

PETNEHÁZY ZALÁN

## A MAGYAR HAJÓZÁS ÉS A DUNAI AKNAHARC A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚBAN

A Duna a második világháborúban jó ideig Európa egyik szabadon lélegző tüdőszárnya volt. Így a rajta történő vízi szállítás fenntartásához, illetve annak meggátlásához mindkét hadviselő félnek fontos érdeke fűződött. Ehhez már az utolsó békeévekben meg is tették a szükséges előkészületeket.

A németek — mintegy 700 kilométer hosszú Duna-szakaszukkal — helyzeti előnyben voltak, míg az angol érdekeket két hajózási vállalat — az „Anglo Danubian Lloyd” (The Blue-River Company Limited, London) és a „Shell Trading” — képviselte. Ez utóbbinak a hajóit jórészen Magyarországon építették, érdekeltségük központja viszont Romániában volt. Francia tulajdonban csak a „Société Navigation Danubienne” — röviden SND — hajózott.<sup>1</sup>

1938-ban a magyar folyami erők Vác—Kompkötő-szigeti nagygyakorlatán megfigyelőként már Erich von Raeder német tengernagy is jelen volt, hogy biztosítsa a személyes kapcsolatot a fegyvernem és a birodalom hatalmi érdekei között. E cikk szerzője több ízben is vitte őt hajójával. Értelmes, közvetlen embernek ismerte meg.<sup>2</sup>

A Dunán az első — 1940-es — háborús esztendő az angolszászok megélenkülő előkészületei, s ezzel együtt az európai látóhatár gyors elsötétülése jellemezte. Április 1-jén a románok jelentették, hogy a brailai Watson & Jonell cég 25 fő dunai kormányost szerződtetett le öt évre, havi 8000 lei fizetéssel.<sup>3</sup> Majd megkezdték a hadifontosságú nyersanyagok felvásárlását is Romániában és Bulgáriában, hogy ezzel a német hadigépezetet létfontosságú alapanyagaitól megfosszák.<sup>4</sup>

Ugyanezen hónapban a románok az Al-Dunán feltartóztattak egy angol lobogó alatt haladó hajókaravánt, melynek — mint később kiderült — az volt a rendeltetése, hogy a Vaskapu csatornát és a zuhatagos szakaszt robbantásokkal és önsüllyesztéssel eltorlaszolja, s így a román nyersolajnak Németországba szállítását megbénítsa.

1940-től Magyarországon elrendelték a Dunán áthaladó magyar és német hajókaravánok fegyveres biztosítását. Ez volt az úgynevezett „hajókíséret”, melyhez jórésben a folyami erők tartalékos állományát vették igénybe, kik a gép- és uszályhajókon határtól határig fegyveres őrszolgálatot teljesítettek.

Ezt követően április és május havában összesen 41 angol és francia gép- és uszályhajó hagyta el a Dunát és hajózott át Isztambulba.<sup>5</sup> Közülük az utolsó — május 22-én — a magyar építésű SHELL DANUBE II. volt, melyet — 37 napi várakozás után — angol személyzettel az egyiptomi Alexandriába vittek tovább.<sup>6</sup>

1 Faba—dr. Weninger: A magyar hajózási vízjogi és folyamrendészeti jogszabályok. Budapest.

2 A szerző személyes élménye és feljegyzése.

3 *Hajózási Hírlap*, 1940. ápr.

4 Magyar Hajózási Évkönyv, 1941. 127. o.

5 *Hajózási Hírlap*, 1940. aug.

6 Uo.

A nagy német nyugat-európai támadás megindulásakor a dunai COMOS holland hajózási vállalat német „védelem” alá helyezte magát, s a hajóit — német érzelmű személyzete révén — megfelelő előkészítés után Jugoszláviából magyar területre vontatta át. Menet közben a hajókra a határ átlépésekor felvonták a horogkeresztes lobogót, nevüket pedig átfestették. Hollandia kormánya a magyar kormánynál tiltakozott e kalózkodás ellen.<sup>7</sup>

A nyár folyamán a Dunán is megindult az üldözöttek menekülése — és menekítése a magyar kormány tudtával és hozzájárulásával — Európából, nevezetesen Németországból, Csehországból, Szlovákiából, Lengyelországból és Kárpátaljáról. 1939 nyarán a magyar ERZSÉBET KIRÁLYNÉ természetes és a jugoszláv CAR DUSAN 800 emigránssal hajózott el Budapestről a Duna torkolatához, honnan a NOEMI JULIA panamai hajóval utaztak tovább Palesztinába.<sup>8</sup> 1940-ben utolsó hajóként a bolgár PENTCHO Pozsonyból indulva haladt át az országon 460 utasával.<sup>9</sup>

Szeptember—október havában a Szovjetunió, Románia és Németország kölcsönös megegyezése alapján Besszarábia és Moldva népi német lakosságát visszatelepítették a birodalomba. A mintegy 120 000 főt Reni és Kilia kikötőiből bérelt magyar és német személyhajókkal szállították a Zimony mellett létesített táborokba, s onnan tovább vasúton a „Reich”-be.<sup>10</sup>

Ez év kevesek előtt ismert epizódja az, hogy a magyar tengerjáró hajók, angol—francia szolgálatban, e kormányok számára, hadiszállításokat végeztek.

A második világháború kitörésekor — a Duna-tengerjáró hajókon kívül — hat, szabad hajózást folytató magyar tengeri kereskedelmi hajó volt forgalomban. A hadüzenet után a Magyar Tengerészeti Hivatal hozzájárulásával e hajók közül a CSIKÓS és a SZENT GELLÉRT a francia Kereskedelmi Tengerészeti Minisztérium tengeri szállítási igazgatóságának (Directeur des Transports Maritimes Ministère de la Marine Marchande), míg a CSÁRDA, a KELET, a NYUGAT és a TURUL a brit Hajózási Minisztérium (Ministry of Shipping) időbérletébe (Time Charter) került. Ezeket a szerződéseket 1939. november 14-én és 16-án — tehát már a háború kitörése után — kötötték meg. Franciaországban és Angliában a tárgyalásokon a magyar kormányt Wulff Olaf ny. vezérőrkapitány, a Magyar Hajózási Szövetség elnöke képviselte.

Ezt követően 1940. január 3-án a Duna-Tengerhajózási Részvénytársaság Londonban csatlakozott a „Black Diamond” néven ismert megállapodáshoz. Ez azt jelentette, hogy a vállalat saját hatáskörén belül vállalta: német származású, vagy Németországnak szóló rakományt hajóin nem szállít. Így hajói szabad mozgást nyertek a Földközi-tengeren a Levantén, illetve Málta és Egyiptom között. E megállapodást a Brit Háborús Gazdálkodási Minisztérium ajánlotta a vállalatnak. Az egyezmény megkötésére magyar részről Kádár Ferenc hj. tengerészkapitány utazott Budapestről Londonba.

A két állammal megkötött bérleti szerződések időpontjától kezdve a felsorolt hajók természetesen a francia, illetve angol hadiutánpótlás szolgálatába állítottak. Annak megakadályozása céljából, hogy e magyar tengeri hajókat az arra illetékes magyar hatóságok rendelkezése alól kivonhassák, 1940. május 6-án a magyar kormány a magyar tengeri kereskedelmi hajókkal való rendelkezés korlátozásáról rendeletet bocsátott ki. E rendelet szerint magyar kereskedelmi tengeri hajót külföldi államnak, külföldi állam polgárának, vagy lakosának, külföldön székelő, vagy onnan vezetett vállalatnak eladni, vagy az arra illetékes magyar hatóságok felügyelete alól kivonni csak a magyar kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter engedélyével szabad.

7 A szerző személyes élménye és feljegyzése.

8 *Hajózási Hírlap*, 1940. aug.

9 *John Biermann*: *Odyssey*. New York, 1984., valamint a szerző személyes élménye és feljegyzése.

10 *Szotyory András* MFTR géptüzemvezető naplójából. A szerző tulajdonában.

A német kormány a magyar külügyminiszternél több ízben is szót emelt az ellen, hogy a magyar lobogó alatt közlekedő tengeri kereskedelmi hajók a Németországgal hadiállapotban lévő országok — Anglia és Franciaország — hadiútánpótlásának a szolgálatában állnak. Ez a helyzet a német nyomás fokozódásával egyre tarthatatlannabbá vált. Németország Anglia ellen tengerzárát léptetett életbe és meghatározta azt a zónát, amelyben a semleges hajók ellen is támadást fog intézni, s azokat elsüllyeszti. Így került sor az egyik angliai kikötőből az Egyesült Államok felé haladó és a veszélyeztetett területnek nyilvánított tengerrészen már túljutott, angol bérletben lévő KELET gőzös 1940. augusztus 19-én 4.15-kor történő megtorpedózására és 14 ágyúlövessel való elsüllyesztésére.<sup>11</sup>

E hajó társa, a NYUGAT gőzös, ugyanezen időben a Csendes-óceánon hajózott. 1941 áprilisában a hajót a KORTENAER holland torpedóvadász hajó a Timor-tengeren megállította — s bár a hajó magyar, tehát semleges lobogót viselt — Surabaya kikötőjébe kísérte. Az volt ellene a gyanú, hogy csempészárut szállít. (Valójában Ausztráliából, Melbourne-ből lisztrakománnyal futott az akkori kínai vörös hadsereg részére). A hajó az 1942-es japán harci cselekmények kapcsán pusztult el Surabaya kikötőjében.<sup>12</sup>

1941. december 15-én az Egyesült Államokban rekedt magyar tengerésztiszteket — szám szerint hetet — rendőri felügyelet alá helyezték.

