

Horváth Attila

Légítámadás a debreceni Nagyállomás ellen 1944. szeptember elsején*

1944. augusztus 20-án Kelet-Magyarország szempontjából döntő fontosságú esemény történt a keleti hadszíntéren. Ezen a napon a szovjet 2. és 3. ukrán front egységei megindították a jaši-kisinyovi támadó hadműveletet, melynek célja a német Dél-hadseregcsoporthoz széthúzó, valamint Románia tengelyhatalmak közül való kikapcsolása volt. A szovjet csapatok áttörése arra sarkallta a román vezetést, hogy kössön fegyverszünetet, és ezzel párhuzamosan üzenjen hadat Németországnak. Ennek a hadműveletnek közvetett támogatását tűzte ki célul a szövetséges légierő olyan formában, hogy nagyrészt leállítsa a magyarországi ipari célpontok támadását, és fő hangsúlyt helyez a kelet-magyarországi pályaudvarok, vasútvonalak és repülőterek elleni akciókra. Ezzel lassítani szándékozott a német csapatmozgásokat és megbénítani a harcoló ellenséges csapatok mögötti összeköttetési vonalakat.¹

Szeptember elsején a repülőterek elleni alacsonyítámadások elérték a debreceni repülőteret is, ahol ellenséges vadászrepülőkből álló csoportosítás támadta meg az ott állomásozó német repülőgépeket. A repülőteret nyugat felől megközelítő – az alacsonyítámadást végrehajtó – vadászgépek három csoportra oszlottak. Az első folytatta kurzusát, és nyugatról keleti irányban lőtte végig a repülőteret. A második csoport a repülőter 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 alacsonyítámadást. Ezzel a megosztással sikerült elérniük azt, hogy a repülőter teljes területére sikerüljön csapást mérni. Az alacsonyítámadás következményeként a Mustangok 59 repülőgépet pusztítottak el, illetve gyújtottak fel a földön, és légigyőzelmeket is arattak. Alig telt el két óra a repülőter ellen végrehajtott alacsonyítámadás után, amikor az amerikai légierő bombázói vadász kíséret mellett a város fölé értek, és megkezdtek a pályaudvar bombázását.²

Események a levegőben

1944. szeptember 1-jén a 15. AAF (Army Air Force – légihadsereg) szinte valamennyi alakulata a levegőbe emelkedett, hogy Niš, Kraljevo, Ferrara, Szolnok és Debrecen célpontjait támadják. Az aznapra kiadott parancs szerint a 304. BW-be (Bomber Wing – bombázórepülő ezred) tartozó három BG-nek (Bomber Group – bombázórepülő osztály) elsődleges célpontként Debrecen vasútállomását kellett támadnia. A bombázógé-

* A Hajdú-Bihar Megyei és Debreceni Honismereti Egyesület és a Magyar Nemzeti Levéltár Hajdú-Bihar Megyei Levéltára 2013. évi Honismereti pályázatán 3. helyezést elért pályamunka átdolgozott változata.

¹ 1944. június 14-én amerikai P-38-as vadászgépek meglepetésszerű támadást intéztek a kecskeméti repülőter ellen. Ekkor hat ME-323 „Gigant”, három ME-210, egy Bf-109 és egy Fi-156 „Storch” repülőgép égett el. Pataky – Rozsos – Sárhidai 1989. 46.

² Air Force Historical Research Agency (AFHRA) 0552. felvétel. (A mikrofilmtekercs digitális másolata a szerző birtokában.)

pek a bázisaikról felszállva alakzatba rendeződés után 08:55-kor érintették Dubrovnik városát,³ mely a kulcspont szerepét töltötte be. Innen a kötelék az első fordulópontig repült, mely a Belgrádtól északkeletre lévő Versec (Vršac) városa volt,⁴ ezt követte a második fordulópont, mely a Romániához tartozó Szombatság (Sâmbăta) volt.⁵ Az úgynevezett indítási pont, mely a célpont megközelítéséhez szükséges kurzus felvételére szolgált, Bihardiószegnél lett kijelölve.⁶ Innen kellett megközelíteni a célpontot, majd a bombázás végrehajtása után bal fordulóval a célpontot elhagyni, és megkezdeni a visszatérést a támaszpontok felé. Másodlagos célpontokként a 454. és 456. BG-k számára Újvidék északi pályaudvara, a 455. BG-nek pedig Újvidék déli pályaudvara lett kijelölve. A bombázókat a 306. FW (Fighter Wing – vadászpilóta ezred) 31. FG-je (Fighter Group – vadászpilóta osztály) kísérte ezen a bevetésen. 53 darab P-51-es vadászgép Joseph B. Sheehan százados⁷ vezetésével 08:15-kor szállt fel San Severo repülőtéréről. Nyolc Mustang fordult vissza a támaszpontjára: négy műszaki hiba miatt, három gép csak tartalékként szállt fel, egy visszatérő pedig a kíséretet adta. A bevetést folytató 45 darab Mustang a Duna – a kijelölt találkozási pont – fölé érkezett 09:29-kor, majd Versec légtérében körözve várták meg a Liberatorokat. Azok 10:10-kor meg is érkeztek, és a vadászok századokra tagozódva vették oltalmuk alá a bombázókat, elkísérve őket Debrecen fölé.⁸ A vadászok hívójele ezen a bevetésen „Mixtub” volt.



1. kép: A 456. BG kötelékében lévő egyik gép a 44-40878 gyári számú, „Short Snorter” becenévű Liberator. Előtte a kilencfős személyzet egy bevetés előtt. (<http://www.b24bestweb.com>)

³ Északi szélesség 42°31', keleti hosszúság 18°23'.

⁴ Északi szélesség 45°07', keleti hosszúság 21°19'.

⁵ Északi szélesség 46°49', keleti hosszúság 22°11'.

⁶ Északi szélesség 47°19', keleti hosszúság 22°00'.

⁷ Aznap ő volt a 308. század parancsnoka is.

⁸ AFHRA 0558., 0720. és 0732. felvétel.

A köteléket a 454. BG vezette, mely 24 darab B-24 Liberator bombázóval San Giovanni repülőtéréről szállt fel 07:15-kor. Az alakulatnak ez volt a 109. bevetése. Műszaki hiba miatt a 738. századba tartozó 42-50987 gyári számú⁹ és a 737. századba tartozó 42-78150 gyári számú bombázógépeknek vissza kellett térnie a bázisra. Az egyiknél az 1-es motor üzemanyag szivattyúja romlott el, a másiknál a farokrésznél észleltek rendellenes rezonanciát. A bombákat az Adriai-tengerbe szórták, így a visszatérés nem okozott gondot. Az alakzatot végül 22 darab bombázó vette fel. A kötelék közepén a 456. BG helyezkedett el, mely Stornara repülőtéréről 07:15-kor emelkedett a levegőbe 32 darab B-24-es bombázóval az alakulat 104. bevetésére. Ebben a csoportban nem volt probléma az alakzatba rendeződéskor, így valamennyi bombázó folytathatta az útját. A köteléket szintén a san giovanni-i támaszponttól 07:15-kor 107. bevetésére felszálló 455. BG zárta. Ez az alakulat 31 darab B-24-es bombázót indított útnak. Rendeződés közben a 743. századba tartozó 42-78470 gyári számú gépnél üzemanyag-szivárgást észleltek. A bombázó kivált a kötelékből, és rendben visszatért a támaszpontjára. Az utat így 30 darab Liberator folytathatta.¹⁰

A bombázók gépenként 10 darab 500 fontos (227 kg-os) rombolóbombát vittek magukkal, melyeken különböző késleltetésű orr-, illetve fenékgyújtókat használtak. Általánosnak mondható beállítás volt orrgyújtó esetén 0,1 másodperces, fenékgyújtó esetén a 0,025 másodperces késleltetés. A bombák robbanás-késleltetésének egyértelmű célja a rombolóhatás növelése volt. Ilyen beállítások mellett épületet ért telitalálat esetén a bomba akár több földemet is átszakítva tud robbanni, ami az adott épület teljes pusztulását is eredményezheti. A három hullámban támadó bombázók úgynevezett „Combat Box” harcrendet vettek fel a levegőben, melynek lényege az alakzatot alkotó századok lépcsőzetes térbeli elhelyezkedése volt. Ekkor a gépek meg tudják egymást védeni a támadó ellenséges vadászgépektől, illetve szőnyegbombázás végrehajtásakor a lehető legjobban le tudják fedni a célpont területét. Ezen a bevetésen a vezető 454. BG 19 100 láb (kb. 5820 méter) magasságban haladt, az őket követő 456. BG 19 500 láb (kb. 5950 méter) magasan, az utolsó 455. BG pedig 20 500 láb (kb. 6250 méter) magasságban repült,¹¹ ami némileg eltért az előre kiadott utasítástól. A bombázók hívójele a kötelékben elfoglalt helynek megfelelően „Goway One”, „Goway Two” és „Goway Three” volt.¹²

