsa is, de végül a gazdaságosság okán a híd megépítését mégis Szegedre jelölték ki. Miután tehát Szeged pályaudvarát átmenő forgalomra tervezték, a főépületet a belvároshoz közelebbi helyszínen kívánták megépíteni. Az elkészült fő állomásépület a mai napig a város fő (személy) pályaudvarépületeként funkcionál. A fő pályaudvart elhagyó szerelvényeknek éles kanyarulatok után tudtak felhajtani a hídra, amely megnövelte a vontatás és a pályafenntartás költségeit az egyenesebb vonalvezetéssel ellentétben, de ez akkor még nem volt döntő érv, hiszen a vonatok sebessége ekkoriban nem nagyon lépte túl a 40 km/h sebességet. A várható nagy kihasználtságra tekintettel a hídon áthaladó vonalszakasz és a híd is kétvágányúként épült meg.⁶ Általában Szegedig az árut a Tisza-folyón szállították, majd onnan vonaton tovább Budapestre, itt futottak össze a Budapestről, Szabadkáról, Hódmezővásárhelyről és a Belgrádból jövő vasútvonalak. Nagykikindánál a Szeged–Belgrád vasútvonal csomópontban találkozott a romániai nagy gabonaövényben található Temesvári vonallal. A délkelet-magyarországi közlekedési hálózat legsebezhetőbb pontja a szegedi vasúti híd, valamint a budapesti,

¹ UDVARHELYI 1973. 475.

² A magyarországi célpontokról való adatgyűjtés történetéhez lásd: KARSAI 1985. 504–506.

³ PÁLFY 1942. 16–18. Az 1940. évi statisztikai adatok alapján Szeged szabad királyi város lakosságának 65,9%-a belterületen, míg 34,1 %-a a külterületen élt.

⁴ Itt a város belterületéről van szó! 1944-ben a pályaudvarok sínhálózata még a külterülethez tartoztak (a Nagyállomás épületének vonala volt a belterület határa!)

⁵ PÁLFY 1942. 33. Lásd: 1. melléklet.

⁶ GÁLL 1992. 227.

szabadkai és hódmezővásárhelyi vonalak és a Belgrádból jövő vasútvonal csomópontjai, azaz a vasútvonalak pályaudvarai voltak.⁷

A szövetségesek a kezdeti adatgyűjtést követően 1943 szeptemberétől megkezdték az ország módszeres légifelderítését.⁸ A célpontok azonosítását követő feltérképezés, majd a légitámadások megindítását követően az okozott károk levegőből történt megfigyelése és elemzése szorosan egybekapcsolódott, illetve párhuzamosan folytatódott.⁹ A kutatásaim jelenlegi eredményei alapján a szövetségesek 1944. január végétől 1944. szeptember végéig Szeged fölött 52 darab légifelderítő bevetést teljesítettek, melyből négy az időjárás miatt sikertelen volt. Az 52 darab teljesített bevetésből 9 a bombázások előkészítésére szolgáló feltérképezés miatt történt, 43 pedig a bombázások kiértékelését és a helyreállítási munkák aktivitásának megfigyelését célozta. Az 52 bevetésből huszat a Dél-afrikai Légierő 60. repülőszázada,¹⁰ míg huszonhetet az amerikai légierő 15. felderítő repülőszázad hajtott végre, tehát az 52-ből 47 bevetést ez a két felderítő század repült le. Ez alapján elmondható, hogy a város légifelderítésének oroszlátnrészét ez a két repülőegység végezte el. A felderítő bevetések légifotói és a kiértékelte fotók zöme, valamint a 60. század fotókiértékelő jelentései¹¹ egyelőre ismeretlenek számomra, az amerikai 5. Fotófelderítő Group kiértékelő jelentései azonban teljes egészében napvilágra kerültek. Ezek elsődleges fontosságú források a város elleni légitámadások történetének.¹²

A szövetségesek szegedi légifelderítő tevékenysége a repülőtér fotózásával vette kezdetét 1944. január 27-én.¹³ Öt nappal később, 1944. február 1-jén a későbbi fő célpontok, a vasúti pályaudvarok és a vasúti híd felmérése is megkezdődött. Ezen a bevetésen¹⁴ a Dél-afrikai Légierő LR 444 jelű, Mosquito MK. IX. típusú repülőgéppel Leppan hadnagy pilóta és Hazeldene hadnagy megfigyelő kb. 13.30-kor húzott át Szeged fölött 8 100 méter (27 000 láb) magasságban.¹⁵ A bevetés során készített fotók 1944. február 7-én kelt kiértékelési jelentése volt később minden a szegedi vasúti létesítményekkel kapcsolatos felderítési dokumentáció alapja.¹⁶ Az első Magyarország elleni amerikai légitámadás során 1944. április 3-án, a Dél-afrikai Légierő LR 470 jelű,

⁷ *Communication Report No. H. (c) 225.*, 1944. február 1., 3168. sz. MAAF hírszerzési akta, AFHRA.

⁸ A vonatkozó információkat a Földközi-tengeri Szövetséges Légierő (Mediterranean Allied Air Force; rövidítése: MAAF) hírszerző tisztjének hivatala archiválta.

⁹ A téma kapcsán lásd: OLÁH 2018. A szegedi hírszerzési adatok a Földközi-tengeri Szövetséges Légierő alábbi három hírszerzési aktájában (MAAF Intelligence File) találhatóak: No. 3168 Szeged BH 38, No. 3190 Szeged BH 78, valamint No. 3267 Szeged BH.

¹⁰ 1944. április 3-án a repülőtér és a híd jelölése P/H/b 1239 volt a jelentésekben. *Interrogation Report Mediterranean Allied Photo Reconnaissance Command, Date: 3rd April, 1944*, SAAF No. 60 Squadron War Diary, NA.

¹¹ (Photo) Interpretation Reports, Detailed Interpretation Reports stb.

¹² Az 5. Fotófelderítő Group (5th Photo Group) Szegedről készített 30 darab fotókiértékelő jelentéséből (a „G” jelzetű jelentések) pontosan rekonstruálható az egyes szegedi célpontok háborús állapota és aktivitása. A Szeged elleni légitámadások előtt készített egyes jelentések fordítását a források között leközöltük.

¹³ *Daily Operational Summary No. 189 for 24 hours ending 18.00 on the 27th Jan. 1944.*, valamint *Interrogation Report Mediterranean Allied Photo Reconnaissance Command, Date: 27th January, 1944.*, SAAF No. 60 Squadron War Diary, The National Archives (NA).

¹⁴ A 60PR/179 sz. bevetés.

¹⁵ *Daily Operational Summary No. 194 for 24 hours ending 18.00 on the 1st Feb. 1944.*, valamint *Interrogation Report Mediterranean Allied Photo Reconnaissance Command, Date: 1st February, 1944.*, SAAF No. 60 Squadron War Diary, NA.

¹⁶ *Communication Report No. H.(c) 225*, 7th Feb. 1944., 3168. sz. MAAF hírszerzési akta, AFHRA.

Mosquito MK. IX. típusú repülőgéppel Pienaar százados pilóta és Lockhart-Ross hadnagy megfigyelő 11.10-kor, szintén 8 100 méter (27 000 láb) magasságban átrepült a szegedi pályaudvarok és a repülőtér fölött.¹⁷ Ennek a bevetésnek a fotóiból 1944. április 5-én készített kiértékelő jelentés lett az alapja minden, a repülőteret érintő hírszerzési dokumentációnak.¹⁸ A vasúti célokat a szövetséges hírszerzés BH38, a repülőteret BH78 mutatószámmal látta el.¹⁹ Összesítem és az elérhető adatok szerint az 52 darab Szeged fölött teljesített felderítő bevetés során legtöbbször a pályaudvarokat és a vasúti létesítményeket figyelték meg, ennek a célcsoportnak a túlsúlya Szegeden vitathatatlan. Ezeket összesen 46 alkalommal fotózták volna le, azonban négy berepülés az időjárás miatt sikertelen volt, ezért fényképek nélkül kellett a felderítő repülőgépek hazatérnie. Emellett a repülőteret mindössze 25, míg a vasúti hidat 16 bevetésben fotózták le. A célokat pontosan azonosították, megtámadásuk pedig csak idő, méghozzá rövid idő kérdése volt.²⁰

AZ AMERIKAI LÉGIERŐ SZEGEDI CÉLPONTJAI

Ugyan a mai napig sokféle városi mende-monda kering az amerikai légitámadások célpontjairól, a szövetségesek adatgyűjtése mégis csak három (az alábbiakban I., II., III. célpont) csoportra koncentrált. A pályaudvarokat és a vasúti hidat megtámadták az ellenséges bombázók, a repülőteret azonban mindösszesen csak megfigyelték.

I. Pályaudvarok és egyéb vasúti objektumok (46°15'É/20°09'K)

A teljes célkörzet a Tisza folyó felől a város déli végéig egy fordított L betű (egyes szövetséges jelentések szerint boltív, illetve V) alakú, kb. 3,2 km hosszú területen nyúlik el.²¹ A vasúti célpontok felmérése az 1944. február 1-jei fotófelderítő bevetéssel kezdődött meg.²² Ekkor összesen 12 főbb objektumot azonosítottak, és rögzítették a forgalmukat is. Fő állomásként²³ jelölték meg az átmenő forgalmat lebonyolító Nagyállomást (személypályaudvar), valamint a mellette elfekvő hat duplavégű, kb. 900 méter hosszúságú mellékvágányt.²⁴ Felmérték a kiterjedt teherpályaudvart,

¹⁷ *Daily Operational Summary No. 249 for 24 hours ending 18.00 on the 3rd April. 1944.*, valamint *Interrogation Report Mediterranean Allied Photo Reconnaissance Command, Date: 3rd April, 1944.*, SAAF No. 60 Squadron War Diary, NA. A bevetés száma 60PR/284 volt.

