

## A MAGYAR ZSIDÓK DEPORTÁLÁSA, A HADISZÁLLÍTÁS ÉS A SZÖVETSÉGES LÉGITÁMADÁSOK ÖSSZEFÜGGÉSEI

### *Előszó*

A kerekéknek gurulniuk kell a győzelemért („Räder müssen rollen für den Sieg!”), hirdette a Deutsche Reichsbahn, azaz a Német Birodalmi Vasút. A fenti vezérelv alapján zakatolt a vasút a németek által megszállt Európában, szállítva a csapatokat, hadianyagot, civileket, és „végső megoldásként” a megsemmisítésre ítélt zsidókat. Magyarország német megszállását követően a zsidóüldözés II. világháborús történetében egy utolsó, nagyszabású, baljósan sötét fordulat vette kezdetét, amelynek során a magyarországi zsidók sorsa véglegesen megpecsételődött. A folyamat abban teljesedett ki, hogy a zsidókat összegyűjtötték, majd 1944. május közepétől tömegesen, szervezeten elszállították, és legnagyobb részét megölték az Auschwitz-Birkenau<sup>1</sup> nevű lengyelországi táborban.

Jelen tanulmányomban egyrészt a magyar zsidók deportálása és a magyarországi hadiforgalom összefüggéseivel, másrészt a magyar vasúti célok elleni légitámadásoknak az akcióra gyakorolt hatásaival szándékozom részletesebben foglalkozni. Végezetül arra az elméletre is választ, illetve cáfolatot kívánok nyújtani, miszerint a magyar vasúti hálózat szétbombázásával (meg)akadályozható lett volna az „áttelepítés”, az esztelen mészárlás.

### *A magyar zsidók deportálásának a hadiforgalomra gyakorolt hatásai*

A neves holokauszt-kutatókban végletesen rögzült korábban az a megállapítás, hogy a náci rendszer öngyilkos hajlamát és a megrögzött zsidógyűlöletét legvilágosabban az tükrözi, hogy ez az akció ugyan elvonta a hadműveleti területre tartó égetően szükséges utánpótlást szállító kapacitást, azt mégis tűzön-vízen keresztülvitték. Ezek szerint a zsidók elszállítását fontosabbnak tartották, mint a Wehrmacht szállítási igényeit, mindezt akkor, amikor a szovjet csapatok már a Kárpátokhoz közeledtek.<sup>2</sup> Miután ez a megállapítás további megfontolandó kérdéseket és erős kételyeket vetett fel, érdemesnek tartom behatóbban vizsgálni a témában.

Először is a magyar deportáló vonatforgalmat megvizsgálva megjegyzem, az akció kivitelezésének nehézségei nehezen hasonlíthatóak össze az általános hadiforgalommal, mivel a magyarországi deportálásokat irányító Adolf Eichmann és stábjá hadiforgalmat nem szervezett és nem irányított soha, a zsidószállításokon kívül csak a népi németek kimenekítését intézték, azt is mindössze rövid ideig. Eichmann vasúti referense, Franz Novak, az eseményeket követően közel 40 évvel később is élénken emlékezett még az 1944. május-júniusi nagy forgalomra, majd a hirtelen beálló üresjáratra. Novak szerint:

<sup>1</sup> Német nevén: Das Konzentrations- und Vernichtungslager Auschwitz II (Birkenau).

<sup>2</sup> *Braham* 1990. 119. o.

„... május-júniusban iszonyú forgalom volt ... Elvben napi négy szerelvényben egyeztünk meg, egyenként kb. négyezer fővel ... de a valóság több volt és összevissza, a megfelelő rendszeresség nélkül ... június legvégén láttam a jelentésekből, hogy egyre kevesebb vonat indult, aztán már egy se.”<sup>3</sup> Auschwitz parancsnoka, Rudolf Höss ezt némileg alátámasztva azt állította, hogy az átlagos napi érkezés Auschwitzban 2 vonat volt kb. 4000 fővel, akiknek csak 20-30%-át minősítettek munkára alkalmasnak. Az ún. magyar akció idején a legnagyobb forgalom 5 vonat volt egyetlen napon.<sup>4</sup> A frankfurti Auschwitz-perben Willi Hilse, aki 1942 szeptembere és 1944. július közepe között az auschwitzi pályaudvar helyettes állomásfőnöke volt, tanúként azt vallotta, hogy 1944. május közepétől az elvezényléséig mintegy 120 szerelvény gördült be Birkenaubába, minden szerelvény átlag 60 vagonból állt és minden vagonban átlag 60 embert zsúfoltak össze. Hilse a fuvarlevelek adatai alapján több mint 400 000 főre becsülte a Magyarországról deportáltak számát.



Állítása szerint azért tudott felidézni ennyire pontos számadatokat, mert csak a magyar zsidókat szállították ún. Wehrmacht-fuvarlevelekkel és a „szállítmánnyal” neki mindig pontosan el kellett számolnia, miután beosztása szerint ő intézte a pályaudvaron az árukezelést és a kocsik elosztását.<sup>5</sup> Ennél már pontosabb számok is rendelkezésünkre állnak, melyek szerint legalább 148 deportáló vonatszerelvény hagyta el Magyarországot, amiből 133 szerelvény Kassán keresztül Auschwitzba haladt.<sup>6</sup>

A Kassán keresztülhaladó és Auschwitzba 1944. május közepétől 1944. július 9-ig közlekedő zsidóvonatok szállítási intenzivitását megvizsgálva megállapítható,

*1. ábra:  
A Magyarországról Auschwitzba vezető főbb vasútvonalak.  
Kulcsfontosságú közlekedési pontjai ezeknek Hatvan, Miskolc és Kassa*

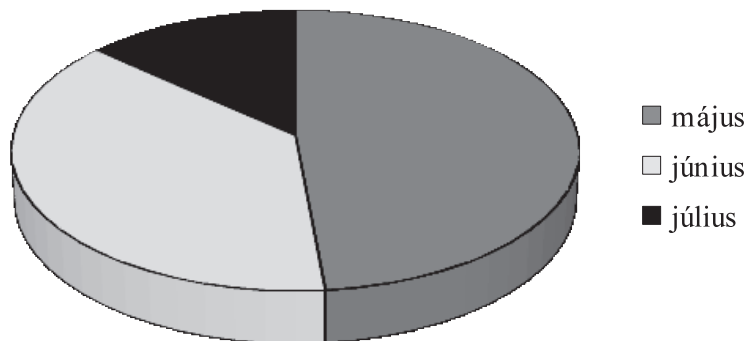
<sup>3</sup> Bokor 1982. 110. o.

<sup>4</sup> NARA OCCPAC Rudolf Franz Ferdinand Höss kihallgatási jegyzőkönyve Nürnbergben, 1946. április 1. 14.30–17.30 h.

<sup>5</sup> Naumann 1966. 332–333. o. A kérdéses fuvarlevelek sajnos eddig nem kerültek napvilágra, ha egyáltalán a háború alatt nem semmisültek meg. Nagyon érdekes, hogy nem a szokásos MÁV nemzetközi szállítmányokra használatos, hanem ún. Wehrmacht fuvarleveleket említett a tanú. Ez azt jelentené, hogy a szokásos MÁV szállítási metódustól teljesen eltért a zsidó szállítmányok dokumentációja és menetirányítása.

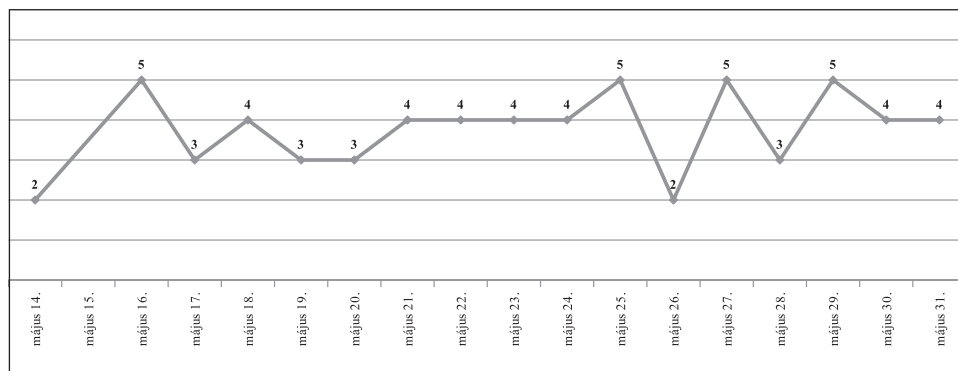
<sup>6</sup> A deportálásba bevont vonatokról listát közöl Szita 1991. 21–22. o.

hogy 1944 májusában 17 napon át történt szállítás összesen 64 vonattal, júniusban 18 napon át 50 vonattal, júliusban 5 napon át 18 vonattal, azaz összesen 40 napon keresztül 132 vonattal. A havi átlaga a közlekedő zsidóvonatoknak a szállítási időpontokhoz viszonyítva ezek alapján: májusban 3,8; júniusban 2,8; júliusban pedig 3,6. Kijelenthető, hogy egyik hónapban sem érte el a bekalkulált és elvárt egyenletes 4 vonat/nap teljesítményt, alátámasztva Franz Novak háború utáni állítását!



