

A DUNAI HAJÓZÁS FŐ KÉRDÉSEI
1935-1945.

Egyetemi doktori disszertáció

Írta: Molnár György

József Attila Tudományegyetem
Bölcsészettudományi Kara

Szeged

1983

A dolgozat elkészítéséhez nyújtott útmutatásért
köszönetet mondok Dr. Serfőző Lajos tanszékveze-
tő egyetemi tanárnak.

Köszönöm Barkóczy Jolán, Ruska Judit, Szabó Mihály
és Wahr János segítségét és megértését.

T A R T A L O M

I. A magyar folyamhajózás helyzete a dunai hajó- zás egészén belül 1935-1941.....	1
II. Angol kísérlet a dunai hajózás német hegemoniá- jának megzavarására 1939-1941.....	38
III. A Duna-menti államok hadi flottillái	69
IV. A MFTR 1941-1945 között	109
Jegyzetek	119
Bibliográfia	133
Képjegyzék	137
Táblázatok	152

I. A magyar folyamhajózás helyzete a dunai hajózás egészén belül 1935-1941.

1938. augusztus 22-én a kieli Germania Werft sólyaterén ünnepség zajlott le. Vizrebocsátották a német haditengerészet legújabb és legnagyobb cirkálóját, a "Prinz Eugen"-t. A hajó keresztanyja Horthy Miklósné volt, s a nevet az Osztrák-Magyar Monarchia egyik első világháborús csatahajója viselte korábban, amelyen Horthy Miklós is szolgált.

Féléve sem volt még, hogy Németország 1938. március 13-án bekebelezte Ausztriát és Magyarország nyugati szomszéda a Harmadik Birodalom lett. Savoyai Jenő, a legendás osztrák hadvezér neve gesztusként került a német cirkáló oldalára, hogy kifejezze, a Harmadik Birodalom Ausztria jogutódja és hagyományainak folytatója. A hajózásban ez a hagyomány a szoros osztrák-magyar együttműködést jelentette.

Ugyanakkor a magyar hajózás is a Monarchia hagyományainak folytatását tűzte ki célul, amikor a folyamórség a régi haditengerészet mintájára szerveződött, fenntartották az 1895-ben alapított Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaságot, törekedtek a magyar kereskedelmi tengerészeti újjáélesztésére. Maga a Kormányzó is ezt a folytonosságot testesítette meg, mint a k.u.k. Kriegsmarine volt admirálisa.

Vajon folytatható volt ez a hagyomány, vagy a régi formák

megtartása mellett átalakult a dunai hajózás? Mik voltak a dunai hajózás fő kérdései a második világháborút megelőző években és a háború alatt? Ezekre a kérdésekre keresek választ dolgozatomban.

A nemzetközi erőviszonyok a Dunán 1935-1941

A korszakot Németország gyors térhódítása jellemzi politikai, gazdasági és katonai vonatkozásban egyaránt. Olaszországot 1936-tól lekötötte az abesszin háború és a spanyol polgárháború. Göring 1937 januári római látogatásakor elhangzott a német érdektelenségi nyilatkozat a Földközi-tenger medencéjére vonatkozóan. A két fasiszta nagyhatalom fölösztotta érdekszféráit és Közép- és Kelet-Európa a német érdekeltségi körbe került. Bár bizonyos olasz befolyás megmaradt, ez fokozatosan háttérbe szorult.

Anglia és Franciaország nem tudott, és München után nem is akart komolyan a német törekvések útjába állni. Alternatívák híján a Duna-medence országainak a Harmadik Birodalom vált legfőbb politikai és gazdasági partnerévé.¹

Németország helyzetét megerősítette Ausztria, majd Csehszlovákia területeinek bekebelezése. Ezeknek az országoknak a meglévő kapcsolatait és érdekeltségeit a németek vették át. A második világháború előestéjére a német pozíciók már megingathatatlanul erősnek tűntek.

A dunai hajózás szerepe Németország gazdasági expanziójában

Németországnak a közép- és kelet-európai országokkal folytatott kereskedelemhez szüksége volt a vasúti szállítás mellett a vízi szállításra is. Különösen a román olaj, a balkáni és a magyar élelmiszer import nagy árutömegét volt gazdaságos a Dunán szállítani. Emellett szólt a balkáni vasúthálózat fejletlensége is. A háborúra készülő Birodalomnak az sem lehetett közömbös, hogy a hajózás más közlekedési ágakhoz képest kevés munkaerőt és tüzelőanyagot igényel. A térségben meglévő kapacitásokat fölhasználva kevés beruházással kielégíthették a növekvő szállítási igényeket. Végül Németországot terjeszkedési ambíciói lépéskényszerbe is hozták, meg kívánta akadályozni, hogy ellenfelei fölvásárolják a stratégiai nyersanyagokat. Az erre a preventív lépésre vonatkozó német aggodalom túlnyomórészt megápolatlannak bizonyult, de ami kevés e vonatkozásban történt, azt főleg a dunai angol, francia és holland hajózási vállalatokra alapozva szervezték meg.

A legnagyobb magyar folyami hajózási vállalat, a MFTR 1938-ban a harmadik legnagyobb hajózási cég volt a Dunán. A "Bajor Lloyd Hajózási RT." és a volt osztrák DDSG hajóparkjával együtt a MFTR együttműködése a németek számára az abszolút túlsúly megszerzését jelenthette. E törekvéseket megkönnyítette, hogy a MFTR részt vett az 1926-ban létrehozott, Együttműködő Hajózási Vállalatok nevű, az áruforgalom közös lebonyolítására szervezett csoportban. A csoport többi tagjai a "Délnémet Dunagőzhajózási Társaság", a "Bajor

Lloyd Hajózási RT.", a DDSG, és a holland "COMOS" hajózási vállalat volt. A résztvevők kölcsönösen használhatták egymás vontatóit és egyéb berendezéseit, a hasznot pedig meghatározott arányban elosztották. /I/1.kép/.