A második és harmadik hullámot alkotó bombázóknál műszaki problémák adtak okot az izgalomra. A 456. BG-nél az első fordulópontot elhagyva az egyik bombázógép motorjánál turbó meghibásodást észleltek. Azért, hogy a gép ne veszítsen magasságot, valamint hogy a kötelékből kikerülve ne legyen prédája az ellenséges vadászoknak és a légvédelmi tüzérségnek, a Liberator két bombát oldott Gerőc (Greoni) és Krassóborostyán (Broșteni) települések közé.¹³ Teljes bombaterhétől két további bombázó szabadult meg. Egy gép vészkioldással oldotta bombáit Hosszúpályitól északkeletre egy erdős terület fölött,¹⁴ egy másik pedig motorhiba miatt Kisdengelegtől délnyugat-

⁹ A gyári szám első tagja a gyártási évet, második tagja pedig az adott év sorozatszámát takarja. Jelen esetben 1942-ben ez volt az 50 987. legyártott repülőgép az Egyesült Államokban. Azt azonban figyelembe kell venni, hogy a számsor nem folyamatos.

¹⁰ AFHRA 0738., 0749., 0753. és 0751. felvétel.

¹¹ AFHRA 0489., 0634. és 0638. felvétel.

¹² AFHRA 0585. felvétel.

¹³ Északi szélesség 45°04', keleti hosszúság 21°38'.

¹⁴ Északi szélesség 47°25', keleti hosszúság 21°45'.

ra.¹⁵ A 455. BG-nél motorhibák miatt két bombázó is kénytelen volt kényszerzetéssel megszabadulni a bombaterhétől. Az egyik Hajdúszoboszlótól délnyugatra,¹⁶ a másik pedig szerb terület fölött, Krušar községnél¹⁷ oldotta ki a teljes bombaterhét.¹⁸

A támaszponton megtartott reggeli eligazításban foglaltak szerint 311°-os irányszöggel kellett 11:00-ra megközelíteni a célpontot.¹⁹ A rárepülés közben azonban eddig ismeretlen okból a vezető 454. BG vezérbombázójának bombázótisztje, Hillis százados nem oldotta ki a bombákat, hanem az alakulat jobbra kifordult a célpont fölül, megzavarva az őket követő másik két BG-t.

A zavar akkora lett, hogy a harmadik hullámban érkező 455. BG meg sem találta Debrecent, alkalmi és tartalék célpontokat támadott kétfelé bomlott kötelékekkel. A helyzet a kísérővadászok számára is tarthatatlanná vált. Üzemanyaguk kifogyóban volt, nem tölthettek több időt a célpont felett. Sheehan százados 308. és Victor E. Warford őrnagy 309. vadászszázada 33 darab P-51-es géppel 11:40-kor leváltak a bombázókról és hazaindultak.

A bombázók mintegy 30-35 kilométerre eltávolodtak a várostól, amikor a célpontra megismételték a rárepülést. A felbomlott alakzatból az újra Debrecen fölé forduló 454. BG 309°-os irányszöggel, 20 500 láb (kb. 6250 méter) magasra emelkedve 11:51-11:53 között oldotta ki 216 darab 500 fontos rombolóbombáját (54 short ton²⁰/49 tonna). A vezéralakulattól elszakadt 456. BG önállóan 280°-os irányszöggel, 22 500 láb (6860 méter – más forrás szerint 20700 láb, kb. 6310 méter) magasból J. G. Henry százados vezér-bombázótisztjére oldotta ki 298 darab 500 fontos rombolóbombáját (74,5 short ton/67,5 tonna) 11:44-kor.

A bombák vetéséhez használt intervalométert²¹ a minimumra állították a bombázókon, hogy a becsapódáskor a bombák egymástól való távolsága a lehető legkisebb legyen, így jobban fedje a célt. A kioldástól a bombák becsapódásáig eltelt idő mintegy 150-180 másodperc volt.²² A 31. FG még a bombázók mellett maradt 307. százada 12 darab P-51-essel Charles H. Bradley főhadnagy vezetésével – kritikus üzemanyagszint mellett – 12:00-kor megkezdte a hazafelé vezető utat. A támadás eredményesnek lett jelentve, megítélésük szerint a bombák jól fedték a célt. Bár a pályaudvart ellepte a por és a füst, néhány bomba becsapódását meg tudták figyelni. A 456. BG öt telitalálatot jelentett a célpontban, további találatot láttak egy raktárépületen, illetve az Érmihályfalva felé menő vasúti vágányon.

¹⁵ Északi szélesség 47°34', keleti hosszúság 22°20'.

¹⁶ Északi szélesség 47°25', keleti hosszúság 21°20'.

¹⁷ Északi szélesség 44°01', keleti hosszúság 21°21'.

¹⁸ AFHRA 0753. és 0751. felvétel.

¹⁹ AFHRA 0681. és 0707. felvétel.

²⁰ A short ton többek között az Egyesült Államokban használt mértékegység, mely 2000 font súlynak felel meg, és egyenlő 907,18 kilogramm.

²¹ Az intervalométer a bombák repülőgépből való kioldásának időzítését szabályozó szerkezet.

²² AFHRA 0707., 0749., 0753., és 0633. felvétel.

A rendszertelenül, de pontosan tüzelő német légvédelmi tüzérség tüzetől a 456. BG 746. századához tartozó 42-41565 gyári számú B-24-es bombázó négy perccel a bombaoldást követően találatot kapott, majd rövid idő múlva meredek spirálban a föld felé zuhant. A személyzet mind a kilenc tagjának sikerült ejtőernyővel kijutnia a bombázóból, mely ezt követően a Kettőshegynél²³ a földbe csapódott. Az amerikaiak közül John L. Donalson gömbtorony-lövész ejtőernyő nyitáskor lábtörést szenvedett, hadifogságát a Luftwaffe Bécsben települt 4/XVII. számú tábori kórházában volt kénytelen megkezdeni.

A háború után Denverben egy katonai kórházban ápolták, de a lábsérülése egész életén át elkísérte. Hasonlóan kórházba került Earl S. Mansfield és Charles E. Anderson is.²⁴ A földre ereszkedő amerikaiakat a magyar csendőrök német katonákkal közösen hamar kézre kerítették. Az összegyűjtött repülősokeket gyalogmenetben kísérték be a városba. „Este hazámenet hallottam, hogy a határban lelőtt gépekből kiugrott pilótákat fogtak el. Kitűnő felszerelésük van, finom ruhájuk. Fegyverük nincs. A náluk lévő csokoládét – ha németek találnak rájuk – elveszik. Ugyanis a németek azonnal megmotozzák őket: mi érték van náluk? Csúnya tempó!”²⁵ Közben egyes információk szerint inzultus is érte őket a lakosság, illetve a csendőrség részéről. „...Egy angol [sic!] repülőhadnagyon egy asszony ásonnyéllal ütött végig. Ezt Arany hajdú látta, mert ő a második támadást a repülőtér mellett élte végig a családjánál s mikor jött vissza, sok mindent látott.”²⁶ Átmeneti fogvatartásuk után a foglyokat Budapestre, majd Németországba szállították. Ezt követően történt meg a kihallgatásuk és a hadifogolytáborokban az elhelyezésük.