2. ábra: A Kassán keresztülhaladt, a deportálásra felhasznált vonatszerelvények szállítási intenzitásának havi megoszlása az 1944. évben<sup>7</sup>

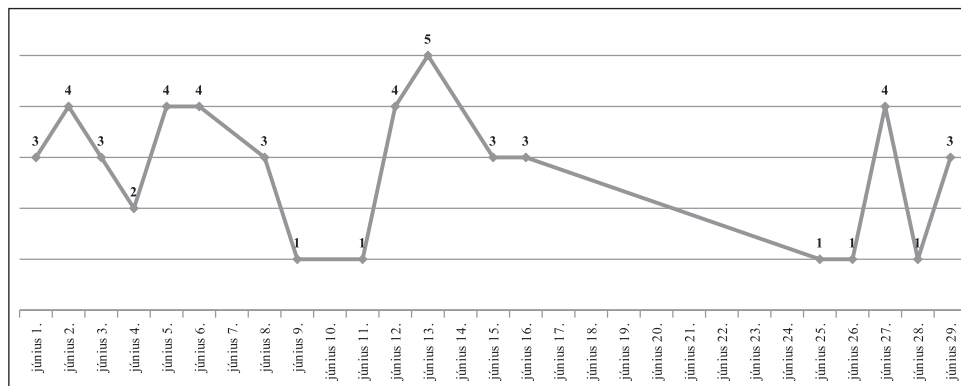
Ennek fényében nyilvánvaló, hogy nem a szerelvények mennyisége, hanem inkább az egyszerre elindított vonatok összcsumásása és rapszodikussága lehetett zavaró tényező az átlagos forgalmi rendre és a megsemmisítés módszerára nézve, mint ahogyan azt Höss szóvá is tette Eichmannak.



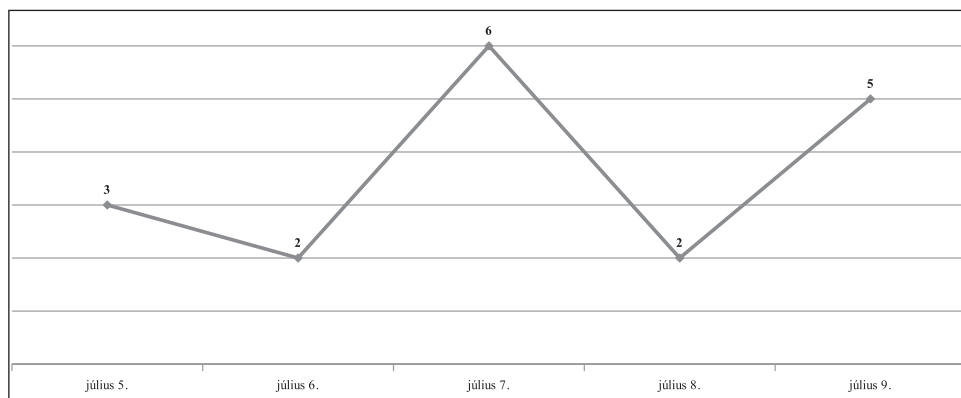
3. ábra: A Kassán keresztülhaladt, a zsidókat elszállító vonatszerelvények szállítási intenzitása (db vonat) 1944. május hónapban<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Forrás: Szita 1991. 21–22. o.

<sup>8</sup> Uo.



4. ábra: A Kassán keresztülhaladt, a zsidókat elszállító vonatszerelvények szállítási intenzitása (db vonat) 1944. június hónapban<sup>9</sup>



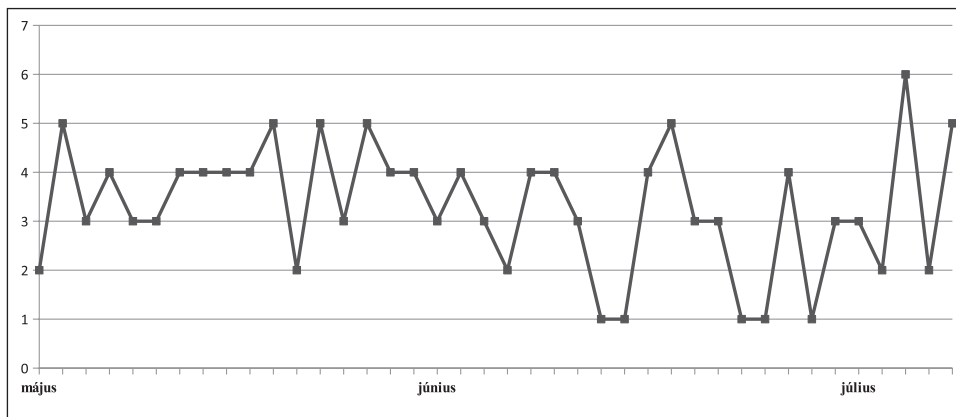
5. ábra: A Kassán keresztülhaladt, a zsidókat elszállító vonatszerelvények szállítási intenzitása (db vonat) az 1944. július 1. – 1944. július 9. közötti időszakban<sup>10</sup>

A magyar zsidókállításának kijelölt útvonalait, valamint pontos ütemtervét az 1944. május 4–5. közötti tárgyalásokon rögzítették Bécsben, majd az első akció terveit Munkácson véglegesítették 1944. május 9-én. A sorsdöntő bécsi értekezleten magyar részről a MÁV menetosztályának két kiküldöttje, a Belügyminisztériumtól dr. Lullay Leó csendőrszázados, valamint Ferenczy László csendőralezredes; német részről Adolf Eichmann képviselésében Franz Novak SS-Hauptsturmführer és a Birodalmi Biztonsági

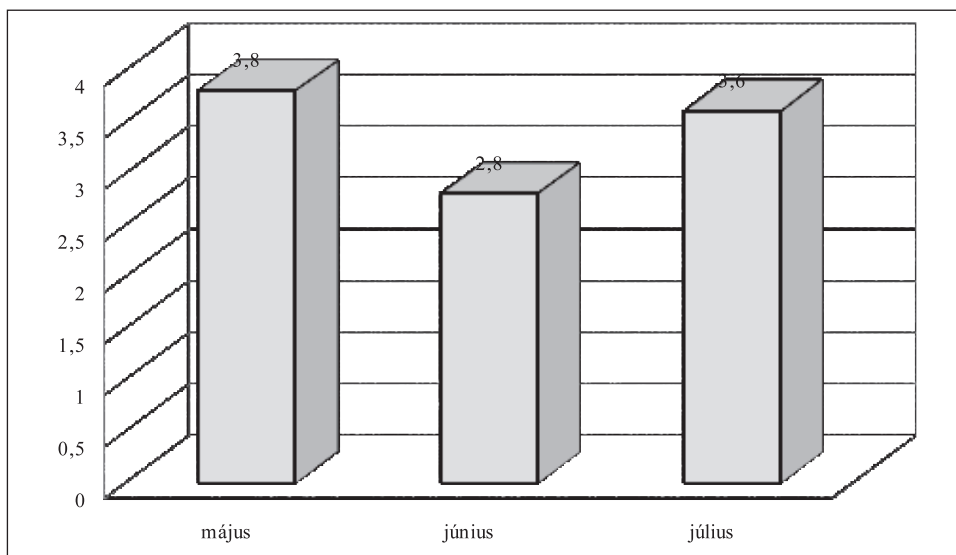
<sup>9</sup> Forrás: *Szita* 1991. 21–22. o.

<sup>10</sup> Uo.

A magyar zsidók deportálása, a hadiszállítás és a szövetséges légitámadások ...



6. ábra: A Kassán keresztülhaladt, zsidó deportáltakat szállító vonatszerelvények szállítási intenzivitása (db vonat) az 1944. május 14. – 1944. július 9. közötti időszakban<sup>11</sup>



7. ábra: A Kassán keresztülhaladt, a deportálásban részt vett vonatszerelvények napi átlaga az 1944. május 14. – 1944. július 9. közötti időszakban.<sup>12</sup> Az elvárt napi átlag 4 vonat volt

Főhivatal képviseletében Fritz Martin SS-Obersturmbannführer vettek részt.<sup>13</sup> A fenti értekezlet jegyzőkönyve sajnos még napjainkig nem került elő, a MÁV május 3-án 42679/1944 sz. alatt iktatta a meghívást, mint „Munkásvonatok tárgyalása Wienben

<sup>11</sup> Forrás: *Szita* 1991. 21–22. o.

<sup>12</sup> Uo.

