

**A MAGYARORSZÁG ELLENI STRATÉGIAI BOMBÁZÓHADJÁRATOT
TÁMOGATÓ BRIT–AMERIKAI HÍRSZERZÉSI TEVÉKENYSÉG (1943–1945)**

A szövetséges légierők hírszerzése a Földközi-tenger térségében

Churchill brit miniszterelnök és Roosevelt amerikai elnök casablanca-i konferenciáján (1943. január 14–24.) – többek között – eldőlt, hogy az ún. összehangolt bombázóoffenzíva (*Combined Bomber Offensive* – CBO) részeként a Mediterrán térségben zajló valamennyi légi hadműveletet a továbbiakban közös parancsnokság irányítása alatt folytatják. Ennek eredményeként, 1943. február 18-án – a brit Arthur Tedder légimarsall vezetése alatt – létrejött a Földközi-tengeri Légierő Parancsnokság (*Mediterranean Air Command* – MAC), amely közvetlenül a legfelső szövetséges főparancsnok (*Supreme Allied Commander*), vagyis Dwight D. Eisenhower tábornok irányítása alá tartozott. A földközi-tengeri hadműveletek során egyedinek tekinthető, hogy vegyes, brit–amerikai vezérkari tisztekből álló légi hadseregsoport állt fel, amely – később változó elnevezéssel és fokozatosan bővülő szervezeti keretek mellett – integrálta a két nemzet harcászati és hírszerzési képességeit.

Megalakulásakor a MAC-hoz, azaz a Földközi-tengeri Légierő Parancsnoksághoz tartozó, legnagyobb szervezet az Északnyugat-Afrikai Légierő (*Northwest African Air Force* – NAAF) volt. Ennek három, a légierő különböző feladatkörei szerinti parancsnokságot rendeltek alá: a földi csapatokat támogató taktikait, a tengeralattjárók elleni küzdelemben jeleskedő partvédelmit, valamint a hadászati bombázásokért felelős stratégiáit. A tanulmány tárgya tekintetében az utóbbi érdemel figyelmet, amely – a szövetségesek észak-afrikai, szicíliai, majd olaszországi térnyerése után – legfelsőbb szinten irányította a német szövetségi rendszer délkelet-európai hátszaga elleni hadászati bombázóhadműveleteket. Felállításakor, 1943 tavaszán ezt a szervezetet Északnyugat-Afrikai Stratégiai Légierőnek (*Northwest African Strategic Air Force* – NASAF) hívták, parancsnokává azt a James Doolittle vezérőrnagyot nevezték ki, aki a Tokió elleni első (1942. április 18.) – inkább propaganda, semmint katonai értékű –, vakmerő bombatámadás során vált ismertté.

Az angolszász szövetségesek olaszországi térnyerése, majd az olasz fegyverszünet (1943. szeptember 3.) után megnyílt a lehetősége annak, hogy a – Német Birodalom délkeleti iparvidékei (beleértve Ostmark néven Ausztriát és a Lengyel Főkormányzóságot is), valamint az addig korlátozottan elérhető „tengelyszövetséges” államok (mindenekelőtt Románia, Bulgária és Magyarország) ellen intenzív stratégiai bombázóhadműveleteket hajtsanak végre. Miután ennek érdekében fokozatosan tekintélyes mennyiségű repülőcsapatot telepítettek Dél-Olaszországba, átszervezték és megerősítették a Doolittle vezette hadászati légierőt is.

Először 1943. november 1-jével – 15. hadrendi számon – felállítottak egy, a nappali, precíziós légitámadásokra alkalmas újabb amerikai légi hadsereget, amelynek élére szintén Doolittle vezérőrnagyot nevezték ki, aki ezáltal egyúttal a NASAF parancsnoki beosztását

is betöltötte, s így már egyszerre diszponált az amerikai nappali, valamint a brit éjszakai hadászati bombázókontingens (azaz a 205. bombázóezred) felett. (Anélkül, hogy a részletekbe bocsátkoznánk, szükséges megjegyezni, hogy ez a csapásmérő erő már a létrehozásakor is meghaladta a térségben a vadászvédelmi feladatokra rendelkezésre álló német, magyar, bolgár és román légierők együttes állományát. Ráadásul a védelemnek nagy területet kellett lefednie, így a következő hónapokban kialakuló légi harcok során mindig létszámhátrányban küzdöttek.)

A szervezés következő fázisában, 1944 januárjában az amerikai nappali hadászati légierők irányítását – az Egyesült Államok Stratégiai Légierői Európában (*US Strategic Air Forces in Europe* – USSTAFE) elnevezéssel – egységes parancsnokság (pk.: Carl A. Spaatz tábornok) alá szervezték, amellyel a Nagy-Britanniából kiinduló 8., valamint az Olaszországból operáló 15. légi hadseregek nappali hadászati bombázásait kívánták összehangolni. Ez a katonai törzs nem tett mást, mint az Egyesített Szövetséges Vezérkartól (*Combined Chief of Staff* – CCS), valamint az Eisenhower-től származó katonapolitikai direktívákat közvetlen stratégiai utasításokká formálta és meghatározta az aktuálisan rombolandó célpontok körét. A USSTAFE felállítása a második front megnyitásának egyik előkészülete volt, egyúttal jelentős ráhatása volt a földközi-tengeri hadászati légierők tevékenységére is.

Létrehozásával csaknem egy időben – amint 1943 decemberében a parancsnokság Afrikából (Algír) Európába (Caserta, Olaszország) települt át –, mind a NAAF, mind a kötelékébe tartozó repülő seregtestek nevet változtattak, és immár Földközi-tengeri Szövetséges Légierökként (*Mediterranean Allied Air Forces* – MAAF), valamint ennek alárendeltségében Földközi-tengeri Szövetséges Stratégiai Légierökként (*Mediterranean Allied Strategic Air Forces* – MASAF) működtek tovább. Parancsnokaikat, Teddert és Doolittle-t ezzel párhuzamosan – a normandiai partraszállást előkészítő személyzeti intézkedések részeként – angliai beosztásokba helyezték át, helyüket a MAAF élén Ira C. Eaker altábornagy, a 8. légi hadsereg korábbi parancsnoka, valamint a MASAF, illetve a 15. légi hadsereg élén Nathan F. Twining vezérőrnagy vette át.

Eaker és Twining vállára komoly súly nehezedett azáltal, hogy – kiegészítve az Angliából felszálló brit–amerikai bombázóerők hadműveleteit – mielőbb megnyissák a német szövetségi rendszer elleni hadászati légi háború második frontját. Sőt – mivel az érintett országok a Földközi-tengeri Szövetséges Légierők hatókörébe estek – rájuk várt a teheráni konferencián (1943. november 28. – december 1.) kinyilvánított azon célkitűzés teljesítése is, hogy a csatlós államokat (beleértve Magyarországot) bombázásokkal kell leválasztani a „tengelyről”. Ezen a ponton érdemes rávilágítani arra, hogy a brit politika döntéseit támogató hírszerző szolgálaton belül a Magyarország tekintetében „iránytűnek” számító Basil Davidson (1939. december – 1941. április között Budapesten rezidens) is azon a véleményen volt, hogy a magyarokra ráférne a bombázás, hogy megértsék végre, ők is hadviselő felei ennek a háborúnak.¹ Miközben a bombázások általános hadászati célja egyértelmű volt az angolszász

¹ Peterecz 2019. 1042–1043. o.

szövetségesek számára – azaz elősegíteni a tengelyhatalmak feletti győzelmet, és előrehozni a háború befejezését –, a módszerekben, vagyis a „hogyan” kérdésben már nem volt teljes egyetértés közöttük. Máshogyan megfogalmazva a korabeli dilemmát: mit kell bombáznuk ahhoz, hogy Magyarországot mielőbb leválasszák a német szövetségi rendszerről?

Ezen a ponton kapott jelentőséget a hírszerzés, amelynek kiemelt szerepe volt abban, hogy rámutasson azokra a katonai és ipari célpontokra, amelyek „kikapcsolása” közvetett hatást gyakorol a németek illetve szövetségeseik háborús teljesítőképességére. A brit válasz erre – jelentősen leegyszerűsítve – az volt, hogy a háborús potenciál szempontjából a legkritikusabb elem a (német) lakosság, ezért a Királyi Légierő (*Royal Air Force* – RAF) Bombázó Parancsnoksága (pk.: Arthur Harris légimarsall) éjszakánként területeket (városokat) bombázott, a pontos (vizuális-optikai) célzás esélye nélkül. Ez egyrészt a RAF részéről nem igényelt szofisztikált hírszerző tevékenységet, másfelől ma már tudjuk: a német lakosság morálját a légicsapásokkal nem tudták a britek megtörni. Érdemes megjegyezni, hogy a korabeli brit hadászati kultúrában az ún. pontcélok megsemmisítése elsősorban szabotázs-csoportok, különlegesen kiképzett katonai alakulatok – mint például a Különleges Műveletek Szolgálat (Special Operations Executive – SOE), vagy a később létrehozott Különleges Légi Szolgálat (Special Air Service – SAS) – feladata volt, a hadászati szintű célpontfelderítő tevékenység is ennek rendelődött alá.

Az Amerikai Egyesült Államokban ezzel szemben az ún. „bombázólobbi” (más néven „bombázómafia”)² által, közvetlenül a háború előtt kialakított doktrína az volt, hogy a levegőből, nappali, célzott (ún. precíziós) bombatámadásokkal kell szisztematikusan lerombolni a hadiiparhoz kapcsolódó, létfontosságú üzemeket és rendszereket (napjaink szakkifejezésével élve: a kritikus infrastruktúrákat), amely révén az ellenség fokozatosan megfosztható katonai eszközei gyártásától és a szükséges nyersanyagoktól. A hírszerző-elemzőkre hárult a feladat, hogy megtalálják: az ipar mely szektorának kiiktatásával érhetik el leghamarabb céljukat.³

Számolatlan mennyiségben készültek elméleti elemzések arról, hogy a német hadiipar mely pontja a legsérülékenyebb, hogyan lehet csekély veszteségek mellett a lehető legnagyobb károkat okozni Hitler háborús gépezetének. Az amerikai szárazföldi haderő vezérkara – amelynek alárendeltségébe tartoztak a hadsereg légierői – már 1941 közepén, az Egyesült Államok hadba lépését megelőzően (ABC-1 néven) kidolgozott egy, a tengelyhatalmak

² Lásd erről magyar nyelven bővebben: Miller 2006. 64–69. o.

³ Ennek azonban súlyos ára volt. Az Európa feletti stratégiai légi háború kezdeti szakaszában, 1943 nyarán az amerikai 8. légi hadsereg hírszerzői például tévesen következtettek arra, hogy a leggyorsabban akkor érnek célba, ha lerombolják a németek golyóscsapágy-gyártását. Mindezek mögött az a logika húzódott meg, hogy a csapágyakra valamennyi katonai eszközben (harckocsik, repülőgépek, tengeralattjárók stb.) szükség van, így gyártásuk átmeneti megakasztása közvetve valamennyi hadiipari eszköz előállítására kihathat. A hírszerzők tévedése számos amerikai életet követelt. (A hírhedtté vált schweinfurti golyóscsapágygyár elleni, 1943. augusztus 17-i légitámadás során – amely egy volt a számos hadművelet közül – a 395 amerikai nehézbombázó közül a német légvédelem 60-at lelőtt és legalább 58-at súlyosan megrongált. A személyzetek több száz tagja sérült meg, vesztette életét, illetve esett hadifogságba.)

(beleértve a Japán Császárságot is) elleni hadászati bombázásokról szóló tervet. Ezt több más, részletesebb előterjesztés (pl. az AWPD-1 jelzésű terv) követett, amelyben már azt is megbecsülték, hogy a Németország elleni bombázások eredményességéhez mekkora repülőerők állomásoztatására van szükség a Közel-Keleten, illetve az Egyesült Királyságban.⁴

A háború elején sem a brit, sem az amerikai hírszerzés nem rendelkezett kellő mélységű ismeretekkel Németország ipari infrastruktúrájáról. Márpedig a precíziós légicsapásokhoz nem volt elég azt tudni, hogy a célpont hol található. Ismerni kellett annak termelési adatait (az adott gazdasági szektoron belül mennyire meghatározó), és hogy az üzemi terület mely létesítményét kell eltalálni, mely navigációs pontok segítségével azonosítható a létesítmény a levegőből, milyen vadász- és légvédelmi tevékenységre kell számítani a célpont környezetében stb. Az Európa feletti légi háború kezdetén az Angliába települt 8. légi hadsereg célpontelemzői – leszámítva a meglévő brit hírszerzési adatokat – gyakorlatilag a sötétben tapogatóztak.

A 8. légi hadsereg hírszerzői (azaz a VIII. bombázóparancsnokság A-2 osztálya) a britekkel együttműködve katalogizálni kezdte a lehetséges célpontokat, vagyis az azonosított kritikus létesítmények számára külön dossziét fektettek fel, s abban tárolták az azzal kapcsolatos, valamennyi forrásból elérhető érdemi információt. Az, hogy gondolkodásában mennyire „összforrású” volt már akkor is az angolszász hírszerző tevékenység, kellően érzékelteti, hogy amikor 1943 elején a németek által kisajátított francia hadiiparra akartak légicsapásokat mérni, a Lloyd's biztosító társaság londoni irattárából szerezték be a szükséges információkat (tervrajzok, telephelyi leírások, termelési adatok stb.), amely a háború előtt a legtöbb francia céggel, így például a többször bombázott billancourt-i Renault-gyárral is szerződéses kapcsolatban volt.⁵

Mire a Magyarország elleni bombázóhadműveletekre sor került, a háborús angolszász hírszerzési rendszer – beleértve a hadászati bombázásokhoz kapcsolódó, stratégiai információgyűjtést és -elemzést – lényegesen kifinomultabbá vált. A délkelet-európai térséget és Magyarországot érintő hírszerzési feladatok tekintetében a NAAF – illetve később: MAAF – (A-2) hírszerzési igazgatójának hivatala (*MAAF Director of Intelligence*) játszott központi szerepet, amely ugyancsak vegyes – brit és amerikai tisztekből álló – katonai szervezetként működött. Mivel a Földközi-tengeri Légierők első parancsnoka brit (Tedder) volt, az állomány kezdetben főként nemzetközösségi tisztekből tevődött össze.

A NAAF hírszerzésének irányítását ugyanakkor egy amerikai vezérkari tiszt, John C. McDonald ezredesre bízta, aki az A-2 (hírszerző) osztály vezetése mellett egyúttal a NAAF vezérkari főnökének helyettese is volt. McDonald idejekorán felismerte, hogy a NAAF parancsnokságán alkalmazott hírszerzési és analitikai technikák nem elégségesek a nappali stratégiai légi hadviselés súlypontjainak meghatározásához. Eleinte sem a megfelelő információk, sem használható térképek nem álltak rendelkezésre. McDonald irányításával

⁴ Hansell 1986. 43–77. o.

⁵ Kreis 1996. 137. o.

a Földközi-tenger térségében található célpontok katalogizálása az észak-afrikai hadműveletekkel párhuzamosan, 1942 októberében kezdődött meg. Ekkor már – döntően brit információk alapján – 364 stratégiai jelentőségű (elsősorban észak-afrikai és dél-olaszországi) célpontot tartottak nyilván, amely a hadműveletek előrehaladtával folyamatosan bővült.

*Az alapinformációk összegyűjtése – az OSS szerepe
(1943. szeptember – 1944. január)*

A magyar főváros várható angolszász bombázása 1943 nyárutóján már közbeszéd tárgya volt a pesti utcákon. A BBC magyar adása először 1943. július 16-án helyezte kilátásba a légitámadásokat, amit a későbbiekben is rendszeresen megismételt. Ekkoriban kezdődött a NAAF A-2 magyar célpontokkal kapcsolatos módszeres információgyűjtése, amely kezdetben főként az angolszász titkosszolgálatok jelentéseire támaszkodott. A brit közmédia fenyegetésére a Kállay-kormány is reagált, úgy a korabeli sajtóban kialakuló, sajátos „üzenetek” formájában, mint a színpadok mögött zajló fegyverszüneti tárgyalások során. A magyar kormány – amely reálisan látta az ország fenyegetéssel szembeni kiszolgáltatottságát – jelezte abbéli igényét, hogy a szövetségesek Budapestet nyilvánítsák nyílt várossá.

Ezzel kapcsolatban keletkezett a NAAF első, az Amerikai Légierő Történelmi Kutató Intézetének (AFHRA) archívumában fellelhető, Magyarországgal kapcsolatos hírszerzési dokumentuma.⁶ Az 1943. augusztus 21-én összeállított (október 20-án leírt) hírszerzési információ mindössze egy mondatot tartalmaz: „Budapest nyílt várossá nyilvánításának szándékával összhangban, a magyar hatóságok nemrégiben érdeklődni kezdtek a hadiipari üzemek fővárosból vidékre történő kitelepítése iránt.” Sem a hírforrás, sem a kiadmányozás részletei nem ismertek, azonban a jelentésre kézírással rávezetett megjegyzések („Problémás!” – majd franciául a válasz – „Igen!”) egyértelműen arra utalnak, hogy a magyar célpontkatalogussal foglalkozó hírszerzők nem örültek az esetleges változásnak, amely – ha az ipar valóban széttelepítésre kerül – bonyolíthatna volna további munkájukat.⁷ A magyar főváros végül – sem ekkor, sem később – nem lett nyílt város, mint ahogyan az ipar széttelepítésére is csak korlátozott lépések történtek.

Eközben Isztambulban a Magyar Királyság képviselőjében Veress László, az 1943. szeptember 9-ről 10-re virradó éjjelen elfogadta a brit kormány előzetes fegyverszüneti feltételeit, ami után a különböző semleges országok fővárosaiban (elsősorban Bern, Isztambul és Stockholm) felgyorsultak a Kállay-kormány és a szövetséges hatalmak közötti titkos tárgyalások. Mindez azonban semmilyen szinten nem változtatott a célpontlista összeállításának lendületén.

⁶ AFHRA MAAF iratai (No. 217): Report – Budapest requests to be open city, MAAF HQ, 20th October 1943. (25204. sz. tek. 0054. sz. felv.)

⁷ A dokumentumot – eltérő értelmezésben – közzétette Oláh András Pál. Lásd *Oláh* 2018. 157. o.

A NAAF A-2 (hírszerző) osztálya, 1943. szeptember 27-én állította össze első jelentését a magyar fővárosban található célpontokról.⁸ A *Földi Információk – Budapest térsége* (*Ground Information – Budapest Area*) tárgyú irat még nem tartalmazott légi felderítési adatokat, pusztán a nyílt forrásból elérhető, illetve azokat a Magyarország elleni légi háború tekintetében egyáltalán relevanciával bíró információkat összegezte, amelyeket a brit és amerikai hírszerzési archívumokból elő tudtak bányászni. A felszínes, helyenként „turisztikai” információkat tartalmazó jelentés összesen 37 budapesti üzemet és más létfontosságú objektumot emelt ki, köztük azokat (Weiss Manfréd Acél- és Fémművek Rt.; Ganz és Társa Villamossági-, Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt.), amelyeket többek között Davidson munkája révén korábban a SOE szintén kulcsjelentőségüként azonosított, és a szervezendő szabotázsakciók célpontjaivá nyilvánított.

Három nappal később, 1943. szeptember 30-án – a jelentésben megfogalmazott támpontok alapján – elkészültek Budapestről az első, nagy magasságból készült légi felvételek. A fényképsorozatot a NAAF Fotófelderítő Ezredének (*Northwest African Photographic Reconnaissance Wing – NAPRW*) alárendelt 60. század (Dél-afrikai Légierő) Mosquito PR. IV felderítő repülőgépének személyzete készítette, amely – habár a déli órákban csaknem negyven percet töltött Budapest felett⁹ – megfelelő térképek hiányában később nem tudta pontosan beazonosítani, mit is látott a levegőből. A felderítőszemélyzet által észlelt épületeket és ipari komplexumokat egész egyszerűen nem tudták azonosítani, és képtelenek voltak összekapcsolni a jelentésben megnevezett objektumokat a felvételeken látottakkal.¹⁰ A légi felderítés jelentését elolvasva, a NAAF hírszerzőtisztje (valószínűleg maga McDonald ezredes) rávezette a dokumentumra, hogy a szükséges térképeket megcsinálják helyben, csak ehhez a britek adják át a fényképeket.¹¹

Miközben a Földközi-tengeri Szövetséges Légierők térképészei a magyarországi bombázóhadműveletekhez szükséges topográfiai anyagok összeállításával foglalatoskodtak, folytatódott a célpontokkal kapcsolatos stratégiai adatgyűjtés. Az első Magyarországgal kapcsolatos (3152. számú, DTM H/1 jelölésű) ún. célpontdossziét 1943 szeptemberében nyitották meg. Ebbe a fővárossal kapcsolatos valamennyi, a szövetséges hírszerző szervek birtokában lévő, releváns információt elhelyezték. Az adatok rendszerezésének vezérfonalát a Stratégiai

⁸ AFHRA MAAF iratai (No. 217): Ground Information – Budapest Area, NAAF HQ, 27th September 1943. (25204. sz. tek. 0126–0129. sz. felv.)