¹⁸ Detailed Interpretation Report No. C.687, 5th April 1944, 3190. sz. MAAF hírszerzési akta, AFHRA.

¹⁹ A „BH” jelölés jelentése: Balkan/Hungary; Lásd: OLÁH 2018. 149.

²⁰ A szegedi célokról (jelzése: BH 38) készült 3168., 3190. és 3267. sz. MAAF hírszerzési akták, AFHRA, valamint SAAF No. 60 Squadron War Diary, NA.

²¹ Az amerikai légierő a bevetési parancsaiban a pályaudvarokat két részre osztotta, keleti, valamint a déli rendező pályaudvarként.

²² Az alábbiakban a 60. dél-afrikai repülőszázad 60PR179 sz. bevetéséről 1944. március 4-én készült (A negatív sorszáma: 35229) *Interpretation Report No. F. 389. Rail Facilities at Szeged (Hungary)* kiértékelő jelentés és ugyanezen bevetés fotóinak (3037–3040, és 4037–4040 sz. fotók 1 : 14 000 méretarányú, illetve nagyítású mozaikja) felhasználásával 1944. február 7-én készült *Communication Report No. H.(c.) 225. Marshalling Yard and R.R. Junction at Szeged, Hungary* összefoglaló jelentés adatait használtam fel. MAAF Intelligence File No. 3168, AFHRA.

²³ Az eredeti szövegben „Main Station”.

²⁴ A pályaudvarok tengerszint feletti magassága kb. 81 méter volt. Ezt az adatot minden a város ellen intézett amerikai légitámadás bevetési parancsában rögzítették, hiszen a bombázás kapcsán elsődlegesen fontos adatnak minősült.

valamint a környékén fekvő teher rakodókat és áruraktárakat, a folyópart melletti öt nagy négyzetalakú, oldalsó rakodórampás raktárral, melyek közül négyet iparvágányok kötöttek össze. Számba vették a folyópart mentén (a teherpályaudvartól kelet–északkeletre) fekvő hét darab kb. 600 méter hosszúságú, duplavágú iparvágányt, és egy darab kb. 800 méter hosszúságú, délről megközelíthető vak iparvágányt, emellett az öt darab, oldalsó rakodó rampás hosszú átrakodó raktárat, mely közül az egyikben lehetőség volt tető alatti ki-, és berakodásra is. Két kb. 900 méter hosszúságú sínpályát (villamosvonal) is észleltek, amelyek átfutottak a vasúti híd alatt és a közúti hídtól délre szakadtak meg. Azonosították még a teherforgalmat lebonyolító uszálykikötőt és a környékén fekvő objektumokat is. Azonosították a célkörzet déli felén elnyúló rendezőpályaudvart, a mozdonyszínt a fordítóházzal és a 67°-os fordítókoronggal. Azonosították ezen kívül a Rókus vasútállomást és a környékén fekvő mellék-, és iparvágányokat, az árúdepót és a mozdonyjavító műhelyt, valamint a Szeged-Csanádi vasúthoz kapcsolódó újszegedi állomást is, azonban ez utóbbiak a II. világháború alatt soha nem lettek célpontként kijelölve az amerikai bombázók részére. Megfigyelték a vasúti célpontok mellett elhelyezkedő iparkomplexumokat és azok iparvágányait,²⁵ a Nagyállomás melletti villamosvonalat,²⁶ vasúti-, és közúti felüljárókat, a négylyukú boltíves közúti hidat, és ami ezeknél sokkal fontosabb, a Tiszán átívelő vasúti hidat. Szeged vasúti létesítményeinek aktivitása az egész háború folyamán jelentős volt, a megfigyelések szerint a légitámadások előtt kb. 300 és 870 darab között változott az itt található gördülőanyag, és átlagosan 10 körül a mozdonyok száma. (5–6. melléklet) A pályaudvarokat 1944. június 2. és augusztus 29. között három alkalommal érte amerikai légitámadás.

II. Vasúti híd (46°15'É/20°09'K)

A hidat 1858. december 2-án adták át a forgalomnak, 1944. szeptember 3-ig,²⁷ tehát 86 évig működött folyamatosan. A híd tervezője és a kivitelezés irányítója a francia mérnök, M. Cézanne az eredeti tervrajzokkal együtt az építés és a tervezés tapasztalatait publikálta.²⁸ Különös, de ezt a roppant részletes tanulmányt valószínűleg a szövetséges hírszerzés nem ismerte, mivel sehol nem jelenik meg a hírszerzési adatok között. Emiatt bár a légifotóik alapján rögzített következtetések megközelítően pontosak, azok mégsem mérnöki pontosságúak,²⁹ mint ahogyan az egyébként lehetett volna.

A híd³⁰ a hídfőkkel együtt kerekítve 439 méter hosszú, és 10 méter széles volt, két vasúti vágány haladt át rajta, amely a Trianoni béke miatti területvesztéssel járó vasúti forgalmi átrendeződéssel sajnos fölöslegessé vált. A híd vasszerkezete nyolc nyílást hidalt át, két hídfőre és hét pár csőpillérré támaszkodva. Minden nyílás 41,5 m hosszú volt, melyeket parabolikus

²⁵ Miután a felderítő fotók a jelentésekkel együtt nem kerültek elő, az üzemek pontos azonosításához nincs megfelelő információ. Az eredeti jelentésben valószínűsítették, hogy cserző-, és bőrzem volt.

²⁶ Az eredeti szövegben „Tramway Line”.

²⁷ Valójában már az 1944. augusztus 24-i légitámadás miatt megállt a forgalom.

²⁸ Cézanne beszámolója az *Annales des Ponts Et Chaussées* 1859. évfolyamában jelent meg. Az itt közölt adatokat dolgozta fel Dr. Gáll Imre a maga tanulmányában.

²⁹ Különös, de a szegedi célpontokról nem került elő a sebezhetőségüket taglaló tanulmány sem, az ún. Target Vulnerability Note sem.

rácsos vas tartószerkezet ívelt át. A vasszerkezet teljes hossza 353 méter,³¹ a hid tengersizint feletti magassága 81 méter volt. A jobb parti, Szeged felőli hídfőhöz hétnyílású téglaloboztatú viadukt kapcsolódott, Újszeged felől a vasszerkezet csatlakozott a kőhídfőhöz, amely egyenesen az újszegedi vasútállomás töltésére feküdt. A mederpillérek páronként egymástól négy méter közép-távolságra álló, három méter átmérőjű kettős henger alakú vascső oszlopokon, a pillérek vasoszlopokon álltak, amelyek vassarúval voltak összeillesztve. Igazi mérnöki újdonságként a pillérek alapozásánál Magyarországon először alkalmaztak pneumatikát, azaz légnyomásos módszert! A hídpilléreket szegecselték, ami az építésekor szintén nagy újdonság volt. A folyó agyagos-homokos medre miatt már 1904-ben megkérdőjelezték a hid tartósságát. A francia tervező az erőtani számításoknál nem a legnagyobb gonddal járt el, de a hid anyagai a legjobb minőségűek voltak.³² A századfordulón a vasúti járművek tengelyterhelésének emelkedésével a hid statikai számításait Kossalka János műegyetemi tanár felülvizsgálta, az eredményeit pedig doktori értekezésében szintén publikálta. Kossalka végkövetkeztetése szerint a különféle terhelések hatására elmozdulhatott volna a pillér felső része is, ezért javasolta a szerkezet megerősítését, amely azonban nem valósult meg. A legnagyobb igénybevételként nem a tengelyterhelést, hanem az időjárást, pontosabban a hőmérséklet hatását jelölte meg, amelyet a francia mérnök valóban figyelmen kívül hagyott.³³ A sors iróniájaként valószínűleg egyik mérnök sem feltételezte legvadabb álmában sem, hogy nagy rombolóerejű bombák oldalirányú lökeshullámai, valamint néhány közvetlen telitalálat fogja a hid sorsát beteljesíteni. A vasúti hidat végül 1944. július 3. és 1944. szeptember 3. között négy alkalommal támadták meg az amerikai bombázó kötelékek, és az utolsó támadás során végleg megsemmisült.³⁴

III. repülőtér (46°16'É/20°09'K)

A repülőtér a II. világháború alatt kínosan lassan haladó bővítés és fejlesztés alatt állt,³⁵ komolyabb aktivitást az 1941 áprilisi eseményeket³⁶ leszámítva nem mutatott. A szövetséges kiértékelő jelentések³⁷ alapján 1944. április 3. és 1944. szeptember 14. között legfeljebb 18 darab repülőgépet észleltek rajta.³⁸ Még 1944. szeptember 3-án, a Szeged elleni utolsó légitámadás során

³⁰ A hid adataihoz lásd: RUZITSKA 1957. 165–168. és GÁLL 1992. 230.

³¹ Az amerikai források szerint kb. 503 m.

³² A 36 000 beépített szegecsből az átadást követően 40 évvel később, az első fővizsgálat alkalmával csupán 19-et kellett kicserélni! GÁLL 1992. 230.

³³ GÁLL 1992. 232.

