

KÖZLEMÉNYEK

OLÁH ANDRÁS PÁL

A SZOLNOKI VASÚTI HÍD ELLENI, 1944. SZEPTEMBER 5-I AMERIKAI LÉGITÁMADÁS

Előszó

Magyarország 1944. március 19-i német megszállásával tragikus fejezet kezdődött az ország háborús történetében. Az 1944. április 3-i első szövetséges légitámadás nyitó momentuma lett az ország elleni kiterjedt légi háborúnak, az Európában ritkaságnak tekinthető békés hátszország hadszíntérré vált.

A szovjetek az 1944. június 23-24-én megindított „Bagratyion” hadművelet eredményeként augusztus 20-án átlépték a román határt és Iași-Kisinyov térségében áttörték az arcvonalat. Románia ennek hatására augusztus 23-án fegyverszünetet kötött, és hadat üzent egykori fegyvertársának, a német birodalomnak. A román események alapvetően megváltoztatták a térségben a stratégiai helyzetet. Augusztus végére, szeptember elejére a szövetséges légierők kiemelt feladata lett a Romániából pánikszerűen evakuáló német csapatok sorozatos támadásokkal való akadályozása, ebből adódóan a magyar vasúti gócpontok, rendező pályaudvarok és vasúti hidak rombolása.¹

A szolnoki rendező pályaudvar és a város melletti, 393m hosszúságú vasúti híd a kelet-nyugati irányú német csapatmozgatások szempontjából életbevágóan fontos volt, a szövetségesek a nyár folyamán emiatt folyamatosan támadták mindkét objektumot. A megváltozott fronthelyzetet követően a hidat először 1944. augusztus 28-án támadta nagyobb kötelék, a dél-olaszországi Foggia-Bari térségbe települt 15. amerikai légi hadsereg (15th Army Air Force, a továbbiakban 15. AAF) 83 B-24 Liberator típusú bombázó repülőgépe (*J. kép, l. a következő oldalon*). A ledobott 175 tonna (193 short ton) bomba az amerikaiak megfigyelése szerint a híd pilléreit több helyen eltalálta és a hídon átfutó vasútvonalat a híd mellett több helyen elvágta.² Több közvetlen találat következtében a hídon átfutó sínpálya egyike valóban súlyosan megrongálódott, az ártéri nyílások egyikének főtartója megrogyott. A támadás eredményeiről a helyszínrre vezényelt honvéd vasútépítő század parancsnoka jóval szemléletesebb tudósítást adott:

„A Tisza hídon [...] több súlyos sérülés keletkezett. Minket küldtek ki először a károk észrevételezésére, majd a károk helyreállítására. Akkor a nagy mederszerkezet, tehát a kb. kétszer 100 méter nyílású híd kapott egypár találatot. Ezt a vasúti Hídosztály, illetve a MÁVAG mozgó szerelvénye kezdte javítgatni. Nekünk [...] az lett volna a feladatunk, hogy mivel az ártéri nyílások egyikének a főtartója [...] megrogyott, emeljük meg.

¹ *Pataki Iván – Rozsos László – Sárhida Gyula: Légiháború Magyarország felett 2. k. (a továbbiakban: Légiháború 2.), Budapest, 1992. 169.o.*

² Air Force Historical Research Agency (AFHRA) A6476/1268. mikrofilm 653. o.



1. kép. Célfotó az augusztus 28-i támadásról (www.461st.com)

Vágjuk le a sérült véget és egy ideiglenes tartórészt rakjunk bele. A munkát azzal kezdtük, hogy ennek a kb. egy méterre megrogyott szerkezetnek a megemelésére egy talpfamáglyát raktunk [...].³ A javítások során a MÁV pályafenntartói a hídon, pályaelágazást létrehozva, sínátkötést készítettek, úgy, hogy a Szajol felől jövő bal vágányt az épségben maradt jobb vágányra kötötték át. A vasúti forgalom így lassabban és körülményesebben, de továbbra is működött.⁴

³ Lovas Gyula: Magyar vasutak a második világháború éveiben, Budapest, 1996. (a továbbiakban: Lovas) 316.o.

⁴ Lovas 317. o.

A szövetséges katonai vezetők az eredményt nem tartották kielégítőnek, ezért szeptember 1-jén újabb támadó hullám szórta halálos terhét a hídra: 56 B-24 Liberator (52 P-51 Mustang vadászrepülőgép oltalmazásával) 116 tonna (129 short ton) bombát oldott a cél felett. A megfigyelők szerint a bombák koncentráltan a híd körül robbantak, a vasúti síneket pedig több helyen szétrombolták.⁵ A hídon a sínátkötéssel keletkezett pályaelágazáshoz kirendelt forgalmi szolgálattelvő, Nagy József, a támadás alatt, szerencséjére, nem tartózkodott a szolgálati helyén. A riadó lefújása után a hídhoz visszagyalogolva vette tudomásul, hogy „[...] a Tisza híd egyik vágánya három helyen be van szakadva, a sínek tartották csak a talpfákat.”⁶ A honvéd vasútépítő századot ezután elvezényelték, mivel a támadásban a felszerelésük használhatatlan lett:

„A találatok nyomán az alátámasztó szerkezet teljesen lezuhant, le is vált a híd egyik főtartója a keresztköteésekről és kereszttartókról és oldalt kifeküdt. Az általunk készített máglya talpfáiból gyufaszálak lettek, a felrakott hidraulikus emelők pedig a földbe fúródva mentek tönkre.”⁷

A híd egyik vasúti vágánya ugyan végleg használhatatlanná vált, további korlátozóakkal azonban a kulcsfontosságú objektum mégis forgalomban maradt. A mozdonyok a hídig tolták a kocsikat, majd drótkötelekkel vontatták át azokat a túlpartra.⁸

1944. szeptember 3-án 10 óra 55 perckor 54 Liberator újabb támadást hajtott végre a híd ellen, és 128,8 t bombát dobott a célra (az amerikai légierők céllistái között a híd szajoli vasúti hídként szerepelt).⁹

Nathan F. Twining vezérőrnagy a 15. AAF parancsnoka ezt sem tartotta elegendőnek, ezért 1944. szeptember 4-i, titkosított távirati parancsában utasította a 304. Bomb Winget¹⁰ a híd lerombolására.