Név	Rang	Beosztás	Azonossági szám	Sors
Dunavant, Andrew	2nd Lt.	pilóta	O-668422	hadifogoly
Shaurette, Ulrick F.	F/O	másodpilóta	T-62661	hadifogoly
Palmer, George B. Jr.	2nd Lt.	navigátor/bombázótiszt	O-723421	hadifogoly
Byrum, John L.	Sgt.	faroklövész	34117865	hadifogoly
Suchocki, Chester J.	Sgt.	bal oldali törzslövész/fedélzeti mérnök	11128054	hadifogoly
Anderson, Charles E.	Sgt.	jobb oldali törzslövész/rádiós	35223317	sebesült és hadifogoly
Donalson, John L.	Sgt.	gömbtorony-lövész	37473190	sebesült és hadifogoly
Mansfield, Earl S.	Sgt.	orrlövész	31445444	sebesült és hadifogoly
Raybon, Huston	Sgt.	felsőtorony-lövész	6390821	hadifogoly

A lezuhant bombázógép személyzete:²⁷

²³ A Kettőshegy a Monostrórpályi út és a Leiningen utca között elterülő két domb neve volt. Később a helyén MERKUR-telep volt, napjainkban pedig gépkocsívezetői tanpálya.

²⁴ MACR 8758. (Másolata a szerző birtokában.)

²⁵ Sőregi napló, 1944. szeptember 1-jei bejegyzés.

²⁶ Uo.

²⁷ MACR 8758. (Másolata a szerző birtokában.)



2. kép: A 304. BW Liberatorai légvédelmi tűzben Debrecen fölött
1944. szeptember 1-jén. *(magánarchívum)*

A német légvédelmi tüzérség további hat amerikai bombázót rongált meg a 456. BG-ből, de azok sikeresen visszatértek a támaszpontjukra. A támadást ténylegesen végrehajtó két BG bal fordulóval hagyta el Debrecen légterét, majd eseménytelen repülést követően a 456. BG 31 darab bombázóval 14:40-kor, a 454. BG pedig 24 darab Liberatorral 14:48-kor landolt a dél-olaszországi támaszpontján.

Az eltévedt 455. BG 17 darab bombázója támadta a másodlagos célpontként szereplő Újvidék vasútállomását 12:42-kor. Másik csoportja – mely 11 darab bombázót tartalmazott – pedig Berettyóújfalu vasútállomását támadta 11:31-kor. Ez az alakulat is sikeresen visszatért, és 14:43-kor leszállt San Giovanni repülőterén.²⁸

Események a földön

A Debrecenre 1944. június 2-ai légitámadás két szempontból is jelentős a város történetét kutató számára. Egyrészt a város ellen végrehajtott hat légitámadás iratanyagából csak az 1944. június 2-ai bombázás kárjelentése kutatható, a többi légitámadás jelentése – ha el is készült – a háború alatt megsemmisült. Így a szeptember 1-jei légitámadás kutatása már az elején korlátokba ütközik. Kevés információ található arról, hogy a gyárak, üzemek közül melyeket értek károk, a lakóingatlanokban mekkora károk keletkeztek, egyáltalán mely utcák, terek kaptak találatokat. Ezekre a kérdésekre a légitámadás közben fényképfelvételeket készítő bombázók fotói adhatják meg részben a választ. Az akcióról készített amerikai jelentés szerencsére tartalmaz ilyen felvételeket, melyekből főleg a kiértékelő fotók lehetnek e célból érdekesek. A kutatás nehézségeit fokozza az a fejlemény, hogy a június 2-ai légitámadás után a lakosság vidékre, illetve a város külsőségeinek irányába való kitelepülése pánikszerűen megkezdődött. A családok

²⁸ AFHRA 0749-0754. felvétel.

elsősorban a nem keresőképes családtagokat helyezték lehetőség szerint biztonságba. A város lakossága ennek következtében jelentősen megcsappant. Emiatt nem szól annyi visszaemlékezés a várost ért második légitámadásról, mint az ezt megelőzőről. Kevés szemtanú emlékszik pontosan erre a Debrecen szempontjából meglehetősen furcsa aspektusokkal rendelkező napra. A kevés szemtanú egyike így emlékezett az amerikai bombázók akciójára:



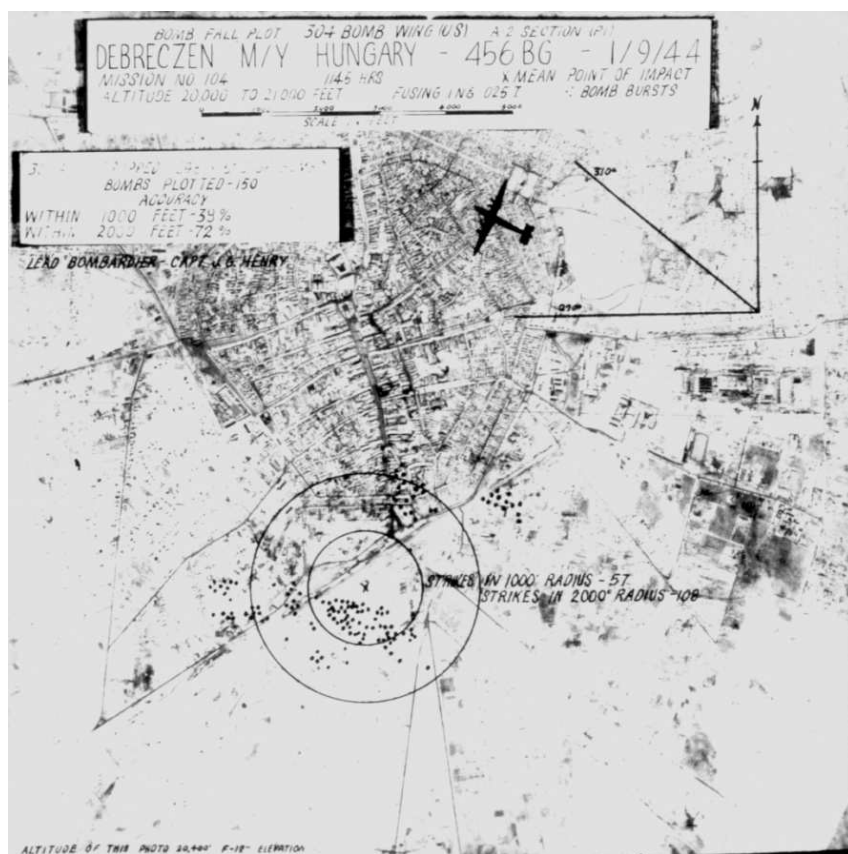
3. kép: A 454. BG bombáinak füst és porfelhője a Nagyállomástól északra. (AFHRA 0659. felvétel)

„... Nem sok időnk maradt a meditációra, mert egy óra sem telt el, felbőgtek a város szíréndái, s az ég Debrecen felett merő dübörgéssé vált az amerikai nehézbombázó Liberator-rajoktól, majd a levegő tele lett a zuhanó tonnás bombák sivításával, s remegett a föld a becsapódó robbanásoktól és az omló háztorok robajától. Ahogy az első hullám alighogy leterítette Debrecenre, elsősorban a Nagyállomásra és környékére a maga bombaszőnyegét, meg sem szólalt a szíréna, már jött a második hullám. Amikor a riadót lefújták, az állomás környékére vonultunk ki mentési feladattal. A Nagyállomás környékén utcák, terek tűntek el, a bevagontározásra várakozó ruszin munkaszolgálatosok nagy tömege fölött az állomás előtti óvóárok összepréselődött...”²⁹

A Liberatorok bombázásáról Sőregi János így írt naplójában: „...Valamikor 11 óra felé újra megszólalt a légi veszélyt jelző szíréna és pár perc múlva felülvoltott a riadó jelzése. A veszély a Nyírség felől közeledik. [...] Egyszer csak zúgni kezdenek a gépek és eldördült az első légvédelmi ágyú. Felettünk zúgtak el a gépek sebesen és dörrenés-dörrenésre reszketette meg a földet. Néha hatalmas moraj zúgott fel, ezek talán közelebb leesett bombarobbanás és az elhárító ágyúk döreje. Néma csendben álltunk. Egyszer csak elaludt a villany egy hatalmas robbanással egyidejűleg, de újra kigyúlt.

²⁹ Thuróczy 1994, 21.