³⁴ A hid maradványait a német (és eddig dokumentumokkal alá nem támasztott személyes beszámolók szerint magyar) utászok robbantották fel közvetlenül a szovjet csapatok behatolását megelőzően. A német háborús bűnök megállapítása során a vasúti híd felrobbantásával járó okozott kárt 1938. évi aranypengőben kifejezve 3,5 millióra becsülték. Szeged város polgármesterének 33278/1945 III. sz. jelentése a német állampolgárságú háborús bűnösök által elkövetett bűncselekményekről. Kelt: Szeged, 1945. november 14., M. kir. Igazságügyminisztérium 028510/1945. nov. 19., MNL-OL.

³⁵ A repülőtér háborús történetéhez lásd: PUSZTAI-VÁNYAI 2015. 169–219.

³⁶ A Jugoszlávia elleni hadműveletek és Szeged kapcsán lásd: OLASZ 2004., valamint OLÁH 2014. 31–39.

³⁷ Az aktivitásról készült rövid összefoglalót lásd: MAAF Intelligence File No. 4390 Airfields-Hungary, AFHRA.

³⁸ Különös, hogy a légifelderítés kiértékelései nem tettek említést az 1944. augusztus 10-én idetelepített Me-210 típusú rombolókról. PUSZTAI-VÁNYAI 2015. 208.

is csak 15 db repülőgép volt észlelhető a helyszínen.³⁹ Vadászvédelemmel a város az 1944. évi légitámadások idején nem rendelkezett. Egy 1944. szeptember 26-i kimutatás alapján a repülőtér kettő német tiszt, illetve tisztviselő mellett 47 legénységi állományú katonájának parancsnoka Jönson százados volt.⁴⁰ A repülőtér hadműveleti kiürítését és Szombathelyre való áttelepítését 1944. szeptember 26-án rendelték el,⁴¹ bár szeptember közepétől gyakorlatilag már üres volt. (7–9. melléklet) A repülőtér az 1944. év során egyetlen alkalommal sem érte amerikai légitámadás.

Ezen három célcsoporton kívül nem azonosítottak, nem gyűjtöttek adatot, és bizonyíthatóan nem is jelöltek ki más szegedi célpontokat a szövetséges (amerikai) bombázóknak, kivéve a ma már Szegedhez tartozó Szőreg olajfinomítóját (46°12'É/20°12'K).⁴² A finomítóról az első használható információkat az 1944. február 1-i,⁴³ majd ezt követően az 1944. június 9-én végrehajtott felderítő berepülés fotói szolgáltatták.⁴⁴ Különös módon egy rendkívül érdekes és ritka földi információ is eljutott a szövetséges hírszerzéshez, melyet egy Lucifer fedőnevű informátor szolgáltatott. Eszerint a szőregi olajfinomító az összes magyarországi finomító közül a legnagyobb termelő kapacitással rendelkezett volna, az információ valóságalapja azonban a hírszerzési irat alapján ellenőrizhetetlen volt.⁴⁵ Ezt az információt azonban az 1944. augusztus 28-i keltezésű hírszerzési összefoglaló minden kétséget kizáróan cáfolta, ugyanis a szőregi finomító nemhogy a legnagyobb, de a legkisebb kapacitású olajfinomítója volt az országnak a maga éves 12 000 tonna maximális termelését tekintve, amely az összes magyarországi finomító kapacitásának mindössze az 1,5%-át tette ki!⁴⁶ Nem csodálkozhatunk tehát, hogy a célpontot soha nem támadták meg az amerikai bombázók. Csak érdekességként megjegyzem, hogy a hírszerzési összefoglalót követő héten az amerikaiak végleg lebombázták a vasúti hidat, amellyel a szőregi objektum jelentősége végleg elhanyagolhatóvá vált, tehát nem is volt már szükség a lerombolására.

³⁹ Az amerikai bombázók megfigyelői 10.51-kor, éppen a vasúti híd elleni utolsó légitámadás alatt észlelték a fentieket. Lásd: Headquarters 304th Bomb Wing (HV) Mission Summary 118, Operations for 3 September 1944, AFHRA.

⁴⁰ B. STENGE 2015. 132.

⁴¹ A Főv.279/Rep. oszt. 944 sz. rendeletet idézte a Vezérkari Főnökség Központi Szállításvezetőségének naplója 13.344/Kszv. Hdm. 944. sz. alatt 1944. szeptember 26-án., HIL.

⁴² A továbbiak alapját a 3207. sz. MAAF hírszerzési akta adatai szolgáltatták. MAAF Intelligence file No. 3207 Szoreg (Nr. Szeged) BH 104, AFHRA.

⁴³ Target Information Sheet Op. No. B.H. 104, Place: Szőreg nr. Szeged, Hungary, Category: Fuel, Sub-catgy: Oil Refineries, 1944. augusztus 28., MAAF Intelligence file No. 3207 Szoreg (Nr. Szeged) BH 104, AFHRA.

⁴⁴ Special Report No. H.I. 126 (S) Activity at the Szoregi Petroleum Oil Refinery at Szged/Szoreg (Hungary), 1944. augusztus 22., MAAF Intelligence file No. 3207 Szoreg (Nr. Szeged) BH 104, AFHRA.

⁴⁵ YO. 4309, Subject: Hungary-Economic-Oil Refinery at Szoreg, 1944. augusztus 14., MAAF Intelligence file No. 3207 Szoreg (Nr. Szeged) BH 104, AFHRA. Lucifer egy Magyarországon tartózkodó jugoszláv munkás volt. Az információt egy Szőregen dolgozó munkástól szerezte meg és 1944. júliusában adta át a szövetségeseknek.

⁴⁶ Target Information Sheet Op. No. B.H. 104, Place: Szőreg nr. Szeged, Hungary, Category: Fuel, Sub-catgy: Oil Refineries, 1944. augusztus 28., MAAF Intelligence file No. 3207 Szoreg (Nr. Szeged) BH 104, AFHRA.

SZEGED LÉGVÉDELME

Az ország légvédelme erősen a pontvédelemre koncentrált, főként Budapest és a nagy iparvárosok védelmére.⁴⁷ A magyar légvédelmi erőket 1944. március 19-e után német irányítás alá rendelték. Ennek hatására ugyan jelentősen javult a színvonala, a légvédelmi tüzérség mégsem volt elegendő a feladathoz. Egyedül a lokátor-rendszer az egyetlen terület, ahol szintén német segítséggel mindenben megfelelő számú és mennyiségű anyaggal rendelkezett a magyar légvédelem.⁴⁸

Szeged az 1944. évi amerikai légitámadások idején nem rendelkezett vadászvédelemmel,⁴⁹ zavaró-álcázó berendezéseket sem telepítettek a helyszínre.⁵⁰ A légvédelmi tüzérség is csak 1944. május 6-tól települt újra a városba, miután a M. kir. honv. 55. légvédelmi tüzérosztályt és a M. kir. honv. 105. honi légvédelmi tüzérosztályt mozgósították. A védelmük főként a hidak és a pályaudvarok környékére koncentrált. Löveganyaguk a nagy magasságban repülő amerikai repülőgépek ellen kis hatáskörű, vagy teljesen hatástalan volt.⁵¹ Az amerikai bombázók megfigyelései alapján a légvédelmi tüzérek az első, 1944. június 2-i támadás alatt kifejtettek némi ellenállást,⁵² de csak elszórt és pontatlan tűzhatást, két hét múlva, 1944. június 15-én pedig már mindösszesen négy gépágú védte a vasúti hidat és a pályaudvarokat.⁵³ A város légvédelméről az utolsó, eddig azonosított feljegyzést 1944. június 27-én készítették, amikor az NS 511 jelű dél-afrikai felderítő repülőgép átrepült a város légterében, így regisztrálva a pontatlan nehéz-tüzérség tényét.⁵⁴ Az 1944. július 3-i légitámadás kapcsán már csak a Honvédelmi Miniszter összefoglaló jelentése, valamint Szeged város légoltalmi parancsnokának kárjelentése tett arról említést, hogy Szegeden a légvédelem működésbe lépett volna,⁵⁵ ezt azonban az amerikai források már nem támasztották alá. Sőt a városi légó parancsnok nagyon élesen úgy fogalmazott, hogy „A terrortámadásnál a légelhárítás majdnem a semmivel volt egyenlő. Így történhetett meg, hogy 4 ellenséges gép úgyszólván minden akadály nélkül dobhatta le bombáit. A sors különös kegyének kell tekinteni, hogy emberéletben ilyen csekély kár esett. Ha Szeged légvédelme sürgősen megerősítést nem nyer, számítani lehet arra, hogy emberéletben és anyagi javakban a legközelebbi terrortámadás alkalmával rendkívül súlyos károk fognak keletkezni.”⁵⁶ Sajnos a légó parancsnok jövődölése utóbb teljes mértékben beigazolódt.

⁴⁷ PATAKI–ROZSOS–SÁRHIDAI 1992. I. 105–106.

⁴⁸ PATAKI–ROZSOS–SÁRHIDAI 1992. II. 15. A központi vadászirányítás a Jafü (Jagd führer-vadász vezető) Ostmark alá tartozott, a Bécs melletti Cobenz központtal, parancsnoksága alá tartozott a német 8. vadászrepülő hadosztály. A magyar vadászvédelmet a három századból álló 101. „Puma” Honi vadászrepülő osztály adta. Az osztállyal szintén a Jafü Ostmark rendelkezett, de gyakorlatilag végig a „Szikla”, az Országos Légvédelmi Parancsnokság irányítása alatt maradt.

⁴⁹ Magyar királyi belügyminiszter 10.886/1944/VII.res. Kelt: 1944. június 23. MNL-OL.

