

A debreceni repülőtér elleni légitámadások a román kiugrástól a német kiürítésig (1944. augusztus 23-tól október 8-ig)

Horváth Attila

független helytörténeti kutató

Absztrakt: A tanulmány célja a debreceni repülőtér 1944. augusztus 23. és október 8. között ért légitámadások áttekintése. A vizsgált időszakban szeptember 1-jén érte egy jelentős támadás a város repülőtérét, amely akkor a német Luftwaffe használatában állt. Az írás elsősorban ennek a támadásnak a rekonstruálására törekszik, s amerikai, német, magyar és szovjet források segítségével igyekszik feltárni a történeteket. A feldolgozás elsősorban adatszerű közlést tartalmaz, melyben megtörténik a támadó gépek és az általuk okozott veszteség bemutatása.

Kulcsszavak: 2. világháború; légitámadás; légvédelem; keleti hadszíntér; 2. Ukrán Front; Debrecen bombázása; helytörténet; hadtörténet

Debrecen 2. világháborús történetében az 1944-es év több jelentős fordulatot is hozott. Magyarország 1941-es hadba lépését követően a város többnyire még csak az általános háborús háttér szerepét élte. Különleges helyzete elsősorban az országos vasútvonalak elhelyezkedéséből következett, amely a hadsereg utánpótlása és az ipari termékek szállításának szempontjából is kiemelkedő logisztikai rendeltetést biztosított a város számára. A hadiesemények sorában az 1943-as fordulatot követően a keleti front fokozatos közeledése, majd az 1944. június 6-ai normandiai partraszállás előkészítése, később támogatása, valamint a nyugati front előrehaladásának biztosítása azonban új helyzetet teremtett.

Debrecen 1944 nyarán és őszén összesen három komolyabb légitámadás érte, melyek mindegyikét az Amerikai Egyesült Államok légierije (United States Army Air Forces/USAAF) hajtotta végre. (Lásd: Vasváry J. 1995; Veress D. Cs., 2002., 24–52.; Horváth A., 2014.) Jelen írásomban a városi – ekkor már német használatban lévő – repülőtér 1944 kora őszi eseményeire koncentrálok.

A szovjet Vörös Hadsereg Ukrajna irányából előre nyomulva 1944. augusztus 20-án érte el a román határt, és a 2. és a 3. Ukrán Front egységeivel folytatta a támadást a német és román erőkből álló Dél-Ukrajna Hadseregcsoporttal szemben. A szovjetek célja az volt, hogy áttörést érjenek el Iași és Chișinău térségében, majd tovább nyomuljanak Bukarest és a Ploiești olajmezők irányába. A román király augusztus 23-án puccsot végrehajtva letartóztatta az addig teljha-

talmat élvező és feltétlen németbarát Antonescu marsallt. Ezt követően a román hadsereg a szovjetek szövetségeseként vett részt a háború további szakaszában, és elsődleges célja az akkor Magyarországhoz tartozó Észak-Erdély visszaszerzése volt.

Románia gyors átállása meglehetősen új helyzetet eredményezett a keleti front térségében. Bár a Kárpátok hegyvonulatai (Északkeleti-Kárpátok, Keleti-Kárpátok) és az előzetesen már mesterségesen megerősített román-magyar határvonal (Hunyadi-állás, Szent László-állás és Árpád-vonal) a rendeltetése szerint bizonyos mértékig képes volt az előrenyomulás akadályozására, késleltetésére, Magyarország tiszántúli részének stratégiai szerepe felértékelődött. Ez elsősorban abban nyilvánult meg, hogy a térség logisztikai csomópontjai, Debrecen, Nagyvárad, Miskolc, Szatmárnémeti stb. az eddigiéknél nagyobb eséllyel váltak légitámadások célpontjaivá.

1944. szeptember 1-én 8 óra tájt, a reggeli párás, napsütéses időben, a repülőtér magyar személyzete által mintegy két repülőszázadnyira becsült tisztán felismerhető német felségjellel (!) ellátott Messerschmitt Bf-109G6 típusú vadászgépekből álló kötelék érkezett Hajdúszoboszló felől, mely a debreceni repülőtér nyugati oldalán lévő lödombjának takarásában, alacsonyrepülésben közelítette meg a célpontját. A kötelék a támadás előtt széthúzódott, majd rajonként több rácsapással végiglőtte a repülőgépekkel zsúfolásig megtelt repülőteret. A felszállópálya folyamatban lévő építése miatt a gépek többsége a repülőtér szélén szorosan egymás mellett volt elhelyezve. Ez pedig azt eredményezte, hogy egy találattól felrobbanó repülőgép a mellette állókat is lángba boríthatta, így jelentősen megnövelte a támadás hatékonyságát valamint a másik fél részéről a veszteségeket. A támadás megkezdésekor a német repülőgépek személyzete és a műszakiak többsége a gépek mellett pihent vagy végezte a műszaki-üzemi karbantartást. A légitámadás következményeire Vasváry József repüléstörténész így emlékezett: *„Kertünkben a repülőtér felől lövéseket hallva és füstgomolyokat látva, azonnal kerékpárra ültem és 10 perccel a támadás lezajlása után a helyszínen voltam. A repülőtér keleti szegélyén húzódó Mikepércsi út mellett megdöbrentő, ijesztő, félelmetes látvány tárult elém. Mindenfelé égő gépek, némelyikben a lőszer robbant, feketén felfelé szálló füstoszlopok és pánikszerű futkosás, menekülés a gépek közeléből. A kifutópályát építők is szanaszét futottak, gyalogosan vagy járművekkel. Oltásról szinte szó sem lehetett, tűzoltó készülékek csak elvétve akadtak (...). Eleinte egy árok szélén álltam, majd – a robbanásokat hallva – lehúzódtam az árokba. Később, a robbanások elültével végignéztem a pusztuláson és számolni kezdtem az égő gépeket. 27 gép égett el, legnagyobb füstfelhővel a Gigant. Azon csodálkoztam, hogy a – némi előrelátás és gondoskodás révén ággal hevenyészve letakart – különböző helyeken tárolt repülőbombák nem robbantak fel. (Vasváry J., 1995. 199.)*

