



A szövetséges légierők szerepe a náci Németország legyőzésében

A légi hadviselés szerepéről immár egy évszázada ütköznek a vélemények, s még arról is megoszlanak az álláspontok, hogy vajon a légierők köszönhető-e a Harmadik Birodalom megsemmisítése.

Patrick Facon írása bemutatja a pró és kontra érveket

Fent:

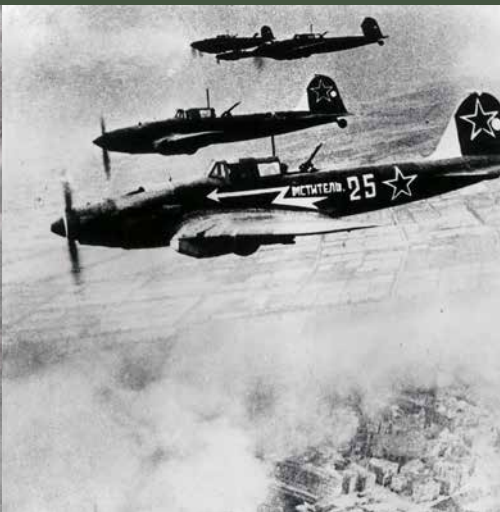
A kevesek, akik a legtöbbet tették a sokakért: bevetésre siető Hawker Hurricane-bombázó pilóták 1940–1941 telén

Lent balról jobbra:

B-17F bombázók Schweinfurt felett 1943-ban; Szovjet bombázóraj Il-2 Sturmovik gépei támadják Berlint 1945-ben;

B-29-es nehézbombázók támadnak burmai célpontokat 1945-ben

AKG-IMAGES/INTERFOTO/WIKIMEDIA



Anáci Németország és a megszállt európai területek ellen indított légitámadások azon – a katonai és politikai vezetők körében akkoriban általánosan elfogadott – vélekedésre támaszkodtak, amely szerint intenzív és folyamatos légi bombázással megtörhető egy nemzet ellenállása. Ez a meggyőződés a modern hadviselési és technológiai eszközök hívei által kidolgozott elméleteken alapult. A teória követői azt vallották, hogy egyszerűen szakítani kell a szemükben már elavultnak számító ágyúk bevetésével, a szárazföldi és tengeri csatákat a történelem süllyesztőjébe kell küldeni, ugyanakkor a légi haderőnemet ruházták fel minden erénnyel. Úgy vélték, hogy a légierő adja majd a mindent eldöntő eszközt, amellyel képesek lesznek tartósan és mélyen aláásni az ellenséges társadalom alapjait és a büntudat érzését kikényszeríteni annak tagjaiból.

A Harmadik Birodalom egén 1940 és 1945 között vívott csaták ebbe a keretbe illeszkednek. A kérdés mind a háború idején, mind az azt követő évtizedekben viták tárgya volt. A légi haderőnemet hívei, egy mítosz alapjait lefektetve, azt állítják, hogy a náci Németországot a légierőnek köszönhetően sikerült legyőzni. Az ellenfeleik viszont határozottan tagadják ezt, szerintük a rendelkezésre álló eszközökhöz képest a légierő gyenge eredményt produkált. Mindkét nézet túlságosan leegyszerűsíti a dolgokat, a Reich területén folytatott légi offenzíva sokkal összetettebb és árnyaltabb volt, mint ahogy azt ezek a szélsőséges vélemények sugallják.

Douhet hadviselési doktrínája

Azokat, akik a légierő diadalát hirdetik, az a tény befolyásolta, hogy a hagyományos hadsereg képtelennek bizonyult az első világháborúban kialakult folytonos és megerősített frontvonalak áttörésére. A lövészárokharcok során elpusztult milliók értelmetlen halála alátámasztotta azt a nézetet, hogy a mindenféle akadályokat kijátszani képes repülőgép lehet a döntő fegyver, amely egyenesen a hadviselő nemzetek szívébe hatol, és a segítségével le lehet győzni azokat anélkül, hogy az érintett ország területét megszállnák.