Érdekes, hogy közel egy évvel a második világháború kitörése előtt Magyarország törvénybe iktatta a kereskedelmi hajók ellen fellépő tengeralattjárók magatartásával kapcsolatos nemzetközi szabályokat, s e tényt közölte az angol kormánnyal is. A KELET elsüllyesztésénél közreműködött német tengeralattjáró e nemzetközi egyezmény második pontját — nevezetesen a személyzetről és a hajótöröttekről való köteles gondoskodást — teljes egészében megszegte és figyelmen kívül hagyta!<sup>13</sup>

Az 1941. év tavaszán Jugoszlávia és a Balkán ellen megindított német hadműveleteknek is voltak dunai vonatkozásai. A Jugoszláv Királyi Duna-Flottilla a Dunát Bezdánánál, Apatinnál, Opatovácánál, Szalánkeménél és Zimonymál a Tiszát pedig három helyen kb. 500 darab 35/R. típusú, cseh gyártmányú Skoda aknával elzárta. Ezeket a lebegő rendszerű aknákat azonban részint a Duna árhulláma és uszadéka, részint pedig a magyar aknaszedők megsemmisítették. A megszerzett aknazártervek és a helyszínen hagyott kitzűzjelek munkájukat jelentősen megkönnyítették.<sup>14</sup>

Komolyabb ellenállásra került sor a Vaskapu-csatorna és a Duna úgynevezett zuhatagos szakaszának az elfoglalásakor. A jugoszláv folyami erők már 1941 márciusában felkészültek a folyamrész használhatatlanná tételére, nevezetesen az itteni — sziklába robbantott — hajózácsatornáknak elsüllyesztett hajókkal való eltorlaszolására, a hajóforgalom jelzőállomásainak és a vaskapui hajóvontató vasút szétrombolására.

Az 1941. április 6-án hajnalban meginduló német támadással egyidőben a jugoszláv VITÉZ tűzharca felkészített motoros vontató két cementtel terhelt uszályal a Vaskapu csatorna felső bejáratához hajózott, hogy ott vontáját és önmagát elsüllyesztve a hajóutat eltorlaszolja. A heves német tüzéségi tűzben azonban a hajó vontatókötelei elszakadtak, s így uszályai a jobb part helyett a bal parthoz sodródtak. Ott időzített töltetük felrobbant, a hajók elültek. A léket kapott és már alig kormányozható VITÉZ-t a folyam erős sodra először a jobb parthoz csapta, majd onnan a Vaskapu csatornán át lesodorta a Kladusnica-szigethez, ahol véglegesen megfeneklett.

Ezzel a vállalkozással egyidőben a németek rohamcsónakokkal átkeltek a folyamon,

11 A Magyar Közlekedési Miniszter 1946/35. 286/II. fő. sz. rendelete; *Potzner Frigyes* hj. tengerészkapitány mentőcsónak-naplója. Mindkettő a szerző birtokában.

12 *Szakra Károly* jugoszláv hj. tengerészkapitány szíves közlése.

13 1938. évi XXXII. tc.

14 *Hajózási Hírlap*, 1941. nov.

heves kézítésében a csatorna jelzőállomását elfoglalták, s annak távíróvezetékét elvágták. Elkeseredett ellenállás kezdődött, melyben a közeli Sip falu lakossága is részt vett. A falusiakat a németek, mint partizánokat, a helyszínen felkoncolták.

A jugoszláv partvédő parancsnokság még a hadicselekmények megindulása előtt úgy rendelkezett, hogy:

„...azon a helyen, ahol az elsüllyesztésnek (VITÉZ motoros és uszályai) meg kell történnie, fel kell tépni a hajóvontató mozdonyok pályájának sínjeit olyképpen, hogy a rajta futó mozdonyok a Dunába forduljanak. Három nehéz, hegyi vontatómozdonyt kell erre a célra felcsatolni és azonnali indulásra kész állapotban tartani. Ezekkel kell a megadott jelre a csatorna medrébe rohanni...”

A mozdonyok valóban fel voltak fűtve, s azokat a nagyszabályozóra kötött kötéllal az óvóhelyről bármelyik pillanatban el lehetett indítani. E tervet azonban a németek túlereje és váratlan lerohanása megghiúsította!

A Vaskaputól függetlenül a jugoszlávok a Juc és a Grebeni csatornákat is el akarták hajórobantásokkal zárni.<sup>15</sup>

A dunai harcok során, április 11-én 15 óra körül, egy német zuhanóbombázó Duna-csésbnél a folyamon Belgrád felé menekülő DRAVA monitort a hajófar jobb oldalán bombával eltalálta és elsüllyesztette. A monitor viszont lelőtte az őt támadó repülőgépet. A hajót 1943-ban kiemelték és felvontatták Budapestre. A roncsban megtalált halott tengerészeket az újpesti katonai temetőben a magyar folyami erők temették el az előirt katonai díszpompával. A monitor újjáépítésére már nem került sor, mert a folyami erők fegyvernemi parancsnoka, Hardy Kálmán altábornagy kijelentette:

„...nem kívánom a német hadigépezetet ezzel a nagy tűzerejű, ütöképes harcegységgel erősíteni...”<sup>16</sup>

A háború befejezte után a DRÁVA testét Újpesten ismét vízre tették, s 1951-ben felvontatták az Esztergom feletti Táti-sziget mellé, ahol kiaspasztották és ócskavasnak szétverték.<sup>17</sup>

A délvideki Duna- és csatornahidak megsemmisítését angol robbantókülönítmények végezték el. Ugyanők és ugyanekkor a Jonell-féle csoport kiegészítésére újabb folyami kormányosokat is toboroztak, kiket később dunai aknatevékenységre Angliában aknadobó pilótákká képeztek ki. Köztük több magyar származású hajósról tudunk.

A Szovjetunió elleni német hadműveletek megindulása lényeges változást hozott a dunai víziszállítások jellegében. Ezeknek ugyanis ettől kezdve a németek két követelését kellett kielégíteniök, nevezetesen:

1. az aldunai és fekete-tengeri hadi- és nyersanyagszállítások lebonyolítása oda és vissza.

2. a megszállt szovjet területek természeti kincseinek és hadi fontosságú anyagainak elszállítása víziúton, a vasutak tehermentesítése céljából Ukrajna-Fekete tenger-Duna útvonalon. Erre a célra a dunai, s a csatlós államok bevonásával megalapították a „Transkarpatia Kereskedelmi Társaságot”.<sup>18</sup>

A szállítások fokozottabb biztosítása érdekében előzetesen 1941 április havában folytatott német—magyar kereskedelmi tárgyalások alkalmával a német kormány kívánsága alapján a magyar kormány hozzájárult ahhoz, hogy a Duna-Tengerhajózási Részvénytársaság két hajóját — a TISZÁT és a KASSÁT — a német hadvezetőségnek bérbe adja. A szovjet—német hadműveletek megindulása után még további két hajót — az UNGVÁRT és a KOLOZSVÁRT — adták át a német hadvezetőség bér-

15 *Zeitschrift für Binnenschifffahrt*, 1941. jún.

16 Néhai *Zobory István* folyamór mérnök-kari őrnagy szíves közlése.

17 KPM 7740/IV. 29. 22—4/1950. sz. rendelet.

18 A társaság iratanyaga a szerző birtokában.

letébe. Az UNGVÁR-nak 1941. november 9-én bekövetkezett elsüllyedése után, ennek pótlására, a BUDAPEST nevű hajó is a német hadvezetőség bérletébe került. A vonatkozó bérleti szerződéseknek 1942. március hó 20-án bekövetkező lejáta előtt a németek részéről felmerült az a kívánság, hogy a DTRT-tel kötött magánjogi szerződés helyett — amelyben a háborús kockázatokkal kapcsolatban a bérlő a legteljesebb mértékben vállalta a kártérítési kötelezettséget és amely a DTRT-re nézve előnyös feltételeket tartalmazott — a magyar kincstár bocsássa a hajókat a közös hadvezetőség céljaira, a német haditengerészet rendelkezésére. A minisztertanács hozzájárulásával a hajókat ezután a Honvédelmi Minisztérium vette bérbe a DTRT-től és bocsátotta a német hadvezetőség rendelkezésére. E szerződést egy évre kötötték meg és azt 1943. március hó 20-án újabb egy évvel meghosszabbították úgy, hogy az voltaképpen 1944 március 20-án elvileg lejárt.