Nyomban rá pár hatalmas moraj s akkor a villany elaludt. Világos, hogy a Gázgyárat érte találat. Gyertyát gyújtottunk és vártunk néma csendben [...] Újabb zúgások, újabb dörrenések közelben, távolban. Ennek a fele se tréfa. [...] All a víztorony, az egyetem, az István-malom. Ellenben az állomás felé olyan hatalmas füstfelbő tolult az ég felé, hogy elhomályosította a napot. Újra nem gomolygó füst, hanem olyan mereven felnyúló szennyes levegőnek látszott, melynek sajátos szaga az orromba csapott... Gomolygó füst egyedül a repülőtérén látszott, de nem nagy. Ott lángok felcsapását is meg lehetett figyelni.”³⁰



4. kép: Az első hullámot alkotó 456. BG bomba becsapódási helyei a kiértékelő fotón. (AFHRA 0676. felvétel)

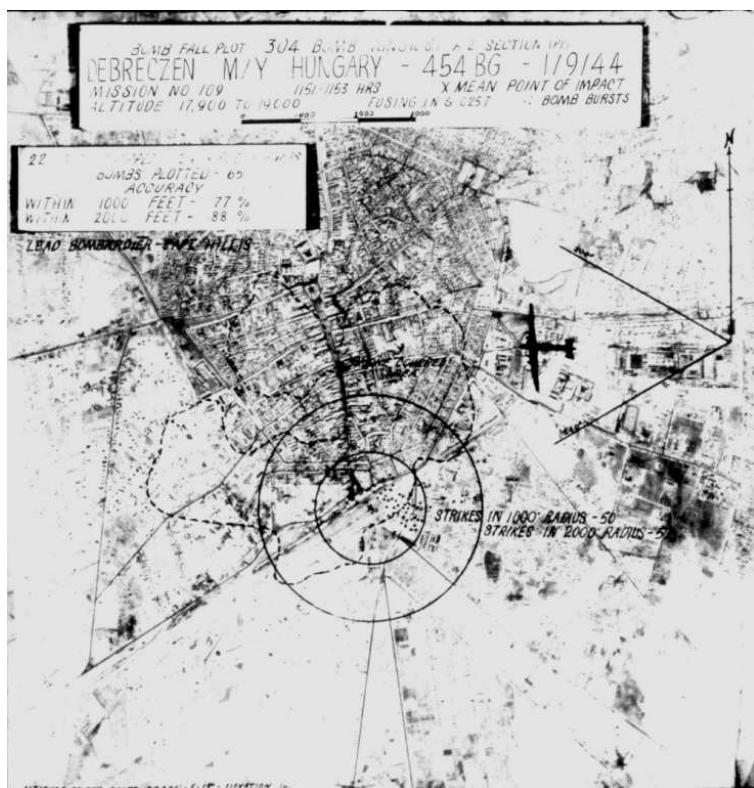
A bombázás előtt a berepülési veszélyre utaló jelzést már 10:30-kor kiadták. Ezt követően 11:05-kor szóltak meg a szirénák. A légitámadás a légiriadó jelzését követően 39 perccel kezdődött meg, tehát a bombázás előtt, a légiriadó jelzés után a lakosságnak és a katonaságnak az óvóhelyekre való levonuláshoz elegendő idő állt rendelkezésre. Valószínűsíthető, hogy a lakosság is jóval komolyabban vette a légiriadó jelzést, mint június 2-án. A légiriadó végét jelző szirénák 12:10-kor szóltak meg. Érdekes, hogy míg az amerikai forrás 7 perc időkülönbséggel adja meg a két hullám Debrecen fölé érkezé-

³⁰ Sőregi napló, 1944. szeptember 1-jei bejegyzés.

sét és a tényleges bombavetést, addig a földön a két támadás között eltelt idő 1 perc 45 másodpercreklett jelentve.³¹

A 4. ábrán az első hullámot alkotó 456. BG kiértékelő fotója látható. Ez az alakulat 280°-os irányszöggel oldotta 298 darab bombáját a célpontra. A közepén lévő két kör a célponttól számított 1000, illetve 2000 láb (300, illetve 600 méter) sugarú kört jelöli. A becsapódó 500 fontos bombákból 57 darab hullott egy nagyjából 300 méter sugarú körön belül, további 100 darab pedig egy mintegy 600 méter sugarú körön belül. Látható a képről továbbá az is, hogy a nyíllal jelölt elméleti 310°-os megközelítéshez képest a bombák becsapódási iránya – az irányszög módosulása következtében – jelentősen eltér.

Az 5. ábrán a második hullámban érkező 454. BG által ledobott bombák becsapódási helyei láthatóak.³² A mellettük lévő felirat szerint a 454. BG által ledobott 216 darab 500 fontos bombából 50 darab hullott 300 méter sugarú körön belül, 57 darab pedig 600 méter sugarú körön belül. A többi része a szaggatott vonallal határolt területen belül csapódott be. A kép jobb oldalán jelölve van az északi irányhoz képest a 309°-os irányszög is, mely mutatja a becsapódások útját.

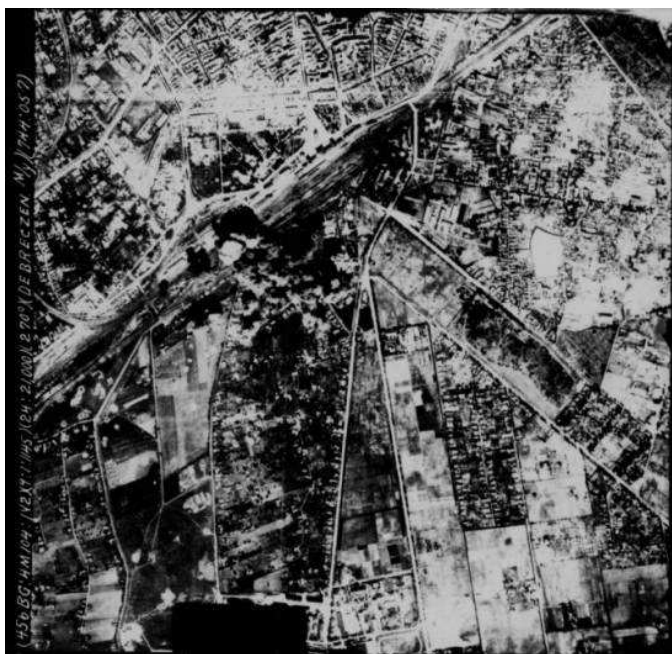


5. kép: A 454. BG által ledobott bombák becsapódási helyei.
(AFHRA 0674. felvétel)

³¹ MNL HBML XI. 105/a. 38. cs.

³² AFHRA 0658. felvétel.

A két BG által ledobott bombák végigrombolták a Szabó Kálmán utca Mikepércsi úti torkolatától kezdve a belváros déli részét. Sok bomba találta el a Villanygyárat és a Gázgyárat. Utóbbi területén a becsapódó bombák a régi retortás rendszerű gázfejlesztő berendezéseket teljesen elpusztították. Találatok érték a 8000 m³-es gáztárolót és a gáz-elosztó hálózatot is több ponton. A gázszolgáltatás megszűnt.³³ A hiányt a termálkutak gáza és tartályvagonokban érkezett gáz pótolta.³⁴ Telitalálat érte az üzem óvóhelyét is, de a benne tartózkodók sértetlenek maradtak. A Gázgyár területét ért találatokat a 454. BG Liberatorairól is megfigyelték. Jelentésük szerint több bomba találta el a célzási ponttól néhány száz méterre lévő ipartelepet. Valamennyi épületen találatot figyeltek meg, és természetesen ők is láthatták, amint a gáztároló telitalálat következtében hatalmas robbanással a levegőbe repült. A szomszédban lévő Villanygyár 52 bombatalálatot kapott és 75%-os sérülést szenvedett. Az áramszolgáltatás napokra kiesett. Az áramfejlesztő berendezésekben és a hálózatban 60%-os kár keletkezett, így a kapacitás a béke-évek napi 4800 kW teljesítményéről 600 kW-ra esett vissza.³⁵



6. kép: A 456. BG bombáinak becsapódása.
Tisztán kivehető a Nagyállomás felvételi épülete.
(AFHRA 0663. felvétel)

Tovább vizsgálva a kiértékelő fotót, könnyen beazonosítható, hogy a 454. BG továbbhaladó bombaszőnyege eltalálta és elpusztította a Nagyállomás felvételi épülete mellett álló 2. számú postahivatalt. A kutatás jelenlegi állása szerint a posta beomlott

³³ <https://www.tigaz.hu/tarsasagunk/tigaz-csoport/Varosi-gaz-Debrecenben> (Utolsó letöltés: 2013. július 30.)

