

LÉGIHÁBORÚ JÁSZ-NAGYKUN-SZOLNOK VÁRMEGYE FELETT (KIÁLLÍTÁS SZOLNOK BOMBÁZÁSÁNAK 65. ÉVFORDULÓJÁRA)

Előszó

1944. június 2-a Szolnok város újkori történetének egyik legborzalmasabb napjaként vonult be a történelemkönyvekbe. 65 évvel ezelőtt az amerikai légierő 130 nehézbombázója közel kilencszáz darab, többmázsás rombolóbombát dobott le a szolnoki pályaudvarra és a környező városrészekre. A szemtanúk visszaemlékezése szerint a derűsen induló nyári nap végére a lebombázott vasútállomás és a környék letarolt lakóházai minden képzeletet felülmúló tragikus látványt nyújtottak. A több száz halálos áldozattal járó szőnyegbombázás azonban csak kezdete volt a településre zúduló világháborús szörnyűségeknek. Szolnok, mint katonai repülőtérral is rendelkező vasúti csomópont és folyami átkelőhely, 1944 közepétől – a normandiai partraszállás előkészítése, illetve a német háborús gépezet felmorzsolása érdekében – az angolszász légierő bombázásainak egyik kiemelt célpontjává vált. Az amerikaiak és a britek a várost és környékét (közte a szajoli vasúti hidat, a szandaszőlősi katonai repülőteret) összesen 13 alkalommal támadták, s ezzel a háború végére a legtöbb légitámadással sújtott magyar települések rangsorában Szolnok – Budapest, Győr és Szombathely után – a tragikus negyedik helyre került.

1944 közepétől nemcsak a nagyvárosok, közlekedési csomópontok, iparvállalatok, vagy az olajfinomítók váltak célponttá, a világháború során az amerikai, brit vagy szovjet gépek összesen 1024 magyar települést, köztük sok kisvárost, falut – olykor tévedésből – bombáztak legalább egy alkalommal. A korabeli haditechnika alkalmazása mellett – s különösen az éjszakai bombázások során – nagy volt a találatok pontatlansága, a bombaszőnyeg „elcsúszása”, így az ismétlődő légitámadások alkalmával nemcsak a katonai-stratégiai célpontok, hanem a civil lakosság is folyamatos veszélyben volt. A polgári lakosság felkészítése, a légoltalmi rendszer kiépítése, az óvóhelyek kialakítása már a háborút megelőzően megkezdődött, de a többhónapos bombázás által okozott fizikai és pszichés sokkhatásokhoz képtelenség volt alkalmazkodni. A civil lakosság nagy része elmenekült a városból, s a háború előtt több mint 40 ezres lélekszámú Szolnokon 1945-re alig 4.000 fős állandó lakosság maradt.

1944 közepétől a magyarországi célpontok elleni támadások éjjel és nappal is rendszeressé váltak. Az éjszakai bevetéseket általában az angol királyi légierő 205. bombázócsoportha Handley Page Halifax, B-24 Liberator és Wickers Wellington gépekkel felszerelt alakulatai hajtották végre, a nappali bombázás a Dél-Olaszországban állomásozó amerikai 15. légi hadsereg (15. AAF) feladata volt. A 15. AAF 1944-ben öt bombázóezredet, összesen 32 bombázócsoporthat, 120 századot foglalt magába, századonként 6-9 darab, egyenként 5-7 tonna bombateher szállítására alkalmas nehézbombázó repülőgéppel. Hazánk területét zömmel a négymotoros Consolidated B-24 Liberator típusú gépek támadták, de az 5. bombázóezred Boeing B-

17 Flying Fortressekkel repült. A meghatározott alakzatban érkező bombázókötelékek a támadás egésze alatt folyamatos vadászkíséretet kaptak, az ország légterében az amerikai védővadászok közül a P-47 Thunderbolt mellett főleg a P-38 Lighting és a P-51 Mustang különböző alváltozatai tűntek fel.

A szakértők egybehangzó véleménye szerint a korabeli magyar légierő és légháritás nem volt képes érdemben felvenni a küzdelmet az angolszász légierő hatalmas túlerejével szemben. A magyar légteret 1944 júniusától egészen a háború végéig a német Luftwaffe 8. Jagddivisionja, valamint a 101-es magyar vadászrepülő osztály repülőgépei védték. A vadászvédelem azonban a legideálisabb esetekben is maximum 200 repülőgépet küldhetett a támadók ellen, amely rendre elégtelennek bizonyult. A háború folyamán a magyar vadászokat a veszprémi Szikla Központ, a németeket a Bécs központú vadászirányítás vezette az ellenséges kötelékekre, amelyek a légvédelmi figyelőszolgálatoktól, majd az egész ország légterét lefedő német radarhálózattól kapták az adatokat. Gyakori és visszatérő problémaként jelentkezett azonban, hogy a magyar és a német vadászirányítás között nem volt megfelelő a kommunikáció, és az egyébként is kisszámú vadászt nem tudták a támadók ellen koncentráltan bevetni.

Szolnokon 1939-ben kezdődött meg a szandaszőlősi katonai repülőtér építése, a háború első szakaszában jelentős fejlesztéseket hajtottak végre, s a háború alatt a honi légvédelem több híres vadászrepülő százada is állomásozott a megyeszékhelyen. A magyar légierő szolnoki kötelékében 1944-ig főként MÁVAG Héja gépek voltak szolgálatban, majd a légiháború kiterjedésével párhuzamosan megjelentek az állomány soraiban a német Messerschmitt-109-es, illetve a Focke-Wulf FW-190-es típusok is. A már a háború kitörésekor elavultnak számító Héja típusú repülőgéppel szenvedett halálos balesetet 1942-ben a keleti fronton a megyei származású kormányzó, Horthy Miklós idősebb fia, Horthy István főhadnagy is. A kormányzó-helyettes tragikus halála után a szolnoki alakulat felvette a vitéz nagybányai Horthy István 1. Honvéd Vadászrepülő Osztály nevet. A háború utolsó szakaszára a Luftwaffe és a magyar légierő együttesen is jelentős mennyiségi és minőségi hátrányba került a szövetséges légierők gépeihez viszonyítva, s ezt a különbséget tovább rontotta a krónikus üzemanyagihiány, valamint a tapasztalt pilóták számának csökkenése. Mindez együttesen egyre kilátástalanabbá tette a magyar légtér védelmét, jóllehet a magyarországi légi háború során számos ellenséges gépet lőttek le a hősiességről és repülési tudásukról lépten-nyomon tanúbizonyságot adó híres magyar pilóták. A katonai kimutatások szerint a 15. amerikai légi hadsereg Magyarország felett 1.968 embert veszített, 1.069 eltűnt a bevetések során, 481 fogságba esett, és 377-nek sikerült a holttestét megtalálni. A levéltári források alapján 1944-45 folyamán Jász-Nagykun-Szolnok megye felett is jelentős légi háború játszódott le, a megye területére számos lelőtt amerikai, szovjet és német repülőgép zuhant le. Ezek felkutatása, kiásása és restaurálása napjainkban is zajlik.

