

AUSCHWITZ-BIRKENAU BOMBÁZÁSÁNAK KATONAI LEHETŐSÉGEI*

A második világháború idején az auschwitz-birkenai német koncentrációs tábor működését a nyugati szövetségesek lényegében semmilyen módon nem próbálták hátráltatni, illetve megakadályozni, beleértve azt a – magától értetődőnek hangzó – lehetőséget is, hogy koncentrált légitámadással lerombolják a haláltábor gázkamráit, vagy elvágják az Auschwitzba vezető vasútvonalakat. Sok kutató szerint ily módon meggátolhatták volna az újabb fogolyszállítmányok beérkezését, valamint a fogva tartottak megsemmisítését. Egy sikeres akció alapvetően befolyásolta volna a Holocaust s így a háború lefolyását is.

A kérdés vizsgálatához elengedhetetlen a témáról szóló kiterjedt (főképp angolszász) szakirodalom rövid bemutatása. Az Auschwitz bombázásáról szóló vitát David Wyman indította el 1984-ben, korábbi cikkei összegzéseként megjelent *The Abandonment of the Jews. America and the Holocaust 1941–1945* című könyvével. Wyman tézise szerint a bombázásra alapvetően a szövetségesek érdektelensége, bizonyos esetekben konkrét antiszemizmusa miatt nem került sor. A Wyman-tézishez kapcsolódó munkák közül ki kell emelni a Felix Mendelssohn által 1982-ben publikált dokumentumgyűjteményt, illetve Martin Gilbert úttörő jelentőségű, 1981-es *Auschwitz and the Allies* című munkáját.

A bombázás elmaradását elsősorban katonai-technikai okokkal magyarázó álláspontot képviselő szerzők közül mindenképp meg kell említeni Dino Bruggioninak a fotófelderítés korabeli viszonyairól szóló, döntő fontosságú cikkét, illetve James Kitchens részletes elemzését a bombázás katonai feltételeiről. Richard Foregger 1986-ban megjelent tanulmányában az eddigi legaprólékosabb bemutatását adta a bombázás lehetőségének. Véggkövetkeztetésében megállapítja, hogy a krematóriumok lerombolásához egyrészt hiányoztak a szükséges információk, másrészt a technikailag nagyon nehezen kivitelezhető bombázás bizonytalan eredmény mellett súlyos veszteségeket okozott volna a táborban fogva tartottak körében is.

A közelmúltból mindenképp meg kell említeni a 2003 második félévében Magyarországon dolgozó amerikai történész, Paul Miller *They Looked Away* című dokumentumfilmjét, amely az eddigi feldolgozásoknál lényegesen nyíltabb formában mondja ki a szövetségesek felelősségét. A film Magyarországon nem került forgalomba, mindössze egyetlen alkalommal mutatták be, 2003. október 20-án.

A másik fontos tényező, amely árnyaltabbá teheti az Auschwitz bombázásáról szóló ismereteinket, a nagy-britanniai Keele Universityn működő TARA (The Aerial Reconnaissance Archives) kutatóközpont, amelynek munkatársai 2003 végén közel 5,5 millió, a háború alatt készült légifelderítési felvételt tettek közzé az Interneten, kereshető formában.¹ Az adatbázis a rendkívüli érdeklődés következtében csakhamar működésképtelenné vált, ám azóta a fejlesztők elkészültek a honlap újabb változatával, így egyre több felvétel válik kutathatóvá.

*Készült a „Diákok a Tudományért” Alapítvány, valamint a Sarlo-IDC „Tolerancia” ösztöndíjának támogatásával.

¹ <http://www.evidencincamera.co.uk/>

A TARA által publikált fényképek között ott vannak azok a felvételek is, amelyeket 1944-ben a brit légierő felderítő repülőgépei készítettek a birkenauai koncentrációs táborról.² Ennélfogva különösen fontosnak tartom, hogy dolgozatomban a szövetségesek légi felderítésének működésével is behatóan foglalkozzam.

*

Jelen tanulmány célja, hogy – egy készülő, nagyobb lélegzetű munka részeként – egyfajta gondolat kísérlet formájában bemutassa az auschwitz-birkenauai haláltábor hipotetikus bombázását, különös tekintettel annak technikai feltételeire és lehetséges elsődleges hatásaira.

A kérdés vizsgálatához fel kell tárnunk, hogyan volt lehetséges, hogy az amerikai légierő többször is bombázott egy, az auschwitz-birkenauai tábortól mindössze 5 kilométerre elhelyezkedő olajfinomítót, magát a táborot azonban (néhány véletlen találatot nem számítva) sohasem. Ennek az a magyarázata, hogy mivel a politikai vezetés – jelen dolgozatban nem részletezett okokból – nem támogatta az Auschwitz bombázására vonatkozó kéréseket, a megsemmisítő táborok létéről szóló információk nem jutottak el a Földközi-tenger térségében működő szövetséges légierők, az MAAF vezetéséhez. Az információhiány azt is megakadályozta, hogy a táborról szóló légifelvételek alapján a fotóelemzők észrevegyék: nem „közönséges” fogolytáborról van szó. Egyszerűen fogalmazva, az elemzőkkel senki nem közölte, hogy az olajfinomítóról szóló információk mellett mást is kellene keresniük a felvételeken. A folyamat megértéséhez tehát mindenképp meg kell vizsgálnunk a fotóelemzés háború alatt használt rendszerét.

A bombázás katonai lehetőségeinek feltárását két fő szempont szerint kell elvégezni. Az Auschwitz-Birkenauban fogva tartottak meggyilkolását alapvetően két módon lehetett volna megakadályozni, legalábbis a tábor bombázását kérvényezőik szerint. Az egyik lehetőség a táborba vezető vasútvonalak folyamatos bombázása, az ugyanis meggátolta volna az újabb fogolyszállítmányok érkezését. A másik módszer pedig maguknak a gázkamráknak és krematóriumoknak a megsemmisítése lett volna.

Ezen túlmenően részletes elemzést igényelnek a bombázást végrehajtani képes géptípusok, és az azok jellemzőiből adódó lehetséges bombázási módszerek. Mivel még kis magasságból sem lehet 100 %-os pontosságú bombázást végrehajtani, vizsgálni kell a bombázás szórásának hatását, értelemszerűen a fogva tartottak körében okozott veszteségek, illetve a várható eredmény függvényében. Ehhez tartozik még a várható ellenállás (a német légvédelem és vadászelhárítás) lehetőségeinek bemutatása is.

Auschwitz bombázásának legfontosabb katonai természetű nehézségét az jelentette, hogy a koncentrációs táborot majdnem pontosan 1000 kilométeres távolság választotta el a szövetségesek olaszországi légitámaszpontjaitól. Az oda-vissza 2000 kilométeres repülés számos géptípus és bombázási módszer alkalmazását eleve kizárta – a távolság áthidalásának volt viszont egy kétségtelenül szokatlan, ám a kezdeti lépések alapján sikeresnek tűnő módszere, az ingabombázás. Ez azt jelentette, hogy a nyugati repülőterekről felszálló bombázó repülőgépek a feladatuk végrehajtása után nem tértek vissza eredeti

² Erről számos híradás jelnt meg közel egy időben. Pl. R. Hahn Veronika: Auschwitz brit háborús légi fotón. In: *Népszabadság*, 2004. február 6., 8. o.

támaszpontjaikra, hanem továbbrepülve szovjet bázisokon szállnak le. Ott feltöltötték őket a már korábban odaszállított üzemanyaggal és lőszerrel, majd néhány nap múlva visszatértek saját támaszpontjaikra, útközben természetesen ismét bombázva az ellenes területeket.

A vizsgálatunk tárgyát képező 1944-es esztendőben a biztató kezdet ellenére összesen csak hét ilyen „ingázó” bevetésre került sor. Mivel az ingabombázás módszere elméletileg megoldást jelenthetett volna Auschwitz bombázása kapcsán a távolság problémájára, elemeznünk kell, mi vezetett oda, hogy ez a lehetőség alig merült fel a tábor bombázását övező viták során – azaz röviden meg kell ismerkednünk az ingabombázások történetével is.

A politikai akarat hiánya

Bár a bombázás elmaradásához vezető politikai okok vizsgálata nem tartozik jelen tanulmány fő célkitűzései közé, mégsem árt azonban legalább alapvonalaiiban megismerni az erről szóló döntések megszületésének körülményeit.

Franklin Delano Roosevelt elnök 1944. január 22-én kiadott elnöki utasításában az „*ellenséges elnyomás mindazon áldozatainak megsegítésére, akik közvetlen életveszélyben vannak*”³ létrehozta a War Refugee Board-ot (WRB). Az új szervezet közvetlenül az elnöknek volt felelős, igazgatója John Pehle lett. Az elnök nyomatékosan felhívta a külügy-, a hadügy- és a pénzügyminisztérium figyelmét, hogy mindenben működjenek együtt a WRB-vel.

A WRB azonnal támogatást kért az Egyesült Nemzetektől,⁴ valamint más kormányoktól is. Pehle levélben fordult a Hadügyminisztérium vezetéséhez, azt kérve, hogy a fegyveres erők tegyenek valamit, hogy „*megakadályozzák a nácikat a zsidók és más üldözött európai kisebbségek kiirtásában.*”⁵ Ekkor még nem merült föl konkrétan Auschwitz, vagy az odavezető vasútvonalak bombázásának gondolata, de a WRB kétségtelenül határozott katonai fellépést sürgetett. Ezzel párhuzamosan támogatást kértek a külügy- és a pénzügyminisztériumtól is.

Az elnöki utasítás értelmében 1944. január 28-án Henry Morgenthau pénzügyminiszter levélben fordult John J. McCloy-hoz, Henry Stimson hadügyminiszter általános helyetteséhez, és kérte, hogy informálják a hadszíntér-parancsnokokat a január 22-i elnöki utasításról. A pénzügyminiszter arra is felkérte McCloy-t, hogy mindenben álljanak a WRB rendelkezésére, valamint hogy szóljanak, ha a pénzügyminisztérium tehet valamit az elnyomottak megsegítésére.⁶ Levelét elküldte a kormánynak, és más minisztériumoknak is.

McCloy véleményezésre továbbküldte Morgenthau levelét a vezérkari főnök helyettesének, Thomas T. Handy tábornoknak, aki válaszában úgy vélekedett, hogy „*az elnyomottak megsegítésének leghatásosabb módja, ha biztosítjuk a tengelyhatalmak minél*

³ 'To rescue victims of enemy oppression who are in imminent danger of death.' Idézi: *Mendelsohn* 110. o.

⁴ Nem keverendő össze az Egyesült Nemzetek Szövetségével! Az Egyesült Nemzetek volt az USA első katonai jellegű szövetsége 1778 óta. A szerződést 1942. január elsején írták alá Kína, Nagy-Britannia, a Szovjetunió és az Egyesült Államok képviselői. Később további 22 állam, illetve kormány csatlakozott. Az aláírók vállalták, hogy minden erejükkel támogatják a tengelyhatalmak legyőzését. *Dear* 918. o.

⁵ 'To stop Nazis from the extermination of Jews and other chased European minorities.' Idézi: *Mendelsohn* 110–111. o.

⁶ *Mendelsohn* 110–111. o.

gyorsabb legyőzését.”⁷ Javasolja, hogy McCloy még egyszer gondolja végig, hogy a hadügyminisztérium valóban részt kíván-e venni olyasmiben, amiről Morgenthau beszélt.

A diplomatikus hangnem valójában nyílt elutasítást fogalmazott meg. Az amerikai hadügyminisztérium a WRB alapítására válaszul már január végén kiadott egy bizalmas utasítást, amely leszögezte, hogy a fegyveres erők egységeit nem kívánják bevetni olyan feladatokra, amelyek az ellenséges elnyomás áldozatainak megsegítésére irányulnak, kivéve azon eseteket, ha a humanitárius feladatok közvetlen összefüggésben vannak olyan műveletekkel, melyek az ellenség fegyveres erőinek legyőzésére irányulnak.⁸ Ezt egy február elején kiadott belső memorandum is megerősítette, amely szó szerint meg-egyezett a vezérkari főnök helyettese által McCloy-nak küldött, január végi válasszal: „Folyamatosan szem előtt kell tartanunk, hogy az elnyomottak megsegítésének leghatásosabb módja, ha biztosítjuk a tengelyhatalmak minél gyorsabb legyőzését.”⁹ Valószínűsíthető tehát, hogy a memorandumot szintén Handy tábornok fogalmazta meg. Ezzel a hadügyminisztérium lényegében kivonta magát a mentőakciókból.

Fennmaradt egy jegyzőkönyv, amely bár néhány nappal későbbi, mégis részleteibe menően mutatja be azt a vitát, amely a hadügyminisztérium berkeiben folyhatott a WRB felállítását követően. 1944. február 11-én Harrison Gerhardt ezredes és Thomas Davis ezredes középszintű találkozói keretében azt vitatták meg, hogy vajon a WRB felállításáról szóló elnöki rendelet kötelezi-e valamire a hadügyminisztériumot.

Davis a beszélgetés végén megállapította: Roosevelttől egész elképzelésének az a gyengéje, hogy három szervezetnek (a külügy-, a pénzügy- és a hadügyminisztériumnak) kellene együttműködni, és ha nem engednek a nyomásnak, elkerülhető, hogy nem katonai ügyekkel kelljen foglalkozniuk.¹⁰ Ettől a ponttól kezdve tehát a hadügyminisztérium szándékosan az elnöki utasítás mögött rejlő szándékkal ellentétes módon cselekedett, bár ez nyíltan természetesen soha nem jelent meg.

Hasonlóan reagált 1944. február 7-én Cordell Hull amerikai külügyminiszter is. Február 7-i válaszában határozottan ellenezte, hogy a fegyveres erők menekültek megsegítésében vegyenek részt.¹¹

Nem járt több eredménnyel a WRB-nek a britekhez intézett együttműködési felhívása sem. Február 7-én kelt válaszában Pasco alezredes, a brit vezérkar főnökének helyettese is ellenérzéseit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a fegyveres erők egységeit, illetve egyéneit a WRB menekültek megsegítésére kívánja felhasználni.¹² Pasco levelére reagálva másnap Handy tábornok javasolta, hogy az amerikai hadügyminisztérium működjön együtt a britekkel annak érdekében, hogy elkerüljék a menekültek megsegítésében való részvételt.¹³

Ez a politika vezetett oda, hogy a háború teljes tartama alatt sem a brit, sem az amerikai fegyveres erők nem vettek részt szinte semmiféle – mai kifejezéssel élve – hu-

⁷ ‘The most effective relief which can be given victims of enemy persecution is to insure the speedy defeat of the Axis.’ Idézi: *Mendelsohn* 114. o.

⁸ ‘It is not contemplated that units of the armed forces will be employed for the purpose of rescuing victims of enemy oppression unless such rescues are the direct results of military operations conducted with the objective of defeating the armed forces of the enemy.’ Idézi: *Wyman* 291. o.

⁹ ‘We must constantly bear in mind, however, that the most effective relief which can be given victims of enemy persecution is to insure the speedy defeat of the Axis.’ Idézi: *Wyman* 291. o.

¹⁰ *Wyman* 292–293. o.

¹¹ *Mendelsohn* 114. o.

¹² *Mendelsohn* 114. o.

¹³ <http://www.pbs.org/wgbh/amex/holocaust/filmmore/reference/primary/bombthomas.html>

manitárius műveletben. Az erről szóló döntés hadügyi körökben már 1944 februárjára megszületett, és nem is változott a háború végéig. A mindenféle nem katonai művelettel szembeni alapvető elutasító álláspont tehát már jóval azelőtt kikristályosodott, hogy az Auschwitz bombázásáról szóló javaslatok egyáltalán megfogalmazódtak volna.

Auschwitz bombázásának szándéka így sohasem jutott el abba a fázisba, hogy ténylegesen megtervezzenek egy ilyen hadműveletet. Ehhez elsősorban és leginkább a politikai akarat hiányzott. A katonai döntéshozók gondolkodásában viszont természetesen jelen voltak az elmúlt esztendőik tapasztalatai, ami a különféle bombázási módokat, eszközöket, azok használhatóságát és eredményességét illeti. 1944-re szinte már az összes harcászati eljárást kipróbálták, amire csak a korszak repülőeszközei képesek lehettek. A továbbiakban tehát azt vizsgáljuk, hogyan gondolkodtak és terveztek volna a szövetségesek katonai szakemberei egy olyan célpont bombázásával kapcsolatban, mint amilyen Auschwitz volt.

Auschwitz-Monowitz mint katonai célpont

Az auschwitz-i tábor komplexum mellett épülő szintetikus olaj- és gumizüzem miatt szövetségesek már 1944 januárjában felvették Auschwitzot a lehetséges katonai célpontok közé. 1944. március 15-én a közeli Blechhammer olajfinomítói is célponttá váltak. Carl A. Spaatz tábornok, az Amerikai Stratégiai Légierők parancsnoka április 27-én levélben érdeklődött Ira C. Eaker tábornoknál, a Mediterráneumban harcoló szövetséges légierők parancsnokánál, hogy tudják-e bombázni Blechhammert. Eaker május 8-án kelt pozitív válaszában megemlítette, hogy Auschwitz és Odertal hadüzemeit egyidejűleg is lehetne támadni.¹⁴

Az első felderítő repülésre 1944. április 4-én került sor. A 26 000 láb magasan szálló repülőgépnél a Monowitz mellett épülő szintetikusüzemanyag-lepárlóról kellett információkat szereznie. Monowitz 4 kilométerre keletre van az auschwitz-i tábor komplexumtól. Mivel a fotófelderítő repülések során a kamerát már a célpont fölé érkezés előtt bekapcsolják, a pilóta által készített összesen 20 fényképből hármon Auschwitz I. is szerepelt.¹⁵

A felvételek elemzése során megállapították, hogy az épülő üzem alapterülete hozzávetőlegesen 3 200x1350 méter. A generátorállomás már működőképes volt, és látszottak az épülő szintetikusgumi-gyár, a gáztartályok, a szintetikusolaj-üzem, valamint a finomító körvonalai is. A lepárló a Bergius-eljárást használta, azaz feketeszenből állítottak elő olajat, illetve benzint. Az olajüzem kapacitását előzetesen évi 180-200 000 tonnára becsülték.¹⁶ Legsebezhetőbb része a gázelőállító üzem volt. Az elemzés kiemelte, hogy a fényképeken sem álcázás, sem füstfüggöny nem látszott,¹⁷ azaz a németek nem próbálták elrejteni az épülő gyárat.