A szeptember 5-i légitámadás

Twining szeptember 4-i parancsa kijelölte a másnapi támadás menetét.¹¹ Ezek szerint a 15. AAF mind az öt Bomb Wingje bevetésre került, többségükben magyar vasúti célokat támadtak. A légi hadsereg mellé vezényelt, éjszakai bombatámadásokra specializálódott brit 205. Bomb Group szeptember 4–5-e éjjelén Ravenna rendező pályaudvarát támadta.

Az öt BW három támadó oszlopban hatolt be az ellenséges légtérbe. A bal oldali (nyugati) oszlopot az 5. Bomb Wing hat Bomb Groupja és az 55. Bomb Wing három Bomb Groupja alkotta. Az 5. Bomb Wingnek két Combat Wingben (3–3 Bomb Group) 10.30-kor a budapesti északi és déli vasúti hidakat, az 55. Bomb Wing 3 Bomb Groupjának (464., 460., 485. Bomb Group) 4650–4920–5220 m (15 500–16 400–17 400 láb) magasságban tagozódva 10.45-kor a szobi vasúti hidat kellett lerombolnia.¹²

⁵ AFHRA A6476/1268. 649. o.

⁶ Lovas 318. o.

⁷ Uo. 318. o.

⁸ Uo. 320. o.

⁹ Légiháború 2. 184–185. o. és AFHRA A6476/1268. 647. o.

¹⁰ Az angol kifejezések magyarozatát l. a közlemény végén.

¹¹ AFHRA A6476/1268. 442–443. o. és 454–455. o.

¹² Uo. 241–243. o. (55th BW Operation Order No.170.)

A két Bomb Wingnek a 306. Fighter Wing adta a biztosító kíséretet. Az 5. Bomb Winget a 332. Fighter Groupnak 10.00-kor, az 55. Bomb Winget a 325. Fighter Groupnak 10.09-kor kellett szorosan közrefognia, az 52. Fighter Group pedig, mindkét Bomb Wing számára, nagy magasságból biztosított lazább, offenzív fedezetet.¹³

A jobb oldali (keleti) oszlopot a 47. Bomb Wingnek és a 49. Bomb Wingnek kellett volna biztosítania 3–3 Bomb Winggel. A 47. Bomb Wingnek a nagyváradi rendezőn várakozó vasúti gördülőanyagot (vasúti kocsik) kellett volna szétvernie, de a parancsot megváltoztatták, így Ferrara vasúti hídját 10.00-kor a 82. Fighter Group három századának kíséretében 3 helyett 4 Bomb Group (a 450., 449., 98. és 376.) támadta, közepes eredménnyel.¹⁴ A 49. Bomb Wingnek (451., 461. és 484. Bomb Group) 09.54-kor 6 600–6 900–7 200 m (22 000–23 000–24 000 láb) magasságból a Belgrád alatt, a Duna torkolatától kb. 4,8 km-re (3 mérföld) épült, a Száván átívelő kettős vasúti hidat kellett lerombolnia. Védőkíséretet nem kapott.¹⁵

A középső oszlopot a 304. Bomb Wing alkotta. Parancsnokának, Fay R. Upthegrove dandártábornok szeptember 4-én 17.30-kor kiadott 233. számú bevetési parancsa értelmében¹⁶ három Bomb Groupnak 30–30 repülőgéppel Szolnok vasúti hídját, vagy, ha az nem volna lehetséges, másodlagos célként Szabadka rendező pályaudvarát kellett elpusztítania. Jelentősebb légvédelemre és vadásztámadásra egyik célkörzetben sem számítottak.

A 304. Bomb Wingben négy Bomb Group állt hadrendben (B-24-es Liberator repülőgépekkel), ezek közül a 454. Bomb Group nem vett részt a támadásban, így a támadó csapatot a 459. Bomb Group vezette, ezt követte a 456. Bomb Group, majd a sort a 455. Bomb Group zárta a szokásos, ún. Bomberpulk Combat Box harcrendben. Ezen a napon a Wing a 120., a 459. Bomb Group a 106., a 456. Bomb Group a 108., a 455. Bomb Group a 111. bevetését teljesítette.¹⁷ (1. kép, 72. o.)

A kijelölt útvonal a következő volt: felszállás után, 07.54-kor, a kötelék Cerignola fölé rendeződött össze a város tengerszint feletti magasságától 1500 m-rel (5 000 láb) magasabban, majd a kulcsponthoz (Gruj 42° 41' É / 17° 45' K) repült, ahova 08.42-kor kellett megérkeznie 3600 m (12 000 láb) magasságban. Onnan az 1. fordulási ponthoz (Drinjica 44° 18' É / 19° 09' K), majd a 2. fordulási ponthoz (Szabadka 46° 06' É / 19° 40' K) repültek, és behatoltak az ország akkori légterébe. Ezután valószínűleg az ellenőrzési ponthoz, Kiskunmajsza fölé (46° 29' É / 19° 43' K) haladtak tovább, végül az indítási ponthoz, ahonnan a célzáshoz szükséges rárepülés kezdődött (indítási pont: Tiszaföldvár 46° 59' É / 20° 14' K), majd tovább 4°-os tengellyel a tengerszint feletti 93,3 m (311 láb) magas célra repültek. A bombaoldást 10.25-kor kellett megkezdeni. Oldás után, éles jobbfordulóval kitérve, a felvezető útvonallal ellenkező irányban kellett visszatérniük a bázisra. Az úton Sid légvédelmi körzetét (45° 07' É / 19° 15' K) 12 km-rel (8 mérföld) el kellett kerülniük. A navigálást útkeresők (Pathfinder) nem segítették, a köteléknek egyedül kellett boldogulnia.