1944. augusztus 20-án Szolnokot és Szegedet újabb súlyos bombatámadás érte. Ekkor a szolnoki pályaudvar, a repülőtér és a tiszai vasúti híd szerepelt a célpontok között, s közel 100 ember vesztette életét a szőnyegbombázás következtében. Ezzel a légitámadással azonban lezárul a Magyarország elleni légi hadműveletek egy jól elkülöníthető szakasza, ugyanis a szovjetek előrenyomulásával megváltoztak a szövetséges hadműveletek célpontjai. Ettől kezdve a légitámadások fő célkitűzése a két ukrán front támadásának hadászati biztosítása, illetve Magyarország háborúból való kilépésének kikényszerítése lett. Ezzel párhuzamosan a térségben az amerikai stratégiai bombázások helyett a csapatmozgások és a közlekedési útvonalak elleni szovjet harcászati légitámadások váltak rendszeressé. A szárazföldi hadműveletek Jász-Nagykun-Szolnok megye határát 1944 őszén érték el, ezzel pedig a második világháború a térségben is utolsó szakaszához ért.

A világháborús bombázások és légi harcok következményei nem csupán a túlélők, a történészek, vagy a roncsutatók életére vannak mind a mai napig befolyással. A 15. amerikai légi hadsereg repülői összesen több mint 26 ezer tonna bombát dobtak le magyarországi célpontokra, s e robbanóanyagok egy tekintélyes része – a térség stratégiai jellege miatt – Jász-Nagykun-Szolnok megye területére zuhant. A ledobott bombák méretét és típusát mindig a megsemmisítendő cél határozta meg, vasútállomások, gyárak ellen nagy hatóerejű, nagy tömegű rombolóbombákat, olajipari létesítmények ellen főként kisebb tömegű gyújtóbombákat, míg repülőterek, repülőgépek ellen repeszbombákat vetettek be. Az aknahatású rombolóbombák voltak a legnagyobbak: magyar célpontokra 500-1000 kilogrammos példányokat dobtak általában, de előfordult csaknem kéttonnás bomba is. A ledobott amerikai bombák mintegy 8 százaléka nem robbant fel, ezért – főként az építkezések helyszínén – jelenleg is gyakran találunk második világháborús bombákat, időnként óriásbombákat.

A Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Levéltár kiállítása ezeknek az eseményeknek kíván méltó módon emléket állítani. Intézményünk jellegéből adódóan elsősorban a levéltári dokumentumok köré szerveztük tárlatunkat. Többhónapos feltáró és kutatómunkánk során arra törekedtünk, hogy az eseményekhez kapcsolódó megyei források lehető legteljesebb körét állítsuk össze. Mivel a kiállításon a levéltárban őrzött dokumentumoknak csupán töredékét tudjuk a közönség számára bemutatni, a forrásokról a kutatók számára elektronikus segédletet is állítottunk össze. Annak érdekében, hogy a papíralapú források még beszédesebbé váljanak, arra törekedtünk, hogy a kiállítást számos korabeli tárgy, haditechnikai eszköz, roncsdarab, egyenruha, illetve makett tegye még színesebbé. Ezeknek a tárgyaknak a döntő része nem a levéltár tulajdonát képezi, ezért is, valamint a technikai és katonai-szakmai segítségért is köszönet illeti valamennyi segítőnket, támogatónkat.

Ezekkel a gondolatokkal ajánlom minden kedves látogatónk figyelmébe kiállításunkat és tárlatvezető kötetünket, amelyet a levéltár munkatársai kitartó munkával és lelkesedéssel állítottak össze!

I. Tároló

Az I. tárolóban a Légoltalmi Liga működésével kapcsolatos emlékeket tekinthetjük meg. A Ligát a légierő megjelenése hívta életre. A repülőgépek egyre szélesebb körű alkalmazása tette szükségessé, hogy az ellenük való védekezés módszere a légvédelem és a légoltalom kialakuljon. 1937. december 5-én a Vigadóban Horthy Miklós kormányzó jelenlétében ünnepélyes keretek között megalakult a Légoltalmi Liga. Vezetője József főherceg lett.

A Liga feladatait mutatja be az első kép: népszerűsíti a légvédelem és légoltalom intézményeit, egy esetleges légi háború kivédésére. Oktatásban és gyakorlati képzésben részesíti a társadalom széles rétegeit, hogy az ország légoltalmát eredményesen szolgálhassa. Közreműködik a polgári légoltalom szervezeteinek létrehozásában (riasztás, óvóhelyépítés, elsötétítés). Elvégzi a légitámadást követően az egészségügyi és mentőszolgálat megszervezését.

A következő dokumentum a Liga oktatómunkájáról ad képet. A tanfolyam órarendje szemléletesen mutatja be azokat a követelményeket és szabályokat, amelyeket légitámadás esetén mindenkinek be kell tartania.

Ezután látható a „Légoltalmi Liga Alapszabályai” c. kis könyv, amelyből megtudhatjuk, hogy hivatalos pecsétje Magyarország címerével ellátott körbélyegző volt, benne Légoltalmi Liga körirattal. A Liga élén országos elnökség működött, Budapest székhellyel. Alatta működtek a kerületi elnökségek, melyek csoportokra tagozódtak.

