

Nemzeti Közszolgálati Egyetem  
Hadtudományi Doktori Iskola

Cseh Valentin

**„Légiriadó vigyázz!”**

**Angolszász légitámadások a magyar olajipar ellen 1944/45-ben**

Doktori (PhD) értekezés

**Témavezető:**

.....  
Prof. Dr. Szabó Miklós ny. altábornagy  
az MTA rendes tagja

Budapest, 2017.

# TARTALOMJEGYZÉK

<b>Bevezetés</b>	<b>6</b>
1. Bevezető gondolatok	6
2. A tudományos probléma megfogalmazása	9
3. Hipotézisek	10
4. A kutatási célok	10
5. A kutatási módszerek	11
6. A releváns szakirodalom áttekintése	11
<b>I. A katonai és politikai helyzet 1942 őszétől 1944 tavaszáig</b>	<b>15</b>
1. Fordulat a keleti hadszíntéren 1942 ősze és 1943 tavasza között	15
2. A brit és amerikai erők térdnyerése Észak-Afrikában	19
3. A casablancai és washingtoni konferenciák	22
4. A tengelyhatalmak kiűzése Afrikából, Olaszország kikapcsolása a háborúból	31
5. A katonai helyzet a keleti hadszíntéren és Dél-Olaszország elfoglalása	39
6. Magyarország helyzete az angolszász légi kötelékek berepülésétől hazánk bombázásáig	44
<b>II. A magyar olajipar és helyzete a német szövetségi rendszerben</b>	<b>49</b>
1. A magyar olajipar 1941-ig	49
2. Az európai kontinens és nagyhatalmai olajellátása az 1930-as évektől 1944-ig	55
3. Brit-német vetélkedés a román kőolajért	64
4. A magyar olajipar jelentősége a második világháborúban	68
<b>III. A magyar légvédelem (1935–1944)</b>	<b>71</b>
1. Az Országos Légvédelmi Parancsnokság és feladatai	71
2. A figyelő-, jelentő- és riasztó rendszer	75
3. A Sziklaközpont	78
4. A kárfigyelő-szolgálat	78
5. Az elsötétítő-, burkoló-, megtévesztő-szolgálat	78
6. Az óvóhelyek	82
7. A bombaközömbösítő- (tűzszerész-) szolgálat	84
8. Az ipari légoztalom	86

9. A légvédelmi tüzérség	90
10. A folyami légvédelem	97
11. A légvédelem által használt fontosabb fegyverek és berendezések	98
<b>IV. A Magyar Királyi Honvéd Légierő 1919-től 1945-ig</b>	<b>102</b>
1. A magyar légierő a két világháború között	102
2. A magyar légierő 1939–1943 között	105
3. A magyar légierő 1944–45-ben	107
4. A Luftwaffe Magyarországon tevékenykedő alakulatai 1944–45-ben	110
5. A Magyar Királyi Honvéd Légierő legfontosabb repülőgéptípusai	112
<b>V. Az amerikai 15. légi hadsereg és a brit 205. bombázócsoporthoz</b>	<b>115</b>
1. Az amerikai légierő 1943-ig	115
2. Az amerikai 15. légi hadsereg	119
3. A brit királyi légierő 205. bombázócsoporthoz	124
4. Az amerikai és a brit légierő által hazánk ellen bevetett repülőgépek	126
<b>VI. A magyar olajipar lebombázására vonatkozó szövetséges tervek</b>	<b>129</b>
1. Hírszerzési tevékenység 1943 nyaráig	129
2. Az első komolyabb jelentés a magyar iparról	130
3. A magyar (olaj)célok légi felderítése	132
4. Amerikai összefoglaló a magyar olajiparról 1944 tavaszán	133
<b>VII. Az első berepülések és bombázások 1943 nyarától 1944 nyaráig</b>	<b>138</b>
1. Az első berepülésektől az első bombázásig	138
2. Légítámadások 1944 tavaszán	147
<b>VIII. Az olajháború 1944 nyarán</b>	<b>157</b>
1. Az olajháború kibontakozása	157
2. 1944. június 12/13: megkezdődik a hazai olajcélok módszeres bombázása	162
3. A magyar finomítók fekete napja (1944. június 14.)	167
4. A nyár eleji bombázások hatása	176
5. Újabb támadás június végén	178
6. Egy részben kudarcba fulladt nap az amerikaiak számára: 1944. július 2.	179
7. Egy újabb összehangolt támadás a finomítók ellen 1944. július 14-én	182
8. Célkeresztben Csepel és Dél-Pest	186
9. Támadás az olajmezők ellen	188
10. Célkeresztben Almásfüzitő	191

11. Újabb támadások augusztus végén a MOLAJ és a Vacuum ellen	192
12. Az általános katonai helyzet megváltozása a román átállás után	196
<b>IX. Légitámadások a magyar olajipar ellen 1944. szeptembertől 1945. márciusig</b>	<b>199</b>
1. Az olajipart érintő őszi eleji légi események	199
2. A katonai és politikai helyzet alakulása 1944 őszén	202
3. Égő fáklya a lovászi olajmezőn	203
4. Angolszász légi támadások októberben a magyar olajipar ellen	205
5. A háború alatti utolsó légitámadás a magyar olajipar ellen	206
<b>X. A légitámadások egy fontos mellékszála – a Duna 1944-es elaknásítása</b>	<b>209</b>
1. A Duna elaknásítása áprilistól júniusig	209
2. Folytatódik a folyó elaknásítása	213
3. A hadművelet hatása	214
<b>XI. Az olajipar elleni légicsapások következménye</b>	<b>215</b>
1. A kőolaj-finomítók decentralizálása	215
2. A bombázások hatása az olajiparra	218
<b>Befejezés</b>	<b>224</b>
1. Összegzett következtetések	224
2. Az elvégzett vizsgálat leírása fejezetenként	224
3. Az értekezés új tudományos eredményei	227
4. Ajánlások és javaslatok a jövőre vonatkozóan	227
5. A kutatási eredmény gyakorlati felhasználhatósága	227
Köszönetnyilvánítás	228
Rövidítésjegyzék	229
<b>Függelék</b>	<b>232</b>
<b>Irodalomjegyzék</b>	<b>269</b>
<b>A doktori disszertáció témájával kapcsolatban eddig megjelent publikációk jegyzéke</b>	<b>288</b>

## Bevezetés

*„A légtér, az embernek a repülés által megnyílt új hatóköre, szükségszerűen harcterületté kellett, hogy változzék, mert ahol emberek szembetalálkoznak, ott elkerülhetetlen a harc!”<sup>1</sup>*

*Giulio Douhet*

### *1. Bevezető gondolatok*

A XX. század két világháborúja teljesen megváltoztatta Európát. 1945-re a kontinens tradicionális nagyhatalmai vagy nem léteztek már (Osztrák–Magyar Monarchia, Oszmán Birodalom) vagy háborús vereségeikbe (Németország), győzelmeikbe (Franciaország, Nagy-Britannia) rokkantak bele, esetleg mindkettőbe (Olaszország). A két világháború igazi nyertesévé válójában a nyersanyagokban (pl.: kőolajban) gazdag Amerikai Egyesült Államok és a Szovjetunió vált. Beteljesítve ezzel Alexis de Tocqueville 1835-ös jóslatát, amelyet „A demokrácia Amerikában”<sup>2</sup> című könyvében vetett papírra.

Nem véletlen, hogy 1945-re azok az országok lettek a világháború győztesei, ahol a természeti erőforrások – különös tekintettel a kőolajra,<sup>3</sup> – szinte kimeríthetetlenek voltak. Ahogy Franciaország első világháború alatti kormányfője Georges

<sup>1</sup> Douhet, 1971. 5. o.

<sup>2</sup> „Két nagy nép van márma a' világon, mellyek különböző pontból indulván ki, azonegy czél felé haladni látszanak, 's ezek: az oroszok és angol-amerikaiak. Mind ketten homályban nőttek fel; és míg az emberek' szemei más felé függöttek, ők egyszerre a' nemzetek' első rangjába léptek, 's a' világ születésöket és nagyságukat majd azonegy időben vette észre. Úgy látszik minden egyéb népek elérték már a' természettől kijelelt határokat, 's ezentúl nem kell egyebet tenniök, mint magokat fentartaniok; hanem amazok növésben vannak; a' többiek mind megállapodtak, vagy csak ezer ügygyel bajjal haladnak előre: egyedül ők mennek sebes és könnyű lépéssel egy olly pályán, mellynek határát még észrevenni nem lehet. Az amerikai a' természettől elébe gördített akadályok ellen harczol. Az orosz az emberekkel birkózik; egyik a' pusztaság és vadság ellen folytat háborút; másik a' maga egész fegyverzetébe felöltözött polgárisultság ellen. Azért is az amerikainak hódításai a' földmíves' szántóvasával, az oroszéi a' katona' kardjával vitetnek végbe. ... Egyik munkálkodása' fő eszközeül a' szabadságot használja: másik a' szolgaságot. Induláspontjuk és útjaik különbözők; még is mindegyik a' gondviselés' titkos végzete által arra hivatva lenni látszik, hogy egykor kezében tartsa a' fél világ' sorsát.” Tocqueville, 1841. 400–401. o.

<sup>3</sup> „Ennek az iparnak [a kőolajiparnak] a nemzetközi megszervezését a múlt század [XIX. század] legnagyobb üzleti szervező tehetsége, Rockefeller kezdte meg. Becsvágya még az eszkimók kunyhóiból is ki akarta szorítani a halzsírt s munkássága növelte a petróleumipart olyan hatalommá, amely még az Egyesült Államok kormányával is dacolni tudott. Az 1911-ben másodízben feloszlott olajtröszt tekintélye annyira nem csorbult, hogy ebben az időben terjedt el az a cinikus mondás, amely szerint csak három nagyhatalmú szervezet van a világon: a római katolikus egyház, a Standard Oil Co. és a német vezérkar.” Varga, 1937. 162. o.

Clemenceau fogalmazott: „*A kőolaj a csaták fekete vére, mely el fogja dönteni a háborúk sorsát.*”<sup>4</sup> E szavak összecsengenek Juhász Vilmos 1940-ben lejegyzett alábbi gondolataival: „*A mai háború, az ú. n. totális háború, amelyről annyit beszélnek, a petróleum energiáján alapszik. A hadiflottákat 90%-ban nyersolaj fűti. A hajótér így jobban kihasználható, kevesebb személyzet szükséges, az olaj felvétele sokkal gyorsabb, mint a széné. Hogy a repülőgép jelentősége mennyire megnövekszik a háború alatt, erről nem kell bővebben beszélnünk, csak arra kell utalnunk, hogy amíg a szárazföldi hadsereg soká működhet anélkül, hogy az energiaellátás nyersanyagait nagyobb mértékben fel kellene használnia, a légiháború (sic!) minden egyes legapróbb mozzanata benzinbe kerül. Kizárólag a benzin mozgatja a harckocsikat, amelyek a mai támadó háborúnak kevésbé feltűnő, de legalább oly fontos tényezői, mint a repülőgépek. Ezek a harckocsik döntötték el Lengyelország sorsát, ezek a nyugati német előretörés fő harci eszközei, a volt Ausztria és a Cseh protektorátus gyors bekebelezésében is döntő szerepük volt. Benzin hajtja a hernyótalpakat, amelyek az ágyúkat szállítják. Végül pedig az autó is a vasúttal egyenrangú közlekedési eszközzé válik, amely békés időkben csupán a vasút kiegészítője, sőt részben fényűzés számba ment. A gyorsaság, a modern háború alapfeltétele, csak az autóval valósítható meg. Ezért mondhatjuk, hogy a petróleum a világháború energiaforrása, hajtóanyaga.*”<sup>5</sup>

Nem véletlen, hogy a második világháborúban szembenálló hatalmak számára a harcok politikai céljai mellett rendkívül fontos volt a győzelem eléréséhez szükséges nyersanyagok biztosítása. Az ellenséges országok közti háború egyik lényeges aspektusára igaz is, hogy a „...nyersanyagokban gazdag országok javaikat és ezeken alapuló nagyhatalmi helyzetüket védik, a nyersanyagokban szegény országok az élethez való jogukat követelik.”<sup>6</sup> Legalábbis így látta ezt a második világháború elején Juhász Vilmos.

E tekintetben, a kőolajban szegénynek számító Tengelyhatalmak számára létkérdés volt a harcokhoz szükséges kőolajforrások biztosítása. Hiszen a velük szemben álló hatalmaknak bőségesen rendelkezésére álltak e szénhidrogén-lelőhelyek, így szükségleteiket biztosítani tudták.

Ugyanakkor az ellenséges államok mindent elkövettek azért, hogy ellenfeleik

---

<sup>4</sup> Holló, 2010. XII. o.

<sup>5</sup> Juhász, 1940. 253. o.

<sup>6</sup> Juhász, 1940. 3. o.

olajipari célpontjait és olajszállítmányait megsemmisítsék. A háború első időszakában a német légiere (Luftwaffe) és hadiflotta (Kriegsmarine) egységei intéztek a brit olajipar és tankhajók ellen támadásokat. Ennek hatására 1941/42 során a Luftwaffe jelentős veszteségeket okozott a brit kikötőkben lévő olajtároló telepekben és kőolaj-finomítókban. A német tengeralattjárók pedig több tartályhajót elsüllyesztettek. Nyilván ezekkel a tényekkel is összefügg, hogy Alexander de Seversky a The American Mercury magazinban kifejtette azon aggodalmát, hogy a németek akár 600 db tengeralattjáróval tengeri blokádot alá vehetik a szigetországot és 4000 bombázóval lebombázzhatják Anglia ipari központjait, valamint közlekedési hálózatát.<sup>7</sup>

A szövetségesek szerencséjére ez nem következett be, ugyanakkor ők is azon voltak, hogy minél nagyobb károkat okozzanak a levegőből a németeknek és szövetségeseiknek.

Az 1943-ban bekövetkezett háborús fordulat új helyzetet eredményezett a légi háborúban is. Az angol és amerikai csapatok észak-afrikai, majd dél-itáliai térfelnyerése lehetővé tette a Közép-Európa elleni bombázásokat, aminek eredményeként 1943 nyarától Magyarország is a szövetséges nehézbombázók hatósugarába került. Majd, 1944 tavaszától megkezdődtek a hazánk elleni légi támadások vagy, ahogy az akkori hivatalos és köznyelv fogalmazott a "terrorbombázások", ami együtt járt azzal, hogy mindenki tudatosult Magyarországon, hogy mi is vár az országra. *„Akkor kezdtük megízlelni, hogy mi is a háború, amikor – a szovjet szárazföldi hadműveleteket előkészítendő – erőteljes amerikai bombázások kezdődtek. Szinte naponta ismétlődtek a légitámadások, néha egy nap többször is. Ilyenkor átmentünk a szomszédhoz, akinek a kertje végében volt egy verem, ahova télire krumplit és egyéb zöldséget raktározott el. Ez elég nagy, földbe süllyesztett tákolmány volt, kényelmesen elfértünk benne, de persze inkább csak rejtőzködésre volt alkalmas, nem pedig a bombák elleni védelemre. Zsuzsi néni hiába hívtuk magunkkal a verembe, soha nem jött. Ő nem fél, ő már elég öreg ahhoz, hogy a bomba elkerülje – mondogatta. A legnagyobb bombázások idején is tett-vett az udvarban, terelgette a megriadt tyúkjait. Addig kísértette a sorsot, míg egy légiriadó alkalmával éppen az ő udvarába pottyant egy bomba, de oly közel Zsuzsi nénihez, hogy belőle csak foszlányok maradtak. Éreztük mi is a veremben, hogy valami nagy baj történhetett, mert a becsapódáskor akkorát*

---

<sup>7</sup> Udvary, 1944. 132–135. o.

*mozdult a föld, hogy majdnem ránk dőlt a kert végi tákolmány teteje. Amikor előbújtunk rejtkehelyünkről, Zsuzsi néni udvarán egy hatalmas gödör tátongott, amit a felnőttek bombatölcsérként emlegettek. Zsuzsi néninek nem is volt igazi temetése – nem volt mit temetni. Az udvaron összegyűltek a szomszédok, és a község plébánosa vezetésével elmondtak-elmondtunk néhány imát az elhunyt lelki üdvéért.”<sup>8</sup>* – írja bombázásokkal kapcsolatos gyerekkori „élményeiről” Bálint László majd hét évtizeddel később. Leírása jól rávilágít arra, milyen furcsa reakciókat vált ki az emberekből a veszély, a háború, amelyben a szövetségesek Magyarország ellenfelei voltak, s céljuk nyilvánvalóan – a háborús logika miatt is – nem az volt, hogy minél kevesebb kárt okozzanak hazánknak, hanem az, hogy hadászati céljaikat elérjék, és megnyerjék a háborút. Ezért vált 1944-ben időszerűvé részükről a magyar olajipar bombázása, ami az iparágak az ún. Olajháború során komoly károkat okozott.

## *2. A tudományos probléma megfogalmazása*

Immáron több mint hét évtizede ért véget a második világháború. E kegyetlen és gigászi küzdelemnek bár voltak katonai és politikai értelemben nyertesei, de valójában mindenki számára megváltás volt a háború befejezése 1945-ben. Jelen doktori értekezésben az 1944. április 3. és 1945. március 27. között Magyarország ellen végrehajtott amerikai és brit légitámadásoknak a magyar olajipart érintő része került feldolgozásra.

Annak ellenére, hogy a Magyarország elleni 1944–1945 évi angolszász légitámadásokkal kapcsolatban számos könyv és szakkikk jelent meg az elmúlt évtizedekben, s némely olajipari cégek ellen végrehajtott légi offenzívák történetét is közkinccsé tették, de a magyar olajipar egészét ért bombázások történetének alapos és összefoglaló feldolgozásával adós volt eddig a hazai hadtörténetírás. Ez az oka jelen értekezés elkészültének.

A doktori disszertációban bemutatásra kerül az 1944 tavaszától 1945 tavaszáig – döntően – a kőolaj-finomítók ellen végrehajtott bombázások története, valamint a támadásokhoz előzményként kapcsolódó katonai és politikai eseménysor is. E mellett az értekezésben kiemelt helyet foglal el a kőolajnak a második világháborúban betöltött szerepe, továbbá a hazai légvédelem és légoltalom helyzetének és az egymással szemben álló légierőknek a bemutatása is a hadtörténeti

---

<sup>8</sup> Bálint, 2013. 24. o.



téma jobb megértése érdekében.

### *3. Hipotézisek*

Az alábbi hipotéziseket fogalmazom meg, amelyeket a doktori disszertáció fejezeteiben bizonyítok:

1. A trianoni Magyarország 1937-ben lett olajtermelő ország a bükkszéki és budafai olajmezők felfedezésével, majd a világháború alatti időkben hazánk kőolajexportáló országgá vált. Ennek következtében a magyar olajipar a német stratégiák számára kiemelten fontos volt, de a – román olajipar jelentősége miatt - a háború utolsó időszakáig nem vált elsőrendű fontosságúvá.
2. Az Egyesült Államoknak küldött 1941-es magyar hadüzenetet követően a szövetségesek a lehető legteljesebb mértékig feltérképezték a magyar közlekedési és hadiipari célpontokat. Ennek eredményeként tisztán látták, hogy mekkora volt a magyar olajipar jelentősége a német szövetségi rendszeren belül. Így nem volt véletlen, hogy miért 1944 nyarán az ún. olajháború keretében mérték a legnagyobb csapássorozatot a hazai olajiparra. A szövetségesek azzal is tisztában voltak, hogy a Duna mennyire fontos a román olaj Németországba szállítása szempontjából, ami előrevetítette a Duna elaknásítását.
3. Az 1944-1945-ös olajipar elleni légitámadások következtében a magyar olajipar rendkívül jelentős károkat szenvedett el, de ennek ellenére a háború végéig sikerült fenntartani a kőolaj-finomítók üzemmenetét és a dél-zalai olajmezők termelését is. A bombázások termelés kiesést, átmeneti leállásokat okoztak, azonban minden nehézség ellenére, ha alacsonyabb szinten is, de folyt a termelés a finomítóknak és az olajmezőkön.

### *4. A kutatási célok*

1. Bemutatni a kőolaj szerepét a második világháború alatt. Ez különösen azért fontos, mert már az első világháborúban is kiemelt szerepe volt a fekete aranyaknak, de az újabb világégés egy teljesen motorizált totális háború volt, amelyben a szembenálló országok olajhelyzete döntően meghatározta a háború végkimenetelét. Az ásványolaj katonai és politikai szerepének bemutatása során célom, hogy rávilágítsak a magyar olajiparnak a tengelyhatalmakon belül betöltött szerepére.
2. Megvilágítani azokat a politikai, gazdasági és katonai okokat, amelyek elvezettek

a magyar olajipar elleni bombázásokig. Ennek érdekében különös hangsúlyt kívánok helyezni a magyar olajipart érintő szövetséges hírszerzési tevékenységre, amely az alapját jelentette annak, hogy mely olajipari objektumokat akartak a szövetségesek nehézbombázóikról támadni Magyarországon, a háború során.

3. A magyar olajipar elleni légitámadások hadtörténeti bemutatása a második világháború hadtörténetébe ágyazva minden eddiginél részletesebben és komplexebben. Továbbá a Duna szerepének bemutatása a román olaj Németországba szállításának szempontjából és a folyó 1944-es elaknásításának ismertetése.
4. A magyar olajipar elleni légicsapások jelentős károkat okoztak. Disszertációmban választ keresek arra, hogy az amerikai és brit légitámadások milyen hatással voltak az iparág kőolaj-finomítóinak és olajmezőinek a termelésére és mennyire sikerült a bombakárokat kijavítani, a finomítókat újból üzembe helyezni.

#### *5. A kutatási módszerek*

A tudományos kutatás során nagyjából az itthon fellelhető (Állambiztonsági Szolgálatok Történeti Levéltára, HM HIM Hadtörténeti Levéltár, Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum Adattár/Archívum), kisebb részt az Egyesült Államokban (Air Force Historical Research Agency) található levéltári forrásokra támaszkodtam a vonatkozó hazai és külföldi szakirodalom mellett.

Az események rekonstruálását – amennyiben megoldható volt – alapvetően a levéltári forrásokra támaszkodva végeztem el.

#### *6. A releváns szakirodalom áttekintése*

A témakörrel kapcsolatban eddig számos angol és magyar nyelvű mű jelent meg, de ezek alapvetően általánosságban mutatják be a második világháborús bombázások (légi háború) történetét. Az angol nyelvű szakirodalomból mindenképpen első sorban kell említeni Wesley Frank Craven és James Lea Cate többkötetes művét az amerikai légierő második világháborús történetéről (The Army Air Force in World War II.), valamint a Kit C. Carter és Robert Mueller által összeállított The Army Air Force in World War II Combat Chronology 1941–1945 című kötetet. E könyvek mellett számos olyan kötet (Dorr, Robert F.: B-24 Liberator units of the Fifteenth Air Force,

Osprey Publishing, Oxford, 2000., Granfield, Alun: Bombers over Sand and Snow. 205 Group RAF in Word War II. Pen & Sword Aviation, Barnsley, 2011., Maurer, Maurer: Air Force Combat Units of World War II. USAF, [Washington], 1986., Munday, E. A.: Fifteenth Air Force Combat Markings 1943–1945. Beaumont Publication, London, én.) és tanulmány illetve szakkikk (Ehrhart, Robert C.: The European Theater of Operations, 1943–1945. In.: Kreis, John F. (főszerk.): Piercing the Fog. Intelligence and Army Air Forces Operations in World War II. Air Force History Museums Program, Washington, D.C., 1996. 171–246. o., Tillman, Barrett: The Forgotten Fifteenth. In.: Air Force Magazine Vol. 95, No. 09, September 2012 92–96. o) jelent meg, amelyek az amerikai és brit légierők második világháborús tevékenységére vonatkozóan irányadók lehetnek. E mellett van pár olyan idegen nyelvű szakmunka, amely magyar fordításban is megjelent már, s nagy haszonnal lehet forgatni a témával kapcsolatban. Ilyenek Stephen E. Ambrose, Max Hastings és Janusz Piekalkiewicz munkái (Ambrose, Stephen E.: Vad égbolt. A B–24-es bombázók fiatal hősei. Gabo Kiadó, Hn., 2002., Hastings, Max: Bombázók a brit RAF légi offenzívája Németország ellen 1939–1945. Aquila Könyvkiadó, Debrecen, 1999., Piekalkiewicz, Janusz: Légi csaták 1939–1945. Ventus Libro Kiadó, [Bp.], 2007.).

A magyar nyelvű szakirodalomban első helyen kell említeni Pataky Iván, Rozsos László és Sárhidai Gyula Légi háború Magyarország felett címmel 1992-ben megjelent kétkötetes munkáját. Továbbá M. Szabó Miklós több könyvét (M. Szabó Miklós: A Magyar Királyi Honvéd Légierő elméleti – technikai – szervezeti fejlődése és háborús alkalmazása 1938–1945, Zrínyi Kiadó, [Bp.], 1999., M. Szabó Miklós: A magyar királyi honvéd légierő a második világháborúban, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1987.) is. E kötetek a magyar légierő történetének bemutatásán keresztül engednek bepillantást az 1944–1945-ös hazák légterében lezajlott légi háború eseményeire vonatkozóan. E mellett számos olyan tanulmány és szakkikk van a teljesség igénye nélkül, amely több értékes információval szolgál a Magyarország elleni légitámadások történetével kapcsolatban (Karsai Elek: Elképzelések és tervek Magyarország bombázására 1944-ben – amerikai levéltári anyag alapján. In.: Szili Ferenc (szerk.): Somogy megye múltjából. Levéltári évkönyv 16. Kaposvár, 1985. 503–540. o., Okváth Imre: Adalékok az Egyesült Államok hadászati légierőjének második világháborús tevékenységéhez 1941–1945. In.: Hadtörténelmi Közlemények XXXIV. évf. 1987/3. 487–509. o., Dr. Pataky Iván: Repülőesemények

Magyarországon a csendőrségi jelentések alapján 1944 február 22-től július 30-ig. In.: Zainkó Géza (szerk.): Repüléstörténeti konferencia közleményei 1996. Magyar Repüléstörténeti Társaság, Bp., 1996. 285–300. o., Sárhidai Gyula: Újabb adalékok Magyarország vasúti hídjainak amerikai bombázásához 1944-ben. In.: Levéltári Szemle 44. évf. 1994 4. szám 8–18. o., Schmidt László: Német aknarobbantó repülőgépek tevékenysége a Duna magyarországi szakaszán 1944–45-ben. In.: Haditechnika A múlt, jelen és jövő fegyverei. 40. évf. 2006/1. Január-február 72–76. o., Szabó Miklós: A magyar légierő a második világháborúban. 409–413. o. In.: Rácz Árpád (szerk.): Nagy képes millenniumi hadtörténet. 1000 év a hadak útján. Rubicon-Aquila-könyvek, Bp., 2000., Ury János: Két légitámadás a Péti Nitrogénművek ellen 1944 nyarán. In.: Hadtörténelmi Közlemények 107. évf., 1994/2. szám 128–143. o., Vajda Ferenc Antal: A magyar légierő és a németországi repülőgépbeszerzés a második világháború végén. In.: Hadtörténelmi Közlemények XXXIV. évf. 1987/3. 550–554. o., Veress D. Csaba: Veszprém megye és a Szövetséges Hatalmak stratégiai légitámadásai a második világháborúban. In.: K. Palágyi Sylvia (szerk.): A Veszprém Megyei Múzeumok Közleményei 15 Történelem, Veszprém, 1980., Veress D. Csaba: Zala megye és a szövetséges (USA, brit) stratégiai légierők támadásai (1943–1944). 151–167. o. In.: Degré Alajos (szerk.): Zalai Gyűjtemény 16. Közlemények Zala megye közgyűjteményeinek kutatásaiból 1980–1981. Zalaegerszeg, 1981., Veress D. Csaba: Légi harctevékenység a Balaton térségében (1944. október – 1945. március). In.: Töröcsik Zoltán–Uzsoki András (Szerk.): A Veszprém Megyei Múzeumok Közleményei 16, Veszprém Megyei Múzeumok Igazgatósága, Veszprém, 1983. 413–439. o.).

A fentiek mellett több olyan angol és magyar nyelvű kötet/szakcikk is napvilágot látott, amely a hadigazdaság és az olaj szerepével is foglalkozik. Ezek a magyar olajipar elleni légitámadások háttérének megértése miatt fontosak (Medlicott, W. N.: The Economic Blockade Vol. I. His Majesty's Stationery Office and Longmans, Green and Co., London, 1952., Milward, Alan S.: Háború, gazdaság, társadalom 1939–1945. A II. világháború háttérében meghúzódo gazdasági események. Aquila Könyvkiadó, [Debrecen], 2000., Oil as a Factor in the German War Effort, 1933–1945. Office of the Cabinet and Minister of Defence, 8th March, 1946, Dombrády Lóránd: A Magyar hadigazdaság a második világháború idején. Petit Real Könyvkiadó, Bp., 2003., Juhász Vilmos: Nyersanyagháború. Dante Könyvkiadó, Bp., 1940., Louis, Nauwelaerts: Harc a petróleumért. Királyi Magyar

Természettudományi Társulat, Bp., 1937., Ránki György: A II. világháború gazdaságtörténete. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Bp., 1990., Szemjonov, Jurij: A Föld kincsei gazdasági földrajz mindenki számára. Athenaeum, Bp., é.n., Dr. Bahr, Hans: Das Öl im englischen Krieg. In.: Oel und Kohle 37. Jahrgang Nr. 20. 22. Mai 1941. 353–354. o., Dr. Kaiser Ferenc: A kőolajhiány – ezen belül a magyar termelés – hatása Németország második világháborús stratégiájának alakulására. In.: Cseh Valentin (szerk.): "Harc a petróleumért" Avagy az olaj szerepe a modern háborúban. Magyar Olajipari Múzeum, Zalaegerszeg, 2010. 7–18. o., Dr. Meskó Géza: A háborús nyersanyagok geopolitikája. In.: Magyar Katonai Szemle XIII. évf. 1943/1. 151–162. o., Udvary Jenő: Az olajkérdés a háború tükrében. In.: Magyar Katonai Szemle XIV. évf. 1944/1. 131–134. o., Zetelaki Tibor: A kőolaj a háború tükrében. In.: Magyar Katonai Szemle XII. évf. 1942/7. 157–163. o.).

Mindezek – minden értékük ellenére és szándékuk szerint – csak *részproblémákkal* foglalkoznak, amiket én egységes egésszé gyúrtam össze.

## I. A katonai és politikai helyzet 1942 őszétől 1944 tavaszáig

### 1. Fordulat a keleti hadszíntéren 1942 ősze és 1943 tavasza között

A Wehrmacht eleinte jelentősebb ellenállással nem találta szemben magát a keleti hadszíntéren, de Vörös Hadsereg 1941. december 5-től 1942. január 7-ig tartó moszkvai ellentámadása során 100-250 km-el sikerült visszaszorítani a németeket, akik csak március közepére tudták megszilárdítani a helyzetüket.<sup>9</sup> Adolf Hitler az 1942. március 15-i beszédében hangot adott azon elképzeléseknek, hogy 1942 nyarán a Vörös Hadsereget megsemmisítik. Majd kiadta 41. számú hadműveleti utasítását, amelyben meghatározta a '42-es év nyári hadműveleteinek a feladatait. A támadás súlypontja átkerült a szovjet hadszíntér déli részére – mindeközben Joszif V. Sztálin úgy gondolta, hogy Hitler Moszkva elfoglalását újból megkísérli – annak érdekében, hogy a tengelyhatalmak katonai alakulatai birtokba vegyék a Kaukázust és a bakui olajmezőket, majd elérjék az iráni határt.<sup>10</sup> A német stratégiák gondolataiban még az is felmerült, hogy a Kaukázus felé előretörő alakulataik majd egyesülhetnek a Közel-Keleten Erwin Rommel vezértábornagy Afrika Hadtestével (Deutsches Afrikakorps), s így hosszú időre biztosíthatók volna a Német Birodalom hadműveleteihez szükséges olajat.<sup>11</sup> A keleti arcvonalon Hitler ki akarta erőszakolni a döntést, mert úgy vélte, hogy 1943-tól már két arcvonalas háborúra kell berendezkednie Németországnak Nagy-Britannia megerősödése miatt. Azt hitte, hogy az addigi harcok során a szovjetek felhasználták a tartalékaikat. Azt viszont figyelmen kívül hagyta, hogy a román, olasz és magyar seregtestekkel megerősített Wehrmachtnak 1942-ben nem volt már ereje arra, hogy mindhárom hadászati irányban egyszerre támadjon.<sup>12</sup>

Az is komoly problémát okozott az 1942-ben indított Operation Blau (Braunschweig) hadművelet során, hogy – szemben az eredeti tervekkel – Hitler július 21-én Sztálingrád elfoglalására utasította a 6. hadsereg (hds.) parancsnokát, Friedrich Paulus vezérezredest, miközben a Don mentén a Kaukázus felé előretörő

<sup>9</sup> Szabó–Számvéber, 2002. 50. o.

<sup>10</sup> Ivan Mihajloviics Majszkij, a londoni szovjet nagykövet, évtizedekkel a háború után a kaukázusi német expanzió veszélyéről így írt: „A bakui olaj különösen megbűvölte a führer tekintetét. Voltak persze más elképzelései is, amelyek arra készítették, hogy a fő csapást délen mérje: ha Németországnak sikerül kijutnia a Kaukázusba, az a távlat nyílik meg előtte, hogy könnyen behatolhat Iránba, Szíriába, Egyiptomba és Indiába. A brit birodalmat helyrehozhatatlan csapás érné, s a Közel- és Közép-Kelet német tartománnyá válnék.” Majszkij, 1975. 593. o.

<sup>11</sup> Knopp, 2010. 126. o.

<sup>12</sup> Szabó–Számvéber, 2002. 57. o.

német és szövetséges erőknek a fedezésére Kurszk és Sztálingrád között védvonalat kellett volna csak létesíteni. A Führer megosztotta a német erőket és 45. számú hadműveleti parancsával a Don védelme mellett Sztálingrád és a kaukázusi olajmezők elfoglalását jelölte ki hadműveleti célként. Így viszont Sztálingrádnál a Wehrmacht egy elkerülhető anyagcsatába ment bele Hitler parancsára, és ennek rövidesen komoly következményei lettek a háború végkimenetele szempontjából.<sup>13</sup>

A hadjárat a nehézségek ellenére komoly eredményeket ért el. A német 1. páncélos hadsereg (pc. hds.) 1942. augusztus 9-én elfoglalta a majkopi olajmezőt,<sup>14</sup> de a Wehrmacht támadása augusztus 17-én a Kaukázus nyugati részén elakadt. Bár Ordzonikidzét mintegy 15 kilométerre megközelítették, de ott a szovjet Kaukázusi Front északi csoportjának az egységei megállították őket, ezért a németeknek le kellett mondani a Kaukázus meghódításáról és az iráni határ eléréséről.<sup>15</sup>

A kaukázusi harcok közben a 6. hadsereg Paulus vezérezredes vezetésével Sztálingrádnál folytatta egyre reménytelenebb küzdelmét a szovjetekkel, akik 1942 szeptembere során megkezdték a németek bekerítését és a rosztovi áttörést célzó hadműveletek tervezését. Az elképzeléseket Alexandr Mihailovics Vaszilevszkij és Georgij Konsztantyinovics Zsukov marsallok ismertették 1942. november 13-án az Szovjetunió Kommunista Pártja Politikai Bizottsága és a Legfelsőbb Főparancsnokság Főhadiszállása (SZTAVKA) együttes ülésén. A terv az volt, hogy Sztálingrád térségében megsemmisítik a Volga és Don közti ellenséges erőket, majd a hadászati kezdeményezés megszerzésével kedvező feltételeket teremtenek egy nyugati irányú általános téli hadjáratra. A támadásban a szovjet Délnyugati Front (Ny. F. Vatutyin altábornagy), a Sztálingrádi Front (A. J. Jeremenko vezérezredes), és a Doni Front (K. K. Rokosszovszkij altábornagy) alakulatai vettek részt.<sup>16</sup>

1942 őszén az Uránusz-hadművelet megindítása előtt Sztálingrád térségében a szovjeteknek 1 143 500, a tengelyhatalmaknak 1 011 500 katonája<sup>17</sup> harcolt. A szovjeteknek sikerült annyira jól leplezni az összevonásokat, hogy arról a német „B”

<sup>13</sup> Knopp, 2010. 126., 128. o.

<sup>14</sup> 1939-ben 2,2 millió tonna olajat termeltek Majkopban, így Baku (22 millió t) és Groznij (2,65 millió t) után a harmadik legnagyobb olajmező volt ott. A megszállt szovjet területeken az 1938-as 370 000 tonnával szemben 1942 végéig 250 120 tonna, míg 1943-ban 81 030 tonna kőolajat termeltek. Bogányi, 1944 174. o., Post, én. 452. o.

<sup>15</sup> Szabó–Számvéber, 2002. 60–61. o.

<sup>16</sup> Szabó–Számvéber, 2002. 62., 83. o.

<sup>17</sup> Szabó–Számvéber, 2002. 83. o.

Hadseregcsoporthoz tudomást se szerzett a november 19-i támadásig.<sup>18</sup>

Az Uránusz-hadművelet célja az volt, hogy a német-román alakulatok védelmét áttörjék és a „B” Hadseregcsoporthoz főerőit bekerítsék. A Délnyugati Front november 19-én áttörte a román 3. hadsereg védelmét, és három nap múlva elérték a Dont. Közben a Sztálingrádi Front november 20-án indított támadása még aznap áttörte a román 4. hadsereg védelmét és 1942. november 23-án sikerült bekeríteni Sztálingrádnál a német 6. hadsereg és 4. páncélos hadsereg erőit egy 1500 km<sup>2</sup>-es (60 km hosszú, 37 km széles) területen.<sup>19</sup> A katlanba 232 000 német, 52 000 keleti segédszolgálatos és szovjet hadifogoly, valamint 12 000 román, horvát és olasz katona, összesen 296 000 fő szorult, teljesen kilátástalan helyzetben.<sup>20</sup> A Paulus vezérezredes parancsnoksága alatt álló erők helyzetén Adolf Hitler parancsai nem segítettek. A Führer november 22-én elrendelte, hogy a 6. hadsereg körvédelemre rendezkedjen be, és várja be a felmentő csapatokat.<sup>21</sup> A Führer bízott a sikerben, s abban, hogy Sztálingrád lehet majd az 1943-as évi német hadműveletek kiindulási pontja. Ezért november 24-én a Volga parti várost erőddé (Festung Stalingrad) nyilvánította, és megtiltotta a kitörést, ezzel megpecsételve csapatai sorsát.<sup>22</sup>

1942. november 21-ére Erich von Manstein vezértábornagy parancsnoksága alatt a német hadvezetés a 6. hadsereg, a 4. páncélos hadsereg és a román 3. hadsereg egységeiből létrehozta a Don Hadseregcsoporthoz. A feladata a katlanba zárt 6. hds. és 4. pc. hds. felmentése volt, amire a Wintergewitter- (Téli Vihar) hadművelet keretében tettek kísérletet. Az 1942. december 12-én Kotyelnjikovo-Szalszk körzetéből indult támadás során december 17-re 48 km-re közelítették meg Sztálingrádot, de Hitler nem engedélyezte a kitörést, így a hadművelet kudarcra zárult.<sup>23</sup> Továbbá a Führer 1942. december 28-án kénytelen volt az „A” Hadseregcsoporthoz egy, a Kaukázusból való visszavonulást elrendelő parancsot kiadni és a Don Hadseregcsoporthoz is megkezdte visszavonulását. Sztálingrádban Paulus vezérezredes 1943. január 8-án még visszautasította a szovjetek fegyverletételi ultimátumát, de a Gyűrű (Kolco)-hadművelet hatására január 31-én a

<sup>18</sup> A német felderítésnek és hírszerzésnek több tévedése volt a háborúban, ez kedvezőtlenül hatott a Reichre. Ilyen esetre utal Goebbels is 1943. január 28-i naplóbejegyzésében. Goebbels, 1994. 350. o.

<sup>19</sup> Szabó–Számvéber, 2002. 84. o.

<sup>20</sup> Szabó–Számvéber, 2002. 83–84. o.

<sup>21</sup> Szabó–Számvéber, 2002. 84. o.

<sup>22</sup> Szabó–Számvéber, 2002. 84. o.

<sup>23</sup> Szabó–Számvéber, 2002. 84–85. o.



déli katlan erői – élükön a Hitler által frissen tábornaggyá előléptetett Paulusszal<sup>24</sup> – letették a fegyvert, két nap múlva az északi katlan erői is megadták magukat. Végül 91 000 katona, köztük 2500 tiszt és 24 tábornok került szovjet hadifogságba.<sup>25</sup>

Sztálingrád fordulatot hozott a második világháborúban és elhárult a német–szovjet különbéke veszélye is, amitől Londonban és Washingtonban tartottak az első világháborús tapasztalatok okán. A brit háborús kabinet 1942-ben meg is fogalmazta, hogy a végsőig támogatni fogják a szovjeteket a Németország elleni harcban. Sztálin már ekkortól kezdve sürgette a nyugatiakat, hogy Északnyugat-Európában nyissák meg a második arcvonalat (frontot).<sup>26</sup>

A keleti hadszíntéren Voronyezs térségében is komoly eredményeket értek el a szovjetek. 1943. január 13-án – egy nappal a tervezet dátum előtt<sup>27</sup> – a Fjodor J. Golikov altábornagy vezette Voronyezsi Front a magyar 2. hadsereg által védett Uriv és Sztorozsevoje arcvonalszakasz ellen indított főerőivel általános támadást. Január 17–18-ára körülzárták a részekre szakadt magyar alakulatokat, amelyek egy részének sikerült a gyűrűből kitörnie. A szovjetek január 27-ig 140 km-el vetették vissza a tengelyhatalmak katonai erőit, ezzel megteremtették a kedvező feltételeket egy Harkov és a Donyeck-medence elleni támadáshoz. A sikerek hatására a SZTAVKA hadműveleti szünet nélkül akarta Ukrajnát visszafoglalni. Az Erich von Manstein vezértábornagy vezette német Don Hadseregcsoport<sup>28</sup> főparancsnoksága január közepén úgy döntött, hogy Poltava, Harkov, Pavlovgrád körzetében csapatösszevonást hajt végre a várható szovjet támadás miatt. Ezt a Voronyezsi Front

<sup>24</sup> Az előléptetéssel Hitler burkolt üzenetet küldött Paulusnak, hogy legyen öngyilkos. Ezt Goebbels is elég egyértelműen megfogalmazta naplójának 1943. február 2-i bejegyzésében: „*Ha Paulus valóban fogságba esett, az a legénység és a tisztikar nagyon súlyos veszteségei miatt alig jövátéhető presztízsvesztéséget jelentene. Mondhatja persze valaki, hogy innen Berlinből könnyű egy ilyen esetet az íratlan nemzeti etikai kódex alapján megítélni. Mindenesetre nem szabad megfeledezni arról, hogy Sztálingrád parancsnoka választhatott: meghosszabbítja tizenöt-húsz évvel életét, vagy több ezer éves, örök élet lesz a sorsa, hervadhatatlan dicsőségben. Szerintem ez a választás nem nehéz. Egyébként sokan, elsősorban Fritzsche, aki jól ismeri Paulus vezértábornagyot, jelleme és alkata miatt kizártnak tartja, hogy élve került a bolsevisták fogságába.*” Goebbels, 1994. 351–352. o.

<sup>25</sup> Konrad Adenauer nyugatnémet kancellár és Nyikolaj Bulgagyin szovjet miniszterelnök 1955. szeptember 13-i moszkvai megegyezése alapján a két ország diplomáciai kapcsolatot létesített, cserébe a szovjetek hazaengedték a német hadifoglyokat. 1955. október 7-én az utolsó, 9628 főnyi német katona is hazatérhetett a Szovjetunióból. A Sztálingrádi csata német hadifoglyai közül összesen 6000 fő tért haza ekkor. XX. század, 1994. 813. o., Knopp, 2010. 132. o., Fischer, 2001. 159. o.

<sup>26</sup> Hastings, 1999. 285. o.

<sup>27</sup> A támadás előbbre hozásában szerepet játszott, hogy Casablancában az Egyesült Államok és Nagy-Britannia politikai, valamint katonai vezetői tanácskozássra gyűltek össze Franklin D. Roosevelt amerikai elnök és Winston S. Churchill brit miniszterelnök vezetésével. Sipos, 1994. 43. o.

<sup>28</sup> Az Oberkommando der Wehrmacht (OKW) 1943. február 14-én átnevezte a Don Hadseregcsoportot Dél Hadseregcsoporra. A hadseregcsoport parancsnoka továbbra is Erich von Manstein vezértábornagy maradt. Szabó–Számvéber, 2002. 89. o.

és a Délnyugati Front egységei végre is hajtották és rövid időn belül komoly eredményeket értek el. Előbb a 60. hadsereg február 8-án elfoglalta Kurszkot, majd másnap a 40. hadsereg bevette Belgorodot. A 69. hadsereg egységei február 10-én elérték Harkovot, majd hat nap múlva birtokba vették a várost.

A Vörös Hadsereg által 1943. január 13-án indított támadás, Rzszev március 3-i elfoglalása után, miután a szovjetek már 360-520 km-el vették vissza a tengelyhatalmak erőit nyugati irányba, hirtelen kifulladt. Március 16-án a németeknek sikerült visszafoglalni Harkovot, majd a hónap végére a Donyec mentén Belgorod és Csugujev között megmerevedett az arcvonal, mert a Wehrmacht ellentámadása is kifulladt. Manstein Dél Hadseregcsoportja megakadályozta, hogy a keleti arcvonal déli része teljesen összeomoljon. A március végi olvadás következtében hadműveleti szünet állt be. Ez jól jött a németeknek, mert 1942/43 telén a tengelyhatalmak kb. 75 hadosztálynyi német, román, magyar és olasz katonai alakulatot vesztek, és az 1942 nyári arcvonalig szorultak vissza.<sup>29</sup> Bár jelentős fordulat állt be a keleti hadszíntéren, Hitler még bízott abban, hogy az átmenetileg visszaszerzett hadászati kezdeményezést kihasználva a kurszki kiszögellésnél sikerül áttörést elérnie.

## *2. A brit és amerikai erők térnyerése Észak-Afrikában*

Nagy-Britannia a háború kezdete óta hadban állt Németországgal, és voltak olyan időszakok, mint az 1940 és 1941 nyara közti egy év, amikor a szigetország egyedül harcolt a Harmadik Birodalommal. A britek számára a helyzet jelentősen javult a Szovjetunió elleni 1941. június 22-i német offenzívával, és az Amerikai Egyesült Államok 1941. december 7-i<sup>30</sup> megtámadásával. Ezt követően, az angolszász nagyhatalmak között megkezdődtek az egyeztetések a háborús stratégiára vonatkozóan. Az 1941. december 22. és 1942. január 14. között Washingtonban, Arcadia fedőnév alatt megtartott értekezleten Franklin D. Rooseveltnél elnök és Winston S. Churchill miniszterelnök vezetésével az amerikai, illetve brit politikai, valamint katonai vezetők megkezdtek a közös stratégia kidolgozását a háborúra. Megegyeztek abban, hogy Németország legyőzését tekintik elsődleges feladatuknak

<sup>29</sup> Szabó–Számvéber, 2002. 95. o.

<sup>30</sup> A japánok e napon intéztek meglepetésszerű támadást az Egyesült Államok csendes-óceáni flottájának Pearl Harbor-i bázisa ellen, majd másnap az USA hadat üzent a Japán Birodalomnak. E napon Nagy-Britannia is hadat üzent Japánnak, de a szovjetek továbbra is érvényesnek tekintették az 1941. április 13-i szovjet–japán semlegességi szerződést. Sipos, 1994. 33., 551. o.

(Germany first), majd a katonai műveletek koordinálása érdekében létrehozták a brit és amerikai katonai vezetőkől álló Vezérkari Főnökök Egyesített Bizottságát (Combined Chiefs of Staff). A tanácskozáson úgy döntöttek, hogy 1942 tavaszán a szövetségesek partra szállnak Észak-Afrikában, valamint megkezdik a normandiai partraszállás terveinek a kidolgozását az amerikai vezérkari főnökség – Dwight D. Eisenhower vezérőrnagy vezetése alatt álló – hadműveleti osztályán. A cél akkoriban még az volt, hogy 1943. április 1-ig végrehajtsák a hadműveletet.<sup>31</sup> Ugyancsak az Arcadia fedőnevű tanácskozás során (1942. január 1.) tette közzé az Egyesült Államok, Nagy-Britannia, a Szovjetunió, Kína és még további 22 állam<sup>32</sup> az Egyesült Nemzetek közös nyilatkozatát háborús céljaikról. Ebben kinyilatkoztatták, hogy a háborút a tengelyhatalmak ellen az 1941. augusztus 12-én Rooseveltt és Churchill által aláírt Atlanti Charta elveinek a jegyében fogják megvívni. Kijelentették, hogy minden erejüket mozgósítják a győzelem érdekében és nem kötnek különbékét.

Bár az amerikaiak és a britek megegyeztek abban, hogy már 1942 tavaszán partra szállnak Észak-Afrikában erre nem került sor. Viszont Rommel vezértábornagy Afrika Hadteste<sup>33</sup> 1942. június 30-án elérte El-Alameint, ami nyugati irányban 100 km-re fekszik az egyiptomi Alexandriától. Az ún. első el-alameini ütközetben a német-olasz csapatoknak nem sikerül áttörni a brit védelmi vonalat, ezért július elejétől kezdve védelemre kellett a tengelyhatalmak katonai erőinek berendezkednie a térségben.<sup>34</sup> A német–olasz alakulatok a nyár során többször próbálkoztak az Alexandria és Kairó irányába történő előrenyomulással, de az utolsó augusztus 30-án indult támadás alkalmával 20 km-el Alexandria előtt elakadt a támadásuk, miután a brit 8. hadsereg élére nemrégiben kinevezett Bernard L. Montgomery altábornagy csapatai feltartóztatták őket. A britek kivártak az ellentámadással. Az 1942. október 23. és november 4. között lezajlott el-alameini csatában Montgomery tábornok (vezérezredes) vereséget mért Rommel vezértábornagy alakulataira, aki 1942. november 4-én kénytelen volt kiadni csapatainak a visszavonulási parancsot.<sup>35</sup>

<sup>31</sup> Iszraeljan, 1974. 116., 122. o.

<sup>32</sup> Ausztrália, Belgium, Kanada, Costa Rica, Kuba, Csehszlovákia, Dominikai Köztársaság, El Salvador, Görögország, Guatemala, Haiti, Honduras, India, Luxemburg, Hollandia, Új-Zéland, Nicaragua, Norvégia, Panama, Lengyelország, Dél-Afrika és Jugoszlávia volt a további aláírója az Egyesült Nemzetek nyilatkozatának. Halmossy, 1983. 533. o.

<sup>33</sup> A németek 1941. február 3-án döntöttek az olaszok észak-afrikai katonai támogatásáról. A német Afrika Hadtest, Erwin Rommel parancsnoksága alatt, március 31-én kezdte támadni a briteket és két hét alatt kb. 1000 km-el szorította vissza őket a líbiai El-Geila térségéből. Karsai, 1981. 331. o.

<sup>34</sup> Karsai, 1981. 338–339. o.

<sup>35</sup> Karsai, 1981. 345. o.

A britek döntő győzelme Egyiptomban pont a legjobbkor következett be, ugyanis az Eisenhower vezérőrnagy parancsnoksága alatt álló amerikai–brit csapatok 125 000 katonája (ebből 82 600 amerikai)<sup>36</sup> a Fáklya-hadművelet<sup>37</sup> keretében 1942. november 8-án kezdte meg a partraszállást Francia Észak-Afrikában (Marokkó, Algéria),<sup>38</sup> annak érdekében, hogy a Vichy-Franciaország ellenőrzése alatt álló területet<sup>39</sup> megszerezzék. Azért, hogy a franciákat ne riasszák el –, akiknek komoly ellenérzései voltak a britekkel szemben az 1940. július 3-i Mers el-Kebir-i flottatámadás óta<sup>40</sup> – a szigetország katonái is amerikai zászlókat és jelvényeket használtak.

A szövetségesek november 8-án hajnalban három fő irányban (George S. Patton Jr. vezérőrnagy vezetésével Casablanca, Lloyd R. Fredendall vezérőrnagy vezetésével Orán és a brit Kenneth A. N. Anderson altábornagy irányításával Algír) kezdték meg inváziójukat Francia Észak-Afrika ellen.<sup>41</sup> A szövetséges alakulatok komolyabb ellenállásba csak a marokkói Casablanca és az algériai Orán térségében ütköztek, miközben a háttérben tárgyalások folytak az amerikaiak és a franciák közt. Alphonse Juin tábornokot még 7-én megkereste Robert Murphy amerikai konzul, hogy tájékoztassa a partraszállásról, de a franciák François Darlan tengernagy visszatérése miatt nem álltak át egyelőre, végül Algírban november 13-án, nem sokkal Casablanca és Orán elfoglalása után, Darlan tengernagy és Eisenhower altábornagy egyezményt kötöttek egymással, így az észak-afrikai francia csapatok (100 000 fő)<sup>42</sup> átálltak a szövetségesek oldalára. Cserébe az amerikaiak elismerték Darlant<sup>43</sup> Francia

<sup>36</sup> Ferwagner Ákos 95 000 főben állapítja meg a szövetséges haderő létszámát (70 000 amerikai, 25 000 brit) szemben Anderson adataival. Ferwagner, 2008. 75. o., Anderson, 1993. 28. o.

<sup>37</sup> Az amerikai vezérkari főnök George C. Marshall vezérezredes, Harry Hopkins az elnök különleges megbízottja a brit vezérkar és kormány közt 1942 áprilisától kezdve Londonban folytak tárgyalások az európai második arcvonalra vonatkozóan. Az amerikaiak Franciaországban akartak partra szállni, a britek geopolitikai okokból az észak-afrikai partraszállást támogatták. Végül 1942. július 24-én döntöttek az angolszászok az északnyugat-afrikai invázió mellett, amelynek fedőneve Fáklya (Torch) lett. A parancsnokságot a britek átengedték az amerikaiaknak. Rooseveltné július 26-án nevezte ki Eisenhower-t a tisztségre, Churchill jóváhagyásával. Karsai, 1981. 349–351. o., Anderson, 1993. 5. o.

<sup>38</sup> A szövetségeseknek sikerült leplezniük tervüket, s sikeresen tévesztették meg a német hírszerzést, amely így hamis információkat jutott el az OKW-nak. Karsai, 1981. 357. o.

<sup>39</sup> Francia Észak-Afrika az 1940. június 22-én megkötött német–francia fegyverszünetről kezdődően a nemzetközi jog szerint semleges államnak számított a második világháborúban, ugyanis a nem hadviselő félnek számító Vichy-Franciaország gyarmata volt. Karsai, 1981. 352. o.

<sup>40</sup> Bár az Észak-Afrikában lévő francia tisztikar az 1940-es oráni (Mers el-Kebir) brit–francia tengeri ütközetet (a britek célja a francia flotta megsemmisítése volt, hogy az ne kerüljön német ellenőrzés alá) követően angolelles volt, ennek ellenére nem volt egyértelműen elutasító az angolszászokkal szemben, és hajlottak az amerikaiak, britek támogatására. Karsai, 1981. 356–357. o.

<sup>41</sup> A szövetségeses hajóhad feladatait a brit királyi haditengerészet (Royal Navy) koordinálta, míg a szárazföldi csapatok légi támogatását a brit és amerikai repülőerők külön parancsnokság alatt oldották meg. Az amerikai repülőerők élén James H. Doolittle dandártábornok állt. Anderson, 1993. 6. o.

<sup>42</sup> Ferwagner, 2008. 75. o.

<sup>43</sup> 1942. december 24-én Algírban meggyilkolták, utóda Giraud tábornok lett. Sipos, 1994. 42. o.

Észak-Afrika de facto államfőjének és Henri Giraud tábornokot a francia csapatok főparancsnokának. Ezzel az amerikaiak kivívták Charles de Gaulle tábornok haragját, aki a Szabad Franciaország vezetője volt. De Gaulle sértve érezte magát, hogy egy általa kollaboránsnak tekintett franciával – Darlannal – tárgyaltak az amerikaiak, s nem vele, aki 1940 óta a szövetségesek oldalán harcolt a tengelyhatalmak ellenében.

A kialakult helyzetben az OKW gyorsan reagált és alig egy nappal a Fáklya-hadművelet megindítása után német ejtőernyős-alakulatok foglalták el a bizertai és tuniszi reptereket, majd nagy létszámú német–olasz alakulatok bevetésével november 15-én elfoglalták Tuniszt, valamint birtokba vették a legfontosabb kikötőket és repülőtereket. Európában az Atilla-terv részeként a tengelyhatalmak megszállták a Vichy-Franciaországot, de a Toulonban állomásozó francia flottát a francia tengerészek elsüllyesztették, így az nem került a németek kezére.

A Fáklya-hadművelet után<sup>44</sup> az angolszász csapatok helyzete Észak-Afrikában rendkívül kedvezővé vált, mivel a tengelyhatalmak erői 1943 februárjára Tunéziába („Tuniszi hídfő”) szorultak vissza a két irányból előretörő szövetséges csapatok elől.

### *3. A casablancai és washingtoni konferenciák*

A harci események mellett a szövetségesek fontos hadászati és politikai döntéseket is hoztak nem sokkal a Fáklya-hadművelet sikerét követően. Roosevelttel amerikai elnök még 1942. december elején javaslatot tett arra, hogy az Egyesült Államok, Nagy-Britannia és a Szovjetunió vezetői valahol Észak-Afrikában tartsanak egy találkozót annak érdekében, hogy a háború és az azt követő időszak legfontosabb kérdéseit megvitassák.<sup>45</sup> Az 1943. január közepére tervezett találkozóra szóló meghívást Joszif V. Sztálin Roosevelthez írt 1942. december 6-i levelében a sztálingrádi csatára hivatkozva lemondta. Így a novemberben meghódított francia-marokkói Casablancába az 1943. január 14–24-e között megrendezett konferenciára csak az angolszászok mentek el. A Franklin D. Roosevelttel amerikai elnök és Winston S. Churchill brit miniszterelnök vezetésével az amerikai és brit politikai, illetve katonai

<sup>44</sup> Majszkij szovjet diplomata a Fáklya-hadműveletről és Észak-Afrika angolszász elfoglalásáról így vélekedett a háború után évtizedekkel: „Bár Churchill nyilvánosan is, magánbeszélgetéseiben is megígérte az észak-afrikai hadműveletek gyors befejezését, az eredmények ott (amint ez várható volt) sokkal lassabban fejlődtek, mint ahogy feltételezték. Több tényező járult ehhez: mind Eisenhower főparancsnok kudarcosorozata, mind a Washington és London között zajló viták, mind az angol-amerikai csapatok hadászati tapasztalatlansága, mind az ellenfél katonai parancsnokságának (Rommellal az élen) magasabb színvonala, és még sok egyéb.” Majszkij, 1975. 606. o.

<sup>45</sup> Majszkij, 1975. 603. o.

vezetők,<sup>46</sup> valamint a franciák,<sup>47</sup> Casablancában az Anfa Hotelben és a mellette lévő 14 db villában folytattak tárgyalásokat. Ezek hangulatáról így írt Ivan M. Majszkij szovjet diplomata: *„A sztálingrádi csata még nem ért véget, a kimenetele azonban már eldőlt. Ez a körülmény erősen befolyásolta a konferencia eseményeit. Rooseveltnak és Churchillnek a konferencián tanúsított hangulatát körülbelül így jellemezhetjük: az oroszok pompásan verekednek; maguk intézik el a maguk dolgát; mi, angolok és amerikaiak, saját terveink megvalósításával foglalkozhatunk; csak fenn kell tartani az oroszokban a jó szellemet, amihez elegendő a széles körű ellátmány, Németország fokozottabb légi bombázása és természetesen a szép ígéretetek.”*<sup>48</sup>

A tényleges tárgyalások 1943. január 15-én kezdődtek el Casablancában a politikai és katonai vezetők között, s tíznapnyi tárgyalássorozat után kompromisszumot kötöttek a legfontosabb kérdésekben. Nem sokkal a tanácskozás befejezése után 1943. január 28-i naplóbejegyzésében Hitler propagandaügyi minisztere Joseph Goebbels is írt az eseményről: *„A nap szenzációja Churchill és Roosevelt találkozója Casablancában. A megbeszélésekre tehát nem Washingtonban került sor, mint gondoltuk, hanem Afrika forró földjén. Hírszerző szolgálatunk ismét teljesen csődöt mondott, még a találkozó helyszínét sem tudta felderíteni. A megbeszélések csaknem két hétig tartottak; az ellenséges sajtó nagy előkelően a győzelem kapujáról beszél. [...] Sztálin a távollétével tüntetett. Még csak képviselőjét sem küldte el, amit a záróközleményben igen sajnálatosnak nyilvánítottak. Sztálin kijelentette, nem hagyhatja el az országot, mivel vezetnie kell a mostani offenzívát. Valójában valószínűleg nem akar részt venni az angolszászok paktálásában.”*<sup>49</sup>

E „paktáláson” viszont a németeket és fő európai szövetségesüket, Olaszországot eléggé érzékenyen érintő kérdésekben születtek döntések. Az észak-afrikai hadjáratok folytatásától kezdve az Olasz Királyság elleni invázió át az európai

<sup>46</sup> Az angolszász politikai és katonai vezetők közül jelen volt többek közt amerikai részről Harry Hopkins, Averell Harriman, George C. Marshall vezérezredes, E. J. King tengernagy, H. H. Arnold altábornagy, Dwigth D. Eisenhower altábornagy, brit részről: Harold Alexander vezérezredes, Sir Alan F. Brooke vezérezredes, Sir Arthur Tedder a légierő marsallja, Sir Dudley Pound flottatengernagy, Sir Charles Portal a légierő marsallja, Sir Hastings L. Ismay altábornagy, Lord Louis Mountbatten altengernagy. Foreign Relations, 1968. 522–523. o.

<sup>47</sup> Francia részről Giraud tábornok volt jelen két vezérkari tiszttel a tanácskozás kezdete óta, míg hosszas alkudozás után, 1943. január 22-én, érkezett meg Casablancába Charles de Gaulle, akit nagy nehezen egy asztalhoz tudtak ültetni az angolszászok Giraud tábornokkal, hogy tárgyaljanak egymással, többek közt a megszállt Franciaország helyzetéről. Churchill, 1989. 186–188. o.

<sup>48</sup> Majszkij könyve évtizedekkel a háború után jelent meg, és a leírtakban szerepet játszott, hogy egészen 1944-ig elhúzódott a nyugat-európai második arcvonalt megnyitása. Majszkij, 1975. 603. o.

<sup>49</sup> Goebbels, 1994. 350–351. o.

bombázások kérdéséig.

A majd másfélhetes konferencia utolsó előtti napján, 1943. január 23-án teljes létszámban összeültek a politikai és a katonai vezetők,<sup>50</sup> hogy megvitassák a Vezérkari Főnökök Egyesített Bizottsága (Joint Chiefs of Staff -JCS) részéről beterjesztett „A háború irányítása 1943-ban”<sup>51</sup> című dokumentumot, amely tartalmazta a szövetségesek 1943-as katonai terveit. E szerint az angolszászok célja az volt, hogy leküzdjék a német tengeralattjárókat, ezáltal a maguk javára fordítsák az atlanti csatát, valamint minél több utánpótlással támogassák a szovjeteket. E mellett az európai hadszíntéren a cél továbbra is a németek legyőzése volt, és ennek érdekében az alábbi feladatokat tűzték ki maguk elé:

A Földközi-tenger térsége:

1.) A Husky-hadművelet keretében Szicília elfoglalása abból az okból, hogy biztonságosabb legyen a földközi-tengeri összeköttetés,<sup>52</sup> s csökkentsék a német nyomást a keleti hadszíntéren, viszont egyúttal növeljék az olaszokra nehezedő katonai terheket.<sup>53</sup>

2.) Törökország bevonása a második világháborúba a szövetségesek oldalán.<sup>54</sup>

Egyesült Királyságból:

<sup>50</sup> Amerikai részről: Roosevelt elnök, Harry Hopkins, Marshall vezérezredes, King tengernagy, Arnold altábornagy, Somervell altábornagy, Libby fregattkapitány. Brit részről: Churchill miniszterelnök, Brooke vezérezredes, Pound flottatengernagy, Portal repülőmarsall, Dill tábornagy, Mountbatten altengernagy, Ismay altábornagy volt jelen. *Foreign Relations*, 1968. 707. o.

<sup>51</sup> A Vezérkari Főnökök Egyesített Bizottsága (amerikai részről: Marshall vezérezredes, King tengernagy, Arnold altábornagy, Somervell altábornagy, Cooke ellentengernagy, Hull dandártábornok, Wedermeyer dandártábornok, Smart ezredes, Libby fregattkapitány; brit részről: Brooke vezérezredes, Pound flottatengernagy, Portal repülőmarsall, Dill tábornagy, Mountbatten altengernagy, Ismay altábornagy, Kennedy vezérőrnagy és Slessor altábornagy) az Anfa „táborban” 1943. január 19-én megtartott 61. ülésén fogadta el a CCS 155/1 számú memorandumát. *Foreign Relations*, 1968. 637, 774–775. o.

<sup>52</sup> Ez a Brit Birodalom számára volt létkérdés. Ázsiai gyarmataikkal a Szezei-csatornán és a Földközi-tengeren, valamint Gibraltáron keresztül tudtak kapcsolatot tartani, míg az iraki olaj a legegyszerűbben a Földközi-tengeren át volt Nagy-Britanniába juttatható. Ezért volt létkérdés a briteknek a Mediterrán térségben való katonai aktivitás a franciaországi partraszállással szemben. Erre világított rá Liddell Hart, aki Olaszország 1940. június 10-i hadba lépése kapcsán az alábbi megállapításokat tette: „...*Olaszország hadba lépésével túlságosan kockázatosá vált a földközi-tengeri útvonal, az utánpótlást és erősítést szállító konvojoknak meg kellett kerülniük a Fokföldet, lefelé, az afrikai kontinens nyugati partjai mentén, illetve onnan felfelé, a keleti part mentén és a Vörös-tengeren...*” Karsai, 1981. 195. o.

<sup>53</sup> A szicíliai partraszállás (1943. július 10.) pont az 1943. július 5. és július 13. közötti Citadella hadművelet idejére esett. Így a szövetségesek jelentősen befolyásolták a Belgorod és Orel térségében folyó kurszki csatát. Keegan, 2003. 589. o., 781–795. o.; Szabó–Számvéber, 2003. 11–14. o.

<sup>54</sup> A casablancai konferencián a Vezérkari Főnökök Egyesített Bizottsága január 19-i 62. tanácskozása foglalkozott a törökökkel. Casablanca után Churchill Adanában 1943. január 30–31-én tárgyalásokat folytatott Şükrü Saracoğlu török miniszterelnökkel. A britek Törökország bevonásával terveztek balkáni katonai akciókat, és felmerültek olyan elképzelések is, hogy a szövetségesek légitámaszpontokat kérnének a törököktől egy Ploieşti elleni légitámadáshoz. Üzenetváltás I., 1981. 115. dok. 117. o., *Foreign Relations*, 1968. 649–652. o., Iszraeljan, 1974. 175. o.

- 1.) A német hadiipar elleni légitámadások fokozása.
- 2.) Korlátozott támadó hadműveletek.
- 3.) Haderő-összevonás azzal a céllal, hogy partra szálljanak a kontinensen, amint a német ellenállás kellő mértékben meggyengült.

Emellett, a Távols-Keleten és a csendes-óceáni térségben fenn kívánták tartani a Japánra nehezedő nyomást, hogy Németország legyőzése után megindíthassák a szigetország elleni offenzívát. Ezért 1943-ra Burma, a Marshall- és Carolina-szigetek elfoglalását tervezték.<sup>55</sup>

A fentiek alapján a legfontosabb feladat egy mielőbbi Szicília elleni offenzíva volt, hogy ezzel növeljék az olaszokra nehezedő nyomást, s német erőket vonjanak el a keleti hadszíntérről. A másik cél az volt, hogy biztonságosabbá tegyék a földközi-tengeri hajózást, úgy vélték, hogy a sziget kis területe miatt nem kell számottevő megszálló erőket ott állomásoztatni.<sup>56</sup> A szicíliai hadjárat, vagyis a Husky (Eszkimó-hadművelet) a szövetséges bombázóerők támaszpontjainak északabbra helyezése szempontjából se volt mellékes az angolszászoknak, mert így könnyebben elérhetővé váltak a német bombázási célpontok.<sup>57</sup>

A szicíliai hadjárat kérdésében az amerikai és brit elképzelések különbözőek voltak. Churchill szerint *„Eisenhower tábornok úgy látta, hogy csak akkor kell megtámadni Sziciliát, ha az a célunk, hogy megtisztítsuk az ellenségtől a földközi-tengeri hajózási útvonalakat. Ha viszont Olaszországot akarjuk megtámadni és legyőzni akkor előbb Szardínián és Korzikán kell partra szállni.”*<sup>58</sup> Eisenhower és Marshall tábornokok úgy vélték, hogy katonai értelemben a Földközi-tenger térsége mellékhadszíntérnek számít, a fő támadást ők a La-Manche csatornán keresztül akarták végrehajtani 1944-ben. Churchill viszont az alábbi véleményt fejtette ki a vita kapcsán emlékirataiban: *„Eisenhower kétségkívül nagy szaktekintély volt, véleményét azonban nem oszthattam. A háborúban a politikai tényezők is nagy szerepet játszanak, és sokkal gyorsabb és sokkal messzebb ható eredményeket értünk el annak révén, hogy elfoglaltuk Sziciliát, majd rögtön utána benyomultunk az olasz félszigetre.”*<sup>59</sup>

A casablancái konferencia másik égetően fontos kérdése – talán a legfontosabb mindközül – a Husky-hadművelet mellett a tervezett normandiai partraszállás

<sup>55</sup> Churchill, 1989. 194. o., Foreign Relations, 1968. 774–775. o.

<sup>56</sup> Eisenhower, 1982. 160. o.

<sup>57</sup> Eisenhower, 1982. 160. o.

<sup>58</sup> Churchill, 1989. 229. o. ill. Eisenhower, 1982. 159. o.

<sup>59</sup> Churchill, 1989. 229. o.



kérdése volt. A szovjeteknek rendkívül fontos lett volna a nyugat-európai második arcvonal megnyitása, amit a szövetségesek már a washingtoni Arcadia fedőnevű konferencián (1941. december 22. és 1942. január 14.) is tervbe vettek – akkor még 1942 tavaszára – viszont különböző politikai és katonai okokból elhalasztották. A moszkvai vezetés számára a Vörös Hadsereg tehermentesítése miatt égető szükség lett volna arra, hogy megosszák a Wehrmacht erőit, s két arcvonalas háborúra kényszerítsék Németországot. Az amerikai fegyveres erők elvileg 1943 tavaszára – a hadjárat tervezett időpontjára – készen álltak a támadásra. Legalábbis Henry A. Wallace amerikai alelnök 1943. februárban azt gondolta, hogy a második arcvonal 1943-as megnyitásával legyőzhetik Németországot még abban az évben. Mellette Harry Hopkins és George C. Marshall amerikai vezérkari főnök is úgy vélte, hogy 1943-ban megtörténik majd a franciaországi invázió. Ezt az amerikai felfogást támasztották alá Oliver Lyttleton brit „háborús” termelési miniszter 1943. május 23-i szavai is, aki szerint minden lehetőség megvolt a partraszálláshoz.<sup>60</sup>

A brit politikai vezetés viszont ettől eltérő állásponton volt. Még a casablancai konferencia előtt, 1942. november 25-én egy emlékiratot terjesztettek elő, amelyben a fő csapásirányként Szicília elfoglalását és Olaszország megtámadását jelölték meg.<sup>61</sup> Maga Churchill is a normandiai invázió elhalasztását akarta elérni a casablancai tanácskozáson. Ugyanis úgy gondolta, hogy a légitámadások meg fogják alapozni a második arcvonal megnyitását, miközben a Vörös Hadsereg és a Wehrmacht jelentős veszteségeket okozhat egymásnak, ami nyilván már a háborút követő európai politikai helyzet szempontjából volt fontos a briteknek. Ez nyilvánvalóan érezhető Churchill második világháborús geopolitikai törekvéseiben.

A katonai felkészülés tekintetében pedig, miniszterétől eltérően, Churchill teljesen más véleményen volt. A londoni szovjet nagykövetnek ki is fejtette, hogy katonailag nincsenek készen a hadműveletre.<sup>62</sup> Végül Casablancában a brit érvek diadalmasok voltak, és az 1943-as év prioritása a mediterráneum mellett az európai légi háború lett. E terület szakértői és vezetői már egy ideje tanulmányozták a kérdést, hogy miként lehetne növelni a tengelyhatalmak elleni légitámadások mértékét. Még 1942. november 3-án Sir Charles Portal repülőmarsall, a brit királyi légierő (Royal Air Force) vezérkari főnöke egy jelentésében elemezte a bombázóoffenzíva várható

<sup>60</sup> Iszraeljan, 1974. 197–198. o.

<sup>61</sup> Iszraeljan, 1974. 175. o.

<sup>62</sup> Majszkij, 1975. 604–605. o.

fejleményeit, s hangot adott abbéli elgondolásának, hogy abban az esetben, ha egy olyan angol–amerikai bombázóerőt telepítenek a szigetországba, amelynek az állománya 1944-re eléri a 4000-6000 bombázót, akkor azzal csökkenteni tudják majd a német hadipotenciált, és meg lehet indítani a kontinens elleni inváziót. Portal marsall úgy gondolta, hogy 6 millió német lakást rombolnak le, és ezzel arányosan károsodik majd a németek ipari potenciálja is. Továbbá 900 000 német halott és 1 millió sebesült mellett 25 millió polgára lesz Németországnak hajléktalan.<sup>63</sup> Ezen „nagyvonalú” elképzelésekben Sir Alan Brooke vezérezredes, a brit birodalmi vezérkar főnöke kételkedett, de Portal marsall jelentését a brit haderőnemek vezérkari főnökei 1942. december 31-én jóváhagyták, s beterjesztették azt a politikai vezetőik felé. A döntés értelmében a hadászati légitámadások szerepe felértékelődött. Elfogadták az amerikai és brit légi vezérkarok helyzetértékelését, aminek a lényege az volt, hogy addig a szintig kell legyengíteni a németek hadviselési képességét, ami mellett az invázió sikeres lehet. A szárazföldi haderő vezetői ezzel szemben úgy vélték, hogy a normandiai partraszállás kérdésénél a légierő részéről a hadászati légi fölény kivívása a legfontosabb, és nem a bombázásokkal kivívott ún. döntő eredmények. Az invázió időzítése pedig attól függ, hogy a politikai és katonai döntéshozók mikor ítélik úgy, hogy elérkezett az idő a támadásra.<sup>64</sup>

A konferencián elfogadott ún. casablancai direktíva a Vezérkari Főnökök Egyesített Bizottságának CCS 166/1/D jelű határozatát képezte.<sup>65</sup> Ez parancsba adta Arthur Harris brit és Ira C. Eaker amerikai tábornokoknak, hogy a tengelyhatalmak (Németország) célpontjainak egy bizonyos részét rombolják le a franciaországi partraszállás sikere érdekében. Az utasításban a Vezérkari Főnökök Egyesített Bizottsága kifejtette, hogy a szövetséges légierők fő feladata a német katonai, ipari és gazdasági rendszer lerombolása, és a német nép moráljának a megtörése.

E direktíva így határozta meg a bombázási célpontok fontossági sorrendjét:

- 1.) Tengeralttjáró-építő és -javító gyárok, búvárnaszádok kikötői;<sup>66</sup>

<sup>63</sup> Az amerikaiak elvetették a területcélok elleni légitámadásokat. Úgy vélték, hogy a célzott bombázások hatékonyabbak. Ezt Alexander de Seversky 1942-es *Victory thru Air Power* című könyvében ki is fejtette. Művében leírta, hogy a találmára végzett támadások helyett célzott bombázásokra van szükség, mert a német lakosság morálját a légitámadások nem törték meg. Seversky véleménye jelentősen befolyásolta azt az amerikai álláspontot, hogy a civilek szándékos megszárlása elfogadhatatlan, de a precíziós támadások során okozott polgári veszteségek elfogadhatóak, vagy legalábbis megindokolhatóak. Hastings, 1999. 288–289. o.

<sup>64</sup> Hastings, 1999. 293. o.

<sup>65</sup> Hastings, 1999. 293. o.

<sup>66</sup> Ennél a pontnál elsősorban arra gondoltak, hogy a Spanyol- és Franciaország közt lévő Aquitaniai tengeren vagy más néven Biscayai-öbölben lévő német búvárhajó-támaszpontokat támadják, éjjel-

- 2.) A Luftwaffe támaszpontjai, raktárai és a repülőgépgyárak;<sup>67</sup>
- 3.) Golyóscsapágygyárak;<sup>68</sup>
- 4.) Olajipar;
- 5.) Műgumi- és gumiabroncsgyártás, valamint
- 6.) Közlekedési rendszer.<sup>69</sup>

A casablancai direktíva fontossági sorrendje a nyugati szövetségesek katonai igényeit tükrözte elsősorban, de a prioritások idővel a hadászati helyzet hatására és a folyamatosan változó politikai és katonai helyzet függvényében megváltozhattak.<sup>70</sup> A casablancai konferencia utáni időszakban az amerikai Henry H. Arnold vezérezredes megpróbálta az amerikai és brit légierők közös irányítását – a hadműveletek bonyolultsága miatt – előmozdítani az 1943. április 22-én Charles Portal repülőmarsallnak írt levelében. Ezt a címzett –, akit még Casablancában felruháztak a Vezérkari Főnökök Egyesített Bizottságának döntési jogkörével a CBO-terv (Lásd néhány sorral lejjebb!) vonatkozásában, annak végrehajtása tekintetében – és a RAF vezetői is elleneztek, így végül e javaslatot elvetették. Vagyis, inkább az amerikaiak nem tudták a háború során átvinni akarataikat e tekintetben a britekkel szemben. Ezért az amerikai és brit légierők vezetői a légi háború haditervével foglalkoztak inkább. A casablancai direktívában megfogalmazott elveket egy, a tényleges haditervek kidolgozásával megbízott hadműveleti bizottság bontotta ki a gyakorlatban is megvalósítható parancsokká, Eaker altábornagy vezetésével. Az így létrejött haditerv volt a „*Plan for Combined Bomber Offensive from the United Kingdom*”<sup>71</sup> vagyis a CBO-terv, amelyről az 1943. május 15–25. közötti, washingtoni Trident fedőnevű konferencián (1943. május 15-én, 18-án és 21-én<sup>72</sup>) folytattak vitát a szövetségesek. A terv az volt, hogy négy lépcsőben 1943. június 30. és 1944. március 31. közt növelik a Nagy-Britanniában állomásozó amerikai 8. légi

---

nappal, valamint a német flottát a tengereken és kikötőkben, az atlanti-csata sikere érdekében. Ez a Nagy-Britanniába irányuló utánpótlás-szállítások miatt volt fontos, ami szorosan összefüggött a második arcvonal megnyitásával. *Foreign Realations*, 1968. 781–782. o.

<sup>67</sup> A repülőgépgyárak elleni támadások összefüggésben voltak azzal a céllal, hogy a szövetségesek számára komoly jelentőséggel bírt a Luftwaffe meggyengítése. *Foreign Realations*, 1968. 782. o.

<sup>68</sup> A golyóscsapágygyártó gyárak elleni támadásokat a stratégiák azért tartották fontosnak, mert úgy vélték, hogy kis erőfeszítéssel jelentős károkat okozhatnak a német iparnak és hadigazdaságnak, mivel csapágyak nélkül semmilyen technikai eszköz (pl.: harckocsi, repülőgép, dízelmotor stb.) nem készíthető. *Hastings*, 1999. 293. o., Trident Conference, 1943. 10. o.

<sup>69</sup> *Hastings*, 1999. 294. o.

<sup>70</sup> *Foreign Realations*, 1968. 781. o.

<sup>71</sup> C.C.S. 217. szám alatt, 1943. május 14-i dátummal készült el a haditerv, amit másnap beterveztettek a Vezérkari Főnökök Egyesített Bizottsága elé. Trident Conference, 1943. 5. o.

<sup>72</sup> Trident Conference, 1943. 285., 363. és 387. o.

hadsereg repülőgépeinek a számát:

- 1943. június 30.: 944 db nehéz- és 200 db közepes bombázó;
- 1943. szeptember 30.: 1192 db nehéz- és 400 db közepes bombázó;
- 1943. december 31.: 1746 db nehéz- és 600 db közepes bombázó, továbbá
- 1944. március 31.: 2702 db nehéz- és 800 db közepes bombázó.<sup>73</sup>

Az így megerősítendő amerikai 8. légi hadseregről és a brit Bombázóparancsnokságról Ira Eaker altábornagy azt gondolta, hogy jelentős károkat tud majd okozni a németeknek.

A CBO-tervben – Casablancához hasonlóan – újból rangsorolták a támadási célpontokat, s az alábbi útmutatást tették:

- 1.) Közbenső vagy átmeneti célok:
  - Német vadász-repülőerők (Luftwaffe).
- 2.) Elsődleges célpontok:
  - Német tengeralattjáró-építő gyárak.
  - A német repülőgépipar maradványai.
  - Golyóscsapágygyárak.
  - Olajcélok (többek közt Ploiești).
- 3.) Másodlagos célpontok:
  - Szintetikus gumi- és gumiabroncsgyártás.
  - A közlekedés/katonai szállítás járművei.<sup>74</sup>

A tervben az egyes célcsoportokra vonatkozóan megfogalmazták azokat az elvárásokat is, melyek arra vonatkoztak, hogy mekkora mértékben kell lerombolni a célpontokat. Így kiolvasható egy alternatív sorrendje is a bombázási céloknak.

A CBO-terv alapján a szövetséges légierőnek a tengeralattjáró-gyártást 89%-al kellett volna csökkenteniük, 76%-kal a golyóscsapágy-, 65%-kal a bombázó-, 50%-kal a szintetikus gumi- és 43%-kal a vadászgépgyártást.<sup>75</sup> Míg az olajcélok tekintetében megállapították, hogy abban az esetben, ha a Ploiești környéki kőolaj-finomítókat, amelyek a tengelyhatalmak olajtermék szükségletének 35%-át állították elő, továbbá a szintetikus üzemanyaggyárakat, amelyek az igények 13%-át fedezték, lerombolják, akkor az katasztrofális következményekkel fog járni a

<sup>73</sup> Trident Conference, 1943. 7. és 23. o., Hastings, 1999. 294. o.

<sup>74</sup> Trident Conference, 1943. 23. o.

<sup>75</sup> Hastings, 1999. 294. o.

tengelyhatalmakra nézve.<sup>76</sup> Eaker vezérőrnagy szerint becsléseik óvatosak voltak a rombolások mértékére nézve. Ezt Portal repülőmarsall és Harris tábornok is elfogadta, legfeljebb azt vitatták, hogy azokkal a bombákkal, melyeket ledobtak, képesek lehetnek-e a francia partvidéken lévő német tengeralattjáró-támaszpontok – különösen a bűvárhajók bunkereinek – lerombolására.<sup>77</sup>

A CBO-tervben foglalkoztak a Bombázóparancsnokság és a 8. légi hadsereg hadjáratának az integrálásával is. Így, a dokumentumban kifejtették, hogy a briteknek éjjel területcélokra kell csapást mérniük, míg az amerikaiaknak nappal precíziós bombázásokat kell végrehajtani.<sup>78</sup>

A CBO-tervet – fedőnevén Pointblank-direktívát – a Trident konferencián a vezérkari főnökök a május 15-i és 18-i tanácskozáson, valamint Rooseveltt és Churchill, illetve több amerikai és brit katonai vezető május 21-i tanácskozásán<sup>79</sup> is megvitatták,<sup>80</sup> majd 1943. június 10-én hivatalosan is kiadták, hogy meghatározzák a légi háború menetét a partraszállásig (D-nap).

A szárazföldi hadseregek vezetői a hadászati légitámadásokat a legjobb esetben is csak kiegészítő hadműveletként tartották számon, az amerikai és brit légierők vezetői közül Spaatz és Harris tábornokok szentül hitték, hogy térdre kényszerítők a németek a kontinens elleni invázióig.<sup>81</sup> Valójában a casablancai direktíva és a Pointblank-terv jelentősége abban állt, hogy mind az amerikai légierő és mind a brit királyi légierő a bombázó offenzíva igényeire alapozva hozzájutott ahhoz a pénzügyi forráshoz, ami hadműveleteik folytatásához kellett. A hadtervek nem zárták ki az amerikaiak precíziós légitámadásait, és a britek a németek városok elleni szőnyegbombázásait,<sup>82</sup> vagyis az erkölcsi állóképesség<sup>83</sup> elleni támadásokat. Közben folytak az előkészületek 1943-as hadjáratokra, hogy Olaszországot kikapcsolják a háborúból.

<sup>76</sup> Trident Conference, 1943. 11. o.

<sup>77</sup> Hastings, 1999. 295. o.

<sup>78</sup> Trident Conference, 1943. 14. o.

<sup>79</sup> A tanácskozáson Rooseveltt és Churchill mellett amerikai részről William D. Leahy tengernagy, George C. Marshall vezérezredes, Ernest J. King tengernagy és Joseph T. McNarney altábornagy, míg brit részről: Sir John Dill tábornagy, Sir Alan F. Brooke vezérezredes, Sir Dudley Pound flottatengernagy, Sir Charles F. A. Portal repülőmarsall és Sir Hastings L. Ismay altábornagy vett részt. Trident Conference, 1943. 285. o.

<sup>80</sup> Trident Conference, 1943. 285., 363. és 387. o.

<sup>81</sup> Hastings, 1999. 299. o.

<sup>82</sup> Hastings, 1999. 298–299. o.

<sup>83</sup> Arthur Harris tábornok, a Bombázóparancsnokság parancsnoka jóval Casablanca, vagyis már a Köln elleni 1942. május 31-i légitámadás előtt is úgy gondolta, hogy a bombázóoffenzíva lényege a német városok szisztematikus lerombolása. Hastings, 1999. 298. o., Piekalkiewicz, 2007. 386. o.

#### 4. *A tengelyhatalmak kiűzése Afrikából, Olaszország kikapcsolása a háborúból*

Az 1943-as év legfontosabb feladata – a casablancai konferencia és washingtoni értekezlet közti időszakban – előbb Észak-Afrika megtisztítása a tengelyhatalmak erőtől, majd a Trident fedőnevű tanácskozás után a szicíliai partraszállás előkészítése és végrehajtása lett.

A szövetségesek katonai vezetésében Casablanca után bizonyos átalakításokat végeztek. Ennek megfelelően Arthur Tedder repülőmarsallt nevezték ki a Földközi-tengeri Légierő Parancsnokság (Mediterranean Air Command – MAC) főnökévé, Carl Spaatz altábornagyot pedig a helyettesévé. Az amerikai II. hadtest parancsnoka egy időre Patton vezérőrnagy lett, majd április 15-től Omar N. Bradley vezérőrnagy vette át a 7. hadsereg parancsnokságára visszahelyezett elődjétől a feladatot.<sup>84</sup>

A Fáklya-hadművelet sikere, és az el-alameini csata után, az amerikai és brit csapatok Tunézia irányába törtek előre. A németek 1943. január 23-án adták fel Tripolit, végül az Afrika Hadtest 1943. február 1-én visszavonult az 1939-ben a franciák által épített Mareth-vonalig és itt rendezkedtek be védelemre. Abban, hogy Rommel vezértábornagy – a német hadvezetéssel egyetértésben – visszavonta csapatait Tunéziába, annak is szerepe volt, hogy belátták a katonai realitásokat, és azt, hogy a tuniszi hídfőből könnyebb megszervezni a csapatok evakuálását Olaszországba, mint pl. Líbiából.<sup>85</sup> Ugyanakkor arról nem tettek le, hogy a nyugati irányból előrenyomuló amerikai csapatokra csapást mérjenek. Időközben Európából jelentős utánpótlás érkezett Tunéziába, és felállították a német 5. páncélos hadsereget Hans-Jürgen von Arnim vezérezredes vezetésével.

Miközben Montgomery tábornok Tripoliban tartózkodott, Rommel vezértábornagy és Arnim vezérezredes úgy döntöttek, megpróbálják kihasználni az amerikai katonai erők tapasztalatlanságát és csapást mérnek rájuk Tunéziában. Rommel vezértábornagy úgy vélte, hogy az algériai Tebesszában lévő utánpótlási bázis felé támadjanak, míg Arnim vezérezredes északabbi irányban szeretett volna támadni. A két katonai vezető rivalizálása miatt megosztották a tengelyhatalmak afrikai erőt, és úgy indítottak offenzívát nyugat felé. Arnim vezérezredes február 14-én győzelmet aratott a II. amerikai hadtest csapataival szemben és 17-re Sheitláig nyomult előre. Eközben Rommel vezértábornagy elhagyta a Mareth-vonalat és Ferianán át a Kasszerin-hágó felé vonult, majd az Afrika Hadtest és a 10. páncélos hadosztály

<sup>84</sup> Eisenhower, 1982. 149–150. o.

<sup>85</sup> Ferwagner, 2008. 77. o.

erőivel Kasszerinnél áttörte az amerikai csapatok védvonalát, utat nyitva a közép-tunéziai Constantine felé (itt volt Eisenhower vezérezredes főhadiszállása).<sup>86</sup> Ekkor a német főparancsnokság Rommel tábornagyot nevezte ki a tengelyhatalmak tunéziai katonai erői élére, majd a „Sivatagi Róka” Tebessa irányába tört előre csapataival. Ebben a szövetségesek számára kritikusabb pillanatban Alexander tábornok újabb brit hadosztályok bevetésével stabilizálta a helyzetet. Közben a brit 8. hadsereg Montgomery altábornagy vezetésével elérte a Mareth-vonalat, így a brit és amerikai erők jelentősebb erősítéshez jutottak. 1943. február 22-én megakadt a német előrenyomulás. Február 26-án Bédzsánál Arnim vezérezredes, majd március 6-án Medenine mellett Rommel vezértábornagy csapatai szenvedtek vereséget Montgomery tábornok 8. hadseregétől. Pár nap múlva Hitler parancsára Ervin Rommel elhagyta a hadszínteret, és Arnim vezérezredes vette át 1943. március 9-én az afrikai német csapatok feletti parancsnokságot, míg a tengelyhatalmak katonai alakulatainak főparancsnoka az olasz Giovanni Messe altábornagy lett.<sup>87</sup>

Ekkorra viszont az Észak-Afrikában állomásozó német és olasz alakulatok helyzete megpecsételődött. Patton altábornagy vezetésével Ferianánál március 19-én az amerikai II. hadtest indított offenzívát, s majdnem bekerítette a Mareth-vonalnál védekező németeket. A védvonalat Montgomery tábornok 8. hadserege törte át március 20 után, majd 28-ra került az egész az ellenőrzésük alá, és a brit csapatok Montgomery tábornok vezetésével napokon belül elérték el-Hammát is. A tengelyhatalmak szerencséjére a szövetségesek támadása lassan haladt így nem érték el teljes sikert, ezért Messe olasz marsall vezetésével a német-olasz alakulatok visszavonulhattak és Vádi Akarit térségében új védőállásokat építhettek ki. Ugyanakkor március 20-a után a Mareth-vonal térségében Montgomery tábornok csapatainak sikerült kapcsolatba kerülni Patton altábornagy II. hadtestével, így a szövetségesek arcvonalai egyesültek.<sup>88</sup> Az ezt követő, április eleji amerikai és brit offenzíva után a tengelyhatalmak katonai alakulatai Enfidaville városáig voltak kénytelenek visszavonulni, ahol a 8. brit hadsereg rövidesen elterelő hadmozdulatot hajtott végre, előkészítendő a Tunisz elleni támadást. A brit 1. hadsereg a védelem középső részét támadta, míg az amerikai II. hadtest északon lendült támadásba, és nemsoká elérték a bizertai hadikikötőt. Ekkor Arnim vezérezredes még megpróbálta

<sup>86</sup> Karsai, 1981. 367. o.

<sup>87</sup> Karsai, 1981. 368. o., Ferwagner, 2008. 78. o.

<sup>88</sup> Eisenhower, 1982. 150. o.

feltartóztatni a britek előrenyomulását, ami miatt Alexander tábornok felfüggesztette Enfidaville ostromát, és megerősítette az arcvonaltól közép-szakaszát. *„Alexander tábornok abban a meggyőződésben, hogy az ellenség nagy erőket tart a 8. hadsereg arcvonaltól, a 8. hadsereg legjobb hadosztályai közül gyorsan és rejtve többet kivont, s az 1. brit hadsereghez osztotta be őket. Ezek az intézkedések időben befejeződtek, így május 5-én megindíthattuk a végső támadást. Az eredmények sorsdöntőek voltak. A balszárnyon (sic!) az amerikai II. hadtest a francia 'Goumiers' néhány osztagával kemény küzdelemben nagyszerűen nyomult előre, és 7-én elfoglalta Bizertát. Közvetlenül délre, Anderson tábornok 1. brit hadserege, amely a fő erőkiejtést hajtotta végre, körülbelül ugyanakkor ért Tuniszba, mint a II. hadtest Bizertába.”*<sup>89</sup>

Május 12-re amerikai és brit ellenőrzés alá került Tunézia, így Észak Afrika. Messe marsall, a tengelyhatalmak katonai alakulatainak „névleges” főparancsnoka, május 13-án az olasz csapatok nevében kapitulált a 8. hadsereg előtt,<sup>90</sup> míg Arnim vezérezredes<sup>91</sup> a német alakulatok nevében tette meg ugyanezt. Így már semmi akadály nem volt annak, hogy Alexander tábornok jelentést tegyen az angolszászok tuniszi győzelméről és a hadjárat sikeres befejezéséről. A szövetségesek az offenzíva utolsó hetében 240 000 hadifoglyot ejtettek, akik közül 125 000 német katona volt.<sup>92</sup>

*„A tunéziai győzelem örömmel töltötte el a szövetséges nemzeteket. Barátnak és ellenségnek egyaránt világosan jelezte, hogy a szövetségesek végre elmozdultak a holtpontról. A németek akik az előző télen Sztálingrádnál is nagy vereséget szenvedtek, és az orosz arcvonalon kénytelenek voltak lemondani a további támadásokról, a reménytelen védekezés érdekében Tunézia után inkább arra kezdtek gondolni, hogy megvédelmezzék, semmint növeljék hódításaikat. Az afrikai hadszíntéren a győzelem egyik legnagyobb eredménye az volt, hogy tovább erősödött a szövetségesek egysége, és egy olyan parancsnoki együttes alakult ki, amelyen már meglátszott a tagjai közti erősödő bizalom hatása.”*<sup>93</sup>

Az észak-afrikai szövetséges győzelem lehetőséget teremtett az angolszászoknak arra, hogy megvalósítsák a – Casablancában az amerikaiak és britek közt vitát kiváltó – Szicília elleni hadjáratot, amelynek a tervezése már 1943 februárjában megkezdődött egy Alexander tábornok irányítása alatt álló különleges csoportban. E

<sup>89</sup> Eisenhower, 1982. 155. o.

<sup>90</sup> Montgomery, 1981. 178. o.

<sup>91</sup> Őt május 12-én a St. Marie du Zit reptőlőtéren indiai katonák fogták el. Karsai, 1981. 369. o.

<sup>92</sup> Eisenhower, 1982. 155–156. o.

<sup>93</sup> Eisenhower, 1982. 157. o.



folyamat Észak-Afrika meghódítása után felgyorsult, a csoport beolvadt Alexander tábornok törzsébe.<sup>94</sup> A szövetségesek katonai vezetése hasonló maradt a Husky-hadművelet idején is, mint a Fáklya alatt volt. Vagyis a brit és amerikai egyezség értelmében az Olaszország elleni támadásnál a szövetségesek főparancsnoka Eisenhower tábornok lett, a helyettese pedig a brit Alexander tábornok, akinek az alárendeltségébe került az amerikai 7. (Patton altábornagy) és a brit 8. (Montgomery tábornok) hadseregből felállított 15. hadseregcsoport.<sup>95</sup>

A szövetségesek a hadjáratához 160 000 katonát, több ezer hajót és repülőgépet, valamint 1700 löveget és 600 harckocsit vontak össze. A haditerv szerint Szicília délkeleti részén kellett megkezdeni a partraszállást. A támadási irányt tekintve voltak bizonyos véleménykülönbségek. Ugyanis a hadvezetés a földrajzi adottságokat figyelembe véve a sziget délkeleti részén akarta megkezdeni az inváziót, de a hadtáptörzsek ezzel szemben rossznak tartották a kiválasztott helyszínt. Érvelésük lényege az volt, hogy egy ilyen keskeny partszakaszon akkora erőket, mint amiket be kívánnak vetni, nem lehet fenntartani. Ennek okát abban látták, hogy Siracusán kívül jelentősebb kikötő nem volt a térségben, több kikötőre lett volna szükségük, de abban az esetben a támadó erőket kellett volna szétforgácsolni. Végül a hadvezetés a sziget délkeleti részét jelölte ki a hadművelet helyszínéneként.<sup>96</sup> Ezen belül a Montgomery tábornok vezette brit alakulatoknak a sziget keleti oldalán Siracusánál, míg Patton altábornagy amerikai csapatainak Szicília déli partján, Licata városának térségében kellett partra szállniuk.<sup>97</sup>

A szövetségesek a Szicília elleni támadás előtt úgy döntöttek, hogy a Tunéziától nem messze fekvő Pantelleria<sup>98</sup> szigetét is elfoglalják. Ebben a sziget hídfőállás jellege mellett annak is szerepe volt, hogy az ott lévő repülőtérre inváziós csapataik légi támogatása miatt szükségük volt.<sup>99</sup> A Pantelleria elleni légitámadásokat június 8-án kezdték meg. Naponta 600 gép támadta a szigetet, amelyre mintegy 5000 tonna bombát dobtak. A szövetséges invázió megkezdése után június 11-én az olasz helyőrség 11 000 fővel kapitulált. Másnap a közeli Lampedusa sziget helyőrsége is megadta magát, ezzel minden akadály elhárult a Szicília elleni támadás elől.

<sup>94</sup> Eisenhower, 1982. 157. o.

<sup>95</sup> Churchill, 1989. 230–231. o.

<sup>96</sup> Eisenhower, 1982. 162. o.

<sup>97</sup> Ferwagner, 2008. 82. o., Eisenhower, 1982. 163. o.

<sup>98</sup> A bevehetetlennek hitt szigetet a térség „Gibraltárjaként” is emlegették stratégiai jelentősége miatt. Eisenhower, 1982. 164. o.

<sup>99</sup> Eisenhower, 1982. 164. o.

A németek eléggé bizonytalanok voltak abban, hogy honnan lesz várható a szövetségesek támadása. Albert Kesselring tábornagy, a déli hadszíntér főparancsnoka arról kapott jelentéseket, hogy Cipruson és Dél-Szíriában jelentős csapatösszevonások folynak. Ez csak figyelemelterelés volt, ugyanakkor sikerült a cél, mert Hitler úgy gondolta, hogy Görögország, Korzika, vagy Szardínia<sup>100</sup> lehet a támadás célpontja, még a Tunézia és Szicília közt fekvő Pantelleria szigetének június 11-i elfoglalásakor sem vélték úgy a németek, hogy az olasz területek ellen indulhat az angolszász offenzíva. Hitler, a Görögország ellen várt támadás elhárítása miatt a térségbe küldte Rommel vezértábornagyot és a rendelkezésére bocsájtotta a Wehrmacht egyik különítményét is.<sup>101</sup>

A Sziciliát védő katonai erők főparancsnoka Alfredo Guzzoni tábornok volt, akinek a parancsnoksága alatt 12 hadosztály állt. Ebből 10 alkotta az olasz 6. hadsereget, négy gyalogos és hat partvédő hadosztállal, továbbá velük harcolt a német 15. páncélgránátos- és a Hermann Göring Páncélos Hadosztály. E német egységek parancsnoka az a Hans-Valentin Hube tábornok volt, aki korábban a XIV. páncélos hadtestet vezette Sztálingrádnál.<sup>102</sup>

A Szicília elleni támadás július 9/10-én hajnalban indult meg a légierő bombázását és a flotta pergőtüzét követően. Ekkor a brit, amerikai és kanadai alakulatok megkezdték a kijelölt helyeken a partraszállást. *„Ütött tehát az első óra, amely jelt ad az európai invázióra. A támadás ott következett be, ahol a legvalószínűbbnek látszott és ahol várták is.”<sup>103</sup> Az ellenség felé leginkább előretolt Szicília földrajzi helyzete és az a tény, hogy az angol–amerikai légihaderő<sup>104</sup> (sic!) súlyos veszteségei ellenére is szüntelenül bombázta a szicíliai kikötőket s ugyanakkor tengeri haderőket<sup>105</sup> vontak össze a közeli vizeken, nagyon is valószínűvé tette a Szicília elleni támadást. Olaszországot nem tévesztették meg az ellenség figyelemelterelő*

<sup>100</sup> Abban az esetben, ha ebből az irányból érte volna támadás Olaszországot, akkor a sziget elfoglalása után, a La Spezia–Ancona vonaltól délre, Itália katonailag tarthatatlanná vált volna. Kaiser, 1999. 84. o.

<sup>101</sup> Karsai, 1981. 374–375. o., Keegan, 2003. 589. o.

<sup>102</sup> Keegan, 2003. 590. o., Karsai, 1981. 378. o.

<sup>103</sup> Eisenhower tábornok jelentette a partraszállás után, hogy több fogságba esett olasz tábornok is jelezte, miszerint meglepetésként érte őket a támadás és csak az invázió előtt röviddel végrehajtott bombázásból következtek a megindítandó partraszállásra. Karsai, 1981. 378. o.

<sup>104</sup> A szövetséges légierők parancsnoka a brit Arthur Tedder repülőmarsall volt, a hadműveleteket Carl Spaatz amerikai tábornok és a brit Arthur Coningham repülőmarsall irányította. A végleges hadműveleti tervéknél Alexander tábornok előírta, hogy egy héten át tartó bombázással bénítsák meg a szövetségesek az olasz–német haditengerészetet és légierőt. Churchill, 1989. 231. o.

<sup>105</sup> A brit–amerikai flotta főparancsnoka Andrew Browne Cunningham tengernagy volt, de a hadműveleteket Ramsay brit és Hewitt amerikai tengernagyok irányították. Churchill, 1989. 231. o.

*kísérletei, mint például a Földközi-tenger keleti részén végrehajtott látszatmanőverek és az ideiglenes szíriai-török határzárlat.*”<sup>106</sup> – írták az Új Magyarország római keltezésű tudósításában 1943. július 11-én. A támadást követő napokban az Új Magyarországon folyamatosan beszámoltak az eseményekről és kiemelték, hogy a „...Szicília elleni angol–amerikai támadással a háború új szakaszába lépett. Az angolszász partraszállási vállalkozás, és a bjelgorod-oreli nagy csata<sup>107</sup> időpontjának egybeesése nem véletlen.”<sup>108</sup> Majd felvetették, hogy ami a „... szicíliai helyzetet illeti, arról már csak azért sem lehet még tiszta képet alkotni, mert egyelőre csak a sziget déli és keleti parti sávjáról van szó, amiből természetesen nem lehet arra következtetni, hogy az ellenfél ott akar súlypontot kialakítani. Nagyon is lehetséges, hogy a fő partraszállás még csak ezután következik be<sup>109</sup> és a sziget más részei ellen irányul.”<sup>110</sup>

A brit–amerikai csapatok pár órával a július 10-i partraszállás után 160 kilométer szélességű hídfőt létesítettek Siracusától délre és nyugatra,<sup>111</sup> és két nap alatt a brit–amerikai flotta 80 ezer katonát tett partra, több ezer járművel és több száz páncélossal.<sup>112</sup> Bár eleinte komolyabb nehézségeik voltak, amint arra John Keegan angol hadtörténész rávilágított: „... a Husky fedőnevű szicíliai partraszállás a tervezettnél kevésbé simán zajlott. Az amerikai 82. és a brit 1. légideszant-hadosztályból kikülönített szövetséges ejtőernyős és vitorlázógépen szállított csapatok hatalmas veszteségeket szenvedtek, amikor a tapasztalatlan pilóták a tengerbe dobták őket, meg amikor a szövetséges hajók ideges légvédelmi tüzérei lőtték le az őket hozó gépeket. A hadművelet negyedik napján különösen veszteségteljesnek bizonyult az a kulcsfontosságú vállalkozás, melynek során brit ejtőernyősök megkísérelték elfoglalni az Etnától délre található Primosole-hidat, és a német 1. ejtőernyős hadosztály (sic!) ellencsapást mért rájuk.”<sup>113</sup>

<sup>106</sup> Új Magyarország (a továbbiakban ÚM), X. évf. 154. sz. 1943. 07. 11. 3. o.

<sup>107</sup> Az 1943. július 5-től július 13-ig tartó Citadella-hadműveletre utal a szerző. Erre vonatkozóan lásd: Keegan, 2003. 589. és 781–795. o.; Szabó–Számvéber, 2003. 11–14. o.

<sup>108</sup> ÚM, X. évf. 155. sz. 1943. 07. 13. 1. o.

<sup>109</sup> Amint az események mutatják, ez az újság részéről téves feltevés volt. Az angolszászok figyelemelterelő mozdulataival kapcsolatban. Lásd.: Keegan, 2003.. 589. o.

<sup>110</sup> ÚM, X. évf. 155. sz. 1943. 07. 13. 1. o.

<sup>111</sup> Ennek felszámolására két német páncéloshadosztály és egy olasz gyalogoshadosztály ellentámadást indított, de kudarcot vallottak. Kaiser, 1999. 85. o.

<sup>112</sup> Karsai, 1981. 377. o.

<sup>113</sup> Keegan, 2003. 590. o.

A kezdeti nehézségek<sup>114</sup> után Harold Alexander tábornok július 15-i direktívájában kiadta a parancsot az olasz–német haderő felszámolására. A cél az volt, hogy amíg Patton tábornok elfoglalja a sziget nyugati részét, addig Montgomery tábornok előrenyomul az Etnáig, biztosítja Messinát, hogy megakadályozza a tengelycsapatok visszavonulását. A harcok nem úgy alakultak, ahogy tervezték. Ebben komoly szerepe volt, hogy Kesselring tábornagy átdobta a 29. páncélgránátos-hadosztályt és két ejtőernyőszredet, majd Hube tábornok a XIV. páncélos hadtest parancsnoka átvette a szicíliai német erők feletti felügyeletet és védelmi vonalat épített ki az Etnánál. Montgomery tábornok egységeit feltartoztatták a Hermann Göring Páncélos Hadosztály alakulatai. Ekkor a szövetségesek módosították a terveken, Patton altábornagy így kénytelen volt Palermo bevételét pár nappal elhalasztani (erre július 22-én került sor), addig, amíg az Etna és a sziget északi partja közt Montgomery tábornokkal ki nem alakítanak egy új arcvonalat. Ez augusztus 2-ára sikerült is.<sup>115</sup>

A hadművelet megindítása utáni napokban előbb Churchill és Roosevelttel intézett Algírból az olaszokhoz rádióüzenetet, majd július 19-én Benito Mussolini miniszterelnök és Hitler is találkozott Feltrében. A Führer – tudva, hogy Mussolini helyzete megingott és az olaszok kilépnének a háborúból – további háborús erőfeszítést kért a Ducétól, aki képtelen volt jelezni, hogy hazája kimerült,<sup>116</sup> és nem tudja folytatni a háborút. A Rómát ért bombázás tovább rontotta Mussolini helyzetét.<sup>117</sup> Július 25-én a Fasiszta Nagytanács követelésére III. Viktor Emánuel király lemondatta Mussolinit, a helyére Pietro Badoglio marsall került. Az új olasz cél a fegyverszünet lett. A Québec-i konferencián (1943. augusztus 14–23.) ez az angolszászok előtt is világossá vált.<sup>118</sup> Bár Hitlert meglepetésként érte a helyzet, gyorsan reagált, hazarendelte Rommel vezértábornagyot, hogy az olaszok háborúból

<sup>114</sup> A szövetségesek nehézségeire vonatkozóan az Új Magyarország július 16-i számában – berlini jelentések alapján – a következőket írták: „Mint a szicíliai jelentésekből kitűnik az angol–amerikai partraszállt (sic!) csapatok veszteségei igen érzékenyek. Így már az első 24 óra alatt a tengely kötelékei 8000 angolszász ejtőernyőst semmisítettek meg, akik a partraszállási vállalkozás során a sziget déli és keleti partvidékének néhány pontján földreszálltak (sic!). Igen megnehezíti az angol–amerikai partraszállt (sic!) csapatok helyzetét a német–olasz légi és tengeri erők szakadatlan támadása a szállítóhajók ellen. Július 10. és 13. között csupán a német légierő 34 ellenséges hajót kereken 160.000 tonna hajótérrel süllyesztet el vagy rongált meg oly súlyosan, hogy elvesztésükké számolni lehet. Ezek között van két nagy lőszerszállító hajó is, amelyet kedden süllyesztettek el. Ezen kívül a német légierő nagyszámú partraszállási naszádot és egy angolszász rombolót is elsüllyesztett, továbbá kereken 350.000 tonnányi hajóteret rongált meg.” ÚM, X. évf. 158. sz. 1943. 07. 16. 3. o.

<sup>115</sup> Keegan, 2003. 593. o.

<sup>116</sup> A Duce bukásában komoly szerepe volt, hogy az olaszok a keleti hadszíntéren és Észak-Afrikában is komoly vereségeket szenvedtek, és több befolyásos személyiség is úgy vélte, hogy Hitler csak a Reichet akarta olasz földön megvédeni. Kaiser, 1999. 84. o.

<sup>117</sup> Churchill, 1989. 237–238. o.; Keegan, 2003. 593. o.

<sup>118</sup> Keegan, 2003. 593. o.

való kilépése esetére kidolgozott Alarich hadművelet vezetője legyen.<sup>119</sup>

Szicíliában a németek augusztus 11-ig harcoltak, majd megkezdték a kiürítést. Az éjszaka végrehajtott visszavonulás során sikerült 9800 járművet kivonniuk Szicíliából, megmaradt csapataikkal együtt.<sup>120</sup> Az olasz és német alakulatok helyzetének rohamos romlását jelezte, hogy a Badoglio-kormány augusztus 14-én egyoldalúan – az angolszász bombázások miatt – nyílt várossá nyilvánította Rómát. A Szicíliában kialakult helyzetet jól szemléltette az Új Magyarország augusztus 19-i száma: *„Szicília most befejezett kiürítését a német hadvezetőség régóta tervezte – írja Sertorius százados. – Alapjában véve (sic!) ez az elhatározás azon a napon született meg, amikor kétségtelenné vált, hogy az angolszászok elegendő erővel rendelkeznek a tengelycsapatok tengerbe való szorításához. Már július 16-án sikerült az angol–amerikai csapatoknak komolyan megvetniük a lábukat Szicília belsejében és a további hadműveletekhez megfelelő kiindulóponttra szert tenniük. Az inváziót magát tehát már nem lehetett megakadályozni, mert a szövetségesek tengeri fölényükkel nagy utánpótlási lehetőséggel rendelkeztek és sokkal gyorsabban tudtak csapatokat szállítani Szicíliába mint a tengelycsapatok.”*<sup>121</sup>

A hadjárat 1943. augusztus 17-én Messina elfoglalásával véget ért, Harold Alexander tábornok jelentette Churchillnek, hogy a szövetségesek 38 nap alatt elfoglalták Szicíliát. A szemben álló erőkről azt írta, hogy 13 szövetséges hadosztállyal szemben 13 olasz–német hadosztály harcolt 315 ezer olasz és 90 ezer német katonával. Az olasz erőkkel kapcsolatban megjegyezte, hogy azok megsemmisülhettek, míg a németeket augusztus 17-én délelőtt kiszorították a szigetről.<sup>122</sup>

Az olaszok a szicíliai partraszállástól kezdve foglalkoztak a háborúból való kilépés lehetőségével. Mussolini leváltása után a Badoglio-kormány felvette a kapcsolatot a szövetségesekkel, és képviselőjük augusztus 5-én találkozott az angolszászok illetékeseivel. A feltétel nélküli megadás miatt elhúzódott a fegyverszünet megkötése, de az augusztus 31-i angolszász ultimátum után az olaszok végül elfogadták a feltételeket,<sup>123</sup> és szeptember 3-án Cassibileben aláírták a fegyverszünetet, amit hosszas bonyodalmak után szeptember 8-án jelentettek be.

