

CZIRÓK ZOLTÁN

## AZ 1945. MÁRCIUS 4-EI LÉGITÁMADÁS AMERIKAI SZEMSZÖGBŐL

**A**z 1980-as évektől, majd a rendszerváltozást követően egyre nagyobb mértékben előtérbe került a vasi megyeszékhelyet ért 1945. március 4-ei bombatámadásról történő megemlékezés. Ám annak ellenére, hogy a témát az elmúlt évtizedekben többen is – részben vagy egészében – feldolgozták, még 75 évvel az események után is számos téves, pontatlan vagy a körülményeket figyelmen kívül hagyó megnyilatkozással lehet találkozni az eseményekkel kapcsolatban. Ezért a bombázás amerikai forrásokra épülő bemutatását megelőzően szükséges e helyen (is) kitérni a leggyakoribb ilyen jellegű kijelentésekre.<sup>1</sup>

ÉRZÉKENY PONTOK AZ ESEMÉNYEK BEMUTATÁSAKOR, ILLETVE ELEMZÉSEKOR

Az első kiemelendő eleme a megemlékezéseknek, hogy az 1945. március 4-ei bombatámadást sok esetben mint egyetlen, különálló eseményt kezelik. Való igaz, hogy ez a nap hozta el nem csak a város, de a vármegye történetében is a legsúlyosabb, legtöbb áldozatot követelő és legnagyobb rombolást okozó légitámadást, de ez is „csak” egy eleme volt egy folyamatnak, egy előre, gondosan megtervezett stratégia része. 1944. július 8-án érte első ízben bombatámadás Szombathely szövetséges repülőgépek részéről és az amerikai, brit és szovjet repülőgépek legalább 36 alkalommal támadták a várost bombákkal vagy fedélzeti fegyvereikkel – gépágyú-, illetve géppuskatűzzel – 1945. március 29-ig, amíg a frontvonal elérte a települést.

Kapcsolódva a stratégiához, felmerül a kérdés, miért vált célponttá Szombathely a szövetséges hatalmak légi hadereje számára. A közép-európai, illetve magyarországi célpontok támadásának terve az 1943. januári casablancái konferenciához köthető, ahol Franklin D. Rooseveltt, az Amerikai Egyesült Államok elnökének és Winston Churchill, Nagy-Britannia

1 A tanulmány alapját a szerzőnek a Vasi Múzeumbarát Egylet gondozásában „Tegnap istenítélet volt Szombathelyen...” Légitámadások a vasi megyeszékhely ellen, 1944–1945. Szerk. Mayer László. Szombathely, 2015. 132 p. címmel megjelent könyvéhez folytatott kiterjedt kutatásai képezik. Jelen közleményben, a rendelkezésre álló terjedelmi keretek okán, kizárólag a legfontosabb hivatkozások és jegyzetek kerültek feltüntetésre.

miniszterelnökének vezetésével egyebek mellett megegyezés született a szövetséges légierők alkalmazásáról és a bombázandó célpontokról, illetve azok fontossági sorrendjéről. A hadászati bombatámadások tervét az alapelvek érintetlenül hagyása mellett többször módosították, az éppen legsürgősebb feladatok fényében. A „Pointblank” fedőnevű légi hadműveletet, egyre növekvő repülőgép-mennyiséget és támadási mélységeket jelölve, öt szakaszra osztották, hazánk ellen a negyedik szakaszban kezdődtek a bombatámadások, amelyeket az amerikai szárazföldi haderő 15. légi hadserege, valamint a mellé rendelt brit Királyi Légierő (RAF) 205. Bombázó Csoportja hajtott végre.<sup>2</sup>

Már 1944 januárjától megszorodtak az ellenséges gépek berepülései az ország légterébe, majd a terveknek megfelelően február 20-ától kezdetét vette a német repülőgépipar, golyóscsapágy-gyártás és a Luftwaffe megsemmisítése, majd a kőolajipar és a vasúti közlekedés széttűzése – mindez lényegében már a normandiai partraszállás előkészítését szolgálta.<sup>3</sup> Később, az 1944 augusztusában megindult szovjet offenzívát követően a MASAF legfontosabb, illetve legcélsebb feladatát a német közlekedési vonalak megbénításában határozták meg. Miután októberben a szovjet hadsereg átlépte a magyar határt, az amerikai légi hadsereg repülőgépeit a nyugat-magyarországi közlekedési vonalak ellen vetették be.<sup>4</sup> Ezek fényében könnyen azonosítható, hogy Szombathely városa mely területeken és mely szakaszokban jutott szerephez: repülőtere és vasúti csomópontja, illetve ezek jelentősége volt az, ami miatt a város támadásoknak volt kitéve.