A város északi részén, a Kassai úton álló tüzlaktanyában (ma a Debreceni Egyetem Kassai úti Campusa) Thuróczy György tartalékos zászlós, a debreceni 16. rohamtüzérsztály 2. ütegének szakaszparancsnoka hasonlóan emlékezett vissza a történésekre: „Azon a szép, csupa napfény, kora őszi délelőtt javában folyt a régi laktanyaudvaron az újonckiképzés. Egyszer csak váratlanul, délnyugati irányból északkelet felé hatalmas morajjal, egészen alacsonyan repülve három Messerschmitt vadászgép húzott el fölöttünk, a toronygéppuskáikkal (sic!) végig verték az épületeket és az udvart. A társaság szétugrott. Volt, aki a földre vetette magát, sokan mások menedéket keresve az épületek felé szertefutottak. A riadalom egy percig sem tartott. A szertfutott katonákat Papp László hadnagy (a 16. rohamtüzérsztály 1. ütegének parancsnoka – a szerző) terelte vissza nagy hangerővel és sűrű káromkodással.” (Thuróczy Gy., 1994. 21.)

A fent leírt légitámadás a mai napig találgatások célpontja és intenzív viták táptalaja az eseményeket kutatók számára. Forrásként csak az eseményeket átélők visszaemlékezései maradtak fent, akik egybehangzóan a román légierő pilótáit tették felelőssé az alacsonytámadás végrehajtásáért. A szovjet Vörös Hadsereg légiereje nagy valószínűséggel a felelőség alól kizárható. Az észlelt repülőgép típust és felségjelet figyelmen kívül hagyva a kizárás oka abban rejlik, hogy a szovjet légierő általános működése gyakorlatilag kimerült a szárazföldi csapatok támogatásában. Ezt bizonyítja az a tény, hogy a szovjet 5. légihadsereg közvetlenül a 2. Ukrán Front alárendeltségébe tartozott. A hadászati légitámadásokat pedig a távolbombázó hadtestek hajtották végre kizárólag bombázó repülőgépek bevetésével, vadászrepülő biztosítás nélkül. A szovjet légierő kizárásának van még egy másik oka is, ti. a szovjet légierő nem használt bevetéseken ellenségtől zsákmányolt technikát. Ezzel szemben a román légierő vadászpilótái kizárólag saját gyártású és a németektől kapott repülőtechnikát használtak a háború teljes időtartama alatt. Ebből következően a Messerschmitt Bf-109 típust is alkalmazták.

Nézzük meg azonban tüzetesen a román légierő aktuális helyzetét. A rendelkezésre álló források vizsgálatát követően kijelenthető, hogy 1944. augusztus 31-én a román légierőnek összesen kilenc vadászrepülő százada állt rendelkezésre, a lehetséges felszállási helyszín pedig mindössze a Popesti-Leordeni (Bukaresttől délkeletre, Debrecentől 494 km-re) és a Matca (Galați-tól 61 km-rel északnyugatra, Debrecentől 490 km-re) repülőterekre koncentrálódik. (Bernád, D., 1999. 30.)

A kérdéses légitámadást végrehajtó Messerschmitt Bf-109G6 típus hatótávolsága 725 kilométer volt. Ez az érték a repülőgép hasa alá függeszthető 300 literes póttank teljes felhasználásával 998 kilométerre volt növelhető. Ez bevetéskor azt jelentette, hogy egy 440 vagy 572 kilométerre lévő célpontig tudott eljutni úgy, hogy képes volt visszatérni repülőterére.

A teljesség kedvéért az IAR-81C (román gyártmányú, egymotoros, együléses vadászgép) típust vizsgálva megállapítható, hogy annak hatótávolsága

730 kilométer volt. Ez bevetéskor azt jelentette, hogy egy 365 kilométerre lévő célpontot tudott támadni. Debrecen repülőtere Popesti-Leordeni vagy Matca repülőteréről felszállva ennek a típusnak nem volt elérhető távolságban, tehát a légitámadás végrehajtásában a szerepe kizárható.

Debrecen földrajzi elhelyezkedését figyelembe véve egy póttankkal felszerelt Messerschmitt Bf-109-es vadászrepülőgép hatótávolságán belül esett, tehát Bukarest térségéből felszállva a város repülőtere valóban elérhető volt.

Egy fontos adat azonban teljes egészében kizárja a szóban forgó légitámadás megtörténtét! A román légierő főhadiszállása által 1002/2.09.1944-es iktatószámmal kiadott utasítás szerint a román légierő felderítő- vadász- és bombázóereje nem végezhetett semmilyen tevékenységet, ugyanis az orosz (*sic!*) parancsnokság megtiltotta a román repülőgépek repülését addig, amíg a korábban használt felségjelet (pontatlan kifejezéssel élve: Mihály-kereszt) nem cserélték le rajtuk. Ennek oka az volt, hogy a szovjet légierő és légvédelem ne tegyen kárt az oldalukra átállt román légierő állományában. Ez tulajdonképpen egy 1944. szeptember 1-től kezdődő teljes felszállási tilalmat jelentett a román légierő valamennyi repülőgépe számára. Az új felségjelzés azonban csak 1944. szeptember 3-tól vált hivatalossá, és még napokig eltartott, mire az összes rendelkezésre álló repülőgépen be tudták fejezni az átfestést.

Összességében kijelenthető az, hogy a visszaemlékezők által sokszerűen átélte események az azt közvetlenül követő amerikai alacsony támadással hozhatók összefüggésbe.