<sup>13</sup> *Szita* 1991. 17. o.

május hó 4-én és 5-én”.<sup>14</sup> Az értekezleten a német, szlovák, magyar vasutak, valamint a német szállításvezetőségek képviselői részvételével szó esett a keleti, romániai és a balkáni németek kitelepítéséről, valamint a birodalom felé történő magyarországi „munkás átköltöztetéséről”. Az utóbbi ügy kapcsán a vasúti szállításokat a német szállításvezetőség intézte, melyben a MÁV csak kiegészítő szerepkört kapott.<sup>15</sup>

Az ún. „Schema F” szerint készült szállítási tervet (Transportprogramm) táblázatban állították össze, amelyből Martin, Lullay és Novak rendelkezett egy-egy példánnyal.<sup>16</sup> Az akció lebonyolítására eredetileg három útvonalat jelöltek ki, de a legkeletibb útvonalat az arcvonal közelsége, vagy inkább a számottevőbb hadiforgalom miatt elvetették. Szóba került egy útvonal Ausztria felé is, de bizonyosan a hatékonyság és a kevésbé nyugalmas környezet miatt ezt is törölték.<sup>17</sup> Az útvonalak kijelölése kapcsán a MÁV Igazgatóság és a Magyar Királyi Honvéd Vezérkar Főnök Központi Szállításvezetősége konfrontációjára is sor került. A Központi Szállításvezetőség ugyanis 1944. május 13-án megütközését fejezte ki, mert a MÁV Igazgatóság a hadimenetrendbe útvonalakat, vasúti szaknyelven „traceokat” épített be úgy, hogy az értekezletről a szállításvezetőséget nem értesítette, és az erről szóló döntését annak tiltakozása ellenére sem volt hajlandó felülvizsgálni.<sup>18</sup> Megjegyzem, ezek szerint a magyar vezérkart egyáltalán nem értesítették az akcióról sem a németek, sem a MÁV, sem pedig a Belügyminisztérium illetékesei. A magyar vezérkar számára tehát ez a durva hatásköri semmibe vétel képezte a megütközés tárgyát és nem magának az akciónak a lebonyolítása.<sup>19</sup> Az első két zóna kiürítésének útvonala egyértelműen keresztezte is a hadiszállítások keletre tartó útvonalait, ugyanis 1944. május 15–20. között 24 db „DA” vonat hagyta el az országot, míg 159 db a keleti területek kiürítése, 38 db a népi németek kimenekítése kapcsán robogott keresztül. A „DA” jelzés magyarázata: „Deutsche Arbeiter = Zsidók Kárpátalja és Erdély területéről” volt.<sup>20</sup>

Az útvonalakat elemezve elmondható továbbá, hogy a szállítási vonalak túlerheltsége ugyan általános jelenség volt ebben az időszakban, a Wehrmacht utánpótlásáért felelős Oberquartiermeister Ungarn hivatala mégis mindössze egyetlen feljegyzésben tett tanúbizonyságot arról, hogy hatással voltak rá a magyarországi zsidószállítmányok, mivel ő intézkedett a zsidóktól lefoglalt használati tárgyak, főként bútorzat kiutalásának ügyében az

<sup>14</sup> MNL OL Magyar Államvasutak (MÁV) 1944. évi tárgymutatója.

<sup>15</sup> Lullay a politikai rendőrségnek 1945. november 13-án tett vallomását idézte: *Zinner – Róna* 1986. 82. o. Magában Auschwitzban a megsemmisítést akadályozó, vagy akadályozni próbáló akciók csak jóval a tömeges szállítások leállítását követően következtek be, ideértve a krematóriumok Sonderkommandók lázadásait is. A gyakorlatban a belső ellenállás helyett nagyobb bonyodalmat okozott a „nyomok” eltüntetése. A bevagonírozásokat különösebb események sehol sem zavarták meg.

<sup>16</sup> *Szita* 1991. 17. o.

<sup>17</sup> *Braham* 1994. 117., 119. és 123. o.

<sup>18</sup> HL KSzV napló. 5446/Kszv.hdm. 944.

<sup>19</sup> A Központi Szállításvezetőség a honvédelmi (katonai) szállítmányok körébe tartozó mindenféle csapat- vagy anyagszállítmány irányítását, szabályozását, a végrehajtás ellenőrzését végezte. Önálló intézkedési joggal rendelkezett az országban található összes vasúti vontató- és gördülőanyag felett. Lásd: *Sipos* 1997. 246. o. „Központi Szállítás Vezetőség” szócikk.

<sup>20</sup> HL KSzV napló. 69. sz. melléklet.

Érdekességként már az 1944. április 19–29. között végrehajtott ún. „Amalie” és „Auguste” csapatszállítások során kiemelte a Vkf. a tengelyszámok csökkentését, azaz a rakományok sűrítését is. A szállítmányok max. 100 tengelyesek és max. 500 m hosszúak lehettek. Lásd: HL KSzV napló. 3825/Kszv.hdm.44.IV.17. Ennek ismeretében nem igazán lehet csodálkozni azon sem, hogy a zsidók berakodásánál is sűríteni akarták a szállítmányokat, azon már inkább, hogy ez milyen mértékben és hogyan történt meg.

alárendeltségébe tartozó tábori kórházak és katonaszállások számára.<sup>21</sup> Ezzel ellentétben, az akkor a Szovjetunió déli részén harcoló Heeresgruppe Süd (Ukraine) főszállásmestere annak ellenére sem emlékezett meg ezekről a vonatokról, hogy az északra tartó vasútvonalak pontosan ennek a hadseregcsoporthoz a hadiforgalmát keresztelték. Miután a zsidóvonatok még Magyarországon keresztelték a hadseregcsoporthoz az útvonalaikat, a menetirányítás természetesen nem feltétlenül a harcoló alakulatok dolga kellett hogy legyen. Mivel a deportáció ügye „titkos birodalmi ügy” volt, valamint az erre vonatkozó iratok természetesen meg is semmisülhettek, így elképzelhető, hogy a kérdés ennyire nem is egyszerű, és a deportálások miatt komoly nehézségek adódtak a hadművelleti területre tartó vasúti közlekedés lebonyolításában, azonban erre véleményem szerint jelenleg nincs meggyőző bizonyíték. Másként fogalmazva: bizonyosan megterhelő volt a vasúti közlekedésre nézve a deportáció, de az nem látszik bizonyítottnak, hogy az a hadiszállítást érzékenyen érintette volna, a hadiforgalom minden körülmények között elsőbbséget élvezett.<sup>22</sup>

Összehasonlításként: a háború első felében, a németek által bevezetett és 1942-ig használt ún. maximális kapacitású menetrend alapján, amely szerint a főbb szállítási útvonalaikat teljesen alávetették a hadiforgalomnak, az igénybe vett lengyel szállítási útvonalon naponta 60–72 szerelvény is közlekedhetett anélkül, hogy komoly fennakadások lettek volna. Ez csak a hadiforgalomra értendő, a polgári forgalomra nem.<sup>23</sup> Ha csak megközelítő kapacitással működött volna a magyar közlekedési rendszer, akkor is felettebb kérdésessé válik a fenti, alapul vett megállapítás, azonban véleményem szerint ennél nagyobb terhelést is kibírt volna. A korszakot illetően átfogó tanulmány a magyar közlekedési útvonalak áteresztőképességéről idáig tudtommal nem született, mégis néhány viszonyítási alapként elfogadható adat a fenti állításomat alátámasztja. A Magyarországon átmenő hadiforgalom mértékének érzékeltetésére a következő példa szolgál: 1944. május 15-én 0–24h között magyar részről 13 szerelvény rakodott be és indult útnak, 6 érkezett be és rakodott ki. Német részről ugyanekkor 64, köztük 18 csapat szállító szerelvény lépett be, 49 pedig kilépett, soraiban 8 csapat szállítóval.<sup>24</sup> Ezzel párhuzamosan előző nap kettő, másnap öt vonatszerelvényt indítottak el, összesen 23 507 fő zsidóval.<sup>25</sup> Ez a hadiforgalom egyébként nagyságrendileg végig fennmaradt a deportálások idején. Emellett az sem lehet kétséges, hogy a magyar közlekedési vonalakat teljesen alárendelték a hadi-, ezzel együtt a német érdekeknek, hiszen kihasználásának fokozása érdekében Keitel tábornagy

<sup>21</sup> „...berendezéséhez szükséges bútorokat és edényeket az SD által a zsidóktól elkobzott javakból kívánatos fedezni. Valamennyi, a zsidóakció során elkobzott tárgy a magyar minisztérium rendelkezésére lett bocsátva. Velük kell tehát felvenni a kapcsolatot.” Lásd: Aktenvermerk über die Besprechung mit der D. R. K. Hauptführerin Schwehler am 23. April 1944, betreffend Errichtung von Soldatenheimen. NARA Records of German Field Commands: Rear Areas, Occupied Territories and Others. Roll Nr. 295.