E hajók közül a KOLOZSVÁR nevű hajót 1943. január 22-én Szulina előtt légi torpedótálat érte. A hajó fara elpusztult, de a felszínen maradt. Többé hadiszolgálatba nem került. Hasonló sors érte a MAGYAR VITÉZ-t és a MAGYAR TENGERÉSZ-t is. Mindkét hajó elsüllyedt.<sup>19</sup>

E hajók mozgási területe meglehetősen korlátozott volt, s a Fekete-tengernek csak egy kis részére szorítkozott: Szulina, Constanța, Várna, Herszon, Szevasztopol, az Azovi-tenger, s a románok által az anyaországokhoz csatolt Transistria fővárosa, Odessza. A hajókat fölfegyverezték, német tüzérszemélyzetet kaptak, s a legtöbbszór hadianyag-szállításokat végeztek.<sup>20</sup>

Tudnunk kell, hogy a szovjet hadsereg visszavonulásakor a Dnyeperen és a Dnyeszteren minden hajót megsemmisített, felrobbantott és elsüllyesztett. Ezekből a németek mintegy 150-et kiemeltek és üzemképesé tettek a herszoni hajógyárakban. Ezen felül a szükséges szállítások biztosítására a Dunáról is átirányítottak három, illetve hat deciméter szabad oldalmagassággal tengerképesé tett folyami hajókat. Ezeknek az úszóegységeknek a zöme Németországból, Romániából, Horvátországból, Hollandiából, Franciaországból és Görögországból származott.<sup>21</sup>

A magyarok — bár részesedést vállaltak a Transkarpatia megalapításában — mindössze csak három, úgynevezett görög uszályt, az 1010, 1011 és 1012 sorszámút alakítottak át tengeri hajózásra, a ZAGYVA nevű 350 lóerős csavaros vontatógőzösrel együtt 1942 novemberében. Később azonban az uszályokat visszarendelték, így alkalmazásra sem kerültek.<sup>22</sup> A ZAGYVA pedig a román átálláskor a bulgáriai Ruszén rekedt és elsüllyedt. Később a szovjet alakulatok kiemelték, és a szolgálatukba állították. Így tehát a fenti hajók közül egyik sem került a Transkarpatianál alkalmazásra.<sup>23</sup>

A Bukarestben székelő Német Dunahajózási Csoport 1942. október 9-i kimutatása szerint a Dnyeper—Fekete tenger — Duna útvonalú szállítások lebonyolítására a következő összeteljesítményű hajópark állt a rendelkezésre:

#### I. A Dnyeper—Fekete tenger parthajózási útvonalra:

19 db vontatóhajó, összesen	7150 lóerő
4 db áruszállító motorhajó, összesen	2140 le/14 446 t,
90 db áruszállító uszály, összesen	127 918 t,
18 db tankuszály, összesen	11 938 t hordképességgel,

19 A szerző tulajdonában lévő jegyzőkönyvmásolatok, ill. összefoglalások.

20 A szerző korabeli feljegyzése.

21 Flottenstand der Dnyeper-Küstenschiffahrt vom 1. X. 1942.

22 MFTR 1785/hti. 1944. aug. 29. biz. ügyirat.

23 MFTR 6444/1943/A. III. sz. ügydarab.

## II. A dnyeperi folyamhajózásra:

4 db vontatóhajó, összesen	1650 lóerő
4 db áruszállító hajó, összesen	1120 le/2043 t
12 db áruszállító uszály, összesen	3888 t hordképességel. <sup>24</sup>

A legérdekesebb esemény volt e dunai víziszállítási folyamatban a tengeralattjárók átszállítása a Keleti-tengerről a Fekete-tengerre a német haditengerészet részére, kombinált szárazföldi, vízi, illetve csatorna- és folyami úton. A németek összesen hat darab II. B. típusú 250 tonnás tengeralattjárót — így az U 9, U 18, U 19, U 20, U 23 és U 24 sorszámaút — szállították át a második világháború alatt Európán keresztül két csoportban 1942. április 18-tól 1943 közepéig a Keleti-tengerről a Fekete-tengerre. Ezeket az úszóegységeket előzetesen a kieli arzenálban leszerelték. Gépeiket, akkumulátoraikat és parancsnoki tornyukat eltávolították. Így a hajók súlya kb. 200 tonnára csökkent. Azután a kiürített testeket a kieli csatornán átvontatták az Északi-tengerre, s az Elbán fel egészen Drezdáig. Innen traileren a Duna melletti Ingolstadtig utaztak, ahol mellékötött pontonokkal „felkötötték” a naszádokat, s leúszatták azokat Linzig. Ott a hajógyárban mindent visszaszereltek és most már a saját gépeikkel végighajózva a Dunán, befutottak a Fekete-tengeri Constanzába. Az egész út tengertől tengerig a hat hajónak hat hónapig tartott. 1944-ben a még megmaradt tengeralattjárókat, ismét a Dunán át, német területre vontatták vissza.<sup>25</sup>

E folyami és tengeri víziszállítások biztosításához a német hadvezetőség Werth vezérkari főnökön keresztül havonta sürgette, hogy a tartalékosokkal együtt létszámban mintegy 20 000 főt kitevő, szakmailag jól kiképzett magyar folyami erők személyi és technikai állományát bocsássák a rendelkezésükre az Aldunán és a Szovjetunió folyóin való bevetésre, mert ezt a Birodalom érdeke megköveteli. E kívánságot Hardy Kálmán altábornagy, a folyami erők fegyvernemi parancsnoka minden alkalommal visszaautasította. Így lett ez a fegyvernem az egyetlen, mely az ország történelmi határait a háború alatt el nem hagyta, s a Szovjetunió elleni hadműveletekben részt nem vett.<sup>26</sup>

1943-ban a jugoszláv Népfelszabadító Hadsereg partizántevékenységét a Dunára is kiterjesztette, súlyosan veszélyeztetve ezzel a német dunai víziszállítványok biztonságát. A hajóútjelző bójákat elsüllyesztették, megsemmisítették, vagy áthelyezték; a jelfényeket kioltották. Kézi- és könnyűfegyverekkel támadásokat intéztek főleg a gyűlékony és könnyen sebezhető tartályhajók ellen. Kilőtték a kormányosokat és a hajóparancsnokokat. Éjszaka a magányosan lehorogyzott hajókat tapadóaknákkal felrobbantották, vagy egyszerűen a rakományukat zsákmányul ejtették. Ettől kezdve a németek a hajókat fegyveres kísérettel látták el, s ezek csak biztonságos és védett helyeken éjszakázhattak. Számukra a Mohács alatti folyamszakasz már partizánveszélyes víznek számított.<sup>27</sup>

A partizánok a Kazán-szorost is el akarták torlaszolni — robbantással — a hajózás elől. Alagutat fúrtak a hegy alá a sziklába, a töltet elhelyezésére. Tervüket azonban a németek felfedezték, s így a megvalósításra már nem kerülhetett sor.<sup>28</sup>

Minderről érdekes leírást ad egy egykori jugoszláv dunai partizán visszaemlékezése:

„...mint tartalékos jugoszláv királyi korvetthadnagyot 1941 tavaszán a mozgó-

<sup>24</sup> Deutsche Donauschiffartsgruppe. Technische Dienststelle. Schiffe im Dienste der DKS. Bukarest am 9. okt. 1942.

<sup>25</sup> Eberhard Rössler: Geschichte des Deutschen Ubootbaus. Der Transport von Ubooten zum Schwarzen Meer, továbbá a szerző személyes élménye és feljegyzése.

<sup>26</sup> Dr. Hardy Kálmán altábornagy közlése.

<sup>27</sup> A szerző visszaemlékezése.

<sup>28</sup> Ernst Trost: Die Donau. Wien, é. n.

sításkor behívtak katonai szolgálatra és a Dunára osztottak be navigálásra. Április 6-án éppen két aknás uszályt vontattam Belgrádnál a Száva torkolatához, amikor a németek a védtelen várost megbombázták. A harcok befejeződtek, engem pedig le-szereltek.

1943-ban azonban a független Horvátország újból behívott a folyami flottájához a Szávára, az ott tevékenykedő két öreg monitorra. 1944 július vége felé mint magyarul és németül jól beszélő fregatthadnagyot — közben ugyanis előléptettek — ki-neveztek a ZAGREB nevű egykori személyhajóra parancsnoknak, melyet közben át-alakítottak angol mágneses aknák elhárítására. Így viszonylag kényelmes, emberi körülmények közé kerültem. Zimony és a Dráva torkolata közti Duna-szakaszon kel-lett dolgoznom.

Kihasználva egy kedvező és kínálkozó alkalmat, a hajót Újvidék közelében — alig pár száz méterre a német úszóegységektől — a szerémségi parton elsüllyesztettem. Majd az egész legénységgel, felszereléssel, fegyverrel-lőszerral és a rádióállomással, no meg nyolc német hadifogoly matrózzal Titóék vajdasági vezérkaránál a Fruska Górában jelentkeztem. Így és velem alakult meg az úgynevezett Tengerészeti csapat, amely a folyam partjáról harcolt a német hajóközlekedés ellen a Dunán. Ennél a vezérkarnál már ott volt az angol hadsereg egyik összekötőtisztje is, név szerint Keen őrnagy, aki mikor megérkeztem, gratulált...for the splendid work... (azaz magyarul: a pompás munkáért).<sup>29</sup>

Hogy ez a csapat milyen tevékenyen — és eredményesen — működött, azt mi sem bizonyítja jobban, mint a MFTR KAZÁN nevű vontatógőzös parancsnokának a jelentése:

„...október hó 11-én reggel 8 órakor vontával a Kóruska pataknál (Szerémség) erős partizántámadásba kerültünk. A partizánok repeszgránát és kézfegyver tüzelé-sét tüzfegyvereinkkel viszonoztuk. A tűzpárbaj 35 percig tartott, mely idő alatt a gő-zös felépítménye és a hajó teste több 45 mm-es gránát-, valamint számos kézi- és gép-fegyvertalálatot kapott. A hajó parancsnoka megsebesült. A vontatmányon egy né-met katona elesett, négy súlyosan megsebesült...”