A Liga a lakosság felvilágosítását, felkészítését az esetleges légi háborúra különböző kiadványok útján végezte. Ennek egyik példánya a Légoltalmi Tájékoztató Füzet, amely az egészségügyi mentőjárőr szerepét ismerteti esetleges légitámadás esetén. Feladata a légitámadás után a sérülteket felkutatni, kimenteni a veszélyes helyekről és a mentőállomásra elszállítani.

A következő dokumentumból a Légoltalmi Liga szolnoki csoportjának alakuló ülését ismerhetjük meg. 1938. június 29-én a városháza nagytermében megalakult a Liga helyi csoportja. Elnöknek Szabó Polikárp plébánost választották. Tiszteletbeli elnökök között találjuk: Borbély György főispánt; Alexander Imre alispánt; Dr. Szabó Ferenc polgármestert.

Egy dokumentum a szolnoki légoltalmi mentőállomások elhelyezkedését közli a város területén. Szintén bemutatásra kerül egy lakóház légoltalmi szervezetének felépítése, valamint az egyéni védőfelszerelések ábrái.

„Legszentebb hazafiúi és emberbaráti kötelesség a Légoltalmi Ligában vállalt szolgálat”- olvashatjuk a Liga helyi csoportjának plakátján. Ilyen plakátokon népszerűsítették munkájukat és soraikba várták az önként jelentkezőket.

A légoltalommal kapcsolatban a községek és városok irataiban számos korabeli dokumentum található. Ezek közül azokat a kiadványokat állítottuk ki, amelyek a lakosság felvilágosítását szolgálták egy esetleges légitámadás során. Először az Országos Légoltalmi Intézet Tájékoztató Füzetét mutatjuk be. Ez az ellenség által alkalmazott gyújtólapok és gyújtópalackok veszélyeire figyelmeztet. A lángra lobbanó vegyületek különösen az aratásra érett gabonátáblákban, nádtetős házakban okoztak súlyos tüzeseteket. Megyénkben Tiszaroffon említettek szemtanúk gyújtópalackokat, amelyek a Tiszán úsztak Szolnok felé. A következő irat légoltalommal kapcsolatos könyveket reklámoz. Kiemelkedik közülük a „Légoltalmi kézikönyv”, amely útmutatást ad az állampolgároknak, hogyan viselkedjenek légitámadás esetén. Végül bemutatjuk a Légoltalmi Liga által kiadott „Lakóházak légoltalma” c. kiadvány egyik szemléltető ábráját.

II. Tároló

A magyar légoltalom előrelátó és hatékony óvóhely építési programjával jelentős védelmet nyújtott a lakosságnak. Hazánk 1938-1944 között az elsősorban veszélyeztetett helyeken céltudatos óvóhely építkezést folytatott. 1939-ben pedig már a honvédelmi törvény írta elő, hogy gondoskodni kell óvóhelyek építéséről. A várható légitámadások elleni védelmül a katonai, gazdasági, közigazgatási létesítményeket 3 nagyobb csoportba sorolták:

I. csoportba kerültek a legfontosabb katonai, gazdasági építmények. A lakóházak általában a III. csoportot alkották, de 1940-től minden 20 lakás feletti és pincével rendelkező háznak óvóhelyet kellett építeni. A II. világháború éveiben TGS (törmelék-, gáz-, szilánkbiztos) és BGS (bomba-, gáz-, szilánkbiztos) rendszerű, valamint szükség óvóhelyek létesültek. A TGS óvóhelyeket felszerelték szellőző berendezéssel, világítással és egészségügyi készletekkel. Az új házak építésekor az óvóhelyek földemét minimum 20 cm vastag betonból kellett építeni, hogy védjenek a leeső törmelék hatásától. A régi épületekben azonban inkább a pincéket alakították át és erősítették meg.

Ebben a tárolóban mutatjuk be azt a javaslatot, amely a II. légoltalmi csoportba tervezi besorolni a szolnoki református templomot. A dokumentumban közölték az épület fontosabb adatait, hol helyezkedik el, mi a rendeltetése, hány személy tartózkodik benne. A következőkben olyan dokumentumokat láthatunk, amelyek azt írják le, hogy egy eljövendő légi háború esetén mit kell tenni a lakosság testi épsége védelmének érdekében.

Az első irat az árokrendszerű óvóhelyeket népszerűsíti. A viszonylag egyszerűen elkészíthető óvóhely típus (igaz csak a törmelékektől és a szilánkoktól védett) a későbbiekben bebizonyította létjogosultságát, mert sok embert védett meg a sérülésektől.

A háború alatt a hátszág lakosságának éjszakai nyugalma egyre többször zavarta meg a harci repülőgépek támadása. Mivel a fényforrások kiváló célpontot jelentettek, ezért szükségessé vált a világítás korlátozása. A honvédelmi miniszter az országot kerületekre osztotta, ahol a lakosság számára kötelezően előírták az épületek elsötétítését. A kezdő és befejező időpontját a kerületekben külön-külön szabályozták.

Elvárás volt a járművekkel szemben is, hogy csökkentett világítású fényszórókkal közlekedjenek. A rádió és az újságok is rendszeresen közölték az elsötétítés időpontjait. Az intézkedést drákói szigorral ellenőrizték, aki nem tartotta be, súlyos pénzbüntetésre számíthatott.

Magyarországon a győri fegyverkezési program meghirdetését követően nemcsak a harci eszközök, hanem a polgári lakosság védelmét szolgáló felszerelési cikkek gyártása is megsokszorozódott. A települések légoltalommal kapcsolatos iratai között egyre-másra tűnnek fel azok a reklámkiadványok, szórólapok, amelyek légítámadáskor hasznosnak bizonyuló eszközöket ajánlanak. Ennek egyik példánya az a kétkerekű mentőhordágy, amelyet „Ideál” fantázia névvel ajánl Gróf Jenő különleges járműüzeme.

A következő irat a foszforos gyújtóbombák hatásaira figyelmezteti a lakosságot. Az ilyen tartalmú intézkedéseket általában hirdetmény útján ismertették az emberekkel.