A német érdeklődés komolyságát a magyar hajózás és folyami flottilla iránt jól érzékelteti, hogy 1938 nyarán Magyarországon járt Raeder vezértengernagy, a német flotta főparancsnoka.² Megtekintette a folyamőréség váci hadgyakorlatát és tárgyalásokat is folytatott.

Ausztria bekebelezése után több olyan beruházást is eszközöltek a németek, amelyek a Dunán importált nyersanyagokra épültek. Ilyen volt legelsősorban az új linzi kikötő és az ugyanott fölépített kokszt és acélmű. A Ranshofenben létesített nagy alumínium üzem és az osztrák olajfinomítógyors fejlesztése is a kelet-európai nyersanyagok importjával váltak lehetségessé.

A második világháború első éveit a német győzelmek jegyében teltek, az 1940-es francia összeomlás után Anglia magára maradt és pusztán fennmaradásáért küzdött. Erejéből csak jelképes erőfeszítésekre tellett a Duna-medencében. Erre példa Teleki Pál miniszterelnök 1940. április 22-i beszélgetése Sir Owen O'Malley budapesti angol követtel. A követ közölte Telekivel, hogy ha Németország résztvenne a Vaskapu ellenőrzésében, az angol kormány hadihajókat küldene oda.³ Ennek a fenyegetésnek jogi alapja ugyan volt, mert Anglia tagja volt a Vaskapu hajózáását ellenőrizni hivatott Nemzetközi Duna-bizottságnak, azonban Anglia bajosan működtethetett volna hadihajókat a német-barát Románia, Bulgária és

az éppen Németországhoz közeledő Jugoszlávia Duna-szakaszain. A legközelebbi brit flotta, a földközi-tengeri, nem is rendelkezett folyami bevetésre alkalmas hajókkal. Németország annyira nem tartott veszélytől a Dunán, hogy 1939 végétől csökkentette dunai flottilláját.

Az angol álláspont belső ellentmondásaira világít rá egy másik, szintén O'Malley követtel kapcsolatos történet, amelyet Basil Davidson, a Section D, a későbbi Special Operations Executive brit titkosszolgálat egyik volt budapesti embere ír le emlékiratában. Davidson újságíróként élt Budapesten. Egy társával az volt a feladatuk, hogy a brit követség pincéjében diplomáciai pggyászban ideszállított robbanóanyagot rejtsenek el. A diplomáciai kapcsolatok várható megszakadásakor aztán a robbanóanyagot szét kellett volna osztaniuk a magyar ellenállók között. A titkos készlet zömmel mágneses, plastik töltetű aknákból állt, amelyeket dunai hajók ellen kívántak fölhasználni.

A katonai attasé, akit nem avattak be ebbe a tervbe, megtalálta az aknákat és jelentést tett róluk a követnek. O'Malley nem hitt a tervezett szabotázsok ésszerűségében, viszont biztosra vette, hogy a követség diplomáciai védettségébe kerülhet, ha kiderül, mi van a pincében. A robbanóanyag csomagokat a katonai attaséval a Dunába dobatta, Davidsonnal pedig közölte, hogy amennyiben folytatja ezt a tevékenységét, átadja a magyar rendőrségnek.⁴

A nyugati német sikereknek hatásuk volt a dunai hajózásra is. A Hollandia elleni támadás megindulásakor⁵ a holland "COMOS" vállalat hajói, amelyeken német személyzet szolgált

a jugoszláv-magyar határt illegálisan átlépve német "védelem" alá helyezték magukat. A jugoszláv határőrség tiltakozása ellenére, minden formulát mellőzve jöttek át a magyar Dunára, menet közben a magyar folyamőrség szeme láttára festve át a hajók régi nevei helyére az új, német neveket: pl. "Noortje" - "Nora", "Zeeland" - "Zell". Hollandia kormánya tiltakozott a magyar kormánynál a ka-lózkodás ellen, de ez mit sem változtatott a helyzeten.

A német pozíciók szilárdságát mutatja, hogy a dunai flottilla időközben elkészült új egységét vontatóként kölcsönadták a DDSG-nek. Hadihajóként csak 1941 májusától alkalmazták őket újra Jugoszláviában.

A Duna és a Tisza áruforgalma 1936-1941

Korszakunkban e két nagy folyón bonyolódott a magyar belvizi áruforgalom zöme, kb. 95 %⁶-a. A kisebb folyók ele-nyezően csekély forgalma mellett /Maros, Kőrös együtt kb. 0,5 %/ említést érdemel a Balaton és a Sió /együttes for-galmuk kb. 3-4 %/.

A magyarországi kikötők közül 1936-ban a Dunán 163-at, a Tiszán 38-at, a Balatonon 31-et, a Sión 2-t és a Kőrösön 5-öt találunk.⁷ Ezek az arányok 1941-ig a forgalom növeke-dése közben sem változtak. /I/2.kép/.

A Duna és a Tisza áruforgalmáról 1931-től 1939-ig rész-letes statisztikákat közölt a Magyar Statisztikai Szemle. A háborús évek forgalmáról már kevesebb adat áll rendelkezésünkre, de azok nem mutatnak törést a forgalom trendjé-

ben. Az I. táblázatból látható, hogy a dunai forgalom 1938 kivételével állandóan növekedett. Az 1938-as visszaesés oka az Anschluss és a müncheni egyezmény nyomán keletkezett politikai feszültségben jelölhető meg. Ezt támasztja alá az is, hogy a politikai, területi változások által nem érintett Tisza forgalma ugyanakkor nőtt. A jó gabonatermés sem tudta a dunai forgalmat legalább az előző évi szinten tartani, a Tiszán viszont ez volt a növekedés alapja.

A német gazdasági kapcsolatok súlyát mutatja a Dunán fel- és lefelé szállított árumennyiség aránya. A Tiszán viszont a jugoszláv kapcsolat és a Dunára irányuló szállítások haladják meg, az előbbinél is nagyobb mértékben, a kizárólag importból és tranzit szállítmányokból álló forgalmat Csehszlovákiával. Ezek az arányok jól tükrözik Magyarország viszonyát a környező államokhoz.