„...október 14-én reggel 6 órakor Belgrádba érve, az elaknásítás miatt a Hadi-szigetnél horgonyoztam le. Belgrád és Zimony városok hadifontosságú építményeinek a felrobbantása közben szovjet repülőgépek támadást intéztek a hajó ellen. Az ellen-ség erőteljes ágyútüze miatt a gőzössel Zimonyba hajóztam át...”

„...október 16-án Nestinnél (Szerémség) újabb partizántámadás érte a hajót. A partizánok puska- és gépfegyvertüzét a biztosító járműveink ágyú- és géppuska-tűzzel viszonozták. A támadás 45 percig tartott...”

„...október 20-án a gőzöst két román vadászgép támadta meg, melyeknek géppus-katüze a gőzösről számos sérülést és sebesülést okozott”.<sup>30</sup>

A hajók személyzetének és a fontosabb berendezések (kormányállás, gép- és kazán-ház stb.) fokozottabb védelmére elrendelték, hogy ezeket körül kell bástyázni kavicssal-homokkal töltött, megfelelő vastagságú és alakú faladákkal, a tartalék keréklapátokat fel kell tenni a kormányház tetejére, vagy ennek hiányában egysze-rűen homokzsákokból kell golyó- és repeszfogó falat építeni.<sup>31</sup>

A támadásba lendülő keleti és nyugati arcvonalakkal együtt a Dunán is megindult az offenzíva a német hadianyagszállítások teljes megbénítására. 1944 folyamán az angolok repülőgépekről a Dunába Ómoldova és Pozsony között mintegy 1200 darab indukciós (mágneses és akusztikus) aknát dobtak. Az erre betanított egykori dunai

29 Szikra Károly jugoszláv h.j. tengerészkapitány írásos visszaemlékezése a szerzőnél.

30 Plathy MFTR hajóskapitány 88/1944. sz. jelentése. A szerző birtokában.

31 Rendelkezés a kereskedelmi hajók fokozott védelme céljából. A szerző birtokában.

vonalkormányosok pontosan tudták, hogy hova, a hírszerzés pedig mindig tudta, hogy mikor kell az aknazárat telepíteni.<sup>32</sup>

Ily nagyszámú aknadobással a német hadvezetés nem számolt, s így az elhárításhoz szükséges eszközök sem állhattak a rendelkezésére. Meglepetésként hatott az is, hogy ezidáig az aknát, mint defenzív fegyvert ismerték és most mint a legaktívabb, offenzív fegyver jelentkezett. A bevetett aknáknak sem a szerkezetét, sem pedig az ellenük való védekezés rendszerét nem ismerte senki. Arról sem a német, sem pedig a magyar hírszerzés semmifajta tájékoztatást nem adott és nem szerzett be. Élve a véletlen adta lehetőséggel, az első aknát a magyar folyami erők műszaki szolgálata szerelte le, szedte szét és dolgozta ki nagy hirtelenjében az ellene való védekezés első, primitív megoldását.<sup>33</sup>

Ezeknek az aknáknak a telepítését az olaszországi Bari és Foggia környékén települt 205. sz. bombázó kötelék hajtotta végre, mely jó részben kétmotoros Wellington és négymotoros Halifax és Liberator repülőgépekkel volt felszerelve. A zöm Wellington típusú gép volt. Az éjszakai vadászkíséretet Mosquito gépek adták. Az ellenőrzést és felderítést, valamint fényképezést ugyanezek a gépek szolgáltatták, dél-afrikai személyzettel. Köztük volt Jan Smith, a későbbi dél-afrikai miniszterelnök is.<sup>34</sup>

A helyzet komolysága és sürgőssége ellenére a magyar hajózási vállalatok eléggé kétértelműen, s csak késedelemmel reflektáltak. 1944. május 4-én Budapesten a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság részéről feljegyzés készült, melyben a következőképpen taglalták és értékelték az aknaveszélyt:

„... az importforgalomnak a legnagyobb része Németországból és Szlovákiából származik, tehát arról a vidékről, mely legalábbis pillanatnyilag aknaveszélynek kitéve nincsen. Míg az importforgalomnak az aknaveszélyeztetett — Magyarország alatti — vizekről érkező része elenyésző hányada az összeforgalomnak. Ezek szerint kétségen kívül ki lehet mondani, hogy a dunai forgalom ezidő szerint az aknaveszélyeztetett területeken német érdekekből bonyolódik le. A magyar közgazdasági érdek alig számottevő...”

„...üzleti szempontból tehát a hajóforgalom fenntartása veszélyes körülmények között nem indokolt...”

„...miután azonban a forgalom fenntartása elsősorban német érdekekből történik, megvizsgálandó volna, hogy hogyan és milyen mértékben lehetne a vállalatot ért anyagi károkat a német államra áthárítani...”<sup>35</sup>

A magyar kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter pedig tisztes hat heti várokozás után kezdett foglalkozni komolyabban ezzel a kérdéssel. 1944. május 17-én 61 208/V számú rendeletében „...ellenséges aknák okozta helyzet és károk megtárgyalása...” céljából tanácskozást hívott egybe, melyre minden érdekelt felet meghívott. A MFTR részéről Roediger Schluga Miklós kereskedelmi igazgató vett részt az értekezleten.<sup>36</sup>

Az indukciós akna nem új — második világháborús — fegyver, illetve találmány. A Royal Navy már az első világháborúban is alkalmazta a belga partok előtti vizeken. Egy bizonyos Caesar Marshall nevű amerikai állampolgár szabadalmaztatta 1918-ban Angliában. Előtte már más feltalálók is kísérleteztek ezzel a megoldással. Így az elképzelés, illetve megoldás nem volt ismeretlen a „Mine Experimental De-

32 Gerhard von Ledeburg: Die Seemine. 1972. Kiegészítésül: a szerző birtokában lévő egykori aknadobótérképek és nyilvántartások.

33 Péter Tivadar és Nagy Sándor folyamőr mérnökkari tisztek tevékenysége.

34 Kölked mellett kényszerleszállt aknadobó gép magyar pilótájának elbeszélése.

35 MFTR igazgatósági feljegyzés, 1944. május 4. A szerző birtokában.

36 KKM 61. 208/V. sz. leirat. 1944. V. 17. Aláírás: Láng, Miticzky. A szerző birtokában.

partment of H. M. S. VERNON” előtt. (Ez volt az angol Királyi Haditengerészet aknakísérleti részlegének a neve.)<sup>37</sup>

A Duna elaknásításának megtervezője és kidolgozója Popper Ottó cseh származású, egykori cs. és kir. haditengerészeti I. osztályú hajóépítő mérnök volt, ki az első világháború után országa részéről a Nemzetközi Duna Bizottságnál tevékenykedett. Egykori bajtársai révén igen jó magyar kapcsolatokkal rendelkezett Budapesten.

Amikor 1940-ben a Nemzetközi Duna Bizottság Belgrádban kimondta saját feloszlását, a németek Bécsben egy új bizottságot létesítettek „Beratende Ausschuss der Donau” néven. Ehhez a testülethez a régi bizottság teljes adminisztratív személyzetét — az angolok és franciák kivételével — át kívánták venni. Popper Ottó — ki ekkor a bizottság műszaki osztályán dolgozott — ennek a felszólításnak nem tett eleget, hanem a magyar származású feleségével és nevelt fiával Belgrádon át Angliába távozott, magával víve a testület teljes műszaki és folyamhajózái dokumentációját. Ott azután az Admirális számára kidolgozta a Dunának légi úton történő indukciósakna-elaknásítási tervét.<sup>38</sup> Popper a háború után az angliai Milford Havenben telepedett le, s a terveket dolgozószobájának falán tartotta.

E kérdésnek időben sokkal későbbi, de érdekes vetülete az, hogy 1945 után, amikor Magyarországon sor került a hajózható vizek aknamentesítésére, az angolok nem adták ki sem a ledobott aknák számát és helyét, sem pedig az esetleges módszereket azok veszélytelenítésére.<sup>39</sup>

A kialakult helyzetet az alábbi kis versike jellemezte a legjobban, melyet egy (fűfa)poétalelkű ismeretlen aknadobó angol pilóta mázolt rá festékkal egy ledobott — de a folyam mellé, a partra esett — akna oldalára:

„Mine is not to run this ship,  
The whistle I want [to] blow,  
Mine is not to say  
How far this ship can go,  
I am not allowed to blow off steam,  
Or even ring the bell,  
But let this ship run off the track  
And see who catches hell...”<sup>40</sup>

Ezeket az aknákat a felettük elhaladó hajótest remanens mágnességére, vagy pedig csavarjának-gépének zaja gyújtotta-robbantotta nap és menetszám szerinti variációban — időzítésben és késedelemben — harminc napon belül. Ez utóbbi biztosította azt, hogy az akna mindig a hajó alatt és ne előtte, vagy utána robbanjon.

Az aknatestben elhelyezett indukciós tekercs mérete a következő volt:

Hossza	1900 mm
A vasmag átmérője	24 mm
A tekercs menetszáma	30 000 menet.

A tekercs helyzete az aknának a mederben való fekvésétől függetlenül mindig vízszintes és folyásirányú volt és így egyformán — és maximálisan — reagált a felette elhaladó hajó mágneses mezejére.