Itt láthatjuk még a Légoltalmi Liga plakátját. Tartalma nemcsak toborzó jellegű, súlyos megállapításokat is közöl: Az elkövetkező háborúban a honvédség a frontokon harcol, a hatósági légoltalom pedig a középületeket, gyárakat védi a légítámadásoktól. A civil lakosság házainak megvédése a Légoltalmi Liga feladata, melyhez azonban az ország lakosságának összefogása szükséges. „Ezt parancsolja a hazafiúi becsület, a józan belátás, mert ez mindenkinek saját érdeke!” – olvashatjuk a befejező sorokban.

Óvóhelyek tervrajzai tűnnek fel a következőkben. Mindhárom Szolnokon létesült. A városi vízművek területén látható felszín alatti, előtérrel, két különálló helyiséggel, vészkijáráttal rendelkező, s 28 ember befogadására volt képes.

Utána következik a Tisza Szálló óvóhelyét ábrázoló tervrajz.

Végül bemutatásra kerül a szolnoki MÁV Fűtőház területén létesült, felszín feletti, előtérrel, légszűrő berendezéssel, vészkijáráttal felszerelt óvóhely, amelyet 60 személy befogadására terveztek. Ezeket a MÁV típustervként bocsátotta ki, az építésszek a helyi viszonyoknak megfelelően adaptálták. Bemutatjuk még egy szabványos TGS óvóhely belső nézetét a felszerelési tárgyakkal. Ugyancsak ebben a tárolóban láthatjuk még egy vasbeton óvóhely ajtó ajánlását.

III. Tároló

Horthy István szolnoki kötődése közismert, de azt kevesen tudják, hogy katonaidejének fontos részét a megyeszékhelyen töltötte. Az 1942. február 15-én kormányzó-helyettessé megválasztott Horthy István nem értett egyet a 2. magyar hadsereg kiküldésével a frontra, ténylegesen is osztózni akart a közkatonák sorsában. Nem kért kivételezést, ezért beosztottként a „Dongó” vadászpilóta-századhoz vezényelték, mint tartalékos főhadnagyot. A századot ebben az időben szerelték fel az olasz eredetű Reggiane-2000 „Héja” típusú gépekkel. Ezek használatára ún. átképzés keretében készítették fel a pilótákat. Ezt Szolnokon végezték és így került a kormányzó-helyettes 1942. május 1-jén városunkba. Szabadidejében Horthy számos alkalommal részt vett Szolnok élénk társadalmi életében. Urbán Gáspár főispán is gyakran látta vendégül Horthy Istvánt. A bemutatott újságcikk a „Víg özvegy” színházi előadásáról tudósít, ahol a közönség felismerve a díszpáholyban helyet foglaló kormányzó-helyettest, lelkes tapsviharral köszöntötte. Horthy István és

felesége június 16-án részt vett a helyi utász zászlóalj zászlóavatásán a Kossuth téren. Utána a városháza közgyűlési termébe mentek, ahol felavatták a Chiovini Ferenc által készített festményt, amely Magyarország kormányzóját ábrázolta tengernagyi díszegyenruhában. Ezután vezényelték a „Dongó” vadászrepülő századot – és vele együtt Horthy Istvánt – a keleti frontra. Augusztus 5-én a Magyar Rádió közvetítést adott „Beszél a front” címmel, melyben Horthy István főhadnagy is megszólalt. A riporter azon kérdésére mit üzen haza az ifjúságnak, a következőt válaszolta: „Azt üzenem: nehezen tudok szebbet elképzelni, mint háborúban vadászrepülőnek lenni!” Ez ihlette meg Kiss Gábor árvaszéki ülnököt a Verseghy Irodalmi Kör elnökét, az itt közölt vers megírására.

A következő képek Horthy István vadászgépét mutatják a V-421 oldalszámú RE-2000-est, oldalán a „Dongó” század emblémájával. A kormányzó-helyettes gépének „Sheriff” volt az elnevezése.

Horthy vadászgépével 24 bevetést teljesített és 1942. augusztus 6-án egy szovjet vadászgép fölött légi győzelmet aratott. 1942. augusztus 20-án szállt fel gépével, hogy két közel felderítőt kísérjen. Egy erősen szűkített forduló következtében „dugóhúzóba” került, földnek csapódott és felrobbant. A kormányzó-helyettes azonnal életét vesztette.

Egy megdöbbenő kép a kormányzó-helyettes lezuhant gépének roncsait mutatja be. Ezután olvashatjuk a Nemzeti Jövők c. újság egy cikkét, amely a kormányzó-helyettes életét méltatja, valamint megemlékezik példamutató hősiességéről. Láthatjuk annak a gyászközségnek a meghívóját is amelyet Horthy István emlékére rendezett a vármegye Törvényhatósági Bizottsága. Később a kormányzó-helyettes szűkebb környezete a megyeháza dísztermében egy egészalakos festménnyel, a Kossuth téren pedig egy szobor kompozícióval áldozott emlékének.

1943 nyarán a szövetségesek partra szálltak Olaszországban és megkezdték előrenyomulásukat a félsziget északi területeire. Mindez azt jelentette, hogy az elfoglalt olasz repülőterekről az amerikai repülőgépek elérhették a tengelyhatalmak közép-európai államait. Erre a feladatra hozták létre többek között a 15. Amerikai Légi Hadsereget. Ennek egyik alakulata (ez támadta Szolnokot is) Cerignolánál állomásozott. Alábbiakban a megye fölött zajló légi csatákban részt vett géptípusokat szemlélhetjük meg:

1./ HANDLEY PAGE „HALIFAX”–brit éjszakai nehézbombázó, középszárnyú, osztott vezérsíkjú gép. Ilyen gépek támadták Szolnokot 1944. június 2-án éjjel.

2./ VICKERS „WELLINGTON”–Brit középszárnyas bombázó repülőgép, főként éjszakai bombázásra alkalmazták.

3./ CONSOLIDATED B-24 „LIBERATOR”–Négymotoros, távolsági bombázó repülőgép. A Magyarország elleni légi háború idején, mintegy 1200 darab repült a 15 (amerikai) légi hadsereg állományában.