Egyéb, egyszerűen belátható tények is valószínűtlenné teszik a román támadás megtörténtét:

Ha a Messerschmitt Bf-109-es típusra kiképzett hajózók német jelzésű gépekkel felszálltak volna Bukarest környezetéből, akkor csak a Debrecen felé vezető úton mintegy 100-150 kilométert kellett volna repülni a szovjet csapatok által elfoglalt terület felett, ami szinte bizonyosan szovjet elhárító harctevékenységet vont volna maga után. Ez be is következett 1944. szeptember 8-án, amikor a szovjet légvédelem lelőtt egy román Bf-109-est, amely Nagyszeben-Kistorony (Turnisor) repülőterére készült leszállni. A „Messzer” még mindig a régi jelzésekkel repült, a román pilóta pedig hősi halált halt.

1944. augusztus 31-től a USAAF 15. légihadseregének bombázórepülői két napon keresztül szállították Olaszországba a romániai hadifogolytáborokban raboskodó több száz szövetséges pilótát. Bukarest repülőtereiről ezekben a napokban német felségjelzésű repülőgépekkel a fel- és leszállás a nem volt kivitelezhető. Az „Operation Reunion” keretében az amerikai 2. bombázórepülő osztály és a 97. bombázórepülő osztály 38 darab B-17-es bombázóval 739 főt menekített ki Popesti-Leordeni repülőteréről. Másnap a 2. bombázórepülő osztály B-17-esei 393 főt szállítottak Olaszországba Pitesti repülőteréről. A bombá-

zógépek mindkét napon folyamatos vadászbiztosítás mellett hajtották végre a bevetéseket.

Ezen túlmenően pedig az amerikai jelentések sem tartalmaznak olyan megállapítást, miszerint a debreceni repülőtéren lángokban állt volna több repülőgép, tehát „valaki megelőzte volna őket”.

Az 1944. szeptember 1-én történetet tovább vizsgálva, bizonyos levéltári adatoknak köszönhetően pontos feljegyzések maradtak fent az adott napon elrendelt veszély- és riadójelzések időpontjáról is. Ezekből megtudhatjuk, hogy már 6 óra 30 perckor, tehát jóval a repülőtér elleni alacsony támadást megelőzően berepülési veszélyre utaló jelzést adtak le. Ezt igazolja Sőregi János naplóbejegyzése is, mely szerint a berepülési veszély jelzése 6 óra 45 perckor hangzott el. (Sőregi J. napló 1944. szept. 1-ei bejegyzés.) A következő, magasabb riasztási fokozat, a „légi veszély” jelzése pedig 8 óra 15 perckor lett kiadva. Tíz perccel később megszólaltak a légiriadót jelző szirénák. (MNL-HBML XI.105/a 38. cs.) Hat perccel később – 8 óra 31 perckor – a repülőtér fölé érkezett Ernest H. Beverly alezredes a 325. vadászpilóta osztály Mustangjaival, hogy végrehajtsa az aznapra kapott parancsot: Az osztály Mustangokkal végrehajtott 69. bevetésén alacsony támadással pusztítsa a repülőtéren lévő ellenséges repülőgépeket, majd a feladat végrehajtása után alakulatával rendeződve térjen vissza a bázisra. A 325. vadászpilóta osztály reggel 6 órakor kezdte meg a felszállást a dél-olaszországi Lesinából 55 darab P-51-es vadászgéppel. Négy gép különböző okok miatt visszatért a bázisra. A kötelékbe rendeződő 51 darab Mustang folytatta a bevetést, 19000 láb (kb. 5800 méter) magasságban repültek be az ország légterébe, majd a célpont körzetébe érve egy század 11 darab P-51-essel 1500 méteres magasságban biztosította a légteret, míg a többiek többszöri rácsapással nagy pusztítást végeztek a földön álló repülőgépek között.

A repülőteret nyugat felől megközelítő – az alacsony támadást végrehajtó – vadászgépek három csoportra oszlottak, és német légvédelmi tüzeik szerint mintegy 8–10 rácsapást hajtottak végre a repülőtér ellen. Az első folytatta kurzusát és nyugatról keleti irányban lőtte végig a repülőteret. A második csoport a repülőtér déli része felé vette az irányt, és onnan észak felé támadott. A harmadik csoport délkelet felé haladt, majd ott balra fordulva keletről nyugati irányban hajtotta végre az alacsony támadást. Ezzel a megosztással sikerült elérniük azt, hogy a repülőtér teljes területére sikerüljön csapást mérni. Az alacsony támadás következményeként a Mustangok 59 repülőgépet pusztítottak el, illetve gyújtottak fel a földön, melyek típus szerinti megoszlása jelentésük szerint az alábbi volt (AFHRA B0275. tekercs):

pilóta	század	megsemmisítve
John L. Sherbourne főhadnagy	317	2 hárommotoros repülőgép
Paul P. Tatman főhadnagy	317	1 Messerschmitt Bf-109, 1 egymotoros repülőgép
Arne U. Arneson főhadnagy	317	5 Heinkel He-111,
John M. Simmons főhadnagy	317	1 Heinkel He-111, 1 ismeretlen repülőgép
Paul J. Kastner főhadnagy	317	2 Junkers Ju-52, 1 Junkers Ju-88
Robert A. Fischer hadnagy	317	1 Junkers Ju-52
Don B. Terry hadnagy	317	1 Junkers Ju-88, 1 Junkers Ju-52
Frank Mertely hadnagy	317	1 Heinkel He-111, 1 ismeretlen repülőgép
Richard D. Dowiatt hadnagy	317	2 Heinkel He-111
Elvador E. Ritter hadnagy	317	1 Heinkel He-111
Richard A. Troutt Flight Officer ¹	317	1 Heinkel He-111, 1 egymotoros repülőgép,
Victor H. Ames Flight Officer	317	1 Heinkel He-177, 1 Heinkel He-111
Arthur J. Fitch főhadnagy	318	3 Heinkel He-111
Harold R. Loftus főhadnagy	318	2 Heinkel He-111
Benjamin H. Emmert főhadnagy	318	2 Junkers Ju-52, 2 Junkers Ju-88, 1 Messerschmitt Me-323
Philip Sangermano hadnagy	318	1 Junkers Ju-52, 1 Heinkel He-111, 2 Messerschmitt Me-410, 1 Junkers Ju-88
Leroy R. Raymond hadnagy	318	1 Junkers Ju-52, 2 Messerschmitt Me-410
David C. Leach Jr. hadnagy	318	1 Messerschmitt Me-410
Roy F. Noe hadnagy	318	1 Junkers Ju-88, 1 Messerschmitt Me-410
Samuel T. Woodson hadnagy	318	1 Messerschmitt Me-210
Robert H. Brown hadnagy	318	1 Messerschmitt Me-210
Fred G. Johnson Flight Officer	318	1 Junkers Ju-88, 1 hárommotoros repülőgép
Ernest H. Beverly alezredes	törzs	1 Junkers Ju-52, 2 Junkers Ju-88
Max McNeal őrnagy	törzs	2 Junkers Ju-88
Sheldon K. Anderson hadnagy	319	1 Messerschmitt Me-323
R. Brooks hadnagy	319	2 Junkers Ju-52