<sup>119</sup> Kaiser, 1999. 86. o.

<sup>120</sup> Keegan, 2003. 592. o.

<sup>121</sup> ÚM, X. évf. 187. sz. 1943. 08. 19. 2. o.

<sup>122</sup> Churchill, 1989. 235. o.

<sup>123</sup> Keegan, 2003. 593–594. o.

### 5. A katonai helyzet a keleti hadszíntéren és Dél-Olaszország elfoglalása

A Wehrmacht 1943 tavaszára a keleti arcvonalon képtelenné vált hadászati jelentőségű támadó hadműveletek végrehajtására. Ezzel elillant a Szovjetunió feletti győzelem lehetősége, mert a 2,7 millió német katonával csak a hadászati védelem volt megvalósítható.<sup>124</sup> A hadműveletek folytatására vonatkozóan Manstein vezértábornagy azt javasolta Hitlernek, hogy a Donyec-medence és az Azovi-tenger közt a Miusz folyónál lévő kiszögellésből vonjanak ki csapatokat, és csalják lépre a szovjeteket, akik ellen Kijev körzetéből indítanának támadást, hogy megpróbálják megsemmisíteni ellenfelük déli arcvonalát. Ezt Hitler elvetette, ő támadni akart a nyár során, de belátta, hogy erre csapatai csak korlátozottan képesek, ezért az arcvonalon lévő kiszögelléseket kívánták kiegyenesíteni. Az egyik legnagyobb a 250 km hosszú és 160 km széles kurszki ív volt Belgorod és Orjol között a német 2. hadsereg arcvonalán.<sup>125</sup> Az OKH (Oberkommando des Heeres) március 13-án már kész volt a Citadella-hadművelet terveivel, amivel kapcsolatban az OKH és a támadásra kijelölt alakulatok parancsnokai közt vita támadt. A május 10-i müncheni tanácskozáson Hitler, az OKH képviselői, Kurt Zeitzler vezérezredes, Erich von Manstein vezértábornagy, Günther von Kluge tábornagy és Heinz Guderian vezérezredes abban egyezett meg, hogy június elejéig elhalasztják az offenzívát.<sup>126</sup>

A Citadella-hadművelet során a németek két irányból tervezték offenzívát indítani. Orjol irányából a német Közép Hadseregcsoportozathoz tartozó 9. hadseregnek 266 ezer fővel, 609 harckocsival és 425 rohamlőveggel kellett támadnia a 6. légiflotta 1. repülőhadosztályának 730 repülőgépe támogatásával. Míg Belgorod felől a Dél Hadseregcsoportozathoz tartozó 4. páncélos-hadsereg és a Kempf-csoport támadott összesen 350 ezer fővel, 1594 páncélossal, és 325 rohamlőveggel, a 4. légiflotta VIII. repülőhadtestének 1100 német és magyar repülőgépe támogatásával.<sup>127</sup>

A német előkészületek a szovjetek előtt nem maradtak sokáig titokban.<sup>128</sup> Ezt bizonyítja, hogy már április 21-én megbízták Rokosszovszkij hadseregtábornok Központi Frontját a kurszki ívben való védelem előkészítésével. A szovjetek a páncélosok elhárítására helyezték a hangsúlyt, de Zsukov marsall és a Vörös

<sup>124</sup> Szabó–Számvéber, 2003. 7. o.

<sup>125</sup> Szabó–Számvéber, 2003. 8. o.

<sup>126</sup> Szabó–Számvéber, 2003. 8. o.

<sup>127</sup> Szabó–Számvéber, 2003. 9. o.

<sup>128</sup> Mindamellett, hogy kézenfekvőnek nyilvánult a támadás helye, a szovjet felderítőgépek, továbbá a Németországban dolgozó, illetve a Wehrmacht katonai felső vezetői közé beépült hírforrások is pontos képet adtak a szovjet hadvezetésnek a német előkészületekről. Szabó–Számvéber, 2003. 9. o.

Hadsereg vezérkari főnöke Vaszilevszkij marsall, valamint a szovjet katonai vezetők arra az álláspontra helyezkedtek 1943 tavaszára, hogy haderejüknek hadászati védelemben kell maradni, amíg mélyen lépcsőzött, összefüggő védelmük fel nem morzsolja a németeket, így megteremtve a lehetőségét a hadászati ellentámadásnak. Sztálin eleinte ellenezte, de május elejére elfogadta tábornokai álláspontját.<sup>129</sup>

A szovjetek a várható német támadás feltartoztatása érdekében a kurszki kiszögellés északi részén Rokosszovszkij hadseregtábornok Központi Frontjának 13., 70. hadserege, 2. harckocsihadserege és 16. légi hadserege várta 711 ezer katonával, 1607 páncélossal, 11 076 löveggel és 1607 repülőgéppel a német 9. hadsereg támadását. Míg a térség déli részén a Vatutyin hadseregtábornok Voronyezsi Frontjához tartozó 6., 7. gárdahadseregek, a 38., 40. hadseregek, az 1. harckocsihadsereg és a 2. légi hadsereg 625 ezer katonája, 1836 páncélosa, 8718 lövege és 881 repülője állt szemben a német Dél Hadseregcsoport támadásra kijelölt egységeivel.<sup>130</sup>

A szovjetek az arcvonala mögött területein Kurszk és Voronyezs között létrehozták a Sztjeppi Katonai Körzetet, amelyből 1943. július 9-én létrejött a Sztjeppi Front I. Sz. Konyev vezérezredes parancsnoksága alatt. A Sztjeppi Fronthoz 573 ezer katona, 1639 páncélos és 8510 löveg tartozott. Így, a szovjetek a kurszki kiszögellésnél a németek támadásra kijelölt 616 ezer katonájával, 2600 harckocsijával, 9966 löveggel és 1800 repülőgéppel szemben 1,9 millió főt, több mint 5000 páncélost, 33 000 löveget és 2600 repülőgépet tudtak kiállítani. Vagyis a Citadella-hadművelet kezdete előtt jelentős fölényben voltak a szovjetek.<sup>131</sup>

A támadásra július 5-én hajnal fél hatkor került sor. Model tábornagy 9. hadserege a szovjet 13. hadsereg ellenállásába ütközött, így az Orjol irányából indult támadás kudarcba fulladt. A Dél Hadseregcsoport egységei az első nap csak 6-8 km-et nyomultak előre, és egészen július 11-ig eltartott, amíg elérték Prohorovkát, ahol a hadtörténet addigi legnagyobb páncélosütközete bontakozott ki. Maga a csata 12–13-án zajlott le a szemben álló felek közt, és a szovjetek végképp megakasztották a német támadást, de ennek ára egy jelentős mértékű kb. 400 darabos harckocsiveszteség volt.<sup>132</sup> Bár Manstein vezértábornagnak lehetősége lett volna a XXIV. páncélos hadtest két hadosztályát a hadművelet déli szektorában 13-án

<sup>129</sup> Szabó–Számvéber, 2003. 10. o.

<sup>130</sup> Szabó–Számvéber, 2003. 10–11. o.

<sup>131</sup> Szabó–Számvéber, 2003. 9., 11. o.

<sup>132</sup> Szabó–Számvéber, 2003. 18. o.

bevetni, de ezt Hitler és az OKH nem engedélyezte. Ugyanis joggal aggódtak a 6. hadsereg Miusz és Donyec folyók mögötti állásai miatt. Sőt, még zajlott a prohorovkai csata, amikor július 13-án Manstein vezértábornagy és Kluge tábornagy, a Dél és a Közép Hadseregcsoporthoz főparancsnokai Hitler főhadiszállására repültek tanácskozni a kialakult helyzetről. Ekkor a Führer bejelentette, hogy a szicíliai partraszállás miatt csapatokat von ki a keleti arcvonalról és leállítja a Citadella-hadműveletet, ami július 13-án kudarccal zárult. A kurszki történések hatását így jellemzi a kiváló német történész, Guido Knopp: *„1943 nyarán a Wehrmacht utoljára próbálta magához ragadni a kezdeményezést. Ám a kurszki csata, 'a világ legnagyobb tankcsatája', Moszkvától mintegy 600 kilométerre délre, egyértelmű eredmény nélkül zárult le. Hitlernek végleg fel kellett adnia a keleti győzelemről szőtt ábrándjait. Ezek után a Wehrmachtnak soha többé nem volt már olyan anyagi ereje, hogy nagyobb támadó hadműveletet folytasson. Ettől kezdve a vadászból üldözött vad lett. Hosszú, veszteséges, véres visszavonulás állt előtte, amely csak két évvel később, Berlinben ér majd véget.”*<sup>133</sup>

A német hadvezetésnek nem kellett soká várnia arra, hogy üldözött vaddá váljanak alakulatai. A Vörös Hadsereg az arcvonal középső és déli részénél Belgorod–Harkov, a Miusz és Donyec folyók mentén július 17-én ellentámadásba ment át. Valamint a keleti hadszíntér északi részén az Ilmeny-tó, Leningrád és a Ladoga-tó körzetében is támadták a Wehrmacht erőit. A németek július 17-től kezdve a 6. hadsereg megsegítésére a Miusz és Donyec folyók térségébe vezényelték a 4. páncélos hadsereg páncélos hadtesteit. A kurszki kiszögellésnél pedig megkezdték visszavonulásukat a Citadella-hadművelet kezdetén elfoglalt állásaikba.<sup>134</sup>

A katonai helyzet kedvezőtlen alakulása miatt a német hadvezetés július 28-án elrendelte csapatai visszavonulását a Dnyeper és Gyeszna folyók vonaláig.<sup>135</sup> Így, rövidesen a szovjetek kezére került Orjol (augusztus 3.), Belgorod (augusztus 6.) és Harkov (augusztus 23.). Ez csak a kezdet volt. A szovjetek ősszel Sztálinot (szeptember 8.), Csernyigovot (szeptember 9.), Poltavát (szeptember 23.), Szmolenszket és Roszlavot (szeptember 25.), Kremencsugot (szeptember 29.), Zaporozsjét (október 14.), Melitopolt (október 23.), Dnyeprodzserdzsinszket, Dnyepropetrovszket (október 25.), Perekopot (november 1.) és Kijevet (november

<sup>133</sup> Knopp, 2010. 136–137. o.

<sup>134</sup> Szabó–Számvéber, 2003. 19. o.

<sup>135</sup> Szabó–Számvéber, 2003. 22. o.



7.) is visszafoglalták. Az 1943-as hadműveletek eredményeként sikerült a németeket több száz kilométerrel nyugati irányban visszavetni.<sup>136</sup> Így megteremtették a feltételét annak, hogy 1944-ben kiűzzék a Szovjetunió területéről a német csapatokat. A szovjeteknek a keleti hadszíntéren elért sikerei időszakában 1943 őszén az angolszászokra az Appennini-félsziget megtámadása várt. A helyzetet politikailag bonyolította az olasz fegyverszünet bejelentésének a körülménye,<sup>137</sup> valamint a német törekvések Olaszországban és Mussolini<sup>138</sup> ebben való szerepvállalása.

Hitlert meglepte az, hogy a Ducét a nyáron félreállították, de fel volt készülve arra az eshetőségre, ha Olaszországban valami történik. Ezért, már a nyáron hazarendelte Szalonikiból Erwin Rommel vezértábornagyot, hogy vezesse az Alarich-hadműveletet. A „Sivatagi Róka” Münchenben állította fel a „B” Hadseregcsoport főhadiszállását, s az olasz fegyverszünet megkötéséig 17 hadosztályra növelték az olaszországi német erők számát, így Rommel vezértábornagy és Kesselring tábornagy is jelentékeny erők birtokában volt.

E helyzet megnehezítette az amerikai és brit haderő dolgát a térségben. Mindemellett tanácstalanság lehetett az angolszászoknál az Olaszország-elleni hadjárat folytatását illetően. A brit 8. hadsereg parancsnoka Bernard Montgomery tábornok erre az időszakra így emlékezett vissza: *„Az európai szárazföld elleni invázióra készültünk anélkül, hogy világos elgondolásunk lett volna arról, hogyan fejlesszük tovább a hadműveleteket, ha már egyszer ott vagyunk. Augusztus 17-ig, a szicíliai hadjárat befejezéséig, nem volt végleges döntés arra vonatkozóan, hol szálljunk partra Olaszországban.”*<sup>139</sup> E helyzettől Churchill már korábban tartott, emiatt felkereste még május végén Eisenhower tábornok parancsnokságát. A megbeszélésen részt vettek Alexander, Montgomery, Cunningham, Tedder, Spaatz és Beedle Smith tábornokok. A brit miniszterelnök szerette volna, hogy katonailag legyen majd

<sup>136</sup> A szovjet előrenyomulás következtében földrajzi okokból a hadvezetés 1943. október 20-án megváltoztatta a frontok elnevezését. A régi és az új elnevezések: Északnyugati Front: 1. Balti Front, Kalinyini Front: 2. Balti Front, Nyugati Front: 3. Balti Front, Központi Front: 1. Belorusz Front, Brjanszki Front: 2. Belorusz Front, Voronyezsi Front: 3. Belorusz Front, Sztjeppei Front: 1. Ukrán Front, Délnyugati Front: 2. Ukrán Front, Déli Front: 3. Ukrán Front, Észak-Kaukázusi Front: 4. Ukrán Front. Karsai, 1981. 434. o.

<sup>137</sup> Az olasz kormány megbízottja a nyár végén Lisszabonban találkozott Eisenhower tábornok törzsfőnökével, Smith tábornokkal és Kenneth Strong dandártábornokkal a főparancsnok hírszerzési szakemberével. A feltétel nélküli megadásért cserébe az olaszok szerették volna elérni, hogy a szövetségesek 15 hadosztállyal szállják meg Olaszországot, de nekik csak öt hadosztályuk volt erre. Végül a fegyverszünetet megkötötték és kisebb bonyodalmak után szeptember 8-án be is jelentették. Eisenhower, 1982. 182–183. o.

<sup>138</sup> Mussolinit 1943. július 25-én letartóztatták, majd a Gran Sessoról szeptember 12-én szabadította ki a Waffen SS tisztjének, Otto Skorzenynek a csapata. Kaiser, 1999. 88. o.

<sup>139</sup> Montgomery, 1981. 185. o.

kiaknázva Szicília elfoglalása. Eisenhower tábornok úgy vélte, hogy Churchill nem javasolt jelentősebb hadjáratot Észak-Olaszország és a Balkán ellen, csak Dél-Olaszország elfoglalását akarta elérni. Végül Eisenhower tábornokra bízta a döntést, de az itáliai inváziót elvárták tőle. Ebben stratégiai szerepe volt a Foggia környéki reptereknek<sup>140</sup> és a nápolyi kikötőnek.<sup>141</sup> Ahogy Eisenhower tábornok megfogalmazta, az „...olaszországi invázióknak két nagy célja volt: Nápoly elfoglalása, amely megfelelő kikötő volt ahhoz, hogy biztosítsa csapataink ellátását, és a foggiai repülőterek megszerzése, amelyekről bombázni lehet a közép-európai célokat, hiszen akkoriban erre a célra kizárólag a brit légitámaszpontok szolgáltak.”<sup>142</sup>

A Dél-Olaszország elleni támadás 1943. szeptember 3-án indult a brit 8. hadseregnek a Messinai-szoroson történő átkelésével, majd 6 nap múlva, szeptember 9-én brit ejtőernyősök értek földet a csizma sarkán, a Salentina-félszigeten lévő Tarantóban. Szeptember 9-én sor került az amerikai 5. hadsereg partraszállására az Avalanche hadművelet keretében Nápolytól délre, a Salernói-öbölben. Ekkor már egy napja folyt a németek Asche (Alarich)-hadművelete, amelynek keretében Rommel vezértábornagy Észak-Olaszországban 8 hadosztályával 10 olasz hadosztályt<sup>143</sup> szerelt le, és a Rómánál bevetett német 2. ejtőernyős-hadosztály, valamint a 3. páncélgránátos-hadosztály is sikeresen szétverte Carboni tábornok páncélos- és gépesített hadtesteit. Eközben a királyi család és a Badoglio-kormány a hadsereg főparancsnokságával Bariba menekült, Caviglia marsall pedig fegyverszünetet kötött Kesselring tábornaggal, míg az olasz flotta 9-én kihajózott a fegyverszünet rendelkezéseinek megfelelően La Spezia kikötőjéből, és a következő nap kikötöttek Máltán, de a németek elsüllyesztették a Roma csatahajót, illetve súlyosan megrongálták az Italiát. E napon Róma német kézre került. A Wehrmacht a Balkánon lefegyverezett 29 olasz hadosztályt, amiből csak két alakulat állt ellen.

A szövetséges és német hadműveletek párhuzamosan folytak Olaszországban, s a politikai helyzet is napról-napra változott. Előbb szeptember 12-én a németek kiszabadították Benito Mussolinit, aki szeptember 14–15-én találkozott Hitlerrel a kelet-poroszországi Rastenburgban, majd az angolszászok elfoglalták Szardíniát 18-

<sup>140</sup> Ekkoriban Tunéziában állomásoztak az angolszász repülőegységek. Eisenhower, 1982. 170. o.

<sup>141</sup> Eisenhower, 1982. 166–168. o.

<sup>142</sup> Eisenhower, 1982. 186. o.

<sup>143</sup> 402 600 katonát, ebből 82 tábornokot és 13 000 tisztet hadifogságba vetett, s közülük 183 300 főt Németországba küldött. Horváth, 1999. 35. o.

án, és Barit két nappal később, illetve 1943. szeptember 23-án Mussolini kikiáltotta az Olasz Szociális Köztársaságot (Salói Köztársaság). E lépéssel intézményesült Olaszország kettészakadása a németek és az angolszászok által uralt területekre. Északon egy németektől függő bábállam létezett Mussolini vezetésével, míg délen Pietro Badoglio kormányszakadása működött, amely október 13-án hadat üzent Németországnak, és a szövetségesek társhadviselő fele lett Olaszország.

A politikai történések mellett folytatódtak a hadműveletek. A szövetségesek október 1-jén elfoglalták Nápolyt, majd a következő napokban Korzikát is. A jelentős német ellenállás miatt csak lassan nyertek teret a Mark Wayne Clark tábornok vezette amerikai 5. hadsereg és a Montgomery tábornok vezette brit 8. hadsereg egységei. A britek október 28-án elfoglalták Fogggiát, így október folyamán a szövetségesek elérték azt a hadműveleti célt, amit Eisenhower tábornok megfogalmazott. A szövetséges előretörés Monte Cassinonál megakadt, és egészen 1945 tavaszáig elhúzódtak Olaszországban a harcok a németek és az angolszászok közt.

#### *6. Magyarország helyzete az angolszász légi kötelékek berepülésétől hazánk bombázásáig*

1943 nemcsak a háború menetében, hanem hazánk helyzetében is változásokat hozott. Mussolini bukásával a Kállay-kormány elvesztette Hitlerrel szembeni támaszát.<sup>144</sup> Bár az ország területét a világháború korábbi időszakaiban érték már támadások a levegőből, de 1944-ig a harcok zajától távol, viszonylagos békességben élték mindennapjaikat Magyarország polgárai. Ez azonban rövidesen megváltozott és 1943 augusztusától megkezdődtek a szövetséges nehézbombázók átrepülései.

A Kállay-kormány 1943. augusztus 24-i ülésén Csatay Lajos honvédelmi miniszter beszámolt a Hitler főhadiszállásán tett látogatásáról. Tájékoztatta a minisztertanácsot, hogy a németek nem tulajdonítottak nagy jelentőséget Szicília elvesztésének, s bíztak a hadiesemények megfordulásában. Egyúttal Magyarországtól

---

<sup>144</sup> Kállay és Mussolini kapcsolatát Montgomery volt amerikai követ feljegyzése, a két vezető 1943. április 5-i találkozásáról érdekes megvilágításba helyezi: „... Kállay miniszterelnök Rómában felkereste Mussolinit és javasolta: tegyenek együtt diplomáciai lépéseket Berlinben a német nyomással szemben és kezdeményezzenek baráti politikát a Balkánon azzal a céllal, hogy Olaszország bevonásával létrehozzanak egy tömböt, amely egyesítené Magyarországot, Romániát, Törökországot, Görögországot, sőt még Finnországot is a német elnyomással szembeni ellenállásban. Mussolini 1943. őszre ígérte a választ, de az soha nem érkezett meg.” Montgomery J. F., 1993. 158. o., Kállay I. k., 1991. 230. o.

nagyobb balkáni szerepvállalást kértek.<sup>145</sup> Keresztes-Fischer Ferenc belügyminiszter a helyzetről így vélekedett „... itt nem hadiszerecséről van szó, hanem a szövetségesek roppant anyagi fölényéről. Az ellenfél erejének csökkenéséről nem lehet szó. Szó szerint úgy történt minden, amint azt az angolszászok a háború elején megmondták: 1943-ban nagy anyagi fölényben lesznek. Természetes, hogy a német még bízik. Objektíve azonban meg kell állapítanunk, hogy hova halad a jövő helyzet. Ami a németeket illeti, hogy mi hátvédként a Balkánon a német hadsereg mögött működünk... Ez reánk nézve a teljes végső pusztulást jelentené.”<sup>146</sup> Válaszul Csatay jelezte, hogy hazánk a németek jóindulatára van bízva katonailag (és politikailag), és a belügyminiszternek az alábbiakat mondta: „Októberre kapjuk meg az első Messerschmidt (sic!) repülőszázadot, azaz 10 gépet. Ezek után készül még további 10 gép. Jelenleg 50 drb Héjja (sic!) gépünk van. De ezek nem vehetik fel a harcot a "Liberator"-okkal. Ezeket a jövőben csak 2-od rangú gyakorló gépeknek használhatjuk fel. Nekünk 100.000 emberünk van Oroszországban. Felveti a kérdést, nem e (sic!) volna előnyösebb, ha onnan elvonnánk ezt a 100.000 embert és Jugoszlávia területén alkalmaznánk.”<sup>147</sup> Csatay véleményét sem Keresztes-Fischer, sem báró Bánffy Dániel földművelésügyi miniszter nem osztotta, a minisztertanács nem döntött katonáink balkáni alkalmazásáról.<sup>148</sup>

A Kállay-kormány számára a legfontosabb feladat az angolszászokkal kötendő fegyverszünet tető alá hozása volt. A magyar kormány még 1942-ben felvette a kapcsolatot az angolokkal, de egy esztendőbe telt, mire a rendszeres tárgyalások megkezdődtek. Magyar részről Kállay Miklós miniszterelnök és Szombathelyi Ferenc vezérezredes, a Honvéd Vezérkar főnöke fogta össze a tárgyalásokat.<sup>149</sup>

Magyarország számára a várható szövetséges légitámadások miatt nagyon fontos volt a fegyverszünet megkötése. A Budapest elleni bombázások kérdését a magyar tárgyalók mindig fel is vetették.<sup>150</sup>

<sup>145</sup> Hitler azt szerette volna, hogy hazánk három hadosztályt küldjön a Balkánra, hogy a magyar honvédség pacifikálja a Belgrádtól délre, a bolgár megszállási övezetig terjedő térséget. Cserébe a Führer megígérte, hogy öt magyar hadosztályt felfegyverez. Végül 1943. szeptember 19-én a Honvédelmi Tanács úgy döntött, hogy nem küldünk katonákat a balkáni harcokhoz. Erről október 26-án tájékoztatta Ernst Kaltenbrunner Heinrich Himmlert, aki tudatta azt is, hogy már 25-én, Gödöllőn döntött Horthy és köre az elutasításról. Wilhelmstrasse, 1968. 740. o., Montgomery J. F., 1993. 159. o.

<sup>146</sup> Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (a továbbiakban: MNL OL) K27 Mt. Jkv. 1943.08.24.

<sup>147</sup> MNL OL K27 Mt. Jkv. 1943.08.24.

<sup>148</sup> MNL OL K27 Mt. Jkv. 1943.08.24.

<sup>149</sup> Horthy, 1990. 269. o.

<sup>150</sup> Kállay II. k., 1991. 147. o.

A Kállay-kormány részéről 1943 augusztusában Veress László, a külügyminisztérium sajtóosztályának a megbízottja hivatalosan kiutazott Törökországba a szmirnai vásárra, és augusztus 17-én Újvári Dezső isztanbuli magyar konzul társaságában közölte John Sterndale Bennett-tel az ankarai brit követség diplomatájával a magyar kormány fegyverletételi ajánlatát, ez tulajdonképpen abból állt, hogy a Honvédség leteszi a fegyvert, ha az angolszászok elérik a magyar határt. Erre válaszul Sir Hughe Knatchbull-Hugessen brit nagykövet egy, a Márvány-tengeren lévő brit hajón közölte az előzetes fegyverszünet pontjait a magyar kormány megbízottjával. A megállapodás értelmében a fegyverszünetet titokban tartják addig, amíg a szövetségesek nem érik el a magyar határt, s csökkentik a német–magyar katonai és gazdasági együttműködést, valamint hazánk elősegíti a szövetséges légierő átvonulását Németország felé.<sup>151</sup>

A magyar kormány e lépésről úgy gondolta, hogy jelentős előrelépés következik be a háborúból való kiválás érdekében. Valamint azon a véleményen volt Horthy és tanácsadói köre, az ún. Burg-klika (e körnek többek közt Bethlen István, Károlyi Gyula, Keresztes-Fischer Ferenc volt a tagja), hogy folytatni kell a kivárási játszó egyensúlyozó politikát, mivel szerintük az angolszászok balkáni partra szállása be fog következni. Ezzel kapcsolatban tanulságosak Shvoy Kálmán ny. altábornagy gondolatai, aki 1943. szeptember 22-i naplóbejegyzésében feljegyezte, miszerint a partizánok gyakorlatilag Bosznia-Hercegovina, Montenegró és Dalmácia birtokában vannak és ennek fényében érthetetlen, hogy az angolok miért nem szállnak már partra Dalmáciában.<sup>152</sup> Sajnos a magyar politikai elit egy része abban a hamis illúzióban ringatta magát, hogy az angolszászok a Balkánon partra szállnak majd 1943-ban vagy esetleg a következő esztendőben. Bár Churchillnek geopolitikai okokból voltak ilyen irányú törekvései, ennek ellenére más irányt vett az angol politika, így az 1943. november 28. és december 1. között Teheránban megtartott konferencián végleg lekerült a napirendről a balkáni invázió. A kérdést viszont a britek napirenden tartották azért, hogy eltereljék a németek figyelmét a normandiai terveikről.

A magyar kormányban a háborúból való kilépési szándékaival kapcsolatban a németeknek pontos információi voltak, és a szövetséges országok iránti bizalmatlanság is jelentős szerepet játszott abban, hogy szeptemberben Hitler

<sup>151</sup> Zsigmond, 1961. 417. o.

<sup>152</sup> Shvoy, 1983. 269. o.

utasítást adott a Margarethe I. és II. fedőnevű hadműveleti tervek kidolgozására Magyarország és Románia megszállására vonatkozóan.

A magyar vezetés 1943 végén azon a véleményen volt, hogy a keleti hadszíntéren Lakatos Géza vezérezredes parancsnoksága alatt lévő Magyar Megszálló Erőket (100 000 katona 9 könnyű hadosztályba tagozva) haza kell hozni, hogy a Kárpátoknál védjék a határt. Ezt az igényt Hitler Horthy kormányzó kérésére se akceptálta. Így dugába dőlt az a terv, hogy a keleti határokon legyenek a magyar honvédek. 1944-ben az is kiderült, hogy a magyar vezetés hibásan feltételezte azt, hogy egy jól megszervezett magyar határvédelem ellen a szovjetek nem bocsátkoznának harcba, inkább a keleti arcvonalnak azt a szakaszát támadnák, amelyet a Wehrmacht véd. Így nem kerülne sor hazánk szovjet megszállására. Majd megnyílhatna az út az angolszászok előtt, akiknek egyik képviselője, a korábbi budapesti amerikai nagykövet, John Flournoy Montgomery találóan jegyezte meg a magyar kormányfőnek ebben az időszakban követett politikájának a lényegét: *„Kállay kettős célt követett politikájában: ki akarta vonni Magyarországot a háborúból, de ugyanakkor el akarta kerülni a német katonai megszállást is, amely a zsidók és a náciellenes magyarok tömeges kivégzéséhez vezetett volna.”*<sup>153</sup>

Sajnos a következő hónapok történései megmutatták Horthy és Kállay számára, hogy a politika az adott körülmények között nem vezethet eredményre. Időközben a keleti hadszíntéren – 1943 végére –, annyira eltolódott az erőegyensúly a szovjetek javára, hogy elérhető közelségbe került a német megszállás alatt levő szovjet területek visszafoglalása. A szovjetek által 1943 decemberében Vatutyin hadseregtábornok 1., Konyev hadseregtábornok 2., Malinovszkij hadseregtábornok 3., Tolbuhin hadseregtábornok 4. Ukrán Frontja és Rokosszovszkij hadseregtábornok 1. Belorusz Frontja jelentős támadássorozatot hajtott végre abból a célból, hogy visszafoglalják Ukrajna nyugati felét, valamint megsemmisítsék Ewald von Kleist tábornagy „A” és Erich von Manstein vezértábornagy Dél Hadseregcsoportjait. A hadművelet Ukrajnában 1944. április 17-ig tartott, és a szovjeteknek sikerült a németek déli szárnyát a Jobb-parti Ukrajnában felszámolni.

Ebben az időszakban Magyarország helyzetében is jelentős változások következtek be. 1943. január 14-i naplóbejegyzésében Shvoy Kálmán feljegyezte, hogy 400 db német repülőgép és 300 000 főnyi kibombázott ún. kék SS-ember érkezett civilben

<sup>153</sup> Montgomery J. F., 1993. 136. o.

Magyarországra, amit ő egyfajta titkos megszállásként értelmezett.<sup>154</sup>

Az ország megszállására vonatkozó végső döntés 1944. február 28-án született meg, majd rövidesen Hitler közölte a magyar vezetéssel szándékát egy ultimátumban a március 19-i klessheimi találkozón. Horthy Miklós az ultimátumot, amely teljesen a német érdekeknek vetette volna alá Magyarországot, elutasította, de azt nem akadályozhatta meg, hogy a németek megszállják az országot. A Wehrmacht 11 hadosztállyal a nyugati határ irányából megszállta hazánkat, amivel szemben – Szombathelyi vezérezredes Klessheimből küldött parancsa értelmében – gyakorlatilag semmilyen ellenállás sem volt.<sup>155</sup> E lépéssel hazánk sorsa a háború további szakaszára nézve eldőlt. Az is világossá vált, hogy rövidesen sor kerül majd a Magyarország elleni első légitámadásra is, ami összefüggésben állt a szovjetek azon szándékával, hogy a Prut irányába támadjanak.<sup>156</sup> A szovjetek célja – Zsukov marsall javaslatára – az volt, hogy a Prut felé támadva elvágják a lengyelországi német erőket az ukrainaiaktól. E támadásnak a feltartóztatására a románok a magyar határról a térségbe vezényelték csapataikat, hogy megvédjék országukat, és a németek számára is fontos olajmezőiket a szovjetekkel szemben.<sup>157</sup>

Shvoy Kálmán nem sokkal Magyarország német megszállása után az alábbi bejegyzést tette a kialakult helyzettel kapcsolatban: *„Angol-amerikaiak nem csinálnak semmit, csak folytonosan ellenállásra buzdítják a magyarokat, románokat, bolgárokat. Ez a viselkedésük erősen a németek malmára hajtja a vizet, mert az emberek rájönnek, hogy az angolok azt hiszik, hogy ezzel a politikával lehet háborút nyerni anélkül, hogy ők áldozatot hoznának. Nem lehet! Mindenki elfordul tőlük, szidja őket. Én úgy érzem, hogy az angol-amerikaiak terve hagyni a németeket és oroszokat verekedni, tegyék egymást tönkre, s ha tönkrementek, majd akkor jönnek ők. Hogy emellett Európa és az európai népek tönkremennek, azzal nem törődnek.”*<sup>158</sup> Sajnos a helyzetértékelése helytálló volt, de ettől még nem menekült meg hazánk a rá váró pusztító erejű angolszász légitámadásoktól, amelyek 1944 áprilisától egészen 1945 tavaszáig tartottak.

<sup>154</sup> Shvoy, 1983. 273. o.

<sup>155</sup> 1943 decemberétől az amerikai és brit katonai vezetés úgy vélte, előnyösebb az atlanti-hadművelet és a normandiai partraszállás sikeressége szempontjából, ha Magyarországot a németek megszállják. A céljuk az volt, hogy minél több német alakulatot kössenek le a Balkáni térségben. Joó, 2014. 13. o., Borhi, 2014. 48–55.o.

<sup>156</sup> Lásd: Karsai, 1985. 528. o.

<sup>157</sup> Shvoy, 1983. 281. o.

<sup>158</sup> Shvoy, 1983. 281. o.

## II. A magyar olajipar és helyzete a német szövetségi rendszerben

### 1. A magyar olajipar 1941-ig

Magyarországon évszázadok óta ismeretesek voltak természetes kőolaj- és aszfaltkibúvások (pl.: Bányavár /Peklenica/, Zala vm.; Tataros, Bihar vm.), de a komolyabb kutatások csak 1850-től kezdődtek el hazánkban. A Kárpátok térségében (Sáros, Zemplén, Ung, Máramaros, Háromszék, Csik vm.), az Alföld északi (Recsk, Heves vm.) és keleti peremén (Derna-Tataros, Bihar vm.), valamint Zalában (Szelence, Bányavár) és Horvátország (Belovár-Körös, Pozsega vm.) területén.<sup>159</sup>

Az első igazán jelentős eredményt dr. Papp Károly geológus érte el a XX. század elején, amikor a m. kir. Pénzügyminisztérium megbízásából kálisó-előfordulásokat keresett Erdélyben és e kutatás eredményeként 1907-ben felfedezte Kissármáson (Kolozs vm.) a kontinens akkori legnagyobb földgázkészletét. Ebben az időszakban megvizsgálták az olaj kitermelési lehetőségeket a Máramaros vármegyei Izaszacsalon is. Az ásványolajfélék kutatását állami monopóliummá nyilvánító 1911. évi VI. törvénycikk<sup>160</sup> elfogadása után új lendületet vettek a szénhidrogén-kutatások. 1914-ben Böck Hugó vezetésével felfedezték az egbelli (Nyitra vm.) kőolajmezőt, majd 1918-ban a horvátországi Lipik (Pozsega vm.) mellett folytattak eredményes kutatásokat.<sup>161</sup>

A kutatási tevékenység mellett 1854-ben a brassói finomító alapításával létrejött a hazai kőolaj-feldolgozó ipar is. A gyáralapítást a következő évtizedekben újabb üzemek felépítése követte. Ebben szerepe volt az 1882. évi XVIII. törvénycikknek (az ásványolajvám felemeléséről és az ásványolajadóról) is. A kőolaj-feldolgozó üzemek egy része a román határ közelébe (pl.: Brassó, Orsova), míg nagy részük az északkeleti országrészbe települt (pl.: Munkács, Nyírbogdány) a galíciai olajmezők szomszédsága miatt, de a Duna (Budapest, Pozsony), és az Adriai-tenger (Fiume) mellé is építettek ilyen gyárakat a magyar és külföldi befektetők.<sup>162</sup>

<sup>159</sup> Srágli, 2008. 12., 15. o.

<sup>160</sup> „A természetes településben előforduló ásványolaj-félék, úgymint az ásványolaj (kőolaj, petróleum, nafta) és földkátrány, valamint az ásványolaj-félékkel együttesen előforduló földviasz (ozokerit), végül a természetes településben előforduló égethető földgázak tekintetében a kutatási és bányaművelési jog az állam részére tartatik fenn.” 1911. évi VI. tc. 1.§

<sup>161</sup> Srágli, 2008. 17–20. o.

<sup>162</sup> Srágli, 2008. 16. o., Adámy–Németh, 1968. 12–16., 23–32. o.



Az 1900 és 1914 közötti időszakban már mintegy 35 kőolaj-finomító üzemelt 650 000 tonna/év kapacitással Magyarországon. E mennyiségnek a 86,15%-át (560 000 tonna) 12 gyár termelte, míg a maradékot 23 kisebb üzem.<sup>163</sup>

Az első világháborús vereség és a háborút lezáró 1920-ik évi trianoni békediktátum komoly károkat okozott a magyar olajiparnak is. A békeszerződés értelmében hazánk addig felfedezett szénhidrogénmezői (pl.: Egbell, Kissármás, Derna-Tataros, Bányavár) elvesztek és a kőolaj-finomítók (pl.: Pozsony, Munkács, Csap, Marosvásárhely, Fiume) nagy része is idegen uralom alá került. Az 1914-ben meglévő 12 nagy, valamint 16 közép- és kisfinomítóból mindösszesen 6 nagy és 6 kisebb gyár maradt<sup>164</sup> magyar fennhatóság alatt. Reménybeli olajlelőhelyre pedig csak a Zala vármegyei Budafapusztánál mutatkozott esély. Ennek a területnek a kutatására a magyar állam nem rendelkezett forrásokkal, ezért Londonban 1920. október 20-án az Anglo-Persian Oil Company és a magyar királyi kormány koncessziós szerződést kötött a magyarországi olajkutatásokra vonatkozóan. A kutatásokat az 1921-ben megalapított Hungarian Oil Syndicate Ltd. végezte, de hazai tevékenységük sikertelen volt, ezért 1927-ben beszüntették azt. A britek mellett a kincstár is folytatott kutatásokat, de a dunántúli területeken az 1930-as évekig semmi érdemleges nem történt.<sup>165</sup>

Míg a kutatás-termelés területén az elveszett szénhidrogénmezők pótlása jelentette a legnagyobb gondot, addig az olajipar többi ágazatában (feldolgozás, kereskedelem) az 1918 közepe óta érződő kőolajhiány okozott gondokat. Ezen az 1920-as évek elejére úrrá lettek. A két háború közt a kőolaj-finomítók legnagyobb problémája az volt, hogy az első világháború után – a gyárak egy jó részének idegen uralom alá kerülése miatt – a korábbi 650 000 tonnáról 280 000 tonnára redukálódott éves kapacitását a megcsönkült ország nem tudta kihasználni, hiszen a belső fogyasztás tartósan kisebb volt, mint a gyárak termelőképessége.<sup>166</sup> Ezért nem véletlen, hogy 1923-ban több kisebb finomító<sup>167</sup> is bezárt.

Az 1920–1945 közötti korszak legjelentősebb kőolajipari vállalata az amerikai

<sup>163</sup> Adámy–Németh, 1968. 39–41. o.

<sup>164</sup> Adámy–Németh, 1968. 70. o.

<sup>165</sup> Srágli, 2008. 22–23. o.

<sup>166</sup> Az ország fogyasztása így alakult: 1923: 84 ezer tonna, 1929: 181 ezer tonna. Srágli, 2005. 29. o., Adámy–Németh, 1968. 70–71. o.

<sup>167</sup> A Bodrogkiszaludi Petróleumfinomító Rt., Zwieber Fivérek és Trs. Petróleumfinomító, Első Szabolcsi Olajipar Rt., Petróleumipar Rt., Kisvárdai Petróleumfinomító. Össztermelésük 1920 körül 27 000 tonna/év volt. Adámy–Németh, 1968. 70–71. o.

érdekeltségű Vacuum Oil Company Rt. volt.<sup>168</sup> A végig a legtőkeerősebbnek számító cégnek 1907 óta üzemelt finomítója a Komárom melletti Almásfüzitőn. A gyár kapacitása az első világháborút követő rekonstrukció után 120 000 tonna/év lett.

A vállalat legnagyobb hazai vetélytársa a brit-holland érdekelttségű Shell Kőolaj Rt.<sup>169</sup> volt. A társaság 1924-ben telepedett meg Magyarországon, s 1930-tól már egy – akkor modernnek számító – 130 000 tonna/év kapacitású kőolaj-finomítót üzemeltetett Csepelen a Petróleum-kikötőnél.<sup>170</sup>

A nagy nemzetközi olajvállalatok legnagyobb magyar riválisa az 1924-ben létrejött Magyar Fanto Művek Rt. volt. E társaság 1933-ban egyesült több finomító vállalattal (Budapesti Ásványolajgyár Rt., Magyar Olaj- és Vegyipar Rt., Felső-magyarországi Olaj- és Vegyipar Rt., Nyugat-magyarországi Olaj- és Vegyipar Rt., Unió Olaj-, Gépszír és Vegyipari Gyár Rt.) és létrehozták a Fanto Egyesült Magyar Ásványolajgyárak Rt.-t.<sup>171</sup> A cég legfontosabb üzeme Budapesten volt a Soroksári úton.

E nagy cégek mellett az 1930-as években a Magyar Petróleumipar Rt., és a Lardoline Olaj-, Zsiradék és Vegyigyár Rt. rendelkezett a fővárosban termelő finomítóval, míg vidéken, ebben az időszakban Nyírbogdányban és Szőregen üzemelt még említésre méltó kőolaj-feldolgozó üzem.

A magyarországi finomító vállalatok között a belső fogyasztás alacsony szintje és a feldolgozó kapacitásfelesleg miatt az 1920 utáni időszakban kíméletlen

<sup>168</sup> Az Amerikai Egyesült Államok Rochester városában bejegyzett Vacuum Oil Company alapította a céget, 1899-ben, 200 000 korona alaptőkével, amely 1922-re 20 000 000 koronára emelkedett. A társaság kizárólagos értékesítője volt Ausztria, Magyarország és a Balkán-félsziget területén az amerikai Vacuum Oil Company olajainak. Az 1920-as évek elején a cég a lengyelországi Czechowitz és Dzieditz városaiban is üzemeltetett finomítót. A társaság jegyzésére 1899-ben L. C. Panizzardi Károly és Weiss Gyula volt jogosult. Utóbbi, 1922-ben, a társaság elnök-vezérigazgatója volt. A cég anyavállalata 1931-ben fuzionált a Standard Oil Company of New Yorkkal, s a társaság új neve SOCONY-Vacuum Oil Corporation lett. Compass, 1899/1900. 475. o., Compass, 1920/21. 1043. o.

<sup>169</sup> A brit-holland társaság, a zágrábi Mayer Henrik és Tsa. cégen keresztül 1918-ban hozta létre a magyarországi fióktelepét, majd 1924-ben megkezdte kereskedelmi tevékenységét Rákospalotán, a Huttler és Lever növényolajgyár telepén. A Shell, valamint a Mayer Henrik és Tsa. 1925. április 21-én hozta létre a Magyar Shell Petróleum Részvénytársaságot, de már augusztus 26-án Shell Kőolaj Rt.-ként jegyezték a vállalatot. A 300 000 000 korona alaptőkével létrehozott társaság 300 db részvényéből 225 db az Asiatic Petroleum Company, míg 75 db a Mayer Henrik és Tsa. cég tulajdonában volt. A cég vezérigazgatója Waldmann Béla, igazgató-helyettese: Mayer Jenő lett. A Shell Kőolaj Rt. igazgatóságának elnöke dr. Maric Milán, alelnöke dr. Maric Artúr volt. Az igazgatóság tagja lett Sir Henri William Deterding (elnök Royal Dutch Shell), Waldmann Béla, Hon. Walter Horace Samuel, Sir Robert Waley Cohen, Archibald Scott Debenham, Jean Baptist, August Kessler, Willem Louis, Sluytermann van Leo, Basil A. Fenwick és Andrew Agnew. Sipos, 2003. 18–19. o., Compass, 1927–1928. 739. o.

<sup>170</sup> Csepel, 1965. 169. o.

<sup>171</sup> A társaság részvényeinek többsége 1937-ben a Magyar Általános Hitelbank Rt. tulajdonába került. Ásványolaj 1937/13–14. 96. o.

konkurenciaharc bontakozott ki. Ezen semmi sem tudott segíteni, pedig voltak kísérletek a gondok megoldására.<sup>172</sup> A probléma lényegét a legjobban Hauer Ernő fogalmazta meg 1943-ban: „... az ország szükségletéhez, vagyis az ásványolajtermékek összefogyasztásához viszonyítva, a feldolgozó ipar túl volt méretezve, azaz teljesítőképessége lényegesen meghaladta a fogyasztást. Nyersolajat pedig csak külföldről deviza ellenében lehetett behozni, ezért a kormányzat csak annyi nyersolaj behozatalát engedélyezte, amennyi az ország fogyasztásának fedezésére szükséges volt. A finomító üzemek tehát nem voltak kihasználva. Így ha az ásványolajkartell megalakulása javított is a finomítók helyzetén, mert megszüntette a kölcsönös árrombolást, a finomítók helyzete azért még nem vált rózsássá és ... csak azóta javult meg lényegesen, amióta a Maort termelése folytán a gyárak teljesítőképessége jobban ki van használva.”<sup>173</sup>

Hauer véleménye pedig elvezet minket a magyar olajkitermelés újbóli megindulásához. A magyar kormány számára, 1920 után létkérdés volt – az importfüggőség miatt – a hazai olajkutatások és szintetikus üzemanyag-előállítási technológiai kísérletek<sup>174</sup> támogatása, amelynek eredményeként az 1930-as évek közepétől mindkét területen sikerült jelentős eredményeket felmutatni. Ebben komoly szerepe volt annak, hogy az European Gas and Electric Company (EUROGASCO)<sup>175</sup> ausztriai sikerei hatására, 1933-ban hosszas tárgyalások után koncessziós szerződést kötött a magyar kormánnyal a Dunántúlon végrehajtandó

<sup>172</sup> 1936. szeptember 15-én a Fanto Egyesült Magyar Ásványolajgyárak Rt., a Nyírbogdányi Petróleumgyár Rt., a Shell Kőolaj Rt., a Steaua Magyar Kőolaj Rt., a Szőregi Petróleumgyár Rt. és a Vacuum Oil Company Rt. között megkötött ún. „fehéraru” kartellegezményben az összes „benzinfajta” (motalkó, petróleum és gázolaj) belföldi kereskedelmét szabályozták az egyezményben részt vevő tagok. Ennek keretében minden cég eladási kvótát kapott (1936-ban létrejött a kenőolaj-kartell is). A kartellt irányító szervezet az 1930-ban alapított Ásványolaj Nyilvántartási Iroda lett. MNL OL-Z519-11d-89t.

<sup>173</sup> Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum Archívuma (a továbbiakban: MOGIM Arch.) Gyulay 42. d. 2. t. 7–8. o.

<sup>174</sup> Amerikai, francia és német (a német Franz Fischer és Hans Tropsch 1924-re kidolgozta a tömeges szintetikus benzin- és gázolaj-előállítás módszerét) tapasztalatokat, valamint dr. Varga József 1926-tól folyó kutatási eredményeit, szabadalmait felhasználva az itthon is rendelkezésre álló szénből szintetikus olaj előállításába kezdtek az 1930-as években. Ezért előbb a dorogi szénleparló üzemet modernizálták, majd 1934. december 8-án, Pétfürdőn beindult a műolaj- és műbenzin-gyártás. Ezután az állam 1935-ben a Salgótarjáni Kőszénbánya Rt. bevonásával létrehozta a szintetikus olajok/üzemanyagok előállításával foglalkozó Magyar Hydrobenzin Részvénytársaságot, amelyik cég Pétfürdőn egészen 1938-ig állított elő szintetikus olajokat/üzemanyagokat. A zalai olaj 1937-es felfedezése után a kincstárnak járó kőolajat Pétfürdőn dolgozták fel, s ezzel a műolaj-/műbenzingyártás befejeződött itthon. Adámy–Németh, 1968. 81–87. o., Katona, 2011. 42–43. o.

<sup>175</sup> Henry J. Pierce a chicagói Kereskedelmi Kamara egykori elnöke alapította 1931 márciusában a Delaware állambeli Wilmingtonban a társaságot amerikai és angol tőkével. Az EUROGASCO célja az volt, hogy Közép-Európa szénhidrogénekben szegény országaiban szerezzen olaj- és gázkoncessziókat, valamint villamos erőműveket építsen. MOGIM Arch. PS 1. d. 1. t. 77. o., Srágli, 2008. 25–26. o.

szénhidrogén-kutatások céljából. E cég – szemben az angolok egy évtizeddel korábbi sikertelen próbálkozásaival – 1937 novemberében megtalálta a trianoni Magyarország addigi legnagyobb olajmezőjét a dél-zalai Budafapusztánál, pár hónappal a kincstár által felfedezett kicsiny bükkszéki<sup>176</sup> olajmező után. A zalai olajmező oly jelentős, volt, hogy az EUROGASCO<sup>177</sup> 1938-ban létrehozta magyarországi leányvállalatát a Magyar Amerikai Olajipari Részvénytársaságot (MAORT), és hazánk rövidesen kőolaj exportáló országgá vált, ebben komoly szerepe volt az 1938-ban felfedezett csonkási, az 1940-ben megtalált Lovászi, és az 1941-ben feltárt újudvari, lendvaújfalui és pusztaszentlászlói (hahóti) mezőknek.<sup>178</sup>

A zalai olaj felfedezése új helyzetet teremtett a finomítók számára. Az üzemeket modernizálni kellett, mert nem voltak felkészülve arra a technológiára, amelyet a paraffinos budafapusztai olaj megkívánt.<sup>179</sup> Ezért a cégek rákényszerültek arra, hogy finomítóikban paraffingyárakat,<sup>180</sup> krakkoló<sup>181</sup> üzemeket és korszerű kenőolajgyártó berendezéseket állítsanak üzembe. Ennek köszönhetően jelentős fejlesztések mentek végbe az iparágon belül, aminek következtében nagymértékben megnövekedett a gyárak feldolgozási kapacitása is, ami abban az időben egyre fontosabbá vált.

A zalai olaj felfedezése nemcsak a kőolaj-finomítók modernizációját, hanem újabb gyárak építését is előrevetítette. 1938-ban a Magyar-Belga Ásványolaj Rt. és a Fanto részéről merült fel egy új gyár építésének a terve,<sup>182</sup> majd 1941 őszén a Honvédelmi Minisztérium (HM) érdekkörébe tartozó Magyar Olajművek Rt. (MOLAJ)<sup>183</sup> és a MAORT jelentette be kőolaj-finomító építési szándékát. A MOLAJ egy 200 ezer

<sup>176</sup> A bükkszéki olajtermelés elmaradt az eleinte remélttől. MOGIM Arch. VJ 3. d. 2. t.

<sup>177</sup> A társaság 1937-re már 90%-ban a Standard Oil Company of New Jersey tulajdonába került, a Standard által az EUROGASCO-nak nyújtott hitelekért cserébe. MOGIM Arch. PS 1. d. 1. t. 87. o.

<sup>178</sup> Adámy–Németh, 1968. 119. o., Srágli, 2008. 51–53. o.

<sup>179</sup> A Vacuum Oil Co. Rt. almásfűzitői finomítója az 1920-as években már dolgozott fel paraffin tartalmú bakui olajat, ezért a cég rendelkezett a megfelelő technikával a zalai olaj fogadására. Mellettük a fővárosi Magyar Petróleumipar Rt. gyárában volt paraffinüzem. Kántor–Bobest–Kocsis, 1997. 38. o.

<sup>180</sup> A paraffinmentesítés célja a kenőolajokban levő magas dermedéspontú szénhidrogének eltávolítása, hogy az olaj hideg időben is folyékony legyen és a szilárd alkotórészek ne akadályozzák a kenési helyekre történő eljutást. A paraffinmentesített olajból újabb desztillációval (vákuum) állítják elő a kenőolajpárlatokat. ML III. k., 1974. 184. o.

<sup>181</sup> Krakkolás vagy más néven hőbontás az a folyamat, amelynek eredményeként a szén-szén kötés vagy szén-hidrogén kötés felszabadulása következtében a kiindulási anyagnál kisebb molekulásúlyú cseppfolyós és gáz alakú termékek keletkeznek. E primer reakciókon kívül a krakkolás hőmérsékletén a szekunder reakciók egész sora (hidrogénezés, dehidrogénezés, aromatizálás, izomerizáció, polimerizáció) is lejátszódhat. A legkönnyebben a paraffin-szénhidrogének krakkolódnak. ML II. k., 1972. 734. o.

<sup>182</sup> MNL OL-Z1202-2cs-22t.

<sup>183</sup> A társaságot 1942. március 28-án a Honvédelmi Minisztérium kezdeményezésére a Nitrokémia Ipartelepek Rt., valamint a Mercur Műszaki és Vegyipari Rt. alapította. Sipos, 2003. 88. o.

tonna/év, a MAORT pedig egy 400 ezer tonna/év kapacitású üzemet akart felépíteni Szőny mellett.<sup>184</sup> Ezek közül a MOLAJ gyára el is készült a háború végéig, míg a MAORT telephelyén csak a munkálatok kezdődtek meg.<sup>185</sup> E tervek ellenére az 1941-es év egyik legfontosabb olajipari eseménye az volt, amikor november 28-án megindult a Bázakerettye–Csepel olajtávvezetéken<sup>186</sup> a Shell finomítóba a kőolajszállítás.<sup>187</sup> Így a háborúban túlterhelt vasút igénybevétele csökkent.<sup>188</sup> Az Egyesült Államoknak küldött 1941 végi hadüzenet után a MAORT<sup>189</sup> és a Vacuum Oil<sup>190</sup> kincstári használatba került (a Shell viszont német ellenőrzés alá<sup>191</sup>).

<sup>184</sup> E finomítók építése és a kapacitásnövelések miatt Hauer Ernő a MAORT kereskedelmi igazgatója 1943-ban egy tanulmányában azt valószínűsítette, hogy dacára annak, miszerint 1942-re a hazai finomítók kapacitása a magyar olajkitermelés hatására teljesen ki lett használva, rövidesen újra meg fogja haladni a finomítói kapacitás a rendelkezésre álló feldolgozásra váró olaj mennyiségét, ami miatt racionalizálást várt az iparágban. MOGIM Arch. Gyulay 42. d. 2. t.

<sup>185</sup> A MAORT szőnyi kőolaj-finomító építését a háború alatt a vasanyag hiánya hátráltatta elsősorban. Varga József iparügyi miniszter egy 1942. novemberi bizottsági meghallgatáson 7000 vagon vasban határozta meg a MOLAJ és a MAORT szőnyi kőolaj-finomítóinak vasszükségletét, amely a korabeli viszonyok között a két cég számára egyszerre nem volt biztosítható. MOGIM Arch. VJ 3. d. 2. t.

<sup>186</sup> A Bázakerettyéről kiinduló 8<sup>o</sup>-os olajtávvezeték össze volt kötve az akkor ismert zalai olajmezőkkel, és Újudvartól – Bari-hegyen, Balatonbogláron, Mezőszentgyörgyön (leágazás Pétfürdő felé), Kápolnásnyéken (leágazás Almásfüzitő és Szőny felé), valamint Budafokon keresztül – Csepelig, illetve Dél-Pestig szállította a kőolajat a finomítóba. Srágli, 2008. 371. o.

<sup>187</sup> MOGIM Arch. PS 1. d. 1. t. 88. o.

<sup>188</sup> MOGIM Arch. VJ 3. d. 2. t. 22. o.

<sup>189</sup> A céget 1941. december 20-án vették kincstári használatba. Ennek a hadüzenet mellett a következő oka volt: a magyar kormány még az USA hadba lépése előtt értesülést szerzett arról, hogy a Standard Oil és az IG Farbenindustrie AG tárgyalásokat folytat arról, hogy a német cég amerikai érdekeltségeiért cserébe megkaphassák a MAORT részvényeit. A Standard 25 millió dollárt kért a MAORT-ért, de ezt a németek nem fogadták el. A kincstári használattal azt kívánták megakadályozni, hogy a MAORT ne jusson testvérvállalata a Romano-Americana sorsára, amely német irányítás alá került. A kincstári használatbavétel ideje alatt a cég neve „MAORT Üzemek a m. kir. Kincstár Használatában” volt. MOGIM Arch. PS 1. d. 1. t. 79–81. o.

<sup>190</sup> A társaság 1942. január 17-től kezdve „Magyarországi Vacuum Olaj Üzemek a magyar kir. Kincstár használatában” név alatt működött. Kántor–Bobest–Kocsis, 1997. 43. o.

<sup>191</sup> Nem sokkal Hollandia német megszállása előtt a Shell a karib-tengeri holland gyarmatra, Curaçao-ba tette át székhelyét, de a nagyobb holland társaságok felügyeletét a német kormány hamarosan átvette, ezért a magyar Shell Kőolaj Rt.-re is igényt tartottak Berlinben (a Wehrmacht ásványolaj-osztálya 1941. június 18-i levelében már jelezte igényét a cégre). A holland Shell vezetője Eckhard von Klass lett, aki kikérte a Shell Kőolaj Rt. részvényeit a Pesti Magyar Kereskedelmi Banktól, de a bank nem akarta kiadni azokat a németeknek, akik ezért megfenyegették a pénzügyet, hogy kikitlják őket a német piacról. Így a kereskedelmi bank engedett a „kérésnek”, és egy közgyűlés erejéig kiadták az N. V. Petroleum Assurantie Mij., az N. V. Nederlandsch-Indische Tank Stoomboot és a Bataafsche Petroleum Mij. tulajdonában levő, 5 millió pengő értékű, 50 000 db Shell-részvényt. Az 1941. november 5-én Eckhard von Klass vezetésével megtartott közgyűlésen – részt vett Waldmann Béla vezérigazgató, Novák István, Hohenlohe Ferenc herceg, dr. Ernusz Lajos és dr. Pucher István – a németek átvették a társaság vezetését, miután átalakították a Shell Kőolaj Rt. igazgatóságát. Az igazgatósági tagsága megszűnt A. Kesslernek, B. A. Fenwicknek, F. Godbernek, J. C. van Panthaleonnak, von Eck bárónak és J. G. Lechnek az előző évben elhunyt J. E. F. de Cok mellett, akinek emlékét jegyzőkönyvileg is megörökítették. Az új igazgatóságba választották Eckhard von Klass, dr. Wilhelm Matthiast és Wilhelm Rost van Tonningent, majd felkérték a társaság könyvvizsgálatára a Deutsche Revizione- und Treuhandgesellschaft AG-t. Adámy–Németh, 1968. 289–290. o., MNL OL Z519-10d-76t.

## 2. Az európai kontinens és nagyhatalmai olajellátása az 1930-as évektől 1944-ig

Az első világháborút megelőző utolsó békeévben, 1913-ban az energiaforrások felhasználása között a kőolaj- és földgáz aránya csak 7,2%-ot tett ki, de 1935-ben – pár évvel az újabb világegés előtt – ez az arány már 23,2% volt.<sup>192</sup> Ezeket a tényeket figyelembe véve nem véletlen az, amit Temesváry László 1940 februárjában a furcsa háború<sup>193</sup> időszakában írt: „*Olaj nélkül nincs háború.*<sup>194</sup> *Akinek több az olaja, aki megakadályozza ellenfele olajellátását, az megállítja a repülőgépeket, megakasztja a harci kocsikat, megmerevíti az egész háborús gépezetet és felül marad. Az olaj hatalom, az olaj többet jelent a pénznél, mert a háború ereiben a vér mellett ott folyik az olaj.*”<sup>195</sup>

A második világháborúban az olaj, mint az egyik legfőbb energiahordozó feletti kontrol megszerzése vagy az ellenfélnek az olajbeszerzési forrásoktól való elvágása volt a legbiztosabb út a végső győzelemhez. Tudták ezt a szembenálló felek is. Nem véletlen, hogy nem sokkal a világháború 1939. szeptember 1-jei kirobbanása előtt, 1939. július 27-én a Lordok Háza londoni ülésén a következőket mondta Lord Alwyn: „*Olajbevételünk 90%-ban a külföldiek jóakarától függ. Szükségletünk 40%-a 1938-ban Dél- és Középamerikai államokból származott és merész ember legyen, aki a forrásokat biztosítottnak tekinti. Bevételünk 17%-a érkezett az Egyesült Államokból. De vajon ki tudja, mit tesz Amerika, ha Európában kitör a háború.*”<sup>196</sup>

Bár Lord Alwyn szavai meglehetősen borúlátóak voltak, hiszen Nagy-Britannia nem rendelkezett saját olajforrásokkal a skót olajpalákat leszámítva, ennek ellenére biztosított volt a szigetország olajellátása. Ebben komoly szerepe volt két olajtársaságnak:<sup>197</sup> az Anglo–Iranian Oil Company<sup>198</sup>-nak és a Royal Dutch Shell-

<sup>192</sup> Meskó, 1943. 153. o.

<sup>193</sup> A második világháború 1939. szeptember 3-tól 1940. május 10-ig terjedő időszaka (Sitzkrieg, angolul Phoney War, lengyelül: dziwna wojna, franciául: drôle de guerre). Vagyis a brit-német, és francia-német hadüzenettől a Benelux-államoknak a Wehrmacht általi megtámadásáig tartott. Ebben az időszakban annak ellenére, hogy a brit-francia szövetség hadban állt Németországgal semmi sem történt, ezért nevezte el a közvélemény ezt az időszakot „furcsa háborúnak”. Erre vonatkozóan lásd.: Tarján M. Tamás: 1939. szeptember 3. Megkezdődik a „furcsa háború” In.: [http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/1939\\_szeptember\\_3\\_megkezdodik\\_a\\_furcsa\\_haboru/](http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/1939_szeptember_3_megkezdodik_a_furcsa_haboru/) (Letöltve: 2014.12.07.)

<sup>194</sup> E megállapítást bizonyos szempontból árnyalja Varga József iparügyi miniszter gondolata, amely szerint a háborús termelés a szén, a vas és az olaj termelésétől függ, ezért e nyersanyagok biztosítására kell a legnagyobb gondot fordítani. MOGIM Arch. VJ 3. d. 2. t. 2. o.

<sup>195</sup> Temesváry László utolsó félmondata egyértelmű utalás Georges Clemenceau 1917-es mondására, amely szerint: „*Egy csepp petróleum egy vércseppel ér fel*”. A Nép II. évf. 6. sz. 1940. január 8. 1–2. o., Nauwelaerts, 1937. 3. o.

<sup>196</sup> A Nép II. évf. 6. sz. 1940. február 8. 2. o.

<sup>197</sup> A korszakban a világ olajtermelésének 85%-a közvetve vagy közvetlenül angol–amerikai tőkeérdekeltségű gazdasági társaságok kezében volt. Meskó, 1943. 154. o.

nek. Míg előbbi 56%-ban állami tulajdonú volt,<sup>199</sup> addig a Shell brit-holland tőkéjű társaságként üzemelt. A brit kormány a Petroleum Imperial Policy Commission szervezetén keresztül irányító befolyásra tudott szert tenni a brit érdekeltségű olajtársaságokban. Ennek a háborús időszakokban különösen nagy jelentősége volt.<sup>200</sup>

Bár Nagy-Britannia nem rendelkezett akkoriban saját olajmezőkkel (az Északi-tengeri olajmezőket csak az 1960-as években fedezték fel), de a Brit Birodalmon belül Trinidad, Burma, Bahrein, Brit-Borneó, India, Kanada és Kuvait is rendelkezett saját olajkitermeléssel, de ez nem érte el a világ akkori termelésének 5%-át,<sup>201</sup> s az egész birodalom fogyasztásának<sup>202</sup> egy hatodát fedezte csak. Ezért is volt fontos, hogy a brit olajipari érdekeltségek behálózták a világot és ez által biztosították a Brit Birodalom olajszükségletét,<sup>203</sup> míg mellettük az Amerikai Egyesült Államok volt a legfontosabb olajszállítója a briteknek. A legnagyobb problémát 1939 ősztől kezdve viszont a kőolaj Nagy-Britanniába juttatása okozta. Bár az ország kereskedelmi tankhajóinak összesített 3,01 millió, és haditengerészeti tankereinek 0,4 millió tonnás szállítási kapacitása elegendő volt ahhoz, hogy a brit olaj- és olajtermék-szükségletet a szigetországba szállítsa, ennek ellenére 1939. szeptember 1-je után nehézségek jelentkeztek a tengeri szállításban. Ebben komoly szerepe volt annak, hogy Nagy-Britannia a háború első négy hónapjában elvesztette hajóúrének 2,16%-át. Bár a német Friedenburg szerint csak egy nagyon hatékony tengeri blokáddal lehetett volna megbénítani a brit szigetek olajellátását, ettől függetlenül a Kriegsmarine folyamatosan veszélyeztette tengeralattjáróival és csatahajóival az atlanti-óceáni, valamint a földközi-tengeri hajózási útvonalakat, aminek eredményeként 1942-ben

---

<sup>198</sup> A társaságot 1935-ig Anglo-Persian Oil Company-nak hívták, majd több névváltozáson ment keresztül a cég (1954: The British Petroleum Company, 2001: BP). <http://www.bp.com/en/global/corporate/about-bp/our-history/history-of-bp.html> (Letöltve: 2014. 04. 14.)

<sup>199</sup> A brit Admirális és az Intelligence Service, vagyis a titkosszolgálat osztozott ezen az 56%-on. Meskó, 1943. 154. o.

<sup>200</sup> Juhász, 1940. 254–255. o.

<sup>201</sup> Juhász, 1940. 263. o.

<sup>202</sup> A Brit Birodalom évente 40 millió tonna olajat fogyasztott, míg az anyaországba, Nagy-Britanniába 1938-ban 13,4 millió tonna olajat importáltak. Az ország háborús szükségleteit 27 millió tonnára becsülték, mások 20–35 millió tonnára taksálták. Ezeket a korabeli adatokat pontosítja Ránki György alábbi adatsora a brit szigetek háború alatti olajimportjáról (nyersolaj/nyersolajszármazék): 1939: 11 074 000 t, 1940: 11 750 000 t, 1941: 13 267 000 t, 1942: 10 540 000 t, 1943: 15 239 000 t, 1944: 20 586 000 t. A brit szigetek legnagyobb importolajforrása, 1940-ben, a holland gyarmat, Curaçao volt. A Nép II. évf. 6. sz. 1940. február 8. 2. o., Juhász, 1940. 281. o., Vághidi, 1940. 11. o., Ránki, 1990. 111. o.

<sup>203</sup> A brit érdekeltségű olajipari társaságok és a birodalom ellenőrzése alatt álló olajmezők termelése az akkori világtermelés nagyjából 1/3-a volt. Juhász, 1940. 264. o.

20%-kal<sup>204</sup> sikerült csökkenteni a brit olajimportot,<sup>205</sup> ezzel is akadályozva a britek olajellátását.<sup>206</sup> Így arra kényszerültek, hogy az iraki és iráni nyersolajat egy, a Földközi-tengeri hajózási útnál lényegesen hosszabb útvonalon, Afrikát körülhajózva juttassák el a Brit-szigetekre. Hasonlóan nehezé vált a dél-amerikai olaj Angliába juttatása is azt követően, hogy a német búvárhajók megjelentek a Karib-tengeren is.<sup>207</sup>

A britek – az olajszállítás nehézségei mellett – a világháború első időszakában annak is ki voltak téve, hogy az ország olajtároló telepeinek és kőolaj-finomítóinak a zöme a Luftwaffe által veszélyeztetett déli-keleti területeken (London, Hull, Southampton, Plymouth, Bristol stb.) volt.<sup>208</sup>

Nyugat-Európa másik jelentős nagyhatalma Franciaország – Nagy-Britanniához hasonlóan – szintén olajimportra szorult, mivel saját elzászi (Pechellbronn) termelése csak arra volt elegendő, hogy a békebeli fogyasztásának mindösszesen 2-3%-át fedezze. Emellett a francia gyarmatbirodalom sem rendelkezett érdemleges olajtermeléssel, viszont a francia tőkeérdekeltségek révén a román olajiparban 35%-kal, a lengyelben 50%-kal, míg az irakiban 23,75%-kal részesedtek.<sup>209</sup> Nyilván erre alapozva mondta Louis Pineau a francia olajipari vállalatok szindikátusának a vezetője, hogy hazája gazdaságilag csaknem megoldotta az olajautarkíát. Bár ez gyenge lábakon állt, hiszen a francia gazdasági érdekeltségek által kontrolált kőolajtermelés csak az 1/3-át fedezte az ország szükségleteinek.<sup>210</sup> Ennek ellenére a francia olajimport az 1930-as évek második feléig megoldott volt, viszont az évtized végére nehézségek léptek fel a Romániából származó olajimport vonatkozásában, s 1939 szeptemberétől ez a forrás – a lengyel olajlehetőségekhez hasonlóan – bezárult a franciák előtt. Ugyanakkor továbbra is tudtak olajat importálni Irakból, a Kirkuk–

<sup>204</sup> Ránki, 1990. 111. o.

<sup>205</sup> A német olajipari szaklapok is beszámoltak az angolszász tankerek tengelyhatalmak által történt elsüllyesztéséről. Pl.: az 1942. június 9–12. közötti időszakból beszámoltak arról, hogy egy olasz repülőgép június 9-én a palesztin partoknál süllyesztett el egy tankhajót, míg szövetségeseik tengeralattjárói (június 10-én) az Atlanti-óceánon 38 000 BRT (bruttó regisztertonna = kb. 2,8316 m<sup>3</sup>) térfogatú kereskedelmi hajót küldtek a hullámsírba, s ebből 27 000 BRT volt olajszállító hajó. Végül a lap június 12-éről jegyzett fel 2 db (12 000 BRT) tankerkilövést, amelyet a német búvárhajók hajtottak végre a Földközi-tenger keleti medencéjében. OK 1942/26 777. o.

<sup>206</sup> Nagy-Britannia olajimportjának 32%-a a Földközi-tengeren és Gibraltáron át Romániából, Indiából, Iránból, illetve Irakból érkezett a szigetországba, míg az import többi része az Egyesült Államokból, Mexikóból (e két ország a bevétel 48%-át szállította) és Dél-Amerikából, az Atlanti-óceánon át. Ezen szállítási okok miatt sem volt mindegy a briteknek, hogy a német tengeralattjárók elleni küzdelem és az Atlanti csata miként végződik. Bahr, 1941. 375. o.

<sup>207</sup> Zetelaki, 1942. 159. o.

<sup>208</sup> Zetelaki, 1942. 159. o.

<sup>209</sup> Juhász, 1940. 264. o., Szemjonov, én. 219. o.

<sup>210</sup> Juhász, 1940. 264. o.



Haditha–Tripoli olajtávvezetéken, és a Földközi-tengeren keresztül.

Nyugat-Európa nagyhatalmainak az egyik legfontosabb kőolaj beszállítója az Amerikai Egyesült Államok volt, amelyik ország az 1938-as 164 millió tonnás éves termelésével a világ legnagyobb olajkitermelője volt, 60%-os részesedéssel.<sup>211</sup> Az USA olajipari hegemóniájában komoly szerepet játszott több amerikai olajipari vállalat, amelyek közül a Standard Oil Company of New Jersey<sup>212</sup> volt a világ legjelentősebb olajtársasága. E cég érdekeltségei behálózták a világot.

Az amerikaiak a világháború során a kölcsönbérleti törvény (Lend-Lease Act) alapján 1943. március 31-ig 355 millió dollár értékben exportáltak szövetségeseiknek (Nagy-Britannia, Szovjetunió, Kína, Brit-India, Ausztrália, Új-Zéland stb.) olajat, és ebből a legnagyobb részt a briteknek szállították 261 millió USD értékben.<sup>213</sup>

Az amerikai olajkitermeléssel a vén kontinensen egyedül csak a Szovjetunió vehette fel a versenyt, már amennyire a szovjetek 1938-as 29 millió tonnás kitermelése<sup>214</sup> ellensúlyt képezhetett. Bár a különbség nagy volt a termelési mennyiséget tekintve az amerikaiak javára, ennek ellenére Európában toronymagasan a Szovjetunióban termelték ki a legtöbb kőolajat.<sup>215</sup> Az országnak a Kaukázusban (Baku, Groznij, Kubán, Tiflisz), Turkesztánban, és északon a Barents-tengerbe torkolló Pecsora folyó mentén voltak akkoriban feltárt és kutatás alatt levő olajmezői. A szovjetek voltak akkoriban a világ második legnagyobb olajtermelői.<sup>216</sup> Emiatt nem véletlen, hogy a németek számára is fontos volt, minél több szovjet olajhoz jussanak hozzá. Ebben komoly segítséget jelentett Németország számára az 1939. augusztus 19-i német-

<sup>211</sup> Juhász, 1940. 261. o.

<sup>212</sup> Érdekeség, hogy a Standard Oil 1926-ban egyezményt kötött az IG Farbenindustrie AG-val, amelynek értelmében az amerikaiak és a németek szabadalmakat, valamint kutatási eredményeket cseréltek ki egymás közt. A németek átadták adataikat a szintetikus benzin- és gumigyártással kapcsolatban, míg az amerikaiak a repülőbenzinhez fontos ólom tetra-etil szabadalmát. A Farbenindustrie vállalta, hogy távol marad az olajüzlettől, míg a Standard Oil kötelezte magát arra, hogy nem száll be a vegyiparba. Az 1926-os egyezménynek akkor lett politikai következménye a Standardra és vezetőjére Walter C. Teagle-re nézve, amikor 1941-ben az amerikai Igazságügyi Minisztérium vizsgálni kezdte a két cég közti szerződést (nyilvánvalóan a háború miatt). Az ügy vizsgálatában fontos szerepe volt Thurman Arnoldnak, aki a szintetikus gumikísérletek leállításával és ipari titkok Németországnak való átadásával vádolta meg a Standard Oil-t. Végül a Harry S. Truman vezette szenátusi nemzetbiztonsági bizottság vizsgálatával ért véget az egész ügy. Sampson, 1978. 121–122. o.

<sup>213</sup> Udvary, 1944. 135. o.

<sup>214</sup> Juhász, 1940. 261. o.

<sup>215</sup> A legjelentősebb szovjet olajmezők háború alatti termelésére jelentős hatással voltak a harcok. Így nem véletlen, hogy a bakui olajvidék az 1940-es 24 millió tonnás szintről 1943-ra 17,5 millió tonnára esett vissza. Hasonlóan drasztikusan csökkent a grozniji (1940: 3 millió tonna, 1943: 1 millió tonna) és a majkopi (1940: 2 millió tonna, 1943: 0) olajmezők termelése is. Viszont az Urál–Volga vidékén az 1940-es 3 millió tonnáról 7 millió tonnára növekedett a kitermelés. BKL 1944/4. 61. o.

<sup>216</sup> Szilber, 1941. 73–74. o.

szovjet gazdasági egyezmény,<sup>217</sup> amely alapján 900 000 tonna olajat<sup>218</sup> szállítottak a szovjetek a németeknek,<sup>219</sup> akik számára a kőolajszükséglet biztosítása<sup>220</sup> – az első világháborúhoz hasonlóan – elsőrendű fontosságúvá vált. A német-szovjet olajüzletből fakadó kockázatokat érzékelték a britek és a franciák is. 1940. február 22-re Maurice Gustave Gamelin francia tábornok elkészült egy jelentéssel, amelyet még januárban kértek tőle a kaukázusi szovjet olajvidék elleni támadással kapcsolatban. A jelentésben Gamelin tábornok rámutatott arra, hogy Baku és Batumi jöhet szóba, mint támadási célpont. Az akcióval akár súlyos, döntő csapást is mérhetnének a Szovjetunióra, amely ebben az időszakban nemcsak a németeknek szállított olajat, hanem hadban állt Finnországgal is.<sup>221</sup> A nyugatiak szándékának a komolyságát jelzi, hogy Franciaország ankarai nagykövete már 1940. március 14-én tárgyalásokat folytatott a török külügyminiszterrel Baku és Batumi esetleges bombázásáról. A britek és a franciák a tavasz során jelentős előkészületeket tettek a támadásra, s Louis Maxime Weygand tábornok javaslatára 1940. június végére július elejére tűzték ki a támadást a kaukázusi olajcélpontok ellen.<sup>222</sup> Erről a szovjet Pravda július 5-én számolt be német külügyminiszteri dokumentumok alapján.<sup>223</sup> Így nem véletlen, hogy Majszkij,<sup>224</sup> a londoni szovjet követ tájékoztatást kért 1940. július 7-én a brit kormánytól a bombázási tervekről.<sup>225</sup>

Hét hónappal a második világháború 1939. szeptember 1-jei kitörése után, a m. kir. Miniszterelnökség Gazdaságtanulmányi Osztályán Unger Tivadar készített egy

<sup>217</sup> Érdekes, hogy pár nappal később 1939. augusztus 23-án kötötték meg az ún. német-szovjet megnevezésű szerződést vagy közismertebb nevén a Molotov–Ribbentrop-paktumot. A gazdasági együttműködés előmozdítására 1940. február 13-án új gazdasági egyezményt kötöttek a felek. MOGIM Arch. VJ 3. d. 1. t.

<sup>218</sup> Németország 1940/41-ben 863 000 tonna kőolajat importált ipari (hadiipari, stb.) gépekért cserébe a szovjetektől. Milward, 2000. 375. o.

<sup>219</sup> MOGIM Arch. VJ 3. d. 1. t.

<sup>220</sup> Németország 1939–1941 között jelentős részben a Szovjetunióból importált olaj segítségével foglalta el Nyugat-Európát, s e mellett számos egyéb nyersanyagot szállítottak a szovjetek a németeknek. Még arra is volt példa, hogy 1940 nyarán a német tengeralattjárók szovjet jégtörők segítségével jutottak el a Jeges-tengeren át a Csendes-óceánig, hogy ott is támadni tudják a brit hajókat. Kaiser, 2010. 8. o.

<sup>221</sup> Piekalkiewicz, 2007. 57. o.

<sup>222</sup> Piekalkiewicz, 2007. 58–60. o.

<sup>223</sup> <http://oroszvilag.hu/?t1=tortenelem&hid=4310> (Letöltve: 2014. 11. 27.)

<sup>224</sup> Majszkij memoárjában így írt a nyugatiak tervéről: „... a szovjet- finn háború idején Daladier kormánya minden eszközzel igyekezett kiélezni a helyzetet egyrészt Anglia és Franciaország, másrészt a Szovjetunió között, s kalandor segélyterveket agyalt ki Finnország „megsegítésére”. Akadt olyan tervük is (ennek a részleteit később ismertük meg), hogy Törökországon és Iránon át légitámadást szervezzenek a bakui olajipar ellen. Ez a két ország azonban nem ohajtott háborúba keveredni a Szovjetunióval, Anglia és Franciaország józanabbul gondolkodó politikusai pedig megértették e hadművelet katonai értelmetlenségét; így aztán kútba esett ez a terv is, akárcsak az, hogy Skandinávián át küldjenek angol és francia csapatokat Finnországba.” Majszkij, 1975. 393. o.

<sup>225</sup> Udvary, 1944. 137. o.

összefoglalót Németország háborús gazdálkodásáról. Ebben az alábbi konklúziókat vonták le a németekre vonatkozólag: „*A legfontosabb ipari nyersanyagokból Németországnak több évig tartó háború esetén előreláthatólag csak a kőolaj és az ón vonatkozásában lesznek nagyobb nehézségei. Motorüzemanyagokból a szükséglet – messzemenő takarékossgal – kielégíthető. A gáz- és a fűtőolajból azonban Németország csak a jelenlegihez hasonló állóháborút bír több évig, mozgóháborút viszont előreláthatólag csak 1 ¼ évig viselhet.*”<sup>226</sup> Bizonyos értelemben Kaiser Ferenc alábbi megállapításai összecsengenek ezzel a vélekedéssel: „*Németország energetikája tehát döntően szénrel működött, amely meghatározó fontosságú volt az energiamérlegben, 80-85%-ban részesedett a teljes energiafelhasználásból, márpedig szénből Németországnak bőven elegendő mennyiség állt rendelkezésére. Valószínűleg ez volt az oka annak, hogy a német stratégiák nem látták tisztán a kőolaj fontosságát, csak egykét „őrült” katona – köztük a gépesített hadviselés úttörője Heinz Guderian – kezdett vészúrokat pengetni, hogy Németországnak nem lesz elegendő készlete egy elhúzódó konfliktus megvívásához. Az is igaz persze, hogy közvetlenül a háború kitörése előtt annyira a Blitz-re koncentráltak a németek, hogy ennek megfelelően készültek a háborúra. Felhalmoztak egy bizonyos mennyiséget, azzal gyorsan lerohanták az aktuális országot, aztán megint elkezdték a felhalmozást, részben a már lerohant ország készleteit is felhasználva.*”<sup>227</sup> Ez mindaddig működött is, amíg nem kényszerültek arra, hogy megállás nélküli, folyamatos háborút vívjanak. *A fordulat tehát a Szovjetunió elleni háborúval következett be.*”<sup>228</sup> Ugyanis az 1941. június 22-én megindult Barbarossa hadművelet következtében megszűnt annak a lehetősége, hogy a Harmadik Birodalom a továbbiakban is a szovjetektől szerezzen be olajat. Bár sikerült egyes szovjet fennhatóság alatt lévő olajmezőket elfoglalni, valamint a galíciai olajvidék is teljesen német kézre került, ennek ellenére a támadás Németország olajellátása szempontjából változásokat hozott. Bár egy év múlva, 1942. október 1-jén a berlini Sporthalleban Adolf Hitler a német törekvéseket ekként foglalta össze: „*Az a célunk, hogy az ellenféltől először is elragadjuk nagy búzatermő vidékeit, aztán a szenet is elvegyük, végül, hogy olajforrásához nyúlhassunk.*”<sup>229</sup> Mondatai nyilvánvalóan a Szovjetunió elleni háborúra vonatkoztak,

<sup>226</sup> MOGIM Arch. VJ 3. d. 1. t.

<sup>227</sup> A németek 1940-ben 1 millió tonna olajat zsákmányoltak a nyugat-európai hadjárat során. Ránki, 1990. 71. o.

<sup>228</sup> Kaiser, 2010. 8. o.

<sup>229</sup> Ónody, 1978. 58. o.

de Németország, már a háború előtti évtizedekben is mindent megtett, hogy csökkentse olajfüggőségét.<sup>230</sup> Ennek komoly gazdasági okai voltak, ugyanis pl.: 1933-ban az ország 3,6 millió tonnás éves fogyasztásából 3 millió tonna volt az import részesedése,<sup>231</sup> ami 140 millió márkájába került az országnak.<sup>232</sup> Akkoriban a fő importforrások közé tartozott többek között a Szovjetunió, az Egyesült Államok, Románia és Mexikó. Viszont 1939 szeptembere után az Európán kívüli forrásaiktól a Brit Királyi Haditengerészet elvágta a németeket, ezért felértékelődött a szovjet és a román beszerzési lehetőség.

A külföldi beszerzési lehetőségek mellett a németeknek saját olajtermelése is volt Hannover környékén (Nienhagen, Hänigsen, Obershagen, Wietze, Steinferds, Ölheim, Oberg, Eddesse), az ország északi részén (Hoheneggelsen-Mölme, Heide) és Baden-Württembergben (Bruchsal) az 1930-as évek első felében, valamint barna-, illetve kőszénből állítottak elő szintetikus üzemanyagot és olajat. Továbbá az ország területi gyarapodásával párhuzamosan az ausztriai és lengyelországi olajmezők feletti ellenőrzés is a birodalom kezébe került.

Ugyanakkor a háború kitörése után rendkívül fontossá vált a német olajszükséglet biztosítása, ugyanis az ország igénye háborús időkben (1940. áprilisi állapotok alapján) elérte a 14 millió tonnát évente, s ebből a katonai felhasználás 12,253 millió, míg a békebeli fogyasztás 15%-ra redukált polgári felhasználás 1,576 millió tonna volt.<sup>233</sup> Viszont egyes vélemények szerint a 17–20 millió tonnás szintet is elérhette a németek háborús fogyasztása.<sup>234</sup> Ezért rendkívül fontos volt az, hogy a birodalom minden áron elő tudja teremteni a háború megvívásához szükséges olajat, hiszen csak a lengyelországi hadjárat 1 millió tonna, míg 1940 áprilisáig a nyugat-európai furcsa háború is 1 millió tonna olaj felhasználását eredményezte, és a teljes katonai fogyasztás elérte a 2,8 millió tonnát.<sup>235</sup>

Az, hogy a németeknek volt megfelelő mennyiségű olajuk, abban jelentős szerepe volt annak, hogy 1933–1938 között – a statisztikai adatok alapján – 5 284 366

<sup>230</sup> A német kormányzat már az első világháborút megelőző időszakban támogatta minden olyan elképzelést, amelynek az volt a célja, hogy csökkentse a Német Császárság függését az amerikai Standard Oil-tól és a brit-holland Shell-től. Ezért volt fontos a németeknek a Berlin–Bagdad vasút, hogy elérhessék a moszuli olajmezőt, az akkoriban a Török Birodalomhoz tartozó Mezopotámiában, valamint az Európai Kőolaj Egyesülés. Nauwelaerts, 1937. 147. o.

<sup>231</sup> Nauwelaerts, 1937. 149. o.

<sup>232</sup> Nauwelaerts, 1937. 149. o.

<sup>233</sup> MOGIM Arch. VJ 3. d. 1. t. 76. o., 78–80. o.

<sup>234</sup> MOGIM Arch. VJ 3. d. 1. t. 76. o.

<sup>235</sup> MOGIM Arch. VJ 3. d. 1. t. 76. o.

tonnányi olajtartalékuk keletkezett, a nevezett időszakban fel nem használt olaj- és olajtermékek elraktározásával.<sup>236</sup> A tartalékok mellett nyilvánvaló szerepe volt a német olajszükségletek kielégítésében a szintetikus üzemanyaggyártásnak is.

Az ún. szénolaj (szintetikus üzemanyag/olaj vagy műolaj/műbenzin) előállítására vonatkozóan már a XVIII. század óta folytak kísérletek,<sup>237</sup> de jelentős eredményeket csak a XIX–XX. század fordulóján tudtak felmutatni.<sup>238</sup> Ahogy Varga József fogalmazott egy szakcikkében: *„A szén ugyanis önként kínálkozik petróleumszerű termékek előállítására, mivel az ásványolajával rokon vegyületekből áll. Mindkét anyag tulajdonképpen különböző szénhidrogén vegyületek bonyolult összetételű elegye, mindössze azzal a különbséggel, hogy a petróleum szénhidrogénjeiben aránylag több a hidrogén. Ha tehát a szenet alkalmas módon hidrogénnel egyesítjük, petróleumszerű, folyós szénhidrogéneket kell nyernünk.”*<sup>239</sup> E területen az első komolyabb eredményeket a német Friedrich Bergius érte el, akinek 1913-ban egy ezzel kapcsolatos szabadalmát elfogadták, míg Franz Fischer és Hans Tropsch Mülheimben a Kaiser Wilhelm Institut für Kohlenforschung keretén belül foglalkoztak a szintetikus üzemanyag előállításának lehetőségével.<sup>240</sup> Végül Friedrich Bergius eljárását<sup>241</sup> felhasználva az IG Farbenindustrie AG Merseburg mellett 1927-ben felépítette a világ legnagyobb szintetikus üzemanyag-előállító gyárát a Leuna Műveket. A gyárban akkoriban naponta 3000 tonna üzemanyagot állítottak elő szénből (a gyár 1 tonna szénből 700 kg olajat, abból pedig 600 kg

<sup>236</sup> MOGIM Arch. VJ 3. d. 1. t. 82. o.

<sup>237</sup> Már a XVII. század elején ismeretesek voltak azok a tények, hogy a szén kigázósítási, lepárlási folyamata során keletkezett kátrányt szakaszos lepárlásnak lehet alávetni. E kátrány mellett a bitumenes palát használták szénolaj előállítására. Itthon Stájerlakaninán volt ezzel foglalkozó üzem a XIX. század második felétől. Lengyel, 1939. 82. o.

<sup>238</sup> Berthelot francia kémikus 1869-ben egy bombacsőben szenet és jódhidrogént hevített fel magas hőfokra, s a keletkező nagy nyomás mellett a szén és a hidrogén között kémiai reakciót ért el, amelynek következtében petróleumszerű folyadék keletkezett. Majd a XIX–XX. század fordulóján az orosz Ipatijev a moszkvai tüzérakadémia tanára folytatott hasonló kísérletet, Bergius előtt. Lengyel, 1939. 87. o.

<sup>239</sup> Varga, 1942. 23–24. o.

<sup>240</sup> A Fischer-Tropsch eljárás vagy más néven kogasin szintézis során a szenet előbb gázzá alakítják, s végül az így keletkezett széndioxid és hidrogén tartalmú gázelegyet folyós szénhidrogénekké egyesítik. Kőszénből illetve kokszból szénmonoxidot és hidrogént tartalmazó gázelegyet állítanak elő, ezt különleges tisztítóberendezésekben kénmentesítik, majd nagyméretű vasszekrényekben normál nyomáson tórium-oxidos kobaltkatalizátor jelenlétében 230°C fokon szénhidrogénekké egyesítik. A Fischer-Tropsch eljárás segítségével mesterséges petróleumot tudtak előállítani. Varga, 1942. 24. o.

<sup>241</sup> Ezen eljárás során nehéz kátrányolajjal péppé alakított szénport 200–300 atm nyomáson és 460–480°C fokon molibdén és wolfram katalizátor segítségével hidrogénezték. Az eljárás első részében a szénpor főtömege kátrányszerű anyaggá folyósodott, majd ennek középolaj párlatát tovább hidrogénezték, amely gőz formájában jó minőségű benzint adott. Varga, 1942. 24. o.

benzint tudott előállítani),<sup>242</sup> és 25 000 munkást foglalkoztattak. Németország a szászországi barnaszénre és a Ruhr-vidéki kőszénre alapozva megtermelte a békebeli szükségletének 1/3-át, míg háborús szükségletének 1/4-ét.<sup>243</sup> Németország számára ugyanakkor a szintetikus üzemanyag előállítása rendkívül költséges volt, de a gazdasági függetlenség/önellátás és a háborús célok miatt fontos volt, ahogy a benzol előállítása is, amely nemcsak kiváló hajtóanyagként szolgált benzinnel keverve, hanem a trotil alapanyagként is fontos volt háborús időkben.

Németország számára 1940 után a megszállt és szövetségi rendszerébe betagozott európai államok olajtermelése is egyre fontosabb lett. Bár a kontinens kőolajtermelése világviszonylatban nem számított jelentősnek, de számos világszerte ismert és akkoriban jelentősnek számító olajmező volt Európában. Ezek közül a már említett német (osztrák), francia, lengyel (galíciai<sup>244</sup>) olajmezők mellett a romániai és magyarországi olajvidékek voltak a legjelentősebbek. Bár több európai szinten jelentősnek mondott olajmező volt a kontinensen, a legfontosabb olajforrások Romániában voltak. Ezek közt a Kárpátok déli lejtőjétől délre a Dumbovicától (Dâmbovița) Buzeuig (Buzău – Bodzavásár) terjedő ún. Ploiești-i terület, Campina (Câmpina), Moreni, Busteani (Bușteni), valamint a Kárpátok könyökétől a lengyel határig terjedő moldvai térség.<sup>245</sup>

A román olajtermelés alakulását a nemzetközi közvélemény folyamatosan nyomon követte, mivel a kontinens fő fogyasztási centrumainak közelében volt, ezért gazdasági jelentősége a világtermelésben betöltött szerepénél nagyobb súlyt adott keleti szomszédunk olajiparának. Az ország olajtermelése az első világháborút követően folyamatosan növekedett: 1936-ban elérte a 8,7 millió tonnás maximumot,<sup>246</sup> amely szintről 1939-ig 6,2 millió, majd 1943-ig 5,27 millió tonnára csökkent,<sup>247</sup> annak ellenére, hogy német segítséggel megpróbálták a folyamatot megfordítani. A csökkenésben komoly szerepe volt annak, hogy 1929 után a Romániában befektető nemzetközi olajipari vállalatok nem új olajmezők felfedezésével növelték a termelést, hanem a meglévő mezők fokozottabb termeltetésével. E folyamatban a rossz törvényi szabályozásnak és a cégek, valamint

<sup>242</sup> Vághidi, 1940. 113. o.

<sup>243</sup> Juhász, 1940. 236. o.

<sup>244</sup> E térségben Drohobicban (Drohobics – Ukrajna), Jaslóban (Jasło – Lengyelország) és Boriszlavban (Boriszlav – Ukrajna) lévő olajmezők voltak ekkoriban a legjelentősebbek. Szilber, 1941. 75. o.

<sup>245</sup> Szilber, 1941. 74. o.

<sup>246</sup> MOGIM Arch. Csiky 17. d. 1. t.

<sup>247</sup> MOGIM Arch. Csiky 17. d. 1. t.

a román kormány közti vitának is szerepe volt. Ennek ellenére az 1944. augusztus 23-i román átállásig a tengelyhatalmak olajellátásában Romániának fontos szerepe volt. Tudták ez a szövetségesek is...

### *3. Brit-német vetélkedés a román kőolajért*

A németeknek a romániai olaj beszerzése az 1930-as évek végétől kezdve egyre fontosabbá vált. 1939 előtt a román olajexport több mint 80%-át Konstanca kikötőjéből<sup>248</sup> juttatták el Nyugat-Európába, míg a háború kitörését követően vasúton<sup>249</sup> és a Dunán – döntően Giurgiu (Gyurgyevó, Románia) kikötőjéből – szállították el az olajat, de ekkor már elsősorban Németországba. 1939-ig a Dunán szállított olaj 70%-át Románia szomszédjainál (Bulgária, Csehszlovákia, Jugoszlávia, Magyarország) értékesítették, s csak egy 30%-os rész ment Németországba.<sup>250</sup> Így nem véletlen, hogy az olajszállításban érdekelt hajózási társaságok jelentős része a háború kitörését követő években német ellenőrzés alá került. Ezt a britek a háború kezdetén megpróbálták megakadályozni,<sup>251</sup> de az 1930-as évek óta egyre erősödő közép-európai német expanziót<sup>252</sup> nem gátolhatták meg, viszont a háború kitörése után, 1939/40-ben gazdasági eszközökkel is megpróbálták harcolni térségünkben a németek ellen. (Ezzel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy az ún. gazdasági hadviselés csak a múlt század 30-as éveiben terjedt el a világban.<sup>253</sup>)

<sup>248</sup> Az 1930-as évek közepén Konstanca kikötőjéből a tengeren a teljes román olajexport 83,41%-át szállították el, míg Giurgiu kikötőjéből a Dunán 13,27%-ot, az egyéb kisebb kikötőkből és vasúti állomásokról 3,32%-ot. *Petroleum* 1936/12 14. o.

<sup>249</sup> A Romániából Németországba történő vasúti szállítás fő útvonalai: Déli útvonal: Bukarest–Brassó–Nagyvárad–Budapest–Berlin (Budapestről Bécs felé is volt lehetőség a szállításra); Középső útvonal: Bukarest–Brassó–Nagyvárad–Kassa–Csaca (Čadca, Szlovákia)–Teschen (ma megosztott város: Český Těšín, Csehország ill. Cieszyn, Lengyelország)–Oderberg (Németország)–Boroszló (Wrocław, Lengyelország), Északi útvonal: Bukarest–Csernovitz (Csernyivci, Ukrajna)–Lemberg (Lviv, Ukrajna)–Krakkó–Beuthen (Bytom, Lengyelország)–Boroszló OK 1941/4 67. o.

<sup>250</sup> KTH 1942/3 7. o.

<sup>251</sup> A román kormányzat már 1938-ban ajánlatot kapott egy brit befektetői csoporttól arra vonatkozóan, hogy 13 db összesen 300 000 tonna kapacitású tankert építenek Románia számára azért, hogy azokon a hajókon szállítsák a romániai olajtermelés után a román kormánynak járó állami petróleum-részesedést. A befektetői csoport a hajók tulajdonjogát 12 év után átadta volna a román államnak, de addig is 1%-kal részesedtek volna a románok a hajók üzemeltetésének hasznából. E mellett a britek vállalták, hogy devizabevételeik 25%-át a Román Nemzeti Bankban helyezik el. *Ásványolaj* 1938/6 29. o.

<sup>252</sup> A németek már 1935 ősztől felvetették a Hjalmar Schacht gazdasági miniszter és Gömbös Gyula miniszterelnök közötti berlini tárgyalásokon a német–magyar együttműködés lehetőségét a dunai hajózáásban. Gömbös akkor elvi akadályát ennek a tervnek a magyar dunai hajózási helyzeté miatt nem látta. *Wilhelmstrasse*, 1968. 112. o.

<sup>253</sup> Bizonyos értelemben a gazdasági hadviselés előzményének tekinthetőek az angolok által a XIX. század óta előszeretettel alkalmazott kereskedelmi blokádok. *Milward*, 2000. 343. o.

Nagy-Britanniában létrejött a Gazdasági Hadviselés Minisztériuma<sup>254</sup> (Ministry of Economic Warfare), míg az Egyesült Államokban a Gazdasági Hadviselés Tanácsa (Board of Economic Warfare), amely később beleolvadt a Külgazdasági Kormányzat (Foreign Economic Administration) szervezetébe. E szervek feladata elsődlegesen az volt, hogy az ellenséges ország(ok) gazdaságát célba vevő műveletekkel katonai ellenfelüket/ellenfeleiket képtelenné tegyék a háború folytatására,<sup>255</sup> ugyanis ahogy Jugovics Lajos is megfogalmazta 1943-ban: *„A mai totális háború tulajdonképpen „három dimenziós”, mert nemcsak katonai (erkölcsi), hanem technikai és gazdasági erőket kíván. A háború kivitele, – a mai motorizált formájában, – továbbra is felsőbbrendű katonai feladat, de kivitelezése, kitartása és sikere meszemenő technikai, mindenekelőtt gazdasági erőpróba.”*<sup>256</sup>

A brit kormányzat a háború kezdetén nem fogadta el a francia Weygand tábornok tervét, hogy katonai nyomást gyakoroljanak a balkáni országokra. Ezzel szemben arra az álláspontra helyezkedtek, hogy a nyersanyagok preventív felvásárlásával gátolni lehet a németeket.<sup>257</sup> A kőolaj fontosságára való tekintettel a Chamberlain-kormány 1939 októberében Lord Hankey vezetésével létrehozta az „olaj Németországba jutását megakadályozó bizottságot” (Committee on Preventing Oil from reaching Germany), mert úgy vélték, hogy a német hadiipar gyenge pontja a svéd vasérc és a román nyersolaj. A preventív nyersanyag-felvásárlás viszonylag gyorsan kudarcot vallott, mert 1939 decemberében Virgil Tilea londoni román követ közölte a brit kormánnyal, hogy országa a jövőben „csak” 1,9 millió tonna kőolajat enged exportálni Franciaországba és Nagy-Britanniába, mivel a Németországgal megkötött 1939 tavaszi kereskedelmi megállapodásban már rögzítették, hogy a román termelés negyedét a berlini kormány fogja megvásárolni. E kvótát decemberben havi 130 ezer tonnára emelték fel. A megnövekedett német felvásárlásban komoly szerepe volt annak, hogy a háború kitörése után az angol–francia flotta meggátolta a tengerentúli olajszállítást Németországba. A britek a

<sup>254</sup> A britek a gazdasági hadviselés módszerei között a szabotázs, a pszichológiai hadviselés, a diplomáciai fenyegetés/nyomásgyakorlás módszereit is előszeretettel alkalmazták. Ezek mellett fontos szerepet szántak a Royal Air Force bombázóinak. Ugyanis a Gazdasági Hadviselés Minisztériuma azon a véleményen volt, hogy a légitámadásokkal lerombolható lesz a német ipar. E következtetés téves adatokon alapult. Bár a gazdasági hadviselésnek voltak eredményei, ennek ellenére a szövetségesek végső győzelméhez nem olyan mértékben járult hozzá, mint amit eredetileg az angolszászok reméltek. Milward, 2000. 343. o.

<sup>255</sup> Milward, 2000. 340–345. o.

<sup>256</sup> Jugovics, 1943. 11. o.

<sup>257</sup> Magyarország Németország oldalán állt a briteknek a németek elleni gazdasági háborújában, saját gazdasági érdekei miatt is. Erre vonatkozóan lásd.: Wilhelmstrasse, 1968. 482–483. o.



preventív felvásárlás kudarca ellenére továbbra is megpróbálták megakadályozni a román olaj Németországba juttatását, viszont ekkor már nem a kőolajat, hanem a szállítóeszközöket igyekeztek megszerezni. Ugyanis az olajszállító kapacitás 27,96%-a ekkor német; 16,11%-a angol, francia; 55,93%-a pedig magyar, szlovák, holland, jugoszláv, bolgár és román<sup>258</sup> ellenőrzés alatt állt. Ezért mind a németek, mind a britek számára kulcskérdés volt, ki szerzi meg a semleges államok olajszállító kapacitása felett az ellenőrzést.

A brit háborús kabinet 1939. szeptember 15-én úgy döntött, hogy amennyi uszályt és hajót csak tudnak, bérbe vesznek vagy megvesznek, hogy így is csökkentse a német ellenőrzés alá kerülő hajókat. Azt viszont, már korábban, 1939 márciusában eldöntötte Colin Gubbins, Lord Halifax (az SIS<sup>259</sup> főnöke) és Laurence Grand (a Section D<sup>260</sup> főnöke), hogy kivonják a brit érdekeltségbe tartozó hajókat a Dunáról. A britek 1939 végére 148 hajót és uszályt béreltek, míg 1940 júniusában megkezdték hajóik kivonását, ennek keretében összesen 75 db vízi járművet juttattak el Isztambulig, de ott a török hatóságok – 3 kivétellel – lefoglalták azokat és így az eredeti tervektől eltérően végül csak 2 hajó jutott el Szuezebe, egy pedig az SOE (Special Operations Executive)<sup>261</sup> isztambuli részlegénél maradt. Ezen akciónak Eric Berthoud, a bukaresti brit követség olajszakértője szerint komoly szerepe volt abban, hogy a németek 1939/40-ben nem használták ki a romániai olajra vonatkozó importkvótájukat.

A németek a britek által a Dunáról kimenekített tankhajók és tankuszályok pótlására 15 tankuszályt átszállítottak az Elbáról (Drezda) a Dunára (Ingolstadt), és 1941–1942 során több társaság számos tankuszályt építtetett. Így többek között a Bayerische

<sup>258</sup> 1939-ben jött létre az olasz Societa Italiana di Navigazione Danubiana nevű cég, amely a beszűkült tengeri szállítások miatt a Dunát is felhasználva szállított olajat Olaszországba. Eleinte 2 vontatója és 4 db tankuszálya segítségével, majd a cégnek az 1940–43 közötti időszakban 10 db saját és 24 db bérelt tankuszálya volt). A hajók rakományát a csepeli Petróleum-kikötőben vasúti tartálykocsikba fejtették át a Shell segítségével, és így juttatták el Olaszországba. Hasonló módon szállítottak ebben az időszakban Svájcba is olajat Romániából. A csepeli kikötőben való átrakodás szervezését a m. kir. Nemzeti és Szabadkikötő végezte. Molnár, 1985. 506. o., Medlicott, 1952. 255. o., MNL OL-Z520-1d-1t., és Rainer Ehm (Donau-Schiffahrt-Museum, Regensburg) közlése nyomán.

<sup>259</sup> Secret Intelligence Service

<sup>260</sup> A Hadügyminisztérium M.I./R. nevű titkosszolgálat, 1938-ban hozták létre a kontinens irreguláris hadviselésének elősegítésére. Molnár, 1985. 500. o.

<sup>261</sup> Az SOE feladata volt, hogy elvégezzék mindazt a tevékenységet, amely nem fért bele a hivatalos diplomáciai munkába. Ennek keretében a szervezet a második világháború során támogatta az angolbarát/németellenes csoportosulásokat. Segítette az ellenállási mozgalmakat a megszállt országokban. Ugyanakkor a szervezet fő feladata az ellenséges és megszállt országokban szabotázsakciók végrehajtása volt. Emellett, a háború első két évében propaganda-tevékenységet (rádió, röplap stb.) is folytattak az ellenséges országokkal szemben. Állambiztonsági Szolgálatok Történelmi Levéltára (a továbbiakban: ÁBTL)-3.2.5.-O-8-028 47–48. o.

Lloyd 39 db-ot, a Dunagőzhajózási Társaság kb. 50 db-ot, a Wallner-féle hajózási társaság 24 db-ot, a COMOS pedig 30 db-ot. Míg a Wallner cég még 1 db motoros tankhajót is legyártatott.<sup>262</sup>

A britek a háború elején nemcsak a hajók kimenekítésével próbálták meggátolni a Németországba irányuló román olajexportot, hanem a Duna mesterséges (robbantásokkal és hajók elsüllyesztésével történő) elzárásával is. Azonban az a terv, hogy a Vaskaput<sup>263</sup> és a Kazán-szoros térségét hajózhatatlanná tegyék, kudarcot vallott. A németek számára rendkívül fontos volt a romániai olajmezők biztosítása. Amikor felmerült annak a lehetősége, hogy a románok közelednek az angolokhoz – akik esetleg partra szállhatnak az ország fekete-tengeri kikötőiben –, akkor a németek hazánk részvételével<sup>264</sup> egy megelőző hadművelet tervezésébe kezdtek. A német vezérkar hadműveleti osztálya április 8-ra készült el a Románia megszállására vonatkozó tervvel, de a nyugat-európai katonai sikerek következtében elálltak ettől. Egyedül a nyári magyar-román viszály miatt merült fel újból Románia megszállása az olaj végett.<sup>265</sup> Végül a nemzetközi katonai és politikai események miatt a németek 1940. október 12-én egy katonai missziót, ún. tancsapatokat küldtek Romániába az ország és olajmezőinek védelmében, azzal a nyilvánvaló céllal, hogy megakadályozzák a brit szabotázsakciókat, és biztosítsák a román olajat a maguk számára, melyet egészen 1944 tavaszáig minden komolyabb fennakadás nélkül tudtak a németek saját kőolaj-finomítóikba szállítani Romániából.<sup>266</sup>

<sup>262</sup> Rainer Ehm kurátor (Donau-Schiffahrt-Museum, Regensburg) közlése alapján.

<sup>263</sup> Owen St. Clair O'Malley budapesti brit követ 1940. április 22-én közölte gróf Teleki Pál miniszterelnökkel, hogy Nagy-Britannia hadihajókat küld a térségbe, ha Németország részt vesz a Vaskapu ellenőrzésében. Az eset érdekessége, hogy a britek úgy tudták, a németek kérték Magyarországot a szigorúbb folyamrendőri feladatok elvégzésére, amit Teleki cáfolt O'Malley követnek a találkozájukon; ezzel szemben hazánk kérte Németországot – hasztalanul –, hogy térjen vissza a Nemzetközi Duna Bizottságba, amelynek munkájában akkoriban Magyarország mellett Bulgária, Jugoszlávia, Románia, Nagy-Britannia és Franciaország vett részt. Wilhelmstrasse, 1968. 480–481. o.

<sup>264</sup> 1940. március végén tájékoztatta Ujszászy Istvánt berlini látogatásán Halder vezérezredes az OKH vezérkari főnöke arról, hogy megelőző támadást terveznek Románia ellen magyar részvétellel. Teleki Pál miniszterelnök április 6-án Csáky, Bartha és Werth Henrik részvételével tárgyalt erről a helyzetről. Teleki azon a véleményen volt, hogy Magyarország csak abban az esetben vehet részt egy ilyen akcióban, ha a németek a szovjetek elől biztosítanák a román olajat. Ezért Teleki szükségesnek látta felderíteni, hogy a németek az esetlegesen a Balkánon partraszálló britektől, vagy a várhatóan támadólag fellépő szovjetektől kívánják maguknak biztosítani a román olajat. Teleki számára fontos volt, hogy egy Románia elleni német-magyar akció nem váltja-e ki a hazánk elleni angol-francia hadüzenetet. Dombrády, 2005. 70–72. o.

<sup>265</sup> Dombrády, 2005. 80., 99. o.

<sup>266</sup> Románia 1939-ben 1 272 000 t, 1940-ben 1 177 000 t, 1941-ben 2 963 000 t, 1942-ben 2 192 000 t, 1943-ban 2 406 000 t, 1944-ben 1 043 000 t olajat szállított a Német Birodalom területére és a Wehrmacht arcvonalon lévő alakulatainak. Hillgruber, 1954. 249. o.

#### 4. A magyar olajipar jelentősége a második világháborúban

A második világháború során a magyarországi olajtermelés,<sup>267</sup> és kőolajfeldolgozóipar jelentős, de nem meghatározó szerepet töltött be a tengelyhatalmak, ezen belül Németország olajellátásában, szemben keleti szomszédunk olajiparával. Ennek ellenére logisztikai okokból – a román olajat nagyrészt a hazánkon átvezető vasútvonalakon és a Dunán szállították a birodalomba – az osztrák területek közelében fekvő dél-zalai olajmezők és több, a Duna mellett fekvő magyar kőolajfinomító miatt Magyarország fontos szerepet töltött be Németország olajellátásában. E logisztikai és olajipari szerepkör a háború előrehaladtával egyre fontosabbá vált a németek számára, olajiparunk világban elfoglalt csekély jelentősége ellenére.

A magyar kőolajtermelés 1937-es megindulásától kezdve a kitermelés expanzívan növekedett, a kezdeti 2 394,9 tonnás szintről 1939-ben elérte a 144 ezer, 1941-ben a 422 ezer, míg 1943-ban a 841 ezer tonnás szintet,<sup>268</sup> és ebből a mennyiségből tudott hazánk 1942-ben 326 ezer, 1943-ban 459 ezer, 1944-ben pedig 481 ezer tonna olajat exportálni Németországba, a másfelé történő, többek közt az Olaszországba stb. irányuló kivitel mellett.<sup>269</sup> Az egyre növekvő német igények kielégítése csak úgy valósulhatott meg, hogy csökkentették a magyar olajfelhasználást,<sup>270</sup> így a hazai tartalékgyűjtés lehetetlenné vált.<sup>271</sup>

A magyarországi olajbányászat korabeli felfutását jól szemlélteti az a tény, hogy az ország akkori területén több olajipari társaság rendelkezett koncessziós területekkel. E cégek közül a MAORT a Dunántúlon, a Magyar–Német Ásványolajművek Kft. (MANÁT)<sup>272</sup> a Dél-Alföldön, a Bácskában, a Baranya-háromszögben és a Muraközben; a Magyar–Olasz Ásványolajipari Rt. az ország észak-keleti részén, döntően Kárpátalján, az Erdélyi Földgáz Rt. pedig Észak-Erdélyben. Eközben az ország többi részén az Iparügyi Minisztérium folytatta a kutatásokat. Megjegyzendő, hogy az Erdélyi Földgáz Rt. állami érdekelttség volt, és a Muraközben a MANÁT

<sup>267</sup> A hazai olaj mellett a bauxit volt a németek számára nagyon fontos, így ezen nyersanyagok termelésének fokozása Németország számára a háború alatt elsőrendű fontosságú volt. Dombrády, 2003. 166. o.

<sup>268</sup> Adámy–Németh, 1968. 123. o., Cseri, 1974. 16., 224. o.

<sup>269</sup> Stat. Évk., 1948. 177. o.