4./ BOEING B-17 „FLYING FORTRESS”–Négy motoros, alsószárnyas, amerikai bombázó. Teljesen fémépítésű. 13 db 12,7 mm-es géppuskából álló fegyverzete miatt nevezték el „Repülő erődnek”. Magyarország ellen 500 db ilyen típusú gépet vetettek be.

- 5./ NORTH AMERICAN P-51 „MUSTANG”–a II. világháború egyik legjobb vadászgépe volt. A 6 géppuskával felszerelt vadászgép több mint 708 km/h sebességre volt képes, hatótávolsága pedig elérte a 3.540 km-t.
- 6./ LOCKHEED P-38 „LIGHTNING”–Az együléses, különös megjelenésű vadászgép két törzzsel épült. A 666 km/h sebességre képes vadászgép, amely póttartályokkal 4.100 km hatótávolságra volt képes, a Magyarországot támadó nehézbombázók ideális kísérője.
- 7./ MESSERSCHMITT-109 –A II. világháború egyik legismertebb együléses, német vadászgépe. A magyar légierő is használta, főként a híres „Puma” század.
- 8./ JAKOVLEV-3 A II. világháborúban a Szovjetunió egyik legsikeresebb és legfontosabb könnyű vadászgépe. A JAK-1 továbbfejlesztett változata.
- 9./ LAVOCSKIN-5 Jó teljesítményű szovjet vadászgép volt, egyenrangú ellenfele a német ME-109-nek. A típussal több szovjet vadászpilóta is aratott légi győzelmeket.
- 10./ ILJUSIN-2 (STURMOVIK) Szovjet csatarepülőgép a földi csapatok támogatására fejlesztették ki. A német páncélosok rettegett ellenfeleként szerzett hírnevet.

IV. Tároló

1944. április 3-án az amerikai 15. Légi Hadsereg megtámadta Budapestet, így hazánk egy súlyos légi háború hadszíntere lett. Számítani lehetett rá, hogy Szolnokot kiemelt közlekedés földrajzi helyzete miatt bármikor légi csapás érheti. Szövetséges bombázók ezután többször repültek át a megye területe felett, de a várost nem érte támadás. A stratégiai fontosságú objektumokat, a vasútállomást, a vasúti Tisza-hidat és a szajoli állomást ennek ellenére mindössze 12 db géppuska és két légvédelmi üteg védte, amely rendkívül gyenge erőt képviselt a támadó amerikai és angol gépek ellen. A Szolnok elleni légitámadások 1944. június 2-án kezdődtek a szovjet-amerikai közös repülőművelet bevezetéseként. A bombázók itáliai bázisokról szálltak fel, s feladatuk végeztével szovjet repülőtereken landoltak. 1944. június 2-án éjjel az Angol Királyi Légierő 205. bombázó csoportjának Wellington, Halifax és Liberator gépei repültek Szolnok fölé. Két világító bombát dobtak le, majd néhány rombolóbomba hullott a házakra de a pályaudvar ekkor még sértetlen maradt. A robbanások 2 házat elpusztítottak, s 6 épület megsérült. A támadások következtében 6 személy vesztette életét. 1944. június 2-án a légi háború legszörnyűbb napját élte át a város. Az amerikai 15. légi hadsereg 49. bombázó ezredének 3 csoportja 103 db B-24-es nehézbombázó támadta a szolnoki vasútállomást. Szolnokon 8 óra 22 perckor rendelték el a légiriadót és 7 perc múlva megkezdődött a támadás. A következő percekben pokoli detonációk, felcsapó lángok és óriási füstfelhő takarta be a pályaudvart és környékét. A vasútállomásra kb. 282 bomba hullott. A bombázás során szinte teljesen elpusztult Szolnok pályaudvara és a környező utcák. Az állomás előtti MÁV kolónia házait majdnem a földdel tették egyenlővé a robbanások. A detonációk a „Gólyáig” vetették a vasúti kocsik darabjait. A felvételi épület nem kapott találatot, de egy közelben robbanó bomba levitte a tető nagy részét. A támadás során megsemmisült 185, erősen sérült 136, könnyebben 208 lakás. Tönkrement 772 teher- és 51 személyvagon. Az ember- veszteség: 116 polgári személy és 459 sérült. A vasútállomáson működött egy

német egészségügyi szűrőállomás, mely a frontról hazatérő katonák egészségügyi szűrését végezte, ezért a támadásban 118 német katona is életét vesztette.

Ezen a napon a szolnokihoz hasonló súlyos bombatámadás érte Debrecen, Miskolc, Nagyvárad, Szeged és Kolozsvár pályaudvarait is.

A tárolóban a korabeli fényképfelvételek a bombázók elvonulása után mutatják Szolnok pályaudvarát. Mindenütt a pusztítás nyomai, összedőlt épületek, romok, felfordult vagonok. Láthatjuk a fűtőház megsérült épületét, félig összedőlve, légnyomástól lesodort tetővel. A pályaudvar súlyosan megsérült víztornya előtt a honvédség katonái segítenek a romok eltakarításában. A vasútállomás épülete nem kapott találatot de egy közelben robbanó bomba lesodorta az étterem tetőzetét. Az egyik fénykép a deformálódott síneket mutatja be. A vasúti kocsik és a vagonok kusza összevisszaságban állnak, ahogy a robbanások ereje játékszerként dobálta őket. És itt vannak a bombatölcsek amelyek egy idő után megteltek vízzel és sok szolnoki lakos emlékében megmaradtak.

Tóvizi Lajos-forgalmi szolgálattevő-visszaemlékezése a szemtanú hitelességével idézi fel az átélt eseményeket.

Bemutatjuk az állomás helyszínrajzát – amelyet megemlíti Tóvizi Lajos is – bejelölve rajta a bombák becsapódási helyeit.

A lenti tárolóban helyeztük el a támadásban részt vevő gépek makettjeit. Egy amerikai B-24-es és egy angol Halifax bombázó 1/72-es méretarányú makettjét láthatjuk.