A támadást végrehajtó pilóták megfigyeltek további 50 darab ellenséges repülőgépet a repülőtér területén. Öt további Heinkel He-111-est láttak a repülőtértől délre egy mezőn, négy Heinkel He-111-est figyeltek meg a körösladányi repülőtéren. A támadó vadászgépek tevékenysége azonban nemcsak a repülőtérre koncentráldott, hanem géppuskasorozatokkal lőtték végig a várost is. Táma-

¹ Az Egyesült Államok légierijénél használatban lévő "Flight Officer" rendfokozatnak magyar megfelelője nincs.

dás érte a Csapó és Rákóczi utcai piacot, a Szoboszlói utat, az utcán lévő emberekben óriási riadalmat okozva. Sőregi János a Péterfia utca és a Thaly Kálmán utca sarkán lévő házának falában több gépfegyver ütötte lyukat fedezett fel másnap, a Déri Múzeum udvarán pedig lőszerhüvelyt is találtak, ami az egyik támadó gépből szóródhatott ki. (Sőregi J. napló. 1944. szept. 1–2-ai bejegyzés.) A Mustangok három mozdonyt kilőttek a Debrecen-Nyírbátori vasútvonalon Debrecentől északkeletre, egyet pedig Debrecentől délnyugatra. Kilőttek továbbá egy gépjárművet a repülőtértől közvetlenül nyugatra, felgyújtottak egy olaj leraikatot a repülőtér közepén. Az első támadó csoportból négy P–51-es lőtte a repülőtér laktanyaépületeit is. (AFHRA A6375. tekercs) Néhány vadászgép véletlenül észrevehette a Kassai úti tüzerlaktanyát és az ott gyakorlatozó katonákat; ezeket – mint alkalmi célpontokat – rögtön támadták.

A Mustangok a földön álló repülőgépek elpusztítása mellett légi győzelmeket is arattak. Az alacsonyan repülő amerikaiak orra előtt egy Messerschmitt Me–410-es és három Junkers Ju–52-es szállt fel a repülőtérrel. A Messerschmitt Me–410-est Beverly alezredes egy hosszú sorozattal lelőtte, de a lassú Junkersek is áldozatul estek a Mustangoknak. Kettőt David J. Schmerbeck főhadnagy, egyet pedig Bruce C. Cobb főhadnagy lőtt le. (Pataky I. – Rozsos L. – Sárhidai Gy., 1992. 2. k. 183.)

Az amerikai pilóták intenzív és pontos könnyű léghárító tüzet jelentettek a repülőtér északkeleti és délkeleti oldaláról. Ennek az intenzív léghárításnak az eredménye hat eltalált amerikai gép lett.

A német 3. szállítórepülő ezred 10. századához tartozó egyik Junkers Ju–52-es gépnek nagy szerencséje volt. Pontosan az alacsonytámadás idején szállt fel Kecskemét úticéllal, ám a vadászok támadását sikeresen túlélve teljesítette az egyórás repülőutat. (Nowack szakaszvezető repülési könyve alapján – másolat a szerző birtokában)

A német 231/I. gépvontatású vegyes légvédelmi tüzerosztály 4. ütegének 2 centiméteres gépágyú Gerd-Otto Heine főhadnagy parancsnoksága alatt a Mikepércsi út nyugati oldalán a Hosszúpályi felé vezető út kereszteződésétől mintegy 400 méterrel északra települtek. 8 óra 50 perckor Benjamin H. Emmert főhadnagy, – aki a 318. vadászrepülő századot vezette aznap – végzetesnek bizonyuló rácsapása keleti irányból történt meg, és pontosan keresztezte a gépágyúk állásait. Az amerikai pilóta keresztülrepült a gépágyúk tüzén, és az elszenvedett találatot követően azonnal délnyugati irányba fordult sérült, enyhe füstcsíkot húzó géppel. Egy másik Mustang szegődött mellé, amelyik kísérte a főhadnagyot, ameddig lehetséges volt. Emmert a végképp vezethetetlen, 47-es oldalszámú Mustangjából ejtóernyővel sikeresen kiugrott. A gép Szeghalom és Dévaványa között félúton, a Kardos-tanyától kelete lévő 87-es magassági pontnál csapódott a földbe és felrobbant.

Emmert főhadnagyot a Szeghalomtól négy kilométerrel nyugatra állomásozó 18. SS páncélos karbantartó osztály állományából Dr. Wolfgang Himmel

SS-Untersturmführer (a Waffen SS-ben használatos rendfokozat magyar megfelelője a hadnagy volt) által vezetett csoport és hozzá csatlakozott magyar csendőrök ejtették hadifogságba. Az üteg részéről 1944. szeptember 5-én 13 órakor Streicher törzsőrmester szállt ki a területre és szemrevételezte a roncsot. Megállapította, hogy az amerikai Mustangként azonosított gép teljesen kiégett, és darabjai a területen szétszóródtak. (BA-MA RL 5. 504.)