⁵⁰ Lásd az 2. sz. dokumentum adatait!

⁵¹ KANYÓ 1983. 161., valamint BARCZY–SÁRHIDAI 2010. 63–68. 1944. nyarán a honi légvédelmi tűzrendszerben Szeged légvédelmét a 3. dandár látta volna el.

⁵² Az amerikai dokumentumokban szerepel ennek ténye, de az események kapcsán a legérdekesebb adalékot Palásti Ferenc rögzítette szakdolgozatában! Lásd: Palásti 1998. 29–38.

⁵³ Vasúti műtárgyak légvédelme, KSzV napló, 2969. p., HL.

⁵⁴ Daily Operational Summary Oprep. No. 333 for 24 hours ending 18.00 hours on the 27th. June 1944., NA.

⁵⁵ M. kir. Honvédelmi Miniszter 121.894/el.35.-1944. sz. jelentése „Ellenséges repülőgépeknek 1944 évi július hó 3.-án az ország légterében végzett légi tevékenysége.” tbn., MNL-OL.

⁵⁶ Szeged sz. kir. város légoltalmi parancsnoka 147/7/1944., 5. számú kárjelentés, Kelt: Szeged, 1944. július 7., MNL-OL.

Ezek alapján tehát 1944 júliusától már valószínűleg semmi sem védte a város légtérét, vagy legalábbis semmi olyan érdemleges erő, amelyet az amerikaiak megemlíthettek volna,⁵⁷ melyből egyenesen következik az, hogy Szeged városa csak az első, valamint a második amerikai légitámadás alatt „élvezett” némi légvédelem nyújtotta biztonságot, bár ennek hatékonysága is a nullával volt egyenlő. Az ezt követő támadások során az amerikai bombázók kedvük szerint repülhettek a légterébe, úgy és azt bombáztak le, amit és ahogyan akartak. Zavaró tényezőtől, vagy ellenállástól nem kellett tartaniuk, a Szeged elleni légitámadások alatt egyetlen amerikai repülőgép sem zuhant le, vagy sérült meg harctevékenységben.

UTÓSZÓ

A fentiekben Szeged katonaföldrajzát és a szövetséges légierők második világháborús célfelderítését jártam körül. Annak ellenére, hogy minden stratégiai szempontból lényeges objektumról igyekeztek információkat begyűjteni és rögzíteni, Szegeden a közhiedelemmel ellentétben egyedül a vasúti létesítmények, így a pályaudvarok és a vasúti híd bírt kiemelkedő jelentőséggel a szövetséges repülőik számára.

A célfelderítést követően rövid időn belül az amerikai stratégiai légierő megtámadta a szegedi célpontokat, azonban ez már egy következő történet, melyet, mint ahogyan az előszóban jeleztem, igyekszem rövidesen szintén alaposan körbejárni.

FELHASZNÁLT IRODALOM

BARCZY ZOLTÁN – SÁRHIDAI GYULA (2010): *A Magyar Királyi Honvédség légvédelme 1920–1945*. Budapest, Zrínyi Kiadó.

B. STENGE CSABA (2015): Német személyzetek magyar reptereken 1944. szeptember 26-án. *Seregszemle* XIII. évf. 4. sz. 131–133.

GÁLL IMRE (1992): A szegedi vasúti Tisza-híd története. *Közlekedéstudományi Szemle* XLII. évf. 6. sz. 227–237.

KANYÓ FERENC (1983): *Szeged stratégiai légibombázásai 1944-ben*. Szeged, MSzMP CsMB oktatási igazgatóságának évkönyve 1983. 153–178.

KARSAI ELEK (1985): Elképzelések és tervek Magyarország bombázására 1944-ben. *Somogy megye múltjából. Levéltári évkönyv* 16. évf. 16. sz. 503–539.

LACZHÁZI JENŐ vk. alezredes (1944): Ki és hogyan támad bennünket? *Légoltalmi Közlemények* 8. sz. 1944. augusztus 15. 233–239.

OLASZ LAJOS (2004): Jugoszláv légitámadások Magyarország ellen 1941 áprilisában. *Hadtörténelmi Közlemények* 117. évf. 1. sz. 167–204.

⁵⁷ Az 1944. július 3-i támadáskor már nem találtak lövegeket a közelben. Headquarters Fifth Wing (US) Intelligence Annex (Operations Orders No. 609&610), 2 July 1944., AFHRA.

OLÁH ANDRÁS PÁL (2014): *A szegedi hatósági légmentesítés rövidített története a kezdetektől az 1941. évi jugoszláv légitámadásokig*. Szeged.

OLÁH ANDRÁS PÁL (2015): Az OVERLORD hadművelet, azaz az 1944. évi nyugat-európai partraszállás számára nyújtandó légi támogatás a Földközi-tengeri térségből (Forrásközlés). *Belvedere Meridionale* 27. évf. 4. sz. 123–128.

OLÁH ANDRÁS PÁL (2017): *A szolnoki célpontok levegőből történt felderítése a II. világháborúban*. ZOUNUK 31. Magyar Nemzeti Levéltár Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Levéltára évkönyve 2017. 159–179.

OLÁH ANDRÁS PÁL (2018): A Földközi-tengeri Szövetséges Légierő Magyarországra vonatkozó felderítése, valamint a szövetséges légitámadások általános fotókiértékelése a II. világháború idején. *Belvedere Meridionale* 30. évf. 1. sz. 146–168.

PALÁSTI FERENC (1998): *A M. kir. Honvédség 55. Légvédelmi Tüzérsztyálynak története 1942–1945*. Szakdolgozat. Szeged, Szegedi Tudományegyetem.

PÁLFY-BUDINSZKY ENDRE (1942): *Szeged törvényhatósági joggal felruházott szabad kir. város városfejlesztési terve*. Szeged.

PATAKI IVÁN – ROZSOS LÁSZLÓ – SÁRHIDAI GYULA (1992): *Légiháború Magyarország felett*. I–II. kötet. Budapest, Zrínyi.

PUSZTAI JÁNOS – DR. VÁNYAI LÁSZLÓ (2015): *100 év a Tisza fölött. A szegedi repülés története*. Szeged.

RUZITSKA LAJOS (1957): A szegedi vasúti Tisza-híd története. *Mélyépítéstudományi Szemle* VII. évf. 5–6. sz. 165–172.

UDVARHELYI KÁROLY (szerk.) (1973): *Magyarország természeti és gazdasági földrajza*. Budapest, Tankönyvkiadó.

Levéltári források

NARA	The National Archives of United States
AFHRA	Air Force Historical Research Agency
NA	The National Archives, London
MNL-OL	Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára
HIL	Hadtörténelmi Intézet és Múzeum Hadtörténelmi Levéltár
MNL-CSML	Magyar Nemzeti Levéltár Csongrád Megyei Levéltára

MELLÉKLET

Városrész	Ipari üzemek száma	Önálló területtel bíró üzemek	
		db	ha
Belváros	27	–	–
Újszeged belső része	1	1	1,7
Felsőváros belső része	21	7	3,3
Külsőpalánk	52	10	1,4
Felsőváros külső része	8	3	3,2
Rókus	27	11	11,8
Alsóváros belső része	12	10	1,2
Alsóváros külső része	9	5	0,9
Újszeged külső része	–	–	–
Alsóvárosi telep és f.föld. ⁵⁸	11	6	42,6
Felsővárosi telep és f.föld.	1	1	3,3
Rókusi telepek és f.föld.	5	5	44,6
Somogyi telep	1	1	0,1
Kerületen kívül	1	1	29,1
Összesen	176	61	143,2

1. MELLÉKLET Ipari üzemek eloszlása Szeged belterületén 1937-ben (Forrás: PÁLFY 1942. 33.)

Dátum	Felvétel időpontja	Repülési magasság (láb/méter)		Felderítő rep. g. sz.	Pilóta/Megfigyelő	Bevetés száma	Célpont
január 27.	15.00	26 500	7 950	L.R. 466	Webb hgy./ Smith hgy.	60PR/160	Repülőtér
február 1.	13.30 k.	27 000	8 100	L.R. 444	Leppmann hgy./ Hazeldene hgy.	60PR/179	Pályaudvarok és hidak
április 3.	11.10	27 000	8 100	L.R. 470	Pienaar szds./ Lockhart-Ross hgy.	60PR/284	Repülőtér és híd

2. MELLÉKLET A szegedi vonatkozású azonosított szövetséges felderítő repülő bevetések 1944-ben (Forrás: SAAF No. 60 Squadron War Diary, NA, valamint a 3168., 3190. és 3267. sz. MAAF hírszerzési akták és Photographic Interpretation Reports 5th Photo Group Part I–II, AFHRA)

⁵⁸ Értsd: „feketeföldek”.