Május 27-én az amerikai hadügyminisztériumnak a németek olajellátásával foglalkozó albizottsága¹⁸ elemzésében az évi 180 000 tonnás becslést erősítette meg. Ez termé-

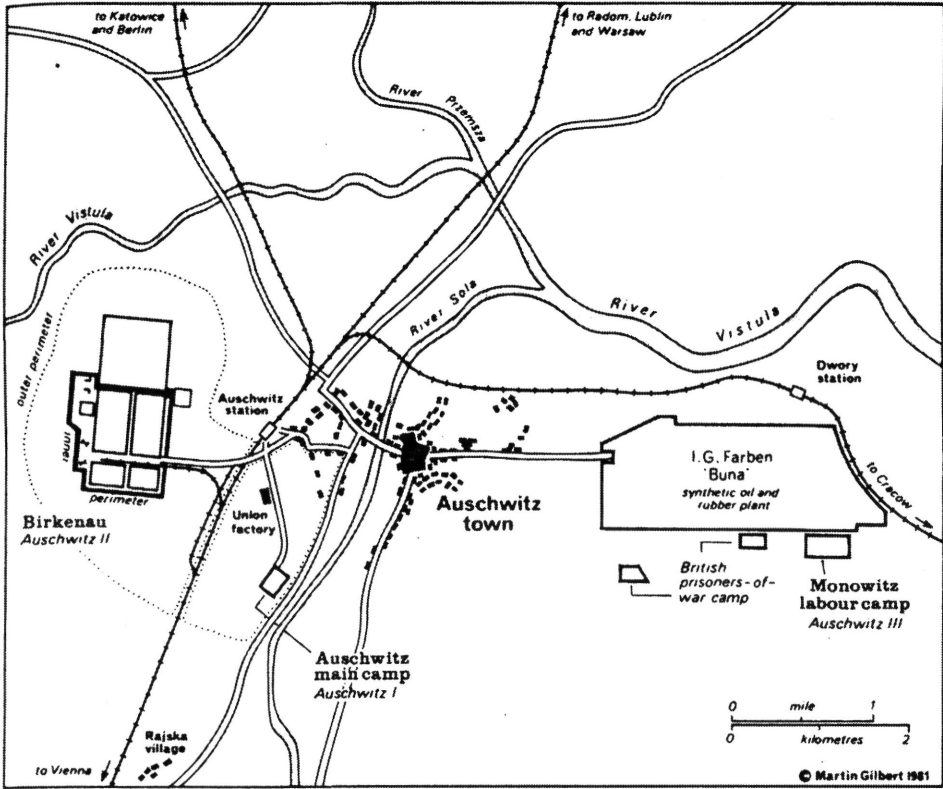
¹⁴ Wyman 298–299. o.

¹⁵ Gilbert 190–191. o.

¹⁶ Interpretation Report D. 377. Idézi Mendelsohn 95–96. o.

¹⁷ Gilbert 282–283. o.

¹⁸ War Cabinet Technical Sub-Committee on Axis Oil Reports



I. ábra: Auschwitz-Birkenau és Monowitz

szetesen csak az előállított üzemanyagra vonatkozott, a komplexum összteljesítménye¹⁹ az elemzés szerint elérhette az évi 500 000 tonnát is.²⁰

Négy nappal később lezajlott a második felderítő repülés is. A 27 000 láb magasból készített felvételek közül néhány ezúttal is „elcsúszott.” Kettőn látszott egész Birkenau, egyen egész Auschwitz I. és Birkenau részei, hármon pedig Auschwitz I. részei.²¹ Azonban, csakúgy, mint az április 4-i felvételek esetében, az elemzők újra csak közönséges „*hutted workers camps*”-ként,²² azaz fogolytáborként azonosították a látottakat, és nem foglalkoztak vele a továbbiakban.²³

A harmadik, június 26-i felderítő repülés felvételein szintén többször szerepelt mind Auschwitz I, mind Birkenau – az utóbbiról készült képeken még a krematóriumok képményei is látszanak. Ám az elemzés ismét csak a gyárra, illetve az építkezés állapotára koncentrált, a „fogolytábor” nem váltott ki érdeklődést.²⁴ Azt viszont sikerült azono-

¹⁹ Azaz a magas oktánszámú üzemanyagok mellett ide tartozik a kenőanyag és fűtőolaj előállítása, a szintén olajból készülő műgumigyártás, stb.

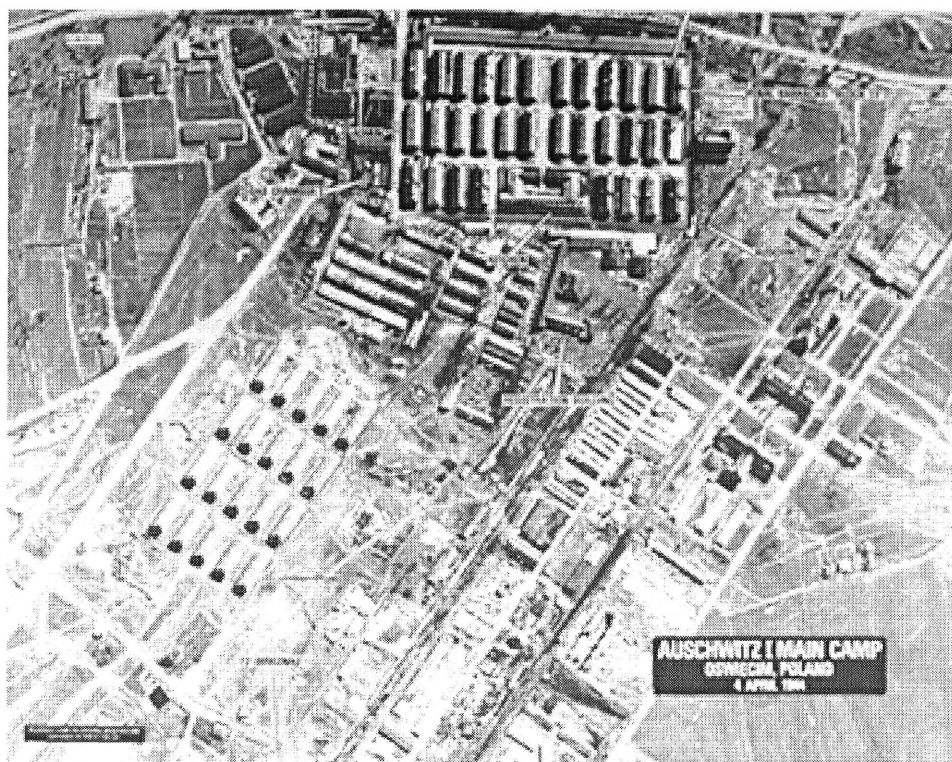
²⁰ Mendelsohn 101. o.

²¹ Gilbert 216. o.

²² Gilbert 216. o.

²³ Gilbert 191. o.

²⁴ Gilbert 249. o.



2. ábra: 1944. augusztus 25-én készült légifelvétel az Auschwitz I-es táborról.
A magyarázó feliratok csak jóval a háború után kerültek a képre.

sítani, hogy I. G. Farben létesítményről van szó. Az olajüzem építkezése előrehaladott állapotban volt, és részlegesen már működött is, a szintetikusgumi-gyár pedig kb. fél kapacitással üzemelt, teljesítményét évi 10 000 tonnára becsülték.²⁵

Augusztus 9-én és 12-én két újabb felderítő repülésre került sor. Ezek az információszerzés mellett már a légitámadás előkészítését szolgálták. A megsemmisítő táborok ezúttal is több képen megjelentek, ám mindkét bevetés meglehetősen rossz minőségű felvételeket eredményezett, egy részük túl van exponálva, a többi életlen.²⁶

Az I. G. Farben monowitzi szintetikusolaj- és gumiüzemét először 1944. augusztus 20-án érte légitámadás. Ezen a napon a 15. amerikai légihadsereg közel 500 bombával támadta Lengyelország és Szlovákia olajipari célpontjait. A hadműveletről augusztus 21-i számában több amerikai napilap is hírt adott.²⁷ A monowitzi gyárat 127 B-17-es „repülő erőd” bombázta. A Foggiából felszálló gépek délelőtt 10.32 és 10.50 között 26–29 000 láb magasságból összesen 1336 darab 500 fontos rombolóbombát dobtak az ipartelepre.²⁸

²⁵ Interpretation Report D. 326 R. Idézi Mendelsohn 97–98. o.

²⁶ Gilbert 302–303. o.

²⁷ *The New York Times*, 1944. augusztus 21., 6. o.; *The Washington Post*, 1944. augusztus 21., 3. o.; *Kansas City Star*, 1944. szeptember 14., 4. o.

²⁸ Gilbert 307. o., Wyman 299. o.

A bombázókötéléket 100 P-51 Mustang vadászrepülőgép oltalmazta, amelyek könnyedén elűzték a B-17-esek ellen felszálló 19 német vadászrepülőgépet. A gyér és pontatlan légvédelmi tűzben egy B-17-es kigyulladt és lezuhant, további 6 bombázó repülőgép pedig megrongálódott. Egy P-51 Mustang szintén a veszteséglistára került.²⁹

A bombázás eredményét ellenőrizendő a Mediterranean Allied Photo Reconnaissance Wing 60. Squadronja augusztus 23-án és 25-én két felderítő repülést hajtott végre Monowitz fölött. Felvételeikből megállapítható volt, hogy a tiszta időjárás és a gyenge légvédelmi tűz ellenére a bombázás nem okozott súlyosabb kárt az üzemben, számos bomba az épületek közti üres tereken robbant. Az elsődleges célpontok, azaz a fűtőház, a generátorcsarnok, a kénhidrogén-, szénmonoxid- és széndioxid-kivonó részleg, valamint a kapcsolóház lényegében épen maradtak, mindössze a desztilláló részlegben semmisült meg egy nagyobb épület, illetve a methanolüzem rongálódott meg 1/3 részben.³⁰

Megsérült továbbá az alumíniumüzem, és komoly károk keletkeztek a környező munkatáborok (sic!) barakkjaiban és egyéb épületeiben is.³¹ A pilóták azt is megjegyezték, hogy az építkezés jelentősen előrehaladt a legutóbbi, június 26-i felderítő repülés óta, bár az üzem még mindig nem állt munkába.³² A felvételek közül ezúttal is több „elcsúszott,” mind az auschwitz-i, mind a birkenau-i tábor több képen is rajta volt.³³

A monowitzi foglyotábor lakói közül sokan örömmel fogadták a bombázást. Arie Hassenberg beszámolója szerint úgy érezték, a szövetségesek tudnak róluk, és segíteni akarnak rajtuk.³⁴ Néhányan egyenesen élvezték a bombázást, nagyon vágytak rá, hogy halott németeket lássanak. Erich Kulka úgy emlékezett, mindannyiszor, amikor a szövetségesek repülőgépei megjelentek a tábor fölött, az SS örök visszahúzódtak óvóhelyeikre. A foglyok ilyenkor szabadon előjöttek, és reménykedtek benne, hogy a gépek fegyvert, vagy katonákat dobnak le. Sarah Cendert és körülbelül 1500 társát a birkenau-i gázkamrában érte a közeli Monowitz elleni bombatámadás. A becsapódó bombák dübörgése közepette órákat töltöttek a sötétben várakozva. A kezdeti pánik hamarosan letargiának adta át a helyét, a teljesen kimerült foglyokat az SS-ek végül visszaterelték a barakkokba.³⁵

A következő támadásra 1944. szeptember 13-án került sor. Aznap a 15. amerikai légi-hadsereg 324 bombázója támadott sziléziai olajipari célpontokat,³⁶ Monowitz, Oderthal³⁷ és Krakó³⁸ létesítményeit. A hadműveletről a The New York Times és a Kansas City Star is beszámolt.³⁹ A Monowitz ellen küldött 96 B-24-es bombázó nyugati irányból, a tábor fölött átrepülve érkezett az üzem fölé – a foglyok, augusztus 20-ához hasonlóan ismét azt hitték, hogy a repülőket az ő megsegítésükre küldték.⁴⁰

A bombázók 24 000 láb magasságból kezdték meg a kioldást 11 óra 17 perckor. A 14 percen át tartó bombázás során 943 darab 500 fontos rombolóbombát dobtak az üzemre.⁴¹ Német vadászok nem mutatkoztak,⁴² de az erős és pontos légvédelmi tűzben 3

²⁹ Foregger 408. o.

³⁰ Interpretation Report DP. 95. Idézi: Mendelsohn 99. o.

³¹ Gilbert 307. o. Az augusztus 23-i felvételek némelyikén látszanak a birkenau-i krematóriumok is.

³² Interpretation Report DP. 95. Idézi: Mendelsohn 99–100. o.

³³ <http://www.nizkor.org/hweb/camps/auschwitz/acrials.html> (1. a 2. ábrát)

³⁴ Monowitzban ekkor körülbelül 30 000 fogoly tartózkodott. Gilbert 308. o.

³⁵ A beszámolókat idézi Gilbert 308–309. o.

³⁶ Wyman 301. o.

³⁷ Gilbert 315. o.

³⁸ Hammel 381. o.

³⁹ The New York Times, 1944. szeptember 14., 6. o.; Kansas City Star, 1944. szeptember 14., 2. o.

⁴⁰ Wyman 45. sz. végjegyzet, 408–409. o.

Liberator zuhant le, további 51 megsérült, 6 gép pedig eltűnt.⁴³ A bombázókat P-38F felderítő repülőgépek kísérték, hogy lefényképezzék a találatokat. A felvételeken látszott a monowitzi tábor, és Auschwitz II egy része, többek közt a IV. és V. krematórium a fák között. Két nappal később a Mediterranean Allied Photo Reconnaissance Wing 680. Squadronja két P-38F repülőgépet küldött a legutóbbi nyolc megtámadott olajlétesítmény fényképezésére. A monowitzi felvételeken látható volt a szétrombolt fő hűtőtorony és egy kiégett gáztartály.⁴⁴

Az eredmények pontosítására szeptember 18-án újabb felderítő repülésre került sor. A 683. Squadron gépeinek felvételei szerint az üzem sérülési messze alatta maradtak az elvárásoknak – viszont a finomítótól „délre és délkeletre levő táboron” (azaz Auschwitz III-on) jelentős károk voltak megfigyelhetők.⁴⁵

A táborkomplexum ezúttal sem volt célpont, ennek ellenére a pontatlan célzás következtében mindhárom fő elemét több találat érte. Auschwitz I-ben egy bomba telibe talált a SS örök barakkját, 15 SS meghalt,⁴⁶ 28 súlyosan megsebesült. Bombák robbantak a ruhaüzemben is, ott negyven munkás vesztette életét, további 65 fogoly megsebesült. Auschwitz II-re két kazettás bomba hullott. Az egyik megrongálta a krematóriumokhoz leágazó vasútvonalat, a másik pedig szétrombolt egy civil óvóhelyet a leágazás mellett. Az óvóhely romjai közül 30 polgári munkás holttestét emelték ki. A monowitzi tábor területére is több bomba csapódott. A 300 sebesült monowitzi fogoly a kórházban másnap virágokat, tejet és dupla adag margarint kapott!⁴⁷

Az 1944. október 16-án végrehajtott felderítő repülés szerint a bombakárokat lényegében teljesen sikerült kijavítani. A maga napi 2000 tonnás kapacitásával a monowitzi finomító volt Németország harmadik legnagyobb szintetikuszemanyag-lepárlója Blechhammer Nord (napi 3 400 tonna) és Odertal (napi 2 600 tonna) létesítményei után.⁴⁸ Monowitz tehát továbbra is elsődleges célpont maradt.⁴⁹

A monowitzi üzem elleni harmadik, az előzőeknél jóval kisebb léptékű légitámadásra 1944. december 18-án került sor.⁵⁰ Ezúttal is a 15. amerikai légihadsereg bombázta a létesítményt. A támadást 22 900 és 24 000 láb magasból hajtották végre. A Foggiaból felszálló 2 B-17 „Repülő erőd” és 47 B-24 Liberator 11.20 és 12.17 között több hullámban összesen 436 bombát dobott az üzemanyag-lepárlóra.⁵¹ A német vadászpilóták nem avatkoztak be, a légvédelem is mindössze két gépet lőtt le, további 5 bombázó megrongálódott, egy pedig eltűnt.⁵² A támadás négy épületben okozott súlyosabb károkat. A bombázókkal együtt repülő felderítő gépek élénk vasúti és gyalogosforgalmat figyeltek meg, valamint kiterjedt építési és helyreállítási munkálatokat jelentettek.⁵³

⁴¹ Gilbert 315. o.

⁴² Wyman 299. o.

⁴³ Foregger 408. o.

⁴⁴ Gilbert 317. o.

⁴⁵ Gilbert 317. o.

⁴⁶ Friedrich 74. o.

⁴⁷ Gilbert 315. o.

⁴⁸ Az utánuk következők: Trzebinia: 1500 tonna, Kolin: 1500 tonna, Schwechat: 800 tonna, Pardubice: 200 tonna. Gilbert 322. o.

⁴⁹ Gilbert 321–322. o.

⁵⁰ Hammel 423. o.

⁵¹ <http://www.pbs.org/wgbh/amex/holocaust/filmmore/reference/primary/bombextracts.html>

⁵² Foregger 408. o.

⁵³ <http://www.pbs.org/wgbh/amex/holocaust/filmmore/reference/primary/bombextracts.html>

A Monowitz elleni utolsó bombatámadást 1944. december 26-án hajtotta végre a 15. amerikai légihadserég.⁵⁴ Az egy hullámban végrehajtott támadás nagyon rövid idő alatt, 12.16 és 12.21 között zajlott le. A 95 B-24-es összesen 679 darab 500 fontos rombolóbombát dobott le 22 200–24 700 láb magasságból.⁵⁵ Német vadászok nem mutatkoztak,⁵⁶ de a támadókat erős és pontos légvédelmi tűz fogadta.

A 455. bombázó csoportban repülő, Dakota Queen nevű B-24-es pilótájaként részt vett a támadásban George McGovern későbbi szenátor (és 1972-ben elnökjelölt) is; visszaemlékezéseiben kiemelte a háború végéhez képest szokatlanul heves légvédelmi tüzet. Noha saját repülőgépe néhány apróbb sérüléssel átvészelte a bevetést, alakulatának egyik bombázója vitorlázó helyzetbe állított légcsavarokkal kelet felé, a szovjet szükség-leszállóhelyek irányába hagyta el a köteléket. Egy másik B-24-es csak minden felszerelést kidobva tudta tartani az alakzatot, egy harmadik gép pedig az Adriai-tengeri Vis szigetén hajtott végre kényszerleszállást.⁵⁷

A szeptember 13-i támadáshoz hasonlóan, a december 26-i bombázás is súlyos veszteségekkel⁵⁸ zárult. Három bombázó lezuhant, 44 másik gép megrongálódott, 8 B-24-es pedig eltűnt.⁵⁹ Az utóbbiak közül az egyik feltehetően a McGovern által említett, kelet felé távozó sérült B-24-es lehetett.

A felderítő gépek jelentései szerint a számos telitalálat mellett a közeli becsapódások következtében kiterjedt robbanási sérülések is érték az üzemet, mely előző bombázás ellenére láthatóan nagy kapacitással működött. A finomító épületein kívül számos kisebb műhelyet, raktárt, sőt, a fogolytábor barakkjait is értek találatok.⁶⁰

A négy bombázás és a kapcsolódó összesen 18 felderítő repülés⁶¹ során számos alkalom nyílt volna rá, hogy a szövetségesek tudomást szerezzenek az olajfinomító melletti tábor-komplexum valódi funkciójáról. Mint láttuk, a légifelvételek „elcsúszása” következtében Birkenau is számos esetben szerepelt a képeken, a fotóelemzők azonban mégsem vették észre a felvételeken felbukkanó krematóriumokat, a foglyok hosszú sorát, a komolyabb ipari kapacitás nélküli táborba érkező vasúti szerelvények százait. Ennek megértéséhez fel kell tárnunk a szövetségesek fotóelemzési rendszerének működését.