V. Tároló

„Akkor aznap 65 évvel ezelőtt, amikor még több száz kilométerre húzódtak el a frontok, az éjszaka folyamán, de főleg reggel bekövetkezett szőnyegbombázás közvetlen közelünkbe hozta a háborút.”– ezekkel a szavakkal kezdi visszaemlékezését Szurovecz Pál szolnoki lakos. A továbbiakban megemlíti, hogy melyek azok az utcák, amelyeket teljesen lerombolt a bombazápor. Főleg a vasútállomás közelében lévő utcák (Liget, Lehel, Jósika, Mátyás kir.) házainak nagy többsége teljesen romba dőlt. A bombatalálatok helyét láthatjuk Szolnok város térképén zöld ponttal bejelölve. A térkép Szolnok város polgármesterének irataiból került elő, amikor 1948-ban felmérték a város üres telkeit.

„...A nevezetes napon...nyolc óra előtt szólaltak meg a légiriadót jelző szirénák szaggatott hangjai...majd felülről morajló zúgás hallatszott...a jelzőbombák után elkezdődött a tömegével hulló bombák vérfagyasztó, fülsiketítő süvöltése, dobhártyarepesztő robbanásai. A „tánc” nem sokáig tartott, a három hullámban bombázó gépek terheiket pecek alatt leszórták, majd ismét csend lett, amit néha szakított meg egy-egy robbanás a vasúti rendező-pályaudvarból, ahol időzített bombák, tartálykocsik, löszeres vagonok robbantak.” (Szurovecz Pál) – e visszaemlékezéshez kapcsolódva számos korabeli fotót állítottunk ki, amelyek a június 2-i bombázás pusztítását mutatják a városban. Az egyik képen felismerhető a Mátyás kir. út és Baross út kereszteződése, a lerombolt házakkal. Itt olvashatjuk Szolnok város tűzoltóparancsnokának jelentését a bombázásról, amely hűen leírja a támadás lefolyását és a szörnyű pusztítás nyomait.

A bombázást követően a városi hatóságok azonnal intézkedtek a károk felmérésére. A lehetőségekhez mérten megpróbálták segíteni a kibombázott családokon. A bombatalálatot kapott épületek tulajdonosai a Szolnoki Kármegállapító Bizottságnál jelentették be panaszaikat. A bizottság elnöke a polgármester volt, tagjai közt szerepelt a Pénzügyminisztérium képviselője, az Államépítészeti Hivatal küldötte és egy építési szakértő. A bizottság a tények ismeretében a javítható épületekre pénzbeli támogatást utalt ki. Egy bombakárosult által benyújtott kártérítés iránti igényének jegyzőkönyvét láthatjuk a vitrinben.

A károsultak nyilvántartásba vételére már az első légitámadásokat követően intézkedés történt. Pár hónapos tapasztalat után a megye szociális előadója körlevélben értesítette megyei kollégáit, hogy milyen fontosabb dolgokra figyeljenek a káresetek felvételekor. Hét pontban olvashatjuk a főbb szempontokat, amelyeket a károsultak környezettanulmánya során figyelembe kell venni.

Végül láthatunk egy igazolást, melyet a városi mérnöki hivatal állított ki egy bombatalálatot kapott épületről.

A hivatalos szervek számoltak a nagyobb városok elleni bombatámadásokkal, ezért már előre kijelölték a környező falvakban a szükség lakóhelyeket a kibombázott családok részére. Szolnokot a június 2-i nagy légi csapás után tömegesen hagyták el az emberek. A város körüli községekbe (Besenyszög, Nagykörű, Szajol) költöztek a kijelölt szükséglakásokba, vagy a rokonokhoz. Az alsó vitrinben kiállított hirdetemény a vidékre költözők figyelmét hívja fel, hogy lakásutalványért a városházán jelentkezzenek. A szövetséges légierő már a hadműveletek előtt figyelmeztette a polgári személyeket a várható veszélyekre. Szolnok térségében egy Halifax 1944. április 23-án éjjel több mint 109 kg röpcédulát dobott le. Ezek szórását később is végezték, a magyar hatóságok pedig szigorú utasítást adtak ki, hogy a talált ellenséges cédulákat haladéktalanul be kell szolgáltatni.

Ennek ellenére nem maradtak meg a Szolnok környékén ledobott röpcédulák. A kiállításon látható cédulát Budapest környékén szórták le, mely szerint: "Aki a... vasútvonalak vagy pályaudvarok közelében lakik, haladéktalanul költözzön vidékre!" Bemutatásra kerül az a légi felvétel, amelyet amerikai gépről készítettek a szolnoki pályaudvar június 2-i bombázásáról. Bevetések után ezeket a felvételeket értékelték ki a támaszpontokon, hogy megállapítsák milyen mértékben sikerült megsemmisíteni a kijelölt célpontot. A honvédség gépelt parancsa a katonaság áldozatos munkáját dicséri a június 2-i bombázás után. A helyőrség tisztjei, katonái a támadást követően kivették részüket a sebesültek elszállításában, a romok eltakarításában. A kiállított újságcikk a helyi újság 1944. június 28-i száma, amelyben az előző napi bombázást ismerteti. Ezen a napon egyetlen amerikai alakulatnak sem volt célpontja Szolnok, ezért valószínűleg sérült gépek szabadultak meg a város felett veszélyes terhüktől.

VI. Tároló

Szolnok városát június 2-a után még több alkalommal érte légitámadás. A kiállított táblázatban megpróbáltuk rekonstruálni a város ellen végrehajtott bombázásokat. Az amerikai bombázók folyamatosan támadták a vasúti Tisza-hidat. Először 1944. augusztus 28-án támadta 83 db B-24-es amerikai bombázó. 175 tonna bombát dobtak

le, aminek következtében a hídon átvezető egyik sínpálya súlyosan megrongálódott. A helyszínre vezényelt honvéd vasútépítő század a sérüléseket néhány nap alatt kijavította, így a vasúti forgalom továbbra is működött. Az itt látható légi fotót az amerikaiak készítették a támadáskor-jól láthatóak a híd környékét ért bombatalálatok. Több kísérlet után szeptember 5-én indították a legnagyobb szabású akciót, amikor 93 db B-24-es szórta terhét a hídra és környékére, mindezek ellenére nem sikerült a hidat teljesen lerombolni.