A másik lezuhant amerikai gép Lowell B. Steere hadnagyé volt. A 317. vadászrepülő századba tartozó Steere hadnagy 22-es oldalszámú Mustangja a második rácsapásnál kapott végzetes találatot. Ennek ellenére egészen Jugoszláviáig el tudott jutni, és Újvidéktől tíz mérfölddel délre kiugrott gépéből. Szerencséjére civilek találták rá, akik átadták őt egy partizán egység parancsnokának, ahonnan később vissza tudott térni az alakulatához. (MACR 8330.)

A Debrecen légtérét védő 231/I. gépvontatású vegyes légvédelmi tüzérosztály 4. ütegeinek állományából az alacsonytámadás ideje alatt hét fő megsebesült, és az eszközállományban is károk keletkeztek a fedélzeti fegyverek tüzetől. A légitámadás alatt az üteg lőszerfelhasználása 4445 darab gépágyúlőszer volt, ami jól mutatja a légvédelem harctevékenységének intenzitását. (BA-MA RL 5. 504.)

Az intenzív légvédelmi tevékenységnek tanúja volt Sőregi János is: „...3/4 8-tól angol leadást hallgattam, hogy a szlovákiai eseményeket a másik megvilágításban halljam s ez alatt a veszély egyre növekedett. Alig múlt el 8 óra, kb. 1/4 9 órakor légi veszélyt szirénáztak. Feleségem a piacra ment s én gyermekeimmel kezdtem a lakást rendbe rakni. Asztalokat, székeket sarokba állítjuk, az ágyneműt ládába pakoljuk, csomagokat összerakjuk ilyenkor. Feleségem éppen hazaérkezett s nekem reggelit adott. Éppen a hálószobám nyitott ablaka előtt állottam, mikor egyszerre zúgás ütötte meg a fülemet és erős gépfegyverezés visszhangzott. Abban a pillanatban az utcán rohanni kezdtek az emberek, ordítottak: Álljon meg! Álljanak meg! hangzott a kétségbeesett ordítás. Gépkocsik száguldoztak, lópatkók csattogtak, repülőgép motorja bömbölt egész közel... Ki ez? A sziréna légiriadót nem jelzett... A következő pillanatban megszólaltak a légvédelmi ágyúk...[...] Közben a férfiak összesúgtak: bizony veretnek bennünket! De az állomás felől hallatszik minden, az ágyúk is ott szólnak! Milyen jó, hogy van valami elhárítás. 3 gépet lelőttek, jelentik a beszaladók! Nem igaz! Már 5 gépet lelőttek! A zúgás szűnt, lassan elcsendesedett a világ. Gyerünk fel a padlásra! Magam is felmentem a házmesterrel és kinéztem kétemeletes házunk oromtornyából. A Nagytemplom irányában sötét füstfelhő emelkedett fel igen széles sávban. A repülőtérről szállott fel, mint valami távoli viharfelhő és csóvásban bomlott szét az ég alján. A felhősáv jobb oldala a Nagytemplom két tornya közt látszott, bal oldala a katolikus templom iránt. Kár, hogy a fényképezőgép nem volt nálam, s így nem tudtam megörökíteni. Komor, félelmetes kép volt! Valahogy a füst nem gomolygott, inkább megmerevedettnek látszott az irtózatossággal.

Talán több volt benne a por, mint a füst, talán ködösítés is történt és az vegyült el a porral és füsttel...” (Sőregi J. napló., 1944. szept. 1-ei bejegyzés.)

A két lezuhant Mustangon kívül a másik négy eltalált P-51-es sérülten vissza tudott térni a támaszpontjára. A támadásból visszatérő gépek 45–50 repülőgépet figyeltek meg a Körösladány melletti tábori repülőtéren. (AFHRA A6475. tekercs; MACR 8325. és MACR 8330.)

1944. szeptember 1-én a debreceni repülőtéren állomásozó Luftwaffe repülőegységek közül a 121. távolfelderítő osztály 3. századának négy darab Junkers Ju-188 D2 és F1, három darab Junkers Ju-88D1 típusú felderítőgépe veszett oda, illetve egy Junkers Ju-188 megrongálódott. (BA-MA RL 2-III 939. 386) A század személyi állományából három halottat és négy sebesültet írtak össze. (Jánkfalvi Z., 2005. 125.) A 4. bombázórepülő ezred I. osztályának 13 darab Heinkel He-111H20 és egy darab Heinkel He-111H16 típusú bombázógépe került veszteséglistára, melyhez hozzáadódik a repülőtéren sérülten hátrahagyott két Heinkel He-111H20 és három darab Heinkel He-111H16-os repülőgép. Az osztály hét halottat veszített. (BA-MA RL 2-III 939. 44.; Flugzeugbestand und Bewegungsmeldungen I./KG4; Jánkfalvi Z., 2005. 125.)

Egy Heinkel He-111 típusú repülőgépet veszített a 76. időjárás-felderítő század, melynek személyi állományából Hans Frodl főhadnagy életét veszítette. (Kington J. A.–Selinger F. 2006., 156.; BA-MA RL 2-III 939. 440.) A III/40. könnyű tábori javító osztály 4253-as gyártási számú Fieseler Fi-156 típusú futárrepülőgépét szintén a földön lőtték szét a támadó vadászgépek. (BA-MA RL 2-III 939. 386.)

Egyelőre nem meghatározható repülő alakulat állományából veszteséglistára került további egy darab Fieseler Fi-156 típusú repülőgép, egy Junkers Ju-88 típusú bombázógép, egy Dornier Do-217-es távol-felderítőgép.