⁹ *Oláh* 2018. 148. o.

¹⁰ AFHRA MAAF iratai (No. 217): Photographic Interpretation Report No. 1121. – Hungary, NAPRW, 1st October 1943. (25204. sz. tek. 0052–0053. sz. felv.)

¹¹ A térképek problematikájával az amerikaiak már szembesültek akkor, amikor az Angliába települt 8. légi hadsereg 1942 őszén elkezdte bombázni a németországi, valamint a megszállt területeken található hadiipari létesítményeket. A területi (éjszakai) bombázásokhoz készített brit térképek alapján magát a célpontot is nehéz volt megtalálni, a bombaoldás irányának és kezdőpontjának meghatározása pedig csaknem lehetetlen feladat volt. Az amerikaiak a célponttopográfia összeállítása érdekében neves kartográfusokat és grafikusokat vonultattak be. (Lásd *Kreis* 1996. 139. o.) A későbbiekben felállított Északnyugat-Afrikai Szövetséges Légierők működése során a probléma tehát már nem okozott akkora fejtörést az amerikaiak számára.

Szolgálatok Hivatala (*Office of Strategic Services* – OSS) washingtoni elemzőrésze által készített, Magyarország hadiipari potenciálját összegző, 54 létesítményt tartalmazó alapjelentés képezte, amelyet a NAAF A-2 (hírszerző) osztálya, 1943. október 7-én kapott meg.¹²

A kongresszusi könyvtárban található könyveken és sajtóanyagokon, valamint a magyar emigráció nemritkán felületes értesülésein túl, az OSS washingtoni elemzői e jelentésükben már minden bizonnyal felhasználták azokat az ipari információkat is, amelyek a hadiállapot előtti intenzív magyar–amerikai üzleti kapcsolatok során keletkeztek. Az 1942-es „*homvédségi használatba vétel előtt*” részben vagy egészben amerikai tulajdonú, és/vagy szoros transzatlanti együttműködést folytató vállalatok a jelentésben részletesebb adatokkal szerepeltek. Ilyen volt például a Tungstram Rt., amellyel kapcsolatban az OSS elemzői kifejtették, hogy „az üzem az egyik legjelentősebb rádió-katódcső gyártó Európában, termelése a tengelyhatalmak össz-rádiógyártásának 10–15%-át teszi ki. [...] Jelentések szerint 1939–40-ben 50 000 rádiókészüléket és 3–4 millió katódcövet gyártott. Az akkori 5–6000 főnyi munkavállaló mára akár triplájára is nőhetett.”¹³ Végül – a földrajzi adatok (a Váci úton, közvetlenül a Duna-parton található stb.) részletezése mellett a jelentés megjegyzi, hogy fontos célponttá válhat, mivel a Philips eindhoveni üzemének lerombolása után a tengelyhatalmak rádiógyártásának súlypontjai megváltoztak. Habár a Tungstram később önálló célpontazonosítási jelölést (BH 20) és dossziét (3160. sz.) is kapott, célzott bombatámadás végül nem érte a háború során.

A magyar célpontokkal kapcsolatos adatgyűjtésben a washingtoni elemzőknél jelentősebb szerepet játszott az OSS kelet-közép-európai és balkáni térségért felelős isztambuli irodája, amely a „*Cereus-kör*” (*Cereus Circle*) fedőnevű hálózata révén kiterjedt magyar illetve magyarországi kapcsolatokkal rendelkezett. A „*Cereus*”-hálózat rezidense Alfred Schwarz, egy zsidó származású, korábban Prágában, majd Isztambulban élő csehszlovák üzletember volt, aki 1943 tavaszán – egy rövid és laza SOE-együttműködést követően – „*Dogwood*” (Somfa) fedőnéven szegődött végül az OSS szolgálatába. Schwarz – aki egyben a *Palesztináért Zsidó Ügynökség* (*Jewish Agency for Palestine*) isztambuli reprezentánsa is volt – elsősorban a közép-európai zsidóság tagjaival épített ki kapcsolatokat.

Magyar vonalon a legfontosabb forrásai György Andor (más néven Grainer, Grósz András/Bandi), azaz „*Trillium*” (Hármasszirom) és Laufer Frigyes, azaz „*Iris*” (Nőszzirom) voltak. Mindkettőn – kihasználva a feketepiac kínálta lehetőségeket is – kereskedelmi céllal ingáztak rendszeresen Isztambul és Budapest között. Utóbbi a budapesti zsidóság számos

¹² A magyar repüléstörténészek által többször hivatkozott jelentés azzal szövegösszefüggésben kerül elő, hogy az OSS már 1942 őszén megkezdte a magyar célpontokkal kapcsolatos adatgyűjtést. Levéltári hivatkozás azonban egyetlen szerzőnél sem található. A jelentést, mivel szétvágták és a különböző célpontdossziékban elhelyezett papírszeletekre ceruzával csak annyit írtak, hogy „OSS – 7th Oct 1943”, egyben – leszámítva a dokumentumokon belüli szöveges utalásokat – eddig magam sem láttam. (A dokumentum legrészletesebb leírásához lásd *Pataky* 1992. 47. o. További – szintén forráshivatozás nélküli – utalását lásd *Karsai* 1961.)

¹³ AFHRA MAAF iratai (No. 217): Tungstram, Budapest, Hungary (radio tubes), OSS, 7th October 1943 (25204. sz. tek. 0124. sz. felv.)

meghatározó alakjával – többek között Kasztner Rezsővel – is kapcsolatban állt.¹⁴ A hálózathoz tartozott rajtuk kívül Kövess Lothár hosszújratú tengerészkapitány is – „*Jacaranda*” (Zsakaranda) fedőnéven –, aki a Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Rt. (MFTR) törökországi kirendeltségét vezette, egyúttal a Horthy család tagjaival is rendszeresen érintkezett.

A helyzet „pikantériája”, hogy a „*Cereus*”-hálózat több tagja kettős szerepben tevékenykedett, így például György Andor – még az OSS-szel kialakított együttműködését megelőzően – a német katonai titkosszolgálat, azaz az Abwehr tisztjeivel is kapcsolatban állt, míg Kövess feltehetően – habár ez az iratanyag teljes hiánya miatt tényszerűen nem igazolható – a m. kir. Honvéd Vezérkar főnökség 2. (hírszerző és kémelhárító) osztályával működhetett együtt. Az OSS „*Dogwood*”-rezidentúráról készített, 1944. december 5-i összefoglaló jelentéséből kiderül, hogy a hálózati személyek kettős ügynöki mivoltával mindvégig számoltak, ezért a kapcsolattartás során csak a legszükségesebb adatokat osztották meg velük.¹⁵

Mindazonáltal Alfred Schwarz az OSS legértékesebb hírszerző hálózatát építette ki Kelet-Közép-Európában, amely a magyar célpontok tekintetében is számos fontos értesüléssel szolgált. Az OSS – többek között – a „*Cereus*”-hálózattól származó információk alapján készített egy összefoglaló jelentést a legnagyobb magyar hadiipari konzern, a Weiss Manfréd Acél- és Fémművek Rt.-ről.¹⁶ A jelentésből az üzem termelési adatait (pl. havonta 20 db Turán magyar harckocsi és 200 db német harckocsialváz, valamint repülőgép-alkatrészek gyártása stb.), 1943. szeptember 21-én megkapta a NAAF A-2 (hírszerző) osztálya, amelyet később a konzernre vonatkozó (3163. sz.) célpontdossziében helyezett el.¹⁷ (A WM-konzern körüli hírszerzési tevékenységre a későbbiekben még visszatérünk.)

Az OSS isztambuli irodájától származó értesüléseket McDonald ezredes hírszerző törzse mindig kivonatban kapta meg, a források tekintetében is csak a legszükségesebb, hitelesítő, illetve megbízhatósági ismérveket osztották meg velük. A „*Cereus*”-hálózat mélységét érzékelteti, hogy az isztambuli OSS iroda – brit mintára és némileg „konkurálva” a légiereő pontcélok elleni precíziós hadműveleteivel – ekkoriban terjesztett elő egy olyan tervet is, amely szerint magyarul beszélő, és a kultúrát ismerő, 10-12 főből álló diverziós csoportokat küldene Magyarországra. (A terv végül a „nagypolitika” szintjén bukott meg, amelyben közrejátszott, hogy a brit SOE – egy korábbi, Dulles–Menzies megállapodás eredménye-

¹⁴ Aronson 2006. 67. o., valamint Aronson 2004. 214–217. o.

¹⁵ CIA archívum, feloldott iratok: Narrative Account on the Organization and Activities of the Dogwood project, OSS X-2, 5th December 1944. <https://cryptome.org/0003/cia-dogwood.pdf> (A letöltés időpontja: 2020. december 12.)

¹⁶ NARA, 226. levéltári csoport (Records of the Office of Strategic Services 1940–1947), 438. doboz: Production of Aircraft and other military equipment by Manfred Weiss and others (16th October 1943).

¹⁷ AFHRA MAAF iratai (No. 217): Hungary – Tank plant, OSS Istanbul, 21st September 1943. (25204. sz. tek. 0380. sz. felv.)

ként – magának vindikálta a Balkánon folyó különleges műveletek irányítását.)¹⁸ Az OSS, jelen tudásunk szerint, végül egészen 1944 októberéig nem küldött szabotázs csoportokat Magyarországra, aminek – a közelgő precíziós légitámadások tükrében – nem is lett volna értelme.

A „*Cereus*”-hálózat, illetve „*Dogwood*”-rezidentúra legértékesebb hírszerzői 1943 októberétől keletkeztek, amikor György Andor révén az OSS-nek sikerült közvetlen kapcsolatot kiépítenie a Honvéd Vezérkarral. Az amerikai hírszerzéssel folytatott együttműködés kulcsszereplője Hatz Ottó vezérkari ezredes, szófiai, majd – 1944. február 1-jétől – ankarai (székhely: Isztambul) katonai attasé volt, aki a „*Cereus*”-hálózatban később a „*Jasmine*” (Jázmín) fedőnevet kapta. Ezután – részint egy, az amerikaiaktól kapott rádiókészülék révén, részint pedig Hatz, Kövess, illetve az OSS személyes találkozási keretében – rendszeressé vált a kapcsolat a 2. vkf. osztály és az OSS között, amely 1944 februárjáig több száz oldalnyi feljegyzést és információt kapott a Honvéd Vezérkartól.

A kutatás eddig György Andorhoz köthetően négy jelentősebb irategyüttest tárt fel, amelyek 1943 decembere és 1944 januárja között készültek.¹⁹ Hatz valószínűleg személyesen nem írt jelentést az OSS-nek, s valószínűleg nem is volt tisztában azzal, hogy hálózati taggá nyilvánították. Az általa elmondott információkat – több más „laza” hírforrás közléseivel együtt – feltehetően az isztambuli rezidentúra általános, „*Cereus*” fedőnév alatt fellelhető, ugyancsak terjedelmes jelentései tartalmazzák. Anélkül, hogy a béketámaszkodások bonyolult diplomáciai és hírszerzési műveleteinek részleteibe bocsátkoznánk,²⁰ szükséges rávilágítani arra, hogy a tárgyalások során a Honvéd Vezérkar által megosztott értékes és érzékeny ipari adatok egy része szintén eljutott a magyar célpontkatalógus összeállításával foglalkozó hírszerző törzshöz is. Az OSS – ma már javarészt kutatható – levéltári iratai²¹ egyértelműen arról tanúskodnak, hogy az isztambuli iroda ügyesen kihasználta a magyar fél kiszolgáltatottságát, és fokozatosan elmélyítve az együttműködést, végül jelentős mennyiségű, a hadiiparra illetve a háborús részvételre vonatkozó, stratégiai értékű hírszerzési anyag átadását érte el.

Charles Gáti kutatásai szerint a Magyarországra vonatkozó legátfogóbb információk „csoomagot” 1944 első napjaiban kapta kézhez az isztambuli OSS. A Honvéd Vezérkar főnöke, Szombathelyi Ferenc vezérezredes által összeállított irategyüttest Bartalis Kálmán vezérkari ezredes, ankarai (székhely: Isztambul) katonai attasé juttatta el az amerikaiakhoz, s mivel

¹⁸ *Meszerics* 2008. 209. o.

¹⁹ NARA 226. levéltári csoport (Records of the Office of Strategic Services 1940–1947) 438. doboz [Trillium reports]: Status of Michailovich Forces on Axis View (21st December 1943); Conscriptio of Hungarian Civilians for War Industries (3rd January 1944); Hungarian Defense Precautions (21st December 1943); Hungary Passive in Fight Against Partisans (28th December 1943).

²⁰ A béketámaszkodások isztambuli színterének legátfogóbb összefoglalásához lásd *Joó* 2008. és *Joó* 2020.

²¹ Az OSS magyar vonatkozású dokumentumait először Charles Fenyvesi dolgozta fel, majd megállapításait első alkalommal egy háromrészes cikksorozatban publikálta a *Heti Válasz* című folyóiratban. Lásd *Fenyvesi* 2001a.; *Fenyvesi* 2001b.; *Fenyvesi* 2001c. Később mindezen ismereteket monográfiájában is közzétette, lásd *Fenyvesi* 2007. 235–255., 387–417. o.

ő maga nem kívánt kompromittálódni, ehhez a lengyel emigráns kormány egyik isztambuli képviselőjének közvetítését kérte. A titkosszolgálati elemzések – köztük Szombathelyi személyes katonapolitikai eszme-futtatása – mellett a „csomag” értékes stratégiai ismereteket tartalmazott a magyar olajtermelésre és -fogyasztásra vonatkozóan, és az OSS kérésére átadták a németeknek termelő magyar hadiipari létesítmények listáját, illetve – egy majdani tárgyalómisszió reményében – részletes tájékoztatást adtak a budaörsi repülőtér elhelyezkedéséről, valamint az oda vezető utak állapotáról.²² A Honvéd Vezérkar valószínűleg – nem csekély naivitásról tanúságot téve – nem számolt azzal, hogy az átadott információkat később épp a Magyarország elleni hadászati bombázóhadjárat tervezésekor használják fel.

Ahogy gyarapodtak az OSS isztambuli szervezete révén keletkezett hálózati információk, úgy bővültek a magyar célpontokkal kapcsolatos adatok is. Az időközben Földközi-tengeri Szövetséges Légierőkké (MAAF) átnevezett parancsnokság hírszerző (A-2) osztálya 1944. január 20-án terjesztette fel Magyarországi célpontokkal kapcsolatos első, átfogó jelentését. Ebben 45, Budapest térségében található stratégiai létesítményt soroltak fel: gyárakat, vasúti hidakat, pályaudvarokat, repülőtereket, valamint közüzemeket, illetve kormányzati létesítményeket. A célpontok ekkoriban kapták meg egyedi azonosító jelzésüket (fedőkódjukat) is, amely a „*Balkan – Hungary*”, azaz „*BH*” betűjelzésből és mögötte egy számból, illetve – amennyiben a dosszié több objektumot tartalmazott – betűkombinációból állt.

A BH-sorszámozású célpontkatalógus – a hírszerzési és légi felderítési adatok beérkezésével párhuzamosan – több hullámban bővült. A javasolt célpontok közül azok, amelyeket a Földközi-tengeri Szövetséges Stratégiai Légierők Célpontelemzési Részlege (*Target Analysis Section*) a bombázandók körébe sorolt, külön dossziét kaptak, amelyben – a hírszerzési adatok mellett – a légi felderítési jelentéseket, sőt számos esetben a bevetéseket és a bombázási eredményeket taglaló kivonatokat is elhelyezték. Tették mindezt annak érdekében, hogy a szükséges információkat egy helyre összeszedve, a lehető legpontosabban tudják meghatározni a nap nap utáni bevetések által rombolandó objektumok körét. A MAAF A-2 (hírszerző) osztálya, amelynek vezetését 1944 januárjában McDonaldtól William F. R. Ballard alezredes vette át, ily módon 1945 elejére már legalább 154 magyarországi célpontot tartott nyilván. (A magyar célpontkatalógushoz lásd részletesen az 1. sz. mellékletet.)

Eközben az OSS központjának kétségei támadtak Hatz megbízhatósága tekintetében, és jelezték az isztambuli irodának, hogy valószínűleg kettős szerepben tevékenykedik.²³ Máig

²² Fenyvesi 2001a. 52. o. Fenyvesi szerint az iratokat 1944. február 23-án adta át Bartalis (akinek nevét – az amerikai forrásokból átvéve – helytelenül Bartolitsnak írta), ám ez valószínűleg a jelentés keletkezésének ideje, s nem az átadásé, mivel Bartalist február 1-jével visszahívták, helyét Hatz vette át. (A dokumentumokat – részleteiben ellenőrizendő a Gáti által leírtakat – egyelőre, részint az előző, majd a következő jegyzetben is hivatkozott iratokkal együtt az amerikai nemzeti levéltártól eddig csak részleteiben kaptam meg, tekintettel a világban tapasztalható járványügyi helyzetre.)

²³ NARA 226. levéltári csoport (Records of the Office of Strategic Services 1940–1947), 433. doboz: No. 1163 – The Hatz Case; No. 1164 – German Conversations with Hungarian Colonel Hatz;

tisztázatlan, hogy a Honvéd Vezérkar tisztje valójában mit és miért osztott meg a németekkel (kapcsolatban állt mind az ankarai német nagykövettel, mind pedig a szófiai német katonai attaséval, valamint a helyi hírszerzési irodák, az ún. Abwehrstellék vezetőivel). Szerepét a háború után – többek között az Abwehr Szófiából, illetve Isztambulból származó titkos táviratainak áttekintésével – még a CIA is tanulmányozta, és megerősítette, hogy az OSS-szel folytatott egyeztetéseiről Hatz folyamatosan és részletesen informálta a német elhárítást.²⁴ A vasfüggöny innenső oldalán is ellenőrizték múltját, hadifogsága alatt előbb a szovjet NKVD-vel, majd szabadulásakor (1955-től) a magyar Államvédelmi Hatósággal működött együtt „Balatoni” fedőnéven, sőt később (1963) a keletnémet Stasi is profitált hírszerző múltjából.²⁵

Az isztambuli OSS iroda – a figyelmeztetések ellenére – végül saját hatáskörében úgy döntött, nem szakítja meg a kapcsolatot Hatzcal, illetve a Honvéd Vezérkarral. Habár a 2. vkf. osztály és az OSS „játszmája” külön tanulmányt érdemelne, érdemes itt is rávilágítani arra, hogy – hírszerzési tekintetben – ez az együttműködés volt a béketapogatózások során kialakított legközvetlenebb kapcsolat az angolszász szövetségesek és a magyar fél között. Korabeli dokumentumok hiányában ma már nem tudjuk megítélni, hogy a magyar fél szemszögéből mindez hogyan nézett ki, de az biztos állítható, hogy az OSS Magyarországgal kapcsolatos tisztánlátásában, közvetve pedig a majdani hadászati bombázóhadműveletek tervezésében a „Cereus”-hálózat révén keletkezett ismeretek rendkívül fontos szerepet töltek be.

A légi felderítési és a hálózati adatok szintézise, a magyar célpontokkal kapcsolatos adatgyűjtés tetőpontja (1944. január–március)

A Magyarországra vonatkozó (főként humán forrású) adatgyűjtés csúcspontja 1944 tavasza volt. A Ballard alezredes vezette MAAF A-2 (hírszerző) osztály – együttműködve a brit SOE-val és az amerikai OSS-szel – rohamtempóban állította össze az immár katalogizált magyar célpontokra vonatkozó stratégiai információkat. A győri Magyar Waggon- és Gépgyár Rt.-vel kapcsolatosan készített, 1944. január 24-i (valószínűleg a Honvéd Vezérkartól

No. 1165 – German Abwehr Report on Colonel Hatz’s Activities; No. 1166 – Hungarian-German Collaboration on Hatz Matter; No. 1167 – German Foreign Office Interest in Hatz Affair; No. 1168 – German Reports on the Hungarian Colonel Hatz; No. 1169 – Further Information on Hatz Negotiations.

²⁴ CIA archívum, feloldott iratok: Report – Subject: Col. Otto Hatz, 22nd May 1957. https://www.cia.gov/readingroom/docs/HATZ%2C%20OTTO_0004.pdf (A letöltés időpontja: 2020. december 14.), valamint az említett német táviratok másolatait https://www.cia.gov/readingroom/docs/HATZ%2C%20OTTO_0001.pdf (A letöltés időpontja: 2020. december 14.), továbbá Hatz 1944. szeptember 12-i beszámolója a brit hírszerzés számára: Statement made by Col. Hatz, https://www.cia.gov/readingroom/docs/HATZ%2C%20OTTO_0003.pdf (A letöltés időpontja: 2020. december 14.)