¹³ AFHRA A6476/1268. 311. o. (XVth Fighter Command Operation Order No.193.)

¹⁴ Uo. 336. és 287. o.

¹⁵ Uo. 311. o.

¹⁶ Uo. 247–248. o. (304th BW Operation Order No.233) és 244. o. (55th BW Intelligence Annex No.170.)

¹⁷ AFHRA A6476/1268. 411. o. (304th BW Mission Report, 5 September 1944.)

A repülőgépek 1000 fontos, nagy rombolóerejű, ún. RDX rombolóbombát vittek magukkal 0,1 másodperces orrgyújtóval, fenékgyújtó nélkül, minimálisra állított időzítővel. A rádióforgalmazásra a „VHF B” csatornát használták. A Bomb Wing vezérgépének hívószava a „Button” volt, a 459. Bomb Group a „Roastlamb 1”, a 456. Bomb Group a „Roastlamb 2”, a 455. Bomb Group a „Roastlamb 3”, a kísérő vadászok a „Butler” jelzőre hallgattak, a kíséretet a „Carson”-nal hívhatták vissza.¹⁸

1944. szeptember 5-én a reggeli órákban a személyzet rutinszerű eligazítását követően a támadásban részt vevő három Group, összesen 95 repülőgép, 07.00–07.10 között emelkedett a földtől, majd, a szükséges magasságot gyűjtve, átlagos 272 km/h (170 mérföld/óra) sebességgel a találkozási pont felé haladt. A 459. és a 456. Bomb Group 32, a 455. 31db gépet küldött a bevetésre, a 455. Bomb Group egy gépe azonban felszállás után, motorhiba következtében, azonnal visszafordult, így Cerignola fölül összesen 94 gép kanyarodott rá a kurzusra, a kulcspont felé, ahova 08.42-kor kellett megérkezniük.¹⁹

A bombázókat az 1. Fighter Group P-38-as Lightning vadászgépeinek kellett erős védelemmel ellátniuk. A kísérőknek a 45° 15' É / 19° 24' K koordinátákon (Vinkovci térségében) 09.38-kor kellett közrefogniuk a bombázókat 6 000 m-en (20 000 láb). A Group 29db vadászgépe 07.57-kor startolt el Salsola repülőbázisáról, 3 gép azonban műszaki okok miatt azonnal visszafordult. A sűrű bevetések miatt akkoriban az is gyakran előfordult, hogy a pilóta a leterheltség miatt rosszul lett a levegőben. A vadászok alakzatát a 71. Fighter Squadron vezette Armstrong hadnagy parancsnokságával, aki egyben a Fighter Group parancsnoka is volt a bevetésen. Jobbról és balról a hátvédfedezettel egy síkban repült a 94. Fighter Squadron Fairhurst hadnagy vezetésével és a 27. Fighter Squadron Lang hadnagy vezetésével. A kíséret a találkozási pontot a tervezettnél később, 09.45-kor érte el, ahol nyoma sem volt a Liberátoroknak. Pár percig északnak repültek, majd 180°-os fordulatot vettek délnek és végre megpillantották az impozáns, rendezett alakzatban úszó „banáncsónakokat” (a B-24-es közkedvelt gúnyneve). A bombázók már a berepülési és bombázási magasságban haladtak, azaz a 459. Bomb Group 5 370–5 880 m (17 900–19 600 láb), a 456. Bomb Group 6 150–6 480 m (20 500–21 600 láb), a 455. Bomb Group 6 300–6 840 m (21 000–22 800 láb) magasságban, tartva a 272 km/h sebességet. A két alakzat végül 10.00-kor találkozott össze a 46° 00' É / 19° 35' K koordinátákon (Mohácstól keletre). A vadászok külön, zárt köteléket alkottak a bombázók felett és mögött, 7 200–7 500 m (24–25 000 láb) magasságban, 304 km/h (190 mérföld/óra) sebességgel cirkálva.²⁰ Az időjárás végig tiszta volt, kivéve a jugoszláv hegyvidéket, amit 3600 m magasságig sűrű felhőzet takart. Szolnok felett kb. 24 km-es volt a látótávolság.²¹

Sem a berepülés, sem a visszaút nem bővelkedett eseményekben. Az élen repülő 459. Bomb Group hajózoí Szabadka rendező pályaudvarán 250 vagon,²² illetve egy repülőtérn (46° 59' É / 20° 15' K, valószínűleg Kecskemét) 50db azonosítatlan repülőgépet észleltek.