A 121. távolfelderítő osztály 3. századának veszteségeit tetézte, hogy a 7A+CL oldaljelzésű Junkers Ju-188D2 típusú, repülőgépét egy Mustang lőtte le felszállás közben. Herbert Kschischenk törzsőrmester, rádióslövész meghalt, Fritz Michels őrmester, pilóta, Klaus Weber Oberfähnrich, megfigyelő és Friedrich Schaub szakaszvezető, fedélzeti lövész megsebesült. (12 o’Clock High) Valószínűsíthető, hogy ez volt a Beverly alezredes által Messerschmitt Me-410-nek azonosított repülőgép, melyet szintén felszállás közben lőttek le.

A másik, szintén Messerschmitt Me-410-nek azonosítható repülőgép a 2. éjszakai csatarepülő osztály 3. századának Focke-Wulf Fw-58C2 típusú, D3+AL oldaljelzésű repülőgépe volt. A személyzet a repülőgépet Radom-Krakkó-Otrokovice-Bad Vöslau útvonalon repülte Debrecenbe, ahova 1944. augusztus 29-én érkezett meg. Szeptember 1-én 8 óra 30 perckor, felszállás közben lőtte le egy Mustang, melynek következtében a gép égve zuhant le, és a személyzetének mindkét tagja – Nitsche szakaszvezető és Walter Fröhlich szakaszvezető – hősi halált halt. (Walter Fröhlich repülőkönyve - másolata a szerző birtokában)

A debreceni repülőtéren elpusztított repülőgépek közül a legnagyobb fogást a két Messerschmitt Me-323 „Gigant” típusú hatmotoros szállító gép jelentette. Jelenleg nem rendelkezünk olyan amerikai felderítő-jelentéssel, mely igazolná a Messerschmitt Me-323 típusú repülőgépek debreceni tartózkodását. Érkezésük minden bizonnyal röviddel a támadás előtt lehetett, hiszen az 1944. augusztus 31-ei felderítő-jelentés még nem tesz róluk említést.

A repülőgépek életében nagy változást az 1944. augusztus 23-i román frontváltás okozott. Ekkor Bukarest térségéből mentették az ott rekedt német csapatokat. Az evakuáció azonban sokba került a szállítórepülőknél, mert a lassú gépek jelentős része a román vadászgépek és a földi légvédelem áldozataivá vált. 1944. augusztus 30-án a Kecskeméten állomásozó gépekből nyolc darab és a nagyváradi repülőtéren lévő mindkét Gigant az alacsonytámadó amerikai vadászgépek prédája lett.

A két Debrecenben elégett Gigant személyzetéből két katona halt hősi halált, az alacsonytámadásban a repülőtéren tartózkodó német csapatok közül mindösszesen 16 német katona, valamint a repülőtér területén dolgozó magyar munkásokból további két fő halt meg. A légiriadót 9 óra 20 perckor fújták le. (MNL-HBML XI.105/a 38. cs.)

Az akkor még gyermek Vasváry József által a repülőtér széléről megszámlolt 27 lángoló roncs mindenesetre jó közelítése lehet a német légierő aznapi veszteségeinek. Szembeötlő a különbség az amerikaiak által elpusztított és a Vasváry József által összeszámlolt gépek száma között. Ez a tény több helyen is megfigyelhető a hazánk felett dúló légiháborúban, miszerint jóval több légiharcban lelőtt vagy földön felgyújtott repülőgépet jelentettek az amerikai pilóták, mint amennyi valóban veszteséglistára került.

Az alacsonytámadás napján a 15. fotófelderítő század egyik Lockheed F-5-ös gépe Truman L. Franklin hadnagy pilótával megjelent Debrecen fölött, és 13 óra 55 perckor felvételeket készített a pusztításról. A felvétel kiértékelésekor 32 elégett repülőgépet számláltak össze. A repülőtér területén további 45 repülőgépet figyeltek meg.²

Négy nappal később újabb felderítő bevetésen figyelték meg a debreceni repülőtér forgalmát. A 15. fotófelderítő század magányos Lockheed F-5-ös felderítőgépe Howard E. Smith hadnaggal a fedélzeten 13 óra 30 perckor érkezett a célpont fölé. Az elkészített felvételen mindössze 16 repülőgépet rögzítettek:

2 Ezek közül sikeresen beazonosítottak hat Junkers Ju-52, egy Savoia-Marchetti SM-81, 12 Heinkel He-111, egy Focke-Wulf Fw-58, négy Junkers Ju-88, egy Dornier Do-217, egy Focke-Wulf Fw-189, két Fieseler Fi-156, két Junkers Ju-87, három Henschel Hs-129, egy egymotoros vadászt, három közepes-, hat kisméretű repülőgépet és két darab kétfedelű kisgépet. Nem lehetett kizárni annak lehetőségét, hogy ezen 45 repülőgép közül többet különböző fokú rongálódás ért. A városról három totálfelvétel készült 5016-5017 és 5018 sorzámmal. Az alacsonytámadásról és a vasútállomás káraitól sok részletfelvételt tudott Smith hadnagy készíteni. Ezek az LSV3070-RSV4070, LSV3075-RSV4075, LSV3069-RSV4069, LSV3067-RSV4067 és az LSV3063-RSV4063 felvételszámokat kapták. MAAF 212. tekeres, NARA RG373: Overlay indexes for degree square 47N021E.

egy Junkers Ju–52, két Heinkel He–111, egy Focke-Wulf Fw–190, két Junkers Ju–88, két Fieseler Fi–156, két Junkers Ju–87, két Henschel Hs–129, egy Messerschmitt Bf–109, egy darab egymotoros vadászt és két darab kétfedelű kisgépet. További 16 repülőgépet az 1944. augusztus 31-i felderítő repüléskor készített fényképfelvétel óta nem mozdítottak meg.³