³⁴ http://www.dunagaz.hu/UserFiles/File/Dunagaz/DSZN_2013/Szalaine_Papp_Erzsebet.pdf (Utolsó letöltés: 2013. július 30.)

³⁵ Baranyi, 245-246.

óvóhelyéről tíz postai dolgozó holttestét emelték ki a mentést végzők. Bombák csapódtak be a Nagyállomás vágányhálózatára is, mely ezzel Nyíregyháza felől megközelíthetlenné vált. További találatok érték a Petőfi teret, a már amúgy is romos Törvényszék épületét, és súlyos károk érték az Iparkamarát.

A Petőfi téren – akárcsak június 2-a előtt – szintén árokóvóhelyek láncolatát létesítették a Nagyállomás épületéből menekülő tömeg elhelyezése céljából. Ezek az árokóvóhelyek akkor sem állták a sarat, a mostani bombázás is itt szedte legtöbb áldozatát. Sőregi János visszaemlékezésében csak két árokóvóhelyet látott sértetlenül.³⁶ Az Iparkamara épületének szerencsére nem a homlokzati része kapott találatot, hanem az udvara. A bomba eltalálta az óvóhelyet, mely azonnal beszakadt, de csak sebesülés történt, haláleset nem. Teljesen elpusztult az OTI székháza is, mely súlyos károkkal vészelte át az első légítámadást is, most viszont bombák tarolták le a teljes déli homlokzatot, és elé is esett bomba az utcára. Beomlott óvóhelyén mindenki életben maradt.



7. kép: A Hunyadi és Rákosi Jenő utcák sarkán jobbra a Wiener palota, középen a Deák Ferenc utca torkolatában a Royal szálló látható. Tőle balra pedig a Menetjegyiroda. Mindhárom épület elpusztult a légítámadás alatt. (*magánarchívum*)

Szerencsétlen véletlen folytán kapott telitalálatot a Mikepércsi úti felüljáró is, melynek északi oldala annyira megrongálódott, hogy közúti közlekedésre alkalmatlanná vált. A rajta lévő légvédelmi löveget is komoly károk érték. Helyrehozatalára még szeptember hónap folyamán intézkedés történt. Német részről a Todt-szervezet 114-es építészeti vezetőse, magyar részről a MÁV és Debrecen városa vállalta a helyreállítási munkát. Tevékenységük eredményéről nem maradt fent adat, szóbeli közlés alapján azonban

³⁶ Sőregi napló, 1944. szeptember 2-i bejegyzés.

tudható, hogy a találat helyét faanyag felhasználásával sikerült befoltozni, rá pedig újra légvédelmi löveget telepítettek.³⁷

Tovább tanulmányozva a 456. BG légifotóját, látható, hogy a kötelék jobb szélső gépeinek bombái a bombaszőnyeg irányától északkeleti irányba tolódva csapódtak be, és később átfedést hoztak létre a 454. BG bombaszőnyegével. Ezek az eltolódva becsapódott bombák pusztították el a Piac utca és Rákosi Jenő utca (ma Vásáry István utca) sarkán állt Wiener palotát és közvetlen környezetét. A palotával szemben álló Royal szálloda újabb találatot kapott, és bár június 2-án is érték súlyos károk, immáron teljesen rommá vált. A Wiener palotának pontosan a sarkát érte egy bomba, mely teljesen leborotválta a homlokzatot, majd a pincében robbant. Ennek következtében az épület beomlott. Az eddigi kutatások szerint a pincébe becsapódó bomba 16 áldozatot követelt, melyek között volt a debreceni adóhivatalnál dolgozó Dr. Imrik Béla hadapród őrmester, felesége és három gyermeke is.

Hasonlóképpen a légítámadás áldozatává vált a Piac utca 70-72. számú sarokház és a mögöttük álló Deák Ferenc utcai épület is. Ebben a sarokházban kapott helyet akkoriban az IBUSZ és a MÁV bérletpénztára is. A kibombázott menetjegyroda két héttel később, szeptember 14-én az Debreceni Első Takarékpénztár Piac utca 22-24. szám alatti épületében nyitott ki újra.³⁸ Az egyik túlélő fegyvelmezetségének köszönhetette életét: *„Szeptember 1-jén először megyek az új munkahelyemre, az Ibuszba, és közben azon gondolkodom, hogy fogom olyan jól érezni ott magam, mint a Hitelbankban hajdanán. Félőrád sem vagyunk bent, mikor megszólalnak a szirénák. Anyuka megígértette velem, hogy ha riadó van, hazamegyek, hogy együtt legyünk. Egy óra múlva szokás szerint le is fújják, de még éppen akkor, mikor ballagok visszafelé dolgozni, hallik, hogy a repülőteret bombázzák. Az Ibuszban alig kezdenénk el bármit is, újból felbőgnek a szirénák. Én ugyan most azt hittem, csak vaklárma, mert az előbb túl hamar fújták le és utána jött a reptéri támadás, de mert jó és szófogadó igyekeztem lenni, így újból hazamegyek. Csak az utolsó percben érek le a pincébe. A villany éppen akkor alszik el. A légnyomás nyitogatja a nehéz vasajtót, amit mi a lábunkkal próbálunk visszanyomni. A gépek olyan alacsonyan szállnak felettünk a hangjuk alapján ítélve, hogy azt hisszük, egyenesen ránk repülnek. Borzalmas robbanások remegtetik velünk az egész hatalmas bérházat. Másfél órán át tart a pokoli láрма, amikor végre lefújják a riadót, és feljöhetünk [...] Az Ibusz nem csak földig, hanem a pincéje is romokban. Ha nem fogadok szót, már halott lennék.”*³⁹

³⁷ MÁV Központi irattár, Debreceni Igazgatóság iktatott iratai 16-1944-16963. és Bihary László közlése.

³⁸ Debreceni Újság – Hajdúföld, 1944. szeptember 12. 3.

³⁹ Kardos, 42-43.



8. kép: A Piac utca 70-72 és a Deák Ferenc utca 4 romjai. A Piac utca 72 alatt működött a MÁV menetjegyiroda. *(magánarchívum)*



9. kép: A 456. BG bombasorozatának folytatódása a Vargakert házai között. *(AFHRA 0664. felvétel)*

A bombaszőnyeg vége a Külsővásárteret érte, ahol súlyos találatot kapott a Fémipari Szakiskola épülete, amelynek óvóhelye beszakadt, és életét veszítette dobi Oláh István az iskola tanára, két lány és állítólag 14 német katona. A szintén lent tartózkodó Szabó Gábor iskolaigazgató is megsebesült. További találatok érték a mai Nyugati utca (akkor 2. honvéd huszárezred utca) házait, és bomba hullott a Széchenyi utca és a Zelemér utca sarkához közel a járda mellé is. A Debreceni Kefegyár ezt a légítámadást is megúsza kismértékű kárral, azonban egy kisfiú így is áldozatul esett a környékre becsapó-

dó bombáknak.⁴⁰ Nem volt ilyen szerencsés a Fahidi testvérek Fatelepe Rt., melynek a Szoboszlói út 3. szám alatt lévő üzemére több bomba esett. Egy épület összedőlt, a kukoricásban is több bombatölcsér keletkezett. A Déli sor útestére három bomba csapódott be.

Több bomba telitalálata következtében súlyosan megrongálódott a Debrecen-Nyírbátori Helyiérdekű Vasút (DNyBV) vonalán a Külsővásártéri vágány a Fémipari Szakiskola előtt, mely mintegy 30 méter hosszban felszakadt. Ugyanitt a 11-12. számú szelvénynél egy fel nem robbant bombához kellett tűzszerészeket hívni.