Ezen kívül megtévesztésre vegyesen dobtak aknát és kősóbálát is, amivel az elhári-

37 His Majesty's Minesweepers. London, 1943.

38 Dr. Vághó Ferenc MFTR hajóskapitány visszaemlékezése. Anglia, 1973. Wight-sziget.

39 A szerző egykori hivatalos ténykedése. 1945.

40 Kólked mellett kényszerleszállt aknadobó gép kapcsán. A versike magyarul körülbelül így hangzik:

„A kormányt én nem tarthatom,  
Nem fújok sípot én,  
Nem mondhatom még azt se meg,  
Az út véget hol ér,  
Nem engedem le én a gőzt,  
Nem csengetek, csak épp'  
Tudom, ha útjáról letér,  
Ki lesz az ördögé...”

tásukra telepített — a helyi viszonyokkal mindenben ismerős és jártos — parti figyelőszolgálatot olykor teljesen megzavarták. A csobbanások száma nem egyezett a felrobbantott aknák számával: az érintett vízfelület gyakorlatilag veszélytelen volt, de a hajóforgalom számára mégis veszélyesnek kellett nyilvánítani.

Az aknazárakat általában a folyam gázlós és nehezen hajózható, szűk szakaszain telepítették. Olykor egy-egy értékesebb, vagy felderített nagyobb hajókaraván előtt és mögött zárták el a Dunát olyan helyen, ahol a parti megközelítés — az át- és kirakodás — nehézkes, vagy egyáltalán lehetetlen volt.

Az aknák telepítése előtt a kísérő vadászgépek közeltámadásban végiglőtték, vagy végigbombázták a partot és az oda telepített figyelőállásokat. Őket követték az aknazáró gépek, amelyek mintegy 2—300 méter magasságból, bekötött ejtőernyővel, „X” alakban dobták le robbanótölteteiket. Az aknát és az ejtőernyőt egy vízben könnyen olvadó ék kötötte össze. A víz alá süllyedt aknát a vele egybekötött ejtőernyő a víz sodorirányába húzta, fordította. Az ék elolvadása után az ernyő elúszott, az akna pedig a helyén maradt.

Ezeket az aknákat csak felrobbantani lehetett, felszedni, hatástalanítani nem. Ez eleinte meglehetősen kezdetleges eszközökkel történt. Rohamcsónakokkal, hosszú kenderkötélen fakeretet vontattak, melyekről erősen felmágnesezett acélpálcák lógtak fésűszerűen a vízbe. Ezzel a szerkezettel a veszélyeztetett vízben le és fel jártak mindaddig, míg az aknák sorra fel nem robbantak. Az akna hatalmas töltetének robbanása érdekes módon volt észlelhető a hajóban és a folyam felszínén: hatalmas, kalapácsszerű ütés a hajótesten, majd felporzott a víz, tompa morajló dörrénes, magasba szökő vízoszlop, amely a partról láthatóan lehúzta a vizet, végül mindez hatalmas sustorgással összeomlott. A víz felszíne fehérlett a döglött halaktól.

Később az aknák robbantását olyképpen tökéletesítették, hogy fatestű vagy „demagnetizált” hajókkal megfelelő távolságra erős elektromágnessel vontattak a vízben, melynek a hajóról gerjesztett, megfelelő periódusszámú mágneslökései az akna gyújtószerkezetét működésbe hozták és így felrobbantották a töltetet. Az akusztikus aknák ellen ugyanezek a hajók — legtöbbször az elektromágnessel együtt — úgynevezett pörgőbójákat vontattak, melyeknek zaja képes volt az akusztikus akna gyújtószerkezetét működésbe hozni. Ezek a pörgőbóják úgy működtek, hogy a farrészükre szerelt hajócsavar vontatás közben a víz áramlásától forgásba jött és a bója üregében lévő súlyos fémgolyókat körbe hajtotta. Ez keltette a robbantáshoz szükséges hangot.

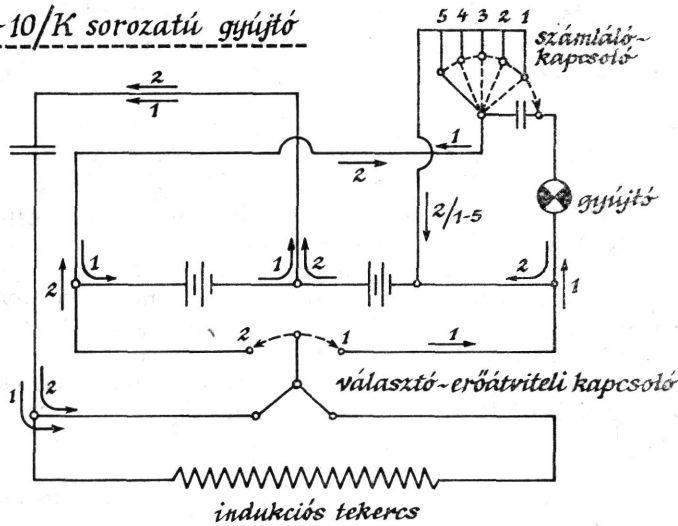
Repülőgépekre is szereltek gyűrű alakú elektromágneseket a törzs és a szárnyak alá — angol nevén „wedding ring”-et, azaz jegygyűrűt — az aknák felrobbantására. Ezek a gépek — általában kettő — a víz felett alacsonyan repülve működésbe hozták az aknák gyújtószerkezetét. Nemegyszer megesett azonban, hogy az egyik gép — túl csekély követési távolság esetén — belerepült a másik gép robbantása által feldobott vízoszlopba és így megsemmisült.

Később a hajókat demagnetizálták. Ez a gyakorlatban úgy történt, hogy a hajótest mágneses komponenseit bemérték és megfelelő berendezéssel nullára közömbösítették. A hajókat általában hathetente újra kellett demagnetizálni. Ennyi idő alatt ugyanis a vastest a föld mágneses hatása és a gép vibrációja következtében újra delejeződött. Olykor elég volt egy másik hajóra hosszabb ideig rákötni, s az egész művelet hatása elenyészett.

A legtökéletesebb megoldásnak a hajónak oly szapora lökésű felmágnesezése bizonyult, melyet az aknák jelfogó berendezése, tehetetlenségénél fogva, követni már nem bírt, tehát így robbanni sem tudott. Ez a berendezés nem állt egyébből, mint egy hatalmas tekercsrendszerből, amely a hajót a vízvonalával párhuzamosan körülölelte. Ebbe vezették bele a szapora áramlökéseket.

A partról is igyekeztek az aknadobásokat meggátolni, vagy legalábbis elhárító

### Mark 1-10/K sorozatú gyűjtő



Csicsely János rajza

tűzzel megzavarni. Saját repülőgépeknek tilos volt a folyó felett, azzal egyirányban repülni. A partról és a hajókról minden ilyen gépre automatikusan tüzet nyitottak. A parti léggömbgátrendszer csak az év második felében, s csak a folyam egyes szakaszain vezették be.<sup>41</sup>

Az egyes aknadobásokat központilag — kimutatásban és térképen — nyilvántartották. A vízen, s később a parton is bójával, illetve lobogókkal, vagy iránytáblákkal megjelölték. Az aknadobásokról a hajósokat azonnal tájékoztatták, a legveszedelmesebb helyeken pedig kalauzoltak.<sup>42</sup>

Gyakorlati megfigyelés szerint a Közép-Dunán völgymenetben haladó hajónál az akna a hajó közepe vagy fara alatt robbant; hegymenetben viszont az orr közelében. Gőzüzemű hajóknál a rombolást még csak fokozta a gőzvezetékek elszakadása és a kazánrobbanás.

Aknavesélyes vizeken közlekedő hajókon a személyzet részére a mentőmellény viselése kötelező volt. Ezek olyan spanyolgallér-szerű felsőrésszel voltak ellátva, hogy a fejet ájulás-sebesülés esetén is a víz felszínén tartották. E mentőmellények felszereléséhez hozzátartozott még egy síp és egy önműködő villanylámpa is, melyekkel éjjel, sötétben a mentéshez jelezni lehetett. Robbanás esetén a vasfedélzetnek a sarokra gyakorolt ütésétől sokszor történt gerincsérülés.

Menet közben a személyzetnek tilos volt a hajótestben tartózkodnia. Völgymenetben az első részen, hegymenetben pedig a farrészen gyülekeztek. A gépeket felülről kezelték.<sup>43</sup>

Az angol haditengerészet a következő típusú indukciós gyűjtésű, repülőgépről, telepített aknákat használta a Duna elaknásítására: Mark 1—4. 1000 fontos, Mark 5. 1000 fontos, Mark 6. 2000 fontos, Mark 7. 550 fontos, Mark 8. 500 fontos, Mark 9. 1000 fontos. A Mark 10.-ről nincsenek információk.

41 A szerzőnek, mint egykori aknáztisztnek szakmai ismerete.

42 A szerző birtokában lévő aknanyilvántartások és térképek.

43 A szerzőnek, mint egykori aknáztisztnek szakmai ismerete.

Az egyes aknák gyújtótípusai: A—H. sorozatú gyújtók mágneses és akusztikus aknákhöz, K. sorozatú gyújtó mágneses aknákhöz.

Az angolok által használt aknák alakja hengeres volt, felső részén ferdén záródó lappal. Hosszuk átlagban 2000, átmérőjük pedig 500 mm volt. Az aknák elektromos gyújtóberendezésének elvi kapcsolási vázlatát a mellékelt rajz adja.<sup>44</sup> (131. o.)