Ugyanezen a napon Debrecen városának légvédelme erősítést kapott. 1944. augusztus 24-én a Budapesten állomásozó 17. légvédelmi tüzérezdandár kötelékéből kivonták a 42/I. önjáró nehéz légvédelmi tüzérosztályt, melyet Székelyföldre irányítottak. Mivel ott bevetésre már nem került, így az osztályt visszavonták egy adott repülőtér légvédelmének erősítésére. Az osztály 1944. szeptember 5-én érkezett a városba. Fegyverzete egyedülálló volt a Luftwaffe légvédelmi tüzérségénél alkalmazott eszközöket figyelembe véve, hiszen VOMAG autóbusz alvázra épített 8,8 cm-es légvédelmi löveggel rendelkezett az osztály. Az osztály parancsnokának 1944. szeptember 1-én Kurt Hintz századost nevezték ki. Jelenlegi ismereteink szerint az osztályba tartozó mind a négy üteg önjáró volt. 1. ütegeinek parancsnoka Viktor Kaffka főhadnagy, a 2. ütege Gert Mrwa főhadnagy, a 3. ütege Hermann Keib főhadnagy, míg a 4. üteg parancsnoka Karl-Heinz Richter főhadnagy volt.

1944. szeptember 6-án megbosszulta magát az a tény, hogy a repülőtér közelében lakóövezet húzódott. Ezen a napon ismeretlen eredetű meghibásodás miatt a német 9. csatarepülő ezred 14. századába tartozó Henschel Hs–129B2 típusú csatarepülőgép 18 órakor a Szepes utca 75. számú házra zuhant. A repülőgép pilótája sikeresen kiugrott ejtőernyővel, azonban a lakóházban tartózkodó Rácz Anna elhunyt, további két fő megsebesült. (Debrecen város halotti anyakönyve 2240/1944-es bejegyzés.)

1944. szeptember 11-én újra Howard E. Smith hadnagy volt bevetésen a 15. fotófelderítő századnál. 16 órakor érkezett Debrecen fölé Lockheed F-5-ös felderítőgéppel. Elkészített fényképfelvételén 20 darab repülőgépet észleltek a repülőtér területén: öt darab Heinkel He–111, egy Junkers Ju–86, négy Junkers Ju–88, egy Dornier Do–217, két azonosítatlan nagyméretű repülőgépet, egy egymotoros vadászgépet, egy közepes-, négy kisméretű repülőgépet és egy kétfedelű gépet.⁴ A szövetséges légi felderítés ezt követően is rendszeresen szemmel tartotta a debreceni repülőtér működését. 1944. szeptember 18-án Maynard W. Rafferty hadnagy a 15. fotófelderítő századból 14 óra 45 perckor fotózta a

3 Ezek az alábbi repülőgépek voltak: egy Savoia-Marchetti SM–81, egy Heinkel He–111, négy Junkers Ju–88, egy Dornier Do–217, egy Messerschmitt Me–210, egy Henschel Hs–129, egy Junkers Ju–87, egy Fieseler Fi–156, egy Focke-Wulf Fw–190, 1 Henschel Hs–126 és három kétfedelű. A város teljes területét lefedő felvételen egy készült VV5008-as felvételszámmal. Részletfotóból két párat sikerült készíteni LSV3039-RSV4039 és LSV3038-RSV4038 sorszámmal. MAAF 212. tekeres, NARA RG373: Overlay indexes for degree square 47N021E.

4 Franklin hadnagy egy totálfelvételt készített VV5009-es felvételszámmal, valamint két pár részletfelvételt LSV3034-RSV4034 és LSV3039-RSV4039 felvételszámmal. MAAF 212. tekeres és NARA RG373: Overlay indexes for degree square 47N021E.

repülőteret, ahol kiértékeléskor 30 használatban lévő repülőgépet számoltak össze.⁵ Két nappal később a 15. fotófelderítő század újabb Lockheed F-5-ös felderítőgépe jelent meg a repülőtér fölött. Ekkor Edwin N. Simmons hadnagy 14 óra 5 perckor készített felvételeket. A képeken 33 repülőgép: három Heinkel He-111, egy Junkers W.34, egy Junkers Ju-86, öt Junkers Ju-88, öt Dornier Do-217, öt Messerschmitt Bf-110 vagy Me-410, két Henschel Hs-129, egy Fieseler Fi-156, hat kisméretű repülőgép és négy darab kétfedelű kisgép látszott.⁶

A Debrecen ellen 1944. szeptember 21-én végrehajtott harmadik amerikai légitámadás célpontja ismét a Nagyállomás területe volt. Jelenlegi ismereteink szerint repülőteret ekkor a bombázás nem érintette, és kár nem érte.

1944. szeptember 25-én a Luftwaffe teljes személyi állománya a repülőtér területén jelentősen lecsökkent az augusztus végi állapothoz képest. Ekkor az Enkel ezredes által irányított repülőtér személyzete mindössze tíz tiszt és 195 fő tiszthelyettes és legénységi állományú katona volt. (Luftwaffe Airfields 1935–45 Hungary)

1944. október 6-án hajnalban megindult az alföldi páncéloscsata, mely olyan gyors szovjet térfoglalást eredményezett, hogy fel kellett készülni a repülőtér személyzetének a terület kiürítésére. A helyzet gyors romlása ellenére még mindig voltak repülőgépek a reptéren. P. A. Friend hadnagy és M. B. Wheeler Flight Officer, az angol királyi légierő 680. századának MS534 oldaljelű Mosquito felderítőgépének fedélzetén, a század 29. bevetését repülve 1944. október 7-én utoljára fényképezte a repülőteret. Az eleddig Debrecen légvédelmében tevékeny részt vállaló – immáron földi harcokra berendezkedő – 231/I. gépvontatású vegyes légvédelmi tüzérsztyály 1. ütege 8,8 cm-es légvédelmi lövegeiből nyolc lövést adott le a 12 óra 8 perckor a 7500 méteres magasságban repülő brit gépre, ám eltalálnia nem sikerült. A repülőtér területén 41 darab repülőgép, részletesen 15 Henschel Hs-129, négy Junkers Ju-87, két Messerschmitt Bf-109, két Junkers Ju-88, egy Dornier Do-217, egy Fieseler Fi-156, négy Focke-Wulf Fw-190, egy Messerschmitt Bf-110, egy Heinkel He-111 és 10 egyéb repülőgép állt. (ЦАМО-РФ, Фонд 500 Опись 12472 Дело 323.) Nem zárható ki, hogy ezek közül több repülőgép már nem tudott újra a levegőbe emelkedni, és a repülőtéren maradt. 1944. október 8-án a repülőteret a német csapatok kiürítették, a használható létesítményeket – köztük az ikerhangárt is – utászok felrobbantották.