Ezzel szemben a valóság az, hogy London és néhány más angliai város bombázása összességében csalódást keltő eredménnyel járt. Ugyanez volt a helyzet az antant bombázóinak német városok ellen intézett támadásaival.

Mindazok, akik ezt a stratégiát szorgalmazták, úgy vélték, hogy a La Manche csatornán vagy a Rajnán túl élő, magukat védettnek érző lakossággal is éreztetni kell a háború súlyát.

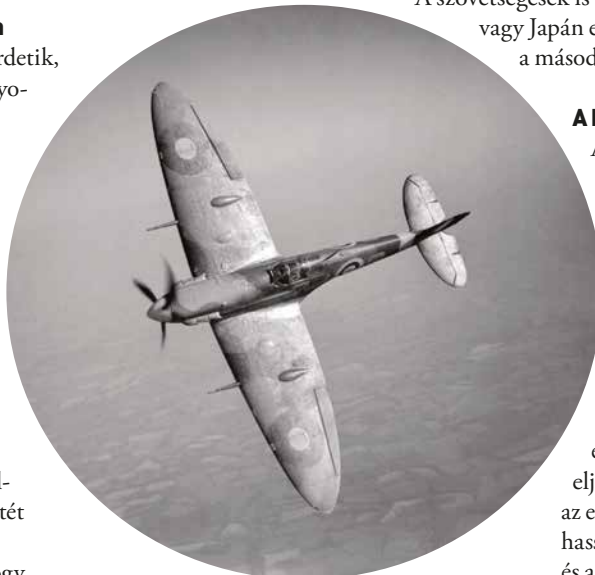
A húszas–harmincas évek folyamán a stratégiai légi hadviselés elképzelése rendkívüli népszerűségnek örvendett. Az ezzel kapcsolatos többé-kevésbé koherens elméleteket az olasz Giulio Douhet tábornok gyűjtötte össze, aki úgy vélte, hogy a nehézbombázók képesek pusztító és meghatározó csapást mérni az iparra, a termelési rendszerekre és a civilek moráljára. A szárazföldi és a tengeri erőknél védekező szerepet szánt, miközben a légierő az első számú támadó fegyverre lépett elő, így Douhet stratégiája nemcsak eretneknek tűnhetett ellenfeleinek szemében, hanem komoly konfliktusokat robbantott ki a hagyományos hadseregek vezetőivel.

Douhet szerint a stratégiai bombázásnak elrettentő hatása van, amivel meg lehet akadályozni az adott konfliktus eldurvulását, ugyanis a kemény megtorlástól való félelem miatt a nullára csökken az ellenfél támadási kísérleteinek valószínűsége. Döntő fegyvernek tekintette, amely lehetővé teszi a támadónak, hogy ő mérje az első csapást, és ezzel pszichológiai sokkhatást váltson ki az ellenséges városok lakosságából. Ezzel a módszerrel már csírájában el lehet fojtani egy olyan háborút, mint a Nagy Háború, és elkerülhető a több millió áldozat. A háborúhoz való jog a hagyományok szerint sosem zárta ki a civilek életének kioltását vagy megsebesítésüket. Háborús konfliktus idején a lakosság védelmét szolgáló alapelveket, ha úgy hozza a helyzet, betartják, de nem törekszenek mindenáron ezek tiszteletére.

A szövetségesek is ezzel igazolták a német városok vagy Japán ellen alkalmazott módszereket a második világháború idején.

A brit és az amerikai megközelítés

A Douhet-féle doktrína viszont még inkább inspiráló volt az angolszás pilóták számára, mert mindkét ország – Nagy-Britannia és az Egyesült Államok – stratégiai kultúrája a fegyveres erők teljesítményén alapszik, amelynek révén kisebb-nagyobb távolságról is meg tudják védeni a partjaikat, és a lehető legmesszebbre tudják eljuttatni országuk csapatait, hogy az ellenséget a saját területén támadhassák meg. Ugyanakkor az amerikai és a brit légierő tisztjei meggyőződésük szerint szükségesnek, sőt elengedhetetlennek tartották, hogy ilyen küldetéseket részt vegyenek. Ez igaz volt a brit Hugh Trenchard vagy az amerikai Billy Mitchell tábornokra.