A vasutak igénybevétele kapcsán Andre László a büntetőperében azt vallotta a népbíróság előtt, hogy „... Abban az időben olyan óriási igénybevétel volt minden vasúton, hogy a magyar állampolgároknak ... tízezrei kénytelenek voltak gyalog menni azért, mert nem volt vasúti szerelvény.” Lásd: *Karsai – Molnár* 1994. 68. o. Ez a fenti megjegyzés véleményem szerint erősen túlzó és nyilvánvalóan csak a civil forgalmat vette számításba.

<sup>22</sup> A MÁV 1944. május havi üzemgazdasági jelentéséből: „Az egész hálózaton a személyszállító vonatok forgalmát lényegesen korlátoztuk és áruforgalmi korlátozásokat is kényszerültünk életbe léptetni.” Idézte: *Lovas* 1996. 260. o. Arról nincs adat, hogy ezek a korlátozások pontosan milyen szállítmányokat érintettek.

<sup>23</sup> NARA Transportation Network, Foreign Military Studies MS # P-048. 47–48. o.

<sup>24</sup> HL KSzV napló 5539/Kszv. hdm. 1944. V. 16. sz. helyzetjelentés.

<sup>25</sup> *Szita* 1991. 21. o.

már 1944. március 25-én azt táviratozta: „...magyar vezérkar gondoskodjék... a magyar vasúti hálózat maximális kihasználásáról a keletre irányított Wehrmacht-szerelvények céljaira.”<sup>26</sup> 1944. augusztus végén, tehát egy időben azzal, hogy a szövetségesek folyamatosan végrehajtották mindent lehengerlő légi hadműveletüket a magyar közlekedési rendszer ellen, a németek kérték a magyarországi vasútvonalak teljesítőképességének jelentős emelését, méghozzá olyan mértékben, amely eleve meghaladja a fenti lengyelországi hadimenetrend volumenét.<sup>27</sup>

További fontos kérdés a deportáció kapcsán a kivitelezés gyorsasága és főként a területi eloszlása, valamint időbeli ütemezése is, mely egyenletesen osztotta el az észak felé tartó szállítási útvonalakra nehezedő terheket. Az akció 1944. május 14–15-én kezdődött, ugyan már ezt megelőzően áprilisban is történtek kisebb volumenű kiszállítások,<sup>28</sup> és július elején ért véget, amikor a kormányzó leállította, azonban az utasítását kijátszva néhány vonat ezután is kijutott az országból. A zsidók koncentrációja, majd szállítása ún. műveleti zónákra, vagy „tisztogatási területre” volt osztva, a zónák határvonala az akkori közigazgatási, illetve csendőrkerületek határvonalait takarta. Az 1–2. sz. tisztogatási akció a VIII., IX. és X. csendőrkerületet, a 3. sz. tisztogatási akció a II. és VII. csendőrkerületet, a 4. sz. tisztogatási akció az V. és VI. csendőrkerületet, az 5. sz. tisztogatási akció a III. és IV. csendőrkerületet, a 6. sz. tisztogatási akció az I. csendőrkerületet, valamint a budapesti államrendőrség főkapitánysága működési területén fekvő Nagy-Budapesthez tartozó városokat és községeket érintette.<sup>29</sup> A tisztogatási területek kiürítése német elgondolás nyomán a hadműveleti igények szerint keletről nyugat felé, végül Budapest és környékén történt. A kiszállításokat teljes mértékben vasúton bonyolították le, a szállítmányok 90%-a a Hatvant és Kassát érintő útvonalon északra tartott, egyenesen Auschwitzba. Az akció térben tehát az egész országot érintette, azonban nem egyszerre a teljes területet, hanem egy jól átgondolt és időben elhatárolt ütemtervet tartva, ütemenként mindössze egy-két csendőrkerületet. Ezek közül talán az 1., a 2., és a 6. sz. tisztogatási akció okozhatott volna számottevőbb zavart, az első kettő a harcok közelsége, ezzel együtt a hadiforgalom akadályozásának lehetősége, a 6. pedig a fővárosi közlekedési vonalak telítettsége, valamint az éppen június végén, július elején sűrűsödő légitámadások miatt.

<sup>26</sup> Wilhelmstrasse 1968. 604. irat, 800. o.

<sup>27</sup> A HL KSzV szerint a D.T. (értsd: Deutsche Transportkommandatur, amely a magyarországi szállítmányozást a Wehrmacht Transportkommandatur – Budapest – ellenőrizte. Székhelye a MÁV Andrássy úti igazgatóságán működött, az iratai sajnos eddig nem kerültek elő.) átirat, és a magyarországi vasútvonalak teljesítőképességének jelentős emelését kéri. A *Főv. Hff.* (értsd: Fővezérség Hadiforgalom főnöke) 1617/Fővhforg 944. VIII.28. sz. alatti válaszában rámutatott a nehézségekre, ennek ellenére hajlandó a teljesítőképességet emelni és pedig: „Csáktornya 5, Sztgotthard és Sopron 10, Hegyeshalom 20, Szenc és Galánta 25, Losonc 5, Kassa 10, összesen 75 vonat belépésével. – Kilépés: Kassa 10, Gyimesbükk 12, Apahida 10, Lökösháza 10, Szeged 6, Ujvidék 18, Eszék 15 vonat. Ennek feltételei: 200 német mozdony 500 pár német személyzettel, 200 német szakmunkás, 58 t. hideg-, 14 t. meleg olaj, havi 140.000 t. szén stb.” Arról nincs adat, hogy a tárgyalások miként zárultak le. 1944. augusztus 25-én a bejegyzés.

<sup>28</sup> Amint a Tisza folyótól keletre eső területet hadműveleti területté nyilvánították, április 29-én és 30-án bevagonírozták és elszállították a bástópolyai kisegítő toloncházban, valamint a nagykanizsai internálótáborban és gettóban fogva tartott zsidókat. Lásd: *Szita* 1991. 16. o.

A Tiszától keletre eső terület hadműveleti területté nyilvánításáról lásd: Wilhelmstrasse 1968. 604. irat, 799–800. o., valamint M. kir. Kereskedelmi és Közlekedésügyi Miniszter 302.308/OM.biz/1944. HL KSzV napló 51. sz. melléklet.

<sup>29</sup> A tisztogatási akciókról készült csendőrségi eseményjelentéseket közli: *Karsai – Molnár* 1994. 497–526. o.



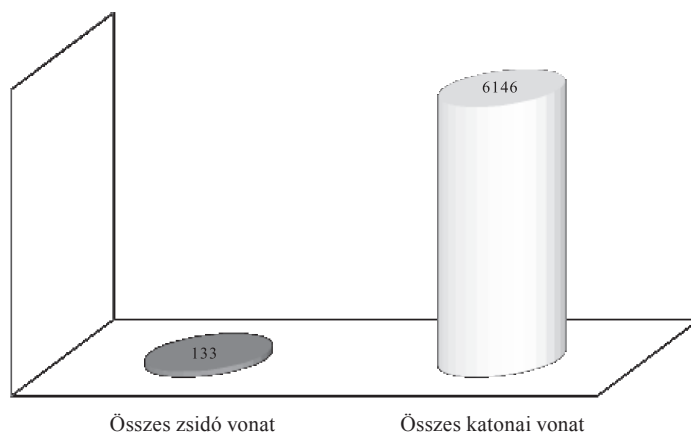
A magyar zsidók deportálása, a hadiszállítás és a szövetséges légitámadások ...

A magyarországi zsidószállítmányok napjain lezajlott hadiforgalom volumenvizsgálatát követően (Lásd: 8. ábra adatai) állítom azt, hogy a deportálásba bevont vonatok száma a hadiforgalom mértékéhez képest nyilvánvalóan elenyésző volt, a katonai szállítmányok még egyes részleteiben is nagyságrendileg nagyobb számban közlekedtek ugyanazokon a napokon, mint a zsidókat szállító vonatszerelvények. Véleményem szerint tehát az akció kivitelezése komolyabb fennakadást a hadiforgalom kapcsán nem okozhatott. Emellett a kérdéses vonatszerelvények berakodása körül sem jelentkezett nagyobb zavar, a vonatok pedig főként az 1944. évi vasúti állapotokat figyelembe véve páratlanul gyorsan és zökkenőmentesen végigrobogtak Magyarországon, Szlovákián, Lengyelország déli területein, egészen a gázkamrák tözsomszédságáig, és a beérkező embertömeg legnagyobb, de legalábbis túlnyomó része rövid időn belül megsemmisült a „halálgyárban”. A deportálási akció a vasutasok, valamint a hadiforgalom részére ugyan komoly és bonyolult feladat volt, mégis annak lebonyolítása semmiképpen nem jelentett leküzdhetetlenül nagyobb problémát a napi rutintevékenységeknél.