A főbb áruk forgalmának alakulása

A magyar folyami áruszállítás forgalmának kb. két harmadát adta a vizsgált periódusban a gabona és a liszt, a nyersolaj és származékai, az ásványok és ércek. A fennmaradó hányad megoszlott a többi, a statisztikában 15-18 cimszó alatt felsorolt mezőgazdasági és ipari termék között. A fő cikkek, mint stratégiai nyersanyagok, rendkívül fontosak voltak a háborúra készülő Európában.

A magyar hajózásban a gabona és liszt szállítás hagyományosan döntő üzlet volt. A szállított mennyiségek

tükrözik az éves termés mennyiségét. Ezzel magyarázható például a jó termésű 1936-os és 1938-as években a nagy gabona export. A gabona import növekedése 1936-ban a gyöngébb előző évi termésre utal. A dunai gabona szállítás zömét mindvégig a Németországba irányuló átmenő forgalom tette ki. Ezt egészítette ki az 1938-ban kötött negyedik német-magyar kereskedelmi pótegyezmény szerint szervezett magyar gabona kivitel. Az egyezmény szerint Magyarország ^u bőkiviteli feleslegének 50 %-át szállítja Németországnak. Ennek megfelelően az 1938-ban a Dunán felfelé kiszállított magyar gabona mennyisége az 1937-es duplájára nőtt.

A korábbi gabona export fő piaci^u a nyugat-európai államok voltak. E piacok háttérbe szorulását mutatja a Dunán és a Tiszán lefelé szállított magyar gabona az előbbinél nagyságrenddel kisebb mennyisége. A Tiszán lefelé kilépő gabona jelentős része a Dunán fölfelé újra belépett az országba, és a Németországba irányuló exportot erősítette.

A liszt esetében is hasonló a kép, itt is a német piac dominál. Az összforgalomnak a gabonáénál kisebb hányadát adják a tranzit szállítmányok és nagyobbat a magyar kivitel.

A nyersolaj, benzin és petróleum szállítások a gabona után a második legnagyobb tételt adták a Duna forgalmában. A vizsgált időszakban a Tiszán olajat vagy annak származékait nem szállítottak statisztikailag kimutatható mennyiségben.

A fölfelé irányuló dunai szállítások főként a román nyersolaj német importját fedik. Ez magyarázza az átmenő forgalom tömegét. A hazai igényeket is elsősorban importtal

elégítették ki, amiben jelentős szerepet játszott a csepe-
li petróleum kikötő. Ezek mellett a tételek mellett eltör-
pül a magyar olaj export. A lefelé szállított mennyiség,
amely szintén csekély, főleg benzinből, petróleumból, te-
hát finomított termékekből állt. Ezek tranzit forgalma a
háború közeledtével csökkent, Magyarország kőolajszáрма-
zék kivitele viszont 1939-ig dinamikusan növekedett.

Az ásványok és ércek forgalmában is a német tranzit
szállításoké a vezető szerep. A magyar ipar igényeit 1937-
től az összforgalom negyedével-hatodával ki lehetett elé-
gíteni. A magyar kivitel látványos növekedése 1938-tól a
bauxit szállításoknak köszönhető.

Végül egy példa a politikai helyzet hatására a folyami
áruszállításban: a magyar só import. 1918 után Magyaror-
szág területén nem maradt sóbánya, a magyar só szükséglet
túlnyomó többségét Németországból importálták, mivel Ro-
mániával a viszony feszült és rossz volt. Ez a változás
átrendezte a magyar só szállítást, amely korábban az
erdélyi sóbányákból indult ki. Az új útvonal a Dunán le-
felé vezetett, ez magyarázza a II. Táblázatban látható
évenkénti jelentős behozatali értékeket.

A magyar belvizi áruforgalom hűen tükrözte az ország
fokozódó gazdasági függését Németországtól. A más piacok-
ra, a Dunán és a Tiszán lefelé szállított áruk mennyisé-
ge annyira elmaradt a fölfelé, Németországba szállított
mennyiségtől, hogy azt ellensúlyozni már nem tudta. Az
ország nem hadviselő helyzete azonban Jugoszlávia meg-
támadásáig mégis lehetővé tett némi manőverezést a

Balkán felé.

A folyami személyhajózás fő vonásai

1918 után a MFTR a megváltozott határokhoz és politikai viszonyokhoz idomította személyforgalmát. A magyarországi Duna-szakaszon létesítettek menetrendszerű járatokat, amelyeket Bécsig meghosszabbítottak. 1935-ig fönntartott a MFTR személyszállító járatokat Bulgáriában is, ám ezeket megszüntették, amikor a bolgár állam megszervezte saját személyhajózását. Korszakunkban tehát a dunai járatok Bécs és Mohács között szerveződtek./I/3.kép/.

A Tiszán Szeged-Csongrád-Szolnok, majd 1934-től Tiszasüly állomásokkal közlekedtek személyhajók. Itt nem hozott lényegi változást a trianoni békeszerződés. /I/4.kép/.

Hazánkban a modern idegenforgalom megindulása a két világháború közötti évekre esik. A hagyományos útvonalaitól megfosztott személyhajózást részben ez mentette meg a súlyosabb visszaeséstől. A turisztika új jelleget adott a magyar személyhajózásnak és már a harmincas évek közepén legalább olyan fontossá vált, mint a szigorúan vett közlekedési funkció. /I/5.kép/.

1937-ben a MFTR a következő személyszállító járatokat tartotta fön:

a Dunán	A járat hossza
Budapest-Pozsony-Bécs hetenként háromszor	282 km
Gönyü-Győr csatlakozó járat a bécsihez	17 km
Budapest-Mohács naponként	200 km

Budapest-Visegrád-Esztergom naponta többször	68 km
Budapesti sétajáratok naponta többször	10 km
/a "Zsófia gőzössel/	
Budapesti helyi és átkelési járatok	
Nagymaros-Visegrád átkelési járat	
a Tiszán	
Tiszasüly-Szolnok-Csongrád-Szeged péntek	205 km
kivételével naponta	

A személyhajók utasokon kívül gyorsárut is szállítottak pl. a bécsi járat idényben gyümölcsöt az osztrák fővárosba. Az esztergomi járatnak Budapest élelmiszer ellátásában volt jelentős szerepe, az esti ú.n. kofahajó hozta a kofákat és árujukat a hajnali piacokra. Hasonló szerepet játszott a mohácsi járat is.