A Spitfire építéskor a Supermarine S6B hidroplán terveit használták fel. 1938-ban kezdte meg aktív szolgálatát az RAF-ben, és a fejlesztéseket követően az első típus 580 km/h végsebességre a későbbi Spitfire XIV 710 km/h-s sebességéig folyamatosan emelkedett



Felszállásra gyülekeznek a szövetséges bombázók – háttérben egy Halifax-gép

A brit stratégiai bombázás hívei már az első világháború idején elkezdtek megvetni ennek a légi hadviselési gyakorlatnak az alapjait az Independent Air Force megalapításával. Az 1918-ban felállított brit légi haderőnem, a Királyi Légierő (Royal Air Force, RAF) parancsnoki feladatait Trenchard tábornok, a légierő első vezérkari főnöke látta el, aki kijelentette, hogy ha háborúra kerül sor, szét fogja zúzni a városközpontokat, ha ott katonai célpontok rejtőznek, beleértve a gyárakat is. Trenchard 1928. májusi memoranduma a lehető legvilágosabban kimutatta, hogy sokkal könnyebb megtörni a civilek morálját, mint egy épp hadjáratot végrehajtó hadseregét. Egyértelmű, hogy a brit stratégiai bombázással kapcsolatos doktrína már a konfliktus kitörése előtt is az ellenség erkölcsi erejének megtörésére irányult.

Az Egyesült Államokban William Sherman ezredes, aki az 1920-as évek második felében a Légi Hadtest Harcászati Iskolájának professzora volt, nem rejtette véka alá, hogy „a jövőbeni háború egyetlen eleme sem jelez előre olyan szörnyű következményeket, mint amelyeket a meglepetésszerű támadások [...], amelyeket a repülőgépekről intéznek majd a felkészületlen civil lakosság ellen”. Az amerikai légi hadviselési doktrínának megfelelően született meg azután az a stratégia, amelyet a háború során Amerika ellenfelei is megtapasztaltak.

Ugyanakkor az amerikaiak sokkal inkább az ipari háttér megsemmisítésére törekedtek, semmint a civil lakosság bombázására, amit erkölcstelennek tartottak. Ennek megfelelően az amerikai offenzívák a gazdasági és ipari központok ellen irá-

nyultak, mivel úgy tartották, hogy a beszállító ipart kell tönkretenni, megsemmisíteni az olajtartalékokat, a nyersanyagkészleteket, vagy magát a közlekedési rendszert. Úgy gondolták, hogy ezzel láncreakciót válthatnak ki az ellenség hadigépezetében: az üzemanyag-tartalékok kimerülése megbénítja mind a fegyveres erőket, mind az ellenfél gazdaságát. A speciális termékeket előállító üzemek elpusztítása, mint például a golyócsapágygyártásé, amely egyetlen dél-németországi városba, Schweinfurtba koncentrálódott, szintén komoly következményekkel járhat.

Az 1930-as évek második felétől a brit és az amerikai légierő vezetői információkat kezdtek gyűjteni a jövőbeni ellenfél gyenge pontjairól, és anyagokat állítottak össze több száz, a Reich területén fekvő célpontokról. Egyúttal olyan eszközök kifejlesztésén kezdtek el dolgozni, amelyek képesek stratégiai jellegű feladatok teljesítésére, konkrétan nagy hatótávolságú, négymotoros, nehézbombázó repülőgépek tervein. Ilyen volt a Lancaster, a Halifax és a Stirling Nagy-Britanniában; a B-17 Flying Fortress (Repülő erőd) és a B-24 Liberator, nem is beszélve a B-29 Superfortressről, amely majd egy későbbi időpontban távoli küldetést fog végrehajtani, méghozzá Japán rendszeres bombázását.