<sup>270</sup> A Honvéd Vezérkar 1943 februárjában az alábbiak szerint állapította meg a magyar fehérarúsükségletet Honvédség: évi 35 000 tonna, magánosok és közületek évi 44 000 tonna, iparvállalatok/világítás: évi 90 000 tonna, mezőgazdaság: évi 30 000 tonna. Vagyis összesen 199 000 tonna üzemanyag/év. Dombrády, 2003. 169. o.

<sup>271</sup> Dombrády, 2003. 166. o.

<sup>272</sup> A cég egy német konzorcium tulajdonában állt. Ennek a tagjai voltak: a Wintershall AG, a Gewerkschaft Elwerath, a Preussag és a Deutsche Erdöl AG (DEA), viszont az ügyeket a Wintershall intézte. MOGIM Arch. Csiky 19. d. 2. t.

irányítása mellett több cég (Pannonia Rt., Muravidéki Ásványolajipari Rt., ONÁRT, MOLÁRT) is kutatott.<sup>273</sup>

A háború alatti időszakban a legjelentősebb olajmezők Dél-Zalában a MAORT tulajdonát képezték. Ezek a budafapusztai, a lovászi, a lendvaújfalui és a pusztaszentlászlói olajmezők voltak. A közelükben a muraközi és muravidéki kis olajmezők: a bányavári és szelencei, valamint a petesházai volt. Ezek mellett Bükkszéken, Csonkáson, Derna-Tataroson folyt olajbányászat, valamint az erdélyi földgázmezőkön (Nyárádszereda, Erdőszentgyörgy, Vasasszentgotthárd) folyt kitermelés, emellett szerte az országban végeztek kutatásokat az olajipari vállalatok és a Magyar Kincstár.<sup>274</sup>

A német katonai körök a harci cselekmények előrehaladtával szerették volna fokozni a magyar olajmezők termelését, akár rablógazdálkodás árán is. Ez végül nem valósult meg, és ebben komoly szerepe volt Alfred Bentznek Hitler olajipari szakértőjének. Edmund Veessenmayer Magyarország 1944. március 19-i német megszállását követően azonnal megegyezett Bentz professzorral, és az OKW részéről Griebela sorhajókapitánnyal, hogy a zalai olajmezőkre menve javaslatot tesznek arra, hogyan lehet fokozni a magyar olajkitermelést.<sup>275</sup> Ez után nem sokkal, április 4-i jelentésében Bentz a következő megállapításokat fogalmazta meg: *„E vizsgálat eredményeként megállapítható, hogy a magyarországi olajtermelés csak kis mértékben fokozható. ... Az alkalmazott intézkedések a rablógazdálkodás elkerülése mellett a termelés lehető fokozását célozzák, lehetővé fogják tenni, hogy a magyar ásványolaj-termelés 1944-ben 800 000 t. helyett 900 000 t. lesz. Ez az eredmény csak a mezők legnagyobb igénybevételével lehetséges. Ha közben nem tárnak fel újabb mezőket, számolni kell a termelés csökkenésével.”*<sup>276</sup>

A kitermelés mellett a kőolajfeldolgozó-iparban is jelentős fejlődés ment végbe, pont a bányászati eredmények hatására, és ennek köszönhetően a finomítók kapacitása 1943-ban már elérte a 805 000 tonnát.<sup>277</sup> Ebben a mennyiségben még nem szerepelt a Magyar Olajművek Rt. (MOLAJ) szőnyi finomítójának<sup>278</sup> tervezett 200 000 tonnás

<sup>273</sup> MOGIM Arch. PS 15. d. 1/2. t.

<sup>274</sup> Adámy–Németh, 1968. 119. o., Németh, én. 3–8. o.

<sup>275</sup> Dombrády, 2003. 171. o.

<sup>276</sup> MOGIM Arch. Csiky 19. d. 2. t. 13. o.

<sup>277</sup> Adámy–Németh, 1968. 118. o.

<sup>278</sup> A gyár építési költsége 58 millió pengő volt, s a társaság igazgatótanácsa 1943. augusztus 30-án azzal a kéréssel fordult a HM-hez, miszerint járjon közbe a német cégeknél, hogy a megrendelt berendezések időben megérkezzenek, mert a finomító beindítása miatt fontos volna, ha időben megtörténnének a szállítások. Dombrády, 2003. 166–167. o.

kapacitása. A finomítók termelésének jelentős részét a Vacuum Oil Company Rt. almásfüzitői, a Shell Kőolaj Rt. csepeli, a Péti Nitrogénművek Rt.<sup>279</sup> pétfürdői, a Magyar Petróleumipar Rt. és a Fanto budapesti gyára adta. Mellettük a nyírbogdányi finomító számított még jelentős üzemnek. Ugyanakkor a magyar kőolaj-finomítók termelési kapacitása eltörpült a német (2 787 000 tonna/év)<sup>280</sup> és román (11 904 000 tonna/év)<sup>281</sup> finomítók 1939-es adatok szerinti éves kapacitása mellett, viszont szállítási szempontból kedvező helyen feküdt jó részük, ezért logisztikai okokból a háború során egyre fontosabbá váltak (az országban levő tároló telepekhez hasonlóan pl.: Csepel, Debrecen), amint erre egy amerikai jelentés is rámutatott 1944 májusában.<sup>282</sup>

A számokat tekintve a hazai olajmezők termelése a tengelyhatalmak olajtermelésének kb. 11%-át tette ki 1943-ban.<sup>283</sup> Ez az arány a szintetikus olaj előállításával foglalkozó német gyárak produktumát is figyelembe véve 6% volt.<sup>284</sup> Az olajtermelési adatok további érdekességeket mutatnak, ha megvizsgáljuk, hogy a szemben álló felek kőolajtermelése között mekkora különbségek voltak. 1941-ben a nyugati szövetségesek kőolajtermelése 249 millió tonna, a szovjeteké pedig 31 millió tonna volt, ezzel szemben Németország és szövetségesei 8,6 millió tonna kőolajat termeltek.<sup>285</sup> Tehát ezekhez az adatokhoz kell mérni a magyar olajipar jelentőségét, amely, bár elhanyagolhatónak tűnik, a háború utolsó éveiben mégis egyre fontosabb tényező lett.

<sup>279</sup> A gyárban nemcsak kőolaj-finomító működött, hanem többek között harci gázokat (pl.: mustárgáz), a lőporgyártáshoz szükséges tömény salétromsavat is előállítottak, egyéb katonai okokból fontos termékek mellett; így a mezőgazdaság számára fontos műtrágyagyártás a háború alatt picit háttérbe szorult. Katona, 2011. 44., 50–51. o.

<sup>280</sup> Az 1939/41 során megszállt lengyel területek 1939-es kapacitása 1 183 480 tonna/év volt. Schwartz, 1939. 2–3., 6. o.

<sup>281</sup> Schwartz, 1939. 6–7. o.

<sup>282</sup> Air Force Historical Research Agency (a továbbiakban: AFHRA) Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944.

<sup>283</sup> Karsai, 1985. 503–540. o.

<sup>284</sup> Karsai, 1985. 503–540. o.

<sup>285</sup> Kaiser, 2010. 9. o.

### III. A magyar légvédelem (1935–1944)

#### 1. Az Országos Légvédelmi Parancsnokság és feladatai

„Az egyes országok területén eddig évezredek háborúi folyamán tapasztalt viszonylagos biztonsághoz simulva települtek a városok, községek, kis és nagy üzemek, épült ki a közlekedés hálózata, alakult ki a mindennapi élet és termelő munka minden tényezője. Most a légi veszély megfelelő légoltalmat követel.”<sup>286</sup> Így fogalmazta meg Giczey György 1935-ben azt a változást, amelyet a légi hadviselés korának beköszönte hozott. A XX. század első felében a haditechnikai fejlődés miatt teljesen megváltozott a hadviselés és új dimenziók nyíltak meg a hadseregek előtt. Az első világháború óta egyre jelentősebb szerepet vívott ki magának a légi hadviselés, és a légitámadások miatt a harcoló államok hátszaga is könnyen hadszínterré válhatott, s vált is. Ez ellen csak a légvédelem és légoltalom tudta megóvni az érintett országot – legalábbis bizonyos mértékig! Amint azt Berkó István 1936-ban megfogalmazta „... a védelemnek két célt kell szem előtt tartania: a megelőzést és az elhárítást. A megelőzés feladatkörébe tartoznak mindazok a rendszabályok amelyek a légitámadás sikerét már eleve kilátástalanná vagy kockázatosná teszik, hatását megghiúsítják, vagy legalább csökkentik. ... Tökéletes megelőzés azonban a gyakorlatban nincs. Okvetlenül, és pedig igen hatásosan meg kell tehát szervezni az elhárítást is: azaz a minden előrelátásunk és óvatosságunk ellenére mégis bekövetkező légitámadások gyors és eredményes visszaverésére való készséget.”<sup>287</sup>

Magyarországon, a Gömbös-kormány idején fogadta el az Országgyűlés a légvédelmi törvényt, vagyis az 1935. évi XII. törvénycikket (a törvény végrehajtására a honvédelmi miniszter kiadta a 17.176 eln. 15-1936 sz. H. M. számú rendeletét,<sup>288</sup> és a légoltalmi utasítást is), amelynek alapján létrehozták az Országos Légvédelmi Parancsnokságot (OLP) a Honvédelmi Minisztérium alárendeltségében.<sup>289</sup> Az OLP feladata volt a légvédelem és a légoltalom, tehát az aktív és passzív légvédelem megszervezése. Az 1935 előtti időszakban Petróczy István ny. repülőezredes a saját elhatározásából foglalkozott a honi légvédelemmel és létrehozott egy légvédelmi

<sup>286</sup> Giczey, 1935. 49. o.

<sup>287</sup> Náray–Berkó, 1936. 92. o.

<sup>288</sup> RT II.k., 1936. 1097–1101. o.

<sup>289</sup> Hadtörténelmi Levéltár (a továbbiakban: HL) Tgy. 3.080. 1. o.

egyesületet is. Majd azt követően, hogy 1935-ben felállt az OLP, Petróczy elnökségével<sup>290</sup> megalakult a Légoltalmi Liga. Az egyesület célja az volt, hogy társadalmi úton folytassa a légoltalmi felvilágosítást és propagandát.<sup>291</sup>

Az OLP első parancsnoka 1935–1937-ig vitéz Ruskay Jenő ezredes volt, akit később vitéz dr. Fábry Dániel altábornagy váltott ezen a poszton. Az OLP központja Budán a Palota út 4. sz. alatt volt.

Az 1935. évi XII. tc. alapján minden 14 és 60 év közötti magyar állampolgárt légvédelmi szolgálatra köteleztek,<sup>292</sup> majd az 1939. évi II. törvénycikk elfogadása után minden minisztériumban felállítottak egy vezérkari (vk.) tiszt vezetése alatt álló ún. országmozgósítási osztályt, s változásokat vezettek be a légvédelem addigi működésében is.<sup>293</sup>

1.) A légvédelmi kiadásokat a területileg illetékes közületeknek kellett fedezniük, ezért a városok költségvetését egy, a Belügyminisztérium és a Pénzügyminisztérium tisztviselőiből összeállított bizottság felülvizsgálta, majd gondoskodtak arról, hogy legyen fedezete a légvédelmi kiadásoknak.<sup>294</sup> Ezt a megoldást egymás közt „besuszerelésnek” nevezték.

2.) Mindenhol (városok, községek) a helyi polgári vezető lett a légoltalmi vezető,<sup>295</sup> míg a végrehajtó szervezet feje a légoltalmi parancsnok, mely tisztségre a helyi rendőrkapitányt, vagy tűzoltóparancsnokot nevezték ki.

3.) A légóparancsnoknak kellett elkészítenie a légoltalmi készülségi és riadótervet,

<sup>290</sup> A későbbiekben Habsburg József főherceg lett a Légoltalmi Liga elnöke. HL Tgy. 3.080. 3. o.

<sup>291</sup> HL Tgy. 3.080. 3. o.

<sup>292</sup> A légvédelmi törvény ide vonatkozó jogszabályai így rendelkeztek a légvédelmi szolgálatról: „1. § Minden tizennegyedik életévét betöltött magyar állampolgárt hatvanadik életévének betöltéséig – nemre való tekintet nélkül – a légi támadás elleni védekezésben, alkalmasságának megfelelő személyes szolgálat teljesítésére és e végett a kiképzésben és gyakorlaton részvételre lehet kötelezni. 2. § A védekezés érdekében – ideértve a kiképzést és a gyakorlatot is – a szükség tartamára a mozgási szabadság rendszeti természetű intézkedésekkel korlátozható és a lakosság különleges rendelkezések megtartására kötelezhető. Ezeket a korlátozásokat és különleges rendelkezéseket a honvédelmi miniszter az illetékes miniszterekkel egyetértően rendeletben szabályozza, illetőleg állapítja meg.” 1935. évi XII. tc.

<sup>293</sup> A légvédelmi törvény elfogadása utáni időszakban az OLP tisztjei bejárták az egész országot, s vagy maguk, vagy a helyi tűzoltóparancsnok segítségével győzték meg az adott település vezetőjét (polgármesterét) a légvédelem szükségességéről. Sokszor az OLP kiküldött tisztjének a személyes fellépésre volt szükség a helyi vezetők meggyőzésénél. Így történt ez Sopronban is, ahol Kéri Kálmán vk. százados csak nagy nehézségek árán tudta elfogadtatni a város polgármesterével a légvédelem szükségességét. HL Tgy. 3.080. 2. o.

<sup>294</sup> Sok esetben kellett a szegényebb városoknak, illetve majdnem minden községnek állami segílyt adni a feladatok ellátására. Ezt a Bel- és Pénzügyminisztérium oldotta meg. HL Tgy. 3.080. 4. o.

<sup>295</sup> A légoltalmi vezető felelt azért, hogy a megfelelő helyi szabályokat, a személyi és anyagi döntéseket meghozzák a közület légószükséglete érdekében. Emellett el kellett készítenie a helyi légoltalmi tervet, amit a Honvédelmi-, Bel- és Pénzügyminisztérium ellenőrzött a felterjesztést követően, majd elrendelték a végrehajtást. HL Tgy. 3.080. 3. o.

ami a légószervezet mozgósítását és a végrehajtandó munka részletekbe menő szabályozását foglalta magában.

4.) A vezérkar főnökének javaslata alapján a Honvédelmi Minisztérium négy csoportba sorolta be a településeket:

- a.) Budapest, Csepel, Újpest, Szolnok, Hajmáskér, Pét, Győr, Ózd stb.,
- b.) a fővárossal összeépült városok, valamint Szeged, Pécs, Székesfehérvár stb.,
- c.) a 10 000 főnél népesebb ún. sűrű településű helységek,
- d.) a többi település, vagyis a falvak.<sup>296</sup>

Az első három osztályba sorolt települések légótervét a Honvédelmi Minisztérium (OLP) hagyta jóvá a Belügy- és Pénzügyminisztérium egyetértésével, míg a negyedik osztályba sorolt falvakét a területileg illetékes hadtest légvédelmi parancsnoka, az adott vármegye alispánjával egyetértésben nyugtázta.

5.) A városokon belül az épületeket is osztályozták, és három csoportba sorolták be őket:

- a.) a fegyveres testületek, a kormányzóság/kormányzat, a vasút, a posta, a hajózás, a repülőterek, az egyetemek, a hadiüzemek,
- b.) a színházak, mozik, sportlétesítmények, kórházak, kisebb gyárak, templomok,
- c.) a lakóházak épületei és épületegyüttese.

Az első csoportba sorolt épületek terveit a Honvédelmi Minisztérium, a második csoportba soroltakét a hadtest légvédelmi parancsnok, míg a lakóházakét a Légvédelmi Liga ellenőrizte.

6.) Kiépítették az országos és fővárosi légótalom szervezetét, amit négy részre bontottak.

- a.) körzet: városokban/járásokban hozták létre, s hivatásos tűzoltókkal, valamint mentőkkel rendelkező szervezet volt légó polgárokkal kiegészítve.
- b.) alkörzet (hatósági légó): egy vagy több kárelhárító osztag tartozott az alárendeltségébe. A szervezetében 2 tűzoltó raj, 2 kárelhárító és műszaki mentő raj, 1 különleges (gáz, villany, víz, csatorna) műszaki járőr, 1 egészségügyi részleg orvossal és mentőkocsival, valamint 2–3 felderítőjárőr volt.

---

<sup>296</sup> HL Tgy. 3.080. 4. o.



c.) háztömb: több lakóházból álló épületegyüttes.

d.) lakóházak: Előírás szerint 1 parancsnok, 2 parancsnokhelyettes, 3 riasztóközleges hírvivő, 2–6 tűzoltó és 1 egészségügyi járőr (3 fővel) volt. Természetesen a létszámot csökkenthették.<sup>297</sup>

A légoltalmi feladatok jobb ellátásának elősegítése érdekében az OLP közreműködésével a fővárosba 28 db 2500 liter/perc, a nagyobb városokba 2–2 db 1500 liter/perc, a kisebb városokba és a járásokba 500 db 800 liter/perc kapacitású fecskendőket juttattak el, valamint a magyar ipar tízezer számra készítette a kis fecskendőket a hazai községek számára.<sup>298</sup> E mellett a hazai gyáripár számos légoltalmi cikket gyártott az OLP és az Országos Légoltalmi Intézet iránymutatása alapján.

7.) Bevezették a légoltalmi szakszolgálatot, amelybe számos feladatkör került be.

- a.) Figyelő-, jelentő- és riasztórendszer (Lajkó-féle központáthidaló készülék),
- b.) kárfigyelő-szolgálat,
- c.) elsötétítő-, burkoló-, megtévesztő-szolgálat,
- d.) egészségügyi szolgálat,
- e.) gázvédelmi szolgálat,
- f.) tűzvédelmi szolgálat,
- g.) műszaki-mentő szolgálat,
- h.) tűzszerész- vagy más néven bombaközömbösítő-szolgálat,
- i.) romeltakarító- és általános helyreállító-szolgálat,
- j.) közműveket helyreállító szolgálat,
- k.) kiürítés,
- l.) kártalanítás,
- m.) állatvédelmi szolgálat,
- n.) óvóhelyek.<sup>299</sup>

Az OLP-nek a légoltalom megszervezése mellett fontos feladata volt a kiképzés lebonyolítása is. Erre csak csekély anyagi erőforrást tudtak előteremteni, ezért a szervezet számára a propaganda nagyon fontossá vált. Így nem véletlen, hogy az OLP minden lehetőséget megragadott e tevékenység érdekében. A légvédelmi

<sup>297</sup> HL Tgy. 3.080. 5–7. o.

<sup>298</sup> HL Tgy. 3.080. 7. o.

<sup>299</sup> HL Tgy. 3.080. 7. o.

parancsnokságnak két folyóirata volt: a Riadó és a Légoltalmi Közlemények, továbbá készítettek egy játékfilmet Hídvégi Valéria főszereplésével: Szólnak a szirénák címmel, valamint Laczházy és Borsányi alezredek tartottak a rádióban felvilágosító előadásokat minden második héten. E felvilágosító tevékenység mellett az OLP a tűzoltó-, és cserkészszövetséggel valamint a mentőkkel karöltve tanfolyamokat tartott, míg a Gyáriparosok Országos Szövetségének (GYOSZ) 150 000 pengős támogatásával a Benczúr utcában létrehozták az ország első légoltalmi iskoláját,<sup>300</sup> majd a Légoltalmi Liga elkezdte a légóoktatók kiképzését, amelynek eredményeként csak 1939-ben több ezer ember szerzett ilyen jellegű képesítést. Ez fontos volt, ugyanis a vallás és közoktatási miniszter rendeletben tette kötelezővé a légóoktatást az ország összes iskolájában.

## 2. A figyelő-, jelentő- és riasztórendszer

A figyelő-, jelentő- és riasztórendszer tulajdonképpen az ország légterének a megfigyelését végezte el. A honvédség figyelőőrsei látták el a jelzőszolgálattal járó feladatokat hazánk területén, míg a velünk szövetséges hadseregek a külföldi területeken tették ugyanezt. 1944 elejétől kezdve az OLP közvetlen összeköttetésben volt a német délkeleti (ausztriai), a balkáni (Weichs hds. csop.) és az olaszországi (orbetelloi) légvédelem központjaival, valamint a dél-olaszországi német radarral. Így a hírszerzőknek pontos információi voltak a német (osztrák), olasz és horvát területek ellen induló angolszász gépekről (harcrend, gépek száma és bombák). A szövetséges haderők már nagy távolságról jelezték az ellenséges repülőgépek közeledését, így a magyar légvédelem és légoltalom szervei már felkészülten fogadhatták a bombázókat.<sup>301</sup> Évekkel korábban, 1939-ben viszont még számos hiányossággal küzdött a figyelő- és jelentőrendszer. Ekkoriban 8 Kerületi Légvédelmi Központ (Kerléköz<sup>302</sup>) volt. Ezek a következő településeken voltak: Budapest, Komárom, Veszprém, Kaposvár, Kiskunfélegyháza, Szolnok, Miskolc és Nyíregyháza,<sup>303</sup> de csak a fővárosi, a komáromi, a szolnoki és a miskolci központ üzemelt, míg a többi csak a távbeszélő-hálózat beüzemelése után lehetett

<sup>300</sup> HL Tgy. 3.080. 7. o.

<sup>301</sup> HL Tgy. 3.080. 20–21. o., MSZ 1944/11 7. o.

<sup>302</sup> A Kerületi Légvédelmi Központok neve 1941-től: Légvédelmi Kerületi Központ, rövidítve Lékerléköz lett. Barczy–Sárhidai, 2010. 25. o.

<sup>303</sup> 1941-ben jött létre a munkácsi, majd a máramarosszigeti, szászrégeni és csikszeredai Lékerléköz. Barczy–Sárhidai, 2010. 25. o.

használatba venni.<sup>304</sup> A magyar légtér védelme szempontjából a legjobb megoldás az lett volna, ha az országot egy gondosan kiépített figyelőrendszer oltalmazta volna,<sup>305</sup> de erre nem volt anyagi forrás, ami miatt külön légoltalmi és légvédelmi hálózat se jött létre. Felmerült a lehetősége annak, hogy a MÁV hírközlési hálózatát használják, de végül Lajkó Lajos százados ún. központáthidaló készüléke<sup>306</sup> mellett döntöttek. A háború alatt a légvédelem a posta hírközlési hálózatát használta, de az OLP hosszas küzdelem után elérte, hogy a Lajkó-féle rendszer alapján építsék ki a figyelőszolgálat helyeit és központjait.<sup>307</sup> A légvédelmi figyelőőrsök<sup>308</sup> számára örkunyhókat építettek fedezéknek, és állandó vonallal kötötték össze a figyelőőrsöt a legközelebbi postai hírközponttal, majd a távolabbi légoltalmi hírközponttal.<sup>309</sup>

A légvédelmi figyelő-, jelző-<sup>310</sup> és riasztószolgálat riasztótermében futottak össze a figyelőőrsök távbeszélővonalai, ahol a beérkező adatokat egy fali üvegtérképen is megjelenítették. Ennek köszönhetően a katonai helyzet azonnal láthatóvá vált. A riasztóteremben a figyelőőrsök jelentéseit egy segédlet alapján az ügyeletes tiszt értékelte ki, s ő rendelte el a légiveszély, riasztás, riasztás vége, légiveszély elmúlt

<sup>304</sup> Barczy–Sárhidai, 2010. 24. o.

<sup>305</sup> Az elképzelések szerint a határokon, a fővárosonál valamint a peremarton (Berhida) és szolnoki légvédelmi körzeteknél kettős gyűrűt építettek volna ki, ezeket külön és közvetlen vonalakkal akarták összekötni az alközpontokkal, azokat pedig hasonló módon a városokkal. HL Tgy. 3.080. 8. o.

<sup>306</sup> A készülék lényege az volt, hogy amikor a figyelőőrs tárcsázott, akkor a távbeszélőközpontban elektromos feszültség segítségével egy kis szerkezet lépett működésbe, ami a központot 5–6 másodpercre kikapcsolta, s a vonalat egy másik vonalra kapcsolta, amely a légvédelmi központban lévő egyik készülékhez vezetett, áthidalva a központot. Vagyis direkt kapcsolat jött létre a figyelőőrs és a légvédelmi központ közt. HL Tgy. 3.080. 8. o.

<sup>307</sup> HL Tgy. 3.080. 10. o.

<sup>308</sup> Egy átlagos figyelőőrs az alábbi felszereléssel volt ellátva: 1 db 6x30-as láteső (36M) teljes tokkal, 1 db 30M tájoló tokkal és mérőlemezzel, 1 db 1:75 000-es térképszögmérő, 1 készletnyi Honi Légvédelmi Figyelőőrs Egységfelszerelés, amely 2 db villámhárító szénpárból (30M), 1 db távbeszélő-készülékből (36M), 1 db kocsilámpából (77M), 10 tekercs távbeszélőkábelből, 1 motolla viaszos huzalból, 1 motolla kötöző huzalból, 10 db kábeldobból (30M), 2 db gombolyító készülékből (30M), 1 db egytetemes fogóból, 1 db fafűrőből, 1 pár mászóvasból, 1 db biztonsági övből, 2 db emelővillavasból, 2 db függőlakatból, 1 tekercs szigetelőszalagból, 1 ív csiszolópapírból, 1 motolla spárgából, 6 db kocsigyertyából, 1 db távirat laptömbből, 1 db fekete írónból, 10 db kettős szárazzeleből, 3 db kábel hordkészülékből (16M), 2 db málhakosárból, 1 db kenyértarisznyából, 1 készlet dobozhallgatóból (30M), 1 készlet szerelt vonal telepszekrényből, és 1 db állomásórából állt. Vagyis a figyelőőrsöknél rendelkezésre állt távcső, hallást erősítő készülék és táblázat, s tervbe vették a rendszer automatizálását is. Magyar Nemzeti Levéltár Zala Megyei Levéltára (MNL ZML) V.1751. 1942/1057, HL Tgy. 3.080. 10. o., Barczy–Sárhidai, 2010. 24. o.

<sup>309</sup> Az OLP minden légvédelmi figyelőőrsöt ellátott egy távbeszélőkészülékkel, de az ellenséges gépek közeledését nem élőszóval, hanem a közlés gyorsítása érdekében egy 5 számból álló számkombináció tárcsázásával jelezték. A számkombináció első száma a figyelőőrs számát jelölte, a második szám a repülőköteléket, a harmadik a repülési magasságot, a negyedik szám a repülési irányt, az ötödik a bombázó típusát. Arra is mód volt, hogy a figyelőőrs élőszóban adjon tájékoztatást, ekkor egy meghatározott számot kellett tárcsázni, és a központból felhívták a figyelőőrsöt, mivel az ő készülékükről kimenő hívást nem lehetett kezdeményezni. HL Tgy. 3.080. 8. o.

<sup>310</sup> A légvédelmi jelzőszolgálatot mindig katonák, míg a riasztószolgálatot civilek irányították. Minden, a központba bemenő információ a jelzőszolgálathoz, minden kimenő információ a riasztószolgálathoz tartozott. HL Tgy. 3.080. 10–11. o.

jelzések kiadását. A riasztást úgy hajtották végre, hogy hazánk területét 50x60 km-es kockákra osztották fel, s ha az ellenséges repülőgépek megközelítették 50-60 km-re<sup>311</sup> a körzetet, akkor az adott terület egészére adták ki a megfelelő légvédelmi riasztást.

A figyelő- és jelzőszolgálat működésének a hiányosságaira derült fény az 1942. szeptember 4-i Budapest elleni szovjet légitámadás alkalmával. Ekkor a figyelőőrsök mulasztása miatt nem volt riasztás és a főváros teljes fényárban úszva lett az ellenséges gépek prédája. Emellett a fényszóró-tevékenység is gyenge volt. A szeptemberi szovjet bombázások rámutattak a hazai figyelőszolgálat gyengeségeire, amik a Légvédelmi Hadtestparancsnokság előtt korábban is ismertek voltak. Az okokat részben a 45 év feletti és 20 év alatti személyzet alkalmazásának korlátaiban látták. Végül is a részleges mozgósítási hitelből 2 millió pengőt a figyelőrendszerre fordítottak: 345 figyelőőrs kunyhójának építésére, 300 db magas figyelőállás elkészítésére, több központ (3 db) bombabiztos kivitelezésére, 18 kisbunker felhúzására, valamint látcsövek és iránytűk beszerzési költségeire.<sup>312</sup>

A szovjet bombázások következtében a Légvédelmi Hadtestparancsnokság javaslatot tett a rádióval történő riasztás újraszabályozására.<sup>313</sup> Az első légitámadások előtt az OLP egy szükség-riasztórendszert hozott létre a rádió segítségével, mivel nem valósult meg az önálló közvetlen vonalas riasztórendszer. Minden város, falu, gyár stb. légóközpontja kapott egy rádiót, amely vette a Budapest I. állomás adását éjjelnappal. Az adót kettős földalatti vezetékkel kötötték össze a Sziklaközponttal, az országos légóhírközpont székhelyével. A Sziklaközpont veszély esetén elvette a hangot a rádiótól és kiadták a riasztást<sup>314</sup> az alábbi módon: „*Országos légó központ riasztás: Légmentesség vigyázz! Zala, Veszprém, Győr vigyázz!*” veszély elmúltával pedig elhangzott, hogy „*Légmentesség pihenj! Győr, Veszprém, Zala pihenj!*”, majd a felhívások után az érintett városok, falvak és gyárak légószolgálatosa megszólaltatta a riasztószirénát/szirénákat.<sup>315</sup> A rádió felhasználásával létrehozott szükségmegoldás jól működött az egész háború alatt, sikerült mindig időben jelezni a közelgő angol-szász bombázókat a lakosságnak.

<sup>311</sup> Ezt a távolságot a repülőgépek – átlagos 300-400 km/h sebességgel számolva – 8-10 perc alatt tették meg. HL Tgy. 3.080. 11. o.

<sup>312</sup> Barczy-Sárhidai, 2010. 37–38. o.

<sup>313</sup> Barczy-Sárhidai, 2010. 38. o.

<sup>314</sup> Az OLP 18–25 riasztóövezetet hozott létre. Ezek elnevezése kezdetben egy fedőnév volt, de később ezt elvetették, és egy a körzetben lévő város, vagy valamely földrajzi név után nevezték el az egyes körzeteket. Pl.: Kanizsa, Zala stb. HL Tgy. 3.080. 12. o.

<sup>315</sup> HL Tgy. 3.080. 12. o.

### 3. A Sziklaközpont

Ez egy a Gellért-hegyben kialakított bombabiztos bunker volt a központi légvédelmi tüzérparancsnokság, az Országos Légvédelmi Központ (Orléköz), a budapesti kerületi légvédelmi központ, a Budapest Székesfővárosi Légvédelmi Központ, a Vadászperepülő-parancsnokság, a Posta telefonközpontja és a Nemzeti Bank központi telepe számára. A bunker nem volt teljesen titkos, de nem is volt cél az, hogy ismert legyen a megközelítése. Az építmény födémjét semmilyen bomba nem tudta átszakítani, mivel mélyen a hegy gyomrában volt. A 650 000 pengő költséggel elkészült sziklaközpont 4 szintes volt, 800 ember dolgozott benne, közülük adott esetben 400 fő ott is tudott aludni. A teljesen önálló villanyteleppel, vízszolgáltatással, szellőzéssel és fűtéssel rendelkező bunker a kontinensen egyedülálló létesítmény volt.<sup>316</sup>

### 4. A kárfigyelő-szolgálat

A kárfigyelő-szolgálatnak fontos szerepe volt. A fő feladatuk abban állt, hogy a helyi légóparancsnokot tájékoztassák a tényleges károkról, hogy a kárelhárításhoz pontos adatok álljanak rendelkezésre. Ennek érdekében a városok megfelelő kilátással rendelkező magassági pontjaira figyelőőrsöket telepítettek bemérő eszközökkel. A parancsnok a beérkezett jelentések alapján elkészítette a kárelhárító tervet.

A kárelhárító-szolgálatnak volt köszönhető, hogy a házak padlásait tökéletesen lomtalanították, és megtették a várható bombatámadás miatt esetlegesen keletkező tűz elleni védekezést, a gerendák tűzálló festékekkel való lefestésével, s az oltáshoz szükséges eszközök (lapát, homok, víz, pokrócok, poroltó) elhelyezésével. A szigorú hazai előírásoknak köszönhetően nem égtek le itthon a városok házai a légitámadások miatt – szemben a Németországban történetekkel.<sup>317</sup>

### 5. Az elsötétítő-, burkoló-, megtévesztő-szolgálat

Az elsötétítést az egyik legelemibb légoltalmi rendszabálynak tekinthetjük, hiszen a kivilágított városok, ipari területek adott esetben nagy távolságról láthatóak voltak, így elemi érdeke volt a légószervezetnek, hogy vaksötétbe boruljanak városaink és ipari központjaink a várható támadások idején.<sup>318</sup> E feladatot az OLP elsötétítő-

<sup>316</sup> Barczy-Sárhidai, 2010. 25. o., HL Tgy. 3.080. 17. o.

<sup>317</sup> HL Tgy. 3.080. 13. o.

<sup>318</sup> Giczey, 1935. 31–32. o.

szolgálata végezte el. A házaknál az ablakokat fekete papírral burkolták be, hogy semmi fény ne szűrődjön ki, míg a közvilágításnál az utcai lámpáknál „ernyőt” helyeztek el, hogy a fény ne menjen felfelé, valamint megoldották a központi kikapcsolást, az elsötétítés alatti tompa gázlámpafénnyel működő irányfények alkalmazását. A járdaszéleket és lámpaoszlopokat lemeszelték, világító házszámtáblákat és világító festékeket alkalmaztak annak érdekében, hogy az elsötétítés minél jobban megoldható legyen.<sup>319</sup>

Légvédelmi riadó esetén azon üzemeknél, ahol az egész gyár nem volt leállítható, ott a szabadba való fénysugárzást kellett megakadályozniuk, ugyanakkor a teljes elsötétítést csak központi kikapcsolással lehetett megoldani a riasztóközpontból vagy a légóparancsnok óvóhelyéről.<sup>320</sup>

Nagyon fontos szerepe volt a védekezésben a megtévesztő berendezéseknek és a burkolószolgáltatnak. Ez utóbbi végezte az esetlegesen bekövetkező bombázási célpontok elrejtését, leplezését, aminek az volt a célja, hogy bizonyos eszközök és módszerek alkalmazásával az ellenséges légi felderítést, illetve a célzott bombatámadásokat akadályozzák. Ennek érdekében építményeket, nagyobb területeket – különösen e térségek „érzékenyebb” részeit – városokat, ipartelepeket leplezzenek. E tevékenység, ahogy Giczey György rávilágított „... az elmúlt háborúban fejlődött művészetté. Mesterei a németek voltak. Tervszerű és célszerű végrehajtása körülményes és nehéz feladat. Leleményességet, a légi távlatból szemlélés, légi fényképezés minden részletének alapos ismeretét igényli.”<sup>321</sup> Majd megjegyzi, hogy e „... leplező feladatok megoldásához elsősorban ismernünk kell a földi építmények, épületcsoportok, tereptárgyak légi távlatból jellemző, jellegzetes tulajdonságait.”<sup>322</sup> Végül kifejti, hogy ezen, esetenként halmozódó tulajdonságok (a környezethez viszonyított helyzet, a szín, a körvonalak, a terjedelem, és az árnyék)<sup>323</sup> tüntethetőek el a leplezéssel. Ezen feladatra természetes (pl.: fásítás, gyepesítés) és mesterséges (pl.: ködösítés,<sup>324</sup> burkoló festés és háló/álca<sup>325</sup>) eszközök

<sup>319</sup> HL Tgy. 3.080. 14. o.

<sup>320</sup> Makay, 1938. 101. o.

<sup>321</sup> Giczey, 1935. 34. o.

<sup>322</sup> Giczey, 1935. 34. o.

<sup>323</sup> Giczey, 1935. 34. o.

<sup>324</sup> Ennek a lényege az volt, hogy a földről vagy a levegőből mesterséges ködfelhő létrehozásával bizonyos – bombázási szempontból érzékeny – területeket eltakarjanak. Elsősorban városok, ipartelepek és pályaudvarok egyes építményeinek az eltakarására volt jó megoldás, de folyamatosan kellett táplálni a ködfelhőt, hogy fel ne oszoljon, s ezért jelentős költséget okozott. Itthon a Haditechnikai Intézet a légvédelmi hadrend gyengeségei miatt azt javasolta a háború időszakában, hogy állítsanak fel egy köd-tanszázatot. Erre sor is került a piliscsabai 101. vegyiharc-zászlóalj

felhasználásával is lehet megoldást találni.<sup>326</sup>

Az ellenséges légi erő elől való elrejtésben fontos szerepük volt az álépítményeknek, így nem véletlen, hogy itthon is törekedtek erre. Pétfürdőn megtévesztő berendezést építettek a robbanószergyárnál, mert úgy tudták, hogy az ellenség tud az üzem létezéséről. Az álcázást ügyesen megoldották, és pár kilométerrel arrébb megtévesztő berendezéseket építettek. Ez olyan benyomást keltett a levegőből, hogy ott működik a gyár. A beruházást végül sikeresnek ítélték annak köszönhetően, hogy az üzem a háború alatt végig termelt.<sup>327</sup>

Az olajiparban is végeztek álcázási tevékenységet: a tartályokat több esetben is álcahalóval látták el, de álcázó festést is alkalmaztak. A MAORT nagykanizsai javítóműhelyét terepszínűre festették,<sup>328</sup> míg a bázakerettyei, lovászi, pusztaszentlászlói, és újudvari gazolintelepeket és tankállomásokat terepszínű rejtőhálóval álcázták, az épületeket pedig terepszínűre festették. E mellett Bázakerettyén a MAORT gazolintelepét próbálták meg elrejteni az ellenség bombázói elől. A cég alkalmazottai még az 1944 nyári bombázások előtt felépítettek egy álgazolintelepét fából az igazi közelében egy dombon.<sup>329</sup> E rejtési és álcázási tevékenység mellett az olajmezőkön a kutaknál a karácsonyfát (kútfejszerelvény) is álcázták. A MAORT bázakerettyei üzemvezetője, Benedek Ferenc így írta le ennek a technikáját 1939-ben: *„A karácsonyfa a fűrólyuk köré épített, 2,5-szer 2,5 m területű betonpincében foglal helyet. A pince mélységét a gazdaságosságán belül az a körülmény szabta meg, hogy furás alatt figyelembe véve a toronyalváz magasságát, a kifuvást meggátoló berendezések az asztal alatt elférjenek. ... A kutaknak légoltalmi szempontból való befödése sok gondot okozott, s hosszas megfontolás után az 1 sz.*

---

keretén belül, de az egység az 1943-as hadrendben nem szerepelt. E századnak, a javaslat szerint, a hazai ipartelepek elrejtése lett volna a feladata. Úgy kalkuláltak, hogy egy század egy 10-12 km átmérőjű területet tud óránként 15 ezer liter kénsav segítségével ködösíteni, s ez a hazai gyártás havi termelésének 5%-át teszi csak ki. Giczey, 1935. 33. o., Szent-Gály, 1938. 118. o., Barczy-Sárhidai, 2010. 40. o.

<sup>325</sup> A burkolóhálók vagy más néven álcák alkalmazásának az volt a célja, hogy hamis felületeket imitáljanak bizonyos védendő objektumok eltakarására. Szent-Gály, 1938. 118. o., Barczy-Sárhidai, 2010. 40. o.

<sup>326</sup> Makay, 1938. 107. o., Szent-Gály, 1938. 108. o.

<sup>327</sup> A Péti Nitrogénművekkel kapcsolatos érdekesség, hogy 1944 nyarán az első, június 14-i bombázást követően úgy akarták megoldani a gyár rejtését, hogy az a levegőből romosnak, leromboltnak tűnjön. Ehhez kérte a M. kir. Honvéd Haditechnikai Intézet Rejtéskísérleti állomásának a segítségét a gyár. MNL OL-Z1543-18d-76t.

<sup>328</sup> Berkes József és Hegyi István a MAORT Tervezési és Építési Osztályának munkatársai egy tanulmányukban a légoltalmi előírásra terepszínűre festett épületeikkel kapcsolatban, évtizedekkel a háború után kifejtették, hogy azokat könnyebben fel lehetett ismerni, mint álcázó festés nélkül. Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum Adattára (továbbiakban: MOGIM Ad.) 254-77 8. o.

<sup>329</sup> HL Tgy. 4.040. 111. o., Kozma, 1999. 53. o.

rajzon [5. ábra – Cs.V.] feltüntetett megoldás mutatkozott legkedvezőbbnek. A pince alapszelvényének megfelelő téglafalat emeltünk, erre 3-4 gerendát fektettünk s a pince teljes területét 2"-os pallóval befedtük. Erre mintegy 1 m vastagon földet hantoltunk. A téglafal magassága a karácsonyfa magassága szerint változott, hogy elegendő manipulációs tér álljon rendelkezésünkre. A karácsonyfa fölé közvetlenül egy 10"-os csőből készült részben szellőzőnyílást, részben a fenéknyomásmérő szerkezet felszerelésére szükséges munkanyílást készítettünk. Ezt a megoldást használjuk ma is kutjaink befödésére. További kutjainkat a T. Bányakapitányság engedélyezése esetén a 2-es sz. vázlaton [6. ábra – Cs.V.] feltüntetett módon szeretnők szilánkbiztossá készíteni. A pincét lesülyesztjük a karácsonyfa szerkezetmagasságának megfelelő mélységig. Hogy pedig a pince mélységét is a lehetőség szerint csökkentsük, a karácsonyfákat a 2-es sz. rajzon [6. ábra – Cs.V.] feltüntetett módon akarjuk kivitelezni. A közdarabok által csökkenne a karácsonyfa szerkezeti magassága. Így a pince mintegy 2 m mély lenne. Az olajvezetéket már a pincénél lesülyesztenők a külszín alá mintegy 80 cm-re, s akár a pincefeljárón át vezetnők el a tankállomáshoz. A pince felső nyílását 2"-os pallóval fedjük be s a pince köré mintegy 40-50 cm magas földhányást létesítenénk, ami oldalról jövő repeszdarabok ellen kellő védelmet nyújtana. Fenéknyomás mérése esetén karácsonyfa feletti néhány palló eltávolításával a munka zavartalanul végezhető volna. Álcázás esetére gyep téglával borítható volna.”<sup>330</sup>

Jelentősebb gondot okozott a kőolaj-finomítók álcázása. A tartályokat el lehetett látni álcahalóval, terepszínűre lehetett festeni a berendezéseket, de magukat az üzemeket igazából nem nagyon lehetett elrejteni, bár Németországban történtek erre próbálkozások földalatti finomító létrehozásával.<sup>331</sup> Itthon az OLP rendelkezett egy tervvel finomító álcázásra vonatkozóan, egy nagyobb beruházás részeként. Az elképzelések szerint a Ferenc József hídtól délre a Csepel-szigetig fekvő térséget (pl.: vasúti összekötő híd, Ferencvárosi pályaudvar, Fanto kőolaj-finomító) álcázták volna,<sup>332</sup> és e területet Csepellel együtt délebbre szerették volna „eltolni”, de anyagi

<sup>330</sup> MOGIM Arch. PS 47. d. 1. t.

<sup>331</sup> Erre vonatkozóan a brit vezérkari főnökök bizottságának a tengelyhatalmak olajügyeivel foglalkozó technikai albizottsága (Chiefs of Staff Committee Technical Sub-Committee on Axis Oil) által 1946-ban a német olajipar 1933–1945 közötti helyzetéről kiadott dokumentumban közölnek egy ábrát a Porta Westfalicában tervezett földalatti finomítóról az ún. Geilenberg üzemről. Oil as a factor..., 1946. 72–73. oldal közti ábra (figure 6).

<sup>332</sup> Az első világháborúban a franciák a Szajna egy olyan szakaszán, mely hasonló volt, mint Párizsban, felépítették a fővárosuk másolatát. Giczey, 1935. 36–37. o.



források és idő hiányában nem valósult meg a terv.<sup>333</sup>

### 6. Az óvóhelyek

Berkó István 1936-ban az óvóhelyek szükségességét azzal magyarázta, hogy bár a „... légitámadások hatását az elhárító légvédelem eszközeivel és a légoltalom passzív rendszabályaival nagy mértékben csökkenthetjük, de teljesen ki nem küszöbölhetjük. Mindenkor lesz rá mód, hogy egy-két ellenséges repülő mégis csak a város fölé jusson és ledobja bombáit.”<sup>334</sup> Erre az esetre tartotta fontosnak, hogy a katonák fedezékéhez hasonlóan, a polgári lakosság (valamint a gyárakban stb. dolgozók is) fedezékre találjanak az óvóhelyeken. Abban az időszakban Berkó úgy vélte, hogy elsődlegesen romboló-, gyújtó- és gázbombák bevetésétől kell majd tartani, ezért ezek ellen kellett védelmet nyújtania az óvóhelyeknek, amelyekre vonatkozóan Magyarországon az volt akkoriban az uralkodó felfogás, hogy mindenkinek legyen óvóhelye, még ha az nem is véd egy telitalálat ellen, akkor is. Ez volt az oka annak, hogy a német gyakorlattal szemben hazánkban bunkert nem építettek.<sup>335</sup>

Az óvóhelyekkel kapcsolatosan az OLP volt az a szervezet, amelyik megállapította, hol kell óvóhelyet építeni. Bár valóban úgy vélték, hogy mindenkinek kell óvóhelyet juttatni, de ezt Berkó nehezen megvalósíthatónak ítélte, s úgy vélte, hogy „... óvóhelyet elsősorban ott kell építeni, ahol a légitámadások a legvalószínűbbek és ahol a légitámadások hatása a legnagyobb lehet. Országosan fontos helyek közelében a legvalószínűbbek a légitámadások. (Nagy pályaudvarok, közüzemek, minisztériumok, hadianyaggyárak stb.) A légitámadások hatása pedig ott a legnagyobb, ahol a legsűrűbb a lakosság és ahol a legtöbb a túlszűfolt bérház, középület, áruház, közlekedési vonal stb.”<sup>336</sup> Ezen óvóhelyekkel kapcsolatban a kutatásokat és egyéb felmerülő feladatokat dr. Krompecher László óvóhely-kormánybiztos vezetésével az Országos Légoltalmi Intézet keretén belül végezték el a hazai szakemberek, akik külföldi példákat alapul véve dolgozták ki azt, hogy milyen óvóhelyeket lenne célszerű itthon építeni. Ez különösen fontos volt, ugyanis ezeknek az építményeknek a felépítésénél figyelembe kellett venni azt, hogy jelentős, elsősorban dinamikus erőhatásnak vannak kitéve a bombázások alatt. Fontos volt a nehézsúlyú bombák és lövedékek telitalálatával szemben való

<sup>333</sup> HL Tgy. 3.080. 15. o.

<sup>334</sup> Náray–Berkó, 1936. 161. o.

<sup>335</sup> HL Tgy. 3.080. 15. o.

<sup>336</sup> Náray–Berkó, 1936. 162. o.

méretezés, különösen azért, mert telitalálat esetén hirtelen következtek be az erőhatások, amit a tervezésnél már megpróbáltak kivédeni.<sup>337</sup>

Több rendelet is foglalkozott óvóhelyekkel.<sup>338</sup> Ezek közül a honvédelmi miniszter 88.008/1939. H.M. sz. rendelete foglalkozott a lakóházakban létesítendő légoltalmi óvóhelyekről és azok felszereléséről. Arról, hogy új és régi épületekben miként célszerű ilyen létesítményeket elhelyezni, valamint arról, hogy milyen módon kell ezeket az építményeket kivitelezni, és felszerelni. A későbbiekben is volt olyan rendelet, amely az óvóhelyekkel és azok építésével foglalkozott, de az alapján, hogy milyen bomba ellen nyújtottak védelmet az alábbi kategóriák alakultak ki:

B.B.G.S. (fokozott bomba-, gáz és szilánkbiztos) típusú óvóhely: ez az építmény 500-1000 kilogrammos bombasúlyig védte a benn levőket minden bomba, szilánk, gáz- és repeszhatás ellen.

B.G.S. (bomba-, gáz- és szilánkbiztos) típusú óvóhely: az ilyen hely egy 250 kg-os rombolóbomba telitalálata ellen nyújtott védelmet a bent tartózkodóknak, ezért ezt ún. bombabiztos óvóhelynek is nevezték akkoriban.<sup>339</sup>

T.G.S. (törmelék-, gáz- és szilánkbiztos) típusú óvóhely: az ilyen típusú védelmi létesítmények közé sorolták be a pincéket,<sup>340</sup> az árkokat.<sup>341</sup> Az ilyen óvóhelyek elsősorban a törmelékek, a gáz és a szilánk ellen védték a benne tartózkodókat, de telitalálat ellen nem.

A polgári lakosságnak, az ipartelepeknek és a közületeknek épített óvóhelyek mellett Budapesten létezett egy különleges óvóhely is, a Sziklakórház,<sup>342</sup> vagyis a Székesfővárosi Sebészeti Szükségkórház, amely a várhegyben volt, és bejárata a Lovas útról nyílt. Ide szállították a bombázások során megsérült embereket, majd az ellátásukat követően a főváros valamelyik kórházába kerültek át, hogy az újabb és

<sup>337</sup> Haviár, 1938. 278. o.

<sup>338</sup> Egy átlagos ipari üzemen épített óvóhely szakfelszerelése az alábbiakból állt: 2 db légoltalmi kis mentőláda, 2 db nagy légoltalmi mentőláda, 4 db lábbeli törölő klórmészláda, 4 db homokosláda, 4 db hosszúszerű vasfogó; 4 db 120 literes tartály, gázzal mérgezett ruhák befogadására; 4 db mosdókészlet, 4 db katasztrófabontó szerszámkészlet, 10 db szükség ürszék (WC), 10 kg "Autol" fertőtlenítőszer, 2 db 50 literes ivóvíztartály, 2 db 100 literes ivóvíztartály, 4 db akkumulátoros telep, valamint szükség szerint bútorok. MOGIM Arch. Gyulay 36. d. 2. t.

<sup>339</sup> HL Tgy. 3.080. 15. o.

<sup>340</sup> A fővárosban ilyen T.G.S. besorolású óvóhelyek létesültek elsősorban a lakóházak alá. A lakó és bérházak tetejét megerősítették, s betonfödémeket készítettek, hogy a bomba már ott robbanjon, így az óvóhely nem kapott telitalálatot, de ki kellett bírnia a ház összedőlését. Ezen óvóhelyeknek komoly szerepe volt abban, hogy Budapest polgárai túlélhették a bombázásokat és az ostromot. HL Tgy. 3.080. 15–16. o.

<sup>341</sup> Az árkokra vonatkozólag a 88.008/1939. H.M. sz. rendelet szabályozta azok építését stb. RT II. k., 1940. 2487–2489. o.

<sup>342</sup> Kőbányára és a Hűvösvölgybe (Szent János Kórház) is terveztek hasonló bunker-kórházat, de ezek nem készültek el. HL Tgy. 3.080. 17. o.

újabb légitámadások sérültjeit fogadni tudják.

A lakosság, a hadsereg és a közületek számára épült óvóhelyek mellett a gyárakban is létrehoztak óvóhelyeket. A cégeknek – esetünkben az olajipari vállalatoknak – már a háború előtt és közben is jelentős többletköltséget okoztak a légvédelmi beruházások, amelyek az ország összes olajvállalatát érintették.<sup>343</sup> E társaságok közül a Shell Kőolaj Rt. és a Steaua Magyar Kőolaj Rt. 1938–1944 között 814 914,46 pengőt fordított e beruházásokra, de a MAORT is jelentős összegeket<sup>344</sup> investált e célra.<sup>345</sup> Utóbbi cég mindegyik üzemében és irodaházainál biztonságos óvóhelyeket épített, továbbá megoldották a katonai alakulatok elhelyezését, hogy azok biztosítani tudják a társaság telephelyeinek a légvédelmét. A cégnek Bázakerettyén, Lovásziban, Nagykanizsán, Pusztaszentlászlón és Újudvaron voltak jelentősebb óvóhelyei a termelésben dolgozók védelme érdekében.<sup>346</sup>

### 7. A bombaközömbösítő- (tűzszerész-) szolgálat

Már a kínai-japán háború alatt elterjedt tevékenység volt a befulladt bombák eltávolítása, de a második világháború során még fontosabb feladattá vált a fel nem robbant robbanóeszközök semlegesítése. A Magyarország elleni légitámadások során

<sup>343</sup> Krompecher László már 1937-ben egy tanulmányában foglalkozott röviden az óvóhelyek békében való hasznosításával. „Az új szempont az, vajjon az óvóhelyet tudjuk-e békében egyéb polgári vagy ipari célra felhasználni, vagy pedig hasznavehetetlen kolonc, üres helyiség, nem jövedelmező befektetés marad-e, amelynek hasznát csak egy bizonytalan idejű háború esetében élvezhetjük. Mindenkor olyan megoldásra kell törekedniünk, hogy a lakóház vagy az ipartelep minden óvóhelye békében raktárnak, munkásöltözőnek, fürdőnek, műhelynek, segélyhelynek teljesen kihasználható legyen. Ebben az esetben ugyanis légoltalmi kiadásnak csak azokat a többletszerkezeteket kell tekinteni, amelyek a légoltalmi beruházásokat mind a polgári lakosság, mind pedig az ipar részére sokkal könnyebben elviselhetővé teszik.” Krompecher, 1937. 645. o.

<sup>344</sup> A MAORT nagykanizsai műhelyének 1944-es tűzoltó- és légókölségeire 377 605 pengőt irányoztak elő. Itt kell megjegyezni, hogy egy 90 fő befogadására alkalmas 100 m<sup>2</sup>-es parancsnoki óvóhely építési költsége 25 000 pengő, egy 160 m<sup>2</sup>-es 160 fős óvóhelyé 45 000 pengő, egy 40 m<sup>2</sup>-es 50 személyes óvóhelyé 10 000 pengő, míg egy 30 személyes 85 m<sup>2</sup>-es segélyhellyel ellátott óvóhelyé 20 000 pengő volt. MOGIM Arch. Gyulay 36. d. 2. t.

<sup>345</sup> „A légvédelmi berendezés létesítése és fenntartása kérdésében a jelen § alapján hozott elsőfokú határozat ellen beadott fellebbezés tárgyában a honvédelmi miniszter határoz. A honvédelmi miniszter a kötelezettnek legkésőbb a fellebbezésben előadott kérelmére határoz abban a tekintetben is, hogy ha a légvédelmi berendezés létesítésének vagy fenntartásának költsége a kötelezettnek teherbíróképességét meghaladja, vagy az a megóvandó építmény vagy egyéb vagyontárgy értékével arányban nem áll, a költséget az államkincstár mennyiben viseli; a honvédelmi miniszternek az ilyen kérelem tárgyában hozott határozata ellen halasztó hatállyal nem bíró panasznak van helye a közigazgatási bírósághoz. A közigazgatási bíróság a panaszt olyan tanácsban tárgyalja, amelynek elnöke a közigazgatási bíróság elnöke vagy másodelnöke, tagjai: a közigazgatási bíróság három ítélőbírája és három szavazásra jogosult ülnök. Az ülnökök közül egyet-egyet a honvédelmi, a pénzügy- és a belügyminiszter jelöl ki. A közigazgatási bíróság a jelen bekezdés alapján eléje kerülő ügyekben soronkívül, legkésőbb azonban harminc nap alatt határozni köteles.” 1939: II. tc. 137§ 9. bek.

<sup>346</sup> MOGIM Arch. PS 47. d. 1. t.

a szövetségesek többféle bombát alkalmaztak, amelyek a következők voltak:

- 1.) elektrotermith rúdbomba (1-5, vagy 24 kg-os),
- 2.) foszforgumi keverékkel töltött, általában 25 kg súlyú bomba, amelynek a részei kicsapódtak, és égve rátapadtak emberre, állatra, házakra, és nem lehetett onnan eltávolítani,
- 3.) robbanóbombák 25-250 kg súlyig,
- 4.) középkeletetű bombák, amelyeket óvóhelyek felrobbantására terveztek, mert nem a becsapódáskor, hanem akkor robbantak fel, amikor elérték az óvóhelyet,
- 5.) hosszú késleltetésű bombák vagy más néven óraműves bombák, mely szerkezetek maximális késleltetési ideje 8 nap volt,
- 6.) légiaknák vagy más néven pillanatgyújtós bombák 1-4 tonnás súlyig.<sup>347</sup>

Az 1944 tavaszán kezdődött angolszász légitámadások miatt hazánknak is fontossá vált a fel nem robbant bombák közömbösítése, különösen azért, mert érdekes dolgok történtek ezekkel a szerkezetekkel. Erre Almay ezredesnek az I. légoltalmi csoportba sorolt üzemek illetékeseinek írt (Iparügyi Minisztérium XVII/a. osztály) 1944. május 17-i levele is rávilágít. *„Utóbbi időben mind gyakrabban előfordul, hogy légitámadás alkalmával az ellenséges repülők által ledobott és fel nem robbant /:nem működött:/ bombák és azok alkatrészeit a lakosság – emléktárgy, stb. címen – széthordja, annak ellenére, hogy a Budapesti Közlöny 1943. évi 285. számában kihirdetett 169.000/el.n.35.-1943. sz. H.M. rendelet 7§-a ezt az eljárást megtiltja. Ezen rendelkezés be nem tartása már több esetben súlyos balesetet okozott. Utasítom, hogy erre a körülményre nyomatékosan hívja fel beosztottjai figyelmét és a*

<sup>347</sup> Ezek mellett az újságok még hírt adtak arról, hogy az ellenséges nehézbombázókról robbanó játékszereket, pl.: játék baba, toll, játék ló stb. dobtak le hazánk területén a szövetségesek. Ezzel kapcsolatban adott ki a honvédelmi miniszter egy körrendeletet. Ebben az alábbiakat írták: *„Hazánk területén f. é. április 3-a óta végrehajtott angolszász légitámadások után tömegesen érkeztek be tárcám 36. osztályához /:OLI-hoz:/ a minden tárgyilagosságot nélkülöző, szakszerűtlen s sokszor meggondolatlan, képzeletszülte – az illetékes hatóságok /: légo. parancsnok, csendőrőrs parancsnok stb. /: részéről felületesen, sok esetben egyáltalán nem ellenőrzött – jelentések szerint itt vagy ott találtak – angolszász repülők által levetett – robbanóbabát, ceruzát, töltőtollat, ajakpirosítót, zseblámpa-elemet, öngyújtót, cukrosdobozt, melltűt, tintásüveget stb. stb., és ezek állítólag némely esetben sérülést is okoztak. Ezekkel kapcsolatban mind a fővárosi, mind a vidéki napilapokban több – minden alapot nélkülöző – közlemény is megjelent. 3./ A lelkiismeretes, legkisebb részletekre kiterjedő vizsgálatok alapján minden egyes esetben megállapítást nyert, hogy a bejelentett /: talált /: tárgyak teljesen ártalmatlan, használati eszközök, melyeket vagy elvesztettek, vagy pedig mint használhatatlant eldobtak, illetőleg azokat némely esetben a bomba – robbanás okozta légnyomás a lakásból stb. hajtotta ki a szabadba. Beigazolást nyert az is, hogy sem az angolszászok, sem pedig az oroszok – ezideig – Európában sehol sem vetettek repülőgépről robbanó használati stb. eszközöket. Oroszországban, Déloroszországban és Romániában előfordult ugyan, hogy ilyeneket valóban találtak, azonban minden kétséget kizáróan megállapítást nyert, hogy ezeket ügynökök /: szabotőrök /: helyezték el.”* MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t., HL Tgy. 3.080. 18. o.

*rendelet betartását mindenkor fokozottan ellenőrizze. ... A légítámadás színhelyéről a fel nem robbant bombákat, illetőleg a működött bombák alkatrészeit – a helyszínrre kiszállt honvéd tüzserész utasítása szerint – a hatósági légó. pk. által kijelölt hatósági tárolási helyre kell elszállítani.*<sup>348</sup>

A fel nem robbant bombák hatástalanításának kérdésével Piliscsabán egy tanulmánycsoport foglalkozott. A munka komoly kockázatokat rejtett magában, így nem volt véletlen, hogy a németek „mennybemeneteli csoportnak” hívták tüzserézsosztagaikat. Itthon e feladatra hosszú börtönbüntetésre ítélt rabokat alkalmaztak önkéntes alapon. Közülük is elsősorban a kasszafúrókat, akik meglepően komoly szakértelemmel láttak hozzá e feladathoz. A késleltetővel ellátott bombák hatástalanítása rendkívül veszélyes volt, ugyanis még rezgés hatására is felrobbanhattak, ezért a robbanószer környékét egy kar segítségével, betonnal öntötték ki, s lángvágóval felnyitották a bombát, amelyből eltávolították a robbanótöltetet, így hatástalanították a szerkezetet.<sup>349</sup> A rabok büntetéséből egy bomba hatástalanításáért 4-6 hetet engedtek el. A magyar bombaközömbösítő-csoport vesztesége minimális volt, s volt olyan, hogy egy szakasz 24 óra alatt 70 darab bombát hatástalanított. Így nem véletlen, hogy a világháború végén ezt a csoportot a szovjetek magukkal hurcolták a Szovjetunióba.<sup>350</sup>

#### *8. Az ipari légoltalom*

Rátz Jenő honvédelmi miniszter 1938. szeptember 26-án adta ki az ipari légoltalom megszervezéséről szóló 62.300. H.M. eln. lgv. számú rendeletét, amelynek köszönhetően a hazai gyárak, hadiüzemek stb. légoltalmának országos szintű megszervezése megvalósult.<sup>351</sup>

A rendelet 2§ 1. bekezdése alapján azokat az ipartelepeket, amelyek honvédelmi, gazdasági vagy egyéb közérdekből jelentősnek, fontosnak számítottak, az első légoltalmi csoportba sorolták be.<sup>352</sup> A rendelet 3§ 1. bekezdése rögzítette, hogy: „Az első légoltalmi csoportba sorolt ipartelep légoltalmát a vonatkozó rendelkezések szerint önállóan készíti elő, szervezi meg és hajtja végre.”<sup>353</sup> A rendelet 3§-nak 2. bekezdése tartalmazta tömören a feladatokat is: „Az első légoltalmi csoportba sorolt

<sup>348</sup> MNL OL-Z527-5d-33t.

<sup>349</sup> HL Tgy. 3.080. 18. o.

<sup>350</sup> HL Tgy. 3.080. 19. o.

<sup>351</sup> RT IV.k., 1938. 3256–3267. o.

<sup>352</sup> RT IV.k., 1938. 3256. o.

<sup>353</sup> RT IV.k., 1938. 3256. o.

*ipartelepen belül: a) elő kell készíteni az ipartelepen alkalmazottaknak az ott lakóknak és a légvédelmi készség alatt előreláthatólag huzamosabb ideig ott tartózkodóknak az életvédelemre, valamint a fontosabb berendezések és vagyontárgyak megóvására szolgáló óvóhelyeket; a gázvédelmi, az egészségügyi, a tűzvédelmi, az elsötétítési, és a riasztási rendszabályokat, berendezéseket és felszereléseket, valamint a szükséges helyreállító- és mentőszolgálat végrehajtásának, továbbá a közszempontról, illetőleg az üzemtechnikai, vagy egyéb okokból fontos üzemmenet légitámadás alatti folytatásának lehetőségeit; b) végre kell hajtani a hatósági légvédelmi riadó jelére, vagy fenyegető légitámadásra az ipartelep helyi riasztását és c) az elsötétítést; d) fenn kell tartani a rendet és a fegyelmet; e) a légitámadások által okozott tüzeket a saját eszközökkel el kell fojtani, illetőleg azok tovaterjedését a hatósági segélyosztagok megérkezéséig meg kell akadályozni. Az élet- és vagyonbiztonság együttes megóvásában, valamint a keletkezett veszedelmek együttes kiküszöbölésében hathatósan részt kell venni.*<sup>354</sup>

A rendelet értelmében a magyar olajipar vállalatai az első csoportba nyertek besorolást, s erről az érintett cégeket az Iparügyi Minisztérium levélben<sup>355</sup> tájékoztatta is. Az 1944-es esztendőben az angolszász légitámadások kezdetét követően – figyelembe véve az addig megszerzett tapasztalatokat – az első légoltalmi csoportba sorolt ipartelepek közül a honvédelmi okokból legfontosabbakat és ebből fakadóan legnagyobb veszélyben lévőket, az ipari légoltalmi kölcsönös segélynyújtási körzetek megtartásával, felügyelői körzetbe osztották be.<sup>356</sup> Az újonnan létrehozott ipari légoltalmi felügyelői körzetek élén egy légoltalmi felügyelő és felügyelő-helyettes állt, akiket a jelentősebb ipartelepek légoltalmi parancsnokai közül jelöltek ki az iparügyi minisztérium részéről. E felügyelők célja a légoltalom hatékonyságának a növelése volt, s feladatukat az iparügyi minisztérium XVII/a. osztály vezetőjének irányításával végezték.<sup>357</sup>

Az újonnan felállított 25 ipari légoltalmi körzeti felügyelőség az alábbi területi beosztásban jött létre:

Budapest: Buda É, Buda D, Pest ÉÉ, Pest ÉD, Pest K, Pest D, Budapest Székesfőváros Állami üzemek, Csepel.

<sup>354</sup> RT IV.k., 1938. 3256–3257. o.

<sup>355</sup> Pl. A Magyar Amerikai Olajipari Rt. vezetését 1938. szeptember 25-én értesítette arról az iparügyi miniszter, hogy az 1935. évi XII. tc. 3 és 9 §-ai alapján a lispesztadorjáni [bázakerettyei] olajtermelő üzemeket az első légoltalmi csoportba sorolták be. MOGIM Arch. PS 47. d. 1. t.

<sup>356</sup> MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t.

<sup>357</sup> MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t.

Vidék: Szöny–Nyergesújfalu, Ajka, Salgótarján–Dorog, Veszprémi ipari háromszög, Magyaróvár, Pécs, Székesfehérvár, Bánhida–Tatabánya, Szeged, Szolnok, Győr, Ózd, Diósgyőr, Salgótarján, Mátravidék, Kolozsvár, Nagybánya.

Ez az új felügyelői rendszer az olajipart is érintette, így nem véletlen, hogy több, az ágazatban érdekelt társaság légoltalmi parancsnoka is felügyelői, vagy felügyelő-helyettesi megbízást kapott az Iparügyi Minisztériumtól. A Magyar Olajművek Rt. műszaki igazgatója és légóparancsnoka Péter István volt, a Szöny–Nyergesújfalu ipari felügyelői körzet vezetője, míg helyettese a Vacuum Oil Company Rt. vezető főmérnöke és légóparancsnoka, Krémer Pilch Károly lett. Az ő ellenőrzésük alá 7 ipartelep került. A Shell Kőolaj Rt. légóparancsnoka Damokos László üzemvezető főmérnök a csepeli körzetben Tóth Lászlónak (főmérnök, légó pk., Weiss Manfréd Acél- és Fémművek Rt.) helyettese lett, és összesen 10 ipartelep került a felügyeletük alá.<sup>358</sup>

A fontosabb ipartelepeknek – köztük az olajipari vállalatoknak az 1939. évi II. tc. honvédelmi törvényben az „*Építmények és egyéb vagyontárgyak védelméről*” szóló 137§ 1–10 bekezdése alapján saját légvédelmi tervet kellett készíteniük<sup>359</sup>, és fel kellett állítaniuk légvédelmi szervezetüket.<sup>360</sup> Az alábbiakban, nem részletezve a többi hazai olajipari társaság légoltalmi szervezetét, a Magyar Amerikai Olajipari Rt. légoltalmi szervezetét mutatom be. E szervezet érdekessége, hogy a Dunántúlon több településen üzemekkel rendelkező társaság légoltalma bizonyos szempontból összetettebb volt, mint a finomítót üzemeltető gyáraké, pont a számos üzemi hely miatt. A társaság légó szervezete így állt fel 1944. április 27-én:

Termelési osztály

Légóvezető: dr. Hauer Ernő

Központi légóelőadó: Benedek Ferenc

Légóparancsnok: Dinda János

Légóparancsnok-helyettes: Angyal Ferenc

Légóelőadó: gróf Zichy Károly

Légóelőadó-helyettes: dr. Szenkovszly István<sup>361</sup>

I. körzet: (távvezeték)<sup>362</sup>

<sup>358</sup> MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t.

<sup>359</sup> 1939: II. tc. 137§ 3. bek.

<sup>360</sup> A Péti Nitrogénművek légóparancsnoka a cég adminisztrációjának vezetője Filipetz Dénes volt. Ury, 1994. 128. o.

<sup>361</sup> 1944. szeptember 4-én már légóelőadó volt. MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t.

Légóparancsnok: Remenyik Lajos

Légóparancsnok-helyettes: Németh László

II. körzet: (Nagykanizsa)<sup>363</sup>

Légóparancsnok: Angyal Ferenc

Légóparancsnok-helyettes: Halász Béla

Légóparancsnok-helyettes: dr. Falk Richárd

III. körzet (Budafapuszta)

Légóparancsnok: Ruzsinszky László

Légóparancsnok-helyettes: Purman Jenő

IV. körzet (Lovászi)

Légóparancsnok: Paál János

Légóparancsnok-helyettes: dr. Alliquander Ödön

V. körzet (Hahót)

Légóparancsnok: Nagy Ödön

Légóparancsnok-helyettes: Szilas Pál

VI. körzet (Újudvar kutatófúrás)

Légóparancsnok: Munkácsy Zoltán

Légóparancsnok-helyettes: Szűts László

VII. körzet (Surdi kutatófúrás)

Légóparancsnok: Berényi László

Légóparancsnok-helyettes: Csörgits János

VIII. körzet (Görgetegi kutatófúrás)

Légóparancsnok: Rosta Ferenc

Légóparancsnok-helyettes: Horváth Béla

IX. körzet (Mosonszentjánosi kutatófúrás)

Légóparancsnok: Csigó József

Légóparancsnok-helyettes: Balogh Sándor<sup>364</sup>

---

<sup>362</sup> E körzet további alkörzetekre tagozódott. Ezek irányítását az alábbi személyek végezték 1944. szeptember 4-én: I/1. alkörzet: légóparancsnok (pk.): Balogh Lajos, I/2. alkörzet: pk.: Szabó Jenő, I/3. alkörzet: pk.: Kincses Károly, I/4. alkörzet: pk.: Hammer Péter, légóparancsnok-helyettes (pkh.): Ehlich Gyula, I/6. alkörzet: -, I/6. alkörzet: pk.: Löffler Pál, pkh.: Földvári István. MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t.

<sup>363</sup> E körzet további alkörzetekre tagozódott. Ezek irányítását az alábbi személyek végezték 1944. szeptember 4-én: II/1. alkörzet: légóparancsnok (pk.): dr. Gráf László, légóparancsnok-helyettes (pkh.): Szinetár László, II/2. alkörzet: pk.: Angyal Ferenc, pkh.: dr. Barnabás Kálmán, II/3. alkörzet: pk.: dr. Falk Richárd, pkh.: Hantos Rezső. MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t.

<sup>364</sup> MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t.



E körzetek között volt olyan, amelyet további alkörzetekre tagoltak a jobb működés érdekében. A hahóti (V.) körzetbe tartozott a pusztaszentlászlói üzem, amelynek a légószervezete 1944. május 1-én így állt fel: légó pk. Jászberényi István, a helyettese Csetkovics István volt. Az ügyeleti szolgálatot Dávid Mária, Jónás István, Kossu József és Solymár András látta el az óvóhelyen, míg a figyelőszolgálat tagjai voltak: ifj. Buzsáki Ferenc, Farkas Vilmos, Fábíán István, Hajdú Tibor, Laklia Tibor, Markó István, Rohoncz István és Tóth Zoltán, akiknek a feladata az eseményeknek a toronyból való jelentése volt.<sup>365</sup>

1944-ben a bombázások kezdetét követően az Iparügyi Minisztérium próbálta a megszerzett tapasztalatokat az érintett cégekkel megosztani, hogy elősegítsék a minél jobb légoltalmi tevékenységet, valamint a légitámadások által okozott károk mielőbbi és gyors felszámolását.

### *9. A légvédelmi tüzérség*

Az első világháború alatt (1916) rendszeresítette a Monarchia hadserege az első légvédelmi tüzérütegeket, majd a háború végére, 1918-ra minden gyaloghadosztály rendelkezett tábori ágyús ezreddel, melyben az ötödik ütegek voltak a légelhárítók.<sup>366</sup>

A háborút követő időszakban a légvédelmi tüzérség gyakorlatilag harcképtelenné vált, s csak az ország bizonyos részeinek az oltalmazása volt megoldható.<sup>367</sup> E kedvezőtlen helyzetben komoly szerepe volt annak, hogy az országot minden szempontból megbéklyózó trianoni béke nem tette lehetővé a haderő megfelelő fejlesztését sem.

Az 1923–1930 közötti időszakban az 1918 előtti korszakából megörökölt 8 cm-es 5/8M (mintájú) 1905-ben rendszeresített és 1908-ban módosított, valamint az 1914-ben rendszeresített 8 cm-es 14M légvédelmi ütegek voltak titokban rendszeresítve a haderőben. Erre azért volt szükség, mert a trianoni béke megtiltotta hazánk számára a légvédelem minden válfaját,<sup>368</sup> ezért jobb híján a honvédség rákényszerült arra, hogy

<sup>365</sup> MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t., Laklia, 2007. 37–38. o.

<sup>366</sup> Az 1870–71-es porosz-francia háborúban jelentek meg az első légi célpontokra tüzelő Krupp gyártmányú lövegek. Viszont csak az első világháború végére alakult ki önálló fegyvernemként a légvédelmi tüzérség. Laczik, 1993. 17. o.

<sup>367</sup> <http://uni-nke.hu/downloads/bsz/bszemle2003/hdm120302.html> (Letöltve: 2015.03.03.)

<sup>368</sup> A trianoni békeszerződés katonai rendelkezéseit a békeszerződést becikkelyező 1921. évi XXXIII. törvény I. cím I–III. fejezetei tartalmazzák.

a meglévő 8 cm-es 5/8M<sup>369</sup> és 14M légvédelmi ágyúval szerelje fel alakulatait.<sup>370</sup> E helyzet miatt a légvédelem technikailag elavult, és nem volt mód arra, hogy hazánk külföldről szerezzen be modern lövegeket. Habár eszközt nem tudott az ország vásárolni, de gyártási jogot igen. Így került sor hosszasan tanulmányozást követően arra, hogy a svéd Bofors cég L/50 csőhosszúságú 8 cm-es légvédelmi ágyújának és a hozzá tartozó lőszernek a gyártási jogait a kormányzat 400 000 svéd koronáért megvásárolja 1929-ben. Ezt követően pedig a Magyar Királyi Állami Vas-, Acél- és Gépgyáraknál (MÁVAG) előbb 4, majd 1930-ban újabb 5 légvédelmi ágyú legyártását rendelte meg az állam, majd a későbbiekben újabb és újabb megrendelések érkeztek a honvédség részéről az új fegyverre, amely a Juhász-Gamma elektromos löelemképző<sup>371</sup> berendezés segítségével tüzelt. A hadseregben az új harceszközt hivatalosan 8 cm 29M gépvontatású légvédelmi ágyúnak nevezték.<sup>372</sup> A Vezérkar Főnökség a svéd Boforstól nemcsak a cég 8 cm-es légvédelmi ágyújának a gyártási jogát vásárolta meg, hanem a középmagasságon repülő ellenséges gépek ellen jól használható L/60 csőhosszúságú 120 lövés/perc tűzgyorsaságú légvédelmi gépágyúét is 600 000 svéd koronáért. Rövidesen, az itthoni gyártást végző MÁVAG-nál 100 darabot rendeltek a honvédség számára a 36M típusú 4 cm-es légvédelmi gépágyúból.<sup>373</sup>

Az 1920-as évek végén a honi légvédelem megszervezésénél az volt az elsődleges cél, hogy biztosítsák az aktív és passzív védelmet a földről, valamint a defenzív elhárítást a vadászrepülőgépek, az offenzív elhárítást pedig az ellenséges repülőgépek megtámadásával és megtorló bombázásokkal. Mivel pénzügyi okokból a passzív védelem kiépítése lassan haladt, az offenzív ellensapásokhoz szükséges technika megszerzésére nem volt reális lehetőség, ezért az aktív védelemre és a defenzív elhárításra helyezték a katonai és politikai vezetők a hangsúlyt. Magának a légvédelmi tüzérségnek emiatt gyors és állandó harckészültségben kellett állnia, és az volt a feladata, hogy megnehezítse az ország légi felderítését, megsemmisítse az ellenséges bombázókat, támogassa a magyar vadászrepülőket a légi harcban.<sup>374</sup>

<sup>369</sup> Az elnevezésben a szám jelezte a rendszeresítés, valamint a módosítás dátumát, vagyis jelen esetben egy 1905-ben rendszeresített és 1908-ban módosított fegyverről van szó, míg az „M” betű a mintájú szó rövidítése volt. Barczy–Sárhidai, 2010. 15. o.

<sup>370</sup> Barczy–Sárhidai, 2010. 15. o.

<sup>371</sup> A berendezést Juhász István a Gamma Finommechanikai Rt. igazgatója fejlesztette ki egy korábbi találmánya alapján. Barczy–Sárhidai, 2010. 17. o.

<sup>372</sup> Barczy–Sárhidai, 2010. 16. o.

<sup>373</sup> Barczy–Sárhidai, 2010. 19. o.

<sup>374</sup> <http://uni-nke.hu/downloads/bsz/bszemle2003/hdm120302.html> (Letöltve: 2015.03.03.)

1932-ben a Honvédelmi Minisztériumban kidolgozták a hadrendre vonatkozó elképzeléseket, amelynek alapján a légvédelmi tüzérség elsődleges feladata a főváros, Diósgyőr, Fűzfő, Pét és a szolnoki híd védelme lett volna, de a lehetőségek csak Budapest és Csepel védelmét tették akkoriban lehetővé.<sup>375</sup> Maga a légvédelmi tüzérség az OLP alá volt rendelve, és az országot hét légvédelmi kerületre osztották fel, amelyek területileg azonosak voltak a honvéd vegyesdandárok körzeteivel. Az újonnan létrehozott légvédelmi kerületek élén a vegyesdandárok légvédelmi parancsnokai álltak, ők voltak a felelősek a légmentesség megszerzéséért is.<sup>376</sup>

Az 1932-ben elfogadott Előd III hadrend<sup>377</sup> és az 1938-as győri program is jelentős fejlesztéseket irányzott elő, amire szükség is volt a politikai helyzet gyors változása miatt. Ezt mutatja, hogy nem sokkal az első bécsi döntés előtt, 1938. szeptember 28-án került sor a légvédelmi tüzérség első mozgósítására az első világháborút követően. Az OLP alá rendelt 1–5. gépvontatású tüzérosztályt érintette a mozgósítás, majd 1939. március 23-án a magyar-szlovák kisháború során Ungtarnócnál került sor a légvédelmi tüzérség első éles bevetésére, amikor a 2. lovasdandár gépágyús ütege tüzet nyitott a támadó szlovák repülőgépekre. Ebben az esztendőben – augusztus 23-án – az egész országban elrendelték a légvédelmi készenléti állapotot Románia részleges mozgósítása és a második világháború kitörését megelőző napok politikai feszültsége miatt.<sup>378</sup>

Az Előd III hadrendben a honi légvédelemhez hat és fél ágyús üteg, valamint hat fényszórószakasz tartozott, de ezek technikailag elavultak voltak, ezért nem véletlen, hogy a Huba I<sup>379</sup> hadrendben már jelentősebb változások szerepeltek, s a végül életbelépő Huba I/A hadrend már erőteljes növekedést irányzott elő a légvédelemnél.<sup>380</sup> A 34 ágyús ütegehez 136 db 29M lövegre lett volna szükség, de csak 57 volt, ezért 80 db 29/38M ágyút rendeltek a MÁVAG-nál, – akik további 8

<sup>375</sup> <http://uni-nke.hu/downloads/bsz/bszemle2003/hdm120302.html> (Letöltve: 2015.03.03.)

<sup>376</sup> <http://uni-nke.hu/downloads/bsz/bszemle2003/hdm120302.html> (Letöltve: 2015.03.03.)

<sup>377</sup> A Koronatanács 1932. október 24-i ülésén fogadta el az Előd III hadrendet. Ez a haderő fejlesztési program 1938-ig volt érvényben, és tulajdonképpen megegyezett a későbbi Huba hadrenddel. Horváth, 2007. 74. o.

<sup>378</sup> Barczy–Sárhidai, 2010. 11., 13–14. o.

<sup>379</sup> 1938. március 3-án lett elfogadva a Huba hadrend, amelynek során azt a célt tűzték ki a Honvédség számára, hogy 3 hadsereg-parancsnokság és 7 hadtest-parancsnokság jöjjön létre az addig létező 7 vegyes dandárból. Az 1940. április 1-én életbe lépett Huba I célja a seregtettek létrehozása volt 1941 októberéig. Az 1941. március 1-étől hatályos Huba II során a gyorsdandárok, a tüzérség és a légierő további fejlesztése volt a cél 1943 augusztusáig. Míg az 1942. március 1-én életbe lépett Huba III során a háromezredes hadosztályszervezet kialakítását tűzték ki célként. Csima, 1962. 41. o., Ungváry, 2004. 17. o.

<sup>380</sup> Barczy–Sárhidai, 2010. 23. o.

db-ot ingyen felajánlottak, – és még 1939-ben további 8 lövegre kapott a cég megrendelést. Gépágyúból pedig 186 db-ot rendeltek, ami további tételekkel (a lengyel hadsereg 12 db-ot hozott be) nőtt.<sup>381</sup> A lövegek és gépágyúk mellett számos egyéb fegyvert is vásároltak (táv mérőket, fényszórókat, fülelőkészülékeket), hogy javítsák a csapatok technikai felszereltségét. Pont az átfegyverzés és átszervezés időszakában mozgósították a teljes magyar hadsereget, 1940 nyarán a kiéleződött magyar–román konfliktus miatt, amelyet az augusztus 30-i második bécsi döntés oldott fel.

Ebben az időszakban merült fel a Légvédelmi Tüzérkiképző Táborparancsnokság részéről a kérdés, hogy hová is tartozzon a légvédelmi tüzérség? A földi vagy a légi erőhöz? Végül a Honvédelmi Minisztériumnak Horthy Miklós kormányzóhoz intézett 1941-es előterjesztése azt javasolta, hogy a Légierő-parancsnokságot hadsereg-parancsnoksági szintre szervezzék át és kerüljenek ide a repülőcsapatok, az ejtőernyősök, a hadtestköteléken kívüli légvédelmi tüzérség egységei, valamint a légvédelmi figyelő- és jelentőszolgálat. 1941. április 10-én a légierőn belül létrejött a Légvédelmi Hadtest (1942-től a Fővezérség alárendeltségében működött tovább Légvédelmi Erők néven),<sup>382</sup> amelynek az alárendeltségébe tartoztak – két légvédelmi tüzérdandár közbeiktatásával – a fővezérség-közvetlen és a honi légvédelmi alakulatok, valamint az Országos Légvédelmi Központ (Orléköz) és a kerületi légvédelmi központok. A hadtesttel együttműködésben volt az 5. vadászrepülőezrednek a tervezett négyből addig felállított két százada.<sup>383</sup> Közben már a Huba II hadrend kidolgozásával kezdett el foglalkozni a hadvezetés. A tervezésnél és a megrendeléseknél figyelembe vették a jövőbeli Huba III hadrend fegyverzetigényeit. Ebben az időszakban 66 db 29M légvédelmi ágyút,<sup>384</sup> 64 db gépágyút, valamint a 84 db 150 cm-es 39M fényszórót és 61 db 39M fülelőkészüléket rendeltek a német Siemens és Goerz cégektől.

Magyarország 1941-es háborúba lépését követően a magyar hadvezetés a légvédelem tekintetében új tapasztalatokra tett szert, ezért 1942. március 31-én csökkentett mérvű légvédelmi készültséget rendeltek el. Ennek okán nem minden honi légvédelmi tüzelőállást foglaltak el az alakulatok. Ebben a helyzetben következett be

<sup>381</sup> Barczy–Sárhidai, 2010. 26. o.

<sup>382</sup> Barczy–Sárhidai, 2010. 32. o.

<sup>383</sup> Barczy–Sárhidai, 2010. 31. o.

<sup>384</sup> A későbbiekben 215 db, majd 450 db gépágyút rendeltek a MÁVAG-tól. Barczy–Sárhidai, 2010. 32. o.

a Budapest elleni 1942. szeptember 4-i szovjet légitámadás, amely során a figyelőőrsök hibájából nem történt riasztás, és a fényárban úszó fővárost könnyű szerrel támadták meg az ellenséges gépek. A szovjet légitámadás rávilágított a hazai légvédelem gyengeségeire: a rádiólokátorok és a nagyobb űrméretű légvédelmi ágyúk hiányára, az egyéb problémák mellett.<sup>385</sup>

Ezek orvoslása érdekében, a Légvédelmi Erők Parancsnoksága terjedelmes memorandumot dolgozott ki 1942-ben, amivel csak részben értett egyet a Vezérkar.<sup>386</sup> Végül, az 1944-es évre tervezett hadrend fővezérség-közvetlen alakulatokra és 3 dandárra osztotta fel a légvédelmi tüzérséget.<sup>387</sup> A legnagyobb gondot az okozta, hogy a 2. hadsereg által a keleti hadszíntérre kivitt légvédelmi fegyverzet szinte teljesen odaveszett, így komoly hiány keletkezett légvédelmi ágyúkból. A Kincstár emiatt tárgyalásokat kezdett a németekkel a légvédelemhez szükséges hadianyagok megvásárlásáról, gyártási jogok megszerzéséről, de e tekintetben komoly, leküzdhetetlen akadályokba ütköztek, pedig számos fegyverre lett volna szükség. Többek között légvédelmi ágyúkra (10,5 cm, 8,8 cm), fényszórókra, léggömbgátákra, lokátorokra stb.<sup>388</sup> Gondot okozott, hogy a fegyverek hazai legyártását nem tudták volna megoldani 1945 előtt. Viszont mielőbbi megoldás kellett, mert a háborús tapasztalatok azt mutatták, hogy a nagy magasságban repülő nehézbombázók ellen a meglévő 29M ágyú nem a legjobb fegyver, ezért már 1942 ősze óta próbálkoztak ennek az ágyúnak a korszerűsítésével, de gyors eredményt ez se hozott. 1943. január 13-án Nagy Vilmos honvédelmi miniszter vezetésével küldöttség utazott Berlinbe Hermann Göringhez, és bizonyos eredményt értek el, miután sikerült 2 német 37/1M 8,8 cm-es üteget, két 39M 8,5/8,8 cm-es zsákmányolt szovjet üteget német 40M löelemképzővel beszerezni, és ezeket 1943 szeptemberében le is szállították. E fegyverek a honi 206. osztály kötelékébe kerültek 1–4. sorszámmal. A 206/4-es üteg Lispére került, a zalai olajmezők védelmére.<sup>389</sup> Itt kell megjegyezni, hogy a Légvédelmi Erők Parancsnoksága 1943. február 12-én hozta létre a zalai olajmezők védelmét ellátó Lispei Honi Légvédelmi Tüzércsoport Parancsnokságot Somlyódy Árpád ezredes vezetésével (a harcálláspont a kerettyei MAORT irodaépületben volt). Lispén, Lovásziban és Bázakerettyén 16 üteg állt a

<sup>385</sup> Barczy–Sárhidai, 2010. 37–38. o.

<sup>386</sup> Barczy–Sárhidai, 2010. 41. o.

<sup>387</sup> Barczy–Sárhidai, 2010. 42. o.

<sup>388</sup> Barczy–Sárhidai, 2010. 45. o.

<sup>389</sup> Barczy–Sárhidai, 2010. 48. o.

tüzércsoport rendelkezésére, valamint átlagosan 10–12 db légvédelmi gépágyú.<sup>390</sup>

A honi légvédelem felszereltségének helyzetét (hiányosságait) jól mutatja, hogy 1943 őszen – az angolszász berepülések időszakában – Budapesten 20 légvédelmi ágyús üteg volt (64 légvédelmi ágyúval), míg Bécs térségében 54 üteg helyezkedett el (324 löveggel), illetve a magyar főváros körül 4 fényszóró üteg 27 lámpával működött, ezzel szemben Bécsben 15 üteg 140 db fényszóróval állt készenlétben.

A Honvédelmi Minisztérium, amit tudott megtett a fegyverzet korszerűsítésére és mennyiségi növelésére, ami azért is egyre sürgetőbb feladat volt, mert az angolszászok 1943 nyarán kezdődött átrepülései, valamint a németeknek a keleti arcvonalon történő folyamatos térvesztése előrevetítette azt, hogy az ország rövidesen hadszíntérré válhat. E törekvésekben a hadiüzemek megóvása különösen fontos volt, amit jelzett, hogy a Honvéd Vezérkar Főnökség 1944 márciusában az almásfüzitői timföld- és bauxitgyár (valamint nyilvánvalóan a kőolaj-finomítók) védelme érdekében kért légvédelmi fegyvereket. A magyar kérést teljes egészében nem elégítették ki – bár a német légierő magyarországi tábornoka a bauxitgyártás miatt (korlátozásokkal) támogatta a kérést –, de végül kölcsönbe kapott a honvédség két 37/1M és két szovjet 39/rM 8,8 cm-es üteget 40M löelemképzőkkel és R 40M 4 m-es távmérőkkel. A tavasz során újabb fegyverek átengedését kérte a Vezérkar, majd a nyár elején a kőolajfinomító-ipar és a vadászrepülőgép-gyártás, valamint a közlekedési csomópontok védelmére kértek újabb fegyvereket. Ekkor 22 db 6 löveges 8,8 cm-es üteget (132 löveg), 3 db 12 löveges 36M gépágyús üteget (36 löveg), 6 db 16 lámpás 150 cm-es fényszóróüteget (96 lámpa) és 10 db Würzburg-Dóra tüzer lokátort igényeltek.<sup>391</sup>

A kérések mellett a Honvédelmi Minisztérium illetékesei 1944. június 2-től kezdve tárgyalásokat folytattak a német szárazföldi csapatok főparancsnokságával (OKH) a fegyvergyártás koncentrációjáról. A cél a honvédség átfegyverzése volt. A német hadvezetés hajlandóságot is mutatott német fegyverek gyártására, cserébe azt kérték, hogy a magyar hadiipar álljon át a szállításra kerülő fegyverek gyártására, ezért bizonyos fegyvertípusok előállítását leállították. Ennek megfelelően a 29M légvédelmi ágyúét 1944 decemberével akarták beszüntetni. E típus gyártásának leállításáért cserébe az OKH ígéretet tett arra, hogy 1944. júliustól kezdve havi két komplett 8,8 cm-es üteget teljes felszereléssel, anyageladás formájában átadnak

<sup>390</sup> Barczy-Sárhidai, 2010. 45., 52. o., Veress D., 1981. 152. o.

<sup>391</sup> HL Tgy. 4.040. 101. o.

Magyarországnak.<sup>392</sup> Ennek fejében a magyar fél vállalta, hogy a felszabaduló gyártási kapacitással 8,8 cm-es 41M és 37M lövegeket fog gyártani.

A hazánkba irányuló német fegyverszállítások keretében<sup>393</sup> 1944. május és október között összesen 180 db löveg (39/rM, 18/1M, 37/1M, 37/2M) érkezett, és szeptemberben megérkeztek az 1943 januárja óta várt 10,5 cm-es légvédelmi ágyúk is, összesen 12 db (39/1M, 39/2M), majd októberben újabb 18 db, de nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket.<sup>394</sup> Az új 10,5 cm-es ütegekből 3 az októberben létrehozott nagykanizsai Gábor Áron tüzérlaktanyában felállított 33. légvédelmi tüzérosztályhoz került, ebből az egyiket a lispei olajvidék védelmére rendelték ki.<sup>395</sup>

1944. október 23-án hazánkban 54 magyar és 15 német ágyús üteg, valamint 41 magyar és 2 német gépágyús üteg működött, míg a május 21. és szeptember 23-a közötti időszakban 34 és 46 db közötti magyar és 15-21 db német ágyús üteg, valamint 22-49 magyar és 2-6 német gépágyús üteg volt hadrendben.<sup>396</sup>

A légvédelmi ágyúk és gépágyúk mellett Magyarország – bizonyos ellentételezésért cserébe – 1944 áprilisától októberéig 20 db Würzburg-Dóra tüzér lokátort kapott, amelyek az ágyús ütegekhez kerültek, majd októberben újabb 20 db Würzburg-Dóra, valamint 5 db Würzburg-Riese lokátort szállítottak a németek 5 Seeburg asztallal.<sup>397</sup>

Hazánk jelentős mennyiségben szerzett be Németországtól légvédelmi fényszórókat is (1943-ban a készlet 152 db 150 cm-es és 14 db 120 cm-es lámpára növekedett, míg 1944. augusztus és október során 149 db 150 és 200 cm-es fényszórót adtak át) és fülelőkészülékeket (1944. szeptember-október során 40 db 37/1M és 38/1M jött a honvédségnek).<sup>398</sup> A jelentős mértékű beszerzéseknek köszönhetően 262 db fényszóró és 202 db fülelőkészülék állt hadrendben.<sup>399</sup>

A légvédelmi tüzérségnél az 1944-es év során tovább folytatódtak a korábbi években megkezdett szervezeti változások, de az újabbak háttérében – a német megszállás miatt – a Wehrmacht szervezetéhez való kényszerű alkalmazkodás állt. A magyar légierőt és légvédelmet 1944. április 8-án helyezték a Kommandieren der General

<sup>392</sup> A szállításokat – német részről – októbertől beszüntették. HL Tgy. 4.040. 103. o.

<sup>393</sup> Románia 1944. augusztusi átállását követően a Honvédelmi Minisztérium azt kérte az OKH-tól, hogy a keleti szomszédunknak szánt hadianyagot – melynek egy része szállítás közben hazánkban vesztegelt – adják át a honvédségnek. HL Tgy. 4.040. 106. o.

<sup>394</sup> HL Tgy. 4.040. 105–106. o.

<sup>395</sup> HL Tgy. 4.040. 108/A. o.

<sup>396</sup> HL Tgy. 4.040. 108/A. o.

<sup>397</sup> HL Tgy. 4.040. 108/B. o.

<sup>398</sup> HL Tgy. 4.040. 109. o.

<sup>399</sup> HL Tgy. 4.040. 110. o.

der deutschen Luftwaffe in Ungarn alárendeltségébe.<sup>400</sup> 1944 nyarán a legnagyobb mértékű bombázások időszakában a hazai tüzércsoportok három dandár és a budapesti főcsoport alárendeltségében tevékenykedtek. Az 1. dandár alárendeltségében volt a miskolci, a diósgyőri, az ózdi, a tokaji, a kassai, az ungvári, a csapi, a kolozsvári, a nagyvárad, a dési, a marosvásárhelyi; a 2. dandárban a szolnoki, a debreceni, a fűzfői, a bánhidai, a felsőgallai, a székesfehérvári, a veszprémi, a péti, a peremartoni, a tósokberendi, a táborhelyi, a 3. dandárban pedig a győri, a komáromi, az almásfüzitői, a lispei, a pécsi és a szegedi tüzércsoport. A budapesti főcsoporthoz pedig a Pest-Észak, Pest-Közép, Pest-Dél, Csepel, Buda-Észak, Buda-Dél, Gödöllő, Dorog, Örkény, Pusztavacs, Törökbálint, Biatorbágy, Salgótarján székhelyű csoportok tartoztak.<sup>401</sup>

A fenti légvédelmi tüzércsoportok közül több is szerepet játszott a hazai olajipar védelmében. Így a csapi, a dési, a marosvásárhelyi, a péti, az almásfüzitői, a komáromi, a lispei, a szegedi, a pest-déli és a csepeli csoportnak volt fontos szerepe a védekezésben. Erre a legnagyobb szükség 1944. június 12. és szeptember 17-e között volt, amikor az olajháború keretében az amerikai és brit nehézbombázók számos támadást intéztek a magyar olajipar ellen.

#### *10. A folyami légvédelem*

A magyar olajipar számára a Duna a két világháború közötti időszakban, a hazai szükséglet ellátásában fontos szállítási útvonalként funkcionált, de a második világháború időszakában, hazánk már fedezte saját szükségleteit a zalai olajmezők termeléséből, így a folyón elsősorban a Németországba, Olaszországba és Svájcba irányuló román olajszállítmányok tranzitálása érintette hazánkat. A Németországba irányuló szállítás megakadályozása a háború kezdete óta foglalkoztatta a briteket. A dunai hajózás védelme érdekében több hajót – pl. az őrnaszádok mellett Duna-tengerjáró hajókat is – légvédelmi ágyúval, gépágyúval szereltek fel a háború során, és ezek a hajók 1944-ben 76 db amerikai és brit repülőgépet lőttek le.<sup>402</sup>

Az „úszó légvédelmi tüzérség” mellett fontos szerepe volt a védekezésben egy másik elhárító fegyvernek, az ún. léggömbgátnak is. Ennek alkalmazása már 1938-ban felvetődött a Haditechnikai Intézet részéről, és akkoriban kölcsön is kértek

<sup>400</sup> Hadtörténelmi Levéltár M. kir. Honvéd Vezérkar főnöke iratai (Továbbiakban: HL VkfI.) B/253 d. 277/2919-2937 1944.04.08.

<sup>401</sup> HL Tgy. 4.040. 114–115. o.

<sup>402</sup> Barczy-Sárhidai, 2010. 80. o.



Olaszországtól egy léggömböt. A londoni katonai attasé 1941-ben jelezte, hogy a brit fővárosban bevált a módszer, és a szovjetek is alkalmazták Moszkva légvédelmének. Itthon a pénzügyi források hiánya miatt csak tanulmányozták e rendszert, majd 1942-ben a Légvédelmi Erők Parancsnoksága igényelte egy kísérleti léggömbgát-álosztály megalakítását. A terv az volt, hogy 12-14 üteg védelmezett volna 16 ipartelepét. A cél megvalósítása érdekében az olaszok segítségét szerették volna kérni a kiképzésben, majd gyártási jogok megvásárlása, és nyersanyagbeszerzés útján, de ez nem valósult meg. Így a németekhez fordultak segítségért.<sup>403</sup>

A Duna védelmére 1944 augusztusában a 201. légvédelmi léggömbgát-osztály bekerült a hadrendbe 3 üteggel, amelyekbe ütegenként 24 egység és egységenként 2 záró léggömb tartozott. Egy szakasz 8 egységből állt, és egy szakaszhoz 3 db 38M 2 cm-es gépágyú és egy 60 cm tükörátmérőjű fényszóró tartozott. A felszerelést a német 664. léggömbgát-osztály adta át a magyar félnek. A 200 m<sup>3</sup>-es léggömböket októberben telepítették a Duna 1258 folyamkilométerénél (fkm) Újvidék, az 1672 fkm-nél Felsőgöd, és az 1695 fkm-nél Visegrád térségében. Ezt követően Bajánál és Esztergomnál is telepítettek léggömböket, abból a célból, hogy megakadályozzák a folyó levegőből történő elaknásítását. Azonban, az átlagosan 800-2400 méter magasságba telepített léggömbgátakat az ellenséges bombázók észrevették, és elkerülték, ezért korlátozott hatásokkal működtek.<sup>404</sup>

### *11. A légvédelem által használt fontosabb fegyverek és berendezések*

A magyar királyi Honvédségnél az ország teherbíró képességének megfelelően megpróbálták megteremteni a feltételeit egy ütöképes haderő kialakításának. Ennek megfelelően a légvédelem által használt fegyverek beszerzésénél, hazai gyártásánál is erre törekedtek. Az alábbiakban a légvédelem számára legfontosabb, vagy annak ítélt fegyvereket mutatom be.

#### Légvédelmi ágyúk/gépágyú:

1.) 29M típusú légvédelmi ágyú: 1929-ben vásárolta meg e fegyver gyártási jogait a magyar Kincstár a svéd Boforstól, s ezt követően kezdték meg a sorozatgyártását a 8 cm-es űrméretű (48 kaliber) ágyúnak a MÁVAG-nál. Ennek a lőtávolsága 14 900, míg a lömagassága 9300 méter volt. A 29M löveg továbbfejlesztése volt a 29/38M, valamint a 29/44M típus. A fejlesztés eredményeként vízszintes lőtávolsága 11 500,

<sup>403</sup> Barczy-Sárhidai, 2010. 41. o.

<sup>404</sup> Barczy-Sárhidai, 2010. 136. o., HL Tgy. 4.040. 111. o.

míg lömagassága 10 800 méterre nőtt.<sup>405</sup>

2.) 37/1M és 37/2M típusú 8,8 cm-es űrméretű keresztalpas, középsarkas német gyártmányú közepes légvédelmi ágyú. A két típus közötti különbség abból adódott, hogy a 37/1M típust két darab kétkerekes szállítótengelyen vontatták, míg a 37/2M mozgásképtelen volt, s a jelölésnél a mozgásképeséget jelezte a típuszámot követő /1 és /2 jelzés. A löveg legnagyobb lőtávolsága 14 860, legnagyobb lömagassága pedig 10 600 méter volt.<sup>406</sup>

3.) A Wehrmacht az 1941-es szovjetunióbeli offenzíva során rengeteg fegyvert, köztük számos légvédelmi ágyút zsákmányolt a Vörös Hadseregtől. Ezek közül a 8,5 cm-es típusokat – 1943-ban – Olaszországban 8,8 cm-es űrméretűre fúratták fel a németek, hogy alkalmassá tegyék őket az általuk használt lövedék kilövésére. A magyar honvédségnél a 39M légvédelmi ágyú elnevezést kapta. E fegyver eredeti 8,5 cm-es verziójának a legnagyobb lőtávolsága 15 500, legnagyobb lömagassága 10 500, a 8,8 cm-esnek 14 400 és 10 000 méter volt.<sup>407</sup>

4.) A 10,5 cm-es 39M légvédelmi ágyút a németek eredetileg a haditengerészetük számára fejlesztették ki, de konstrukciós hibákkal rendelkezett. A fegyvernek volt szállítható és helyhez kötött változata is. A löveg legnagyobb lőtávolsága 17 700, míg a legnagyobb lömagassága 12 800 méter volt.<sup>408</sup>

5.) 36M 40 mm-es légvédelmi ágyú: a magyar kincstár a 29M légvédelmi ágyúhoz hasonlóan, a svéd Boforstól vásárolta meg a 36M 40 mm-es gépvontatású légvédelmi gépágyú gyártási jogait is, és itthon a MÁVAG-nál gyártották. A fegyver tűzgyorsasága 120 lövés/perc volt, míg a lőtávolsága 7000, a legnagyobb lömagassága 3000 méter volt. A 36M-et a Haditechnikai Intézet kezdeményezésére 1940-től pajzsos valamint sárhányóval látták el.<sup>409</sup>

#### Fényszórók és fülelőkészülékek:

1.) A 30M típusú fényszóró a firenzei Gallileo cég gyártmánya volt. E 120 cm tükörátmérőjű fényszórónak a működtetését egy parancsnok és további három fő végezte. E típuszámmal jelölték az olasz cég 150 cm-es tükörátmérőjű 30M fényszóróját is. A berendezés kéttengelyes pótkocsira volt elhelyezve és Pavesi-típusú vontatóval vontatták. E fényszórók teljesen tiszta időben világos célpontot

<sup>405</sup> Barczy-Sárhidai, 2010. 95–96. o., Sipos, 1997. 49. o.

<sup>406</sup> Barczy-Sárhidai, 2010. 97. o.

<sup>407</sup> Barczy-Sárhidai, 2010. 99. o.

<sup>408</sup> Barczy-Sárhidai, 2010. 101. o.

<sup>409</sup> Barczy-Sárhidai, 2010. 101–102. o., Sipos, 1997. 48., 495. o.

11 000, sötét célpontot 9500 méter távolsáig világítottak meg, míg kissé felhős időben világos célpontot 3800, sötétet pedig 3600 méterig.<sup>410</sup>

2.) A honvédség 37M típusú 120 cm tükörátmérőjű fényszóróját a 30M típusokhoz hasonlóan az olasz Gallileo cég készítette, és egy háromtengelyes FIAT Spa 612-es tehergépkocsi szállította, és ez vontatta az egytengelyes áramtermelő aggregátort is. A berendezés fényvető távolsága tiszta időben 8 km volt, míg közepesen szennyezett légköri viszonyok mellett 6 km.<sup>411</sup>

3.) A német Siemens gyár készítette a 39M típusú 150 cm-es légvédelmi fényszórót. A berendezés itt is egy lámpa- és egy áramfejlesztő-részlegből állt. Ennek az eszköznek a fényvető távolsága 10-12 km között változott.<sup>412</sup>

4.) A 30M típusú Ronchi-féle fülelőkészüléket<sup>413</sup> menetben egy egytengelyes pótkocsi szállította. A korabeli vélemények alapján ez a típus teljesen használhatatlan volt.<sup>414</sup>

5.) A 37M típusú fülelőkészülék a 30M típus módosított változata volt és a 37M fényszóróhoz tartozott, s ugyanolyan FIAT Spa teherautó vontatta menetben e berendezést is, mint ami a fényszórót szállította. Ezt az eszközt a lámpától 60 méterre kellett felállítani.<sup>415</sup>

6.) A Goerz cég gyártotta a 39M típusú fülelőkészüléket, amelyet a Haditechnikai Intézet is ajánlott a légvédelem számára. Működése a 37M készülékhez volt hasonló, de tölcserék helyett az emberi fülhöz közelebb álló berendezése volt ennek az eszköznek. A fülelőkészüléket négy fő kezelte.<sup>416</sup>

#### Légvédelmi radarok:<sup>417</sup>

1.) A Freya felderítő- és rádióbemérő műszert a német GEMA már 1935-ben bemutatta, és eredetileg úszó célok felkutatására használták, de 1936-ban, már légi célpontok ellen is kipróbálták. E rádió berendezés 100 km távolsáig biztosan

<sup>410</sup> Barczy-Sárhidai, 2010. 129. o.

<sup>411</sup> Barczy-Sárhidai, 2010. 132. o.

<sup>412</sup> Barczy-Sárhidai, 2010. 134. o.

<sup>413</sup> A fülelőkészülékek azon az elven működtek, hogy az emberi agy a hangot és a hangerőkülönbséget irányként értékeli. Barczy-Sárhidai, 2010. 129. o.

<sup>414</sup> Barczy-Sárhidai, 2010. 129. o.

<sup>415</sup> Barczy-Sárhidai, 2010. 133. o.

<sup>416</sup> Barczy-Sárhidai, 2010. 135. o.

<sup>417</sup> A radar szó az angol Radio Detecting and Ranging kifejezés rövidítéséből származik. Az ilyen berendezéseket a magyar nyelvben lokátornak nevezték/nevezik. Magyarországon 1944 márciusában 2 db Sas távolfelderítő készülék működött Sári és Jászkisér mellett, a budapesti légvédelmi tüzérütegénél 3 db Dóra tűzvezető lokátor volt és Dunapentelére telepítettek 1 db Freya és 2 db Würzburg-Riese éjszakai vadászirányító lokátort. Az ország német megszállása után Pécs, Kecskemét, Fertő-tó melléke, Szeged, Celldömölk, Veszprém, Pápa, Lovászpataona lett lokátorállomás. Sipos, 1997. 264. o., Barczy-Sárhidai, 2010. 137. o.

működött, de kedvező légköri viszonyok mellett hatótávolsága több volt, mint 300 km. A berendezést éjjeli vadászirányításra is használták. Magyarországon, Sas néven állították hadrendbe, az első darab a dunapentelei vadászirányító-telepre került.<sup>418</sup>

2.) Mivel a németek nem tartották szükségesnek Magyarország lokátorokkal való ellátását, ezért a Haditechnikai Intézet 1943-ban azt javasolta, hogy fejlesszenek ki egy magyar berendezést. Erre az Egyesült Izzónál került sor. Az itt kifejlesztett Viktor névre keresztelt lokátorból a Honvédelmi Minisztérium 4 db-ot rendelt. A fejlesztés olyan jól sikerült, hogy az előzetesen elvárt 300 km helyett 500 km-es hatósugárig mért jól, de megfelelő légköri viszonyok mellett az Alpok egyes, 800 km-re levő hegycsúcsaiig is „ellátott”. 1943 szeptemberében két lokátor készült el: az egyiket a János-hegyi kilátóhoz telepítették, de technikai okok miatt Sáríba helyezték át idővel, míg a másikat a jászkiséri éjjeli vadászirányító-telepen helyezték el, de 1944 áprilisában még nem volt működtetéséhez legénység. A Viktor rádióbemérő műszer nevét később Sasra változtatták.<sup>419</sup>

3.) A Würzburg-Dóra (Borbála) tűzvezető lokátor a légvédelmi ágyús ütegek nem látható célra való lövését kellett, hogy elősegítse. A berendezés neve eredetileg Würzburg volt, de a későbbi fejlesztések után lett Würzburg-Dóra a neve. A lokátor parabolaantennájának átmérője 3 méter volt, a radar hatósugara pedig 20-30 km. 1943-ban 3 db-ot szállítottak le, s ezeket a fővárosban állították hadrendbe 8,8 cm-es német ütegek mellé, míg 1944 júliusa és októbere között 20 db érkezett belőle hazánkba.<sup>420</sup>

4.) A Würzburg-Riese (Bagoly) éjjeli vadászirányító lokátor 7,5 méteres átmérőjű rácsantennával rendelkezett és hatósugara 40-70 km volt. A hazánkba érkezett első két eszközt Dunapentelére telepítették, ahol a vadászirányító-telepen a kutató és felderítő feladatot egy Freya (Sas) látta el, míg két Würzburg-Riese (Bagoly) végezte az ellenséges gépek bemérését és a saját vadászgépek irányítását. Az eredeti tervek alapján minden Sas lokátor mellé két Bagoly radart telepítettek volna.<sup>421</sup>

<sup>418</sup> Barczy-Sárhidai, 2010. 139. o.

<sup>419</sup> Barczy-Sárhidai, 2010. 139. o.

<sup>420</sup> Barczy-Sárhidai, 2010. 140. o., Sipos, 1997. 83. o.

<sup>421</sup> Barczy-Sárhidai, 2010. 140. o., Sipos, 1997. 33., 481. o.

## IV. A Magyar Királyi Honvéd Légierő 1919-től 1945-ig

### 1. A magyar légierő a két világháború között

Az első világháborút lezáró trianoni békediktátumnak a „katonai és haditengerészeti léghajózásra vonatkozó rendelkezései” egyértelműen megtiltották hazánk számára a légierő fegyverben tartását. A békeszerződés 128-as és 129-es cikkelyei az alábbi módon szabályozták e kérdést: „128. Cikk. Magyarország haderejének katonai vagy hadihajózási repülőszolgálatát nem lehet. Kormányozható léghajót megtartania nem szabad. 129. Cikk. A jelen Szerződés életbelépésétől számítandó két hónapi határidőn belül a Magyarország szárazföldi és tengeri haderejének állományába jelenleg tartozó léghajózási személyzetet le kell szerelni.”<sup>422</sup> E helyzet viszont azt eredményezte, hogy Magyarország rákényszerült arra, hogy titokban működtesse „légierőjét”. Ennek érdekében már 1919-ben javaslatot dolgozott ki a Hadügyminisztérium 37. (légügyi) osztálya arra, hogy miként lehet majd kijátszani a békeszerződés katonai rendelkezéseit.<sup>423</sup> Arra a következtetésre jutottak, hogy a katonai repülést a polgári repülés területén kell átmenteni. Az átszervezés keretében a HM 37. (légügyi) osztálya tulajdonképpen a Kereskedelemügyi Minisztérium II. (légiforgalmi) szakosztályává alakult át, majd 1920. február 11-én létrehozták a Magyar Aeroforgalmi Rt.-t (MEFORT). A katonai repülés polgári célú leplezésére, majd újabb kényszerű átalakítást követően a Kereskedelemügyi Minisztérium II. szakosztályát átszámolták, s így a neve IX. szakosztály lett, Petróczy István ezredes vezetésével és a MEFORT-ot felszámolták. A kormányzatban Petróczy ezredes vezetésével kb. száz pilótából létrejött a hazai repülés központi törzse. Maga Petróczy István a békeszerződés okozta tilalmak ellenére úgy vélte, hogy a polgári repülés égisze alatt is sok mindent meg lehet oldani,<sup>424</sup> így az országot sújtó repülési tilalom lejárt (1922. február 26.) előtt a IX. szakosztály egy 28 repülőszázadból álló légierő kifejlesztésére tett javaslatot, amelyet Belitska Sándor honvédelmi miniszter a minisztertanács elé is terjesztett 1922. március 31-én.<sup>425</sup> A végrehajtás érdekében fel kívánták állítani a Légügyi Hivatalt, amelyhez 1923. július 30-án a kormány hozzájárulását adta úgy, hogy a honvédelmi miniszter felügyelete alatt, a

<sup>422</sup> 1921. évi XXXIII. tc. 3. cím 128–129. cikk

<sup>423</sup> M. Szabó, 1999. 8. o.