Az 1936-ban hosszabb szünet után újraindított budapesti helyi járatok kizárólag a pihenést és a turisztikát szolgálták. Ezek kezdetől ráfizetéssel működtek.

A menetrendszerű járatokon kívül a harmincas években divatba jött a társashajó utazás. Ilyeneket 1934-től szerveztek a Felsődnára Passauig és az Aldunára Russéig. Az utóbbi helyett 1936-ban megpróbálták heti expressz-járatot indítani, ez azonban nem vált be és 1937-ben már föl is hagytak vele.

A MFTR hajóin a kabinokat és a vendéglőt a Nemzetközi Hálókocsi Társaság kezelte, amely a kor legjobb színvonalán látta el feladatát.

A MFTR a két világháború között

A MFTR az első világháború végétől az 1935-ös szanálásig

5/ Az első világháborút követő békeszerződések drámai következményeket hoztak a dunai hajózásban. Az osztrák DDSG és a magyar MFTR hajóinak jelentős részét át kellett adja a győzteseknek.⁹ Az 1921. július 23-án megkötött Dunaegyezmény¹⁰ kizárta az idegen lobogókat a Száváról, a T^emesről és a délvidéki csatornákról. A Duna mellékfolyóinak /Morva, Thaya, Dráva, Tisza és Maros/ csak egyes szakaszait nyilvánították nemzetközinek, a többi vizeken a belföldi forgalom /cabotage/ csak az érdekelt állam hozzájárulásával volt fenntartható. E rendelkezések folytán a MFTR elvesztette közép- és aldunai, valamint szávai járatait.

A Monarchia utódállamainak autarkiára törekvő gazdaságpolitikája, a mezőgazdasági cikkek keresletének tartós csökkenése Nyugat-Európában, a világháború utáni, majd az 1929-es válsághoz köthető gazdasági nehézségek csökkentették a folyami forgalmat. A hajózási vállalatok a belső fuvarpiacon igyekeztek kárpótolni magukat. A MFTR helyzetét nehezítette, hogy a békeszerződés 1632 km-ről 713-km-re csökkentette a magyar folyami partok hosszát, s így a piac is összezsugorodott.¹¹

A MFTR az 1920-as éveket állandó pénzügyi nehézségek közepette élte át. Az 1928. évi mérleg már 5378591 pengő veszteséggel zárult. Ezt a tartaléktőke terhére számolták el, ami ezzel ki is merült. az 1929-30-31-es veszteséget átvitték a következő évekre, így végül a vállalat tartozása

az alábbiak voltak:

MÁV-nak és egyéb vállalatoknak	5789431 P
Magyar Bankoknak	16173852 P
külföldi hitelezőknek	11717025 P
<hr/>	
Összes tartozás	33680308 P

Az 1932. évi XVI.t.c. módosította az 1926. évi XXIII. t.c.-ben foglalt szerződést az állammal. Az évi államszegélyt 3,5 millió pengőre emelték, ebből 2 milliót az adósságok törlesztésére irányoztak elő. Jelentősen csökkentették az alkalmazottak illetményeit /10-25 %-kal, illetmény fajtától függően/. A vállalat első szanálása mindezek ellenére nem sikerült. Az 1934-1935-ös évek hiányaival a veszteség 12660129 pengőre rúgott, a vállalat csődbe került

A MFTR szanálása 1935-ben

1935. június 25-én a Pénzügyminisztérium kormánybiztost nevezett ki a MFTR újabb szanálására, Szamorai János, a közérdekű felügyelő hatóság vezetője személyében. Az ő irányításával 1935. november 21-ig befejeződött a második szanálás. A 11749920 P alap- és tartaléktőkét 1:10 arányban lebélyegezték, az így nyert 10574924 pengőt a hiány fedezésére fordították. A vállalat 195328 db 15 pengős részvényt átadott az államkincstárnak.

489667 db új 15 pengős részvényt bocsátottak ki, amelyeket az államkincstár vett át. Ezekkel az intézkedésekkel az alaptőkét újra 8520000 pengőre emelték.

Csökkentették a személyzet létszámát és zárolták az előléptetéseket. A kormány további évi egy milliót folyósított négy éven át a belföldi tartozások rendezésére. A hitellezőkkel új megállapodást kötöttek a törlesztések üteméről. A szanálás végeredményeként a MFTR részvények 96,86 %-a a kincstár és a MÁV tulajdonába került.¹²

A MFTR pénzügyi helyzete a szanálástól 1941-ig

A szanálás befejeződése szerencsésen egybeesett a belvizi szállítás fellendülésének kezdetével. 1936-ban és 1937-ben a kiadások egyensúlyban voltak a bevételekkel, ettől kezdve évről-évre nőtt a nyereség. A feleslegeket a nehéz esztendőknél kimerített nyugdíjalap feltöltésére használták, a vállalat osztalékot nem fizetett.

1938-ban a társaság 5 %-os fizetésemelést tudott adni alkalmazottainak és bevezette a karácsonyi segélyt. 1939. május 1-től a MFTR átvette a MÁV fizetési rendszerét, ami komoly fizetésemeléseket jelentett a dolgozóknak.

A MFTR szervezete 1935-1941

A vállalat részvénytársasági formában működött. Az 1926. évi XXIII.t.c.-be iktatott államszerződés alapján a társaság mellé a m.kir. kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter miniszteri biztost rendelt ki, akinek hatáskörét az államszerződés szabályozta.

"A vállalat vezetősége igazgatóságra, végrehajtó-

bizottságra és vezérigazgatóra tagozódik. Az igazgatóság legfeljebb tizenöt tagból áll s abba az államszerződés alapján a m.kir. kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter két tagot, a m.kir. pénzügyminiszter egy tagot nevez ki. Az igazgatóság saját kebeléből végrehajtóbizottságot küld ki. Ezenkívül a kereskedelmi törvény értelmében felügyelőbizottság működik. A társasági adminisztráció élén a vezérigazgató áll.