Háború a német munkás ellen

Churchill fejében már az angliai csata végén megszületett egy légi offenzíva terve Németország és a megszállt Európa ellen. Mivel a szárazföldi és tengeri haderőnem tétlenségre





Erhard Milch tábornok napiparancsát hallgatják a Luftwaffe stúkápilótái a norvégiai Trondheimben, 1940-ben

WIKIMEDIA

volt kárhozható, a brit miniszterelnök úgy döntött, a Királyi Légierő bombázóparancsnokságára (Royal Air Force Bomber Command) bízva, hogy mutassa meg a Wehrmacht nyugati hódításai után magát biztonságban érző német polgári lakosoknak, mit is jelent a háború. Az 1941 tavaszától indított kisebb éjszakai támadások Európa légtérében elsősorban az olajipari és repülőgépjárat üzemekre irányultak. Ugyanakkor a britek e célzott támadások végrehajtása közben súlyos technikai nehézséggel szembesültek, amely módszereik alapos átgondolására készítette a brit légierő vezetőit. 1942 elején úgy döntöttek, hogy bizonyos területekre koncentrált támadásokat indítanak, arra számítva, hogy a robbanó- és gyújtóbombák tömeges ledobásával kettős célt érhetnek el: elpusztítják a városokba telepített ipari és termelőkapacitást, amelyeket közvetlen támadással nem tudtak elérni, illetve végzetes csapást mérnek a lakosság moráljára.

Churchill tudományos tanácsadója, lord Cherwell alapos vizsgálódás után végül arra az eredményre jutott, hogy az ipari rendszer legsérülékenyebb láncszeme nem a nyersanyagteralék, nem is a feldolgozó- vagy összeszerelő üzemek, hanem a gyárban dolgozó munkás. A napról napra totálisabbá váló háború közegében így a brit szőnyegbombázások a civilek pszichológiai megtörését vették célba. A Királyi Légierő vezérkarának az ország legfőbb politikai vezető testületeivel és tudomá-

nyos szaktekintélyeivel együttműködve kidolgozott 1942. február 14-i irányelve kérérelhetetlen logikára épült. A stratégiai légi offenzíva legfőbb feladatának a német munkások moráljának aláásását határozta meg. Úgy becsülték, hogy az ország 58 legnagyobb városa ellen tizennyolc hónapon keresztül fenn-tartott légi csapás, amely mintegy 22 millió embert érinthet, elveszi majd a német nép harci kedvét. 1942 végén Charles Portal tábornok, a RAF vezérkari főnöke egyértelműen megfogalmazta ezt a célt. Portal óriási, bombázókkal végrehajtott hadjáratot tervezett 1943-ban és 1944-ben. Elrendelte, hogy a bombázóparancsnokságnak 25 millió németet kell megfosztania az otthonától, 900 ezer főt meg kell ölnie és legalább egymilliót kell megsebesítenie.

Az offenzíva irányítását Arthur Harris tábornokra bízta, akit 1942 februárjában neveztek ki a parancsnokság élére. A rendkívüli ügybuzgalmáról és macacsságáról elhíresült tábornoknak meggyőződése volt, hogy pusztán a légierő bevetésével megnyerheti a háborút. Tömeges támadásokat indított, mint amilyen az első is volt, 1942. május 30-án, amikor is ezer gép bombázott egyetlen várost, Köln-t.

Az amerikaiak légi stratégiájának koncepciója szöges ellentétben állt a britekével. A Nagy-Britanniába 1942 első heteiben megérkező amerikai 8. légi hadsereg tagjai olyan harceljárás kívántak alkalmazni, amely komoly kétségeket ébresztett a brit

Királyi Légierő berkeiben. Az amerikai légierő vezetői az éjszakai támadások helyett a nagy magasságban végrehajtott nappali csapásokat részesítették előnyben, amikor pontosabban célozhattak a bombáikkal. A 8. légi hadsereg parancsnoka, Eaker tábornok, hasonlóan Douhethoz, mindig is az egyfajta légi cirkálóknak tekintett nehézbombázók szükségességét hangsúlyozta az ellenség védekezésének megtörésére. Meg volt róla győződve, hogy a zárt kötelékben repülő négymotoros gépek, amelyeket több száz géppuska véd, elérhetik a kívánt célt. Az elképzelés alapján egyetlen elvre épült: a hadműveletekben részt vevő bombázó repülőgépeknek nincs szükségük kíséretre az ellenséges elfogó vadászgépekkel szemben.