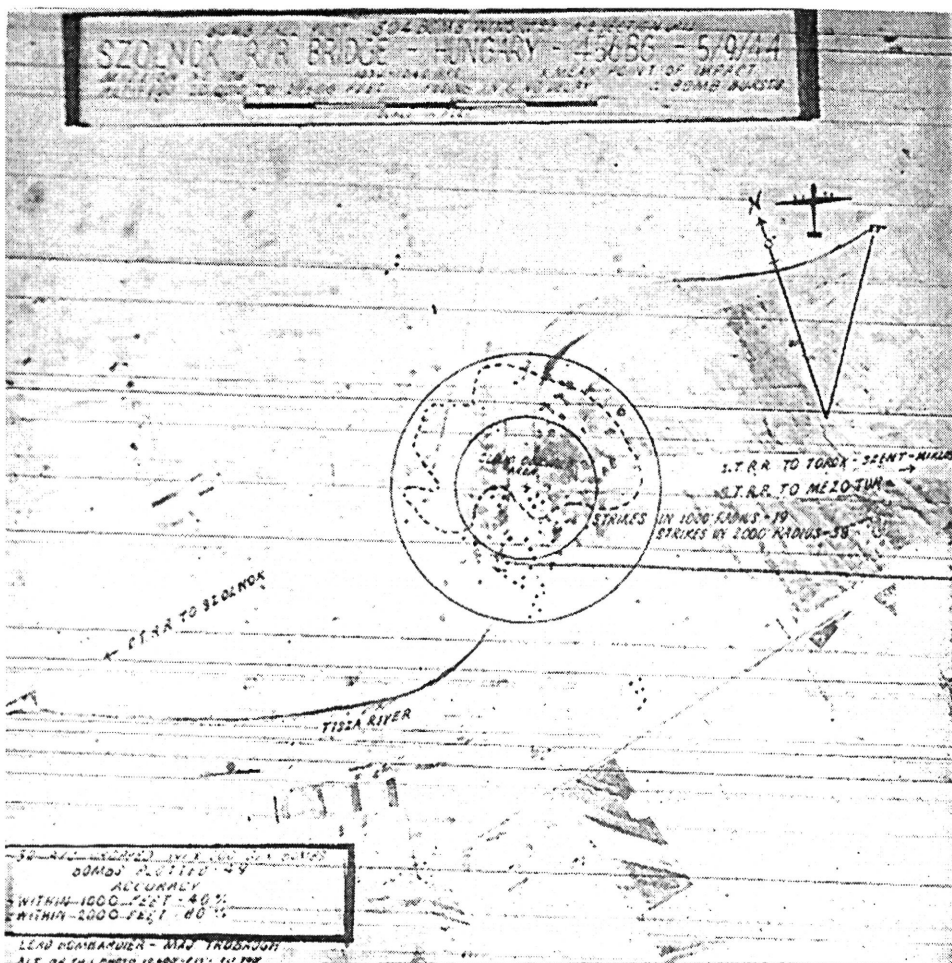
¹⁸ AFHRA A6476/1268. 247–248. o. (L. a 15. jegyzetet)

¹⁹ Uo. 412–414. o. (L. a 16. jegyzetet)

²⁰ AFHRA A6476/1268. 267–268. o. (1st FG Narrative Mission Report No.1174.)

²¹ Uo. 412. o.

²² Ezt a 455. BG megfigyelői a visszaúton, 11.17-kor megerősítették azzal a különbséggel, hogy ők 400 kocsit jelentettek!



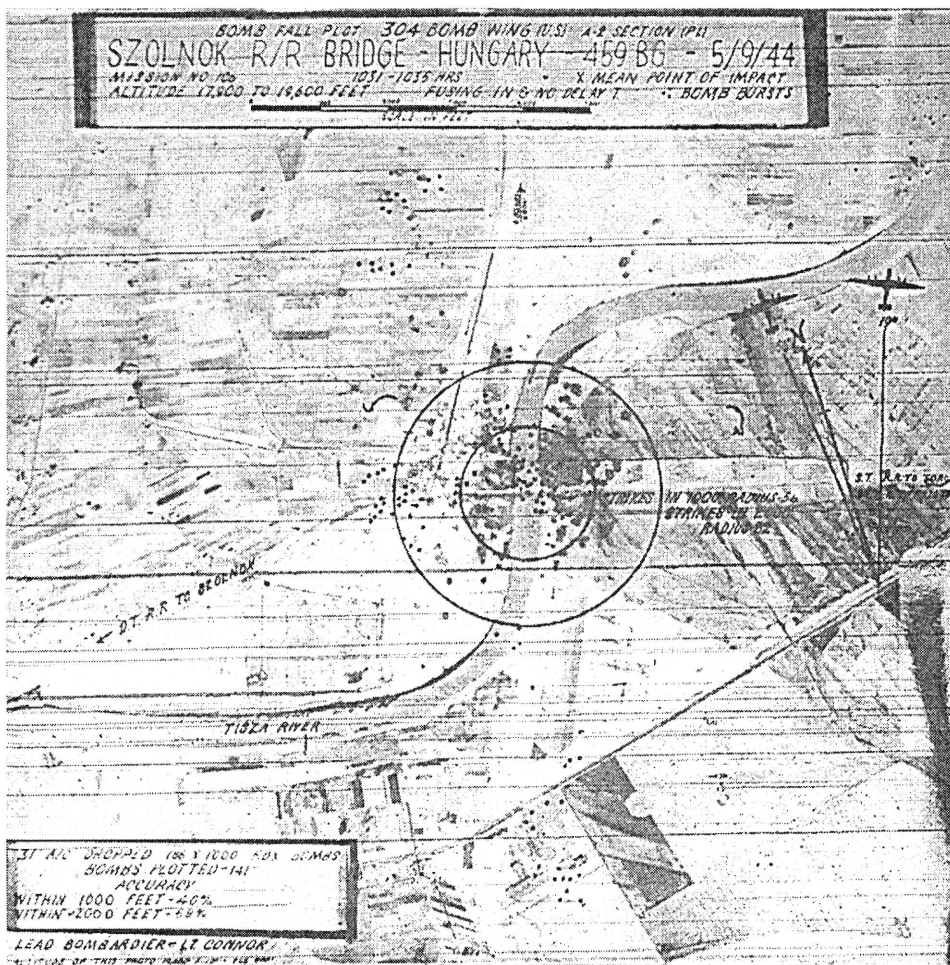
2. kép. Felderítő fotó a támadás után (AFRHA)