A központi szolgálat

1. általános igazgatási, hajózási és műszaki főosztályra,
2. pénzügyi osztályra,
3. kereskedelmi főosztályra tagozódik.

A külszolgálatnak hajózási, műszaki és kereskedelmi szervei vannak. A hajózási szolgálatban külszolgálati főnökségek a gönyüi, budapesti és orsovai vonalfőnökségek. Végrehajtószervek a gőzparancsnokok és uszálykormányosok. A műszaki külszolgálati szervek a gőz- és motorhajók gépészeti személyzete és a budapesti hajóműhely.

A kereskedelmi külszolgálat szervei:

a dunamenti külföldi hat állam mindegyikében föllállított társasági képviselőségek és az ügynökségek a Duna és Tisza mellett.

A társaság alkalmazottainak száma 1661, akik közül 153 tisztviselő, 70 hajó¹⁵tiszt, 56 géptiszt, 229 segédtiszt, 171 altiszt, 74 dijnok és 908 napibéres.

Az újpesti Népszigeten létesített budapesti hajóműhely, amely a társasági hajópark és a felszerelések karbantartási munkálatainak túlnyomó részét végzi, átlag 300

munkást foglalkoztat"¹³./I/6.kép/.

A vállalat az idézett szervezetben működött a vizsgált korszakban. A fejlesztések növelték ugyan a létszámot, de az arányok nem változtak jelentősen. Figyelmet érdemel az alkalmazottak viszonylag kis létszáma a szállított áru tömegéhez, vagy azonos mennyiségű áru vasúti szállításának létszámigényéhez képest. Mai szemmel imponáló - a kortársak által bürokratikusnak tartott MFTR-nél - a tisztviselők alacsony száma az összlétszámhoz képest.

A MFTR hajópark fejlesztési programja 1935 és 1941 között

Miután a vállalat szanálása, lényegében állami kézbe vétele formai és pénzügyi szempontból lezárult, hozzáfoghat-
tak a hajópark rekonstrukciójához. Erre a célra az állam-
kincstár hat éven át évi egymillió pengőt adott. Ezenkívül
az 1938-ban meghirdetett egymilliárdos győri fegyverkezési
program terhére is épültek hajók a MFTR-nek.¹⁴ A felújítási
programot kezdetben még gyorsabbnak szánták, ezt igazolja
Winckler István ny. kereskedelem- és közlekedésügyi
miniszter 1937-ben közölt, idézett tanulmánya következő
mondatával: "A hajópark modernizálására pedig - egyelőre
egy átfogó megújítási program kezdeteként - 2 év alatt
6 millió P értékben 10 új modern hajó /motoros áruszállító
hajók, vontatóhajók, uszályok/ fog üzembe állítatni".¹⁵

A MFTR hajópark zömét a harmincas években is még az 1918
előttről örökölt egységek alkották. A még 1918-ban Komárom-
ban építeni kezdett, de csak Ujpesten 1923-ban befejezett

"Szent László" és a szintén Komáromban megkezdett, de csak 1928-ban Ujpesten befejezett "Szent Gellért" kivételével 1939-ig nem épült új gőzüzemű oldalkerekes személyhajó. Az átépítések és fölüjtitások lehetővé tették a régiek üzemeltetését, de a selejtezések ezt a régi állományt is fokozatosan csökkentették.

A gőzüzemi csavaros személyhajó állomány legrégebbi egységei, amelyek még a századforduló előtt épültek, már megérttek a selejtezésre. A vállalat szanálásával párhuzamosan 1935-ben nyolc 1914 ^{el} előtt épített propellert helyeztek üzemén kívül. Ezeket 1940-ben kiselejtezték. A MFTR XXXI. csavargőzöst nem selejtezték ugyan, de ezt az 1895-ben épült hajót tartósan bérbeadták a "Budapest-Ráckeve-Dömsöd Hajózási RT."-nek 1936-tól. Ilymódon a MFTR csak jó műszaki állapotú csavargőzöseit tartotta meg. A selejtezett hajók helyét fokozatosan korszerű motoros személyhajók foglalták el.

A MFTR oldalkerekes vontató gőzhajói a személyhajókhoz hasonló képet mutattak, Az 1936-ban meglévő 26 kerekes ~~vontató~~ ^{ta} közül mindössze 3 épült 1914 után/"Tas" 1915, "Torontál" és "Szigliget" 1916/. Hasonló volt a helyzet a csavaros vontató gőzhajók esetében is. Az 1936-ban használt, 6 csavaros vontató gőzös mind 1914, sőt közülük 4 1900 előtt épült./I/7.-I/8.kép/.

A géphajók közül az áruszállító gőzhajó típusát az 1861/!/
ben épített és 1923-ban megvásárolt "Előre" képviselte.
Koránál fogva az elsők között selejtezték 1936-ban./I/9.ké

Az egyedüli géphajó típus, amelyből a MFTR korszerű és

viszonylag fiatal egységekkel rendelkezett az áruszállító motorhajó. 1936-ban 4 ilyen üzemeltettek, ebből 3 saját, 1 bérelt hajó volt. 2 db 19³45-ben vásárolt motoros tankhajót állóhajóként alkalmaztak /RDE-III. és RDE-IV./¹⁶. Az "Adony" és az M 10. 1920-ban, a "Lehel" 1934-ben készült. /I/10.-11.-12.kép/.

Az uszályok korban és korszerűségben az eddigiekhez hasonló, de sokkal kevésbé látványos tendenciát mutatnak.

A hajópark előregedésén kívül a korszerűsítés másik fő oka a motor^os hajózás bevezetésének szükségessége volt.