Kombinált légi offenzíva

1942-ben a Németország elleni légi offenzíva még korai szakaszában járt. Miközben a bombázóparancsnokság egyre intenzívebb támadásokat intézett a Reich városai ellen, az amerikai 8. légi hadsereg inkább a megszállt Európát vette célba. Csak 1943 januárjában támadott közvetlenül németországi területeket, amikor döntő fordulat következett be az angolszász stratégiában. A szövetségesek casablancái konferenciáján a britek és az amerikaiak ugyanis úgy döntöttek, hogy a hadászati bombázó offenzívát beépítik Nyugat-Európa visszafoglalásának folyamatába.

A Vezérkari Főnökök Egyesített Bizottsága, a szövetségesek legfőbb stratégiai szintű katonai vezetési szerve igyekezett összekapcsolni az amerikai és a brit légierő hadműveleteit. Ezt a kombinált légi offenzíva keretében képzelték el, amelynek az volt a kitűzött célja, hogy a folyamatos, éjjel-nappali bombázással egyetlen percnyi pihenőt se hagyjanak a náci Németországnak. A júniusban kiadott Point-blank elnevezésű parancs pontosította a művelet stratégiai céljait a Casablancában meghatározott alapelvek szerint. Harris és Eaker kapta feladatul a náci ipari tartalékainak (olaj, gumi, hajógyárak, csapágyak) megsemmisítését. A tervezett partraszállás fényében a parancs azt is előírta, hogy a levegőből száműzni kell a Luftwaffét. A stratégiai bombázás történetében az 1943-as év a teljesítmény jelentős emelkedését mutatta, de ugyanakkor súlyos vereségeket is hozott a szövetségesek számára. Tavasszal Harris elindította a Ruhr-vidék elleni ütközetet, amelytől döntő eredményt várt. A hamburgi csata (július–augusztus) szélsőséges agresszióba torkollott, hatalmas veszteséget mért a civil lakosságra, és bár aggodalommal töltötte el a náci államot, nem kény-

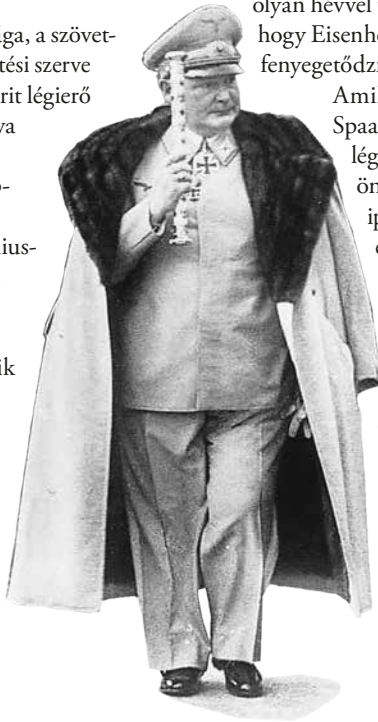
szerítette térdre Németországot. De még ennél is rosszabb volt, hogy októberben Eaker komoly vereséget szenvedett a schweinfurti csapágyüzem ellen indított támadás során, amelyben a bevetett bombázók 20 százalékát elvesztette. Emiatt az amerikaiak leállították a Németország belseje ellen intézett csapásokat és felülbírálták a teljes stratégiát. A fő cél az ellenséges vadászgépek semlegesítése lett, a stratégiai bombázók és az őket egyre messzebbre, 1944 tavaszán már egészen Berlinig kísérő vadászgépek közös bevetésével. Ennek köszönhetően a Jagdwaffe (a német vadászrepülő fegyvernem) jelentős veszteségeket szenvedett el az év folyamán.