A vonat-indítás dátuma (1944. év)	A Kassán keresztül kilépett zsidó-szerelvény (db vonat)	Magyar csapat- / hadműveleti anyagi szállítmány (db vonat)		Német szállítások Magyarországon keresztül (db vonat)		Összes katonai szállítmány (db vonat)
		Beérkezett és kirakott / Belépett	Berakott és útba indult / Kilépett	Belépett	Kilépett	
Május 14.	2	7/0	7/12	69	59	154
Május 16.	5	11/4	11/5	65	52	148
Május 17.	3	6/7	9/10	61	50	143
Május 18.	4	23/1	21/2	57	54	158
Május 19.	3	11/0	25/3	49	52	140
Május 20.	3	12/3	16/1	50	54	136
Május 21.	4	16/5	20/7	49	63	160
Május 22.	4	8/1	13/3	48	49	122
Május 23.	4	12/1	18/0	49	58	138
Május 24.	4	16/1	43/7	44	74	185
Május 25.	5	14/0	32/3	40	67	156
Május 26.	2	16/4	24/2	57	75	178
Május 27.	5	8/9	23/0	55	83	178
Május 28.	3	10/3	13/11	61	59	157
Május 29.	5	18/2	13/1	51	71	156
Május 30.	4	9/2	31/3	47	60	152
Május 31.	4	11/5	15/1	41	51	124
Június 1.	3	14/2	15/16	61	52	160
Június 2.	4	7/6	10/5	48	39	115
Június 3.	3	19/1	6/1	46	38	111
Június 4.	2	8/5	12/2	66	47	140
Június 5.	4	24/0	11/7	69	56	167
Június 8.	3	22/5	23/4	58	59	171
Június 9.	1	5/3	26/3	71	67	175

A vonat-indítás dátuma (1944. év)	A Kassán keresztül kilépett zsidó-szerelvény (db vonat)	Magyar csapat- / hadműveleti anyagi szállítmány (db vonat)		Német szállítások Magyarországon keresztül (db vonat)		Összes katonai szállítmány (db vonat)
		Beérkezett és kirakott / Belépett	Berakott és útba indult / Kilépett	Belépett	Kilépett	
Június 12.	4	10/5	40/3	64	65	187
Június 13.	5	4/3	19/7	65	63	161
Június 15.	3	2/1	17/3	58	56	137
Június 16.	3	11/1	22/2	54	58	148
Június 26.	1	11/1	12/4	63	57	148
Június 27.	4	10/4	16/6	39	50	125
Június 28.	1	11/2	19/6	53	64	155
Június 29.	3	9/0	22/7	61	62	161
Július 5.	3	1/7	2/1	57	40	108
Július 6.	2	4/6	16/3	67	64	160
Július 7.	6	1/0	15/1	58	55	130
Július 8.	2	9/0	7/1	62	54	133
Július 9.	5	6/7	5/10	54	64	146
Július 20.	1	4/3	9/0	44	77	137
<b>Összesen 41 nap</b>	<b>133 vonat (387 790 fő)</b>	<b>427/121</b>	<b>746/185</b>	<b>2284</b>	<b>2383</b>	<b>6146</b>

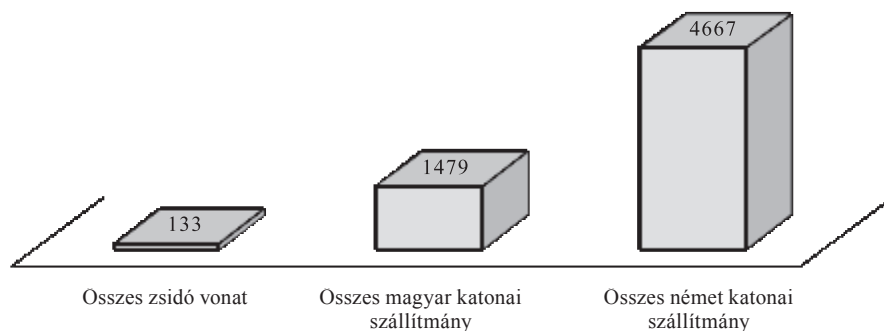
8. ábra: A Kassán keresztülhaladt, a zsidókat elszállító vonatszerelvények és az aznapi magyarországi hadiforgalom összesítése. A táblázat nem tartalmazza a szabadságos, a futár-, páncél- és a kórházvonatok számát<sup>30</sup>



9. ábra: Az 1944. május–július között Kassán keresztülhaladt összes, deportálásba bevont vonatszerelvény (db vonat) és az aznapi magyarországi hadiforgalom összehasonlítása<sup>31</sup>

<sup>30</sup> Forrás: Szita 1991. 21–22. o., valamint HL M. kir. Honv. Vkf. KSzV napló, napi jelentések adatai.

<sup>31</sup> Uo.



10. ábra: Az 1944. május–július között Kassán keresztülhaladt összes, deportáltakat szállító vonatszerelvény (db vonat) és az aznapi magyarországi hadiforgalom összehasonlítása szállító országoként<sup>32</sup>

### Megakadályozható lett volna a deportálás a vasutak szétbombázásával?

A tömegszárlás megakadályozására, vagy legalább akadályozására talán az egyedi komoly lehetőség az lett volna, ha a szövetségesek az akció megkezdése előtt, illetve alatt, a veszthelyre vezető vasúti vonalakat szétbombázzák, vagy az ellenállók rombolják le. Ezt egyébként a háború alatt a zsidó szervezetek is folyamatosan szorgalmazták a szövetséges politikai vezetők felé. Meggyőződésem, hogy ez sem akadályozta volna meg a magyar zsidóság lemészárlását, valamint arról sem vagyok meggyőzve, hogy akár csak késleltette volna azt. A gyakorlatban sem az egyik, sem a másik nem következett be, ami pedig bekövetkezett, nem azzal a hadműveleti-harcászati céllal történt, hogy megakadályozzák a zsidók elszállítását, illetve megsemmisítését. Az elszállítások időszakában egyébként a szövetséges légierők hadműveleti prioritását tekintve a második, vagy a harmadik helyet foglalta el a vasúti célpontok lerombolása.

Arra láthatunk példát, hogy a vasúti közlekedési vonalak támadásával és a vasúti eszközök rombolásával a szövetségesek akadályozták anyagi és élőerő mozgatást Normandiában, illetve azt megelőzően Közép- és Észak-Itáliában. Ez utóbbi akció hatékonysága kétséges, Normandiában azonban az 1944 április-májusától indított hadművelet nagyon is eredményes volt.

Az olaszországi közlekedési vonalak kapcsán általánosságban a legnagyobb torlódást a hidak elleni támadások, a legnagyobb veszteségeket pedig a vadászbombázó-repülőgépek tevékenysége okozta. A közúti közlekedés ezen a hadszíntéren mégsem szakadt meg soha teljesen, a sűrű úthálózat miatt átirányítással mindig megoldották a problémákat. A vasúti közlekedés a folyamatos és nagyerejű támadások miatt ugyancsak akadozott, sőt a helyzet egyre romlott. Ennek ellenére a németek legtöbbször mégis eredményesen improvizáltak, átpakolták a szállítmányokat, így azok többnyire célhoz értek. Sőt, a felhős

<sup>32</sup> Forrás: *Szita* 1991. 21–22. o., valamint HL M. kir. Honv. Vkf. KSzV napló, napi jelentések adatai.

napokon, amikor a szövetséges repülők nem tudtak felszállni, többször újra csúcsforgalom alakult ki.<sup>33</sup>