A 456. Bomb Group személyzete 10.04-kor 6 300 m-ről (21 000 láb) a $45^{\circ} 36' \text{ É} / 19^{\circ} 32' \text{ K}$ koordinátákon (Eszék körül) 2 laktanyát és egy repteret, majd 10.40-kor, 4,8 km-re (3 mérföld) a céltől délre (a szolnoki reptéren), 6 450 m-ről (21 500 láb) 35db ellenséges repülőgépet jelentett. (A kb. 30, főként szállító gépet 10.41-kor a 455. Bomb Group megfigyelői is észlelték)²³

A 455. Bomb Group megfigyelői 10.14-kor 6 300 m-ről (21 000 láb) Kula rendezőjén ($45^{\circ} 37' \text{ É} / 19^{\circ} 31' \text{ K}$) 250 vasúti kocsit, majd az indítási pont felett átrepülve 10.32-kor Tiszaföldvárnál egy épülő hidat láttak 6 600 m (22 000 láb) magasságból.²⁴

²³ AFHRA A6476/1268. 413. o.

²⁴ Uo. 414. o.



3. kép. Felderítő fotó a támadás után (AFRHA)

A bombázást eredetileg 10²⁵h-kor kellett volna kezdeni, de a tervek megcsúsztak. A támadó kötelék a kísérővel való találkozás után Kiskunmajsa fölé repült, majd az indítási pont, Tiszaföldvár felé. Nem sokkal az indítási pont előtt a berepülő alakzat megbombolt és a támadáshoz egy oszlopba fejlődött. Tiszaföldvártól kb. 4 percre terült el a célkörzet, amit 10.30 körül értek el, akkor kezdődött meg a támadás. A kísérők 10.30–11.10 között, a sebességet tartva, 6 600–7 800 m-en (22 000–26 000 láb) a célterülettel délkelet-északkelet felé, majd a célponttól délre cirkáltak, munkájuk azonban a megfigyelésen kívül nem akadt.²⁵ Mindhárom Bomb Group vizuálisan, azaz a Norden bombacélzóval célzott, és úgy vetette bombáit, hogy a vezérgéppel együtt az összes többi gép egyszerre oldotta ki rakományát, így a bombák sűrű szőnyeget alkottak.²⁶

²⁵ AFHRA A6476/1268. 267. o.

²⁶ Uo. 364., 345., és 357. o. A bevetett BG-ok eligazítási űrlapjai (Briefing Sheet) alapján.

A rárepülés után, 9°-os tengelyen, a 459. Bomb Group vezérgépének bombázótisztje, Connor hadnagy, 10.30-kor²⁷ nyomta meg a kioldógombot, ugyanakkor az összes többi gép is megszabadult halálos terhétől.

A Group, miután a gépenként 6 bombát ledobta (31 × 6 darabot összesen 83,7 tonna = 93 short ton súlyban), élesen jobbra kifordult a cél fölé. Három perccel később a 186 bomba, láthatóan jól koncentráva, becsapódott a hídon és a híd közvetlen közelében.²⁸ Egy gép, valószínűleg zárlat miatt, jóval korábban oldott ki, és 6 bombája közül négy Szeged-Királyhalom – ma Ásotthalom – mellett, a 419. sz. tanya udvarán felrobbant, kettő befulladt. A tanya épülete megrongálódott, két melléképülete pedig megsemmisült.²⁹

A második hullámban támadó 456. Bomb Group 32 gépe (a vezérgép bombacélzó tisztje Trobaugh őrnagy volt) 358°-os tengelyen 10.39-kor 191 db bombát (85,95 tonna = 95,5 short ton) dobott le. Az egyik gép később egy erdős terület felett a 44° 49' É / 19° 15' K koordinátákon (a bosnyák hegyekben) kényszeroldást hajtott végre egy beragadt bomba miatt. Egy perccel később, két perccel a becsapódások előtt észlelték a szolnoki repülőtéren, a szerencsésükre a földön pihenő repülőket (egy perc múlva, 10.41-kor a 455. Bomb Group is észrevette őket). A célzást az addigra felszálló füst, por és némi felhőzet zavarta ugyan, ám 10.42-kor, a becsapódások alapján, mégis a híd közelében, koncentráltan robbantak a sorozatok.

A második hullám jobbra tartó kifordulása után jöhetett a harmadik, egyben utolsó hullám, a 455. Bomb Group 30 B-24-ese. 10.41-kor 354°-os tengelyen 178 bombát oldottak ki (89 short ton = 80,1 tonna összsúlyban). Mivel minden gép 6 bombát vitt, 180-at kellett volna ledobniuk, 2 hiányzó bombáról azonban egyik jelentés sem tesz említést! Az előző két hullám bombáinak becsapódásai addigra akkora füstöt keltek, hogy a pontos célzás és a megfigyelés lehetetlen volt, a bombák belevesztek a megelevenedett földi pokolba. A támadás 10.45-re véget ért, mindössze 15 percig tartott.³⁰

Miután az utolsó hullám is elvégezte munkáját, éles jobbfordulóval csatlakozott az első kettőhöz. A napi gyakorlat szerint akkor a kötelék visszarendeződött a rárepülés előtti alakzatba, megváltoztatta a repülési magasságot és elindult a dél-itáliai bázisok felé. Ezek a manőverek a légelhárítás megtévesztésére szolgáltak. A szolnoki híd körül a repülők 3 nehézágyús üteget észleltek (47° 09' É / 20° 13' K, 47° 09' É / 20° 15' K, 47° 11' É / 20° 15' K koordinátákon), melyek tüze először gyér, majd erősödő, de meglehetősen pontatlan volt. Eltalálni semmit nem tudtak, a gépek sérülés nélkül áthúztak a bombázott objektum és a három üteg felett.