²⁵ ÁBTL Bt-262 sz. „Balatoni” fn. ügynöki dosszié, 1–4. kötet., valamint bővebben *Tabajdi – Ungváry* 2008. 262–284. o. Valószínűleg a CIA éppen azért tartotta Hatzot még 1957-ben is látókörben, mert maga is számított arra, hogy a magyar államvédelem felhasználhatja – mint ahogy meg is tette – a háború idejére visszavezethető nyugatnémet, angol, illetve amerikai kapcsolatait.

kapott adatokat is felhasználó) jelentésük már meglepő részletességgel tartalmazza nemcsak a gyár historikus és termelési adatait, hanem a fontosabb üzemi épületek leírását is. Idézet a jelentésből: „Megbízható földi információk [utalás az OSS által átadott adatokra – KZA] szerint a németek – más magyar hadiipari üzemekhez hasonlóan – gyártósorokat és képzett munkaerőt küldtek Győrbe, hogy elkerüljék a szövetséges bombatámadásokat. [...] Azt beszélik, hogy a magyar gyártású vadászgépek mintegy fele Németországba kerül, míg a másik felét a magyar légierő kapná. Vagyis Győr legkevesebb 20 Me 109-est gyárt a német légierő számára havonta, ami a teljes repülőgéptermeletésük 30-ad részét teszi ki.²⁶ Amennyiben a többi [németországi] üzem lerombolása sikeres, Győr szerepe felértékelődhet.”²⁷ Vagyis a kisalföldi város repülőgépgyártása nem önmagában vált értékes célponttá az amerikaiak szemében, hanem azért, mert a hírszerzés tartott attól, hogy a termelésben át tudja venni a fokozatosan lerombolt németországi üzemek helyét.

Figyelemre méltó a Danubia Fegyver- és Lőszergyár Rt. tárgyában, 1944. január 29-én készített feljegyzés is, amelynek érdekessége, hogy – a hálózati adatok jellegzetes, „földi információk” (*ground information*) „ködösítése” helyett – ezúttal körülírták a forrást, aki egy 1943 novemberéig Budapesten élő személy volt. Ő arról számolt be, hogy „a barátokkal és az üzem vezetőivel folytatott beszélgetésekből úgy tudja, hogy a Danubia Rt. a németek számára gyárt kézfegyvereket, lőszert és alkatrészeket. Elmondták neki, hogy az üzem három váltásban dolgozik, a munkásoknak meg kellett esküdniük, hogy a gyártási adatokat magukban tartják. 1941-ben a forrás megfigyelte, hogy egy új épület (vagy épületegyüttes) felépítését kezdték meg a Kövér Lajos utcában, az eddigi üzemsarnokoktól északra. Az építkezést 1942-ben fejezték be”.²⁸ Noha a Danubia a célpontlistában a BH 40-es számot kapta, de külön dossziét végül nem hoztak létre a létesítmény tekintetében, az üzemet célzott bombatámadás nem érte a háború során.

Az általában megbízható hálózati adatok mellett akadtak városi legendák is. Talán az egyik legképtelenebb híryanagot 1944. január 28-án, valószínűleg az OSS (a fejléc nélküli irat alapján nem egyértelmű az átadó szerv neve) „*Dustbin*” (Szemetesvödör) fedőnéven, a Vajdaságban foglalkoztatott forrása szolgáltatta. Az egyébként a kartonja szerint „jó” megbízhatóságú informátor, aki nemrég jött vissza Budapestről, a következőkről számolt be:

²⁶ Az 1941. június 6-án kötött német–magyar repülőgépgyártási egyezmény alapján évi 900-900 darab egymotoros vadász- (Me 109), illetve kétmotoros (Me 210) csatarepülőgép és 3600 motor gyártását tervezték, amelynek nem a fele, hanem a kétharmada került volna a Luftwafféhez. A jelentés nem tér ki az üzem katonaijármű-gyártási kapacitásaira azért, mert a hadászati bombázásokról szóló központi direktíva 1944 tavaszára a német légierő megtörését és a légi főlény kivívását tekintette prioritásnak. Az üzemet később az első magyar célpontok között, 1944. április 13-án bombázták le az amerikaiak, de a várost később több bombatámadás érte. A termelés azonban nem szakadt meg, s végül 1944 novemberéig 481 Me 109-est gyártottak Győrben, ezek 70%-át átadták a németeknek.

²⁷ AFHRA MAAF iratai (No. 217): Hungarian Car and Machinery Works – Győr, Hungary, MAAF, 24th January 1944. (25204. sz. tek. 0540–0543. sz. felv.)

²⁸ AFHRA MAAF iratai (No. 217): Hungary Economic – Industry up to Summer 1942, MAAF, 29th January 1944. (25204. sz. tek. 0066. sz. felv.)

„A budapesti Városligetben egy földalatti repülőgépgyár működik és kizárólag a németeknek termel. 4–6000 válogatott német munkás dolgozik ott. A biztonsági rezsim szigorú, a munkások normál esetben nem hagyhatják el a gyár környezetét.”²⁹ (A hírforrás korábban egy, a honvédség számára termelő elektronikai üzemben dolgozott, de a gyár nevét a tartótsízt nem tudta rendesen leírni, így nem azonosítható.) Kézhezvételekor a MAAF kétkedő elemzőtisztje kézzel azonnal ráírta a jelentésre, hogy a légi felderítés vessen egy pillantást a környékre. Erre 1944. február 2-án került sor, amikor a 60. század Mosquitója lefényképezte a Hősök tere környékét és megállapította, hogy nincs semmiféle bizonyíték földalatti hadiüzem(ek) létezésére.³⁰

Legkésőbb 1943 decemberére általános gyakorlattá vált, hogy – a fentihez hasonló módon – a releváns hálózati információkat a MAAF A-2 elemzői rendre összevetették a Magyarországról készített légi felvételekkel, illetve az időközben elkészült térképészeti adatokkal. Rendszerint a „földi információkat” ellenőriztették a levegőből, de akadt, hogy fordítva történt és hálózati személyeket kértek meg arra, hogy segítsenek a felvételeken látható objektumok azonosításában. Így jártak el például 1943 decemberében, amikor a brit hírszerzés (*Secret Intelligence Service* – SIS) három olyan szakértőt kutatott fel Londonban, akik közvetlenül a hadiállapot beállta előtt egy angol cég megbízásából szemlélőként a Ganz és Társa Rt., valamint a MÁVAG Rt. Kőbányai úti üzemeiben jártak. A szakértők nagyjából azonosították a felvételeken látható épületeket, illetve felidéztek a rendelkezésükre bocsátott ipari adatokat is. Nem mulasztották el megjegyezni azt sem, hogy akkoriban még a kormányzó időközben repülőbalesetben elhunyt fia, Horthy István volt a MÁVAG (egyik) vezérigazgatója.³¹

A Földközi-tengeri Szövetséges Légierők (MAAF) parancsnokságának közvetlen alárendeltségében egy önálló, a hagyományos repülőezred méreteinél nagyobb kötelék gondoskodott a Mediterrán térségben található célterületek folyamatos légi felderítéséről. Az északnyugat-afrikai, majd a légi hadseregcsoport, 1943. december 10-i Európába települése és névváltoztatása után Földközi-tengeri Szövetséges Fotófelderítő Ezred (*Northwest African*, majd *Mediterranean Allied Photographic Reconnaissance Wing* – MAPRW) elnevezésű szervezet a legnagyobb szövetséges hadászati légi felderítő alakulat volt, amely egyébként egyúttal – a Casablancában hozott politikai döntés nyomán – az első, 1943. február 18-án felállított brit–amerikai vegyes állományú harcoló repülőalakulat is volt.

Az MAPRW alárendeltségébe 1943 októberében – a teljeskörű hadtörténeti bemutatás nélkül – az amerikai 3. fotófelderítő osztály (*3rd Photographic Group*) négy százada (5., 12., 13., 15.), valamint négy brit (540., 680., 682., 683.), egy dél-afrikai (60.) és egy szabad francia

²⁹ AFHRA MAAF iratai (No. 217): Source Sheet – Report No. 529/1, MAAF, 30th January 1944 (25204. sz. tek. 0067–0068. sz. felv.)

³⁰ Uo. (No. 217): Reported Underground A/C Factory at Budapest/Városliget, MAPRW, 25th March 1944 (25204. sz. tek. 0071. sz. felv.) A jelentésen olvasható kiegészítés: „Have MAPRW take a look...”

³¹ Uo. (No. 217): A.D.I.(X) – Industrial report No. 1436/1943. Factories in Budapest, MAAF, 19th December 1943. (25204. sz. tek. 0057–0060. sz. felv.)

(2/33.) felderítő repülőszázad tartozott. A légi felderítő ezred összetétele később számos változáson ment keresztül, többek között az amerikai 12. légi hadsereg megerősítésével, illetve a 15. légi hadsereg felállításával, majd később a normandiai partraszállás előkészítésével összefüggő átcsoportosítások következtében. A felderítőpilóták nap nap után a légvédelmi tüzéség és a vadászvédelem által el nem érhető magasságokban, különlegesen felkészített repülőgépekkel hatoltak be az MAAF hírszerzése által meghatározott célterületek légterébe. A légi felvételeket az MAPRW saját központja (*Mediterranean Photo Interpretation Centre*) dolgozta fel, majd az adatokat ún. értelmező jelentések (*Photo Interpretation Report*) formájában továbbította az A-2 (hírszerző) osztály számára.

Az MAPRW első parancsnoka az Amerikai Egyesült Államok elnökének fia, Elliot Roosevelt ezredes volt. Vele kapcsolatban egyetlen (közvetett) magyar vonatkozású esemény említhető, mégpedig az, hogy amikor apját elkíserte Teheránba, sikerült meggyőznie a gyanakvó Sztálint arról, hogy tegye lehetővé amerikai bombázók leszállását a Szovjetunióban.³² Az ötlet mintájául az 1943 őszi megkezdett, ún. ingabombázások (*shuttle bombing*) szolgáltak, amely során az angliai támaszpontokról felszálló amerikai bombázók nem saját támaszpontjaikra tértek vissza, hanem észak-afrikai, később pedig olaszországi repülőtereken szálltak le. Mindezzel a bombázók ellenséges légterben töltött idejét, s ezáltal a veszteségeket kívánták csökkenteni.

Noha Roosevelt ezredes végül meg tudta győzni Sztálint, az oroszok mindvégig lassították az ingabombázások előkészítését, amely csak 1944 nyarán kezdődhetett meg. Az első célpont Debrecen pályaudvara volt, amelyet június 2-án robbantak le.³³ (A „*Frantic*” fedőnevű hadműveletsorozat keretében, a Szovjetunióból felszálló amerikai négymotorosok később további három alkalommal bombáztak magyar célpontokat: Budapestet, Diósgyőrt és Szolnokot.) Elliot Rooseveltet, a normandiai partraszállás előkészítése jegyében, 1943 októberében megbízták az amerikai 325. fotófelderítő ezred (*325th Photographic Wing*) felállításával, helyét az MAPRW élén Karl Polifka ezredes vette át, aki a távolkeleti hadszínterről érkezett Európába. (Az MAPRW kapcsán nem mulaszthatjuk el megjegyezni, hogy a szabad francia század kötelékében repült Antoine de Saint-Exupéry, a *Kis herceg* szerzője is. Az író az 1944. július 31-i bevetéséről sajnálatos módon nem tért vissza.)

Az MAPRW 1943 szeptembere és 1945 márciusa között legalább 150 bevetést repült Magyarország felett. Legtöbbször a Weiss Manfréd Acél- és Féművek Rt. telephelyeit fényképezték le, 1943. szeptember 30. és 1944. szeptember 21. között legalább 12-szer.³⁴ A „mamutvállalatot” az 1930-as évek óta a brit és amerikai hírszerzés kiemelt érdeklődése övezte, azonban a célpontkatalogizálás elején még csak homályos ismeretekkel rendelkeztek

³² Craven – Cate 1983. 309. o.

³³ A köztudatban sokáig élt, hogy az amerikai légitámadások magyarországi történetében az 1944. június 2-i, Debrecen elleni bombatámadás követelte a legtöbb áldozatot (1200–1400 fő). Ezt a későbbi helytörténeti kutatások pontosították, és 509 főben (ebből 49 német és 10 magyar katona) állapították meg az áldozatok számát, cáfolva a legtöbb áldozatról szóló állításokat. A város bombázásának feldolgozásához lásd Horváth 2014.

³⁴ Oláh 2018. 149. o.

arról, hogy pontosan mit és mennyit gyártanak ott. A szövetséges vezérkar napi hírszerzési összefoglalójában, 1943. augusztus 16-án még olyan valótlan állítások szerepeltek, minthogy „a brémai Focke-Wulf gyár berendezéseit a Weiss Manfréd csepeli üzemébe kívánják áttelepíteni, amely már – viszonylag nagy számban – meg is kezdte a termelést. A vállalat egyúttal Tigris harckocsikat, lövegeket, géppuskákat, gyalogsági fegyvereket és mindenféle lőszer is gyárt. A gyár – vegyesen magyar és német állományból álló – légvédelme rendkívül erős, a személyzet hosszabb ideig a keleti fronton szolgált, ezért jelentős tapasztalatokkal rendelkezik.”³⁵

Lehetséges, hogy pusztán a londoni elemzőközpont szándékos túlzásairól van szó, ugyanis a pár soros jelentésben módszeresen helyet kaptak azok a „hívószavak” (az üzem a németeknek gyárt, Focke-Wulf vadászrepülőgép, Tigris harckocsi), amelyek a szövetséges katonai döntéshozók gyelmét felkelthették.

A Weiss Manfréd konszernnel kapcsolatos adatok később – ahogy korábban jeleztük, főként az OSS törökországi kapcsolatrendszere révén – jelentős mértékben bővültek és megbízhatóbbakká váltak. Az MAAF-nak átadott egyik, 1943 decemberi, isztambuli forrásra hivatkozó hírszerzési összefoglalóban már pontosabb információk olvashatók. Eszerint a csepeli Weiss Manfréd-gyárban 1943 szeptemberében 88 darab DB 605 típusú repülőgépmotort (a német vadászrepülő és romboló alaptípusa) gyártottak, amelyek tesztelése éppen befejeződött. A motorokat – folytatódik a jelentés – a Dunai Repülőgépgyárba továbbítják, ahol azokat kétmotoros vadászrepülőgépek (tévesen Me 110-eseket említenek, Me 210-esek helyett) összeszereléséhez használják fel. A gyártott repülőgépek havi mennyiségéről ekkor még nem rendelkeztek pontos adatokkal.³⁶ Erről csak később, 1944 januárjában kaptak információkat, amikor a szabad francia hírszerzés (*Direction générale des services spéciaux* – DGSS) egyik, korábban feltehetően az üzemben dolgozó forrása arról tett említést, hogy a gyárban havonta legfeljebb 25 repülőgép készül. Hozzátette, hogy 1943 novemberében az üzem áttért a 10 órás munkanapra, és körülbelül 20 000 ember megélhetését biztosítja. Ismeretei szerint a képzetlen munkások 0,8 pengőt kerestek óránként, míg a képzettek bére elérhette a napi 12 pengőt is.³⁷

Az angolszász hírszerző közösség valószínűleg ennél sokkal többet tudott a konszernről, de mivel 1943–44 fordulóján az összehangolt bombázóoffenzíva (CBO) elsődleges célkitűzése a Luftwaffe megtörése és a német repülőgépgyártás megsemmisítése volt, az MAAF hírszerzőtisztjeit elsősorban az ezekkel kapcsolatos, specifikus információk érdekelték. A termelési adatok alapján prioritizálták a célpontokat, és mivel – egyébként helyesen – úgy értékelték, hogy a magyar repülőgépgyártás központja a csepeli Dunai

³⁵ AFHRA MAAF iratai (No. 217): PO447 – Hungary, New Plane Manufacturing, MAAF, 16th August 1943. (25204. sz. tek. 0395. sz. felv.)

³⁶ Uo. (No. 217): Notes of Economic Intelligence – For the Week ending 31st December 1943, MAAF, 17th January 1944. (25204. sz. tek. 0396–0398. sz. felv.)

³⁷ Uo. (No. 217): Industrie de Guerre – Hongrie, 30 Janvier 1944, DGSS/MAAF, 16th February 1944. (25204. sz. tek. 0399. sz. felv.)

Repülőgépgyár Rt., illetve az ahhoz tartozó Horthy-ligeti (tököli) repülőtér, a hírszerzés javaslatára alapján a Magyarország elleni első légitámadás célpontjaivá is ezen létesítmények váltak. Nathan Twining vezérőrnagy, a Földközi-tengeri Szövetséges Stratégiai Légierők, egyben az amerikai 15. légi hadsereg parancsnoka, 1944. február 1-jén jóváhagyta a Bécs és Budapest környéki repülőgépgyárak párhuzamos bombázására vonatkozó hadműveleti tervet.³⁸ Másnap hajnalban 122 nehézbombázó szállt fel Olaszországból, hogy megtámadják a WM-konzern csepeli repülőgépgyártási létesítményeit, s ha a kedvezőtlen időjárási viszonyok miatt a gépeket végül nem hívták volna vissza, 1944. február 2-a lett volna az első alkalom, hogy az amerikai légierők magyarországi célpontokra mértek volna légitámadást.³⁹

Mielőtt a 15. légi hadsereg további támadásokat tervezett volna Magyarország ellen, Charles Portal, a légierők tábornagya, a brit Királyi Légierő vezérkari főnöke – egyúttal az összehangolt bombázóoffenzíváért (CBO) felelős szövetséges főparancsnok – jelezte Spaatznak, hogy Magyarországot átmenetileg kímélik meg a nappali bombatámadásoktól. Portal – aki amúgy Churchill egyik bizalmasa volt – mindössze annyit közölt az amerikaiakkal, hogy kormánya kapcsolatban áll egyes „németellenes” magyar körökkel, és a britek nem akarják az ország elleni légitámadásokkal kockára tenni egy – ahogy fogalmazott – esetleges németek elleni felkelés bekövetkeztét.⁴⁰ Az ezután átmenetileg bevezetett bombázási moratórium híre – ha másképpen nem, az 1944. február 22-én Csáktornyánál kényszerleszálló Liberátor személyzetének kihallgatása révén – eljuthatott a magyar kormányhoz is. A regensburgi repülőgépgyár megtámadásából hazafelé tartó B-24-es (460. bombázóosztály) Lispe felett kapott légvédelmi találatot, és az első volt, amely viszonylag épen került a honvédség birtokába.⁴¹ A személyzet valamennyi tagja hadifogságba esett, s mielőtt átadták volna őket a németeknek, az egyikük állítólag elmondta, hogy a parancs szerint „Magyarországra nem szabad bombát dobni”.⁴²

Máig tisztázatlan kérdés, hogy vajon az angolszás szövetségesek szintjén a különböző vonalakon folytatott titkos fegyverszüneti tárgyalások számai mennyire és milyen szinteken futottak össze. A levéltári iratok azt tükrözik, hogy a britek és az amerikaiak a magyar kérdésben – legalábbis titkosszolgálati tekintetben – meglepően kevés gyakorlati koordinációt folytattak egymással, és nem igazán tájékoztatták a másikat arról, hogy „itt-ott” a magyarok „bejelentkeztek” és kifejezték fegyverszüneti tárgyalások iránti igényüket. Hogy ez a források és a keletkezett információk védelme miatt történt-e, vagy csak érdektelenségből

³⁸ AFHRA 15th AAF iratai: Operations Order for 2nd February 1944, 47th / 5th BW HQ, 1st February 1944. (A-6442. sz. tek. 1267–1273. sz. felv.)

³⁹ Kovács 2020. 6-7. o.

⁴⁰ Davis 1993. 387. o.

⁴¹ NARA MACR 3161, 28th February 1944. (M1380. sz. levéltári csoport, 1077. sz. Mikorfiche, 1–9.)

⁴² Shvoy 1983. 275. o. Szükséges megjegyezni, hogy Shvoy Kálmán feljegyzéseinek megbízhatósága számos tekintetben megkérdőjelezhető, így ez esetben sem tiszta, hogy az eseményektől akkor viszonylag távoli emlékező miképpen jutott ezen információk birtokába.

származott (hisz Teheránban Magyarország sorsa eldőlt), a végeredményt tekintve csaknem mellékes.