A normandiai hadművelet terveit Solly Zuckerman brit tudós fogalmazta meg. Elképzelései szerint 90 nap alatt 45 000 tonna bombával 101 vasúti csomópontot kellett volna elpusztítani ahhoz, hogy Franciaországban „vasúti sivatagot” hozzanak létre. Az utóbb „Transportation Plan” („Szállítási terv”, amely nem tévesztendő össze a németek terveivel) névvel illetett tervet Zuckerman 1944 januárjában vázolta fel először, február 1-jére kapott „zöld utat”, a hadművelet mégsem indult meg 1944. április 6-áig, főként Sir Winston Churchill brit miniszterelnök fenntartásai miatt, aki tartott a valószínűsíthető számottevőbb járulékos civil veszteségtől. A szövetséges repülőgépek végül 1944. május elejétől az invázió napjáig, azaz június 6-ig, 80 vasúti csomópontra összesen 71 000 tonna bombát dobtak le, tehát az eredeti elképzelésekhez képest több bombát kevesebb célpontra. A támadást a brit Royal Air Force kezdte meg, májusban kapcsolódott be az amerikai 8. Légi Hadsereg, majd az amerikai 15. Légi Hadsereg nehézbombázói, végül a vadászbombázók, közepes és könnyűbombázók. A hírszerzés javaslatára 1944. május 10-től a környékbéli nagyobb vízi átkelőhelyeket is támadták, május 20-tól pedig folyamatosan, mélyen a partvonal mögött kezdtek el portyázni a vadászbombázók. Ez utóbbi hadművelet fedőneve a korabeli zenei slágert idézve, az „Operation Chattanooga Choo-Choo” volt. A hadművelet hatékonyságát tekintve a Szajna folyó elleni támadások eredményei nagyszerűek voltak, a Loire hidjai elleni támadások azonban már nem jártak kielégítő eredménnyel. Ennek ellenére, a vadászbombázók folyamatos jelenléte a térségben megtette hatását. A légierő az invázió idejéig bár megakadályozni nem tudta teljesen a csapatmozgatást, de összezavarta és hathatósan bénította a közlekedést. Erre a legnyilvánvalóbb példaként megemlíthető, hogy az inváziós partszakaszon a német ellentámadáshoz nélkülözhetetlen 9. és 10. SS-páncélosadosztályoknak az arcvonaltól több száz km-re kellett a csapatokat kirakodniuk, az 1. SS-páncélosadosztálynak pedig Belgiumból a 300 km-es utat csak egy 7 napig tartó küszködéssel sikerült legyűrnie.<sup>34</sup> Egy másik, jól ismert példa a 2. SS-páncélosadosztály felvonulása Normandia felé. Mint ismeretes, a hadosztály páncélosai a borzalmas vasúti állapotok és a vadászbombázók miatt a közúton legtöbbször csak sötétedés után tudtak előnyomulni Normandia felé, emellett folyamatosan zaklatták a francia ellenállók is. Ennek megtorlásaként az út során iszonyatos vérengzéseket hajtottak végre a védtelen civil lakosság ellen, de emellett számottevő idővesztéssel is járt a németek részére, amely minden bizonnyal kihatott a hadműveletek kimenetelére.<sup>35</sup>

<sup>33</sup> Mark 1988. 176–184. o., valamint AFHRA Appraisal of Allied Air Force Employment by General von Vietinghoff. MAAF Surrender Documents, HQ MAAF Intelligence Section (US), Tab A. (titkosítás alól feloldva 1977-ben.)

<sup>34</sup> The D-Day Encyclopedia 1994. „Interdiction Operations” címszó 320. o., valamint „Railroads” címszó 447. o.; Az 1. SS-páncélosadosztály tehát a fentiek alapján csak átlag max. 43 km-t tudott megtenni naponta, mire kivergődött a hadszíntérre.

<sup>35</sup> Az esethez lásd: *Hastings* 1984. Az eset kapcsán nagyon tanulságos, hogy miként tudta az ellenállási mozgalom hátráltatni az értékes páncélosok mozgását pusztán azzal, hogy párhuzamosan a reguláris erők hadműveleteivel a háterszágban erőszakos műveleteket hajtott végre, továbbá az, mennyire negatív hatással volt a hadműveletekben való német részvételre az, hogy a páncélosokat a vasút helyett a közúton kellett felvonultatni, ezzel a sorozatos műszaki hibák miatt számottevő idővesztéséget okozva azoknak.

Nem szabad azonban a fentiek alapján figyelmen kívül hagyni azt a tényt, hogy a normandiai légi hadművelethez jóval nagyobb létszámú és magasabb fokú harcászati képességű hadászati légierők álltak rendelkezésre, nem is beszélve az itt tevékenykedő harcászati légierőkről, valamint a kiterjedt és szervezett ellenállási mozgalomról. A szövetséges harcászati légierőket egyébként a magyar zsidószállítások időszakában a nyugati hadszíntér, a mediterrán térség egyetlen szövetséges harcászati légierőjét pedig az olasz hadszíntér célpontjai kötötték le. Az ugyanebben a térségben tevékenykedő ideiglenes XV. Vadászrepülő Parancsnokság<sup>36</sup> 1944. április 1.–1945. április 30. között 321 db alacsony-támadásos bevetést teljesített, amelyek során 236 db gépet légvédelmi tüzéség, 160 db gépet más okok miatt veszített el. A magyarországi deportálások ideje alatt 1944. május–július között 41 hasonló bevetést teljesített, amelyek során 49 db gépet légvédelmi tüzéség, 27 db gépet más okok miatt veszített el. A kiugróan magas veszteségi számarány mutatja tehát, hogy az alacsony magasságban végrehajtott támadások kimondottan veszélyesek voltak, ennek okán nem is voltak túlzottan népszerűek a pilóták körében.<sup>37</sup>

A közkeletű tévedések ellenére a sikeresebbnek tekinthető normandiai légi hadművelet legfőbb célja nem az egyes szállítási útvonalak blokkolása, hanem a folyamatosan átmenő forgalom mértékének minimalizálása volt,<sup>38</sup> a szállítási útvonalak teljes elvágása alighanem eleve kivitelezhetetlen is lett volna. Az ilyen műveletek eredményességéhez leginkább az járult hozzá, hogy koncentrálva a közlekedési célpontokra (pályaudvarok, vasúti és közúti átkelőhelyek, gördülőanyagok, vasúti és közúti eszközök, javítóműhelyek stb.), azokat folyamatosan, kis időközökkel, nagy erővel, éjjel-nappal támadták. Ezzel gyakorlatilag közvetlenül az invázió előtt teljesen megbénították a közlekedést Normandia térségében, majd a harcászati légierő Európába való áttelepítése után kiterjesztve a csapások hatótávolságát, gyakorlatilag minden, a partszakasz felé tartó nappali közlekedést ellehetlenítették.<sup>39</sup> A hadművelet tehát csak nagylétszámú erővel, szűk célterületre és egyetlen céltípusra koncentrálva lehetett eredményes.

Magyarország, Szlovákia és Lengyelország tekintetében hasonló hadművelet nem zajlott a magyar zsidók tömeges elszállításának időszakában. A Szlovákián, valamint Lengyelországon áthaladó szállítási útvonalak elleni légitámadásokról, rombolásokról, valamint az ellenállási mozgalmak hatékonyságáról ugyan nincs pontos adatom, de úgy

<sup>36</sup> XV. Fighter Command (Prov.).

<sup>37</sup> AFHRA „Low, Fast, and Once”. (A XV. Fighter Command /Prov./ által teljesített alacsony-támadásokról készült összefoglaló, szerzője és kelte ismeretlen.)

<sup>38</sup> The D-Day Encyclopedia 1994. „Railroads” címszó”, 447. o.

<sup>39</sup> Például, csak a Panzer Lehr hadosztály 1944. június 6-án, az állandó légitámadások miatt 40 db tartálykocsit, 90 db motoros járművet, 5 db harcokocsit és 84 db páncélos szállítójárművet veszített el. Lásd: *Reynolds* 1997. 91. o. Az invázió napján a szövetséges repülőgépek a reggeli órákat követően egészen délutánig nem tudtak a térségben tevékenykedni a rossz időjárás miatt, ezért ugyan a veszteségek érzékenyen érintették a Panzer Lehr és a 12. SS-páncélos hadosztályokat, a csata kimenetelére súlyosabb kihatással volt ennél Hitler azon döntése, hogy délután négy óráig nem engedte meg ezek bevetését. Lásd: *The D-Day Encyclopedia* 1996. „Railroads címszó”, 449. o. Másik példa: a Normandiában állomásozó harcászati légierő 1944 augusztusának első öt napjában 21 német csapatösszevonást, 250 motoros járművet, 12 harcokocsit, 9 lövőanyag járművet, 4 mozdonyt és 9 vasúti kocsit lőtt szét egy szűk területen, mélyen az arcvonal mögött. Lásd: *Air–Ground* 1992. 17. o. „Minden katonai mozgást lönek és bombáznak, még az egyes járműveket és személyeket is. Területünket állandóan megfigyelés alatt tartják ... az ellenséges gépekkel szembeni tehetetlenségünk egyenesen bénító.” A 2. páncélos hadosztály jelentéséből idézte: *Galland* 1991. 209. o.

gondolom, hogy komoly fennakadást nem okozhattak a helyi partizánakciók<sup>40</sup>, a szövetséges és a szovjet légierők által végzett tevékenység összehangoltságának hiánya pedig egyértelműen bizonyítható. A keleti hadszíntéren 1944 nyarán végbement lavinaszerű változások után történt nagyarányú csapat- és anyagmozgatás keletről nyugat felé nemhogy akadályoztatva lett volna, vagy megszakadt volna, de óriási mértékű szállítványozást eredményezett. Eközben komolyabban egyetlen alkalommal sem ért fontos szlovák vagy lengyel vasúti objektumokat légitámadás. A szovjet repülők csak közvetlenül az arcvonal mögötti területen tevékenykedtek, a nyugati szövetségesek a lengyel és szlovák területeken pedig nagyobb erőkkel csak az olajipari célokat támadták a kérdéses időszakban, a lengyel vasúti hidakat pedig egyáltalán nem. A gördülőanyag (vasúti kocsik) tekintetében pedig a németek a hatalmas oroszországi távolságok lerövidülésének következtében egyáltalán nem szűkölködtek, sőt a vasutasoknak a vasúti gördülőanyag hátszágai biztonságba helyezése okozott nagyobb fejtorést. Egyedül a Szovjetunió területén hátrahagyott, kitűnően felszerelt vasúti javítóműhelyek jelentettek érzékeny veszteséget.<sup>41</sup>