Az amerikai nappali bombatámadások meghatározott „koreográfia” alapján zajlottak, ebben lényegi változások nem történtek a háború folyamán. Amennyiben az elsődlegesnek megjelölt célpont nem volt támadható – például felhőzet takarta – másodlagos, harmadlagos stb., vagyis alternatív célok is szerepeltek a listán – a vasi megyeszékhely sokszor így került a támadások célkeresztjébe. Meg kell említeni azonban, hogy az amerikai előírások nagyon szigorúan vették az ártatlan lakosság életének védelmét, a támadások mindig katonai vagy ipari fontosságú célpontok – esetünkben főleg vasúti csomópontok – ellen irányultak. A nagy repülési magasság viszont szinte kizárta a pontos bombavetést, így számtalanszor előfordult, hogy a bombák „elcsúsztak” és lakóházak között végeztek hatalmas rombolást. Amikor egy bombázó meghibásodott vagy megsérült, és tartani akarta pozícióját a közelében, elkerülve, hogy az ellenséges vadászok zsákmányává váljon, vagy épp támadás érte, a bombáitól vészkioldó segítségével szabadult meg és úgynevezett kényszervetést végzett.

A folyamatos felderítésnek és fényképezésnek köszönhetően a szövetséges légierők minden esetben pontos információkkal rendelkeztek a célterületet, illetve a célpont(ka)t illetően. A támadást megelőző napon kiadott bevetési parancsban nemcsak a támadni kívánt elsődleges és alternatív célok jellemzői, hanem a várható földi és légi elhárítás, valamint időjárás is meghatározásra került, közvetlenül az akció előtt pedig egy utolsó eligazításon is részt vettek az egységek vezetői.

Amikor a szovjet csapatok és velük együtt a frontvonal a főváros közelébe ért, kezdetét vette a központi intézmények és hatóságok kitelepítése és 1944 decemberétől Szombathely

2 A 15. légi hadsereg (15<sup>th</sup> Army Air Force; 15<sup>th</sup> AAF) és a 205. Bombázó Csoport (No. 205 Bomber Group; No. 205 BG) együtt alkotta a Földközi-tengeri Szövetséges Stratégiai Légierőt (Mediterranean Allied Strategic Air Force; MASAF).

3 *Pataky Iván – Rozsos László – Sárhidai Gyula*: Légi háború Magyarország felett. Bp., 1992. 1. köt. 84–99., 115–116. p.

4 *Gaál Gyula*: Hadszintér a felhők között. = Magyar Szárnyak, 1984. 27. p.

mintegy második fiók-fővárossá vált. Ide tette át székhelyét a nyilas belügy-, igazságügy-, kultusz-, külügy- és a propaganda minisztérium, valamint a nyilas párt különböző szervei. Mivel sokan a mai napig e szerveket tartják a szombathelyi légitámadás kiváltó okának, ismételtelen ki kell emelni, hogy bár az 1945. március 4-ei bombázás során a városközpontba hullott bombák a fenti minisztériumok székhelyéül szolgáló épületek közül számosat elpusztítottak vagy megrongáltak, sőt a Gestapo székhelyét is találat érte, semmilyen bizonyíték nincs arra nézve, hogy ezek nem egy hibásan, illetve nem kellő pontossággal kivitelezett bombavetés, hanem szándékos és tervezett támadás eredményeként hullottak alá.