Motoros hajózás a külföldi hajózási vállalatoknál

A többi dunai hajózási vállalat e téren messze megelőzte a MFTR-t. A Bajor Lloyd pl. 1936-ban 9 motoros áruszállítóval rendelkezett, melyek közül 6 még a huszas években épült./I/13.-14.-15.kép/. Az osztrák DDSG ugyan a MFTR-hez hasonlóan főként öregedő gőzhajóival bonyolította le forgalmát, de még az első világháború előttről rendelkezett 4 db motoros áruszállítóhajóval és egy motoros vontatóval. A DDSG már 1914 előtt elkezdte motorhajó parkjának kiépítését, azonban az elvesztett világháborút követő békeszerződés és a nagy világgazdasági válság ezt a programot hosszú időre levette a napirendről./I/16.-17.-18.-19.-20.kép/.

Különösen szembetűnő az 1926-os egyezmény szerint együttműködő hajózási vállalat csoport holland tagjának, a "COMOS" /Continentale Motorschiffahrtsgesellschaft A.G. "COMOS", Wien/ társaságnak a modern hajó állománya. Ez a vállalat

1924-ben jött létre, amikor fuzionált a "Continentale Flussschiffahrtsgesellschaft" és a "Donau-Petroleum-gesellschaft". A semleges holland vállalkozást nem terheltek az előbb említett cégekéhez hasonló problémák sem gazdaságilag, sem politikailag. A "COMOS" kezdetől a dunai olajszállításra szakosodott, ami látható hajóiból is. 1936-ban 4 db, összesen 2100 t hordképességű motoros áruszállítóhajóval és 6 db, összesen 3000 t hordképességű motoros tartályhajóval rendelkeztek. A "COMOS" kizárólag motoros vontatókat alkalmazott, 1936-ban 4 db-ot. Uszályai több mint fele, 22 db, olajszállító "tank" uszály volt, kb. 20000 t befogadóképességgel.¹⁷ Egyébként a hollandok uttörők voltak a motoros tengeri hajózásban is, és a harmincas években számos Diesel-motoros parti teherhajót exportáltak még Angliába is.¹⁸

A motoros és gőzhajók aránya az áruszállításban

A motoros vontatók számarányukat meghaladó mértékben vettek részt az uszályok továbbításában. Amíg pl. 1936-ban a géperejű hajók száma általában 2,1 %-kal nőtt, ezen belül a gőzösöké 1,1 %-kal, a motorosoké viszont 3,5 %-kal szaporodott. A géperejű hajókkal vont uszályok száma 4 %-kal haladta meg az előző évit, de amíg a gőzösök vont uszályok száma 3,4% csökkenést mutat, a motorosok vont uszályoké 27,4 %-kal nőtt.¹⁹ A forgalmon belül az 1937-es, a korábbi tendenciát cáfolni látszó évben is dinamikusabban növekedett a motorosok aránya. Habár a magyar Duna szakaszra belépett

géperejü hajók száma 11,3 %-kal emelkedett, ezen belül a gőzösök száma 15,8 %-kal, a motorosoké pedig csak 4,7 %-kal gyarapodott. A vontatott uszályok teljes száma 29,5 %-kal haladta meg az előző évit, de ebből a gőzösök vontatta uszályoké 29,1 %-kal, a motorosok vontatta uszályoké pedig 30,5 %-kal haladta meg az 1936-os szintet. Az igazsághoz tartozik, hogy a motoros vontatás töretlen térhódítása ellenére pl. 1937-ben az összes uszályok 70,2 %-át gőzösök vontatták.²⁰

1938-ban a dunai forgalom a fokozódó nemzetközi feszültség, az Anschluss és az első bécsi döntés nyomán a Felvidék egy részének Magyarországhoz csatolása miatt kb. 17 %-kal esett vissza. /37,7 millió métermázsáról 31,3 millió métermázsára/.²¹ A csökkenés nagyobbik része a gőzösöket sújtotta, számuk 24,2 %-kal apadt, az általuk vont uszályoké pedig 34,7 %-kal. A motoros hajók száma ezalatt 21,5 %-kal nőtt, az általuk vont uszályoké pedig 19,7 %-kal. A motoros hajók tehát a válságos helyzetben különösen előretörték, műszaki és gazdasági mozgékonyaságuk révén.

Az 1939-es forgalom az évtized csúcsát jelentette. 1 millió métermázsával múlta felül az addigi rekord év, 1937 37,6 milliós teljesítményét. A konjunktura minden kapacitást lekötött, így a gőzösök alkalmazása is javult. Ráadásul Szob helyett Gönyü lett az északi magyar határállomás, ami azonos uszály szám mellett megnövelte a ki- és belépő vontatók számát. "Gönyütől felfelé ugyanis a Duna egyes szakaszain elsekélyesedik s ezért egy gőzös vagy motoros innen felfelé csak 2-3 uszályt tud vontatni, míg Gönyüig 6-10

uszályt is elbir, ezért a gőzösök és motorok innen kezdve uszályaiknak csak egy részét vontatják felfelé, a többiért visszatérnek s a visszamaradókat egy második, esetleg egy harmadik úttal vontatják tovább²²". Ebből következett, hogy amíg a géperejű hajók száma az előző évhez viszonyítva 62,9 %-kal emelkedett, addig az általuk vont uszályok száma csak 13,3 %-kal növekedett.

A konjunkturális helyzet javulását igazolja, hogy az előző évi 32,4 %-ról 31 %-ra csökkent az üresen vontatott uszályok aránya. A gőzösök forgalmának javulását mutatja, hogy az általuk vont üres uszályok aránya 32,4 %-ról 29,7 %-ra mérséklődött. A motorosok vontatta üres uszályok száma lényegében stagnált, 1938-ban 32,5 %, 1939-ben 32,8 % volt részesedésük. A megélénkült kereslet a minőségtől függetlenül fokozatosan minden szállítóteret lekötött. A százalékos arányok azonban egy növekvő abszolút számú és korszerűsödő dunai hajóparkot reprezentálnak. E fejlődésből a MTRF is kivette részét.

A MFTR hajópark fejlődése 1935-1941

A MFTR motoros hajó építési és vásárlási törekvéseiből a nagy méretű személyhajók teljesen kimaradtak. A motoros hajózás az áruszállítóhajók és vontatók kategóriáira koncentrált. A nagyobb oldalkerekes vontatók közül többet is leállítottak, de ezek motorossá való átépítésére nem került sor. Az oldalkerekes vontatók típusából a "Baross" és "Széchenyi" voltak az egyetlen befejezett

fejlesztés.