Dátum	Felvétel időpontja	Repülési magasság (láb/méter)		Felderítő rep. g. sz.	Pilóta/ Megfigyelő	Bevetés száma	Célpont
április 3.	12.15– 12.16				Bullard hgy.	15SG/359	Repülőtér és pályaudvar
április 16.	15.30 k.				Nikoden hgy.	15SG/383	Pályaudvar
április 24.	13.30– 13.32				Packer hgy.	15SG/398	Pályaudvar és repülőtér
május 5.	08.30				Rowe hgy.	15SG/419	Pályaudvar
május 17.	12.05	26 500	7 950	L.R. 470	Larter szds./ Stolk hgy.	60PR/416	Pályaudvar
május 19.	14.20				Johnson hgy.	15SG/458	Repülőtér és pályaudvar
június 2.						15SG/486	Pályaudvar és repülőtér
június 3.	10.43	20 000	6 000	MM 369	Pienaar szds./ Lockhart-Ross hgy.	60PR/469	Pályaudvar (Felhőzet takarta, nem készült fénykép)
június 4.	07.03	31 000	9 300	MM 390	Saundere hgy./ Dapey hgy.	60PR/470	Pályaudvar (Felhőzet takarta, nem készült fénykép)
június 5.	12.22	27 500	8 250	MM 292	Webb hgy./ Hazeldene hgy.	60PR/474	Pályaudvar
június 10.	10.10	26 000	7 800	MM 390	Webb hgy./ Hazeldene hgy.	60PR/485	Pályaudvar (Két kört írt le a felderítő repülőgép a város felett)
június 14.	14.57				Myers szds.	15SG/510	Repülőtér
június 23.	12.10	26 500	7 950	L.R. 480	Reid hgy/ Russens hgy.	60PR/517	Pályaudvar és repülőtér
június 26.	09.25– 09.27 (09.30)				Gordon hgy.	15SG/530	Pályaudvar és repülőtér

2. MELLÉKLET FOLYTATÁSA

Dátum	Felvétel időpontja	Repülési magasság (láb/méter)		Felderítő rep. g. sz.	Pilóta/ Megfigyelő	Bevetés száma	Célpont
július 3.	14.24– 14.25				Bullard hgy.	15SG/549	Pályaudvar, vasúti híd és repülőtér
július 7.	13.45– 13.46				Bullard hgy.	15SG/555	Pályaudvar és repülőtér
július 14.	10.20	26 500	7 950	MM 362	Vanston hgy./ Smith szds.	60PR/557	Pályaudvar (Eredetileg nem volt kijelölt célpont)
július 20.	07.47	28 000	8 400	NS 521	Harley szds./ Cliff hgy.	60PR/578	Pályaudvar
július 26.	09.50– 09.51				Franklin hgy.	15SG/590	Pályaudvar és repülőtér
július 27.				MM 362	Saunders hgy./ Impey hgy.	60PR/605	Pályaudvar (Felhőzet takarta, nem készült fénykép)
augusztus 1.	09.30				Franklin hgy.	15SG/604	Pályaudvar
augusztus 3.	10.25	26 000	7 800	MM 362	Munro szds/ Scott hgy	60PR/619	Pályaudvar (Felhőzet takarta, nem készült fénykép)
augusztus 5.				NS 521	Harley szds./ Cliff hgy.	60PR/630	Repülőtér
augusztus 6.	14.00				Emswiler hgy.	15SG/612	Pályaudvar
augusztus 10.	10.15	28 000	8 400	NS 521	Harley szds./ Harley hgy.	60PR/650	Pályaudvar
augusztus 10.	14.20				Polan hgy.	15SG/624	Pályaudvar
augusztus 13.	08.00– 08.01				Rafferty hgy.	15SG/630	Pályaudvar és repülőtér
augusztus 21.	10.20				Hermiston rep. tiszt	SM/434	Pályaudvar

Dátum	Felvétel időpontja	Repülési magasság (láb/méter)		Felderítő rep. g. sz.	Pilóta/ Megfigyelő	Bevetés száma	Célpont
augusztus 21.	13.50– 13.51				Smith hgy.	15SG/656	Pályaudvar és repülőtér
augusztus 23.	13.43	31 000	9 300	NS 627	Liddel szds./ Scott rep. tiszt	60PR/688	Pályaudvar
augusztus 24.	13.45– 13.47				Dineen hgy.	32S-204	Pályaudvar, vasúti híd és repülőtér
augusztus 25.	10.40	28 000	8 400	NS 521	Brunskill szds./ Maughan- Brown hgy.	60PR/693	Hidak (vasúti híd)
augusztus 25.	14.07– 14.09				Smith hgy.	15SG/667	Pályaudvar és repülőtér
augusztus 28.	10.10	30 000	9 000	MM 366	Stevens hgy./ McKnight hgy.	60PR/705	Pályaudvar
augusztus 28.	13.30– 13.31				Franklin hgy.	15SG/674	Pályaudvar, vasúti híd és repülőtér
augusztus 29.	12.50				Rafferty hgy.	15SG/680	Pályaudvar, vasúti híd és repülőtér
augusztus 30.	12.25				Gordon hgy.	15SG/683	Pályaudvar
augusztus 31.	12.42– 12.45 és 14.30	28 000	8 400	NS 621	Hargrave hgy./ Rees hgy.	60PR/709	Pályaudvar és repülőtér
augusztus 31.	12.45 (?)					P.623	Pályaudvar és vasúti híd
szeptember 1.	12.30– 12.32				Franklin hgy.	15SG/686	Pályaudvar, vasúti híd és repülőtér
szeptember 3.	12.50 k.				Simerly hgy.	15SG/692	Pályaudvar és vasúti híd
szeptember 5.	14.23– 14.24				Smith hgy.	15SG/696	Pályaudvar, vasúti híd és repülőtér

Dátum	Felvétel időpontja	Repülési magasság (láb/méter)		Felderítő rep. g. sz.	Pilóta/Megfigyelő	Bevetés száma	Célpont
szeptember 6.	12.35–12.36				Haug hgy.	32S-253	Pályaudvar és repülőtér
szeptember 14.	12.11–12.15				Boughton hgy.	15SG/713	Pályaudvar, vasúti híd és repülőtér
szeptember 17.	14.05–14.06				Butler hgy.	15SG/718	Pályaudvar és vasúti híd
szeptember 18.	10.40				Tilley hgy./Groome szds.	680/15	Pályaudvar és vasúti híd
szeptember 18.	13.15–13.17				Rafferty hgy.	15SG/723	Pályaudvar és repülőtér
szeptember 20.	15.25–15.29				Butler hgy.	15SG/729	Pályaudvar és vasúti híd
szeptember 28.	13.10	27 000	8 100	NS 644	Kotzenberg szds./Knight rep. tiszt	60PR/759	Vasúti híd

2. MELLÉKLET FOLYTATÁSA

Jelentés			Célpont	Felderítő bevetés	
Jel.	Ikt.	Dátum		Száma	Felhasznált fotók száma
G	85	április 3.	Pályaudvarok; repülőtér	15SG/359	3019–3022; 4023–4024
G	98	április 16.	Pályaudvarok	15SG/383	4012–4013
G	109	április 25.	Pályaudvarok; repülőtér	15SG/398	4050–4052; 4058
G	122	május 5.	Pályaudvarok	15SG/419	3017–3018, 3020
G	147	május 19.	Pályaudvarok; repülőtér	15SG/458	4020–4021, 3021–3022; 3016–3017
G	172	június 2.	Pályaudvarok; repülőtér	15SG/486	3005, 4004–4005; 3002–3003
G	199	június 14.	Repülőtér	15SG/510	4096
G	212	június 26.	Pályaudvarok; repülőtér	15SG/530	3050, 4048; 3049
G	226	július 3.	Pályaudvarok; repülőtér; vasúti híd	15SG/549	4032–4033; 4029–4030, 3030–3031; 4034–4035

3. MELLÉKLET Az 5. Fotófelderítő group 1944-es szegedi bevetéseiről fellelt kiértékelő jelentései (Forrás: Photographic Interpretation Reports 5th Photo Group Part I–II, AFHRA)