A helyzet a magyar pályaudvarokon is hasonlóképpen nézett ki a nyár elején, amit az ebben az időszakban készült amerikai hírszerzési, valamint fotófelderítési jelentések támasztanak alá. Ezek szerint majdnem mindegyik magyar vasúti csomópont telített volt, sőt a gördülőanyag-állomány mindenhol emelkedő tendenciát mutatott annak ellenére, hogy minden magyar vasúti objektum a szövetségesek számára már potenciális célpont volt.<sup>42</sup> Figyelemre méltó továbbá az is, hogy a nyár folyamán megszaporodó légitámadások ellenére 1944. július végén, az országon keresztülhaladó nyugat-keleti irányú vasúti közlekedésben a nagymértékű csapatmozgások következtében elkerülhetetlenek voltak ugyan a késések, mégis a Bécs–Márşeşti útvonal megtétele mindössze három napot vett igénybe.<sup>43</sup> Ez tehát nyilvánvalóvá teszi, hogy a szövetséges légitámadások még ha akadályozták is a vasúti forgalmat Magyarországon és Romániában, megakasztani nem tudták, mindössze kisebb-nagyobb késéseket okoztak.

<sup>40</sup> A szövetséges hírszerzés 1944 elején készített átfogó elemzéseket a megszállt Európa ellenállási mozgalmairól. Ez alapján a lengyel ellenállás 1944 elején erősödőben volt, de a sorozatos és brutális német terror megtette a negatív hatását a hátszágban. A francia ellenállás sokkal hatékonyabb volt, de várhatóan csak az invázió megkezdése előtt aktivizálódott komolyabban, és a politikai ellentétek megosztottsága sem volt kiküszöbölhető. Lásd: AFHRA Joint Intelligence Committee. Weekly Summary Number 58., 16 February 1944. A lengyel civilek szenvedéseiről és az ellenállás megpróbáltatásairól figyelemreméltó adatokat közölt többek között Gideon Hausner, egykori izraeli főügyész, aki az ún. Eichmann-perben képviselte a vádat. Lásd: Hausner 1984. 260–262. o.

<sup>41</sup> NARA Transportation Network. Foreign Military Studies MS # P-048, 37–43. o.; A Szlovákián átmenő vasúti forgalom valószínűleg jóval jelentéktelenebb volt, mint a lengyel, vagy magyar területeken.

<sup>42</sup> Oláh 2014. 308. o.

<sup>43</sup> NARA HGr. Süd, Qu.1/Feldpost, Tätigkeitsbericht für die Zeit vom 21.–31. 7. 44. den 4. August 1944. T-312 Records of German Field Commands, Armies (Part I). Roll Nr. 147.

VIII. kassai csendőrkerület	1944. május 15.–június 7.
IX. kolozsvári csendőrkerület	1944. május 19.–június 9.
X. marosvásárhelyi csendőrkerület	1944. május 19.–június 9.
V. szegedi csendőrkerület	1944. június 25.–június 28.
VI. debreceni csendőrkerület	1944. június 25.–június 28.
I. budapesti csendőrkerület	1944. június 30.–július 3.
III. szombathelyi csendőrkerület	1944. július 4.–július 6.
IV. pécsi csendőrkerület	1944. július 4 – július 6.
II. székesfehérvári csendőrkerület	1944. július 11.–július 16.
VII. miskolci csendőrkerület	1944. július 11.–július 16.

11. ábra: A magyarországi zsidók elszállításának menete csendőrkerületenként<sup>44</sup>

A magyarországi zsidók tömeges elszállításának idején (figyelembe véve a július 8–9-i Budapest környéki, de nem számítva a július 19-i kistarcsai és a július 24-i sárvári szállítmányokat), azaz 1944. május 15-e és 1944. július 9-e között, 147 vonatszerelvénnel több mint 437 000<sup>45</sup>, azaz 56 napon belül átlag napi 7600-7700 főt szállítottak ki az országból két főbb útvonalon. Eközben öt alkalommal ért nagy légitámadás magyar vasúti célpontokat, melyek közül a deportáló akció menetében talán az 1944. június 2-i kolozsvári, miskolci és debreceni, vagy a június 27-i, július 2-i, valamint ezeken kívül a július 14-i budapesti rombolások és a folyamatos légiriadók okoztak fennakadást, ezek bizonyítására azonban jelenleg nincsenek adatok.

1944. június 2.	Debrecen, Szolnok, Miskolc, Kolozsvár, Nagyvárad, Szeged: pályaudvarok
1944. június 27.	Budapest/Rákos: pályaudvar
1944. június 30.	Kaposvár: pályaudvar
1944. július 2.	Budapest/Rákos, Szolnok: pályaudvar és vasúti híd
1944. július 3.	Szeged: vasúti híd

12. ábra: Magyar vasúti célok elleni légitámadások a magyar zsidók tömeges elszállítása időszakában<sup>46</sup>

Ekkoriban még nem nagyon fordult elő, hogy a rombolások egyetlen alkalommal is olyan mértékűek lettek volna, hogy egy-két napon belül ne indult volna meg újra a forgalom, vagy egy-két héten, illetve egy hónapon belül ne állítottak volna helyre minden élet-

<sup>44</sup> Forrás: *Braham* 1990. 123. o.

<sup>45</sup> A deportáltak számát tekintve eltérő adatok léteznek magyar és német részről. Ferenczy László csendőralezredes adatai szerint 434 351, Vesénmayer szerint 407 402 fő.

<sup>46</sup> Forrás: AFHRA Az amerikai 15. Légi Hadsereg céllistái.

bevágóan fontos eszközt. Auschwitzba is legfeljebb két-három nap alatt érkeztek meg a szerelvények, arról pedig szintén nincs adat, hogy átcsatolással, vagy átírányítással nem oldódott volna meg valaha is a szállítás. Viszonyítási alapként a magyarországi közlekedési célokat, illetve az országot 1944. április 3-án ért első amerikai légitámadás kárai szolgálhatnak. Ennek során a Ferencvárosi pályaudvar súlyos károkat szenvedett. A pályaudvar állapotáról Tóth Tibor üzletigazgató által április 13-án megtartott beszámoló szerint a támadás következtében kb. 3 km-nek megfelelő vágány és kb. 70 kiterővágány ment tönkre, a pályaudvar 80 vágányából csak 5 maradt sértetlen. A vágányokon bent álló kb. 1200 kocsiból 408 rongálódott meg, melyből 100 teljesen roncs lett. Az épületkárok, üzemi és egyéb felszerelések kárai borzalmasak voltak, azonban csak 2 mozdony sérült meg komolyabban. Az emberi áldozatok száma szintén magas volt. A személyforgalmat azonnal átírányították más pályaudvarokra, az átmenő német szerelvények elsőbbséget kaptak, ezzel egyidejűleg személy- és áruforgalmi korlátozást léptettek érvénybe a pályaudvaron. A legelső közlekedő vonat a légitámadás utáni napon, április 4-én 16.20-kor a 3. sz. gyorsvonat volt, április 12-re már 11 forgalmi vágány üzemelt folyamatosan, 30 mozdonnyal pedig teljes üzemet tartottak fenn.<sup>47</sup> A többi közlekedési cél elleni légitámadás hasonló eredményekkel zárult, a rendező pályaudvarok komoly károkat szenvedtek, főként a felépítményekben. A vasúti létesítmények és a gördülőanyagok is súlyos veszteségeket szenvedtek, azonban a forgalom sehol nem állt le hosszabb időre.<sup>48</sup> Az ország vasútvonalai elleni lehangoló légitámadás-sorozatot követően, melyet 1944. augusztus 20-a után indítottak a szövetségesek, ez az állítás már nem állná meg a helyét. Akkor már igenis nagy problémát és veszteségeket okoztak a magyar közlekedési objektumok, és a korábbi célok mellett a folyami átkelőhelyek elleni légitámadások. Kevés volt a rendelkezésre álló gördülőanyag, súlyosan túlterhelt volt minden útvonal és pályaudvar, valamint kézzelfogható távolságra közeledett a szovjet arcvonala.

Noha ekkorra az ország zsidó lakosságának legnagyobb része megsemmisült, a németek, főként Eichmann és stábja elszántságát újból tükrözi, hogy mégis megpróbálkoztak a deportáló akció újraindításával, sőt három hónappal később, 1944 novemberében már gyalogos „halálmeneteket” hajszoltak végig az országon.