A motorosokon kívül a MFTR, részben a tiszai hajózás céljára, részben dunai egységeit kiegészítendő, vásárolt és építtetett hagyományos gőzhajókat is. A fentieken kívül a hajóparkot gyarapították a föloszlott "Délnémet Dunagőzhajózási RT."-nek a MFTR-re jutó hajói és csehszlovák hajók is.

A MFTR által építtetett hajók 1936-1941

A kérdéses időszakban a MFTR egyetlen oldalkerekes személyszállító gőzhajót építtetett, az újonnan megindított felsőtiszai forgalomra. A "Verecke" gőzös a Ganz hajógyárban készült 1939-ben. Nem rendeltek további csavaros személyszállító gőzhajót sem./I/21. kép/.

A vonató gőzösök állományát a "Vásárhelyi Pál" kétcsavaros hajó gyarapította 1936-ban, amelyet az óbudai DDSG hajógyár épített, a Ganz Hajógyárban készített kazánt és gépeket fölhasználva./I/22.kép/.

Az építtetett hajók zöme két motoros hajó típusba sorolható. A motoros vontatók száma az alábbiak szerint nőtt:

1938. "Széchenyi" /Ganz Hajógyár, Budapest/

1939. -

1940. "Baross" /Ganz Hajógyár, Budapest/

"Szamos" /DDSG-hajógyár, Óbuda/

1941. "Maros" /DDSG-hajógyár, Óbuda/

A "Széchenyi" és a "Baross" egy új, nagyteljesítményű, 1200 LE-s vontató típusba tartoztak. Ezeket a Duna teljes

hosszában alkalmazható vontatókat²³ egy-egy 1000 t tank- és két-két 1000 t áruszállító uszályal együtt rendelte a MFTR a Ganz Hajógyártól. A "Szamos" és a "Maros" hagyományos 2x150 LE teljesítményű izzófejes Diesel-motorokkal hajtott csavaros vontatók voltak./I/23.-I/26.kép./

A legnagyobb fejlesztést az áruszállító motorhajóknál hajtották végre:

1937. "Buda", "Etele" /Ganz Hajógyár, Budapest/

1938. "Hunor" /Ganz Hajógyár, Budapest/

1939. "Magyar" /Ganz Hajógyár, Budapest/

Ezek 720 t hordképességű, 2x 400 LE-s Diesel-motorokkal hajtott, vontatásra is alkalmas áruszállítók voltak, Elkészültükkel a MFTR az élvonalba került e területen./I/27.-I/38.kép/.

A MFTR által 1936-1941 között vásárolt hajók

A vásárlások darabszámukat tekintve fölülmúlták az épített hajók számát. Zömük a kisebb, kevésbé jelentős kategóriákba esett. E hajók megszerzésében fontos szerepet játszott a politikai helyzet alakulása. Egyes típusoknál a gyors felfutást csak így tudták biztosítani.

A tárgyalt években a MFTR gőzüzemű személyhajót vásárolt: DDSG-től

1939. "Leda" - új neve "Dömös" /épült az óbudai DDSG-hajógyárban, 1883/

1941. "Venus" - új neve "Bácska" /épült az óbudai DDSG-hajógyárban, 1897/

volt ČSPD hajót

1939. "Devin" - új neve "Tabán" /épült a Ruthof-hajógyár-
ban, Regensburg, 1911./

Az utóbbi kisméretű, eredetileg a pozsonyi helyi forgal-
omban alkalmazott hajó volt.

Új gőzüzemű csavaros személyhajót a MFTR 1921-től nem
építtetett és nem is vásárolt. Ehelyett a típus helyett
motoros személyhajókat szereztek be 1936-1938 között.

1935. "Hortobágy" /épült a Stabilimento Tecnico hajógyár-
ban, Linz, 1907. Eredetileg "d" jelzésű
őrnaszád a cs. és kir. Haditengerészet
/Dunai Flottilla/ állományában. A MFTR a
HGRT /Hajó- és Gépépítő RT. /honvédségi
fedőszervtől vette meg, ahol jelzése
HGRT 14. volt. A Ganz Hajógyár átépítet-
te a HGRT 31. vontató motorjának föl-
használásával.²⁴

1936. "Fecske", "Réka", "Sólyom" /épültek az IBUSZ Yacht-
építő RT. üzemében Balatonfüreden, 1930-
ban. Eredeti tulajdonos a Magyar Motor-
hajózási RT./.

"Taxi 1-5" /épültek a Peugeot Maritime /Párizs/
üzemben a Magyar Motorhajózási RT. számá-
ra./

"Taxi 6" /épült a Nautica Boat Comp. üzemben Buda-
²⁵
pesten a Magyar Motorhajózási RT.részére,

1937. -

1938. "Megyer" /épült a Skoda-hajógyárban /Komarno/

1934-ben a CSPD részére mint "Bratislava"/.

A "Taxi 1-6" sorozat tagjai fatestü motorcsónakok voltak. Összességében a motoros személyhajók inkább kiegészítették, mint pótolták a csavaros személyszállító gőzhajókat. A "Megyer" például a kőrösi hajózásban kapott szerepet 1940-tól.

A háborús konjunktúra 1941-ben arra készítette a MFTR-t, hogy vásárlásokkal is gyarapítsa vontató állományát. Két hajót vásároltak a DDSG-től:

"Thommen" - új neve "Bihar" /épült az óbudai DDSG-hajógyárban 1894-ben. 680 LE-s oldalkerekes gőzvontató/.

"Atlas" /ex "Dániel" / - új neve "Hargita" /épült az óbudai DDSG-hajógyárban 1897-ben. 700 LE-s oldalkerekes gőzvontató/.

Ezek nem éppen fiatal, de még jól használható egységek voltak. Helyüket a DDSG-nél motoros vontatók foglalták el.