Szeptember 19-én az utolsó alkalommal támadták az amerikaiak a várost. Amikor a pályaudvar és a MÁV Járműjavító épületét érte találat. Október folyamán szovjet gépek dobták bombáikat Szolnokra. December 17-én volt az utolsó légi csapás, amikor német repülők végeztek bombavetést a város felett, pontatlan célzással. A táblázathoz kapcsolódik a szolnoki Historia Domus bejegyzése, amely a krónikás hitelességével írja le a várost ért légitámadásokat. „Augusztus 20-án délelőtt 9 órakor...újabb borzalmas méretű légitámadás érte városunkat. Angol és amerikai gépek százai támadták a közúti Tisza-híd környékét és a vasútállomást. Emberéletben kevesebb kár esett, mert a június 2-i légitámadás óta a berepülési veszély jelzése után ezrével hagyják el a várost lakói és kinn a szabadban keresnek menedéket. Szeptember 19-én délután 2 órakor ismét nagyméretű légitámadás érte városunkat. Bombák estek a Madách, Mária, Baross, Csokonai és más utcákra. Rendházunk, templomunk szinte ingott a bombák robbanása következtében, de...találat nem érte őket.”

Az itt látható hadműveleti térkép Cerignolán az amerikai légi bázison volt kifüggesztve, bejelölve rajta a bombázandó települések. Magyarországon a főváros mellett Szolnok is kiemelt célpontként szerepelt.

1944. augusztus 20-án a szolnoki repülőteret 88 db B-24-es amerikai bombázó támadta meg. A pontatlan célzás miatt sok bomba a szomszédos Rákóczipfalva területére esett. Ennek következtében a községben 52 polgári személy vesztette életét. Az itt bemutatott korabeli újságcikk beszámol a bombázásról és megemlíti, hogy a légvédelem 2 gépet lelőtt. Valójában egy amerikai B-24-es lezuhanásáról van tudomásunk. Az újabb kutatások azonban kiderítették, hogy a bombázó katasztrófáját nem a légvédelem lövedékei, hanem egy magasabban repülő gép kioldott bombájának robbanása okozta. A zuhanó gépből négyen nem tudták elhagyni a „lángoló koporsót”: John F. Scarborough őrmester, Charles E. McCellan törzsőrmester, Frank J. Schoen őrvezető és Elvin D. Rodgers hadnagy hősi halált haltak. Az életben maradt személyzetet a katonák összegyűjtötték és Rákóczipfalvára szállították. A kihallgatás után Debrecenbe, majd hadifogolytáborba kerültek az amerikaiak. A gép roncsait – ami a képen látható – a községháza udvarára vitették be. Dr. Gajdos Géza visszaemlékezése a szomorú nap eseményeit meséli el.

A háború után központi intézkedésre felmérték a megye területén lezuhant repülőgépeket. Az itt közölt kimutatásban Rákóczipfalva község főjegyzője jelenti a település határában lezuhant bombázógépet. A dokumentumból kitűnik, hogy a gép a Geiger-féle gazdaság felett kapott találatot augusztus 20-án és az előzőekben említett B-24-es Liberátor. A hősi halált halt repülősokeet először a község temetőjében hantolták el. 1946-ban az Amerikai Katonai Misszió Sírfelkutató Osztálya felkereste a

települést és az amerikai katonák földi maradványait a budapesti Amerikai Katonai Temetőbe szállították.

Az itt közölt irat az örök nyugalomra helyezett amerikai katonák Budapestre átszállítását dokumentálja.

Az alsó tárolóban látható az a selyem Nyugat-Európa térkép, amit az amerikai bombázók legénysége kapott, hogy a gép lelövése esetén a vízálló anyagra nyomott jelek alapján sikeresen tájékozódhassanak.

VII. Tároló

Ebben a tárolóban azokat a dokumentumokat állítottuk ki, amelyek a megye néhány települése felett lezajlott légi tevékenységeket mutatják be. Az amerikai és brit harci gépek 1944 szeptemberétől nem végeztek célzott támadást megyénk ellen. A részükről történő bombavetés ezután csak kényszer-oldás miatt következhetett be. A szovjet hadsereg előnyomulásával egyidőben, egyre több vörös csillagos harci gép jelent meg Jász-Nagykun-Szolnok vármegye felett. Az első irat – amelyet a jászkiséri 1944-es légó iratok között találtunk – a jászkiséri főjegyző jelentése a Jászsági alsójárás főszolgabírójának. A jegyző leírása szerint szeptember 18-án Jászkisért bombázó kötelék támadta meg. A déli órákban a letört kukoricát szállították haza szekereken a helybeliek. Úgy alakult, hogy véletlenül egymás után haladt 8-10 kocsis, amelyre a 3-4 vadász által biztosított gépek legalább 8 bombát dobtak le. A támadás következtében egy kisgyermek meghalt, egy másik pedig könnyebb sérülést szenvedett. A vadászok a határban dolgozó cséplőgépet és munkásait géppuskatűz alá vették. A jelentést tévő amerikai gépeknek vélte a támadókat, de mivel ezen a napon a térségben nem zajlott harci cselekmény, így vélhetően szovjet harci gépek voltak az elkövetők.

A másik irat a jászjákóhalmi főjegyző jelentése a községet október 30-án ért légítámadásról. A településen német csapatok állomásoztak, melyeket felderített délelőtt egy szovjet repülőgép. Délután fél 2 órakor megjelent kb. 15 szovjet vadászbombázó és bombákat dobtak a német kocsikra. A támadás eredményeképpen felrobbant egy német löszeres kocsis és meghalt 9 (10?) helybeli lakos. A térkép az akció lefolyását mutatja be.