5 Egy Junkers Ju-52, három Heinkel He-111, egy Junkers Ju-86, egy Junkers Ju-88, négy Dornier Do-217, egy valószínűsíthetően Dornier Do-217, négy Messerschmitt Me-210, egy Henschel Hs-129, két Fieseler Fi-156, egy közepes-, nyolc kisméretű repülőgépet és három darab kétfedelű kisgépet. MAAF 212. tekerics; NARA RG373: Overlay indexes for degree square 47N021E.

6 Ekkor is négy totálfelvétel 5010, 5013, 5014 és 5015-ös és négy pár részletfelvétel készült 3037-4037, 3058-4058, 3049-4049 és 3050-4050. MAAF 212. tekerics és NARA RG373: Overlay indexes for degree square 47N021E.

A város elfoglalását követő napokban (október 19) a szovjet 5. légihadserg vette birtokba a repülőteret. Az itt állomásozó repülőegységek követve a front távolodását, heteken belül más repülőterekre települtek át. Debrecenben légtérbiztosítási feladatokat ellátó vadászipülő egységek és légvédelmi tüzér alakulatok maradtak. A háború végét követően megindult a kérészeletű belföldi légiforgalom, mellyel párhuzamosan születte meg az a szovjet törekvés, hogy a debreceni repülőteret tisztán katonai repülőtérré fejlessze. A debreceni repülőtér második világháború utáni használata azonban már egy másik történet...

Felhasznált források és adatbázisok:

12 o'Clock High: Luftwaffe and Allied Air Forces Discussion Forum

<http://forum.12oclockhigh.net>

AFHRA: Air Force Historical Research Agency

<https://www.dafhistory.af.mil/>

BA-MA: Bundesarchiv-Militärarchiv

<https://www.bundesarchiv.de/das-bundesarchiv/aus-unserer-archivarbeit/digitalisierte-bestaende-der-abteilung-militaerarchiv>

Debrecen város halotti anyakönyve, 1944-es bejegyzés.

Hungary Civil Registration, 1895-1980, , FamilySearch <https://www.familysearch.org>

Flugzeugbestand und Bewegungsmeldungen I./KG4: The Luftwaffe, 1933-45

<http://www.w2.dk/oob/bestand/kampf/bikg4.html> Utolsó letöltés: 2024. július 8.

Luftwaffe Airfields 1935-45 Hungary By Henry L. deZeng IV. Edition, 2014.

<https://www.w2.dk/Airfields%20-%20Hungary.pdf>

MAAF: Mediterranean Allied Air Force

<https://discovery.nationalarchives.gov.uk>

MACR: Missing Air Crew Report

<https://www.archives.gov/research/military/ww2/missing-air-crew-reports>

MNL HBVL XI. 105/a.: Nemzeti Levéltár Hajdú-Bihar Vármegyei Levéltár XI. 105/a.

Debreceni Helyi Vasút Rt. és Debrecen-Nyírbátori Vasút Rt. Közös Üzletigazgatóság

iratai. Debreceni Helyi Vasút Rt. iratai.

NARA: U.S. National Archives and Records Administration

<https://nara.getarchive.net>

Nowack szakaszvezető repülési könyve (másolat a szerző birtokában)

Sőregi J. napló: Sőregi János: Debreceni napló. Debreceni Egyetem, Egyetemi és Nemzeti Könyvtár, Kézirattár.

Walter Fröhlich szakaszvezető repülési könyve (másolat a szerző birtokában)

Российско-Германский проект по оцифровке германских документов в архивах

Российской Федерации: ЦАМО-РФ, Фонд 500 Опись 12472 Дело 323

Felhasznált irodalom

Bernád D., 1999.: Bernád, Dénes: Rumanian Air Force, The Prime Decade, 1938–1947.

Gaál Gy., 1986.: Gaál Gyula: Egyedül a végtelen égbolton. Magyar Szárnyak 1986. évi

évkönyv (15. évf. 15. sz.). 28–39.

- Horváth A., 2014: Horváth Attila: Magyarország amerikai bombázása a II. világháborúban: „patakokban folyt az ártatlanok vére ...”: a Debrecen elleni első amerikai légitámadás: 1944. június 2.: a Frantic Joe hadművelet nyitónapja. Debrecen, 2014.
- Jánkfalvi Z. 2005.: Jánkfalvi Zoltán: Gépmadarak a szabolcsi égen. A nyíregyházi repülőtér és Szabolcs-Szatmár repüléstörténete a kezdetektől 1945-ig. Budapest, 2005.
- Kington J. A.–Selinger F. 2006.: Kington, John A.– Selinger, Franz: Wekusta. Luftwaffe Meteorological Reconnaissance Units & Operations 1938–1945. Ottringham, 2006.
- Pataky I. – Rozsos L. – Sárhidai Gy., 1992: Pataky Iván–Rozsos László–Sárhidai Gyula: Légi háború Magyarország felett. 1–2. kötet. Budapest, 1992.
- Thuróczy Gy., 1994: Thuróczy György: Kropotov nem tréfál. Debrecen, 1994.
- Vasváry J. 1995: Vasváry József: A debreceni repülőtér elleni román légitámadás. In. Magyar szárnyak Évkönyv, 1995. 198–200.
- Veress D. Cs., 2002: Veress D. Csaba: Magyarország hadikronikája 1944–1945. 1. kötet. Budapest, 2002.