Az utolsó és talán legmélyebben élő meggyőződés, hogy a március 4-ei légitámadás „szőnyegbombázás”, illetve „terrorbombázás” volt.<sup>5</sup> Mindezt, sajnos erősíti Törseök Károly ezredesnek, kerületi légoltalmi parancsnoknak az 1945. március 13-án írt jelentése, amelyben a bombázás jellegét a következőképp határozta meg: „*Terrorbombázás, célbombázással egybekötve*”; továbbá az alábbi kijelentése: „*A bombázás maga súlyos szőnyegbombázásnak minősíthető*”.<sup>6</sup> A szőnyegbombázás azonban olyan bombavetést takar, amelynek nincs konkrét meghatározott katonai, gazdasági vagy infrastrukturális célpontja, célja az adott terület és az azon elhelyezkedő anyagi javak teljes megsemmisítése, továbbá a civil lakosság elrettentése, megfélemlítése, demoralizálása. Nevét onnan kapta, hogy a támadó kötelék(ek) repülőgépei közel egyszerre oldják ki bombáikat egy területsáv felett, a bombák becsapódása pedig a földön úgy látszik, mint egy legördülő bombaszőnyeg. Ilyen jellegű akciót Magyarországon nem hajtottak végre sehol, így Szombathelyen sem. Az 1945. március 4-én támadó amerikai repülőalakulatok bevetési parancsa és jelentései alapján minden kétséget kizáróan kijelenthető, hogy a támadás célpontja egyértelműen a vasúti pályaudvar volt. Ehhez azonban – ahogy a következőkben látható lesz – sajnálatos módon, egy nem túl sikeres kivitelezés társult.

#### A TÁMADÁS LEFOLYÁSA AZ AMERIKAI JELENTÉSEK ALAPJÁN

A 15<sup>th</sup> AAF 1945. március 4-én a korábbiakhoz hasonlóan újfent komoly erőket indított útnak, hogy az északnyugat-magyarországi és kelet-ausztriai vasúti közlekedési csomópontokra mérjenek csapást – a 304<sup>th</sup> BW Wiener Neustadt, az 5<sup>th</sup> BW Sopron és Bruck, a 47<sup>th</sup> BW Hegyeshalom, a 49<sup>th</sup> BW Graz, az 55<sup>th</sup> BW pedig Szombathely rendező pályaudvara ellen indult támadásra.<sup>7</sup>

Az 55<sup>th</sup> BW valamennyi csoportjának (454<sup>th</sup> BG, 455<sup>th</sup> BG, 456<sup>th</sup> BG, 459<sup>th</sup> BG)<sup>8</sup> a maximális, 36 gépes erővel kellett felvonulni, 13 perces időközökkel, amelyet eredetileg a

5 A bombázással kapcsolatos nézetek, illetve meggyőződések az események 70. évfordulóján politikai színezetet is öltöttek, ahol egyértelműen megmutatkoztak jelen írásban hivatkozott elemek. Míg az egyik politikai oldal képviselője – nem melleleg történészként – minden valóságot mellőzve „magyar Drezdnának” nevezte Szombathelyt, a témában megnyilatkozók közül is akadt, aki – elvileg ismerve a vonatkozó angol nyelvű dokumentumokat – Szombathely támadásának okát és célpontját a Szálasi-kormányban jelölte meg. [https://www.nyugat.hu/cikk/szombathelyi\\_bombazas\\_1945\\_marcius\\_4\\_fasiszta\\_Szalas\\_i\\_\(Megtekintve: 2020. március 1.\)](https://www.nyugat.hu/cikk/szombathelyi_bombazas_1945_marcius_4_fasiszta_Szalas_i_(Megtekintve: 2020. március 1.))

6 A Polgári Védelmi Archívum gyűjteményéből (másolati példány). Az eredeti irat lelőhelye: Honvédelmi Minisztérium Hadtörténelmi Intézet és Múzeum. Hadtörténelmi Levéltár (továbbiakban: HM HIM HL) Borsányi hagyaték.

7 BW = Bomber Wing.

8 BG = Bomber Group.

460<sup>th</sup> BG vezetett volna. A kötelékek Andriai-tenger felett gyülekeztek, ahonnan a Zara–Lizeen–Gaming–Lunz útvonalon közelítették meg az elsődleges célpontot és Oberaspangnál kezdték meg a rárepülést. Támadási szögként 130°-ot írtak elő, amennyiben a terv nem kivitelezhető, úgy Villach, Ljubljana vagy Zágráb pályaudvarai szerepeltek alternatív célpontként a hadműveleti parancsban.