<sup>424</sup> M. Szabó, 1999. 8–9. o.

<sup>425</sup> MNL OL K27 Mt. Jkv. 1922.03.31.

Kereskedelmi Minisztériumban hozzák létre az új hivatalt, amelynek a vezetője Vassel Károly ezredes lett. 1927-ig számos rejtett alegység jött létre, így a Repülőgépvezető Iskola, a Repülő Posta Alcsoport, az Időjelző Alcsoport és a reptérparancsnokság fedőszerveként a Repülőtéri Csendőrség.<sup>426</sup>

A Magyarországot sújtó katonai és pénzügyi ellenőrzés 1927-ben szűnt meg. Ez lehetővé tette a haderőnek, és ezen belül a rejtetten működő légierőnek a fejlesztését is. A kormányzat 1927–1929 között számos feladatot hajtott végre annak érdekében, hogy megteremtse a magyar légierő alapjait. Így törekvések voltak arra, hogy hazánk Olaszországtól vásároljon repülőgépeket, de a hazai gyártás beindítására is történtek előkészületek.<sup>427</sup>

1930. június 24-én a honvédség átszervezése érdekében rendeletet bocsátottak ki, ez alapján a Légügyi Hivatal állományába került 7 repülőszázad 1229 fővel, de ebben az időszakban alapvetően elméletben folyt a „légierő” fejlesztése. Így, a hazai szakemberek egyelőre csak teoretikus vitákat folytattak arról, hogy milyen légierőre volna szüksége az országnak. Itthon az 1920-as évek végétől kezdve komoly vitákat váltott ki az olasz Giulio Douhet ún. légi uralom elmélete, amelynek a lényege az volt, hogy a szárazföldi csapatok és a haditengerészet rovására kell fejleszteni a légierőt, amelyet háború eldöntésére képes tényezővé kell tenni. A douhetizmus első számú hazai támogatója Szentnémedy Ferenc vezérkari szolgálatot teljesítő (vkszt.) százados volt, aki a Magyar Katonai Szemle rovatvezetőjeként pártolta az olasz katonai teoretikus elméletét. Ugyanakkor Ibrányi Mihály százados azon az állásponton volt, hogy a légierő nagy részének a szárazföldi csapatokat kell támogatnia a harcok során.<sup>428</sup>

A légi uralom elmélet hazai vitája közepette a Legfelső Honvédelmi Tanács 1932 folyamán elfogadta a honvédség fejlesztési elképzeléseit, amelynek keretében három szakaszra bontva (18–18–12) összesen 48 repülőszázadot akartak felállítani, és 1933. június 1-re az addigi 874 főről 1328 főre emelték fel a rejtett légierő állományát. A kormányzat – összhangban a Honvéd Vezérkar főnökének véleményével – arra utasította 1933. április 20-án a genfi leszerelési konferencián részt vevő magyar küldöttséget, hogy kérje a teljes egyenjogúsítás alapján a légierő felállításának engedélyezését. A cél ekkor az volt, hogy a legkisebb kisantant állammal legyen

<sup>426</sup> M. Szabó, 1999. 10. o.

<sup>427</sup> M. Szabó, 1999. 10–11. o.

<sup>428</sup> M. Szabó, 1999. 14. o., M. Szabó, 2008. 111. o.

hazánk paritásban.<sup>429</sup> Így nagyjából egy 150 repülőgépből álló légierője lehetett volna Magyarországnak.

A légierő megteremtéséért folytatott küzdelem eredményeként az 1930-as évek közepére a honvédségnél konkrét elképzelések kezdtek megfogalmazódni a jövő magyar légi fegyvernemével kapcsolatban. Ez fontos is volt, ugyanis hazánk előbb olasz, majd német támogatással remélte saját légierőjének felállítását. A magyar elképzeléseknek Németország nyílt fegyverkezésének 1935-ös bejelentése adott komoly lökést.<sup>430</sup> Ebben az évben a Légügyi Hivatal vezetője (a rejtett légierő parancsnoka – Cs.V.) a Vezérkar főnökéhez intézett emlékiratában nagyobb anyagi hozzájárulást várt a rejtett légierőnek a katonai költségvetésből, s azon az állásponton volt, hogy a felderítők kisebb, a vadászrepülőök valamivel nagyobb fejlesztése mellett, az erőforrásokat bombázókötelékek felállítására kell felhasználni. A cél pedig az volt, hogy alapvetően a szárazföldi csapatokkal együttműködésben legyen alkalmazva a légierő.<sup>431</sup> A légierő fejlesztési tervét 1932 novemberében fogadta el Gömbös Gyula miniszterelnök, amelyben 3 közel-, 3 távolfelderítő; 4 nappali bombázó-, 3 vadász-, és egy nagy hatótávolságú repülőszázad megteremtését irányozta elő. 1936-ban hazánk már 24 millió márká értékben rendelt 36 Heinkel He-46, 18 db He-70 típusú közel- és távolfelderítő-repülőgépet, illetve könnyűbombázót, továbbá 66 db Junkers Ju-86 típusú bombázót, majd újabb vásárlásokra került sor még 1936-ban, amikor előbb 70 db Ju-52-est (forgalmi és iskolagépeket), valamint 52 db Fiat Cr-32-es együléses vadászgépet rendelt meg az ország.<sup>432</sup> Abban, hogy a bombázóerők nagy hangsúlyt kaptak a magyar légierő fejlesztési elképzeléseiben, komoly szerepe volt annak, hogy a szomszédos országokat erődrendszerek védelmezték határaik mentén, és ezeknek az áttörésében lett volna jelentős szerepe a magyar légierő bombázóinak.<sup>433</sup> 1937. október 1-jére a Légügyi Hivatal vezetője 6 vadász-, 8 nappali és 2 éjjeli bombázó-, továbbá 2 távolfelderítő század 192 db repülőgépe felett rendelkezett.<sup>434</sup>

A magyar légierő jövőbeli fejlesztésének kérdésében komoly áttörés következett be 1938-ban: előbb Darányi Kálmán miniszterelnök március 5-én Győrben 1 milliárd

---

<sup>429</sup> M. Szabó, 2008. 116., 124. o.

<sup>430</sup> M. Szabó, 2008. 128. o.

<sup>431</sup> M. Szabó, 2008. 129–130. o.

<sup>432</sup> M. Szabó, 2008. 130. o.

<sup>433</sup> M. Szabó, 2008. 130. o.

<sup>434</sup> Szabó, 2000. 409. o.

pengő értékű beruházási programot jelentett be a honvédség fejlesztésére,<sup>435</sup> majd a kisantant államok a nemzetközi helyzetben bekövetkezett változások hatására augusztus 22-én Bledben kénytelenek voltak elismerni Magyarország fegyverkezési egyenjogúságát.<sup>436</sup> Ezt követően pedig hazánk hivatalosan is semmisnek nyilvánította a trianoni béke katonai rendelkezéseit. Ezzel elhárult minden akadály a magyar légierő felállítása elől.<sup>437</sup> Így, 1938 folyamán a Honvéd Vezérkar a légierővel kapcsolatos nézeteket szabályozni akarván, kérte a Vkf.1. (hadműveleti) osztály erre vonatkozó irányelveit. Ebben, a kidolgozói kimondták, hogy a légierőnek a szárazföldi csapatok harcát kell támogatni. A bombázóerőknek kellett együttműködnie a gyalogsággal, a vadászrepülőknél a hadműveleti területen és a hátszágban a földi és légierők biztosítását kellett megoldani. Összességében azonban mind a vadászrepülőknél, mind a felderítőknél fel kellett készülni arra, hogy a földi erőket is támogassák.<sup>438</sup>

## *2. A magyar légierő 1939–1943 között*

A katonai vezetésben 1938 során polémia volt arról, hogy a légierő milyen szervezeti keretben és struktúrában működjön, de Horthy Miklós kormányzó 1938. december 28-i döntése nyomán e vita véget ért. A kormányzó 1939. január 1-jei hatállyal önálló fegyvernemmé nyilvánította a repülőerőket Magyar Királyi Honvéd Légierő néven,<sup>439</sup> majd pár hónappal később, a magyar-szlovák kisháború során az ungvári repülőter ellen támadó szlovák légierő 9 gépét lőtték le az 1. vadászrepülő-század pilótái Szobránc és Ungvár légterében 1939. március 24-én. Ezzel a magyar légierő átesett a tűzkeresztségen.<sup>440</sup> Sajnos, az 1939. szeptember 1-jén kitört második világháború miatt nem sok ideje maradt a magyar hadvezetésnek arra, hogy nyugodt körülmények között fejlessze a légierőt. A Magyarország és Románia között kibontakozott 1940-es konfliktus során a két állam között voltak kisebb légi

<sup>435</sup> Dombrády, 2003. 7. o.

<sup>436</sup> Rátz Jenő altábornagy, a Honvéd Vezérkar főnöke még 1937-ben, a fegyverkezési egyenjogúság egyoldalú proklamálásának következményeit vizsgálva, arra a következtetésre jutott, hogy legfeljebb diplomáciai és gazdasági lépéseket tennének a kisantant államok szemben az 1934–1936 közötti időszakokkal, amikor fegyveres beavatkozásra került volna sor. Végül a kormány e kérdésben hezitált, és nem történt egyoldalú proklamáció. Itt kell megjegyezni, hogy a vezérkarfőnök – 1936-ban – a németek európai politikai szerepét vizsgálva arra a következtetésre jutott, hogy 1940 körül a kontinensen háború lesz és ebből Magyarország geopolitikai helyzete miatt nem maradhat ki, s hazánk politikai céljai miatt Németország oldalán kell, részt vegyen a háborúban. Dombrády, 2003. 7. o.

<sup>437</sup> M. Szabó, 2008. 130. o., Veress, 1972. 222. o.

<sup>438</sup> M. Szabó, 2008. 139. o.

<sup>439</sup> M. Szabó, 2008. 140. o.

<sup>440</sup> Szabó, 2000. 409. o.



incidensek, de végül Észak-Erdély békés visszacsatolásával sikerült valamelyest „rendezni” a két ország közti viszályt. Így, a légierőt is érintő következő háborús helyzet Jugoszlávia elleni, 1941. tavaszi hadjárat során alakult ki, majd a kassai bombázást (június 26.) követően a magyar légierő megtorló támadást hajtott végre a szovjet határ menti Sztanyiszlav (június 27.) és Sztrij (június 29.) ellen. Ezt követően a magyar légierő egy része a Kárpát-csoport részeként, mint repülőcsoport, a gyorshadtesttel kikerült a kelti hadszíntérre, s egészen december közepéig tevékenykedtek ott. E hónapokban a légierő nagyon fontos tapasztalatokra tett szert harci körülmények között, ami a fejlesztés során felbecsülhetetlen érték volt. Pihenésre azonban az égbolt lovagjainak sok ideje nem volt, ugyanis a német hadvezetés 1942-ben nagyobb szerepvállalást kért a magyar kormánytól és ez érintette a légierőt is, amelynek 1. repülőcsoportja egy-egy távol- és közelfelderítő, két vadász- és egy bombázószázaddal támogatta a 2. magyar hadsereget.<sup>441</sup> A hadműveleti területre kivezényelt magyar repülőalakulatok a lehetőségekhez képest támogatták a földi alakulatokat a szovjetek ellen, de az év során az elhasználódott repülőgépek miatt megkezdték a magyar pilóták átképzését német gyártmányú Messerschmitt Me-109, Heinkel He-111 és Junkers Ju-88-as típusú gépekre<sup>442</sup> Poltavában, Sztarij Oszkolban, majd később Dél-Franciaországban (Istrees).<sup>443</sup>

A doni katasztrófa után a 2. repülődandár (az 1. repülőcsoportot 1942. október 15-én nevezték át 2. repülődandárrá – Cs.V.) továbbra is hadműveleti területen maradt, egységei nem térhettek haza. Részt vettek a Citadella-hadműveletben, majd a szovjetek kurszki ellentámadását követően nyugat felé vonultak vissza. 1943. október 5-én a dandár nevét 102. repülődandárra változtatták, majd minden, a keleti hadszíntéren állomásozó magyar repülőalakulatot e dandár alá rendelték, Szirmay Aladár vezérőrnagy parancsnoksága alatt, de valójában német irányítást követve. A dandár parancsnoksága 1944 tavaszára lengyel területre húzódott vissza. 1944 szeptemberében a Magyar Királyi Honvéd Légierő főparancsnoksága hazarendelte az alakulatot, amely bekapcsolódott a magyar légtér védelmébe, ami a háború alatt sokáig nem okozott különösebb gondot.<sup>444</sup>

---

<sup>441</sup> Szabó, 2000. 411. o.

<sup>442</sup> A magyar légierő 1943-ban 1 db Dornier Do-215, 66 db Me-109, 51 db Ju-88, 13 db Ju-87, és 16 db Focke-Wulf Fw-189 típusú repülőgépet kapott használatra a németektől a keleti hadszíntéren. M. Szabó, 1987. 214. o.

<sup>443</sup> Szabó, 2000. 411. o.

<sup>444</sup> Szabó, 2000. 411. o., Bernád–Magó–Punka, 2013. 45. o.

### 3. A magyar légierő 1944–45-ben

A Magyar Királyi Honvéd Légierő fejlesztése miatt nagyon fontos volt a Vezérkar 7. (repülő) osztálya által 1943. november 10-én kiadott “Írányelvek az 1943/44. szervezési évben a légierő hadrendfejlesztésére” című dokumentumnak. Ebben a realitásokat figyelembe véve megpróbálták kitűzni azokat a célokat, amelyek a légierő fejlesztéséhez elengedhetetlenek voltak. Az összeállításban áttekintés volt a légierő 1943/44. évi hadrendi alakulatairól, azok helyzetéről, valamint az átfegyverzésről és a fegyvernem ütőképességéről. A dokumentum összeállítói négy kategóriába (a hadművelleti területen működő erők, a honi légtér védelmét ellátó vadászszázadok, a hátországi alakulatok és a szükség esetén kiképző-, valamint egyéb egységekből létrehozandó erők) sorolták be az egyes egységeket.

Az első kategóriába tartóztak azok az alakulatok, amelyek a hadművelleti területen harcoltak. 1944. január 1-jén ide tartozott a német tulajdonú repülőkkal (24 db Ju-88-as, 12 db Me-109 és 12 db Fw-189)<sup>445</sup> felszerelt 102. repülődandár, amelynek az állományában az 1/1. távolfelderítő, a 3/1. közelfelderítő, az 5/2. vadász- és a 3/1. bombázószázad volt.<sup>446</sup>

A honi légtér védelmére három vadászszázadot terveztek 1944 folyamán alkalmazni, úgy vélték, hogy a főváros védelmét ellátó ferihegyi 2/1. század bevetésre kész állapotban volt már az év elején. A meglévő 18 db Héja típusú repülőgépet – a terv szerint – február 15-én felváltják majd az Me-109-es vadászgépek.<sup>447</sup> Az 5/1. éjszakai vadászszázadnak 1944. március 1-től kellett volna nappali, míg ősztől az éjszakai légvédelem rendelkezésére állnia, és Me-210-es típusokkal tervezték feltölteni a század gépállományát.<sup>448</sup> Az 5/3. vadászszázadot viszont csak 1944. december 15-re állították volna fel Horthy-ligeten (Tököl) 18 db Me-109-es vadászgéppel.<sup>449</sup>

A hátországi alakulatok helyzete elég vegyes képet mutatott. 1944. március 1-től szerették volna bevetésre alkalmas állapotba hozni a szolnoki 1/1. vadászszázadot 12 db Me-109-essel, a kolozsvári 2/2. vadászszázadot pedig 12 db Héjával. A tervek közt szerepelt, hogy a 2/2. század gépeit is korszerű Me-109 típusú repülőgépekre

<sup>445</sup> Abban az esetben, ha a 102. repülődandárt a magyar hadvezetés kivonja a hadművelleti területről, akkor a repülőgép-állományt a németek visszavették volna. A dandár, a katonai helyzet változása miatt végül hazatért. M. Szabó, 2010. 112. o.

<sup>446</sup> M. Szabó, 2010. 112. o.

<sup>447</sup> M. Szabó, 2010. 112. o.

<sup>448</sup> M. Szabó, 2010. 112. o.

<sup>449</sup> M. Szabó, 2010. 112. o.

cserélik le augusztus során. Az elképzelések között szerepelt, hogy a szolnoki székhelyű 1/2. századot július 1-től előbb 12 db Héjával, majd októbertől Me-109-el látják el, és 1945 tavaszáig felállítják a szolnoki 1/3., valamint a kolozsvári 2/2. vadászszázadokat 12–12 db Messerschmitt Me-109 vadászgéppel. A vadászszázadok mellett számos felderítő-,<sup>450</sup> bombázó-<sup>451</sup> és ejtőernyőszállítószázad<sup>452</sup> működött már a dokumentum elkészítésekor, s tervben volt újabbak felállítása is.<sup>453</sup>

A magyar légierőnél az 1944-es évre vonatkozóan komolyan számoltak a kiképző- és egyéb feladatokat ellátó egységekkel. Ezek között volt az 1/2. vadász kiképző-század 12 db Héja típusú géppel Tapolcán, az 1. megfigyelőkiképző-század 12 db Súlyom típusú repülőgéppel, a budaörsi 2. szállítórepülő-század 9 db géppel, az 1/1. bombázókiképző-század 12 db Ju-86-os repülőgéppel Veszprémben, továbbá egy távfelderítő raj He-111 és Dornier Do-215 típusú gépekkel.<sup>454</sup>

A magyar hadvezetés számára az Irányelvek az 1943/44. szervezési évben a légierő hadrendfejlesztésére c. anyagban egyértelműen megjelölték, hogy a vadászszázadokat Messerschmitt Me-109G típusú vadászrepülőgépekkel, a többi alakulatot pedig Me-210-esekkel fogják felszerelni. Előbbiből 114 db-ot, az utóbbiból pedig 126 db-ot akartak hadrendbe állítani.<sup>455</sup> A termelés akadozása miatt fontossági sorrendet állítottak fel a repülőgépek átadását illetően.<sup>456</sup> A légierő igényeinek megfelelően 1940-ről 1942-re növelték a szakkiképzésben részt vevők számát, amire a veszteségek pótlása miatt volt szükség.

Magyarország 1944. március 19-i német megszállása után a Magyar Királyi Honvéd Légierő alakulatai – a hadszíntéren harcoló egységekhez hasonlóan – német alárendeltségbe kerültek. Ezzel kapcsolatban Edmund Veessenmayer az alábbiakról

<sup>450</sup> Kecskeméten volt a 3/2. közelfelderítő század, amely 12 db He-46-ossal rendelkezett, amiket június 15-től kezdve akartak Me-210-re cserélni. Ungváron lett volna felállítva a 4/2. közelfelderítő század 12 db Me-210-es repülőgéppel, valamint e két század mellett még egy közelfelderítő századról tesznek említést az összeállításban. M. Szabó, 2010. 112. o.

<sup>451</sup> Debrecenben állomásozott a 3/2. bombázószázad Caproni Ca-135-ös gépekkel, amelyeket Me-210 típusra terveztek lecserélni, hasonlóan a többi bombázóalakulathoz. Ugyancsak a cívisvárosban volt a 4/2. bombázószázad, de az alakulat idővel Zomborba települt át, továbbá, Szegeden voltak az 1/1. és 1/2. bombázószázadok. M. Szabó, 2010. 112. o.

<sup>452</sup> A Ju-52-es repülőgépekkel felszerelt 1. ejtőernyőszállítószázad Pápán állomásozott. M. Szabó, 2010. 112. o.

<sup>453</sup> M. Szabó, 2010. 112. o.

<sup>454</sup> M. Szabó, 2010. 112. o.

<sup>455</sup> M. Szabó, 1999. 11–112. o.

<sup>456</sup> A repülőgépeket a német-magyar repülőgép gyártási terv (vadászprogram) alapján a győri Magyar Vagon- és Gépgyár Rt., a csepeli Weiss Manfréd Acél- és Fémművek Rt., és a Horthy-ligeti Dunai Repülőgépgyár Rt. készítette. A Messerschmitt Me-109 és Me-210 típusú gépeket elsősorban a német haderőnek gyártotta a magyar ipar. Wilhelmstrasse, 1968. 831. o.

tájékoztatta Karl Rittert: Kuno Heribert Fütterer repülő altábornagyot a magyarországi német légierő tábornokát vezénylő tábornokká (Kommandierender General der Deutschen Luftwaffe in Ungarn) nevezték ki.<sup>457</sup> E minőségében a Luftwaffe főparancsnokának, Hermann Göringnek a parancsa alapján „...a magyarországi német légierő vezénylő tábornoka rendelkezik a magyar légierő teljes szervezete és annak felhasználása, tehát a földi létesítmények felett – ideértve a fejlesztés alatt állókat is, a magyar légi egységek üzemi állomásait és épületegységeit, a magyar léghárító tüzérseget, valamint az említett részlegek minden felszerelését. Ezzel, bevetésük szempontjából, a magyar légierő és a magyar léghárítás összes kötelékei a német légierő-parancsnokság alá tartoznak. A magyar parancsnokságokon belül nem történik változás a magyar egységek csapatszolgálati függőségi viszonyaiban. Fentiek végrehajtásában olyan megoldásra kell törekednünk, amely a magyarok önállóságát csak a lehető legkisebb mértékben csorbitaná, másfelől azonban feltétlenül biztosítja a német követelések és adott utasítások megvalósítását.”<sup>458</sup>

Április elején a hazai vadászvédelemre alkalmazható magyar és német vadászgépek száma 60-60 db volt.<sup>459</sup> A Magyarország ellen végrehajtott első, 1944. április 3-i angolszász légitámadást követően újabb átalakítás következett be a légierőn belül. Május 1-jei hatállyal Heppes Aladár repülőőrnagy vezetésével felállt a Légvédelmi Parancsnokság alárendeltségében a 101. honi vadászrepülő-osztály, amelynek a kötelékébe tartozott a 101/1. vadászrepülő-század, ami a kolozsvári 2/1. vadászrepülő-századból jött létre, továbbá a 101/2. század, amelyet a szolnoki 1/1. századból szerveztek, illetve a 101/3. vadászrepülő-század, az 5/3. századból. Az újonnan felállított 101. vadászrepülő-osztály alakulataihoz vezényelték a Repülőkísérleti Intézet néhány pilótáját is, valamint az összes századot korszerű Messerschmitt Me-109G vadászgépekkel látták el. Az új vadászrepülő-osztály egységei május 10-14-e között települtek át a Veszprém-Jutas repülőtérré, s egészen szeptember 25-ig látták el az egész ország légvédelmét, megküzdve a hazánkat támadó angolszász repülőgépekkel.<sup>460</sup>

1944 nyarán a kormányzó jóváhagyta az 1944/45-re vonatkozó szervezési feladatokat a légierőre vonatkozóan, de ennek a dokumentumnak a teljes

<sup>457</sup> M. Szabó, 2010. 113. o.

<sup>458</sup> Wilhelmstrasse, 1968. 811. o.

<sup>459</sup> Bernád–Magó–Punka, 2013. 42. o.

<sup>460</sup> Veress D., 1980. 183. o.

végrehajtására már nem volt lehetősége a katonai vezetésnek. Ugyanakkor szükség volt változtatásokra hatékonyság növelési célból. Így vált elkerülhetlenné a 101/II. vadászrepülő-osztály felállítása augusztus 11-én a Vas megyei Kenyeriben. Ennek az osztálynak az alárendeltségébe tartozott a 101/4., a 101/5. és a 101/6. vadászrepülő-század, míg a 101. vadászrepülő-osztály neve 101/I.-re változott, majd szeptember 19-én létrehozták Heppes Aladár parancsnoksága alatt a 101. vadászrepülő-ezredet.<sup>461</sup> Az ezred állományába került 1944 decemberében a 10. önálló vadászosztály is 101/III. vadászosztály néven, három századdal (101/7., 101/8., 101/9.)<sup>462</sup>

A nyilas hatalomátvételt követően német mintára kívánták átszervezni a magyar légierőt, de az ország területén dúló harcok egyre inkább lehetetlenné tették mindennemű szervezési tevékenységet. Így, nem véletlen, hogy 1945 elején már-már kaotikus viszonyok alakultak ki a légierőnél, aminek következtében nem csoda, hogy 1945 márciusára már csak három harcoló alakulat (a 101. vadászrepülő-ezred, a 101. csatarepülő-osztály és a 101. éjjeli vadászrepülő-osztály) maradt meg, miután a többi az eltelt hónapokban felmorzsolódott, ahogyan a háború végére gyakorlatilag a teljes légierő is, amelynek megmaradt egységei még márciusban Németország (Ausztria) területére<sup>463</sup> települtek át.<sup>464</sup>

#### *4. A Luftwaffe Magyarországon tevékenykedő alakulatai 1944–45-ben*

Az amerikai és brit bombázókkal és vadászgépekkel szemben hazánk légterében a magyar légierő alakulatai mellett a német légierő, a Luftwaffe egységei is felvették a küzdelmet. Bár a Luftwaffe vadászrepülő-egységeinek mindösszesen 18%-a állomásozott Dél-Európában és a Földközi-tenger térségében 1943 nyarán, ami egyúttal jelezte azt is, hogy a keleti hadszíntér, valamint az Angliában állomásozó amerikai és brit repülőgép kötelékek elleni légi harc abban az időszakban jelentősebb feladatot rótt a tengelyhatalmakra.<sup>465</sup> Ugyanakkor a magyar légtér védelmében

<sup>461</sup> M. Szabó, 2010. 114. o., Veress, 1972. 246. o.

<sup>462</sup> Veress, 1972. 248. o.

<sup>463</sup> Az 101. vadászrepülő-ezred 1944. április során kapott 30 db Bf-109-es vadászgépet, és az egységnek még május 2-án – nem sokkal a fegyverletétel előtt – is volt 33 repülőgépe, de február óta a birodalomban nem volt repülőbenzin-gyártás, ezért üzemanyaghiány miatt nem voltak bevethetőek! A magyar repülőalakulatok jelentős része az alábbi repülőtereken állomásozott az Ausztriába való áttelepülés után: Klagenfurt, Wörschach, Zeltweg, Bécsújhely, Raffelding. Vajda, 1987. 554. o., Szabó, 2000. 413. o.

<sup>464</sup> M. Szabó, 2010. 114–118. o., Veress, 1972. 249–250. o.

<sup>465</sup> Piekalkiewicz, 2007. 259. o.

segédkező német repülőgép kötelékek célja alapvetően nem hazánk megsegítése volt csak, hanem – érthetően és mindenekelőtt – a Reich védelme. A térségben az Ostmark (Ausztria) területén állomásozó német repülőegységek mellett, a magyar, a szlovák és a horvát légierők alakulatai is felvették – lehetőségük szerint – a küzdelmet a támadó angolszászokkal. Az osztrák területen kialakított keleti vadászvédelmi szektorban 1944 tavaszáig a Luftwaffe két vadászosztálya, két vadászszázada és két rombolóosztálya állomásozott. Az I. Gruppe des Jagdgeschwader 27 (I/JG 27, azaz, a 27. vadászrepülő-ezred I. osztálya) és a II/JG 27 Me-109-el felszerelt századai Fels am Wagramban települtek, míg Seyringben állomásoztak a II/JG 300 századai Me-109 és Fw-190 típusokkal, s Kottinburgban volt a JG 108 vadász kiképző-iskola egy százada.<sup>466</sup>

A német hadvezetés 1944 márciusában Görögországból Götzendorfba helyezte át a III/JG 27-et. A Szombathely mellett Váton állomásozott a Szkopjéból magyar beleegyezéssel hazánkba telepített IV/JG 27 vadászosztály 3 századnyi Me-109-essel, amelyek közül egy század fel volt szerelve W. Gr. 21-es rakétával.<sup>467</sup> Hazánk március 19-i német megszállása után az I/JG 302. vadászosztály előbb Seyringbe, majd Götzendorfba települt. Mellettük az I. Gruppe der Zerstörergeschwader 26 (I/ZG 26, azaz a 26. rombolóezred I. osztálya) Me-110 valamint a III/ZG 26 7. százada Me-410-es repülőgépeivel júniusig Bécs térségébe települt.<sup>468</sup>

A nyár elején, a normandiai partraszállást követően, a német hadvezetés a Fels am Wagramban állomásozó I/JG 27 és a Váton lévő IV/JG 27 egységeit átirányította a nyugat-európai hadszíntérre.<sup>469</sup> Ennek következtében, amíg Magyarország területén július-augusztus folyamán egyre nagyobb számban állomásoztak német katonai alakulatok, addig közöttük repülőerő csak egy volt, a Bécs környékéről Szombathelyre vezényelt III Gruppe des Nachtjagdgeschwader 6 (III/NJG 6., azaz a 6. éjszakai vadászrepülő-ezred III. osztálya).<sup>470</sup> Ugyanebből a térségből érkezett a 4 Bataillon des Nachtjagdgeschwader 100 (4/NJG 100 azaz a 100. éjszakai vadászrepülő-ezred 4. százada) és a II/NJG 101. Ferihegyre. A német éjszakai vadászokat Do-217N, Me-110 és Ju-88 gépekkel fegyverezték fel.<sup>471</sup> Augusztus

<sup>466</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 105. o.

<sup>467</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 105–106. o.

<sup>468</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 105. o.

<sup>469</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 105–106. o.

<sup>470</sup> Ez az alakulat 1944. július 1-től októberig állomásozott Szombathelyen, de ennek egyik századát a vasi megyeszékhelyről a későbbiekben Újvidékre helyezték át. Veress D., 2002. 13. o.

<sup>471</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 105–106. o.

végén, a vasi megyeszékhelyen állomásozó német repülőalakulat mellett a Luftwaffe I/II. rombolóosztálya vett részt München, Bécs és Budapest térségének védelmében, valamint a német 26/III. rombolóosztály 7. százada is tevékenykedett a magyar légtérben. A román átállást követően a Dél-Ukrajna Hadseregcsoporthoz alárendeltségében, Otto Deßloch vezérezredes parancsnoksága alatt álló német 4. légiflotta (Luftflotte 4) magyarországi repülőterekre, a légiflotta parancsnoksága Tata Óvárosba települt át.<sup>472</sup>

A német 4. légiflotta két hadtestre tagozódott. Az I. repülőhadtest (harcálláspont: Pápa) alárendeltségébe tartozott a 76. vadászpilóta-ezred, a II/51, II/52, és az I/53 repülőosztályok a 4. „General Wewer” csatrepülő-ezred I. osztályának egy része, valamint a teljes II. és III. osztály; az 5. éjszakai csatrepülő csoport és a 14. közelfelderítő csoport 14/1., 14/2., és 16/2. százada.<sup>473</sup> A II. hadtest (harcálláspont: Pécs, Szombathely) alárendeltségében harcoltak a 10. csatrepülő-ezred I. és II. osztálya, a 2. „Immelmann” zuhanóbombázó-ezred I., II., III. osztálya, a 10. éjszakai csatrepülő-csoport, és a 12. közelfelderítő csoport.<sup>474</sup>

A magyar és a német repülőalakulatoknak 1944 őszétől már nemcsak az amerikai és brit légierő repülőgépeivel, hanem a szovjet és román egységekkel is fel kellett venniük a küzdelmet. Mivel az erőegyensúly addigra lényegesen eltolódott a szövetségesek javára, így a magyar légtér védelmére nem sok esély látszott ettől kezdve a háború végéig.

##### *5. A Magyar Királyi Honvéd Légierő legfontosabb repülőgéptípusai*

Az alábbiakban azokat a repülőgéptípusokat mutatom be, amelyek szerepet játszottak 1944/45 során az amerikai és brit légierő ellen vívott harcban, védekezésben.

Focke-Wulf Fw-189: A brémai Focke-Wulf Flugzeugbau AG Fw-189-es típusú repülőgépe iránt a magyar légierő már 1941-ben érdeklődött egy esetleges sorozatgyártás kapcsán, de csak a keleti hadszíntéren kapott a kecskeméti 3/2. közelfelderítő század 12 db-ot e típusokból. A kétmotoros repülőgép maximális sebessége 357 km/h, hatótávolsága 1380 km, repülési magassága 7500 méter volt. A fegyverzete pedig 4 db 7,9 mm-es géppuskából, valamint 200 kg külső felfüggesztésű bombából állt. Az Fw-189-et a felderítési tevékenységhez Rb 50/30-

<sup>472</sup> Veress D., 2002. 30. o.

<sup>473</sup> Veress D., 2002. 30. o., Veress D., 1983. 414.o.

<sup>474</sup> Veress D., 2002. 30. o., Veress D., 1983. 414.o.

as és Rb 20/30-as fényképezőgépekkel szerelték fel.<sup>475</sup>

Focke-Wulf Fw-190: A magyar légierő zuhanóbombázóit (102. vadászbombázószázad) 1944 ősztől kezdték kiképezni az együléses Fw-190F-8 vadászbombázóra. E típus első 18 db-os szériáját november 8-án Pápán kapta meg a légierő. Bár a Bf-109-hez képest nehezebb volt, s ez hátrányosan érintette a mozgékonyágát, ennek ellenére megállta a helyét a légi harcban. A repülőgép maximális sebessége 630 km/h, hatótávolsága 900 km, repülési magassága 8500 méter volt. A gép fegyverzete 2 db 7,9 mm-es géppuskából, 2 db 20 mm-es gépágyúból és 500 kg bombából állt.<sup>476</sup>

Focke-Wulf Fw-58: Magyarország 1937-ben rendelt ebből a típusból, és egy időben német alkatrészekből a győri Magyar Vagon- és Gépgyár is gyártotta az Fw-58-at. Itthon összesen 62 db készült ebből a gépből. Az elsősorban gyakorlógépként használt repülőgép gyakorló bombázó, felderítő, meteorológiai és futárfeladatokat is el tudott látni. A kétmotoros repülőgép maximális sebessége 270 km/h, hatótávolsága 1800 km, repülési magassága 5600 méter volt. Az Fw-58 fegyverzete 2 db 8 mm-es géppuska és 150 kg bombából állt.<sup>477</sup>

Junkers Ju-52/3m MS (Mausi): Egy hárommotoros szállító repülőgép, amelyet 1931-ben utasszállítónak fejlesztettek ki. A pilóták által Tante Ju-nak becézett gépet a második világháború során a Luftwaffe szállítógépként is alkalmazta. A háború során a személy- és teherszállítás mellett ejtőernyős-szállító, egészségügyi szállító, vitorlázógép-vontató és aknamentesítő feladatokat is ellátott. Utóbbi tevékenységet 1944-ben a Duna brit elaknásítása során, Magyarországon is végezték ezzel a típussal. A Ju-52/3m típusból hazánkban a Pestszentlőrinci Ipartelepek Rt. (PIRT) üzemében 1944 novemberéig 23 db-ot gyártottak. A repülőgép maximális sebessége 280 km/h, hatótávolsága 1280 km, repülési magassága 6300 méter volt. A gép fegyverzete 2 db 8 mm-es golyószóróból és 1 db 12,7 mm-es géppuskából állt.<sup>478</sup>

Junkers Ju-88: Ez az 1939-ben szolgálatba állított gyorsbombázó volt a német légierő legnagyobb példányszámban gyártott bombázója. A Ju-88 alkalmas volt vízszintes és zuhanóbombázó feladatokra, csatagépnek, gyakorló, nappali és éjszakai vadász feladatokra, s még aknarakásra, valamint torpedóvetésre is lehetett használni. A Ju-88-ból a 4/1. bombázószázad 1943-ban kapott egy századra valót, valamint a 102/1. bombázószázadot is felszerelték a típussal. A bombázó maximális sebessége

<sup>475</sup> Bonhardt-Sárhidai-Winkler, 1992. 286. o.

<sup>476</sup> Bonhardt-Sárhidai-Winkler, 1992. 358. o.

<sup>477</sup> Bonhardt-Sárhidai-Winkler, 1992. 302. o., Sipos, 1997. 120., 501. o.

<sup>478</sup> Sipos, 1997. 197., 501. o., Bonhardt-Sárhidai-Winkler, 1992. 309. o.



500 km/h, hatótávolsága 2750 km, repülési magassága 9000 méter volt. A gép fegyverzete 1 db 20 mm-es gépágyú, 3 db 7,9 mm-es géppuska, 2 db duplagéppuska és 2600 kg bomba volt.<sup>479</sup>

Messerschmitt Bf-109: A magyar légierő a Héjákkal szerzett rossz hadi tapasztalatok miatt 1942 őszétől azt kérte a németektől, hogy modern Messerschmitt Bf-109-es gépekkel szereljék fel a hadműveleti területen tartózkodó magyar alakulatokat. A kérés alapján a németek még 1942-ben 12 db Bf-109-es vadászrepülőgépet adtak át a magyar légierőnek. A vadászrepülőgép több típusát is használták a magyar repülőalakulatok, valamint a német-magyar repülőgép gyártási együttműködés keretében a Magyar Vagon- és Gépgyár Rt. Győrben 1942-től megkezdte a típus gyártását. A magyar légierő 1943 végétől kezdve 1944 áprilisáig összesen kb. 30 db Messerschmitt Bf-109G-6 típusú vadászgépet kapott. A Magyar Vagon- és Gépgyárnál legyártott Bf-109-es maximális sebessége 621 km/h, hatótávolsága 700 km, repülési magassága pedig 11 550 méter volt, és 2 db 7,9 vagy 13 mm-es gépágyúval szerelték fel.<sup>480</sup>

Messerschmitt Me-210: A német-magyar repülőgép gyártási egyezmény alapján készült a Horthy-ligeti Dunai Repülőgépgyárban ez a kétmotoros romboló repülőgép, amelynek a személyzete két fő volt. A magyar légierő ezt az akkoriban modernnek számító típust nehézvadász, gyorsbombázó, távol- és közelfelderítő, illetve alacsony támadó feladatokra használta. A repülőgép maximális sebessége 560 km/h, hatótávolsága 1600 km, repülési magassága 10 000 méter volt. A gép fegyverzetéhez 2 db 7,9 mm-es, 2 db 13 mm-es géppuska, 2 db 20 mm-es gépágyú tartozott, és 1000 kg tömegű bombát tudott célba juttatni.<sup>481</sup>

---

<sup>479</sup> Bonhardt-Sárhidai-Winkler, 1992. 388. o., Sipos, 1997. 198. o.

<sup>480</sup> Bonhardt-Sárhidai-Winkler, 1992. 344–349. o.

<sup>481</sup> Bonhardt-Sárhidai-Winkler, 1992. 344–360. o.

## V. Az amerikai 15. légi hadsereg és a brit 205. bombázócsoporthoz

### *1. Az amerikai légierő 1943-ig*

Az első világháborút követő időszakban, az amerikai hadseregben is követőkre talált az olasz Giulio Douhet, a francia Camille Rongerón és a német Walther Wever elképzelése a légi háborúról. A korszak európai katonai teoretikusai közül Douhet 1921-ben publikált *Il domino dell'aria* (A légi uralom<sup>482</sup>) című könyvében kifejtette, hogy aki a levegőt uralja, az arathat győzelmet, míg, amelyik haderő alulmarad az égbolton, arra biztos vereség vár. Elméletét az évek során pontosította, s 1929-re úgy vélte, hogy a jövő háborújában a döntést a légierő fogja kicsikarni, míg a szárazföldi alakulatoknak és a haditengerészetnek védekezni kell csak.<sup>483</sup> Az amerikai William Mitchell tábornok az európai katonai teoretikusok véleményét (amely abban állt, hogy megtörjék a lakosság erkölcsi erejét és tönkreteszék a gazdasági erőforrásokat) figyelembe véve arra jutott, hogy egy önálló és független légierőt kell létrehozni. Ezzel a nézettel szemben felléptek a haditengerészet vezetői, és 1925. december 17-én kizárták Mitchell tábornokot a hadseregből.<sup>484</sup> Végül a második világháború első időszakának német katonai sikerei döntésre készítették Rooseveltnél, aki 1940. július 3-án meghirdette a Victory fegyverkezési programot, ami nagyarányú haderőfejlesztést tartalmazott, melynek keretében jelentősen növekedett a hadsereg és így a légierő személyi állománya és technikai felszereltsége.<sup>485</sup>

Az amerikaiak 1941. július 20-án az addig a szárazföldi vezérkarnak alárendelt Légi Hadtestből (United States Army Air Corps) felállították a szárazföldi hadsereg részeként a légi haderőt (United States Army Air Forces), melynek a vezérkari főnöke Henry H. Arnold tábornok lett, aki e minőségében a szárazföldi haderő vezérkari főnökének légügyi helyettese (Deputy Chief of Staff for Air) volt.<sup>486</sup>

1941. november végéig az Egyesült Államok területének, és távol-keleti érdekeltségeinek védelmére három légi hadsereget állítottak fel. Az amerikai légierőben a légi hadsereg volt a legmagasabb seregtest, amely bombázó-, vadász-, szállító-, karbantartó-, meteorológiai stb. parancsnokságokból épült fel. A

<sup>482</sup> Lásd.: Douhet, Giulio: A légiuralom. Zrínyi Miklós Katonai Akadémia, Bp., 1971.

<sup>483</sup> MSZ 1943/24 18. o.

<sup>484</sup> Okváth, 1987. 487. o.

<sup>485</sup> Okváth, 1987. 487–488. o.

<sup>486</sup> Okváth, 1987. 488. o.

vadászpilóta-, bombázó- és szállítóegységek wingekből álltak fel. A wingek alá voltak rendelve a csoportok (Group) és a századok (Squadron). A légi hadseregeken belüli wingek és csoportok számát mindig az adott helyzet alakította, de általánosságban elmondható, hogy egy wing általában két-három csoport volt, amelyek attól függően, hogy bombázó-, vagy vadászcsoporthoz volt-e szó, további négy (bombázóknál), illetve három (vadászoknál) századokra tagozódtak. A háború kezdeti időszakában egy nehézbombázó-századnál átlagosan 8 db repülőgép teljesített szolgálatot, míg egy vadászszázadnál 25 db vadászgép volt hadrendben.<sup>487</sup>

Az 1941. december 7-i Pearl Harbor-i japán támadást és az amerikai hadba lépést követően a légierő összlétszámának 11%-a (35 016 fő) és repülőgép-állományának 10%-a (1095 db) állomásozott az USA területén kívül.<sup>488</sup> A háborúba való belépést követően a Roosevelt-adminisztráció felgyorsította a légierő fejlesztését. *„A háború kezdeti időszakában a légierő vezetői a háborús célok elérése és a légi uralom megszerzése fő eszközének a hadászati légierőt tartották. Elgondolásuk szerint a repülőgépgyártó és egyéb technikai eszközöket előállító üzemek szétrombolásával meggyengíthető az ellenség légierője és légvédelme, s így biztosítható a légi uralom. Ennek kivívása után a hadászati bombázásokkal szétrombolhatják a hadigazdaságot, s az így beálló fegyver- és felszerelési hiány, kiegészülve a lakosság erkölcsi megrendülésével, az ellenség kapitulációjához vezethet.”*<sup>489</sup> Bár a háború nem váltotta be ezeket a reményeket teljes egészében, ennek ellenére a harcok során fontos feladat hárult a légierőre 1945-ig. A légi uralom elméletének továbbra is voltak jeles képviselői Amerikában. A második világháború alatt 1943-ban jelentette meg *Victory through Air Power* című könyvét Alexander de Seversky, aki Douhet elméletének híve volt. Seversky úgy vélte, hogy a korszerű hadviselés axiómája alapján addig nincs lehetőség szárazföldi és tengeri hadműveletekre, ameddig nem vívják ki a légi fölényt. Úgy vélte, hogy a légierő az a fegyvernem, amelyik eldöntheti a háború végkimenetelét, mellette a többi fegyvernem csak alárendelt szerepet játszhat.<sup>490</sup> Ezzel szemben angol és német szakértők azon a véleményen voltak, hogy a katonai győzelemhez a három fegyvernem (szárazföldi csapatok, haditengerészet, légierő) együttműködése hozhatja csak meg a kívánt győzelmet.<sup>491</sup>

<sup>487</sup> Okváth, 1987. 494–495. o.

<sup>488</sup> Okváth, 1987. 492. o.

<sup>489</sup> Okváth, 1987. 494. o.

<sup>490</sup> MSZ 1943/24 18. o.

<sup>491</sup> MSZ 1943/24 18. o.

Az amerikaiak hadászati bombázási elképzeléseik megvalósítása érdekében 1942. január 28-án felállították a 8. légi hadsereget, amely Angliából támadta Németországot. Továbbá átszerveztek/felállítottak több légi hadsereget is. A Távol-keleti Légi Hadseregből az 5., a Hawai Légi Hadseregből a 7., a Karibi Légi Hadseregből a 6. légi hadsereg jött létre. E mellett újak is létrejöttek. Ceylon szigetén a 10., Alaszkában a 11., a Közel-Keleten a 9., és 12., valamint a Salamon-szigeteken a 13. légi hadsereg állt fel.<sup>492</sup>

Az amerikaiak első háborús évükben, 1942-ben, csak kisebb légi akciókat hajtottak végre. Ezek közül az USS Hornet repülőgép-hordozóról felszálló 8 db B-25 Mitchell típusú bombázó támadta James H. Doolittle alezredes vezetésével Tokiót, valamint további 8 gép Yokohamát, Nagoyát, Yokosukát és Kobét.<sup>493</sup>

Az amerikaiak első Európát érintő légitámadására a Halverson-terv (HALPRO) keretében került sor. A támadás az azt vezető Harry A. Halverson ezredes után kapta a nevét, s 23 db Consolidated B-24 Liberatorral 1942. június 12-ről 13-ra virradó éjszakán Ploiești olajipari létesítményei ellen irányult. Ez volt az első alkalom, hogy az amerikai légierő összecsapott a vén kontinensen a németekkel. A támadásban részt vevő B-24-esek az egyiptomi Fayid repülőteréről szálltak fel, de ahogy Eisenhower tábornok megfogalmazta visszaemlékezéseiben, e bombázás szertefoszlatta azokat az amerikai illúziókat, hogy néhány repülőgéppel megnyerhetik a háborút.<sup>494</sup> Az Angliába telepített 8. légi hadsereg első, európai célpontok elleni bevetésére 1942. július 4-én került sor, de jelentősebb bombázási tevékenységet az amerikaiak csak 1943-tól kezdve fejtettek ki Németország ellen, amiben jelentős szerepet játszott az, hogy a 8. légi hadsereg feltöltése 1942 novemberétől kezdve szünetelt, ugyanis az 1942. augusztus 20-án létrehozott 12. légi hadsereg megerősítése miatt Angliából több egységet is átirányítottak Észak-Afrikába.

Az amerikaiak számára az 1943-as esztendő legfontosabb légitámadására 1943. augusztus 1-jén került sor a Tidalwave hadművelet keretében. Arnold tábornok még áprilisban utasította a légierő főparancsnokságának tervezési osztályát arra, hogy mérjék fel Ploiești térségét egy légitámadás előkészítése céljából. Erre vonatkozóan az alábbiakat írta később Eisenhower tábornok a visszaemlékezésében: „1943

<sup>492</sup> Okváth, 1987. 494. o.

<sup>493</sup> Okváth, 1987. 495. o.

<sup>494</sup> Eisenhower, 1982. 161. o., Dorr, 2000. 7–8. o.

tavaszn Washingtonban tervet dolgoztak ki arra vonatkozóan, hogy a ploesti-i<sup>495</sup> olajmezőket, a tengelyhatalmak legfontosabb természetes olajforrását, egy afrikai támaszpontról fogjuk bombázni. A tervet elméleti alapon dolgozták ki, és Washingtonból egy külön törzscsoport utazott hozzánk, hogy ismertesse velünk. Mivel a védelem erős, a cél pedig messze volt – Romániában –, a terep sajátossága és a »horizontális« bombázás állítólagos hatékonysága miatt egyetlen meglepetésszerű támadásról volt szó, amelyet kis magasságból hajtának végre, és minden gép személyzete olyan eligazítást kap, hogy a nagy létesítményben egy külön objektumot támadjon. A terv kezdeményezői részletesen kiszámolták a matematikai valószínűségeket, és a szükséges bombázógépek kétszeresét vették. Úgy számoltak, hogy a támadás majdnem tökéletes megsemmisítést eredményez. Az egyik, amit elleneztünk, az egyetlen támadás eredményességébe vetett bizalom volt. Gyakran tapasztaltuk, hogy azok az üzemek, amelyeket szakértőink megsemmisültnek könyveltek el, hetek, sőt napok múltán újra teljes kapacitással dolgoztak. Egy további kérdés: tanácsos-e egy ilyen vállalkozás. A kiszemelt cél egy nagy finomító üzem volt, de információink szerint az ellenség többlet finomító kapacitással is rendelkezett, és az igazi olajhiány a termelésnél és az elosztó létesítményeknél mutatkozott. Kételyeink és ellenvetésünk azonban nem voltak döntők, mivel a bevetésre kerülő repülőalakulatokat az Egyesült Államokból külön ennek a feladatnak a végrehajtására küldték hozzánk.”<sup>496</sup> Végül is Jacob Smart ezredes minimális magasságból végrehajtandó támadási tervét Eisenhower tábornok jóváhagyta június elején, s a 8. légi hadseregből kettő, míg a 12. légi hadseregből három bombázócsoporthat rendeltek a líbiai Bengaziba e feladat végrehajtására. Az augusztus 1-jén végrehajtott bevetésben 178 nehézbombázó vett részt 1725 főnyi legénységével. A támadás során az amerikai B-24-esek 31-92 méter (100-300 láb) magasságból hajtották végre a bombázást. A bevetés során 55 db bombázót lőttek le a németek és románok, bár jelentős károk érték a ploiești-i környéki olajvidéket, de ezt könnyen helyreállították.<sup>497</sup>

Az amerikaiak 1943. augusztus 13-án Augsburgot és Bécsújrhelyt (Wiener Neustadt) támadták a Mediterráneum térségében lévő repülőkötelékeikkel.

A szövetségesek 1943 szeptemberében megkezdték a Földközi-tengeri Légierő

<sup>495</sup> A második világháborút követő idők óta a város hivatalos neve: Ploiești.

<sup>496</sup> Eisenhower, 1982. 160–161. o.

<sup>497</sup> Ambrose, 2002. 121–123. o., Marshall, 1945. 31. o.

Parancsnokság (MAC) átszervezését. Az amerikai 9. légi hadsereget a 12. légi hadsereg alárendeltségébe helyezték, míg a brit 205. bombázócsoporthoz kilenc századából 3 kanadai századot visszarendeltek a szigetországba. Bár a MAC parancsnoka, Arthur Tedder brit repülőmarsall azt kérte Charles Portal repülőmarsalltól, a brit légierő vezérkari főnökétől, hogy a kanadai századokat ne irányítsák Nagy-Britanniába, mégis Portal úgy vélte, hogy a Mediterrán térségben a Luftwaffe megsemmisült.<sup>498</sup> Időközben az amerikai 9. légi hadsereg megkezdte előkészületeit a Brit-szigetekre való áttelepülésre, majd pár alakulatot hátra hagyva, a parancsnokság elhagyta Afrikát.

## *2. Az amerikai 15. légi hadsereg*

Azt követően, hogy 1943. október 5-én a brit 8. hadsereg elfoglalta Foggia-t, s így a szövetségesek birtokába jutottak a város körül lévő német és olasz repülőterek, ezzel megnyílt a lehetőség, hogy a szövetségesek repülőalakulatokat telepítsenek többek közt Nagy-Britanniából Dél-Olaszországba, hogy a szigetországban kialakult zsúfoltságon enyhítsenek. Ekkoriban merült fel az a terv, hogy egy új légi hadsereget állítsanak fel. Ezt Ira C. Eaker vezérőrnagy ellenezte, mert részben az általa vezetett 8. légi hadsereg alakulataiból irányítottak volna át egységeket az új légi hadsereghez, de végül Henry Arnold tábornok az október 9-én kelt tervezetével és a 22-én kiadott utasításával –, amit elküldött Eisenhower tábornoknak – elrendelte a 15. légi hadsereg felállítását. A szervezés még Tunéziában megkezdődött, és a XII. Bombázóparancsnokság bombázóiból 1943. november 1-jén létrejött a 15. légi hadsereg<sup>499</sup> James H. Doolittle<sup>500</sup> vezérőrnagy parancsnoksága alatt. Az új légi hadsereg világháborús története során végig az angliai székhelyű 8. légi hadsereg árnyékában élt, és minden tekintetben kisebbnek számított.<sup>501</sup>

Megalakulásakor a 15. légi hadsereg kötelékébe tartozott a Boeing B-17 Flying Fortress (Repülő Erőd) nehézbombázókkal felszerelt 2., 97., 99., és 301. bombázócsoporthoz (Bombardment Group – BG). Ezen egységek közül a 97. és 301-es bombázócsoporthoz még a 8. légi hadsereggel érkeztek Európába, majd a 12. légi

<sup>498</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 99. o.

<sup>499</sup> Maurer, 1986. 470. o.

<sup>500</sup> James Harold „Jimmy” Doolittle (1896-1993) amerikai repülő tábornok, aki 1917-től kezdve szolgált a hadsereg légi egységeinél. A Pearl Harbor-i japán támadás után vezetésével intéztek támadást – 1942-ben – Tokió ellen. 1943. november 1-jétől 1944. január 3-ig volt a Tuniszbán felállított 15. légi hadsereg parancsnoka, majd 1944. január 15-től az Angliában állomásozó amerikai 8. légi hadsereg vezetője lett. Sipos, 1997. 82. o.

<sup>501</sup> Tillman, 2012. 92. o.

hadsereghez kerültek és részt vettek az észak-afrikai harcokban. A 2. és 99-es csoportok 1943 tavaszán érkeztek az Egyesült Államokból a hadműveleti területre.<sup>502</sup>

A 15. légi hadsereg B-24 Liberatorral felszerelt két bombázócsoportja, a 98. és 376-os volt. Ezek közül a 98. BG 1942 augusztusában érkezett az Egyesült Államokból a Kelet-Mediterráneumba, míg a 376. BG a Halverson-terv keretében jött létre 1942 során.<sup>503</sup> A bombázócsoportok mellett három (1., 14., 82.) vadászcsoporthoz (Fighter Group – FG) is a 15. légi hadsereg kötelékébe került P-38 Lightning vadászgépekkel.<sup>504</sup>

Az újonnan felállított 15. légi hadsereg bombázókötelékei a megalakulást követő időszakban a líbiai Bengazi, Benina, a tunéziai Massicault, Depienne, Ouda, Hergla és Enfidaville támaszpontjain, a vadászkötelékek pedig a tunéziai Djedeida és Sainte Marie du Zit, illetve az olasz Lecce repülőterein állomásoztak.<sup>505</sup>

Az amerikai műszaki csapatok Foggia térségének elfoglalása után gőzerővel fogtak hozzá az elfoglalt repülőterek átépítéséhez, hogy alkalmassá tegyék azokat a nehézbombázók fogadására. A rendkívül komoly vállalkozás során, minden nehézség dacára, az utászok 1943 végéig elkészültek a 45 repülőtérral, és minden kiszolgáló létesítménnyel. Az Engineer Petroleum Distribution Company egy üzemanyag-szállító csővezetékét is épített az Adria parti Manfredonia kikötőjétől Foggiaig a repülőgépek üzemanyag szükségletének kielégítésére. Ahogy Stephen E. Ambrose fogalmazott a „... munka a bombatölcsérek betemetésétől és más javításoktól a repülőtérenk használt mezők alagcsővezetésétől a szilárd burkolatú, leggyakrabban acéllemez felszállópályák építéséig sok mindent foglalt magában.”<sup>506</sup>

Így megteremtődött a technikai feltétele annak, hogy az addig Tunéziában és Líbiában állomásozó 15. légi hadsereg repülőegységei áttelepüljenek Olaszországba.<sup>507</sup> A légi hadsereg parancsnoksága 1943. december 1-jén települt át Tuniszból Bariba, míg a bombázókötelékek 1943 novemberének végétől kezdve folyamatosan települtek át Olaszországba. Ezzel lehetővé vált a dél-európai

<sup>502</sup> Munday, 1965. 3. o.

<sup>503</sup> Munday, 1965. 3. o.

<sup>504</sup> Munday, 1965. 3. o., Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 99. o.

<sup>505</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 99. o.

<sup>506</sup> Ambrose, 2002. 126. o.

<sup>507</sup> A 15. légi hadsereg áttelepülésével kapcsolatban írta George C. Marshall tábornok a következőket: „Oly súlyos volt a Doolittle tábornok parancsnoksága alatt 1943. november 1-én bevetett 15-ik stratégiai légitársaság szükséglete hajótérben, hogy ezzel szárazföldi erőinknek Olaszországban való megszervezése jelentékeny késedelmet szenvedett. Ez a körülmény nehézséget okozott Eisenhower tábornoknak, mert az ellenségnek tetemes időn át nagy fölényt biztosított szárazföldi csapatokban.” Marshall, 1945. 42. o.

célpontok<sup>508</sup> kedvezőbb kiindulási helyről való támadása, ugyanis az új légi hadseregnek feladatául szabták, hogy Franciaország, Olaszország (*Észak-Olaszország*), Németország (*Ausztria, Csehország, Lengyelország*), Magyarország, Szlovákia és a Balkán (*Bulgária, Románia, Horvátország/Jugoszlávia, Görögország*) területét bombázzák alakulatai. E célok elérése érdekében az amerikai hadvezetésnek az volt a terve, hogy 1944. március 31-ig 21 bombázó- és hét vadászcsoportha fejlesztik fel a 15. légi hadsereg állományát. Ez bár jelentős volt, így is elmaradt a „nagy testvértől”, hiszen a 8. légi hadseregnek csak bombázócsoporthból volt vagy 41.<sup>509</sup>

A 15. légi hadsereg élén 1944. január 3-val változás következett be. Ekkor „Jimmy” Doolittle vezérőrnagy helyét Nathan F. Twining<sup>510</sup> vezérőrnagy, a csendes-óceáni térségben állomásozó 13. légi hadsereg parancsnoka vette át. E változás egy nagyobb átszervezés keretében következett be. A földközi-tengeri hadszíntér parancsnokát, Dwight D. Eisenhower tábornokot áthelyezték az Angliában állomásozó inváziós erők élére, helyettese Tedder repülőmarsall, míg Eisenhower utóda Sir Henry Mitland Wilson brit tábornagy lett. Az európai hadszíntér amerikai bombázóerőinek főparancsnoki tisztére Carl Spaatz amerikai repülő altábornagyot nevezték ki. A Földközi-tengeri Légierő Parancsnokság (MAC) helyét a Földközi-tengeri Szövetséges Légierők (Mediterranean Allied Air Force – MAAF) vette át az alá tartozó angol, amerikai, francia és a Badoglio marsall vezette olasz repülőerőkkel. E szervezet alárendeltségében volt a Földközi-tengeri Szövetséges Hadászati Légierő (Mediterranean Allied Strategic Air Force – MASAF), melyhez a 15. légi hadsereg és a 205. bombázó csoport volt besorolva. Az MAAF parancsnokságát az amerikai 8. légi hadsereg addigi vezetője Ira C. Eaker tábornok foglalta el, helyettese a brit Sir John C. Slessor repülőmarsall lett, aki e minőségében a Földközi-tengeri és a közel-

<sup>508</sup> Ezek közt volt számos katonailag és gazdaságilag elsőrangú célpont. Többek között 52 db finomító (kőolaj-finomító és szintetikus üzemanyag-előállító gyár) évi 11 825 000 tonna össztermeléssel. Az külön érdekesség, hogy 31 üzem, amely a tengelyhatalmak termelésének 44%-át adta, 1100 km-es távolságra volt Foggiától, míg további 21 gyár, amely a termelés 32%-át adta kb. 1500 km-re volt a dél-olasz várostól. Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 100. o., Craven–Cate, 1983. 574. o.

<sup>509</sup> Tillman, 2012. 92. o.

<sup>510</sup> Nathan Farragut Twining: 1897. október 11-én született Monroeban (USA) és 1982. március 29-én halt meg az egyesült államokbeli Wilford Hallban. Amerikai repülő tábornok. A második világháború alatt a dél-csendes-óceáni hadszíntér vezérkari főnöke, majd a 13., 15. és a 20. amerikai légi hadseregek parancsnoka. Ő volt az atombomba ledobásának irányítója. 1950-től az amerikai légierő vezérkari főnöke, majd 1957–1960-ig egészen nyugdíjazásáig, az amerikai Vezérkari Főnökök Egyesített Bizottságának elnöke. Sipos, 1997. 453. o.



keleti brit repülőegységek parancsnokságát is ellátta.<sup>511</sup>

Az átszervezési eseményekkel párhuzamosan folytatódott a **15. légi hadsereg** feltöltése az előzetes tervek szerint: 1944. március 31-én öt Bombardment Wingből és egy Fighter Wingből épült fel:

– az **5. Bombardment Winghez** (BW) tartozott:

- a *2. bombázócsoport* (Bombardment Group – BG) a 20., 49., 96. és 429. bombázószázadokkal (Bombardment Squadron – BS);
- a *97. BG* a 340., 341., 342. és 414. BS-okkal;
- a *99. BG* a 346., 347., 348., 416. BS-okkal;
- a *301. BG* a 32., 352., 353. és 419. BS-okkal;
- a *463. BG* a 772., 773., 774., 775. BS-okkal;
- továbbá a *483. BG* a 815., 816., 817. és 840. BS-okkal.

Az 5. BW parancsnoksága Tortorellában volt, míg az egyes bombázócsoportok Amendola (2. BG, 97. BG), Celone (463. BG), Lucera (301. BG), Sterparone (483. BG), és Tortorella (99. BG) repülőterein állomásoztak. Az ezred érdekessége, hogy az egész 15. légi hadseregben csak ők használtak egyedül B–17 Flying Fortress típusú nehézbombázókat, míg a többi ezred Consolidated B–24 Liberátorral volt felszerelve.<sup>512</sup>

– a **47. Bombardment Wing** (Manduria székhellyel) eredetileg két B–25 Mitchell típusú bombázóval felszerelt csoportból állt, de ezeket a hadvezetés visszairányította a 12. légi hadsereghez, míg az ezredhez helyettük előbb két, majd 1944 januárjában újabb három bombázócsoport érkezett Consolidated B–24 Liberátor típusú nehézbombázóval felszerelve. Így, a 47 BW-hez tartozott:

- a *98. BG* (Lecce), a 343., 344., 345. és 415. BS-okkal;
- a *376. BG* (San Pancrazio) az 512., 513., 514. és az 515. BS-okkal;
- a *449. BG* (Grottaglie) a 716., 717., 718., 719. BS-okkal, míg
- a *450. BG* (Manduria) a 720., 721., 722. és 723. BS-ok tartoztak.<sup>513</sup>

– a **49. Bombardment Wing** szervezése 1944 áprilisára fejeződött be, az egység parancsnoksága Castelluccioban volt. A 15. légi hadsereg Bombardment Wingjei közül ide tartozott a legkevesebb bombázócsoport, mindösszesen három,

<sup>511</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 100–101. o.

<sup>512</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 101. o.

<sup>513</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 101–102. o.

amelyek közül a 451 BG-t 1944. április 6-án helyezték át ehhez az ezredhez a 47. BW-től. A 49. BW alárendeltségébe tartozott:

- a 451 BG (Castelluccio) a 724., 725., 726. és 727. BS-okkal;
- a 461. BG (Toretto) a 767., 765., 766. és 767. BS-okkal, míg
- a 484. BG (Toretto) alárendeltségében pedig a 824., 825., 826. és 827. BS-ok.<sup>514</sup>

– az **55. Bombardment Wing** (Spinazzola) szervezési feladatait 1944 májusára fejezték be. Az ezredhez tartozott:

- a 460. BG (Spinazzola) a 760., 761., 762. és 763. BS-okkal;
- a 464. BG (Pantanella<sup>515</sup>) a 776., 777., 778., 779. BS-okkal;
- a 465. BG (Pantanella) a 780., 781., 782. és 783. BS-okkal, továbbá
- a 485. BG (Venosa<sup>516</sup>) a 828., 829., 830. és 831. BS-okkal.

– a **304. Bombardment Wing** (Cercignola) kötelékébe tartozott:

- a 454. BG (San Giovanni) a 736., 737., 738. és 739. BS-okkal;
- a 455. BG (San Giovanni) a 740., 741., 742. és 743. BS-okkal;
- a 456. BG (Stornara) alárendeltségében volt a 744., 745., 746. és 747. BS, míg
- a 459. BG-hoz (Giulia) a 756., 757., 758. és 759. BS-ok voltak beosztva.<sup>517</sup>

– a **306. Fighter Wing** (FW) szervezésével 1944 áprilisára végeztek és egészen 1944. szeptember 3-ig a 15. légi hadsereg összes vadászszázada ennek az ezrednek a kötelékébe tartozott, de akkor – egyelőre – kísérleti jelleggel létrehozták a XV. Vadászrepülő-parancsnokságot (XV. Fighter Command – FC), majd az azonos típusú vadászgépeket használó alakulatokat önálló ezredbe szervezték. A 306. vadászrepülő ezredet 1944 tavaszáig Supermarine Spitfire, Bell P–39 Airacobra, és Republic P–47 Thunderbolt, majd North American P–51 Mustang és Lockheed P–38 Lightning vadászgépekkel szerelték fel. Ehhez az ezredhez tartozott:

- az *1. vadászrepülő-csoport* (Fighter Group – FG) amelyhez a 27., 71., és a 94. vadászszázadok (Fighter Squadron – FS) tartoztak;
- a 14. FG-hoz a 37., 48. és 49. FS-ok,

<sup>514</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 102. o.

<sup>515</sup> A bombázócsoporthoz tartozott Gioia volt. Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 102. o.

<sup>516</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 102. o.

<sup>517</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 102. o.

- a 82. *FG*-hoz a 95., 96. és 97. *FS*-ok;
- a 31. *FG* alárendeltségébe tartoztak a 307., 308. és 309. *FS*-ok;
- az 52. *FG*-hoz a 2., 4. és 5. *FS*-ok;
- a 325. *FG*-hoz a 317., 318. és 319. *FS*-ok, míg
- a 332. *FG*-hoz a 99.<sup>518</sup>, 100., 301. és 302. *FS*-ok.

Az ezred parancsnoksága Fanoban volt, az 1. *FG* támaszpontja Salsolában, a 14. *FG*-é Trioloban, a 82. *FG*-é Vincenzoban, a 31. *FG*-é San Severoban, az 52. *FG*-é Madnában, a 325. *FG*-é Lesinában, míg a 332. *FG* Ramitelliben állomásozott. A 306. *FW* vadászrepülő-csoportjai közül az 1., a 14. és a 82. *FG*-ot Lockheed P-38 Lightning típusú vadászgépekkel látták el, a 31. és 52. *FG*-ok North American P-51 Mustanggal voltak felszerelve, míg a 325. és 331. *FG*-ok előbb Republic P-47 Thunderbolt, majd P-51 Mustangokkal voltak felszerelve.<sup>519</sup>

A 15. légi hadsereg állományába a bombázó- és a vadászrepülőwingek mellett egy meteorológiai század (154th Weather Squadron), felderítő alakulatok és technikai kiszolgáló egységek is tartoztak. A légi hadsereg állományához 1943. november elején 3624 tiszt, 16 875 főnyi legénység tartozott, akik ekkor 931 db repülőgépet használtak bevetéseik során, majd a gépek száma 1944 májusában már megközelítőleg 1500 db volt.<sup>520</sup>

### 3. A brit királyi légierő 205. bombázócsoportja

Az egyiptomi Shallufában 1941. október 23-án hozták létre a brit királyi légierő 205. bombázócsoportját<sup>521</sup> – RAF No. 205 (Heavy Bomber) Group –, amelyhez akkoriban öt Vickers Wellingtonal felszerelt század (37., 38., 70., 108., 148.) tartozott, majd egy esztendővel később a bombázócsoport alárendeltségében felállították a 231., 236., 238., 242., 245. Wingeket.<sup>522</sup>

A 205. bombázócsoport (BG) fő feladata 1941-től az volt, hogy nappali és éjszakai légitámadásaival megnehezítse a német, valamint olasz csapatok előretörését Észak-Afrikában. Az egység részt vett az el-alameini csata légi támogatásában, majd 1943 februárjában a Gardabia-i, míg júliusban a tunéziai Kairouan-i repülőtérré települtek

<sup>518</sup> A 15. légi hadseregben a 99. vadászrepülő-század volt az egyetlen, amelyben a hajózó- és a földi kiszolgáló személyzet is afroamerikai volt. Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 103. o.

<sup>519</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 103. o., Munday, 1965. 23. o.

<sup>520</sup> Sipos, 1997. 22. o.

<sup>521</sup> A 205. bombázócsoport történetére vonatkozóan lásd: Granfield, Alun: Bombers over Sand and Snow. 205. Group RAF in World War II. Pen & Sword Aviation, Barnsley, 2011.

<sup>522</sup> Granfield, 2011. 334. o.

át. A 205. bombázócsoporthoz 1944 elején négy Wing tartozott, egyenként 2–2 század, 16–20 bombázógéppel, így a bombázócsoporthoz összesen 128–160 db repülőgép volt.<sup>524</sup> A 205. bombázócsoporthoz 1944 elején négy Wing tartozott, egyenként 2–2 század, 16–20 bombázógéppel, így a bombázócsoporthoz összesen 128–160 db repülőgép volt.<sup>524</sup> A 205. bombázócsoporthoz így alapvetően egy gyengébb amerikai Bombardment Wingnek felelt meg.

- a **231. Wing**hez tartozott a 37. és 70. század, amelyeket 1943 decemberében helyeztek át tunéziai támaszpontjaikról az olaszországi Tortorellába. A Wing bombázóállománya 1944 során Vickers Wellington típusú gépekből állt, majd 1944 őszétől kezdve átálltak az amerikai B–24 Liberatorokra;
- a **236. Wing** alárendeltségében voltak a 40. és 104. századok, amelyek 1943 decemberében Afrikából előbb Ceringola, majd Foggia repülőtereire diszlokáltak. A bombázók tekintetében ennek az ezrednek a századai is előbb Wellingtonokat, majd Liberatorokat használtak;
- A **240. Wing** keretében harcoltak a 178. és 614.<sup>525</sup> századok Liberatorai és Handley Page Halifax bombázói. Az ezrednél használt Halifaxokat 1944 augusztusa és 1945 márciusa között B–24-esekre lecserélték. A kötelék támaszpontja Olaszországban előbb Celoneban, majd Stornaraban, később Amendolában volt;
- a **330. Wing** alárendeltségébe tartozott a 142. és 150. század, amelyeket Wellingtonokkal szereltek fel. A Winget olaszországi támaszpontjukról, amely előbb Cerignolában, majd Amendolában, végül pedig Regginaban volt, 1944. október 5-én áthelyezték Nagy-Britanniába;<sup>526</sup>
- 1943 végén a dél-afrikai légierő (SAAF – South African Air Force) a 205. bombázócsoporthoz irányította a **2. Wing**et, az alárendeltségébe tartozó 31. és 34. századokat és B–24 Liberatoraikat. A dél-afrikaiak századai Celone, majd Foggia térségébe települtek.<sup>527</sup>

A 205. bombázócsoporthoz mellett tevékenykedett a Balkáni Légierő (Balkan Air Forces

<sup>523</sup> Jánkfalvi, 2000. 17. o.

<sup>524</sup> Sipos, 1997. 54. o.

<sup>525</sup> A század sorszáma eredetileg 462. volt, de az afrikai el-Ademből az olaszországi Celoneba való áttelepülés során, 1944. március 3-án átszámolták, s ettől kezdve lett 614. század a nevük. Granfield, 2011. 354. o.

<sup>526</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 103–105. o.

<sup>527</sup> Granfield, 2011. 355–356. o.

– BAF) részeként a 334. Wing, amelyet a brit titkosszolgálat, a SOE keretén belül hoztak létre azzal a céllal, hogy segítsék a németek megszállta európai országok ellenálló csoportjainak légi ellátását.

A 334. Winghez tartozott a lengyel 1586 Flight (repülőraj), valamint a 148. és 267. repülőszázadok is. A Winghez tartozó alakulatokat Halifax, Liberator és Douglas C-47 Skytrain (Dakota) repülőgépekkel látták el. Ezek a repülők a titkosszolgálati feladatoknak megfelelően, speciálisan át lettek alakítva. A 334. Szállítówing részt vett, a magyar légtéren keresztül repülve, a varsói felkelés<sup>528</sup> és a lengyel Honi Hadsereg légi támogatásában – egyéb feladatai mellett.<sup>529</sup> Az SOE 1944 első felében Bariban, Lord Harcourt alezredes vezetésével megnyitotta kirendeltségét, majd James Klugmann őrnagy vezetésével anyagellátó osztályt is létrehozott a városban. E mellett rohamosztásokat és ejtőernyős harcászati egységeket is felállítottak. A 205. bombázócsoporthoz tartozó titkosszolgálati századok is részt vettek a SOE Közép-Európát és a Balkánt érintő tevékenységében, így többek között a londoni lengyel emigráns kormány ügynökeit is ledobták Lengyelországba.<sup>530</sup>

#### *4. Az amerikai és a brit légierő által hazánk ellen bevetett repülőgépek*

Az alábbiakban azok a vadászgépek, nehéz- és közepes bombázókat, illetve kísérővadászokat mutatom be, amelyek részt vettek a Magyarország elleni 1944/45 évi légi harcokban és bombázásokban.

Boeing B-17 Flying Fortress (Repülő Erőd): az amerikai haderő légi hadtestének pályázatára tervezték e típust 1934-ben. Prototípusa már a következő esztendőben a levegőbe emelkedett. A háborúban megismert repülőerődöt többszöri módosítás után fejlesztették ki, ennek eredményeként jelentős igénybevételnek lehetett kitenni. A Boeing összesen 12 700-at gyártott le ebből a típusból. A négymotoros nehézbombázó személyzete 10 fő, a legnagyobb sebessége 9150 méteren 480 km/h, a szolgálati magassága 11 400 m, hatótávolsága pedig 2960 km volt. A B-17-es védelmét 13 db 12,7 mm-es géppuska biztosította, s rövidebb hatótávolság mellett 7850 kg bombát tudott célba juttatni.<sup>531</sup>

Consolidated B-24 Liberator: a Consolidated repülőgépgyár szintén egy pályázatra

<sup>528</sup> 7 alkalommal összesen 69 db repülőgépet vetettek be, amelyek közül 16-ot veszítettek el. A személyi veszteség 86 halott és 11 hadifogságba esett személy volt. Jánkfalvi, 2000. 21. o.

<sup>529</sup> Jánkfalvi, 2000. 20. o.

<sup>530</sup> ÁBTL-3.2.5.-O-8-028 64. o.

<sup>531</sup> Sztojalovszky, 1999. 71–72. o.

készítette el 1939-ben ezt a típust, amely a második világháború legnagyobb darabszámban (18 188) elkészített távolsági és nehézbombázó repülőgépe volt. A sokoldalúan (bombázó, utas- és teherszállító, felderítő, elhárító) hasznosítható típust előszeretettel alkalmazták a csendes-óceáni hadszíntéren, de Európában is nagyszámban vetették be. A 12 fős személyzettel ellátott repülőgép legnagyobb sebessége 9150 méteren 480 km/h, szolgálati magassága 8550 m, hatótávolsága pedig 3360 km volt. A B-24 védelmét 10 db 12,7 mm-es géppuska biztosította, és rövid távú bevetésnél 5450 kg bombát tudott célba juttatni.<sup>532</sup>

Handley Page Halifax: a Handley Page repülőgépgyár négymotoros éjszakai nehézbombázója, amelynek a prototípusa 1939-ben repült először és 1940-ben már hadrendbe állította a brit királyi légierő. A típusból 6176 db készült. A repülőgép legnagyobb sebessége 501 km/h, hatótávolsága pedig 2030 km volt. A hajózószemélyzet 7 főből állt, a gép védelmét 9 db 7,7 mm-es géppuskával oldották meg. A Halifax 5890 kg bombát tudott célba juttatni.<sup>533</sup>

Vickers Wellington: A brit kétmotoros közepes bombázó 1936-ban végezte próbarepülését, s 1938-ban került csapatszolgálatra a RAF-hoz. A négymotoros nehézbombázók megjelenéséig a britek legnagyobb teljesítményű bombázója volt. Ezt követően viszont előszeretettel alkalmazták aknásításra és aknák demagnetizálására, valamint felderítő- és őrzőrepülőként. Magyarország felett is elsődlegesen a Duna elaknásításában vett részt e típus, amelyből összesen 11 461 db készült. A Wellington legnagyobb sebessége 400 km/h, hatótávolsága 2000 km volt. A 6 főnyi személyzet védelmét 6 db 7,7 mm-es géppuska biztosította, és a repülőgép összesen 2040 kg bombát tudott célba juttatni.<sup>534</sup>

Lockheed P-38 Lightning: az amerikai Lockheed 1937–1939 között fejlesztette ki ezt az együléses, kétmotoros távolsági vadászrepülőgépet. Nagy hatótávolsága miatt a csendes-óceáni hadszíntéren és Európában használták a nappal bevetett amerikai nehézbombázók kísérésére. Erős fegyverzete miatt a szárazföldi csapatok támogatására is alkalmas volt. A második világháború végéig összesen 9942 db-ot készítettek e típusból. A P-38-as legnagyobb sebessége 650 km/h, hatótávolsága 3650 km volt. A repülőgép fegyverzete 4 db 12,7 mm-es géppuskából és egy 23 mm-

<sup>532</sup> Sipos, 1997. 32. o., Sztojalovszky, 1999. 72. o.

<sup>533</sup> Sipos, 1997. 154., 501. o.

<sup>534</sup> Sipos, 1997. 479., 502. o.

es gépágyúból állt, 450 kg bombaterhelés mellett.<sup>535</sup>

North American P-51 Mustang: brit harci tapasztalatok alapján a RAF megrendelésére, az amerikai North American vállalat gyártotta az Edgard Smood tervezte P-51 Mustangot. A gép eredeti motorjával a kezdeti időkben gondok támadtak, ezért angol Rolls-Royce motorokat építettek be a P-51-be, ami megoldotta a problémát. A kiváló repülési tulajdonságú vadászgépet előszeretettel alkalmazták a szövetségesek; ellenfeleik nagyon tartottak a típustól. A háború alatt 15 586 db-ot készítettek belőle. A Mustang legnagyobb sebessége 698 km/h, hatótávolsága 3325 km volt. A fegyverzete 4 vagy 6 12,7 mm-es géppuska, maximum 908 kg bomba, vagy 10 db 12,7 cm-es nem irányított rakéta volt.<sup>536</sup>

Republic P-47 Thunderbolt: az együléses vadászrepülőgépet brit tapasztalatok és a RAF megrendelése alapján készítette el a Republic repülőgyár. A britek elvárása egy nagysebességű, erős fegyverzetű, védőpáncélzattal ellátott repülőgép volt. A prototípus 1941-ben szállt fel, és egy év múlva elkezdték a sorozatgyártást. 1943-tól kísérővadászként szolgált, de vadászbombázóként is alkalmazták. A háború alatt 15 683 db-ot gyártottak ebből a típusból, amelynek a legnagyobb sebessége 690 km, hatótávolsága 1690 km volt. A P-47-es fegyverzete 8 db 12,7 mm-es géppuskából és 1134 kg bombából állt.<sup>537</sup>

---

<sup>535</sup> Sipos, 1997. 357., 500. o.

<sup>536</sup> Sztojalovszky, 1999. 72. o., Sipos, 1997. 358. o.

<sup>537</sup> Sipos 357., 500. o.

## VI. A magyar olajipar lebombázására vonatkozó szövetséges tervek

### *1. Hírszerzési tevékenység 1943 nyaráig*

Bárdossy László miniszterelnök 1941. december 12-én – egy nappal az után, hogy a magyar kormány megszakította az Amerikai Egyesült Államokkal a diplomáciai kapcsolatokat – közölte Herbert Pell amerikai követtel, hogy a két ország között a hadiállapot beállt. Erre válaszul az amerikai kormány előbb jegyzéket küldött a magyar kormánynak 1942. április 7-én, majd Franklin Delano Rooseveltnél javaslatára az amerikai kongresszus június 5-én kimondta a két ország között a háborús viszony fennállását.<sup>538</sup>

A hadüzenet következtében már 1942 őszén az amerikai hírszerző szolgálat, az *Office of Strategic Services (OSS)*<sup>539</sup> megkezdte feltérképezni azokat a stratégiai célpontokat, amelyeket az amerikai (szövetséges) légierőnek érdemes bombázni Magyarországon. Ezek kiválasztásában komoly szerepe volt a magyar emigránsoknak is. Az OSS hazánkkal kapcsolatos munkáját dr. Deák Ferenc magyar származású amerikai egyetemi tanár fogta össze, akit az amerikaiak Portugáliába, Svédországba és Törökországba, mint légügyi attasét akkreditáltak.<sup>540</sup> A New York-i W. H. Smitz 1942. szeptember 11-i jelentésében összefoglalta a Magyarországon szóba jöhető bombázási célpontokat. Az anyag több részre tagozódott. Az elsőben a közlekedési gócpontokat tekintették át, a második fejezet az iparról adott tájékoztatást. A magyar olajiparra vonatkozóan az összeállítás iparral foglalkozó része tartalmazott fontos információkat. Mint lehetséges célpont szerepelt a Shell Kőolaj Rt. csepeli, a Vacuum Oil Co. Rt. almásfüzitői és a Péti Nitrogénművek Rt. pétfürdői kőolaj-finomítója, továbbá a bükkszéki olajmező is.<sup>541</sup>

<sup>538</sup> Németország kisebb szövetségeseinek: Magyarországnak, Romániának és Bulgáriának, az Amerikai Egyesült Államokkal szembeni hadüzenetét a Rooseveltnél-adminisztráció, az elnök utasításának megfelelően nem vette tudomásul. Ebbe illett Sumner Welles amerikai külügyminiszter-helyettes javaslata is 1942-ben, hogy pszichológiai okokból halasszák el a hadiállapot bejelentését. Magyar vonatkozásban az amerikaiak sokat vártak a Kállay Miklós vezette új magyar kormánytól. Végül a Kongresszus 1942. június 5-én a szovjetek sürgetésére kimondta a hadiállapot beálltát. Joó, 2014. 6–7. o.

<sup>539</sup> 1942-ben hozta létre az amerikai elnök utasítására – annak bizalmasa – William Joseph Donovan New York-i ügyvéd. Az OSS hatásköre nagyjából hasonló volt, mint a brit SOE feladatköre. A szolgálat 1942 végére, 1943 elejére építette ki világszervezetét. ÁBTL-3.2.5.-O-8-028 206. o., Karsai, 1985. 511–512. o.

<sup>540</sup> ÁBTL-3.2.5.-O-8-028 210. o.

<sup>541</sup> Karsai, 1985. 505. o.



Pár héttel azt követően, hogy Smitz letette az asztalra hazánkkal foglalkozó jelentését, egy újabb összeállítás készült el szeptember 28-án. Az előzőnél jóval alaposabb anyagban behatóan foglalkoztak a főváros légvédelmi helyzetével és az ott esetlegesen bombázható ipari célpontokkal. A jelentést egy, a magyar légvédelemnél fontos beosztásban szolgálatot teljesítő egykori tűzértiszt készítette.<sup>542</sup> Az összeállítás szerzője szerint viszonylag könnyen szétzilálhatnák az amerikaiak a magyar közlekedési rendszert, fennakadást okozva az ipari termelésben is, ami nemcsak hazánk, hanem Németország számára is gondokat okozna – különös tekintettel, a Balkánnal való összeköttetésre.<sup>543</sup> 1943. augusztus 7-én egy újabb összeállítás készült hazánkról. A fővárosról készített térképen 37 új valamint korábbi, de bővített gyárat, raktárt tüntettek fel.<sup>544</sup>

Ezeket a jelentéseket – annak köszönhetően, hogy Magyarország kívül esett a nyugati szövetséges hatalmak nehézbombázóinak hatósugarán – egyelőre nem hasznosították célpontok kijelölésére. Az 1943-as év katonai eseményei viszont megteremtették a feltételét a hazánk elleni légitámadásoknak is. Így, a korábban félretett aktákat a szövetségesek hírszerzése újból megnyitotta, majd rövidesen alaposabban is megkezdődött a magyarországi célpontok kiválasztása és kiértékelése.<sup>545</sup>

## 2. Az első komolyabb jelentés a magyar iparról

Az amerikai Vezérkari Főnökök Egyesített Bizottsága csak 1943 novemberétől kezdve foglalkozott az OSS 1942-ben készült anyagainak felhasználásával, Magyarország bombázásának kérdésével. Ennek elsősorban politikai okai voltak, és az, hogy csak Olaszország déli részének megszállásával vált lehetővé a közép-európai német szövetségesek területének nehézbombázókkal való pusztítása. 1943. november 27-én az OSS elkészített egy újabb összefoglalást, amelynek „*Ipari célpontok Magyarországon*” volt a címe. „*E jelentés célja, hogy kiválassza a célpontok közül azokat, amelyek ellen intézendő speciális támadások a maximális eredménnyel járnak, abban a tekintetben, hogy károsan befolyásolják a tengely frontvonal (harci) erejét.*”<sup>546</sup> – fogalmazták meg az OSS szakemberei céljukat az

<sup>542</sup> Karsai, 1985. 505. o.

<sup>543</sup> Karsai, 1985. 506. o.

<sup>544</sup> Jánkfalvi, 2000. 9. o.

<sup>545</sup> Jánkfalvi, 2000. 9. o.

<sup>546</sup> Karsai, 1985. 517. o.

összeállítással, amelyben kifejtették, hogy hazánk négy ipari területen járult hozzá jelentősebben a tengelyhatalmak erőfeszítéseikhez. Ezek – a fontossági sorrendet figyelembe véve – a repülőgépipar, az olajtermelés, a rádiócsőgyártás és a bauxitbányászat voltak.<sup>547</sup>

Ezen ipari területek közül a dokumentum részletesen foglalkozott a magyar olajiparral.<sup>548</sup> Kiemelték, hogy az ország délnyugati részén elhelyezkedő olajmezők termelése évente 1 millió tonna volt,<sup>549</sup> majd hangsúlyozták, miszerint nyersolajtermelésünk a tengelyhatalmak termelésének 11%-át teszi ki, míg a szintetikus olaj-előállításal együtt ez az arány 6%, ami nem volt jelentéktelen a németek szempontjából. Ugyanis, a németek olajhelyzete rendkívül feszített volt, ami miatt a magyar olajnak stratégiai fontosságot tulajdonítottak az amerikaiak. Végeredményben a magyar olajbányászatra vonatkozóan az alábbi konklúziót vonták le: *„Összefoglalóan arra a megállapításra lehet jutni, ha vizsgáljuk a magyar olajmezők sebezhetőségét, hogy nem lehet olyan hosszantartó tüzet előidézni, mely befolyással lehetne a föld alatti viszonyokra. Úgy becsüljük, hogy a tíz legnagyobb kútban okozott tűz végső soron maximum 150 ezer tonna olaj elvesztését jelentené – de ez csak a legkedvezőbb esetben következne be –, de ezt is ellensúlyozni lehetne más kutak fokozottabb nyomásával. A gázkutakban, ahol nagyobb a nyomás, mint az olajkutakban, a tüzeket viszonylag rövid idő alatt el lehet oltani. A mezők felszíni berendezéseiben okozott károk csak csekély termeléskiesést jelentenének.”*<sup>550</sup>

A jelentés kőolaj-finomítókkal foglalkozó részében komolyabban foglalkoztak a magyar kőolaj-feldolgozó iparral is, s megállapították a készítőik, hogy az általuk 420 000 tonnás éves termelésűnek<sup>551</sup> becsült finomítóink nem számítanak jelentősnek a tengelyhatalmakon belül, mivel van másutt jelentősebb olajfeldolgozó kapacitás. Ugyanakkor leszögezték, hogy amennyiben a Hamburg és Ploiești ellen intézett légitámadás, illetve az Olaszország elleni szövetséges invázióhoz hasonlóan sikerül tovább csökkenteni a németek ellenőrzése alatt álló kőolaj-finomítók termelését, abban az esetben a magyarországi kőolajleparló üzemek jelentősége is megnövekedhet. A magyar kőolaj-feldolgozó gyárak termelésének csökkentésére

<sup>547</sup> Karsai, 1985. 517. o.

<sup>548</sup> A jelentésnek volt egy második része is, amely bővebben foglalkozott a magyar olajiparral, és az itt felvázolt támadási lehetőségekkel is. Karsai, 1985. 520. o.

<sup>549</sup> Ez az adat téves, ugyanis a legnagyobb termelést hozó 1943-as évben a zalai olajmezők hozama 838 ezer tonna volt. Srágli, 2008. 332. o.

<sup>550</sup> Karsai, 1985. 518. o.

<sup>551</sup> Az adat téves, ugyanis 1943-ban a magyarországi finomítók éves kapacitása 805 000 tonna/év volt Adámy–Németh, 1968. 118. o.

vonatkozóan az OSS munkatársai felvetették, hogy kisebb csoportok ún. belső együttműködőkkel közösen a kazánházak, erőművek és lepárló-berendezések elleni szabotázsakciókkal óriási károkat tudnának okozni. Az OSS anyagában a legjelentősebb magyarországi kőolaj-finomítók között a Shell Kőolaj Rt. és a Vacuum Oil Company Rt. gyárait említették meg.<sup>552</sup>

### 3. A magyar (olaj)célok légi felderítése

A magyar ipar, ezen belül az olajipar minél részletesebb felderítését célzó munka nem állt le a szövetségesek hírszerzéseinél, és a katonai stratégiát és hadműveleteket előkészítő központokban sem. Megkezdődött a hazánkban esetlegesen bombázandó célpontok légi felderítése is. *„A katonai repülés kezdetétől fogva... a légi felderítés a legfontosabb, történjen ez megfigyelés vagy fényképezés útján. Eltekintve a gépszemélyzetek bevetéseiket követő kikérdezéséről, hadműveleti szinten a vizuális megfigyelések információ forrásként való használata nem volt jellemző. A fotó felderítés – közismert nevén PR – messze a legfontosabb ágává vált a stratégiai légi felderítésnek, és 1944-re valóságos művészetté vált. A Szövetségesek ezen a téren elért sikereinek kulcsa a nagy sebességű, nagy magasságban repülni képes gép kifejlesztésében rejlettek. Ezek a repülőgépek a légvédelem számára elérhetetlenek voltak, és mélyen behatoltak az ellenséges vonalak mögé, hogy onnan a kész felvételekkel többnyire sértetlenül térjenek vissza bázisaikra.”*<sup>553</sup> – foglalja össze a légi felderítés lényegét egy tanulmányában Jánkfalvi Zoltán.

A Magyarországon található célpontok alkalmankénti fotózása már 1943 őszén elkezdődött, elsődlegesen az 540. és 544. századok német területeket fotózó gépei részéről. Így, 1943. szeptember 30-án az 544. század egyik Mosquitoja német területek fényképezését követően – az egykori csehszlovák területeket átrepülve – a ferihegyi repteret fényképezte.<sup>554</sup> E napon, a déli órákban a 60. század egyik gépe légi felvételt készített a Szabadkikötőről, benne a Petróleum-kikötőnél lévő olajipari létesítményekről, valamint Dél-Pesten, a ferencvárosi rendező-pályaudvar mellett levő Magyar Petróleumipar Rt. kőolaj-finomítójáról is.<sup>555</sup>

A közép-európai célpontok rendszeres fényképezését a 60. század 1943. december 1-

<sup>552</sup> Karsai, 1985. 518–519. o.

<sup>553</sup> Jánkfalvi, 2000. 9. o.

<sup>554</sup> Jánkfalvi, 2000. 11, 14–15. o.

<sup>555</sup> [http://www.fortepan.hu/photo/download/fortepan\\_41710.jpg](http://www.fortepan.hu/photo/download/fortepan_41710.jpg) (Letöltve: 2014. 11. 28.), <http://www.fortepan.hu/?tags=41711%2C+%&x=0&y=0&view=query&lang=hu&q=41711> (Letöltve: 2017. 03. 21.)

jén kezdte meg, de feladatukat a kontinensen uralkodó rossz időjárás és a bevethető gépek csekély száma<sup>556</sup> nagyban hátráltatta.<sup>557</sup> Hasonló gondjaik voltak a szövetségeseknek 1944 februárjában is, amikor ugyanez a század megkezdte a magyar bombázási célok fotófelderítését. Így nem véletlen, hogy az év során megerősítették újabb alakulatokkal a fotófelderítést a térségben.<sup>558</sup> Közben, az 1943 őszén létrehozott 15. légi hadsereg hadműveleti tervet készített hazánk bombázására vonatkozóan.

#### 4. Amerikai összefoglaló a magyar olajiparról 1944 tavaszán

Az amerikaiak 1944 májusára összeállítottak egy újabb jelentést a magyar olajiparról „*The Petroleum Facilities of Hungary*”<sup>559</sup> címmel. A 113 oldalas dokumentumot az ellenséges olajbizottság („*The Enemy Oil Committee*”) készítette a vezérlő hadbiztos hivatalához („*Office of The Quartermaster General*”) tartozó üzemanyagrészleg („*Division of Fuels and Lubricants*”) számára. A jelentést számos térképpel, alaprajzzal, táblázattal és fényképpel illusztrálták a jobb érthetőség végett.

Az öt fejezetre tagolódó dokumentum első, rövid bevezető részében általánosságban esik szó a magyar olajiparról, a kitermelésről, és a feldolgozásról, továbbá a kereskedelemről, illetve a jelentősebb hazai olajipari cégekről (Magyar Amerikai Olajipari Részvénytársaság, Shell Kőolaj Rt., Vacuum Oil Company Rt.).<sup>560</sup>

A második – „termelés” című – fejezetben a szerzők egy történeti bevezetéssel indítják a magyarországi szénhidrogén-bányászat bemutatását. E rövid történeti részben 1924-től kezdődően ismertetik a hazai szénhidrogén-kutatást egészen az EUROGASCO és a MAORT által felfedezett zalai olajmezők megtalálásáig. A történeti bevezetés végén röviden bemutatják a Kincstár kelet-magyarországi és észak-erdélyi kutatásait, továbbá a német Wintershall AG leányvállalatának, a Magyar–Német Ásványolajművek Kft.-nek a dél-alföldi koncessziós kutatását.<sup>561</sup> E

<sup>556</sup> A gondot az okozta, hogy a De Havilland Aircraft Company Limited Hatfield-i gyárából kevés új Mosquito érkezett. Jánkfalvi, 2000. 15. o.

<sup>557</sup> Jánkfalvi, 2000. 12. o.

<sup>558</sup> Jánkfalvi, 2000. 15. o.

<sup>559</sup> AFHRA Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944.

<sup>560</sup> AFHRA Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944.

<sup>561</sup> Az 1941 óta újból Magyarországhoz tartozó muraközi olajkutatásokat, a szintén a szövetségesek által készített *Petroleum Facilities of Yugoslavia* című, 1944 májusára elkészült összefoglaló jelentés mutatta be. A dokumentum részletesen ismerteti a muraközi (Peklenica, Szelence) olajelőfordulásokat, s az azokkal kapcsolatos minden érdemleges adatot. Többek között a muraközi olajmezők 1939-es termelési adatát (14 765 tonna) is. AFHRA Microfilm Reel B-1870-1464-1536 1 May, 1944.

fejezet bevezető részéhez kapcsolódik a hazai koncessziós területeket bemutató térkép és az Észak-Erdélyt ábrázoló térkép is, mint illusztráció.<sup>562</sup>

A második fejezet 2.2-es alfejezete tárgyalja érdemben Magyarország általános geológiai helyzetét, míg a MAORT eszközellátottságát a következő alfejezet mutatja be. E résznél egy, a földön készült fényképet is mellékeltek a jelentés összeállítói arról, hogy hogyan álcázták a budafapusztai mezőben a MAORT egyik olajkútját a légitámadások ellen.<sup>563</sup>

A jelentés 2.4 és 2.5-ös alfejezetei részletesen elemzik a budafapusztai és a Lovászi mezők helyzetét, geológiai tulajdonságait és termelését. Mindemellett számos térkép és táblázat teszi szemléletesebbé a zalai olajmezők bemutatását, köztük egy a budafapusztai mező központjáról, Bázakerettyéről készült térkép látható. A következő alfejezetben mutatják be a hahóti olajmezőt és a még reménnyel kecsegtető olajmezőket, illetve a Somogy megyei Inke térségét.<sup>564</sup>

A fejezet utolsó része a MAORT olajtávvezetékével foglalkozik, és teljes részletességgel bemutatja azt (szivattyúállomások, kapacitás, technikai adatok, végpontok felsorolásával – Pétfürdő, Almásfüzitő, Budapest). Az elsődleges olajszállítási feladatokat ellátó távvezeték pontos nyomvonalát a szivattyúállomásokkal és a végpontokkal együtt egy térképen rögzítették a készítőik.<sup>565</sup>

Az összeállítás harmadik fejezete a magyarországi kőolajfinomító-iparral foglalkozik, és már a fejezet elején egy, az első bécsi döntés utáni határok szerinti Magyarország térképen jelölik, hogy hol vannak az országban finomítók és olajtároló telepek.<sup>566</sup> A fejezet első alfejezete górcső alá veszi a magyar kőolaj-finomítóipar háborút megelőző – 1938-as – helyzetét, a magyarországi nyersolajat és a kőolajellátást, az új és a nem működő gyárat, valamint az iparág helyzetét 1943/1944-ben.<sup>567</sup>

A második alfejezetben a szerzők a magyar finomítókkal kapcsolatos stratégiai

<sup>562</sup> AFHRA Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944.

<sup>563</sup> AFHRA Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944.

<sup>564</sup> AFHRA Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944.

<sup>565</sup> AFHRA Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944.

<sup>566</sup> A térkép szerint finomítók működtek a következő helyeken: Almásfüzitő, Csap, Csepel, Munkács, Budapest (Fanto, Magyar Petróleumipar), Nyírbogdány, Pétfürdő, Szőreg, Legenyesalsómihályi. Olajtároló telepek: Szombathely, Győr, Komárom, Léva, Veszprém, Kaposvár, Pécs, Baja, Szeged, Miskolc, Budapest, Kassa, Debrecen, Hódmezővásárhely, Békéscsaba, Ungvár, Munkács településeken. AFHRA Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944.

<sup>567</sup> AFHRA Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944.

ajánlásait fogalmazták meg. Ez utóbbiban megjegyzik, hogy a hazai kőolajleparló-üzemek kapacitása jóval kisebb, mint a tengelyhatalmak kezén levő többi üzem, de az „ellenség”, vagyis a németek számára jelentőségük messze nagyobb, mint azt kapacitásuk indokolná, ugyanis stratégiaileg nagyon fontos helyen találhatóak, továbbá azt is fontosnak tartották kiemelni, hogy e gyárak kapacitásukon felül dolgozzák fel a magyar nyersolajat. Kockázati tényezőnek tartották az összeállítás készítői azt, hogy a magyar finomítók a németek kezére kerülhetnek, akik az üzemeket teljes kapacitáson dolgoztatnák egészen addig, amíg a szövetséges csapatok ki nem űzik őket, de ekkor a jelentés összeállítói szerint fel fogják robbantani e kőolaj-finomítókat.<sup>568</sup>

A készítőik kiemelték azt is, hogy a szövetségeseknek szintén jelentős hasznára lehetnének kis kapacitásuk ellenére a magyar finomítók, ha sértetlenül sikerülne elfoglalni őket, ugyanis ezek az üzemek a Duna mellett a fogyasztási központok közelében találhatóak.<sup>569</sup>

Majd összegzésként kiemelték, hogy milyen károknak, milyen hatása lenne a finomítóknak. Úgy vélték, hogy a csővezetékek sikeres lebombázása 6 hónapos termelés kiesést okozna, míg a speciális berendezések elpusztítása következtében hosszabb ideig szünetelne a munka. Felhívták a figyelmet arra is, hogy a finomítók működéséből eredő veszélyek miatt e helyek jobban ki vannak téve a szabotázs cselekményeknek is, de a tárolótartályok lebombázása és szétlövése is komoly kárt okozhat anélkül, hogy a fontosabb berendezésekben kár esne.<sup>570</sup>

A fejezet további részében bemutatták a magyarországi kőolaj-finomítókat, így a Vacuum Oil Company Rt. almásfüzitői, a Kőolajfinomító Rt. csapi, a Shell Kőolaj Rt. csepeli, a Délkárpati Kőolajfinomító Rt. munkácsi, a Fanto Egyesült Magyar Ásványolajművek Rt. budapesti, a Magyar Petróleumipar Rt. budapesti, a Nyírbogdányi Petróleumgyár Rt. nyírbogdányi, a Péti Nitrogénművek Rt. pétfürdői, a Szőregi Petróleumgyár Rt. szőregi, a Legenyealsó Mihályi Kőolajfinomító Rt. legenyealsó Mihályi gyárát. Ezt követően röviden foglalkoztak a Salgótarjáni Kőszénbánya Rt. 1937-es szén hidrogenizálási kísérletével is<sup>571</sup> (ezt valójában a Magyar Hydrobenzin Rt. végezte dorogi szénből, Pétfürdőn).

A finomítókkal kapcsolatos összeállításához a jelentősebb üzemek alaprajzát is

<sup>568</sup> AFHRA Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944.

<sup>569</sup> AFHRA Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944.

<sup>570</sup> AFHRA Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944.

<sup>571</sup> AFHRA Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944.

mellékelték a jelentés összeállítói, míg egy táblázatban (lásd. 7. számú táblázat) a tartálykapacitás alapján összefoglalást adtak a legfontosabb finomítókról és elosztótelepekről. A táblázatnak egyetlen hiányossága van, mégpedig az, hogy a délvidéki és észak-erdélyi területek kőolaj-feldolgozó üzemai és elosztótelepei kimaradtak ebből az összeállításból, ugyanakkor a dokumentum közli a magyar kőolaj-finomítók termelési adatait is, amely a hazai statisztikai adatokkal való összehasonlítás után válik igazán érdekes adatsorrá (lásd a 8. számú táblázat adatait).<sup>572</sup>

A jelentés utolsó fejezete foglalkozik a magyarországi kőolajelosztó- (disztribúciós) hálózattal. Egy rövid bevezető rész után az elosztóhálózatot üzemeltető cégeket, majd a csepeli Petróleum-kikötőt és a vidéki disztribúciós telepeket mutatják be. Emellett még az ország olajfelhasználásával kapcsolatos információk szerepelnek a fejezetben, amelynek a végén közlik a Vacuum Oil Company Rt. magyarországi elosztótelepeinek alaprajzait (Baja, Békéscsaba, Budapest Csepel /Petróleum-kikötő/, Debrecen, Győr, Hódmezővásárhely, Kaposvár, Kassa, Miskolc, Munkács, Pápa, Pécs, Szeged, Székesfehérvár, Szolnok, Szombathely, Ungvár, Veszprém, Zalaegerszeg).<sup>573</sup>

E fejezetben a finomítós fejezethez hasonlóan, a szerzők ismét stratégiai ajánlásokat fogalmaztak meg, s megállapították, hogy az olajtárolók katonai és civil szempontból is jelentősek, ezért úgy vélték, hogy a koncentráltan elhelyezkedő (Budapest, Almásfüzitő) hazai tárolótelepek bombázásával csökkenteni lehetne a nyersolaj-kitermelést és a finomítók kapacitását.<sup>574</sup>

A föld feletti tartályok védelmére vonatkozóan úgy tudták, hogy szilánkvédőfalak és földből készült gátak óvják a tárolókat. Egyúttal úgy gondolták, hogy a szabotázs akciók nehezen lennének kivitelezhetőek a tároló telepek ellen. A tengelyhatalmak olajiparán belül az olajszállítást tartották a legneuralgikusabb pontnak, de a szállítmányok támadását csak akkor tartották kivitelezhetőnek, ha a szállítóközpontokat rendszeresen bombázzák.<sup>575</sup>

A jelentés készítői a stratégiai ajánlásokban kiemelték, hogy a háború alatti években a hazai tárolókapacitás nem növekedett újonnan létrehozott tároló telepekkel.<sup>576</sup>

<sup>572</sup> AFHRA Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944.

<sup>573</sup> AFHRA Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944.

<sup>574</sup> AFHRA Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944.

<sup>575</sup> AFHRA Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944.

<sup>576</sup> AFHRA Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944.

A jelentés végén egy függelék van, amelyben számos táblázat szerepel. Ezek a táblázatok jelentős mélységig összefoglalták a hazai kőolajtermelés legfontosabb adatait. Továbbá több oldalon keresztül foglalkoztak a jelentés összeállítói a fontosabb szállítási útvonalakkal.<sup>577</sup>

Az átvizsgált amerikai dokumentumok alapján megállapítható, hogy a szövetségesek rendkívül pontos adatok birtokában jelölhették ki a magyarországi olajipar elleni légitámadások célpontjait. Sajnos, ezek megfelelő meghatározása és pontos feltérképezése meg is pecsételte ezeknek a jelentős részben amerikai, kisebb részt brit és holland tulajdonú vállalatoknak a sorsát. Így, a háború eloszlatta mind a finomítóknak, de különösen a zalai olajmezőkön meglévő tévképzetet, miszerint az amerikai tulajdon majd megvédi az adott társaság dolgozóit attól, hogy munkahelyüket és lakóhelyüket, így családjaikat is angolszász légitámadás sújtsa. A háborús logikának mindenképpen felül kellett írnia ezt a tulajdonhoz kapcsolódó gondolkodást, mert az anyacégeknek saját országuk háborús céljait kellett támogatni, ami az ő szempontjukból érthető is volt. Ugyanis a SOCONY-Vacuum a Vacuum Oil Co. Rt., a Standard Oil Co. of New Jersey a MAORT, a Royal Dutch Shell pedig a Shell Kőolaj Rt. tulajdonosaként ellenérdekelt volt a tengelyhatalmak győzelmében, hiszen országaik hadban álltak azzal a szövetségi rendszerrel, amelynek Magyarország tagja volt ekkoriban.

---

<sup>577</sup> AFHRA Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944.



## VII. Az első berepülések és bombázások 1943 nyarától 1944 nyaráig

### *1. Az első berepülésektől az első bombázásig*

A BBC (British Broadcasting Corporation) magyar adása, nem sokkal az amerikai és brit erők által megkezdett szicíliai inváziót követően, a július 16-i műsorában bombázásokkal fenyegette meg Magyarországot. A britek a későbbiekben szintén figyelmeztették hazánkat a várható bombázásokra. Így tettek augusztusban is, amikor a magyar munkások figyelmét felhívták a várható légitámadásokra, majd erre válaszul a Kállay-kormány jelezte, hogy hazánkban nincsenek németek, és hogy országunk nem dolgozik nekik. Ehhez még hozzáfűzték, hogy Budapest nyílt város. Mire a britek közölték, hogy ez nem igaz, és Magyarország segítsen magán.<sup>578</sup> A britek nem a levegőbe beszéltek, amit az is bizonyít, hogy a szövetséges repülőerőket augusztus elején Romániában vetették be, majd 1943. augusztus 13-án sor került az Ostmark (Ausztria) területe ellen végrehajtott első légitámadásra is. E napon a Juggler-hadművelet keretében, a 201. ideiglenes Wing repülőgépei a líbiai Bengázi és Benina repülőtereiről felszállva támadták a bécsújhelyi repülőgépgyárat (Wiener Neustädter Flugzeugwerke), ahol Messerschmitt repülőgépeket gyártottak. A kötelék 13 órakor érte el a magyar határt Sellyénél. Emiatt rendelték el a magyarországi első légiriadót a zalaegerszegi Arany Bárány Szállodába települt 15. kerületi légvédelmi központból az Országos Légvédelmi Központ utasítására délután 13:30-kor.<sup>579</sup> A légiriadó Somogy, Zala, Vas, Veszprém, Sopron és Győr-Moson-Pozsony vármegyéket, vagyis az ország nyugati részét érintette. Az amerikaiak Bécsújhelyt elhagyva, Pozsony irányából repültek be újra a magyar légtérbe, s délután fél három körül hagyták el azt, Lenti térségében.<sup>580</sup> Az amerikaiak a következő napokban is folytatták támadásaikat Németország ellen, bár hazánk felett nem történt újabb átrepülés. Ennek ellenére az Angliában állomásozó 8. légi hadsereg 1943. augusztus 17-én Schweinfurt és Regensburg ellen végrehajtott légitámadásának kudarca komoly hatással volt a szövetségesek további bevetéseire. A két német város ellen bevetett 376 db nehézbombázóból 59 gépet lelőttek és 100-at súlyosan megrongáltak a német vadászok, köszönhetően annak, hogy a P-47 Thunderboltok Aachen

<sup>578</sup> Shvoy, 1983. 266. o.

<sup>579</sup> Veress D., 1981. 151. o., Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 90. o.

<sup>580</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 90–91. o.

légteréig tudták csak elkísérni az amerikai bombázókat a korlátozott hatótávolságuk miatt, így azok védtelenek maradtak, a nagy tűzerejük és a harci alakzatuk, a Combat Box<sup>581</sup> nyújtotta védelem ellenére is. A veszteségek miatt az amerikaiak a következő öt hétben nem vetették be gépeiket Németország ellen, csak közelebbi célokat támadtak.<sup>582</sup>

Az augusztus első felében lezajlott hadiesemények felhívták a figyelmet Magyarország egyre kényesebb katonai helyzetére is. A 8 órai újság 1943. augusztus 21-i számában ismertette a spanyol ABC című lap vezércikkét,<sup>583</sup> amely Budapest<sup>584</sup> esetleges bombázásával foglalkozott. Az ABC szerint a fővárosunk ellen amiatt nem célszerű a légitámadások megindítása, mert a Németországba irányuló ipari kivitel alig éri el a német termelés 1%-át! Továbbá a keleti hadszíntér és a balkáni térség felé irányuló szállítások a Reichből megoldhatóak Magyarország kikerülésével is.<sup>585</sup> Köszönhetően az 1943. szeptemberi titkos fegyverszüneti megállapodásnak,<sup>586</sup> a bombázások egyelőre elkerülték hazánkat. Ezzel kapcsolatban a magyar politikai élet korabeli vezetői az alábbiakat jegyezték fel későbbi memoárjaikban: „*A nyugati hatalmakkal kötött titkos megállapodásunk szerint mi nem lövünk a légterünkön áthaladó gépekre, ők pedig nem bombázzák városainkat. Ezért tulajdonképpen a németek se panaszkodhattak,*<sup>587</sup> *mert ezáltal a stratégia szempontjából fontos vasutaink, valamint hadiiparunk is kíméletet nyertek.*”<sup>588</sup> – írta Horthy Miklós kormányzó, míg az akkori miniszterelnök Kállay Miklós ezzel kapcsolatban az alábbiakat jegyezte fel: „*Nemzetem örök hála van kötelezve az angoloknak és*

<sup>581</sup> Az amerikai bombázók védelme érdekében kialakított harci alakzat neve volt a Combat Box, amely 18 nehézbombázóból állt. Az egymás közelében repülő bombázók harci alakzata alkalmas volt arra, hogy a gépek fedezetet nyújtsanak egymásnak az őket támadó német vadászgépek ellen. Piekalkiewicz, 2007. 261. o.