A fotófelderítés kudarcának okai

A háború alatt Auschwitzról készült légifelvételek közül a legismertebb az 1944. augusztus 25-ei felderítő repülés során készített sorozat. A képekből az elmúlt évtizedekben számos kiadvány közölt részleteket,⁶² a felvételeket természetesen megfelelően nagyítva és élesítve. Így még a II. krematórium mögötti szabadtéri hullaégető gödör is látszik, sőt, a nyitott ajtajú gázkamra felé vonuló foglyok is kivehetőek.⁶³

⁵⁴ Hammel 428. o.

⁵⁵ <http://www.pbs.org/wgbh/amex/holocaust/filmmore/reference/primary/bombextracts.html>

⁵⁶ A támadásban résztvevő Bob Reichard visszaemlékezése szerint. <http://mywebpages.comcast.net/abner00/05chapter.html>

⁵⁷ Ambrose, Stephen E.: Vad égbolt. A B-24-es bombázók fiatal hősei. Budapest, 2001. (Ford.: Dr. Molnár György.)

⁵⁸ A támadásban résztvevő 95 gépből 3 lezuhant, 8 eltűnt, ez 10,45 %-os veszteségnek felel meg.

⁵⁹ Foregger 408. o.

⁶⁰ <http://www.pbs.org/wgbh/amex/holocaust/filmmore/reference/primary/bombextracts.html>

⁶¹ <http://www.mazal.org/Auschwitz%20Aerial/NARACatalog.htm>

⁶² Rubinstein 165. o.

Ezeket a képeket azonban ilyen formájukban a háború után több mint húsz évig, 1978-ig, senki sem látta! A negatívokat 1978-ban találta meg két amerikai történész, Dino A. Brugioni és Robert Poirier. Ők voltak az elsők, akik a negatívokat kinagyították, és az eredményt modern képfeldolgozó eszközökkel elemezték.⁶⁴

Hogy megérthessük, miképp történhetett meg, hogy a szövetségesek légi felderítése nem szerzett tudomást az auschwitz-birkenau haláltáborról, öt alapvető szempontból kell megvizsgálnunk a légifelderítés és a fotóelemzés háború alatt használt rendszerét.

A szövetségesek fotófelderítése a háború alatt részletesen kidolgozott, aprólékos szabályrendszer alapján működött. A beérkezett negatívokat először ún. elsődleges szűrésnek vetették alá, amikor is ellenséges csapatmozgásokra, illetve összevonásokra utaló jeleket kerestek, amelyek veszélyt jelenthettek a szövetséges erőkre. További keresendő objektumok voltak a V-fegyverek és a hozzájuk kapcsolódó létesítmények, a légvédelmi ágyúk és keresőfényzőrők, partvédelmi berendezések, üzemanyag- és alkatrészraktárak, laktanyák, tábori erődítések, védelmi vonalak, építési, illetőleg rombolási tevékenységre utaló nyomok, valamint mindenfajta közúti, vasúti és vízi szállítás.

A partraszállás napjának közeledtével a listára felkerültek még a partvédelmi erődítések és akadályok, az aknamezők, és a part menti hajózás is. A koncentrációs táborokat azonban sosem vették fel az elemzendő objektumok közé.⁶⁵ Ugyanis sem a War Refugee Board, sem egyetlen zsidó szervezet, vagy magánszemély nem kérte, hogy tegyék meg.⁶⁶ Így, mivel a táborokról szóló információk elemzése nem volt feladat, nem is került rá sor.

Minden jelentős célpont elemzéséhez dossziét készítettek, amely egy kisebb és egy nagyobb nagytűs ábrázolást tartalmazott a célpontról, egy szabványos kérdőívet a részletes adatokkal, és lehetőség szerint egy éjszakai térképet is.

Az Auschwitzról szóló dosszié teljes egészében az I. G. Farben üzemére koncentrál, az auschwitzi vagy birkenau táborokat meg sem említi. Az elemzők feladata ugyanis alapvetően az volt, hogy az üzem építésének állapotáról szerezzenek információkat, ami később kiegészült a szövetséges bombázások eredményének, azaz az általuk okozott károk és termelés kiesés értékelésével. A közvetlenül az ipartelep mellett elhelyezkedő monowitzi tábor – egyébként helyesen – koncentrációs táborként azonosították.

Az európai fronton készült légifelvételek elemzését a RAF medmenhami bázisán működő Allied Central Interpretation Unit végezte, illetve 1943-tól az Olaszországban működő Mediterranean Allied Photo Reconnaissance Wing. Mindkét szervezet a nap 24 órájában működött, hogy a beérkező információözt⁶⁷ a lehető leggyorsabban feldolgozhassa.

1943-tól kezdve a legfontosabb feladat a normandiai és a dél-franciaországi partraszállás előkészítése volt. Ehhez járultak még a Németország üzemanyag-ellátása ellen irányuló 1944-es bombázó hadműveletekhez kapcsolódó felderítési és elemzési feladatok, továbbá a V-fegyverek gyárainak és indító-berendezéseinek megtalálása, valamint a sugárhajtású repülőgépeket és tengeralattjárókat előállító üzemek azonosítása. A különleges célpontok elleni bombázási feladatok szintén prioritást kaptak. A koncentrációs tá-

⁶³ Gilbert 308–310. o.

⁶⁴ Rubinstein 165. o.

⁶⁵ Brugioni 50. o.

⁶⁶ Rubinstein 166. o.

⁶⁷ A medmenhami központba naponta átlagosan 25 000 negatív érkezett, amelyből közel 60 000 nyomtatott kép készült! Brugioni 51. o.

⁶⁸ Brugioni 51. o.

borokról való információszerzés azonban nyilvánvalóan nem kaphatott prioritást, hiszen, mint láttuk, a táborok az elemzendő célpontok között sem szerepeltek.⁶⁸

Az Olaszországból tevékenykedő 15. amerikai légihadsereg hadműveleteinek súlypontját 1944 májusától augusztusáig az „olajháború” képezte, azaz a németek szintetikus üzemanyag, kenőolaj-, gumi- és egyéb olajipari termékeket előállító üzemének rombolása. Ennek megfelelően a Mediterranean Allied Photo Reconnaissance Wing elemzői is az olajipari célpontokra koncentráltak (mint amilyen Monowitz is volt), nyilvánvalóan az egyéb célok rovására.⁶⁹

Azok a Monowitzról szóló felvételek tehát, melyeken az „elcsúszás” miatt nem maga az üzem, hanem a megsemmisítő táborok szerepeltek, az elemzés szempontjából értéktelennek minősültek. A képeket vizsgáló elemző minden bizonnyal egyetlen rápillantással meggyőződött róla, hogy a felvételek az üzem értékeléséhez nem használhatók, majd továbbhúzta a tekercset, és az értéktelen kockákat nem küldte tovább nagyításra. Így fordulhatott elő, hogy az Auschwitz-Birkenauról szóló képek 1978-ig negatívban maradtak.

A szövetségesek fényképelemzőit négy-hathetes tanfolyam során képzették fel az elvégzendő feladatokra. Annak során elsajátították a legfontosabb katonai eszközök (repülőgépek, harckocsik, tüzérség, hajók, stb.) általános azonosítását. A tapasztaltabb elemzők szekciókban dolgoztak, minden szekciónak megvolt a maga specifikus feladata, mint például bombakárok elemzése, közúti és vasúti közlekedés, kikötők és hajózás, katonai létesítmények, belföldi vízi szállítás, repülőgépgyárak és repülőterek, radar és elektronika, földalatti létesítmények, tüzérség és páncélosok, olajfinomítók, V-fegyverek, stb.

A koncentrációs táborok elemzésére nem hoztak létre külön csoportot, nem képeztek ki szakértőket. Ennek következtében a mással foglalkozó értékelők meg sem kísérelték a képeken véletlenül felbukkanó táborok azonosítását, kategorizálását, azaz nem tettek, nem tehetek különbséget koncentrációs és megsemmisítő táborok között – utóbbiak azonosításához ugyanis észre kellett volna venni a gázkamrákat és krematóriumokat.⁷⁰ Fontos megjegyezni, hogy az átlagos elemzőnek legfeljebb pletykaszintű információi lehettek a Holocaustnak akár a létéről is, az pedig kizárható, hogy biztos, ellenőrzött tényeket tudott volna.

Az elemzőket ún. kulcsok segítették a célpontok azonosításában. Ezek a kulcsok olyan kézikönyvek voltak, melyek az adott célponttípusról korábban készült, jellegzetes, jól felhasználható képeket tartalmaztak. A képek mellett megjegyzések utaltak azokra a jellegzetességekre, melyek alapján az adott célponttípus felismerhető volt. A Holocausthoz kapcsolódó létesítményekről azonban nem készült fotografikus azonosító kulcs, így a krematóriumokat legfeljebb véletlenül lehetett volna felismerni. Szakértők hiányában azonban erre alig volt esély.

Mindazonáltal az építő- és munkatáborokról a háború második felétől már létezett azonosító kulcs – ugyanis az ilyen táborok közelében igen gyakran fordultak elő földalatti létesítmények, erődítések, stb. Azonban mivel az elemzők csak indikátorként használták a képeken felbukkanó táborokat, nem tettek különbséget közöttük. A táborokat a következő leíró kifejezésekkel illették: *rabszolgamunka-tábor*, *munkatábor*, *építőtábor*, *kényszer-munkatábor*, *börtön*, *koncentrációs tábor* és *internálótábor*.⁷¹ Ezeket minden megkülönböztetés nélkül, vegyesen használták, sok esetben egy elemzésen belül is eltérően.

⁶⁹ *Kitchens* 246. o.

⁷⁰ *Brugioni* 52–53. o.

⁷¹ Slave labor camp, labor camp, construction camp, forced labor camp, prison, concentration camp. *Brugioni* 53. o.

A jelentésekben leggyakrabban szereplő terminus a „*huttet camp*” volt, ami az előre gyártott elemekből létrehozott táborot jelentette. A kifejezés a britek által használt, Nissen-típusú előre gyártott barakkokra vezethető vissza – a fotóelemzők átvették a szót a táborok leírására. A *megsemmisítő tábor* kifejezés azonban sosem fordul elő a fénykép-jelentésekben.

A táborok azonosítása természetesen nem volt nehéz feladat, hiszen nagy kiterjedésű, igen jellegzetes létesítmények voltak. A szövetséges fotóelemzők azonban a táborokkal kapcsolatban mindössze azt tekintették feladatuknak, hogy meghatározzák azokat a táborokat, amelyekben szövetséges hadifoglyokat tartanak fogva. Ebben volt segítségükre a már említett, munka- és fogolytáborokról szóló azonosító kulcs.⁷² A megsemmisítő táborokkal azonban – információ, illetve felkérés hiányában – nem foglalkoztak.

Mint láttuk, a fotóelemzés döntő mértékben az adott célpontról, létesítményről korábban összegyűjtött információktól, jellegzetes felvételektől függ, azok teszik egyáltalán lehetővé az azonosítást. Mivel pedig a világháború előtt soha nem létezett ipari léptékű népiptás, nem álltak rendelkezésre olyan előzetes információk sem, melyek alapján a megsemmisítő táborok létesítményei azonosíthatóak lettek volna.

Továbbá a legtöbb fotóelemző nem férhetett hozzá a hírszerzési értesülésekhez, így pl. a 15. légihadsereg hadműveleteinek terveihez,⁷³ ami megkönnyíthette volna a megsemmisítő táborok azonosítását. Ilyen értesülésekre nem is volt szükségük, hiszen *meglévő minták alapján* kellett *bizonyos típusú* célpontokat azonosítaniuk és elemezniük. Amellett arra külön is ügyeltek, hogy az elemzők valóban csak azt jelentsék, amit a képeken látnak, és hogy külső információk a lehető legkevésbé befolyásolják őket.

A Vrba-Wetzler jelentés Dino Brugioni kutatásai szerint sosem jutott el azokhoz, akik az I. G. Farben monowitzi üzeméről szóló felvételeket elemezték.⁷⁴ Mástkülönből nyilvánvalóan igen hamar azonosították volna a gázkamrákat és a krematóriumokat.⁷⁵

Az 1944-ben használt fényképelemző eszközök teljesítménye meg sem közelítette a mai lehetőségeket. Az elemzők mindössze négyszeres nagyítású sztereoszkópokat használtak. Azokkal, valamint hétszeres nagyítású lencsékkel végezték a képek elsődleges értékelését. A felvételekhez nem az eredeti film másolatát használták, hanem a negatívról készült kontakt-fénymásolatot, mert az gyorsabb és olcsóbb volt, mint magát a filmet másolni. A negatívokat ugyan már az akkori technológiával is 35-szörösre lehetett volna nagyítani, erre azonban az „értéktelen” felvételek esetében nem került sor.⁷⁶

A kérdés talán letragikusabb eleme, hogy nem csak a fotóelemzők nem azonosították a táborot, de a szövetséges légierő parancsnoksága sem volt tudatában annak, hogy az auschwitz-birkenauai megsemmisítő táborról igen jó minőségű felvételek álltak rendelkezésre, tulajdonképpen már 1944. áprilisától, de augusztus 25-től kezdve mindenképp. Mind a RAF Bombázóparancsnoksága, mind a brit Külügyminisztérium és Légügyi Minisztérium, mind a 8. amerikai légihadsereg illetékesei többek között azzal utasították el az Auschwitz bombázására vonatkozó megkereséseket 1944 nyarán – kora őszén, hogy nincsenek a támadás megtervezéséhez szükséges fényképek a célpontról.⁷⁷

⁷² Brugioni 53–54. o.

⁷³ Kitchens 246. o.

⁷⁴ Ezt a mai napig nem cáfolták.

⁷⁵ Brugioni 54–55. o.

⁷⁶ Brugioni 55. o.

⁷⁷ Uo.

Pedig a képek ott voltak a 15. amerikai légihadserg olaszországi elemzőinél. Azonban mivel az augusztus 22-én beérkezett, lengyel emigráns forrásokból származó, Auschwitz-Birkenaut ábrázoló tervekkel és vázlatokkal nem vetették össze az augusztus 25-én készült légifelvételeket,⁷⁸ sem a 15. légihadserg, sem a szövetséges főparancsnokság nem tudta meg a Monowitz melletti „fogolytábor” valódi rendeltetését.

A kérdés kulcsa ismét csak a politikai döntés hiányában keresendő. A szövetségesek politikai vezetése tudott a megsemmisítő táborok létezéséről, ez mára egyértelműen bizonyított tény. Katonai szempontból értékelhető információk azonban nem álltak rendelkezésre, így bármiféle cselekvéshez először a szükséges katonai jellegű adatok összegyűjtését kellett volna elvégezni – arra azonban egyetlen lépés sem történt.

A légielő pedig, bár birtokában volt a szükséges információk egy részének, parancs hiányában még azt sem tudta, hogy a táborokról szóló képek fontosak volnának. És mivel nem volt rá utasítás, értelemszerűen nem került sor az Auschwitzról szóló felvételek elemzésére, értékelésére sem.

A vasútbombázás lehetősége

Bár a koncentrációs tábor elleni támadásra soha nem került sor, mégis érdemes alaposan megvizsgálni egy esetleges bombázás lehetőségeit. Ily módon ugyanis betekintést nyerhetünk abba, hogy – a már ismertetett, alapvetően negatív hozzáálláson kívül – mi befolyásolta a szövetséges légielő magas rangú vezetőit, amikor a bombázási javaslatok elutasítása mellett tették le a voksukat. Másrészt pedig megérthetjük, mennyire összetett, már-már lehetetlenül bonyolult lett volna az Auschwitz-Birkenau elleni támadás végrehajtása.

A szövetségesekhez 1944 áprilisától kezdve beérkező levelek, és táviratok, melyek a magyar zsidóság deportálásának megakadályozását követelték, a fő hangsúlyt a Magyarországról Auschwitzba vezető vasútvonalak bombázására helyezték. Először a Kassa – Eperjes vasútvonal, különösképp a hidak lerombolását javasolták,⁷⁹ később ezt kiterjesztették mind a hét, Magyarországról észak felé vezető vasútvonalra.⁸⁰

A nyugati szövetségesek mind a magánúton érkező indítványokat, mind a WRB által felterjesztett vasútbombázási kérést elutasították. A brit és amerikai érvrendszer egyaránt arra épült, hogy a vasutak bombázása megengedhetetlenül nagy erőket vonna el más, a háború szempontjából fontos hadműveletektől. Az üldözött zsidók számára pedig a legbiztosabb menekülést az jelenti, ha a szövetségesek minél gyorsabban megnyerik a háborút.⁸¹

Válaszként az *Emergency Committee to Save the Jewish People of Europe* képviselője, Smertenko, magának Roosevelt elnöknek írt, felhívva rá a figyelmet, hogy azokon a vonalakon német katonai szállítások is zajlanak, így bombázásuk nemhogy hátráthatná, inkább elősegítené a háború megnyerését. Levele azonban, hasonlóan az összes többi kéréshez, nem jutott tovább az amerikai Hadügyminisztériumnál, ahol változatlan indoklással utasították el.⁸²

⁷⁸ Gilbert 304–305. o.

⁷⁹ Mendelsohn 110. o.

⁸⁰ Gilbert 247. o.

⁸¹ Wyman 291. o.

⁸² Wyman 295. o.

A szövetségesek elutasító magatartásának alapvető oka az 1944 tavaszán, Olaszországban végrehajtott „Strangle” hadműveletben keresendő. Az 1944. március 19. és május 11. között zajló „Strangle” arra irányult, hogy az Olaszországban harcoló német „C” hadseregcsoport utánpótlását megbénítsa. Ennek leghatékonyabb módját – részben Solly Zuckermann brit tudós tanulmánya alapján – a hegyekkel, folyókkal sűrűn tagolt közép-olaszországi vasúthálózat bombázásokkal történő folyamatos megszakításában látták. Így ugyanis a németeknek, mivel nem rendelkeztek a vasúti szerelvények pótlásához elegendő tehergépkocsival, súlyos utánpótlási nehézségekkel kellett szembenéznük, mindenekelőtt az üzemanyag- és lőszerellátás terén.⁸³

Azonban a „Strangle,” bár kétségtelenül hátrányosan befolyásolta a német „C” hadseregcsoport harcértékét, nem váltotta be teljes mértékben a hozzá fűzött reményeket. Bebizonyosodott, hogy a vasútvonalak folyamatos megszakításához rendszeres, napon-ta-két naponta ismétlődő bombázásra van szükség, legfeljebb ennyi ideig tart ugyanis a sérült pályatest kijavítása.⁸⁴

Még rendszeres, egyszerre az összes párhuzamos vasútvonal több szakaszán ismétlődő bombázással sem tudták a szövetségesek a közlekedést huzamosabb időre teljesen megszakítani. Reális célnak a nagyon komoly késések elérése bizonyult.⁸⁵ Elkerülő útvonalak használatával, a sérült pályaszakaszok éjszakai helyreállításával, valamint számos közúti szállítójármű beiktatásával a németek képesek voltak nyitva tartani utánpótlási vonalaikat,⁸⁶ bár kétségtelenül súlyosan érintették őket az elmaradó lőszer- és üzemanyag-szállítmányok.

A hidakat, mint elsődleges célpontokat már korábban elvetették, miután bebizonyosodott, hogy eltalálásukhoz aránytalanul sok bomba ledobására van szükség.⁸⁷ Sokszor előfordult, hogy egy hídon több ezer bomba ledobásával sem sikerült végzetes találatot elérni. Ráadásul a németek még a legnagyobb völgyhidakat is képesek voltak 10-12 nap alatt újra használhatóvá tenni, végképp gazdaságtalanná téve ezzel a hidak bombázását.