A Dunán az első aknadobás 1944. április hó 14—15-re virradó éjszakáján történt Harta község térségében. Ezen az aknazáron már a következő napon felrobbant a folyami erők szolgálatában álló magyar BÁNYFFY MFTR vontatógőzös és a mindennapos légitámadások elől Pestről 463 gyermeket és anyát menekítő ERZSÉBET KIRÁLYNÉ MFTR termeszgőzös Kisapostag magasságában. Ez utóbbi hajót hihetetlen szerencsével az utolsó pillanatban állították meg, rádióparancsra. Amikor a hajó a parthoz fordult, hogy lehorgonyozzon, a fara mögött történt a robbanás. A hajó lemezei megnyíltak, belsejét elöntötte a víz, de sikerült még partnak futnia. Az ijedtségen kívül más baja nem történt senkinek sem!<sup>45</sup>

Ezeknek az aknáknak a gyújtószerkezete oly tökéletes kivitelezésű volt, hogy egy 1973-ban megtalált példány 30 év után még mindig beindult, csak a telepei voltak kimerülve.<sup>46</sup>

A korabeli kapitányi jelentések érdekes leírásokat tartalmaznak a dunai aknaharc eseményeiről és körülményeiről:

A HARGITA MFTR vontatógőzös jelentése. Títel, 1944. április 22.:

„...f. hó 10-től 20-ig aknaveszély miatt Zimonymál, a bánáti oldalon álltam kilenc darab uszályal. 19-én este parancsot kaptam a német Transportkommandant-tól a továbbindulásra Újvidékre. E rendelkezés a következő záradékot tartalmazta: Während der Ausführung dieses Auftrage steht die Bemannung des Schiffes und der Schleppe unter deutschen Kriegsgesetz! (ezen feladat végrehajtásának az időtartamára a hajó és az uszályok személyzete a német hadijognak van alárendelve).

Zimonyban fél nyolcig vártam. Akkor beszállt egy SS altiszt, aki a hajó menetét irányította. Vontámban három könnyű és kevésbé értékes rakományú szenesuszály volt, a többit visszahagytam. Az uszályokat egymástól és a gőzöstől 60—80 méter távolságra kellett felcsatolnom. Kaptunk 50 darab mentőövet. Ezeket a gőzös és az uszályszemélyzet között szétosztottam. Kérdésemre, hogy mi történjék az uszályszemélyzet hozzátartozóival, asszonyokkal, gyerekekkel, kísérorók azt felelte, hogy erre nincs utasítása, de a legjobb volna kihajózni őket. Erre azonban már nem volt idő, de különben az uszályszemélyzet nem is akart ebbe beleegyezni. Ezután azt a javaslatot tettem, hogy szerezzünk valahol egy nagyobb fadereglyét — tekintve, hogy mágneses aknákról van szó — és ebbe hajózzuk át az asszonyokat és a gyerekeket. E dereglyét azután a harmadik uszály után hosszúra kötve vontassuk tovább magunkkal. De sajnos ilyen fadereglyét nem tudtunk hamarjában keríteni. A Tisza torkolatánál várt bennünket két német aknakutató motoros, de ezek sem tudtak semmi érdemlegeset mondani...”<sup>47</sup>

„MFTR Igazgatóságának: 1944. május 19. Kisapostag-Harta:

...a SZIGLIGET MFTR vontatógőzös május 16-án nyolc óra körül érkezett Kisapostag-Baracs pusztához. Ekkor vontatmányának az első sora alatt akna robbant. E robbanás következtében a 450 tonna lőszerrel terhelt SBD 150. sz. jugoszláv uszály — német lobogó alatt — azonnal elsüllyedt. Kevéssel utána a Brailára szülő

44 *L. Gerhard von Ledeburg*: Die Seemine. H. n. é. n.; továbbá a szerzőnek, mint aknásztisztnek szakmai ismerete.

45 *Hajózási Hírlap*, 1944. jún. Aknanyilvántartás: 10. sorszám.

46 A szerzőnek, mint a kifűzőszolgálat vezetőjének élménye.

47 *Makay MFTR* hajóparancsnok 44/1944. sz. jelentése. A szerző birtokában.

500 tonna szénnel terhelt MFTR 725. sz. uszály merült el. A DGT 9714. sz. gépko csival rakott uszály a robbanástól súlyosan megsérült, de nem süllyedt el, hanem jelenleg a jobb part mellett áll. A COMOS XVI. tankuszály — fedélzetén ugyancsak autókkal — annyira megsérült, hogy a hátsó részén lévő raktárak megteltek vízzel. Az uszály a jobb part mellett, farával elmerülve fekszik.

A rakományokat a Dunaföldváron állomásozó német műszaki SS különítmény kimentette és mint német küldeményt azonnal el is szállította.

Hartánál f. hó 14-én a délutáni órákban a KORNEUBURG DGT motoros vontatóhajó vontájában a 450 tonna lőszerrel rakott JRP 26803 sz. jugoszláv uszály és az üres DGT 9741. sz. tankuszály futott aknára. Ugyancsak megsérült a 106 tonna csővel rakott COMOS uszály is. A KORNEUBURG a 26803. sz. uszályt a balpartra kinyomta. A fenti SS különítmény ebből is kirakta a lőszeret. Az üres DGT uszály teljesen elmerült. A COMOS uszály ugyancsak a balpart mentén van. A csövek egy részét a robbanás a vízbe sodorta.

Május hó 16-án 9.50-kor a német Wallner cég KRESCENZ WALLNER nevű motoros csavaros hajójának a fara alatt akna robbant. A hajó súlyosan meglékesedett. A helyszínen lévő KORNEUBURG a motorost ugyancsak a bal part mellé állította. A hajó hátsó része a víz alatt van.

A roncsok mellett a hajóút szabad. Új kitűzőjelek kihelyezése szükséges...<sup>48</sup>

Összegezve a leírtakat nem érdektelen ismernünk ezen — valamivel több, mint fél évig tartó — aknaharc eredményeit, illetve annak hatékonyságát.

1944. április hó 15-től ugyanezen év októberéig — tehát a front beérkezéséig — az aknákkal veszélyeztetett mintegy 900 kilométer hosszú Duna-szakaszon (Ómoldo va-Pozsony) hadicsелеkmények folytán elsüllyedt összesen 201 hajó, ebből:

aknán	123 hajó
bombatalálattól	35 hajó
önsüllyesztett	43 hajó

Aknarobbanás következtében életét veszttette 174 hajós. Általában hajónként és robbanásonként egy-négy fő volt az áldozat, többségében a gépszemélyzet. Emberéletben a legsúlyosabb robbanás a Bajor Lloyd REGENSBURG nevű vontatógőzösé volt az Ebedi szigetnél, Esztergom felett, ahol a 17 fő személyzetből csak három maradt életben. A robbanás a hajót kettétörte és a főgőzvezetéket elszakította. A fenti hajóvesztéseken túl aknarobbanás következtében még mintegy 200 egyéb hajó is megrongálódott, de úszóképes maradt.<sup>49</sup> A fenti számokban nem foglaltatnak benn azok a hajókárok és süllyedések, melyek 1944 októbere és a háború vége közt keletkeztek.

Ezek az adatok igazolják az angolok (és Popper) elképzeléseinek a helyességét, azaz az aknának, mint támadó fegyvernek az alkalmazását. A Dunán elsüllyesztett hajóknak több, mint a 75%-a akna-, illetve bombarobbanás következtében pusztult el. Átlagban minden negyedik aknára (vagy kősbálára?) esett egy elsüllyesztett, vagy megrongált hajó. Ugyanez a szám az elhárítás hiányosságaira is rávilágít!

1944 augusztusában, Bulgária és Románia sikeres kiugrása után, az előretörő szovjet csapatok szinte napok alatt birtokba vették az Al-Dunát, majd elérték a Tisza magyarországi szakaszának déli határvonalát. Így a német hadvezetőség e térségből minden hadi és kereskedelmi vízijárművet menekülésszerűen kivonni igyekezett, vagy a helyszínen felrobbantott.