<sup>582</sup> Piekalkiewicz, 2007. 259–263. o.

<sup>583</sup> 8 Órai Újság (a továbbiakban: 8ÓÚ), XXIX, évf. 188. sz. 1943. 08. 21. 1. o.

<sup>584</sup> A magyar kormány 1943. augusztus 17-i ülésén Keresztes-Fischer Ferenc belügyminiszter előterjesztésére foglalkozott a minisztertanács Budapest kiürítésével és nyílt várossá való proklamálásával. A belügyminiszter kiemelte, hogy a közvélemény egyes részének véleményét figyelembe véve, Rómához hasonlóan, a magyar főváros is lehetne nyílt város, de ennek nem látta realitását Budapest és környéke ipari üzeimei miatt. Maga Kállay Miklós miniszterelnök úgy vélte, hogy nem érdemes be nem tartható proklamációt tenni e kérdésben. A belügyminiszter azon az állásponton volt, hogy a főváros teljes kiürítése nem oldható meg, legfeljebb önkéntes alapon történhet ilyen. A minisztertanács felkérte Keresztes-Fischert a kérdés megvizsgálására, s felhívták a figyelmét, hogy vonja be a Légoltalmi Ligát a feladatba. MNL OL K27 Mt. Jkv. 1943. 08. 17.

<sup>585</sup> 8ÓÚ, XXIX, évf. 188. sz. 1943. 08. 21. 1. o.

<sup>586</sup> Zsigmond, 1961. 417. o.

<sup>587</sup> Erre vonatkozóan Dietrich von Jagow, Németország budapesti követe 1943. október 31-i jelentésében kifejtette, hogy a németek számára megfelelő, ha Magyarországot nem bombázzák az angolszászok, mivel a magyar hadiipar 60%-ban német piacra termel. Karsai, 1985. 507. o.

<sup>588</sup> Horthy, 1990. 265. o.

amerikaiaknak, hogy ezt [vagyis a bombázást – Cs.V.] legalább a német megszállásig elkerülhettük. 1944. március 19-e előtt egyetlen bomba sem hullott Magyarországra,<sup>589</sup> eltekintve néhány jelentéktelen orosz támadástól. Politikám csekély sikert felmutató summázásában ez a tény, valamint a zsidók megmentése két biztos pozitívum. Nyilván volt taktikai oka is a bombázások elmaradásának: e tekintetben nem voltunk az első vonalban. Romániát<sup>590</sup> és Bulgáriát<sup>591</sup> bombázták, bennünket nem. Fölöttünk úgyszólván naponta átrepültek a Dél-Olaszországból felszálló, Bécset és környékét támadó bombázókötélekek. Átrepültek a lisperi olajmezők, a hadiüzemek, a léghárító ütegeink felett. Rendszerint a Balaton légterében gyülekeztek az Ausztria elleni támadásra. Volt közöttünk egyfajta hallgatólagos megállapodás: mi nem zavartuk őket, mi nem lőttünk rájuk, ők sem bántottak minket.<sup>592</sup> Egyszer történt csak meg, hogy egy zászlós – alighanem német ügynök – leadott egy lövést. Isztambuli összeköttetésünkön át nyomban jött a tiltakozás, mi sajnálkozásunkat fejeztük ki, közöltük, hogy a tettet megbüntettük és áthelyeztük a gyalogsághoz. Azt hiszem, ez egészen szokatlan hadviselő felek között. Majdhogynem fegyverszünet volt ez, eljárásunk több volt, mint egyszerűen non-belligerant [Nem hadviselő – Cs.V.] magatartás: határozottan és nyilvánvalóan azt jelentette, hogy mi a másik fél hadműveletei előtt megnyitottuk a felségterületünket, tehát őket támogatjuk. Érdemes megemlíteni, hogy a szigorúan semleges Svájc minden felette átrepülő gépre tüzelt, s több szövetséges gépet le is lőtt; még az Angliával szövetséges viszonyban lévő törökök is lelőttek öt angol gépet. Kétségtelen, hogy a szövetséges gépek személyzetének is volt megfelelő utasítása; egyszer egy néger pilóta a kényszerleszállás előtt nálunk szórta le a bombaterhét; utána megmutatta parancsát, amely szigorú büntetés terhe alatt tiltotta, hogy Magyarország területére, akár még kényszerhelyzetben is, bombát dobjanak le, legföljebb vízbe vagy erdős területre. (Úgy látszik a büntetés szigorú lehetett, mert nagyon kért bennünket, hogy ne adjuk ki a parancsnokságának, amit mi könnyen megígérhettünk.) Elképzelhető, hogy ez milyen méltatlankodást keltett a németeknél. Kérték, hogy légvédelmi ütegüket a Dunántúlon állíthassák fel – megtagadtuk.

<sup>589</sup> Kivéve néhány kényszerű bombavetést, mint történt az 1943. október 24-én. Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 115. o.

<sup>590</sup> A Románia elleni első angolszász légitámadásra 1942-ben került sor a Halverson-terv keretében. Eisenhower, 1982. 161. o., Dorr, 2000. 7–8. o.

<sup>591</sup> A bolgár főváros, Szófia pályaudvarát 1943. november 24-én bombázták először, majd december 10-én és 20-án újból támadták a várost. Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 100. o.

<sup>592</sup> Az 1944 februárjában Csáktornyanál kényszerleszállást végrehajtó nehézbombázó tisztje jelezte, hogy Magyarországot nem bombázhatják. Shvoy, 1983. 275. o.

*Kérték, hogy bocsássunk rendelkezésükre repülőteret, ahonnan a vadászaiak felszállhattak Bécs védelmére – megtagadtuk. A magyar kormány nemhogy akadályozta volna a német városok és ipartelepek bombázását, hanem még inkább segítette is. Ezt két szempontból is le kell szögeznünk. Először, elképzelhető-e ennél határozottabb ellenállás, bátrabb fellépés a németekkel szemben? Másodszor az angolszászok mindig arra biztattak bennünket, hogy nyújtsunk nekik tényleges támogatást a hadviselésben; nem kétséges, hogy ez az volt.*<sup>593</sup>

A szövetségesek tartották is magukat ahhoz, hogy hazánk ellen célzott támadást nem intéznek, így az október 2-i átrepülés alkalmával se történt harci cselekmény, viszont volt olyan alkalom, amikor „bombázták” az országot. Ez 1943. október 24-én történt meg, amikor 111 db amerikai B-17 Flying Fortress és B-24 Liberator típusú nehézbombázó Nyugat-Magyarországon átrepülve támadta Bécsújhelyt, majd visszaúton a nyugat-magyarországi megyék (Sopron, Vas, Zala, Somogy) területe felett több helyen is sor került – valószínűleg sérült gépek által végrehajtott – kényszerbombázásokra is. Szerencsére senki se sérült meg e támadások során.<sup>594</sup>

Az 1943-as esztendő hátralévő része nyugodtan telt a magyar légtérben, de a magyar kormány és a szövetségesek közötti hallgatóságos megegyezés dacára, az angolszászok egyre inkább tervbe vették Magyarország bombázását. Ebben szerepe volt egy kisebb katonai incidensnek is. Ugyanis a Honvédség alakulatai 1943. november végén Barcsnál átlépték a horvát határt és elfoglalták Verőcét (Virovitica) a partizánoktól. Ekkor a Közel-Keleti Védelmi Bizottság (Middle East Defence Committee) azt javasolta a brit külügynek (Foreign Office) és vezérkari főnökségnek, valamint Eisenhower tábornoknak,<sup>595</sup> hogy fontolják meg egy Budapest elleni légitámadás lehetőségét. A javaslatban szerepe volt annak is, hogy a britek úgy vélték, a magyar fél időhúzásba kezdett, és válaszul egy, a közlekedésileg is fontos Budapest elleni légitámadással nyomást lehetne gyakorolni a magyar vezetésre.<sup>596</sup> Végül ekkor még megúsza a magyar főváros a légitámadást, viszont az OSS információi szerint nagy hatással volt a magyar kormányra a bolgár főváros ellen november 24-én végrehajtott légitámadás.<sup>597</sup>

Az amerikai nehézbombázók aktivitása 1944. január 7-től kezdődően fokozódott. E

<sup>593</sup> Kállay II. k., 1991. 147–149. o.

<sup>594</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 115. o.

<sup>595</sup> Eisenhower egyetértett a britek javaslatával, egy egyszeri bombázást kivitelezhetőnek tartott, s jó eredményt várt tőle. Karsai, 1985. 516. o.

<sup>596</sup> Karsai, 1985. 507., 513–515. o.

<sup>597</sup> Karsai, 1985. 520. o.

napon a szövetségesek a határ közelében fekvő Maribort bombázták, és az ellenséges repülőgépek be is repültek a magyar légtérbe, viszont az ellenük küldött Héják megérkezésének idejére elhagyták az ország légtérét, jelentéktelen károkat okozva néhány községben a ledobott romboló- és gyújtóbombák által.<sup>598</sup> Az ezen a napon történt berepülésről dr. Bethlen Gábor gróf, a MAORT alkalmazottja az alábbi jelentést tette főnökeinek Lovásziból másnap: *„Január 7-én délelőtt 10:30 órakor megszólaltak Lovásziban a légvédelmi szirénák és ugyanakkor már hallani lehetett nagy magasságból az erős repülőgépzúgást. Megfigyelőink telefonjelentései alapján, valószínűleg három hullám haladt el felettünk, nagy magasságban /cca. 6000 m/ a felhők felett. Csak helyenként rövid időre bukkantak elő a felhőkből és így pontos megszámlálásuk lehetetlen volt. Annyit sikerült megállapítani, hogy a második hullámban 22-24 gép lehetett. Általában D-ről É és ÉK irányban haladtak át felettünk. 11 óra tájt az egyik kötelék visszafordulva É felől közeledett. A megfigyelő szerint, amikor a gépek Lovászi fölé értek; ereszkedni kezdtek. Ekkor a repülőgépzúgás annyira fokozódott, hogy a központi légó pincében a becsukott ajtók és ablakok dacára erősen hallatszott. Néhány perc múlva izgatott hangon jelentették a megfigyelők és az akkor műszakos fűzőmesterek; hogy bár a gépeket a felhőktől nem lehet látni, de szivar- illetve tojás alakú tárgyakat /? bombák/ látnak lassan és szabálytalanul esni vagy lebegni /'mintha toll lenne'/. 11:30 óra körül Alsólendva és Rédics felől géppuskatüzelés hallatszott. Később a lendvai szemtanúk elbeszélése szerint felettük jól lehetett látni; hogyan támadták a német vadászok az amerikai bombázókat. Nemsokára NY felől erős robbanás hallatszott. Mint később kiderült Zorkóháza község határában lakatlan területre 11 bombát dobtak le /Alsólendvától ÉNY-ra/. A lelőtt és Baglad községnél lezuhant égő amerikai bombázó története nem felelt meg a valóságnak.”<sup>599</sup> Ezt követően, Bethlen gróf említést tesz jelentésében arról, hogy a lovászi olajmező területére több tárgy esett le, amelyeket a riadó végét követően a helyszínen megsejmelte. Ezek közül az *„...L-35 sz. kút közelében, egy kb. 40 cm-es harántos hasadástól eltekintve egy teljesen ép, üres, sötétszürkés-zöld szivar alakú benzintartányt találtam. Hossza 3 m., szélessége közepén 70 cm. Egyik vége hegyesebben végződött és a hegyén egy bakelitszerű anyagból egy golyó volt. A gömbölyűbbik végének egyik oldalán egy kb. 20x20cm-es vörös négyzetbe fehér nyomtatott kisbetűkkel „no step” felírat; a másik oldalán egy kb. 10x20 cm nagyságú**

<sup>598</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 115. o.

<sup>599</sup> MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t.

*rész adatokkal volt kitöltve... Az egyik tartányban /L-75 melletti/ kb. 15 l. benzin volt; finom szagáról ítélve könnyű repülőbenzin lehetett. ”<sup>600</sup>*

Az első januári berepülést követően a hónap második felében a szövetségesek a Big Week keretében próbálták meg bénítani a német vadászvédelmet, és az Ostmarkban lévő reptereket támadták. Egy ilyen bevetés alkalmával, január 23-án éjjel az ország nyugati területei felett több községre is bombát szórtak – kényszerből. E napon szintén bevetették a magyar Héjákat, de ellenséges gépekkel nem találkoztak.<sup>601</sup>

A MAORT által az Iparügyi Minisztérium XVII/a. szakosztályának megküldött összefoglaló jelentéséből az alábbi kép rajzolódott ki a szövetséges berepülésről: a bázakerettyei figyelőőrsök jelentései alapján 8 esetben 50 db rakétát, illetve világítóbombát észleltek; északi, északkeleti és délnyugati irányból 16 esetben bombarobbanást, valamint egy esetben, Lipse felől, 3 erős robbanást. Szentadorjánánál, egy ellenséges repülőgép 9 db bombát dobott le a község határában lévő szántóföldekre. Ezen bombákból egy kivételével mindegyik felrobbant. Bár károk nem voltak, de három esetben erős fényeket (tüzet) jeleztek a figyelőőrsök. A jelentésben megjegyezték a MAORT szakemberei, hogy a rádió riasztása valamivel több, mint egy órát késett!<sup>602</sup>

A cég Lovásziban lévő figyelőőrse este negyed kilenckor kapott Kerettyén keresztül riasztást, s az alábbi jelentést tették a cég felé: *„Közvetlenül a[z olaj] mező felett csupán motorzúgás volt észlelhető, a környékén köröskörül azonban számos világító rakéta volt látható, amelyeknek távolsága éjszakai megítélés szerint 10-15 km lehetett. Északi irányban több robbanást lehetett hallani. ”*<sup>603</sup> Ehhez hasonló jelentést tettek a társaság pusztaszentlászlói üzeméből is: *„A teleptől az első világító (stalin) gyertyát ÉNy. Irányban láttuk, kb. 8-10 km távolságra, ezt hamarosan több is követte, amely Lovászi és Kerettyei irányban voltak láthatók Ny és DNy irányában. Ezek már közelebb estek, kb. 5-7 km távolságra, majd déli irányban egész közel kb. 3 km-re több, és végül Zalaegerszeg irányában ismét több ilyen világítógyertya volt látható, kb. 10-12 km távolságra. Repülőzúgást az egész riadó tartama alatt hallottunk, hang után ítélve a gépek közvetlenül a telep felett is cirkáltak. Számukat pontosan nem lehetett megállapítani. A stalingyertyák számát kb. 30-35-re lehetett becsülni. A légi riadó második felében 7-8 erősebb tompa dörrenés volt hallható,*

<sup>600</sup> MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t.

<sup>601</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 115–116. o.

<sup>602</sup> MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t.

<sup>603</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 115–116. o.

*melyek valószínűleg a távolabb leesett bombáktól származtak. A telep területére bomba nem esett. A riadó 23 ó 5'-kor véget ért. F. hó 24.én reggel 7 ó-kor felderítő járőreink egy stalingyertya ernyőjét találták meg, a teleptől kb. 3 km-re déli irányban az erdőben, egy fára felakadva, melyet a sőtöri csendőrségnek adtunk át.*<sup>604</sup>

A MAORT Salomvári fúrásának az üzemvezetőségétől szerzett információk alapján az esti berepülés alkalmával Nagylengyel és Paizsszeg térségében kb. 10 db időzített bombát dobtak le a szövetségesek, ezek másnap délután négykor robbantak fel.<sup>605</sup>

Más jelentések alapján Nagylengyelbe 13 db bomba hullott, de bombákat dobtak Babosdöbréte (23 db), Kökényesmindszent (4 db), Andrásida és Zalaegerszeg (24 db) térségébe is.<sup>606</sup> Szerencsére személyi sérülés nem történt, de az esetet megörökítette Palkó József nagylengyeli plébános is a Historia Domusba ekképp: „A világító rakéták tömege félelmetes nappali világosságot adott, ami növelte a hívek rémületét. Egészen harctéri élmény az itthoniaknak a hatalmas bombatölcsek szemlélete, a repeszdarabok gyűjtése és az utólagosan a katonaság által felrobbantott bombák süvítése. A világító rakéták, ejtőernyők és repeszdarabok nagyobb mennyiségét gyűjtötték össze a csendőrségben. Ilyet az itthoniak nem tapasztaltak még. Minden ház épített óvóhelyet, hogy riadó esetén oda vonulhasson. Itt nincs katonai célpont, úgy rebesgetik, hogy Lispei olajkutakat tévesztették el a terep és község [Nagylengyel] hasonlósága miatt.”<sup>607</sup>

Utólagosan nyert értesülés szerint Csörnyeföld és Vöröskpuszta környékén is volt bombavetés.

A hónap végén (január 31.) a magyar Héjákat bevetették a Klagenfurtot bombázó amerikaiak miatt,<sup>608</sup> de ebben az időszakban már megkezdték a hazánk elleni légitámadások előkészítését. A helyzet változását jól szemlélteti, hogy amikor 1944. január végén Hatz (Hátszegi) Ottó ezredes, a Törökországba és Bulgáriába akkreditált katonai attasé jelezte a magyar politikai vezetésnek azt az igényét, hogy hazánk politikai garanciákat kér, akkor az OSS képviselője hazánk mielőbbi bombázásával fenyegetőzött.<sup>609</sup> Így nem véletlen, hogy a Carl Spaatz altábornagy által 1944. február 3-án Eaker tábornoknak írt levelében a magyar főváros már, mint

<sup>604</sup> MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t.

<sup>605</sup> MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t.

<sup>606</sup> Gellénházi Plébánia irattára (a továbbiakban Gh. Pléb. ir.) Historia Domus 123. o.

<sup>607</sup> Gh. Pléb. ir. Historia Domus 123. o.

<sup>608</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 116. o.

<sup>609</sup> Joó, 2014. 13. o.

másodlagos célpont szerepelt.<sup>610</sup> Másnap a brit vezérkar memorandumot küldött az amerikai vezérkari főnökök bizottságához. Ebben a dokumentumban kifejtették, hogy szükséges volna a tengelyhatalmakhoz tartozó balkáni országokat, köztük Magyarországot, ezen belül Budapestet bombázni.<sup>611</sup> A britek az alábbiakat várták a bombázások kiterjesztésétől: *„Az Egyesített Hírszerző Bizottság úgy ítéli, hogy az elérhető nem lebecsülendő politikai előnyök mellett a balkáni csatlós országok ellen intézendő támadások a német légiereő vadászgépeinek (harci erőinek) szétforgácsolásához vezet, amelyet az ellenség nemigen engedhet meg magának. Továbbá: a budapesti ipari célpontok között ott van a vadászrepülőgép-termelés, a repülőgépalkatrészek, és a légelhárításhoz és a vezeték nélküli rádiózáshoz szükséges felszerelés gyártása.”*<sup>612</sup> Végül is a szövetségesek 1944 februárjában meghozták az elvi döntést hazánk bombázásáról.<sup>613</sup>

A brit és az amerikai vezérkarnak a délkelet-európai térség elleni bombázások kiterjesztésére vonatkozó egyeztetése időszakában a rossz időjárási viszonyok korlátozták a szövetségesek hadászati légierejének hadműveleti tevékenységét, viszont február 20-án a Big Week (más néven Agrument) hadművelet keretében a szövetségesek megkezdték támadásaikat a Luftwaffe bázisai, a repülőgépgyárak és a golyóscsapágygyárak ellen. Elsődleges céljuk a német vadászelhárítás megtörése volt. A hadműveletben a 15. légi hadsereg az időjárási viszonyok miatt csak korlátozottan tudott részt venni, de a február 22-i (Regensburg, Šibenik, Zadar, Zágráb) bevetésük alkalmával ismételten érintették a magyar légteret.

A MAORT jelentése alapján 11 óra 30 perckor kezdődött a légi riadó, s a cég figyelőőrsei Kerettye, Lovászi és Pusztaszentlászló (itt 3 erősebb és több kisebb robbanást tapasztaltak) térségéből is ellenséges berepülést jelentettek. A Lovászi figyelőőrs az alábbiakat emelte ki a berepüléssel kapcsolatban: *„Három esetben közvetlenül az üzem felett voltak a gépek. Ezek közül kiemeljük a harmadik esetet, amikor 25-30 gép Ny irányból közeledett ködcsíkot vonva maguk után. 14.06 ó-kor egy gép ugyanabból az irányból volt látható, amelyet a tüzérség élénken lövött. A gép É irányban tűnt el. Több gépbugást is lehetett hallani, látni azonban csak egyet.”*<sup>614</sup>

A jelentésben említett repülőgép az amerikai 450. bombázócsoporthoz tartozott – több más

<sup>610</sup> HL Tgy. 3.505. 5. o.

<sup>611</sup> Karsai, 1985. 521–522. o.

<sup>612</sup> Karsai, 1985. 521. o.

<sup>613</sup> Joó, 2014. 13. o.

<sup>614</sup> MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t.



nehézbombázóval együtt eltévedt – B–24H Liberator típusú (41 28604 számú) – repülőgépe volt és a Lispei Honi Légvédelmi Tüzércsoport III/1. légvédelmi ágyús ütege lőtte le<sup>615</sup> akkor, amikor a Lovászában a tüzelőállásban lévő 3 db 29/38. M. típusú 80 mm-es légvédelmi ágyújával 7-7 lövést adott le az átrepülő amerikai nehézbombázókra.<sup>616</sup> A repülőgép törzse és a jobb belső motorja is találatot kapott. A Csáktornytól 8 km-re lévő Kristóffalvánál kényszerleszállást végrehajtott nehézbombázó 10 főnyi személyzete<sup>617</sup> fel akarta gyújtani a Liberatort, de ezt sikerült megakadályozni.<sup>618</sup> A legénység néhány tagja még a légi harc közben megsebesült, így a magyar fogságba<sup>619</sup> került személyzetből<sup>620</sup> két főt a csáktornyai kórházba szállítottak.<sup>621</sup> Ez a gép volt a Magyarország felett lelőtt egyik első amerikai nehézbombázó.<sup>622</sup>

Az angolszász repülőgépek másnap a déli órákban újból berepültek az ország

<sup>615</sup> E bombázóval, pár héttel később már foglalkoztak a Légoltalmi Közleményekben is. Lásd.: LK 1944/3 94–96. o.

<sup>616</sup> Veress D., 1981. 156. o.

<sup>617</sup> William E. Reno Jr. főhadnagy, Harold J. Houghton főhadnagy, Jack M. Montgomery hadnagy, Louis H. Prentice hadnagy, Roger W. Goodson őrmester, Harry A. Kandarian őrmester, Arthur H. Mainard őrmester, Armond E. Miller őrmester, Claude D. Day szakaszvezető, Henry M. Erickson szakaszvezető. National Archives and Record Administration (Továbbiakban: NARA) MACRs 3161, March 16, 1946.

<sup>618</sup> A Repülőkísérleti Intézet azonnal felkereste a Kristóffalva mellett kényszerleszállást végrehajtott Liberatort, hogy megvizsgálják a repülőgépet, amit rövidesen Tapolcára szállították, ahol szétszedték, és onnan a fővárosba vitték a nehézbombázó maradványait.

<sup>619</sup> 1944. április 18-án a magyar királyi szegedi V. hadtestparancsnokság adott ki arról rendelkezést, hogyan kell eljárni a leszálló ellenséges repülőgépek személyzetével és az ellenséges gépekkel kapcsolatosan: „Mindenki [aki] a közelben tartózkodik siessen a kényszerleszállást végzett repülőgép helyére, annak legénységét, amennyiben az ellenséges haderőhöz tartozik ejtse foglyul. Minden eszközzel akadályozza meg, hogy lőfegyverét használhassa, elmenekülhessen, a gépét felgyújtsa vagy abból bármit is kiemelhessen és megsemmisíthessen /:elégessen:/. A foglyul ejtett legénységtől lőfegyverén kívül semmit elvenni nem szabad, azokat megbilincselni, megkötözni tilos mindaddig amíg szökést nem kísérel meg.” A rendelkezésben felsorolták azon tárgyakat és eszközöket, amelyekkel az amerikai pilótákat és gépeket felszerelték: ejtőernyő, overall, fűthető overall, pilótasisak, fűthető cipő, báránybőrbeléses cipő vagy csizma, fűthető bélelt kesztyű, selyem kesztyű, gumi úszómellény, páncélmellény, elsősegélycsomag: amely erőtablettát, iránytűt, tengervízet ihatóvá tevő tablettát, gumi poharat, sebkötöző csomagot: kötszerrel és injekcióval, fémfűrész, térképeket, és különböző pénzeket tartalmazott. A gépeket felszerelték gumi mentőcsónakkal, rakétákkal, fáklyákkal, bozótvagó késsel, rakétakilövő pisztollyal és szerszámtáskával. Magyar Nemzeti Levéltár Pest Megyei Levéltára (MNL PML) IV. 401. d. 188/Om. biz. f. i/1944.

<sup>620</sup> A rendelkezésre álló adatok alapján Roger W. Goodson őrmester kivételével – aki egy budapesti kórházban volt – a legénység kilenc tagja a császárkőbányai (Kaisersteinbruck, Burgenland) hadifogolytáborba került, majd a későbbiekben a tisztok (William E. Reno Jr. főhadnagy, Harold J. Houghton főhadnagy, Jack M. Montgomery hadnagy, Louis H. Prentice hadnagy) a bajorországi Moosburg a.d. Isar hadifogolytáborába kerültek. A későbbiekben William E. Reno Jr. főhadnaggal, Harold J. Houghton főhadnaggal és Louis H. Prentice hadnaggal a Le Havre-i fogolytáborban Harry A. Kandarian őrmester találkozott. NARA MACRs 3161, March 16, 1946.

<sup>621</sup> Pataky 1996 285. o.

<sup>622</sup> Az ország nyugati határövezetében 1943. november 2-án több nehézbombázó is lezuhant. Ezek közül egy Muraszombat és a német határ között, míg másik kettő Szentgotthárd térségében. HL Vkf. 1. 6320/6.

légtérébe. Az amerikaiak ezen a napon B–24-es nehézbombázókkal támadták Steyrt.<sup>623</sup> A dél-zalai olajmezőkön a MAORT figyelőőrsei Kerettyéről és Pusztaszentlászlórol repülőgépbűgást és robbanásokat jelentettek, míg Újudvaron egy ellenséges gépet észleltek.<sup>624</sup>

A szövetségesek számára az időjárás márciusban is gondokat okozott, ezért összesen csak 14 alkalommal indultak repülőegységeik bevetésre. Ezen alkalmak közül március 17-én Bécs és környéke (Fischamend, Bad Vöslau, Schwechat) ellen vetettek be angolszász bombázókat. E napon került sor az első légi harcra, amely a magyar vadászgépek és az amerikaiak között zajlott le. A Balaton felett mintegy 70 db nehézbombázó jelent meg minden vadászvédelem nélkül Combat Box harci alakzatban. Miután az amerikai kötelék úgy tűnt, Budapest irányába repül, ezért a ferihegyi 2/1. vadászrepülő-század Me–109G típusú vadászait riasztották. A magyar vadászok azt a feladatot kapták, hogy közelítsék meg, de támadást ne indítsanak az amerikai bombázók ellen. A magyar vadászgépek viszont túl közel mentek az amerikai repülőgépekhez, akik emiatt tüzet nyitottak. A 2/1. vadászrepülő-század 3 raja (12 db vadászgép) harci érintkezésbe került az amerikaiakkal. A magyar légierő két vadászgépet veszített, míg az amerikai nehézbombázók minden veszteség nélkül visszatértek bázisaikra.<sup>625</sup> E napon kényszer bombavetések is történtek az amerikaiak részéről Mosonmagyaróvárra, Várpalota térségére, Ösire és több községre.<sup>626</sup>

A Magyarország elleni légitámadások lehetősége elérhető közelségbe került hazánk német megszállásával. Ezt bizonyítja az amerikai vezérkar 1944. március 25-i távirati utasítása a Szövetséges Erők Algíri Főhadiszállásának és az Amerikai Stratégiai Légierőnek. Ebben az utasításban jelezték, hogy a hazánk elleni bombázási tilalom megszűnt. Az Arnold tábornok által Wilson és Spaatz altábornagynak küldött anyagban a délkelet-európai célok fontossági sorrendje így alakult: Bukarest vasúti csomópont, Budapest vasúti csomópont, Szófia és Bulgária más városai.<sup>627</sup>

## 2. Légitámadások 1944 tavaszán

Az első, rögtön emberi áldozatokat követelő, valamint komoly károkat okozó amerikai légitámadást 1944. április 3-án a 15. légi hadsereg bombázókötelékei

<sup>623</sup> Carter–Mueller, 1973. 278. o.

<sup>624</sup> MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t.

<sup>625</sup> Bernád–Magó–Punka, 2013. 42. o.

<sup>626</sup> Veress D., 1980. 179–180. o., Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 123. o.

<sup>627</sup> Karsai, 1985. 521–522. o.

intézték Budapest déli kerületei ellen, abból a célból, hogy bénítsák a magyar vasúti közlekedést és támogassák a szovjetek tavaszi offenzíváját. Ezt Arnold tábornok az amerikai légierő vezérkari főnöke ki is fejtette a bombázást követően Carl Spaatz altábornagynak és John R. Dean vezérőrnagynak írt táviratában. *„Az Önök [Spaatz és Dean] tájékoztatására: az amerikai 15. légierőnek Budapest, Bukarest és Ploiesti ellen végrehajtott hadműveletei, melyek részleteit magukban foglalják a napi jelentések, azt a külön célkitűzést szolgálták, hogy stratégiai támogatást nyújtsanak az orosz haderők előnyomulásának – nyugati és délnyugati frontjaikon. A támadások arra irányultak, hogy gyengítsék a balkáni államok helyzetét és különösképpen arra, hogy szétzilálják a balkáni vasúti közlekedést, amelytől az orosz előnyomulással szemben kifejtett német ellenállás függ.”*<sup>628</sup>

Tobak Tibor így emlékezett vissza erre a napra: *„Ragyogó, felhőtlen igazi tavaszi napunk volt. Közepes erősségű dél-délnyugati szél fúj. A sofőr, Topler órvezető próbálgatta a kocsit. A Gubacsi hídon átjövök a Soroksári úton robogtunk. Amikor ráfordultunk a Hungária körút irányára, megszólaltak a szirénák. Meglepődtünk, mert az eddigi riadók általában este következtek be, éjjeli berepülések miatt. Nappal, ha volt is riadó, csak egy-egy felderítő húzott el nagy magasságban. Rosszat sejtettünk. ... Az Üllői utat keresztezve, az első jobbra vezető úton bekanyarodtunk, és a víztoronytól kb. száz méterre kiásott légvédelmi árkoknál megálltunk. És akkor életünkben először meghallottuk azt a fenyegető, mély morajlást, amelyet a közelgő, több száz gépből álló négymotoros kötelék hallatott... A következő pillanatban megpillantottuk a napfényben csillogó-villogó kötelék első gépeit. Beugrottunk az árokba. A bombázók nyilegyenesen, feltartóztathatatlanul húztak észak felé, a Duna tengelyében. A légvédelem szakadatlanul lőtte pamacsait a kötelék köré, de láthatóan találat nélkül. A kötelék a legkevésbé sem szóródott szét. Bombasuhogást nem hallottunk, a szőnyegbombázások mély dübörgése egybefolyva repesztette a fülünket. ... Ekkor éreztem meg először, hogy ez a kis ország képtelen lesz ezeket feltartóztatni. Olyan sokan vannak és olyan magabiztosak! Olyan messziről jönnek, mérnöki pontossággal célra repülnek. Csepel irányában szörnyű, fekete füstgomoly. Égett szag terjeng, a levegő tele van töméntelen fehér lapocskával. Először azt hittem, tán röpcédulák, de nem. A Fanto Kőolajipari Művek személyi nyilvántartásának lapjai voltak. Az első céljuk tehát: Csepel. (Később kiderült, hogy a Horthy-ligeti – ma*

<sup>628</sup> Karsai, 1985. 528. o.

*Tököl [Szigetszentmiklós] – repülőgépgyár, sőt a ferencvárosi pályaudvar is »kapott«. Szóval ma pár ezer »ami« (így hívtuk az amerikaiakat) azért reggelizett kora hajnalban, hogy déltájban leszórhassák bombaterhüket, a 15. amerikai légi hadsereg első »üdvözetét« a magyar fővárosra. Hálából március 19-ei viselkedésünkért.»<sup>629</sup>*

Az amerikai 15. légi hadsereg 450 db B–17-es és B–24-es nehézbombázója 137 darab P–38-as és P–47-es vadászgép védelmében támadta Budapesten elsődleges célpontját: a ferencvárosi rendező pályaudvart, a Horthy-ligeti Dunai Repülőgépgyárat, valamint a horvátországi Knin, Brod és Drniš vasútállomásait. A támadásban az 5. (2., 97., 99., 483. BG), a 47. (98., 376., 449., 450., 451. BG), a 304. (454., 455., 456., 459. BG), Bombardment Wingek vettek részt az 1., 14., 82. és 325. vadászrepülő-csoportok (FG) védelme mellett.<sup>630</sup>

A 2/1. vadászszázadot délelőtt 10 előtt riadóztatták, és tízkor fel is szállt Ferihegyről 12 db Bf–109-es, amelyek 5000 méteren járőröztek a Csepel-sziget északi része felett, de visszarendelték őket (10:35-kor szálltak le). Emiatt fordulhatott elő, hogy az amerikai 14 FG vadászgépei délelőtt 10:20-kor már nem találkoztak a magyar vadászokkal a főváros légterében. Így, gyakorlatilag percekben belül újból fel kellett szállniuk a vadászoknak Ferihegyről, mert időközben az 5 BW megkezdte a Dunai Repülőgépgyár bombázását. Ennek az ezrednek a B–17-it támadták Bf–109, Fw–190, Me–110, Me–210 és Ju–88-as gépekkel még a cél előtt, a ferencvárosi rendező pályaudvart támadó B–24-es kötelékekhez hasonlóan. E mellett az amerikai nehézbombázókat igen erős légvédelmi tűz fogadta Budapesten. Az amerikaiak e napon 3 db B–17-est és egy B–24-est vesztek el.<sup>631</sup>

A ferencvárosi rendező pályaudvart támadó alakulatok közül 11:05-kor a 455. BG ért elsőnek a cél fölé, de bombáik Csepeltől a ferencvárosi vasútállomásig mindenhová estek. „*Néhány becsapódás a célterületen kívül, a pályaudvar nyugati és déli részén. Bombasorozatok kezdődnek az olajfinomítótól nyugatra, a pályaudvar nyugati részének közelében, az olajfinomító területén, ez tart a pályaudvar északi részéig. Bombasorozat a csepeli repülőtértől a csatornáig.*”<sup>632</sup> – szolt az egyik korabeli jelentés a bombázásról. A támadás további hullámaint erős légvédelmi tűz fogadta a célterületen, a magyar vadászok támadásai mellett. A második lépcsőben érkező 47

<sup>629</sup> Tobak, 1998. 79–80. o.

<sup>630</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 133., 136. o.

<sup>631</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 136–137., 153–154. o.

<sup>632</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 137. o.

BW repülőgépei már erős füstfelhőben érkeztek a cél fölé, ami amennyire segítette a célpont beazonosítását, annyira akadályozta is a pontos célzást.<sup>633</sup>

Bár célpontként nem szerepelt az amerikaiak bevetési parancsában, ennek ellenére – köszönhetően a sűrűn iparosodott dél-pesti kerületeknek –, valamint annak, hogy a gomolygó füstben a bombázás második stb. hullámában érkező gépek nem pontosan a kijelölt cél felett oldották ki bombaterhüket, a fővárosi olajipart is találatok érték. A támadás során lebombázták a Magyar Petróleumipar Rt. Kén utcai, a Fanto Egyesült Magyar Ásványolajművek Rt. Soroksári úti kőolaj-finomítóit, továbbá találat érte a MAORT raktártelepét, illetve a MOLAJ kísérleti üzemét is a IX. kerületben.

A délelőtti amerikai légitámadást követően április 3/4 éjjelén a 205. bombázócsoporthoz 79 db Wellington és 8 db Liberator típusú bombázója támadta a csepeli Weiss Manfréd Műveket, de hasonlóan a délelőtti amerikai támadáshoz, ekkor is pontatlanul sikerült a szövetséges gépeknek leszórni bombaterhüket. Ebben a légvédelem fényszórós és tűzeralakulatai mellett a német éjszakai vadászközpontnak is szerepe volt.<sup>634</sup> A britek a támadás során öt bombázót veszítettek.<sup>635</sup>

Az amerikai és brit légitámadás következtében a Fanto Soroksári út 95. szám alatti kőolaj-finomítóját, valamint a cégnek a ferencvárosi rendező pályaudvarnál lévő raktártelepét is károk érték. *„A Soroksári-úti telepen a nyersolajleparlás elosztóházát telitalálat elpusztította /kb. 400 m<sup>3</sup> épület/ a kiszállítási raktárépület egy része /kb. 650 m<sup>3</sup> épületrész/ beomlott. Egyéb kevésbé fontos épületkárok is keletkeztek. Az elosztóház berendezése és az olajtávvezeték megrongálódása, tartályok és desztillációstorony sérülése, a gázvezeték, távbeszélővezeték, valamint villany kiesése, átmenetileg kb. másfél hónapra megakasztották a termelő munkát, ami kb. 750 tonna nyersolajfeldolgozás kiesést jelent. Mégis a szerencsés véletlen folytán a károk aránylag kis anyagmennyiséggel helyrehozhatók, az üzem rövidesen csökkentett kapacitás nélkül folytathatja működését, és előreláthatólag május hó második felében már teljes kapacitással megindulhat.”*<sup>636</sup> – szöveg a bő egy hónappal később (1944. május 10.) a Habob (M. Kir. Hadiipari Bombakárügyi Bizottság) és a Fanto illetékesei közt lezajlott tárgyaláson ismertetett helyzetkép. A céget emellett a ferencvárosi pályaudvaron lévő raktárépületének teljes pusztulása miatt is jelentős

<sup>633</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 137., 139. o.

<sup>634</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 154. o.

<sup>635</sup> Jánkfalvi, 2000. 17. o.

<sup>636</sup> HL Habob 11/1944.

károk érték. A résztvevők<sup>637</sup> abban megegyeztek, hogy a károk helyreállíthatóak – kivéve a pályaudvaron lévő raktárt, amelyet Fülöpszálláson kívántak újból felhúzni – és amiatt is szükségesnek tartották a mielőbbi rekonstrukciót, mert a finomító minimális anyagszükséglettel kijavítható volt.<sup>638</sup>

A Fanto finomítója mellett a Magyar Petróleumipar Rt. Kén utcai finomítója is jelentős bombatalálatokat szenvedett el, továbbá bombák estek a MAORT Soroksári úti telepére is, ahol Löffler Pál telepvezető még délelőtt 10 órakor a légiveszély jel után lezáratta az olajtávvezetékét, s a töltőhid elől eltolatta a kocsikat. Ezt követően 11 órakor hullottak az első gyújtóbombák a telepre. Az első támadási hullám után a MAORT alkalmazottai –, akik közül egy fő légnyomást szenvedett el – megkezdték a bombatalálat miatt kigyulladt irodaépület oltását, de nem jártak sikerrel, egyrészt, mert a raktártelep tűzoltó vízvezetéke még nem volt bekötve a fővárosi hálózatba a Budapest Székesfővárosi Vízművek miatt. Másrészt, mert a második támadási hullám miatt mindenki kénytelen volt az árokóvóhelyre húzódni. Emiatt az épület gyakorlatilag leégett, s 50-70%-os kár keletkezett benne. A második támadáskor rombolóbombák hullottak a MAORT raktártelepére és a környékre is. Ebben a támadási hullámban érte találat a töltőhid előtti vágányzatot, ami miatt károsodott, maga a töltőhid 40%-ban és a teleptől 200 méterre a távvezeték is. Az amerikai légitámadás okozta károk<sup>639</sup> felszámolását még április 3-án este 10-kor megkezdték, míg 6-án délre használható állapotba hozták a MAORT Soroksári úti telepét.<sup>640</sup>

A fővárosban a kőolaj-finomítók és a MAORT mellett a Magyar Olajműveknek a IX. kerület Illatos út 9. szám alatti kísérleti üzemét szintén találatok érték a délelőtti amerikai és az esti brit légitámadásban. Az üzem a bombázások miatt áram és víz nélkül maradt, de csak az ablakok törtek be.<sup>641</sup>

A hazánk elleni első célzott légitámadásban nagyrészt a polgári lakosság soraiból 1073 fő hunyt el és 526 fő sebesült meg,<sup>642</sup> ezzel véget értek a viszonylagos békében eltelt háborús évek. A világháború pusztítása elérte hazánkat. Ahogy Tobak Tibor megfogalmazta: *„Nehezen tértünk magunkhoz, ott a Népliget szélén... Sokkolt a*

<sup>637</sup> Habob: Dékány Sándor alezredes, elnökhelyettes, Dr. Gömör Sándor miniszteri tanácsos (HM), Kormos Kálmán főmérnök (HM), Sallay József százados (HM). Fanto: Dr. Wettstein Miklós vezérigazgató, Dr. Andrech Jenő igazgató, Wiedermann Ágoston építész. HL Habob 11/1944.

<sup>638</sup> HL Habob 11/1944.

<sup>639</sup> A keletkezett károk miatt a MAORT Újudvaron kénytelen volt átállni a nyersolajtöltésre. MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t.

<sup>640</sup> MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t., MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 14. sz. Hj. 1944.04.03.

<sup>641</sup> MNL OL-Z535-6-cs-79-t.

<sup>642</sup> M. Szabó, 1999. 236. o.

*látvány. A háború kilépett számunkra az újságok lapjairól és megkeresett minket. A nap folyamán kapott hírek beszámoltak az első légi győzelmekről. De hiába, a támadást nem tudták megakadályozni. A veszteségek nagyok voltak. Ezernél több halott és több ezer sebesült, így mondták.*<sup>643</sup>

Az április eleji támadásokat így értékelte Nathan Twining vezérőrnagy, az amerikai 15. légi hadsereg parancsnoka: *„A stratégiai légi erők az elmúlt két napon megindított támadásai a magyar repülőgépipar és a létfontosságú ipari üzemek ellen jelentős rombolással végződött. Ez egy lépés volt azon a hosszú úton, amely lerövidíti a háborút. A magyar légierő nem tudta megakadályozni a Budapest elleni (április 3/4-i) megtorló támadást a gyenge ellenállása miatt. Adják át legmagasabb elismerésemet az összes egységnek ezért a légi csatáért. A mi éjszakai és nappali bombázóink, valamint nagy hatótávolságú vadászgépeink kombinációja nagyon erős, amit nem győzhetnek le.*<sup>644</sup>

A következő napokban nem volt támadás. Április 8-án este jelentettek ellenséges berepülést az ország déli, délnyugati területein, amelyre válaszul a légvédelmi ütegek is akcióba léptek egyes helyeken.<sup>645</sup> Április 8/9-én éjszaka a brit királyi légierő alakulatai megkezdték a Duna elaknásítását – amelynek a román olaj szállítása miatt volt komoly jelentősége.<sup>646</sup> A következő napokban az időjárási viszonyok miatt nem támadták a szövetségesek Magyarországot.

A legközelebbi – a magyar olajipart is érintő – jelentős angolszász légitámadásra április 12-én került sor. A nap folyamán előbb az ország délnyugati része felett volt ellenséges átrepülés.<sup>647</sup> A magyar és német vadászrepülő-alakulatok az angolszász gépeket szétugrasztották (a főváros védelme miatt délben felszálltak a 2/1. vadászszázad repülőgépei és a Repülő Kísérleti Intézet néhány gépe – Me-210-ek –, amelyek Szombathelytől délre, Nagykanizsa irányában „botlottak” amerikaiakba),<sup>648</sup> s akcióba lépett a tüzérség is.<sup>649</sup> Ezt követően a késő esti órákban a brit királyi légierő 205. bombázócsoportjának 64 db Wellingtonja 80 tonnányi rakományával,

<sup>643</sup> Tobak, 1998. 81. o.

<sup>644</sup> Granfield, 2011. 255. o.

<sup>645</sup> HL Vkf1. B/255 d. 277/3052 Tájékoztató 1944. 04. 09.

<sup>646</sup> A Duna elaknásításával egy külön fejezetben foglalkozunk, így az olajipart is érintő ellenséges bombázások ismertetésénél a Gardening-hadművelet eseményeit nem, vagy csak esetlegesen mutatjuk be.

<sup>647</sup> A 15. légi hadsereg 450 db nehézbombázója támadta Bécsújhely, Fischamend, és Bad Vöslau repülőgépgyárait, valamint reptereit. Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 170. o.

<sup>648</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 170. o.

<sup>649</sup> HL Vkf1. B/255 d. 277/3052 Tájékoztató 1944. 04. 12.

légitámadást hajtott végre a ferencvárosi rendező pályaudvar és a budapesti olajfinomítók ellen (e mellett vidéki és Pest környéki településeket ért bombázás). A támadásban a légvédelem több brit bombázót lelőtt.<sup>650</sup>

A légitámadás során az április eleji támadáshoz hasonlóan újból találat érte a Magyar Petróleumipar Rt. Kén utcai kőolaj-finomítóját, amely a bombázás következtében ekkor teljesen tönkrement, valószínűtlennek tűnt a helyreállítása is a gyárnak. Többek között elégett a MAORT által a cégnek leszállított 1000 tonna nyersolaj is.<sup>651</sup> A gyárban keletkezett tüzet csak két nap múlva tudták eloltani.<sup>652</sup> Nyilván ez a helyzet motiválhatta a Magyar Olajművek Rt.-t abban a céljában, hogy a szerintük elavult és rosszul karbantartott Petróleumipar finomítójának a berendezéseit megszerezzék a kiépülőfélben lévő elosztóhálózatukhoz, vásárlás vagy bérbevétel útján. A MOLAJ a hadigazdálkodás szempontjából is hasznosnak gondolta elképzelését a Kén utcai kőolaj-finomító még használható berendezései<sup>653</sup> átvételére.<sup>654</sup>

Bár a bombázások nem álltak le Magyarországon ellen, hiszen április 13-án a hazai repülőgépgyárakat és repülőtereket bombázták a 15. légi hadsereg alakulatai,<sup>655</sup> de olyan támadás a tavasz során már nem történt, amely jelentősen érintette volna a magyar olajipart is. A hazánkat érintő következő – április 16/17-i – brit légitámadás alkalmával a MAORT Soroksári úti telepére is esett négy bomba, de károk nem keletkeztek.<sup>656</sup> A britekkel ellentétben, az április 13-i légitámadás után az amerikai 15. légi hadsereg legközelebb csak április 23-án, a kora délutáni és késő esti órákban repült át az ország nyugati területei felett, amikor egységeik Bécsújhely felé haladtak bombaterhükkel. A Vezérkari Főnökség által kiadott tájékoztató szerint az amerikai

<sup>650</sup> HL Vkf1. B/255 d. 277/3052 Tájékoztató 1944. 04. 12., Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992. 171. o.

<sup>651</sup> A MAORT 1944. április 1-jén és 2-án szivattyúzott be a Magyar Petróleumipar Rt. pesterzsébeti gyártelepére 1600 tonna nyersolajat, amelyben az áprilisi első szövetséges légitámadás nem okozott kárt, viszont a leszállított olajat a Petróleumipar nem vette át, s április 11-én jelezték, hogy a bombázás miatt ezt nem is tudják megoldani, ezért azt a MAORT rendelkezésére bocsátják, s jelezték, hogy a bombázás miatti veszélyből eredő kockázatot a MAORT viseli. Felmerült, hogy a Fanto, vagy a Shell vegye át az olajat, de erre már nem kerülhetett sor, mert az április 12/13-i éjszakai légitámadás következtében 500 tonna olaj kivételével a nyersolaj elégett. Az eset „érdekessége”, hogy a két cég közti kockázatviselés miatt – illetve adminisztratív késlekedések következtében nem továbbították a MAORT által leszállított 1600 tonna nyersolajat más kőolaj-finomítóba. MOGIM Arch. PS 48. d. 4. t.

<sup>652</sup> MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 16. sz. Hj. 1944.04.17. 5. o.

<sup>653</sup> A MOLAJ elsősorban teherautókra, tankautókra, hordókra és a Magyar Petróleumipar disztribúciós hálózatára gondolt, mert ezekből volt a cégnek hiánya. MNL OL-Z535-4cs-48t.

<sup>654</sup> MNL OL-Z535-4cs-48t.

<sup>655</sup> Pataky-Rozsos-Sárhidai I. 1992 172. o.

<sup>656</sup> MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 16. sz. Hj. 1944.04.17. 4. o.



repülőkötelékekből légi harc során 12 gépet lelőttek, és 33 katonát fogtak el.<sup>657</sup> A MAORT nagykanizsai központjának a jelentése szerint *„Több száz gép sok hullámban repült át üzemünk felett északi irányban. Visszatértük Korcettye mellett az erdőben 2 üres benzintartályt dobtak. Korcettye egy gép lezuhanását Pördeföldén, Pusztaszentlászló 1 gép lezuhanását Tófej határában jelentette. A legénység javarésze ejtőernyővel leereszkedett. Egyet a H-27 toronymunkások fogtak el s átadtak a csendőrségnek.”*<sup>658</sup>

A tavasz hátralevő részében nem érte már támadás a magyarországi olajipari létesítményeket. Ugyanakkor az április 3-i és 12-i légitámadások fennakadásokat okoztak a magyar olajiparban. A MAORT 1944. április 17-i Heti jelentésében a kialakult helyzetet így foglalták össze: *„Az április 3-i és 12-i légitámadások következményei az olajszállítást erősen akadályozták. Az olajvezetékbe bekötött finomítók közül a Magyar Petróleumipar és a Fanto üzemén kívül volt, a Shellnél pedig már olyan nagy mennyiségű nyersolaj tárolt, hogy kérték a szivattyúzás beszüntetését. Tehát csupán a Vacuumnak és Pétnek szállíthatunk, utóbbi finomító azonban csupán kevés tárolóhellyel rendelkezik. A tartálykocsikban való szállítás is nehézségekbe ütközött, mert a MÁV Ferencvárosi pályaudvarának nagymértékű megrongálódása következtében a tartálykocsik nagyrésze Soroksári-úti töltőállomásunkon fennakadt. ... Abból a célból, hogy ne legyünk kénytelenek termelésünket még nagyobb mértékben csökkenteni, kiviteli engedélyért folyamodtunk az Iparügyi Minisztériumhoz és 6600 tonna nyersolajnak Németországba szállításához<sup>659</sup> a minisztérium hozzájárult.”*<sup>660</sup>

A hazai finomító vállalatok a bombázások miatt elérték az Iparügyi Minisztériumnál, hogy összehívjanak egy értekezletet, amelyen az olajipari cégek bevonásával az alábbiakban egyeztek meg: a csővezetéken ellátott finomítóknak 5-7 napnyi termelésüknek megfelelő mennyiségű olajat kell csak tárolni, míg a vasúton ellátott gyáraknak 7-10 napnyi termelési mennyiséget. Ezen felül finomított áruból 10-15 napnyi termelésnek megfelelő mennyiséget kellett készleten tartani.<sup>661</sup> A MAORT

<sup>657</sup> HL Vkf1. B/255 d. 277/3052 Tájékoztató 1944.04.23.

<sup>658</sup> MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t.

<sup>659</sup> A MAORT április folyamán újabb 10.000 tonna nyersolaj Németországba történő exportjára kért engedélyt az Iparügyi Minisztériumtól, amelyhez a tárca hozzá is járult a kialakult helyzetben. E mellett a Fanto és a Magyar Petróleumipar az Ipari Anyaghivatal rendelkezésére 1569 tonna nyersolajat készletmentés címén a német DAPG számára leszállított. MOGIM Arch. Hj. 1944 17. sz. Hj. 1944.04.24. 4. o., MOGIM Arch. Hj. 1944, 23. sz. Hj. 1944.06.05. 10. o.

<sup>660</sup> MOGIM Arch. Hj. 1944 16. sz. Hj. 1944.04.17. 4. o.

<sup>661</sup> MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 17. sz. Hj. 1944. 04. 24. 5. o.

kezdeményezésére a Magyar Ásványolajfinomítógyárak Országos Egyesülete értekezletet tartott az érintettek bevonásával a finomítóba szivattyúzott nyersolaj bombázásokkal összefüggő tűzkockázatának kiküszöbölése miatt. A MAORT illetékesei azt javasolták, hogy az olajtávvezetéken olajat átvevő cégek viseljék a kockázatot, ha már a tartályaikba átszivattyúzták az olajat, míg a vasúti szállításnál a szállítmány MÁV-nál történő feladásától kezdve.<sup>662</sup>

A tavasz végére az olajiparon belüli nehézségek lassan megoldódtak, köszönhetően annak, hogy a Fantot május közepére helyreállították és a Shellel együtt újra teljes kapacitással üzemelt.<sup>663</sup>

Az iparügyi miniszter az „... *ellenséges repülőtémadások folytán a hadiiparban bekövetkezett termelési kiesések mielőbbi kiküszöbölése érdekében a H. M. Urral egyetértőleg a háború tartalmára egy állandó jellegű bizottságot...*”<sup>664</sup> állított fel a HM és az IpM alárendeltségében. A bizottság neve M. Kir. Hadiipari Bombakárügyi Bizottság (Habob) lett. Erről a lépésről 1944. április 18-án értesítette az Iparügyi Minisztérium a vezérkarfőnökséget. A HM IX. Csoportfőnökségéhez tartozó szervhez kellett a hadiüzemeknek bejelentést tenni bombázásokból fakadó káraikról, míg a Habob intézkedett az 1944. március 20-a után bombázási kárt elszenvedett gyárak helyreállításáról és újbóli üzembe helyezéséről.<sup>665</sup> A Habob a cél érdekében, a PM VI. Főosztályán keresztül – a miniszterelnök által még 1943-ban kiadott 1.200/1943. M.E. számú rendelete<sup>666</sup> valamint a pénzügyminiszter 1.300/1943. P.M. számú és 1.635/1944. P.M. számú rendeletei alapján – utalt ki pénzt az érintett vállalatoknak, valamint építési anyagokat és egyéb természetbeni segítséget nyújtottak a helyreállításhoz.<sup>667</sup> A Habob elnöke Kézay Gyula vezérőrnagy (HM IX. /hadiipari/ Csf.), helyettese Dékány Sándor htmk. alezredes lett, míg a tagokat az Iparügyi Minisztérium delegálta, de az elnök szükség esetén kiegészíthette a

<sup>662</sup> MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 17. sz. Hj. 1944. 04. 24. 5. o.

<sup>663</sup> Gerelyes et al., 1980. 574. o., MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 21. sz. Hj. 1944. 05. 22. 6. o.

<sup>664</sup> HL Vkf 1944 hdm. csf. 284/el. 1944. 04. 18.

<sup>665</sup> Az eredeti terv az volt, hogy a Habob helyszíni szemlék alapján állapítja meg a helyreállítás költségeit. Ezzel szemben a gyakorlatban a cégek a támadást követően jelentést tettek a Habob felé, majd a szervtől kiszálltak a helyszínre, s összecszerűen megállapították a kárt, ha nem volt kirívó a kért összeg, akkor a PM előlegként kifizette a pénzt. Boreczky, 1987. 53. o.

<sup>666</sup> A rendelet 20§-a írta elő a Légítámadások kártalanítási alapjának a létrehozását. Ennek az alpnak a bevételét 1943. január 1-től kezdve a föld-, a ház-, az általános kereseti- és a társulati adó alá eső személyeknek kellett megfizetni. 1943 és 1944 során kb. 150 millió pengőre becsülték az alap bevételét, de az alpból történt kifizetések összege 622 millió pengő volt, s ebből a Habob 450 millió pengőt fizetett ki előleg címén. Boreczky, 1987. 52. o.

<sup>667</sup> HL Habob 1944, HL Vkf1. B/255 d. 277/3089 Vkf 1944 hdm. csf. 284/el. 1944. 04. 18.

tagokat.<sup>668</sup>

A tavasz végéhez közeledve, kihasználva a bombázási szünetet, a vezérkarfőnökség 1944. május 3-i tájékoztatója szerint a lispei olajvidék és a Mura-átjárók biztosítása érdekében a 18. és 83. hadosztályok részeit a II. hadtesthez tartozó 17/I. zászlóalj váltotta fel.<sup>669</sup> Egy hónap múlva a Muraköz és a zalai olajmezők biztosítását az addig ott állomásozó 7. hadosztályhoz tartozó egységektől a 18. gyalogezred és a 12. tüzérosztály vette át.<sup>670</sup> Ekkorra viszont újból a bombázók árnyékában kellett dolgoznia az olajipari munkásságnak.

---

<sup>668</sup> HL Vkf 1944 hdm. csf. 284/el. 1944. 04.18.

<sup>669</sup> HL Vkf1. B/255 d. 277/3054 Tájékoztató 1944. 05. 03.

<sup>670</sup> HL Vkf1. B/255 d. 277/3057 Tájékoztató 1944. 06. 05.

## VIII. Az olajháború 1944 nyarán

### 1. Az olajháború kibontakozása

A tavasz végétől és a nyár elejétől kezdve a szövetségesek a normandiai partraszállás előkészítéseként megkezdtek Nyugat- és Közép-Európa vasúti hálózatának megsemmisítését. Vagyis ennek megfelelően az amerikai 8. és 15. légi hadseregnek és Bombázóparancsnokságnak a tevékenységét alárendelték a franciaországi invázió sikerének. E mellett a szövetségesek célja 1944-ben az volt, hogy megnehezítsék a németek olajellátását. Erre vonatkozó próbálkozásaik már a háború korábbi időszakában is voltak. Sir Charles Portal repülőmarsall, a brit Bombázóparancsnokság főparancsnoka volt a német szintetikus olajtermelő gyárak elleni légitámadások legrégebbi és legbefolyásosabb szószólója. Ebben nyilvánvalóan az a felismerés játszott szerepet, hogy a 20. századi háborúkban az üzemanyag-ellátás megsemmisítésével döntő csapást lehetett mérni az ellenségre. 1940 nyarán a Légügyi Minisztérium által kiadott direktívák folyamatosan a legfontosabb bombázási célok közt jelölték meg az olajipart, de az év végére az addigi támadások elemzése hatására Portal marsall elkezdett kételkedni abban, hogy a precíziós bombázások a gyakorlatban végrehajthatóak-e.<sup>671</sup>

E dilemmáról és a britek olajháborújáról ekként vélekedik Max Hastings brit hadtörténész: *„Portal valamilyen fokon mindig is szenvedett az intelligens emberekre oly gyakran jellemző határozatlanságtól. Most egyfelől komolyan remélte, hogy a német olajipari létesítmények bombázása az „a gyors halálos szorítás” lehet, amelynek révén legyőzhetik Németországot. Másfelől egyre erősödött benne a kétely, hogy a Bombázóparancsnokság vajon rendelkezik-e az eléje tűzött hadászati cél megvalósításához szükséges képességekkel.”*<sup>672</sup> Még 1940 decemberében is bizonytalankodott, amikor a Lloyd Bizottság előterjesztette igen figyelemreméltó jelentését Németország kőolajellátásának állapotáról. A bizottság nem kevesebbet állított, mint azt, hogy a Bombázóparancsnokság máris 15%-kal csökkentette az

<sup>671</sup> Hastings, 1999. 142–143. o.

<sup>672</sup> Itt kell megjegyezni, hogy a kezdeti kudarcokban jelentős szerepe volt annak, hogy a bombázások eléggé pontatlanok voltak, amit részben a technika fejletlenség idézett elő. Ezért is volt nagy jelentősége annak, hogy a haditechnikai eszközök fejlesztése eredményeként 1943/1944 időszakra sikerült olyan radarokat készíteni, amelyek segítségével a bombázók legénysége képessé vált arra, hogy ködös időben, vagy éjjel is precíziós légitámadásokat hajtson végre. E feladatok végrehajtásában volt fontos szerepe a H2S Mk III és G-H radaroknak. Milward, 2000. 362. o., Herington, 1963. 195., 197. o.

*ellenség üzemanyag-termelő kapacitását. Ezt a teljesítményt a jelentés szerint alig 539 tonna bomba ledobásával sikerült elérni, ami a nyár óta ledobott összmenyiségnek mindössze 6,7%-a volt. A valóságban a németek észre sem vették, hogy olajiparukat éppen rendszeres légitámadás-sorozat éri,<sup>673</sup> ami nemcsak a brit bombázók erőfeszítéseinek a komolyságát kérdőjelezi meg, hanem leleplezi a brit gazdasági hírszerzés dilettantizmusát is, a Lloyd Bizottság ugyanis a hírszerzés legfrissebb ismereteire<sup>674</sup> alapozta jelentését.”<sup>675</sup> A Bombázóparancsnokság végül 1941-ben az atlanti csata eskalálódása miatt fejezte be az olajipar elleni támadásokat.<sup>676</sup> Továbbá a brit királyi légierő bombázóinak 1941. július 9-én, nem sokkal a Szovjetunió elleni német támadást követően parancsba adták ellenfelük szállítási rendszerének lerombolását és polgári lakossága moráljának bombázásokkal való megtörését. Ez utóbbtól várták azt, hogy sikerül majd elérni a Német Birodalom összeomlását.<sup>677</sup> Ez viszont nem jelentette azt, hogy az olajcélokat (továbbá az olajszállítási útvonalakat) ne támadhatnák újból a háború során. Az olajipar elleni támadások felújításában jelentős szerepet játszott Carl Spaatz altábornagy, aki a vezérkarával egy tervet dolgoztatott ki a német olajipar precíziós légitámadásokkal való elpusztítására. Úgy vélte, hogy a német ipar Achilles-sarkát a szintetikus olajgyárak jelentik. Spaatz 1944. március 5-én terjesztette be az olajcélok előtérbe helyezésére vonatkozó tervét Eisenhower tábornoknak. Az elképzelések szerint az AEAF (Allied Expeditionary Air Force) által benyújtott szállítási terv alternatívái lehetnének az olajipari célpontok a normandiai invázió előfeltételeként, továbbá tesztelni akarta Spaatz a Luftwaffe reakcióját, arra vonatkozóan, hogy mekkora ellenállást fejtenek ki az olajipar elleni amerikai és brit támadások. A javaslatot Harris tábornok kifejezetten ellenezte, míg Trafford Leigh-Mallory és Tedder marsallok a szállítási tervet támogatták.<sup>678</sup> Így annak ellenére, hogy Spaatz altábornagy keményen lobbizott Londonban és Washingtonban terve elfogadásáért azt Eisenhower március 26-án elvetette, és a vasutak és a német légierő elleni*

<sup>673</sup> Ebben szerepe volt annak is, hogy a németek a világháború kezdeti időszakában még nem merítették ki olajtartalékaikat, és Franciaország lerohanásakor 5 hónapra elegendő olajterméket zsákmányoltak. Herington, 1963. 195. o.

<sup>674</sup> A Bombázóparancsnokság nem volt túl jó véleménnyel a hírszerzés gazdasági becsléseiről az 1940-es évek első felében. Herington, 1963. 196. o.

<sup>675</sup> Hastings, 1999. 149. o.

<sup>676</sup> Hastings, 1999. 151. o.

<sup>677</sup> Herington, 1963. 195–196. o.

<sup>678</sup> A szállítási- és olaj tervekről 1944. március 16-án tárgyalt a Joint Planning Committee is. Davis, 2006. 239. o.

támadásokat helyezte előtérbe az Overlord előfeltételeként. Ennek ellenére Spaatz megpróbálta megtalálni a módját annak, hogy terve megvalósuljon. S az USAAF „olajháborúja” félig-meddig titokban kezdetét vette 1944. április 5-én, amikor az amerikaiak támadást intéztek a Ploiești-i rendező pályaudvar ellen, de valójában az Astra Romana kőolaj-finomítója volt a támadási céljuk. A Ploiești elleni „szállítási” célzatú támadásokat még kétszer megismételték az amerikaiak, de közben Spaatz folytatta a korteskedést a célja megvalósításáért.<sup>679</sup> Küzdelme nem maradt eredménytelen, mert Eisenhower tábornok április 19-én egy vitát követően hozzájárult egy kísérleti légitámadáshoz két olajüzem ellen, zöld utat engedve ezzel az olajháborúnak.<sup>680</sup> Így, a szövetséges légierő május 12-én meg tudta indítani a tengelyhatalmak olajcélpontjai elleni légitámadás-sorozatát.<sup>681</sup> A romániai,<sup>682</sup> magyarországi, galíciai, nyugat-európai és közép-németországi olajmezők mellett a sziléziai és közép-németországi szintetikus üzemanyag-lepárlással foglalkozó üzemek (Leuna, Brüx, Böhleu, Zeitz, Lützkendorf, Merseburg),<sup>683</sup> továbbá a kontinens kőolaj-finomítói számítottak a legfontosabb célpontnak.<sup>684</sup> A fő célpont

<sup>679</sup> Azt a küzdelmet, amit Spaatz altábornagy vívott, jól mutatják az alábbiak: „Az egyik értekezleten, ahol az egymással vetélkedő Olaj-, illetve Szállítási terv előnyeit és hátrányait mérlegelték, Oliver Lawrence képviselte a Gazdasági Hadviselés Minisztériumát. Lawrence azon kisszámú polgári tisztviselők egyike volt, akinek képességeit mind az angolok, mind az amerikaiak egyaránt nagyra értékelték, így elfogulatlan szakértőnek tekinthetjük, s ezért különösen érdekes a véleménye. A gazdasági tanácsadó azt fejtette ki, hogy az ő számításai szerint a németek olajtartalékai csak 4-5 hónap múlva fognak a harcmezőn is érezhetően csökkenni – még akkor is, ha igen optimistán azt feltételezik, hogy Spaatz támadásai a termelőüzemek ellen azonnali sikerrel járnak. Önmagában ez az előrejelzés elegendő is volt, a döntéshozók azonnal elvetették Spaatz összes, az olajipar elleni koncentrált támadásra vonatkozó javaslatát. A szárazföldi hadsereg katonái napok, legfeljebb hetek alatt akartak eredményeket látni, nem volt több hónapjuk kivárni, amíg valami vagy sikerül, vagy nem.” Ennek ellenére csak-csak megindult az olajháború. Hastings, 1999. 444. o.

<sup>680</sup> Hastings, 1999. 440., 442. o., Herington, 1963. 199. o., Davis, 2006. 247. o.

<sup>681</sup> Az olajháború első időszakára vonatkozóan lásd.: Craven–Cate, 1983b. 172–179. o.

<sup>682</sup> Ploieștiben több finomító is üzemelt, ezek kapacitása 6 295 0000 tonna/év volt az amerikai adatok szerint. AFHRA AAFHR 22 The Combined Bomber Offensive 1 January to 6 June 1944 17. o.

<sup>683</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 39. o.

<sup>684</sup> Az MAAF hírszerzési részlegének 1944. április 29-i jelentésében a tengelyhatalmak olajipari célpontjainak bombázására vonatkozóan a szövetségesek úgy vélték, hogy a „... a 15. AAF hatókörébe került Ploesti, a 12 további finomító és a 4 szintetikus gyár elleni sikeres támadások megfosztanák Németországot azoktól a létesítményeitől, amelyeknek az összes nyers- és szintetikus olaj készletének több, mint felét köszönheti. A 8. AAF által 10 további szintetikus olajgyár ellen indított sikeres kiegészítő támadás a 15. AAF célpontjaival együtt Németország szintetikus olajkészlete háromnegyedének elpusztulását jelentené, ami a teljes német olajkészlet több, mint háromnegyed része.” Arra számítottak, hogy a támadások hatására majd a nyugat-európai finomítók termelését fokozzák majd. Ugyanakkor felhívták a figyelmet, hogy döntő eredményt csak akkor érhetnek el, ha a vasúti csomópontokban és az áttöltő állomásokat is bombázzák. Végeredményben úgy vélték, hogy a „... német olajlétesítmények elleni támadások hosszabb távú hadműveletet jelentenek, és ami az MAAF-ot illeti, ezt 6–8 hétnél kevesebb idő alatt nem tudná kivitelezni. Ez a támadás tehát nem lenne valójában közvetlen taktikai hatással a hadműveletekre az elkövetkezendő 2 hónapban, kivéve az orosz frontot, azonban az ilyen célpontok kitöltének nehézbombázóink programját, ugyanakkor komoly csapást

természetesen Románia és Németország volt. Ez utóbbi olajiparára vonatkozóan az alábbi megállapításokat teszi Alan Milward: „*A német olajipar mintegy száz különálló célpontot jelentett, ezek közül a kőolajkutakat és a finomítókat viszonylag könnyű volt elrejtetni. A száz célpont között volt azonban néhány szembetűnő és ugyanakkor kulcsfontosságú létesítmény is.*”<sup>685</sup> Ezek voltak a szintetikus üzemanyaggyárak. Az angolszászok május 12-i<sup>686</sup> és 28-i<sup>687</sup> bombázásai következtében a szintetikus benzint előállító finomítók termelése jelentős mértékben visszaesett, amint arra a szövetségesek hírszerzési jelentései is rávilágítottak.<sup>688</sup> Már az első légitámadást követően 570 000 tonna üzemanyaggal (ezen belül 270 000 tonna repülőbenzinnel) csökkent a termelés.<sup>689</sup> Míg a támadások után napi 5850 tonnáról 4820 tonnára esett vissza az olajfeldolgozó kapacitás és 574 000 tonnányi (3 havi termelési mennyiség) volt a német kerozinttartalék.<sup>690</sup> E helyzet felértékelte a magyarországi kőolaj-finomítókat és olajmezőket. Erre utal a Háborús Kabinet Hivatalának az algíri Szövetséges Erők Főparancsnokságán lévő Amerikai Stratégiai Légierőhöz küldött május 16-i távirati utasítása is. Ebben az alábbiak szerepeltek: „*Mint másodlagos célpont, a Ploestiban levő megmaradt finomítók kapacitás és a Budapesten és Bécsben levő finomítók jelentősége megnövekedett, tekintettel a Ploestiban okozott előző károokra, valamint a szintetikus olajat előállító üzemek ellen az Egyesült Királyságból végrehajtott támadásokra.*”<sup>691</sup> Két héttel később, május 30-án Arnold tábornok az amerikai légierő vezérkari főnöke a nyugat-európai közlekedési célpontok mellett a romániai és magyarországi szállítási útvonalak bombázását továbbra is elsődleges célnak tekintette az algíri Szövetséges Erők Főhadiszállásának küldött távirati utasításában. A további célpontokra vonatkozóan az alábbiakat jegyezte meg: „*Úgy véljük, hogy mindenekelőtt Németország olajhelyzetének gyengesége indokolja, hogy fontossági sorrendben a második sorba*

---

*jelenteneének a folyamatos szövetséges offenzívákkal szembeni német ellenállás számára.*” Oláh, 2015. 127–128. o.

<sup>685</sup> Milward, 2000. 362. o.

<sup>686</sup> Az amerikai 8. légi hadsereg ezen a napon 935 db nehézbombázóval támadta Böhleu, Leuna, Zeitz, Lützkendorf, Merseburg és Brűx szintetikus üzemanyag-előállító üzemeit. Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 39. o.

<sup>687</sup> A második bombázás elsődleges célpontjai Leuna, Zeitz és Lützkendorf volt. Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 39. o.

<sup>688</sup> Hinchliffe 2000 386. o.

<sup>689</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 39. o.

<sup>690</sup> Speer, 1996. 367. o.

<sup>691</sup> Karsai, 1985. 531. o.

*helyezzük Ploestit, valamint a magyar és osztrák olajfinomítókat.*<sup>692</sup> Ennek megfelelően, a fontossági sorrend május 30-án ez volt:

1.) Közlekedési célpontok (Románia, Magyarország), a Duna elaknásítása.

2.) Román, magyar és osztrák olajcélpontok.

3.) Ún. „alkalmas gazdasági célpontok”, pl.: Tungsram Művek (Budapest)<sup>693</sup>

A normandiai partraszállás (1944. június 6.) napján Portal marsall a román, magyar és német (osztrák) finomítók elleni támadásokat elsődleges céllá nyilvánította. Majd a D-nap után két nappal Spaatz altábornagy, a 8. és a 15. amerikai légi hadsereg részére kiadott direktívában már az üzemanyag-ellátás megakadályozását jelölte meg a legfontosabb célnak, vagyis a szövetséges bombázóerők legfontosabb célpontjai a továbbiakban azok a kőolaj-feldolgozó és szintetikus üzemanyag-előállító üzemek lettek, amelyeket addig mindösszesen csak a légitámadások 1%-a ért.<sup>694</sup> Ezzel szemben, ettől kezdve hónapokig tartósan 10% feletti arányt értek el az olajcélok elleni támadások, s Spaatznak sikerült végre megtalálnia a német gazdaság Achilles-sarkát.<sup>695</sup> Ezért, nem véletlen, hogy így írt az olajháború hatásáról Albert Speer a háború után memoárjában: *„1944. május 8-án visszatértem Berlinbe, hogy folytassam a munkát. A négy nappal későbbi dátum, május 12. mindig emlékezetes lesz számomra. Ezen a napon dőlt el ugyanis a technikai háború. Addig ugyanis sikerült, hogy jelentékeny veszteségek ellenére is nagyjából annyi fegyvert gyártunk, amennyi kielégítette a Wehrmacht szükségleteit. A 8. Amerikai Légiflotta 935 bombázójának Közép- és Kelet-Németország több olajfinomítója elleni támadásával a légi csaták új fejezete kezdődött; ez jelentette a német fegyverkezés végét. ... Miután képet kaptam a támadás következményeiről, 1944. május 19-én az Obersalzbergre repültem, ahol Hitler Keitel társaságában fogadott. Jelentettem neki a közelgő katasztrófát. Az ellenség az egyik leggyengébb pontunkon támadott meg bennünket. Ha így folytatódik, nemsokára semmiféle üzemanyagtermelésünk nem lesz. Az lehet az egyetlen reményünk, hogy az ellenfél légierijének is olyan vezetése van, amely a miénkhez hasonló tervszerűtlenséggel gondolkodik! ... Tizenhat nap lázas helyreállítási munkálatai után éppen hogy elértük a termelés régi szintjét, amikor 1944. május 28-29-én ránk zúdult a második támadási hullám. Ezúttal a 8. Amerikai Légiflotta 400 bombázójának jobban sikerült a rombolás mint az első*

<sup>692</sup> Karsai, 1985. 533. o.

<sup>693</sup> Karsai, 1985. 533. o.

<sup>694</sup> Hastings, 1999. 440. o.

<sup>695</sup> Hastings, 1999. 442. o.



*támadáskor a kétszer annyinak. Ezekben a napokban támadta meg a 15. Amerikai Légiflotta a román olajmezők legfontosabb finomítóit Ploesti mellett. A termelés máris a felére csökkent; így az obersalzbergi pesszimista fejtegetéseink öt nappal később tökéletesen beigazolódtak, egyszersmind végérvényesen cáfolták Göring csitító szölamait.*”<sup>696</sup>

A szövetségesek végül kijelölték a 15. légi hadsereg számára is a bombázandó olajcélok fontossági sorrendjét.<sup>697</sup> Így, ennek megfelelően Ploiești térsége, Bécs környéke, Budapest és Magyarország, Szilézia, Szudéta-vidék olajipari létesítményei, valamint a román olaj szállításának megakadályozása (a Dunán /Gardening-hadművelet/ és vasúton) került fel a listára. A Joint Oil Targets Committee 1944 júniusában elkezdte tevékenységét Londonban. A bizottság feladata az volt, hogy értékelje az olajipar ellen végrehajtott légitámadások hatását, és kijelölje az újabb olajcélpontokat. A Joint Oil Targets Committee egyik első döntése az volt, hogy javasolta a repülőbenzin termelés elleni támadások fokozását.<sup>698</sup> Majd a bizottság meghatározta a 8. és 15. légi hadseregek számára a támadásra kiszemelt olajipari célok fontossági sorrendjét, figyelembe véve a céljaikat. Ennek eredményeként 1944 nyarára a német szintetikus üzemanyag előállító üzemek, a román olajipar, a magyar- és a német kőolaj-finomítók váltak a legfontosabb célpontokká.<sup>699</sup> A támadási célok a katonai helyzet változásával, idővel módosultak.

## *2. 1944. június 12/13: megkezdődik a hazai olajcélok módszeres bombázása*

Annak ellenére, hogy az olajháború már május 12 óta „tombolt”, a Fanto és a Magyar Petróleumipar kivételével a magyar olajipar döntő hányada a támadásoktól még érintetlen volt 1944 júniusának elején. Ekkortól viszont jelentős mértékben szenvedtek a finomítók az angolszászok bombázásaitól. A nyár első nagyobb szövetséges légitámadására 1944. június 12/13-án éjszaka 23:30-tól került sor. E nyári éjszakán a brit királyi légierő<sup>700</sup> 205. bombázócsoportja 236. Wingjéhez tartozó

<sup>696</sup> Speer, 1996. 367., 369. o.

<sup>697</sup> Az amerikai 8. légi hadsereg feladata volt a Közép-Németországi kőolaj-finomítók és a szintetikus üzemanyaggyárak bombázása, míg a Bombázóparancsnokság kiadott egy 10 szintetikus üzemből álló listát a Ruhr-vidékre vonatkozóan, kiegészítendő az amerikaiak olajcélpontjait. Herington, 1963. 199. o., Oláh, 2015. 127. o.

<sup>698</sup> Herington, 1963. 206. o.

<sup>699</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 39. o.

<sup>700</sup> Érdekes egybeesés, hogy a RAF Bombázóparancsnoksága pont ezen az éjszakán kapcsolódott be először az olajháborúba a gelsenkircheni szintetikus üzem bombázásával. Ez persze nem jelenti azt, hogy a brit királyi légierő bombázói ne hajtottak volna végre támadást olajipari célpontok ellen május 12 óta. Herington, 1963. 200. o.

39 db Wellington, 10 db B-24-es és 8 db Halifax négy hullámban támadta Almásfüzitőn a Vacuum Oil Company Rt.<sup>701</sup> üzemét<sup>702</sup> és a MOLAJ próbaüzem előtt álló, illetve a MAORT épülő szőnyi kőolaj-finomítóit.<sup>703</sup> A bombázás következtében 1 fő meghalt és 17 személy megsebesült.<sup>704</sup> A támadás során ellenséges gépet nem sikerült lelőni, de a légvédelem és a vadászrepülők részéről a briteket zavarták, míg egyes gépek a 205 BG állományából berepültek a főváros légtérébe is.<sup>705</sup> A bevetésről Barnet százados, a 40. bombázószázadból az alábbiakat jegyezte fel naplójában: *„Június 12. hétfő – Olajfinomító Almásfüzitő hadművelethez. Ezek az olajgyártelepek bizonyára tovább égnék, ha találatot kapnak, mivel ez történt. Az irányítás gondot okozott a 30 perces késéssel, de a felszállás a célkitűzésnek megfelelően történt.”*<sup>706</sup>

A bombázást 23:30-kor<sup>707</sup> négy világítóbója (Sztálin gyertya) ledobásával vezették be a brit gépek. Ennek a célja az volt, hogy így jelöljék a kötelék bombázói számára a célpontot éjszaka. Ambrus Mária így emlékezett erre vissza: *„Az első bombázás júniusban volt. A bombázás előtt sztálin-gyertyákat dobáltak ki, amik nappali fénybe borították a környéket. Mivel sokan voltunk, valakinek eszébe jutott, hogy népszámlálást kell csinálni, ha bomba éri a bunkert tudják, hogy hányan voltak a bunkerba, és még hány embert kell keresni. Aztán ránk szakadt az ég. A bombák éles süvöltése, robbanása ijesztő volt. Az emberek, gyerekek sírtak jajveszékeltek. Közben a barakkoktól német szerelők szaladtak, csitították a népet, hogy nincs baj, nincs baj, ... Pár percre rá egy hatalmas robaj, légnyomás, por, a mellettünk lévő bunkert, ami pár méterre volt eltalálta egy bomba. Akkor kiabáltak, hogy baj van, baj van...”*<sup>708</sup>

A bombakárjelentések alapján úgy tudni, hogy a nehézbombázók a szőnyi és az

<sup>701</sup> A támadás elsődleges célja az volt, hogy a desztillációs egységeket, a kazán- és a központi szivattyúházat elpusztítsák. AFHRA MAAF 217 No. 3185 Almasfuzito-Vacuum BH71

<sup>702</sup> Az MAAF főparancsnokságának APO 650-es jelentése szerint a Budapeستől 30 mérföldre, nyugatra, a Duna mellett lévő almásfüzitői kőolaj-finomító 125 000 tonnás [ez téves adat! – Cs.V.] éves termelésével Magyarország második legnagyobb finomítója volt, és a Ploiești elleni légitámadások, valamint a 8. légi hadseregnek a német szintetikusolaj előállító gyárak ellen végrehajtott bombázásai óta a német befolyás megnövekedett a magyar olajiparban. Ezzel is jelezték a szövetségesek a magyar olajipar jelentőségét. AFHRA MAAF 217 No. 3185 Almasfuzito-Vacuum BH71

<sup>703</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 41. o., MOGIM Ad. 1760-2011 12. o.

<sup>704</sup> MOGIM Ad. 1760-2011 12. o.

<sup>705</sup> HL VkfI. B/255 277/3057 Tájékoztató 1944. 06. 12.

<sup>706</sup> MOGIM Ad. 1760-2011 12. o.

<sup>707</sup> Farkass Kálmánnak, a Vacuum Oil vezérigazgatójának június 15-i beszámolója 0:40-re teszi a támadás időpontját. Gáspár–Jenei–Szilágyi, 1970. 75. o.

<sup>708</sup> MOGIM Ad. 1760-2011 14. o.

almásfüzitői olajfinomítót éjjel fél egyig támadták.<sup>709</sup> A Vacuum Oil Co. Rt. finomítójára mintegy 120 db gyújtó- és rombolóbomba esett,<sup>710</sup> majd a finomítóban három nagyobb tűz keletkezett.<sup>711</sup>

Farkass Kálmánnak, a cég vezérigazgatójának a Vacuum június 15-i ügyvezető bizottsági ülésén elhangzott beszámolójából tudjuk, hogy a légitámadás következtében 7600 tonna olajtermék tönkrement<sup>712</sup> és 6 db tárolótartály kiégett. Az atmoszférikus desztilláció<sup>713</sup> tornya<sup>714</sup> telitalálatot kapott és derékba tört. Az új erőtelep hátsó falát egy bomba lerombolta, ami miatt az épület összedőlésének a veszélye is fennállt. Telitalálatot kapott a kazánház (ott talán 2 kazán maradt használható a beszámoló szerint), a paraffinprésház, a paraffinház,<sup>715</sup> az olajgyár,<sup>716</sup> a töltőház,<sup>717</sup> a nagy anyagraktár, a gőzdesztillációs berendezés, az aszfaltoxidációs kazánok és a 300 személyes új munkásöltöző, valamint a fürdő. Ezek mellett teljesen kiégtek a hűtővíz hűtőtornyai, viszont látszólag nem sérült meg a vákuum-torony és több, a kenőolaj, motorolaj és a petrolátum re-desztillációjához tartozó torony. A cég lakóépületei, a tető és ablakkárokot leszámítva, látszólag nem károsodtak.<sup>718</sup> A finomító mérnökei úgy vélték, hogy a desztillálás legalább egy hónapig szünetel majd, és nem sikerül elérniük kapacitásuk 100%-át, csak annak 1/3-át.<sup>719</sup> A MOLAJ bombakárjelentéséből tudjuk, hogy a Vacuum finomítóját teljesen tönkre tette az éjszakai légicsapás.<sup>720</sup>

A 682. fényképészszázad először 36 órával a RAF támadása után, majd június 25-én

<sup>709</sup> A MOLAJ június 15-i kárjelentése 0:35-re teszi a támadás kezdetét. MNL OL-Z535-6cs-79t.

<sup>710</sup> Egyes adatok szerint 109 db (93,5 tonna) bomba esett a finomítóra. MOGIM Ad. 1760-2011 12. o.

<sup>711</sup> Granfield, 2011. 273. o.

<sup>712</sup> Egyes adatok szerint 18–20 000 tonna nyersolaj égett el a támadás miatt. MOGIM Ad. 1760-2011 12. o.

<sup>713</sup> Egy olyan vegyi művelet, amelynek során a különböző forráspontú alkotórészekből álló elegyeket légköri nyomáson forráspontjuk szerint egyedi vegyületekre választják szét. Az atmoszférikus desztilláció jelentősége az olajiparban rendkívül fontos ugyanis a nyersolaj feldolgozása a kőolaj-finomítóknál ezzel a művelettel kezdődik. Ennek során a nyersolaj könnyebb párlatait benzin, gázolaj és petróleum nyerik ki e berendezésen. A folyamat maradéka a pakura, amely később a vákuum desztillációra kerül. ML I. k., 1970. 171–172. o.

<sup>714</sup> Ez az atmoszférikus desztilláció legfontosabb része, amely rendszerint kb. 30 méter magas. E berendezésen a kb. 280-300 Celsius-fokig felmelegített kőolaj gázokra, könnyű és nehézbenzinre, petróleumra, gázolajra és a torony fenekén távozó pakurára különül el atmoszférikus nyomásra. A gázok a torony tetején, míg a benzin, gázolaj és a petróleum a torony oldalán keresztül különböző magasságokban kerül elvezetésre. Rátosi Ernő tájékoztatása alapján.

<sup>715</sup> Ennek az épületnek a szerelési munkálatai a bombázáskor kezdődtek el. Gáspár–Jenei–Szilágyi, 1970. 75. o.

<sup>716</sup> Több telitalálatot kapott, s új berendezéseivel együtt kiégett. Gáspár–Jenei–Szilágyi, 1970. 75. o.

<sup>717</sup> A töltőházhoz csatlakozott az asztalos- és a kádárműhely, a zsírfőző telep és az olajraktár. Gáspár–Jenei–Szilágyi, 1970. 75. o.

<sup>718</sup> Gáspár–Jenei–Szilágyi, 1970. 75. o.

<sup>719</sup> MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t.

<sup>720</sup> MNL OL-Z535-6cs-79t.

repült a térségbe, hogy lefényképezze a támadás által okozott károkat. A június 29-i jelentésükben az alábbi megállapításokat tették az almásfüzitői kőolaj-finomítót ért károkkal kapcsolatban: a nyersolaj-desztilláció épülete súlyosan károsodott. Az épület északnyugati része látszólag telitalálatot kapott. A kazánház nyugati része telitalálatot kapott, a viaszgyár északi részét telibe találták, míg a többi rész súlyosan károsodott. A keverőház majdnem teljesen kiégett. Megsemmisült 4 db nagy tárolótartály 26 400 tonna nyersolajjal, valamint 2 db kisebb tartály 300 tonna üzemanyaggal. Az angolszászok a június 25-i légi felderítési adatok alapján úgy vélték, hogy a gyár használhatatlan, de mindenképpen azon az állásponton voltak, hogy a keletkezett károkkal (pl.: desztilláció, kazánház) komoly fennakadást okoztak a finomító működésében.<sup>721</sup>

Ezen az éjszakán a szőnyi MOLAJ finomítót is támadás érte. *„Az első, június 13-i éjjeli támadásnál vállalatunk gyártelepe a Vacuum Oil Company almásfüzitői gyártelepével egyidejűleg és azzal egyenlő súlyú támadást kapott, amikor is megállapításaink szerint kb. 20 ellenséges bombázó támadta meg gyártelepünket és ugyanannyi támadta meg a Vacuumot is. Ennél az első támadásnál a gyártelepünkre hullott romboló bombák száma kb. 32-re tehető, megállapításaink szerint ugyanakkor két légiakna is esett és 4-5 azoknak a romboló bombáknak a száma, amelyek nem robbantak fel. Ennél az első légitámadásnál gyárunkat lényegesebb kár (sic!) nem érte, véleményünk szerint azért, mert telepünk elrendezése és annak mérete már figyelembe vette a légitámadásokat és ezért ez a támadás, mely egyidejűleg a Vacuumot hosszú időre használhatatlanná tette, nálunk csak kb. egy hetes kiesést jelentett volna. Mindössze a fehéráru-szivattyúházunk<sup>722</sup> sérült meg egy telitalálat folytán, ez azonban rövid időn belül rendbehozhatónak látszott.”<sup>723</sup>* A lakótelepen, illetve a finomítóban az összes gyárépület és az igazgatóság épülete megsérült. Ekkor a cég szakemberei úgy becsülték, hogy a termelés három hétre leáll, de komoly gondot okozott, hogy sok munkás elhagyta az üzemet. Szerencsére csak 3 fő sérült meg. A légicsapásban a finomítók mellett megsérült az almásfüzitői vasútállomás is, ahová 8 db bomba hullott, amelyek megrongálták az összes vágányt, és Komáromig megrongálódott a vasúti felső vezeték is. A MÁV szakemberei június

<sup>721</sup> AFHRA MAAF 217 No. 3185 Almasfuzito-Vacuum BH71

<sup>722</sup> Az atmoszférikus desztillációval nyert benzín, petróleum és gázolaj gyűjtőneve a fehéráru. ML I. k., 1970. 758. o.

<sup>723</sup> MNL OL-Z535-6cs-79t.

14-én reggel 8 órára az almásfüzitői állomás 2 vágányán felszámolták a károkat.<sup>724</sup> A bombázást követő eseményekre így emlékezett vissza évek múlva Pap Tibor<sup>725</sup> ny. üzemvezető: *„A kárelhárítás azonnal megindult. A szomszéd falvakból lapáttal, ásóval, kapával az emberek tömegei jöttek a romok eltakarítására. A naszályiak a „sztalin-gyertyák” ejtóernyőit gyűjtötték be. A mocsaiak nagy tömegei csendőri kísérettel jöttek, szerszámokkal felszerelve. ... A gyári tüzek oltására Ausztriából, és a környékbeli országokból is jöttek, valamint a környező városokból is. Az olajtüzek oltására a víz nem volt alkalmas. Az oltás csak habbal volt lehetséges. A vizes sugarakat kizárólag épületek, tartályok hűtésére alkalmazták. Három 6.000 m<sup>3</sup>-es nyersolajos tartály égett, számos benzin, petróleumos, gázolajos tartály mellett. Az égő tartályokat eloltani nem tudták, azok addig égtek, míg volt bennük éghető anyag. A nagy tüzek hatására úgynevezett „tűzvihar” keletkezett. Az átélt élményeim nyomasztóak voltak. A támadás hajnalán az előszoba lépcsőjén álltam. Egyszer csak egy fehér gomolyag emelkedett a levegőbe, kb. 500 m távolságra lehetett, majd ebben a pillanatban a fehér gomolyag berobbant, vakító fény kíséretében kb. 300-400 m magasan lángoszlop emelkedett a levegőbe. Egy 300 m<sup>3</sup>-es tartály robbant fel. Az 500 m-es távolságból egy légnyomás-szerű levegő csapta meg az arcomat. Az eget sötét, fekete füstfelhő borította el, még a forró júniusi napot is eltakarta.”<sup>726</sup>*

A lerombolt finomítók látványa sokak emlékezetében maradt meg. E nem mindennapi „élményét” megörökítette az utókornak Herczeg Ferenc is, aki június 13-án utazott a fővárosból Pannonhalmára: *„Autón utaztam, és amint kiértem a városból, az lett az érzésem, hogy kiszabadultam a háborúból. De amint Dorog után a bécsi országúton kijutottam a Duna partjára, nyugaton óriási füstfelhőre hívta fel figyelmemet a sofőr, füstfelhőre, mely keresztbe feküdt az egész égbolton, mint egy kékfekete Hadak útja... A messziségben vékony gyufaszállaknak tetsző gyárkémények közül kavargott fel a füst. Az almásfüzitői olajtankok égtek! Én eddig olyasmit képzeltem, hogy az ásványolajat légiveszély idején a föld alatt tárolják, de nem gigantikus tartályokba gyűjtik, melyek messzi földről idecsalnak minden repülő és minden gyújtóbombát.”<sup>727</sup>* Hasonlóan érdekes a helyi Komáromi Lapok tudósítójának a beszámolója is: *„Sorra kerültünk tehát mi is. A vandál kegyetlenség*

<sup>724</sup> HL KSzV 3. d. 7165./Kszv. hdm. 1944. VI. 15.; Hj. 1944. VI. 14. 2951. o.

<sup>725</sup> A légitámadás idején 12 éves, második osztályos polgári iskolai diák volt. MOGIM Ad. 1799-2012 1. o.

<sup>726</sup> MOGIM Ad. 1799-2012 1. o.

<sup>727</sup> Herczeg, 1993. 257. o.

*étvágya kielégíthetetlen. Már nem elég neki a nagyváros, apró településekre, falvainkra is szemet vetett. ... Június 13-án éjjel háromnegyed egykor felsikoltottak városunk [Komárom] szirénái s röviddel utána pazar fényben úszott a látóhatár. Az angolszász légi terroristák, akik mintegy 300 géppel hatoltak be Dunántúl légiterébe, csakhamar egyik munkásfalu fölé érkeztek. ... Nyomban hallhatóvá váltak a gépágyúk, a légvédelmi tüzérség működésbe lépett, fényszórók kutatták végig az eget, majd tompa dörrenések hirdették, hogy szövik már a bombaszőnyeget.*”<sup>728</sup>

### *3. A magyar finomítók fekete napja (1944. június 14.)*

A június 12/13-i éjszakai légicsapást követően bő 24 óra „pihenő” következett, majd újult erővel támadták Magyarországot június 14-én délelőtt a 15. légi hadsereg egységei. Az amerikaiak több mint 500 db B–17 Flying Fortress, B–24 Liberatort vetettek be P–38-as, P–47-es és P–51-es vadászok védelmében,<sup>729</sup> hogy átfogó támadást intézzenek Szőny, Pétfürdő<sup>730</sup> és Budapest (Csepel) olajipari célpontjai ellen.<sup>731</sup> Ez volt az olajháború első komolyabb Magyarország ellen intézet összehangolt légitámadása, amely szorosan összekapcsolódott a 8. légi hadsereg előző napi németországi bombázásával, melynek keretében 9 olajtelepet támadtak az amerikaiak, akiknek e támadásokkal az volt a céljuk, hogy olajhiányt idézzenek elő ellenfeleiknél.<sup>732</sup>

Ennek a napnak a légi harcaira így emlékezett vissza évtizedekkel később Tobak Tibor: *„Az amerikaiak sem télenkedtek. Június 14-én, majd 16-án is nagy bevetés volt a veszprémieknek. A Pétfürdő elleni támadást Szabadbattyán mellett, a földekről néztük Lapossal. Szótlanul figyeltük az óriási fekete füsttornyokat. Forró Pál hadnagy ejtőernyővel kiugrott. Elsősegély céljából a sóstói repülőtérre hozták be. Állítólag ekkor kapta a „Doberdó” becenevet, amikor ugyanis kérdezték, hogy mi volt, csak annyit nyilatkozott: - „Doberrddó, tiszta Dobbeerrddó!” – Ami az első világháború egyik legvéresebb hadszínterét, Doberdót tekintve, nyilván azt jelentette, hogy a fele se tréfa...”*<sup>733</sup> A magyar vadászokat már reggel fél nyolckor készültségbe

<sup>728</sup> Komáromi Lapok 1944. 06. 24. 3. o.

<sup>729</sup> Magyar adatok kb. 600 db ellenséges gépről számolnak be. HL Vkf1. B/255 d. 277/3057 Tájékoztató 1944. 06. 14.

<sup>730</sup> A település 850 fős polgári lakosságát 1944. április 14-én Borzavár, Réde, Nagyesztergár és Porva falvakba telepítették ki. Veress D., 1980. 182. o.

<sup>731</sup> E napon Kecskemétet is támadták, ahol 23 db tartálykocsi égett ki. HL Vkf1. B/255 d. 277/3057 Tájékoztató 1944. 06. 14.

<sup>732</sup> HL Tgy. 3.505. 30. o.

<sup>733</sup> Tobak, 1998. 113. o.

helyezték, majd 10:25-kor 32 db vadászrepülőgép<sup>734</sup> emelkedett a magasba a Vkf. 1. osztálynak a katonai helyzetről kiadott tájékoztatója szerint. A 101. honi vadászrepülő-osztály gépei Horváth Gyula százados vezetésével indultak az amerikaiak ellen. Feladatuk az volt, hogy Győr térségében oltalmazzanak egy Me-410-es rombolókból álló német köteléket, de a Luftwaffe repülőgépei nem voltak ott, ezért az egység Budapest felé vette az irányt, majd miután észlelték az amerikai repülőköteléket, parancsot kaptak a támadásra. Ekkor a Vértes felett a 101. honvéd honi vadászrepülő-osztály 3 százada és a német 8. honi vadászrepülő hadosztály<sup>735</sup> gépei összecsaptak a 14. vadászrepülő-csoport 49. századának<sup>736</sup> 15 P-38 Lightning típusú repülőgépével. Ez, amerikai részről arra jó volt, hogy a magyar és német<sup>737</sup> vadászalakulatokat lekössék, s közben zavartalanul bombázhassák a kijelölt célokat.<sup>738</sup>

A nap folyamán kibontakozott légi harcban a magyar vadászok 5 amerikai gépet lőttek le, a légvédelem 11-et, míg a németek 2 db-ot,<sup>739</sup> azonban nem sikerült a bombázóknak útját állni, hiszen azok zavartalanul repülhettek a kijelölt célpontokra. Az amerikaiak csak 5 db P-38-as vadászgép elvesztését jelentették.<sup>740</sup>

A MOLAJ szőnyi finomítója<sup>741</sup> ellen<sup>742</sup> június 14-én délelőtt 10:30-10:46-ig a 49. Bombardment Wing 451., 461. és 484. bombázócsoportja mintegy 82 db<sup>743</sup> nehézbombázóval<sup>744</sup> több hullámban, mély berepülésekkel szőnyegbombázást hajtott

<sup>734</sup> HL Vkf1. B/255 d. 277/3057 Tájékoztató 1944. 06. 14.

<sup>735</sup> A vezérkarfőnökség tájékoztatója szerint 80 db német repülőgépet vetettek be június 14-én. HL Vkf1. B/255. d. 277/3057 Tájékoztató 1944. 06. 14.

<sup>736</sup> Zirc mellett lőtték le a 14 FG 49 FSQ parancsnokát, Louis Benne századost, aki még idejében eltudta hagyni sérült vadászgépét. Veress D., 1980. 185. o.

<sup>737</sup> A Vkf. 1. június 14-i tájékoztatója szerint 80 db német vadászgépet vetettek be. HL Vkf1. B/255 d. 277/3057 Tájékoztató 1944. 06. 14.

<sup>738</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 41. o.

<sup>739</sup> A vezérkarfőnökség tájékoztatója szerint a magyar és német vadászok 12 amerikai gépet lőttek le, s csak 1–1 magyar és német repülőgépet vesztek. HL Vkf1. B/255. d. 277/3057 Tájékoztató 1944. 06. 14.

<sup>740</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 41. o.

<sup>741</sup> A Központi Szállításvezetőség 1944. június 16-i naplóbejegyzésében az előző napi (1944. 06. 15.) eseményekre vonatkozóan feljegyzi, hogy állítólag két polgári ruhás ejtőernyős ugrott ki egy repülőgépéből. HL KSzV 3. d. Kszv. hdm. 1944. VI. 16.; Hj. 1944. VI. 15. 2965. o.

<sup>742</sup> A támadás idején, Pannonhalmán tartózkodó Herczeg Ferenc később így írt az újabb támadásról: „A megérkezésemet követő napon megint megszólaltak a szirénák: a bástyasétányról láttuk, hogy odalenn Szőny lángokban áll. Ott is voltak kolosszális olajtartályok, melyeknek elpusztítását a sportkedvelő angolszász repülők dehogy is mulasztották volna el.” Herczeg, 1993. 258. o.

<sup>743</sup> MOGIM Ad. 1760-2011 21. o.

<sup>744</sup> A tatai SS-alakulat szerint 100-200 bombázó hajtott végre támadást és 600 ledobott bombáról tudtak. MNL OL-Z535-6cs-79t.

vége azzal a céllal, hogy elpusztítsák a desztillációs egységeket,<sup>745</sup> a szivattyú- és kazánházakat.<sup>746</sup> A gépek mintegy 300 db nagyméretű rombolóbombát dobtak le,<sup>747</sup> aminek következtében a légicsapás „teljesen felszántotta”<sup>748</sup> az üzemet és ez komoly károkat okozott. A támadásban telitalálat miatt tönkrement két szivattyúház (egy másikat pedig kisebb kár ért), valamint a dízelház. Megsérült a desztillációs épület, a paraffintalanító, a transzformátorház és ledőlt az olajtüzelésű kemence kéménye, amit később sem állították teljesen helyre. Emellett két 5000 m<sup>3</sup>-es tartály lett a tűz martaléka<sup>749</sup> a benne tárolt ásványolajjal együtt.<sup>750</sup> A vezérkarfőnökség tájékoztatójában arról írtak, hogy 5 db 6000 m<sup>3</sup>-es nyersolajtartály, 1 db 2500 m<sup>3</sup>-es benzintartály és 10 db 2-500 m<sup>3</sup>-es tartály gyulladt ki a bombák miatt.<sup>751</sup> Az égő tartályok szinte teljesen füstbe borították a gyárat, ahol a szövetséges légi felderítés június 25-i adatai alapján 17 tartály kisebb-nagyobb károkat szenvedett el, s ezek közül 8-at teljesen leromboltak, valamint súlyos bomba okozta sérüléseket jegyeztek fel a szivattyúházzal és a desztillációs egységről.<sup>752</sup>

A MOLAJ szakemberei a sérülések összesítése alapján arra a következtetésre jutottak, hogy az épületekben 20-22%-os; a gépekben, gépi berendezésekben és a csőhálózatban 50%-os, míg alkatrészekben 30%-os kár keletkezett. Ekkor, majd 3 hónapra<sup>753</sup> becsülték a helyreállítást. *„Leállításunk azt jelenti, hogy gyártelepünk, mely az ország ásványolaj termelésének 33%-át tudná feldolgozni, jelenleg szünetel. Minthogy a támadás üzembeindulásunkat követő napon történt”<sup>754</sup> előttünk*

<sup>745</sup> Az amerikaiak úgy gondolták, hogy a desztillálás kiiktatásával sikerül 4 hónapra megbénítani a kőolaj-finomító működését. AFHRA MAAF 218 No. 3276 Szony BH

<sup>746</sup> HL Tgy. 3.505. 30. o.

<sup>747</sup> Amerikai adatok alapján 384 db 500 fontos és 79 db 250 fontos bombát dobtak le. AFHRA 519.55B No. 34

<sup>748</sup> MNL OL-Z535-6cs-79t.

<sup>749</sup> A 682. fényképészszázad a bombázás napján készített fényképeket a lebombázott gyárról, s jelentésükben említést tesznek erről a két tartályról, amelyek hevesen égtek. AFHRA MAAF 218 No. 3276 Szony BH

<sup>750</sup> Az 1944-es légitámadások miatt a MAORT már áprilistól kezdve szorgalmazta a megegyezést a finomítókkal arról, hogy ki milyen arányban viselje a nyersolajvezetéken át a kőolaj-finomítóba beszivattyúzott nyersolaj megsemmisülésének kockázatát. Végül abban egyeztek meg, hogy a vezetékebe beszivattyúzott, de még át nem adott kőolaj kockázatának 50%-a a finomítókat, míg 50%-a a Magyar Amerikai Olajipari Részvénytársaságot terheli. E megegyezést a nyár folyamán az Ásványolajfinomító Vállalatok Országos Egyesülete is visszaigazolta. MOGIM Arch. PS 48. d. 4. t., MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 34. sz. Hj. 1944. 08. 21. 6. o.

<sup>751</sup> HL Vkf1. B/255. d. 277/3057 Tájékoztató 1944. 06. 14.

<sup>752</sup> AFHRA 519.55B No. 34

<sup>753</sup> A MAORT úgy tudta, hogy a MOLAJ 6 hétre becsülte a helyreállítást, de ők 3 hónapra becsülték. MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t.

<sup>754</sup> A MOLAJ 1943. március 29-i levelében még arról tájékoztatta a MAORT vezetését, hogy a szőnyi kőolaj-finomítójukat 1943. szeptember-október folyamán helyezik üzembe. MOGIM Arch. PS 43. d. 9. t.



*ismeretlen, hogy abból hány százalék esett volna közvetlen és közvetett honvédségi rendelésre, illetve mi esett volna a polgári szükségletre.*<sup>755</sup>

A támadásban 5 fő megsérült, akik közül egy súlyosan, a MOLAJ üzemében.<sup>756</sup> A bombázáskor a MAORT épülő szőnyi finomítójára<sup>757</sup> 26 bomba esett. A földmunkákat végző Kaltenecker cég alkalmazottai közül egy fő meghalt és 3 munkás megsérült. A MAORT-dolgozók<sup>758</sup> közül 2 fő megsérült, akiket a többi sebesülttel együtt a komáromi kórházba vittek és ezt jelentették az Országos Társadalombiztosítási Intézetnek (OTI). Gaál Antal üzemvezető komoly károkról nem számolt be dr. Papp Simon MAORT-vezérigazgatónak, viszont az üzemben 2 napig szünetelt a munka, hogy hatástalanítsák a fel nem robbant bombákat.<sup>759</sup>

A MOLAJ elleni amerikai légitámadásról így írt pár nappal később a helyi Komáromi Lapok tudósítója: *„Június 14-én ismét siető, szaladó emberekkel találkoztunk. Érdeklődésünkre riadtan feleltek: Légiveszély! S valóban háromnegyed 11 órakor ismét megszólaltak a szirénák s rövidesen hallható lett az ellenséges bombázók borzalmas bűgása. Az emberek föld alá bújtak, csak a kíváncsiak keresték szabad szemmel meg látcsővel az égbolt kalózeit. Hamarosan fel is tűntek nagy magasságban a Moszkító típusú ércmadarak, amelyek tudatosan megint csak a légitérben kutattak céljaik után. Az idő tiszta volt és napsütéses, a szomszédos agrárközség látóképe tehát könnyen kivehető volt számukra. Rövidesen megkezdődött ismét a légelhárító ágyúk ugatása, majd halhatóan robbantak a ledobott bombák, amelyek végigpásztázták a község nyugati határát, s munkásházakat pusztítottak és gyújtottak fel.*<sup>760</sup>

<sup>755</sup> MNL OL-Z535-6cs-79t.

<sup>756</sup> MNL OL-Z535-6cs-79t.

<sup>757</sup> A HM 1944 júniusában telefonon értesítette a MAORT vezetőit, hogy új helyen kellene felépíteni a cég finomítóját, majd a honvédelmi miniszter – az iparügyi miniszterrel egyetértésben – beszüntette a MAORT szőnyi finomítójának építkezését, s kötelezték a vállalatot egy új helyszín keresésére, augusztus 1-ig. A MAORT Ács mellett, a Duna partján egy erdős területet szemelt ki e célra, de ehhez az iparügyi miniszter nem járult hozzá, azon indokkal, hogy a Duna mellé nem engednek ipartelepítést építeni. Érdekesség, hogy két évvel korábban, 1942. március 23-án az Iparügyi Minisztériumban Pétery István elnöklete alatt folyó tanácskozáson a tárca azt javasolta a MAORT és a HM által Szőnyben építendő finomítók ügyében, hogy az üzemeket légoltalmi okokból Ács vagy Ercsi határában kellene felépíteni. Ezt a MAORT akkor nem fogadta el, végül Varga József iparügyi miniszter is elfogadta a társaság érveit azzal, hogy hathatós légvédelmi berendezéseket kell a cégnek saját költségén létesítenie. MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 26. sz. Hj. 1944. 06. 26. 5. o., MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 29. sz. Hj. 1944. 07. 17. 5. o., MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 30. sz. Hj. 1944. 07. 24. 5. o., Srágli, 2008. 230. o.

<sup>758</sup> A légitámadás(ok) következtében a MAORT szőnyi alkalmazottai a veszély miatt nem akartak dolgozni. Viszont új dolgozókat csak magasabb bérért tudtak volna alkalmazni. MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 25. sz. Hj. 1944. 06. 19. 5. o.

<sup>759</sup> MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 25. sz. Hj. 1944. 06. 19. 7. o., MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t.

<sup>760</sup> Komáromi Lapok 1944. 06. 24. 3. o.

A Veszprém megyei Pétfürdőn a Péti Nitrogénművek Rt. gyártelepén működő kőolaj-finomítót az amerikai 55. Bombardment Wing 460., 464., 465. és 485. bombázócsoportja délelőtt 11-kor észak, északnyugati irányból 149 db B-24-es bombázóval négy hullámban támadta. A gyárat a 203. honi légvédelmi tüzérsztyály védte. Mivel a Macskahelyre települt 103/1. üteg áttelepülés közben volt, így a 208. üteg (Várpalotától nyugatra állomásozott) tüzelt az amerikaiakra, s a légvédelem tüzében 4 ellenséges repülőgép sérült meg, míg a 235/1. és 236/2. gépágyús félszakaszok lövege a harc közben meghibásodott, a 202/1. félszakasz állása pedig telitalálatot kapott és öt honvéd hősi halált halt. A bombázás következtében 16 polgári személy, 14 katona, 7 román munkaszolgálatos meghalt, míg 4 civil, 29 katona és 4 munkaszolgálatos megsebesült.<sup>761</sup> A sebesülteket a veszprémi kórházba szállították. Az egyik sebesült, Mészáros Ferenc érdekes adalékokkal szolgál az ott történetekre vonatkozóan: *„Délután a kórházban meglátogattak bennünket. Mondtam Szkalosnak, hogy mondja meg a családomnak, hogy élek. Még azt se mondták meg. Egy termet ürítettek ki a pétieknek. Kb. 16-an voltunk ott. Bejött a püspök is egyik nap, hogy megnézzen bennünket, mivel ez volt a legsúlyosabb bombázás ezen a területen. Elmondatta velem, hogy hogyan volt az eset. Kérdezte tőlem. – Fiam imádkozott-e, hogy megmeneküljön? Eszemben sem volt, hogy imádkozzam, csak az, hogy hogyan meneküljek meg. Bekerült oda a kórházba egy pilóta is, az akkori bombázáskor zuhant le és elfogták. Mentem én is a mankóval, majd adok én neked! Mert akkor már műtét után voltam. Gyorsan elszállították, ne hogy meglincselje a tömeg.”*<sup>762</sup>

A Péti Nitrogénművek elleni légitámadásra évtizedek múlva így emlékezett vissza a cég javítóműhelyében 1944-ben ipari tanulóként dolgozó Horváth Zoltán: *„A légó központban megszólal a telefon. Tránszky János, a légó parancsnok felveszi a kagylót. Gál Laci izgatottan jelent a porta tornyáról: „nagy repülőkötelék közelít a Balaton felől! Itt vannak! Lecsaptak! A Krakktelepen bom.....”. Ebben a pillanatban megszűnt a telefon, a villany-, a víz-, a gőz- és gázszolgáltatás. Tránszky J. elmondása szerint Gál Laci már ott dübörgött az óvóhely vasajtaján, sírva kért bebocsátást. De azt nem tudta megmondani, hogyan került le a porta tornyáról. Gál Lászlót még 1980-ban is megkérdeztem. Biztosat nem tudott mondani. Valószínűleg*

<sup>761</sup> Az egyik túlélő, Horváth Zoltán szerint 41 halálos áldozata volt a támadásnak. MOGIM Ad. 1793-2012 8. o., Ury, 1994. 134–135. o.