A szombathelyi pályaudvart ekkor a legfontosabb vasúti központnak tartották, mivel a front széles körzetének szolgált utánpótlással. A leírás megadta, hogy a rendező-pályaudvar a város keleti oldalán fekszik, tőle keletre nagyrészt nyílt területekkel, maga a célpont pedig hosszan és keskenyen fut észak–déli irányban. Tudomással bírtak arról is, hogy javításra, elosztásra és tárolásra alkalmas lehetőségekkel bírnak a vasúti berendezések és felépítmények, és mind a hat vágányon gőzüzemű vontatás folyik, amelyeken a március 2-ai felderítés 430 vagonot figyelt meg, köztük 12 tartálykocsival.<sup>9</sup>

A tervezettnél végül kevesebb repülőgép emelkedett levegőbe és már ekkor meggyűlt az egyes csoportok baja az időjárással, ami aztán a későbbi történéseket is befolyásolta.

A 485<sup>th</sup> BG számára nagy nehézségeket okozott a gyülekező. A 7.39-kor felszállt 28 B–24-es a bázis felett uralkodó időjárási körülmények miatt 30 mérföldre<sup>10</sup> nyugatra gyűlt össze és 10 perc késéssel ért az ellenőrző ponthoz a két, egyenként két–két rajból álló kötelék. Amikor információt kértek támadó hullám vezetésére kijelölt 460<sup>th</sup> BG-ről, kiderült, hogy annak repülőgépei 15 perccel járnak mögöttük. A csoport azt az utasítást kapta, hogy emelkedjen a megfelelő magasságba és a 460<sup>th</sup> BG megkísérli megelőzni, erre azonban nem került sor, így a 485<sup>th</sup> BG maradt a vezérkötelék. Egy repülőgép a célpont elérését megelőzően visszafordult műszaki problémák miatt. A rárepülés kezdőpontját nem sikerült azonosítani az erős felhőzet és köd miatt, majd, amikor a célpont láthatóvá vált, kiderült, hogy az 30°-kal jobbra helyezkedik el tőlük, ezért helyesbítő manőverbe kezdtek. Bár a fordulót képes volt a teljes kötelék végrehajtani, rendkívül rövid idő, alig 45 másodpercük maradt a kioldásra. A vezérgép bombázótisztje elfogadható bombavetésről számolt be, a mögöttük haladó rajokat azonban összezavarta a forduló és nem maradt elég idejük, hogy befejezzék a szinkronizálást a dobás előtt. 26 Liberator 150°-os szögben érkezve 12.42-kor szabadult meg 52 tonna 500 fontos<sup>11</sup> bombájától 23.500 láb<sup>12</sup> magasságból, egy gép pedig a tartószerkezet meghibásodása miatt rakományával együtt tért vissza a reptérre. A Wing összefoglalója szerint a csoport hozzávetőleg 20 sorozata találta el a teherpályaudvart tekintélyes kárt okozva a vágányzaton és a vagonok között, hét bomba pedig nyílt mezőre esett. A bombázócsoport jelentése viszont kissé eltérő részleteket tartalmaz. Eszerint az „A” raj bombái a célpont déli részének mindkét oldalán, koncentráltan csapódtak be, míg a „B” rajé attól kb. 1500 lábra nyugatra hullottak. A „C” és „D” raj által kioldott robbanótesteik viszont még nyugatabbra, 2500–3000 lábra a pályaudvartól – ez a városközponthoz közel eső területet jelöl.<sup>13</sup> A rendelkezésre álló légifelvételen tisztán kivehető, hogy egy jelentős sorozat a IV. Károly (ma: Király) utca és Perint közti területnek hozzávetőleg a székesegyház és Thököly Imre utca közti részére, egy másik sorozat pedig a pályaudvar és a Gyöngyös közötti