A Debreceni Helyi Vasút (DHV) vonalán a Piac utca Nagyállomás felé eső részén, a Rákosi Jenő utca és a Barna utca sarkánál összesen 70 folyóméternyi szakaszon felszakadt a pályatest, leszakadtak a felsővezetékek és megrongálódtak az azokat tartó oszlopok. A Petőfi téren a posta előtti kitérőnél két bomba csapódott be. A Hunyadi utcára becsapódó bombák száma nem ismert, mert azok számát a pályára omlott romok miatt megállapítani nem lehetett. Az viszont biztos, hogy a Nagyerdő felé menő fővonal vágányait egy telitalálat érte a Deák Ferenc és Piac utcák sarkán. A remízbe tartó villamossín szintén egy találatot kapott a Salétrom és Késes utcák kereszteződésénél. A légítámadás következtében a Nagyerdő felé haladó vágányon az Erzsébet utca sarkán álló 14-es pályaszámú motor- és 125-ös pályaszámú pótkocsiból álló szerelvény kisiklott, a légnyomás következtében az ablakai betörték és a motorkocsi teteje több helyen beszakadt. Ugyancsak ezen a vágányon az Izraelita templommal szemben a 15-ös pályaszámú motor- és a 115-ös pályaszámú pótkocsiból álló szerelvény kisebb mértékben károsodott. Megrongálódott a pálya 30 méter hosszban a menetjegyirodánál, a Járásbíróház romja előtt és az Erzsébet utcánál. Összesen 345 méteren rongálódtak meg a vágányok, a károk együttes mértéke megközelítette a 98.000 pengőt.

A DNyBV vágányhálózatán a Külsővásártérnél keletkezett károkat két nappal később állították helyre, addig a szerelvények a Kisállomásra indultak. A DHV vonalain a helyreállítás jóval lassabban haladt, és előrevetítette a napokkal később bekövetkező teljes leállást is. A kárfelszámolás elsődleges akadálya volt a villamos áram hiánya, aminek következtében a légítámadásban nem érintett vonalszakaszokon is nehezen indult el a közlekedés. A Piac és Hunyadi utcák környezetében és a Nagyállomás előtt a vágányokat sokáig romok takarták, mivel azok eltakarítása a munkaerő hiánya miatt vontatottan haladt.

A légítámadás alatt hat bomba csapódott be a DHV és a DNyBV közös kezelésében lévő Salétrom utca 3. szám alatti telephelyére. Itt a DNyBV kocsijavító műhelye előtti vágány nagyjából 30 méter hosszban megrongálódott.⁴¹

A DNyBV telephelyén a június 2-ai bombatámadás után újjáépített kocsijavító műhely, fényező- és asztalos műhely teljes egészében elpusztult. A szertár és a sínautógarázs helyreállított tetőzete és üvegezése a becsapódó bombák által keltett légnyomás következtében megrongálódott. Ugyanezen a helyeken szintén károk keletkeztek a felsővezetékben, a vízhálózatban és a jeladó berendezésekben. A kár értéke elérte a 29.000 pengőt.

A 456. BG 57 darab bombája egyaránt pusztította a Nagyállomás vágányait és az Epreskert házait. Ennek a hullámnak a bombái súlyos károkat okoztak a vasútállomás Fűtőházának környezetében úgy, hogy maga a Fűtőház nem kapott közvetlen találatot.

⁴⁰ MNL HBML XI. 7. 1. cs.

⁴¹ MNL HBML XI. 105/a. 38. cs. és Szabó 1984. 37.

A vágányokat olyan súlyos károk érték, hogy a pályaudvar területére csak Ebes és a nagyváradai vonal irányából lehetett bejárni. Az áramkimaradás miatt a mozdonyjavító műhely működésképtelenné vált. Hasonló okból a Fűtőház munkája is megnehezült, ezért a mozdonyok ellátásához szükséges vizet gőzzel hajtott Worthington-szivattyúkkal a IV. számú kútból tudták előteremteni. A többi kút szivattyúja elektromos áram hiányában nem volt használható. A magához a IV. számú kúthoz vezető vágány is megrongálódott. Az állomás területén 48 kocsi sérült meg, ebből tíz súlyosan. Ezekből a kocsikból ötöt le is kellett selejtezni. Egy vízdaru teljesen megsemmisült (V és VI. vágány között), egy másik megsérült (I és II. vágány között) és vele együtt 450 méter vízvezeték is. A repülőtéri alacsonytámadásból szintén kijutott a Nagyállomás gépparkjának. Géppusztatás miatt megrongálódtak a 328-048, 327-016, 376-438, 324-010 pályaszámú mozdonyok és a BCy-424 pályaszámú motorkocsi. 1944. szeptember 6-án a fatéri kútház szivattyúját szintén üzembe tudták állítani annak ellenére, hogy az áramkimaradás továbbra is fennállt. Az elektromos áram ellátása 1944. szeptember 10-én állt helyre.⁴² A Nagyállomás felvételi épületének nyugati szárnya újabb találatot kapott, hasonlóan a június 2-ai bombázáskor elszenvedett telitalálatához. Az valószínűsíthető, hogy a mellette lévő postahivatal pusztulása és a Petőfi téri óvóárkokat ért találatok folytán a bombák robbanásától keletkező légnyomás további falazat-, tető- és üvegekárt okozott az épületnek.

A bombaszőnyeg utolsó bombái a már korábban is sokat szenvedett Vargakert és Tégláskert lakóházaire estek. Újra találatok érték a Bégány, Epreskert, Kanális, Bán és Könyves Tóth Kálmán utcákat. Szintén bombák csapódtak be a Nagyállomástól északkeletre lévő Wesselényi és Teleki utcákra is. Az itt élő, a város szegény rétegéhez tartozó emberek által lakott házak közül sok pusztult el.

Sőregi János a légítámadás másnapján elsétált a Nagyállomás felé megnézni a légítámadás nyomait: „*Lefelé haladva a Nyugati oldalon már messziről látszik a Főutca elágazásánál nyüzsgő embertömeg és a szokatlan nagy úr, mely a Főutca 70. sz. sarokházának, az Ibuszhivatalnak és a mellette állott 68. sz. háznak teljes letarolása folytán állott elő. A sarokház teljesen eltűnt, a 68. sz. ház falai itt-ott állanak. Szemben a régi Royal szálló épülete, mely végignézett a Piac utcán a Nagytemplom felé ablakok nélkül, vakolat letarolással. A Hunyadi-Rákosi Jenő utca sarkán álló többemeletes épületnek pedig a sarka földig lerombolva. Ez a tövébe kapott találatot. Az ott lévő óvóhely beomlott. A 70. sz. ház alatti óvóhely szintén beszakadt. A Hunyadi utca lezárva, arra senkit nem engednek, se a Deák utcán... Letértem én is a Rákosi Jenő utcára és az Erzsébet utcán mentem ki a Hunyadi utcára. A június 2-ai bombázás romjait újabb rombolások gyarapították. A régi Kispiqa vendéglő és környéke újabb találatokat kapott... A Hunyadi utcáról előbb a főállomás elé mentem. Ennek balszárnya újabb találatot kapott, a 2. sz. postaépület pedig romokban hever. Ennek óvóhelye is beszakadt s abban állítólag többen meghaltak... Innen mentem fel a vasúti átjáróra... A feljárón egy kisebb bombatölcsért láttam, mely sok kárt nem tett. Az átjáróhíd város felőli töve hatalmas bombatalálatot kapott. Az ott emelkedő légvédelmi ágyútorony féloldalra dőlt, a híd pedig a jobb oldali gyalogjáróig beomlott, leszakadt.*”⁴³

A kárbejelentésekről képet ad az akkori egyetlen napilap cikke, mely szerint szeptember 10-ig 731 bombakárosult család 2045 fővel jelentett be kárt, melyből 476 családnál állapítottak meg hajléktalanná válást. Érdekes, hogy mindössze egy család igényelt a

⁴² Czibere, 124-125.