1943–1944 telén a szövetségesek stratégiai légijerőjének vezetőit, akik értesültek az európai partraszállás tervéről, aggodalommal töltötte el, hogy erőiket 1944 áprilisától teljes mértékben Eisenhowernek, az Overlord hadművelet parancsnokának kell alárendelniük. Ennek következtében együttműködés alakult ki a két légierő tábornokai között, akik mindenáron be akarták bizonyítani a bombázások hatékonyságát és a nagy partraszállási hadművelet szükségtelenségét. Harris ezért 1943 novemberétől 1944 áprilisáig bevetette a bombázóparancsnokság erőit a berlini csatában, de nem sikerült nagyobb eredményt elérnie, azaz meggyengítenie a Harmadik Birodalmat, viszont elvesztett közel ötszáz bombázót. A repülőtábornokok olyan hévvel tiltakoztak a nyugat-európai partraszállás ellen, hogy Eisenhower kénytelen volt többször is a lemondásával fenyegetőzni.

Amikor 1944 szeptemberében Harris és Carl Spaatz, az Európában harcoló amerikai stratégiai légierő parancsnoka visszakapta hadműveleti önállóságát, a közlekedési hálózatot és az olajipari üzemeket kezdte támadni, és a hadművelet eredményei vitathatatlanok voltak és döntő hatással bírtak. Nem sokkal azelőtt, hogy a nyugati szövetségesek 1945 tavaszán átkeltek a Rajnán, még egyszer megpróbálták kicsikarni a kapitulációt Németország nagyvárosainak (Drezda, Lipcse és Chemnitz) bombázásával, illetve néhány gigantikus hadművelet kidolgozásával, amelyeknek célja az lett volna, hogy meglepetésszerű légitámadásokkal gyűrjék le Németországot.

Szemfényvesztés

A stratégiai bombázás hatásainak értékeléséhez először is azt kell megvizsgálnunk, hogy milyen ütemben nőtt a szövetségesek ereje. Az 1940 és 1945 között Európára ledobott 2,7 millió tonnányi bombából – ebből 500 ezret egyébként Franciaországra – több mint 1,7 milliót a háború első két évében szórtak le, a csúcspont 1944



Göringet 1935-ben nevezték ki a Luftwaffe, a német légierő főparancsnokává, így ő irányította a Lengyelország és Franciaország elleni támadásokat. A Luftwaffe 1940 augusztusában kezdte meg a nagybritanniai inváziót előkészítő bombázását. A terv kudarcba fulladt, és ezt Hitler soha nem tudta megbocsátani

jelentette 1,2 millióval. A statisztikák azt mutatják, hogy az angol–amerikai légi hadjárat intenzitása csak fokozatosan növekedett, és maximális mértékét elég későn érte el.

A német háborús termelés adatai szintén érdekes számokat produkáltak. Például a harckocsik gyártási mutatószáma 81-ről 536-ra nőtt 1941 és 1944 között; a repülőgépeké 97-ről 277-re ugyanebben az időszakban. Ugyanezt a jelenséget tapasztalhatjuk a kohászatban (1939-ben a mutatószám 100, 1944-ben 203) és a közlekedési eszközök esetében is (1939-ben a mutatószám 100, 1944-ben 255). A színesfémek ágazata már kevésbé változott.

A számok azt mutatják, hogy a légi bombázások közvetlen hatása elég korlátozottnak tekinthető. Ez az enyhén szólva furcsa jelenség főleg annak tulajdonítható, hogy a Hitlerhez hú Albert Speer, akit 1942 februárjában neveztek ki fegyverkezési miniszternek, a gyárak jó részét szétszórta és a föld alá rejtette, és úgy tűnik, a politikája hatékonynak bizonyult, még akkor is, ha a kivitelezése éveket vett igénybe és kezdetben a teljesítmény csökkenésével járt. A náci hadiipar gyártási kapacitásának növekedése a háborút megelőzően és annak első évében elvégzett jelentős beruházásoknak is köszönhető volt, valamint a Harmadik Birodalom iparfejlesztési politikájának. Moszkvai vereségükig a németek meg voltak győződve arról, hogy a háború rövid lesz, így nem is törekedtek minden rendelkezésükre álló eszköz bevetésére. Csak a sztálingrádi vereség és a totális háború meghirdetése után döntött úgy a náci rezsim, hogy minden tartalékát mozgósítja.