<sup>762</sup> Katona, 2011. 55. o.

*az épület előtt lévő nagy sövényre estek, vagy ugrottak le. Az óvóhely kb. 40-50 méterre, az út túloldalán van. Eddig soha nem tapasztalt robaj, fültépő robbanások dőreje hallatszik, halálhörgés sikoltozás! Azután néhány perc csönd, majd megint robbanások. Az egész óvóhely mozog, rázkódik. Még néhány másodpercnyi csend, és újabb robbanások. Ezután megszűnik a bombázás. A gépek 4 irányból fordulva, szőnyegbombázást hajtottak végre. Az első pillanatokban rácsaptak a gépágyúkra, azokat kiforgatták állásaikból. A gyártól délre, kb. 500 méterre, Vörös Malom melletti tüzelőállásban működő löveget azonnal eltalálták. Az ágyú kerekei az ég felé állnak, a tüzekek alatta holtan. Csak a bemérő, egy nagybajuszú népfölkelő szaladgál a lövegroncs körül, a nyakára akasztott műszerrel, és a számokat mondja. Az óvóhelyről sikoltozó, halálra rémült emberek törnek ki a halottakon keresztül. Az előtér tele van halottakkal és sebesültekkel! Itt csak egy ember maradt sértetlen. Ihász Ferenc tűzoltó, aki a bejárat melletti sarokban ült a telefon mellett. ... Több ember, aki az óvóhelyen volt, azt gondolta, az Ítélet napja van. Nekik ez még nem jött el, de akik már nem tudtak többé beszélni, akik ott feküdtek összeroncsolva, letépett végtagokkal, beszakadt koponyával, nekik eljött az Utolsó Ítélet. Harmincnál több ember halt meg kb. 4-5 percnyi idő alatt.”<sup>763</sup>*

A légicsapásban mintegy 1500 db (276,75 tonna) bombát dobtak le 19-20 000 láb magasságból, de ezekből „csak” 500 db esett az üzem területére.<sup>764</sup>

Az amerikaiak azonban nem tudták végrehajtani az általuk elérni kívánt célt, ugyanis a Péti Nitrogénművek krakktelepét nem tudták lerombolni, a Központi Laboratórium<sup>765</sup> viszont romba dőlt. Jelentős károk keletkeztek a nitrogénüzemrészekben. A támadás következtében a vezetékhálózat és a tartálypark komoly károkat szenvedett. Ennek a legfőbb oka az volt, hogy nem voltak kiépítve a szilánkvédőfalak. A 12 733 m<sup>3</sup> befogadóképességű tartályparkból 7118 m<sup>3</sup> teljesen, míg 3772 m<sup>3</sup> részben megrongálódott. A kenőolajüzem 50%-ban tönkrement, emellett a Péti Nitrogénműveknek számos egyéb részét is komoly károk érték, amit súlyosbított, hogy eleinte megfékezhetetlennek tűnő tűzvész alakult ki az üzemben, mert az összes tűzoltó berendezés megsérült. A tűz miatt a környék tűzoltói és légóosztagai (veszprémi tűzoltók és a teljes légószervezet, a „Danuvia” gyár 2

<sup>763</sup> MOGIM Ad. 1793-2012 3-4. o.

<sup>764</sup> Ury, 1994. 133-135. o., Veress D., 1980. 185. o.

<sup>765</sup> A finomítókban a beérkező kőolajokat, a gyártásközi ellenőrzéseket, a félkész- és késztermékeket, a kiadásra kerülő termékeket és a segédanyagok rendszeres vizsgálatát és annak dokumentálását a laboratóriumban végezték el. Rátosi Ernő tájékoztatása alapján.

szakasz tűzoltója egy Klöckner tűzoltókocsival, a balatonfüzfői üzem mentőosztaga és a komáromi 201. gépkocsizó különleges műszaki zászlóalj) azonnal a helyszínrre siettek, ahol nyomban ki kellett menekíteni 120 embert, mivel az egyik óvóhelyet a romok eltorlaszolták. A tüzet végül június 15-én hajnali 3 órára eloltották.<sup>766</sup> Ezt követően a HM 17/b osztálya Pétfürdőre vezényelte a zsidókból álló 8/17. és a 104/2. munkaszolgálatos századokat, így sikerült július 12-re a termelést újból megindítani a Topping-üzemben.<sup>767</sup>

A június 14-i amerikai légitámadás harmadik gócpontja Dél-Pesten és Csepelen volt. A fővárosi eseményekről ekként számolt be a Zalamegyei Újság tudósítója: *„A felhőtlen, kék égről ragyogó napsütés köszöntött a városra. Megindult a mindennapi élet gépezete, az utcák reggeli forgalma percről-percre élénkebb lett. Tíz óra... zsúfolt villamosok csillingelnek a körutakon... kezdődik a Belváros utcáin a vásárlók színes felvonulása... mosolygó hölgyek suhannak be a boltok ajtóin... mindenütt fény, derű mosolygás... Tíz óra... itt-ott a nyitott ablakokból harsog a rádió: »Kedves hallgatóink, híreket mondunk. A gongütés tíz órát jelent. Ebben a pillanatban kis kattanás és váratlanul mély férfihang jelenti, hogy az adást bizonytalan időre megszakítják. A napfény elborul, az arcok elsötétednek, egy mama lekiált a második emeleti ablakból az utcára: - Pistike, gyere vissza! Légó van! ... Már szólnak a szirénák, de a riasztójel felkészülten találja a fővárost. A légoltalmi szervek, gyárak, üzemek és hivatalok minden pillanatban várták a jelet s ennek köszönhető, hogy a város lakossága percek alatt kiürítette a munkahelyeket, a lakásokat és mindenki az óvóhelyre vonult. Tizenegy óra... A város körül működésbe lép a légvédelem és fergeteges ágyúzás kezdődik. A magasban egyre erősödik a repülőgépzúgás. Azonnal megállapíthattuk, hogy nagy kötelék repült a főváros fölé. A tízezer méter magasságban járó gépek zúgása úgy lehallatszott az utcára, mintha körülöttünk cikáztak volna motorkerékpáron. ... A felhőtlen égen egymás után gyúltak ki a gránátpamacsok. Száz és száz gránát ostromolta az ellenséges négymotoros repülőgépeket. A tiszta látási viszonyok lehetővé tették, hogy gyakran szabad szemmel is látni lehetett a vonuló hullámokat. Hetesével, mint úszó légi szörnyek, zárt kötelékben, lomhán vonultak el a város fölött, hogy a déli kerületekben aztán kioldják a bombáikat. A pesti háztetőkön, mint a jégeső kopogott a sok gránátszilánk... Délről egyre magasabban tört a magasba két fekete füstoszlop. Az*

<sup>766</sup> Veress D., 1980. 185–186. o.

<sup>767</sup> Ury, 1994. 135. o., MNL OL-Z1543-18d-76t.

*ellenséges gépek gyújtó bombái elvégezték feladatukat. A füstfelhő mindjobban szétterült és a légitámadás 30. percében, mint valami tájfun, elsötétítette a mennyboltot. Sűrű felhőhegy vonult a nap elé és fekete árnyék terült a városra. A hozzáértők jól látták, hatalmas tűzvész olajfüstje vonul észak felé, mások azt hitték, hogy nyári zápor esőfelhője takarja el az eget.”*<sup>768</sup> (Eredeti helyesírás szerint – Cs.V.) A szakavatottak szerint olajfüstnek tartott füstfelhő a Fanto és a Shell finomítóiból tört fel. E két kőolaj-finomítót az 5. Bombardment Wing B-17-es nehézbombázói támadták 11:00-11:20-ig. A fővárosi finomítók elleni amerikai légitámadás nem is lehetett kérdéses, mivel a szövetségesek adatai szerint 4-500 ezer tonna volt a budapesti gyárak együttes kapacitása.<sup>769</sup>

A Fanto Soroksári úti finomítóját az 5. Bombardment Wing két bombázócsoportja szinte teljesen lerombolta. A cég egyes tartályait még 12:30-kor is vízzel hűtötték, hogy azok be ne robbanjanak a hőhatástól. A zömmel repülőbenzint előállító cég kapacitása lecsökkent és lehetetlenné vált a támadás okozta károk miatt a kenőolaj előállítása. Az üzem termelése a 200 tonna/napos szintről 120-140 tonna/napra zuhant le, miután július 6-án újraindították a finomítót.<sup>770</sup> A légicsapás következtében 36 ember (4 alkalmazott, 8 katonai őrszem és 24 munkaszolgálatos) meghalt, illetve számos alkalmazottja a cégnek megsérült.<sup>771</sup>

A Fanto közelében levő üzemek telepeit és a Ferencvárosi rendező pályaudvart is komoly károk érték, de ezek nem szerepeltek a szövetségesek aznapi célpontjai között. A Petróleum-kikötőben<sup>772</sup> a bevetési parancs szerinti célpont a Shell Kőolaj Rt. finomítója volt. Ezt a gyárat a szövetségesek kiemelten fontos célpontnak tartották, ugyanis adataik szerint a legnagyobb kőolaj-finomító volt Magyarországon,<sup>773</sup> és a megsemmisítésétől<sup>774</sup> azt várták, hogy 40-50%-al csökkenni fog a magyar kőolaj-feldolgozói kapacitás. A támadás során 19 f meghalt és 15 f megsebesült, valamint bent rekedt 40 személy az egyik óvóhelyen. Őket a légitámadás miatt keletkezett tűz komolyan veszélyeztette.<sup>775</sup>

<sup>768</sup> Zalamegyei Újság XXVII. évf. 133. sz. 1944. 06. 16. 2. o.

<sup>769</sup> HL Tgy. 3.505. 30. o.

<sup>770</sup> HL Habob 11/69/1944, Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 45. o.

<sup>771</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 45. o.

<sup>772</sup> E támadás alkalmával süllyedt el a Petróleum-kikötőben a Bayerische Lloyd BL 723 nevű 969,2 tonnás szállítási kapacitású tankuszálya egy bombatalálat miatt. Ehm, 1990. 106. o.

<sup>773</sup> A szövetségesek adatai alapján a Shell csepeli finomítója a tengelyhatalmak ötödik legnagyobb kőolaj-finomítója volt, nem számítva a romániai gyárakat. HL Tgy. 3.505. 51. o.

<sup>774</sup> A Shell legfontosabb részeként a szövetségesek a desztillációs berendezéseket, a kazánházat, a központi szivattyúházat és a haboltó épületet jelölték meg. HL Tgy. 3.505. 51. o.

<sup>775</sup> MNL OL-Z535-6cs-79t., MNL OL-Z519-31d-215t.

A bombázás súlyos károkat okozott nemcsak a Shell finomítójában és elosztótelepén, hanem a többi társaság ipartelepén is. A Magyar–Belga Ásványolaj Rt. telepén<sup>776</sup> az iparvágányokat és a kerítést érte kár, a Steaua Magyar Kőolaj Rt. telephelyén a garázs tetőzete, a vágányok és a tartályalap ment tönkre, továbbá kigyulladtak a cég olajtartályai. Viszont jóval komolyabb károk érték a Vacuum Oil Company Rt. disztribúciós telepét az oda ledobott 120 bombától. A Vacuum csepeli telepén lévő tartályok, épületek és berendezési tárgyak gyakorlatilag megsemmisültek 150 tonna olajtermékkel együtt a támadásban, és komoly károkat szenvedett el a MOLAJ elosztótelepe is, ahol a garázs és az irodaépületek tetőzete, a vasúti mérlegház, a szivattyúház, a rakodórampa és az iparvágányok károsodtak az egyik telibe talált munkáslakóház mellett. A legnagyobb károk a Shell Kőolaj Rt. finomítóját és expedíciós telepét érték. Az amerikaiak által ledobott kb. 209 db 250-500 kilogrammos rombolóbombából 9 nem robbant fel,<sup>777</sup> de a károkozás így is jelentős volt. A támadás miatt megszűnt a víz-, az áram- és a telefonszolgáltatás. Az elosztótelepen tönkrement a csővezeték-hálózat, leégett a szivattyúház, összedőlt és leégett a vasúti kocsik töltőállomása, az olajlefejtő-épület és az olajhordóraktár, a gázolaj- és petróleumlefejtő, továbbá a petróleumhordó-raktár, a benzinlefejtő, a benzinhordó raktár, a különleges termékek előállító helye és raktára, a kádárműhelyek, az autó-tartálykocsi töltőállomás, valamint két hídmérleg, amelyen vasúti és közúti tartálykocsikat mérlegeltek. Továbbá 3000 m<sup>3</sup> benzin és kerozin vált füstté. A cég 88 db tartályából csak 17-et lehetett helyreállítani, mert a többi tönkrement. A finomítóban a támadáskor 9 tartály megsérült, valamint jelentős károk érték az üzem egyes részeit. Találatot kapott az agitátorház,<sup>778</sup> a laboratórium, a

<sup>776</sup> A telepen egy 650 vagon tárolására alkalmas raktár is volt, az 1944-es bombázások során, a tartályoknak és a felépítményeknek a fele megsemmisült. MNL OL-Z1202-3cs-47t.

<sup>777</sup> Budapesten a fel nem robbant bombák tárolásával kapcsolatosan több tárgyalás is lezajlott 1944 folyamán. Előbb, az 1944. május 17-i 2099 Bo. légo/1944. XIV. ü.-o. számú határozatban a honvédelmi miniszter 130.815/el. 36.-1944 számú rendelete alapján, Budán a XI. kerületben a volt Lágymányosi-tó feltöltött részét, a III. kerületben a Záhony utca melletti 19.343 hrsz-ú telket, míg Pesten a X. kerületi Népliget Ferenc József laktanya előtti részét, a XIII. kerületben pedig az épülő Árpád híd felhajtójának területét jelölték ki a bombák tárolására. Ezt a határozatot változtatták meg július 11-én a következőképpen: a Népliget helyett a X. kerület külső Jászberényi út menti 42528/9-10. hrsz. területet, a III. kerületbeli Záhony utca helyett pedig az Aranyhegyi út melletti 22908. hrsz-ú telket jelölte ki a bombák tárolására, míg a többi helyszínt helybenhagyták, részben azért mert jobbat nem találtak. Budapest Főváros Levéltára (BFL) IV. 1409 e 8. kötet Légó ügyek iktatója 1944. 3.501-6.082 (Ebben az iktatókötetben volt a 3352/1944.XIV. légo. számú irat, amely a rendelkezést tartalmazta.)

<sup>778</sup> Ebben a gyárrészlegben állították elő a különböző kenő és ipari olajokat. Az agitátorházban több agitátor volt elhelyezve, amelyekben a vákuum desztillációs üzemben (pl.: Foster-Wheeler) előállított kenőolaj párlatokat kénsavval finomították. Rátosi Ernő tájékoztatása alapján.

Bary-Sol<sup>779</sup> paraffintalanító berendezés, a kazánház, az olajraffinációs berendezés, a központi és a Bary-Sol szivattyúház, az atmoszférikus és a vákuum-desztillációs berendezés<sup>780</sup>, a csőhálózat, az irodaépület és a garázs, illetve lakhatatlanná vált a finomító melletti tisztai és munkás-lakóház.<sup>781</sup>

A bombázáskor a kőolaj-finomítóban keletkezett tűz áterjedt a Vacuum Oil szomszédos elosztótelepére, és az ottani tartályok is tűzbe borultak. A lángokat csak másnap reggel 6 órára tudták eloltani a Weiss Manfréd Művek tűzoltóinak a segítségével. Szerencsére a nyersolaj- és kenőolaj-lepárló berendezésekben komolyabb kár nem esett, így azok várható helyreállítási idejét a támadás után a Shell szakemberei 4-6 hétre, ezzel szemben a MOLAJ mérnökei 6 hónapra<sup>782</sup> becsülték.

#### 4. A nyár eleji bombázások hatása

A nyár elejének ezen első célzott támadásai a magyar olajipar ellen jelentős károkat okoztak. A MAORT június 19-i Heti jelentése a kialakult helyzetet a saját szemszögükből nézve így foglalta össze: „A június 12-iki és 14-iki légitámadások folytán a nyersolajszállítás az összes, a távvezetékhez bekapcsolt finomítóba egycsapásra megszűnt.<sup>783</sup> Egyidejűleg a Soroksári-úti töltőállomásunkon való tartálykocsi-töltést is be kellett szüntetni, mert a légitámadás folytán a MÁV forgalmában zavarok álltak elő. Azonnal megtettük a szükséges lépéseket, hogy belföldi átvevő híján nyersolajat külföldre szállíthassunk,<sup>784</sup> nehogy a termelést teljesen le kelljen állítanunk. Bár a német átvevő elővigyázatosságból nagyobb

<sup>779</sup> Egy diklór-etánt, benzolt, és toluolt alkalmazó oldószeres paraffin mentesítő eljárás, amely a hűtés során kivált petrolátumot centrifugálással választja le az oldószer-olaj elegytől. ML IV. k. 1978 88. o.

<sup>780</sup> Vákuum desztilláció: Csökkentett nyomáson végrehajtott lepárlás. Az olajfinomítóban e berendezéseken állítják elő az orsó-, gép-, nehéz-, és hengerolajokat más néven a kenőolajpárlatokat, továbbá a lepárlás maradékeként bitument nyernek. ML III. k., 1974. 897. o.

<sup>781</sup> MNL OL-Z519-31d-215t., HL Vkf1. B/255 d. 277/3057 Tájékoztató 1944. 06. 14.

<sup>782</sup> MNL OL-Z535-6cs-79t.

<sup>783</sup> Egyedül a tartálykocsikkal ellátott kelet-magyarországi kőolaj-finomítók (pl.: Nyírbogdány, Szőreg, Marosvásárhely stb.) tudtak napi 500 tonna olajat átvenni. MOGIM Arch. PS 48. d. 4. t.

<sup>784</sup> A MAORT ekkor az illetékes hatóságtól engedélyt kapott 35 000 tonna nyersolaj exportjára. A cég így a német DAPG-nek és a pozsonyi Apolló finomítónak is szállított kőolajat. Ebben az időszakban a MAORT német partnere a DAPG kérésére a csepeli Petróleum-kikötőben és az albertfalvai csőgörényállomásnál uszálytöltő berendezést épített a németek költségén. A beruházás oka az volt, hogy a magyar finomítók átmeneti kiesése miatt megnövekedett magyar export kőolajat a németek vasúti tartálykocsikban nem tudták volna elszállítani. Az uszályok töltése június 21-én kezdődött: napi egy, majd kettő uszály megtöltésével. MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 25. sz. Hj. 1944. 06. 19. 6. o., MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 26. sz. Hj. 1944. 06. 26. 6. o.

számú tartálykocsit tároltatott az Újudvar közelében fekvő állomásokon,<sup>785</sup> mégis eltartott egy pár napig, amíg a szükséges hatósági engedélyeket meg tudtuk szerezni. Ennél fogva elkerülhetetlen volt, hogy termelésünket átmenetileg bizonyos fokig csökkenteniünk kellett, de remélhető, hogy a csökkenés csak egy pár napig fog tartani.”<sup>786</sup> Láthatóan komoly fennakadások keletkeztek, de a kárfelszámolás kezdettől fogva jól haladt, s a helyreállítás is azonnal megindult a romeltakarítást követően, hogy a gyárak mielőbb újból termelésbe álljanak, s ismét teljes kapacitáson üzemeljenek a legjelentősebb kőolaj-finomítók.

A bombatámadások által a magyar olajiparban kialakult helyzetet jól szemléltetik a Vacuum Oil ügyvezető bizottsági ülésén június 15-én elhangzottak: „*Farkass vezérigazgató úr bejelenti, hogy az erős légitámadás, amely általában az ásványolajipart érte, új helyzet elé állított bennünket. A részvénytársaság mobil vagyonát a beruházásokra fordította, és így nem áll megfelelő anyagi eszköz rendelkezésére a gyár helyreállítására. Amennyiben a kormányhatóság úgy határoz, hogy a gyárat sürgősen helyre kell állítani, az csak úgy lehetséges, ha megfelelő pénzüsszeget bocsát rendelkezésünkre.*”<sup>787</sup> Az állam válasza nem sokat váratott magára a kialakult helyzet miatt. A HABOB 1944. június 22-én megbeszélést hívott össze a bombakárt szenvedett olajüzemek tárgyában. A HABOB részéről: Dékány Sándor, Szakvály Emil, dr. Fábíán Lajos, Kutassy József, dr. Sándy Róbert, Nánásy Géza, dr. Gömörly Sándor, dr. Moohry Béla és dr. Köhler német birodalmi megbízott volt jelen. A finomítókat: Wetstein Miklós v. ig., Borsi László, dr. Andreich Jenő, Birtalan Lajos (Fanto), Szigeti László ig., Lurf István, dr. Vajna István (Péti Nitrogénművek), Cébert Győző, Újhelyi Gusztáv (Magyar Petróleumipar), Péter István ig., dr. Füzesséry István (MOLAJ), ifj. Farkass Kálmán, Kuhn Ferenc ig.

<sup>785</sup> Erre vonatkozóan a MAORT egyik július 8-i feljegyzésében az alábbiakat rögzítették: „*Annak dacára, hogy eszerint Németországban nyersolajkivitel előirányozva nem volt, a Rumänien Mineralöl Ges.m.b.H. magyarországi képviselője, aki a Magyarországról Németországba irányuló nyersolaj és ásványolaj termékek szállítását központilag intézi, kérésünkre több száz német tartálykocsit tartott készletben újudvari töltőállomásunk közelében, arra az esetre, hogy ha magyar finomítók nem tudnának elegendő nyersolajat átvenni, a németországi nyersolajkivitel azonnal megkezdhető legyen, nehogy a termelést csökkenteniünk kelljen. Minthogy június 10.-ig a magyar finomítók nyersolaj átvétele zavartalanul folyt, a megnevezett német tényező a nyersolaj kivitelre tartalékolt kocsik számát fokozatosan csökkentette úgy, hogy június 12–14-e között összesen már csak 150 német tartálykocsi volt készletben. ... A tartalékolt 150 német tartálykocsival kereken 2500 tonna nyersolajat tudtunk elszállítani, ami csak valamivel haladja meg egy napi termelésünket.*” A feljegyzésben azt is kiemelik, hogy 700-1000 tonna olajat itthon vasúton szállítani, ami jelentősen alatta maradt a MAORT napi termelésének. A cég júniusi kőolaj-termelési előirányzata 69 000 tonna volt, de a bombázások miatt csak 67 010 tonna lett a valós kitermelés. MOGIM Arch. PS 48. d. 4. t.

<sup>786</sup> MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 25. sz. Hj. 1944. 06. 19. 6. o.

<sup>787</sup> Gáspár–Jenei–Szilágyi, 1970. 76. o.



(Vacuum Oil), dr. Jakó Lajos ig., Martons Caesar, Domokos János (Shell) képviselte. A tárgyaláson az alábbiakra jutottak: „*A Bizottság a minden vállalattal külön-külön felveendő HABOB jegyzőkönyvektől függetlenül, soronkívül átfogóan tárgyalta mind a hat sérült vállalat ügyét abból a szempontból, hogy azok elsősorban a fehéráru termelés szempontjából a lehető legsürgősebben ismét helyreállíthatók legyenek a termelés szolgálatába. Megállapítható, hogy víz, gőz, gáz illetve elektromos vezetékek mindegyik vállalatnál általában súlyosabb rongálódást szenvedtek. E hibák a Fanto Rt. kivéve – a szükséges mértékig mindegyiknél kiküszöbölhetők. Az alább elrendelt utasítások elsősorban csak a főtermékek: benzin, petróleum és gázolaj termelésére vonatkoznak. A különféle minőségi gyártmányok előállítására az elrendelt berendezések is helyreállíthatók.*”<sup>788</sup> A kormányzat a problémák orvoslásához a Pénzügyminisztériumon keresztül anyagi forrásokat is biztosított a kőolaj-finomító vállalatoknak a mielőbbi üzembe helyezéshez.<sup>789</sup> Az 1944-es angolszász légitámadások által okozott károk elhárítására a Péti Nitrogénművek Rt. 15 millió, a Shell Kőolaj Rt. 12 millió, a Vacuum Oil Company Rt. 9 millió, a Magyar Olajművek Rt. 8 millió, a Magyar Petróleumipar Rt. 6,3 millió, a Fanto pedig 3 millió pengő összeget kapott a kormánytól.<sup>790</sup>

##### 5. Újabb támadás június végén

A bombázások tovább folytatódtak és az amerikaiak már június 15–16-án a Bécs melletti gunstransdorfi Ostmark-Werkét és a pozsonyi Apolló finomítót támadták. Érdekeség, hogy ezekben a napokban az angolszász bombázók megtámadták Almásfüzitőnél a Bayerische Lloyd Adolph von Bayer<sup>791</sup> nevű motoros tankhajóját,

<sup>788</sup> MNL OL-Z535-6cs-79t.

<sup>789</sup> Gáspár–Jenei–Szilágyi, 1970. 76. o., Boreczky, 1987. 53. o.

<sup>790</sup> Itt kell megjegyezni, hogy ezeknek a pénzeknek az elszámolása elég érdekesen alakult a háború után. Ezt világítja meg egy korabeli dokumentum is: „*A kapott előlegekről még egyetlen kártalanított vállalat sem adott elszámolást, pedig erre a célra annak idején külön szervet is létesítettek HAGYOF (Hadiipari Gyárüzemek Országos Folyószámlája) néven. Az előlegek elszámolásának kérdéséhez jelenleg politikai motívumok járulnak. A károsult hadiipari üzemek a kölcsönt annak idején azért kapták, hogy a károkat kijavítva, a haditermelést folytathassák. Ha az előleget nem erre a célra fordították, tehát az eredeti célokat szabotálták, a mai elbírálás szerint az politikai érdem lehet, viszont az Alap szempontjából az illető üzemek nem tudnak elszámolni. Ha pedig a vállalat pontos elszámolást ad az előlegekről, úgy esetleg politikai vonalon keletkezhetnek kellemetlenségei. Ezért az elszámolások ügyét mindezideig nem is bolygatták, noha az ostrom után újra jelentkezett a HABOB a fővárosban maradt egyetlen tagja révén, hogy megkezdhesse az elszámolást.*” Boreczky, 1987. 53., 61. o.

<sup>791</sup> A hajó 1944. augusztus 25-én Csernavodánál a tüzérségi találat következtében kiégett. Ehm, 1990. 103. o.

amiben kár nem keletkezett.<sup>792</sup> E támadás után pár napig „pihenő” volt, majd június 25/26-án éjszaka a RAF 205. bombázócsoportja intézett éjszakai támadást a budapesti finomítók ellen. A légicsapásban 104 db nehézbombázó vett részt, ebből 75 Wellington, 21 Liberator<sup>793</sup> és 8 Halifax típusú volt. A szombathelyi repülőtérrel 22:45-kor szálltak fel a Luftwaffe III/NJG 6 (6. éjszakai vadászrepülő-ezred III. osztálya) Me-110G4 típusú éjszakai vadászgépei, valamint a ferihegyi reptérről is felszálltak Dornier Do-217N típusú német éjszakai vadászrepülőök, majd Bajától északra bontakozott ki légi harc a német vadászok és a britek közt. A németek 16 brit bombázó lelövését jelentették saját veszteség nélkül (ennek ellenére egy gép lezuhant), az angolok viszont csak 7 bombázójuk (6 db Wellington, 1 db Halifax) elvesztését jelentették.<sup>794</sup>

A brit gépek 23:43-kor értek Budapest és az agglomeráció települései fölé, de a bombázóik a főváros teljes területére és a környező településekre (Csepel, Budafok, Újpest, Pestszenterzsébet, Ráckeve, Dunaharaszti) is szórták a gyújtóbombáikat, így a finomítókat csak csekély kár érte. A brit 178. bombázószázad feladata volt a Shell csepeli kőolaj-finomítójának lerombolása, viszont sem Csepelen, sem a IX. kerületben nem érte komolyabb kár a finomítókat. Ezt bizonyítja, hogy a MOLAJ csepeli telepén is csak az épülő iroda- és lakóépület 5 m<sup>3</sup>-nyi tetőfaanyagát döntötte össze a támadás.<sup>795</sup> Ezzel szemben a Petróleum-kikötőtől délre fekvő Weiss Manfréd Művek 67 bombatalálatot kapott.<sup>796</sup>

A RAF budapesti bombázását követően a magyar olajipart is érintő légitámadásra július elejéig nem került sor, ellenben a környező államok finomítói és szintetikus olajelőállító gyárai belekerültek az amerikai és brit bombázók célkeresztjébe.

#### *6. Egy részben kudarcba fulladt nap az amerikaiak számára: 1944. július 2.*

A szövetségesek Magyarország elleni egyik legnagyobb légicsapását 1944. július 2-án hajtotta végre az amerikai 15. légi hadsereg az Operation Frantic Joe<sup>797</sup>

<sup>792</sup> HL KSzV 3. d. Kszv. hdm. 1944. VI. 16.; Hj. 1944. VI. 15. 2965. o.

<sup>793</sup> A légitámadás „érdekessége”, hogy ekkor vett részt először a 205. bombázócsoport kötelékében bevetésen a dél-afrikai légierő (SAAF) 31. százada 6 Liberatorral. Granfield, 2011. 273. o.

<sup>794</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 62–64. o.

<sup>795</sup> MNL OL-Z535-6cs-79t.

<sup>796</sup> HL Vkf1. B/255 d. 277/3057 Tájékoztató 1944. 06. 25.; Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 62–64. o.

<sup>797</sup> 1944. február 2-án kereste fel a Kremlben Sztálint az USA moszkvai nagykövete: Averell Harrimann, abból a célból, hogy az 1943-as teheráni konferencián felvetett ingabombázásokkal kapcsolatban egyeztessenek. Az amerikaiak gondja az volt, hogy a Nagy-Britanniából és Dél-Olaszországból felszálló repülőgépek csak a peremterületeket bombázzák, mivel a távolabb lévő

hadművelet keretében, de olajtároló telepeken<sup>798</sup> kívül semmilyen olajipari létesítmény sem sérült meg.

A bevetésben valamennyi Bombardment Wing részt vett, így mintegy 620 db B–24-es és B–17-es támadta délelőtt 10:45-11:30-ig Budapest (Csepel) két rendező pályaudvarát és két legnagyobb kőolaj-finomítóját, Győr ipari célpontjait, Almásfüzitőben a finomítót, továbbá Debrecen, Szolnok, illetve a horvátországi Bród (Slavonski Brod) és Vinkovci (Vinkovce) vasútállomásait.<sup>799</sup> A bevetésben az Angliában állomásozó 8. amerikai légi hadsereg P–51 Mustang vadászgépei is részt vettek, hogy kíséressék a 15. légi hadsereg vadászeit. Így a bombázókat összesen 292 db vadászgép védte, vagyis mintegy 900 repülőgép indult Magyarország ellen.<sup>800</sup>

Az amerikaiak bevetési parancsában az szerepelt, hogy az 5. Bombardment Wing<sup>801</sup> mind a hat bombázócsoportha B–17-esekkel támadja és semmisítse meg az almásfüzitői finomító olajtartályait.<sup>802</sup> A szövetségesek ellen számos német és magyar vadászgépet bevetettek, hogy megakadályozzák a magyarországi célpontok elleni légicsapásokat. A német repülőgépeknek és a rossz látási viszonyoknak sikerült a 463. és 483. bombázócsoporthat eltérítenie céljától, az almásfüzitői finomító bombázásától. Ugyanis a német romboló- és vadászgépkötelékek Dömös légterében megtámadták az amerikai B–17-eseket, akik végül Dunamocs és Dunaradvány községek közé, illetve részben Komáromra dobták le bombáikat. A német és az amerikai vadászok közötti légi harcban számos Me–110-es, Me–109-es, Fw–1190-

---

célpontok támadása veszélyes, ezért kértek szovjet reptereket a gépeik fogadására (az amerikaiak vállalták, hogy a hadművelethez mindent biztosítanak). E tervhez Sztálin végül hozzájárult, s olyan repülőtereket ajánlott fel, amelyek alkalmasak voltak 150-200 repülőgép fogadására. E mellett Sztálin hozzájárult ahhoz is, hogy amerikai fotófelderítő-repülőgépek (naponta egy Angliából és egy Olaszországból felszálló gép) leszálljanak szovjet területen. Cserébe Harrimann felajánlotta, hogy felderítőgépeik külön figyelmet fordítanak majd a keleti hadszíntéren azon területekre, amelyek a Vörös Hadsereg számára is fontosak voltak. A szovjet diktátor viszont abba nem egyezett bele, hogy a Japán elleni háborúhoz az amerikaiak a Primorjén reptereket vegyék igénybe. Az elutasítás oka az volt, hogy nem szeretett volna kiprovokálni egy Szovjetunió elleni japán támadást. Berezskov, 1982. 75–77. o.

<sup>798</sup> Debrecenben a Steaua Magyar Kőolaj Rt. és a Shell Kőolaj Rt. kereskedelmi telepe kapott találatokat, az előbbié ekkor teljesen megsemmisült a cégnek 100 267 pengő 28 fillér kárt okozva. E napon a Shellt Szegeden, a vasútállomáson és kolozsvári telepén is bombakárok érték. MNL OL-Z519-32d-219t., MNL OL-Z519-23d-172t.

<sup>799</sup> A magyar vasútvonalak a Balkánra irányuló német katonai szállítmányok és a Németországba irányuló román olajexport szállítása miatt váltak a szövetségesek számára kiemelten fontossá. Különösen a szolnoki és a szegedi vasúti csomópont volt jelentős, mert a hadszíntérre menő német utánpótlást szállító vonatok és az átmenő forgalom (olajvonatok) kétharmada az említett két városon haladt át. Gy. Fekete, 2003. 229. o.

<sup>800</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 88–89. o.

<sup>801</sup> Az 5. Bomber Wing gépeinek a védelmét az 1. és 82. vadászcsoporthat oldotta meg. Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 88. o.

<sup>802</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 88. o.

es, P-38-as és P-51-es vett részt. A július 2-i légi harcban 5 db B-24-es, 1 db B-17-es és 2 db P-51-es lelövését igazolták a magyar Pumáknak, míg 3 B-24-es, 3 P-38-as és 2 P-51-es lelövése igazolatlan maradt. A magyar és német vadászgépek, valamint a légvédelmi tüzérség e napon 55 ellenséges gép lelövését jelentette, ugyanakkor a harcokban 3 magyar pilóta meghalt, 1 megsebesült, s 9 db Me-109-es semmisült meg.<sup>803</sup> Az eseményeket a Komáromi Lapok július 8-i számában így ismertették az olvasóközönséggel: *„Július 2.-án, mint ismeretes, hatalmas légcicata tombolt Komárom és környéke felett. Több száz angolszász bombázógép haladt át a délelőtti órákban Nyugatmagyarország felett, amelyeknek egy részét ezen a tájon szórták szét a vakmerő magyar és német vadászok. Az angolszász gépek közül az egyik, amelyet a jelentések szerint sikerült később lelőni, egészen alacsonyra szállt Komárom fölé s a déli városrészre néhány bombát vetett. Néhány haláleset történt és pár lakóház tetőzete s ablakai megrongálódtak. Ugyanebben az időben a vármegye több községének határába is bombák hullottak. Több haláleset és sebesül[és] történt.”*<sup>804</sup>

A fővárosban a MAORT Soroksári úti kenőolajtelepe teljes egészében megsemmisült. Szerencsére emberéletben kár nem esett, viszont az összes épület tönkrement, emiatt jelentős károkat szenvedett el a társaság.<sup>805</sup> Az olajtöltő állomáson a cég összesítése alapján 303 123 pengő kár és 7084 pengős értékcsökkenés keletkezett az ingó- és ingatlanvagyonban.<sup>806</sup> Az amerikaiak bevetési parancsában az szerepelt, hogy a 304. Bombardment Wingből két bombázócsoport a csepeli Shell finomítót rombolja le. A Petróleum-kikötőben a Shell üzemét 10:45-11:30 között bombázták az amerikai nehézbombázók. A támadás a Szabadkikötőben és a Petróleum-kikötőben is jelentős károkat okozott. 50-60 km-ről is lehetett látni a finomítót, valamint a tárolótelepek kigyulladt tartályaiból, berendezéseiből gomolygó sűrű, fekete füstfelhőt. A Shell-finomító területére mintegy 50 db robbanóbombát és foszforos kannát dobtak le. Ugyanakkor a korábbi bombázások miatt sok bombatölcser volt már az ipartelepen, ezért a megadott adatok nem tekinthetők pontosaknak. A kőolaj-finomítóban a csatorna- és vezetékrendszer (anyag-, víz- és gőzvezeték), valamint öt tartály megsemmisült a bennük tárolt anyagokkal (1993

<sup>803</sup> Bernád–Magó–Punka, 2013. 44. o.

<sup>804</sup> Komáromi Lapok 28. sz. 1944.07.08. 3. o.

<sup>805</sup> MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 27. sz. Hj. 1944.07.03. 12. o.

<sup>806</sup> A cég Solymáron bérelt épületeket olajraktár céljára. MOGIM Arch. MAORT 24. d. 1. t., MOGIM Arch. Gyulay 35. d. 2. t.

tonna nyersolajjal, 420 tonna világító petróleummal, 385 tonna slop olajjal, 356 tonna desztillált kerozinnal, 302 tonna könnyű-, közép- és nehézbenzinnel, 272 tonna gázolajjal, 37 tonna festett petróleummal és 27 tonna szesszel)<sup>807</sup> együtt. Továbbá, öt vasúti tartálykocsi is tönkre ment, és jelentős tűz alakult ki, amit csak július 3-án sikerült eloltani.<sup>808</sup> A MOLAJ csepeli telepére 12-14 db bomba hullott. A legjelentősebb kár a hordótöltőt érte, amelynek az egyik sarkában felrobbant egy bomba, ami miatt megsérült az épület alapja, összetört a tetőzetten lévő cserepekből cirka 100 db, továbbá a hordótöltő két oldalán felállított tartályok tartóoszlopa és a vasúti rakodórampa betonfala károsodott. Ezenfelül megsérült a garázs tetőzete, a vasúti mérlegház és a tartálytelep alapozása.<sup>809</sup> A károkat a MOLAJ szakemberei mielőbb szerették volna helyreállítani, hogy folytathassák a telep építését, de váratlan akadály merült fel, ami egyúttal rávilágít a korabeli viszonyokra is: *„A teleppel szomszédos légvédelmi tüzelőállás legénysége légoltalmi óvóhely készítésére cementet, sinanyagot, dunakavicsot, gerendákat vitt el, az éjjeli őr határozott tiltakozása ellenére. A cementből a katonák 10 zsákot visszavittek. A löállítás parancsnokánál erről panaszt tettünk, aki ígéretet tett, hogy az elhordott anyagokat visszaszállítják.”*<sup>810</sup>

A következő hetekben a magyarországi olajcélakat nem bombázták a szövetségesek, de a Bécs környéki és sziléziai kőolaj-finomítók ellen tovább folytatódtak a támadások.

#### 7. Egy újabb összehangolt támadás a finomítók ellen 1944. július 14-én

1944. július 14-én több mint 430 db B-17-es és B-24-es nehézbombázó és 220 db vadászrepülőgép szállt fel dél-olaszországi bázisairól, hogy a délelőtti folyamán támadást intézzen az aznapra kijelölt célpontjai ellen.<sup>811</sup> A bevetési parancs szerint a budapesti (csepeli) és a pétfürdői finomítókat kellett megtámadniuk,<sup>812</sup> ugyanis a korábbi támadások okozta károkat a vártnál gyorsabban sikerült helyreállítani, amint

<sup>807</sup> MNL OL-Z519-31d-215t.

<sup>808</sup> MNL OL-Z519-31d-215t.

<sup>809</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 31–38. o., MNL OL-Z519-32d-217t.

<sup>810</sup> MNL OL-Z535-6cs-79t.

<sup>811</sup> A 15. légi hadsereg egységei ezen a napon a magyarországi finomítók mellett bombázták a fiumei kőolaj-finomítót, valamint a Porto Marghera-i és triezsti olajtárolókat. Ury, 1994. 138. o.

<sup>812</sup> Ury, 1994. 141. o., Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 126. o.

azt a felderítési adatok is bizonyították.<sup>813</sup> A viszonylag gyors helyreállításra vonatkozó adatok vannak a MAORT július 17-i Heti jelentésében is. „*A belföldi finomítók közül két nagyobb, a távvezetékbe bekapcsolt finomító üzemét csökkentett mértékben újból megkezdte, sőt az egyikbe már nyersolajszállítás is történt, de a f. hó 14-i légitámadás ezen két finomítót újból romba döntötte.*”<sup>814</sup>

A nap során az amerikaiak a magyar és a német vadászokkal összecsaptak. Ezzel kapcsolatban a 105. számú hadműveleti parancshoz csatolt hírszerzői anyag a főváros térségében 128 löveggel, míg Pétfürdőnél 6 löveggel számolt. A légierőnél pedig főként a Budapest térségében számoltak jelentősebb ellenállással.<sup>815</sup> A vezérkarfőnökség tájékoztatója alapján a vadászrepülőök és a légvédelem 26 db ellenséges repülőgépet lőtt le a magyar légtérben, ugyanakkor amerikai adatok alapján 4 nehézbombázó és 5 vadászgépet lőttek le.<sup>816</sup>

A Péti Nitrogénműveket a 49. Bombardment Wing három bombázócsoportjának (451., 461., és 484. BG) 83 db bombázója 10:15-től kezdve több hullámban támadta. Az amerikai kötelékeket a 451. BG 25 db repülőgépe vezette, majd a 461. és végül a 484. BG gépei érkeztek a cél fölé, hogy ott kioldják bombaterhüket. A légicsapás során 219 tonnányi 500–2500 kilogrammos rombolóbombákat dobtak le a cég területére 6000 méterről az amerikaiak.<sup>817</sup>

A támadás következtében elpusztult a Nitrogénművekben a nitrogén- és klórüzem. Sérült a szintézis- és a savüzem, a vágányrendszer, a váltók, a vízhálózat 600 milliméteres nyomócsöveinek a tolózárjai, a Várpalota és Pétfürdő közötti villamos vezeték. A Péti Nitrogénművek Rt. finomítójába 14 bomba zuhant, de egy se robbant fel, így az olajfeldolgozó csak csekély károkat szenvedett el, azonban a tartálypark majd 90%-ban tönkrement és a lakótelep is megsérült. Az amerikai légierő adatai szerint 495 tonna bombát dobtak le az üzem területére a június 14-i és július 14-i bombázások alkalmával.<sup>818</sup> Az üzemben 77 963 230 pengős kár keletkezett, ami a cég épületeiben bekövetkezett 50%-os és a berendezésekben keletkezett 40%-os kár következtében. A támadások miatt az ammóniagyár is súlyosan sérült, ezért

<sup>813</sup> Az 105. számú hadműveleti parancsban az alábbiak szerepelnek: „*Az első támadást követően az ellenség elvégezte a nem túl hosszú javításokat az üzemeknél és most jelentősen növeli teljesítményét.*” Ury, 1994. 136., 138. o.

<sup>814</sup> MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 29. sz. Hj. 1944.07.17. 6. o.

<sup>815</sup> Ury, 1994. 139. o.

<sup>816</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 126., 128. o., Ury, 1994. 143. o., HL Vkf1. B/255. d. 277/3062 Tájékoztató 1944. 07. 15.

<sup>817</sup> Ury, 1994. 141. o.

<sup>818</sup> Ury, 1994. 141. o.

salétromsavhiány állt elő, ami a Honvédelmi Minisztérium által megrendelt lőpor- és robbanóanyag-gyártásban okozott fennakadást, emiatt a balatonfüzfői Nitrokémiai Ipartelepek Rt. segítette ki Pétet.<sup>819</sup>

Az olajfeldolgozás – köszönhetően a gyors helyreállításnak, amelyben több munkásszázad/félszázad vett részt 587 fővel – már három hét múlva, augusztus 7-én 300 tonna/nap kapacitással újraindult,<sup>820</sup> s augusztus végére a cég már exportra is tudott termelni.<sup>821</sup> Ugyanakkor a krakküzemnél és a kenőolajgyárnál komolyabb gondok voltak. *„Érzékenységeinél és elszenvedett sérüléseinél fogva [a krakküzem, – Cs.V.] jelenlegi helyén üzembe nem hozható. Berendezését úgy alakítsa át más, még megjelölendő helyen, hogy mint primer desztillációs üzem működhessék, napi 200 tonna nyersolaj feldolgozó képességgel. A helyreállítás határideje előreláthatólag 1945. év eleje. A kitelepülés helyére a H.M. 17/a. osztálytól kérjen utasítást.”*<sup>822</sup> – írták a cég és a Habob közt 1944. augusztus 10-én lezajlott tárgyalás jegyzőkönyvében. A kenőolajüzemmel kapcsolatban jegyezték fel, hogy azt ki kell telepíteni, a helyszínről a Honvédelmi Minisztériumtól kellett állásfoglalást kérni. Az ülésen a várható üzembe helyezés idejeként 1945 közepét jelölték meg.<sup>823</sup>

Budapesten és környékén 10:00-kor az 5. és 47. Bombardment Wingek B–17-es és B–24-es gépekkel P–38-as és P–51-es vadászok védelmében hajtottak végre támadást. A 47. BW a ferencvárosi rendező pályaudvart támadta, míg a Fanto, a Magyar Petróleumipar Rt. és a Shell Kőolaj Rt. finomítóit az 5. BW gépei bombázták.<sup>824</sup>

*„F. hó 14-én az olajfinomítót [Fanto] ismét erős bombatámadás érte. A gőz és olaj destillációs kazánok, a benzin rektifikációs üzem, valamint sok tartány telitalálat, repeszhatás, légnyomás és tűz következtében megsemmisült. Telitalálatot kapott a központi laboratórium, súlyosan megsérültek a kémények. Ezzel általában az egész üzem épületeivel, berendezéseivel, anyagkészletével együtt elpusztultnak tekinthető.”*<sup>825</sup> A kőolaj-finomítóban keletkezett tűz sokáig égett, és egész Budapesten lehetett látni a mindent elborító hatalmas füstfelhőt is. A légicsapás miatt 36 dolgozó meghalt és 4 megsebesült. Emellett jelentős, 17,6 millió pengős kár érte a

<sup>819</sup> Veress D., 1980. 190. o., Ury, 1994. 140–141. o.

<sup>820</sup> HL Habob 155/55/1944.

<sup>821</sup> Ury, 1994. 141. o.

<sup>822</sup> HL Habob 155/55/1944.

<sup>823</sup> HL Habob 155/55/1944.

<sup>824</sup> Ury, 1994. 138. o.

<sup>825</sup> HL Habob 11/69/1944.

céget a Soroksári úti gyár megsemmisülése miatt.

A cég illetékesei és a Habob közt lefolyt 1944. július 15-i tárgyaláson arra jutottak a felek, hogy amennyiben lehetséges, akkor a Soroksári út 95. alatti telephelyen építik újjá a gyárat, de a cégnek javaslatot kell tennie a kitelepítésre és új telephelyekre vonatkozóan is az Iparügyi Minisztérium felé. A kőolaj-finomító újjá/újraépítése fontos volt az illetékeseknek.<sup>826</sup>

A légicsapás során a korábban szétbombázott Magyar Petróleumipar Rt. Kén utcai finomítója megint kigyulladt, valamint a Fanto mellett a közeli cégek (Helvey, Mechanikai Szövőgyár, Hazai Fésűsfonó és Szövőgyár, Meister szappangyár, Hungária Vegyi és Kohóművek, és a Weiss Manfréd konzervgyár) illetve a lakótelepek és környező települések (Pestszenterzsébet, Kispest, Pestszentlőrinc, Soroksár, Csepel, Budafok)<sup>827</sup> is találatot kaptak – az év folyamán már nem először. A Fanto és környéke jelentős káraiban komoly szerepe volt annak, hogy az amerikaiak a támadás során rendkívül pontatlanul céloztak.<sup>828</sup>

A légicsapás súlyosan érintette a Shell Kőolaj Rt. csepeli üzemét és expedíciós telepét is, ahová délelőtt 10:00-kor kb. 60 db átlagban 225-500 kilogrammos bomba esett. Szerencsére nem volt sérült, de újabb, komoly anyagi károk érték a kőolaj-finomítót.<sup>829</sup>

A támadásban az expedíciós telepen tűz nem keletkezett, de a finomítóban telitalálatot kapott: a központi szivattyúház, a kazánház egyik kazánja (a mellette levő másik négy kazán nem sérült komolyabban), és az olajszivattyúk. Jelentősen sérült a nyersolajlepárló szivattyúháza, a kenőolaj-lepárló szivattyúháza és a desztillációs kályhája, teljesen tönkre ment a helyreállító műhely. Komoly károk érték a finomító vezetékhálózatát (víz- és csatornahálózatát): az ipari vízhálózat szívóvezetékei megsemmisültek, a nyomóvezeték öt helyen bombatalálatot kapott, és az ivóvízhálózat is használhatatlanná vált. Komoly gond volt, hogy az elektromos vezetékhálózat 90%-ban, míg a cég erőműtelepe 50%-ban károsodott (elektromos generátorház dízelmotorjai és a generátorok egy közelben becsapódott bomba okozta kisebb sérülés miatt álltak, de a szilánkvédőfal jól vizsgázott). Az előző támadás óta helyreállított ciszternatöltő-állomás és a Laval centrifuga (kenőolaj-raffinálásra szolgált) tönkrement. A Foster nagykemencéje 30-50%-os mértékű károsodást

<sup>826</sup> HL Habob 11/69/1944.

<sup>827</sup> HL Vkf1. B/255. d. 277/3062 Tájékoztató 1944. 07. 15.

<sup>828</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 128. o.

<sup>829</sup> MNL OL Z519-31d-215t.



szenvedett el, a Foster-torony és -hűtő azonban nem sérült. A Bary-Sol annak ellenére nem rongálódott meg, hogy bomba robbant a sarkánál.<sup>830</sup>

Ezek mellett több kisebb és nagyobb tartály károsodott, ami miatt elégett, illetve elfolyt 1684 tonna paraffinos pakura, 1100 tonna slopolaj, 458 tonna orsóolaj (présolaj), 299 tonna nyersolaj, 201 tonna paraffinos hengerolaj, 19 tonna paraffinos nehézolaj és 17 tonna kerozin.<sup>831</sup> A Központi Szállításvezetőség július 14-ről készült jelentésében feljegyezték, hogy a Shell tartályai mellett a Magyar-Belga Ásványolaj Rt. telepének tárolótartályai is égtek a bombázás következtében.<sup>832</sup>

Az épületek közt egy korábban már megrongálódott lakóház újabb találatot kapott és a cég konyhája is jelentős károkat szenvedett el, míg a félig kész 20 személyes óvóhely két végébe bomba csapódott be, ugyanakkor a sziklabunker kiállta a sérüléseket.<sup>833</sup> Az olajfinomítóknak e támadás újból komoly károkat okozott, s felmerült már ekkor a lehetősége az úgynevezett kisfinomítók felépítésének. A cél az volt, hogy a MAORT olajtávvezetéke mentén kisebb lepárlókat hozzanak létre, lehetőség szerint rejtett helyeken.<sup>834</sup>

A felmerült új tervek ellenére, az újabb bombázásokban lerombolt kőolaj-finomítók helyreállítása lázasan folyt. A Shell Kőolaj Rt. csepeli gyárában az osztott műszak ellenére is 900 fő folytatta nappal a helyreállítást. A Shell és a HABOB közti egyeztetések alapján a helyreállítási határidőt egészen 1944. augusztus 15-ig kitolták.<sup>835</sup> A MAORT július végi, augusztus eleji heti jelentéseiből kitűnik, hogy július végén a MAORT kis mértékben már tudott kőolajat szállítani a távvezetékébe bekötött kőolaj-finomítóknak, amelyeknek a helyreállítási munkái lehetővé tették, hogy a cég augusztus első hetében tovább növelje belföldi szállításait.<sup>836</sup>

#### *8. Célkeresztben Csepel és Dél-Pest*

A szövetségesek a július 15–26-a közötti időszakban is szisztematikusan bombázták a környező országok (Németország, Románia, Olaszország) kőolaj-finomítóit és olajtárolóit. A hazánk elleni újabb, 1944. július 27-i légitámadásban a csepeli Weiss Manfréd Acél- és Fémműveket jelölték ki az amerikai 5., 47., 49. és 304.

<sup>830</sup> MNL OL Z519-31d-215t.

<sup>831</sup> MNL OL Z519-31d-215t.

<sup>832</sup> HL KSzV 3. d. Kszv. Hdm. 1944.VII.15.; Hj. 1944.VII.14. 3194. o.

<sup>833</sup> MNL OL-Z519-31d-215t.

<sup>834</sup> MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 30. sz. Hj. 1944. 07. 24. 6. o.

<sup>835</sup> MNL OL-Z519-32d-217t.

<sup>836</sup> MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 31. sz. Hj. 1944. 07. 31. 6. o., MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 32. sz. Hj. 1944. 08. 07. 10. o.

Bombardment Wíngeknek támadási célként. A bevetésben 366 db amerikai nehézbombázó vett részt. Ettől jelentősen eltér a vezérkarfőnökség tájékoztatója, amely szerint 800 db repülőgép támadta a fővárost,<sup>837</sup> de az őket kísérő vadászok még a célpont előtt légi harcba keveredtek a veszprémi 101. vadászosztály és a Luftwaffe vadászgépeivel.<sup>838</sup>

Budapesten 9:24-kor rendelték el a légiriadót, és már 9:30-kor elkezdődött a támadás, amelynek Dél-Pest (a Soroksári út környéke) és a csepeli ipartelepek voltak a gócpontjai.

A Petróleum-kikötőben a Magyar Olajművek Rt. főelosztó telepét, a Vacuum Oil Company Rt. telepét és a Shell Kőolaj Rt. finomítóját érte újabb bombázás. E cégek közül a Shellen kívül csak a MOLAJ tárolótelepe szenvedett kisebb károkat. Ott is csak az irodaépület építéséhez beszerzett faanyag, illetve egyéb állványfa és zsaluzóanyag semmisült meg.<sup>839</sup>

A Shell kárjelentéséből tudjuk, hogy a cég területén 9:35-10:15-ig tartott a bombázás, és szerencsére nem sérült meg senki. A viszonylag elenyésző mennyiségű (7 db 700-800 kg-os) rombolóbomba mellett mintegy 2000 db gyújtóbomba esett a finomítóra és az expedíciós telepre. Ennek hatására a tartályoknál tűz keletkezett és elégett illetve elfolyt 11 tonna lispei orsóolaj, 32 tonna nehézolaj, 18 tonna hengerolaj, 4,6 tonna paraffinos pakura és 4,6 tonna gázolaj.<sup>840</sup> A gyújtóbombák miatt több kisebb tűz keletkezett a kőolaj-finomítóban és kigyulladt a gépház tetőzete, egy farakás, egy szénarakás, egy deszkabarakk és az egyik lakóépület. A szivattyúházban és a tankudvaron lévő vezetékrendszer, valamint egy tartálykocsi is leégett a tűz következtében, de a kocsiban tárolt 3000 liter benzint sikerült megmenteni!<sup>841</sup>

A tűz mellett<sup>842</sup> a rombolóbombák és légnyomás tönkre tette a letöltő állomás, illetve a nyersolaj-desztilláció felé vezető olajvezeték-rendszert, és a cég két, 40 m<sup>3</sup>-es tartályát.<sup>843</sup>

A Shell gyárában keletkezett tüzeket egy óra leforgása alatt eloltották, és mintegy 150 db fel nem robbant gyújtóbombát adtak át a Honvédségnek a támadást követően.

<sup>837</sup> HL Vkf1. B/255. d. 277/3062 1944. 07. 27.

<sup>838</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 130–131. o.

<sup>839</sup> MNL OL-Z535-6cs-79t.

<sup>840</sup> MNL OL-Z519-31d-215t.

<sup>841</sup> MNL OL-Z519-31d-215t.

<sup>842</sup> Érdekeség, hogy a tűz eloltásában segédkező Weiss Manfréd Acél- és Fémművek Rt. utólag október folyamán kiszámlázta a Shellnek a költségeit. MNL OL-Z519-31d-215t.

<sup>843</sup> HL Vkf1.B/255 d. 277/3062 Tájékoztató 1944. 06. 27.; valamint MNL OL-Z519-31d-215t.

Bár újabb károk érték a csepeli finomítót, de ez nem hátráltatta a nyersolaj-desztilláció helyreállításának augusztus 15-re tervezet befejezését.<sup>844</sup>

### 9. Támadás az olajmezők ellen

A következő napok viszonylagos nyugalomban teltek, majd a hónap végén újabb támadás érte a hazai olajipari érdekeltségeket. 1944. július 30-án az amerikai légierő támadást intézett a zalai olajmezők központja, Bázakerettye ellen. A vállalat akkori alkalmazottja, Buda Ernő okl. bányamérnök egy interjújában így emlékezett vissza erre az időszakra: „*Azt hittük, hogy az eredeti amerikai tulajdon védettséget jelent majd a háború bombázásai során.*”<sup>845</sup> E feltevés egészen a támadás napjáig tartotta magát a zalai olajmezőkön, ekkor – ahogy Papp Simon, a cég vezérigazgatója később leírta – az amerikaiak elsősorban azért bombázták a budafapusztai olajmezőt, hogy csökkentsék a termelést.<sup>846</sup> A szövetségesek mintegy 300 db B-24-es és B-17-es bombázóval, továbbá több P-38-as és P-51-es vadászgéppel támadást intéztek Budapest (Dunai Repülőgépgyár, Tököli repülőtér) és Bázakerettye (MAORT Gazolintelep) ellen. A 15. légi hadsereg gépei dél-olaszországi repülőterekről szálltak fel majd Barcsnál<sup>847</sup> léptek be a magyar légtérbe és a Balaton felett Keszthely térségében gyülekeztek a kijelölt célok elleni támadáshoz, ahol a magyar és német vadászgépek egy részüket megtámadták,<sup>848</sup> de a bombázást nem tudták meggátolni. Az összecsapásban 15 db amerikai repülőgépet lelőttek a magyar és német vadászok. A Bázakerettye elleni támadást a 449. bombázócsoporthoz tartozó négy századának Liberatorjai hajtották végre. A bevetésen a 716. század részéről Allumbaugh, Alexander, Bryan, Hoyt, Nicholson, Cunningham, a 717. századból Ramsey, Van Schoor, Madsen, Fowler, Couboy, Berg, Ross, a 718. századból Tompkins, Issacs, Morris, Streicher, McFain, Betzen, Kraweic, a 719. századból Lincoln, Wood NS, Mellor, Eaton, Apgar, Underwood és Davis pilóták gépei, valamint legénységük vett részt.<sup>849</sup> Így összesen 27 db nehézbombázó támadta Kerettyét délelőtt 10:27-től 10:55-ig mintegy 4400 méter magasságból.

A légitámadás során az amerikai nehézbombázók a szövetségesek adatai alapján

<sup>844</sup> MNL OL-Z519-31d-215t.

<sup>845</sup> Kozma, 1999. 53. o.

<sup>846</sup> Papp, 2000. 216. o.

<sup>847</sup> Amerikai adatok szerint Böhönyénél. AFHRA GP-449-SU-OP-S 30 July 1944.

<sup>848</sup> Korabeli sajtóbeszámoló (Zalai Magyar Élet) szerint Tapolca légterében került sor a légi harcra, amely során a városra is hullottak bombák, emiatt négy áldozatot szedett a településen a légi csata. Molnár, 1996. 314. o.

<sup>849</sup> AFHRA GP-449-SU-OP-S 30 July 1944.

összesen 174 tonnányi 225 és 500 kg-os rombolóbombát dobtak le Bázakerettyére.<sup>850</sup> A támadásban 2 alkalmazott, a cég 3 alkalmazottjának a családtagja, 3 honvéd a 3/2. órészadából és 6 bázakerettyei lakos meghalt. Emellett 43 fő megsérült, akik közül 10 fő a MAORT dolgozója volt. A bombázást követően Zalaegerszegről, Nagykanizsáról és Szombathelyről érkeztek mentők a településre. A civil sebesülteket a zalaegerszegi kórházba, a sérült katonákat a nagykanizsai csapatkórházba szállították.

A légitámadásban megsérült a villanyhálózat, a telefonvonal, 14 helyen találat érte az úthálózatot és a kisvasút pályáját, ami rövid időre komoly gondot okozott a szállításban. Bázakerettye község és a MAORT helyi telepe, továbbá épületei is komoly károkat szenvedtek el. Az olajipari cégnek 14 háza teljesen, 5 pedig részben romba dőlt, míg 23 ház kisebb mértékben károsodott. A támadás célja az volt, hogy megbénítsák a zalai olajmezőket, hogy ezzel is nehezítsék a Wehrmacht katonai műveleteit. A légitámadás egyik centruma a Kopasz dombon levő gázolintelep<sup>851</sup> volt, amelyet az 513. század 28 gépe bombázott és Kiss Lászlónak, a gázolintelep légvédelmi figyelőjének visszaemlékezése alapján tudjuk, hogy 45 db bomba esett oda. Szerencsére a cég alkalmazottai még a bombázások előtt felépítettek egy álgázolintelepet fából, az igazi közelében egy dombon. Buda Ernő egy interjúban megemlékezik arról, hogy ezt bombázták le az amerikaiak, míg az igazi csak kisebb sérüléseket szenvedett.<sup>852</sup>

A gázolintelepet a következő károsodások érték a támadásban: megsérült a leválasztótelep, a lágyvíztartály, a nyersgázvezeték, az erőgépi hűtőtorony, a fűtőgáz és a visszanyomó vezeték, a generátor-, a kazán- és a kompresszorház, illetve a telepre be- és kivezető csőhálózat. Négy helyszínen tűz keletkezett, de ezt sikerült 2 órányi erőfeszítés után eloltani.

Óriási kár érte a raktárt az ottani irodával együtt és az élelemtárt (az élelemtár vezetője Bitskey Lajos<sup>853</sup> szerencsésen megúsza a bombázást, ugyanis az épület

<sup>850</sup> Oil as a factor..., 1946. 175. o.

<sup>851</sup> A támadásról képet közölt a szövetségesek által terjesztett Légi Híradó a 3 oldalán, az Amíg csak dolgoznak... Fényképes bizonyítékok a magyar hadiipar megsemmisüléséről című cikkben. MNL OL-Z519-32d-217t.

<sup>852</sup> Kóthy, 2007. 1. rész, Kozma, 1999. 53. o.

<sup>853</sup> Tibor fia négy évtized múltán így emlékezett vissza az 1944-ban átélt eseményekre: „A bombatámadás az szörnyű volt. Apám az élelemtárban maradt, s amikor az egyik hullám után kinéztem az óvóhelyről, láttam, hogy az épületet találat érte, a fele összeomlott. Apámat már holtan láttam lelki szemeimmel, de egy félóra múlva tépetten, kormosan jött fel a dombon /egy kis légnymást is kapott/. Az épület pincéjének pont e másik /épen maradt/ oldalán bújt meg szerencsére! És mi légósok, a hullámszünetekben örült tempóval szedtük össze a sebesülteket és a hullákat a

épen maradt felében lévő pincében húzta meg magát a légicsapás alatt), a bennük raktározott gépekkel, berendezésekkel, alkatrészekkel, és élelmiszerekkel együtt. Tetézte a nehézségeket, hogy a közeli erdőben levő tartalék élelemraktárt is lebombázták és az ott elhelyezett élelem 75%-ban megsemmisült. A MAORT által bérelt gazdaság épületeiben és felszereléseiben, valamint az ott raktározott terményekben és takarmányokban is jelentős pusztítást okozott a bombázás.<sup>854</sup>

Egy 1947-es (!) kárfelvételi jegyzőkönyv többek között a következő épületek sérülését sorolja fel Bázakerettyén: élelemtár, szivattyúház, BT-4-es tankállomás, pénzügyőri melegedő, csendőrlaktanya, olajraktár, vágóhid, fő szivattyúház, távvezeték javítóműhely, olajregeneráló, tűzérkonyha, központi anyagraktár, butántöltő, továbbá a kompresszorház. A gázolintelegen a generátor-, kazán-, és vízszivattyúház, illetve a gépműhely műszerháza, a koromgyártó ház és a körfűrészház.<sup>855</sup> A bombázás következtében a MAORT 2 828 885 pengő,<sup>856</sup> míg a magánszemélyek 334 500 pengő kárt voltak kénytelenek ingóságokban és ingatlanokban elkönyvelni. A faluban 11 ház romba dőlt, és 11 ház megsérült, míg 18 db lábasjóság és 300 db aprójóság elpusztult.<sup>857</sup>

A bombázás után a helyszínen sietett vitéz gróf Teleki Béla Zala vármegye főispánja, dr. vitéz Hunyadi László a vármegye alispánhelyettes főjegyzője és Nógrádverőcéről dr. Papp Simon, a társaság alelnök-vezérigazgatója, hogy Bázakerettyén tájékozódjanak a kialakult helyzetről, majd segítsék a gondok megoldását.

A helyreállítási munkálatok is megkezdődtek. A termelésben keletkezett fennakadásokról dr. Hauer Ernő, a MAORT heti jelentésében azt írta, hogy: *„Termelésünk az előző heti termeléshez viszonyítva igen nagy csökkenést mutat. Budafán a termelés a hét első napján – az előző napi légitámadás következtében – teljesen szünetelt. 1-én és az azt követő napokon, ahogy a helyreállítás megengedte, a termelés folyamatosan megindult. ... Lovászában a termelés csökkenés szintén a kerettyei bombatámadás következtében szükségessé vált lezárások következménye.”*<sup>858</sup> Megszűnt a gázvisszanyomás, a budafapusztai mezőn leállt a

---

*hordágyainkon, s vittük az óvóhelyre, ahonnan aztán a mentők elszállították őket, talán Kanizsára!? Szőke bácsiban 92 db repeszdarab volt, de életben maradt.”* MOGIM Ad. 1589-2007 1. o.

<sup>854</sup> MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t.

<sup>855</sup> MNL OL-Z356-9cs-69t.

<sup>856</sup> A MAORT július 31-i heti jelentése a károkat a helyreállítási költségekkel együtt 3 millió pengőre becsülte. MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 31. sz. Hj. 1944. 07. 31. 8. o.

<sup>857</sup> MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t.

<sup>858</sup> A lovászi olajmező 3 kút kivételével ekkor leállt. MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 32. sz. Hj. 1944. 08. 07. 3., 11. o.

gáz-, a gazolin- és propán–butántermelés, Lovászipan tovább folyt a gazolintermelés, de 50%-os kieséssel számoltak.<sup>859</sup>

A következő hetekben fokozatosan sikerült helyreállítani a munkamenetnek a támadás előtti állapotát. Az augusztus 7-i heti jelentésben dr. Hauer Ernő azt panaszolta, hogy a helyreállításhoz kért munkásszázadok még nem érkeztek meg, ugyanakkor jelenti, hogy dr. Köhler német helyreállítási szakértő augusztus 3-án megnézte a károkat, és megígérte, hogy az itthon beszerezhetetlen gépeket Németországból megküldik.<sup>860</sup> A helyreállítással elment az év hátralevő része, elsősorban az épületekben esett károk miatt.

Két nappal azt követően, hogy az amerikaiak lebombázták Bázakerettyét, augusztus 2-án újabb – az előzőhöz képest jelentéktelen – támadás érte a környéket, ekkor 4 db P–38 Lightning vadászgép tűz alá vette Pusztaszentlászló mellett az egyik fűrés munkásait, majd Kerettye közelében a BT-1-es tankállomáshoz tartó dolgozókra és a keskeny nyomtávú vasút mozdonyaira nyitottak tüzet, amiket tulajdonképpen szitává lőttek.<sup>861</sup>

#### *10. Célkeresztben Almásfüzitő*

Augusztus 7-én a sziléziai olajfinomítókat és a Délvidéken, Újvidék olajtelepét bombázták a szövetségesek. 1944. augusztus 9-én az amerikaiak 400 db B–17-es és B–24-es nehézbombázóval a győri repülőgép- és fegyvergyárat, a Ferihegyi repülőteret (Pestszentlőrinc) a horvátországi Bród pályaudvarát és finomítóját, valamint a Vacuum Oil Company Rt. almásfüzitői finomítóját támadták. Az ellenséges gépekből a légvédelem 6 bombázót lelőtt.<sup>862</sup> A délelőtt fél tizenegykor kezdődő támadásban a 49. Bombardment Wing 84 db Liberátora vett részt, s 184,8 tonna bombát dobtak a finomítóra.<sup>863</sup> A minden addiginál pusztítóbb erejű szőnyegbombázásban 244 bombatalálat érte az almásfüzitői üzemet. A légitámadásban egy fő meghalt. A berendezések és az épületek 85%-a tönkrement, találatot kapott két épület, illetve a gyár irodaháza is. Almásfüzitőn, több helyen tűz ütött ki és a vasútállomás vágányai is tönkrementek, emiatt a forgalom átmenetileg szünetelt. A légitámadás okozta károk miatt úgy vélték, hogy az almásfüzitői kőolaj-finomítót

<sup>859</sup> MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 31. sz. Hj. 1944. 07. 31. 8. o.

<sup>860</sup> MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 32. sz. Hj. 1944. 08. 07. 11. o.

<sup>861</sup> MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t.

<sup>862</sup> HL Vkf1. B/255 d. 277/3065 Tájékoztató 1944. 08. 09.

<sup>863</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 304. o.

nem lehet majd helyreállítani. Ezzel a véleménnyel egybe cseng a 765. bombázószázad rádiósának Vincent J. Aversa naplóbejegyzése a támadásról: *„A mai célpontunk egy olajüzem volt. Talán már olvastál az új RDX bombákról. Én mondom neked, ez az üzem nem fog többé olajat gyártani.”*<sup>864</sup> A rádiósnak az új bombák hatása miatt érzett elégedettségét a helyiek nyilvánvalóan nem osztották, de az amerikaiak célja egyértelmű volt mindvégig: el kellett pusztítsák a magyar hadiipart. Az augusztus 9-i bombázás után megkezdték a lakótelepen élők áttelepítését a környező falvakba (Dunaalmás, Neszmély, Naszály), míg a gyár irodáját Dunaalmásra helyezték át. A finomító berendezéseit egy új üzem létesítésének a céljával előbb a Pilisbe akarták vinni (a laborszakozókat egy tatai lóistállóban helyezték el), majd nyugat felé készültek elszállítani, de erre nem került már sor.<sup>865</sup>

Az amerikaiak a következő napon a romániai Ploiești finomítóit támadták, míg a BBC magyar adása 1944. augusztus 10-én, az Almásfüzitő elleni támadás másnapján az alábbi figyelmeztetést tette közzé a magyar olajiparban dolgozó munkásokhoz szólva: *„Magyar olajipari munkások! Az olaj a német hadigépezet leglényegesebb kelléke. A szövetséges légierőnek Plojesti ellen intézett sikeres támadásai következtében a román olajtermelés nagy részben lecsökkent. A szövetséges kormányok tudják, hogy a németek egyre nagyobb mértékben igénybe veszik a magyar olajat. A szövetséges nemzetek célja, hogy minél előbb befejezzék a háborút. A magyar olajipari munkások személyes biztonsága követeli meg, hogy hagyják el a veszélyeztetett helységeket és tagadják meg a további munkát. A szállítómunkásoknak is abba kell hagyniuk munkájukat, vagy szabotáljanak. Németország sohasem látta el megfelelő légvédelemmel Magyarországot, a magyar kormány pedig nem gondoskodott megfelelő óvóhelyekről az olajiparban dolgozó munkások számára. A teljesen védtelen munkásokat életveszedelem fenyegeti és ezért minél előbb hagyják el a veszélyeztetett helyeket.”*<sup>866</sup>

### 11. Újabb támadások augusztus végén a MOLAJ és a Vacuum ellen

1944. augusztus 21-én újabb támadás érte a szőnyi és almásfüzitői kőolaj-finomítókat. Az almásfüzitői gyárra a RAF 205. bombázócsoportjának 71 db

<sup>864</sup> MOGIM Ad. 1760-2011 17. o.

<sup>865</sup> MOGIM Ad. 1760-2011 16–17. o.

<sup>866</sup> MNL OL K428e Rádiófigyelő bizalmas! 1944. 08. 10.

nehézbombázója, Mustangok kíséretében 155,5 tonna bombát dobott le,<sup>867</sup> míg ugyanennek a brit alakulatnak a 37. százada intézett támadást nehézbombázóival este 22:40-kor a MOLAJ gyára ellen egy 22 perces szőnyegbombázás keretében. A RAF 205 BG 37. századának jelentésében az alábbiakat írták a támadásról: *„A magyarországi szőnyi olajfinomító egy kicsi, de modern és fontos finomító a Dunán körülbelül 45 mérföldre nyugatra-északnyugatra Budapesttől. A finomítót súlyos károk érték a 15. légi támadása miatt, de javítás után még mindig képes volt 5000 tonnát finomítani havonta, ezért a 205 csoport támadást intézett ellene 1944. augusztus 21/22-én. ... Mind a 12 repülő megtámadta a célpontot, ledobva 2 db 4000 fontos, 90 db 500 fontos bombát, valamint 84 csomagnyi röplapot 22:35 és 22:59 között, 7000 és 8100 láb magasból.”*<sup>868</sup> A MOLAJ szakemberei az augusztus 27-i kárjelentésben mintegy 500 db 500 fontos bomba ledobásáról írtak.<sup>869</sup> A légicsapás következtében megsemmisült a központi szivattyúház, a világító- és gyújtóbombáktól megsérült a cement tárolószín, a légnymástól pedig tönkrement az istálló és a kocsislakás tetőzete, míg a raktárban betört néhány ablak. Jelentős kár keletkezett a vasbetonkerítésben, a készáru-szivattyúház keleti falában, az olajszivattyúház délkeleti sarkában, a mozdonyszínben, az ideiglenes transzformátorház tetőzetében és szilánkvédőfalában, a kazánház tetőzetében (de a gépészeti berendezésekben és a vezetékekben nem esett kár), a munkásöltözőben, a laborban, az igazgatósági épületben, a B, C, D és az E-12-es jelölésű lakóépületekben. Bombatalálat érte az atmoszférikus desztillációt, a gőzvezetéseket és az anyagvezetéseket. Elszakadt az 5000 voltos kábel a trafóház és a kazánház között, megégett a központi szivattyúház 1000 voltos vezetéke. Emellett számos helyen sérült az elektromos rendszer és a telefonhálózat. A transzformátorok, a motorok, a vízvezetékrendszer és számos szállítóeszköz károsodott a vagon- és hordótöltő berendezések mellett, és 14 tartály robbant fel, vagy sérült meg a gyárban. Nagyjából 20 000 kg benzin, 15 000 kg gázolaj és 160 000 kg nyersolaj ment veszendőbe a bombázástól, amihez az építőanyagokban keletkezett kár is hozzáadódott. Szerencsére a légicsapás következtében senki sem sérült meg.<sup>870</sup> A MAORT távvezetéke és a csöngörényállomása is megrongálódott, de ezt gyorsan helyreállították.

<sup>867</sup> MOGIM Ad. 1760-2011 18. o.

<sup>868</sup> MOGIM Ad. 1760-2011 24. o.

<sup>869</sup> MNL OL Z535-6cs-79t.

<sup>870</sup> MNL OL Z535-6cs-79t.



A következő napon, augusztus 22-én (az amerikaiak a sziléziai Odertal, Bleckhammer és Löbau olajipari célpontjait támadták terv szerint) délelőtt 10:25-kor a Balatonújlak és Balatonmária közötti MAORT távvezeték<sup>871</sup> közelébe 4 db bomba esett, amelyből egy felszakította a csövet és ekkor 8 vagonnyi olaj elégett a keletkezett tűzben, míg a MAORT pusztaszentlászlói körzetében a D-4-es fűróüzem közelében 5 db 220-500 kg-os bombát dobtak le, de kárt nem okoztak. A légvédelem viszont 3 db négymotoros repülőgépet lelőtt Újudvar térségében, míg a Nagykanizsa felett kibontakozott légi harcban további két gépet. Újudvaron a munkások öt ellenséges pilótát elfogtak, akiket átadtak a légvédelmi tüzéreknek.<sup>872</sup>

A 15. légi hadsereg 55. Bombardment Wingje augusztus 28-án 103 db B-24-es nehézbombázóval<sup>873</sup> délelőtt 10:00-kor három, gyorsan egymás után következő hullámban heves, mintegy öt percig tartó szőnyegbombázást hajtott végre a szőnyi finomítók ellen, melynek során kb. 1000 db 1000 fontos rombolóbombát, valamint számos 1800 kilogrammos légiaknát dobtak le,<sup>874</sup> de ezek közül egy nem robbant fel. Ekkor 20 db bomba esett a MAORT épülő finomítójára.<sup>875</sup> A gyors kiürítésnek köszönhetően szerencsére az üzemben személyi sérülés nem volt, de sajnos a felvidéki Mocsár és Izsa falvakban 2 fő meghalt. A MOLAJ finomító fontosabb részei nem sérültek meg, de kigyulladt egy átmenőtartály és egy raktár, amelyek néhány órán át égtek. A bejárattal szembeni laboratórium és a jobb oldali bejárati épület romba dőlt. Megsemmisültek a töltőberendezések, a vízvezetékek és a csatornahálózat is. Nem sérült meg viszont a lepárlótorony, az erőmű, a csökemence és a transzformátorház.<sup>876</sup> A szövetséges felderítés augusztus 31-i adatai alapján újabb sérülés érte a lepárlóegységet, a kazánház tetejét, a szivattyúház egyik végét, 8 db tartályt, továbbá a finomító északkeleti részén lévő műhelyeket, vágányokat és egyéb nem azonosított épületeket.<sup>877</sup>

Az augusztus 21-i és 28-i támadások eredményeként teljesen megsemmisült: a központi szivattyúház, a hordótöltő épület, az olajfinomító épület, a raktárépület, a laboratórium, a jobboldali bejárati épület, a baromfityénység épülete, 2 db

<sup>871</sup> E napon, Balatonkeresztúron 9 db 250 kg-s bomba hullott a község lakóházai és az olajtávvezeték közelébe. Bősze, 1995. 341. o.

<sup>872</sup> MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t.

<sup>873</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 304. o.

<sup>874</sup> A szövetségesek adatai alapján 245 tonna bombát dobtak le. AFHRA 519.55B No. 34

<sup>875</sup> MNL OL-Z535-6cs-79t., HL VkfI. B/255. d. 277/3066 Tájékoztató 1944. 08. 28., MOGIM Arch. MAORT Hjt. 1944 35. sz. Hjt. 1944. 08. 28. 7. o.

<sup>876</sup> MNL OL-Z535-6cs-79t.

<sup>877</sup> AFHRA 519.55B No. 34

csőóvóhely, a munkáskonyha, az építészeti szerszámraktár és a favágószín. Szinte teljesen megsemmisült: a paraffintalanító épület (95%), a 100 személyes munkáslaktanya (90%), és a gépműhely (90%). Sérült: a kazánház (10%), a fűtőolajszivattyúház (50%), a 35 méteres kémény (25%), az atmoszférikus és vákuum szivattyúház (30%), a készáru szivattyúház (40%), az olajszivattyúház (40%), az ideiglenes trafóház (30%), a benzintöltő állomás (40%) és a mérlegház (10%). Úgyszintén az istálló és kocsislakás (30%), a baloldali bejárati épület (20%), az igazgatósági épület (15%), a mozdonyház (50%), a munkásöltöző (50%), a normálnyomtávú ipari vágányzat (40%), a gyári és lakótelepi makadámút (40%), a vasbetonkerítés (30%), a szennyvízcsatorna és az aknák (30%), a lakótelepi lakóépületek (5%), továbbá a két darab szedőtartály (35%).<sup>878</sup> A MOLAJ tartálparkja is komoly károkat szenvedett el: *„Telitalálatok és szilánk, valamint a légnyomáshatás következtében tönkrement, illetőleg megsemmisült 29 tartály összesen 12.450 m<sup>3</sup> ürtartalommal.”*<sup>879</sup>

Mindezekon felül az üzemben több vasúti tartálykocsi, személy-, tehergépkocsi, szerszám és berendezés károsodott, vagy megsemmisült. Így – többek között – az atmoszférikus és vákuumdesztillációs berendezés, az ipari vízvezeték, a gőzvezeték, a külső olajvezeték, a villamos berendezés, a laboratórium berendezései és a raktárban tárolt anyagok, illetve 160 000 kg nyersolaj, 76 000 kg szén, 20 000 kg benzin, 45 000 kg petróleum és 32 000 kg gázolaj.<sup>880</sup>

A finomító kárait 35 millió pengőre becsülték és egyes berendezéseit a támadás után leszerelték és másutt helyezték el. A cég szakemberei 4-6 hétre saccolták a helyreállítás idejét, de szeptember elején már világosan látták, hogy a Magyar Olajművek szőnyi kőolaj-finomítóját a háború alatt már nem lesznek képesek teljesen helyreállítani, végül úgy döntöttek, hogy kitelepítik a gyár hasznosítható részeit a "Medveszállás" nevű akció keretében.<sup>881</sup>

<sup>878</sup> MNL OL-Z535-6cs-79t.

<sup>879</sup> MNL OL-Z535-6cs-79t.

<sup>880</sup> MNL OL-Z535-6cs-79t.

<sup>881</sup> A MOLAJ mellett a többi magyarországi olajfinomítónak és olajipari cégnek is ún. „kis” finomítókat kellett felállítania a termelés decentralizálása és a légicsapások kivédése miatt. A Fanto Százhalombattán, a Magyar Petróleumipar Rt. Ercsiben Szentmihály pusztánál, a Vacuum Süttő és Neszmély között, a MOLAJ az említett Kovácspatakon, a Péti Nitrogénművek Pétfürdő közelében, a Shell Vértesacsán, a Nyírbogdányi Petróleumgyár Rt. Felcsúton, a Délkárpati Kőolajfinomító Rt. Főnyed mellett, míg a MAORT Gelseszigeten (Újudvar) és Ortaházán vállalta ezen üzemek felállítását. MOGIM Arch. Gyulay 11. d. 1. t.

Az amerikai felderítés úgy ítélte meg, hogy a szőnyi finomító teljesen megsemmisült. E vélekedésüket alátámasztotta a szeptember 14-i szövetséges légi felderítés is, amelynek során semmilyen helyreállítást és aktivitást nem tapasztaltak.<sup>882</sup> Talán ez is szerepet játszott abban, hogy ebben az évben többször már nem bombázták a gyárat. A helyreállítás tekintetében a szövetségesek tévedtek, ugyanis október elejére az almásfüzitői és szőnyi gyárak helyreállítása olyan fázisba jutott, hogy újra lehetségessé vált a nyersolaj szállítása részükre,<sup>883</sup> és rövidesen helyreállhatott a két cégnél a „normál” üzemmenet.<sup>884</sup>

### *12. Az általános katonai helyzet megváltozása a román átállás után*

A nyár utolsó napjai nem csak a légitámadások miatt voltak fontosak hazánk számára, hanem a Romániában bekövetkezett változások miatt is. A szovjet hadvezetés még augusztus 2-án parancsot adott arra, hogy a Balti-tengertől a Fekete-tengerig húzódó szovjet-német arcvonal déli részét a Románia keleti határainál lévő Decebal-vonalnál kell áttörni.<sup>885</sup> Augusztus 20-án a szovjet 2. és 3. Ukrán Front egységei megindították Jasi (Iași – Jászvásár – Moldva) és Kisinyov (Besszarábia) térségében általános támadásukat, és már az első napon komoly eredményt értek el a Tirgu-Frumos (Târgu Framos – Szépvásár) és Jasi közti szakaszon a német 8. és a román 4. hadseregekkel szemben, majd augusztus 21/22-én a szovjetek az arcvonalat 120 km szélességben és 60 km mélységben áttörték.<sup>886</sup> A szovjet sikerek következtében Romániában politikai földcsuszamlás következett be.<sup>887</sup> I. Mihály király 23-án menesztette Ion Antonescu miniszterelnököt (conducător), majd a románok átálltak a szovjetek oldalára, ennek hatására a német Dél-Ukrajna Hadseregcsoport kelet-romániai arcvonala összeomlott. Ekkor Hans Friessner vezérezredes, a hadseregcsoport parancsnoka utasítást adott az alárendeltségében levő 6. és 8. hadseregeknek a visszavonulásra, miközben 24-én a román alakulatok támadást intéztek a visszavonuló németek ellen.<sup>888</sup> A kialakult katonai helyzetre válaszul a magyar hadvezetés Erdély védelme érdekében a román–magyar határon határzárakat léptetett életbe már augusztus 23-án, s a IX. hadtest megszállta a Keleti-

<sup>882</sup> AFHRA 519.55 B No. 34

<sup>883</sup> MOGIM Arch. MAORT Hjt. 1944 40. sz. Hjt. 1944. 10. 02. 6. o.

<sup>884</sup> MOGIM Arch. MAORT Hjt. 1944 41. sz. Hjt. 1944. 10. 09. 11. o.

<sup>885</sup> Veress D., 2002. 15. o.

<sup>886</sup> Veress D., 2002. 16. o.

<sup>887</sup> A román átállás következtében a Vörös Hadsereg számára elérhető közelségbe kerültek a magyar, jugoszláv és bolgár területek. Davis, 2006. 325. o.

<sup>888</sup> Veress D., 2002. 16. o.

Kárpátok átjáróit. E mellett több alakulatot vontak össze Észak-Erdélyben (Bánffyhunяд, Kolozsvár, Beszterce, Naszód, Dés, Nagyvárad, Zilah, Szilágysomlyó) és Békéscsaba térségében.<sup>889</sup> A kialakult helyzetben augusztus 24-én elrendelték a 2. magyar hadsereg felállítását a kolozsvári IX. hadtest és a Székely Határvédelmi Erők alakulataiból.<sup>890</sup>

Rövidesen – augusztus 26-án – a 2. Ukrán Front egységei<sup>891</sup> az Úz folyó és a Csobányos patak völgyében átlépték a magyar határt,<sup>892</sup> majd összecsaptak a magyar 11. és 13. székely határőrszázaljakkal. A szovjet támadás hatására csakhamar menekültek tömegei indultak nyugat felé Észak-Erdély megyéiből.

Itt kell megjegyezni, hogy nyilvánvalóan a Székelyföldön folyó eseményekkel összefüggésben, az amerikai 15. légi hadsereg légitámadást hajtott végre Szeged ellen. A várost délelőtt 10:25-kor támadó 42 bombázó 400 db bombát dobott le. A támadás célja a Szeged-pályaudvar, a Tiszai-pályaudvar, a Tisza-hidak, és többek közt a Szőregi Petróleumgyár Rt. szőregi kőolaj-finomítója volt.<sup>893</sup>

A román átállás új helyzetet eredményezett az olajipari célpontok elleni bombázások fontossági sorrendjében is. Ennek következtében az MASAF alárendeltségébe tartozó repülő alakulatok a német uralom alatt lévő lengyel, osztrák és cseh(szlovák) területek, valamint Dél- és Kelet-Németország, illetve Magyarország olajipara elleni támadásokra helyezték a hangsúlyt.<sup>894</sup>

A kialakult helyzetben a német szárazföldi haderő főparancsnoksága (OKH) augusztus 29-én kiadta a parancsot Dél-Erdély elfoglalására. Ugyanakkor a magyar katonai és politikai vezetés a román átállás óta egy Dél-Erdély elleni támadás lehetőségét elvetette. Végül, az OKH vezérkari főnökének Guderian vezérezredesnek az augusztus végi budapesti látogatása után bizonyos feltételekkel belement a magyar vezetés a Dél-Erdély elleni támadásba.<sup>895</sup> E feladatra a német Dél Hadseregcsoportot és a magyar 2. hadsereget jelölték ki. A német-magyar alakulatok szeptember 5-i támadása gyorsan véget ért a szovjet seregtestek dél-erdélyi

<sup>889</sup> HL Vkf1. B/255. d. 277/3066 Tájékoztató 1944. 08. 23.

<sup>890</sup> Veress D., 2002. 17. o.

<sup>891</sup> A 7. gárdahadsereg lövészegei, a 23. harcokocsihadtest, és az 5. gárda-lovashadtest erői. Szabó-Számvéber, 2003. 105. o.

<sup>892</sup> HL Vkf1. B/255. d. 277/3066 Tájékoztató 1944. 08. 26.

<sup>893</sup> Kanyó, 1983. 156. o., Veress D., 2002. 32. o.

<sup>894</sup> Herington, 1963. 206. o., Davis, 2006. 325. o.

<sup>895</sup> Veress D., 2002. 31., 33. o.

benyomulása miatt. Ezután megkezdődött a szovjet, és a hozzájuk csatlakozó román csapatok<sup>896</sup> benyomulása Magyarország belseje felé.

---

<sup>896</sup> A román átállást követően a szovjet és a román főparancsnokságok tevékenységeit összehangolták. Davis, 2006. 325. o.

## **IX. Légítámadások a magyar olajipar ellen 1944. szeptembertől 1945. márciusig**

### *1. Az olajipart érintő ősz eleji légi események*

A szövetséges légierő a nyár végével átmenetileg felfüggesztette a komolyabb támadásokat – a magyar olajipar és – az ország ellen, de csak rövid időre, ugyanis már szeptember 5-étől megkezdték a hónap végéig tartó támadássorozatukat Budapest ellen. Céljuk az északi és déli vasúti összekötő hidak lebombázása volt, de közben egyes finomítókat is komoly károk értek. Eközben Zalában a MAORT alkalmazottai szeptember 10-én elfogtak két amerikait, miután a katonák ejtőernyővel kiugrottak megsérült és Nagybakónak mellett lezuhant repülőgépből.<sup>897</sup> Egy héttel később, 1944. szeptember 17-én<sup>898</sup> az 5. (2., 97., 99., 301., 463. és 483. BG), a 47. (98., 376., 449. és 450. BG), az 55. (460., 464., 465. és 485. BG), valamint a 304. (454., 455., 456. és 459. BG) Bombardment Wingek 492. db amerikai B–17-es és B–24-es nehézbombázója, továbbá a XV. Fighter Command (Vadászparancsnokság) 6 vadászcsoportjának<sup>899</sup> 355 db P–38-as és P–51-es vadászgépe indult el a dél-itáliai támaszpontokról,<sup>900</sup> hogy újabb légítámadást intézzenek a budapesti rendező pályaudvarok (Rákosrendező, Rákos vasútállomás, Ferencváros, Kőbánya)<sup>901</sup> és kőolaj-finomítók (Magyar Petróleumipar Rt.,<sup>902</sup> Shell Kőolaj Rt.) ellen.<sup>903</sup>

A támadás oka az volt, hogy a szovjetek gyors balkáni előrenyomulása és a jugoszláv partizánok aktivitása miatt támogatni akarták az amerikaiak szövetségeseik katonai hadmozdulatait, azzal, hogy lerombolják a német haderő számára utánpótlás szállításai miatt fontos és akkoriban teljes kapacitással üzemelő budapesti pályaudvarokat. Úgyszintén, a fent nevezett két kőolaj-finomítót, amelyek a román átállítás óta a többi – tengelyhatalmak által ellenőrzött finomítóhoz hasonlóan –

<sup>897</sup> MOGIM Arch. PS 47. d. 2. t.

<sup>898</sup> Ezen a napon a MAORT mezőszentgyörgyi telepét (olajtávvezeték) amerikai vadászgépek lőtték, s el is találták a tartályokat. MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 41. sz. Hj. 1944. 10. 09. 9. o.

<sup>899</sup> 1, 14, 31, 82, 325, 332 Fighter Group AFHRA File No. 670.331 15th AF Tactical Mission Report 17 Sep 1944 8. o.

<sup>900</sup> AFHRA File No. 670.331 15th AF Tactical Mission Report 17 Sep 1944 1., 5–7. o.

<sup>901</sup> Itt kell megjegyezni, hogy ezen a napon 8 db B–24-es lebombázta a bajai vasúti hidat, mert az elsődleges célpontjukat, a kőbányai vasútállomást nem tudták a füst miatt támadni. AFHRA File No. 670.331 15th AF Tactical Mission Report 17 Sep 1944 17. o.

<sup>902</sup> Az amerikai jelentések szerint a Magyar Petróleumipar Rt. Kén utcai finomítójában havi 500 tonna benzint állítottak elő. AFHRA File No. 670.331 15th AF Tactical Mission Report 17 Sep 1944 1. o.

<sup>903</sup> AFHRA File No. 670.331 15th AF Tactical Mission Report 17 Sep 1944 1. o.

felértékelődtek a német háborús gépezet számára, keleti szomszédunk olajiparának elvesztése miatt.<sup>904</sup> A szeptember 20-i, és egyben a leghosszabb ideig tartó légicsapásban, meghibásodások és egyéb okok miatt, csak 424 nehézbombázó vett részt.<sup>905</sup> A támadás során – amerikai adatok szerint – 14 vadászgép támadta meg kötelékeiket, amelyek közül 12-t lelőttek, s 3 gépet még a földön megrongáltak 3 saját gép elvesztése mellett.<sup>906</sup>

Az olajipari célpontok lerombolására az 55. Bombardment Wing négy bombázócsoportját jelölték ki. Ezek közül a 464. BG vezette a támadást, s nehézbombázóik 11:52-kor értek a célterület fölé, majd a 465. BG repülőgépeivel együtt megkezdték a számukra kijelölt Shell Kőolaj Rt. csepeli finomítójának a bombázását,<sup>907</sup> ahol a gépek elsődleges célja az volt, hogy a nyersolaj-desztillációt tönkre tegyék, míg másodlagos célként a központi szivattyúház, a kazánház, a haboltó berendezés és a kenőolaj-lepárló lerombolása szerepelt.<sup>908</sup> Az amerikai források szerint ledobott 1100 tonna bombából<sup>909</sup> – magyar adatok alapján tudjuk, hogy – a Petróleum-kikötő és a Vámmentes-kikötő közti területre nagyjából 130 db 500-800 kilós bomba hullott, amiből 11 db nem robbant fel. A légicsapásban a Shell tártályparkjából mintegy 20 db tönkrement, 10 darabot pedig kisebb-nagyobb károsodás ért.<sup>910</sup>

A Trumble, vagyis a nyersolaj-desztilláció két bombatalálatot kapott, a Trumble-szivattyúház teljesen romba dőlt, a Bary-Sol épületét le kellett bontani, mert használhatatlanná vált, viszont a Bary-Sol desztillációt helyreállíthatónak ítélték meg annak ellenére, hogy tűz ütött ki benne. A központi szivattyúház és az agitátorház teljesen, a kazánház 80%-ban, a zsírgyár, a dunai szivattyúház, az élelemtár és a konyha félig, az egyik lakóház pedig 33%-ban károsodott, de az irodaházban csak az ablakok és az ajtók törtek be. A cég vezeték- és kábelhálózata újból megsérült, a csatornarendszer 7 helyen kapott találatot, az anyagvezetékek, a hajótöltő, a tankautó-letöltő és a Steaua felé vezető új vezetékek megsérültek.

<sup>904</sup> AFHRA File No. 670.331 15th AF Tactical Mission Report 17 Sep 1944 1. o.

<sup>905</sup> AFHRA File No. 670.331 15th AF Tactical Mission Report 17 Sep 1944 18. o.

<sup>906</sup> AFHRA File No. 670.331 15th AF Tactical Mission Report 17 Sep 1944 17. o.

<sup>907</sup> AFHRA File No. 670.331 15th AF Tactical Mission Report 17 Sep 1944 19. o.

<sup>908</sup> AFHRA File No. 670.331 15th AF Tactical Mission Report 17 Sep 1944 3. o.

<sup>909</sup> Háború utáni adatok alapján a Magyar Petróleumipar területére 122,85, míg a Shell területére 108,29 tonna bomba hullott. Oil as a factor..., 1946. 177. o., AFHRA File No. 670.331 15th AF Tactical Mission Report 17 Sep 1944 1. o.

<sup>910</sup> MNL OL-Z519-32d-218t.

A légitámadások ellenére a Petróleum-kikötőben nem semmisült meg minden – köszönhetően a helyreállítási munkáknak is –, így a Shell 1944. szeptember 28-án 3000 liter benzint tudott átadni saját tartalékaiból a Höhere SS- und Polizeiführer in Ungarn-nak.<sup>911</sup>

A légitámadás másik olajipari célpontja a Magyar Petróleumipar Rt. Kén utcai kőolaj-finomítója volt. A gyár bombázását a 460. és 485. bombázócsoporthajtotta végre délelőtt 11:56-kor. Az amerikai repülőgépek feladata az volt, hogy elsődleges célként elpusztítsák a desztillációs egységeket, a kazán- és gépházat, másodsorban a kenőolajgyárat.<sup>912</sup> A bombázás során a kijelölt célpontok mellett a Fanto<sup>913</sup> Soroksári úti gyára is találatot kapott.

Az amerikaiak a bevetést követően készült fényképfelvételeinek a kiértékelése alapján a 15. légi hadseregnél arra a következtetésre jutottak, hogy az üzemben a feldolgozótorony, a kazánház és a gépház, illetve 2 nagyobb és 4 egyéb tárolótartály teljesen elpusztult, míg súlyosan károsodtak a desztillációs egységek, illetve egyes tárolásra szolgáló helyek (raktárak). Károk keletkeztek a kenőolajgyárban, romba dőlt a tisztítóegység épületének nyugati fele, továbbá a finomító délnyugati részén lévő adminisztrációs épület közül néhány kisebb megsemmisült, míg a legnagyobbak a tetőszerkezete és a belseje is komoly károsodást szenvedett.<sup>914</sup>

A hazai kőolaj-finomítók elleni június 12/13 óta tartó nagy bombatámadás-sorozat ezzel a bombázással véget ért. Bár történtek újabb támadások az almásfüzitői és szőnyi gyárak ellen 1944 őszén és 1945 tavaszán, de a szövetségesek figyelme egyre inkább elterelődött a magyar olajiparról, ami az iparág szereplői számára pozitív fejlemény volt, különösen a MAORT-nak, mivel a cégnek a bombázások tavaszi kezdete óta gondot okozott a kőolaj-finomítók időszakos kiesése. A szeptember közepétől fennálló helyzettel kapcsolatban a MAORT szállítási vezetője, Halász Béla az alábbi jelentést tette október 6-án Dinda János üzemvezetőnek: *„Szerencsére 18-ától a légi riadók száma csökkent és így Újudvar zavartalanabban tudott dolgozni,*

<sup>911</sup> MNL OL-Z1198-7d-66t.

<sup>912</sup> AFHRA File No. 670.331 15th AF Tactical Mission Report 17 Sep 1944 2. o.

<sup>913</sup> A Fanto ekkor már nem működött, de bombatalálatok érték két telepét is a légicsapás alatt. A Soroksári úti gyárban a háborút követően 2 desztillációs kazán, néhány tárolótartály, olaj- és paraffin gyártáshoz szükséges berendezések, szivattyúk, gépek, alkatrészek stb. maradtak meg. Gáspár-Jenei-Szilágyi, 1970. 470. o., Pataky-Rozsos-Sárhidai II. k., 1992. 188. o.

<sup>914</sup> Itt kell megjegyezni, hogy a hadműveleti jelentés a 460. és 464. bombázócsoporthoz vonatkozóan megadja a bombatalálataik pontosságát is. Ezek alapján a 460 BG 57,9%-os, míg a 464 BG 35,2%-os találati pontosságot ért el. AFHRA File No. 670.331 15th AF Tactical Mission Report 17 Sep 1944 11., 19. o.



*ennek következtében nagy készletekkel birkózva és a helyet úgyszólván az utolsó m<sup>3</sup>-ig kihasználva tudtuk a termelt mennyiséget elhelyezni... 26-án a Molaj újra kezdett olajat átvenni és ez is segített a helyzeten, mivel a csővezetéken napi 700 t. olajat tudunk szállítani, amivel a töltőállomások tehermentesültek. 27-től a Péti finomító is felemelte a teljesítményét napi 60 vagonra, ami szintén enyhülést hozott. Mindezek ellenére a készleteinket október 1-én reggelre még mindig csak közel 6000 t-ra tudtuk leszorítani. Október 1 óta a Vacuum megindulása segített át a nehézségeken és most már azt mondhatjuk, hogy szállítási nehézségeink nincsenek.”<sup>915</sup>*

Habár könnyebbséget hozott a magyar olajiparban az egymást váltó bombázások elmaradása, ez nem jelentette azt, hogy az iparág szereplői és hazánk fellélegezhetett. Ennek oka pedig az volt, hogy az ország területét a nyár végén elérő szovjet alakulatok a román haderővel kiegészülve folyamatosan törtek előre Magyarországnak belseje felé.

## *2. A katonai és politikai helyzet alakulása 1944 őszén*

Szeptember hátralévő részében is folytatódtak a Magyarország elleni légitámadások, miközben az ország keleti területein harcok folytak. 1944. október 7-én a Bécs környéki finomítókat támadták, a zalaegerszegi, a szombathelyi, a komáromi és az érsekújvári pályaudvarok, valamint a győri repülőtér mellett.

A katonai helyzet egyre súlyosabb lett, számolni kellett a magyar főváros közelgő ostromával. Az október elejére kialakult Makó–Nagyvárad arcvonalat a német–magyar csapatok nem tudták tartani, és az október 9–20. közötti debreceni páncéloscsata után már szovjet ellenőrzés alatt állt az ország Tiszától keletre fekvő része és a Duna-Tisza közének déli régiója. Ebben a helyzetben a kormányzó megpróbálta kivezetni az országot a háborúból, de a sikertelen október 15-i kiugrási kísérlet után egy nappal Horthyt lemondatták, majd a nyilasok vezetőjének, Szálasi Ferencnek a kezébe került a hatalom, s a háború tovább folytatódott...

A főváros ostroma is egyre közelebb került – ebben politikai okok is szerepet játszottak, köszönhetően Churchill brit miniszterelnök október 8–18-i moszkvai látogatásának –, így nem volt meglepő, hogy Sztálin október 28-án – az erőviszonyokat tévesen felmérve – parancsot adott Rogyion Malinovszkij marsallnak, a 2. Ukrán Front parancsnokának Budapest „menetből való”

<sup>915</sup> MOGIM Arch. PS 48. d. 4. t.

elfoglalására. Ez nem sikerült/sikerülhetett a szovjet csapatoknak, amit idővel a szovjet politikai vezetés is belátott, de ennek a tévedésnek egy elhúzódó és véres ostrom lett az ára.

### 3. Égő fáklya a lovászi olajmezőn

Ebben a katonailag és politikailag egyre kényesebb időszakban a lovászi olajmezőn 1944. október 12-én a Lovászi-94-es gázbesajtoló kútnál gázkitörés<sup>916</sup> történt. A korabeli jelentések alapján követjük az eseményeket: „1944. augusztus 29-én, a légvédelmi riadó hangjára, - amint az a gőzös fűróberendezéseknél szokásos, az 1358 m-ben, a talpon működő fűrót felhúzták amennyire azt a forgatórúd megengedte; s a rotary asztalt a lehető legkisebb fordulatszámmal járattva a fűró munkások a kb. 400 m-re lévő óvóárokba vonultak.”<sup>917</sup> Egyedül csak a kazánfűtő maradt a szolgálati helyén, de az öt órán át tartó riadó alatt a gázszolgáltatás megszűnése és a csökkentett tüzelés miatt a nyomás megszűnt, a fűrórudazat megszorult. Emiatt a következő hetekben a munkások elsődleges feladata az volt, hogy elhárítsák a műszaki hibát. „1944. október 12-én reggel, egy lecsavarás utáni kiépítéskor a mentések közti sok várakozásban elgázosodhatott iszap a kiépítendő rudazaton keresztül kezdett a lyukból felfelé folyni, ugyanakkor a kifolyón is ömlött ki az iszap. A gázkitörés olyan hirtelen következett be, hogy a szolgálattevő fűrómester a 4 1/2"-es rudazatra becsukatta a 3 1/2"-es pofákkal ellátott kitörésgátlót. Az erős kitörés miatt a lyukban lévő 4 1/2"-es rudazatra kikészített 3 1/2"-es, visszacsapószelepes rudat rácsavarni nem tudták, s az sem sikerült, hogy a 4 1/2"-es rudazatot a lyukba visszajejtsék, mert a rudazat nem ment le a kitörés miatt, a gáznyomás fenntartotta. A gázkitörés után a munkálatok a kitörésgátló pofáinak 4 1/2"-ra való kicserélésére irányultak, eredménytelenül. Bár az egyik pofát ki lehetett húzni, ennek helyén az erősen áramló gáz lehetetlenné tette a 4 1/2"-es dugattyú behelyezését. Ezen munkák közben a gáz már nemcsak a fűrórudazaton keresztül s a bélésűcsőközből áramlott, hanem az aknában és az akna körül is feltört így a lyuk elzárására törekvő munkálatokat be kellett szüntetni s elkezdődött a fűróberendezésnek a toronyból való kimentése.”<sup>918</sup> Végül a Rotary-asztal és a kitörésgátló a lyukba, valamint a kitörés kráterébe süllyedtek el, míg a szakemberek

<sup>916</sup> Ennek a gázkitörésnek volt a későbbi következménye, hogy a lovászi olajmezőn gázkitörés keletkezett az L-110, L-150, L-308 és L-453-as kutaknál 1949–1966 közt. MOGIM Arch. BE 7. d.

<sup>917</sup> MOGIM Arch. AÖ 3. d. 2. t.

<sup>918</sup> MOGIM Arch. AÖ 3. d. 2. t.

a többi berendezést megpróbálták megmenteni, de a kiáramló gáz 1944. október 26-án reggel 7:40-kor meggyulladt. Ennek az oka az lehetett, hogy a fúrótoronyban felállított fúrósövek a talaj süllyedése miatt összekoccantak, az így keletkező szikra begyújtotta a kiáramló gázt, majd a fúrótorony felhevült, összerogyott és beledőlt a kráterbe.<sup>919</sup>

Az esetre később így emlékezett vissza Buda Ernő: *„A kútból kitörő gáz rövidesen begyulladt, és az egész légoltalmi elsötétítés ideje alatt december elejéig hatalmas gázfáklya-fénnyel világította meg Lovászi térségét, ahogy mondták, Lentiben újságot lehetett a fényénél olvasni.”*<sup>920</sup> Emiatt a vállalat vezetésének és a honi légvédelmi szerveknek is rendkívül fontossá vált a kitörés mielőbbi elhárítása. Dinda János műszaki igazgató vezetésével megkezdődött a kút műszaki mentése. A nehézségek ellenére 1944. október 29-én eloltották a tüzet a kútnál, de az november 4-én, 6-án, 8-án, és 18-án újra begyulladt, majd november 21-én, 340 kg dinamit felrobbantásával végleg eloltották, míg a gázfűvás december 9-én 13 órakor a kráter beomlásával megszűnt.<sup>921</sup>

Az eset érdekessége, hogy az amerikai bombázóknak nagyon jó tájékozódási pontként szolgált az égő kút. Erre Buda Ernő emlékezett vissza egy interjúban: *„Egy későbbi amerikai tanulmányutam alkalmával, amikor az egyik telephelyről egy kis repülőgéppel egy másik telephelyre utaztunk, a pilóta megtudta, hogy magyar vagyok, és azt az élményét mesélte el, hogy ő Magyarország földjén nem járt ugyan sohasem, de fölötte igen sokszor, mert bombázóként teljesített szolgálatot a háborúban, és amikor Olaszországban felszálltak gépeikkel, tíz-tizenöt percnyi repülés után egy világító láng mutatta neki az utat. Ez a világító láng a lovászi kút fénye volt.”*<sup>922</sup>

E gázkitörés politikai következményeit Papp Simon így írta le később: *„1944. október utolsó hetében a zalaegerszegi nyilas főispán – dr. Csomay<sup>923</sup> – az ipariügyi miniszter és az én tudtom nélkül felfüggesztette Dinda János műszaki igazgatót, majd engem, a vállalat alelnökét és vezérigazgatóját, azért, mert a lovászi olajmező 94-es számú fúrásában kitört a földgáz és világító fáklyaként égett. Azzal vádolt bennünket,*

<sup>919</sup> MOGIM Arch. B.E. 7. d., MOGIM Arch. AÖ 3. d. 2. t.

<sup>920</sup> Pápai, 2005. 406. o.

<sup>921</sup> MOGIM Arch. AÖ 3. d. 2. t., MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 47-52. sz. Hj. 1944. 11. 13.-1944. 12. 31. 2. o.

<sup>922</sup> Kozma, 1999. 53. o.

<sup>923</sup> A főispán Dinda János műszaki igazgatót megfenyegette azzal, hogy felakasztják, majd helyére Tassonyi Zsolt bányamérnököt nevezte ki. MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 47-52. sz. Hj. 1944. 11. 13.-1944. 12. 31. 27. o.

*hogy azt szándékosan idéztük elő,<sup>924</sup> mert jelezni akartuk a Jugoszláviába éjjel berepülő orosz [amerikai, – Cs.V.] repülőgépeknek az útirányt.<sup>925</sup> Miután ez a vád is korlátoltságra vallott, a miniszteriális hatóságok közbelépésére a vádat a főispánnak vissza kellett vonni.<sup>926</sup> „<sup>927</sup>*

#### *4. Angolszász légitámadások októberben a magyar olajipar ellen*

Miközben Lovászában a MAORT alkalmazottai küzdöttek az elemekkel, hogy úrrá legyenek a gázkútkitörésen, azonközben október 13-án újabb ellenséges berepülés volt: ekkor Bázakerettye térségében lelőttek egy Liberátort. Pár nap múlva, október 17-én a nagykanizsai MAORT lakótelep néhány háza károsodott a várost ért bombázáskor, és megsérült a távvezeték Fonyódnál, amikor 14 db bomba hullott a Balaton parti település üdülőtelepére.<sup>928</sup> „*A vezetéktörés következtében 104 m<sup>3</sup> olaj elfolyt. Távvezeteki csoportunk a munkálatok azonnali helyreállítását megkezdte és másnap d.u. 3 órára a vezeték ismét üzemképes állapotban volt.*”<sup>929</sup> – írták tömören a MAORT heti jelentésében.

Az egyre zavarosabbá váló katonai helyzetben már számos alkalommal folytattak az angolszászok és a szovjetek is egyszerre légicsapásokat. Újabb támadás érte október 21-én<sup>930</sup> az almásfüzitői kőolaj-finomítót, de erről nincsenek pontos információk, így arról sem, hogy történt-e személyi sérülés. Egy fényképfelvétel alapján azt valószínűsítik, hogy 500-1000 fontos rombolóbombák estek a finomítóra, de ezek kis kárt okozhattak.<sup>931</sup>

Az amerikaiak 1944 novemberében elsősorban a Bécs környéki kőolaj-finomítókat bombázták, míg Magyarországon e hónapban csak november 20-án történtek említésre méltó esetek. E napon Pusztaszentlászlónál négy időzített bombát dobtak le az amerikaiak, amik egy óras időközökkel robbantak fel, s az egyik megrongált egy

<sup>924</sup> A bányakapitányság és az iparügyi minisztérium közös vizsgálata nem állapított meg semmilyen szándékos károkozást az L-94-es kút kitörése kapcsán. MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 45. sz. Hj. 1944. 11. 06. 1. o.

<sup>925</sup> A nyilasok által szabotázsnek tekintett kútkitörés hátterét világítja meg Buda Ernő 1999-es visszaemlékezése az esetre: „*Ebben a gázkútkitörésben az akkor hatalmon lévő nyilasok az amerikaiakkal cimboráló olajmérnökök szabotázsakcióját vélték felfedezni, arra a következtetésre jutottak, hogy a kutat mesterségesen gyújtották meg.*” Kozma, 1999. 53. o.

<sup>926</sup> Szakvály Emil iparügyi miniszter avatkozott közbe, s Csomay főispán az intézkedését október 30-án visszavonta. MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 47-52. sz. Hj. 1944. 11.13.-1944. 12. 31. 27. o.