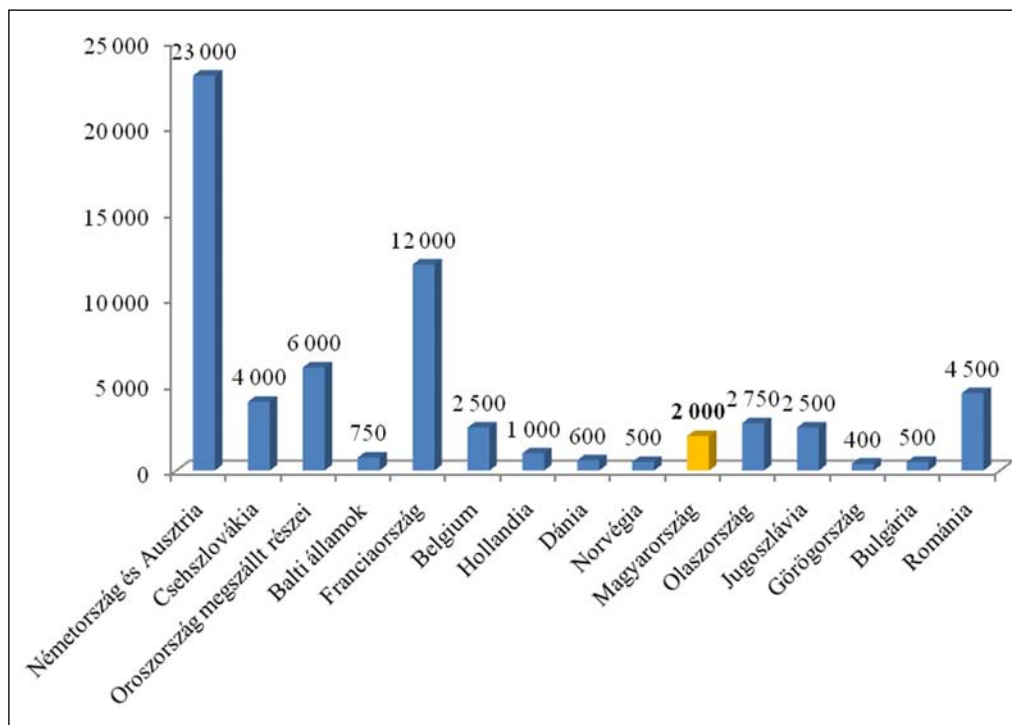
Jelentés			Célpont	Felderítő bevetés	
Jel.	Ikt.	Dátum		Száma	Felhasznált fotók száma
G	233	1944. július 7.	Pályaudvarok; repülőtér	15SG/555	3051, 4050–4053; 4047–4048
G	261	1944. július 26.	Pályaudvarok; repülőtér	15SG/590	4080–4081; 3091–3093
G	270	1944. augusztus 1.	Pályaudvarok	15SG/604	4009
G	277	1944. augusztus 6.	Pályaudvarok	15SG/612	3116–3120
G	288	1944. augusztus 10.	Pályaudvarok	15SG/624	3095–3096, 4094–4095
G	295	1944. augusztus 13.	Pályaudvarok; repülőtér	15SG/630	4005–4010; 3006–3008
G	308	1944. augusztus 21.	Pályaudvarok; repülőtér	15SG/656	3062–3063; 4062–4063
G	317	1944. augusztus 24.	Pályaudvarok; repülőtér; vasúti híd	32S-204	3013, 3016, 4020; 4017; 3020–3021
G	320	1944. augusztus 25.	Pályaudvarok; repülőtér	15SG/667	3012–3013, 4015–4016; 3015–3016
G	329	1944. augusztus 28.	Pályaudvarok; repülőtér; vasúti híd	15SG/674	3037, 4030; 4027, 4029; 4037–4038
G	332	1944. augusztus 29.	Pályaudvarok; vasúti híd	15SG/680	3021–3022; 4017–4018
G	334	1944. augusztus 29.	Repülőtér	15SG/680	4021–4022
G	336	1944. augusztus 30.	Pályaudvarok	15SG/683	3021, 3024
G	338	1944. szeptember 1.	Pályaudvarok, vasúti híd; repülőtér	15SG/686	3015–3016; 3009–3010
G	342	1944. szeptember 3.	Pályaudvarok; vasúti híd	15SG/692	4135–4136; 4132
G	346	1944. szeptember 5.	Pályaudvarok, vasúti híd; repülőtér	15SG/696	4092–4094, 4099; 4101
G	351	1944. szeptember 6.	Pályaudvarok; repülőtér	32S-253	3015–3016, 3020; 4022–4024
G	365	1944. szeptember 14.	Pályaudvarok; repülőtér; vasúti híd	15SG/713	3090; 3087, 4087; 3090, 3092
G	367	1944. szeptember 17.	Pályaudvarok; vasúti híd	15SG/718	4095–4096, 4099, 4102; 4099, 4100
G	371	1944. szeptember 18.	Pályaudvarok; repülőtér	15SG/723	3060–3061, 4058–4061; 3066, 4066
G	377	1944. szeptember 20.	Pályaudvarok; vasúti híd	15SG/729	3138–3140; 3138–3139

Jelentés (D. B.)			Felderítő bevetés		
Ikt. sz.	Dátum	Célpont	Száma	Dátum	Fotók száma
101.	június 5.	Pályaudvar	60PR/474	június 5.	4076–4080
186.	augusztus 21.	Pályaudvar	SM/434	augusztus 21.	3025–3027, 4027–4029
192.	augusztus 25.	Vasúti híd	60PR/693	augusztus 25.	3266–3269
196.	augusztus 28.	Vasúti híd	60PR/705	augusztus 28.	3152–3153
198.	augusztus 31.	Pályaudvarok; vasúti híd	60PR/709; P.623	augusztus 31.	4149–4156; 4035–4040
217.	szeptember 18.	Pályaudvarok; vasúti híd	680/15	szeptember 18.	3098–3100
226. (227.?)	szeptember 28.	Vasúti híd	SA60/759	szeptember 28.	4001–4004

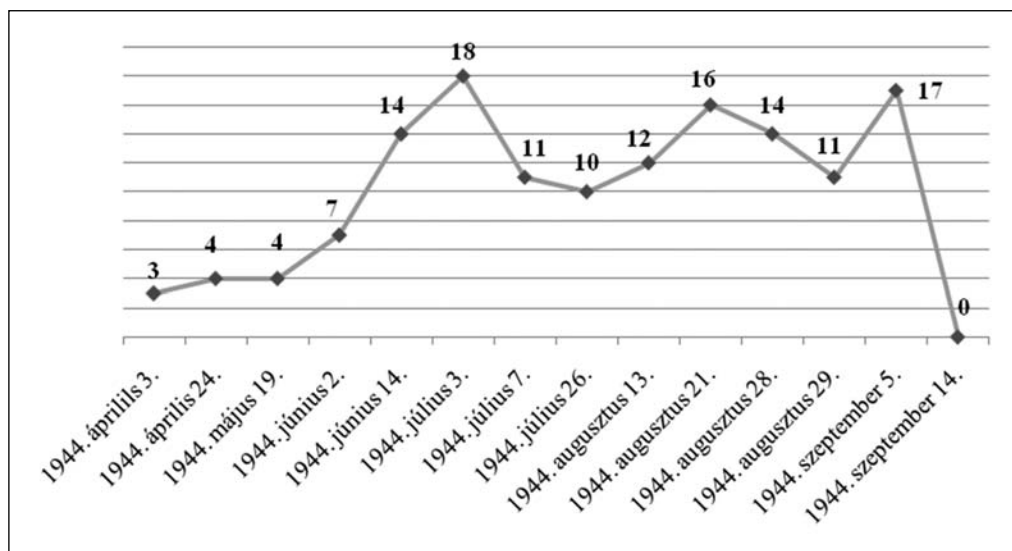
4. MELLÉKLET *Az 1944-es Szeged elleni amerikai légitámadások általános kiértékelő jelentései* (Részletes ismertetésük a későbbiekben megjelentetni kívánt kötetben lesz esedékes.)

Dátum	Vasúti gördülő- anyag száma	Észlelt mozdonyok száma
február 1.	800	15
április 3.	870	5
április 16.	345	3
április 24.	480	nincs észlelés
május 5.	770	11
május 19.	700	10

5. MELLÉKLET *A szegedi vasúti létesítmények légitámadásokat megelőző aktivitása a szövetséges légi-felderítés 1944-es adatai alapján* (Az adatok csak becslést jelentenek! A szerző összesítése)



6. MELLÉKLET A németek által megszállt területen felderített mozdonyok becsült száma száma 1944 májusában. A grafikon adatai ugyan becsléseken alapulnak, azonban az általános kép tekintetében fontos adatot nyújtanak. (Forrás: Estimated Disposition of Railway Locomotives in Axis Europe, 1944. május 22., AFHRA)



7. MELLÉKLET A szegedi repülőtéren megfigyelt repülőgépek darabszáma

Dátum	Jelentés sz.	Összes repülőgép (db)	Aktivitás
április 3.	G 85 No. 1820.	3	Kis aktivitás, csak a repülőtér északi végében látható 3 kisgép.
április 24.	G 109	4	2 db W.34, 2 db Fi-156
május 19.	G 147	4	1 db He-111, 3 db W.34
június 2.	G 172	7	6db W.34, 1 db Hs-129
június 14.	G 199	14	7 db FW-58, 6 db W.34, 1 db közepes méretű repülőgép
június 26.	G 212	8	Csak részlegesen fotózták! 4 db FW-58, 3 db W.34, 1 db valószínűleg Hs-129
július 3.	G 226	18	7 db FW-58, 8 db W.34, 1 db valószínűleg Hs-129, 1 db kisgép, 1 db biplán
július 7.	G 233	11	4 db FW-58, 6 db W.34, 1 db kisgép
július 26.	G 261	10	1 db FW-58, 6 db W.34, 1 db Hs-129, 1 db kisgép, 1 db biplán
augusztus 13.	G 295	12	6 db FW-58, 6 db W.34
augusztus 21.	G 308	16	8 db FW-58, 7 db W.34, 1 db biplán
augusztus 24.	G 317	10	Csak részlegesen fotózták! 5 db FW-58, 5 db W.34
augusztus 25.	G 320	2	Csak részlegesen fotózták! 2 db FW-58
augusztus 28.	G 329	14	6 db FW-58, 7 db W.34, 1 db Fi-156
augusztus 29.	G 334	11	8 db FW-58, 2 db W.34, 1 db biplán
szeptember 1.	G 338	4	3 db FW-58, 1 db W.34
szeptember 5.	G 346	17	8 db FW-58, 9 db W.34
szeptember 6.	G 351	17	8 db FW-58, 9 db W.34
szeptember 14.	G 365	0	Nincs aktivitás
szeptember 18.	G 371	0	Nincs aktivitás

8. MELLÉKLET *A szegedi repülőtér 1944-es aktivitása a szövetséges légifelderítés adatai alapján*
(A szerző összesítése)

Repülőtér	Dátum	Összes repülőgép (db)
Budaörs	július 24.	6
Vecsés (Ferihegy)	július 14.	9
Győr	július 26.	19
Kaposvár	július 21.	8
Seregélyes	július 18.	150
Szombathely	július 15.	46
Tapolca	július 20.	8
Veszprém Észak	július 26.	230

9. MELLÉKLET *Magyar repülőterek aktivitása 1944. július végén* (Forrás: Photo Reconnaissance of Enemy S/E & T/E Fighter types, Appendix to Intops No. 371, AFHRA)

FÜGGELÉK

A szövetséges légierők által használt mértékegységek

1 mérföld/óra (mph) = 1,6 km/h

1 láb (foot) = 0,3 m

1 font (lbs) = 0,4536 kg

1 könnyű tonna (short ton) = 0,907 metrikus tonna

1 yard = 0,91 m

A tanulmányban előforduló repülőgép típusok

Mosquito MK. IX.