Ezt a megállapítást mindazonáltal árnyalni kell. Angolszász történészek legutóbbi tanulmányai szerint, ha a német haditermelést pusztán a kimeneti statisztikák alapján kívánjuk megítélni, akkor nem veszünk figyelembe egy fontos paramétert: a fegyvergyártás tervek szerinti növekedési ütemét. Richard Overy szerint semmilyen kétség nem férhet hozzá, hogy „a bombázások lassan, de biztosan tönkretették a jövőbeni termelés alapjait, és a támadások kumulatív hatásként törést okoztak a gyenge gyártási és elosztási hálózat szintjén, mely hálózatot az ipari rendszer hiányosságainak kompenzálására alakítottak ki. [...] A bombázások ellehetlenítették a későbbi racionalizálást.” Adam Tooze szerint, aki le akart számolni a „Speer-féle csoda” mítoszával, a hadiipar gyors növekedését – 1942 januárjában a mutatószám 100 volt, 1943 tavaszán pedig 230 – igen megállította a bombázóparancsnokság hadjárata a Ruhr-medencében. A Harris által hozott döntés, miszerint az erőt a városokra és a lakosságra koncentrálják, még a tábornok szerint is rossz volt, és nem tette lehetővé további előnyök kicsikarását.

A területbombázás (Area Bombing) keretében a nagyvárosok ellen vezetett támadások csupán 5 százalékkal vetették vissza a fegyvergyártást. Az ipari objektumok elleni csapások

már sokkal hatékonyabbak voltak. 1943 őszén a Luftwaffe vezetősége komolyan aggódni kezdett – és okkal – a repülőgépgyárakat ért amerikai bombázások miatt, amelyek jelentős mértékben csökkentették a leszállított repülőgépek számát.

A Reich közlekedési hálózatára mért csapások 1944 őszétől, amikor az angol–amerikai stratégiai légierők visszakapták hadműveleti döntési autonómiájukat Eisenhower-től, és 5000 repülőgép felett rendelkeztek, még komolyabb szerepet játszottak az ipari termelés összeomlásában. Csatornákat, vasúti pályákat, közutakat és értékes műtárgyakat semmisítették meg, Harris és Spaatz bombázói fokozatosan megbénították az ellenség hadigépezetét, ez pedig jól mutatja, hogy a Speer nevével fémjelzett akció, a gyárak szétszórta elhelyezése végül kettélű fegyvernek bizonyult. Az összeszerelő üzemekhez nem jutottak el a megfelelő szállítmányok, a harckocsik, repülőgépek, tengeralattjárók és egyéb fegyverek összeszereléséhez szükséges alkatrészek. A bombázások révén sikerült többé-kevésbé elválni az acélüzemek és öntödék nyersanyagszállítmányainak útvonalát is.

A szintén 1944 őszén indított másik offenzíva az összeomlás szélére sodorta a Harmadik Birodalmat. Bár az amerikaiak már a hadba lépés előtt tervezték, de csak jóval később, a háború idején kezdték el a támadásokat a romániai Ploieștiben található olajlelőhelyek ellen, hogy ezzel megfosszák a Wehrmachtot az üzemanyag utánpótlásától. Miután a város a Vörös Hadsereg kezébe került, a fő célpont a Reich területén szétszórta 18 hidrogénező (barnaszénből szintetikus benzint előállító) üzem lett. A gyártás, bár már 1944 tavaszán elkezdődött, de akkor még alig érte el az ugyanezen év végi termelés 20 százalékát. Működési és logisztikai problémák merültek fel a páncélos- és gépkocsizó alakulatoknál, ami jelentős mértékben gyengítette a Luftwaffe harci hatékonyságát, mivel nemcsak hogy nem tudta kedve szerint bevetni a repülőgépeket, de a hajózószemélyzet minősége is romlott az elégtelen kiképzés miatt.