A visszaút sem bővelkedett eseményekben, a 456. Bomb Group megfigyelői 11.13-kor, a kötelék alatt 3 000 m-rel (10 000 láb) alacsonyabban, Szabadka közelében, 4 ellenséges Me-109-es vadászt láttak elhúzni. Jellemző módon ez a négy repülőgép volt az egyetlen eset, amikor ellenséges vadászokra kellett figyelmeztetni. 11.30 körül többen jelentették a kisebb bárka- és uszályforgalmat a Dunán, ezután már újabb esemény nem történt a bombázókkal.³¹

²⁷ Az összefoglaló jelentésekben szerepel a 10.33 is, de én az előzőt tartom hitelesnek, mivel az alakulat által készített fotók szerint 10.33-kor már a bombák robbantak!

²⁸ AFHRA A6476/1268. 413. o.

²⁹ Csongrád Megyei Levéltár (CSML) Mérnöki Hivatalának iratai, 9. doboz, Légítámadások, számozatlan irat.

³⁰ AFHRA A6476/1268. 413–414. o.

³¹ Uo.



4. kép. Célfoto a 456. BG-től (AFRHA)

A vadászok 11.10-ig a cél fölött cirkáltak, egyszerre figyelve a légteret és a bombázás eredményeit. Észrevételük szerint a bombázás nagyon eredményes volt, azonban pár sorozat messze túlsúszott a hídon. 10.40-kor, miközben még tartott az utolsó hullám rárepülése Szolnoknál, a vadászpilóták Budapest felől két hatalmas felszálló füstoszlopra figyeltek fel, melyek magassága elérte a 3 000 m-t (10 000 láb).

A kísérők végül, a célterület fölül jobbra kifordulva, ismét közrefogták a bombázók alakzatát és 11.30-ig adtak kíséretet, amikor is 5 700 m (19 000 láb) magasságban a $44^{\circ} 45' \text{ É} / 19^{\circ} 00' \text{ K}$ (Bosznia északkeleti része) koordinátákon elbúcsúztak a Liberatoroktól és elhagyták a bombázók kötelékét. 11.35-kor az alakulat egy magányos B-17 Flying Fortress-t vett észre a $44^{\circ} 45' \text{ É} / 18^{\circ} 30' \text{ K}$ koordinátákon (Brcko-tól délre) – csak az 5. Bomb Wing rendelkezett ezzel a géptípussal, ez a Wing Budapestet támadta –, mely sé-

rült motorral, vitorlába állított propellerrel küszködött azzal, hogy tartsa a sebességét és a magasságát. A Lightningok közrefogták és a jugoszláv partok irányába (Mljet sziget felé) kísérték, ahol 4 500 m-en (15 000 láb) a 43° 00' É / 17° 50' K koordinátákon (Mostar környékén) 12.15-kor sorsára hagyták. (Kérdés, hogy vajon miért nem a saját vadászai kísérték haza?) 12.30-kor 18 P-38-as 4 200-5 400 m-en (14-18 000 láb), Mljet szigetétől délre (42° 50' É / 17° 50' K), a tenger felett korábban elhagyta a kötélképet (e manőver oka ismeretlen), majd 13.10-re mind a 26 vadászgép veszteség nélkül leszállt Salsola bázisán.³² A bombázók az olasz partok előtt megbontották az alakzatot és beálltak a leszálláshoz. A 459. Bomb Group gépei 13.07-kor, a 456.-é 13.16-kor, a 455.-é 13.08-kor szálltak le, szintén veszteség nélkül.

Még aznap délután kiértékeltek a fotókat és a szemtanúk beszámolóit. Ezek alapján a 459. Bomb Group bombái a hídra és kicsit attól északra hullottak,³³ és legalább két közvetlen találatot értek el a hídtesten, a híd keleti felén. A hídtól nyugatra eső vasútvonalat a robbanások több helyen elvágták. A szórás annak ellenére, hogy jónak vélték, elég nagy volt, a bombáknak csak a 40 %-a esett a célpont 300m-es (1000 láb), 58 %-uk pedig a 600 m-es (2000 láb) körzetébe. Becsapódásokat észleltek a céltől 1800 m-re (6000 láb) délre és 1500 m-re (5000 láb) északra is.

A 456. Bomb Group személyzetét zavarta a cél feletti felhőzet, így csak a folyóban, illetve a hídtól kissé délre robbanó sorozatokat, északra pedig elszórt becsapódásokat figyelhettek meg. Becslésük szerint bombáknak csak a 39 %-a csapódott be 300 m-es, 78 %-a pedig 600 m-es körzetben.

A 459. Bomb Group hajózoí a füsttől semmit sem tudtak megfigyelni, az első két hullám eredményeiről készítettek térképet, a harmadikéről már lehetetlen volt.³⁴ (2-4. kép, 76., 77., 79. o.)

A támadás eredményeként „csak legfeljebb arasznyi rész maradt egyben a híd már korábban megrogyott főtartójából [...] vasúti járművet már nem engedtek a hídra [...] ugyanis a hídnak Szajol felőli ellenfala is megsérült, s az egész hídszerkezet megcsúszott.”³⁵

Mielőtt még a kiértékelés véget ért volna, a 304. Bomb Wing 17.00-kor újra a híd elleni támadásra adott parancsot másnapra, szeptember 6-ra, amiben már mind a négy Bomb Group részt vett volna, de fél órával később a parancsot módosították és az új cél az újvidéki rendező pályaudvar lett.³⁶ A 15. AAF felderítése úgy vélte, hogy a szolnoki vasúti hidat lerombolták.