Érdemes megjegyezni, hogy – miközben a „nyers” hírszerzési információkat megosztották egymással, az aktív hírszerzési műveletek (pl. missziók és diverziók csoportok alkalmazása) összehangolását gátolta az SOE és az OSS, illetve a vezetőik közötti csendes rivalizálás. Valószínűleg ennek következménye lett – érzékeltetve egyúttal az angolszász hírszerzés műveleti szintű összehangolatlanágát – az, hogy a magyar békekeresés „finisében”, 1944 elején mind az SOE, mind pedig az OSS külön-külön szervezett tárgyalómissziót Magyarországra. Az SOE e célból a „Sandy” (Homokos), míg az OSS a „Sparrow” (Veréb) fedőnevű csoport útba indítását készítette elő. Mindkettő fogadásával Szombathelyi vezérrezredes, a Honvéd Vezérkar főnöke Ujszászy vezérőrnagyot, az Állambiztonsági Központ, valamint Kádár Gyula vk. alezredest, a 2. vkf. osztály vezetőjét bízta meg, akik valószínűleg nem is feltételezték, hogy a britek és az amerikaiak gyakorlatilag nem egyeztettek a „békeküldöttségek” kérdésében. (Sőt, a britek a Veress Lászlóval 1943. szeptember 9–10-én elfogadott egyezményben ki is kötötték, hogy az egyezmény feltételeinek elfogadása esetén más helyeken a magyarok nem kezdeményeznek fegyverszüneti tárgyalásokat, de ennek a magyar kormány nem tett eleget.)

Még napjainkban is zajlik a történészek között a vita a „Sparrow”-misszió szerepéről és háttéréről⁴³ úgy, hogy egyébként az azzal kapcsolatos operatív iratok jelenleg nem ismertek és csak közvetett, döntően az emlékezetre hagyatkozó információk állnak rendelkezésre.⁴⁴ Az SOE-féle „Sandy” kapcsán – amelynek dokumentumai viszont részben kutathatók – meg kell jegyezni, hogy mivel Magyarország Teherán után szovjet érdekszférába került, a küldetés célját a britek átvértékelték, és a politikai helyett a közvetlen hírszerzési műveleti érdekek kerültek előtérbe. Végül a német megszállás miatt a „Sandy”-t elhalasztották és tagjait ké-

⁴³ Vö. *Borhi László*: A szövetségesek provokálták ki a német megszállást, nem törődve a magyar zsidókkal. https://index.hu/techtud/tortenelem/2019/03/18/nemet_megszallas_1944_angolszasz_felelosseg_borhi_laszlo/ (A letöltés időpontja 2020. december 18.); *Gellért Ádám*: Sikertelen amerikai hírszerzési akció Magyarországon: a Veréb Misszió. https://index.hu/techtud/tortenelem/2019/03/26/nemet_megszallas_vereb-misszio_gellert_adam_valasz_borhi_laszlonak/ (A letöltés időpontja: 2020. december 18.); *Laczó Ferenc*: Nem a szövetségesek provokálták ki a népiirtást Magyarországon. https://index.hu/techtud/tortenelem/2019/03/20/laczo_ferenc_kiprovokalt_nepirtas_magyarorszagon_nemet_megszallas_valasz_borhi_laszlonak/ (A letöltés időpontja: 2020. december 18.), valamint *Ungváry Krisztián*: Amerika tudta, hogy a magyar zsidóság nem számíthat a többségi társadalomra. https://index.hu/techtud/tortenelem/2019/03/21/ungvary_nem_igaz_hogy_a_nemet_megszallast_amerika_provokalta_ki/ (A letöltés időpontja: 2020. december 18.)

⁴⁴ A „Veréb”-misszió részleteihez lásd *Kovács* 2007. 72–155. o. és *Peterecz* 2021. 241–260. o. A fontosabb szereplők visszaemlékezéseihez lásd *Duke – Swaart* 1969.; *Kádár* 1978.; *Kovács* 1990. Mindezeket túl az *Új látóhatár* c. folyóiratban több, részint egykori visszaemlékezőkre támaszkodó munkát publikáltak (Jobbágy Domokos, Kovács Imre és Pogány András) 1969 és 1970 között, de sajnos ki kell jelenteni, hogy sokkal többet a misszió okairól és műveleti háttéréről ma sem tudunk.

sőbb – immár „*Fettes*” fedőnéven – 1944 májusában vetették be. (Az év végéig további kilenc, hasonló SOE-művelet vált ismertté.)⁴⁵

A Florimond Duke ezredes vezette „*Sparrow*”-csoport néhány nappal az ország megszállása előtt, 1944. március 16-án érkezett meg a Muraközbe, de tagjai – átmeneti magyar őrizetet követően – csakhamar német fogságba kerültek. Mivel a missziót az OSS berni rezidentúráján keresztül egyeztette Bakách-Besseney György rendkívüli követ és meghatalmazott miniszter, valamint Allen Dulles, az OSS főnöke, az isztambuli iroda semmit sem tudott az akcióról, amelyet egyébként később sem onnan, hanem az OSS földközi-tengeri főhadiszállásáról (Algír) irányítottak. A szövetséges légierők térségi hírszerzése (MAAF A-2) szintén nem értesült Duke-ék bevetéséről, noha az amerikaiak végül nem a Jugoszlávia felőli beszivárgás, hanem az ejtőernyős ledobás mellett döntöttek, amelyet valószínűleg épp az MASAF-nak alárendelt 2641. különleges repülőosztály (Bari) hajtott végre. Ezt az alakulatot a diverziós műveletek, elsősorban az ugyancsak az olaszországi Bariba települt 2677. (ideiglenes) ezred – az OSS különleges alakulata – támogatására hozták létre.

*Magyarország német megszállása és a bombázóhadjárat kezdete
(1944. március–április)*

Magyarország 1944. március 19-i német megszállása után a szövetséges hírszerzés humán információszerező lehetőségei átrendeződtek, átmenetileg részint beszűkültek. Az isztambuli OSS iroda és más hálózatok által közvetve, vagy közvetlenül elért magyar tiszteket, politikusokat és diplomataikat a németek letartóztatták. Ezután a brit és amerikai hírszerzés a Magyarországról elmenekült személyek körében igyekezett hasznosítható információkat szerezni. A légierő hírszerzése (MAAF A-2) mindössze annyiban foglalkozott a megszállással, hogy „társszolgálatától” (OSS, SOE) mielőbb megkapja a megszálló német csapatok és a parancsnokságok elhelyezésére vonatkozó információkat, s ezek alapján „frissíteni” tudja a magyar célpontkatalógust. A szemükben nem változott az ország megítélése, amely továbbra is egyike volt a csatlós, a Német Birodalom katonai gépezetét támogató államoknak.

A német megszállás tekintetében a MAAF A-2 először 1944. május 25-én kapott részletesebb információkat. Forrása a „*Mazepa*” fedőnevű titkos kapcsolat volt (rőla mindössze annyit lehet tudni, hogy a lengyel emigráns katonatisztek révén foglalkoztatták), aki pár nappal a megszállás után, 1944. április 5-én osztotta meg ismereteit a brit hírszerzéssel. Információi alapján a következő kivonatot továbbították a Földközi-tengeri Szövetséges Légierők hírszerzése számára: „Magyarország németek általi megszállása március 18-a, szombat éjjel vette kezdetét, azután, hogy az előző hetekben fokozatos csapatösszevonások történtek Felső-Szilézia és Ausztria területén. A megszállás március 21-én fejeződött be. A Margit-szigeti Palatinus Szállodát a Wehrmacht főparancsnokság vette igénybe, míg az

⁴⁵ *Peterecz* 2019. 1053–1054. o.

SS és Gestapo-parancsnokságok az Astoria, illetve Gellért Szállókban rendezkedtek be. Amikor a forrás 26-án elhagyta Budapestet, az utcákon még automata fegyverekkel felszerelt, háromfős SS-osztagok járőröztek, a Várban a hagyományos Honvéd őrizetet SS őrséggel egészítették ki, a budapesti rendőrpáncsnokságot pedig a reguláris hadsereg tagjai vigyázták. Az informátornak egy német elmondta, hogy a megszállás azért vált stratégiai szükséggá, mivel biztosítani kívánták a német csapatmozgásokhoz és az utánpótlásukhoz nélkülözhetetlen magyar vasúthálózatot. A hivatalos verzióban hangsúlyozzák, hogy a manőverre Horthy kormányzó és a magyar vezérkar belegyezésével került sor.⁴⁶

A szövetséges hírszerzés a későbbiekben is élénk figyelemmel kísérté a német parancsnokságok magyarországi elhelyezését. Így kerültek lehetséges célpontként látókörbe azok az egykori budapesti szállók, amelyekben a megszállás után a különböző német rendőri és katonai hatóságok rendezkedtek be. A szövetséges hírszerzés 1944 július–augusztusára már tudta, hogy mi történik ezekben az épületekben. A MAAF A-2 (hírszerző) osztály ekkoriban kapott egy ún. „Q” forrásból⁴⁷ származó feljegyzést (dátum nem szerepel az iraton), amelyben Budapest kapcsán – többek között – a következőkről tájékoztatták: „Az alábbi épületekről úgy tudni, hogy a Gestapo hivatali célokra foglalta le: Hotel Majestic (német) – a zsidó és lengyel menekültügyekkel foglalkozó hivatalnokok; Mirabelle-ház (magyar) – foglyok kihallgatására használják; Lomnic Szálló – a magyar Gestapo-parancsnokság és [nem olvasható – KZA]; Melinda-ház – német Gestapo-parancsnokság.”⁴⁸

Az információ pontos volt. Az említett svábhegyi hotelekben valóban a német SS biztonsági szolgálata (*Sicherheitsdienst* – SD) és a hírhedt Gestapo, valamint az újonnan létesült, „magyar Gestapóként” hírhedté vált szervezet, az Állambiztonsági Rendészet (Hain Péter detektív főfelügyelő) irodái rendezkedtek be. A környékbeli villákat pedig azok a német parancsnokok – Adolf Eichmann SS-Obersturmbannführer, Herman Krumej SS-Sturmbannführer és Dieter Wisliceny SS-Hauptsturmführer – foglalták le, akik e szervezetek révén irányították a politikai leszámolásokat és a magyarországi zsidóság deportálását.⁴⁹ A Budapesti kormányzati objektumok és német parancsnokságok célpontlistája 1944 augusztusára állt össze, de végül nem merült fel, hogy ezek ellen célzott bombatámadásokat hajtsanak végre. A magyar honvédségi és kormányzati objektumok feltérképezése mellett

⁴⁶ AFHRA MAAF iratai (No. 217): First Stage of German Occupation of Hungary, MAAF HQ/A-2, 25th May 1944. (25204. sz. tek. 0073–0074. sz. felv.)

⁴⁷ Sajnos hosszú hónapok után sem tudtam megállapítani, hogy a „Q” forrás (*Q-Source*) pontosan mit takar. A brit SIS módszereinek ismerete alapján annyi bizonyos, hogy a fedőnév nem egyetlen személyt, hanem egy titkosszolgálati módszert vagy egy komplett hálózatot takar. Amennyiben módszer, nem kizárt, hogy a brit „Ultra” révén megfejtené német rádióadások egyik fedőneve, amelyhez csak az MAAF legfelsőbb szintjein – köztük az A-2 vezetője számára – engedtek hozzáférést. Ha a „Q” mégsem egy hírszerzési eszközt, hanem hálózatot (személyi kört) fed, nagy valószínűséggel azokat a megszállás után elmenekült magyar politikusokat, zsidó származású állampolgárokat vagy bújtatott lengyeleket takarja, akikkel a brit hírszerző szolgálat együttműködött. (Magyar vonatkozásban – a légiérő iratai között – jelenleg ez az egyetlen ismert Q-forrású információ.)

⁴⁸ AFHRA MAAF iratai (No. 217): Weekly Letter No. 35., MAAF [keletkezése nem ismert] (25204. sz. tek. 0132–0133. sz. felv.)

⁴⁹ Lásd erről bővebben: *Tabajdi – Ungváry* 2013. és *Kalakán* 2004.

a német vezetési pontok közül csak az Astoria szálló (német SS- és SD-parancsnokságok), valamint a Bellevue Hotel (a Dél-Ukrajna Hadseregcsoport parancsnoksága) kapott később önálló célpontazonosító kódot.⁵⁰

Ekkor már javában zajlott a Magyarország elleni brit–amerikai stratégiai bombázóhadjárat, amely végül – ahogy korábban említettük – nem február elején, hanem két hónappal később, 1944. április 3-án vette kezdetét. A célpontelemzők ezúttal is ugyanazon létesítmények bombázására tettek javaslatot, mint februárban, vagyis az MASAF (azaz az amerikai 15. légi hadsereg és a brit 205. bombázóezred) első alkalommal a WM-konzern gyárát, a Dunai Repülőgépgyár Rt.-t, valamint a hozzá tartozó Horthy-ligeti repülőteret és a Ferencvárosi rendezőpályaudvart bombázta. Ezen a ponton – a bombatámadások mélyebb elemzése és bemutatása nélkül – indokolt bemutatni azt a mechanizmust, ahogyan a célpontokhoz kapcsolódó, az MAAF, illetve MASAF A-2 által összegzett információkat a bombázóalakulatok szintjein felhasználták, és amely révén a hírszerzési információk az angol–amerikai bombázóhadműveletek rutinszerű kellékeivé váltak.

A hírszerzési adatok alapján az MAAF A-2 az egyes objektumokhoz kapcsolódóan ún. célpontadatlapokat (*Target Information Sheet*) állított össze, amelyek strukturáltan tartalmazták az adott létesítménnyel kapcsolatos legfontosabb információkat (elhelyezkedés, megtámadása miért fontos, mivel foglalkozik a létesítmény, ismert termelési adatok stb.). Ezeket – a konspirációs szabályoknak megfelelően – már csak a legszükségesebb adatokat összegezték, és e szűkített tartalmú adatlapot megosztották az MASAF-nak alárendelt bombázó-, illetve vadászrepülőezred-parancsnokságok hírszerző (A-2) osztályaival. Mivel a célpontadatlapok csak általános ismeretanyagot tartalmaztak (ennek ellenére jól láthatóan feltüntették az úrlapon, hogy tilos a fedélzetre vinni), az aktuális információkat – mint például az útvonalon várható légvédelmi erőket, korábbi bevetési tapasztalatokat, ha volt ilyen stb. – a bevetési parancsok ún. hírszerzési mellékletei (*Intelligence Annex*) foglalták össze.

A bombázóhadműveletek napi célpontjaira – figyelembe véve a CBO keretében kiadmányozott aktuális bombázási prioritási listát – a Földközi-tengeri Szövetséges Stratégiai Légierő hírszerző (A-2) és hadműveleti (A-3) osztályának vezetői közösen tettek előterjesztést. Előző nap délutánra általában kettő hadműveleti tervet (*Plan Able* és *Plan Baker*) dolgoztak ki, majd terjesztettek fel azért, hogy a bevetések előtt felderített időjárási viszonyok vagy más okok miatt lehetőség legyen a változtatásra. A körülmények ismeretében legkésőbb hajnalra az egyik változatot jóváhagyta a MASAF vezetője (Nathan F. Twining vezérőrnagy), majd a parancsokat (futárral és/vagy telexen) továbbították a bevetésre kijelölt bombázóezred-, majd -osztály-parancsnokságokra.

Mialatt a személyzetek készülődtek, a törzsek már lázas munkát folytattak és – a szükséges papírmunka elvégzése mellett – előkészítették a tiszti állomány eligazítását. A térképeken fonszálakkal felrajzolták a repülés útvonalát, felírták a meteorológiai adatokat, illetve az

⁵⁰ AFHRA MAAF iratai (No. 217): [...] Key to Buda, MAAF, 22nd August 1944. (25204. sz. tek. 0143–0145. sz. felv.)

írásvetítőhöz előkészítették a célpontot ábrázoló légi felvételeket és alaprajzokat. A hadműveleti törzstiszt (A-3) által ismertetett bevetési parancs mellett fontos szerep hárult az alakulat hírszerző tisztjére (A-2), aki válaszolt a célponttal kapcsolatos legfontosabb információkat (hadászati jelentősége, várható vadász- és légvédelmi erők, környező létesítmények stb.). A személyzetek parancsnokai (pilóta), helyettesei (másodpilóta), valamint a navigációs és bombázótisztek lejegyzetelték a számukra releváns adatokat, majd elindultak a bevetésre.

Leszállás után – némi frissítő ital és étel elfogyasztása után – a repülőosztályok hírszerző tisztjei (stábjuk általában 3-4 főből állt, az irodai állományt leszámítva a törzstisztek is részt vettek bevetéseken) beszámoltatták a tiszteket a releváns információkról (légvédelmi erők, útvonalon megfigyelt fontosabb objektumok stb.), amihez egy szabvány űrlapot (*Briefing Sheet*) használtak. Kiemelt szerepe volt az elvesztett személyzetekkel kapcsolatos adatok gyűjtésének, amelyeket külön – szintén szabványosított – jelentésben (*Missing Air Crew Report* – MACR) összegezték. Az amerikai hajózási állomány pontos felkészítést kapott abban a tekintetben, hogy az útvonalon érintett fontosabb létesítmények koordinátáit jegyzetelje le, fordítson figyelmet a repülőterekre, gyárakra, valamint a vasúti és folyami forgalom intenzitására. Ezeket az információkat a bombázóosztályoknak a bevetések után jelentéseikben (*Narrative Mission Report*) külön pont alatt kellett összegezniük.

A beszámolók, valamint a bevetés során készített légi felvételek alapján az ezredparancsnokságok ún. bombakár-elemzéseket (*Navigation & Bombing Analysis Report*) készítettek, amelyeket továbbítottak az MAAF célpontelemző részlege (*Target Analysis Section*) számára. Az MAAF A-2 folyamatosan figyelemmel kísérte az objektumok állapotát, amely során elsősorban az MAPRW által a bevetések után készített légi felvételekre támaszkodott. Ritkán fordult elő, hogy „földi forrásból” is kaptak adatokat egy-egy célpont aktuális állapotára vonatkozóan, de például a győri Messerschmitt-összeszerelő üzemmel kapcsolatosan az alábbi, humán forrásból származó (a forrás fedőneve és a pontos dátum nem ismert) visszacsatolás jutott el az elemzőkhöz, valószínűleg 1944 májusában: „Győr esetében az informátor azt állítja, hogy miközben a polgári repülőgépeket gyártó üzem súlyos károkat szenvedett, a szomszédos hadianyaggyár [1943-tól Vitéz Horthy István M. Kir. Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak Rt. – KZA] épen maradt. Úgy véljük, hogy az általa *polgári* [sic!] repülőgépgyárként említett üzem a célpontösszesítőnkben [*Target Information Sheet* – KZA] „C”, míg a hadianyaggyár „A” jelöléssel szerepel.”⁵¹ Amennyiben a bombázás pontosságát a kiértékelést végző törzstisztek nem találták kielégítőnek, a támadást később megismételték.

⁵¹ AFHRA MAAF iratai (No. 217): Weekly Letter No. 35., MAAF (keletkezésének ideje nem ismert) (25204. sz. tek. 0132–0133. sz. felv.) A győri célpontokat BH 43 szám alatt összegezték. A BH 43A a MÁVAG hadiüzemeit, míg a BH 43C a repülőgépgyártási létesítményeit takarta. Nem tudni, hogy a forrás miért mondta, hogy a létesítmény polgári repülőgépeket gyárt. A város ún. célpont-adatlapja fennmaradt, lásd AFHRA MAAF irata (No. 217): BH 43 – Target Information Sheet, MAAF A-2, 4th January 1944. (25204. sz. tek. 0536–0537. sz. felv.)

A Magyarország elleni első amerikai hadművelet során a személyzetek nem kaptak a többi bevetéshez képest más vagy bővebb tájékoztatást az országról, amelyet addig még nem bombáztak. A bevetési parancs 1944. április 2-án kelt hírszerzési melléklete elsősorban a magyar vasúti hálózatnak a keleti front ellátásában betöltött fontos szerepét, valamint a Dunai Repülőgépgyár Rt. jelentőségét hangsúlyozta. A m. kir. honvéd légierők erejét az amerikai hírszerzők túlértékelték, s mint indokolták „[a 150–200 vadászrepülőre vonatkozó becslés] szórása abból adódik, hogy a Magyar Légierő [sic!] vadászainak valószínűsíthető reagálása bizonytalan értékelésen alapul. Lehetséges, hogy ezt az erőt a németek átvették, de a *kiszámíthatatlan politikai helyzetből adódóan nem ismert*, hogy a magyar repülőszemélyzetek repülőképes állapotát a Luftwaffe megőrizte-e?”⁵² (E mondat egyúttal azt is érzékelteti, hogy az amerikai hírszerzésnek fogalma sem volt arról, hogy a Honvédség hogyan reagál a német megszállásra, illetve a németek megőrzik-e hadrafoghatóságát?)