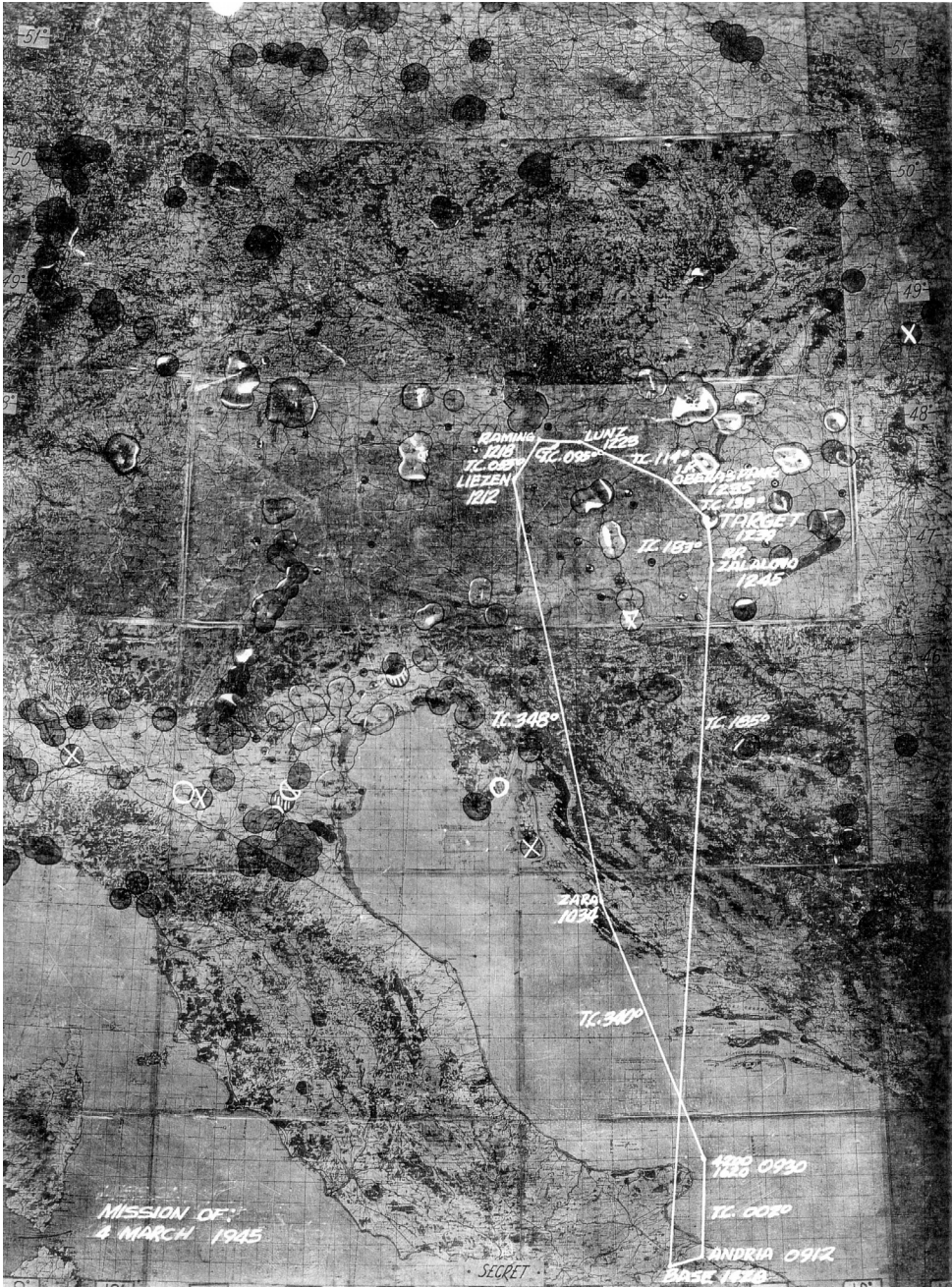
9 National Archives and Record Administration, 55th Bomb Wing Mission Report, 4 March 1945.

10 1 tengeri mérföld = 1,852 km.

11 1 (rövid) tonna (short ton) = 2000 font = 907,18 kg; 1 font = 0,4536 kg.

12 1 láb = 0,3048 m.

13 Air Force Historical Research Agency (továbbiakban: AFHRA) 485th Bombardment Group Mission Report, 4 March 1945.



1. kép Az 1945. március 4-ei Szombathely elleni támadás tervezett útvonala a 464<sup>th</sup> BG számára (AFHRA)

## ÉVFORDULÓ

CZIRÓK ZOLTÁN: AZ 1945. MÁRCIUS 4-EI LÉGITÁMADÁS AMERIKAI SZEMSZÖGBŐL



2. kép A 485<sup>th</sup> BG-nek a szombathelyi városközpontot is romba döntő bombasorozata 1945. március 4-én (AFHRA)



# ÉVFORDULÓ

CZIRÓK ZOLTÁN: AZ 1945. MÁRCIUS 4-EI LÉGITÁMADÁS AMERIKAI SZEMSZÖGBŐL



4–5. kép A 460<sup>th</sup> BG és 465<sup>th</sup> BG ledobott bombáinak becsapódási helyei az 1945. március 4-ei támadás alkalmával (AFHRA)



városrésznek a Szelestey László utcától délre eső térségére hullott. Ez alapján egyértelműen kijelenthető, hogy ez a csoport a felelős a városközpont lerombolásáért és mindez a támadás első hullámában történt.