Focke-Wulf FW-58 Weihe

Junkers W.34

Henschel Hs-129

Fieseler Fi-156 Storch

A szövetséges (amerikai) légierők egységei

MAAF Mediterranean Allied Air Force (Földközi-tengeri Szövetséges Légierő)

Squadron Repülőszázad

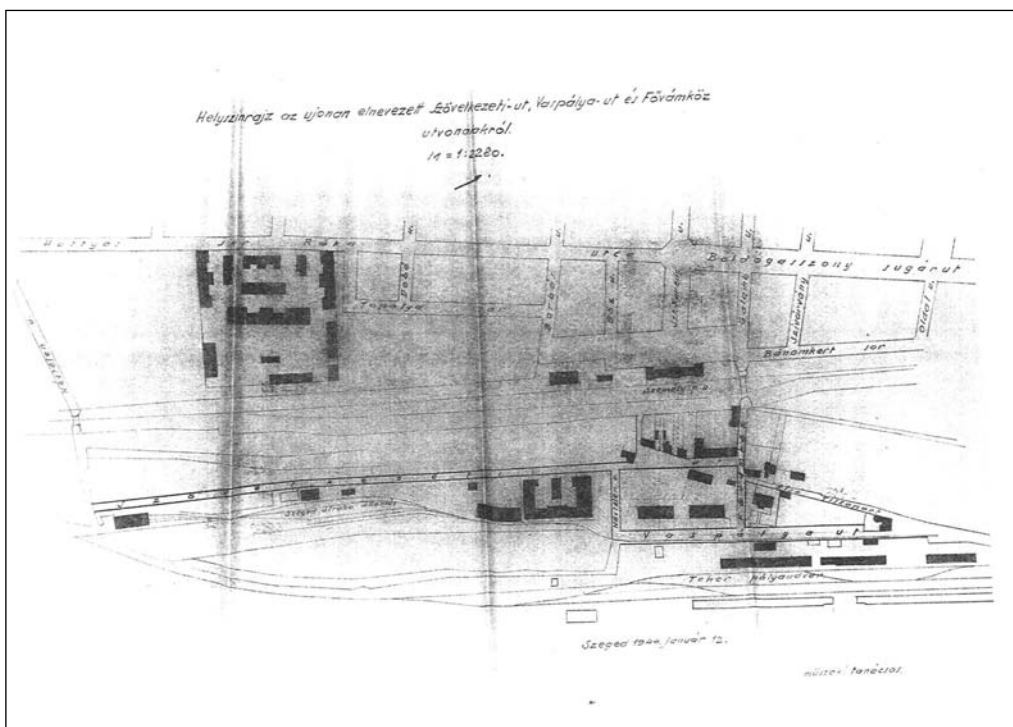
SAAF South African Air Force (Dél-afrikai Légierő)

RAF Royal Air Force (a brit Királyi Légierő)

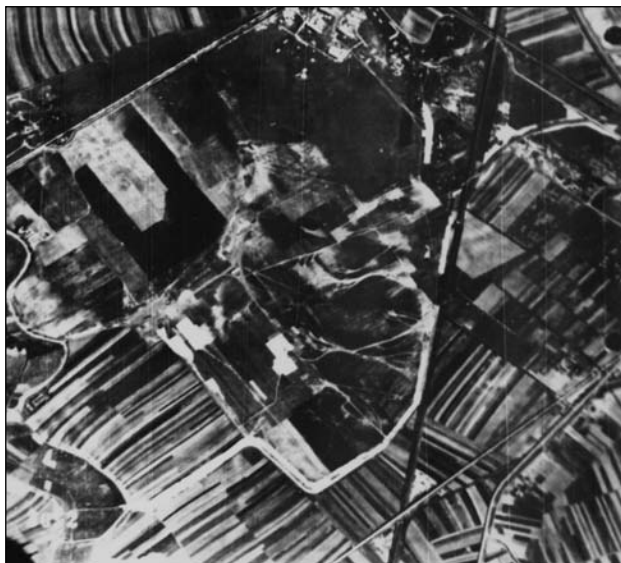
<i>15th Air Force</i>	A 15. Légi Hadsereg az Amerikai Egyesült Államok Légieréjének magasabb szervezeti és vezénylési egysége. Az amerikai 15. Légi Hadsereg öt bombázó wingből állt fel, amely 21 bombázó groupra tagozódott, emellett hét vadászrepülő group tartozott hozzá.
<i>Bomb Wing</i>	Ezred méretű, általában 3-4 Bomb Groupból álló bombázó repülő egység.
<i>Bomb Group</i>	Osztály méretű, általában négy bombázó századból álló repülő alakulat.

A tanulmányban előforduló idegen katonai rangok rövidítésjegyzéke

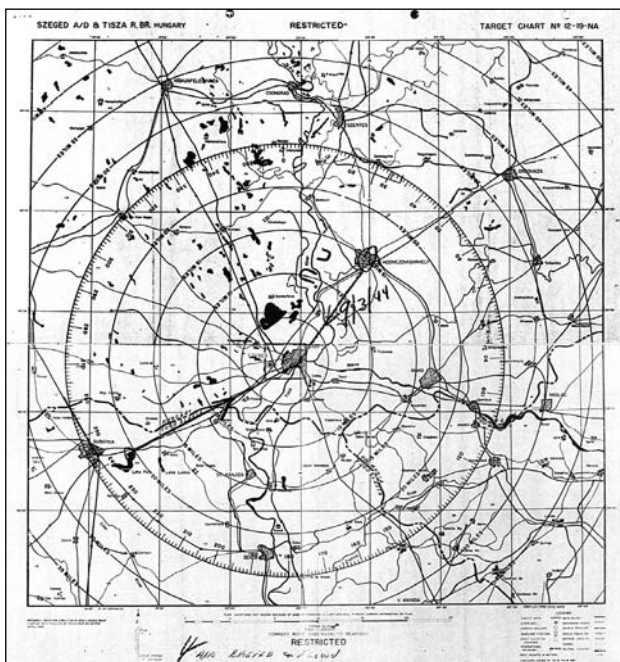
<i>hgy.</i>	hadnagy (Lt./Lieutenant)
<i>szds.</i>	százados (Capt./Captain)
<i>F/O</i>	repülőztiszt (Flying Officer)



KÉP 1 Helyszínrajz (Kelt: 1944. január 12.) a szegedi pályaudvar környékéről (Forrás: MNL-CSML Szeged Város Mérnöki Hivatalának iratai)



KÉP 2 Az amerikai 15. század 1944. július 26-án 09.45-kor készített (a kiértékelő jelentésben 09.50–09.51h szerepel) felderítő fotója a szegedi repülőtérrel (Forrás: MAAF Intelligence File No. 4390 Airfields-Hungary, AFHRA)



KÉP 3 A Szegedről készült 12-19-NA számú céltérkép 1 : 250 000 méretarányú térképszelvénye, belerajzolva az 1944. szeptember 3-i légitámadás berepülési útvonalát (Forrás: AFHRA)

I. SZ. DOKUMENTUM

Cím: C. 687. sz. részletes kiértékelő jelentés

Levéltári jelzet: Az MAAF 3190. számú hírszerzési aktája, SZEGED-BH 78, AFHRA

Kivonatos ismertető: A Földközi-tengeri Szövetséges Fotófelderítési Wing 1944. április 5. napján kelt C. 687. sz. részletes kiértékelő jelentése⁵⁹ a szegedi repülőtérről. A fotókat (3075, 3076, 3077.) a 60. Dél-afrikai század készítette a 60 PR/284 sz. bevetésén, 1944. április 3-án. A kiértékeléshez a 3076. fotó 1 : 16 200 (FL 20") méretarányú nagyítását használták fel.

(...)

Utolsó részletes jelentés: C. 511 (60 PR/160. 1944. január 27.)⁶⁰

Térképpreferencia: G.S.G.S. 4396 (Jugoszlávia 1 : 100 000) 22. szelvény

a. KOORDINÁTÁK: 46°15'10" É/ 20°06'15"K **RÁCSHÁLÓ REFERENCIA:** 155784

b. LÉTESÍTMÉNYEK:

- (i) **Lőszerek:** 3 egységből álló raktár, nehéztüzérség védelemmel – valószínűleg a lőszer miatt, 3/4 mérföldre NY–DNY-ra.
- (ii) **Hangárok és műhelyek:** nem haladtak a nagy hangár építésével – amelynek helyszínéről már korábban jelentést kaptunk.
- (iii) **Szállás:** csak minimális előhaladás történt – ha egyáltalán történt előrehaladás – az új barakk blokkok építésénél,

c. AKTIVITÁS:

- (i) **Légi:** 3 duplafedelű kisgép látható az északi szélénél
- (ii) **Földi:** egy új belvíz elvezető csatorna épül 3/4 mérföldnyire DNY-ra, valószínűleg a landolási terület kibővítésének előkészületeként (...)

2. SZ. DOKUMENTUM

Cím: A Földközi-tengeri Szövetséges Légierő 1944. június 3. napján kelt Célpont Információs Adatlapja⁶¹ a szegedi vasúti célpontokról

Levéltári jelzet: Az MAAF 3168. számú hírszerzési aktája, SZEGED-BH 38, AFHRA

Kivonatos ismertető: Ez a legteljesebb összefoglaló, amely a szegedi vasúti objektumokról készült. Bevezetésével az összes korábbi hasonló hírszerzési iratanyag érvényét veszítette.