A „Strangle” hadművelet tanulságai döntően befolyásolták a szövetségesek döntéshozóit, mindenekelőtt az Egyesült Államok Hadügyminisztériumát a vasútvonalak bombázására irányuló kérések elutasításában. A tömeges magyarországi deportálások 1944. július 9-én történt lezárulása után pedig már nem lett volna esély az Európa többi részéből tovább folytatódó deportálások megakadályozására, ahhoz túlságosan sűrű volt a térség vasúthálózata, és túl nagy a távolság a bombázandó vasútvonalak és a szövetségesek támaszpontjai között.⁸⁸

A gázkamrák és krematóriumok bombázása

A vasútbombázás mellett a másik elméleti lehetőség magának az auschwitz-birkenai megsemmisítő tábornak a bombázása volt. A támadásnak az elképzelések szerint le kellett volna rombolnia a birkenau négy nagy gázkamrát és krematóriumot, ily módon, ha nem

⁸³ Mark 176–177. o.

⁸⁴ Kitchens 262. o. és 84. sz. lábjegyzet

⁸⁵ Foregger 423–414. o.

⁸⁶ Kitchens 262. o.

⁸⁷ Foregger 413. o.

⁸⁸ Uo.

is lehetetlenné téve, de jelentősen hátráltatva a foglyok megsemmisítésének folytatását. A tényleges pusztítás mellett a támadásnak nagyon komoly szimbolikus értéke is lett volna.

Az auschwitz-birkenai tábor komplexumban hét gázkamra működött, bár nem mind egyidejűleg. Auschwitz I-ben hozták létre az első, a későbbieknél sokkal kisebb gázkamrát és krematóriumot, az 1944-ben már nem működött. Birkenauban a táortól nyugatra körülbelül két kilométerre volt két kisebb, házából átalakított gázkamra. Az egyik 1944-ben már használaton kívül volt,⁸⁹ a másikat, amelyet a 2/V jelű bunkerben levő korábbi négy kisebb gázkamra egybenyitásával hoztak létre, még időszakosan működtek. Utóbbi kettőhöz nem tartozott krematórium, a testeket a 2/V bunker mögötti gödörben égették el.⁹⁰

A birkenai négy nagy gázkamra és krematórium kettesével helyezkedett el a tábor nyugati részén. A II. és III. krematórium a főkapu felől érkező vasúti sín végének két oldalán feküdt, míg a IV. és V. körülbelül 500 méterrel északabbra épült. Közöttük helyezkedett el a „Kanada” néven ismert raktárkomplexum 30 épülete, valamint egy kisebb erdős rész. (*L. a 3. ábrát.*⁹¹)

A II. és III. krematórium méreteiben megegyezett, a gázkamrák az épületek jobb oldalából kinyúlva helyezkedtek el. Mind a vetkőzőhelyiség, mind a gázkamra részben föld alá épült. A krematóriumot egy kéménnyel látták el.

A IV. és V. krematórium az előző kettőnél kisebb, kialakításában szintén egymással megegyező volt. Teljes egészében a felszín fölé épültek, a közel négyszög alakú létesítményeknek két kéményük volt. Az épületeket ritkás nyírfaerdő takarta.⁹²

Szerkezeti felépítés⁹³

	<i>A II. és III. gázkamra [m]</i>	<i>A IV. és V. gázkamra [m]</i>
Teljes hossz:	116,16	72,6
Teljes szélesség:		13,86
	Gázkamra részleg: 32,67 x 9,24	
	Vetkőző részleg: 54,78 x 10,89	
	Krematórium: 61,38 x 13,53	
Épület magassága:	9,57	8,76
Kémény magassága:	19,14 m (1 db)	19,14 m (2 db)
Teljes célterület:	1728 m ²	1006 m ²
Azonos területű négyzet:	41,58 x 41,58	31,68 x 31,68

A négy krematórium közötti távolság [m]

A II. és III. között	176,55
A III. és IV. között	576,18
A IV. és V. között:	106,92
A II és V. között:	924,66

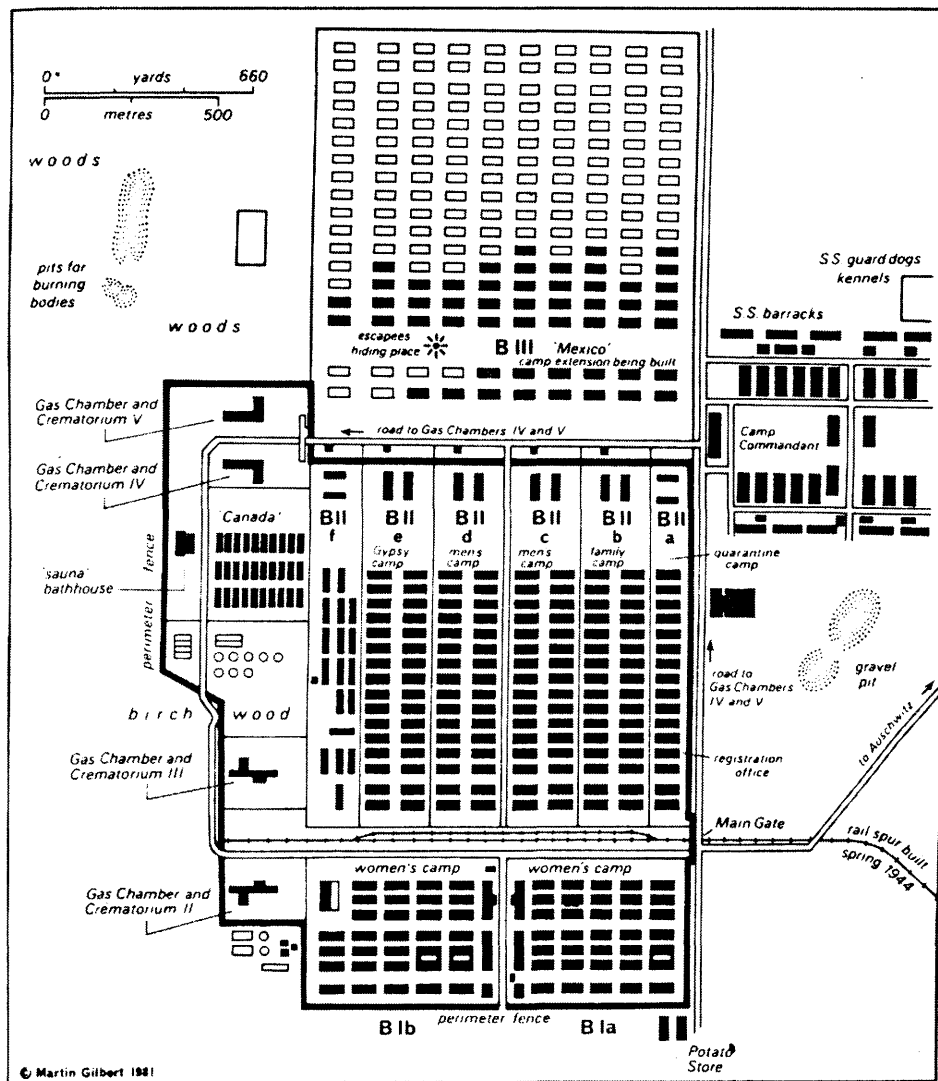
⁸⁹ Foregger 403. o.

⁹⁰ Levy 236. o.

⁹¹ Gilbert 195. o.

⁹² Foregger 403. o.

⁹³ Foregger 404–405. o.



3. ábra: Birkenau alaprajza

Mind a négy krematórium betonlapra, és vasbeton vázra épült. A IV.-et és az V.-et már kevésbé tartós anyagokból építették, ez főképp a tetőszerkezetre volt igaz.

II. és III. épület

Szerkezet és anyag:

Külső betonfalak

Tető (több talajréteggel borított beton)

A gázkamrák és a krematóriumok mennyezete

Vastagság [cm]

19,05

44,45

19,05

IV. és V. épület

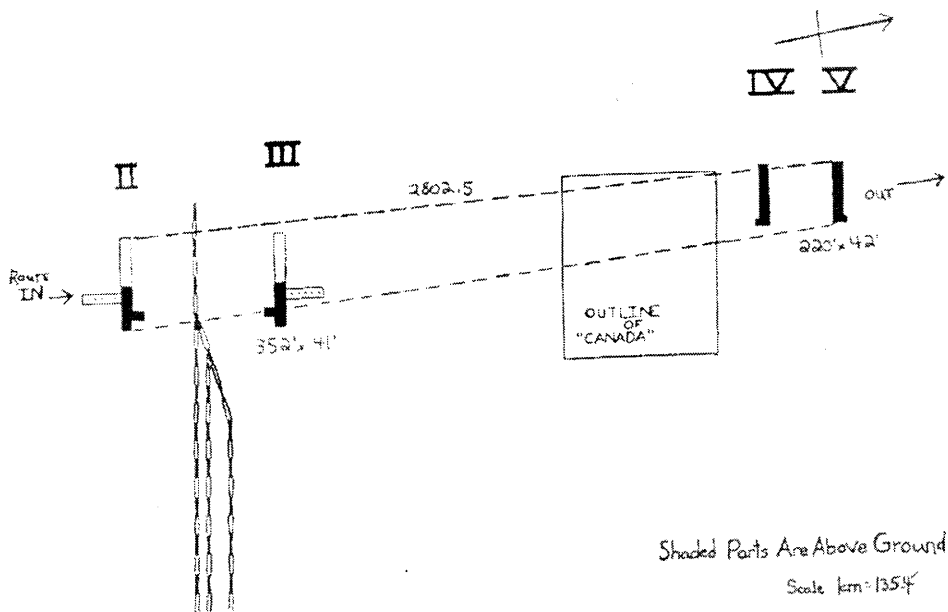
Szerkezet és anyag:	Vastagság [cm]
Oldalfalak (tégla)	29,21
Tető (aszfalttal fedett deszkák)	3,81

Mind a négy gázkamra valószínű megsemmisítéséhez a legkedvezőbb támadási irány a négy gázkamra által bezárt, körülbelül trapéz alakú terület dél-észak irányú megközelítése lett volna. Ez az irány minimalizálhatta volna a bombázásnak kitett barakkok számát. A harminc épületből álló „Canada” raktárkomplexum és a táborba vezető vasútvonal vége így is a célterületen feküdt, de bármely más irányú megközelítés nagyságrendekkel több fogoly életét veszélyeztette volna.⁹⁴

A rombolásra a már publikált Weapon Data Sheets-ek és a fenti szerkezeti adatok alapján a késleltetett gyújtású, szabványos 500 fontos GP (General Purpose) bomba lett volna megfelelő. A bombák a tetőszerkezet átütése után az épület belsejében robbantak volna, feltehetően teljesen megsemmisítve azokat.

Auschwitz-Birkenau a szövetségesek olaszországi légitámaszpontjaitól mintegy 1000 kilométer távolságra feküdt. A legközelebbi szóba jöhető nagy repülőtér Foggia volt, onnan Auschwitz 992 kilométerre helyezkedett el.

Ezt az oda-vissza 2000 kilométeres utat a szövetségesek számos repülőgépe képes volt megtenni, az amerikai típusok közül a Lockheed P-38 Lightning és North American P-51 Mustang típusú vadászrepülőgépek, a North American B-25 Mitchell közepes



4. ábra: Az optimális megközelítési irány

⁹⁴ Foregger 407. o.

bombázó, illetve a Boeing B-17 Flying Fortress és a Consolidated B-24 Liberator típusú nehézbombázó repülőgépek; a brit típusok közül pedig a DeHavilland DH98 Mosquito könnyűbombázó IV. és későbbi változatai, valamint a Handley-Page Halifax típusú nehézbombázó repülőgép.

A négymotoros nehézbombázók esetében a célig vezető 1000 kilométeres út megtétele nem jelentett problémát, maximális hatótávolságuk jóval meghaladta a 3 000 kilométert. Mivel azonban a gépek a bombázást általában nagy magasságból, 5–10 000 méterről hajtották végre, komoly figyelmet kell szentelnünk a találati pontosság problémájának.

A nagy magasából végrehajtott bombázás esetében teljesen megszokottnak számított, hogy a célponttól sok száz méterre is csapódtak be bombák, sőt, a kilométeres eltérés sem volt ritka. Bár a 15. amerikai légihadsereg 1943–1945-ben végrehajtott bevetései során a valószínű körkörös szórás (CEP – Circular Error Probable) 1100 méterről fokozatosan 360 méterre csökkent, a ledobott bombáknak így is csak mintegy 30 %-a csapódott be a célpont 300 méteres körzetében.⁹⁵

Az átlagos bombázási adatokat tekintve egy 6 600 méter (20 000 láb) magasságból végrehajtott támadás esetében a krematóriumokat a következő paraméterekkel lehetett volna bombázni:⁹⁶

Magasság	6 600 méter (20 000 láb) ⁹⁷
Bombaszőnyeg kiterjedése:	510m x 300 m (1550 láb x 900 láb)
Körkörös szórás	191 m (580 láb)
Ledobott bombák tömege/db	225 kg (500 font)

Az 1941-ben az USAAF által kiadott *Handbook of Bombardiers* szerint a II. és II. krematóriummal megegyező nagyságú célpontokat 500 fontos bombákkal támadva a találati valószínűség a következőképpen alakult volna:⁹⁸

Ledobott bombák száma	Találati valószínűség
50	25%
100	40%
200	50%
300	59%
400	64%

Azaz 400 bombát kellett volna ledobni, hogy a II. és III. krematórium 64%-os eséllyel kapjon telitalálatot. Mivel mind a B-17, mind a B-24 típusú bombázók 10 darab 500 fontos bombát szállítottak, a cél eléréséhez 40 gépre lett volna szükség.

⁹⁵ *Kitchens* 253. o. 60. sz. lábjegyzet.

⁹⁶ *Foregger* 407. o.

⁹⁷ Ez megfelelt az átlagos bombázási magasságnak.

⁹⁸ *Handbook of Bombardiers* (TM 1-251), kiadva 1941. március 31-én. Idézi *Foregger* 407. o.

A valamivel kisebb IV. és V. krematórium esetében ugyanez az arány.⁹⁹

Ledobott bombák száma	Találati valószínűség
50	17%
100	29%
200	39%
300	50%
400	60%

A kisebb krematóriumok esetében tehát ugyancsak 400 bombával és 40 repülőgéppel lehetett volna 60%-os esélyű találatot elérni.

Összegezve tehát: körülbelül 60 %-os találati valószínűség eléréséhez a 2x2 krematórium esetében elméletileg összesen 1600 bomba ledobására lett volna szükség. Ez a szám azonban a párosával elhelyezkedő krematóriumok közelsége, azaz a szórási területek átfedése miatt csökkenthető. P. M. Sprey fegyverszakértő a szükséges bombák mennyiségét, részletes átfedési számítások után, 1350 darabra becsülte, körülbelül 50 %-os megsemmisítési valószínűséggel. Ehhez 135 repülőgépre lett volna szükség.¹⁰⁰ A pontos szám megállapítása természetesen lehetetlen, a fenti becslések egyetlen feladata, hogy a nagyságrendekről fogalmat adjanak.

A találati pontosságot ugyanis a célpont kiterjedésén és a bombázási magasságon kívül számos egyéb tényező is befolyásolja: az időjárás (azaz a célpont láthatósága, illetve az esetleges széllekedések, stb.), az előzetes számítások pontossága, az ellenséges légvédelem és vadászrepülőgépek tevékenysége, a személyzet kiképzettségi szintje, fáradtsága, a repülőgép sebessége, műszaki állapota és stabilitása, a bombacélzó berendezés állapota, stb.

A háború legpontosabb, nagy magasságból végrehajtott bombázását a 8. amerikai légihadsereg 467. bombázó csoportja 1945. április 15-én egy parti üteg támadása során hajtotta végre. A ledobott bombák 50 %-a a célpont 160 méteres körzetén belül csapódott be. Ez volt a szövetséges nehézbombázók legjobb eredménye, amelyet mindössze 5 000 méter (15 000 láb) magasságból, közel tökéletes időjárási körülmények között, ellenséges tevékenység nélkül értek el.¹⁰¹

1944 novemberében a 15. légihadsereg hadműveleti elemző csoportja megállapította, hogy 5 000 méter (15 000 láb) magasságból, jó körülmények között végrehajtott bombázás esetén a valószínű körkörös szórás B-17-esek esetében 165 méter (500 láb), míg B-24-esek esetében 170 méter (515 láb).

A találati pontosság növelésére az egyik lehetőség a VB-1 AZON (Azimuth Only) típusú kísérleti bombák használata lett volna. Ezeknek a korai irányított eszközöknek az oldalszögét zuhanás közben távirányítással lehetett változtatni, ily módon vezetve célra a fegyvert. Az USAAF 301. bombázó csoportja 1944 áprilisa és augusztusa között a Földközi-tengeri hadszíntéren tesztelte is a bombát, ám arra a megállapításra jutottak, hogy az AZON eléggé megbízhatatlan, főképp az irányítási és célzási nehézségek miatt. Más irányított fegyver akkoriban még nem állt a szövetségesek rendelkezésére.¹⁰²

⁹⁹ Foregger 408. o.

¹⁰⁰ Foregger 408. o.

¹⁰¹ Kitchens 253. o.

¹⁰² Kitchens 255–256. o.

A másik módszer, amellyel növelni lehetett volna a bombavetés pontosságát, az úgynevezett *hi-lo-hi* bombázás volt.¹⁰³ az akció során a bombázók a célpontig vezető utat a szokott módon, nagy magasságban, zárt védelmi alakzatot tartva tették meg, a célpontra való rárepülés előtt viszont kis magasságra süllyedtek, úgy hajtották végre a bombázást, majd ismét felemelkedtek, és a zárt alakzatot felvéve repültek vissza támaszpontjukra.

A feladatot nehezítette volna a meglepetéshez szükséges teljes rádiócsend betartása a süllyedés és a megközelítés művelete során, amely egy körülbelül 100 gépből álló kötelék esetében rendkívül bonyolult és kockázatos manőver. A meglepetés azonban még így is kétséges lett volna, hiszen amíg a bombázók tartották a nagy magasságot, a német lokátorállomások minden nehézség nélkül követhették őket, az utolsó, alacsonyan megtett szakaszon pedig a védők vizuális megfigyelésre is hagyatkozhattak, kiegészítve a kötelék ellen korábban felemelt vadászpilóták jelentéseivel. Ha pedig nem sikerül meglepni a célpont védőit, akkor nagy eséllyel megismétlődött volna a Ploiești elleni, 1943 augusztus 1-én végrehajtott támadás katasztrofális végeredménye: a ploiești finomítót alig 50–100 méteres magasságban megközelítő B-24-es bombázók 30 %-os veszteséget¹⁰⁴ szenvedtek a német és román légvédelem, a vadászpilóták, valamint a kivonultatott csendőralakulatok kézi fegyvereinek tüzeitől.¹⁰⁵ Ploiești után az USAAF többé nem próbálkozott nagy nehézbombázó kötelékek kis magasságban történő bevetésével.¹⁰⁶

A táborlakóknak okozott veszteség természetesen foglalkoztatta azokat is, akik a bombázást számos alkalommal és fórumon kérvényezték. Wyman kutatásai szerint mind az európai, mind az amerikai zsidó vezetők úgy vélekedtek, hogy mivel a beérkező foglyok 90 %-át a hírek szerint a németek azonnal elgázósítják, és megmaradtak is csakhamar elpusztulnak az embertelen körülmények miatt, a kockázatot vállalni kell.¹⁰⁷

A valóság azonban az, hogy amikor azonban *American Jewish Congress* vezetői először találkoztak John W. Pehle-el, a War Refugee Board igazgatójával Washingtonban, Pehle a zsidó áldozatok várhatóan nagy száma miatt határozottan elutasított mindenfajta bombázást. A zsidó vezetők ez ellen egyetlen szóval sem tiltakoztak, azaz egyetértettek a megfontolással.¹⁰⁸ Pehle nem kizárólag humanitárius megfontolások alapján határozott így, számára az is fontos szempont volt, hogy a német propaganda minden bizonnyal kihasználta volna, ha a szövetségesek bombázásának zsidók is áldozatul esnek.