Legnagyobb problémákat a 460<sup>th</sup> BG számára okozta a 7.35-kor történő felszállást követően az összerendeződés, így a 9.17-es indulás után 30 perc késéssel érkezett a 18 Liberator a randevú helyére, az Adriai-tenger fölé. Az út során nagyrészt kedvező időjárási körülmények uralkodtak, de a csoport ennek ellenére sem tudta beérni az előtte haladó 485<sup>th</sup> BG-t és másodikként jutottak el a fordulópont körzetébe, ahol megkezdték volna a rárepülést, a területet azonban alacsony felhőzet takarta, és másik helyet kellett választaniuk. Ennek köszönhetően a tervezettnél később értek a célpont légterébe, ahol viszont már az utánuk következő – eredetileg harmadik – csoport (465<sup>th</sup> BG) szabadult meg épp a rakományától. A kötelékparancsnok 360°-os fordulóra adott parancsot, amely során a vezérgép bombázótiszte időhiány miatt nem tudta elvégezni a célmegjelöléshez szükséges korrigálásokat, a cél feltűnésekor elfoglalt pozícióból pedig nem volt tanácsos bombázni, így újabb rárepülést kellett végrehajtaniuk. A második, balos fordulót követően 80 csomós<sup>14</sup> szélben, 181°-os szögben repülve megkezdték a kioldást, de csak vizuális azonosítás mellett. Mivel ebben a támadási szögben kivitelezhetetlen volt, hogy a rajok a három tervezett, egymástól különálló célt eltalálják anélkül, hogy kereszteznék egymás útját, a kötelékparancsnok utasította valamennyi rajt, hogy a pályaudvar közepét célozzák meg. Ennek megfelelően egy, a többi épület közül kirívó fehér raktárepületet vettek célba és a 27 B–24-es végül 13.24-kor oldotta ki 53 tonnányi 500 fontos bombáját 22.000 láb magasságból. Az egyik Liberator a 485-ösökkel bombázott, míg két másiknál négy robbanószerkezet fennakadt a rakaszokban, ezektől közvetlenül a célpontot elhagyva szabadultak meg.<sup>15</sup>

A tervezett 30 repülőgép helyett a 465<sup>th</sup> BG 29 Liberatora hagyta el a repülőterét 7.40-kor és csak 9.18-ra sikerült a bombázóknak összerendeződni Andria és Canosa között úgy, hogy az eredetileg tervezett három támadó egység közül csak kettő állt fel és a harmadik gépei a másik kettőbe olvadtak be. Harmadik helyen repültek a 485<sup>th</sup> BG és a 460<sup>th</sup> BG után az úton és a szél ellenére is tudták tartani az irányt, 11.35-kor pedig Ljubljana felett csatlakozott hozzájuk a P–51-es vadászokból álló kíséretük. A rárepülést a kijelölttől kissé nyugatra kezdte meg a csoport, egy B–24-es pedig már ezt megelőzően megszabadult bombáitól, motorhiba miatt. A vezérgép bombázótiszte sikeresen azonosította a célpontot, az oldalszélben azonban meg kellett küzdenie, hogy befoghassa a célzókészülékkel. Egyik repülőgépen az automata pilóta felmondta a szolgálatot, ez kézzel oldott ki, két másik üzemből jelentett, ők mindannyian kényszervetéssel szórták le terhüket. Összesen 25 repülőgép 105°-os – fotó szerint 115°-os – támadási szögben repülve 13.06-kor 22.000 láb magasságról dobta le 50 tonnányi bombáját, amelyek a fotók tanúsága szerint közvetlenül a pályaudvar mellett értek földet, öt–hat sorozat azonban kiterjedt a vasúti pályára és az ott álló tehervagonokra, két telitalálatot figyeltek meg a síneken.<sup>16</sup>

Eltérően a többiektől, a 464<sup>th</sup> BG mind a 36 kijelölt gépe, sőt ezenfelül hat tartalék bombázója is levegőbe emelkedett 8.10-kor, három támadó egységet alkotva. Az utolsó pozícióban repülő alakulat a nem várt szél miatt 20 mérfölddel eltért a kijelölt útvonaltól útban Zara felé, innen azonban már sikerült tartani az irányt. Szombathely felett újabb problémával

14 1 csomó = 1 tengeri mérföld/óra = 1,852 km/h.