⁴³ Sőregi napló, 1944. szeptember 2-ai bejegyzés.

vároستól ideiglenes szálláshelyet, valószínűleg ez az újabb tömeges vidékre költözés hozadéka lehetett. Gyorssegélyre viszont 408 esetben nyújtottak be igényt.⁴⁴ A polgármesteri kárjelentés szerint az összeomlott, illetve súlyosan sérült épületek száma 204, helyreállítható mértékben sérült 650 épület.⁴⁵

A légitámadás áldozatainak száma a június 2-ai bombázásának mintegy ötöde volt. Az első jelentések még 95 halotról, 58 súlyos és 65 könnyű sérültről és 17 elsősegélyben részesített személyről szóltak, de a halottak száma végül 100 fölé emelkedett. Az áldozatok adatainak pontos összegyűjtéséhez mérvadó Debrecen 1944. és 1945. évi halotti anyakönyve, valamint a Köztemető temetőkönyve. Ez utóbbi 106 áldozat nevét és adatait sorolja fel. Ezt a számot a mai kutatások 112 főre módosították.⁴⁶ A 112 főből 26 volt német katona, 10 pedig magyar katona és munkaszolgálatos. A 26 német katonából 15-en a repülőter elleni alacsony támadások áldozatai lettek, tehát a bombázásban a fennmaradó 11 katona vesztette életét. Az áldozatok közül 66 főt díszszertartás kíséretében 1944. szeptember 4-én délután helyeztek örök nyugalomra a Köztemető XV/3. táblájában. A háborús helyzetre tekintettel a temetésen csak a családtagok vehettek részt. A temetésen a város részéről Dr. vitéz Bessenyei Lajos főispán és Dr. Csóka László polgármester vett részt a magas rangú német és magyar katonai küldöttség mellett. Négy egyház képviselője vett részt a gyászszertartáson, a német halottak fölött két német tábori lelkész mondott imát. Hasonlóan, mint a június 2-ai légitámadás esetében, itt is lehetősége volt az áldozatok hozzátartozóinak, hogy a család által megváltott sírba temessék halottaikat. Ez esetben a sírhelyet megváltóknak kellett a sírhelyet fenntartani, azonban ha erre már nem volt igény, a Köztemetőben a nyugvási idő letelte után a sírhely felszámolásra került.

A védett XV/3. táblában (az úgynevezett bombázottak parcellájában) jelenleg 70, szeptember 1-jei légitámadásban meghalt áldozat sírja található meg. Ezeknek kisebb részén sírkő áll, nagyobb része pedig párnakővel van megjelölve, melyek elhelyezése azonban hiányosnak mondható. A német és a magyar katonák sírjainak zömét 1997-ben a Német Hadísírgondozó Szövetség munkatársai exhumálták, és a budaörsi német-magyar katonatemetőben temették el újra. Csupán néhány magyar katona sírja maradt mementóként Debrecenben. Öt áldozatot vidékre szállítottak, kilencen ismeretlen helyen nyugszanak, 28 halott pedig a Köztemetőben a hozzátartozók által megváltott sírhelyre lett eltemetve, de ezekből a sírokból ma már csak 15-öt lehet megtalálni, a többi eltűnt.

A légitámadás eredménye

Az amerikai légierőnek – bár a környezetében nagy pusztítást végzett – ezzel a támadással sem sikerült tartósan kiiktatni a kulcsfontosságú debreceni pályaudvart a német utánpótlás-szállítás vérkeringéséből. A nem kielégítő hatások eredménye valószí-

⁴⁴ Debreceni Újság – Hajdúföld, 1944. szeptember 10. 4.

⁴⁵ MNL HBML IV. B. 1406/b. 27008/1944.

⁴⁶ A Polgári Védelem Országos Parancsnokságának egy 1961-es irata szerint mintegy 600 szabadságra igyekvő, vasúti szerelvényükkel éppen Debrecenben tartózkodó német katona halt meg a légitámadás következtében. Ezt az információt azonban más forrás nem támasztja alá, így hitelessége kétséges. Pataky – Rozsos – Sárhidai 1989. 183. és 346.

nűleg a két légítámadás kurzusában keresendő (június 2.: 12°, szeptember 1.: 309° és 280°). 1944. június 2-án a Szovjetunió felé továbbrepülő gépek a vasútállomás vágányaira majdnem merőlegesen hajtották végre a bombázást, ami azt jelentette a gyakorlatban, hogy bár a vasútnak okozott kár óriási volt, a nagyobb pusztítás mégis magát a várost, illetve a vétlen civil lakosságot érte. 1944. szeptember 1-jén a két támadást végző kötelék nagyjából délkeleti irányból, szögben érkezett a pályaudvar fölé, és – ahogy a légifelvételeken látható is – a megcsúszó bombaszőnyeg ekkor is több kárt okozott a célponton kívül. A síneket mindkét esetben sietve helyreállították, hogy a német csapatmozgatás és -szállítás minél hamarabb újraindulhasson. Valószínűleg az amerikai légierőnél sem lehettek teljesen elégedettek az eddigi támadások eredményeivel, mert 1944. szeptember 21-én az 5. BW négy BG-vel egy utolsó kísérletet tett arra, hogy elpusztítsa a vasútállomást, mielőtt a Vörös Hadsereg elfoglalja Debrecent. Ez az utolsó légítámadás pedig elhozta a debreceni pályaudvar végzetét. Bár a repülőgépeket erős légvédelmi tűz fogadta, a pontos bombázás alatt rommá vált a felvételi épület és a vágányhálózat, a Fűtőház pedig megsemmisült. A pusztítást a német csapatok fejezték be, amikor visszavonulásuk alkalmával minden olyan létesítményt leromboltak, amit a várost elfoglaló szovjetek használhattak volna.

Melléklet

Az 1944. szeptember 1-jei légitámadás áldozatainak listája⁴⁷

Születési név, leánykori név	Életkor vagy születési idő	Halál helye	Foglalkozás/csapattest
Alfred Gerth SS-Unterscharführer	1910.07.09.		
Almási Sándor	61 éves	Bégány utca 2.	
Almási Sándorné, Koroknai Zsuzsanna	60 éves	Bégány utca 2.	
Bakk Róza	20 éves	Rákosi Jenő utca 2.	
Barát Pál	35 éves	2. számú postahivatal	posta altiszt
Baráth István honvéd	1921.07.14.		1. hegyi pótdandár tehergépkocsi osztály
Bíró István	56 éves	2. számú postahivatal	mozgópostás
Bleier Jenő munkaszolgálatos	45 éves	repülőtér	
Bodnár Mihály			
Bodnár Sándor címzetes őrzetető	1910.07.29		VI. önálló légvédelmi gépágyús pótüteg
Bukovecz Ida	30 éves	Budai utca 31.	tisztviselő
Carl Gromer Unteroffizier	1900.05.13.		
Christine Poturajeff (SD)	1926.02.09		
Csajlika György			
Csatári János Sándor	13 éves	Kanális utca 27.	
Cseh Pál	54 éves	2. számú postahivatal	posta altiszt
dobi Oláh István	54 éves	Fémipari Szakiskola	felső ipari iskolai tanár
Dobos Róza	46 éves	2. honvéd huszárezred utca 9.	
Domokos Julianna	20 éves	Rákosi Jenő utca 2.	
Dr. Imrik Béla hadapród őrmester	1909.03.04.	Rákosi Jenő utca 2.	107. sütőoszlop
Dr. Imrik Béláné, Balogh Lenke	38 éves	Rákosi Jenő utca 2.	
Egri Zsigmondné, Győri Róza	36 éves	Nagyállomás	
Ekert Polizeimann			
Farkas Albert	20 éves		
Fekete Nagy János			
Fenyves István	53 éves		

⁴⁷ A táblázat elkészítéséhez a debreceni Köztemető 1944-es temetőkönyve lett felhasználva. Az adatok kiegészítése az 1944. és az 1945. évi halotti anyakönyvből történt. A német katonák esetében az adatok pontosítására a Német Hadisírgondozó Szövetség internetes adatbázisa (www.volksbund.de), a magyar katonák esetében pedig a www.hadisir.hu internetes adatbázis lett felhasználva.