Augusztus 26-án már az angol és amerikai repülőgépek is támadást intéztek a

48 Dr. Jankó Béla MFTR főtanácsos jelentése. 1944. május 19.

49 A szerző összesítése a birtokában lévő adatok alapján.

folyam alsó szakaszán utóvédharcokat folytató német ágyúnaszádok ellen — eredmény nélkül. Később, a zuhatagon való áthaladásakor a flotta vezérhajója, a BECHE-LAREN ágyúnaszád a bal oldalán elől, vízvonal fölött súlyos tüzéségi találatot kapott, de üzemképesen úszva maradt és tovább folytatta a harcot.<sup>50</sup>

1944. szeptember 12-én a HAJDÚ MFTR motoros vontató Prahovónál román tüzéségi tűzbe került. A hajó parancsnoka, a gépzemvezető és egy matróz elesett. A hajó elsüllyedt. A szárazföldön csoportosan visszamenekülő magyar hajósok közül mintegy 60—70 fő partizánok fogságába került, s csak pár embernek sikerült Belgrádig elvergődni.<sup>51</sup>

Ugyanezen hónap első napjaiban délelőtt 10.15-kor a Belgrádot ért légitámadás alkalmával a MFTR 651. sz. uszályt is találat érte. Maár János hajóslegény a támadás következtében elesett. Az uszály III. számú raktere telitalálatot kapott, de a benne lévő kokszzrakomány felfogta a robbanás hatását. A légnyomás a rakomány jó-résztét a Dunába szórta. A repeszek kb. 25 kisebb nagyobb léket hasítottak a hajótesten. Az uszálykormányos lakása és konyhája kiégett. A támadáskor a személyzet a partra menekült. Maár a lábán sebesült meg. Borsányi kormányos a sebesültet a hátára vette és kilométereken át ment vele, míg egy segélyhelyen le tudta adni. Halálát a légnyomás okozta belső sérülések okozták (egykori jelentésből)<sup>52</sup>

Tóth Antal folyamór tiszthelyettes, az újvidéki folyamzárászlóalj írnoke e napról a következőket jegyezte fel a naplójában:

„...Titel, 1944. október 12-e körül szovjet nyomásra a németek teljesen kiszorultak a Balkánról, illetve más irányban igyekeztek a német határt elérni. Így a hajóparkjuk — a Fekete-tengeri és a dunai — lent maradt. Ez a hajópark igyekezett a már felzárkózott ellenséges vonalon áttörni. Október 12-én este mintha a pokol szabadult volna rá erre a különben csendes vidékre. Ez a hajópark igyekezett fölfelé! A hajók összes tűzfegyverei megszólaltak és lőtték a partokat olyannyira, hogy a figyelő őrszolgák kénytelenek voltak a Duna partján, a töltés oldalában beásni magukat. E hajók parancsnokai, úgy látszik, abban a hitben voltak, hogy a Duna mindkét partja már ellenséges kézen van. Átvonulásuk estétől reggel kilenc óráig tartott...”<sup>53</sup>

A visszavonuló németek az általuk felrobbantott magyar hajók parancsnokainak „igazolást” adtak. Közülök egynek — a DÖMÖS MFTR hajóénak — a szövege:

Kampfkommandant.  
Kisköre-Tiszanána

O. U. den. 28. X. 1944.

### *Bescheinigung*

Hiermit wird dem Kapitän Ladislaus Karácsonyi bescheinigt, dass seine beiden Schiffe: Dampfer „DÖMÖS” und das Motorboot „HORTOBÁGY” beide gehörend der König. ung. Fluss und Seeschiffahrtsgesellschaft Budapest, im Zuge der Kampf-massnahmen auf meinem Befehl an 27. 10. 44. 10 Uhr vormittags zwischen Tiszanana und Kisköre gesprengt wurden.

Stempl.

Unterschrift:

Dienststelle.

Feldpostnummer:

026696.

Major u. Kampfkommandant<sup>54</sup>

50 MFTR 1785/hti. 1944. aug. 29. biz. jelentés. A szerző birtokában.

51 *Fehérváry Árpád* MFTR hajósnövendék jelentése. A szerző birtokában.

52 MFTR belgrádi képvislet 268. sz. jelentése, 1944. szept. 5.

53 *Tóth Antal* fœ. írnoke tiszthelyettes naplója, a szerző birtokában.

54 Idézet *Karácsonyi László* kapitány jelentéséből. (A szerző birtokában.)

Az újvidéki helyzetről az oda forgalomirányítás céljából kiküldött Csikós István MFTR hajóskapitány október 17-én a következőket jelentette (kivonatossan):

„...dr. May DGT főtanácsossal a legszorosabb együttműködésben kísérlem meg az ügyek intézését.

A gőzösök és az uszályok indításánál nagy problémát okoz a személyzethiány, a szenelésnél pedig a munkáshiány. Az emberek szöknék és menekülnek.

A hatóságok a város kiürítésénél különleges, kivételezett elbánást igényelnek és ha ezt hajóhiány miatt nem kapják meg, úgy ebben az állami javak elleni tevékenységet igyekeznek látni.

Október 2-án a Nemzeti és Szabadkikötő újvidéki kirendeltsége megszüntette a működését. 4-én pedig a Fővámhivatal számolt fel.

Október 8-án délelőtt a légiriadó alatt az összes hatóságok kivonultak Újvidékről és ezzel minden kereskedelmi tevékenység lehetősége megszűnt a városban. Rendőrség hiányában a szükséges rakodó és szelőlőmunkások nem voltak biztosíthatók. A Keleti Főiskola, a posta és az ügyészség már saját erővel végezték el a berakodást.

Október 8-án Jávor MFTR felügyelő és Fiedler DGT irodafőnök elhagyták Újvidéket. Délután a MÁV állomás személyzete az utolsó vonattal elhagyta a várost.

Október 9-én 17<sup>20</sup>-kor megbeszélést tartottunk, amikoris megállapodtunk a visszavonuló hajók menetrendjében. Két sérült, lőszerrel rakott jugoszláv uszályt a flottilla ágyútűzzel elsüllyesztett.

Október 10-én a német kikötőparancsnok és May főtanácsos teherautón elhagyták Újvidéket. Apatinba mentek, de a várost már teljesen kiürítve találták. Innen alkalmi hajóval Mohácsra hajóztak.

Október 13-án Mohácsról az utolsó vonattal Budapestre indultunk...<sup>55</sup>

1944. október 19/20-án a szovjet csapatok birtokba vették Baja városát, melyet a folyami erők harc nélkül kiürítettek. Ezzel együtt az előretörő alakulatok a Duna vonalát itt is elérték. A bajai vasúti és közúti híd még állt, de egy szeptemberi angol légitámadás súlyosan megrongálta. A híd elleni légitámadás részleteit a BŐS nevű MFTR motoroshajó parancsnokának — Jankovich kapitánynak — 68/1944. sz. jelentéséből pontosan ismerjük, ki ekkor a hajóval a híd alatt, a jobb part mellett mintegy 5—600 méterre horgonyzott. E támadás végrehajtása szinte iskolapéldája minden más hasonló vállalkozásnak.

A légiriadó 1944 szeptember 21-én 10<sup>30</sup>-kor kezdődött és 13<sup>50</sup>-re fejeződött be. Angol gépek, hét hullámban hajtották végre a vállalkozást, kötelékenként 7—8 egységgel. Gépenként általában három nehéz — romboló — bombát dobtak a hídra, összesen tehát mintegy 150 darabot, viszonylag kis magasságból, melyek a vasszerkezetet a hasznavehetetlenségig megrongálták. A bombák zuhanása a hajóról megfigyelhető volt. Nyolc-tíz kilós repeszeik a hajóban is sérüléseket okoztak. Az egyik 100 méteres mederívét egy bomba átütötte, s robbanásával annyira megrongálta a vasszerkezetet, hogy a hidat többé sem vasúti, sem pedig közúti forgalomra használni nem lehetett. Ezen kívül egy másik robbanás légnyomása az ártéri áthidalások egyik 50 méteres részét pilléreiről ledobta.

A szovjet csapatok tudtak a németek lent rekedt hajóiról, s azok áthajózását Bajánál minden eszközzel meg kívánták akadályozni. Így került sor a híd felrobbantására és egy tüzéségi zár létesítésére a hajóállomás környékén. A folyammérnöki hivatal helyben maradt szakmérnöke a híd alatti nagy vízmélységekre hivatkozva

55 Csikós István MFTR kapitány jelentése. 1944. okt. 17., a szerző birtokában.

— melyek még a mederbe esett hídroncsok felett is elég lehetőséget biztosítottak a felettük való áthajózásra — nem javasolta a robbantást<sup>56</sup>

A lent rekedt hajók egy részének az áttörését ismét csak a már említett KAZÁN gőzös parancsnokának a jelentéséből ismerjük:

„...október hó 21-én Mohácsra érve tudomásunkra jutott, hogy a szovjet csapatok Baja városát elfoglalták. Még az nap este a német hadiegységek beérkezésével az ott lévő hajók parancsnokait értekezletre hívták össze és közölték, hogy az ott lévő 11 gőzös és motoros vontató az uszályokat gépeik teljesítménye szerint arányosan elosztva vontába veszi és másnap elindulnak, hogy Bajánál áttörjenek.

Ugyanezen hó 24-én este Dunaszekcsőig felhajóztunk, ahonnan éjjel fél egykor indult el a karaván és 25-én 6 óra 45 perckor érkezett a Sáros partot meghajózva Baja alá. Hírünk volt a híd felrobbantásáról, de a kedvező vízállás miatt tudtuk, hogy ez nem fog akadályt képezni a fölötte való áthajózásnak.

A híd alatt és felett szovjet részről erős akna, tüzérségi, nehéz és kézifegyver tűzben haladtunk át, amit a német biztosító járművek viszonoztak. Gőzösünk csak kisebb sérüléseket szenvedett.

Az uszályok személyzete a tűzharctól megfélemlítve csónakon elhagyta a hajóit úgy, hogy azokat személyzet nélkül kellett tovább vontatni fel egészen Budapestig. Ezeknek az embereknek a zöme Tolna környéki sváb volt, kik egyszerűen hazamentek a falujukba...<sup>57</sup>

Ezután az áttörés után még több lent rekedt hajó haladt át a bajai záron, de később abbahagyták a kísérletezést, s a hajókat a Batai sziget mögött és környékén elsüllyesztették.

A kialakult hadihelyzet további ismertetéséhez magyarázatot kell adnunk a magyar folyami erők magatartásáról is.