<sup>927</sup> Papp, 2000. 153. o.

<sup>928</sup> Bősze, 1995. 343. o.

<sup>929</sup> MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 43. sz. Hj. 1944.10.23. 5. o.

<sup>930</sup> Almásfüzitő mellett az amerikaiak az Ipoly-hidakat, Győr és Szombathely pályaudvarait bombázták 104 db B-24 Liberátorral. Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 203. o.

<sup>931</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 204. o.

útszakaszt a falu közelében. A MAORT IX. számú körzetében, Répcelakon a Mihályi 5-ös kutatófúrást támadta meg egy amerikai vadászrepülőgép, ennek eredményeképpen 48 órás fennakadás történt a munkában.

A szövetségesek decemberben is folytatták a Bécs környéki, és a sziléziai finomítók bombázását, és a hazai közlekedési gócpontok támadását. Vélhetően a zalai olaj Németországba juttatásának megakadályozása miatt hajtottak végre december 6-án újabb légitámadást a zalaegerszegi vasútállomás ellen.<sup>932</sup> A hónap végéig számos átrepülés volt a német ellenőrzés alatt álló Dunántúl felett, de a területen lévő olajipari célpontokat már nem támadták.

##### *5. A háború alatti utolsó légitámadás a magyar olajipar ellen*

A szövetségesek 1944 végéig folyamatosan folytatták hazánk német ellenőrzés alatti területeinek bombázását. Eközben a szovjet csapatok előrenyomultak a Duna bal partján Komáromig, ahol január 6–22-e között, a város keleti részén, páncéloscsata bontakozott ki, de a németeknek sikerült visszaszorítani a támadókat. Ekkortól a szovjet légitámadások is megszorodtak a térségben. Eközben Almásfüzitőn az 1945. február 8-i jeges árvíz átszakította a gátakat és elöntötte a romos finomítót. Ezt az okozta, hogy a jég feltorlódása miatt a folyó vízszintje felduzzadt, s a kazánházzal szemben lévő bombasérüléstől meggyengült gát átszakadt. A finomítóba betörő vizet 10 nap alatt tudták az üzem területéről kiszivattyúzni.<sup>933</sup>

Viszont a sorscsapások még mindig nem értek véget Almásfüzitőn: *„Március 14-én a jelentések szerint az amerikaiak tömeges vadászrepülést hajtottak végre a Nyugat-Dunántúl egész térségében. Utakat és vasutakat támadtak elsősorban, benzint szállító tartályvagonokat és -kocsikat kerestek. Találtak is. A támadó német páncélos hadosztályok üzemanyag-ellátása kétségessé vált. Ezekre az amerikai gépekre nem kaptunk riasztást. Sejtettük, hogy parancsnokaink kímélni akarják a megmaradt pilótákat az – előre látható – szovjet támadásig. A mi repülőterünket elkerülték a Mustangok és Lightningek, pedig ülőkészültségben vártuk őket (nem a legnagyobb lelkesedéssel). Délutánra olyan fokú volt az amerikai gépek nyüzsgése, hogy az már*

<sup>932</sup> A dél-zalai olaj Németországba juttatása szempontjából a Szombathely–Nagykanizsa vasútvonalnál fekvő újudvari vasútállomásnak volt fontos szerepe. Innen március 29-én –, amikor a szovjet 57. és a bolgár 1. hadseregek támadást indítottak a Balaton és a Dráva közti arcvonalon – vitték el a németek az utolsó magyar olajszállítmányukat Németországba. Ezt követően március 29/30-án éjszaka megérkezett a kiürítési parancs is. A Technisches Batallion 3/mot. 3. katonái a vasúti töltőállomás kiterőit 3 helyen felrobbantották, de más kárt nem okoztak. MOGIM Arch. MAORT Hj. 1945. 1-13. sz. Hj. 1945 18. o., Szabó–Számvéber, 2003. 182. o.

<sup>933</sup> MOGIM Ad. 1871-2015 13. o.

*a szemtelenséggel volt határos. Drumiék ekkor startparancsot kaptak, és kettőt le is szedtek közülük. Három óra felé megszűnt az amerikai berepülés.*”<sup>934</sup>

E napon 634 db nehézbombázó támadta Almásfüzitő illetve Szőny finomítóit, Komárom, Érsekújvár, Zágráb, Bécsújhely, Graz és Knittelfeld pályaudvarai mellett. A támadás során az Érsekújvárt támadó 55. Bombardment Winget biztosító 325. vadászcsoporthoz gépei légi harcra keveredtek a magyar és német gépekkel.<sup>935</sup>

*„Mielőtt bejöttek volna az oroszok, előtte még egy nagy amerikai bombázást kaptunk. Ismét mindenki a bunkerbe menekült, de csak a belső bunker óvóhely maradt, mert az első amibe kintről lehetett bemenni, az tele lett talajvízzel. Jöttek az amerikai bombázók, először a Molajt bombázták, borzalmas dübörgéssel, morajjal, sokáig tartott... Egymás után bombázórajok jöttek, szőnyegbombázást kaptunk, légvonalban nagyon közel voltunk hozzá... .. utána újból a megszokott népszámlálásra került sor. A villany elaludt, és elkezdődött a vakum bombázása, vagyis minket bombáztak. Szintén a nagy por, sírás, jajgatás következett. A bombázás még sokáig tartott, levegőt alig kaptunk. Itt szintén egymás után jöttek a bombázógépek.*”<sup>936</sup> – emlékezett vissza a történésekre Ambrus Mária.

Az almásfüzitői finomítót az amerikai 15. légi hadsereg 5. Bombardment Wingjének 483. bombázócsoporthoz támadta délelőtt 10:45-kor 42 db B-17-es nehézbombázóval. A légicsapás során 119 tonna bombát szórtak a gyár területére, s komoly rombolást vittek véghez, amelynek köszönhetően a feldolgozó tevékenység megszűnt és két fő meghalt. A MOLAJ üzemét az 5. Bombardment Wing 2. és 463. bombázócsoporthoz támadta 87 db Repülő Erőddel, s mintegy 257,5 tonna bombát szórtak a célpontra.<sup>937</sup>

A bombázás következtében 25 000 tonna olaj égett el.<sup>938</sup> Egy-két nappal későbbi angolszász felderítési jelentés alapján megállapítható, hogy a desztillációs egység súlyos mértékben károsodott, a szivattyúház fele megsemmisült, a kazánház kisebb

<sup>934</sup> Tobak, 1998. 226. o.

<sup>935</sup> Magyar adatok alapján a Magyar Királyi Honvéd Légierő vadászgépei 1944 áprilisa és augusztusa között 626 bevetésen 111 amerikai repülőgépet lőttek le, amelyek közül 57 találatot igazoltak is. Összesen 22 magyar pilóta halt meg, 11 pedig súlyosan megsebesült. A világháború végéig további 105 bevetést teljesítettek a magyar pilóták az 101. vadászrepülő ezred kötelékében, és újabb 19 légi győzelmet arattak, de ebből csak 3-at igazoltak. Az 1944 októbertől és 1945 májusáig tartó időszakban 9 pilóta hunyt el és 3 szenvedett súlyos sebesülést. Egy német katonai jelentés arról számolt be, hogy 1944-ben a magyar légtérben 649 bevetése volt a Magyar Királyi Honvéd Légierőnek. Ezek során 107 légi győzelmet jegyeztek fel 78 elvesztett gép és 30 hősi halált halt pilóta mellett. A német jelentés a Luftwaffe részéről 932 bevetést jegyzett fel 73 igazolt légi győzelem, 88 elvesztett gép és 43 elhunyt pilóta mellett. Bernád–Magó–Punka, 2013. 46–47. o.

<sup>936</sup> MOGIM Ad. 1760-2011 19. o.

<sup>937</sup> MOGIM Ad. 1760-2011 27. o.

<sup>938</sup> MOGIM Ad. 1760-2011 27. o.

károkat szenvedett el. Ezen felül két nagyobb és 12 kisebb tárolótartály semmisült meg az olajtávvezetékhez csatlakozó kazán és szivattyúház mellett.<sup>939</sup>

A második világháború során ez volt az utolsó alkalom, hogy a 15. légi hadsereg alakulatai légitámadást hajtottak végre a magyar olajipar ellen. (A szovjet 3. Ukrán Front 17. légi hadserege viszont már március 23-án Almásfüzitő, majd 24-én Szőny kőolaj-finomítóit bombázta az előrenyomuló szárazföldi csapatok támogatása végett.)<sup>940</sup>

Napokkal az amerikai légitámadást követően, Hans Kreysing vezérezredes, a hegyi csapatok tábornoka, a német 8. hadsereg parancsnoka, március 25-i jelentésében a Komárom melletti kőolaj-finomítók térségének kiürítését javasolta, majd március 28-án a szovjetek elfoglalták az üzemeket, ezzel a háború itt véget ért.<sup>941</sup>

Az előrenyomuló szovjet Vörös Hadsereg egységei április első napjaiban elfoglalták a Dunántúl még német kézen levő területeit. Ezzel a háború véget ért Magyarország területén és megkezdődhetett az ország újjáépítése.

---

<sup>939</sup> AFHRA 519.55B No. 34

<sup>940</sup> MOGIM Ad. 1760-2011 26. o.

<sup>941</sup> MOGIM Ad. 1760-2011 28. o.

## X. A légitámadások egy fontos mellékszála – a Duna 1944-es elaknásítása

### *1. A Duna elaknásítása áprilistól júniusig*

A Duna jelentős szerepet töltött be a második világháború során a Németországba irányuló áruszállításban – ezen belül a román olajnak a birodalomba juttatásában –, ami miatt a szövetségesek számára is rendkívül fontossá vált a dunai hajózás ellehetetlenítése. Az angolszász hatalmak 1940-től kezdve nem tudtak hatást gyakorolni a Németország felé irányuló dunai szállítások visszaszorítására.<sup>942</sup> A helyzet 1943-tól megváltozott, ugyanis attól kezdve a szövetségesek stratégiai légi erejének a hatósugara elérte Közép-Európát. Ezért egyre inkább fennállt a veszélye annak, hogy az angolszászok a dunai hajóforgalmat is megpróbálják majd akadályozni. Ennek ellenére egészen 1944. április 8/9-ig relatív béke honolt a dunai hajózásban. A folyó a németek és szövetségesek számára nemcsak a román olaj, hanem a gabona/élelmiszer, és egyéb áruk, valamint az utánpótlás<sup>943</sup> szállítása miatt is rendkívül fontos volt. A szövetségesek közötti megegyezés értelmében a brit királyi légierő (RAF) 205. bombázócsoportja feladatául a Duna elaknásítását szabták a Gardening hadművelet keretében és február 2-ára kitűzték az első aknásítás időpontját, de a támadás akkor a kedvezőtlen időjárási viszonyok miatt elmaradt.<sup>944</sup>

A Gardening hadművelet – elhalasztott – kezdete így az 1944. április 8-ról 9-re virradó éjszaka volt, amikor a 37. és 178. századok 19 db Vickers Wellington és 3 db B-24 Liberator típusú gépei<sup>945</sup> 40 db 1000 fontos Mark. V. és Mark VII. típusú akusztikus aknát telepítettek a Duna Bázias (Baziaș, Románia) és Belgrád közötti szakaszára.<sup>946</sup> Ezt követően a szövetségesek – kihasználva a gyenge légvédelmet – előbb április 12/13-a éjjelén telepítettek 34 db bombázóval a folyóba aknákat, majd 14/15-én 11 gép folytatta ezt a tevékenységet.<sup>947</sup> E két bevetés során újabb 137 akna

<sup>942</sup> A Dunán a hajók 1942 és 1944 között 8 000 000 tonna árut szállítottak Németországba. Davis, 2006. 338. o.

<sup>943</sup> A Dél-Ukrajna, az „E” és „F” Hadseregcsoporthoz.

<sup>944</sup> Schmidt, 2006. 72. o.

<sup>945</sup> A brit gépek közül az egyik Wellingtont jugoszláv terület felett lelőtték. Jánkfalvi, 2000. 17. o.

<sup>946</sup> Nem ez volt az első alkalom a második világháború során, hogy a szövetségesek aknát dobtak volna a Dunába. 1942. december 6-án Deggendorf körzetében találtak egy aknát, amelyet fel is robbantottak a németek. Ehm, 1990. 99. o., Granfield, 2011. 254. o.

<sup>947</sup> Jánkfalvi, 2000. 17. o.



került a folyóba, és eközben csak két repülőgépet veszítettek.<sup>948</sup>

J. H. C. "Harry" Lewis százados, a 178. század pilótája így emlékezett vissza a bevetésekre: *„Félelmetesek voltak ezek az aknarakó bevetések. A Liberatorokat közepes vagy nagy magasságú bombázásokra tervezték, az »uborkák« – vízi aknák – dobása pedig a folyó felett néhány méter magasságból történt.*<sup>949</sup> *Nem tudtuk melyik pillanatban, honnan éri gépünket géppuska- vagy gépágyútűz, mikor ütközünk záróléggömbök acélhuzalába. Szerencsénkre a németek ilyen védelmi rendszert csak néhány helyen szerveztek, ezeket ismertük, de számíthattunk újabakra, amelyekről még nem tudunk. A megadott helyen ráfordultunk a Dunára, alacsonyan, nagyon alacsonyan, 20-30 méter magasságban repültünk. A személyzet minden tagja, akinek fegyvere volt, a géppuskákat markolta, készen arra, hogy minden pillanatban tüzet nyissanak, ha a partról torkolattűzek villannak, ha felbukkan előttünk egy hajó vagy vontatmány. Így gyűjtöttunk fel április 12-én éjjel Budapeستől délre egy sor uszályt. A part mellett voltak, az első sorozatra lángra lobbant az egyik, amire visszafordultunk, félmérföldnyi hosszúságban lángolt a Dunán a ploesti olaj, és kigyulladt a többi hajó és uszály is. 2200 lövedéket lőttünk ki. A bevetésen lévő többi gépek jelentették, hogy 80 mérföld távolságból (128 km) látták a lángokat. A 205. Group éjszakai bombázásokat végzett. Az aknarakó-bevetések is éjszakai feladatok voltak. Az első időszakban csak holdvilágos éjszaka végeztünk ilyen bevetéseket.*<sup>950</sup>

A britek által telepített aknazár(ak) felszámolása a német haditengerészet (Kriegsmarine) feladata volt, de nem álltak rendelkezésre elegendő számban a szükséges eszközök. A Dunára vezényeltek 40 német aknakereső hajót, amelyek 6 magyar hajóval együtt kezdték meg a britek által vízbe dobott aknák megsemmisítését. A hajókhoz csatlakozott a Luftwaffe Budaörsre vezényelt 1.

<sup>948</sup> Jánkfalvi, 2000. 17. o.

<sup>949</sup> Az aknasítás során az aknarakó repülőgép tengeren 15-100 méter, míg folyón még kisebb magasságban repült, hogy megfelelő legyen a vetési magasság. Egy szakértő az alábbiakat jegyezte meg az aknavetéssel kapcsolatban, 1944. május 15-én, a Magyar Szárnyaknak adott interjújában: *„A kiejtett akna a zuhanás sebességének fékezése végett ejtőernyővel ereszkedik lefelé. A vízbeérés pillanatában az ernyő önműködően lekapcsolódik és az akna lemerül. A mágneses akna, de egyéb vízi akna is, a kidobás pillanatában tulajdonképpen két részből áll, – folytatja az érdekes magyarázatot – magából a robbanó anyaggal töltött és gyújtószerkezettel felszerelt aknatestből és az ez alatt elhelyezkedő ú. n. aknaszékéből. Ez az aknaszék a vízbeéréskor is az akna alatt marad és végül leül a fenékre. Az aknaszék az akna horgonya. Amint a nagysúlyú aknaszék feneket ért, az akna elválik tőle. Ebben a pillanatban élesítődik. Az aknát az aknaszékkel horgonykötél köti össze, mely olyan hosszúságú, hogy a mágneses akna néhány méterrel a víz színe alatt lebeg. A kis mélységű folyómederben ezek a távolságok természetesen igen kicsinyek.*” MSZ 1944/10 13. o.

<sup>950</sup> Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 171–172. o.

aknakereső osztályának 1. százada 6 db Junkers Ju–52/3m MS (Mausi)<sup>951</sup> repülőgépe is. A repülőalakulat napközben folytatta aknamentesítő tevékenységét,<sup>952</sup> amelynek során több Ju–52/3m MS is lezuhant a Dunába telepített aknák felrobbantása során keletkező vízoszlop miatt.<sup>953</sup> A Duna felett alacsonyan szálló Ju–52/3m MS repülőgépeket az amerikai vadászgépek folyamatosan veszélyeztették, ezért a Mausikba egy rádiót szereltek, hogy a személyzethez csatlakozó rádiós idejében jelezhesse, ha ellenséges gépek kereszteznék az útjukat. Ilyen esetben az aknakeresőknek azonnal le kellett szállni a legközelebbi helyen, majd a riadó elmúltával folytathatták tovább a munkájukat.<sup>954</sup>

Érdekesség, hogy az általában hármásával, lépcsőzve repülő Junkersek közt a vezérgépen helyet kapott egy magyar folyami révkalauz is, hogy a pilótát tájékoztassa a folyó áramlatairól. Ezzel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy a britek is vittek magukkal révkalauzt, ezt onnan lehet tudni, hogy egy alkalommal elfogták egy brit aknatelepítő repülőgép személyzetét, s ott egy jugoszláv révkalauz is volt a legénységben.<sup>955</sup>

A technikai feltételek megteremtése mellett a németek, Paul Ekl felügyelő (Inspekteur Minenräumdienst Donau) vezetésével, áprilisban Budapesten felállították a Dunai Aknakereső Szolgálatot (Minenräumdienst Donau), amelynek az egységei Linz és Bécs (Minenräumgruppe Obere Donau), Budapest és Pancsova – /Pančevo, Szerbia/ (Minenräumgruppe Mittlere Donau) valamint Rusze /Ruse, Bulgária/ (Minenräumgruppe Untere Donau) székhellyel tevékenykedtek. A hatékony működést segítették az Együttműködő Hajózási Vállalatok csoportjába tartozó hajózási társaságok hajói és kikötői is. A Dunai Aknakereső Szolgálat hajói összesen 620 db aknát találtak meg és robbantottak fel, ennek ellenére komoly veszteségeket okoztak a britek a folyón.<sup>956</sup>

A védekezés hatékonyságának növelésére légvédelmi ágyúk fedezetében léggömbgátat létesítettek, megerősítették a légvédelmi tüzérséget a Duna mentén, valamint bevonták a brit gépek elleni védekezésbe a német éjszakai vadászokat is.

<sup>951</sup> 1944. május 28-án 4 db Mausik Bar-szigetnél 2, míg 29-én reggel 1 db Mausik Dunaszekcsőnél 1 aknát robbantott fel. HL KSzV 3. d. 6330./Kszv. hdm. 1944. V. 30.; Hjt. 1944. V. 29.

<sup>952</sup> Schmidt, 2006. 72. o.

<sup>953</sup> Az aknákat 7 másodperces késleltetésű gyújtással működtették, s kedvező esetben a robbanásakor keletkező 60, esetenként 100 méter magasságú vízoszlop akkor emelkedett fel, amikor a Ju–52/3m MS-es már elhaladt. Schmidt, 2006. 74. o.

<sup>954</sup> Schmidt, 2006. 72. o.

<sup>955</sup> Schmidt, 2006. 74. o.

<sup>956</sup> Ehm, 1990. 100. o.

A britek májusban több alkalommal (5/6., 9/10., 16/17., 28/29., 29/30., 30/31.) hajtottak végre jelentősebb éjjeli aknásítást, amikor is mintegy 364 db aknát dobtak le a Dunára, többek közt a Vaskapu térségében. Emellett több alkalommal történt kisebb mértékű elaknásítás (1944. május 4-én Paks-Kalocsa, Óbudai Dunaág;<sup>957</sup> május 5-én a Duna 1143–1146 folyamkilométerénél, május 6-án Harta-Ordas, Derecskei puszta-Kisapostag, Dunaszekcső térségében dobtak le aknákat).<sup>958</sup> Ez nyilván összefüggött azzal, hogy a brit bombázók nem koncentráltan egy-egy helyszínen dobták le az aknákat, hanem szétszórtan.

A britek május 31-ről június 1-re virradó éjszaka jelentős aknásítást hajtottak végre, amikor 42 db Wellington és Liberator, Szalánkemén (Zalánkemén/Stari Slankamen – Szerbia) és Stari Banovic között 129 db aknát telepítettek.<sup>959</sup> A Gardening-hadművelet legnagyobb támadására másnap éjjel (június 1/2.) Pozsony és a Vaskapu között került sor,<sup>960</sup> amikor 70 db B-24 Liberator és 57 db Wellington indult a Duna felé, hogy megszabaduljon 96 db 1000 fontos és 96 db 1500 fontos rakományától.<sup>961</sup>

A brit gépek ellen Bécs-Cobenzlből a Jagdfliegerführer Ostmark (Luftwaffe Irányítási Központ, június 15-től 8. Jagddivision /vadászhadosztály/ parancsnoksága) riadóztatta a Magyarországon állomásozó III/NJG 6, (6. éjszakai vadászrezred III. osztály) III/NJG 100, a Romániába telepített IV/NJG 6 és IV/NJG 101 repülő alakulatait. A német éjszakai vadászok ezen az éjszakán 4 db Wellingtont lőttek le.<sup>962</sup>

A fokozott aknásításnak meg is lett az eredménye: már áprilistól kezdve több alkalommal szünetelt hosszabb-rövidebb ideig a forgalom a Duna egyes szakaszain, és több hajó áldozatául esett a ledobott aknáknak.<sup>963</sup> Így, – elsősorban az olajszállító hajókra koncentrálnak – megállapíthatjuk, hogy míg áprilisban egy tankuszály süllyedt el, addig májusban több is felrobbant: például a DGT egyik tartályhajója, valamint elsüllyedt a Karakal a Comos 48. és a B.L. 53. tankuszály, míg megsérült a

<sup>957</sup> Ezen a napon aknásították el először a Duna magyarországi szakaszát. Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992. 10. o.

<sup>958</sup> HL KSzV 3. d. 4993./Kszv. hdm. 1944. V. 6., Hj. 1944. V. 5.; 5049./Kszv. hdm. 1944. V. 7., Hj. 1944. V. 6.; 5103./Kszv. hdm. 1944. V. 8., Hj. 1944. V. 7.

<sup>959</sup> Granfield, 2011. 268. o.

<sup>960</sup> Ebben az időszakban – június 6-án – Portal repülőmarsall a Duna elaknásítását a román (Ploiești), magyar és német (osztrák) finomítók bombázását kiemelt fontosságúvá nyilvánította, míg Giurgiu kikötőjének és a Vaskapunak a bombázását másodlagos prioritásúvá nyilvánította. Davis, 2006. 324. o.

<sup>961</sup> Combined Arms Research Library Digital Library (CARL) Call number: N3024.5 R.A.F. Mediterranean review, No. 9, October to December 1944.

<sup>962</sup> Schmidt, 2006. 74. o.

<sup>963</sup> Egy brit hírszerzési jelentés szerint 1944 április és június között 35%-al csökkent a folyón a szállítási kapacitás (úrtartalom). Davis, 2006. 339. o.

P.N. II. és egy további tankuszály.<sup>964</sup>

Annak ellenére, hogy már 1944 áprilisában több hajót Bécsbe küldtek demagnetizálásra, ez az eljárás sem tudta megoldani a problémákat, ugyanis a britek elsősorban nem mágneses,<sup>965</sup> hanem akusztikus aknákat használtak. Különösen előszeretettel telepítettek a Dunán 1000 fontos és 500 fontos Mark VIII. tengeri aknákat, amely robbanóereje bármely dunai hajót képes volt elsüllyeszteni. A britek próbálkoztak Mark VI-os 2000 fontos aknával is, de erre a folyón nem volt igazán szükségük, viszont az ezek által okozott robbanások sokkolták a dunai hajósokat, akik egyre nagyobb veszélyben hajóztak.

## *2. Folytatódik a folyó elaknásítása*

Július elején újraindult aknásítás, amelynek keretében csak az első napokban kb. 250 aknát dobtak le a Dunába, fokozva a félelmet és növelve a forgalom kockázatát. A hónap során Giurgiu<sup>966</sup> Báziás és Turnu Severin (Szörényvár, Románia) térségében is aknásítottak, de a hó végétől kezdve elsősorban a folyó középső szakaszán folytatták a hadműveletet. Ebben az időszakban a Budaörsön állomásozó német 1. aknakereső osztály 1. századát az 5. század váltotta fel.<sup>967</sup>

Azt követően, hogy Románia augusztus 23-án átállt a szovjetek oldalára, a Németországba irányuló román olajszállítások rövidesen le is álltak. Igaz, sikerült még a németeknek több, olajjal megrakott uszályt Romániából kimenekíteni, viszont több hajójuk keleti szomszédunk kikötőiben maradt.<sup>968</sup> A megváltozott katonai helyzetben augusztus 24-én a német hatóságok leállították az al-dunai rendeltetésű szállítmányok továbbítását.

A hadjárat utolsó két hónapjában a britek 9 támadást hajtottak végre. Ebből 5 alkalommal augusztus, 3 alkalommal szeptember folyamán és egy alkalommal október elején aknásították a folyót. Az utolsó – október 4/5-i éjszakai – bevetésen

<sup>964</sup> Erre vonatkozóan lásd: HL KSzV 3. d. KSzV naplója 1944. május (2694–2867. o.).

<sup>965</sup> Lényegében hasonló a tengeren használt mágneses aknához. A működése azon alapszik, hogy a belsejében elhelyezett igen érzékeny iránytű a közelébe érő mágneses erőterű test – jelen esetben a hajótest – miatt nyugalmi állapotából kileng, majd záródik a gyújtószerkezet áramköre és az akna felrobban. MSZ 1944/10 12. o.

<sup>966</sup> Giurgiu kikötőjében az olajszállítás miatt fontos olajtároló-telepet, már június 2/3-án bombázták a britek 34 Wellingtonnal, 6 Liberátorral, és 4 Halifaxszal, majd június 24-én 104 nehézbombázó intézett támadást e fontos dunai kikötőváros ellen. Granfield, 2011. 272–273. o.

<sup>967</sup> Schmidt, 2006. 74. o.

<sup>968</sup> Csak a regensburgi székhelyű hajózási társaság a Bayerische Lloyd 2 db motoros tankhajója és 39 db tankuszálya maradt román (Giurgiu, Turnu Severin), bolgár (Russe), esetleg jugoszláv (Kladovo, Tekija) kikötőkben a román átállás miatt. Ehm, 1990. 103., 106-107. o.

40 Liberator és 18 Wellington vett részt, és összesen 58 db aknát szórtak a Dunába.<sup>969</sup>

### 3. A hadművelet hatása

Az október elejéig eltartó Gardening-hadművelet jelentős károkat okozott a dunai olajszállításban, amit jól mutat, hogy az április 8/9-től június 30-ig terjedő időszakban 1 db motoros tartályhajót és 11 db tankuszályt süllyesztettek el, továbbá 2 db motoros tartályhajót és 42 db tankuszályt rongáltak meg.<sup>970</sup> Összességében a Gardening-hadművelet során a szövetségesek 1382 db különböző méretű és típusú aknát telepítettek a Dunába.<sup>971</sup> A hadművelet a 205. bombázócsoporthoz számára jelentős sikert hozott, hiszen a bevetett erőforrásokat figyelembe véve a második világháború egyik leghatékonyabb hadjáratát vitték végig az angolok. Ezt támasztja alá a brit hírszerzés jelentése is, amelyben megállapították, hogy 1944 júniusára<sup>972</sup> 75%-al csökkent a román áruk mennyisége a dunai szállításban.<sup>973</sup> A hadjárat sikerességét mutatja az is, hogy a britek által a világháború során elsüllyesztett hajók majd 20%-a a Dunán közlekedett. Ezzel jelentősen akadályozták a dunai hajóforgalmat, így az olajszállítás – részben a szovjet csapatok közeledése miatt is – egyre inkább áttevődött a meglévő vasúthálózatokra. Ekkortól –, és ily módon – döntően magyar olajat szállítottak a németeknek. Vagyis sikerült elérni az egyik fő célt, a Németországba irányuló román olajexport csökkenését.

<sup>969</sup> Granfield, 2011. 283, 288, 295. o.

<sup>970</sup> Molnár, 1985. 538. o.

<sup>971</sup> Granfield, 2011. 295. o.

<sup>972</sup> Szakirodalmi adatok alapján 1944 áprilisa és júniusa között 100 db dunai hajó vesztett oda, amelyből minden második akna miatt süllyedt el. Ezen felül kb. 150 hajó sérült meg, s ezeknek a kétharmada akna miatt. Végül, de nem utolsó sorban a hajók legénységéből 140 ember halt meg az aknásítás miatt. Ehm, 1990. 99. o.

<sup>973</sup> Davis, 2006. 339. o.

## XI. Az olajipar elleni légitámadások következménye

### 1. A kőolaj-finomítók decentralizálása

Már a légitámadások kezdete óta folyamatban volt a hazai finomítók decentralizációja. A magyar katonai és ipari vezetés célja az volt, hogy amennyiben megoldható, akkor az ellenséges repülőgépek elől elrejtve hozzanak létre olyan kisfinomítókat (zsebfinomítókat), amelyek segítségével fenntartható a kőolaj-feldolgozási tevékenység a háború során. Az elképzelés végrehajtása érdekében az év folyamán arra kötelezte a kormányzat a magyarországi olajipari cégeket, hogy az általuk üzemeltetett kőolaj-finomítók bombázások után megmaradt berendezéseikből, valamint újonnan beszerzendő instrumentumokból a Dunántúl meghatározott helyein zsebfinomítókat hozzanak létre.<sup>974</sup>

A magyar olajipar decentralizálásához hasonló programot Németországban is indítottak. A németek tervbe vették, hogy 1944 decemberétől havi 90 000 tonna repülőbenzint állítanak majd elő újonnan felállítandó földalatti finomítóikban, de a haderő és az ipar üzemanyagigényei miatt sörfőzdékben és hasonló jellegű gyárakban is beindítottak egy primitív üzemanyag gyártási programot.<sup>975</sup>

A hazai cégek közül 1944 nyarán kényszerűségből több is elkezdett foglalkozni azzal, hogy hol lenne a számára a legkedvezőbb kisfinomítót építeni. Emiatt Jakó Lajos, a Shell egyik szakembere 1944 júliusától októberig vizsgálta azokat a helyeket, amelyek szóba jöhettek a finomító berendezéseinek kitelepítése céljából. Ennek keretében több dunántúli települést (Balatonfüzfő, Diósd, Ercsi, Felcsút, Neszmély, Sós-kút, Süttő, Százhalombatta, Vál, Vértesacska) is bejárt. A cég végül – nyilván figyelembe véve a dunántúli olajtávvezeték nyomvonalát – a Fejér vármegyei Vértesacsán egy 400 tonna/nap, míg a Pest vármegyei Sós-kúton, a kőfejtőben, egy 800 tonna/nap maximális termelőképességű „kisfinomítót” hozott volna létre a csepeli gyár egyes hasznosítható részeiből, de ez a terv a hadiesemények miatt nem valósult meg. A csepeli finomító laborjából viszont kitelepítettek a Pilisben fekvő Csobánkára több berendezést is.<sup>976</sup>

<sup>974</sup> A hazai szakirodalom eddig csak kis mértékben foglalkozott a hazai finomítók 1944–1945 évi decentralizációjával. Erre vonatkozóan lásd.: Molnár László: Az ortaházai zsebfinomító építése. In.: Pannon Tükör Kulturális Folyóirat 7. évf. 3–4. szám, 2002. május-augusztus 20–31. o. Továbbiakban Molnár, 2002..

<sup>975</sup> Milward, 2000. 364. o.

<sup>976</sup> MNL OL-Z520-3d-34t.; MNL OL-Z520-3d-35t., MOGIM Arch. Gyulay 44. d. 1. t.

A Magyar Olajművek Rt. szakemberei a nagy nyári légitámadásokat követően a szőnyi finomítójuk egyes részeit augusztus végétől kezdve leszerelték és másutt helyezték el. A MOLAJ szakemberei az augusztus 21-i és 28-i légitámadások után 4-6 hétre becsülték a helyreállítás idejét, de szeptember elején már világosan látták, hogy a MOLAJ finomítóját a háború alatt nem lesznek képesek teljesen helyreállítani. Rövidesen úgy döntöttek, hogy kitelepítik a gyár hasznosítható részeit, és – mint korábban láttuk – a „Medveszállás”<sup>977</sup> nevű akció keretében a vákuumdesztillációs üzemet és a kenőolaj-feldolgozó részleget Esztergomtól északra Kovácspatakon helyezték volna újból üzembe.<sup>978</sup>

Hasonló tevékenység zajlott Péten is. A Péti Nitrogénműveket augusztus-szeptember folyamán az Iparügyi Minisztérium, az olajkormánybiztosság, a Deutsche Industriekommission presszionálta annak érdekében, hogy a krakkoló üzemet (később a kenőolaj üzemüket is) a Duna mellett valahol Komárom és Vác között vagy Nyugat-Magyarországon állítsák fel. Ezt elkerülendő – és a Németországba szállítást megakadályozandó – a gyárvezetés rávette az Iparügyi Minisztériumot arra, hogy a szükséges „... berendezéseket a péti hegybe fúrando hatalmas barlangrendszerekben helyezzük el, ahol további bombatámadásoktól megóvhatóan dolgozhatnak. Ilyen irányban számtalan tervet is készítettünk, sőt a fúrasi munkálatokat is megindítottuk, azonban előrelátható volt az, hogy azok a németek által kívánt 3-4 hónapi idő alatt el nem készülhetnek.”<sup>979</sup> A krakküzemnek és a kenőolajtelepnek a péti hegybe a föld alá való telepítését a katonai helyzet kedvezőtlen változása miatt december 4-én le is állították, s 1945 februárjában Zalalövőt jelölték ki a Topping-üzem (krakküzem) új felépítési helyének, abból az okból, hogy az építés alatt álló nyugat-magyarországi új olajvezeték<sup>980</sup> közelében legyen.<sup>981</sup>

<sup>977</sup> A MOLAJ szimbóluma egy jegesmedve volt.

<sup>978</sup> MOGIM Arch. Gyulay 11. d. 1. t.

<sup>979</sup> MNL OL-Z1543-18d-76t.

<sup>980</sup> A MAORT az ortaházai kisfinomítójához kénytelen volt építeni egy olajtávvezetékét Kerettyéről, s e vezeték meg kellett volna hosszabbítaniuk Ortaházáról Salomváron és Celldömölkön át Győrig, a kormányzat igényének megfelelően. A beruházáshoz szükséges 130-150 km csőanyagot Németországból és a harcok miatt veszélyeztetett Kápolnásnyék-Budapest olajtávvezeték 40 km-es szakaszának áthelyezéséből teremtették volna elő, s ha szükséges, az Újudvar-Budapest távvezeték többi részének felhasználásával. Ez ellen a MAORT tiltakozott, s teljes kártérítést kért arra az esetre, ha e tervet keresztülvizsi a kormányzat. Végül a távvezeték nyomvonalán változtattak a szovjet csapatoknak a Dunán történt átkelése miatt. Ezért a társaság a dr. Köhler és dr. Ringer vezette bizottságtól a német Dél Hadseregszoporttal (Heeresgruppe Süd) egyetértésben parancsot kapott arra, hogy Kerettyétől Ortaházán, Zalacsében és Rimánymajoron át Körmentdig egy hadászati értelemben hátravezető olajtávvezetékét építsenek ki. E beruházásokra viszont már nem került sor a háború befejezéséig, idő- és alpanyaghiány miatt. MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 47-52. sz. Hj. 1944.12.31. 16., 18., 28. o.

A légitámadások tavaszi kezdete óta komoly károkat elszenvedő fővárosi Fanto Egyesült Magyar Ásványolajgyárak Rt. 1944 második felében kezdte meg 3 kazán, 1 atmoszférikus torony és 1 toronyrendszerű atmoszférikus desztilláció felállítására korlátozott beruházását Százhalombattán, de a szovjet alakulatok előrenyomulása miatt kiadott minisztériumi utasításra 1944 novemberében a Vas megyei Győrvarra szállították át berendezéseik egy részét, majd ott egy 20 tonna/nap teljesítmény desztillációs berendezést állítottak fel. Nem sokkal a szovjet katonai alakulatok Győrvarra való bevonulása előtt üzembe is helyezték a zsebfinomítót, de az már a Vörös Hadsereg számára termelt csak.<sup>982</sup>

A finomítóval nem rendelkező és a légitámadásoktól is kevésbé sújtott, de kisfinomítók építésére kötelezett MAORT részéről Gráf László 1944. július 21-én tett látogatást a csepeli Weiss Manfréd Acél- és Fémművek Rt. gyárában egy, a cég által még az 1930-as években – a fűtőolaj árának drágulása miatt – kifejlesztett nyersolajleparló megtekintése miatt. Minthogy a berendezés után a szintén zsebfinomító-építésre kötelezett Nyírbogdányi Petróleumgyár Rt. is érdeklődött, így a MAORT még aznap megrendelte a csepeli cégtől termékét, majd augusztus 31-én Dinda János a MAORT részéről engedélyt kért az Iparügyi Minisztérium XVII/a szakosztályától a két zsebfinomító felépítésére Ortaházán és Újudvaron, amit végül szeptember 11-én meg is kapott a társaság.<sup>983</sup>

1944. november 28-án Szakváry Emil iparügyi miniszter és dr. Köhler német megbízott elrendelte, hogy a magyar olajipar szereplői zsebfinomítókat építsenek. E szerint a Fanto a Százhalombatta melletti Mária-pusztán, a Magyar Petróleumipar Rt. Ercsi mellett Szentmihálypusztánál, a Vacuum Oil Süttő és Neszmély között, a MOLAJ a Börzsönyben lévő Kovácspatakon, a Péti Nitrogénművek Pétfürdő közelében, a Shell Vértesacsán, a Nyírbogdányi Petróleumgyár Rt. Főnyeden, a Délkárpati Kőolajfinomító Rt. Felcsúton, a MAORT Gelseszigeten (Újudvar<sup>984</sup>) és Ortaházán kellett, hogy felépítsen olyan kisfinomítókat, amelyeknek a napi feldolgozó kapacitása 5200 tonna. Megjegyzendő, hogy ez a két és félszerese volt az

<sup>981</sup> Gáspár–Jenei–Szilágyi, 1970. 124., 534. o.

<sup>982</sup> Gáspár–Jenei–Szilágyi, 1970. 470. o.

<sup>983</sup> Molnár, 2002. 27. o.

<sup>984</sup> A 120 t/nap kapacitásúra tervezett finomító alapozási munkálatait november 15-e körül végleg befejezték a MAORT szakemberei. MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 47–52. sz. Hj. 1944. 12. 31. 18. o.



1943-as finomítói kapacitásnak,<sup>985</sup> s a terv keresztülviteléhez a MAORT-nak 92 km különböző átmérőjű olajtávvezetékkel kellett volna építenie, hogy az „új” finomítókat el tudja látni kőolajjal.<sup>986</sup>

A MAORT ortaházai kisfinomítóját december elején kezdték el építeni Ziegler Vilmos mérnöknek, az üzem vezetőjének az irányításával. Az év végéig elkészültek a földmunkák és az alapozások jelentős részével a 9034/I. román munkás félszázad és a német Technische Btl. 3/mot. 3. műszaki század segítségével.<sup>987</sup> A beruházás egészen március 29-ig folyt és ezen időszak alatt elkészült 2 lejárólótorony, valamint a hűtőcsoport. Félig kész volt két csökemence, a készterméktöltő, míg 30%-os készülségi állapotban a kazántelep és a belső vezetékhalozat. Abban, hogy részben sikerült csak felépíteni az ortaházai zsebfinomítót, komoly szerepe volt annak, hogy anyagihiány sújtotta a kivitelezőket. A település április 3-án került szovjet kézre.<sup>988</sup>

A hazai kőolaj-finomítók decentralizálásának a terve abban a formában, hogy az új gyárak 5200 tonna nyersolajat dolgozzanak fel naponta, több ok miatt is kudarcra volt ítélve. Egyrészt hazánkban az olajtermelése ehhez nem nyújtott kellő alapot, másrészt a katonai helyzet kedvezőtlen változásai 1944 nyaratól fogva folyamatosan hátráltatták e tevékenységet. Elegendő itt arra utalni, hogy mind a Fanto mind a Péti Nitrogénművek számára új zsebfinomító-építési helyszínt kellett kijelölni. E mellett az építkezéseket a háború végén folyamatossá váló anyagihiány is hátráltatta. Így nem véletlen, hogy a tervezett formában soha nem valósult meg a magyar finomítók decentralizálása.

## 2. A bombázások hatása az olajiparra

Sárhidai Gyula szerint az 1944 nyári olajháború során azért nem tudták az angolszászok elpusztítani a magyar olajipart, mert lebecsülték a célok ellenálló képességét, s túlzottan hittek a saját jelentéseiknek. A támadásokban a Fanto gyára elpusztult, míg a többi gyár különböző mértékben károsodott.<sup>989</sup> Hasonlóan alábecsülték a németeket is e tekintetben, amit Alan Milward véleménye is alátámaszt: „A szövetséges tervezők azonban azt sem ismerték fel, hogy a megrongált

<sup>985</sup> A magyar kőolaj-finomítók feldolgozó kapacitása 805 000 tonna volt 1943-ban. Adámy-Németh, 1968. 118. o.

<sup>986</sup> Molnár, 2002. 28. o., MOGIM Arch. Gyulay 11. d. 1. t., MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944. 47–52. sz. Hj. 1944. 12. 31. 28. o.

<sup>987</sup> MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 47-52. sz. Hj. 1944. 12. 31. 19. o.

<sup>988</sup> Molnár, 2002. 28–29. o.

<sup>989</sup> Sárhidai, 1994. 12–13. o.

üzemben hamar újra lehet indítani a termelést, ha közvetlenül a légitámadás után megtesznek bizonyos intézkedéseket. A Haditermelési Minisztérium munkásokat és építőanyagokat tartott központi tartalékként készenlétben, és rendelt ki a kiemelt prioritású szintetikusolaj-üzemekbe. Ily módon a higrogenizációs gyárakat a közvetlen légicsapás után hat-nyolc héttel újra üzembe tudták állítani.<sup>990</sup> A szövetségesek ennél hosszabb kiesésre számítottak, ezért mire újból lecsaptak – még ha a támadásban minden terv szerint is ment –, az üzemben már két hete javában termeltek. A légitámadások közötti szüneteknek és a támadások kevésbé értékes célok miatti megoszlásának, illetve az időnkénti kedvezőtlen időjárásnak köszönhetően Németország még éppen képes volt megfelelő mennyiségű olajat termelni, repülőgépezemanyag-gyártása azonban jóval a megengedhető minimum alatt volt, és az is bizonyos, hogy már sokkal korábban a minimum alá szorítható lett volna.”<sup>991</sup>

Ugyanakkor bizonyos háborús körülmények – az Overlord hadművelet – miatt a szövetségesek nem vitték végig az olajipari célpontok szisztematikus lebombázását. Erről a helyzetről fest pontos képet Max Hastings: „...aggályoskodónak és fantáziátlannak tűnhet az a mód, ahogyan a D-napot megelőző hetekben, illetve közvetlenül az után a stratégiai bombázókat alkalmazták a Normandiában harcoló hadseregek támogatására. Akkor viszont ez a harcoló csapatok biztosítására tett létfontosságú intézkedés volt, amely pontosan tükrözte a stratégiai célkitűzéseknek a Vezérkari Főnökök Egyesített Bizottsága által meghatározott igen logikus fontossági sorrendjét. Az Overlordnak muszáj volt sikerülnie. A Bombázóparancsnokságnak és az USAAF-nek azt parancsolták meg, hogy tegyen meg mindent a hadművelet sikeréért, a repülők pedig minden erejükkel és tudásukkal, odaadó bátorsággal küzdöttek ezért a célért. Ha a légierők vezetőit nem az elvárt tisztelettel hallgatták meg a háború nagy kérdéseit eldöntő tanácskozásokon, azt csak saját korábbi

<sup>990</sup> Az újjáépítéssel kapcsolatos német diskurzusra világít rá Albert Speer is emlékiratában: „... felhatalmazást kértem Hitlertől a pusztítások ellenében minden alkalmas erő totális mozgósítására. Javasoltam, hogy Edmund Geilenbergnek, lőszergyártásunk sikeres vezetőjének adjon teljes körű felhatalmazást, hogy az üzemanyagtermelés felfuttatására kíméletlenül foglaltathasson le anyagot, késleltethessen termelést és vonhasson be szakmunkásokat. Hitler eleinte leintett – Ha megadom a felhatalmazást, rögtön kevesebb harckocsink lesz. Ez nem megy! Ezt semmiképp se tudom megengedni. – Láthatólag még mindig nem fogta föl a helyzet komolyságát, pedig időközben már épp eleget beszélünk a fenyegető fejleményekről. A harckocsik, mondtam neki, úgy is értelmüket veszítik, ha nem termelünk elegendő üzemanyagot. Csak akkor adta az aláírását, amikor nagyszámú harckocsigyártásra tettem neki ígéretet, és ezt az ígéretet Saur is megerősítette, két hónappal később a hidráló üzemek újjáépítésére 150 000 fős munkaerőt vetettünk be, köztük legnagyobb részt kiváló, a fegyverkezés számára nélkülözhetetlen szakembereket. 1944 késő őszére háromszázötvenezen lettek.” Speer, 1996. 371–372. o.

<sup>991</sup> Milward, 2000. 363. o.

*elképesztő méretű tévedéseiknek köszönhetőek. Azzal csak elhibázottan gondolkodó történészek és javíthatatlan íróasztal-stratégák hitegetik magukat, hogy 1944 tavaszán létezett valamiféle másik, jobb lehetőség is.*<sup>992</sup> Hastings véleménye rá is mutat arra a dilemmára, ami az Overlord hadművelet és az olajháború támogatása közt húzódott, ha egyáltalán valaha volt ilyen, hiszen a normandiai partraszállás messze fontosabb volt az angolszászoknak katonailag és politikailag, mint a tengelyhatalmak olajiparának az elpusztítása. Ugyanakkor azzal, hogy Carl Spaatz altábornagynak sikerült elérnie az olajháború bizonyos szintű végig vitelét, s így az olajipar elleni támadások növelését, ezzel óriási károkat okoztak a tengelynek.

A 8. és 15. légi hadseregek, valamint a RAF Bombázóparancsnoksága 1944. május 1 és 1945. március 31 között 555 különböző bombázást hajtott végre 133 olajipari célpont ellen.<sup>993</sup> E mellett számos alkalommal támadtak különböző olajlerakatokat és raktárakat is,<sup>994</sup> amelynek eredményeként jelentősen sikerült csökkenteni a Németország és szövetségesei – köztük hazánk – számára rendelkezésre álló üzemanyagok mennyiségét is. Ezzel is elősegítve a szövetségesek katonai győzelmét a tengelyhatalmak felett.

Hogy milyen hatása volt a magyar olajiparra az 1944–1945. évi angolszász légitámadásoknak? A fővárosban a vegyipari gyárak – beleértve a kőolaj-finomítókat is – a légitámadások miatt 78%-os termelőkiesést szenvedtek el.<sup>995</sup> Egy 1944 augusztusi szövetséges hírszerzési anyagban arra a megállapításra jutottak, hogy a magyar kőolajtermelés a bombázások előtti mennyiség 10%-ára esett vissza, míg a kőolaj-finomítók kapacitása ezt a szintet se érte el, s megfeleződött a hazai olajtároló kapacitás is.<sup>996</sup> A kialakult helyzetet jobban megvilágítják a MAORT 1944-es heti jelentései. Ezekből számos olyan tényre derül fény, amelyek bemutatják az amerikai és brit légitámadásoknak a magyar olajiparra gyakorolt hatását. Ezek közül az egyik legszembetűnőbb az volt, hogy az áprilisi bombázásoktól kezdve – abban az esetben, ha kőolaj-finomítót is találatok értek, akkor – a MAORT kénytelen volt a kibányászott nyersolajának új piacot találni addig, amíg a támadás miatt kiesett finomító(k) képesek lesznek újból fogadni a cég áruját. Emiatt a MAORT áprilistől kezdve az újabb és újabb légitámadások után németországi exportra kért engedélyt az

<sup>992</sup> Hastings, 1999. 444–445. o.

<sup>993</sup> Ehrhart, 1996. 238. o.

<sup>994</sup> Ehrhart, 1996. 238. o.

<sup>995</sup> Gerelyes et al., 1980. 574. o.

<sup>996</sup> Oláh, 2012. 118. o.

Iparügyi Minisztériumtól, s annak ellenére, hogy 1944-ben kisebb volt a magyar olajtermelés mértéke, nőtt az export aránya és nagysága. Ebben az angolszász légitámadásoknak volt komoly szerepe. Tehát azt a célt sikerült időlegesen elérniük a szövetségeseknek, hogy csökkenjen a hazai finomítók termelése, de ehhez egy olyan járulékos veszteség csatlakozott, aminek eredményeként nőtt a magyar olajkivitel Németországba. Ez mindenképpen hasznos volt a németeknek, akiket minden területen szorongattak a szövetségesek.<sup>997</sup>

A bombázásoknak viszont nemcsak az olajkivitel növekedésére volt hatása, hanem a hazai olajtermék-kereskedelemre is, amire ugyancsak a MAORT 1944-es heti jelentéseiben világítottak rá a cég szakemberei: *„A nagy finomítók többszöri lebombázása folytán nehézségek merültek fel a gázolaj ellátásban, ami különösen a mezőgazdasági célokra szükségelt gázolaj szállításokban nyilvánult meg. Ezért a Pénzügyminisztérium külön rendeletben megengedte, hogy mezőgazdasági célokra gázolaj helyett nyers ásványolaj is felhasználható, melyet a fogyasztók közvetlenül a Maorttól is beszerezhetnek. Ezen intézkedést tudomásul vettük, de figyelmeztettük úgy a Pénzügyminisztériumot, mint az Ipari Anyaghivatalt, hogy nyers ásványolaj felhasználása Diesel motorokban ezen motorok rongálására vezet és tapasztalataink folytán Lipse-Lovászi nyersolajunk legfeljebb Hoffherr-Schranz traktorokra használható káros következmények nélkül.”*<sup>998</sup>

Nem részletezve a termelés kiesés okozta ellátási gondokat, a gázolajhiány miatt keletkezett nehézségek jól szemléltetik a kialakult problémák megoldására tett erőfeszítéseket. Azt, hogy mennyire nagy problémát okozott a finomítók lebombázása, jól mutatják azok a háborút követő feljegyzések, amelyekből kitűnik, hogy a finomítóban előállított számos termékből hiány volt a harcok befejezését követően hónapokkal, de akár évekkel később is. Pl. 1945. június 30-án még egyetlen kőolaj-finomító sem termelt kenőolajat Magyarországon. E helyzetről a Fanto Egyesült Magyar Ásványolajgyárak Rt. által részvényesüknek, a Magyar Általános Hitelbanknak tett 1945. június 30-i jelentésében az alábbiakat írták: *„A kenőolajüzem egyetlenegy gyárban sem üzemképes; állítólag a leghamarabb a Nyírbogdányi Petróleumgyár Rt. fog kenőolaj gyártásával megindulni. Hallomásunk*

<sup>997</sup> A kényszer szülte exportra vonatkozóan lásd a MAORT 1944-ik évi heti jelentések vonatkozó részeit. MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944.

<sup>998</sup> MOGIM Arch. MAORT Hj. 1944 38. sz. Hj. 1944. 09. 18. 6. o.

*szerint a Vacuum és Shell mintegy két hónap múlva kezdheti meg – hacsak részleges üzemben is – a kenőolajgyártást.*”<sup>999</sup>

Ugyancsak a légitámadásokból, a háborús pusztításból eredeztethető okok miatt voltak gondok hazánk bitumenellátásában is. A problémát az okozta, hogy a hazai kőolaj-finomítókban a magas paraffintartalmú zalai kőolajból előállított bitumeneket fel kellett javítani 50%-os keverési arányban külföldi bitumennel, hogy az használható legyen útépitésnél. Ahhoz, hogy a hazai bitumenek minősége is megfelelő legyen paraffinmentesítő berendezésekkel kellett volna felszerelni a gyárakat, ugyanis a háborúban ezek a bombázások miatt nagyrészt megsemmisültek. 1947-ben egyedül a Shell tudott csak kisebb paraffintartalmú bitument készíteni.<sup>1000</sup> Bár a bitumengyártás kérdése nem volt feltétlenül a legfontosabb területe a hazai finomítók tevékenységének, ugyanakkor az 1947-es helyzet jól rávilágít arra, hogy az 1944–1945-ös bombázásoknak milyen hosszú távú hatása volt a hazai olajiparra, valamint az általuk előállított termékekre vonatkozóan.

A kőolaj-finomítók és az olajipar helyzetét, a világháborút követően jól szemlélteti az alábbi jelentés, amelyet az Iparügyi Minisztérium állított össze 1945-ben a Szövetséges Ellenőrző Bizottságnak a Magyar Amerikai Olajipari Rt.-vel kapcsolatban. *„A vállalat valamennyi olajkútja üzemben van (Lispe, Lovászi, Lendvaujfalu, Hahót), s jelenleg a budapesti 200 kilométeres vezetéken a gyárak teljesítő képességének megfelelően a Shell Kőolajfinomító Rt. cég gyárának napi 600 t, s a Magyar Petróleumfinomító Rt. cég gyárának napi 200 t, összesen napi 800 t nyersolajat szállít. A Péti Nitrogénművek Rt. péti gyára a 30 kilométeres olajvezeték elágazáson naponta 450 t nyersolajat kap. A napi szállítás... 1250 t. A lispei és lovászi olajmezők teljesítő képessége napi 1850 t... Az 1850 t olajból 600 t a Vacuum Petróleumfinomító Rt. cég Almásfüzitő-i gyára részére van fenntartva.*”<sup>1001</sup> Vagyis a cégek bármilyen nagy volt is a háborús pusztítás, 1945-ben képesek voltak arra, hogy termeljenek. Ki kell emelni a Péti Nitrogénművek Rt. olajfinomító üzemét,<sup>1002</sup> amelyben már március 30-án újraindult<sup>1003</sup> a feldolgozás, így a cég április-június

<sup>999</sup> Gáspár–Jenei–Szilágyi, 1970. 472. o.

<sup>1000</sup> Pálmány, 1981. 429. o.

<sup>1001</sup> Földi, 1960. 212–213. o.

<sup>1002</sup> A gyár 1945. február 20. és március 16. között 1018,054 tonna -15°C dermedéspontú gázolajat szállított a németeknek. MNL OL-Z1546-4d-9t.

<sup>1003</sup> Itt kell megjegyezni, hogy a péti gyárat a németek folyamatosan dolgoztatták, s emiatt bénításra se került sor. Ennek is köszönhető – illetve a bombázások utáni helyreállításnak –, hogy az üzem azt követően, hogy a szovjet csapatok elfoglalták, napokon belül újraindulhatott. Gáspár–Jenei–Szilágyi, 1970. 534. o.

során 37 053 tonna kőolajat dolgozott fel. A péti gyárhoz hasonlóan, a csepeli Shell-finomító is gyorsan üzembe állt, s április végén már petróleumot árusított,<sup>1004</sup> majd szép lassan a többi finomító is el kezdett termelni, amint az látható a Szövetséges Ellenőrző Bizottságnak küldött jelentésből.

S bár jelentős károkat szenvedett el 1944–1945-ben a magyar olajipar a bombázások és a harcok miatt, ennek ellenére a háború folyamán mindvégig képesek maradtak arra az üzemek, hogy termeljenek. Hasonló teljesítményről tanúskodik egyes gyáraknak az 1945-ös viszonylag gyors újbóli üzembe helyezése is. Az szintén igaz, miszerint, bár az amerikai és brit légierő a lehetőségeihez mérten komoly pusztítást okozott, azt nem lehet kijelenteni, hogy el tudták volna pusztítani a magyar olajipart – különös tekintettel a kőolaj-finomítókra –, viszont jelentős károkat okoztak, ami a háborús körülmények között rontotta a tengelyhatalmak túlélési esélyeit, figyelembe véve azt is, hogy a hazai olajipar mekkora jelentőséggel bírt a német szövetségi rendszerben.

---

<sup>1004</sup> Gáspár–Jenei–Szilágyi, 1970. 60. o.

## Befejezés

### *1. Összegzett következtetések*

A második világháború során a szövetségeseknek a magyar olajipar ellen végrehajtott légitámadásai jelentős károkat okoztak minden tekintetben, de a gyors helyreállításoknak köszönhetően bizonyos szinten – ha kisebb szünetekkel is –, de sikerült fenntartani a kőolaj-finomítók termelését. Ha ebből a szemszögből vizsgáljuk az eseményeket, akkor az angolszász szövetségesek kudarcot szenvedtek, hiszen pl. a pétfürdői finomító gyakorlatilag folyamatosan termelt a háború végéig. Másfelől viszont a bombázásokkal okozott óriási károk jelentős mértékben hátráltatták a kőolaj-feldolgozást, ami elősegítette a németek vereségét. Ilyen formán a bombázások sikeresnek mondhatóak. Alapvetően nagy igazság van abban, hogy, ha a szövetségesek szisztematikusan és folyamatosan támadták volna a magyar (német!) olajipart, akkor előidézhatték volna a finomítók teljes pusztulását. Ezt napjainkban, látva az események összefüggéseit könnyű megállapítani, de az akkori döntéshozók ezt különböző okok miatt másként látták. Ennek ellenére bárhogy is nézzük, a szövetségesek olajháborúja jelentős veszteséget okozott emberéletben és anyagiakban Németországnak és szövetségeseinek, így hazánknak is. Óriási károkat szenvedett el emiatt a magyar olajipar is. A háborút követően több olyan magyar finomító (pl.: Magyar Petróleumipar, Fanto) is volt, amelyet sosem építettek már újjá, mivel olyan mértékű volt a pusztulásuk, illetve a politikai-gazdasági átalakulás sem tette égetően szükségessé újjáépítésüket.

### *2. Az elvégzett vizsgálat leírása fejezetenként*

1. **I. fejezet: A katonai és politikai helyzet 1942 ősztől 1944 tavaszáig:** A fejezetben bemutatom a világháború 1943–44 közötti legfontosabb katonai és politikai eseményeit, amelyek megteremtették a lehetőséget a Közép-Európa, és így hazánk elleni légitámadások kiterjesztésének. Ennek megfelelően a fejezetben ismertetem a keleti-, az észak-afrikai-, szicíliai- és dél-olaszországi-hadszínterek – témám szempontjából – kiemelkedő katonai eseményeit, továbbá a szövetségesek történelmi jelentőségű konferenciáit. A fejezet végén Magyarország helyzetét vázolom a hazánk elleni első angolszász légitámadás bekövetkeztéig. A sztálingrádi csatától kezdődő időszak mind katonailag, mind politikailag egy

rendkívül mozgalmas szakasza volt a világháborúnak, amelynek során a szövetségesek megteremtették a feltételeit a tengelyhatalmak legyőzésének.

**2. II. fejezet: A magyar olajipar és helyzete a német szövetségi rendszerben:**

A fejezetben vázolom a háborúban szembenálló felek olajhelyzetét, különös tekintettel Németországra. A fejezet tárgyalja a magyar olajipar helyzetét a tengelyhatalmak olajiparán belül. Ezzel azt a célt követtem, hogy rávilágítsak, milyen súlya volt hazánk olajiparának a világháború során, s ez mennyiben befolyásolta a magyar olajcélok angolszász bombázását.

**3. III. fejezet: A magyar légvédelem (1935–1944):** E fejezet tárgyalja a magyar légvédelem ügyét attól kezdve, hogy az Országgyűlés elfogadta a légvédelmi törvényt, vagyis az 1935. évi XII. törvénycikket, amelynek alapján létrehozták az Országos Légvédelmi Parancsnokságot (OLP) a Honvédelmi Minisztérium alárendeltségében. Külön érdekessége a fejezetnek, hogy az ipari légovertalmat az egyik olajipari vállalat, a Magyar Amerikai Olajipari Rt. példáján keresztül tudom bemutatni. E fejezet a légovertalom mellett a légvédelemmel, pontosabban a légvédelmi tüzérséggel is foglalkozik.

**4. IV. fejezet: A Magyar Királyi Honvéd Légierő 1919-től 1945-ig:** E fejezet a szakirodalmi adatok alapján tömören összefoglalja a Magyar Királyi Honvéd Légierő kifejlődését és háború alatti helyzetét. E mellett bemutatom a Luftwaffe Magyarországon tevékenykedő alakulatait is, ezzel is komplexebbé téve a fejezetet.

**5. V. fejezet: Az amerikai 15. légi hadsereg és a brit 205. bombázócsoporthat:** A fejezet amerikai, angol és hazai szakirodalmi adatok alapján ismerteti az amerikai 15. légi hadsereg és a brit királyi légierő 205. bombázócsoporthatját, valamint a támadások során használt legfontosabb repülőgéptípusokat.

**6. VI. fejezet: A magyar olajipar lebombázására vonatkozó szövetséges tervek:** Attól a pillanattól kezdve, hogy az amerikai Kongresszus kimondta a hadiállapotot Magyarországgal szemben, megkezdődtek a magyarországi katonai, ipari és közlekedési célok felderítését célzó munkálatok. Ennek során a felderítési tevékenység fókuszába került a magyar olajipar, melyet több jelentésben elemeztek, míg végül meghatározták a bombázásra kijelölt célpontokat.

**7. VII. fejezet: Az első berepülések és bombázások 1943 nyaratól 1944 nyaráig:** A fejezet tárgyalja azt az időszakot, amikor az angolszász légierő megkezdte az átrepüléseket Magyarország nyugati megyéi felett. Ez volt az az időszak, amikor az angolszászok a magyar kormányzattal fennálló hallgatóságos



egyezmény alapján nem hajtottak végre támadást hazánk ellen, cserébe a magyar légvédelem és légierő sem támadta az ellenséges bombázókat. Ez a kegyelmi állapot a német megszállásig állt fenn, majd ezt követően rövidesen megkezdődött az ország módszeres bombázása. Már ekkor jelentős károkat szenvedett el a magyar olajipar is.

**8. VIII. fejezet: Az olajháború 1944 nyarán:** Hosszas küzdelem után Spaatz tábornoknak sikerült elérnie Eisenhower tábornoknál azt, hogy olajcélokat támadhasson célzottan a szövetséges légierő. Az 1944. május 12-én elindított hadjárat hazánk elleni első támadására 1944. június 12/13-án éjszaka került sor. E fejezet veszi sorra azokat a támadásokat, amelyek 1944 nyarán érték a magyar olajipart, s nagyrészt megsemmisítették azt. A fejezet bemutatja azt a harcot, amelyet a bombázók folytattak a magyar/német légierővel, s magukkal a gyárakkal, hogy céljukat elérjék.

**9. IX. fejezet: Légitámadások a magyar olajipar ellen 1944. szeptembertől 1945. márciusig:** 1944 nyarának a magyar olajipar ellen végrehatott heves támadásai után egy viszonylag nyugodtabb időszak vette kezdetét 1944 őszétől kezdve a magyar olajipar elleni légitámadásokban. Ezen időszak legjelentősebb légitámadását a Shell csepeli finomítója szenvedte el szeptember 17-én, s ettől kezdve alapvetően elterelődött a magyar olajiparról a szövetségesek figyelve. Ebben szerepe volt annak, hogy finomítóiparunk jelentős részéről úgy gondolták, hogy megsemmisült. Ennek ellenére több olyan esemény is bekövetkezett a háború végéig, amely érintette a magyar olajipart, így meg kell említeni az 1945. márciusi légitámadásokat az almásfüzitői és szőnyi kőolaj-finomítók ellen. E támadásokkal befejeződött a hazánk olajipara ellen irányuló angolszász légitámadások időszaka.

**10. X. fejezet: A légitámadások egy fontos mellékszála – a Duna 1944-es elaknásítása:** A fejezet egy nagyon fontos és izgalmas kérdést tárgyal, mégpedig a Duna elaknásítását. Ez a szövetségesek számára a román olajszállítmányok Németországba juttatásának megakadályozása miatt volt elsődleges fontosságú. A hadművelet eredményeként jelentősen sikerült csökkenteni az olajszállítmányok mennyiségét a folyón, s számos hajót süllyesztettek el, ezzel is akadályozva a szállításokat.

**11. XI. fejezet: Az olajipar elleni légicsapások következménye:** A fejezet tárgyalja a magyarországi kisfinomítók létrehozásának körülményeit és a bombázásoknak a magyar olajiparra gyakorolt hatását, amely bizonyos esetekben évekkal a háború befejezését követően is hatással volt az iparág működésére.

### *3. Az értekezés új tudományos eredményei*

1. Bizonyítottam a kőolaj stratégiai jelentőségét a második világháború alatt, különös tekintettel a magyar olajiparnak a tengelyhatalmak olajiparán belül betöltött szerepére.
2. Feltártam majd összegeztem azokat a politikai, gazdasági és katonai okokat, amelyek elvezettek a magyar olajipar elleni 1944–1945-ös légitámadásokig. Különös hangsúlyt helyeztem a magyar olajipart érintő szövetséges hírszerzési tevékenységre, az e folyamat során készült jelentéseken keresztül.
3. Minden korábbinál teljesebben, komplexitásra törekedve, bemutattam a magyar olajcéllok ellen indított angolszász légitámadásokat. Ezen eseménysort igyekeztem a második világháború hadtörténetébe ágyazva ismertetni. Minden eddigit lényegesen meghaladva, a teljesség igényével tártam fel a Duna elaknásításának folyamatát, annak hadászati-hadműveleti jelentőségét, amely fontos volt a román olaj Németországba juttatásának megakadályozásában.
4. Disszertációmban egyértelművé váltak azok a károk, amelyeket a magyar olajipar elszenvedett. Ugyanakkor feltártam, hogy az iparág miként tudta a működését fenntartani az ismétlődő amerikai és brit légitámadások ellenére a második világháború végéig.

### *4. Ajánlások és javaslatok a jövőre vonatkozóan*

A magyar olajipar elleni légitámadások történetének további kutatására vonatkozóan az volna szerencsés, ha a jelenleg rendelkezésre álló ismereteket az amerikai és brit levéltárakban még fellelhető források segítségével tovább pontosítani és bővíteni lehetne. Ez mindenképpen újabb kutatásokat igényel, de ennek segítségével pontosítani lehet a jelenleg is számos adatot tartalmazó doktori disszertációt.

### *5. A kutatási eredmény gyakorlati felhasználhatósága*

A doktori értekezés kutatási eredményeit a hadtudomány, a történettudomány és az oktatás területén (oktatási segédanyagként) lehet hasznosítani. E mellett az olajipari létesítmények területére és a Dunába dobott robbanótestek vizsgálatához, valamint katasztrófavédelmi feladatokhoz is támpontot nyújthatnak az értekezésben lévő adatok. A doktori értekezésben szereplő új tudományos eredmények elősegíthetik a második világháború történetének még alaposabb megismerését, amely hasznára válhat a magyar katonai felsőoktatásban részt vevőknek.

## Köszönetnyilvánítás

Ezúton szeretnék köszönetet mondani a doktori értekezés elkészítéséhez nyújtott segítségéért Prof. Dr. M. Szabó Miklós ny. altábornagynak az MTA rendes tagjának témavezetőmnek. Tóth Jánosnak a Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum igazgatójának a támogatásáért. S köszönöm családom minden egyes tagjának, hogy mindvégig segítettek munkámat, hogy elkészíthessem e művet.

Köszönettel tartozom kollégáimnak, Szilágyi Teréznek, Molnár Lászlónak, Simon Istvánnak, Szép Andrásnak és Váry Miklósnak a Magyar Olaj- és Gázipari Múzeumból, továbbá az alábbi személyeknek a kutatások és a disszertáció elkészítése során nyújtott segítségükért: Anne M. O'Connor (Air Force Historical Research Agency, Maxwell, USA), Berkovics Gábor (Nemzeti Közszolgálati Egyetem), Bodorkós Zsolt (Zalaegerszeg), Csath Béla (Budapest), György Károlyné Rabi Lenke (Jókai Mór Városi Könyvtár, Komárom), Kiss Péter, Szabó Attila (MNL Országos Levéltár), Lazányi János (Budapest), Mohos Nándor (Budapest), Rainer Ehm (Donau-Schiffahrt-Museum, Regensburg), valamint a HM HIM Hadtörténelmi Levéltár, az Országos Széchényi Könyvtár, az MNL Országos Levéltára, az MNL Pest Megyei Levéltára, Budapest Főváros Levéltára, a Nemzeti Közszolgálati Egyetem Egyetemi Könyvtára, az MNL Zala Megyei Levéltára, a zalaegerszegi Deák Ferenc Megyei és Városi Könyvtár, illetve a József Atilla Városi Tagkönyvtár meg nem nevezett munkatársainak az önzetlen segítségért. Végül, de nem utolsó sorban a Nemzeti Közszolgálati Egyetem Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar Hadtudományi Doktori Iskolájának tartozom köszönettel.

## Rövidítésjegyzék

A.füzítő: Almásfüzitő

ÁBTL: Állambiztonsági Szolgálatok Történeti Levéltára

Ad.: Adattár

AEAF: Allied Expeditionary Air Force

AFHRA: Air Force Historical Research Agency

Arch.: Archívum

B.kerettye: Bázakerettye

BAF: Balkan Air Force

BBC: British Broadcasting Corporation

BFL: Budapest Főváros Levéltára

BG: Bombardment Group

Bp.: Budapest

BS: Bombardment Squadron

BW: Bombardment Wing

CARL: Combined Arms Research Library Digital Library

CBO: Combined Bomber Offensive

Co.: Company

CCS: Combined Chiefs of Staff (Vezérkari Főnökök Egyesített Bizottsága)

csf.: csoport főnökség

csop.: csoport

d.: doboz

DAPG: Deutsch–Amerikanische Petroleum Gesellschaft

DEA: Deutsche Erdöl AG

eln.: elnöki

EUROGASCO: European Gas and Electric Company

FC: Fighter Command

FG: Fighter Group

FS: Fighter Squadron

FW: Fighter Wing

Gh.: Gellénházi

hdm.: hadművelet(i)

hds.: hadsereg  
Hj.: heti jelentés  
HL: Hadtörténelmi Levéltár  
HM: Honvédelmi Minisztérium  
IpM: Iparügyi Minisztérium  
ir.: irattára  
JCS: Joint Chiefs of Staff  
Jkv.: Jegyzőkönyv(ek)  
k.: kötet  
Kerléköz: Kerületi Légvédelmi Központ  
kir.: királyi  
légó pk.(pk.): (légó)parancsnok  
Lékerléköz: Légvédelmi Kerületi Központ  
lgv.: légvédelem/légvédelmi  
M.: magyar  
M.Petrolipar: Magyar Petróleumipar Rt.  
MAAF: Mediterranean Allied Air Force  
MAC: Mediterranean Air Command  
MAORT: Magyar Amerikai Olajipari Részvénytársaság  
MASAF: Mediterranean Allied Strategic Air Force  
MNL OL: Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára  
MNL PML: Magyar Nemzeti Levéltár Pest Megyei Levéltára  
MNL ZML: Magyar Nemzeti Levéltár Zala Megyei Levéltára  
MNL ZML: Magyar Nemzeti Levéltár Zala Megyei Levéltára  
Mo.: Magyarország  
MOGIM: Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum  
MOLAJ: Magyar Olajművek Rt.  
Mt.: Minisztertanács  
MTI: Magyar Távirati Iroda  
OKH: Oberkommando des Heeres  
OKW: Oberkommando der Wehrmacht  
OLP: Országos Légvédelmi Parancsnokság  
Orléköz: Országos Légvédelmi Központ  
OSS: Office of Strategic Services

P.Nitrogénm.: Péti Nitrogénművek Rt.

pc. hds.: páncélos hadsereg

pkh.: (légó)parancsnok-helyettes

Pléb.: Plébánia

RAF: Royal Air Force

SIS: Secret Intelligence Service

SOE: Special Operations Executive

sz.: számú

SZKP: Szovjetunió Kommunista Pártja

SZTAVKA: Legfelsőbb Főparancsnokság Főhadiszállása (szovjet)

t. tétel

tc.: törvénycikk

Tgy.: Tanulmányok és visszaemlékezések gyűjteménye

ÚM: Új Magyarország

USAAF: United States Army Air Force

Vkf.: (M. kir. Honvéd) Vezérkar főnöke

vkszt.: vezérkari szolgálatot teljesítő

## Függelék

### 1. számú táblázat

<b>A második világháborúban szembenálló főbb hadviselő felek kőolajtermelése 1938-ban (beleértve a Németország által 1941-ig megszállt országokat)</b>		
<b>Ország</b>	<b>Mennyiség tonnában</b>	<b>Világtermeléshez viszonyítva %-ban</b>
<b>Amerikai Egyesült Államok</b>	164 153 000	60,6
<b>Szovjetunió</b>	28 859 000	10,6
<b>Románia</b>	6 603 000	2,4
<b>Németország (Ausztriával)</b>	615 000	0,2
Lengyelország	507 000	0,2
Csehszlovákia	19 000	0
Franciaország	72 000	0
<b>Magyarország</b>	43 000	0
<b>Olaszország</b>	13 000	0
Albánia	127 000	0
<b>Japán és Formosa</b>	356 000	0,1
<b>A világ össztermelése</b>	<b>272 044 000</b>	<b>100</b>

*Forrás: Juhász 1940 261. o.*

## 2. számú táblázat

<b>A Föld katonai célú olaj és olajtermék fogyasztása 1937-ben (barrel<sup>1005</sup>)</b>				
<b>Ország</b>	<b>benzin</b>	<b>gáz- és fűtőolaj</b>	<b>kenőolaj</b>	<b>összesen</b>
<b>Belgium</b>	83 500	-	2700	86 200
<b>Bulgária</b>	5400	-	200	5600
<b>Csehszlovákia</b>	26 900	-	800	27 700
<b>Dánia</b>	25 000	120 000	1100	146 100
<b>Finnország</b>	5400	116 000	500	121 900
<b>Franciaország</b>	1 578 000	4 600 000	64 000	6 242 000
<b>Görögország</b>	57 000	275 000	2500	334 500
<b>Hollandia</b>	-	660 000	1900	661 900
<b>Jugoszlávia</b>	26 900	-	800	27 700
<b>Lengyelország</b>	219 000	-	6600	225 600
<b>Magyarország</b>	10 700	-	300	11 000
<b>Nagy-Britannia</b>	1 637 000	10 526 000	81 800	12 244 800
<b>Németország</b>	1 403 000	1 000 000	47 600	2 450 600
<b>Norvégia</b>	-	300 000	900	300 900
<b>Olaszország</b>	1 559 000	3 465 009	60 000	5 084 000
<b>Románia</b>	345 000	-	10 800	356 300
<b>Szovjetunió</b>	1 575 000	1 498 000	55 000	3 128 000
<b>USA</b>	1 188 000	9 210 000	61 800	10 459 000

*Forrás: Petroleum 1939/9 158–159. o.*

<sup>1005</sup> A cikk szerzője 1 tonnát 7 barrelnek vett, ami 159 liternek felelt meg. Petroleum 1939/9 159. o.



3. számú táblázat

<b>Románia olajtermelése és a németek felé irányuló olajszállításai 1939–1944</b>		
<b>Év</b>	<b>Olajtermelés</b>	<b>Olajszállítás Németországba és a Wehrmachtnak</b>
<b>1939</b>	6 226 000	1 272 000
<b>1940</b>	5 810 000	1 177 000
<b>1941</b>	5 453 000	2 963 000
<b>1942</b>	5 665 000	2 192 000
<b>1943</b>	5 273 000	2 406 000
<b>1944</b>	3 512 000	1 043 000

*Forrás: MOGIM Arch. Csiky 17. d. 1. t.; Hillgruber 1954 249. o.*

4. számú táblázat

<b>Magyarország olajtermelése és külkereskedelme 1939–1944 között (t)</b>			
<b>Év</b>	<b>Olajtermelés</b>	<b>Olaj külkereskedelem</b>	
		<b>Behozatal</b>	<b>Kivitel</b>
<b>1939</b>	144 000,00	178 208,50	n.a.
<b>1940</b>	252 917,00	38 418,20	n.a.
<b>1941</b>	422 167,00	n.a.	93 014,00
<b>1942</b>	667 952,00	8759,50	325 281,90
<b>1943</b>	841 022,00	5912,00	458 753,20
<b>1944</b>	810 160,63	4554,70	481 251,70

*Forrás: Adámy–Németh 1968 119. o.; Cseri 1974 224. o.; Srágli 2008 332. o.; Stat. Évk. 1940 120. o.; Stat. Évk. 1948 177. o.*

## 5. számú táblázat

Apatinnál <sup>1006</sup> be- és kilépő dunai olajszállítmányok 1944-ben (db)								
Dátum	Belépő				Kilépő			
	tartályhajó		tankuszály		tartályhajó		tankuszály	
	tele	üres	tele	üres	tele	üres	tele	üres
április	2		44			3		32
május	3		32			1		1
június	1	1	41	6			4	50
július			36	1				15
augusztus		1	29	6		4		79
szeptember			21	5				1
október		3	1					
november <sup>1007</sup>								1
Összesen:	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>204</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>179</b>

HL KSzV 2-3. d. KSzV naplója 1943. májustól 1945. januárig

## 6. számú táblázat

Gönyűnél be- és kilépő dunai olajszállítmányok 1944 (db)								
Dátum	Belépő				Kilépő			
	tartályhajó		tankuszály		tartályhajó		tankuszály	
	tele	üres	tele	üres	tele	üres	tele	üres
április		6		77	5		83	2
május		1	5	27	3	1	37	1
június		1		4			14	1
július		2		16			74	1
augusztus		1	2	75		1	50	1
szeptember <sup>1008</sup>				3			66	2
október				21			15	23
november				7			3	1
Összesen:	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>230</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>342</b>	<b>32</b>

HL KSzV 2-3. d. KSzV naplója 1943. májustól 1945. januárig

<sup>1006</sup> 1944. október 12-től 29-ig Baján, október 30-án, Pakson, október 31-től Dunapentelén volt a hajók beléptetése az országba. HL KSzV 3. d. 1944. október 12, 29, 30, 31-i KSzV naplók.

<sup>1007</sup> 1944. november 3-a után nincs adat olajszállításról. HL KSzV 3. d. KSzV naplók 1944. november 4-től 1945. januárig.

<sup>1008</sup> Szeptemberétől a tankuszályok többször hadi- vagy közgazdasági árut szállítottak Németországba. HL KSzV 3. d. KSzV naplók 1944. szeptember 28-október 30.

## 7. számú táblázat

<b>Magyarországi kőolaj-finomítók és olajtárolók statisztikai összefoglalója<sup>1009</sup></b>					
<b>Finomítók</b>	<b>Helyszín (koordináta)</b>	<b>Föld</b>		<b>Kapacitás (m<sup>3</sup>)</b>	<b>Megjegyzések</b>
		<b>alatti</b>	<b>feletti</b>		
		<b>tartályok (db)</b>			
<b>Almásfüzitő</b>	Komárom (7 mi K-re) és Bp. (70 mi Ny-ra) közt a Dunánál (47° 44/18° 4).			81 593	
<b>Budapest (Fanto)</b>	Bp., Duna balpart (47° 27/19° 5).				
<b>Budapest (Hazai Kőolajipar)</b>	DK-Bp. (47° 28/19° 13).				Berendezések lebontva.
<b>Budapest (Magyar Petróleumipar)</b>	DK-Bp. (47° 27/19° 6)				
<b>Budapest (Shell)</b>	Csepel-sziget (47° 26/19° 3).		26	43 150	Finomítót kivéve tárolótartályok. Úrtartalom: 57.000 m <sup>3</sup> .
<b>Csap</b>	Munkácstól 30 mi-re, NY-ra (48° 26/22° 15).				Csekély kapacitású.
<b>Munkács</b>	ÉK-Mo. (42° 26/22° 44).				Csekély kapacitású.

<sup>1009</sup> A The Petroleum Facilities of Hungary 62–63. oldalain levő „Statistical Summary of Storage Facilities, Hungary” című táblázat adatai alapján készült.

<b>Nyírbogdány</b>	ÉK-Mo. (42° 3/21° 52).				
<b>Pétfürdő</b>	47° 11/18° 8				Állami tulajdonú modern üzem.
<b>Sátoraljaújhely</b>	Legenyealsómihályi (48° 24/21° 40)				Csekély kapacitású.
<b>Szőreg</b>	Szegedtől D-re a Tiszánál (48° 13/20° 12).				Csekély kapacitású.

Folyami terminál(ok)	Helyszín (koordináta)	Föld		Kapacitás (m <sup>3</sup> )	Megjegyzések
		alatti	feletti		
		tartályok (db)			
<b>Budapest (Shell)</b>	Csepel-sziget (47° 35/19° 3).		18	8159	
<b>Budapest (Steaua)</b>	Csepel-sziget (47° 35/19° 3).				
<b>Budapest (Magyar-Belga)</b>	Csepel-sziget (47° 35/19° 3).				
<b>Budapest (Vacuum Oil)</b>	Csepel-sziget (47° 35/19° 3).		19	3517	2 tartály 25 barreles, raktárban gépolaj van.

Vidéki olajtároló telepek	Helyszín (koordináta)	Föld		Kapacitás (m <sup>3</sup> )	Megjegyzések
		alatti	feletti		
		tartályok (db)			
<b>Baja (Vacuum Oil)</b>	Teherpályaudvar (46° 11/18° 58).	4		102	
<b>Békéscsaba (Vacuum Oil)</b>	Teherpályaudvar (46° 39/21° 5)	2		100	
<b>Debrecen (Shell)</b>	Teherpályaudvar (47° 32/21° 37)			111	

<b>Debrecen (Vacuum Oil)</b>	Teherpályaudvar (47° 32/21° 37)	3		136	
<b>Győr (Shell)</b>	Teherpályaudvar (47° 41/17° 38)			111	
<b>Győr (Vacuum Oil)</b>	Teherpályaudvar (47° 41/17° 38)	3		96	
<b>Hódmezővásár hely (Vacuum Oil)</b>	Teherpályaudvar (46° 56/20° 20)	2		95	
<b>Kaposvár (Fanto)</b>	Teherpályaudvar (46° 22/17° 48)			87	
<b>Kaposvár (Shell)</b>	Teherpályaudvar (46° 22/17° 48)			111	
<b>Kaposvár (Vacuum Oil)</b>	Teherpályaudvar (46° 22/17° 48)	4		102	
<b>Kassa (Vacuum Oil)</b>	Teherpályaudvar (48° 44/21° 16)	3		120	
<b>Komárom (Vacuum Oil)</b>	Teherpályaudvar (47° 46/18° 8)	1		26	
<b>Léva (Vacuum Oil)</b>	Teherpályaudvar (48° 14/18° 36)	1		21	
<b>Miskolc (Fanto)</b>	Teherpályaudvar (48° 7/20° 48)			40	
<b>Miskolc (Shell)</b>	Teherpályaudvar (48° 7/20° 48)			87	
<b>Miskolc (Vacuum Oil)</b>	Teherpályaudvar (48° 7/20° 48)	3		51	A kapacitás nagyobb lehet.
<b>Munkács (Vacuum Oil)</b>	Teherpályaudvar (48° 26/22° 44)	2		58	
<b>Pápa (Fanto)</b>	Teherpályaudvar (47° 19/17° 27)			87	
<b>Pápa (Shell)</b>	Teherpályaudvar (47° 19/17° 27)			111	
<b>Pápa (Vacuum Oil)</b>	Teherpályaudvar (47° 19/17° 27)	3		76	
<b>Pécs (Shell)</b>	Teherpályaudvar (46° 4/18° 13)			87	
<b>Pécs (Vacuum Oil)</b>	Teherpályaudvar (46° 4/18° 13)	2		95	
<b>Szeged (Shell)</b>	Teherpályaudvar (46° 15/20° 9)			317	

<b>Szeged (Vacuum Oil)</b>	Teherpályaudvar (46° 15/20° 9)	3		132	
<b>Székesfehérvár (Shell)</b>	Teherpályaudvar (47° 12/18° 25)			40	
<b>Székesfehérvár (Vacuum Oil)</b>	Teherpályaudvar (47° 12/18° 25)	2		104	
<b>Szolnok (Shell)</b>	Teherpályaudvar (47° 21/20° 11)			40	
<b>Szolnok (Vacuum Oil)</b>	Teherpályaudvar (47° 21/20° 11)	1		105	
<b>Szombathely (Shell)</b>	Teherpályaudvar (47° 14/16° 27)	1		87	
<b>Szombathely (Vacuum Oil)</b>	Teherpályaudvar (47° 14/16° 27)	1		21	
<b>Tata (Vacuum Oil)</b>	Teherpályaudvar (47° 39/18° 19)	1		21	
<b>Ungvár (Vacuum Oil)</b>	Teherpályaudvar (49° 40/22° 15)	2		58	
<b>Veszprém (Shell)</b>	Teherpályaudvar (47° 6/17° 55)			40	
<b>Veszprém (Vacuum Oil)</b>	Teherpályaudvar (47° 6/17° 55)	4		102	
<b>Zalaegerszeg (Vacuum Oil)</b>	Teherpályaudvar (46° 51/16° 51)	1		49	

*Forrás: AFHRA Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944.*

## 8. számú táblázat

<b>A magyarországi kőolaj-finomítók termelése 1943-ban (t)<sup>1010</sup></b>					
<b>Finomító</b>	<b>Telephely</b>	<b>Amerikai</b>			<b>Magyar</b>
		<b>1943a</b>		<b>1943b</b>	<b>1943</b>
		<b>Napi</b>	<b>Éves</b>	<b>Éves</b>	<b>Éves</b>
<b>Vacuum Oil</b>	A.fűzitő	401,85	125 000	170 000	180 000
<b>Shell</b>	Csepel-sziget	564,00	175 000	216 000	180 000
<b>Fanto</b>	Bp., Soroksári út 95.	183,30	60 000	48 000	60 000
<b>Magyar Petróleumipar</b>	Bp., Kén u. 8.	183,30	60 000	84 000	80 000
<b>Kőolajfinomító Rt.</b>	Csap	31,02	10 000	-	8000
<b>Délkárpati Kőolajfinomító</b>	Munkács ÉK-Mo.	63,45	20 000	-	30 000
<b>Péti Nitrogénművek</b>	Pétfürdő	310,20	100 000	96 000	90 000
<b>Legenyealsó-mihályi Kőolajfinomító</b>	Legenyealsó-mihályi	31,02	10 000	-	12 000
<b>Szóregi Petróleumgyár</b>	Szóreg	63,45	20 000	12 000	15 000
<b>Nyírbogdányi Petróleumgyár</b>	Nyírbogdány	63,45	20 000	24 000	60 000
<b>MOLAJ (építés)</b>	Szőny	-	-	84 000	-
<b>Hazai Kőolajipar (inaktív)</b>	Budapest	-	-	48 000	-
<b>Összesen:</b>		<b>1895,40</b>	<b>600 000</b>	<b>782 000</b>	<b>715 000</b>

*Forrás: AFHRA Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944.*

<sup>1010</sup> Az amerikai adatok a következő forrásokból származnak: „The Petroleum Facilities of Hungary” (1943a) és „Target information sheet for BH 71” (1943b). Az eltérések oka ismeretlen. Több hiányosság van az amerikai adatokban. Több finomító kimaradt mindkét összeállításból (Erdélyi Magyar-Olasz Ásványolajfinomító, Dés /15 000 t/ és Marosvásárhely /15 000 t/, Lardoline Olaj-, Zsiradék és Vegyigyár Rt., Budapest /5 000 t/) valamint az Iparügyi Minisztérium bukkszéki üzeme (5 000t) és a MAORT bázakerettyei gázolintelepe (50 000t) is. Így 805 000 tonna volt Magyarország éves feldolgozó kapacitása. AFHRA Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944., AFHRA MAAF 217, No. 3185 Almasfuzito – Vacuum BH 71 23rd July 1944., Adámy–Németh, 1968. 118. o.

## 9. számú táblázat

<b>Az 1944/1945-ös amerikai és brit légitámadások összefoglaló táblázata</b>					
<b>Dátum</b>	<b>Célpont</b>		<b>Alakulat</b>	<b>Gépek száma</b>	<b>Bomba (t)</b>
	<b>Település</b>	<b>Cég</b>			
<b>04.03.</b>	Budapest	Fanto	15. légi hadsereg	87	627,9
		M.Petrolipar			
<b>04.03./ 04..04.</b>	Budapest	Fanto	205. bombázócsoport	?	?
		M.Petrolipar			
<b>04.12.</b>	Budapest	M.Petrolipar	205. bombázócsoport	64	80
<b>06.12./ 06.13.</b>	A.füzítő	VOC	205. bombázócsoport	57	93,5
	Szöny	MOLAJ		20	?
<b>06.14.</b>	Szöny	MOLAJ (MAORT)	15. légi hadsereg	82	96,05
	Pétfürdő	P.Nitrogénm.		149	276,75
	Budapest	Fanto		?	28,21
	Csepel	Shell		?	
<b>06.25/ 06.26.</b>	Csepel	Shell	205. bombázócsoport	104	?
<b>07.02.</b>	A.füzítő	VOC	15. légi hadsereg	?	0
	Csepel	Shell		?	111,02
<b>07.14.</b>	Budapest	Fanto	15. légi hadsereg	?	150,15
		M.Petrolipar		?	144,69
	Csepel	Shell		?	144,69
	Pétfürdő	P.Nitrogénm.		83	219
<b>07.27.</b>	Csepel	Shell	15. légi hadsereg	366	?
<b>07.30.</b>	B.kerettye	MAORT	15. légi hadsereg	27	174,72
<b>08.09.</b>	A.füzítő	VOC	15. légi hadsereg	84	184
<b>08.21.</b>	A.füzítő	VOC	205. bombázócsoport	71	155,5
	Szöny	MOLAJ		12	23,98
<b>08.28.</b>	Szöny	MOLAJ	15. légi hadsereg	103	245
<b>09.17.</b>	Budapest	M.Petrolipar	15. légi hadsereg	103	122,85
	Csepel	Shell			108,29
<b>10.21.</b>	A.füzítő	VOC	15. légi hadsereg	?	?
<b>03.14.</b>	A.füzítő	VOC	15. légi hadsereg	42	119
	Szöny	MOLAJ		87	257,5

*Forrás: Oil as a factor... 1946 173-183. o., Pataky-Rozsos-Sárhidai I. k. 1992 133., 171. o., Pataky-Rozsos-Sárhidai II. k. 1992 303-304. o., Jánkfalvi 2000 18. o., MOGIM Ad. 1760-2011 12., 18., 21., 24., 27. o., Ury 1994 133-135., 141. o., Veress D. 1980 185. o., AFHRA PP-449-SU-OP-S, 30 July 1944, AFHRA 519.55B No. 34, AFHRA File No. 670.331 15th Air Force Tactical Mission Report 17 September 1944.*



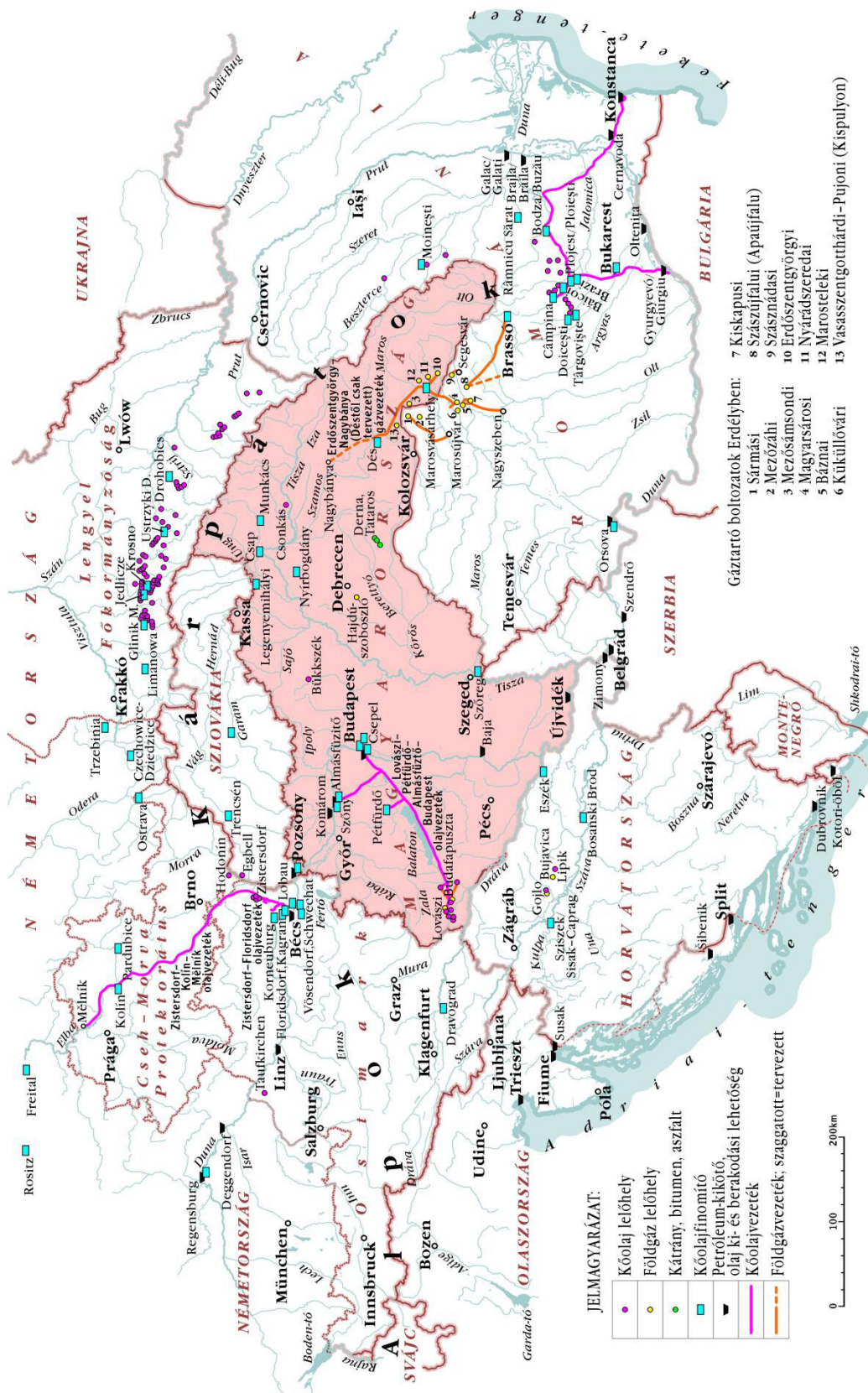
## 10. számú táblázat

<b>A magyar finomítók maximális háborús és háború utáni kapacitása (t)</b>			
	Háború alatti maximális kapacitás <sup>1011</sup>	Kapacitás 1945-ben	Feldolgozás 1945-ben
		becslés	
<b>Vacuum Oil</b>	220 000	120 000	120 000
<b>Shell</b>	180 000	175 000	175 000
<b>Péti Nitrogénművek</b>	120 000	120 000	120 000
<b>MOLAJ</b>	240 000	240 000	-
<b>Magyar Petróleumipar</b>	85 000	50 000	50 000
<b>Nyírbogdányi Petróleumgyár</b>	70 000	70 000	-
<b>Szóregi Petróleumgyár</b>	20 000	20 000	-
<b>Fanto</b>	62 000	6000	6000
<b>Összesen</b>	<b>997 000</b>	<b>801 000</b>	<b>471 000</b>

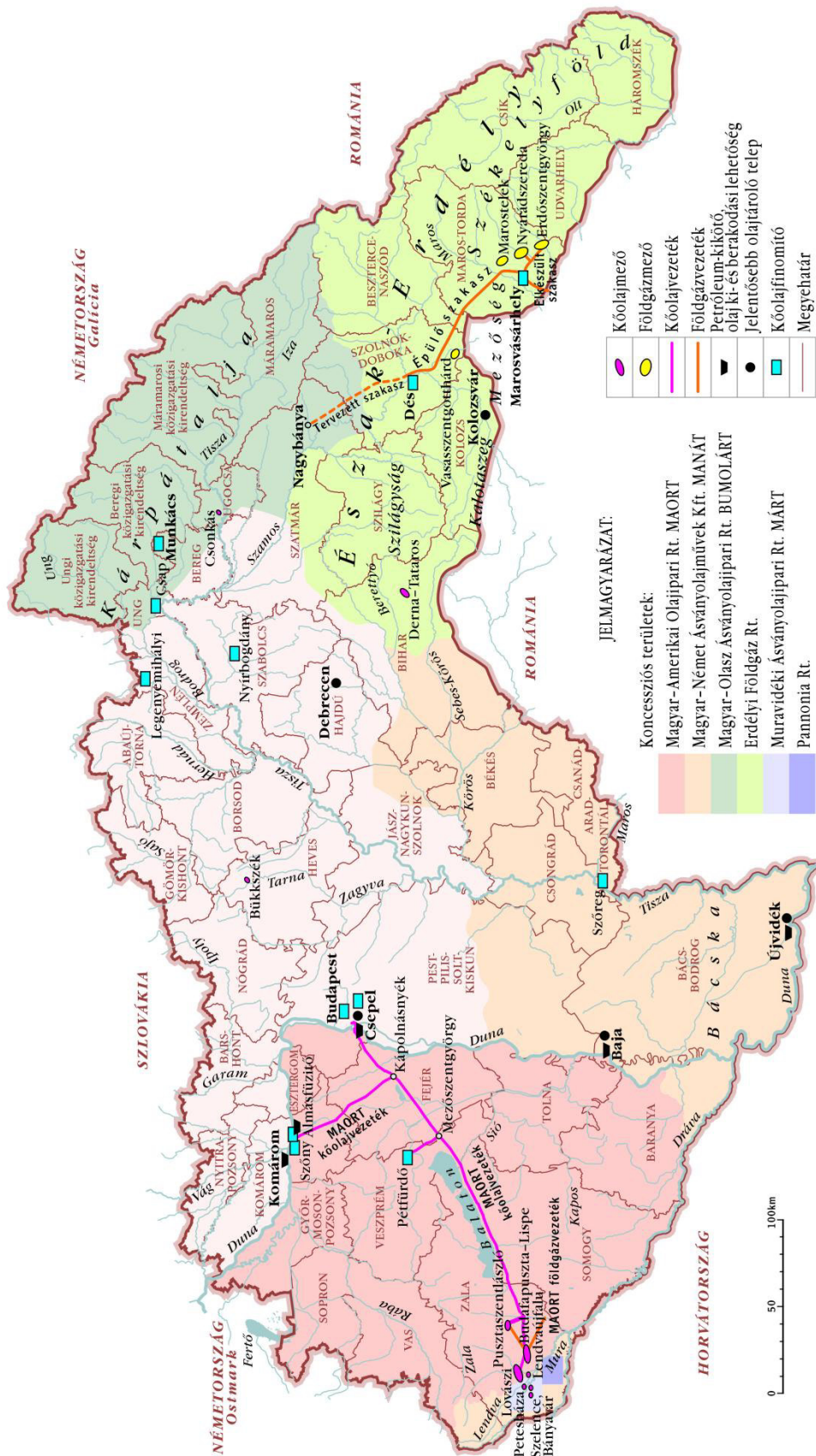
*Forrás: Gáspár–Jenei–Szilágyi 1970 472. o.*

<sup>1011</sup> Ezen adatok valószínűleg 1944-re értendők, ugyanis akkorra készült el a MOLAJ kőolaj-finomítója Szőnyben. Az 1943-as adatok alapján 805 000 tonna volt Magyarország éves feldolgozó kapacitása. Lásd.: 8. számú táblázatot és az 1010-es lábjegyzetet. Adámy–Németh, 1968. 118. o.