Vitatott bombázások

A kevésbé látványos, közvetett hatások is pusztítóak voltak. 1943-tól, élénk viták után, a Luftwaffe elkezdte a Reich légtérének védelmére összpontosítani vadászrepülő-alakulatait, átengedve ezzel a szövetségeseknek a légi fölényt a szárazföldi frontokon a döntőnek bizonyuló 1944-es évben. A légi támadások olyan intenzívvé váltak, hogy Németország kénytelen volt minden tartalékát az elfogó vadászrepülőgépek gyártásának szentelni. Így viszont nem maradt elég eszköze arra, hogy bombázó repülőket állítson elő és ellentámadásba lendüljön. Ugyanezen okok hasonló hatást váltottak ki: a Reich közel 70 ezer légvédelmi löveget és több mint egymillió tüzért vetett harcba német földön, megint csak a nyugati és keleti front hátrányára. Végül közel kétfélmillió munkás, akik alapvető fontossággal bírtak volna a Reich ipará számára,



Arthur „Bombázó” Harris, a Királyi Légierő bombázóküldönitényének főparancsnoka

Douglas TBD-1 Devastator torpedóbombázók szárnyait hajtják ki az *Enterprise* fedélzetén a midwayi csata kezdetén



WIKIMEDIA

nem a gyárban dolgozott, hanem a bombák által megrongált városok százaiban takarította el a romokat.

A bombázások intenzitása ellenére a szövetséges légierőnek nem sikerült megtörnie a lakosság ellenállását. Tény, hogy a Németországot ért apokaliptiszis komoly aggodalmat keltett a vezetőkben, de a hatalom és a náci párt fel tudta használni a lebombázott németek haragját, gyűlöletét és ellenszenvét a szövetségesek ellen, és a lezuhant brit és amerikai repülőkatona megglincselését is támogatta. A brit–amerikai támadások e tekintetben éppen ellenkező hatást értek el: felsorakoztatták a lakosságot a vezetők mögé, és nem lázadó, hanem ellenálló szellemű magatartást váltottak ki.

Már a háború vége előtt komoly kritikák érték a Németország ellen vezetett stratégiai légi támadásokat, először is a brit és amerikai szárazföldi haderőnem parancsnokai részéről, akik a 170 ezer brit és amerikai bombázó gyártására szánt összegeket inkább a harckocsik, szállító hajók és tehergépkocsik előállítására fordították volna. Egyesek azt állították, hogy ha ezt a politikát folytatták volna, akkor a partraszállásra már 1943-ban sor kerülhetett volna. A légi akciókat kísérő etikai viták szintén igen erőteljesek voltak. A háború végén indított támadásokat ért bírálatok, többek között Drezda lerombolása miatt, még Nagy-Britanniát is elérték. A német városok elpusztítását számtalan megfigyelő és elemző háborús bűnnek minősítette, ami kitöröl-

hetetlen nyomot hagyott a szövetségesek becsületén. Úgy vélték, hogy a támadások 350 ezer és 500 ezer közé tehető civil halálát okozták, még hozzá feleslegesen, a pusztításban felbecsülhetetlen építészeti és művészeti kincsek semmisültek meg, az európai lakosság jelentős része elszegényedett, és ez komoly politikai következményként meggyorsíthatta a kommunizmus terjedését ezekben a körökben.

Vitathatatlan, hogy a szövetséges bombázások nem érték el kitűzött céljukat, azaz nem gyűrték le végleg a Harmadik Birodalmat, amire a stratégiai légi támadások hívei számítottak. Németország ugyanis csak akkor kapitulált, amikor a szárazföldi haderők elfoglalták az országot. Az is igaz viszont, hogy a bombázások jelentős károkat és igen nagy szenvedéseket okoztak. A totális háború szerves részeként a légi csapások nem rengették meg a német gazdaságot. Ugyanakkor érdemes elgondolkozni azon is, hogy mi történt volna akkor, ha a náci Németország ipari termelése öt éven keresztül zavar nélkül, folyamatosan működött volna. ■

Patrick Facon (1949–2016)

a történelemtudományok doktora, a Service historique de la défense (Vincennes) légierő-kutatási főosztályának igazgatója volt. A légi hadviselés szakértőjeként számos könyv szerzője