³² AFHRA A6476/1268. 268. o.

³³ Ezt az elcsúszást értelmezte helytelenül Fekete István szolnoki helytörténész úgy, hogy a légvédelmi ütegeket akarták először kiiktatni.

³⁴ AFHRA A6476/1268. 414. o. és 460-477. o. (Légifotók.)

³⁵ Lovas 326. o.

³⁶ AFHRA A6476/1268. 448. és 490. o. (304th BW Operation Order No.234 és 235.)

Utószó

Több támadást a szövetségesek nem indítottak a híd ellen, bár 1944 október elejére annyira kijavították azt, hogy működőképes maradt egészen addig, amíg a front el nem érte Szolnokot. Áteresztő képessége akkorra minimálisra csökkent, ami valóban óriási gondokat okozott a németeknek. A híd sorsa végül sok társával együtt a precíz német utászok októberi működésével teljesült be, akik visszavonulásukkor felrobbantották. Fontosságára tekintettel 1945-ben ideiglenesen, majd 1946-ban véglegesen helyreállították, a forgalom hivatalosan 1947. október 10-én vehette használatba.³⁷

Fekete István szolnoki helytörténész érdekes számvetést készített a város és a híd elleni légitámadásokról. Összesen 13 támadást regisztrált, közülük hetet a híd ellen, melyekből öt augusztus 21. és szeptember 5. közé esett.³⁸ A fenti időpontra, augusztus 21-re vonatkozóan tehát jó eséllyel tévedhetek, azt azonban kutatásaim során tapasztaltam, hogy a magyar kutatók inkább csak a magyar forrásokat ismerik és a források jórészt pontatlanok, sőt az akkori politikai nézeteket tükrözik egy olyan korszakban, amikor az ország megszállás alatt volt, és a fronttól csak hetek (és egyre csökkenő távolság) választották el.

A híd lerombolásának stratégiai fontosságához nem fér kétség, hiszen a frontvonalon augusztus végén beállt lavinaszerű változás hatására az elpusztítására legalább négy (talán öt) támadást indítottak a levegőből. Számvetésem – és a 15. AAF adatai – alapján legalább 286 repülőgépet indítottak és 683,9 tonna (754 short ton) tömegű bombamenyiséget vetettek le egy 393m hosszú célpontra, ami szerencsére lakott területen kívül feküdt. Óriási anyagi áldozat egy aprócska célpontért. A háború után mind a katonai, mind civil szakértők közül jó néhányan megkérdőjelezték a szövetséges légierők háborús stratégiáját. Ma olyan korban élünk, ahol már egyetlen bomba is elég egy kisméretű cél megsemmisítésére, tehát ezek a számok abszurdnak, vagy pazarlónak tűnhetnek, azt azonban igyekszem hangsúlyozni, hogy a 15. AAF végül elérte stratégiai célját. Teljesen lerombolni ugyan nem tudta a hidat, azonban a sorozatos támadásokkal akadályozta a csapatmozgatást, időt és energiát kötött le a forgalom fenntartására akkor, amikor időből volt a legkevesebb.

³⁷ Vasúthistóriai évkönyv, 1995. Budapest, 1995. 46–47. o.

³⁸ Fekete Istvánnal való levelezésem alapján. Az augusztus 21-i támadásra nem találtam kielégítő bizonyítékot, ezért bővebben nem is foglalkoztam vele, mivel Szolnokra vonatkozóan nem áll rendelkezésemre olyan alaposan összegyűjtött forrásanyag, mint Szegedre, amelyről hasonló témában kötetem készül.

Az 1944. szeptember 5-i, Szolnok elleni légitámadásban részt vett alakulatok

<i>Alakulat</i>	<i>Parancsnok</i>	<i>Állomáshely</i>
304. Bomb Wing	Fay R. Upthegrove tábornok	Cerignola
459. Bomb Group	Henry K. Mooney ezredes	Giulia
456. Bomb Group	Joseph G. Russel alezredes	Stornara
455. Bomb Group	William L. Snowden ezredes	San Giovanni
1. Fighter Group	Robert B. Richard (?)	Salsola

A 15. AAF által használt mértékegységek

1 mérföld/h (mph) = 1,6 km/h
1 láb (foot) = 0,3 m
1 font (lb) = 0,4536 kg
1 short ton (könnyű tonna) = 0,907185 t

A 15. AAF repülő egységei

Bomb Wing = általában 4 Bomb Group (bombázó csoport), összesen kb. 456 repülőgép
Bomb Group = kb. ezred méretű repülőegység, 4 Bomb Squadron (bombázó század), összesen kb. 80 repülőgép
Fighter Group = 3 Fighter Squadron (vadászrepülő század)
(Pataki-Rozsos-Sárhidai: Légi háború Magyarország felett 2. kötet, Budapest, 1992. 282. o.)

András Pál Oláh

AMERICAN AIR RAID ON THE RAILWAY BRIDGE OF SZOLNOK,
5 SEPTEMBER 1944

Summary

The transfer station of Szolnok and the railway bridge near the town played a vital role in German troop movements from east to west in the summer of 1944, therefore the Allies kept attacking both targets.

On 5 September 1944, the 304th Bomber Wing of the 15th Army Air Force took off to destroy the railway bridge of Szolnok.

The 95 attacking bombers were to be defended by the P-38 Lightnings of the 1st Fighter Group.