A következő dokumentumok egy Szolnok körzetében eltűnt amerikai B-17-es bombázóval kapcsolatosak. A 463-as bombázócsoporthoz tartozó B-17-es gép 1944. december 12-én a németországi Bleckhammer olajfinomítóit támadta. Bécs környékén azonban erős légelhárító tüzet kaptak, aminek következtében kigyulladt az egyik motor. A gép visszafordult, de a magasság vészesen csökkent, így a személyzet a bombázó elhagyása mellett döntött. Az irányítás nélkül maradt repülőgép Szolnok körzetében a földbe csapódott. A személyzet 10 tagjából 8 visszatért a támaszpontra, 2 viszont eltűnt. A szovjetek a navigátor aktatáskáját megtalálták és visszaadták, a gép roncsaihoz azonban nem engedték az amerikaiakat. Érdemes megemlíteni, hogy Zsemlye Ferenc (1945-1949-ig Szolnok polgármestere) visszaemlékezésében felidéz egy lelőtt amerikai bombázót, amely a Dohánybeváltó után zuhant le ebben az időben. Láthatjuk az eltűnt gép és a személyzet adatlapját, Harley J. McAllister navigátor nyilatkozatát és egy vázlatot, ahol a gép eltűnt.

A harcok befejezését követően írták azt a levelet, amelyet Újszász elöljárósága kapott 1945 júniusában. Ebben Halmay Gusztáv repülő főhadnagy után érdeklődik bátyja. 1944. november 13-án Szolnok-Jászberény-Hatvan térségében heves légi csaták zajlottak. Magyar és német alakulatok csaptak össze szovjet gépekkel. A magyar ME-210 benne Halmay Gusztáv főhadnagy pilótával Jászsószentgyörgyön zuhant le. A hősi halált halt Halmay főhadnagyot a faluban temették el. A hátsó lövész Kaszás Károly szakaszvezető kiugrott, de további sorsa ismeretlen.

Az alsó tárolóban látható az a térkép, amely a megye területén lezuhant harci repülőgépek számát és azt a települést mutatja, ahol a földre csapódás történt. Különböző színekkel jelöltük a hadviselő felek által elvesztett gépeket.

VIII. Tároló

A második világháború időszakában Szolnokot érték a legsúlyosabb bombatámadások. Az amerikai légierők kb. 1550 tonna bombát szórtak a városra és környékére. Ezen kívül az angolok, szovjetek és a város elfoglalását követően a németek is támadták a megyeszékhelyet bombákkal, rakétákkal. Szolnokon kívül bombatalálat érte a közelben fekvő Rákócziútvárat és Szajolt is. A Jászság települései közül Jászberény, Jászfényszőlő és Jászkisér szenvedte el a legnagyobb légi csapásokat. A légitámadások következtében Szolnokon volt a legnagyobb a katonai és civil áldozatok száma. Ezek túlnyomó többsége a június 2-i bombatámadás miatt hunyt el. A következő légitámadások már kevesebb áldozattal jártak, köszönhető ez annak, hogy a lakosság nagy része már vidékre költözött.

A háború befejezését követően a közigazgatás új szervei megkísérelték a károk felmérését. A legsúlyosabb helyzet a megyeszékhelyet jellemezte. Az első irat Zsemlye Ferenc polgármester 1945 júliusában kelt jelentése, amely Szolnok háború utáni állapotát tükrözi. Idézzük fel most a bomba károkat: „...Hungária Rum- és Likörgyár bombatalálat, Fa- és Fémipari Szakiskola bombatalálat, Sági Simon műszaki üzem bombatalálat teljesen elpusztította...”-„...felsőkereskedelmi iskola bombatalálatokat kapott...”-„...három elemi iskola bombatalálatot kapott...”

A következő dokumentum a Szolnoki járás főjegyzőjének jelentése a felügyelete alá tartozó községek háborús káiról. Szolnok közelsége miatt Szajol és Rákócziútvár szenvedett bombakárokat. Idézzük a jelentésből: „...Szajol községben...a bombázások alkalmával 30 ház teljesen megsemmisült és 19 ház pedig súlyosan, 23 ház könnyebben megsérült...Rákócziútvár községben...a lakóházakból felgyújtás, ágyúgolyó találat és repülőtémadás következtében 7 lakóház megsemmisült, 10 lakóház pedig kisebb-nagyobb mértékben megrongálódott.”

Ha tovább nézzük az iratokat az újjáépítés, a háborús károk eltakarítása jelenik meg előttünk. Az 1947. január 20-án kelt levél egy újjáépítési terv melléklete. A háború során a bombák által megrongált MÁV Járműjavító mozdonyszerelő csarnokának helyreállításához készült. A tervdokumentációhoz eredetileg csatolva van alaprajz, metszet és helyszínrajz.

A következő jegyzőkönyvi kivonatok szintén 1947-ből származnak. Az egyik a bombázás után visszamaradt bombatölcsérek, gödrök feltöltésére vonatkozik. A másik arról értesít, hogy a városban még mindig szép számmal vannak földben található fel nem robbant bombák. Összegyűjtésükre és hatástalanításukra azonban nincs elegendő pénz.

A II. világháború robbanószerkezetei a mai napig kerülnek elő a földből. Szolnokon a pályaudvar környékét és a belvárost teljesen átalakították, a betöltött bombatölcsérek fölött új lakóépületek és toronyházak magasodnak. Az építkezések idején azonban a markolók kanala többször akadt fémes bombatestbe. Szerencsére ezek már „dőglött” bombák voltak. A tiszai vasúti híd környékén a horgászok még napjainkban is látják az amerikaiak által ledobott bombák tölcseireit. Úgy tűnik ezek örök mementóként veszik körbe a híd két oldalát.

A Magyarország feletti légi harcok során több mint háromezer repülőgép nem tért vissza kiindulási helyére. Egy részük kényszerleszállást hajtott végre, másik részük viszont lezuhant. A felszíni roncsokat a háborút követő években fokozatosan elszállították, vagy leleményes emberek használati tárgyakat készítettek belőlük. Így lett az egyik repülőgép törzsből fáskamra, a másik lezuhant gép kerékgumijából bakancstalp. A földben maradt roncsokat viszont kitartó és fáradtságos kutatómunka során kell felfedezni. A lezuhant gépeknek tíz százaléka került elő napjainkig. A hadtörténelmi régészet egyik összetevőjének is tekinthető repülőgéproncsok kutatása igencsak hasznos a korabeli harcászati eszközök rekonstruálásában. Hogyan dolgoznak a roncskutatók, milyen útbaigazítás alapján találják meg egy lezuhant repülő pontos helyét, hogyan történik a feltárás?- ezekre a kérdésekre adnak választ a vitrinben található képek és eszközök.