### *Utószó*

A fentiekben tehát két kérdésre kerestem és próbáltam megadni a választ. Az első kérdés: akadályozhatta-e a magyar zsidók deportálása érdemben a hadiforgalmat? A válaszom egyértelműen nem, ugyanis bizonyosan megterhelő volt ez az akció a hadiforgalomra nézve, de komoly fennakadás a hadiforgalomban emiatt egyáltalán nem mutatkozott.

A második kérdés: akadályozható lett volna a deportálási akció a vasútvonalak lerombolásával? A feltételes válaszom igen, ha ez kivitelezhető lett volna. Ennek kapcsán azonban erős kételyek merültek fel bennem, sőt véleményem szerint az a kérdéses időszakban

<sup>47</sup> HL KSzV napló. 49. sz. melléklet: Jelentés az 1944. április 3-i légitámadásról.

<sup>48</sup> AFHRA Interpretation Report No. D.S. 88. Locality: Budapest, Hungary, Mediterranean Allied Photo Reconnaissance Wing, 25 July 1944.; A kiértékelő jelentés az 1944. április 8.–1944. július 16. közötti fotófel-derítő-jelentések összesítését tartalmazza a Budapest ellen végrehajtott légitámadások kapcsán.



nem volt végrehajtható. A magyarországi deportálások idején nem sikerült olyan mértékben szükíteni légitámadásokkal a vasúti forgalmat, hogy tényszerűen kijelenthető lenne ennek az ellenkezője. 1944. április és augusztus vége között az érvényben lévő szövetséges hadműveleti parancsok szerint a közlekedési vonalak és célok elleni légitámadások másodrendű, vagy inkább harmadrendű fontossággal bírtak a repülőgépipar, valamint később az olajipar elleni támadások mögött. Mindezek alapján a második kérdésre végül tehát a tényszerű válaszom a nem, azaz nem sikerült, vagy sikerülhetett légitámadásokkal megakadályozni a deportálást, és annak végrehajtása idején nem gondolom, hogy ez lehetséges lett volna.

#### BIBLIOGRÁFIA

- Air–Ground 1992. Air–Ground Teamwork on the Western Front. The Role of the XIX. Tactical Air Command during August 1944. Washington, 1992.
- Bokor 1982. Bokor Péter: Végjáték a Duna mentén. Interjúk egy filmsorozathoz. Budapest, 1982.
- Braham 1990. Braham, Randolph L.: A magyar holocaust. Budapest, 1990.
- Galland 1991. Galland, Adolf: 104 légigyőzelem, Hungavia, Budapest, 1991.
- Hastings 1984. Hastings, Max: Út Oradourba. Budapest, 1984.
- Hausner 1984. Hausner, Gideon: Ítélet Jeruzsálemben. Budapest, 1984.
- Karsai – Molnár 1994. Az Endre–Baky–Jaross per. Szerk. Karsai László – Molnár Judit. Budapest, 1994.
- Lovas 1996. Lovas Gyula: Magyar vasutak a második világháború éveiben. Budapest, 1996.
- Mark 1988. Mark, Eduard: A New Look at Operation Strangle. *Military Affairs*, 52. (1988) 4. sz. 176–184. o.
- Naumann 1966. Naumann, Bernd: Az Auschwitz per. Budapest, 1966.
- Oláh 2014. Oláh András Pál: Újabb adalékok a Szolnok elleni 1944. június 2-i amerikai légitámadás történetéhez. In: Zounuk 28. MNL Jász–Nagykun–Szolnok Megyei Levéltára évkönyve. Szolnok, 2014. 307–362. o.
- Reynolds 1997. Reynolds, Michael: Acélpokol. Az I. SS páncélos hadtest Normandiában, Debrecen, 1997.
- Sipos 1997. Magyarország a második világháborúban. Lexikon A–Zs. Főszerk. Sipos Péter. Budapest, 1997.
- Szita 1991. Szita Szabolcs: Utak a pokolból. Kecskemét, 1991.
- The D-Day Encyclopedia 1994. Chandler, David G. – Collins, James Lawton Jr.: The D–Day Encyclopedia. Oxford, 1994.
- Wilhelmstrasse 1968. A Wilhelmstrasse és Magyarország. Német diplomáciai iratok Magyarországról 1933–1944. Összeállították, s. a. r., a bevezető tanulmányt írták Ránki György, Pamlényi Ervin, Tilkovszky Loránt, Juhász Gyula. Budapest, 1968.
- Zinner – Róna 1986. Zinner Tibor – Róna Péter: Szálasiék bilincsbén. II. k. Budapest, 1986.

RÖVIDÍTÉSEK

AFHRA	Air Force Historical Research Agency
HL	Hadtörténelmi Intézet és Múzeum Hadtörténelmi Levéltár
KSzV	Magyar Királyi Honvéd Vezérkar Főnöke Központi Szállításvezetőség
MNL OL	Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár
NARA	The National Archives of United States
OCCPAC	Office of US Chief of Counsel for the prosecution of axis criminality

*András Pál Oláh*

CONNECTIONS BETWEEN THE DEPORTATION OF HUNGARIAN JEWS, THE MILITARY  
TRANSPORTS AND THE AIR RAIDS OF THE ALLIES

*Summary*

The paper examines the connections between the deportation of Hungarian Jews in 1944 and the military transports in Hungary, discussing also how the air raids on Hungarian railway targets influenced the deportation, and it tries to find answer to the question if it had been possible to stop or hinder the senseless massacre by the destruction of the Hungarian railway network.

The author thinks that even though the deportations were a heavy burden for the military transport system they did not cause major disruptions. In addition, the air attacks on railway targets could not stop the deportation, and the author claims that the stopping would not have been possible in the given period.

*András Pál Oláh*

DIE ZUSAMMENHÄNGE DER DEPORTIERUNG DER UNGARISCHEN JUDEN, DES  
KRIEGSTRANSSPORTS UND DER LUFTANGRIFFE DER ALLIIERTEN

*Resümee*

In meiner Studie untersuche ich einerseits die Zusammenhänge zwischen der Deportierung der ungarischen Juden im Jahr 1944 und dem Militärverkehr in Ungarn, andererseits die Auswirkungen der Luftangriffe gegen ungarische Eisenbahnzielpunkte auf die Aktion. Zudem möchte ich Antwort auf die Frage geben, ob die „Umsiedlung“, das irrsinnige Gemetzel mit dem Zerbomben des ungarischen Eisenbahnnetzes hätte gehemmt bzw. verhindert werden können?

Meines Erachtens war zwar diese Aktion für den Militärverkehr belastend, verursachte jedoch keine Stockung in diesem. Zudem gelang es nicht, mit Luftangriffen gegen die Eisenbahnzielpunkte die Deportierung zu verhindern, und ich bin nicht der Ansicht, dass dies in der untersuchten Zeitspanne möglich gewesen wäre.

*András Pál Oláh*

RAPPORTS ENTRE LA DÉPORTATION DES JUIFS HONGROIS, LES TRANSPORTS MILITAIRES ET  
LES RAIDS AÉRIENS ALLIÉS

*Résumé*

Dans mon étude, j'ai examiné les rapports entre la déportation de 1944 des juifs hongrois et les transports militaires d'une part et les effets des raids aériens contre les chemins de fer hongrois sur cette opération d'autre part. J'ai également souhaité répondre à la question de savoir si la destruction du réseau ferroviaire hongrois par des bombardements aurait pu entraver ou empêcher la déportation et l'extermination.

Certes, cette opération représentait une charge supplémentaire pour les transports militaires sans toutefois poser de problèmes majeurs. En outre, les raids aériens contre des cibles de transport ferroviaire n'ont pas réussi à empêcher la déportation et j'estime que cela n'aurait pas été possible à ce moment-là.

*Пал Андраш Олах*

ДЕПОРТАЦИЯ ВЕНГЕРСКИХ ЕВРЕЕВ, ЗАВИСИМОСТИ ВОЕННЫХ ПОСТАВОК И  
ВОЗДУШНЫХ НАПАДЕНИЙ СОЮЗНИКОВ

*Резюме*

В своем исследовании я рассматривал с одной стороны взаимосвязи депортации венгерских евреев в 1944 году и венгерского военного движения, с другой стороны воздушные нападения на венгерские железнодорожные объекты и эффективность этих акций, а также хотел дать ответ на то, что можно было ли препятствовать т. н. «переселения» путём безрассудных убийств и бомбежки венгерской железнодорожной сети?

По моему мнению кроме того, что эта акция с точки зрения военного движения была перегруженной, она не вызвала серьезных препятствий. Наряду с этим нападением с воздуха на железнодорожные объекты не удалось препятствовать депортации, и не думаю, что это было бы возможно в обсуждаемом периоде времени.