(...)

LEÍRÁS: A cél 3 különálló célpontból áll össze:

- A. A vasúti csomópont**
- B. A Rendező pályudvar, a főpu. és a dokkterület**
- C. A vasúti híd a Tiszán,**

⁵⁹ Mediterranean Allied Photo Reconnaissance Wing Detailed Interpretation Report No. C.687. 5th April 1944.

⁶⁰ Ez a jelentés sajnos ismeretlen számomra.

⁶¹ Target Information Sheet.

amelyek a Tisza folyó nyugati partján helyezkednek el, 100 mérföldnyire délre, dél-keletre Budapesttől. Ezen a ponton a folyó, amely nagyjából északról délre folyik, északkeletről közelíti meg a várost, majd nyugatnak fordul és éles kanyarral dél felé veszi az irányt. A város, amely szimmetrikus félkör alakban terül el, éppen a folyó fordulópontjánál helyezkedik el. A vasúti csomópont (A) a város délnyugati oldalánál található, a (B) célpont délen van. Az (A) célpont körül nincs lakott/kiépített terület, azonban (B) célpont északi és északnyugati oldalról szomszédos a déli külvárosi, ritkásan beépített területekkel. (C) célpont közel van a városközpontozhoz.

(ii.) (A) célpont: A vasúti csomópont azért jelentős, mert a Budapesttől Romániába és Jugoszláviába tartó fő vasútvonalak egyikén helyezkedik el. Ez a vonal Szegedet észak–északnyugat felől közelíti meg az (A) célponton keresztül. A várostól délkeletre a vasútvonal háromfelé válik és Arad (BR 32), Temesvár (BR 33) és Belgrád (BY 53) felé halad tovább. Az (A) célpontnál a vasútvonalat a Nagyváradról – Oradea – (BR 55) Szabadkára (BY 86) tartó vonal keresztezi, ahol kapcsolódási pontok vannak dél felé Jugoszláviába és kelet felé, Ausztriába és Németországba. Ez az egyetlen – északkelet/délnyugati – út, Magyarországon, amely nem halad át Budapesten.

(B) célpont, amelyen keresztülhalad a Budapest–Arad vasútvonal, egy kis rendezőpályaudvar is magában foglal, amely a (B) célpont nyugati részének nagy részét teszi ki. Befogadóképessége nem ismert. A rendezőpályaudvartól keletre a célterület északnak fordul, itt található a fő személypályaudvar, az árudepók és a folyómenti iparvágányok.

(C) célpont: A vasúti híd egyike a Tiszán átívelő kevés vasúti hidaknak, a Budapestről Aradra és Temesvárra tartó teljes vasúti forgalom ezen a hídon tud átjutni a folyón. Ebből kifolyólag létfontosságú Németország és a román front közötti összekapcsolódás során. A híd duplavágányos, habár a Budapest–Szeged vonal egyvágányos.

A kapcsolódó célpontok listáját lásd a *További információk* bekezdésben.

(iii) A célkomplexum összességében boltív⁶² alakú (lásd S. 263/4-es ábra), a boltív szárai északra néznek, a fő tengely pedig É–D irányú. A terület hossza kb 6000 yard, az (A) és (C) célpontok közötti távolság kb. 3500 yard. Az (A) célpont X alakú, és egy kb 2000 × 1250 yardnyi területet foglal el. B célpont 5000 yard hosszú és kb 400 yard széles a legszélesebb pontján. Fő jellegzetességei a szétválogató-iparvágányok (1), a mozdony sín (4) a rendezőpályaudvar déli oldalán és az árudepók (6), valamint a folyómenti iparvágányok (9).

A (C) célpont, a Tisza-híd, 8 lyukú acélboltíves duplavágányú, kb 550 yard hosszú híd. A híd kő, vagy betonpillérekre nyugszik és nyugatról, azaz a város irányából egy téglaviaducton át lehet rá felhajtani, keletről pedig a folyóparti védőtöltésről lehet megközelíteni. (lásd az S. 263/1 és /2 ábrákat) A célterületen, illetve annak közelében számos tényező akadályozza az alacsony magasságból történő támadást. (...)⁶³

Léggömb védelmet⁶⁴ nem jelentettek.

A legfőbb tájékoztatósi pont a Tisza folyó, amely nagyjából északról délre folyik, a célpont közelében azonban északkelet–délnyugati irányban. A várostól 5–7 mérföldnyire Észak–Északnyugatra egy mintegy 2 × 3 mérföld kiterjedésű vízzel borított terület található, továbbá kisebb vízfoltok is vannak a közelében.

⁶² Az eredeti szövegben: arc.

⁶³ Itt részletesen ismertették a magaslati akadályokat (templomtornyok, gyárkémények stb.).

⁶⁴ Ballon barrage.

LÉTFONTOSSÁGÚ RÉSZEK: A különböző célpontoknál a célzási pontokra vonatkozó instrukciókat általában a bevetési parancsok⁶⁵ tartalmazzák, de az alábbiakban közreadott megjegyzések a tájékozódást segítik. A rendezőpályaudvarok elleni támadások során fő cél a mozdonykoncentrációk, a gördülőanyag és a raktárak átmeneti megsemmisítése, így ezen támadások taktikai⁶⁶ jellegűek. Ezeknek a koncentrációknak a pontos elhelyezkedését az utolsó pillanatban megszerzett hírszerzési adatok és a fényképes felderítés adja meg, amelyek automatikusan kijelölik a célzási pontot. Azonban valószínű, hogy ez a pont valahol a szétválogató iparvágányoknál lesz. (lásd az S. 263/4 sz. ábrán) Másrészt a kitűzött cél a rendezőpályaudvar, mint stratégiai célpontnak az immobilizálása is lehet, úgy, hogy elpusztítjuk a különböző kezelő létesítményeket, és ha ez így történne meg, akkor a következő létfonosságú részekre irányíthatjuk figyelmünket: (az azonosító számok az S. 263/4-es sz. ábrára vonatkoznak):

- (1) A szétválogató iparvágányok (1) és különösképpen a szétváló vágányok az 1b bejáratnál, valamint az összetartó vágányok az 1a kijáratnál.
- (2) A mozdonyszín (4)
- (3) A folyómenti iparvágányok (9), főként a szétváló csomópont (12) és az összetartó csomópont (11), valamint a vasúti híd (8).

Az (A) célpontnál a célzási pont a vasútvonalak kereszteződése a Budapest–Szeged–Nagyvárad Szabadka vonalaknak. (0034, 078V az S. 263/4 ábrán)

A (C) célpont esetében a célzási pont a vasúti híd közepső, folyó felett elhelyezkedő lyuka legyen (1194, 061V az S. 263/4 ábrán)

ELTERELÉS: (...) ⁶⁷

ÁLCÁZÁS: ⁶⁸ A legfrissebb, 1944. február 1-i fotók alapján nem látható álcázás vagy füstfejlesztő. ⁶⁹

TOVÁBBI INFORMÁCIÓK: Kapcsolódó közlekedési célpontok:

MŰVELETI JELZÉS ⁷⁰	NÉV	MEGJEGYZÉS
BH 5	BUDAPEST (Ferencváros)	Alternatív pályaudvar, amely a fővonalon bonyolít le a forgalmat Bécsbe és vissza.
BH 90	BUDAPEST (Rákos)	Alternatív pályaudvar, amely Bécsből Komáromon és Pozsonyon keresztül folytat le a forgalmat.
BH 42	SZOLNOK	Alternatív pályaudvarok a Budapest–Románia forgalomra.
BH 55	ORADEA	
BR 32	ARAD	Alternatív pályaudvarok a Budapest–Románia és Budapest–Belgrád forgalom lebonyolítására
BR 33	TIMISOARA	
BY 86	SUBOTICA	Alternatív pályaudvar a Budapest–Belgrád közti forgalom lebonyolítására

⁶⁵ Operation Order.

⁶⁶ Activity Target.

⁶⁷ Nincs érdemleges adat.

⁶⁸ Camouflage.

⁶⁹ Smoke screen.

⁷⁰ A magyarázatához lásd: OLÁH 2018. 152.

Ezt a célpontot a 12-19-NA sz. MAAF céltérkép is tartalmazza.⁷¹

ILLUSZTRÁCIÓK⁷²

S. 263/1 – C célpont nézete ÉK felé

S. 163/2 – C célpont nézete DK felé nézve

S. 263/3 – 1 : 32 000 méretarányú vertikális légi fotó/térkép, amely a célterületet és környezetét is lefedi.

S. 263/4 – 1 : 12 000 méretarányú vertikális légifotó/térkép a célterületről.

⁷¹ A céltérkép (Target Chart) magyarázatához lásd: OLÁH 2017. 171. A Szegedről készített 12-19-NA jelű céltérkép fotóanyagát, fotómozaikját az 1944. április 3-i felderítő bevetés szolgáltatta, a jelkulcsot a H(c) 225, a C 511, valamint a C 687 számú kiértékelő jelentések alapján készítették el, a képi mellékletei és térképanyaga az S-263 A-B-C (1-2-3), valamint az S-6053 jelű szelvény voltak. A térképszelvény általános 1941-es mágneses típusú volt (Standard 1941 Magnetic Type), a nyomatot 1944. április 24-én készítették el. Ezek a mellékletek többségükben a támadások irat-anyagaiban fekszenek el, a Célpont Információs Adatlaponál nem találtam rájuk.

⁷² Az illusztrációk nagy része sajnos nem került elő.