15 AFHRA, 460th Bombardment Group Mission Report, 4 March 1945.

16 AFHRA 465th Bombardment Group Mission Report, 4 March 1945.

voltak kénytelenek szembesülni, az előző kötelék bombavetése és az ennek következtében feltörő füst miatt valamennyi raj a célpont azonosítása során fellépő nehézségeket jelentett. Végezetül három raj az automata pilótát használta a kioldáshoz, a többi rajparancsnoknak viszont meggyült a baja bombavetés közben. A kötelék gépei közül 39 B–24-es érkezett 13.30-kor a város fölé – a többi idő előtt visszafordult vagy nem érte be az alakzatot – és 130°-os szögben haladva 74,75 tonnányi robbanószerkezetet dobtak le 23.500 láb magasságból. (Három gép meghibásodás miatt nem tudta kioldani a teljes rakományát.) A csoport megfigyelései szerint számos találat érte a várost, a pályaudvartól nyugatra. Egy bomba robbant a rendező-pályaudvar közepén, két teherkocsiból álló szerelvényben okozva károkat. A becsapódások a célponttól nyugatra és délkeletre mintegy 3000 lábnyi távolságban kezdődtek és a vasúti csomópont felé haladva folytatódtak, míg attól délre és keletre lévő földekre szórványosan estek bombák.<sup>17</sup>

A helyi légvédelmi ütegek – amelyek közül a jelentések szerint néhány vasúti telepítésű volt – mérsékelt sikereket könyvelhetett el, összesen 14 támadó gép szenvedett kisebb, míg kettő komolyabb sérülést.

### A FÖLDÖN TÖRTÉNTÉK RÖVID ÖSSZEGZÉSE

A bombázás óriási károkat okozott a város szinte teljes területén, többségüket azonban még az amerikai jelentések részletei alapján sem lehet elkülöníteni és az egyes kötelékekhez, illetve bombavetésekhez társítani.

Ha egy rövid összefoglalót szeretnénk készíteni az érintett területekről, az önmagában is tekintélyes listát tesz ki. A vasúttól nyugat felé haladva ismét találat érte a Szent Márton utcai elemi iskolát, és újfent megzavarták a holtak nyugalma a temetőben. A Szöllősig<sup>18</sup> elnyúló, a Nádasdy Ferenc és Vörösmarty Mihály utcák közti részen számos ház kapott tetitalálatot és omlott össze a Szelestey László és Széll Kálmán utcákban, ettől délebbre pedig a Kisfaludy Sándor, Szent Márton, valamint a Bercsényi Miklós utcában több ház vált romhalmazzá. Óriási károk keletkeztek a Vörösmarty utcában, a pusztító bombasorozat egészen a Szőlős utcáig tarolt. A Szent Gellért utca 8. szám alatt leégett a Tóth Károly-féle malom, súlyosan megrongálódott a rendőrőrs és a rendőriskola a Szőlős utcában, de ugyanitt gazdasági épületek váltak a lángok martalékvá. Nem kímélte a támadás a Wesselényi Miklós utcát és a Hunyadi János utat sem, ekkor kapott találatot a Kultúrmúzeum, az ipari mintaműhely, számtalan ház a Hunyadi úton, a Hunyadi út és Szent Márton utca kereszteződésében, tetitalálat érte az új víztornyot.