Hasonló állásponton voltak a *Rescue Committee of the Jewish Agency in Palestine* vezetői, David Ben-Gurion is beleértve : mereven szembehelyezkedtek minden olyan hadművelettel, ami zsidó életet veszélyeztet.¹⁰⁹

A fentebb említett legjobb eredményt alapul véve a krematóriumok bombázása esetén a ledobott bombák 50 %-a a célponttól 160 méternél távolabb csapódott volna be. A II. és III. krematórium a barakkoktól mintegy 100 méterre helyezkedett el, a IV. és

¹⁰³ A *high-low-high* szavakból.

¹⁰⁴ *Hammel* 163. o.

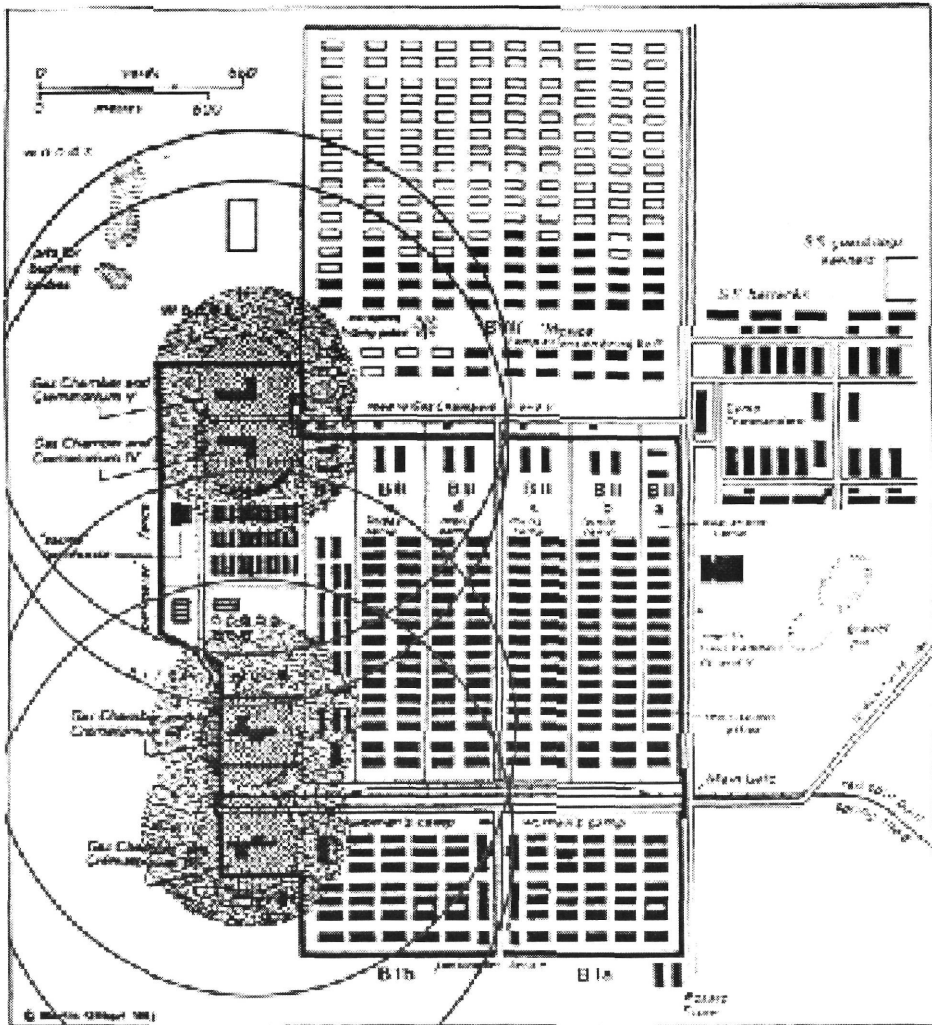
¹⁰⁵ A megközelítés során két kötelék véletlenül Bukarest külvárosa fölé repült, ezzel riasztotta a körzeti egész légvédelmi rendszerét. A 177 bombázóból 41-et a légvédelem és a vadászpilóták lőttek le, további 13 gép leszállás közben összetört, hét sérült bombázó pedig Törökországban hajtott végre kényszerleszállást. Másnap a bevetést végrehajtó IX. Bomber Command-nak mindössze 33 repülőgépe volt bevethető állapotban. *Pataki – Rozsos – Sárhidai* I. k. 87. o., *Kitchens* 256. o.

¹⁰⁶ *Kitchens* 256. o.

¹⁰⁷ *Wyman* 302–303. o.

¹⁰⁸ *Rubinstein* 163. o.

¹⁰⁹ *Rubinstein* 179–180. o.



Strategic Bombing against Auschwitz: B-17s and B-24s at 20,000 ft.

———— war's best bombing: 500-foot Circular Error Probable (CEP)
(from 15,000 ft.)

----- 15th Air Force average bombing, 1944: 1000-foot CEP

..... "normal bomber": 2600-foot radius (one half mile)

(Base drawing from Auschwitz and the Allies by Martin Gilbert.
Copyright © 1951 by Martin Gilbert. Reprinted by permission of
Henry Holt and Company, Inc. Bombing overlay by J. H. Kitchens
III.)

6. ábra: A helyes átlagos szórás a tábor alaprajzára vetítve

A fentiek értelmében, a legideálisabb találati aránnyal számolva, a Sprey által becslült 1350 bombából mintegy 675 csapódott volna a krematóriumok 160 méteres körzetén kívülre és az ábra alapján körülbelül megközelítőleg 40 %-uk a tábor lakott részében robbant volna. Ez mintegy 250 bombát jelentett volna – a sokkal távolabb becsapódottakat is számításba véve.

A bombák okozta veszteségek becsléséhez mindenekelőtt tudnunk kell a Birkenauban fogva tartottak létszámát. Rudolf Höss naplója szerint 1944. április 5-én a táborban körülbelül 36 000 fogoly volt, ez a szám augusztusra 135 000-re változott. A hipotetikus bombázás által okozott veszteséget ennek alapján becsülni igen nehéz, van viszont konkrét példa is koncentrációs tábort ért szőnyegbombázásra.¹¹¹

A buchenwaldi koncentrációs tábor melletti, V-2 irányítóberendezéseket gyártó üzemre 1944. augusztus 24-én a 8. amerikai légihadsereg 129 B-17-es bombázója 303 tonna bombát dobott le. A helyzet hasonló volt a birkenauéhoz, az egyik célpont közvetlenül a tábor kerítése mellett helyezkedett el, a másik valamivel távolabb. A bombázást az ideális-hoz közeli időjárási feltételek mellett hajtották végre, telibe találták, és teljesen megsemmisítették az üzemet, ám így is 315 fogoly vesztette életét a tábor területére becsapódott bombák következtében, további 525 súlyosan, 900 pedig könnyebben megsebesült.¹¹²

A táborlakók veszteségei tovább növekedtek volna, ha a bombázás pillanatában esetleg egy szerelvény éppen a II. és III. krematórium között elhelyezkedő vasúti sínen tartózkodik. Mivel a szállítmányok beérkezési időpontját lehetetlen volt előre jelezni (még a németeknek is, a szövetségeseknek pedig mindenképp), ezért ezt a lehetőséget is vizsgálni kell, hiszen kizárására nem lett volna mód.

A magyar zsidóság deportálása idején egy szerelvény átlagosan 3 000 deportáltat szállított.¹¹³ Mivel a vasúti sín vége éppen a II. és III. krematórium elpusztítására ledobott bombaszőnyeg közepén feküdt, a foglyok között is minden bizonnyal súlyos veszteségeket okozott volna a bombázás.¹¹⁴

Szintén hozzá kell számolni a veszteségekhez a „Canada” nevű, harminc épületből álló raktáregyüttesben foglalkoztatott mintegy 2000 fogoly jelentős részét, hiszen a „Canada” épp a bombázók egyetlen lehetséges megközelítési útvonalán, a krematóriumok között feküdt. A négy krematóriumban dolgozó körülbelül 440 főnyi Sonderkommando pedig minden bizonnyal teljes egészében odaveszett volna a bombázásban, ők ugyanis folyamatosan a megsemmisítendő épületekben, illetve azok közvetlen környezetében tartózkodtak.¹¹⁵

A Birkenaut érő hipotetikus bombatámadás által okozott veszteségekről Wyman egy követője, Roger Williams úgy vélekedett, „*lettek volna áldozatok a táborlakók között, talán tucajtával is.*”¹¹⁶ Az iménti adatok alapján az áldozatok számát sokkal inkább ezres nagyságrendben kellene becsülni.

Meg kell még említeni a hadműveletet végrehajtó bombázók feltételezhető veszteségeit is. A Monowitz elleni négy, nagy magasságból végrehajtott bombatámadás során a 8. amerikai légihadsereg a bevetett 367 bombázóból 29-et veszített, ami 7,9 %-os veszteség.

¹¹¹ Kitchens 253. o.

¹¹² Kitchens 254. o.

¹¹³ <http://www.nizkor.org/hweb/people/e/eichmann-adolf/transcripts/Judgment/Judgment-034.html>

¹¹⁴ Sem a vagonban összecsiszolólván, sem a peronon állva nem találhattak volna menedéket a becsapódásoktól, a peron két oldalán elhelyezkedő vízesárkot nem számítva.

¹¹⁵ Foregger 407. o.

¹¹⁶ „*There would have been inmate deaths, perhaps dozens of them*” – idézi Kitchens 253. o. és Levy 246. o.

ségnek felel meg. Mivel mind a B-17, mind a B-24 személyzete tíz főből állt, ez 290 fős személyi veszteséget jelentett.¹¹⁷

Egy 1952-es RAND-jelentés a 8. amerikai légihadsereg adatai alapján táblázatot állított össze, amely a repülési magasság és a veszteségek összefüggését vizsgálta 3 300 méteres (10 000 láb) és 11 550 méteres (35 000 láb) magasságok között. A jelentés szerint a várható veszteség 8 250 méter (25 000 láb) magasságban 9,08 %, 9 900 méteren (30 000 láb) pedig 5,15 %. Ennek alapján Monowitz a körülbelül 6 600–6 700 méteres (20–22 000 láb) magasságban elszenvedett 7,9 %-os veszteséggel a gyengébben védett célpontok közé tartozott.¹¹⁸

A krematóriumok 50 %-os megsemmisítési esélyéhez, mint láttuk, körülbelül 135 repülőgépre lett volna szükség, és 6 600 méter magasból végrehajtott bombázásra. A 7,9 %-os arány szerint a bevetésről 10–11 gép nem tért volna vissza, fedélzetén 100–110 főnyi személyzettel.

A másik lehetőség a kis magasságból végrehajtott, precíziós bombázás lett volna. Az arra alkalmas repülőgépek (B-25, P-38, Mosquito) esetében azonban az Auschwitz-Birkenaut Olaszországtól elválasztó távolság döntő fontosságú.

Az oda-vissza 2000 kilométer ugyanis nagyjából megegyezett a B-25 Mitchell maximális hatótávolságával,¹¹⁹ vagyis meglehetősen kockázatos lett volna ilyen mélységű bevetésre küldeni a gépeket, különösen, hogy útközben mind a Balkán-hegységet, mind a Kárpátokat oda-vissza át kellett volna repülniük, mindvégig ellenséges terület fölött. Továbbá sebesség tekintetében a B-25, bár lényegesen gyorsabb volt a nehézbombázóknál, nem vehette fel a versenyt a német légierő egymotoros vadászrepülőgépeivel. És mivel még a jóval erősebb páncélzattal és védőfegyverzettel¹²⁰ ellátott B-17 és B-24-es bombázók is állandó vadászkíséretre szorultak, a Mitchellek sem nélkülözheték a kísérő vadászokat. Egy vadászgépekkel oltalmazott, mélységben tagolt, védelmi alakzatot tartó bombázóköteléknek viszont esélye sem lett volna a meglepetésszerű támadásra. Meglepetés hiányában pedig a német légvédelem felkészülten várhatta volna az alacsonyan érkező támadókat, ami a tapasztalatok szerint elfogadhatatlan veszteségekkel járt volna.¹²¹

Továbbá a Mediterranean Allied Air Force 20. amerikai légihadseregének kötelékében sosem volt háromnál több, B-25-ösökkel felszerelt bombázó csoport,¹²² melyek összesen 192 darab repülőgéppel rendelkeztek. 1944 áprilisától mindhárom bombázó csoportot Korzika szigetéről vetették be az olaszországi harcok támogatására, illetve a dél-franciaországi partraszállás előkészítésére.¹²³ Áttelepítésük Foggia-ba, a bevetés végrehajtása (egy esetleg szükséges második támadással együtt), majd a visszatelepülés minimum két hétre lényegesen meggyengítette volna az Olaszországban harcoló szövetséges erők légi támogatását.

A P-38 esetében is a távolság jelentette a fő problémát, hiszen bár a repülőgép maximális hatótávolsága körülbelül 3 600 kilométer volt, azt csak akkor érthette el, ha két pót-

¹¹⁷ Foregger 408. o.

¹¹⁸ Foregger 409. o.

¹¹⁹ Amely teljesen feltöltve 2 170 km volt. Enzyklopädie der Flugzeuge 27. o.

¹²⁰ A legkorszerűbb B-17G védőfegyverzete 13 darab 12,7 mm-es géppuska, a B-24J-nck pedig 10 darab 12,7 mm-es géppuska.

¹²¹ Különösen, ha figyelembe vesszük, hogy a maximális hatótávolságuk határát kísérő gépeknek még közel 1000 kilométert kellett volna repülniük visszafelé, esetleg sérülten, mindvégig ellenséges terület fölött.

¹²² A 310., 321. és 340. Bomb Group.

¹²³ *Kitchens* 257–258. o.

tartállyal repült.¹²⁴ Ha azonban bombát is szállított, akkor legfeljebb csak egy, 1200 literes póttartállyal lehetett felszerelni, és hatótávolsága így alig haladta meg a 2 100 kilométert. Ráadásul ilyen nagy távolságra csak egyetlen, 1000 fontos bombával lehetett ellátni.¹²⁵

Egyedül a brit DeHaviland DH-98 Mosquito volt az a repülőgép, amely mind sebesség, mind hatótávolság, mind a szállítható bombateher tekintetében alkalmas lett volna a feladatra. A típus Mk.VI. jelű változata egy tonna bombaterheléssel közel 3 000 kilométert volt képes megtenni kis magasságon, mindezt körülbelül 400 kilométeres óránkénti utazósebességgel. Ráadásul a faépítésű repülőgép alig látszott a német radarokon.

Wyman felvetette, hogy a Mediterranean Allied Air Force kötelékébe tartozó 44 darab Mosquito tökéletesen alkalmas lett volna a krematóriumok elleni támadás végrehajtására.¹²⁶ Azt azonban nem vette figyelembe, hogy a Mediterranean Allied Air Force Mosquitói vagy N. F. Mk III. és XIII. jelű éjszakai vadász változatok voltak, vagy Mk. IX. és XVI. jelű fotófelderítők, és nem voltak alkalmasak bombaszállításra.¹²⁷ A RAF 1944-ben mindössze hat vagy hét olyan Mosquito-századdal rendelkezett, melyek a repülőgép vadászbombázó változatai voltak. Mind a hét század Nagy-Britanniából működött, és csak négy század (a 140. Bomber Wing) személyi állományának a kiképzettsége felelt meg a precíziós bombázási feladatoknak.

A 140. Bomber Wing négy százada végezte 1944 folyamán a legnehezebb bombázási feladatokat: a V-1 kilövőállások elleni precíziós támadásokat, üzemenyag-lerakatok, tártályhajók, repülőterek, erőművek elleni bombázásokat. Ők hajtották végre a Wyman által is hivatkozott nagy pontosságú bevetéseket az aarhusi, koppenhágai és oslói Gestapo-főhadiszállások, az amiens-i börtön, valamint a hágai német Holland Népelességnilyvántartó Hivatal ellen is.¹²⁸

Ezeknek az egységeknek az Olaszországba való áttelepítése, a felkészülés, a támadás és a visszarepülés időtartamát is beszámítva a fent felsorolt, különleges kiképzést igénylő bevetések mind jelentős késést szenvedtek volna.

A krematóriumok megsemmisítésének egy módja Wyman és követői szerint a P-38-asokkal végrehajtott zuhanóbombázás lehetett volna. A pontosság problémája azonban itt is fennállt. A bombavetést 1000 méter magasságból végrehajtva az átlagos szórás 38 és 98 méter között változott, alacsonyabbról az érték valamivel kedvezőbb volt, a bombázás veszélyessége azonban hatványozottan nőtt. Mint ugyanis azt Luftwaffe tapasztalatai is megmutatták, a zuhanóbombázó repülőgépek rendkívül sebezhetőek voltak az ellenséges légvédelmi tüztől. Az egyenes vonalú, kiszámíthatóan süllyedő megközelítés során a repülőgép igen könnyű célpontot jelentett a légvédelmi lövegek számára. A kioldás utáni pillanatokban pedig a repülőgép a légvédelem számára ideális magasságban tartózkodott, és a sebessége is alacsony volt. A zuhanóbombázók veszteségei meghaladták bármely más egység veszteségeit, a kioldást 600–1000 méterről végrehajtva a 20 %-os veszteség sem számított rendkívülinek!¹²⁹

A Wyman által felvetett,¹³⁰ P-38-asokkal, kis magasságban, meglepetésszerűen végrehajtott berepülés, a precíziós bombázás, majd a kis magasságban való távozás az 1944.

¹²⁴ Pataki – Rozsos – Sárhidai II. k. 322. o.

¹²⁵ Kitchens 258. o.

¹²⁶ Wyman 303. o.

¹²⁷ Kitchens 260. p.

¹²⁸ Kitchens 259. és 261. o.

¹²⁹ Foregger 409. o.

június 10-én, Ploiești ellen végrehajtott támadására vonatkozik. A 82. FG 46, 1000 fontos bombával felszerelt P-38-ast küldött egy oda-vissza közel 2000 kilométeres bevetése. A gépeknek zuhanóbombázással kellett támadniuk Ploiești célpontjait, majd kis magasságban elmenekülniük. A támadókat az 1. FG 48 darab P-38-as vadászgépe fedezte. A bevetés során a zuhanóbombázók 17 %-os, míg a kísérővadászok 28 %-os veszteséget szenvedtek, ám a finomítóban csak mérsékelt károk keletkeztek. A 15. légihadsereg soha többé nem próbálkozott nagy távolságban végrehajtott zuhanóbombázással.