Még szeptember havában Hardy altábornagy a Bácskában állomásozó magyar-kanizsai, titeli, újvidéki és bajai folyamzárzászlóaljoknak — titkos parancsban személyesen, négy szemközt — elrendelte, hogy a továbbiakban a németekkel mindenemű kapcsolatot meg kell szakítani, s tőlük többé a hadviselésre vonatkozó parancsot elfogadni tilos! Állomáshelyeiket hagyják fel és vonuljanak vissza az 1941-es határok mögé, a Duna jobb partjára, illetve Budapestre. Ezzel a Szeged és Tittel közötti mintegy 120 kilométer hosszú Tisza-szakasz védtelenül, megfigyelés nélkül maradt, s itt a 46. szovjet hadsereg már október 7—8-án Tittelnél, Zsablyánál, Óbecsénél, Zentánál és Magyar-kanizsánál átkelt, s megkezdte gyors előrenyomulását a főváros, illetve a Dunántúl irányába. Kühlwein német tábornok akciója e támadás elhárítására, vagy akár csak a késletetésére is már nem volt több, mint elkésett kapkodás.<sup>58</sup>

Inkább érdekesség, hogy az újvidéki folyamzárzászlóalj március 19-i németellenes helytállása folytán a partizánok magatartása a folyami erőkkel szemben előnyösen megváltozott. Így a későbbi visszavonulásuk is részükről zavartalanul folyt le.

Október 9-én a fővezérség utasítást adott Hardynak, hogy a rendelkezésére álló összes erőit vesse be a Tisza, illetve a Duna vonalának a védelmére. Ezt a parancsot azonban Hardy — ismervén a kormányzó kiugrási szándékát (rokona volt), s látván a további harcok értelmetlen voltát — már nem hajtotta végre. Ezért Szálasi hadbírósa Sopronkőhidán halálra ítélte hazatérését és az ellenséggel való kollaborálás címén.

<sup>56</sup> *Knézy Lászlónak* az egykori bajai folyammérnöki hivatal vezetőjének közlése.

<sup>57</sup> *Platthy MFTR* hajóskapitány, a KAZÁN gőzös parancsnokának a jelentéséből. *Steinbach János* motorgépész (Tolna) elbeszélése.

<sup>58</sup> *Nagy Ernő* f.oe. törzskapitány, II. újvidéki folyamzár zlj. pk. elbeszélése. *Tóth Antal* írnok tth. naplója, a szerző birtokában.

Elgondolkoztató, hogy a Budapest központtal megszervezett október 15-i kiugrási kísérletet a németek egy akcióval fel tudták számolni, de az ettől majd 300 kilométerre eső Hardy-féle bácskai vállalkozás elfojtására már nem futotta erejükből.<sup>59</sup>

Az 1944. év végére a Duna magyar szakasza teljes egészében szárazföldi és légi, majd pedig vízi hadszíntérré változott. 1945 január elején a felkészített MARCH DGT motoros áruszállító hajó megkísérelte, hogy a már erősen ködölő és zajló Dunán a körülfűrt Budapestre lőszert és fegyvert juttasson. A Garam torkolatáig eljutott, de ott a jég zátonyra nyomta és elsüllyesztette.<sup>60</sup>

Ekkor vált a Balaton is hadszíntérré. Még 1944 novemberében a folyami erők aknaanyagát — mintegy 250 vízi érintőaknát — hajón Süttőre, onnan pedig gépkocsin tovább a Balatonra szállították, hol a „Komp II” hajóról belőlük három aknamezőt telepítettek a Tihanyi félsziget körül. Mint utólag — az 1945-ös felszedéskor — kiderült, ezeket az aknákat a telepítést végző folyamőr alakulat szabotálta, azaz robbanásképtelen állapotban dobta a vízbe.<sup>61</sup>

A tavon a magyar folyami erők és a német haditengerészet egymástól függetlenül egy-egy harci — főleg felderítő — hajócsoportot alakított Balatonfüred és Révfülöp központtal, ahová a tó egyéb vízijárműveit is összevonták. (kotrókat, uszályokat, munkagépeket).

1945 március végén, a szovjet hadsereg magyarországi nagy áttörő támadásának a megindulásakor parancs szerint a tavon minden vízijárművet meg kellett semmisíteni. De míg a magyar folyami erők a partra futtatott hajókat minimális töltettel gyakorlatilag csak meglekesítették és belső területet vízzel elárasztották, addig a németek a gépeket, gépalapokat szétrombolták és a felépítményeket felgyújtották. Hasonlóképpen jártak a sporthajók még 1944 végén a siófoki kikötőben és a Bajáról a Sión menekülő vízikaraván a Sió-zsilip alatt.<sup>62</sup>

A második világháború befejezésekor Németország amerikai övezetében, nevezetesen Regensburg, Deggendorf és Passau területén az amerikai hadsereg „Danube River Field Organization Water Transport Branch Bipartite Controll Office” részlege 478 hadizsákmányul ejtett belga, cseh, holland, francia, görög, magyar, olasz, román és jugoszláv úszóegységet tartott nyilván 228 729 össz-tonnatartalommal, 46 225 lóerővel, 39 066 355 márka összértékben. Ebből magyar tulajdon volt 207 különféle úszó, vontató és szállítóegység 82 129 össz-tonnatartalommal, 27 500 lóerővel 22 385 500 márka értékben. Ez a legnagyobb tétel a felsorolt kilenc nemzet közül!<sup>63</sup>

1945-ben, a harcok megszűntével, az ország területén a folyók és tavak medrében mintegy 250 darab (a különféle, eléggé megbízhatatlan, korabeli nyilvántartások egyeztetéséből becsült szám) legkülönfélébb úszóegység, gép és uszályhajó, munkagép és kikötőponton, kiderített és ismeretlen nemzetiségű elsüllyedt roncs volt. Ebből a Dunán 127 volt meghatározott tulajdonú, magyar és külföldi eredetű gép és uszályhajó.

A Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaságnak Vének és Mohács között 59 hajója süllyedt el, alig pár kivétellel kiemelhető, megjavítható és üzembe helyezhető állapotban.

Egy 1945. április 2-án készült nyilvántartás szerint a Duna Budapest és Mohács közötti szakaszán mindössze 19 úszóképes úszóegység állt a magyar kormány rendelkezésére az élet megindításához. Ebből géphajó mindössze kettő, az is üzemképtelen.

59 Az 58. sz. jegyzetben már említett Nagy Ernő törzskapitány elbeszélése szerint.

60 A MARCH DGT motoros parancsnokának elbeszélése.

61 Mosonyi Ferenc aknásztiszt, zártleltető elbeszélése. A Komp II. sérülési bizonylata. A szerző szedte fel 1945-ben a zárat. Személyes, hivatalos megállapítás.

62 A szerző személyes helyzetfelmérése 1945-ből.

63 A „Danube River Field Organization” másodpéldányából. A szerző birtokában.

Az uszályok nagyobb része osztrák, jugoszláv és német, MFTR — tulajdonú mindössze egy! Az uszályok közül kilenc a bajai nehéz hadihídba volt beépítve.

Ugyanebben az időben a Tiszán 22 elsüllyedt hajót tartottak nyilván, ebből három géphajót. Ezen a folyón ekkor hat hiányosan felszerelt uszály és egy kikötőponton volt úgy-ahogy üzemképes, géphajó egy sem.<sup>64</sup>

1944 őszén a folyami erők, bár kis létszámú, de kiválóan képzett, s Magyarországon e szakmában egyetlen bűvárosztaga, parancsnokának utasítására, visszacsémészte és elrejtette a fegyvernem teljes bűvárfelszerelését, annak minden tartalékanyagát, a hajóemelő eszközökkel együtt, majd szerteszóródva, illegalitásban várták meg a harcok befejeztét. Akkor parancsnokuk hívó szavára, egy emberként fogtak hozzá az újjáépítéshez. E maroknyi ember kötelességérzetének volt köszönhető, hogy a hajóroncsok oly rövid idő alatt eltűntek a folyókból és a hidak újjáépítése is megkezdődhetett.<sup>65</sup>

S végül a folyami erők egyik utolsó parancsa, amely minden bizonnyal érdemes arra, hogy szó szerint megörökítsük:

„Magyar Folyamierők Parancsnoksága.

106/1945. szám.

Őrnaszád. oszt.

### PARANCS

Kapott amerikai és magyar rendelkezések alapján utasítom CZIGLER ARNOLD kapitányt, hogy addig, míg személyre szóló egyéb parancsot nem kap, beosztási helyén maradjon (Őrnaszád osztály) és ott parancsnokának összes utasításait végrehajtani köteles abból a célból, hogy a reánk bízott anyag megóvassák, karbantartsák és a kapcsolatos munkák végrehajthatók legyenek. Fegyelmezett, kötelességvállaló, önzetlen magatartástól függ, hogy a Németországba (Ausztriába) kihurcolt és még a kezeink között lévő magyar anyag országunk felépítésére rendelkezésre álljon.

Kelt Pyrawang, 1945. évi október hó 1-én.

Charles H. Newell  
Danube Field Organization.  
Water Transport Branch OMGUS<sup>66</sup>

Trunkwalter vörögy.  
a folyamierők parancsnoka

64 A MFTR a KPM a HM, és a BM korabeli felméréseiből. A szerző birtokában.

65 Ugray Károly főmérnök, osztályparancsnok elbeszélése.

66 A parancs másolata a szerző birtokában.