Nem tudni, hogy a „kiszámíthatatlan politikai helyzetről” a szóbeli eligazítás során bővebb tájékoztatást kaptak-e a személyzetek, mert ennél több információ az ország megszállásáról és általában Magyarországról a bombázócsapatok hírszerzési célú felkészítő-jelentéseiben később sem olvasható. A csapatok számára az egyes célpontok tekintetében sem cizellálták túl az azok stratégiai jelentőségéről szóló részeket, amelyek fő üzenete minden esetben (még a megszállás előtt keletkezett anyagokban is) az volt, hogy a magyar ipar a németeknek termel, ezért közvetve vagy közvetlenül a hitleri hadigépezetet segíti. (Érdemes megjegyezni, hogy habár ezen érvelési logikába illeszkedett volna, a legnagyobb hadi üzem – azaz a Weiss Manfréd Acél- és Fémművek Rt. – esetében meglepő módon az MAAF hírszerző osztálya nem kapott tájékoztatást arról, hogy az SS 1944 áprilisában kisajátította a konszernt, miközben ezzel valószínűleg a szövetséges hírszerzés tisztában volt, hiszen június 30-án a Kasztner–Becher megállapodás révén 1685, többnyire neves és jómódú magyar zsidó hagyhatta el az országot⁵³, akik a magyar viszonyokról különböző csatornákon keresztül informálhatták az angolszász hírszerzést.)

A kutatás eddig sem megerősíteni, sem cáfolni nem tudta, hogy az SS-szel kötött alku fejében elmenekült magyar zsidók közül kerültek-e ki az 1944 nyarától, „*Redcap*” (Hordár) fedőnéven említett hálózat tagjai, akiknek egyes információit az MAAF A-2 (hírszerző) osztálya is megkapta. A Magyarországról „disszidált”, a célpontok tekintetében értékes információkkal szolgáló személyeket a brit hadügyminisztérium összevont kihallgatási központjának (*Combined Services Detailed Interrogation Centre* – CSDIC) illetékes osztálya (*CSDIC West – Air Section*, pk.: Matthew M. Sommer őrnagy) hallgatta meg, amelynek feladata az ellenséges területekről menekült személyek, hadifoglyok részletes beszámoltatása volt. A központtal az MAAF hírszerzése részéről elsősorban a vezető kihallgatótiszt (*Chief Interrogation Officer* – CIO) hivatala tartotta a kapcsolatot, amely maga is végezte az elfogott,

⁵² AFHRA 15th AAF iratai: Tactical Mission Report – Monograph, Operation 3rd April 1944. (A-6442. sz. tek. 1060–1061. sz. felv.)

⁵³ *Braham* 1997. 532. o.

illetve ellenséges területekről származó, feltételezhetően értékes információkkal rendelkező hadifoglyok helybeni kihallgatását.

A CSDIC Weiss Manfréd-konzernnel kapcsolatos jelentésében az szerepel, hogy a „Redcap”-hálózat forrása „két prominens magyar zsidó gyáros”, akik július–augusztus folyamán a WM-konzern helyzetéről és az üzem 1944. július 27-i bombatámadás utáni állapotáról szolgáltatott információkat (német nyelven), egyúttal felhívták a figyelmet a Hofherr–Schrantz–Clayton–Shuttleworth Magyar Gépgyári Művek Rt.-re. A két forrás azt állította, hogy az üzemben könnyű harcjárműveket és vasúti berendezéseket gyártanak, ezért az MAAF A-2 (hírszerző) osztály, amint kézhez kapta a jelentés kivonatát, azonnal intézkedett az állítások légi felderítés általi ellenőrzésére. Az MAPRW 1944. július 30-án készült felvételei alapján az üzem katonai felhasználását nem tudták igazolni, ezért a gyárat végül nem vették fel a célpontkatalógusba.⁵⁴

A CSDIC szintén kapcsolatba került egy volt magyar minisztériumi tisztviselővel (neve nem derül ki az iratokból, de nem volt az említett „Redcap”-hálózat tagja), aki 1944 júliusában hagyta el Magyarországot és előzőleg a M. Kir. Fölmívelődésügyi Minisztériumban dolgozott. A britek ezt írták róla: „Nagyon intelligens és tájékozott, megbízhatóságát számos tekintetben ellenőriztük. Tisztán látható, hogy nagyon aggódik amiatt, hogy bármely módon segítséget nyújtson a szövetséges hírszerzés számára. Magyarországi társadalmi és politikai kapcsolatai miatt [...] rendkívül járatos az ország politikai és gazdasági helyzete tekintetében. Ez a tény megerősíti azon képességeit, hogy felismerje a Budapesten található német és magyar intézményeket, valamint egyéb fontos létesítményeket.”⁵⁵ Fokozatosan rábírták az együttműködésre, majd megmutatták neki a Budapestről készített légi felvételeket, amelyen számos – eladdig nem azonosított – létesítményt, elsősorban laktanyákat, német és magyar parancsnoksági épületeket és néhány gyárat azonosított. A CSDIC nyugati részlege az általa átadott adatokról 1944. október 5-én tájékoztatta a Földközi-tengeri Szövetséges Légierők hírszerző szolgálatát, ám – mint korábban említettük – végül nem került sor sem német, sem magyar katonai és rendvédelmi parancsnokságok bombázására, sőt tervek sem készültek azok megtámadására.

Hasonlóan nem került sor végül a magyar közművek elleni célzott bombatámadásokra sem, noha az áram- és gázellátási infrastruktúrát az elemzők élénk figyelme övezte. A budapesti közműveket (két áram- és két gázelosztó központ) már 1944 tavaszán feltették a célpontlistára, de végül csak ősszel és csak elméleti szinten foglalkoztak a magyar áramellátás kikapcsolásával. Ennek apropóját a brit hírszerzés egyik, Buenos Airesben élő, megbízhatóként kategorizált forrása adta, aki 1940-ben hagyta el Magyarországot (kiléte ezúttal sem állapítható meg). Arról számolt be, hogy Magyarország ipari áramellátásának 70%-a kiiktatható a Magyar Dunántúli Villamossági Rt. bánhidai erőműve, valamint a Déli

⁵⁴ AFHRA MAAF iratai (No. 217): Hungary – Economic – Air Raid Damage, CSDIC West – Air Section, 15th October 1944. (25204. sz. tek. 0193–0196. sz. felv.)

⁵⁵ Uo. (No. 217): Target Notes A/10, CSDIC West – Air Section, 5th October 1944 (25204. sz. tek. 0154–0156. sz. felv.)

összekötő vasúti híd lerombolásával, amely mintegy 30 000 V-nyi áram átviteléről gondoskodik. A brit hírszerzés a jelentésben megjegyezte, hogy korábban a bánhidai erőműhöz kapcsolódó, Győr, Mosonmagyaróvár és Budapest közötti hálózatfejlesztésekben angol cégek is részt vettek (*English Electric Co., Callender Cable Co.*), így amennyiben az erőmű elleni bombatámadás tervezése konkrét formát ölt, a vállalatoknál rendelkezésre álló dokumentációk beszerzésével további, részletesebb információkkal is szolgálhatnak az MAAF A-2 számára.⁵⁶ Habár BH 27 számon felvették a célpontok közé, a bánhidai erőművet végül nem bombázták.

Az olajháborúhoz kapcsolódó hírszerzési műveletek (1944. május–július)

Carl A. Spaatz vezérőrnagy vezetésével 1944 januárjában felállt az Európában állomásozó amerikai hadászati bombázóerőket irányító parancsnokság, amely hírszerző szolgálatának létrehozásában (*USSTAFE Intelligence Division*) a NAAF A-2 éléről érkezett John C. McDonald ezredes jelentős szerepet játszott. A szervezet csakhamar fontos szerepre tett szert a Német Birodalom elleni stratégiai légi háború irányításában, amelynek prioritásait addig – az ún. összehangolt bombázóoffenzíva (CBO) direktívái szerint – elsősorban az egyesített vezérkar határozta meg. Az USSTAFE hírszerző részlegének munkatársai – egyetértésben a brit hadigazdasági elemzőkkel (*Intelligence for Economic Warfare*) – 1944 februárjától mind gyakrabban hangoztatták, hogy a német háborús potenciál megtörésének kulcsa az üzemanyagellátási rendszerben rejlik.

Elemzésüket Spaatz is magáévá tette, azonban Eisenhower tábornok – a franciaországi partraszállás előkészítésének elsőbbsége miatt – egyelőre nem támogatta a tengelyhatalmak olajipari létesítményei elleni, átfogó bombázóoffenzíva megindítását. Spaatz végül két nappal a D-nap után, 1944. június 8-án kapta meg az engedélyt, majd kiadta történelmi direktíváját arról, hogy „a hadászati bombázások elsődleges célja a tengelyhatalmi erők megfosztása az üzemanyagtól”.⁵⁷ A háború végéig érvényben maradt doktrína a 15. légi hadsereg számára előírányozta a Ploiești, Bécs és Budapest körüli nyersolajfinomítók, továbbá a dél-németországi (Blechhammer, Odertal, Auschwitz – ma Oświęcim, Lengyelország, Brück – ma Most, Csehország) szintetikusüzemanyag-gyárak bombázását.

Twining vezérőrnagy megnyugvással vette tudomásul Spaatz erről szóló táviratát, hiszen a 15. légi hadsereg – szemben az Angliában állomásozó 8. légi hadsereggel, amely hetek óta a normandiai hadművelet előkészítésével volt elfoglalva – lépéselőnyben volt az elérhető olajipari célpontok rombolása tekintetében. A Ploiești környéki román finomítók ellen 1944. április 5-étől kezdve már hét alkalommal hajtottak végre kisebb-nagyobb bombatámadásokat, illetve addigra már egyes osztrák (akkor a Német Birodalom része) és olasz olajipari

⁵⁶ AFHRA MAAF iratai (No. 217): Target Intelligence – Hungary, Air Ministry AI 30, 22nd September 1944 (25204. sz. tek. 0112–0114. sz. felv.)

⁵⁷ *Craven – Cate* 1983. 281. o.

létesítményeket is bombáztak. A MASAF hírszerző (A-2) osztálya – a Spaatz-távíratra reflektáló jelentésében – megállapította, hogy az új CBO-direktíváig bezárólag (1944. június 8.) 29 olajüzemben okoztak kisebb-nagyobb károkat, illetve hatótávolságukon belül (Foggiától 700 mérföldes, azaz 1126 km-es sugárban) 60-nál több ásványipari létesítményt tartanak nyilván és végeznek rendszeres felderítő repüléseket.

A Németország elleni amerikai nappali hadászati bombázóhadjárat hírszerzési feladatainak koordinációja eddigre teljes egészében Spaatz törzskéhez került, vagyis az azzal kapcsolatos elemzési, majd célpontkijelölési feladatokat Londonban az USSTAFE A-2 (pk.: Richard D. Hughes ezredes) hírszerzési divíziója vette kézbe (mai szakkifejezéssel: fuzionálta). Valamennyi felderítési, légi fényképészeti információ, illetve a bevetések eredményeiről szóló jelentések ott futottak össze, amelyeket felhasználva központi célpontnyilvántartásokat vezettek, és igyekeztek naprakészen számon tartani a német szövetségi rendszer hadiiparának állapotát és aktuális teljesítményét. Mivel 1944 tavaszán – egy-egy bombatámadást leszámítva – a partraszállásig az olajcélpontok nem élveztek kiemelt prioritást (az előző CBO-direktívában a német repülőgépgyártási üzemek szerepeltek az első helyen), bőven volt idő arra, hogy a tervezett olajhadjáratot információszerzési és elemzési oldalon aprólékosan előkészítsék.

Ennek részeként – a brit légügyi minisztérium és az USSTAFE (Spaatz vezérőrnagy) javaslatára – 1944 márciusában civil–katonai vegyes bizottságot hoztak létre Londonban, amelynek feladata az volt, hogy a meglévő hírszerzési és közgazdaságtudományi ismeretek alapján a lehető legpontosabban felmérjék Németország és szövetségesei olajipari létesítményeinek állapotát és termelési kapacitásait. Az ún. Ellenséges Olajbizottság (*Enemy Oil [Intelligence] Committee*) országról országra összeállította a szükséges adatsorokat, katalogizálta és rangsorolta az üzemanyagtermelő létesítményeket. A bizottság a *Magyarország Olajipari Létesítményei* című, fényképekkel, térképekkel és alaprajzokkal illusztrált tanulmányát 1944 májusában állította össze, amelyet – több más parancsnokság mellett – megküldtek a Földközi-tengeri Szövetséges Légierők (MAAF), illetve a 15. légi hadsereg számára is.⁵⁸

Mivel a magyar ásványipar – a szövetséges elemzők álláspontja szerint (is) – eltörtült a román, német és osztrák jelentősége mellett, ezért a Földközi-tengeri Szövetséges Légierők hírszerzése eddig különösebb figyelmet nem szentelt az ország olajipari létesítményeinek, helyette – amint azt az előzőekben kifejtettük – főleg a hadiiparra és a repülőgépgyártásra fókuszált. Június elején – a bombázóoffenzíva módosított doktrínája, illetve a Londonból kapott „ösztönzések” hatására – mindez megváltozott, és a MAAF A-2 végül 10 magyar finomítónak adott önálló célpontazonosító számot, vagyis kezdte meg a bombázásukhoz

⁵⁸ AFHRA EOC iratai: The Petroleum Facilities of Hungary, EOC, 1st May 1944 (3598 [B-1870] sz. tek. 1351–1463. sz. felvétel). A jelentés – a készítés hátterének és az összefüggések bemutatása nélküli – ismertetéséhez lásd *Cseh* 2020. 120–124. o.

szükséges adatok rendszerezését és összegyűjtését, illetve a csapatok számára fokozatosan összeállította a célpontadatlapokat is.⁵⁹

Ezzel párhuzamosan az olajhadjárat műveleteinek irányítására Londonban, 1944 júniusában Egyesített Olajcélpont Bizottság (*Joint Oil Target Committee* – JOTC) néven felállítottak egy civil tisztviselőkből és katonatisztekből álló „ad hoc” szervezetet, amely legfelsőbb szinten koordinálta a tengelyhatalmak ásványipara elleni szövetséges bombázóoffenzívát. A bizottság elnöke (*Chairman*) a brit Sidney Osborne Bufton vezérőrnagy lett, akit a RAF Bombázó Parancsnoksága (azaz Harris személyesen) delegált a testületbe, és korábban jelentős szerepe volt a Királyi Légierő éjszakai bombázóhadműveleteihez kapcsolódó célpontfelderítési, illetve -kijelölési feladatok fejlesztésében.

Alelnökét (*Vice-Chairman*) az európai hadszíntér amerikai hadászati bombázóerőinek hírszerzési osztályát (USSTAFE A-2) vezető Richard D. Hughes ezredes személyében vizont Spaatz jelölte. Hughes korábban a 8. légi hadsereg hadműveleteinek tervezését irányította, és jelentős szerepe volt abban, hogy 1942 őszén – személyesen felvéve a kapcsolatot Allen Dullesszal – kialakította a légi hadsereg és az OSS közötti rendszeres hírszerzési együttműködést, vagyis a hagyományos hírszerzési módszereket beillesztette a légierő célpontfelderítési munkájába. A bizottságba bevonták a Földközi-tengeri Szövetséges Légierők hírszerzésének (MAAF A-2) vezetőjét, Ballard alezredest is, aki – többek között – a magyar olajipar tekintetében (is) rendszeresen tájékoztatta a jelenlévőket.

A bizottság hetente ülésezett a brit Légügyi Minisztérium Whitehall-beli épületében. Első, 1944. július 5-i tanácskozásán a résztvevők létesítményről létesítményre áttekintették a német szövetségi rendszer számára termelő finomítók kapacitását és állapotát, majd – ezen adatok birtokában – meghatározták a bombázási prioritásokat. Úgy becsülték, hogy a tengelyhatalmak, beleértve a szintetikus és hagyományos lepárlókat, havonta maximum 1 276 000 tonna üzemanyagot képesek előállítani (ebből Magyarország mindössze 60–67 000 tonnányit⁶⁰), ami a bizottság szerint a tervezett bombázásokkal augusztusra a felére, azaz 626 000 tonnára csökkenthető.

Később ezt az optimista augusztusi célszámot több alkalommal módosították, mert kezdetben az elemzők jócskán alábecsülték a helyreállítási munkálatok ütemét. A jegyzőkönyv szerint az első ülésen a magyar finomítók nem kerültek szóba, és egyiket sem sorolták

⁵⁹ A következő magyar olajcélok kaptak 1944 júniusa és augusztusa között egyedi fedőszámot és önálló célpontdossziét: Magyar Petróleumipar Rt., Budapest (BH 5B); Shell Kőolaj Rt., Csepel (BH 22C); Fanto Egyesült Ásványolaj Gyárak Rt., Budapest (BH 5C); Nyírbogdányi Petróleumgyár Rt., Nyíregyháza (BH 70); Vacuum Oil Company Rt., Almásfüzitő (BH 71A); Hazai Kőolajipar Rt., Pestszentlőrinc (BH 73); Péti Nitrogén Műtrágyagyár Rt., Pét (BH 75); Magyar–Amerikai Olajipari Rt., Szőny (BH 103); Szőregi Petróleumipar Rt., Szőreg (BH 104); Délkárpati Kőolajfinomító és Kereskedelmi Rt., Munkács (GQ 1656). Az előzőeken túl, habár a Lispe–Budafapuszta környéki olajmezőkkel kapcsolatos adatokat (3244/3245 számon) önálló dossziéba rendezték, azok később nem kaptak fedőszámot, vagyis bombázásukra nem történtek gyakorlati lépések. (Lásd bővebben a mellékletet.)

⁶⁰ A szövetséges hírszerzés pontosan becsülte meg a magyar olajtermelésre vonatkozó adatokat, amely 1943-ban – egyes magyar forrású adatok alapján – összesen 715 000 tonna (kb. havi 60 000 tonna) volt. Vö. *Cseh* 2020. 230. o.

be a fontosnak értékelt 48 olajcélpont közé.⁶¹ Mindennek részint az volt az oka, hogy mire a bizottság összeült, a Földközi-tengeri Szövetséges Stratégiai Légierők már négy hadművelet keretében (1944. június 13–14. éjszaka, június 14. nappal, június 25–26. éjszaka, valamint július 2. nappal) mért súlyos légcsapásokat a magyar olajiparra.⁶² Annak pedig, hogy a MASAF hamarabb tudott eleget tenni Spaatz olajdoktrínájának, az volt az oka, hogy erőit nem kötötték le a D-napot előkészítő bombázó-hadműveletek, s kapacitásait már azt megelőzően is a délkelet-európai olajcélpontokra tudta összpontosítani.

A Magyar Királyság először a bizottság második, július 11-i ülésén került szóba, mely során a résztvevők elégségesnek értékelték az ottani olajcéllok addigi rombolásának mértékét és ütemét, majd konklúzióként megállapították, hogy a „10 magyar finomítóból – beleértve a múlt héten [1944. július 8. – KZA] megtámadott két üzemet – hatot már bombáztak. Három ezek közül – a csepeli Shell, a budapesti Fanto, valamint Szöny – valószínűleg júliusban már kiesik, és csak augusztusban tudja folytatni a termelést. Úgy véljük, hogy két üzem – Almásfüzitő és Pétfürdő – részlegesen, míg további négy teljes kapacitással termel. A finomítók kiesése azt is jelentheti, hogy jelentős nyersolajkészletek halmozódnak fel, ám jelenleg nem tudni, hogy ezek feldolgozását miképpen oldják meg.”⁶³ A hírszerzési adatok alapján egyelőre a bizottság úgy döntött, hogy továbbra sem tesz a prioritási listára magyar olajcéllokat, amelynek rombolása egyébként július hónap folyamán (14-én és 27-én) is folytatódott.

Augusztus 1-jén az Egyesített Olajcélpont Bizottság (JOTC) – elsősorban a légi fényképészeti adatok alapján – áttekintette az olajhadjárat két hónapja alatt elért eredményeket. Továbbra is a délnémet és román olajcélpontokat tartották elsődlegesnek, és a bombázások üteme kapcsán megállapították, hogy az előzetes várakozásokkal ellentétben a tengelyhatalmak üzemanyagtermelése legfeljebb a harmadával csökkent, az augusztusban várható termelést havi 1 008 500 tonnára becsülték. Magyarország kapcsán megjegyezték, hogy – mivel nem állnak rendelkezésre megfelelő légi felvételek – képtelenek megállapítani a helyreállítási munkálatok ütemét, ezáltal a termelési adatokra vonatkozóan sincsenek pontos becslések. A szónyi, pétfürdői és almásfüzitői finomítókat vélték a legüzemképesebbnek, utóbbi kettőt feltették az aktuális bombázások prioritási listájára, a 64 soros jegyzék 48. és 49. helyén.⁶⁴

Az elsőbbségi listát – a heti ülések emlékeztetőinek mellékleteiként – valamennyi alkalommal továbbították a hadászati bombázóparancsnokságok számára, amelyek a napi hadműveleti tervezések során figyelembe vették azokat. A MASAF ennek megfelelően augusz-

⁶¹ AFHRA JOTC iratai: Joint Oil Target Committee – Working Committee – Weekly Bulletin No. 1., JOTC, 5th July 1944 (25219. sz. tek. felv. sz. nélkül)

⁶² A hadműveleteket lásd részletesen *Pataky – Rozsos – Sárhidai* 1991. 39–109. o. és *Cseh* 2020. 155–172. o.