Az alacsonyítáadás kis magasságon, nagy sebességgel közelítő repülőgépet igényelt, mely bombaterhének ledobása után ugyanazon a magasságon távozik – mindvégig a német lokátorok érzékelési magassága alatt (azaz a tereptől függően maximum kb. 170 méteren), hogy a meglepetés biztosítható legyen.

A 8. amerikai légihadseregnek egy támadása, melyet 1943. május 10-én indítottak két hollandiai erőmű ellen, a tíz bombázógépből tíznek az elvesztésével zárult. A 8. amerikai légihadsereg tehát beszüntette a kis magasságból végrehajtott mélytámadásokat.¹³¹

A már említett 140. Bomber Wing Mosquito bombázókkal végrehajtott brit akciói elfogadható veszteséggel eredményeztek rendkívüli találati pontosságot, a támadóknak azonban a helyi ellenálláson keresztül minden esetben igen pontos és részletes térképek álltak rendelkezésükre a célpontokról. A célterületig mindössze néhány száz kilométeres távolságot kellett megtenniük, a célpontok közvetlen közelében pedig – éppen a városi környezet miatt – nem kellett komoly légvédelmi tüzellel számolniuk. Auschwitz-Birkenau esetében viszont sem a kis távolság, sem a pontos térképek megléte nem ált fenn, valamint a területet viszonylag erős légvédelmi tüzérség is óvta. (A monowitzi olajüzem néhez légvédelmi ágyú is ugyanis a tábor fölé is hatásos zárótűzet tudtak volna löni.)¹³²

Egy krematórium 100 %-os telibe találásához körülbelül nyolc bombára lett volna szükség. Így tehát a négy különálló célpont elpusztításához 40 Mosquitót, a 140. Bomber Wing teljes állományának, a legjobban kiképzett brit bombázópilótáknak közel felét kellett volna egy hónapra elvonni a Nyugat-Európában végrehajtandó feladatoktól, nem is beszélve az esetleges veszteségekről.¹³³

Fontos tényező, hogy az eddigi összes számítás és becslés csak találati *valószínűség*-gel számol, nem biztosan bekövetkező telitalálattal. A Sprey által kalkulált 1350 bomba mindössze 50 %-os találati valószínűséget jelent. Ez akkor válik különösen fontossá, ha figyelembe vesszük, hogy négy különálló objektumról volt szó. A korábban említett, Mosquitók által végrehajtott precíziós bombázások mind egy, illetve két célpont ellen irányultak. Négy megsemmisítendő krematórium esetén négy végzetes telitalálat elérésének esélye igen alacsonyra becsülhető, ráadásul a célterületek és szórási zónák átfedése miatt nem is számolható lineárisan.

A háború alatti USAAF- és RAF-tapasztalatok alapján James Kitchens úgy becsüli, hogy – támadási módtól függetlenül – legfeljebb 50–60 % lett volna az esélye annak, hogy egy bombázással a célpontok 50–60 %-át megsemmisítsék, vagy súlyosan megromolják. Ennek alapján mindenképp szükség lett volna egy második, kisebb léptékű támadásra is.¹³⁴ Egy második bombázást viszont a németek már minden bizonnyal fel-

¹³⁰ Wyman 303–304. o.

¹³¹ Foregger 409. o.

¹³² Kitchens 251. o.

¹³³ Kitchens 261. o.

¹³⁴ Kitchens 261–262. o.

készülten vártak volna,¹³⁵ jelentősen megnehezítve a célpontok eltalálását, és növelve a támadók veszteségeit.

A krematóriumok esetleges megsemmisítése esetén is felvetődik azonban a kérdés, hogy milyen hatást gyakorolt volna az a Holocaustra. A bombázás támogatói többek között azzal érveltek, hogy a krematóriumok megsemmisítése a nyilvánvaló humanitárius szempontok mellett kedvezően hatna az ellenállási mozgalom moráljára, valamint hangsúlyozná a németek számára, hogy a szövetségesek elszántan fellépnek a népirtás megállításáért.¹³⁶ Segítene továbbá meggyőzni a kételkedőket a náci rémtettek valódiságáról. Emellett a bombázást követő zűrzavarban minden bizonnyal számos fogoly el tudna menekülni.¹³⁷

Ugyanakkor már a Jewish Agency által kiadott *Note on the Proposal For Bombing the Death Camps* is megjegyezte, hogy a németek minden bizonnyal találnának más kivégzési módokat, még akkor is, ha már valóban nem volnának képesek újjáépíteni a lerombolt gázkamrákat és krematóriumokat.¹³⁸ Német szempontból kézenfekvő megoldás lett volna visszatérni a tömeges agyonlövés módszeréhez, amely ugyan az elgázosításhoz képest lassú, ember- és lőszerigényes eljárás volt, azonban, mint az 1941–1942-es esztendők szörnyű tapasztalatai mutatták, működőképes. A holttestek megsemmisítése a krematóriumok folyamatos túlterheltsége és műszaki problémái miatt egyébként is részben hullaégető gödrökben történt, azokban pedig problémamentesen el lehetett volna égetni az agyonlőtt áldozatokat is.

Ingabombázás¹³⁹ – lehetőség a távolság áthidalására?

A megszállt Európa belsejében, illetve a keleti területeken elhelyezkedő ipari célpontok egészen 1943 közepéig elérhetetlenek voltak a szövetségesek Angliából, illetve Észak-Afrikából felszálló nehézbombázói számára.¹⁴⁰

A hatótávolság problémájára az ún. ingabombázás jelentette a megoldást, azaz hogy a bombázó repülőgépek Nagy-Britanniából felszállva átrepülnek Európa fölött, végrehajtják a bombázást, és észak-afrikai támaszpontokon szállnak le. Néhány nap múlva pedig hasonló, de ellentétes irányú bevetéssel visszatérhetnek Nagy-Britanniába.

Az ingabombázás a veszteségek ellenére sem került le a napirendről. A szövetségesek olaszországi előrenyomulásával megszerzett olasz repülőterek jelentősen megkönnyítették a megszállt Európa belsejében fekvő célpontok hagyományos módon való támadását (azaz hogy a bombázók a kiindulási támaszpontjaikra térnek vissza). A keleti területek német ipari üzeimei viszont továbbra is elérhetetlenek voltak.

¹³⁵ A felkészülés keretében néhány nap alatt is lehetőség lett volna a meglévők (lásd később) mellé további könnyű légvédelmi eszközök (2 és 3,7 cm-es gépágyúk, légvédelmi állványra szerelt géppuskák) összevonására, illetve mesterséges füstfüggöny alkalmazására, esetleg a mindenfajta zuhanóbombázást lehetetlenné tévő léggömbzár kiépítésére – valamint természetesen vadászrepülőgépek összevonására is.

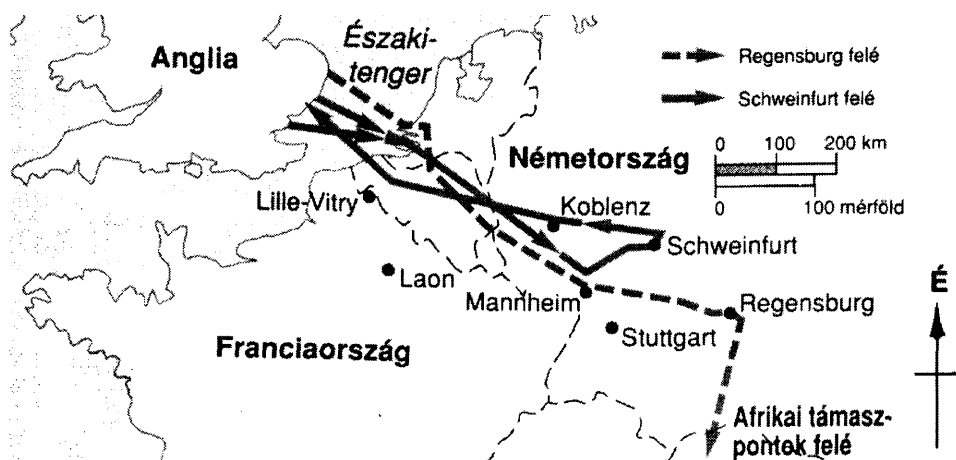
¹³⁶ A Jewish Agency által 1944. július 11-én kiadott 'Note on the Proposal For Bombing the Death Camps.' Idézi Gilbert 279. o.

¹³⁷ John Pehle, a WRB igazgatójának levele John J. McCloy hadügyi államtitkárhoz 1944. november 8-án. Idézi: Mendelsohn 103. o.

¹³⁸ Gilbert 278–279.p.

¹³⁹ Bővebben kifejtve l. Rácz András: Ingabombázás – a FRANTIC hadműveletek. In: IV. Eötvös Konferencia kiadványa. Megjelenés alatt. Várható megjelenés: 2004 április.

¹⁴⁰ Az addigi bombázások tapasztalataiból okulva a németek számos fontos iparág üzezeit keletre telepítették.



7. ábra: Az első ingabombázás, az 1943. augusztus 17-i Schweinfurt és Regensburg elleni támadás vázlatja.¹⁴¹ A vadászkiéret hiánya súlyos veszteségeket okozott.

Ennek kiküszöbölésére az amerikai diplomácia 1943 őszétől kérte a Szovjetuniót, hogy tegye lehetővé az amerikai bombázók számára szovjet támaszpontok használatát. Az elképzelés szerint az Olaszországból felszálló repülőgépek a bombázás végrehajtása után szovjet területen érnének földet. Ezzel egyrészt kiküszöbölhetővé válna a hatótávolság problémája, másrészt a bombázóknak lényegesen kevesebb időt kellene ellenséges terület fölött tölteniük.¹⁴²

A taktikai előnyökön túl a tervnek két rendkívül fontos stratégiai vonatkozása is volt. Egyrészt az ingabombázás megosztotta volna a német légierőt és légvédelmet, ami jelentősen megkönnyítette volna a nyugat-európai célpontok támadását, nem is szólva a partraszállás légi előkészítéséről. Másrészt az amerikaiak távlati terveiben szovjet támaszpontokról Japán ellen végrehajtandó stratégiai bombázások is szerepeltek, és ha a kezdeti együttműködés sikeresnek bizonyul, feltehetően könnyebb lesz megszerezni a Kreml beleegyezését néhány távol-keleti szovjet repülőter átengedésébe is.¹⁴³

A szovjet vezetést azonban csak igen lassan sikerült meggyőzni, így az amerikai légi-erő számára átengedett három ukrain repülőtér – Poltava, Mirgorod és Pirjatyin – kiépítését csak 1944. május végére sikerült befejezni. A bombázók számára meghosszabbították a leszállópályát, irányítótoronyok épültek, és tengeri úton a Szovjetunióba szállították a szükséges élelmiszert és lőszert is.

Noha az 1944. június 2-án végrehajtott első inga-hadművelet (fedőnevéen „Frantic”) komoly sikerrel zárult, a szovjet fél részéről korántsem volt egyértelmű az együttműködés szándéka. Az amerikaiak rendelkezésére bocsátott szovjet repülőterek nem voltak megfelelőek a feladathoz, és a második „Frantic” bevetés rettenetes veszteségekkel zárult.

1944. június 21-én a Nagy-Britanniában állomásozó 8. amerikai légihadsereg is bekapcsolódott a „Frantic” hadműveletbe. A 8. amerikai légihadsereg számára a „Frantic” már „háromszögbombázást” jelentett, a gépek ugyanis a tervek szerint Nagy-Britan-

¹⁴¹ Holmes 244. o.

¹⁴² Ti. nem kellett visszarepülni.

¹⁴³ Craven – Cate 310. o.

niából repültek a Szovjetunióba, onnan Olaszországba, majd néhány nappal később vissza Nagy-Britanniába.¹⁴⁴

A bevetésre a 3. Bombardment Division¹⁴⁵ 144 B-17-esét jelölték ki, a 13. és a 45. Combat Wing gépeit. A célpont a ruhlendi olajfinomító és Elsteverda volt. A bevetést Archie J. Olds alezredes, a 45. Combat Wing parancsnoka vezette.

A háború után derült csak ki, hogy egy német Heinkel He-177-es bombázó nagy magasságban követte a Szovjetunió irányába tartó amerikai bombázókötélket. A poltavai és pirjatyini repülőteret észrevétlenül sikerült azonosítania,¹⁴⁶ csak Mirgorod fölött érte támadás, de magassági fölényét kihasználva el tudott menekülni. Visszaérkezése után a Heinkel mindhárom repülőter pozícióját jelentette a Rudolf Meister repülőtábornok vezette IV. német repülőhadtest parancsnokságának.¹⁴⁷

1944. június 21-22 éjszakáján 60–80 német Heinkel He-111 és Junkers Ju-88-as bombázó meglepetésszerű csapást mért a poltavai repülőterre.¹⁴⁸ A szovjet légvédelem lokátor hűján nem volt képes előre jelezni a támadást – az első vész hírek csak azután érkeztek meg, hogy a német kötelék áthaladt a front fölött, akkor pedig késő volt bármit is tenni.

A szovjet légvédelmi tüzérség teljesen hatástalannak bizonyult, a kilőtt 28 000 gránát ellenére egyetlen német gépet sem sikerült eltalálnia. A Poltavában állomásozó 40 Jak-9-es éjszakai vadászból mindössze ötnek sikerült a felszállás, ám eredményt azok sem értek el.¹⁴⁹

A négy órán át tartó támadásban megsemmisült 47 B-17-es bombázó, két C-47-es szállító gép, 15 P-51-es amerikai, és egy Jak-9-es szovjet vadászgép. További 26 B-17-es megrongálódott, három javíthatatlanná vált.¹⁵⁰ Másnap mindössze kilenc bombázó volt repülőképes állapotban.¹⁵¹ A személyi veszteség két amerikai és 30 szovjet halott, valamint 95 szovjet sebesült volt.

Mint az előre látható volt, június 22–23. éjszakáján a IV. német repülőhadtest megismételte a támadást, és pedig Mirgorod ellen (Pirjatyint nem találták meg).¹⁵² A bombázók akkorra már nem voltak ott, mivel a délután folyamán áttelepültek a körülbelül 240 kilométerre délre fekvő Zaporozsje repülőterére,¹⁵³ de Mirgorodban így is megsemmisült 14 P-51-es Mustang,¹⁵⁴ és elégett a nagy fáradsággal a Szovjetunióba juttatott üzemanyagból mintegy 1 800 000 liter 100 oktános repülőbenzin is. A lőszerkészlet fele, körülbelül 500 tonna bomba, géppuskalőszer, stb. ugyancsak felrobbant.¹⁵⁵

A német támadás rávilágított, hogy a „Frantic” hadművelet során használt repülőterek belül vannak a német harcászati légi erő hatósugarán, a szovjetek pedig

¹⁴⁴ Pataki – Rozsos – Sárhidai II. k. 34. o.

¹⁴⁵ Bombázóhadosztály, általában 3-4 Bomber Wingből áll, összesen 800–1000 géppel.

¹⁴⁶ Craven – Cate 313. o.

¹⁴⁷ Bekker 355. o.

¹⁴⁸ A mirgorodi repülőteret egy vihar megóvta a támadástól. Marshall B. Shore alezredes visszaemlékezése. <http://www.390th.org/warstories/Our%20Russian%20Adventure.htm>

¹⁴⁹ Pataki – Rozsos – Sárhidai II. k. 62. o.

¹⁵⁰ Pataki – Rozsos – Sárhidai II. k. 62. o.

<http://www.390th.org/warstories/Our%20Russian%20Adventure.htm>

¹⁵¹ Marshall B. Shore alezredes visszaemlékezése. <http://www.390th.org/warstories/Our%20Russian%20Adventure.htm>

¹⁵² Craven – Cate 314. o.

¹⁵³ Marshall B. Shore alezredes visszaemlékezése. <http://www.390th.org/warstories/Our%20Russian%20Adventure.htm>

¹⁵⁴ Ezek a gépek ismeretlen okból a repülőteren maradtak.

¹⁵⁵ Pataki – Rozsos – Sárhidai II. k. 62. o.

– lokátorrendszer hiányában – az esetleges éjszakai légitámadásokat sem előrejelezni, sem visszaverni nem képesek.¹⁵⁶ Már a háború után történt, hogy egy Spaatz tábornokkal folytatott beszélgetés során Göring úgy emlékezett a Poltava elleni légitámadásra, hogy „Azok voltak a szép idők!”¹⁵⁷

A „Frantic” II. eseményei után nyilvánvalóvá vált, hogy a hadműveletet az addigi formában nem lehet folytatni. Mivel a szovjet légierő nem volt képes a német támadások elhárítására, Harriman 1944. június 27-én felvetette Sztálinnak, hogy az amerikaiak a repülőterek védelmére áttelepítenének egy éjszakai vadász egységet. Bár Sztálin nem tiltakozott az elgondolás ellen, a szovjet hatóságok ismételt késlekedése folytán a terv végül nem valósult meg.

A június 21–23-i támadások után megmaradt, illetve újra repülőképes állapotba hozott 71 B-17-es és 55 Mustang június 26-án repült vissza Olaszországba.¹⁵⁸ Ezt követően egy teljes hónapig nem került sor újabb „Frantic” bevetésre. Ebben az is szerepet játszott, hogy az amerikai stratégiai bombázó erőket lekötötte a nyugat-európai hadműveletek támogatása, de a fő szempont az ingabombázások során használt ukrain repülőterek továbbra is fennálló védtelensége volt.

A „Frantic” műveleteket koordináló Eastern Command soha nem heverte ki a június 21–23-i eseményeket. A „Frantic” II-t követően már csak kisebb léptékű ingabombázásokra került sor. A 15. amerikai légihadsereg 390. Fighter Wingjének¹⁵⁹ P-38-as vadászbombázói P-51 Mustangok kíséretében két ízben, 1944. július 22-26. és augusztus 4. és 6. között is végeztek ingabombázást (ez volt a „Frantic” III. és IV.) romániai és lengyelországi repülőterek, illetve olajipari célpontok ellen, a támadásokat azonban az említett két bevetés után leállították. Az átrepülő gépek kis száma, és a csekély bombateher miatt ugyanis az eredmény nem áll arányban a szervezés bonyolultságával, és az elszenvedett veszteségekkel.¹⁶⁰

Az 1944. augusztus 6–8. és szeptember 11–13. között végrehajtott „Frantic” V. és VI. akciókban ismét nehézbombázók vettek részt, de már csak 75–75 darab, arányosan kisebb vadász kísérettel. A szeptemberi „Frantic” VI. volt az utolsó ingabombázásos hadművelet. Bombázták a chemnitzi fegyvergyárat, majd visszaúton a Diósgyőri Acélműveket. Ezután már nem került sor több ilyen bevetésre. Egyrészt ahogy a német-szovjet front haladt nyugat felé, a még német kézen levő területek már a nyugat-európai, illetve olaszországi repülőterekről is elérhetőek voltak, másrészt a szovjet hivatalos szervek részéről egyre erősödő bizalmatlanság volt észlelhető, amely mindinkább megnehezítette az együttműködést.¹⁶¹ Úgy tűnt, a szovjetek legszívesebben megszabadulnának az egész Eastern Command-tól. Erre utalt az is, hogy 1944 augusztusának végén Molotov úgy nyilatkozott, a Vörös Légierőnek szüksége van az átengedett három repülőterre.¹⁶²

A „Frantic” hadművelet-sorozat utolsó állomását az 1944. augusztus 1-én kitört varsói felkelés jelentette. Mivel a szovjet csapatok Varsótól tíz kilométerre megálltak, a felkelők csak a nyugati szövetségeseiktől remélhettek bármiféle támogatást a sokszoros német

¹⁵⁶ Pataki – Rozsos – Sárhidai II. k. 62. o.