Franz Frick Obergefreiter	1904.06.09.		
Franz Hoffmann			román menekült
Franz Niemaek Hauptfeldwebel	44 éves		FP 44769/technische kompanie (Hb.) 77.
Franz Schmidt Gefreiter	1906.04.21.		
Freitag Jánosné, Göbl Anna	34 éves		
Fritz Zeiss Gefreiter	1901.06.10.		
Frózs István	11 hónapos	Rákosi Jenő utca 2.	
Frózs Istvánné, Kiss Erzsébet	23 éves	Rákosi Jenő utca 2.	
Gál Etel	26 éves	Ispotály utca 3.	
Georg Kendzia Soldat	1906.06.25.		
Georg Lienhardt Feldwebel	1916.02.11.		
Ginga János			
Gyúró Lajos	40 éves	Rákosi Jenő utca 2.	
Gyúró Tibor	13 éves	Rákosi Jenő utca 2.	
Hajdú Sándorné, Nemes Róza	23 éves	Tutaj utca 6.	
Hamari Sándor	21 éves		
Heinrich Schäffer Dolmetscher	1898.06.05.		
Heinrich Thomas Obergefreiter	1908.10.14.		
Hoffmann			román menekült
Huszár Ernő	40 éves		
Huszár Ernőné, Schnellberg Aranka	33 éves		
id. Magyar László	55 éves	Bán utca 5.	nyugalmazott MÁV altiszt
id. Molnár Lajos	71 éves	kerületi kórház, Kollégium	
ifj. Som József tartálékos őrmester	1914.02.28.	Bégány utca 2.	106. vasútvonal parancsnokság
Imrik Enikő	9 hónapos	Rákosi Jenő utca 2.	
Imrik Gertrúd	6 éves	Rákosi Jenő utca 2.	
Imrik Miklós	12 éves	Rákosi Jenő utca 2.	
Irányi Ferencné, Szabó Ilona Lonca	38 éves	Nagyállomás	
Ismeretlen férfi	45 éves	6. helyőrségi kórház	
Ismeretlen férfi		Nagyállomás	
Ismeretlen férfi	40 éves		
Ismeretlen hullarész		Rákosi Jenő utca 2.	
Ismeretlen német			

Ivan Ploszkomasz Polizeimann			
Jakob Parlakovits			
Johann Frodl Inspektor	1908.01.06.		
Jurák Miklós			
Karl Eckhardt			
Karl Neritge Unteroffizier			
Kiss Antal	45 éves	2. számú postahivatal	posta altiszt
Kiss Györgyné, Szűcs Erzsébet	49 éves	Rákosi Jenő utca 2.	
Klavács Gyula	3 éves		
Klavács Zsuzsánna	22 hónapos	2. honvéd huszárezred utca 36.	
Kocsán János			
Lauhámán János			
Ludmann Sándor	36 éves	2. számú postahivatal	
Ludwig-Wilhelm Neutze Unteroffizier	1907.06.11.		
Michael Vauti Obergefreiter	1920.09.08.		
Mogyoróssy Ferenc			
Munkácsi Lajos	45 éves	2. számú postahivatal	posta altiszt
Nagy Elemér Zoltán	21 éves	Nagyállomás	MÁV órabéres
Nagy János	59 éves	repülőtér	repülőtéri munkás
Nagy Józsefné, Pálóczy Borbála	47 éves	Rákosi Jenő utca 2.	
Nyitrai Jenő honvéd			
Ódor Lajos	1884.06.28.	2. számú postahivatal	posta csoportvezető, postaelenőr
Otmar Tikovsky Gefreiter	1924.09.02.		
özv. Kun Józsefné, Éva Jolán	81 éves	Nagyvárad utca 21.	
özv. Nemes Istvánné, Tóth Ida	48 éves	Tutaj utca 6.	
özv. Szilágyi Jánosné, Szedlák Ilona	66 éves	2. honvéd huszárezred utca 9.	
özv. Tiszavölgyi Ja- kabné, Kutka Erzsébet	58 éves	Tutaj utca 6.	
Pánti Gyula címzetes ővezető	1914.04.10.		1. hegyi pótdandár tehergépkocsi osztály
Páskui László	5 éves	Piac utca 77.	
Pázmány János honvéd	1921.02.18.		1. hegyi pótdandár tehergépkocsi osztály
Piszkály György	48 éves	Epreskert utca 8.	

Puskás Antal honvéd	1906.04.02.		VI. fogatolt vonat oszlop
Rásó Anna	24 éves	2. számú postahivatal	
Rudolf Proschinger Unteroffizier	1905.12.05.		
Sagal Jolán	6 és fél éves		
Schönemann			
Sebők Lajos	60 éves	Piac utca 72.	nyugalmazott rendőrfelügyelő
Szabó Sándor	44 éves	Rákosi Jenő utca 6.	
Szabó Zoltánné, Solymos Mária	26 éves	Horthy Miklós Közkór- házban halt meg	
Szathmári Ferencné, Bak Erzsébet	41 éves	Piac utca 85.	
Szegi Albert	60 éves	Könyves Tóth Kálmán utca 20.	MÁV nyugalmazott altiszt
Szelestey Sándor	72 éves	Nagyvárad utca 21.	nyugalmazott tanító
Szelestey Sándorné, Éva Róza	76 éves	Nagyvárad utca 21.	
Tiszavölgyi Veronika	22 éves	Tutaj utca 6.	
Tóth Gyula	18 éves	Rákosi Jenő utca 2.	
Tóth Péter	35 éves	Mikepércsi út 54	
Trombitás Károly	58 éves	2. számú postahivatal	nyugalmazott posta főellenőr
Vékony László	33 éves	2. számú postahivatal	posta segédellenőr
Walter Grossmann Obergefreiter	1902.03.27.		
Wenzel Wagner Oberleutnant der reserve	1906.09.16.		
Willi Kaschube Unteroffizier	1917.08.08.		
Zeiszky Ferenc címzetes szakaszveze-	1907.08.18.		1. hegyi pótdandár tehergépkocsi osztály
Zsolnay József	29 éves	Rákosi Jenő utca 2.	MÁV órabéres

Attila Horváth

**Air Raid against the Nagyállomás Railway Station
Debrecen on 1st September 1944**

This study presents the second american air raid carried out against Debrecen's railway station. In the prologue, it discusses the purpose of the attack in detail, and the action's aviation historical aspects in the first chapter. The statements of the latter are based on the documents from the archives of the U.S. Air Force, specially focused on the air photos taken during the attack. In the third section, the damages of the attack will be presented. So much as the sources allowed, the study shows the new serious devastation of the city from street to street. The closing section of the paper presents the tactical success of the bombing, which is followed by the list of victims where the readers get the possibility to find their relatives.

Források

Levéltári források

- AFHRA Air Force Historical Research Agency. A6475. mikrofilm.
- MNL HBML Magyar Nemzeti Levéltár Hajdú-Bihar Megyei Levéltára.
- IV. B. 1406/b. Debrecen Város Polgármesteri Hivatalának iratai. Általános közigazgatási iratok.
- XI. 7. Az Egyesült Kefegyárak Rt., Debrecen iratai.
- XI. 105/a. Debreceni Helyi Vasút Rt. és Debrecen-Nyírbátori Vasút Rt. Közös Üzletigazgatóság iratai. Debreceni Helyi Vasút Rt. iratai.
- MÁV Központi Irattár, Debreceni Igazgatóság iktatott iratai.
- Sőregi János: Debreceni napló. Debreceni Egyetem, Egyetemi és Nemzeti Könyvtár, Kézirattár. Ms 13.

Folyóiratok

Debreceni Újság – Hajdúföld, 1944. szeptember 10., 12.

Szakirodalom

- Baranyi 1976. Baranyi Béla: A szocialista termelési viszonyok kialakulása és a szocialista építés Debrecen iparában. In: Ránki György (szerk.): Debrecen iparának története. Debrecen, 1976.
- Czibere [2004.] Czibere Mihály: A kórházvonalat is szétlőtték. In: Szalai Csaba (szerk.): Ingabombázás: Főpróba Debrecen felett 1944. június 2-án. Debrecen, [2004.]
- Kardos 2000. Kardos Gézané Vásáry Erzsébet: Naplótöredékek, emlékmorzsák életemből. Hajdúböszörmény, 2000.
- Pataky – Rozsos – Sárhidai 1989. Pataky Iván – Rozsos László – Sárhidai Gyula: Légiháború Magyarországon felett. 2. kötet. Bp., 1989.
- Szabó 1984. Szabó Dezső: A debreceni közúti vasút száz éve 1884-1984. DKV, 1984.
- Thuróczy 1994. Thuróczy György: Kropotov nem tréfál. Debrecen 1994.