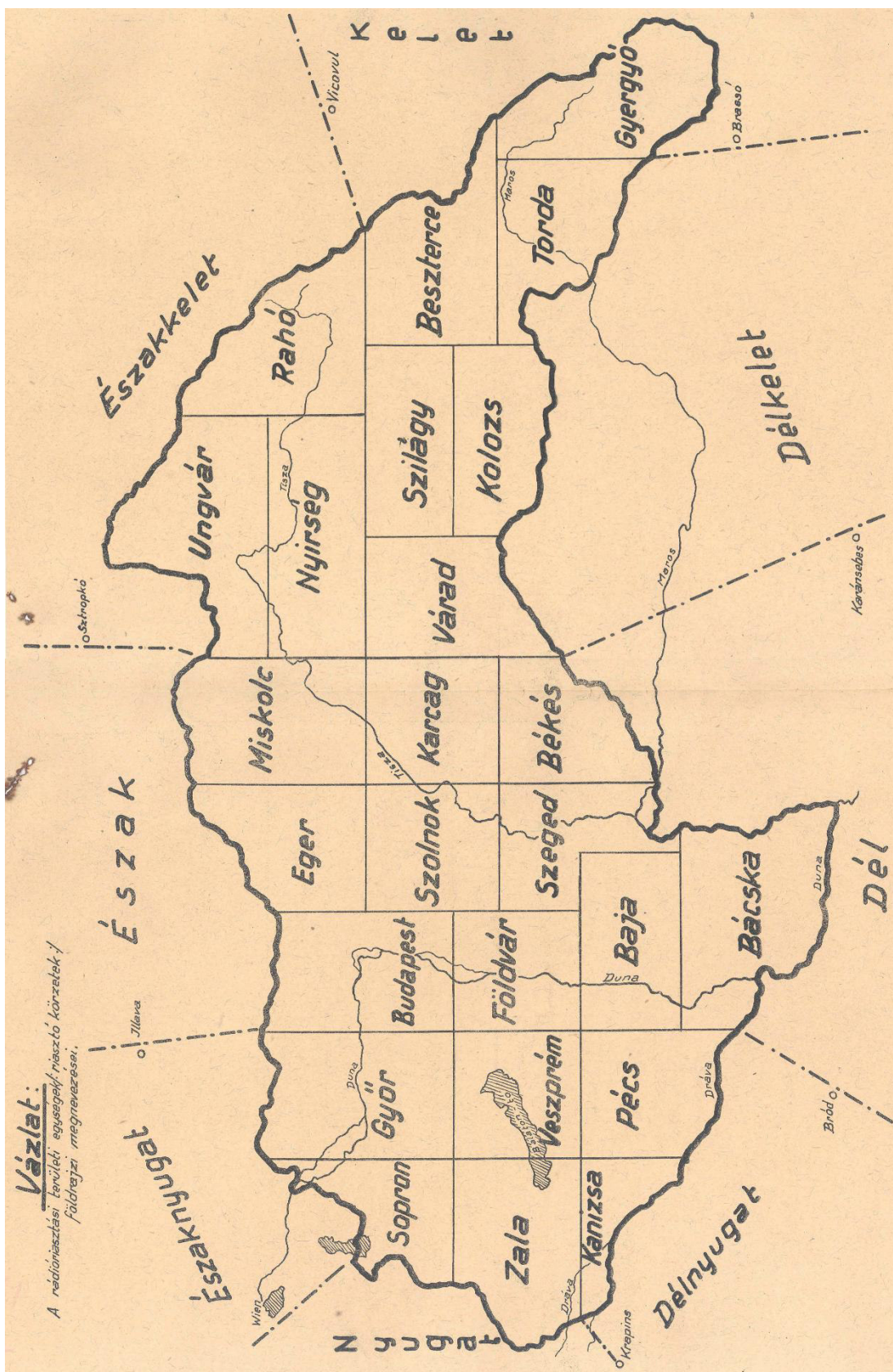
### Illusztrációk



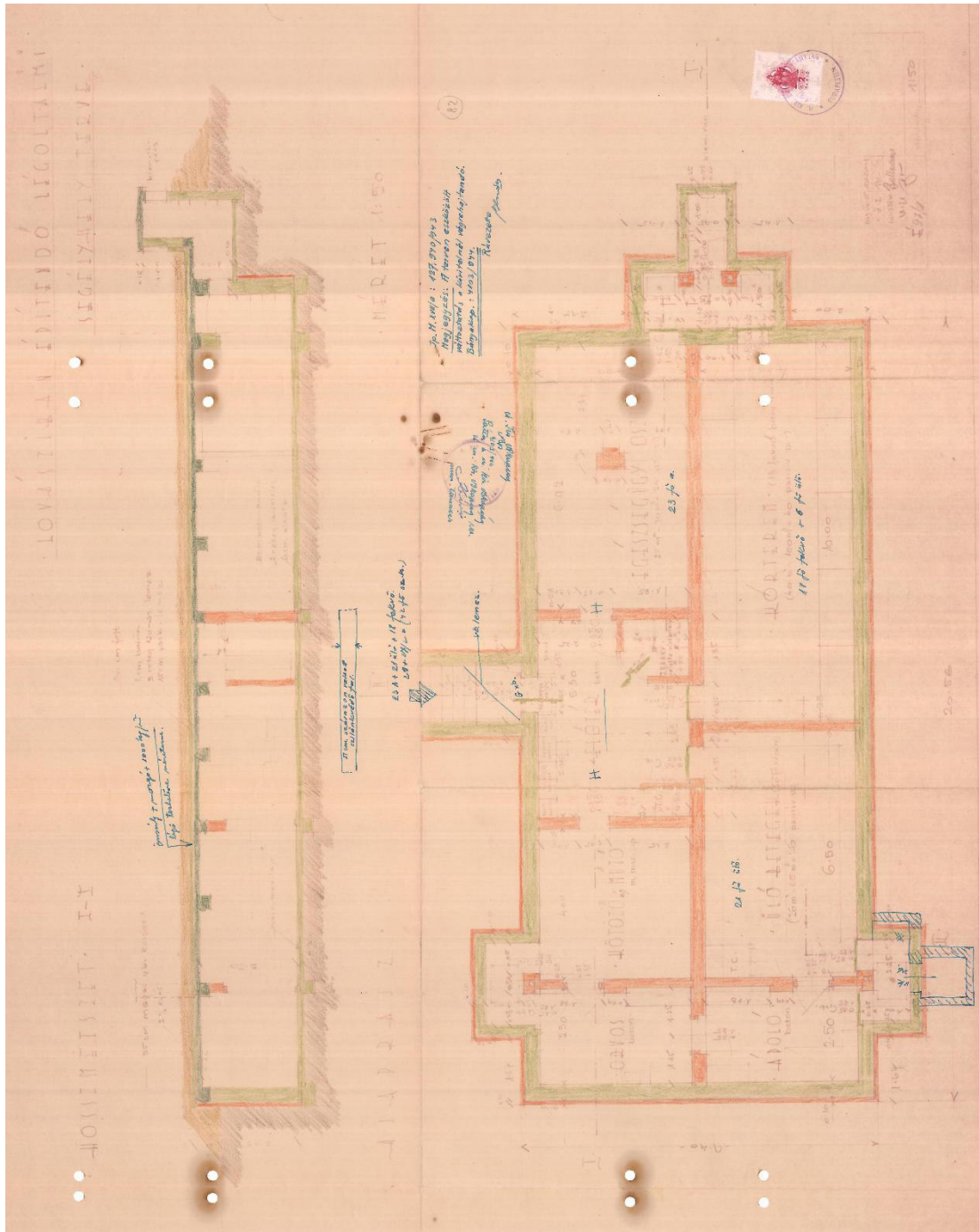
1. ábra Magyarország és a környező Dunamenti országok olajipara 1943-ban (Készítette: Lazányi János)



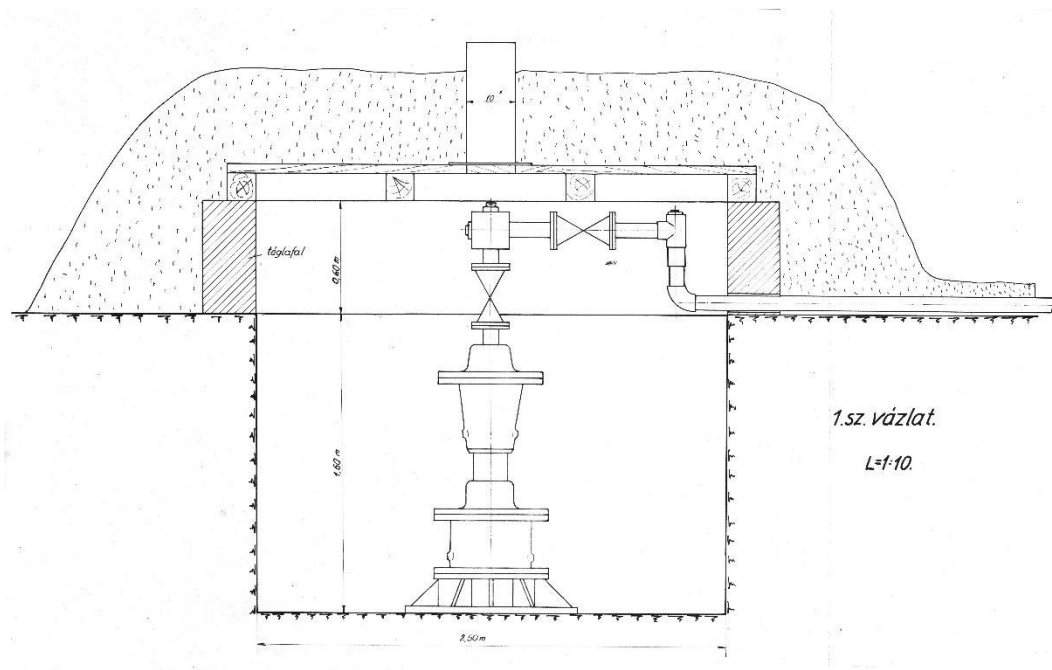
2. ábra Magyarország olajipara 1943-ban (Készítette: Lazányi János)



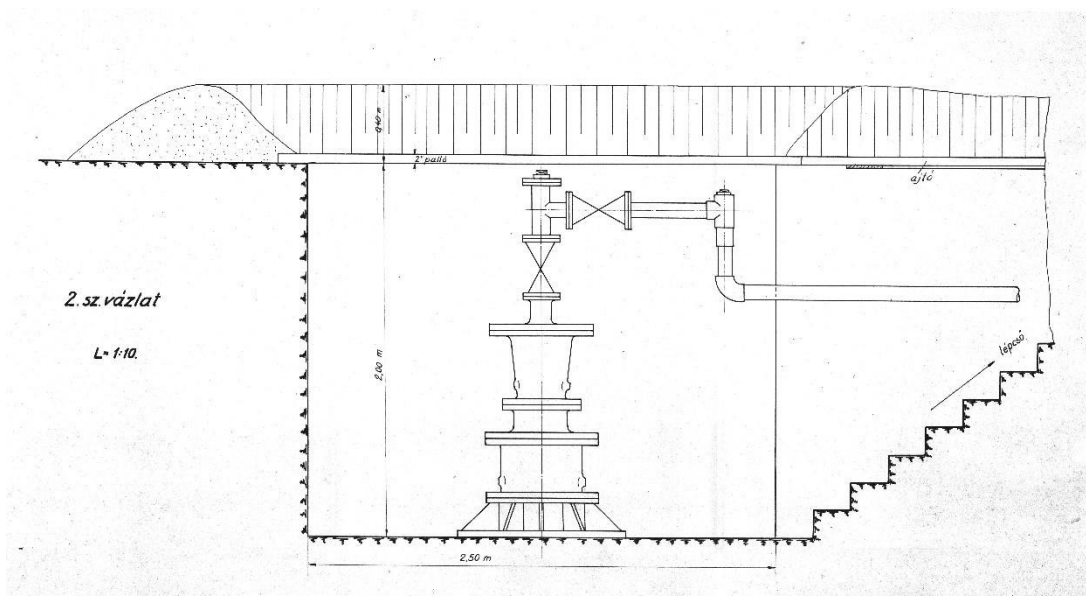
3. ábra Rádióirászati területi egységek/irászto körzetek  
(Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



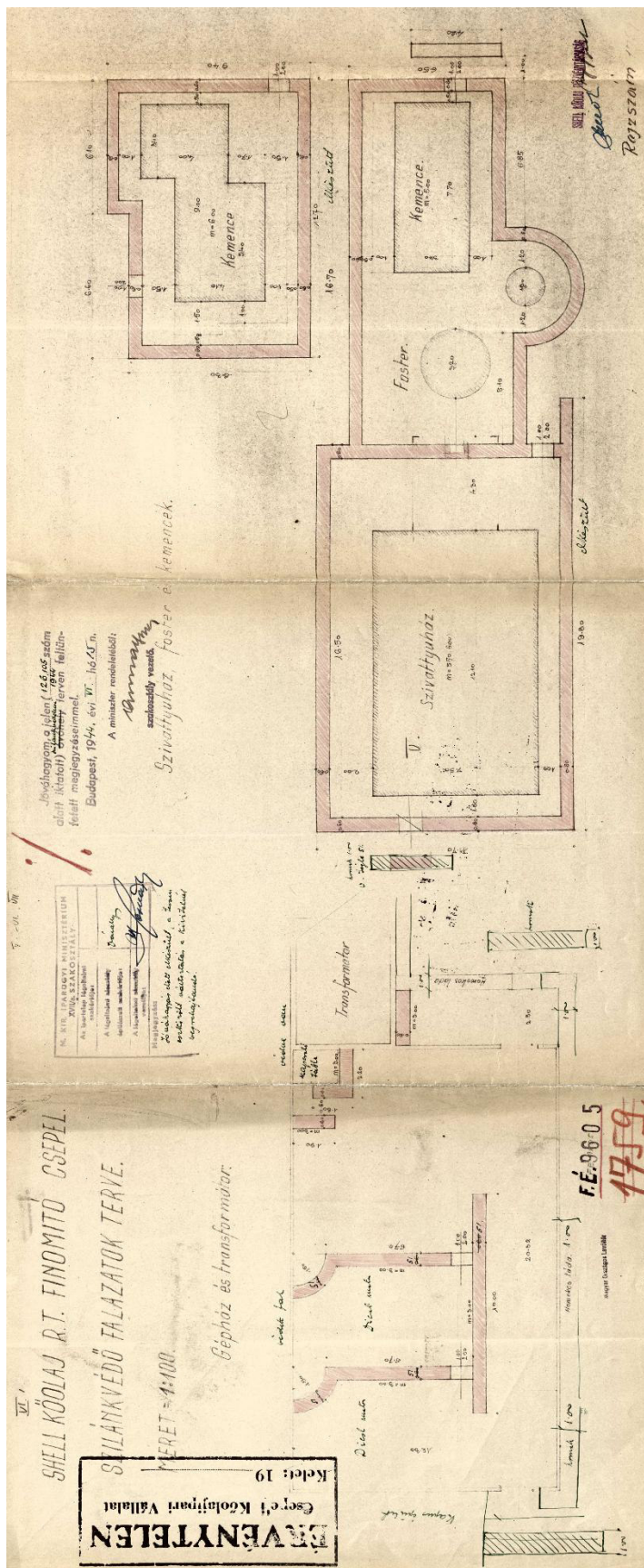
4. ábra A MAORT lovász légtalmi segélyhelyének 1943-as tervrajza  
(Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



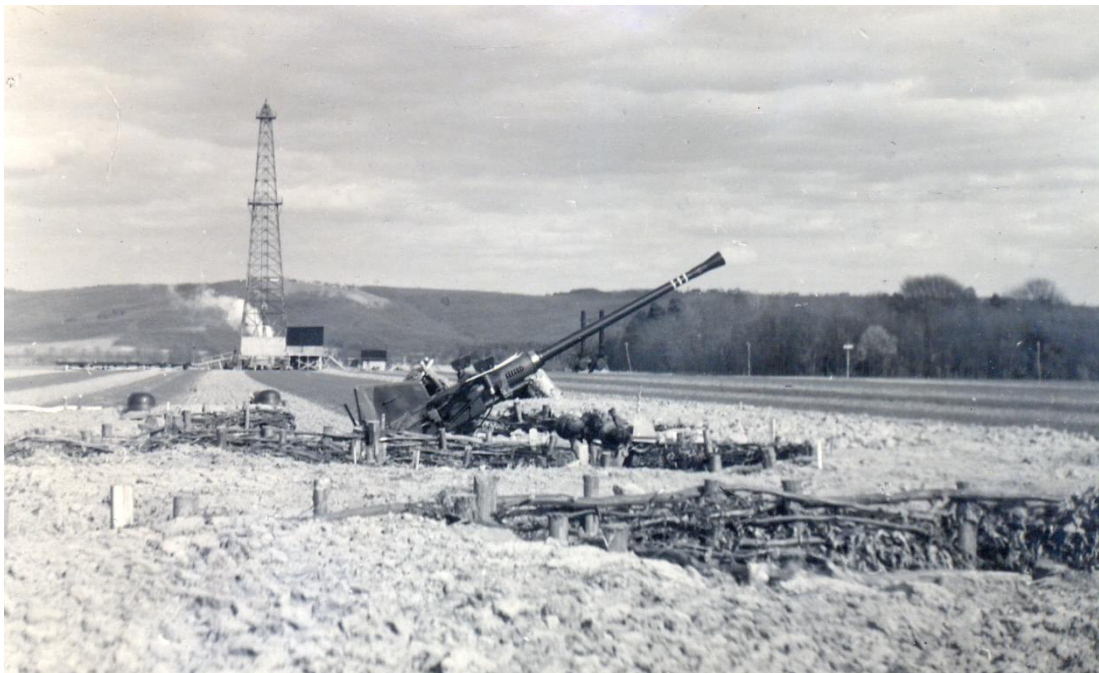
5. ábra Kútfejszerelvény (karácsonyfa) légvédelmi álcázása  
(Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



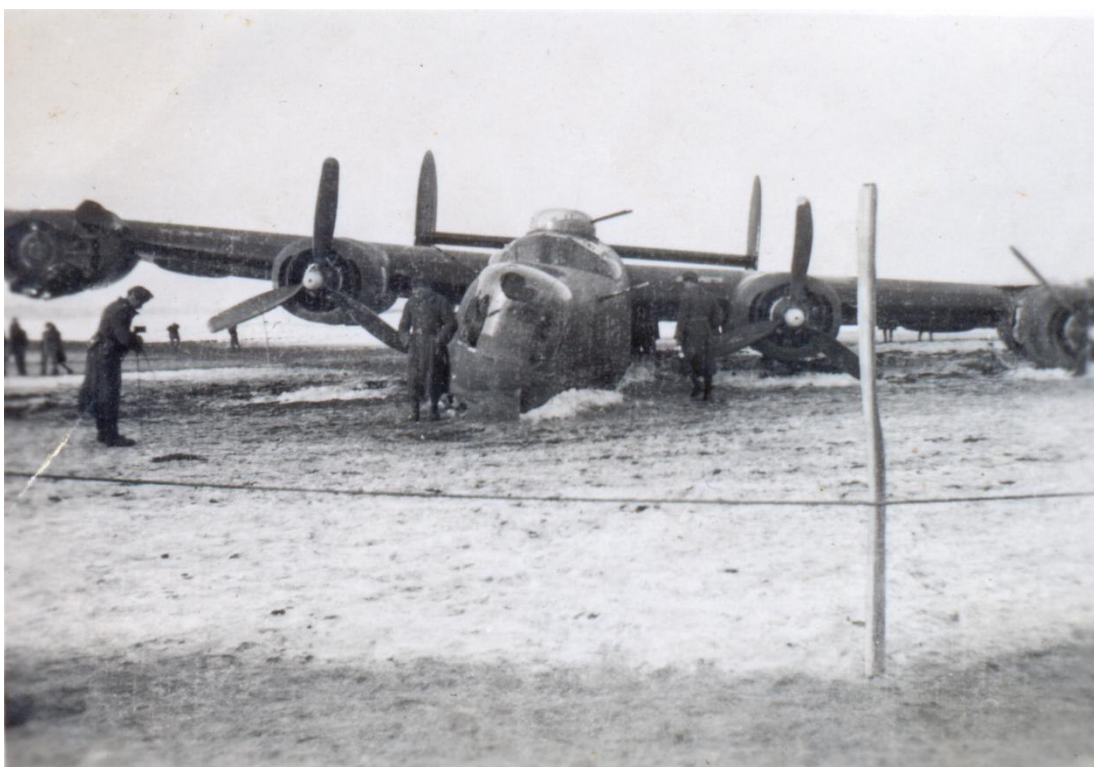
6. ábra Kútfejszerelvény (karácsonyfa) légvédelmi álcázása  
(Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



8. ábra A Shell csepeli finomítójába (szivattyúház, foster, kemencék) tervezett szilánkvédőfalak terve 1944-ből (MNL Országos Levéltára)



9. ábra A Lispei Légyvédelmi Tüzérezred egyik 36M 40 mm-es légyvédelmi ágyúja valahol Lovászi térségében (Fotó: Ihász Sándor)  
(MOGIM Fotótár)

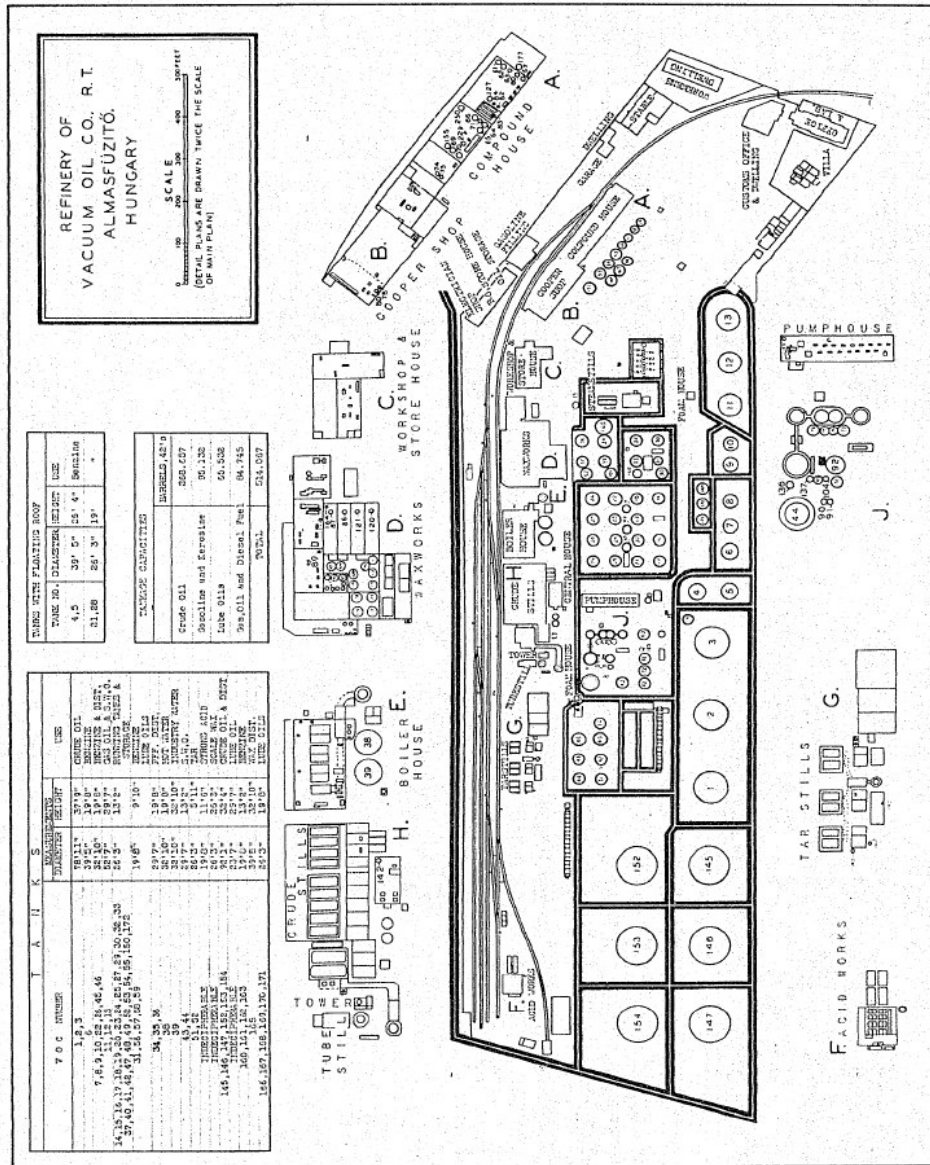


10. ábra A lispei tüzérek által 1944. február 22-én lelőtt amerikai Liberator Kristóffalvánál (Kovácsné Csonkás Erika tulajdona)

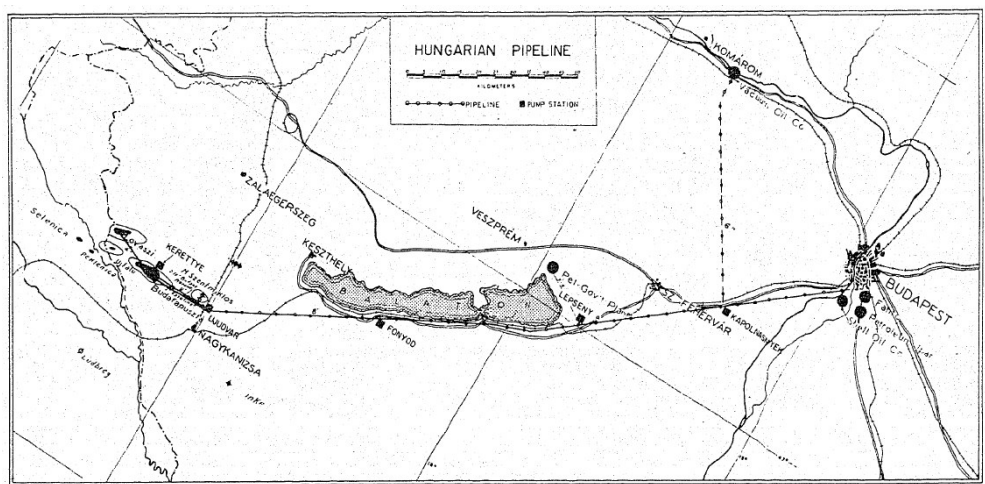




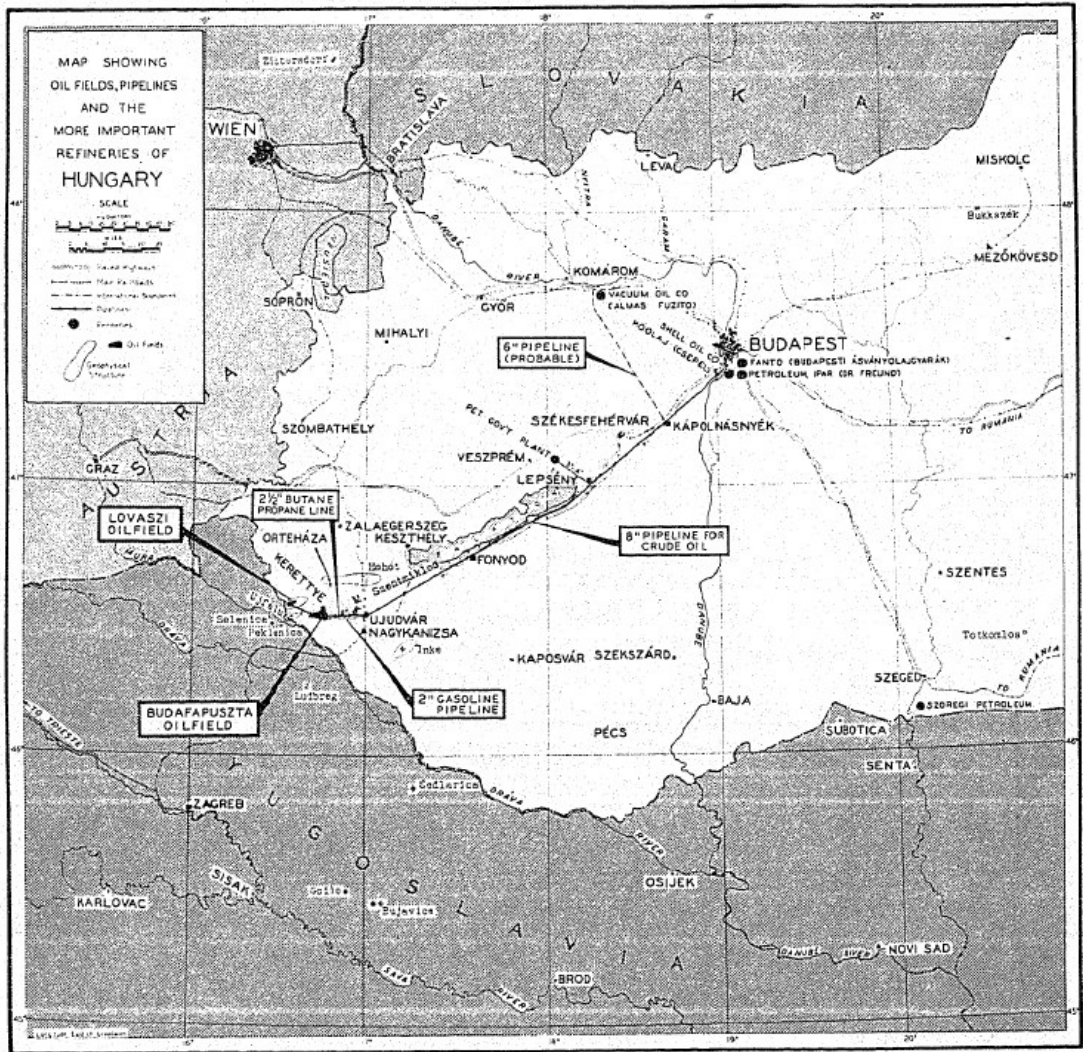
*11-12. ábra A 60. fényképezési század egyik repülőgépe által 1943. szeptember 30-án 12:20-kor 28 000 láb magasságból készült felderítési fotók a csepeli Petróleumkikötőről valamint a Magyar Petróleumipar Rt. Kén utcai kőolaj-finomítójáról (www.fortepan.hu)*



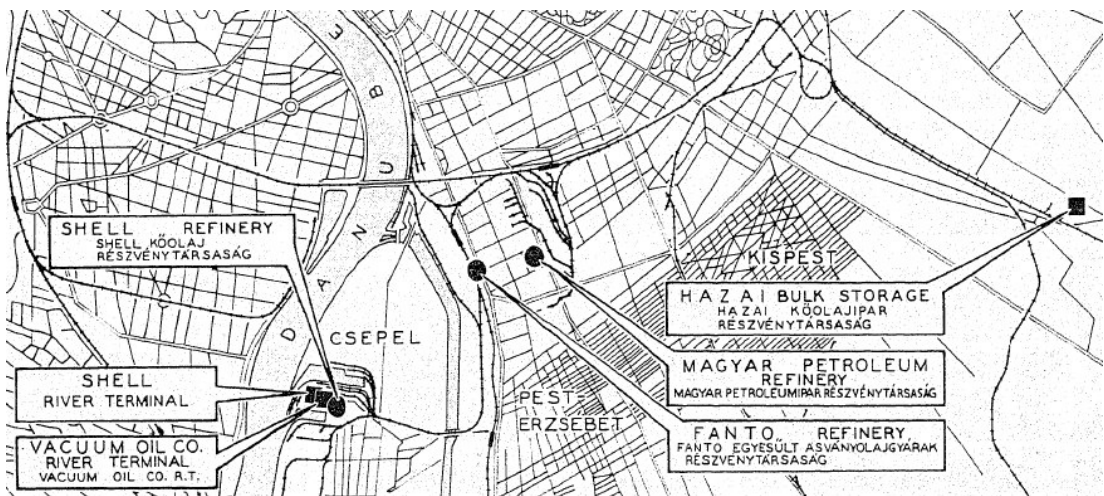
13. ábra Egy amerikai hírszerzési összefoglalóból származó alaprajz az almásfüzitői kőolaj-finomítóról (Air Force Historical Research Agency)



14. ábra A MAORT dunántúli olajtávvezeték-rendszere egy 1944 tavaszi szövetséges jelentésből (Air Force Historical Research Agency)



15. ábra A bombázások által elsődlegesen érintett budapesti és dunántúli olajipari központok egy amerikai hírszerzési összefoglalóban (Air Force Historical Research Agency)



16. ábra A budapesti kőolaj-finomítók és tárolótelepek elhelyezkedését mutató térkép egy amerikai hírszerzési anyagból (Air Force Historical Research Agency)



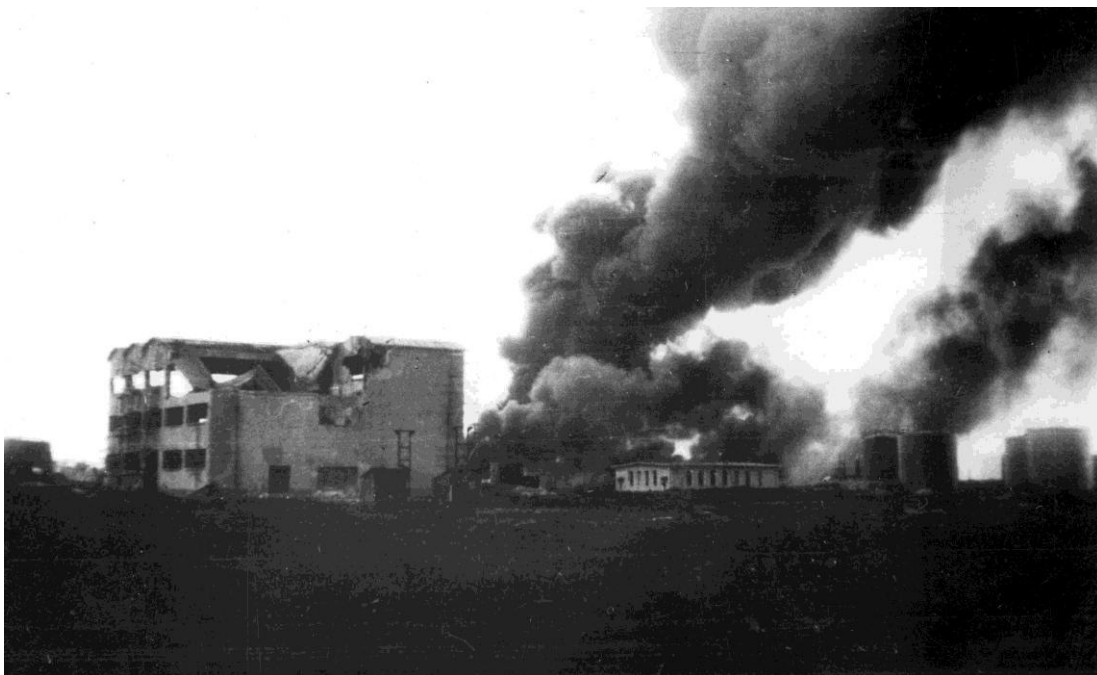
*17. ábra Az amerikai 15. légi hadsereg egyik alakulata bevetés előtti eligazításon Foggiában (www.fortepan.hu / National Archives and Record Administration)*



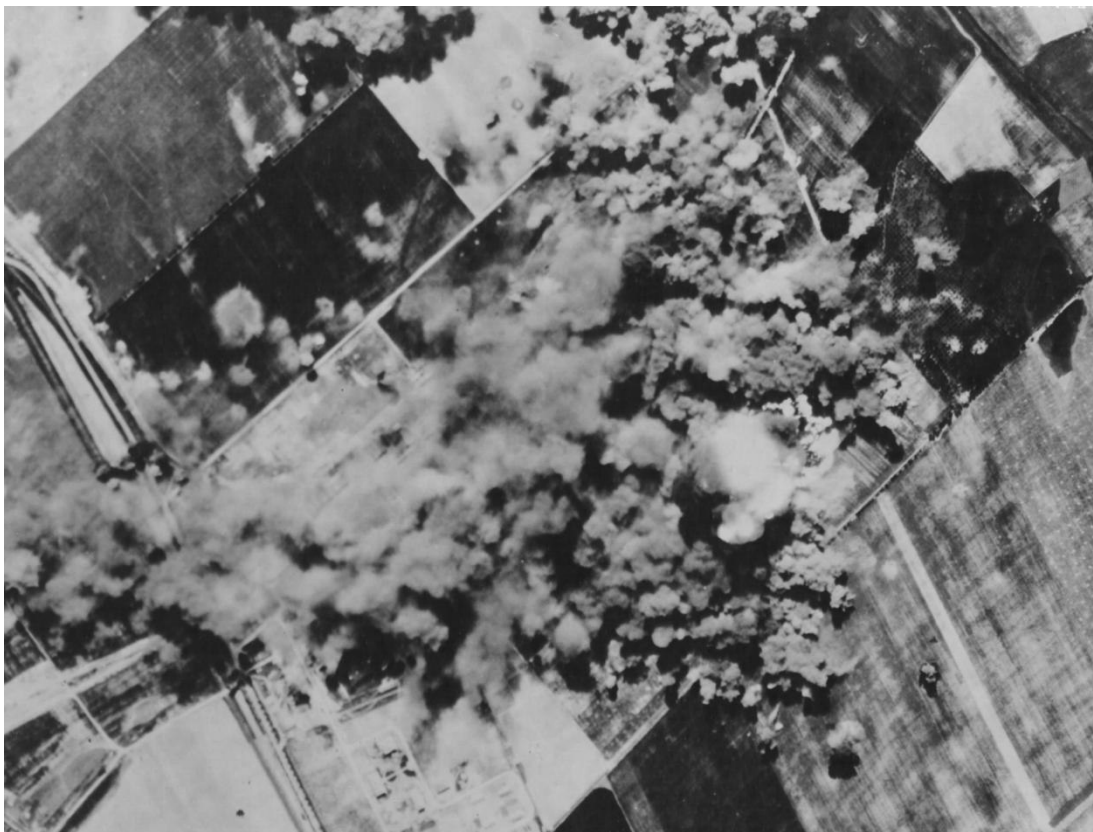
*17. ábra A Fanto és a Magyar Petróleumipar lebombázott finomítóiról készült 1944. április 14-i légifelvétel (www.fortepan.hu/HIM Hadtörténelmi Levéltár)*



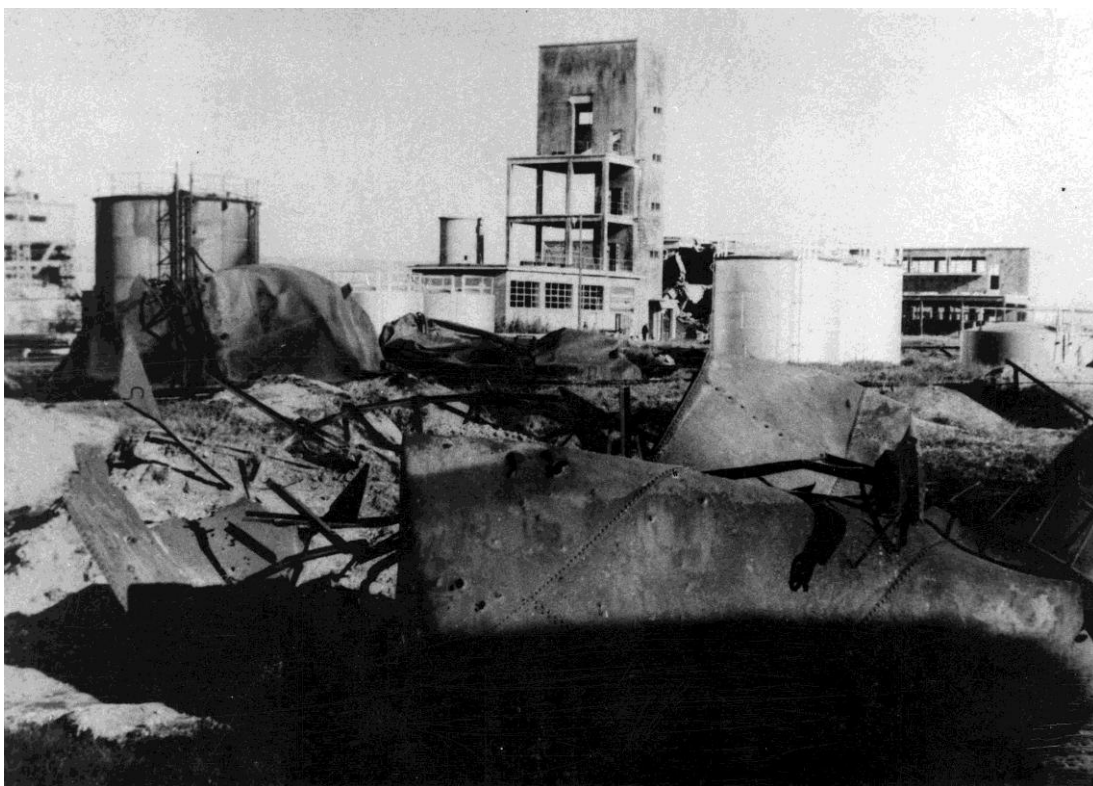
*18. ábra Az 1944 júniusában lebombázott agitátorok az almásfüzitői finomítóban  
(Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)*



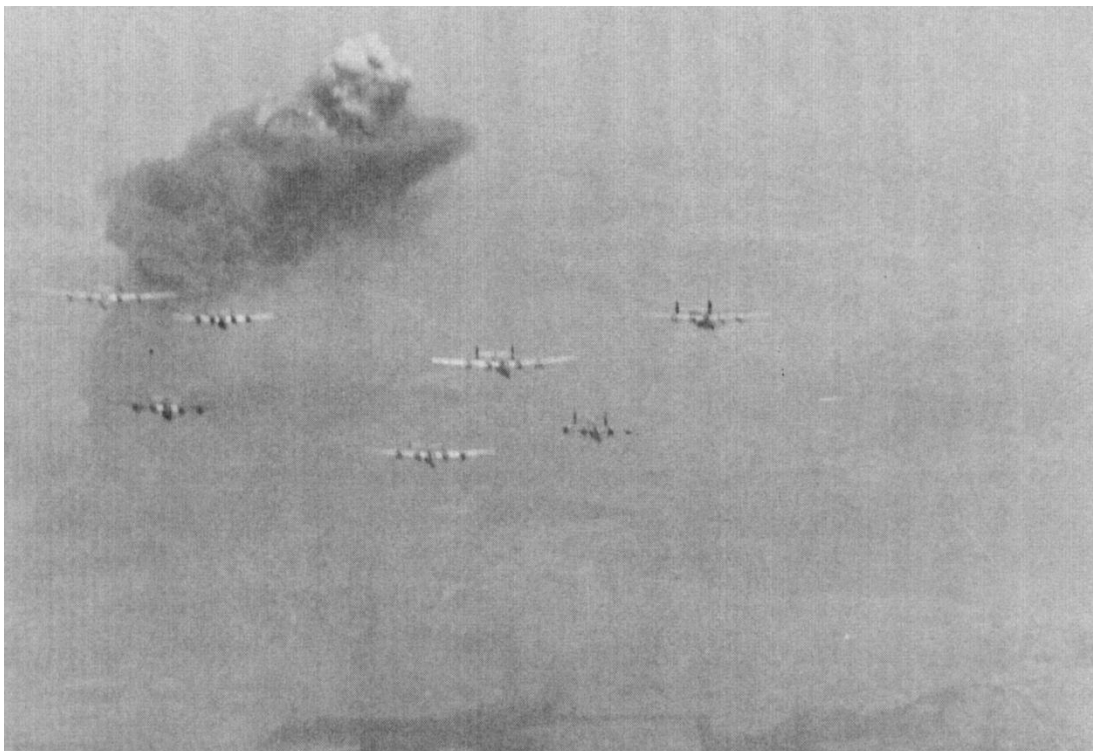
*19. ábra A Magyar Olajművek Rt. lángoló szőnyi finomítója 1944. június 14-én  
(Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)*



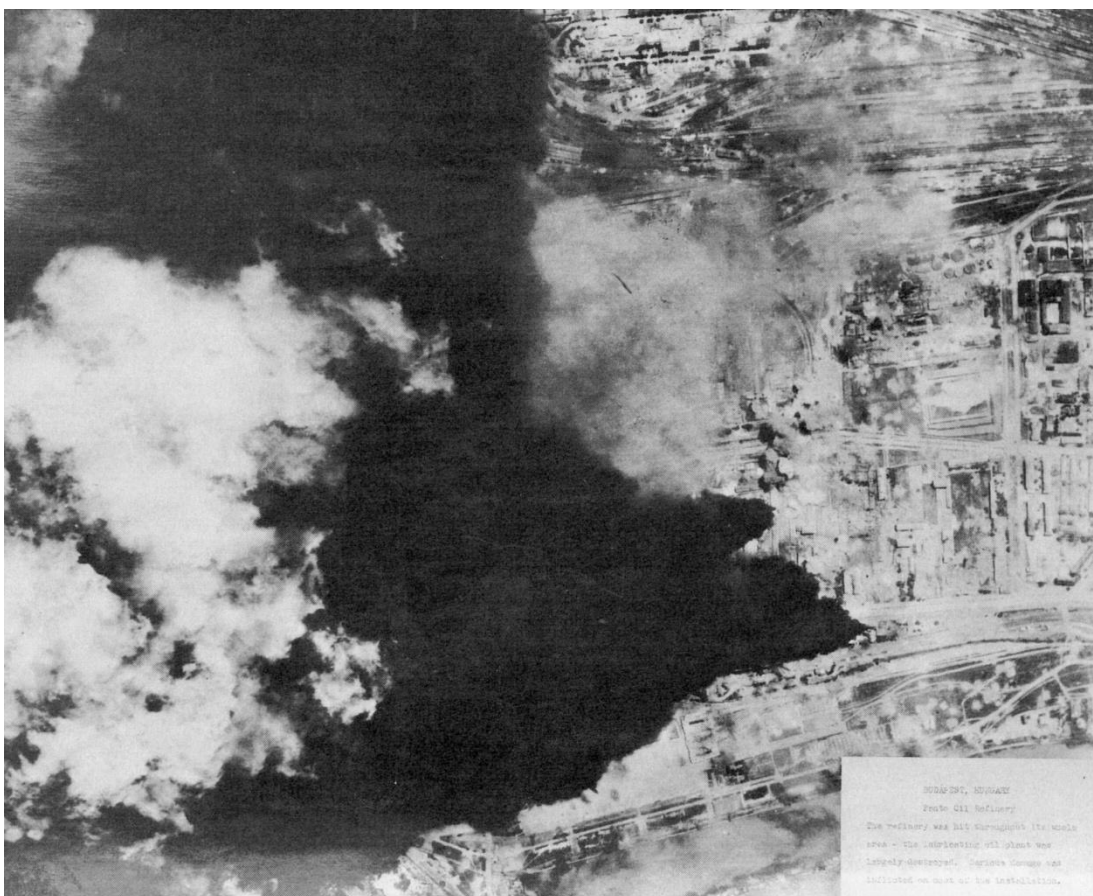
*20. ábra Bombaszőnyeg füstje borítja be a szőnyi kőolaj-finomítót  
(National Archives and Record Administration)*



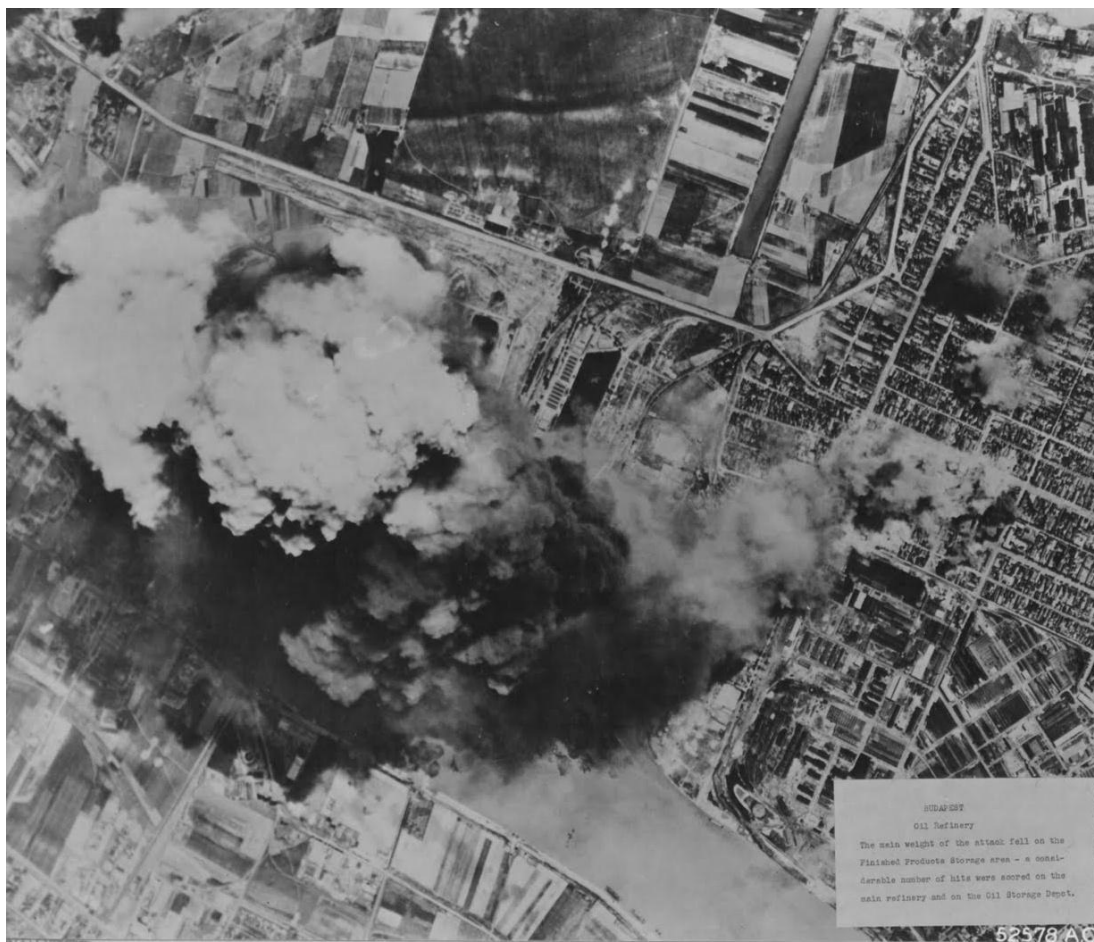
*21. ábra Az 1944. június 14-i bombázáskor Pétfürdőn elpusztult tartályok, háttérben  
a Topping szivattyúház (Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)*



22. ábra A Péti Nitrogénművek finomítója elleni június 14-i légitámadás után a Liberatorok elhagyják a helyszínt (National Archives and Record Administration)



23. ábra A Fanto kőolaj-finomítója ellen végrehajtott légitámadás közben készült légi  
fotó 1944. június 14-én (National Archives and Record Administration)



*24. ábra Füstfelhőben a csepeli Petróleum-kikötő június 14-én  
(National Archives and Record Administration)*



*25. ábra Fővárosi olajcélok bombázása július 2-án  
(National Archives and Record Administration)*

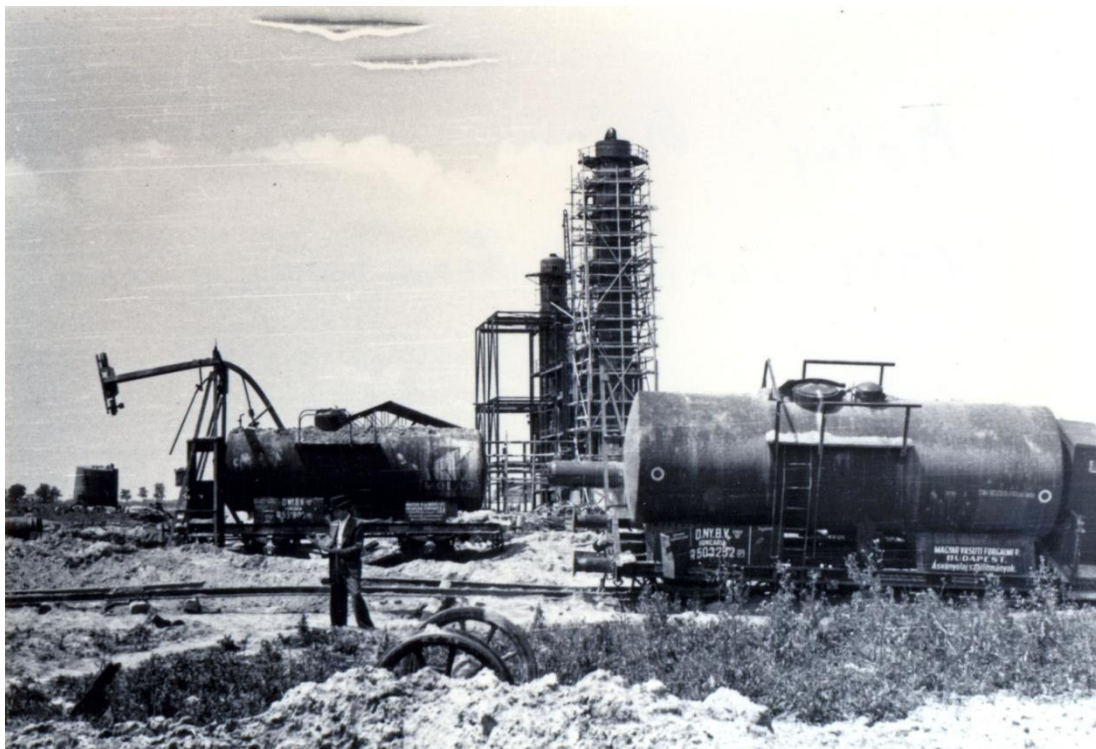




*26. ábra Tűzoltás a csepeli kőolaj-finomítóban 1944. július 3-án délelőtt  
(Fotó: Kammerer Ferenc)  
(Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)*



*27. ábra Az 1944-ben több alkalommal bombázott Fanto finomító romjai  
(Mohos Nándor tulajdona)*



28. ábra A MOLAJ szőnyi finomítójának romjai (Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



29. ábra A MOLAJ szőnyi finomítójának romjai (Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



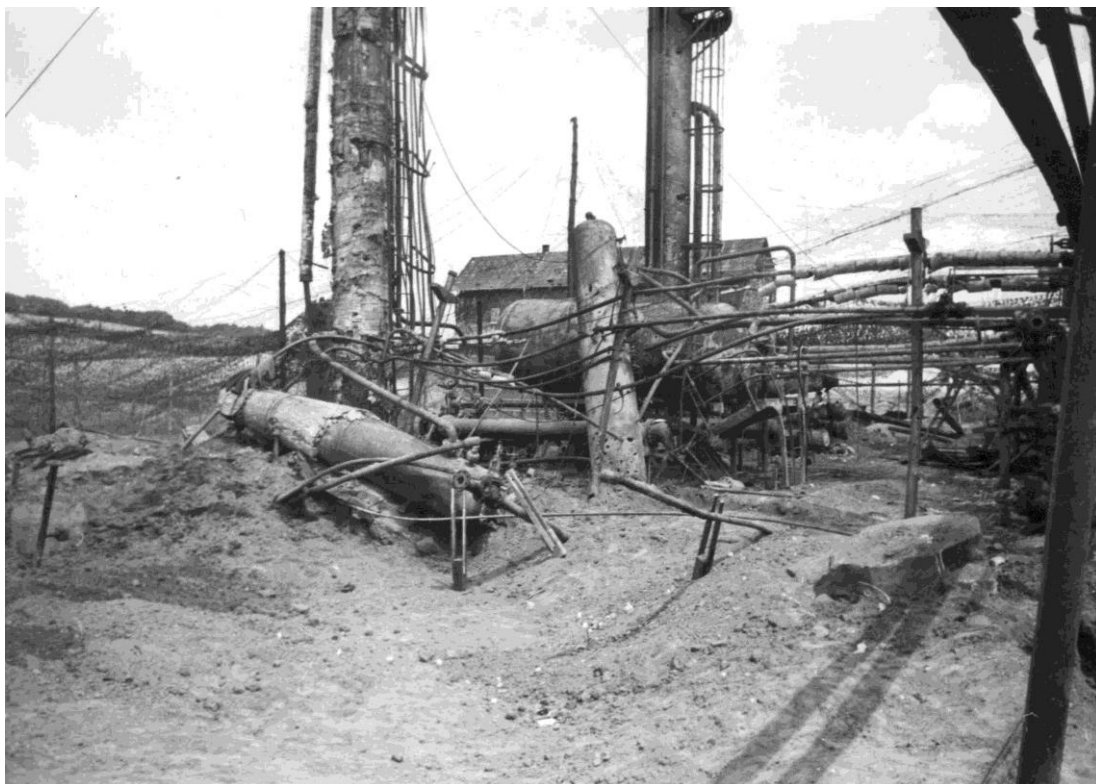
30. ábra A Shell-finomító főbejáratának a térsége romeltakarítás közben, a háttérben üzemcsarnokok 1944. július 14-én (Fotó: Kammerer Ferenc)  
(Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



31. ábra A Shell expedíciós telepének romjai (Fotó: Kammerer Ferenc)  
(Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



32. ábra Egy amerikai légi felvétel a szövetségesek által terjesztett Légi Híradó című propagandalapból a Bázakerettye elleni július 30-i bombázásról (MNL Országos Levéltára)



33. ábra A lebombázott kerettyei gázolintelep július végén (Fotó: Dr. Papp Simon) (Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



34. ábra A lebombázott kerettyei gázolintelep július végén (Fotó: Dr. Papp Simon)  
(Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



35. ábra Romeltakarítás nem sokkal a bombázást követően (Fotó: Sümei Jánosné)  
(Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)



*36. ábra Egy B-24-es (Fertile Myrtle) Almásfüzitő felett 1944. augusztus 9-én, a háttérben a Vacuum Oil égő finomítója (National Archives and Record Administration)*



*37. ábra Az almásfüzitői finomító az augusztus 9-i bombázást követő pillanatokban (National Archives and Record Administration)*



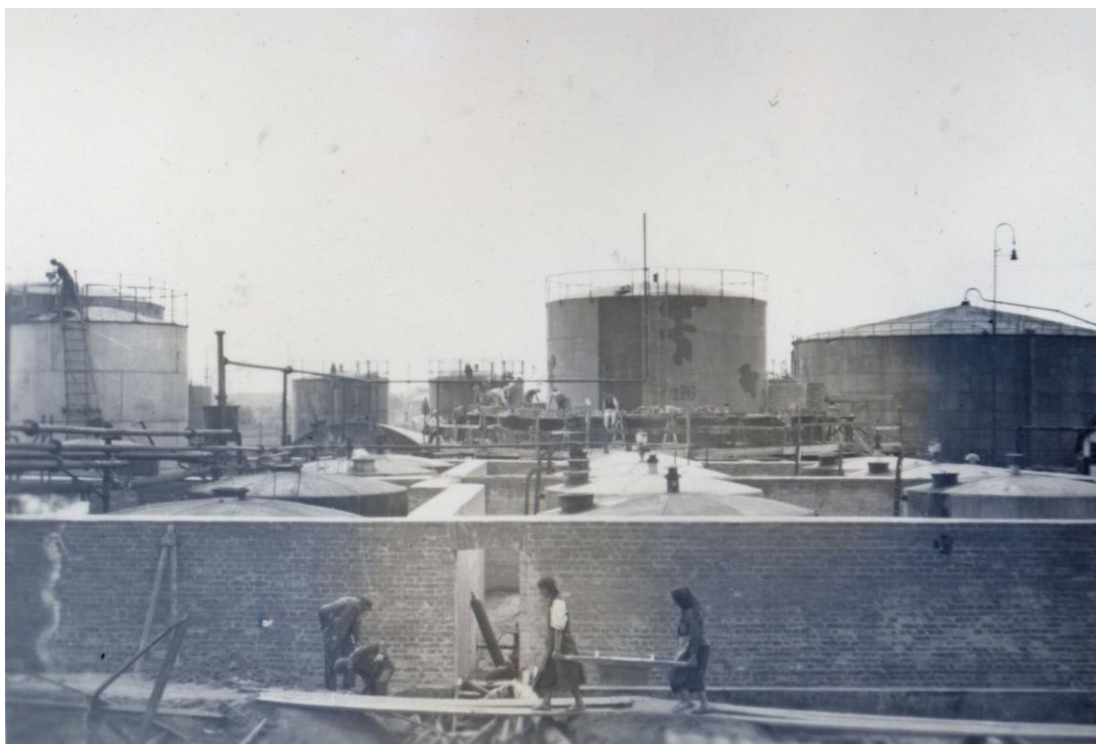
38. ábra A Vacuum Oil almásfüzitői kőolaj-finomítójának romjai 1944-ben  
(Mohos Nándor tulajdona)



39. ábra A Vacuum Oil Co.Rt. almásfüzitői kőolaj-finomítójának lerombolt központi  
szivattyúháza az 1944. augusztus 9-i légitámadás után  
(Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)

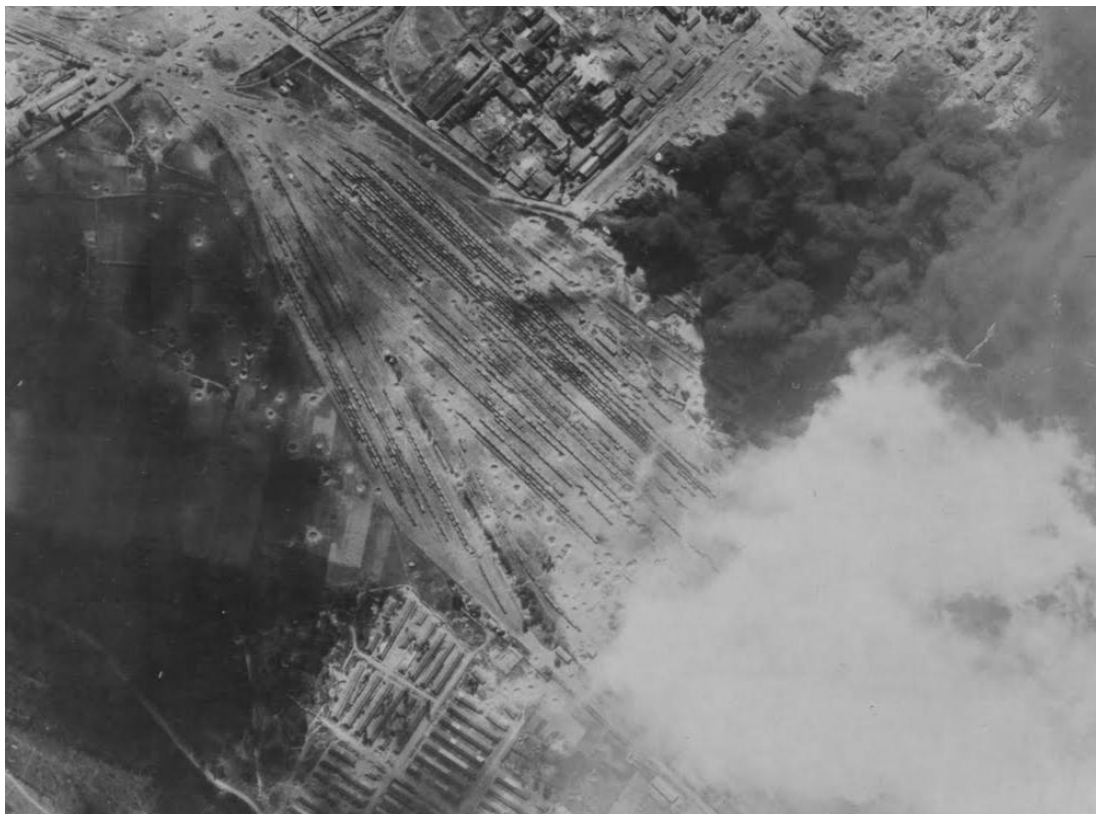


*40. ábra A MOLAJ lebombázott szőnyi finomítója 1944 nyarán  
(Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)*



*41. ábra Az újjáépített Trumble tankudvar a Shell csepeli gyárában 1944 nyarán  
(Fotó: Kammerer Ferenc)  
(Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)*





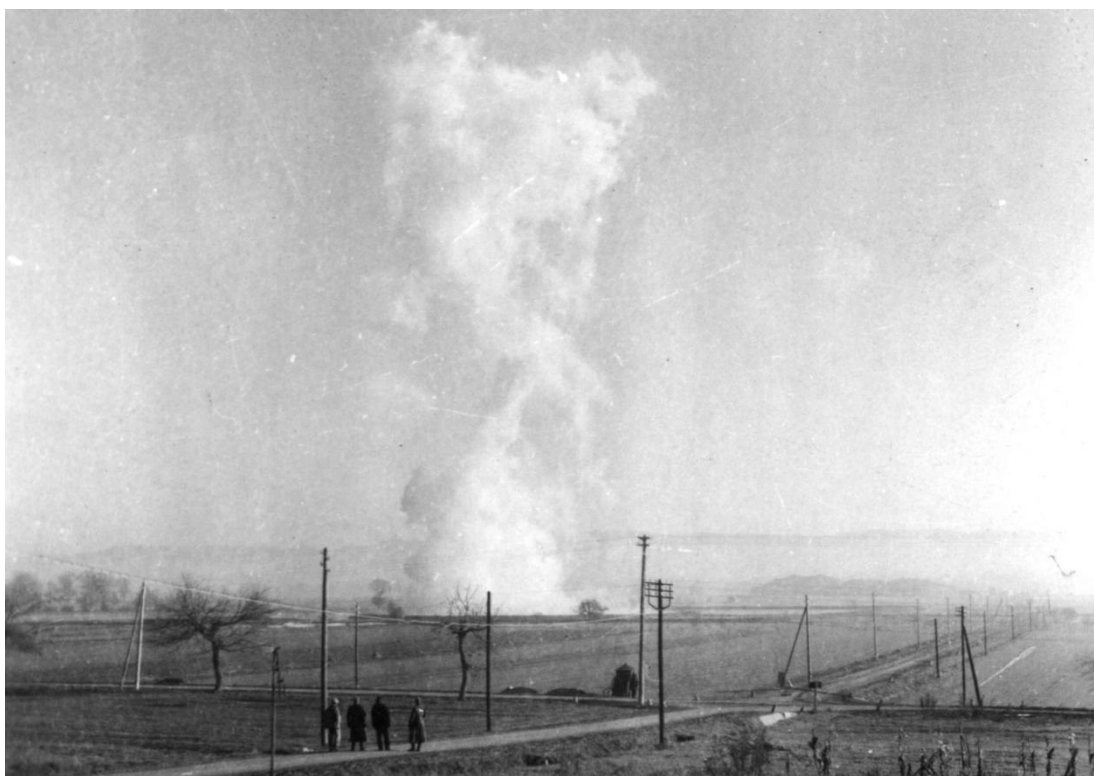
*42. ábra A Magyar Petróleumipar Rt. finomítójának 1944. szeptember 17-i támadásáról készült légi fotó (National Archives and Record Administration)*



*43. ábra A Petróleum-kikötő bombázása 1944. szeptember 17-én (National Archives and Record Administration)*



*44. ábra A konyha a szeptember 17-i bombázás után a Shell csepeli telepén  
(Fotó: Kammerer Ferenc)  
(Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)*



*45. ábra A Lovászi-94-es kút kitörését követően keletkezett lángoszlop, amely kiváló  
tájékozási pontja volt a szövetséges repülőgépeknek (Fotó: Dr. Tassonyi Zsolt)  
(Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum)*



## Irodalomjegyzék

### *Levéltári/levéltári jellegű források*

Air Force Historical Research Agency (AFHRA), Maxwell AFB, Alabama, USA:

1. AAFHR 22 The Combined Bomber Offensive 1 January to 6 June 1944;
2. Mission Reports: Lispe/Budafapuszta Oil Refinery, Hungary, GP-449-SU-OP-S, 30 July 1944.;
3. MAAF 217, No. 3185 Almasfuzito – Vacuum BH 71;
4. The Petroleum Facilities of Hungary, Microfilm Reel B-1870-1351-1463 1 May, 1944.;
5. AFHRA 519.55B No. 34;
6. AFHRA File No. 670.331 15th Air Force Tactical Mission Report 17 September 1944.;
7. AFHRA MAAF 218 No. 3276 Szony BH;
8. Petroleum Facilities of Yugoslavia, Microfilm Reel B-1870-1464-1536 1 May, 1944.

### Állambiztonsági Szolgálatok Történeti Levéltára (ÁBTL), Budapest

1. ÁBTL-3.2.5.-O-8-028. „Nílus” Angol titkosszolgálat (Pálóczi Horváth György: Az angol hírszerzésről).

### Budapest Főváros Levéltára (BFL), Budapest:

1. IV. 1409: Budapest Székesfőváros Polgármesterének iratai e: Polgármesteri I. és XIV. ügyosztály iratai. 8. kötet Légó ügyek iktatója 1944. 3.501-6.082

### Combined Arms Research Library Digital Library (CARL), Forth Leavenworth, Kansas, USA

1. World War II Operational Documents: Call number N3024.5: R.A.F. Mediterranean review, no. 9, October to December 1944., Headquarters, Mediterranean Allied Air Forces, 1944.

### Gellénházai Plébánia irattára

1. Palkó József (Összeállította): Historia Domus A nagylengyeli plébánia történeti feljegyzései. 1937-.

### Hadtörténelmi Levéltár (HL), Budapest

*M. Kir. 101. Központi Szállításvezetőség iratai:* 1. Központi Szállításvezetőség iratai 3. doboz Központi Szállításvezetőség naplója 1943. májustól 1945. január 3.

*M. Kir. Hadiipari Bombakárügyi Bizottság iratai:* **1.** Hadiipari Bombakárügyi Bizottság jegyzőkönyvek 1944. május 10-november 30. 11-400. sz.

*M. kir. Honvéd Vezérkar főnöke iratai:* **1.** Vkf 1. osztály Tájékoztató a katonai helyzetről 1944. IV. 9 - 1945. III. 26. / A sajtó tájékoztatására kiadott hadijelentések 1944. IV. 15 - 1945. III. 12. Mikrofilm szám: 277/3052.-3074. doboz szám: B/255, doboz: 304., **2.** Vkf 2. osztály Mikrofilm szám: 277/3075.-3096. doboz szám: B/255, doboz: 305. (Vkf 1944 hdm. csf. 284/el., 1944.04.18.), **3.** Vkf1 6320/6.

*Tanulmányok és visszaemlékezések gyűjteménye:* **1.** Tgy. 3.080. Laczházy Jenő alezredes: Az Országos Légvédelmi Parancsnokság története 1935-1944.; **2.** Tgy. 3.505. Anderson, Andy: A 15. amerikai légi hadsereg alkalmazása Magyarország felett. I-II. 1944.; **3.** Tgy. 4.040. Barczy Zoltán: A magyar légvédelem a II. világháborúban 1938-1945.

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL), Budapest

Polgári kori kormányhatósági levéltárak (K szekció)

*Magyar Távirati Iroda iratai:* MNL OL K428e Rádiófigyelő bizalmas! 1944.08.10.

Minisztertanácsi jegyzőkönyvek (K27)

*Bethlen-kormány:* **1.** Gróf Bethlen István kormánya 1922. március 31-i ülés. (Politikai) 5. A repülés fejlesztési módozatainak bizalmas miniszteri előterjesztése (HM).

*Kállay-kormány:* **1.** Kállay Miklós kormánya 1943. augusztus 17-i ülés 27. napirendi pont: Budapest kiürítése (BM).; **2.** Kállay Miklós kormánya 1943. augusztus 24-i ülés 1. napirendi pont: Tájékoztató a német főhadiszálláson tett látogatásról (HM).

Gazdasági Levéltár (Z szekció)

*Magyar Olajművek Rt. iratai:* **1.** MNL OL-Z535-4cs-48t. A Magyar Petróleumipar Rt. bombatámadás után megmaradt berendezéseinek átvétele 1944.; **2.** MOL-Z535-6cs-79t. Rendelkezések, bejelentések, emlékeztetők, levelezés háborús károkról 1944.

*Magyar-Amerikai Olajipari Rt. iratai:* **1.** MNL OL-Z356-9cs-69t. Háborús-kár jegyzőkönyvek 1947.

*Magyar-Belga Ásványolaj Rt. iratai:* **1.** MNL OL-Z1202-2cs-22t. A Fantoval közös kőolaj-finomító alapítási terve 1938.; **2.** MNL OL-Z1202-3cs-47t. Háborús károk bejelentése 1946–1948.

*Péti Nitrogénművek Rt. iratai:* **1.** MNL OL-Z1543-18d-76t. A pétfürdői gyártelep

műszaki leírása 1945.; **2.** MNL OL-Z1546-4d-9t. Ásványolajtermékek értékesítése, szállítása 1941–1948.

*Shell Kőolaj Rt. iratai:* **1.** MNL OL Z519-10d-76t. Német haderő ásványolaj osztálya: a Shell vállalat ellenőrzése 1941; **2.** MNL OL-Z519-11d-89t. A Fanto, Nyírbogdányi, Shell, Steaua, Szőregi és Vacuum kartellegyezménye 1936; **3.** MNL OL-Z519-23d-172t. Bombakárok bejelentése 1944., **4.** MNL OL-Z519-31d-215t. Finomítók bombakárainak összeírása 1944., **5.** MNL OL-Z519-32d-217t. Finomítók bombakárainak bejelentése az Iparügyi Minisztériumhoz 1944-1945., **6.** MNL OL-Z519-32d-218t. Fényképek a finomítókat ért bombatámadások pusztításairól 1944., **7.** MNL OL-Z519-32d-219t. Bombakárok bejelentése a budapesti kerületi előjáróságokhoz 1944.; **8.** MNL OL Z520-1d-1t. Területbérleti szerződések, megállapodások a Budapesti Vámmentes Kikötővel, később a Magyar Nemzeti és Szabadkikötővel 1925–1950.; **9.** MNL OL-Z520-3d-34t. A finomító berendezéseinek kitelepítése 1944.; **10.** MNL OL-Z520-3d-35t. A finomító laboratóriumából Csobánkára kiszállított berendezési tárgyak jegyzéke 1944.; **11.** MNL OL-Z1198-7d-66t. Tartalék benzin átadása német katonai szervek részére 1944.

*Vacuum Oil Company Rt. iratai:* **1.** MNL OL-Z527-5d-33t. A gyártelepi óvóhely tervrajzai 1943–1944.

Magyar Nemzeti Levéltár Pest Megyei Levéltára (MNL PML), Budapest:

**1.** PPSK: Pest-Pilis Solt Kiskun vármegye főispánjának országmozgósítási biz. ir. 1943, 1944. 138-280. IV. 401. doboz 188/Om. biz. f. i/1944.

Magyar Nemzeti Levéltár Zala Megyei Levéltára (MNL ZML), Zalaegerszeg

**1.** V. 1751. A Nagylengyeli Körjegyzőség iratai 1942/1057 Ellennyugta.

Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum (MOGIM), Zalaegerszeg:

Adattár (Ad.):

**1.** Berkes József-Hegyi István: A MAORT építési osztályának története Ltsz.: 254-77; **2.** Az Almásfüzitői Kőolajipari Vállalat története Ltsz.: 925-99; **3.** Bitskey Tibor színművész visszaemlékezése a zalai bombázásokról Ltsz.: 1589-2007.; **4.** Bobest Éva-György Károlyné Rabi Lenke: A támadás célja: olajfinomítók! Az almásfüzitői Vacuum Oil Co. és a szőnyi Molaj Rt. a II. világháborúban. Komárom, 2010. Ltsz.: 1760-2011; **5.** Horváth Zoltán: Bombatámadások. Ltsz.: 1793-2012; **6.** Pap Tibor:

Nyugalmazott üzemvezető, almásfüzitői lakos visszaemlékezése. Ltsz.: 1799-2012;  
7. Almásfüzitő története. Ltsz.: 1871-2015

Archívum (Arch.):

*Alliquander Ödön iratai:* **1.** 3. doboz 2. tétel Jelentés az L-94-es kútnál bekövetkezett megszorulásról, gázkitörésről 1944.

*Buda Ernő iratai:* **1.** 7. doboz: A magyarországi gázkitörések (Kárpát-medence) 1909-1953.; **2.** 7. doboz: Magyarországi gázkitörések. Dunántúl – Dunántúli felügyelet 1944-1979.; **3.** 7. doboz: Magyar gázkitörések felszámolásának módszerei, egyéni védőfelszerelése; **4.** 12. doboz: Kőolaj- és földgázkutak kitörései. A lovászi-olajmező eddigi kitörései.

*Csiky Gábor iratai:* **1.** 17. doboz 1. tétel: Újságkivágatok (Amerika, Távol-Kelet, Románia, Közel-Kelet, Algéria, Egyiptom, Irán, Líbia, stb.); **2.** 19. doboz 2. tétel: Magyar kőolajtörténeti forrásanyag (A magyarországi olajfeltárás állása és kilátásai. Dr. Bentz Alfréd egy. tanár jelentése 1944. április 4-én.)

*Gyulay Zoltán iratai:* **1.** 11. doboz 1. tétel Kis finomítók 1944.; **2.** 19. doboz 2. tétel: Légvédelmi ügyek 1942.; **3.** 35. doboz 2. tétel: A Maort építési csoportjának tevékenysége 1937-47.; **4.** 36. doboz 2. tétel: Költségvetések 1944., **5.** 42. doboz 2. tétel: Hauer Ernő: A MAORT helyzete a magyar ásványolajiparban és kereskedelemben.; **6.** 44. doboz 1. tétel: Igazgatósági meetingek 1946. október - 1948. június. Kivonatok.; **7.** 64. doboz. Kerettyei telep helyszínrajza;

*Magyar Amerikai Olajipari Rt. iratai:* **1.** 24. doboz 1. tétel Háborús károk 1944-1945.; **2.** MAORT Heti jelentések 1944.

*Papp Simon iratai:* **1.** 1. doboz 1. tétel: Papp Simon: A magyarországi földolaj- és földgáz kutatás története az utolsó 60 év alatt. Kézirat, 1965.; **2.** 15. doboz 1/2. tétel Vegyes térképek 1941–1944.; **3.** 43. doboz 9. tétel: Levelezés a Magyar Olajművek Rt.-vel 1942-1944.; **4.** 47. doboz 1. tétel Katonai felmentések és légó ügyek. 1938–1939.; **5.** 47. doboz 2. tétel Légoltalmi jelentések 1944.; **6.** 48. doboz 4. tétel Nyersolaj kivitel, ÁNYI, ÁCSI 1941-1944.

*Varga József iratai:* **1.** 3. doboz 1. tétel Surányi Unger Tivarad: Németország háborús gazdálkodása. Összeáll.: Magyar Kir. Miniszterelnökség Gazdaságtanulmányi Osztálya.; **2.** 3. doboz 2. tétel: Előadás tervezet bizottsági meghallgatásra a magyar iparral kapcsolatban, 1942.

National Archives and Record Administration (NARA), Washington, D.C., USA

1. Missing Air Crew Reports (MACRs) 3161, March 16, 1946.

*Forrásgyűjtemények*

1. Adámy–Németh, 1968.: Adámy Béla–Dr. Németh András: A magyar kőolajfeldolgozóipar története az államosításig. (kézirat). H.n., 1968.
2. Boreczky, 1987.: Boreczky Beatrix (összeállította): Az Újjáépítési Minisztérium működésének válogatott dokumentumai, 1945-1946. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Bp., 1987.
3. Compass, 1899/1900.: Galánthai Nagy Sándor (szerk.): Mihók-féle magyar compass 1899/1900 (XXVII. évf.) Pénzügyi és kereskedelmi évkönyv. II. rész: Szövetkezetek, biztosító, ipar és közlekedési vállalatok állam és pénzügye. Légrádi Testvérek Könyvnyomdája, Bp., 1922.
4. Compass, 1920/21.: Galánthai Nagy Sándor (szerk.): Nagy Magyar Compass 1920/21 (XLVIII. évf.) Pénzügyi és kereskedelmi évkönyv. Stephaneum Nyomda és Könyvkiadó Rt., Bp., 1922.
5. Compass, 1927–1928.: Della Vedella Mihály (főszerk.): Nagy Magyar Compass 1927-1928 (LI. évf.) II. rész: Biztosító-, ipar és közlekedési vállalatok. Stephaneum Nyomda és Könyvkiadó Rt., Bp., 1927.
6. Halmossy, 1983.: Halmossy Dénes: Nemzetközi szerződések 1918–1945. Bp., Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1983 (2. átdolg., bőv. kiad.).
7. Foreign Realations, 1968.: Foreign Relations of the United States The Conferences at Washington, 1941–1942, and Casablanca, 1943. United States Government Printing Office, Washington, 1968.
8. Földi, 1960.: Földi Tamás: Iratok a magyar nagyipar történetéhez 1945–1946-ban az Iparügyi Minisztérium iratanyagából In.: Levéltári Közlemények 31. évf. 1960 205–262. o.
9. Gáspár–Jenei–Szilágyi, 1970.: Gáspár Ferenc-Jenei Károly-Szilágyi Gábor: A munkásság az üzemekért, a termelésért, 1944-1945 (Dokumentumgyűjtemény), Tánicsics Könyvkiadó, Bp., 1970.
10. Karsai, 1985.: Karsai Elek: Elképzelések és tervek Magyarország bombázására 1944-ben – amerikai levéltári anyag alapján. In.: Szili Ferenc (szerk.): Somogy megye múltjából. Levéltári évkönyv 16. Kaposvár, 1985. 503-540. o.
11. Marshall, 1945.: Marshall, George C.: Így győztünk... George Marshall amerikai



- vezérkari főnök jelentése a hadügyminiszterhez az 1943 július 1-től 1945 június 30-ig terjedő kétéves időszakról. Franklin-Társulat, [Bp., 1945.]
12. Molnár, 1996.: Molnár András (szerk.): Zala megye történelmi olvasókönyve. Helytörténeti szöveggyűjtemény. Zala Megyei Levéltár, Zalaegerszeg, 1996.
  13. Németh, én.: Németh András: A magyar kőolajbányászat történeti dokumentum gyűjteménye 1919-től 1949-ig II. (kézirat). Országos Kőolaj- és Gázipari Tröszt, [Bp.], É.n.
  14. Pálmány, 1981.: Pálmány Béla (Összeállította és a bevezetőt írta): Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből (1945–1949). Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Bp., 1981.
  15. RT II. k., 1936.: Magyarországi rendeletek tára 1936. II. kötet, Hetvenedik évfolyam, Magyar Kir. Belügyminisztérium, Bp., 1936.
  16. RT II. k., 1940.: Magyarországi rendeletek tára 1939. II. kötet, Hetvenharmadik évfolyam, Magyar Kir. Belügyminisztérium, Bp., 1940.
  17. RT IV.k., 1938.: Magyarországi rendeletek tára 1938. IV. kötet, Hetvenharmadik évfolyam, Magyar Kir. Belügyminisztérium, Bp., 1938.
  18. Sipos, 2003.: Sipos Antalné (Összeállította): Az államosítás előtt működött ásványolaj-finomító vállalatok repertórium, Magyar Országos Levéltár, Bp., 2003.
  19. Stat. Évk., 1940.: Magyar Statisztikai Évkönyv Új Folyam XLVII. 1939. M. Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Bp., 1940.
  20. Stat. Évk., 1948.: Magyar Statisztikai Évkönyv Új Folyam LI–LIV. 1943–1946. Központi Statisztikai Hivatal, Bp., 1948.
  21. Trident Conference, 1943.: Trident Conference May 1943 Papers and Minutes of Meetings. The Office, U.S. Secretary-Office of the Combined Chiefs of Staff, 1943.
  22. Üzenetváltás I., 1981.: A Szovjetunió, az Egyesült Államok és Nagy-Britannia kormányfőinek üzenetváltása 1941–1945. Első kötet: A W. Churchill-lel és C. Attlevel folytatott üzenetváltás (1941 július-1945 november). Kossuth Könyvkiadó-Kárpáti Könyvkiadó, Budapest–Uzsgorod, 1981.
  23. Wilhelmstrasse, 1968.: Ránki György–Palményi Ervin–Tilkovszky Lóránt–Juhász Gyula (szerk.): A Wilhelmstrasse és Magyarország. Német diplomáciai iratok Magyarországról 1933–1944. Kossuth Könyvkiadó, Bp., 1968.
  24. Zsigmond, 1961.: Zsigmond László (szerk.): Magyarország és a második

világháború. Titkos diplomáciai okmányok a háború előzményeihez és történetéhez. Kossuth Könyvkiadó, Bp., 1961.

### *Memoárok*

25. Churchill, 1989.: Churchill Winston S.: A második világháború 2. kötet, Európa Könyvkiadó, Bp., 1989.
26. Bálint, 2013.: Bálint László: Évtizedeim a titkosszolgálatnál. Egy magyar kémelhárító emlékiratai. Kárpátia Stúdió, Bp., 2013.
27. Eisenhower, 1982.: Eisenhower, Dwight D.: Keresztes háború Európában. Zrínyi Katonai Kiadó, Bp., 1982.
28. Goebbels, 1994.: Goebbels, Joseph: Napló. Dunakönyv Kiadó, Bp., 1994.
29. Herczeg, 1993.: Herczeg Ferenc: Herczeg Ferenc emlékezései. Hűvösvölgy. Szépirodalmi Könyvkiadó, Bp., 1993.
30. Horthy, 1990.: Horthy Miklós: Emlékirataim. Európa Könyvkiadó, Bp., 1990.
31. Kállay I.k., 1991.: Kállay Miklós: Magyarország miniszterelnöke voltam 1942–1944 1. kötet. Európa Könyvkiadó, Bp., 1991.
32. Kállay II.k., 1991.: Kállay Miklós: Magyarország miniszterelnöke voltam 1942–1944 2. kötet. Európa Könyvkiadó, Bp., 1991.
33. Kozma, 1999.: Csodálatos szervezetséget hozott létre a vállalat a semmiből” Buda Ernő olajipari bányamérnökkel beszélget Kozma Huba. In.: Honismeret 1999/3. 45–59. o.
34. Majszkij, 1975.: Majszkij, Ivan Mihajlovics: Egy szovjet diplomata visszaemlékezései (1925-1945). Gondolat-Kossuth, Bp., 1975.
35. Montgomery, 1981.: Montgomery, Bernard L.: Montgomery tábornagy emlékiratai. Zrínyi Katonai Kiadó–Kossuth Könyvkiadó, Bp., 1981.
36. Pápai, 2005.: Pápai Gábor (szerk.): Gyökerek és lombok. Erdészportrék IV. kötet. Országos Erdészeti Egyesület, H.n., 2005.
37. Papp, 2000.: Papp Simon: Életem. Második bővített kiadás. (Sajó alá rendezte: Srágli Lajos, Tóth János), Magyar Olajipari Múzeum, Zalaegerszeg, 2000.
38. Shvoy, 1983.: Perneki Mihály (sajtó alá rendezte): Shvoy Kálmán titkos naplója és emlékirata 1918–1945. Kossuth Könyvkiadó, Bp., 1983.
39. Speer, 1996.: Speer, Albert: Hitler bizalmasa voltam. Emlékiratok. Zrínyi Kiadó, Bp., 1996.
40. Tobak, 1998.: Tobak Tibor: Pumák Földön-égen. Ferenczy Könyv- és Lapkiadó,

Bp., 1998.

### *Lexikonok*

41. ML I. k., 1974.: Polinszky Károly (főszerk.): Műszaki Lexikon Első kötet A–F, Akadémiai Kiadó, Bp., 1974. (második változatlan lenyomat)
42. ML II. k., 1972.: Polinszky Károly (főszerk.): Műszaki Lexikon Második kötet G–M, Akadémiai Kiadó, Bp., 1972.
43. ML III. k., 1974.: Polinszky Károly (főszerk.): Műszaki Lexikon Harmadik. kötet N–Z, Akadémiai Kiadó, Bp., 1974.
44. ML IV. k., 1978.: Polinszky Károly (főszerk.): Műszaki Lexikon Negyedik (kiegészítő) kötet A–Z, Akadémiai Kiadó, Bp., 1978.
45. Sipos, 1994.: Sipos Péter: Adattár a II. világháború történetéhez. História–MTA Történettudományi Intézete, Bp., 1994.
46. Sipos, 1997.: Sipos Péter (főszerk.): Magyarország a második világháborúban. Lexikon A–Zs, Petit Real Könyvkiadó, Bp., 1997.

### *Újságok*

47. A tengely hősi harca Szicíliában. In.: Új Magyarország X. évf. 158. sz. 1943. július 16. 3. o.
48. A tengelycsapatok a hadtörténelem legpéldásabb módján oldották meg szicíliai feladataikat. In.: Új Magyarország X. évf. 187. sz. 1943. augusztus 19. 2. o.
49. Budapest bombázása mészárlás volna – írja az ABC. In.: 8 Órai Újság XXIX. évf. 188. sz. 1943. augusztus 21. 1. o.
50. H. Gy.: Az égő olajtartályok füstje elsötétítette az eget Budapesten. Helyszíni riport a főváros szerdai bombázásáról. In.: Zalamegyei Újság XXVII. évf. 133. szám 1944. június 16. 2. o.
51. Háború földön, vízen, levegőben. In.: Új Magyarország X. évf. 154. sz. 1943. július 11. 3–4. o.
52. Szicíliában a tengelycsapatok ellentámadásba mentek át és visszavetették az ellenséget. In.: Új Magyarország X. évf. 155. sz. 1943. július 13. 1-2. o.
53. Temesváry László: Olaj és háború. A Nép politikai hetilap II. évf. 6. szám 1940. február 8. 1-2. 1–2. o.
54. Egy hét alatt kétszer támadták ellenséges repülők vármegyénk falvait. In.: Komáromi Lapok Keresztény politikai hetilap LXV. évf. 26. sz. 1944. 06. 24. 3.

o.

55. Komáromra és a vármegye több községére is bombák estek vasárnap. In.: Komáromi Lapok Keresztény politikai hetilap LXV. évf. 28. sz. 1944.07.08. 3. o.

### *Könyvek*

56. Ambrose, 2002.: Ambrose, Stephen E.: Vad égbolt. A B–24-es bombázók fiatal hősei. Gabo Kiadó, Hn., 2002.
57. Anderson, 1993.: Anderson, Charles R.: Algeria-French Morocco. The US Army Campaigns of World War II., Hn., 1993.
58. Barczy–Sárhidai, 2010.: Dr. Barczy Zoltán–Sárhidai Gyula: A magyar királyi honvédség légvédelme 1920–1945. Zrínyi Kiadó, Bp., 2010.
59. Berezskov, 1982.: Berezskov, V. M.: Teherántól Potsdamig. Kossuth Könyvkiadó, Bp., 1982.
60. Bernád–Magó–Punka, 2013.: Bernád Dénes–Magó Károly–Punka György: A nemzet szárnyai. A magyar katonai repülés évszázados története. HM Zrínyi Nonprofit Kft.–Zrínyi Kiadó, Bp., 2013.
61. Bonhardt–Sárhidai–Winkler, 1992.: Bonhardt Attila–Sárhidai Gyula–Winkler László: A Magyar Királyi Honvédség fegyverzete., Zrínyi Kiadó, Bp., 1992.
62. Carter–Mueller, 1973.: Carter, Kit C.–Mueller, Robert (Összeállította): The Army Air Forces in World War II Combat Chronology 1941–1945. Albert F. Simpson Historical Research Center Air University and Office of Air Force History Headquarters USAF, Washington, D.C., 1973.
63. Craven–Cate, 1983b.: Craven, Wesley Frank–Cate, James Lea: The Army Air Forces in World War II. Volume Three Europe: Argument to V–E Day January 1944 to May 1945. Office of Air Force History, Washington, DC., 1983.
64. Craven–Cate, 1983.: Craven, Wesley Frank–Cate, James Lea: The Army Air Forces in World War II. Volume Two Europe: Torch to Pointblank August 1942 to December 1943. Office of Air Force History, Washington, DC., 1983.
65. Csepel, 1965.: Kubinyi András et al.: Csepel története. Csepel Vas- és Fémművek, Bp., Kossuth Kiadó, 1965.
66. Davis, 2006.: Davis, Richard G.: Bombing the European Axis Powers. A Historical Digest of the Combined Bomber Offensive 1939-1945. Air University Press, Maxwell, 2006.

67. Dombrády, 2003.: Dombrády Lóránd: A Magyar hadigazdaság a második világháború idején. Petit Real Könyvkiadó, Bp., 2003.
68. Dombrády, 2005.: Dombrády Lóránd: Werth Henrik akiről nem beszéltünk. Argumentum Kiadó, H.n., 2005.
69. Dorr, 2000.: Dorr, Robert F.: B-24 Liberator units of the Fifteenth Air Force, Osprey Publishing, Oxford, 2000.
70. Douhet, 1971.: Douhet, Giulio: A légiuralom, Zrínyi Miklós Katonai Akadémia, Bp., 1971.
71. Ferwagner, 2008.: Ferwagner Péter Ákos: A második világháború történelmi atlasza. Pannon-Literatúra Kft., Kisújszállás, 2008.
72. Fischer, 2001.: Fischer Ferenc: A megosztott világ. A kelet-nyugat, észak-dél nemzetközi kapcsolatok fő vonásai 1941-1991. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs, 2001.
73. Gerelyes et al., 1980.: Gerelyes Ede–Horváth Miklós–Lackó Miklós–Nagy Lajos–Preisich Gábor–Szekeres József–Tarjányi Sándor: A forradalmak korától a felszabadulásig. Budapest története V. kötet. Akadémiai Kiadó, Bp., 1980.
74. Giczey, 1935.: Giczey György: Légvédelem gázvédelem. Magyar Szemle Társaság, Bp., 1935.
75. Granfield, 2011.: Granfield, Alun: Bombers over Sand and Snow. 205 Group RAF in Word War II. Pen & Sword Aviation, Barnsley, 2011.
76. Hastings, 1999.: Hastings, Max: Bombázók a brit RAF légi offenzívája Németország ellen 1939–1945. Aqiula Könyvkiadó, Debrecen, 1999.
77. Herington, 1963.: Herington, John: Australia int he War of 1939–1945. Series Three – Air Volume IV. Air Power Over Europe, 1944–1945. Australian War Memorial, Canberra, 1963.
78. Hillgruber, 1954.: Hillgruber, Andreas: Hitler, König Carol und Marschall Antonescu. Die Deutsch-Rumänischen beziehungen 1938–1944. Franz Steiner Verlag, Wiesbaden, 1954.
79. Hincliffe, 2000.: Éjszakai vadászok. A Luftwaffe éjszakai vadászainak küzdelme a bombázóparancsnoksággal Hajja és Fiai Könyvkiadó Kft. Debrecen, 2000.
80. Juhász, 1940.: Juhász Vilmos: Nyersanyagháború. Dante Könyvkiadó, Bp., 1940.
81. Iszraeljan, 1974.: Iszraeljan, Viktor: A Hitler-ellenes koalíció diplomáciája. A Szovjetunió, az Egyesült Államok és Nagy-Britannia diplomáciai együttműködése a második világháború alatt 1941-1945. Közgazdasági és Jogi

- Könyvkiadó, Bp., 1974.
82. Kántor–Bobest–Kocsis, 1997.: Kántor István–Bobest Éva–Kocsis Zoltán: A komáromi kenőanyaggyártás 90 éve 1907–1997. MOL Magyar Olaj- és Gázipari Rt., Komárom, 1997.
83. Karsai, 1981.: A berchtesgadeni sasfészekről a berlini bunkerig. Kossuth Könyvkiadó, Hn., 1981.
84. Katona, 2011.: Katona Zsolt Vazul: A magyarországi nitrogénműtrágya-ipar bölcsője, a péti Nitrogénművek 80 éve. Babilon Design Stúdió, Székesfehérvár, 2011.
85. Keegan, 2003.: Keegan, John: A második világháború. Európa Könyvkiadó, Bp., 2003.
86. Knopp, 2010.: Knopp, Guido: A Wehrmacht. Számvetés, Mérték Kiadó, Bp., 2010.
87. Korponay, 1943.: Dr. Korponay Ede: Mit tudsz az olajról? Budapest, 1943.
88. Laklia, 2007.: Laklia Tibor: A harmadik. A MAORT pusztaszentlászlói üzeme 1941–1951. Magyar Olajipari Múzeum Közleményei 30, Zalaegerszeg, [2007.]
89. Lengyel, 1939.: Dr. Lengyel Béla: Világhódító ipari anyagok. Királyi Magyar Természettudományi Társulat, Bp., 1939.
90. M. Szabó, 1999.: M. Szabó Miklós: A Magyar Királyi Honvéd Légierő elméleti – technikai – szervezeti fejlődése és háborús alkalmazása 1938-1945, Zrínyi Kiadó, [Bp.], 1999.
91. M. Szabó, 2008.: M. Szabó Miklós: Politika – gazdaság – légi fegyverkezés Európában az 1920-30-as években. Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, Bp., 2008.
92. M. Szabó, 1987.: M. Szabó Miklós: A magyar királyi honvéd légierő a második világháborúban, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1987.
93. Maurer, 1986.: Maurer, Maurer: Air Force Combat Units of World War II. USAF, [Washington], 1986.
94. Medlicott, 1952.: Medlicott, W. N.: The Economic Blockade Vol. I. His Majesty's Stationery Office and Longmans, Green and Co., London, 1952.
95. Milward, 2000.: Milward, Alan S.: Háború, gazdaság, társadalom 1939-1945. A II. világháború hátterében meghúzódó gazdasági események. Aquila Könyvkiadó, [Debrecen], 2000.
96. Montgomery J. F., 1993.: Montgomery, John Flournoy: Magyarország a

- vonakodó csatlós. Zrínyi Kiadó, Bp., 1993.
97. Munday, 1965.: Munday, E. A.: Fifteenth Air Force Combat Markings 1943-1945. Beaumont Publication, London, én.
98. Náráy–Berkó, 1936.: Náráy Antal–Berkó István: Légitámadás! Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, [Bp., 1936.]
99. Nauwelaerts, 1937.: Louis, Nauwelaerts: Harc a petróleumért. Királyi Magyar Természettudományi Társulat, Bp., 1937.
100. Oil as a factor..., 1946.: Oil as a Factor in the German War Effort, 1933-1945. Office of the Cabinet and Minister of Defence, 8th March, 1946
101. Ónody, 1978.: Ónody György: A közel-keleti olaj a világpolitikában. Kossuth Könyvkiadó, Bp., 1978.
102. Pataky–Rozsos–Sárhidai I. k., 1992.: Pataky Iván–Rozsos László–Sárhidai Gyula: Légi háború Magyarország felett I. Zrínyi Kiadó, Bp., 1992.
103. Pataky–Rozsos–Sárhidai II. k., 1992.: Pataky Iván–Rozsos László–Sárhidai Gyula: Légi háború Magyarország felett Második kötet. Bp., 1992.
104. Piekalkiewicz, 2007.: Piekalkiewicz, Janusz: Légi csaták 1939–1945. Ventus Libro Kiadó, [Bp.], 2007.
105. Ungváry, 2004.: Ungváry Krisztián: A magyar honvédség a második világháborúban. Osiris Kiadó, Bp., 2004.
106. Ránki, 1990.: Ránki György: A II. világháború gazdaságtörténete. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Bp., 1990.
107. Sampson, 1978.: Sampson, Anthony: A hét nővér. A nagy olajtársaságok és az általuk teremtett világ. Kossuth Könyvkiadó, Bp., 1978.
108. Srágli, 2005.: Srágli Lajos: Ásványolajtermékek és kereskedelmük Magyarországon a XIX–XX. században. Magyar Olajipari Múzeum, Zalaegerszeg, 2005.
109. Srágli, 2008.: Srágli Lajos: A politika csapdáin át. A MAORT története 1938-1949. A Magyar Olajipari Múzeum Közleményei 32, Magyar Olajipari Múzeum, Zalaegerszeg, 2008.
110. Szabó–Számvéber, 2002.: Szabó Péter–Számvéber Norbert: A keleti hadszíntér és Magyarország, 1941–1943. Püldo Kiadó, [Nagykovácsi], 2002.
111. Szabó–Számvéber, 2003.: Szabó Péter–Számvéber Norbert: A keleti hadszíntér és Magyarország 1943–1945. Püldo Kiadó, [Nagykovácsi], 2003.
112. Szemjonov, én.: Szemjonov, Juri: A Föld kincsei gazdasági földrajz

- mindenki számára. Athenaeum, Bp., én.
113. Szilber, 1941.: Szilber József: Az olaj. Magyar Szemle Társaság, Bp., 1941.
114. Tocqueville, 1841.: Tocqueville, Elek: A' democratia Amerikában II. kötet, Magyar Királyi Egyetem, Buda, 1841.
115. Vághidi, 1940.: Vághidi Ferenc: Nyersanyag és pótanyag. Cserépfalvi Kiadása, Bp., 1940.
116. Varga, 1942.: Varga József: A kémia és a nyersanyaggazdálkodás. Klny. „A mai világ képe IV. kötetéből” Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, Bp., 1942.
117. Veress, 1972.: Dálnoki Veress Lajos: Magyarország honvédelme a II. világháború előtt és alatt (1920-1945). München, 1972.
118. Veress D., 2002.: Veress D. Csaba: Magyarország hadikronikája 1944–1945. Első kötet: A kárpáti harcoktól a Dunántúl elleni szovjet támadásig (1944. augusztus 25. – 1944. november 6.) Militaria Történelmi Hagyományörző és Hadisírgondozó Alapítvány, Bp., 2002.
119. Veress D., 2003.: Veress D. Csaba: Magyarország hadikronikája 1944–1945. Második kötet: A Dunántúl elleni szovjet támadástól a német Birodalmi Védőállás áttöréséig (1944. november 7. – 1945. április 13.) Militaria Történelmi Hagyományörző és Hadisírgondozó Alapítvány, Bp., 2003.
120. XX. század, 1994.: Karádi Ilona (szerk.): A XX. század krónikája, Officina Nova, Bp., [1994.]

*Tanulmányok, cikkek*

121. Ásványolaj 1937/13–14 96. o.: A Fanto Egyesült Magyar Ásványolajgyárak rt. In.: Ásványolaj szakfolyóirat az ásványolaj-ipar, kereskedelem és fogyasztók számára VII. évf. 13–14. sz. 1937. július 15. 96. o.
122. Ásványolaj 1938/6: Petróleumflotta építésének terve Románia számára. In.: Ásványolaj szakfolyóirat az ásványolaj-ipar, kereskedelem és fogyasztók számára VIII. évf. 6. sz. 1938. március 31. 29. o.
123. Bahr, 1941.: Dr. Bahr, Hans: Das Öl im englischen Krieg. In.: Oel und Kohle 37. Jahrgang Nr. 20. 22. Mai 1941. 353–354. o.
124. BKL 1940/1: Románia olajkivitele. In.: Bányászati és Kohászati Lapok LXXIII. évf. 1. sz. 1940. január 1. 13–14. o.
125. BKL 1944/4: Az orosz kőolajtermelésről. In.: Bányászati és Kohászati Lapok LXXVII. évf. 4. sz. 1944. február 15. 61. o.



126. Bogányi, 1944.: Bogányi János: Szovjetország nyersolaj termelése In.: Magyar Katonai Szemle XIV. évf. 4. szám 1944 április 172–177. o.
127. Borhi, 2014.: Borhi László: Hírszerzés és félrevezetés. Nagyhatalmi játszmák. A szövetségesek és a német megszállás 1943–1944. In.: Rubicon történelmi magazin XXIV. évf. 257. sz. 2014/3. 48–55. o.
128. Bősze, 1995.: Bősze Sándor: Adatok az angolszász szövetségesek Somogy megyét ért bombázásairól (1942. szeptember – 1944. október). In.: Szili Ferenc (szerk.): Somogy megye múltjából. Levéltári évkönyv 26. Somogy Megyei Levéltár, Kaposvár, 1995. 329–351. o.
129. Csimá, 1962.: A Magyar hadseregfejlesztés távlati terveinek kudarca a második világháború alatt. In.: Hadtörténelmi Közlemények 1962/1. 40–66. o.
130. Dr. L., 1942.: Dr. L.: Das Donau-Versorgungsgebiet. In.: Mineralöl-Berichte Neue Folge der Berichte über die Petroleumindustrie 34. Jahrgang, Nr. 40., 22. Oktober 1940. 318–321. o.
131. Ehm, 1996.: Ehm, Rainer: Der Bayerische Lloyd im Dritten Reich 1933–1945. In.: Hutschenreuther (szerk.): Der Bayerische Lloyd. Die Geschichte einer Donaureederei. (Donau-Schiffahrt. Schriftenreihe des Arbeitskreises Schiffahrts-Museum Regensburg e.V. Band 5), Arbeitskreis Schiffahrts-Museum Regensburg e.V., Regensburg, 1990.
132. Ehrhart, 1996.: Ehrhart, Robert C.: The European Theater of Operations, 1943–1945. In.: Kreis, John F. (főszerk.): Piercing the Fog. Intelligence and Army Air Forces Operations in World War II. Air Force History Museums Program, Washington, D.C., 1996. 171–246. o.
133. Gy. Fekete, 2003.: Gy. Fekete István: A szövetséges légierő Szolnok elleni légitámadásai 1944-ben. In.: Tiscium a Jász-Nagykún-Szolnok Megyei Múzeumok évkönyve XIII. Jász-Nagykún-Szolnok Megyei Múzeumok Igazgatósága, Szolnok, 2003. 229–241. o.
134. Haviár, 1938.: Dr. Haviár Győző: Légi bombák és tüzérségi lövedékek ellen védő építmények szilárdsági mérekszámítása. In.: Technika. A magyar mérnök lapja. XIX. évf. 1938/8. 278–283. o.
135. Holló, 2010.: Dr. Holló József Ferenc: Bevezető gondolatok az olaj és a haditechnika kapcsolatáról. In.: Cseh Valentin (szerk.): "Harc a petróleumért" Avagy az olaj szerepe a modern háborúban. Magyar Olajipari Múzeum, Zalaegerszeg, 2010. XII–XVI. o.

136. Horváth, 1999.: Horváth Csaba: El-Alamein. Tankcsaták a sivatagban. In.: Rubicon történelmi folyóirat 1999/5–6. 31–36. o.
137. Horváth, 2007.: Horváth Csaba: A Magyar Királyi Honvédség a Románia és Jugoszlávia elleni tervek tükrében. In.: Aetas Történettudományi Folyóirat 22. évf. 2007/4. 69–96. o.
138. Jánkfalvi, 2000.: Jánkfalvi Zoltán: A RAF 205. BG és a 334. Szállító Wing tevékenysége és vesztesége Magyarország térségében. 1944. In.: A Repüléstörténeti Konferencia közleményei. 2000. 17–22. o.
139. Joó, 2014.: Joó András: A háborús diplomácia útvesztői. Magyar béketörekvések 1942-1944. In.: Rubicon történelmi magazin XXV. évf. 277. szám 2014/12. 4–15. o.
140. Jugovics, 1943.: Jugovics Lajos: Az ásványi nyersanyagok világgazdasági és hadászati jelentősége. Magyar Királyi Állami Nyomda, Bp., 1943.
141. Kaiser, 1999.: Kaiser Ferenc: Mussolini bukása. In.: Rubicon történelmi folyóirat 1999/5–6. 84–88. o.
142. Kaiser, 2010.: Dr. Kaiser Ferenc: A kőolajhiány – ezen belül a magyar termelés – hatása Németország második világháborús stratégiájának alakulására. In.: Cseh Valentin (szerk.): "Harc a petróleumért" Avagy az olaj szerepe a modern háborúknban. Magyar Olajipari Múzeum, Zalaegerszeg, 2010. 7–18. o.
143. Kanyó, 1983.: Kanyó Ferenc: Szeged stratégiai légitbombázásai 1944-ben. In.: Kanyó Ferenc (Szerk.): Magyar Szocialista Munkáspárt Csongrád megyei Bizottsága Oktatási Igazgatóságának évkönyve. Csongrádmegyei Lapkiadó Vállalat, Szeged, 1983. 153–178. o.
144. Krompecher, 1937.: Krompecher László: A légoltalmi óvóhelyek fejlődése külföldön. In.: Természettudományi Közlöny 69. kötet 12. szám 1078. füzet 1937. december 635–647. o.
145. KTH 1942/3: Boron László: Ásványolaj szállítása Tankhajók. In.: A kikötő-tengerhajózás IV. évf. 3. szám. 1942. március 1., 7. o.
146. Laczik, 1993.: Laczik Bálint: A Gamma-Juhász légvédelmi löelemképző. In.: Technikatörténeti Szemle XX. 1993. Országos Műszaki Múzeum, Bp., 1993. 17–37. o.
147. LK 1944/3: Amerikai bombázógép kényszerleszállása Magyarországon. In.: Légoltalmi Közlemények VI. (2.) évf. 3. szám 1944. március 16. 94–96. o.
148. Makay, 1938.: Makay Hollósy Béla: Irányelvek az ipartelepek légoltalmának

- kiepítéséhez (I. rész: Gyártelepek, bánya- és kohóüzemek). In.: Légtalmi Közlemények - A Légtalmi Liga műszaki és tudományos szemléje 1938. április 97–107. o.
149. Meskó, 1943.: Dr. Meskó Géza: A háborús nyersanyagok geopolitikája. In.: Magyar Katonai Szemle XIII. évf. 1943/1. 151–162. o.
150. Molnár, 1985.: Dr. Molnár György: A Dunai hajózás történetének főbb kérdései 1939–1945 között. In.: Veress István (főszerk.): A Közlekedési Múzeum évkönyve VII. 1983–1984. Bp., 1985. 499–549. o.
151. Molnár, 2002.: Molnár László: Az ortaházai zsebfinomító építése. In.: Pannon Tükör Kulturális Folyóirat 7. évf. 3-4. szám, 2002. május-augusztus 20–31. o.
152. MSZ 1943/24: A végső döntés a légihaderőről? In.: Magyar Szárnyak VI. évf. 24. szám 1943. december 15. 18. o.
153. MSZ 1944/10: Stirling György: Aknaveszély! Aknarakás repülőgépről. In.: Magyar Szárnyak VII. évf. 10. szám 1944. május 15. 12–14. o.
154. MSZ 1944/11: Légtalom vigyázz! Ezt illik tudni a légvédelmi jelzőszolgálatról. In.: Magyar Szárnyak VII. évf. 11. szám 1944. június 1. 7–9. o.
155. OK 1941/4: Die Donau als Verkehrsstraße. In.: Oel und Kohle 37. Jahrgang 22. Januar 1941. Nr. 4. 66–68. o.
156. OK 1942/26: Versenung von Tankern in Mittelmeer und Atlantik. In.: Oel und Kohle 38. Jahrgang, 8. Juli 1942. Nr. 26. 777. o.
157. Okváth, 1987.: Okváth Imre: Adalékok az Egyesült Államok hadászati légierijének második világháborús tevékenységéhez 1941–1945. In.: Hadtörténelmi Közlemények XXXIV. évf. 1987/3. 487–509. o.
158. Oláh, 2012.: Oláh András Pál: Amerikai légitámadások Magyarországon. In.: Rubicon történelmi magazin XXIII. évf. 235–236. sz. 2012/9-10. 110–119. o.
159. Oláh, 2015.: Oláh András Pál: Az OVERLORD hadművelet, azaz az 1944. évi nyugat-európai partraszállás számára nyújtandó légi támogatás a Földközi-tenger térségéből (forrásközlés). In.: Belvedere Meridionale 27. évf. 2015/4. 123–128. o.
160. Pataky, 1996.: Dr. Pataky Iván: Repülőesemények Magyarországon a csendőrségi jelentések alapján 1944 február 22-től július 30-ig. In.: Zainkó Géza (szerk.): Repüléstörténeti konferencia közleményei 1996. Magyar Repüléstörténeti Társaság, Bp., 1996. 285–300. o.

161. Petroleum 1936/12: Die Entwicklung der rumänischen Erdölausfuhr. In.: Petroleum Zeitschrift für die gesamten Interessen der Erdöl-Industrie und des Mineralöl-Handels XXXII. Jahrgang 1936. Nr. 12., 14–15. o.
162. Petroleum 1939/9: W.F.: Erdöl in Wehrwirtschaft. In.: Petroleum Zeitschrift für die gesamten Interessen der Erdöl-Industrie und des Mineralöl-Handels XXXV. Jahrgang 1939. Nr. 9., 158–159. o.
163. Post, én.: Post, Walter: Az úgynevezett "tettesek" részaránya a milliós hadseregben - Kvantifikálási kísérlet a 6. hadsereg példáján az 1941-es oroszországi hadjáratban. In.: Peoppel, Hans-Prinz von Preußen, Wilhelm-Karl-von Hase, Karl Günther (szerk.): A Wehrmacht katonái, [Nagykanizsa], Én. 430–478. o.
164. Sárhidai, 1994.: Sárhidai Gyula: Újabb adalékok Magyarország vasúti hídjainak amerikai bombázásához 1944-ben. In.: Levéltári Szemle 44. évf. 1994 4. szám 8–18. o.
165. Schmidt, 2006.: Schmidt László: Német aknarobbantó repülőgépek tevékenysége a Duna magyarországi szakaszán 1944–45-ben. In.: Haditechnika A múlt, jelen és jövő fegyverei. 40. évf. 2006/1. Január-február 72–76. o.
166. Schwartz, 1939.: Schwartz, Robert: Die Erdölraffinerien der Welt. In.: Petroleum Zeitschrift für die gesamten Interessen der Erdöl-Industrie und des Mineralöl-Handels XXXII. Jahrgang, Nr. 3. 1939. 1–16. o.
167. Szabó, 2000.: Szabó Miklós: A magyar légierő a második világháborúban. In.: Rácz Árpád (szerk.): Nagy képes millenniumi hadtörténet. 1000 év a hadak útján. Rubicon-Aquila-könyvek, Bp., 2000. 409–413. o.
168. Szent-Gály, 1938.: Szent-Gály Dezső: A burkolás. In.: Légoltalmi Közlemények - A Légoltalmi Liga műszaki és tudományos szemléje 1938. április 108–118. o.
169. Sztojalovszky, 1999.: Sztojalovszky Gábor: A II. világháború híres repülőgépei. In.: Rubicon 1999/5–6. 67–72. o.
170. Tillman, 2012.: Tillman, Barrett: The Forgotten Fifteenth. In.: Air Force Magazine Vol. 95, No. 09, September 2012 92–96. o.
171. Turyn, 1939.: Turyn, Iwan Karl, dr.: Die Bedeutung des rumänischen Erdöles. In.: Petroleum Zeitschrift für die gesamten Interessen der Erdöl-industrie und des Mineralöl-Handels, XXXV. Jahrgang, 1939. Nr. 18. 324–328. o.

172. Udvary, 1944.: Udvary Jenő: Az olajkérdés a háború tükrében. In.: Magyar Katonai Szemle XIV. évf. 1944/1. 131–134. o.
173. Ury, 1994.: Ury János: Két légitámadás a Péti Nitrogénművek ellen 1944 nyarán. In.: Hadtörténelmi Közlemények 107. évf., 1994/2. szám 128–143. o.
174. Vajda, 1987.: Vajda Ferenc Antal: A magyar légierő és a németországi repülőgépbeszerzés a második világháború végén. In.: Hadtörténelmi Közlemények XXXIV. évf. 1987/3. 550–554. o.
175. Varga, 1937.: Dr. Varga József: Függelék. In.: Louis, Nauwelaerts: Harc a petróleumért. Királyi Magyar Természettudományi Társulat, Bp., 1937. 214–339. o.
176. Veress D., 1980.: Veress D. Csaba: Veszprém megye és a Szövetséges Hatalmak stratégiai légitámadásai a második világháborúban. In.: K. Palágyi Sylvia (szerk.): A Veszprém Megyei Múzeumok Közleményei 15 Történelem, Veszprém, 1980. 167–202. o.
177. Veress D., 1981.: Veress D. Csaba: Zala megye és a szövetséges (USA, brit) stratégiai légierők támadásai (1943-1944). In.: Degré Alajos (szerk.): Zalai Gyűjtemény 16. Közlemények Zala megye közgyűjteményeinek kutatásaiból 1980-1981. Zalaegerszeg, 1981. 151–167. o.
178. Veress D., 1983.: Veress D. Csaba: Légi harctevékenység a Balaton térségében (1944. október - 1945. március). In.: Töröcsik Zoltán-Uzsoki András (Szerk.): A Veszprém Megyei Múzeumok Közleményei 16, Veszprém Megyei Múzeumok Igazgatósága, Veszprém, 1983. 413–439. o.
179. Zetelaki, 1942.: Zetelaki Tibor: A kőolaj a háború tükrében. In.: Magyar Katonai Szemle XII. évf. 1942/7. 157–163. o.

#### *Internetes források*

1. Gazsi Lajos–Rácz Elemér: A magyar légvédelem jellemzői és tevékenysége a második világháború utolsó időszakában. In.: Bolyai Szemle 2003. XII. évfolyam 3. sz. 18–44. o. <http://uni-nke.hu/downloads/bsz/bszemle2003/hdm120302.html> (Letöltve: 2015.03.03.)
2. Gyóni Gábor: 1940 július–november Besszarábia megszerzésétől Molotov berlini látogatásáig <http://oroszvilag.hu/?t1=tortenelem&hid=4310> (Letöltve: 2014.11.27.)
3. <http://www.bp.com/en/global/corporate/about-bp/our-history/history-of-bp.html>

(Letöltve: 2014.04.14.)

4. <http://www.fortepan.hu/?tags=41711%2C+&x=0&y=0&view=query&lang=hu&q=41711> (Letöltve: 2017.03.21.)
5. [http://www.fortepan.hu/photo/download/fortepan\\_41710.jpg](http://www.fortepan.hu/photo/download/fortepan_41710.jpg) (Letöltve: 2014.11.28.)
6. Tarján M. Tamás: 1939. szeptember 3. Megkezdődik a „furcsa háború” [http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/1939\\_szeptember\\_3\\_megkezdodik\\_a\\_furcsa\\_haboru/](http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/1939_szeptember_3_megkezdodik_a_furcsa_haboru/) (Letöltve: 2014.12.07.)

*Dokumentumfilm*

Kóthy, 2007.: Kóthy Judit (rendező): Olaj, olaj, olaj! Fejezetek a magyar kőolaj- és földgázipar történetéből. Dokumentumfilm sorozat VIII/1–4. 1. rész. Budapest, 2007.

## **A doktori disszertáció témájával kapcsolatban eddig megjelent publikációk jegyzéke**

1. A Bázakerettye elleni szövetséges légitámadás. In: Hévíz Művészeti és művelődési folyóirat XVI. évf. 2–3. sz. 2008. 85–90. o.
2. Kerettye bombázása. Liberátorok az olajmező felett. In: Zalai Napló XI. évf. 9. szám 2008. május 28. 7. o.
3. Légiriadó! 1. rész: A budapesti és csepeli olajipari létesítmények elleni szövetséges légitámadások. In.: Panoráma, a MOL – csoport belső hírlevele. 5. évf. 15/16 sz. 2008. augusztus 32–33 o.
4. A zalai olajmezőket ért támadások. In: Panoráma, a MOL-csoport belső hírlevele. VI. évf. 15/18 sz. 2009. augusztus-szeptember. 22–23 o.
5. Álcahaló az objektumokon. Légtalmi intézkedések a zalai olajmezőkön. In: Zalai Napló XII. évf. 16. szám 2009. november 10. 7. o.
6. Szövetséges légitámadások a MAORT üzemek ellen 1944-ben. In: Cseh Valentin (Szerk.): „70 éve alakult a MAORT” - tanulmányok egy bányavállalat történetéről. Magyar Olajipari Múzeum, Zalaegerszeg, 2009. 154–170. o. / Allied Air-strikes against MAORT's Facilities in 1944. In: Cseh, Valentin (Szerk.): „MAORT was established 70 years ago” -Studies on the history of a mining company, Museum of the Hungarian Petroleum Industry, Zalaegerszeg, 2009. 171–192. o.
7. A csepeli Petróleum-kikötő elleni Szövetséges légitámadások a második világháborúban. In.. Rab Virág–Szappanyos Melinda (Szerk.): 8. Országos Interdiszciplináris Grastyán konferencia előadásai. PTE Grastyán Endre Szakkollégium, Pécs, 2010. 60–71. o.
8. Angolszász légicsapások a hazai olajipar ellen 1944-ben. In.: Cseh Valentin (Szerk.): „Harc a petróleumért” Avagy az olaj szerepe a modern háborúban, Magyar Olajipari Múzeum, Zalaegerszeg, 2010. 61–102. o.
9. Az almásfüzitői és a szőnyi finomítókat ért támadások. In.: Panoráma a MOL-csoport belső hírlevele VII. évf. 4. szám 2010. április 22–23. o.
10. Légiriadó és a gázkitörés In: Zalai Napló XIV. évf., 8. szám 2011. június 21. 4. o.
11. Az Új Magyarország című újság tudósításai az 1943-as szicíliai partraszállásról. In.: Oszetzky Éva–Bene Krisztián (Szerk.): Újlatin kultúrák vonzásában. MTA Pécsi

- Területi Bizottsága Romanisztika Munkacsoport – Pécsi Tudományegyetem Francia Tanszék, Pécs, 2012. 307–315. o.
12. Az amerikai 15. légi hadsereg bombázóinak tevékenysége a zalai olajmezők felett a második világháborúban. In.: Orha Zoltán–Simmer Livia (Szerk.): Zalai Múzeum 21. Közlemények Zala Megye Múzeumaiból, Göcseji Múzeum, Zalaegerszeg, 2013. 199–210. o.
  13. A Petróleum-kikötő – A csepeli olajipari társaságok története 1945-ig, Magyar Olaj- és Gázipari Múzeum, Zalaegerszeg, 2014.
  14. Olajháború: Célkeresztben az almásfüzitői és szőnyi finomítók 1944/45-ben. In: Kiss Petra (Szerk.): A hadtudomány és a 21. század: konferenciakötet. Budapest, 2014. 151–176. o.
  15. A dunai olajszállítások és a folyó 1944. évi elaknásítása. In.: Társadalom és Honvédelem XVII. évf. 2014/3–4. szám 87–96. o.
  16. Petróleumszállítás a Dunán 1898-1945. In.: Történeti Muzeológiai Szemle 13. Magyar Múzeumi Történész Társulat, Budapest, 2014. 63–89. o.
  17. Hullottak a rombolóbombák. 1944-45-ben a szövetséges erők több légi támadást intéztek a zalai célpontok ellen In. Zalai Hírlap 70. évf. 90. szám 2014. április 17. 13. o.
  18. Olajháború: Kilencszáznegyvennégy őszén jelentős légitámadások érték a magyar finomítókat. In.: Magyar Nemzet LXXVII. évf. 291. szám 2014. október 25. 39. o.
  19. Nappali fény éjjel is. A gázfáklya utat mutatott a bombázóknak. In.: Zalai Hírlap 71. évf. 4. szám 2015. január 6. 13. o.
  20. Az olaj szerepe a második világháborúban. In: Társadalom és honvédelem XIX. évf. 2015/2. 39–47. o.
  21. Hasra érkezés: A magyar légvédelem által lelőtt első Liberator. In.: Magyar Nemzet LXXIX. évf. 31. szám 2016. február 6. 26. o.
  22. Műtárgyak a bombazáporban: (A Balatoni Múzeum és a Székely Nemzeti Múzeum gyűjteményeinek pusztulása 1945-ben). In.: Pannon Tükör 21. évf. 2016/2. 49–51. o.
  23. Légi harcok Zalaegerszeg térségében a második világháború idején. In: Molnár András (Szerk.): Egerszegi évszázadok. Fejezetek Zalaegerszeg történetéből. Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Önkormányzata, Zalaegerszeg, 2016. 162–178. o.