¹⁵⁷ Craven – Cate 314. o.

¹⁵⁸ Uo.

¹⁵⁹ <http://www.390th.org/museum/bulletin/winter1998/frantic.htm>

¹⁶⁰ Craven – Cate 315. o.

¹⁶¹ Hammel 381. o.

¹⁶² Craven – Cate 317. o.

túlerővel szemben. Augusztus 15-én Roosevelt elnök azzal a kéréssel fordult Eisenhower tábornokhoz, hogy a varsói gettóba ejtőernyővel ledobott utánpótlással támogassa a varsói felkelést.¹⁶³

Varsó azonban túlságosan messze volt a 8. amerikai légihadsereg Nagy-Britanniából felszálló bombázói számára, az Olaszországból induló és oda visszatérő bombázóknak pedig túlságosan sok időt kellett ellenséges terület felett tölteniük, és – mint azt a britek 1944. augusztus 14 óta zajló akciói mutatták¹⁶⁴ – nagyon súlyos veszteségeket szenvedtek. Egyedül az ingázó repülések felújítása jelenthetett megoldást.

A brit és amerikai diplomácia erős nyomát gyakorolt a Kremlre, hogy egyezzenek bele egy újabb „Frantic” repülésbe, mely a varsói felkelőknek juttatna be ejtőernyővel ellátmányt. A Szovjetunió végül szeptember 11-én beleegyezését adta a tervhez, sőt, szeptember 13-án szovjet repülőgépek is dobtak le ellátókonténereket a felkelőknek.

A 8. amerikai légihadsereg 107 B-17-ese szeptember 18-én másfél órát körözött Varsó felett, a ledobott 1284 ellátókonténerből azonban csak 288 (más adatok szerint 130) jutott el a felkelőkhöz, a többi a németek kezébe került.¹⁶⁵ Noha a londoni lengyel emigráns kormány miniszterelnöke, Stanislaw Mikolajczik többször is kérte Churchilltől, sőt Roosevelttől is erre utasította az amerikai Hadügyminisztériumot, második segélyakcióra nem került sor. A szovjetek is határozottan visszautasítottak minden kérést, 1944. október 2-án pedig Sztálin személyesen tiltotta meg az ingázó repülések folytatását. Néhány nap múlva, a továbbra sem mozduló szovjet csapatok szeme láttára, a németek végleg leverték a varsói felkelést.¹⁶⁶

Mint láttuk, Auschwitz bombázásának katonai nehézségei között első helyen a távolság problémája állt. A bombázást megfelelő pontossággal végrehajtani képes géptípusok számára a tábor túlságosan messze volt, hatótávolságuk nem tette lehetővé a körülbelül 2000 km-es bevetés végrehajtását.

Érdekes, hogy bár az Auschwitz bombázásának kérdését övező vita során rengeteg különféle megoldás merült fel a hivatalos és nem hivatalos fórumokon, az ingabombázás lehetősége egyáltalán nem került szóba. A poltavai repülőtéren történtek után a szövetséges légierők felső vezetése fokozott óvatossággal kezelte az ingázó bevetések kérdését. Ira C. Eaker tábornok, a 15. amerikai légihadsereg parancsnoka 1944. augusztus 5-én azt válaszolta Carl Spaatz tábornoknak, a 8. amerikai légihadsereg parancsnokának, hogy a blechhammeri finomító elleni támadás után „*az ingázó repülésnél megfelelőbb, ha visszauterünk a saját bázisainkra.*”¹⁶⁷

Ennek oka elsősorban abban keresendő, hogy az ingabombázás – a biztató kezdet ellenére – nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket. A június 21–23-i események alapjában rendítették meg a hadművelet-sorozat sikerébe vetett hitet. Poltava után a szövetséges légierők többé nem kockáztatták meg, hogy nagyobb bombázóerőket küldjenek szovjet területre. A „Frantic” III–VI. műveletek már sokkal kisebb léptékűek voltak.

A bevetett erők nagysága – egyébként a német hadvezetés számára is – mindvégig azt mutatta hogy az ingabombázás sosem fog igazán veszélyes méreteket ölteni. Míg

¹⁶³ Craven – Cate 316. o.

¹⁶⁴ A Brit Királyi Légierő varsói hosszú távú éjszakai bevetései, melynek során a bombázók Olaszországból felszállva Varsóig repültek, majd az ellátóterületek ledobása után olasz támaszpontokra tértek vissza, az összesen bevetett 181 gépből 31 bombázó elvesztését eredményezték. Levy 251. o.

¹⁶⁵ Craven – Cate 317. o.

¹⁶⁶ Uo.

¹⁶⁷ 'Return to our own bases is preferable to a shuttle operation.' Idézi Wyman 303. o.

Nyugat-Európában már 1944 óta több száz, nemritkán ezer bombázó bevetésével zajlottak a nappali és éjszakai légitámadások, addig a „Frantic” keretében bevetett legnagyobb bombázóerő a „Frantic” II. 144 B-17-ese volt.

Az egész hadművelet-sorozat legfontosabb célja a nyugati-szovjet együttműködés demonstrálása volt. Az ingabombázással támadott célpontok *mindegyike* elérhető lett volna hagyományos módszerekkel is – sőt, a három szovjet repülőter átalakítására fordított energiát is beszámítva az valószínűleg jóval kevesebb erőforrást igényelt volna, mint az ingabombázásos megoldás.¹⁶⁸

A kezdettől fogva kis léptékű hadművelet – párosulva a poltavai vereség hatásaival, valamint az 1944 őszétől egyre mérséklődő szovjet együttműködési szándékkal – eleve kizárta, hogy a „Frantic” akciók során bármilyen *nem-katonai* célpontot támadjanak. Ez alól kivételt jelent a varsói felkelés támogatására végrehajtott „Frantic” VII. hadművelet, annak azonban nagyságrendekkel komolyabb volt a politikai támogatottsága,¹⁶⁹ mint egy esetleges Auschwitz elleni támadásnak.

Mindettől függetlenül a „Frantic” műveletek elemzése azt mutatja, hogy *elméletileg* lehetséges lett volna ilyen módon az auschwitz-birkenai krematóriumok bombázása is. 1944 nyarára a szovjet front alig kétszáz kilométerre volt Auschwitztól, azaz a tábor támadására felszálló repülőgépeknek lényegesen rövidebb utat kellett volna megtenniük, ha a bombázás után szovjet repülőtereken szállnak le, ami lehetővé tette volna P-38-as vadászbombázók, illetve B-25 Mitchell közepes bombázók alkalmazását is. A P-38-asok ráadásul részt is vettek a „Frantic” műveletekben, 1944 július végén – augusztus elején két ízben is szovjet repülőtereken szálltak le, miután romániai és lengyelországi célokat támadtak. A géptípus tehát alkalmas volt a feladatra.

Azonban hiába az elméleti megvalósíthatóság, a gyakorlatban sajnos ugyanoda vagyunk kénytelen eljutni, mint eddig, a bombázás végrehajtására irányuló politikai akarat hiányához. Ha a szövetségesek vezetésében meglelt volna a szándék, hogy légitámadással próbálják hátráltatni az auschwitz-birkenai tábor működését, az ingabombázás lehetőséget kínált volna a precíziós támadásra. Politikai akarat hiányában azonban még a lehetőség végiggondolására sem került sor, legalábbis kutatásaim jelenlegi állása szerint ennek értékelhető nyoma a forrásokban nem maradt.

Várható ellenállás

A bombázás konkrét lehetőségei után meg kell vizsgálnunk, miféle ellenállással kerülhetek volna szembe az Auschwitz-Birkenau támadására induló szövetséges repülőgépek.

A koncentrációs tábor bombázó repülőgépekre a legnagyobb veszélyt nem is annyira Auschwitz-Birkenau, mint inkább Monowitz ágyúí jelentették volna. A mintegy öt kilométerre fekvő ipartelep ugyanis 79 nehéz légvédelmi löveg védte.¹⁷⁰ A német légvédelem által használt nehéz légvédelmi ágyúk ürmérete 8,8 és 12,8 cm között volt. A leggyakrabban előforduló, 8,8 cm ürméretű Flak-36 típusú löveg vízszintes lőtávolsága kb. 7 300 méter, függőleges lőtávolsága kb. 5 900 méter volt, azaz a Monowitz körül

¹⁶⁸ Craven – Cate 318. o.

¹⁶⁹ Ez többek között abból látható, hogy mind Roosevelt, mind Churchill levélben járt közben Sztálinnál, hogy a Varsónak nyújtandó segítséghez tegye lehetővé az ukrain repülőterek használatát.

¹⁷⁰ *Kitchens* 251. o.

elhelyezett lövegek többsége hatásosan tudott tüzelni Birkenau (legalább az üzemhez közelebb eső része) fölél.

A birkenauai tábor területén elhelyezkedő légvédelmi lövegekről nincs pontosabb információnk. Mindazonáltal, bár a Luftwaffe ide vonatkozó feljegyzései a háború végén jó-részt megsemmisültek, a birkenauai ágyúkra egyéb forrásokból számos utalást ismerünk.¹⁷¹ A lövegek pontos száma, elhelyezkedése és űrmérete azonban nem határozható meg.

Az 1944. augusztus 20-án végrehajtott támadáshoz kiadott eligazító anyag szerint erős légvédelmi tűzre kellett számítani még a célponttól körülbelül 24 kilométerre dél-nyugati irányban, Katowice–Gleiwitz térségében is.¹⁷²

Az állandó állásba telepített nehéz lövegekhez még hozzá kell számolni az esetleg a helyszínre szállított könnyű és közepes, főképp 2 és 3,7 cm űrméretű légvédelmi gép-ágyúkat is – egy esetleges bombatámadást az előzőeknél jóval intenzívebb felderítő repüléseknek kell megelőznie, ami nyilvánvalóan kiváltotta volna a németek ellenreakcióját. Különösen igaz ez a rombolás befejezéséhez feltehetően szükséges második támadásra.

Ezenkívül alacsony támadás esetén számításba kell venni az őrség által kézifegyverekből, leadott légvédelmi tüzet is, ami természetesen csak kis magasságban támadó gépekre jelentett valódi fenyegetést, ám a folyadékűtéses motorokkal¹⁷³ felszerelt P-38, illetve Mosquito típusú repülőgépek ellen különösen hatásos lehetett.¹⁷⁴ A kézifegyvertüzet a második támadás idején már feltehetően számos, időközben légvédelmi állványra szerelt géppuska is támogatta volna.

Az aktív légvédelmi eszközöket a védők szükség esetén passzív módszerekkel is kiegészíthették. Általánosan használt eljárás volt a célpontok mesterséges füsttel való elrejtése. Az 1944. augusztus 25-én készített légifelvételken látszanak mesterséges füstre utaló nyomok,¹⁷⁵ Birkenau tehát valószínűleg fel volt szerelve füstfejlesztő berendezésekkel. Továbbá amennyiben a németek megsejtették volna, hogy a tábor ellen a szövetségesek alacsony támadást készülnék végrehajtani, a krematóriumok – mint a legnyilvánvalóbb célpontok – védelmét minden bizonnyal jónéhány záróleggömbbel is megerősítették volna. Ezek az egyszerű, olcsó, ám alacsonyan szálló repülőgépek ellen roppant veszélyes eszközök jelentősen megnehezítették volna bármiféle, kis magasságból végrehajtott légitámadást Auschwitz-Birkenau ellen.

A német vadászvédelem 1944 tavaszára-nyarára lényegesen meggyengült, azonban még messze volt a Wyman által állított teljes összeomlástól.¹⁷⁶ A Belgrádban működő Jagdfliegerführer (Jafü) Balkan parancsnoksága alá ugyan sokkal gyengébb erők tartoztak, mint a Németországot védő Luftflotte Reich alakulatai, azonban a jugoszláv

¹⁷¹ Rudolf Höss, a tábor parancsnoka. *Commandant of Auschwitz* (London, 1959. Weidenfeld and Nicholson) c. könyvében is említi légvédelmi ágyúkat Birkenauban (191. o.), Rudolf Vrba is beszámolt rólok (I Cannot Forgive. New York, 1964. Grove Press. 233. o.), valamint az 1944. május 31-én végrehajtott felderítő repülés képein is látszanak a tábor keleti és délkeleti szélénél kiépített lövegállások. *Foregger* 417. o., 11. sz. végjegyzet

¹⁷² *Foregger* 406–406. o.

¹⁷³ Kiskaliberű kézifegyverből kilőtt lövedék legkönnyebben a motor hűtőjén tudott sérülést okozni (a pilótafülke üvegét csak nagyon ritkán ütötte át), ti. találat esetén elfolyt a hűtővíz, a motor túlmelegedett és kigyulladt. Ezt elkerülendő egyetlen megoldás a sérült motor leállítása volt. Arra viszont igen kicsi volt az esély, hogy egyetlen működő motorral, a Kárpátok vonulatát átrepülve, ellenséges vadászrepülőgépek ismétlődő támadásai közepette, a szóba jöhető repülőgépek bármelyikének is sikerülhetett volna eljutnia az olaszországi bázisokig.

¹⁷⁴ *Kitchens* 251. o.

¹⁷⁵ *Gilbert* 310. o.

¹⁷⁶ *Wyman* 298. o.

partokon, Barival szemben elhelyezett lokátoraik révén a németek az alacsonyan szálló szövetséges gépeket is észlelték legalább 30 kilométer távolságból, a nagy magasságban közelítő bombázókat pedig közel 100 kilométerről.¹⁷⁷

A Lengyelország felé haladó bombázóknak mindenképp át kellett haladniuk a Jafü Balkan területe fölött, majd a Bécs központú 8. vadászpilóta hadosztály által védett osztrák-magyar régió következett. A folyamatosan változó létszám- és alárendeltségi viszonyok között az 1944. májusi-júniusi időszakot vizsgálva elmondható, hogy a Jafü Balkan körülbelül 30–40 bevethető német Bf-109G típusú vadászgéppel rendelkezett a térségben a II./JG 51., III./JG 77., valamint a II./JG 301. állományából, ehhez járult még a horvát légierő egy Bf-109-esekkel felszerelt vadászszázada.¹⁷⁸

A 8. vadászpilóta hadosztálynak ugyanekkor körülbelül 100–120 bevethető vadászpilótá gépe volt a Jafü Ostmark alárendeltségében, azaz osztrák területen. Ehhez jött még a 101. magyar vadászhadosztály 52 Bf-109-es vadászpilótá gépe (ebből mintegy 25 gép, a Veszprémben működő 101. vadászpilóta osztály gépei, közvetlenül az Auschwitz felé vezető útvonalon helyezkedtek el), valamint egy, szintén Bf-109-esekkel felszerelt szlovák repülőszázad, mintegy 8–10 géppel.¹⁷⁹

Auschwitz közelében Krakkó, Cosel és Stubendorf repülőtereiről kellett vadászgépekre számítani, számukat a Monowitz elleni, 1944. augusztus 20-án végrehajtott bombázáshoz kiadott eligazító jegyzet 15 és 29 közé becsülte.¹⁸⁰

Ezek az erők természetesen nem folyamatosan álltak rendelkezésre, és létszámuk is állandóan változott. Mindazonáltal, mint azt a 15. amerikai légihadsereg 1944-es tavaszi-nyári légi hadműveletek tanúsítják, továbbra is jelentős ellenállásra voltak képesek.

*

Jelen tanulmány célja annak bemutatása volt, hogyan és milyen módon kerülhetett volna sor az auschwitz-birkenau-i megsemmisítő tábor bombázására, valamint hogy milyen katonai-haditechnikai tényezők vezettek oda, hogy a bombázás végül nem történt meg.

A történetírásban a „Mi lett volna, ha...?” kérdés a legveszélyesebbek közé tartozik. Auschwitz bombázásának problémája azonban, véleményem szerint, kivételt jelent. Amikor a bombázás végrehajtására sor kerülhetett volna, ötödik éve folyt már a Németország elleni stratégiai légi háború. 1940 óta sokszor változott a bombázások célja, változtak a módszerek, az eszközök. Ennyi idő alatt mérhetetlen mennyiségű tapasztalat halmozódott fel – ez a dolgozat egyfajta összegzése kívánt lenni ezeknek az ismereteknek, egy konkrét kérdéskörre, az Auschwitz elleni légitámadásra felfűzve.

A *katonai lehetőségek* összegzéseként elmondható, hogy még abban az esetben is, ha a szövetségesek fotófelderítése képes lett volna azonosítani Auschwitz-Birkenau valódi funkcióját (azaz hogy miben különbözik az „átlagos” német fogoly- ill. munkatáboroktól), és ily módon megszerezni azt az információt, amely a politikai vezetésen nem jutott át, a támadás nagyon jelentős nehézségekbe ütközött volna.

¹⁷⁷ *Kitchens* 251. o. és 58. sz. lábjegyzet

¹⁷⁸ *Kitchens* 252. o.

¹⁷⁹ *Pataki – Rozsos – Sárhidai* II. k. 15. o.

¹⁸⁰ *Foregger* 407. o.

A lehetséges bombázási módok közül a nagy magasságból, nehézbombázó repülőgépekkel történő bombázást, a pontatlanságból eredő nagyszámú áldozat miatt, sem a zsidó szervezetek, sem a szövetségesek nem támogatták. A kis magasságból végrehajtott precíziós bombázást pedig döntően befolyásolták a korábbi, hasonló jellegű hadműveletek során szerzett negatív tapasztalatok, valamint hogy a feladat végrehajtására képes repülőgépekből nem állt rendelkezésre elegendő. A várható magas veszteségek miatt így ezt a lehetőséget is elvetették.

A távolság – és az abból adódó veszteségek – problémájára az ingabombázás elméletileg megoldást kínált volna, de az eleve kis léptékű hadművelet keretei között az Auschwitz elleni támadás csak nagyon határozott politikai nyomás esetén lett volna megvalósítható.

A *politikai döntéshozatali folyamat* megértéséhez további kutatásokra van szükség. Tisztázni kell, a szövetségesek vezetésének mely szintjei pontosan mit tudtak az auschwitz-birkenauai tábor működéséről (tágabban értelmezve: az egész Holocaustról), meg kell vizsgálni, hogy a külön-külön valószínűleg meglévő információkat összegezték-e valaha, illetve elemezni kellene a szövetségeseknek az európai zsidósággal kapcsolatos attitűdjét is. Teljes „fehér foltként” feltárára vár a Szovjetunióval kapcsolatos viszonya. Ez azonban messze meghaladja tanulmány kereteit.