⁶³ AFHRA JOTC iratai: Joint Oil Target Committee – Working Committee – Weekly Bulletin No. 2., JOTC, 11th July 1944 (25219. sz. tek. felv. sz. nélkül)

⁶⁴ Uo. Joint Oil Target Committee – Working Committee – Weekly Bulletin No. 5., JOTC, 1st August 1944 (25219. sz. tek. felv. sz. nélkül)

tus 9-én, majd 21-én és 28-án bombázta Szőnyt és Almásfüzitőt. Az olajcélpont-bizottság 15-i és 22-i heti tanácskozásán az elemzők megállapították, hogy a Vacuum Oil Company Rt. almásfüzitői üzemében jelentős károkat okoztak, és azt hetekre „kikapcsolták” a forgalomból. Szintén átmeneti üzemképtelenséget állapítottak meg a három csepeli és budapesti finomító tekintetében, míg Pétfürdő és Szöny esetében az időközben végrehajtott légi felde-
 rités észlelte a folyamatban lévő helyreállítási munkálatokat és úgy vélte, hogy csakhamar újraindulhat a termelés. Mindössze három magyar olajipari létesítményt – Nyírbogdány, Munkács és Szőreg – nyilvánítottak 100%-ig üzemképesnek.⁶⁵

Románia 1944. augusztus 28-i kiválása a német szövetségi rendszerből lényegesen nagyobb csapást jelentett a tengelyhatalmak üzemanyag-ellátására, mint az addigi bombázások összesen. A bizottság épp a román fegyverszünet másnapján ülésezett, és kénytelen volt sebtében módosítani a „tengely” olajtermelésére vonatkozó becsléseit. Míg a hírszerzés korábban úgy kalkulált, hogy – a bombázások jelenlegi ütemében – szeptember végére az olajhadjárat előtti szint 70%-ára (958 000 tonna/hó) képesek visszavetni a termelést, addig ezt az adatot a román szénhidrogénipar kiesésével csakhamar 46%-ra (614 000 tonna/hó) módosították. Az átállás kapcsán a bizottság megjegyezte, hogy úgy vélik, augusztusban a románok még 141 000 tonnányi üzemanyagot szállítottak a tengelyhatalmak számára, ugyanakkor reményüket fejezték ki abban a tekintetben, hogy új szövetségésükkel a termelési adatokat pontosítani tudják.⁶⁶

A Magyarország elleni olajhadjárat „dinamikájában” az Egyesített Olajcélpont Bizottság fontosabb szerepet játszott, mint a helyben illetékes parancsnokság, azaz a Földközi-tengeri Szövetséges Légierők hírszerző szolgálata (MAAF A-2), és jól látható, hogy a célpontok ismételt bombázására abban az ütemben került sor, ahogyan a londoni elemzők a helyreállítási munkálatokat kellően előrehaladottnak értékelték. A bizottság gyakorlatilag már első ülésén, 1944 júliusában „elintéztnek” értékelte a főbb magyar szénhidrogénipari létesítményeket, amelyek ellen a MASAF a háború befejezéséig összesen 16 éjszakai illetve nappali bombatámadást hajtott végre. A szövetséges hírszerzési elemzők – Hitlerrel ellentétben, aki 1945 tavaszán a magyar olajmezők megtartására vetette be utolsó tartalékait – a román kiugrás után sem tulajdonítottak a magyar olajmezőknek illetve a feldolgozóüzemeknek komolyabb jelentőséget.

⁶⁵ AFHRA JOTC iratai: Joint Oil Target Committee – Working Committee – Weekly Bulletin No. 7., JOTC, 15th August 1944 (25219. sz. tek. felv. sz. nélkül) és Joint Oil Target Committee – Working Committee – Weekly Bulletin No. 8., JOTC, 22nd August 1944 (25219. sz. tek. felv. sz. nélkül)

⁶⁶ Uo. Joint Oil Target Committee – Working Committee – Weekly Bulletin No. 9., JOTC, 29th August 1944 (25219. sz. tek. felv. sz. nélkül)

*Amikor a légierő hírszerzése téved. A közlekedési infrastruktúra elleni
légitámadások időszaka (1944. szeptember – 1945. március)*

Szeptember elején a Földközi-tengeri Szövetséges Stratégiai Légierőket (MASAF) irányító Twining vezérőrnagy stratégiát váltott és Magyarország tekintetében a logisztikai célpontok, azaz a magyar vasúthálózat rombolását helyezte előtérbe. Habár a magyar pályaudvarokat és vasúti hidakat korábban is érték bombatámadások, az 1944 őszi meginduló „vasútháború” során keletkezett veszteségek – lévén a pályaudvarok többsége lakóövezetek közelében helyezkedett el – többszöröse volt az előző hónapok során okozottnál. Csaknem valamennyi esetben a bevetési parancsok hírszerzési mellékleteiben a célpontok jelentősége tekintetében azt hangsúlyozták, hogy az adott magyarországi pályaudvar jelentős szerepet tölt be a keleti front ellátásában, kikapcsolásával ezért közvetve a szovjet szövetségesek hadműveleteit támogatják.

Lényegét tekintve ezek a „sablonos” indoklások szerepeltek a bombázások kezdeti szakaszában (pl. az 1944. április 3-i hírszerzési összefoglalóban, amikor az egyik célpont a ferencvárosi rendezőpályaudvar volt), majd később akkor is, amikor már a szovjet csapatok az ország határain, illetve azon belül folytatták hadműveleteiket és a logisztikai rendszerek bombázása ekkor már ténylegesen is közvetlen hatást gyakorolhatott a harcok menetére. A Magyarország elleni hadászati légi háború 1944. őszi „felfutása” tekintetében szükséges megjegyezni, hogy Románia és Bulgária kiválásával, illetve a görög és jugoszláv területek fokozatos visszafoglalásával jelentős mennyiségű célpont esett ki a MASAF „katalógusából”, ebből adódóan több erőforrást tudtak összpontosítani a megmaradt tengelyhatalmi országokra, köztük a Magyar Királyságra is.

A MAAF A-2 hírszerzőtisztjei azonban tévesen mérték fel a helyzetet és nem számoltak a MÁV, illetve a M. Kir. Honvédség helyreállítási kapacitásaival. Habár az amerikai bombázótiszteknek az eligazításokon következetesen elmondták, hogy a pályaudvar ki- és belépő vágányait célozzák, a későbbi hullámok pedig a közéjük szorult gördülőállományt pusztítják el, a magyar vasútépítő századok, munkaszolgálatosok, illetve a MÁV javító szolgálatai legfeljebb 1–3 napon belül kijavították az okozott károkat, vagy kerülőútvonalon szervezték meg a szerelvények célba juttatását. Ráadásul számos esetben a légiriadó hírére a vagonokat sikerült a várható bombázás előtt idejében kivontatni az állomásokról.

A légi hadsereg hírszerzése is felismerte, hogy nemritkán „üres” pályaudvarokat bombáztak. Ezért – mivel a Luftwaffe és a magyar királyi honvéd légierők ellenállása eddigre csaknem megszűnt – a kísérő vadászokat (azaz a XV. vadászrepülő parancsnokság hét vadászosztályát) egyre nagyobb arányban vethették be mozgó földi célpontok (vasúti szerelvények, katonai szállítmányok) ellen – vagy önálló bevetés (portya) keretében, vagy engedélyezték számukra, hogy a visszaúton leváljanak a bombázókról és alacsonytámadásokat hajtsanak végre. Mind az amerikai vadászrepülő-csapatok bevetés utáni jelentései, mind pedig a HM Központi Szállítás Vezetőségének naplója azt tükrözi, hogy az egyre zavarta-

lanabbul portyázó vadászok általában komolyabb károkat tudtak okozni a csapatok ellátásában, mint a hadászati bombázók.

A „vasútháború” helytálló értékelését adta Sárhidai Gyula, amikor témában írott tanulmányában rámutatott arra, hogy a hidak és átkelőhelyek jelentőségét az amerikai hírszerzés nem ismerte fel, hiszen azok helyreállítása lényegesen hosszabb időt igényelt volna, és kapcsolásukkal távlatilag akadályozhatták volna a vasúti közlekedést.⁶⁷ A korabeli technológia azonban – beleértve az optikai célzást és a kezdetleges, távirányítású ejtőlőszerkezeteket (ún. AZON-kötélék) is – behatárolta az ún. pontcélok elleni bombatámadások sikerességét. A hidak elleni támadások többnyire eredménytelenek voltak, s rendszerint a személyzetekkel meg kellett ismételtetni a bevetéseket. Így például a Szob melletti Ipoly átkelőt (Sávoly híd), az újvidéki Dráva-hidat (1918-ig Ferenc József híd), a szolnoki vasúti hidat, valamint a budapesti Északi és Déli összekötő vasúti hidakat két-három alkalommal is bombázták, számottevő eredmény nélkül, míg végül azokat a visszavonuló német és magyar csapatok robbantották fel. Az Északi összekötő vasúti híd esetében további érdekesség, hogy szerkezetét egy véletlen sorozat már 1944 augusztusában eltalálta, amely következtében az megrogyott és azon keresztül megszűnt a vasúti forgalom. Ezt azonban az amerikai hírszerzés a légi felvételek alapján nem észlelte, és az átkelő ellen, 1944 szeptembere folyamán – déli „párjával” együtt – további három alkalommal javasolt bombatámadást.

A MASAF – miközben a német–magyar vadászvédelem ereje csökkent – 1944 szeptemberében jelentős előnyre tett szert azzal, hogy a két ország háborúból való kiválása révén, elszállíthatta a Romániában, illetve Bulgáriában fogságban tartott amerikai pilótákat. A „Reunion” (Újraegyesülés) hadművelet keretében 1944. augusztus 31. és szeptember 3. között Romániából 1132, majd a „Freedom” (Szabadság) hadművelet során Bulgáriából, szeptember 7-én további 303 brit és amerikai hajózót repatriáltak.⁶⁸ Mivel Olaszországban nem volt elegendő teherszállító gép – azok döntően a nyugati hadszíntéren tartózkodtak és a két héttel későbbi, Arnheim–Nijmegen–Eindhoven elleni szövetséges offenzívában („Market-Garden” – Veteményeskert – hadművelet) vettek részt –, a személyzetek hazahozatalát a hadászati bombázóosztályoknak kellett megoldaniuk.

A hírszerzés feladata volt a korábbi ellenséges országokba vezető „légi hidak” megtervezése, beleértve azt is, hogy a gyártókkal együttműködve pontosan kiszámolják, hogy a hatótávhoz szükséges üzemanyag tömege és a gép súlypontjának megőrzése mellett hány fő és hol helyezhető el a nehézbombázók fedélzetén. (Ez az együttműködés már 1944 nyarán megszületett, amikor megkezdték a volt Jugoszlávia területéről hazaszállítani a hadifoglyokat, illetve megindultak a Tito csapatait támogató légi szállítási műveletek. A karbantartók számára készített grafika, illetve táblázatok alapján a B-17-esekben – a szükséges személyzettel együtt – legfeljebb 31, míg a B-24-esekben 27 főt lehetett szállítani.)⁶⁹

⁶⁷ Sárhidai 1994. 15. o.

⁶⁸ Mahoney 2013. 223. o. és Tilmann 2014. 144–147. o.

⁶⁹ AFHRA MASAF iratai: Loading drill – B-17 and B-24 type aircraft, MAAF A-2, [dátum nélkül] (25261. sz. tek. 1000–1007. sz. felv.)

A román kiugrásra, majd a Lakatos-kormány kinevezésére reagálva a brit Királyi Légierő „Haven” (Menedék) fedőnéven egy Magyarországra küldendő katonai misszió előkészítését kezdte meg Bariban. A bukaresti küldöttség mintájára elkészítettek egy állománytábla-tervezetet is, amelyben – többek között – a vezetésére egy vezérőrnagyi rendfokozatú személyt javasoltak, a tagjai között pedig a brit külügy által delegált konzuli rangú diplomata, továbbá politikai és gazdasági elemzők szerepeltek volna. A Földközi-tengeri Szövetséges Stratégiai Légierő hírszerzésének (MASAF A-2) a feladata az volt, hogy egy esetleges újabb magyarországi fordulat esetén gondoskodjon a misszió gyors célba juttatásáról.

Az előkészületek lassan haladtak. Október elején a szovjetektől értesültek a magyarok újabb fegyverszüneti tárgyalásáról, és Sztálin – Eden brit külügyminiszteren keresztül – kifejezte érdeklődését az iránt, hogy az olaszországi hadászati légierők, akár német célpontok bombázásával, akár éjtőrnycs csapatok bevetésével mennyiben lennének képesek támogatni egy magyar fordulatot. Még válaszra sem volt idő, nemhogy a misszió elindítására, mivel 1944. október 15-én a magyar kiugrási kísérlet hamar elbukott.⁷⁰ Habár egészen 1945 januárjáig napirenden tartották, a „Haven”-missziót sohasem valósították meg. Az utolsó, Magyarországot is érintő különleges műveletre 1944. szeptember 17-én és október 7-én, a szlovák nemzeti felkelés idején került sor. Az OSS megszervezte, hogy a felkelők elengedjék a fogságban tartott amerikai pilótákat. Az erős vadászbiztosítással repülő B-17-esek az oda úton lőszert és diverziós csoportokat szállítottak a szlovákokhoz, míg a visszaúton Olaszországba összesen 42 főnyi személyzetet szállítottak. (A repülőgépek a felkelők által birtokba vett, Zólyomtól [ma: Szlovákia] északra található Tri Duby repülőterén szálltak le.)⁷¹

Amellett, hogy az amerikai személyzetek visszatérése alakulataikhoz – együtt a tengerentúlról érkező utánpótlással – megnövelte a 15. légi hadsereg hadrafoghatóságát (szeptember 1-jén 1432, 30-án 1527 főnyi nehézbombázó-személyzet volt bevethető⁷²), a légierő hírszerzése is értékes információkhoz jutott a hadifogságból szabadult tisztek meghallgatása révén. Ezt a bombázó- és vadászosztályok A-2 hírszerzőtisztjei hajtották végre, szokás szerint a légi hadseregcsoport hírszerzése (MAAF A-2) által, előre összeállított kérdéssorok alapján. A kérdések elsősorban az ellenséges légierők harcértékére, harceljárására, a fogságba esés során látott helyszínekre vonatkoztak, s nem utolsósorban kikérdezték őket az elvesztettnek jelentett személyzetek tekintetében is, hátha volt információjuk arról, hogy az érintettek életben vannak-e vagy sem.

A nappali bombatámadások során 1944 őszére már általános gyakorlattá vált, hogy a bevetésre küldött amerikai bombázóosztályok néhány gépén (a személyzet 11. tagjaként) helyet foglaltak az alakulat hírszerző osztályának tagjai, akik a nehézbombázók oldalsó

⁷⁰ AFHRA MASAF irata: Operations No. 422 – Haven, Hungary, 28th August 1944 – 6th January 1945 (25261. sz. tek. 1761–1796. sz. felv.)

⁷¹ Kassák 2007. 82–88. o.

⁷² AFHRA USSTAF iratai: Daily Operations Report 8th and 15th Air Forces, USSTAF HQ, 1st September 1944 (A-5613. sz. tek. 0412. sz. felv.) és Daily Operations Report 8th and 15th Air Forces, USSTAF HQ, 30th September 1944 (A-5613. sz. tek. 0379. sz. felv.)

nyílásain át, „végigfényképezték” az út során látottakat. Nemcsak a célpont légterében készítettek – a bombázás hatékonyságát értékelendő – légi felvételeket, hanem feljegyeztek minden egyes, a támadás útvonalán megfigyelt fontosabb létesítményt, a pályaudvarokon látható szerelvényeket, vagy éppen az ellenséges repülőtereken észlelt forgalmat. A személyzetek által lejegyzetelt, illetve lefényképezett létesítmények tekintetében nemegyszer fordult elő, hogy a következő napokban légicsapást szenvedtek.⁷³

A hírszerzők nemcsak kamerát vihettek magukkal, hanem speciális rádiókészüléket is, amellyel a levegőben, a bevetések alatt rögzítették a német–magyar vadászpilóták egymás közti, illetve a vadász-irányítóközponttal folytatott kommunikációját. A hanganyagot a visszatérés után leírták, majd lefordították. Az amerikaiak – többek között – ezekből is értesülhettek arról, hogy a németek „*Dicke Autos*” (Kövér Autók) fedőnévvel illeték a nehézbombázókat, de ennél fontosabb, hogy pontos képet alkothattak az ellenséges vadász-erő aktuális taktikájáról. Számos, a német–magyar rádióforgalmazást rögzítő leirat maradt fenn. A 450. bombázóosztály (*Bomber Group*) egyik Liberátorán például a Bánhida elleni bombatámadás során, 1944. október 13-án is rögzítették a vadászvédelem kommunikációját. A leirat percről percre tartalmazza a forgalmazást, és habár a német szöveget le tudták fordítani, a magyart már nem, ott csak annyi szerepel: „a vadászgép magyarul kommunikál”.

Ebből a jegyzőkönyvből⁷⁴ az is kiderül, hogy az amerikaiak értelmezni tudták a Luftwaffe-térképek négyzetrácsos kódjait, amelyekkel a vadászvédelem az adott légteret jelölte. Ezekkel a kódokkal adták meg a bombázók irányát, valamint koordinálták a levegőben lévő német–magyar vadász-erők mozgását és jelölték meg számukra a támadás előtti gyülekezési légteret. Az amerikaiak egy idő után rájöttek arra, hogy rendszerint hol gyülekeznek az ellenséges vadász- és rombolóerők (Magyarország esetében ez általában a Győr–Pozsony közötti légtér volt, ahonnan mind Bécs, mind Budapest percek alatt elérhető), ezért később a nehézbombázók előtt ezekbe a térségekbe saját vadászokat küldtek (ún. *Penetration Escort*), hogy megakadályozzák a nagyobb védekező kötelékek (ún. *Gefechtsverband*) összeállását, és mielőtt egyáltalán a bombázók ellen fordultak volna, szétszórják az oda érkező repülő-csapatokat.

1944 őszére a 15. légi hadsereg gyakorlatilag korlátlan ura volt a magyar légtérnek. A megmaradt német–magyar vadászokat novembertől már csak a szovjet frontrepülők ellen vetették be, jószerivel csak a légvédelmi tüzérség jelentett veszélyt – a balesetek mellett – a

⁷³ Kellően példázza a bevetések hírszerzési célú felhasználását a kecskeméti repülőtér elleni, 1944. június 14-i rajtaütés. Előzőleg a június 2-i támadásban részt vevő személyzetek jelentették, hogy nagyszámú ellenséges nehéz-szállítógép található a repülőtéren, amely alapján a hírszerzés – további légi felvételekkel pontosítva az információt – arra következtetett, hogy Kecskeméti a Románia irányába történő légi szállításokra használják, odafelé hadianyagot, visszafelé pedig üzemanyagot szállítanak. A támadásra a 82. vadászosztály P-38-asait jelölték ki, amelyek – német adatok szerint – az I./5. szállítóosztály 5 darab Me 323 Gigant típusú hatmotoros, valamint egy Junkers Ju 52-es hárommotoros szállítógépét semmisítették meg. *Dabrowski* 2002. 158. o.

⁷⁴ AFHRA 15th AAF iratai: Radio Observer's Log, 450th BG HQ A-2, 13th October 1944 (A-6481. sz. tek. 1031–1032. sz. felv.)

nehézbombázók számára. A légi hadsereg hírszerzése mindig is fokozott figyelmet szentelt a várható légvédelmi tüzéségnek, amelyet általában két forrásból becsült meg. Egyrészt rendelkezésre álltak a légi felvételek, amelyek révén azonosítani tudták az ütegek elhelyezkedését, illetve a bevetések során a személyzeteknek háromfokozatú skálákon kellett meghatározniuk a célpont térségében tapasztalt légvédelmi tüzéség erejét (gyenge–közepes–erős), hatásosságát (pontos–mérsékelt–pontatlan) és az eszközök kaliberét (könnyű–közepes–nehéz). A bevetések tervezése során igyekeztek úgy kijelölni a bombázók útvonalát, hogy a tüzéségi eszközök által erősebben védett zónákat elkerüljék.