Neither the air raid, nor the return flight was remarkably eventful. The attack lasted for 15 minutes only, and it was over by 10.45.

The reconnaissance of the 15th Army Air Force believed that the railway bridge of Szolnok had been destroyed, and there were no more air raids carried out against it. The bridge was repaired by the beginning of October 1944, so that it could be used until the front reached Szolnok, but its permeability was minimal, which caused serious problems to the Germans. Like several other bridges, the railway bridge of Szolnok too was blown up by the retreating German engineers in October 1944. Considering its importance, the bridge was temporarily rebuilt in 1945, and then entirely reconstructed in 1946. It was officially opened to traffic on 10 October 1947.

András Pál Oláh

L'ATTAQUE AÉRIENNE AMÉRICAINE DU 5 SEPTEMBRE 1944
CONTRE LE PONT FERROVIAIRE DE SZOLNOK

Résumé

La gare de triage de Szolnok et le pont ferroviaire à proximité de la ville avaient une importance cruciale pour les mouvements de troupes allemandes. Pour cette raison, les alliés lancèrent des attaques régulières contre ces deux installations tout au long de l'été.

Le 15 septembre 1944, le 304^e BW de la 15^e Armée de l'air partit pour détruire le pont ferroviaire de Szolnok.

Les 95 bombardiers attaquants furent couverts par les chasseurs du 1^{er} FG Lighting.

Ni l'incursion aérienne ni le retour ne furent riches en événements, l'attaque ne dura que 15 minutes et se termina à 10h45.

Le renseignement du 15^e AAF pensait que le pont ferroviaire de Szolnok avait été détruit et les alliés ne l'ont plus attaqué. Certes, il fut réparé pour début octobre 1944 et resta opérationnel jusqu'à l'arrivée du front à Szolnok, mais sa capacité de chargement minime causa des soucis énormes aux Allemands. Le sort du pont fut scellé: il fut détruit, parmi tant d'autres, par les soldats du génie allemand en octobre au moment de leur retrait. Compte tenu de son importance, le pont fut réparé d'abord provisoirement en 1945, puis définitivement en 1946 et officiellement rendu à la circulation le 10 octobre 1947.

András Pál Oláh

DER AMERIKANISCHE LUFTANGRIFF GEGEN DIE EISENBAHNBRÜCKE VON SZOLNOK AM 5. SEPTEMBER 1944

Resümee

Der Verschiebebahnhof von Szolnok und die Eisenbahnbrücke neben der Stadt waren hinsichtlich der deutschen ost-westlichen Truppenbewegungen lebenswichtig. Deshalb haben die Alliierten beide Objekte im Laufe des Sommers ständigen Angriffen unterzogen.

Am 5. September 1944 machte sich das 304. BW der 15. Luftarmee auf, um die Eisenbahnbrücke von Szolnok zu zerstören.

Die angreifenden 95 Bomber mussten von den Jagdflugzeugen der 1. FG Lighting verteidigt werden.

Weder während des Einfluges selbst, noch während der Rückkehr gab es nennenswerte Ereignisse. Der Angriff endete um 10.45 Uhr und dauerte lediglich 15 Minuten.

Die Aufklärung des 15. AAF war der Meinung, dass die Eisenbahnbrücke von Szolnok zerstört wurde; so wurden seitens der Alliierten keine weiteren Angriffe gegen die Brücke gestartet. Zwar war sie bis Anfang Oktober 1944 soweit wiederhergestellt worden, dass sie intakt blieb, bis die Front die Stadt Szolnok erreichte, aber ihre Durchlassfähigkeit sank auf ein Minimum. Dies verursachte den Deutschen enorme Probleme. Das Schicksal der Brücke nahm – wie das vieler anderer – mit der Tätigkeit der präzisen deutschen Pioniere im Oktober eine vorerst letzte Wendung: sie wurde beim Rückzug gesprengt. Infolge ihrer Bedeutung wurde sie im Jahre 1945 vorläufig und 1946 endgültig wiederhergestellt. Dem Verkehr wurde sie offiziell am 10. Oktober 1947 übergeben.

Андраш Пал Олах

АМЕРИКАНСКИЙ ВОЗДУШНЫЙ НАЛЕТ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТ ГОРОДА СОЛЬНОК 5 СЕНТЯБРЯ 1944 ГОДА

Резюме

Сортировочный железнодорожный вокзал города Сольнок и железнодорожный мост возле города были жизненно-важными с точки зрения передвижения немецких войск в направлении восток-запад, поэтому союзники летом 1944 года производили непрерывные налеты на оба эти объекта.

5 сентября 1944 года бомбардировщики BW 304 15-й Воздшной армии американцев были брошены на бомбардировку сольнокского железнодорожного моста.

95 штук наступающих бомбардировщиков должны были защищать истребители 1. FG Lighting. Ни залет на выполнение боевой задачи, ни возвращение назад не отличались никакими происшествиями, боевой налет продолжался всего 15 минут и в 10.45 был окончен.

Разведка 15. AAF полагала, что сольнокский железнодорожный мост был разрушен, больше воздушных налетов союзники на мост не совершали. Хотя к началу октября 1944 года мост был отчасти восстановлен, хотя бы настолько, чтобы он мог функционировать вплоть до того, пока фронт не подошел к Сольноку, однако пропускная способность моста снизилась до минимума, что доставляло огромные проблемы немцам. В конечном итоге судьба моста аналогично другим многим мостам, при участии выполнявших точную работу немецких саперов была решена: немцы в ходе отступления мост взорвали. Поскольку мост был чрезвычайно важен для передвижения, в 1945 году он был временно, а в 1946 году окончательно восстановлен, 10 октября 1947 года он был официально открыт для движения.