BIBLIOGRÁFIA

- Ambrose, Stephen E.*: Vad égbolt. A B-24-es bombázók fiatal hősei. (Ford.: *Dr. Molnár György.*) Budapest, 2001.
- Bekker, Cajus*: The Luftwaffe War Diaries. Garden City, New York, 1968. Doubleday&Company Inc.
- Brugioni, Dino A.*: 'Auschwitz-Birkenau: Why the World War II Photo Interpreters Failed to Identify the Extermination Complex.' In: *Military Intelligence* 9 (January–March 1983) 50–55. o.
- Craven, Wesley F.* – *Cate, James Lea*: The Army Air Force in World War II. Vol. 3. Chicago, 1951. Chicago University Press.
- Dear, I. C. B.* (ed.): The Oxford Companion to World War II. Oxford, New York, 2001. Oxford University Press.
- * – *
Foregger, Richard: Enzyklopädie der Flugzeuge. Augsburg, 1996. Weltbild Verlag. Technical Analysis of Methods to Bomb the Gas Chambers at Auschwitz. In: *Holocaust and Genocide Studies*. Vol. 5., No. 11. (1990.) 403-421. o.
- Friedrich, Otto*: The Kingdom of Auschwitz. New York, 1994. Harper Perennial.
- Gilbert, Martin*: Auschwitz and the Allies. New York, 1981. Holt, Rinehart and Winston.
- Gunston, Bill*: A második világháború repülőgépei. (Ford.: *dr. Gömbös János, Magyar László.*) Budapest, 1995.
- Hammel, Eric*: Air War Europe. America's Air War Against Germany in Europe and North Africa. Chronology. 1942–1945. Pacifica, 1994. Pacifica Press.

- Holmes, Richard:* A háborúk világtörténete. (Ford.: *Félix Pál.*) Budapest, 1992.
* – *
Jane's Fighting Aircraft of World War II. New York, 1989, Military Press.
- Kitchens, James H.:* 'The Bombing of Auschwitz Re-Examined.' In: *The Journal of Military History.* Vol. 58., Issue 2 (Apr., 1994), 233–266. o.
- Levy, Richard H.:* 'The Bombing of Auschwitz Revisited: A Critical Analysis.' In: *Newton, Verne W.* (ed.): *FDR and the Holocaust.* New York, 1996. St. Martin's Press. 219–272. o.
- Mark, Edouard:* 'A New Look at Operation STRANGLE.' In: *Military Affairs,* Vol. 52, Issue 4 (Oct., 1988), 176–184. o.
- Mendelsohn, John* (ed.): *The Holocaust. Selected Documents in Eighteen Volumes.* Vol. 14. New York, London, 1982. Garland Publishing Inc.
- Pataki Iván –*
– Rozsos László –
– Sárhidai Gyula: Légi háború Magyarország felett. I–II. kötet. Budapest, 1992.
- Rácz András:* Ingabombázás – a FRANTIC hadműveletek. In: IV. Eötvös Konferencia kiadványa. Megjelenés alatt.
Várható megjelenés: 2004. április.
- R. Hahn Veronika:* Auschwitz brit háborús légi fotón. In: *Népszabadság,* 2004. február 6., 8. o.
- Rubinstein, William D.:* *The Myth of Rescue. Why the Democracies Could Not Have Saved More Jews from the Nazis.* London and New York, 1997. Routledge.
- Shore, Marshall B.* ~ ny. alezredes (390. BG.) visszaemlékezése. 'Our Russian Adventure.' <http://www.390th.org/warstories/Our%20Russian%20Adventure.htm>
- Warner, John:* *Fighting With The Soviets. The Failure of Operation Frantic 1944–1945.* By *Mark J. Conversino.* Review.
<http://www.390th.org/museum/bulletin/winter1998/frantic.htm>
- Wyman, David S.:* *The Abandonment of the Jews. America and the Holocaust 1941–1945.* New York, [1984.] Pantheon Books.
- www.evidenceincamera.co.uk/
www.nizkor.org/hweb/camps/auschwitz/aerials.html
www.550sqn.theraf.co.uk/8usaf.htm
www.pbs.org/wgbh/amex/holocaust/filmmore/reference/primary/bombthomas.html

András Rácz

THE MILITARY POSSIBILITIES OF BOMBING AUSCHWITZ-BIRKENAU

Summary

The primary aim of the essay is to study the military aspect of bombing Auschwitz. The main reason that the military action failed to occur was the lack of a political intention to bombing. To understand the events, this needs to be thoroughly examined.

Following the introduction of the political background, the study offers a survey of the history of the Auschwitz region as a military target in 1944. From January 1944, the Allies considered Auschwitz as a potential target, owing to a vast synthetic gasoline factory, located about five kilometres from the camp. The Allies bombed the refinery four times, but not once the concentration camp itself.

This is contradictory, as today's technology renders it possible to distinguish even the gathering prisoners in front of the gas chambers in those aerial photographs that were taken of the camp. To understand why these had no effect on the central decisions refusing the bombing, one must get acquainted with the photo analysing methods applied by the Allies during the war.

There were several organisations requesting the western Allies to destroy the death camp's gas chambers by air raids, and to prevent the deportation of the Jews by bombing the railway lines. Thus, it is necessary to discuss the possibilities of bombing the railways.

The demolition of the crematoriums from the air is a more complicated matter. In case of a high-level carpet-bombing, the destruction of the crematoriums would have certainly been successful, but its inevitable inaccuracy would have resulted in the deterioration of the whole camp. For various political and military reasons, the Allies could not take its responsibility. To throw light on the details, the author analyses the expectable losses of a hypothetical bombing, with respect both to the prisoners and to the participating bombers.

The main technical difficulty of zero-level precision bombing lay in the distance between Auschwitz-Birkenau and the Allied air bases in Italy. The 1000-kilometre space precluded the possibility of the deployment of most aircraft types that would have been suitable for high-precision bombing. The British light bomber Mosquito could have been the answer to the question, but it would not have guaranteed success either. Thus, crematoriums as potential targets and the possible bombing methods are also to be analysed.

The so-called commuting bombing method could have brought the solution for the problem of distance. It meant that the Allied bombers took off in Western Europe and after they had accomplished their mission, they landed in Soviet airfields. There they were refilled with munitions that had been previously transported there and the aircraft bombed their targets on their way back, too. The last part of the study sums up the history of the commuting bombing raids. In this, the author makes it clear why the method was never applied against Auschwitz.

The essay also surveys the possibilities of resistance on the side of the German air force and air raid protection, and treats its possible influence on the success of air raids against the camp.

It should be emphasised, however, that the primary reason for not bombing the camp did not lie in the undoubtedly serious military difficulties, but in the lack of a political will. Nevertheless, the military leaders kept in mind the experiences of the previous years, regarding the various bombing methods and their practicability. The study offers an outline to the mentality of the Allied military experts and presents their probable opinions on bombing a target like Auschwitz.

András Rác

POTENTIALITÉS MILITAIRES DU BOMBARDEMENT D'AUSCHWITZ-BIRKENAU

Résumé

L'objectif principal de la présente étude est d'aborder la problématique du bombardement d'Auschwitz du point de vue militaire. La raison fondamentale de la non-intervention militaire réside naturellement dans l'absence d'une volonté politique concernant l'exécution de ce bombardement, ce dont on doit tenir compte pour comprendre les événements.

La présentation de l'arrière-plan politique sera suivie de l'historique de la région d'Auschwitz en tant que cible militaire en 1944. En raison d'une grande usine fabriquant de l'essence artificielle, située à environ 5 kilomètres du camp, Auschwitz fut considéré comme cible potentielle par les alliés dès janvier 1944. Ceux-ci, en effet, bombardèrent la raffinerie à quatre reprises mais jamais le camp.

Pourtant des photos aériennes furent-elles prises sur le camp et les techniques actuelles permettent d'y distinguer même la file des prisonniers devant les chambres à gaz. Afin de comprendre pourquoi ces photos sur Auschwitz-Birkenau n'ont exercé aucun effet sur les décisions centrales refusant le bombardement, nous devons connaître les procédés d'analyse photographique utilisés par les alliés durant la guerre.

De nombreuses organisations demandèrent aux alliés de détruire, par des attaques aériennes, les chambres à gaz du camp d'extermination ainsi que d'empêcher la déportation des Juifs par le bombardement des lignes ferroviaires. Il faut donc examiner aussi les potentialités du bombardement des voies ferrées.

La destruction des fours crématoires depuis l'air est un problème beaucoup plus complexe. En cas de bombardement intense à grande altitude, l'on pouvait détruire les fours crématoires à coup sûr, mais l'imprécision inévitable de ces frappes aurait dévasté pratiquement tout le camp, ce que les alliés ne pouvaient pas assumer pour différentes raisons politiques et militaires. Nous devons donc analyser en détail les prévisions de perte dans ce bombardement hypothétique aussi bien au niveau des prisonniers qu'aux bombardiers engagés.

La difficulté technique majeure du bombardement de précision à basse altitude était les 1000 km séparant Auschwitz-Birkenau et la base aérienne des alliés en Italie, ce qui excluait la plupart des modèles d'avions susceptibles d'effectuer des bombardements de précision. On aurait pu utiliser les Mosquitos, bombardiers légers anglais, ce qui n'aurait pas pu garantir la probabilité de la réussite non plus. Il faut donc analyser les fours crématoires comme cibles potentielles ainsi que les modes de bombardement possibles.

Pour résoudre le problème de la distance, on aurait pu utiliser le bombardement dit navette. Dans ce cas-là, les bombardiers des alliés décollant des territoires occidentaux atterrissaient à des aéroports soviétiques, où ils ont été ravitaillés avec des munitions ayant été transportées sur place, et faisaient des bombardements aussi sur le chemin de retour. Le dernier chapitre de l'article résumera l'historique des bombardements navette avec l'intention de l'auteur de démontrer pourquoi ceux-ci n'ont jamais été vraiment envisagés contre Auschwitz.

Pour finir, nous examinerons les potentialités de résistance de la force et de la défense aériennes allemandes sans oublier leur impact éventuel sur l'efficacité d'un bombardement effectué contre le camp.

Il faut cependant souligner que la raison majeure du non-bombardement du camp vient avant tout de l'absence d'une volonté politique et non pas des difficultés militaires certes importantes. Bien entendu, dans le raisonnement des décideurs militaires les expériences des années précédentes étaient fort présentes concernant les différents modes et moyens de bombardement ainsi que leur utilité et efficacité. La présente étude esquisse le raisonnement et les prévisions supposées des experts militaires alliés quant au bombardement d'une cible comme Auschwitz.

*András Rácz*DIE MILITÄRISCHEN MÖGLICHKEITEN DER BOMBARDIERUNG
VON AUSCHWITZ-BIRKENAU*Resümee*

Hauptziel der vorliegenden Studie ist es, sich der Problematik der Bombardierung von Auschwitz aus militärischem Gesichtspunkt zu nähern. Eine Militäraktion ist in erster Linie natürlich deshalb nicht erfolgt, weil der politische Wille gefehlt hat, die Bombardierung durchzuführen. Wollen wir die Ereignisse verstehen, ist die Untersuchung dieses Themenkreises unerlässlich.

Im Anschluss an die Vorstellung des politischen Hintergrundes folgt ein Überblick über die Geschichte der Region Auschwitz als militärisches Ziel im Jahre 1944. Auschwitz galt im Kreis der Alliierten bereits ab Januar 1944 als potenzieller Zielpunkt, was auf den großflächigen Betrieb für synthetisches Benzin zurückzuführen ist, der sich etwa fünf Kilometer vom Lager entfernt befindet. Die Raffinerie wurde von den Alliierten viermal bombardiert, das Konzentrationslager selbst dagegen kein einziges Mal.

Es wurde nicht bombardiert, obwohl auch Luftaufnahmen vom Lager gemacht wurden, die mit heutiger Technik sogar Häftlinge erkennen lassen, die vor der Gaskammer Schlange stehen. Um zu verstehen, weshalb die Bilder von Auschwitz-Birkenau überhaupt keine Wirkung auf die zentralen Entscheidungen hatten, die die Bombardierung ablehnten, müssen wir die Fotoanalyseverfahren kennen lernen, die von den Alliierten während des Krieges verwendet wurden.

Zahlreiche Organisationen baten die westlichen Alliierten, die Gaskammern des Todeslagers mit Luftangriffen zu zerstören, bzw. mit der Bombardierung der Eisenbahnlinien die Deportierung des Judentums zu verhindern. Es muss deshalb auf jeden Fall die Möglichkeit der Eisenbahnbombardierung untersucht werden.

Ein viel komplexeres Problem stellt die Zerstörung der Krematorien aus der Luft dar. Im Falle eines Bombenteppichs aus großer Höhe wären die Krematorien so gut wie sicher zerstört worden, aber wegen der unweigerlichen Ungenauigkeit einer Bombardierung wäre wohl das ganze Lager dem Angriff zum Opfer gefallen. Dieses Risiko konnten die Alliierten aus politischen und militärischen Gründen nicht eingehen, – um dies darzulegen, müssen die zu erwartenden Verluste einer hypothetischen Bombardierung sowohl in der Relation der Häftlinge, als auch in der Relation derjenigen, die die Aktion ausgeführt hätten, analysiert werden.

Die technische Hauptschwierigkeit einer Präzisionsbombardierung aus geringer Höhe war, dass Auschwitz-Birkenau vom italienischen Luftstützpunkt der Alliierten fast haargenau 1000 Kilometer entfernt war. Dies schloss von vornherein einen Großteil von Flugzeugtypen aus, die die höchstpräzise Bombardierung hätten durchführen können. Eine Lösung wäre der Einsatz des britischen Leichtbombers Mosquito gewesen, aber den Erfolg hätte natürlich auch der Einsatz dieses Flugzeugtyps nicht garantieren können. Es müssen also die Krematorien als potenzielle Zielpunkte, bzw. die möglichen Bombardierungsmethoden untersucht werden.

Um das Entfernungsproblem zu überbrücken, hätte die sogenannte Pendlerbombardierung angewandt werden können. Dies bedeutete, dass die von den westlichen Gebieten gestarteten alliierten Bomber nach Beendigung ihrer Aufgabe auf sowjetischen Flughäfen landeten. Dort würden sie mit der bereits früher dorthin gebrachten Munition und Kriegsmaterial beladen, und die Maschinen führten auch auf dem Heimweg Bombardierungen durch. Das letzte große Kapitel der Studie gibt eine Zusammenfassung über die Geschichte der Pendlerbombardierungen, aus der – so hofft der Verfasser – klar hervorgeht, weshalb nie ernsthaft darüber gesprochen wurde, auch gegen Auschwitz mit solch einer Methode einen Luftangriff durchzuführen.

Schließlich gibt der Verfasser einen Überblick über die Widerstandsmöglichkeiten der deutschen Luftwaffe und der Luftverteidigung, ohne zu vergessen, wie sehr dies die Effizienz einer Bombardierung des Lagers beeinflusst hätte.

Es muss auf jeden Fall betont werden, dass der Hauptgrund des Ausbleibens eines Bombenangriffes gegen das Lager nicht auf die – zweifelsohne großen – militärischen Schwierigkeiten, sondern auf das Nicht-Vorhanden-Sein des politischen Willens zurückzuführen ist. In der

Denkweise der militärischen Entscheidungsträger waren aber, was die verschiedenen Bombardierungsarten, Mittel und die Verwendbarkeit und Effizienz dieser betrifft, natürlich die Erfahrungen der vorangegangenen Jahre präsent. Die vorliegende Studie ist ein Entwurf dessen, wie die Militärexperten der Alliierten über die Bombardierung eines Zielpunktes wie Auschwitz dachten und sie gegebenenfalls geplant hätten.

Андраш Рац

ВОЕННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ БОМБАРДИРОВКИ АУШВИТЦА-БИРКЕНАУ

Резюме

Настоящая статья считает своей основной целью показать подход к рассмотрению проблемы бомбардировки Аушвица с военной стороны. Первостепенной причиной несостоявшейся военной акции было, разумеется, отсутствие политической воли, направленной на проведение бомбардировок, именно поэтому для понимания событий необходимо проанализировать этот вопрос.

После показа политического фона следует обзор истории региона Аушвица как военной мишени. Союзники, уже начиная с января 1944 года, считали Аушвиц потенциальной мишенью, что объяснялось нахождением в пяти километрах от лагеря большого завода по производству синтетического бензина. Рафинирующую фабрику союзники бомбардировали четыре раза, однако на концентрационный лагерь не было сброшено ни одной бомбы.

Вопреки тому, что составлялись воздушные съемки о лагере пленных, на которых с помощью современной техники можно было видеть даже пленных, стоявших в очереди перед газовыми камерами. Чтобы понять, почему фотоснимки, составлявшиеся об Аушвице-Биркенау, не оказывали никакого воздействия на решения из центра, отклонявшие бомбардировки, мы должны ознакомиться с теми приемами фотоанализа, которые использовались в ходе войны союзниками.

Целый ряд организаций просил западных союзников разбомбить в ходе воздушных налетов газовые камеры лагеря смерти, а также, разбомбив железные дороги, воспрепятствовать депортации евреев в лагерь смерти. Во всяком случае необходимо остановиться на рассмотрении возможности бомбардировки железной дороги.

Существенно более сложной проблемой является бомбардировка крематориев с воздуха. В случае массовой бомбардировки, проводимой с воздуха, уничтожение крематориев можно было бы считать почти стопроцентным, однако вследствие почти неизбежной неточности бомбовых ударов был бы уничтожен весь лагерь военнопленных. Этого союзники по различным политическим и военным причинам не могли взять на себя. Для показа этого необходимо проанализировать вероятные потери гипотетической бомбардировки как в отношении лагерных пленников, так и в отношении бомбардировщиков, выполняющих акцию.

Основную, технического характера трудность прецизионной бомбардировки, проводимой с низкой высоты, означало то, что Аушвиц-Биркенау отделяло от воздушной базы союзников в Италии расстояние почти в 1000 километров. Это априори исключало из акции основную массу самолетов, пригодных для проведения бомбардировок большой точности. Решение могло бы быть найдено в применении легких британских бомбардировщиков типа „Москито“, хотя вероятность успеха, разумеется, не могла быть гарантирована и в этом случае. Таким образом необходимо дать анализ крематориев как потенциальных мишеней, а также возможные способы бомбардировки.

Для решения проблемы расстояния можно было бы применять так называемые челночные бомбардировки. Это заключалось в том, что самолеты-бомбардировщики союзников,

поднявшиеся в воздух на западных аэродромах, после выполнения своих задач шли на посадку на советских аэродромах. Там они снова заправлялись боеприпасами и военным снаряжением, уже заранее туда доставленными, и самолеты, возвращаясь домой, также проводили бы вновь бомбардировку.

Последний, более значительный раздел статьи посвящен обобщению истории чел-ночных бомбардировок, из чего, согласно намерению автора, выясняется, почему никогда не был поднят в серьезной форме вопрос о том, чтобы и бомбардировки Аушвица проводились подобным методом.

В заключение рассмотрим возможности немецких воздушных сил и их протитвоздушной обороны, не забывая и о том, в какой мере повлияли бы они на результативность бомбардировок, выполняемых против лагеря смерти.

Однако во всяком случае необходимо подчеркнуть, что основная причина несостоявшихся бомбардировок Аушвица заключается в военных трудностях, которые, несомненно, были весьма серьезными, но их скорее следует искать в отсутствии политической воли. Однако в мышлении военного руководства, принимавшего решения, разумеется, присутствовал не только опыт истекших лет, включавший в себя различные способы, средства бомбардировок, возможности их применения соответственно их результативности. Настоящая работа – это очерк, в котором автор пытается себе представить, как могли размышлять и планировать военные специалисты союзников бомбардировки таких целей, какой был Аушвиц.