Szintén a hírszerzés feladata volt meghatározni azt is, hogy a célpont térségében vannak-e radarirányzású ütegek, amelyek létezéséről a szövetséges titkosszolgálatok már tudtak, sőt a technológiai háború keretében eddigre a német radartechnika ellenszerét is kidolgozták. A berendezés hullámhosszának megfelelő méretű dipólcsíkokat szórtak le a célpont felett, amely többszörözte a szerkezet által érzékelt, köztük valós és valótlan célpontokat. A bevetések tervezése során a dipóltartályok szükségességét illetve mennyiségét a kötelékek összeállítása során a hadművelési (A-3) és hírszerző (A-2) tiszt együttesen határozta meg aszerint, hogy a célpont légterében értékelésük szerint számítani lehetett-e radarirányzású légvédelemre. Magyarország tekintetében a jelenleg rendelkezésre álló ismereteink szerint Budapest körül mindössze három ilyen üteg elhelyezéséről tudunk.⁷⁵ A fővárosi célpontok elleni bombázóhadműveletek során mindenesetre – inkább elővigyázatosságból (ugyanis nincs nyoma annak, hogy az amerikaiak konkrétan tudtak volna e három ütegről) – általános gyakorlat volt, hogy a bombázóosztályok egy-egy gépét dipóltartályokkal töltötték fel.

A háború utolsó hónapjaiban a szövetséges légierők hírszerzését elsősorban a Luftwaffe sugárhajtású technológiával felszerelt repülőalakulatai érdekelték, és heti rendszerességgel összegezték a légi felderítés (MAPRW) által az adott időszakban lefotózott repülőtereken látható eszközöket. Magyarországon ilyen alakulatok nem állomásoztak, sőt a magyar légterben a háború alatt nem repültek gázturbinával felszerelt vadászgépek. A légi háború arculatát az utolsó, a szombathelyi vasútállomás elleni, 1945. március 26-i bombatámadásig bezárólag a közlekedési (angol terminológiával a kommunikációs) rendszerek elleni hadműveletek határozták meg.

A második világháború során szerzett tapasztalatok később jelentős mértékben rányomták bélyegüket a hidegháború első évtizedeire, amikor az immár önálló haderőnemmé szervezett amerikai légierő intenzív adatgyűjtésbe kezdett egy lehetséges világégés szovjet célpontjai tekintetében. Ugyanezek a hírszerzési módszerek köszöntek vissza a Korea, majd a Vietnám ellen folytatott amerikai hadászati bombázóhadműveletek során is.

⁷⁵ Barczy 1977. 222–241. o.

Melléklet: A Földközi-tengeri Szövetséges Légierő hírszerzése (MAAF A-2) által azonosított magyarországi célpontok listája (1943–1945)

	Csoport	Azonosító	Célpont	Helyszín	Dosszié száma
-	DTM H/1	-	Budapest gyűjtődosszié [Általános ipari célpontok.]	Budapest	3152
-	DTM H/2	-	Budapest gyűjtődosszié [Buda, kormányzati objektumok.]	Budapest	3153
1.	BH 2	BH 2	Budapest Székesfőváros Elektromos Művei Rt. (Kárpát utca) ⁷⁶	Budapest	- ⁷⁷
2.	BH 3	BH 3A	Kelenföldi áramszolgáltató	Budapest	3154
3.		BH 3B	Déli összekötő vasúti híd	Budapest	
4.		BH 3C	Felten és Guillaume Kábel-, Sodrony- és Sodronykötélgyár Rt.	Budapest	
5.	BH 4	BH 4	Budapest Székesfőváros Elektromos Művei Rt. (Váci út)	Budapest	-
6.	BH 5	BH 5A	Ferencváros rendező pályaudvar	Budapest	3155 [3172]
7.		BH 5D	Weiss Manfréd Acél- és Fémművek Rt. (Pesterzsébet)	Budapest	
8.		BH 5B	Magyar Petróleumipar Rt.	Budapest	3156
9.		BH 5C	Fanto Egyesült Ásványolaj Gyárak Rt.	Budapest	3157
10.	BH 7	BH 7	Óbuda vasútállomás	Budapest	-
11.	BH 8	BH 8	Kelenföldi pályaudvar	Budapest	-
12.	BH 9	BH 9	Angyalföld vasútállomás	Budapest	-
13.	BH 11	BH 11	Lipótvárosi teherpályaudvar	Budapest	-
14.	BH 12	BH 12	M. Kir. Belügyminisztérium	Budapest	-
15.	BH 13	BH 13	M. Kir. Pénzügyminisztérium	Budapest	-
16.	BH 14	BH 14	M. Kir. Honvédelmi Minisztérium	Budapest	-
17.	BH 15	BH 15	M. Kir. Miniszterelnökség	Budapest	-
18.	BH 16	BH 16	M. Kir. Kereskedelmi és Közlekedésügyi Minisztérium	Budapest	-
19.	BH 17	BH 17	M. Kir. Ipari és Anyaghivatal	Budapest	-

⁷⁶ A szövetséges jelentésekben a célpontok általában nem a korabeli, hivatalos elnevezéssel szerepeltek, ezeket a táblázatban – amennyiben az információk alapján azonosítható volt – korrigáltuk.

⁷⁷ Néhány, az SOE, illetve az OSS információi alapján célpontazonosító számot kapott létesítmény a későbbiekben – valószínűleg azért, mert célzott bombázásukat időközben elvetették, vagy eredetileg sem tervezték – nem került külön dossziéba.

A magyarország elleni stratégiai bombázóhadjáratot támogató...

20.	BH 18	BH 18A	Ganz és Társa Villamossági-, Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt.	Újpest	3159
21.		BH 18B	Magyar Királyi Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak Rt.	Budapest	
22.		BH 18C	M. Kir. Államvasutak Északi Főműhely	Budapest	
23.		BH 18D	Józsefvárosi pályaudvar	Budapest	
24.	BH 20	BH 20A	Tungsram Rt. [Később a BH 20D-vel összevonják.]	Újpest	3160
25.		BH 20B	Északi összekötő vasúti híd	Újpest	
26.		BH 20C	Fővárosi Gázművek Rt. (Angyalföld)	Újpest	
27.		BH 20D	Egyesült Izzólámpa és Villamossági Rt.	Újpest	
28.	BH 22	BH 22A	Weiss Manfréd Acél- és Fémművek Rt.	Csepel	3163
29.		BH 22B	Csepeli szabadkikötő	Csepel	3161
-		BH 22D	Dunai Repülőgépgyár Rt. [Később BH 93. számon részletezik.]	Csepel	
30.		BH 22C	Shell Kőolaj Rt.	Csepel	3162
31.	BH 23	BH 23A	Déli pályaudvar	Budapest	-
32.		BH 23B	M. Kir. Államvasutak déli üzletvezetőség	Budapest	
33.	BH 24	BH 24	Péti Nitrogén Műtrágyagyár Rt. (üzemek)	Pét	3164
34.	BH 26	BH 26	M. Kir. Vas- és Acélgyár Diósgyőr	Diósgyőr	3165
35.	BH 27	BH 27	Magyar Dunántúli Villamossági Rt. bánhidai erőmű	Bánhida	3166
36.	BH 28	BH 28	M. Kir. Államvasutak Igazgatósága	Budapest	-
37.	BH 29	BH 29	Ganz és Társa Rt. [Buda, Lövház utcai üzem.]	Budapest	3167
38.	BH 31	BH 31	Fővárosi Gázművek Rt. (Margit körút)	Budapest	-
39.	BH 38	BH 38A	vasúti csomópont	Szeged	3168
40.		BH 38B	Szegedi pályaudvar	Szeged	
41.		BH 38C	Szegedi vasúti Tisza-híd	Szeged	
42.	BH 40	BH 40	Danubia Fegyver- és Gépgyár Rt.	Budapest	-
43.	BH 42	BH 42A	vasúti csomópont és karbantartó épületek	Szolnok	3169 / 3275
44.		BH 42B	Szolnoki pályaudvar	Szolnok	
45.		BH 42C	Szolnoki vasúti Tisza-híd	Szolnok	
46.		-	Szolnok (Rákóczi falva) repülőtér	Szolnok	

47.	BH 43	BH 43A	Vitéz Horthy István M. Kir. Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak Rt.	Győr	3170
48.		BH 43B	Győri Ipartelepek Rt.	Győr	
49.		BH 43D	Magyar Waggon- és Gépgyár Rt. gyári repülőtér	Győr	
50.		BH 43C	Magyar Waggon- és Gépgyár Rt. repülőgépgyártási üzemei	Győr	3171
51.	BH 44	BH 44	Neuschloss–Lichtig Repülőgépgyár és Faipari Rt.	Albertfalva	
52.	BH 48	BH 48	Phöbus Rt. Újpesti Erőmű	Budapest	-
53.	BH 52	BH 52	Komáromi pályaudvar	Komárom	3173 / 3241
54.	BH 53	BH 53	Győri pályaudvar	Győr	3174
55.	BH 54	BH 54	Magyar Bauxitbánya Rt.	Ajka	3175 / 3280
56.	BH 55	BH 55	Dr. Wander Gyógyszer- és Tápszergyár Rt. (Kőbánya)	Budapest	-
57.	BH 56	BH 56	Debreceni nagyállomás	Debrecen	3176
58.	BH 57	BH 57	Soproni pályaudvar [A dossziében albán és bolgár célpontok.]	Sopron	3177
59.	BH 58	BH 58	Szombathelyi pályaudvar	Szombat- hely	3178
60.	BH 60	BH 60	Székesfehérvári pályaudvar	Székesfe- hérvár	3179
61.	BH 61	BH 61	Kecskeméti vasútállomás	Kecskemét	3180
62.	BH 65	BH 65	Hatvani vasútállomás	Hatvan	3181 / 3233
63.	BH 68	BH 68	Rimamurány–Salgótarjáni Vasmű Rt.	Ózd	3182
64.	BH 69	BH 69	Kecskeméti repülőtér	Kecskemét	3183 / 3232
65.	BH 70	BH 70	Nyírbogdányi Petróleumgyár Rt.	Nyíregy- háza	3184
66.	BH 71	BH 71A	Vacuum Oil Company Rt.	Almásfüzitő	3185
67.		BH 71B	Dunavölgyi Timföldipari Rt.	Almásfüzitő	
68.	BH 73	BH 73A	Hazai Kőolajipar Rt.	Pestszent- lőrinc	3186
69.		BH 73B	Ungarische Siemens–Schuckert Elektronikai Művek Rt.	Pestszent- lőrinc	
70.	BH 75	BH 75	Péti Nitrogén Műtrágyagyár Rt. (olajfinomító)	Pétfürdő	3187 / 3259
71.	BH 76	BH 76	Mátyásföldi repülőtér	Budapest	3188
72.	BH 77	BH 77	Budaörsi repülőtér	Budaörs	3189
73.	BH 78	BH 78	Szegedi repülőtér	Szeged	3190 / 3267
74.	BH 80	BH 80	Kaposvári repülőtér	Kaposvár	3191 / 3235
75.	BH 81	BH 81	Börgöndi repülőtér	Székesfe- hérvár	3192 / 3269
76.	BH 83	BH 83	Szombathelyi repülőtér	Szombat- hely	3193

A magyarország elleni stratégiai bombázóhadjáratot támogató...

77.	BH 87	BH 87	Magyar Általános Kőszénbánya Rt.	Gánt	3194
78.	BH 88	BH 88	Szentendrei repülőtér [Megállapították, hogy nem létezik.]	Szentendre	3195
79.	BH 89	BH 89	M. Kir. Ferencz József laktanya	Budapest	-
80.	BH 90	BH 90A	Rákosi vasútállomás	Budapest	3196
81.		BH 90B	Magyar Királyi Államvasutak Istvánfelki Főműhelye	Budapest	
82.	BH 91	BH 91	Debreceni repülőtér	Debrecen	3197
83.	BH 92	BH 92	Magyar Királyi Államvasutak Dunakeszi Főműhelye	Dunakeszi	-
84.	BH 93	BH 93A	Dunai Repülőgépgyár Rt. Horthyligeti repülőtér	Sziget-szentmiklós	3198 / 3214
85.		BH 93B	Dunai Repülőgépgyár Rt. gyárterület	Sziget-szentmiklós	3199 / 3215
86.	BH 94	BH 94	Érdi sportrepülőtér	Érd	3200
87.	BH 95	BH 95	Vecsési (Ferihegyi) repülőtér	Vecsés	3201
88.	BH 96	BH 96	Nagyváradai repülőtér	Nagyvárad	3202 / 3230
89.	BH 97	BH 97	Kolozsvári repülőtér	Kolozsvár	3203
90.	BH 98	BH 98	Tapolcai repülőtér	Tapolca	3204 / 3278
91.	BH 99	BH 99	Pestszentlőrinci Ipartelepek Rt. (PIRT)	Pestszentlőrinc	3205
92.	BH 102	BH 102	Veszprém-Jutasi repülőtér	Veszprém	3206
93.	BH 103	BH 103	Magyar–Amerikai Olajipari Rt. (olajfinomító)	Szőny	3276
94.	BH 104	BH 104	Szőregi Petróleumipar Rt.	Szőreg	3207 / 3268
95.	BH 113	BH 113	M. Kir. Mária Terézia-laktanya	Budapest	-
96.	BH 114	BH 114	M. Kir. Ludovika Akadémia	Budapest	-
97.	BH 117	BH 117	M. Kir. Hadik-laktanya	Budapest	-
98.	BH 118	BH 118	M. Kir. Honvéd Légvédelmi Erők Parancsnoksága (Sziklaközpont)	Budapest	-
99.	BH -	-	Ajkai repülőtér	Ajka	3208
100.	BH -	-	Bajai vasúti Duna-híd	Baja	3209
101.	BH -	-	Bánhidai vasútállomás	Bánhida	3210
102.	BH -	-	Barcs közúti Dráva-híd	Barcs	3211
103.	BH -	-	Békéscsabai vasútállomás	Békéscsaba	3212
104.	BH -	-	Budafapuszta környéki olajmező	Budafapuszta	3213
105.	BH -	-	Csákvári repülőtér	Csákvár	3217
106.	BH -	-	Csapi vasútállomás	Csap	3218
107.	BH -	-	Csapodi repülőtér	Csapod	3219 / 3220

108.	BH -	-	Ceglédi vasútállomás	Cegléd	3222
109.	BH -	-	Nyíregyházi [a dossziében tévesen Debreceni] repülőtér	Nyíregyháza	3223 / 3256
110.	BH -	-	Nyíregyháza [a dossziében tévesen Debreceni] pályaudvar	Nyíregyháza	3224 / 3256
111.	BH -	-	[Feltételezett] magyar légvédelmi tüzérségi parancsnokság	Dobogókő	3226
112.	BH -	-	Salgótarjáni Kőszénbánya Rt.	Dorog	3227
113.	BH -	-	Gödöllői repülőtér	Gödöllő	3228
114.	BH -	-	Nagycenki szükségrepülőtér	Nagycenk	3229 / 3250
115.	BH -	-	Hajdúböszörményi repülőtér	Hajdúböszörmény	3232
116.	BH -	-	Kalocsai szükségrepülőtér	Kalocsa	3234
117.	BH -	-	Kenyeri repülőtér	Kenyeri	3238
118.	BH-	-	Kiskőrei Tisza-híd	Kisköre	3239
119.	BH-	-	Kiskunlacházai repülőtér	Kiskunlacháza	3240
120.	BH -	-	Kassai repülőtér	Kassa	3242
121.	BH-	-	Kunmadarasi repülőtér	Kunmadaras	3243
122.	BH -	-	Lispe környéki olajmező	Lispe	3244 / 3245
123.	BH -	-	Mosonmagyaróvári Timföld- és Műkorundgyár Zrt. (MOTIM)	Mosonmagyaróvár	3246
124.	BH -	-	Makói vasútállomás	Makó	3247
125.	BH -	-	Marosvásárhelyi repülőtér	Marosvásárhely	3248
126.	BH -	-	Miskolci repülőtér	Miskolc	3249
127.		-	Miskolci vasútállomás		
128.	BH -	-	Nagybányai leszállópálya	Nagybánya	3250
129.	BH -	-	Nagykanizsai vasútállomás	Nagykanizsa	3252
130.	BH -	-	Nagykárolyi szükségrepülőtér	Nagykároly	3253
131.	BH -	-	[Feltételezett] golyóscsapágygyár	Érsekújvár	3254
132.	BH -	-	Magyar Viscosa Rt.	Nyergesújfalú	3255
133.	BH -	-	Pápai (vaszari) repülőtér	Pápa	3257 / 3285
134.		-	Pápai vasútállomás		
135.	BH -	-	Pécsi repülőtér	Pécs	3258
136.		-	Pécsi vasútállomás		
137.	BH -	-	Rimamurány–Salgótarjáni Vasmű Rt.	Salgótarján	3260
138.	BH -	-	Seregélyesi repülőtér	Seregélyes	3261
139.	BH -	-	Soproni repülőtér	Sopron	3263
140.	BH -	-	Szajoli repülőtér	Szajol	3264
141.	BH -	-	Szászrégeni repülőtér	Szászrégen	3265

142.	BH -	-	Szatmárnémeti repülőtér	Szatmárnémeti	3266
143.	BH -	-	Szentesi repülőtér	Szentes	3270
144.	BH -	-	Sepsiszentgyörgy	Sepsiszentgyörgy	3271
145.	BH -	-	Szilágynagyfalui repülőtér	Szilágynagyfalu	3272
146.	BH -	-	Szilágsomlyói repülőtér	Szilágsomlyó	3273
147.	BH -	-	Sávoly híd (Ipoly)	Szob	3274
148.	BH -	-	Szovátai repülőtér	Szováta	3277
149.	BH -	-	Tatabányai Alumíniumkohó Rt.	Tatabánya	3279
150.	BH -	-	Tótvázsonyi repülőtér	Tótvázsony	3281
151.	BH -	-	Ungvári repülőtér	Ungvár	3282
152.	BH -	-	Vágfarkasdi leszállóhely	Vágfarkasd	3283
153.	BH -	-	Várpalotai repülőtér	Várpalota	3284
154.	BH -	-	Váti repülőtér	Vát	3286

RÖVIDÍTÉSEK

ÁBTL	Állambiztonsági Szolgálatok Történeti Levéltára
AFHRA	Air Force Historical Research Agency
CSDIC	Combined Services Detailed Interrogation Centre
DGSS	Direction générale des services spéciaux
EOC	Enemy Oil Committee
JOTC	Joint Oil Target Committee
MAAF	Mediterranean Allied Air Force
MACR	Missing Air Crew Report
MAPRW	Mediterranean Allied Photographic Reconnaissance Wing
MASAF	Mediterranean Allied Strategic Air Force
NAPRW	Northwest African Photographic Reconnaissance Wing
NARA	National Archives and Research Administration
OSS	Office of Strategic Services
USSTAFE	United States Strategic Air Forces in Europe

BIBLIOGRÁFIA

- Aronson* 2004. *Aronson, Shlomo*: Hitler, the Allies, and the Jews. Cambridge, 2004.
- Aronson* 2006. *Aronson, Shlomo*: OSS X-2 and Rescue Efforts During the Holocaust. In: Secret Intelligence and the Holocaust. Ed. *David Bankier*. Jerusalem, 2006.
- Barczy* 1977. *Barczy Zoltán*: A magyar légvédelmi tüzérség 1943-ban, a radar bevezetése idején. *Hadtörténelmi Közlemények*, 24. (1977) 2. sz. 222–241. o.
- Braham* 1997. *Braham, Randolph L.*: A népirtás politikája. A holocaust Magyarországon. 1. köt. Budapest, 1997.
- Craven – Cate* 1983. *Craven, Wesley F. – Cate, James L.*: The Army Air Forces in World War II. Vol. 3. Argument to V-E Day, January 1944 – May 1945. Washington, D. C., 1983.
- Cseh* 2020. *Cseh Valentin*: Olajháború. Angolszász légitámadások a magyar olajipar ellen 1944–45-ben. Budapest, 2020.
- Dabrowski* 2002. *Dabrowski, Hans-Peter*: Messerschmitt Me 321/323. The Luftwaffe's „Gigant” in World War II. Atglen, 2002.
- Davis* 1993. *Davis, Richard G.*: Carl A. Spaatz and the Air War in Europe. Washington, D. C., 1993.
- Duke – Swaart* 1969. *Duke, Florimond – Swaart, Charles M.*: Name, Rank, and Serial Number. New York, 1969.
- Fenyvesi* 2001a. *Fenyvesi, Charles*: Szolgálat jutalom nélkül. *Heti Válasz*, 1. (2001) 3. sz. 51–53. o.
- Fenyvesi* 2001b. *Fenyvesi, Charles*: Sürgető üzenetváltások. *Heti Válasz*, 1. (2001) 4. sz. 51–53. o.
- Fenyvesi* 2001c. *Fenyvesi, Charles*: Rafinált tervek, nagy mesterkedések. *Heti Válasz*, 1. (2001) 5. sz. 59–61. o.
- Fenyvesi* 2007. *Fenyvesi, Charles*: Három összeesküvés. Rundstedt tábornagy, Canaris tengernagy és a zsidó mérnök, aki megmenthette volna Európát. Budapest, 2007.
- Hansell* 1986. *Hansell, Haywood S.*: The Strategic Air War Against Germany and Japan: a Memoir. Washington, D. C., 1986.
- Horváth* 2014. *Horváth Attila*: Magyarország amerikai bombázása a II. világháborúban. A Debrecen elleni első amerikai légitámadás, 1944. június 2. Debrecen, 2014.
- Joó* 2008. *Joó András*: Világháborús intrikák. A magyar béketa-pogatóságok és az isztambuli színtér fontos mozzanatai 1942–1944. *Századok*, 142. (2008) 6. sz. 1421–1464. o.
- Joó* 2020. *Joó András*: Kállay Miklós külpolitikája. Magyarország és a háborús diplomácia 1942–1944. Budapest, 2020.