A város központjának jelentős része szintén áldozatul esett a bombasorozatoknak, amelyek a IV. Károly (ma: Király) utca és a Szentháromság tér (ma: Fő tér nyugati oldala) által határolt sávot, és a tőle nyugatra eső területet érte a Rákóczi Ferenc utca vonalán egészen Szöllősig. Több épületre hullott robbanószerkezet a Király utcában, a Széll Kálmán és Kisfaludy utcák elején, az Erzsébet királyné utcának a mai Fő térnek megfelelő északi és déli oldalán. Telibe találták a Palace szálló északi szárnyát, megsérült a vele szemben álló Mezőgazdasági Kamara épülete (Kisfaludy utca 1.), mindkettő kigyulladt. Leomlott a Szent-

17 AFHRA 464th Bombardment Group Mission Report, 4 March 1945.

18 Gyöngyösszöllős, 1933-tól Szombathely része.

háromság tér 14. és 15. számú épület, a Kőszegi utca elején több ház lakhatatlanná vált, az Erzsébet királyné utca 1. számú épület (ma: Fő tér 16.) rommá lett. Súlyos csapás érte a Négyesi és Rákóczi utcákat, előbbiben négy, utóbbiban nyolc ház dőlt össze, de a Légszeszgyár utcában és a gázgyár területén is több bomba robbant. Megsérült a Zrínyi utcai elemi iskola, Mátyás király utcában pedig a Légszeszgyár és Szent Flórián körút közti területen 11 házat döntött romba. A Szily János utca 3. számnál kezdődődően ugyancsak borzalmas pusztítást vittek végbe az aláhulló bombák: áldozatul esett a nagytemplom, a városháza, a püspökvár és a megyeháza. Összeomlott házak a Belsikátorban, a Kossuth Lajos utcában pedig nem maradt épen lakóház. Találatok érték a Thököly utca elejét, valamint a Mátyás király utcát, utóbbi és az Ősz (ma: Vajda János) utca közötti részen sokan lelték halálukat. A Nyár (ma: Balassi Bálint) és Tavasz (ma: Kosztolányi Dezső) utcák találkozásánál hat ház vált semmivé, a Nyár utca 17. szám alatt 22 ember vesztette életét. Végül egy különös sorozat okozta pusztítást is meg kell említeni, ez az Akacs Mihály utca és a Haladás pálya közti területre esett, a mai Bartók Béla körüttől délre egészen Ady Endre térig és feltehetően folytatódtak a Juhász Gyula utca vonalától a Szászhold végéig.

Külön ki kell emelni a személy- és a rendező-pályaudvarra hullott bombák okozta súlyos károkat, hiszen ez számított az elsődleges célpontnak. A rendezőben lángoló kocsi roncsok mutatták a légitámadás eredményességét, bombatölcsér bombatölcsért ért. Nem maradt egyetlen használható, ép vágány sem. A műhely területén szerencsére nem tartózkodott senki, mindenki az óvóhelyekre vonult, így emberéletben nem esett kár, viszont a műhely épületei és berendezési tárgyai nagyon súlyosan megsérültek.

Nehezen lehet szavakba önteni az átélt borzalmakat és érzékelhetővé tenni mindazok számára, akik olyan korban születtek, amikor már nem kell tartani hasonló „élményektől”. Az amerikai bombázókötelékek távozása után vált igazán nyilvánvalóvá, hogy mi is történt a felszínen, a város különböző részein.

Törseök Károly ezredes március 13-ai beszámolója szerint a támadás 12.43 és 12.49 között négy hullámban történt, a kb. 80–100 repülőgép 700–800 bombától szabadult meg a város felett. Amerikai adatok alapján tudjuk, hogy 117 bombázó vett részt a támadásban és 208,42 tonnányi bombát – kb. 919 db – oldottak ki. 1 héttel később Törseök ezredes újabb jelentést írt, amely a mai napig a legrészletesebb és minden bizonnyal legpontosabb hivatalos összefoglalásnak tekinthető a várost ért legsúlyosabb támadásról, így a benne foglalt adatok abszolút mértékben mérvadóak. Eszerint a halottak száma összesen 438 volt, ebből 42 honvéd, 24 német katona és 372 polgári egyén.<sup>19</sup> Összevetve a halotti anyakönyvek adataival megállapítható, hogy a március 4-ei támadásnak 293 szombathelyi lakhelyű esett áldozatul. Törseök adataival egybevetve az is kiderül, hogy a Szombathelyen tartózkodó menekültek közül 79 civil halt meg.

19 A Polgári Védelmi Archivum gyűjteményéből (másolati példány). Az eredeti irat lelőhelye: HM HIM HL Borsányi hagyaték.