- Kádár* 1978. *Kádár Gyula*: A Ludovikától Sopronkőhidáig. 2. köt. Budapest, 1978.
- Kalakán* 2004. *Kalakán László*: A Svábhegy és környéke története 1944–45-ben. Budapest, 2004.
- Karsai* 1961. *Karsai Elek*: A berchtesgadener sasfészekről a berlini bunkerig. Budapest, 1961.
- Kassák* 2007. *Kassák, Peter*: Cover for Secret Missions. *Flight Journal Special Issue*, 2. (2007) 4. sz. 82–88. o.
- Kovács* 1990. *Kovács Imre*: Magyarország megszállása. Budapest, 1990.
- Kovács* 2007. *Kovács Zoltán András*: A Janus-arcú tábornok. Adalékok Ujszászy István vezérőrnagy pályaképehez. In: Vallomások a holtak házából. Ujszászy István vezérőrnagynak a 2. vkf. osztály és az Államvédelmi Központ vezetőjének az ÁVH fogságában írott feljegyzései. Szerk. *Haraszti György*. Budapest, 2007. 72–155. o.
- Kovács* 2020. *Kovács Zoltán András*: Stratégiai légi hadjárat Magyarország ellen. Az amerikai légierő Magyarországi hadműveletei (1944. április – 1945. március). *Rubicon*, 23. (2020) 9. sz. 4–16. o.
- Kreis* 1996. *Piercing the Fog. Intelligence and Army Air Force Operations in World War II*. Ed. *John F. Kreis*. Washington, 1996.
- Mahoney* 2013. *Mahoney, Kevin A.*: Fifteenth Air Force against the Axis. *Combat Missions Over Europe during World War II*. Lanham, 2013.
- Meszerics* 2008. *Meszerics Tamás*: Undermine or Bring Them Over: SOE and OSS Plans for Hungary in 1943. *Journal of Contemporary History*, 2. (2008) 43. sz. 195–216. o.
- Miller* 2006. *Miller, Donald L.*: A levegő urai. Amerikai bombázók a náci Németország ellen. Budapest, 2006.
- Oláh* 2018. *Oláh András Pál*: A Földközi-tengeri Szövetséges Légierő Magyarországra vonatkozó felderítése, valamint a szövetséges légitámadások általános fotókiértékelése a II. világháború idején. *Belvedere Meridionale*, 12. (2018) 1. sz. 146–168. o.
- Pataky* 1992. *Pataky Iván*: Magyarország bombázása a második világháborúban. *Honvédségi Szemle*, 120. (1994) 2. sz. 45–52. o.
- Pataky – Rozsos – Sárhidai* 1991. *Pataky Iván – Rozsos László – Sárhidai Gyula*: Légi háború Magyarország felett. 2. köt. Budapest, 1991.
- Peterecz* 2019. *Peterecz Zoltán*: A brit titkosszolgálat magyarországi tevékenysége a második világháborúban. *Századok*, 153. (2019) 5. sz. 1042–1043. o.

- Peterecz* 2021. *Peterecz Zoltán: Sparrow Mission. A US Intelligence Failure in World War II. Intelligence and National Security*, 32. (2012) 2. sz. 241–260. o.
- Sárhidai* 1994. *Sárhidai Gyula: Újabb adalékok Magyarország vasúti hídjainak bombázásához 1944-ben. Levéltári Szemle*, 44. (1994) 4. sz. 14–23. o.
- Shvoy 1983. Shvoy Kálmán titkos naplója és emlékirata, 1918–1945. S. a. r., bev. és jegyz. *Perneki Mihály*. Budapest, 1983.
- Tabajdi – Ungváry* 2008. *Tabajdi Gábor – Ungváry Krisztián: Elhallgatott múlt. A pártállam és a belügy. A politikai rendőrség működése Magyarországon, 1956–1990*. Budapest, 2008.
- Tabajdi – Ungváry* 2013. *Tabajdi Gábor – Ungváry Krisztián: Budapest a diktatúrák árnyékában*. Budapest, 2013.
- Tilmann* 2014. *Tilmann, Barrett: Forgotten Fifteenth. The Daring Airman Who Crippled Hitler's War Machine*. Washington D. C., 2014.

Zoltán András Kovács

BRITISH-AMERICAN INTELLIGENCE ACTIVITIES IN SUPPORT OF THE
STRATEGIC BOMBING CAMPAIGN AGAINST HUNGARY (1943–1945)

(Abstract)

The Allied military bombing offensive against Hungary between April 1944 and March 1945 was based on a significant intelligence gathering activity, the primary aim of which was to select targets. The bombing was planned to cause as much damage as possible with as little loss of life as possible. This goal required detailed reconnaissance of key elements of the Hungarian industrial and military infrastructure. The present research, based mainly on American archival documents, aims to illustrate this process.

The Allied intelligence began to systematically collect data on Hungarian targets in the early autumn of 1943 at the latest, when the occupation of airfields in southern Italy made it possible to reach Hungary, among other places. It is a good example of the total-source approach of Anglo-Saxon intelligence that the local air force intelligence services received all the data from the British, American and even the Free French intelligence services which they could later use in target planning. For example, they could rely on network information (mainly from OSS sources in Istanbul) as well as top secret Ultra (radio detection) data. However, aerial photographic information and later, after the start of the bombing campaign, air photograph reports were always of key importance. To the best of our knowledge, the air force intelligence agencies had catalogued 154 targets in Hungary by the end of the war.

Although the special peace-seeking manoeuvres of the Kállay Government at the highest political level slowed down the start of the bombing offensive (which thus took place only two weeks after the German invasion, in April 1944), at the level of military planning and intelligence officers, and the momentum of data collection, almost none of this was noticeable. Priorities were aligned with the overall Allied objectives. Accordingly, the military planners' attention was focused on airfields and aircraft production plants at the beginning of the bombing campaign in Hungary (April-

June 1944), later (June–August 1944) on oil facilities, and finally, in the final phase of the war (September 1944 – March 1945), in connection with the Soviet Allied advance, on communication infrastructure.

Of all the countries accessible from Italian military bases, the bombing of Hungary was not a priority, even regardless of political events. The intelligence services knew well that the country's aircraft and munitions production was no match for the production capabilities of the Austrian (then part of the German Reich) industrial centres or the Romanian oil fields. After Romania and then Bulgaria left the German alliance system, the importance of Hungarian targets increased.

What is striking about the intelligence documents of the period is the diversity of sources used (from network data to technical information such as photo analysis and radio reconnaissance), but also the fact that while the exchange of raw intelligence was uninterrupted, there was more superficial coordination between British and American intelligence in active operations. While the majority of the information was surprisingly accurate, analysts were wrong on several occasions about the actual production capabilities of the facilities. They also made a strategic error when they began the systematic destruction of the Hungarian railway network in the autumn of 1944. Because they grossly underestimated the restoration capabilities, they were unable to halt traffic in any meaningful and long-term way. At the same time, with many residential areas close to the stations, countless civilians (and dozens of US personnel in the air) lost their lives.

Zoltán András Kovács

DIE TÄTIGKEIT DES DEN STRATEGISCHEN BOMBARDIERUNGSFELDZUG GEGEN
UNGARN UNTERSTÜTZENDEN BRITISCH-AMERIKANISCHEN
NACHRICHTEN-DIENSTES (1943–1945)

(Resümee)

Die militärische Bombenoffensive der Alliierten gegen Ungarn zwischen April 1944 und März 1945 stützte sich auf eine umfangreiche nachrichtendienstliche Tätigkeit, deren grundlegende Zielsetzung die Auswahl von Zielen war. Die Bombardierung war so geplant, dass sie so viel Schaden wie möglich anrichtete und so wenig Menschenleben wie möglich kostete. Dies erforderte eine detaillierte Aufklärung der wichtigsten Elemente der ungarischen Industrie- und Militärfrastruktur. Die vorliegende Studie soll diesen Prozess veranschaulichen und stützt sich dabei hauptsächlich auf amerikanische Archivadokumente.

Spätestens im Frühherbst 1943, als durch die Besetzung von Flughäfen in Süditalien unter anderem auch Ungarn erreicht werden konnte, begannen die alliierten Nachrichtendienste systematisch Daten über ungarische Ziele zu sammeln. Es ist ein gutes Beispiel für den Gesamtquellenansatz des angelsächsischen Nachrichtendienstes, dass die lokalen Nachrichtendienste der Luftwaffe von den britischen, amerikanischen und sogar den freien französischen Nachrichtendiensten alle Daten erhielten, die sie später bei der Zielplanung verwenden konnten. So konnten sie sich beispielsweise auf Netzinformationen (hauptsächlich von den Quellen der OSS in Istanbul) sowie auf streng geheime Ultra-Daten (Funkortung) stützen. Die Luftbildinformationen und später, nach Beginn der Bombardierung, die Berichte der Flugzeugbesatzungen waren jedoch stets von entscheidender Bedeutung. Soweit wir wissen, hat der Nachrichtendienst der Luftwaffe bis Kriegsende 154 Ziele in Ungarn katalogisiert.

Obwohl die friedensstiftenden Maßnahmen der Regierung Kállay auf höchster politischer Ebene den Beginn der Bombenoffensive verlangsamten (die somit nur zwei Wochen nach dem deutschen Einmarsch, im April 1944 stattfand), war davon auf der Ebene der militärischen Planer und

Nachrichtendienstler sowie in der Dynamik der Datenerfassung fast nichts zu spüren. Die Prioritäten wurden auf die allgemeinen Ziele der Alliierten abgestimmt. Dementsprechend konzentrierte sich die Aufmerksamkeit der Militärplaner zu Beginn des Bombenangriffs auf Ungarn (April – Juni 1944) auf Flugplätze und Flugzeugproduktionsanlagen, später auf Erdölanlagen (Juni – August 1944) und schließlich in der Endphase des Krieges (September 1944 – März 1945) – in Zusammenhang mit dem Vormarsch der verbündeten Sowjettruppen – auf die Verkehrsinfrastruktur.

Von allen Ländern, die von italienischen Stützpunkten aus erreichbar waren, hatte die Bombardierung Ungarns keine Priorität, unabhängig von den politischen Ereignissen. Die Geheimdienste wussten sehr wohl, dass die Flugzeug- und Munitionsproduktion des Landes nicht mit den Industriezentren Österreichs (damals Teil des Deutschen Reiches) oder den rumänischen Ölfeldern mithalten konnte. Nachdem Rumänien und später auch Bulgarien aus dem deutschen Bündnis ausgetreten waren, nahm die Bedeutung ungarischer Ziele zu.

Auffallend an den nachrichtendienstlichen Dokumenten dieser Zeit ist die Vielfalt der genutzten Quellen (von Netzwerkdaten bis hin zu technischen Informationen wie Fotoanalysen und Funkaufklärung), aber auch die Tatsache, dass der Austausch von Rohdaten zwar ununterbrochen stattfand, die Koordinierung zwischen dem britischen und dem amerikanischen Nachrichtendienst bei aktiven Operationen jedoch eher oberflächlich war. Während die meisten Informationen erstaunlich genau waren, irrten sich die Analysten in mehreren Fällen in Bezug auf die tatsächlichen Produktionskapazitäten der Anlagen. Sie begingen auch einen strategischen Fehler, als sie im Herbst 1944 mit der systematischen Zerstörung des ungarischen Eisenbahnnetzes begannen. Da sie die Wiederherstellungskapazitäten grob unterschätzt hatten, konnten sie den Verkehr nicht sinnvoll und langfristig aufhalten. Da sich viele Wohngebiete in der Nähe der Bahnhöfe befanden, verloren zahlreiche Zivilisten (und Dutzende von US-Angehörigen in der Luft) ihr Leben.

Zoltán András Kovács

ACTIVITÉS DE RENSEIGNEMENT BRITANNICO-AMÉRICAINES À L'APPUI DE LA
CAMPAGNE DE BOMBARDEMENT STRATÉGIQUE CONTRE
LA HONGRIE (1943–1945)

(Résumé)

L'offensive de bombardement stratégique alliée contre la Hongrie entre avril 1944 et mars 1945 s'est appuyée sur une importante activité de renseignements qui devait désigner les cibles. Le bombardement a été planifié de manière à causer le plus de dommages possible avec le moins de pertes possible. Cela a nécessité une reconnaissance approfondie quant aux éléments clés de l'infrastructure industrielle et militaire hongroise. Cette étude cherche à présenter ce processus en s'appuyant principalement sur des documents d'archives américains.

La collecte de données méthodiques sur les cibles hongroises fut engagée au plus tard au début de l'automne 1943 par les services de renseignement alliés, lorsque l'occupation des aérodromes du sud de l'Italie a permis d'atteindre la Hongrie, entre autres. Le fait que les services de renseignement de l'armée de l'air de cette zone aient reçu toutes les données des services de renseignement britanniques, américains et même français, qu'ils pouvaient ensuite utiliser pour planifier leurs cibles, est un bon exemple de l'approche globale du renseignement anglo-saxon. Par exemple, ils pouvaient s'appuyer sur des informations de réseau (provenant principalement de sources de l'OSS à Istanbul) ainsi que sur des données ultra secrètes (détection radio). Cependant, les informations photographiques aériennes et, plus tard, après le début de la campagne de bombardement, les rapports des équipages, ont

toujours été d'une importance capitale. À notre connaissance, les services de renseignement de l'armée de l'air ont répertorié 154 cibles en Hongrie jusqu'à la fin de la guerre.

Même si les tractations engagées par le gouvernement Kállay au plus haut niveau politique en vue d'une paix séparée ont retardé l'offensive de bombardement (qui n'a donc eu lieu que deux semaines après l'occupation allemande, en avril 1944), les planificateurs militaires, les agents de renseignement n'en ont presque rien remarqué et ce retard n'a donc pas freiné l'élan de la collecte de données. Les priorités étaient alignées sur les objectifs globaux des Alliés. Ainsi, l'attention des planificateurs militaires s'est portée sur les aérodromes et les usines de production d'avions au début de la campagne de bombardement en Hongrie (avril–juin 1944), puis sur les installations pétrolières (juin–août 1944) et enfin, dans la phase finale de la guerre (septembre 1944 – mars 1945), sur les infrastructures de transport dans le contexte de l'avancée de l'Allié soviétique.

Parmi les pays accessibles depuis les bases italiennes, la Hongrie n'était pas une cible prioritaire et ce, indépendamment des événements politiques. Les services de renseignement savaient pertinemment que la capacité de production d'avions et de matériel de guerre de Hongrie n'était pas comparable à celle des centres industriels d'Autriche (qui faisait alors partie du Reich allemand) ou des champs pétrolifères roumains. Après la sortie de la Roumanie et ensuite de la Bulgarie de l'alliance allemande, les cibles hongroises ont gagné de l'importance.

Ce qui est frappant dans les documents de renseignement de cette période, c'est la diversité des sources utilisées (des données de réseau aux informations techniques telles que l'analyse de photos et la reconnaissance radio), mais aussi le fait que si l'échange de renseignements bruts fonctionnait bien, la coordination entre les services de renseignement britanniques et américains était plus superficielle lors des opérations actives. Si la majorité des informations étaient étonnamment précises, les analystes se sont trompés à plusieurs reprises sur les capacités de production réelles des installations. Engager la destruction systématique du réseau ferroviaire hongrois à l'automne 1944 fut aussi une erreur stratégique. Comme les capacités de restauration étaient largement sous-estimées par les analystes, le trafic n'a pas pu être entravé de manière significative et à long terme. Puisque beaucoup de zones d'habitation se trouvaient à proximité des gares, de nombreux civils (et une dizaine d'Américains dans l'air) ont perdu la vie dans les bombardements.

Золтан Андраш Ковач

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ БРИТАНО-АМЕРИКАНСКОЙ РАЗВЕДКИ ПОДДЕРЖИВАЮЩАЯ СТРАТЕГИЧЕСКУЮ БОМБАРДИРОВКУ ПРОТИВ ВЕНГРИИ (1943–1945)

(Резюме)

На заднем плане военного наступления союзников в бомбардировке против Венгрии, происходящем в период с апреля 1944-ого года по март 1945-ого года, сопровождается значительной разведывательной деятельностью, первичной целью которой было определение целей. Бомбардировки происходили планомерно, они хотели нанести как можно больший ущерб с минимально возможными потерями. Для этого было необходимо детально выяснить ключевые элементы венгерской промышленной и военной инфраструктуры. Это исследование призвано представить этот процесс, опираясь в первую очередь на американские письменные архивные записи.

Разведка союзников, связанная с венгерскими целевыми объектами начала систематический сбор данных самое позднее в начале осени 1943-его года, когда захват аэропортов на юге Италии позволил достичь, среди других и Венгрию. Хорошим примером общего подхода источников англосаксонской разведки является то, что разведчики местных

воздушных сил получили все те данные от британских, американских и даже от свободных французских секретных спецслужб, которые они впоследствии в дальнейшем могли использовать при планировке целевых точек. Таким образом они например, могли опираться на сетевые информации (в основном на источники стамбульского Управления Стратегических Служб ОСС) также, как и на строго сверхсекретные данные Ультра (радиоразведки). При всем этом, до самого конца ключевое значение имели информации воздушных аэрофотоснимков, а также позднее отчеты летного экипажа после начала военных бомбардировок. Согласно нашими знаниями, известными до сих пор, к концу войны разведчики воздушных сил внесли в каталог 154 целевых точек на территории Венгрии.

Хотя манёвры правительства Каллая по поиску сепараторного мира на высшем политическом уровне замедляли начало наступления бомбардировок (которое произошло только через две недели после немецкой оккупации, в апреле 1944-ого года), на размахе сбора данных, на уровне военных плановиков и офицеров разведчиков почти ничего не чувствовался. Приоритеты соответствовали всеобщим задачам союзников. Соответственно этому, в начале бомбардировки Венгрии (апрель-июнь 1944-ого года) военные плановики заострили своё внимание на аэропорты, авиастроительные заводы, позже (июнь-август 1944-ого года) на нефтяные объекты и, наконец, на завершающей фазе этапе войны (сентябрь 1944-ого года – март 1945-ого года) – в связи с завоеванием позиции советского союзника – на транспортную инфраструктуру.

Из всех стран, доступных с итальянских авиабаз, бомбардировка Венгрии независимо от политических событий не являлась приоритетом. Разведка точно знала, что производство самолетов и военных боеприпасов в стране несопоставимо с производственными возможностями промышленных центров Австрии (тогда входивших в состав Немецкой Империи) или с производственными мощностями румынских нефтяных месторождений. После того, как Румыния, а затем и Болгария вышли из федеральной системы Германии, значимость венгерских направлений возросла.

В документах разведки того времени поразительна многоцветность использованных источников (от сетевых данных, до технического – фотоанализа, информации – радиоразведки), в то время как обмен сырыми материалами разведки был бесперебойным в активных операциях был более поверхностным согласованием между британскими и американскими секретными разведывательными службами. Хотя большая часть информации свидетельствовало об удивительной точности, аналитики несколько раз ошибались относительно фактических производственных мощностей предприятий. Они совершили стратегическую ошибку и тогда, когда с осени 1944-ого года начали планомерное методичное разрушение венгерской железнодорожной сети. Поскольку способности восстановления были основательно недооценены, движение нельзя было по сути прекратить и прервать его в долгосрочной перспективе. В то же время, поскольку многие жилые районы находились вблизи вокзалов, бесчисленное количество мирных жителей, граждан (и десятки американских экипажей в воздухе) погибло.