Csavaros vontató gőzhajót, áruszállító gőzhajót és áruszállító motorhajót a MFTR a vizsgált időszakban nem vásárolt. A csavaros vontató gőzös a magyar hajózásban inkább a kisebb, helyi vállalatoknál terjedt el. A MFTR meglévő néhány ilyen hajóját újonnan épített motoros vontatókkal egészítette ki. Az áruszállító gőzhajó kihaló típus volt, helyette az áruszállító motorhajó terjedt a harmincas években. Másodkézből korszerű motoros vontatót vagy áruszállító vásárolni az élénkülő hajózási konjunktúra közepette lehetetlen volt, hiszen még a régebbi gőzhajók eladása és

selejtezése is lelassult.

A "Délnémet Dunagőzhajózási Társaság" megszűnésekor a MFTR-hez került hajók

A "Délnémet Dunagőzhajózási Társaság"-ot, amely a "River Syndicate Ltd." angol érdekeltség birtokába került az első világháború után, 1924-ben megvásárolta a DDSG és a MFTR. A részvényeken 60:40 arányban osztoztak. Amikor a társaságot, amely tagja volt az "Együttműködő Hajózási Vállalatok" közösségének is, 1937-ben megszüntették, a tulajdonosok részesedésük arányában megosztottak a hajóparkon. Így kerültek a MFTR-hez 1939-ben a következő hajók:

"Luitpold" - új neve "Csallóköz" /épült a Dresdener Maschinenfabrik/Uebigau/ hajógyárban, 1896. x
750 LE-s oldalkerekes gőzvontató/.

"Krems" - új neve "Párkány" /épült a Ruthof hajógyárban, Regensburg, 1914.. 1940-ben a MFTR komáromi hajóüzeme átépítette. Áruszállító motorhajó, horképessége 670 t, gépei 2x125 LE-s Bolinder motorok/.

"Melk" - új neve /"BÖÖS" /adatai azonosak a "Párkány" adataival/.

Hajók selejtezése a MFTR-nél 1936-1941

A gőzüzemű oldalkerekes személyhajók közül 1936-ban selejtezték főtengelytörés miatt az 1859-ben épült "Szentendré"-t. Nem bontották szét, az újpesti öbölben állt, ahol 1944-ben légitámadás pusztította el. Ez a hajómatuzsálem volt az egyetlen selejtezett egység ebből a típusból, ez is csak súlyos géphibája miatt.

Egészen más képet mutatnak a gőzüzemű csavaros személyhajók. Darabszám szerint ezek közül selejtezték a legtöbbet. Az alábbiakat helyezték üzemen kívül még 1935-ben és selejtezték 1940-ben:

XXI. számú csavargőzös, épült 1881.			
XXIII. " " " 1904.	"	"	"
XXIV. " " " 1884.	"	"	"
XXVI. " " " 1886.	"	"	"
XXVII. " " " 1875.	"	"	"
XXVIII. " " " 1887.	"	"	"
XXXII. " " " 1871.	"	"	"

Ezek a csavargőzösök eredetileg a "Budapesti Csavargőzös Átkelési és Hajózási RT." részére készültek. A MFTR 1918-ban vásárolta őket. Elavult, kis befogadóképességű hajók voltak, amelyek kiszolgálták idejüket.

Korszakunkban a MFTR két gőzüzemű oldalkerekes vontatóhajóját selejtezte ki:

1936. "Wekerle Sándor" /épült a Nicholson hajógyárban

Ujpesten, 1891. Teljesítménye 580 LE.

Havaria miatt selejtezték/.

1937. "Ödön" /épült a Ruston-hajógyárban /Floridsdorf/,
1869. Teljesítménye 240 LE/

Az egyetlen, "Előre" nevű áruszállító gőzhajót 1936-ban selejtezték. Motoros áruszállító nem jutott hasonló sorsa.

A selejtezések is jelzik az áruforgalom majdnem töretlen emelkedését és a műszaki fejlődés irányát is. A gőzhajók számának lassú csökkenése mellett a motorhajók száma gyorsan növekedett.

A meglévő gőzüzemű vontatók motorossá alakításának terve

Az új motoros vontatók és vontatásra is alkalmas áruszállítók szolgálatba állítása lehetővé tette, hogy a gőzüzemű vontatók közül többet kivonjanak a forgalomból és a későbbiekben ezeket Diesel-üzeművé kívánták átalakítani. Ebbe a csoportba került:

1936. "Vértes" /épült az újpesti Nicholson hajógyárban 1896
Teljesítménye 600 LE/.

1941. "Cserhát" /épült az újpesti Nicholson hajógyárban
1896. Teljesítménye 600LE/.

"Mátra" /adatai azonosak a "Cserhát" adataival/.

A program végrehajtására a háború alatt már nem került sor.

Egyéb forrásból a MFTR-hez került hajó

1941-ben a MFTR átvette a M.kir. Földművelésügyi Minisztérium Folyammérnöki Hivatalától az eredetileg St.9. jelzéssel Stathatos aldunai hajótulajdonos számára a Ganz Danubius hajógyárban 1921-ben épített 250 LE-s csavaros vontató

gőzhajót. A hajó a "Rákos" nevet kapta.²⁷

MFTR hajók a folyamőrség szolgálatában

A folyami hadihajók korlátozott száma miatt mozgósítás-kor a folyamőrség állományát segédhajóként alkalmazott MFTR hajókkal egészítették ki. Béke időben a MFTR üzemeltetett is bújtatott honvédségi hajókat, ezek szintén segédhajóként szerepeltek a mozgósítási hadrendben.

A MFTR 1918-tól 1935-ig, selejtezéséig bérelte a HGRT-től a HGRT 31. jelzésű motoros vontatót. Hasonló bérletben üzemeltette 1926-1937 között a vállalat a HGRT M.U.20. jelzésű, 650 t hordképességű 2x125 LE-s Bolinder motorokkal hajtott áruszállítót. 1937-ben a folyamőrség ezt a hajót átvette és "Gallya" néven használta.

Egészében a MFTR hajópark 1936-1941 között mind mennyiségileg, mind minőségileg fejlődött. A fejlődés súlypontja a fölfutó áruszállítás területére esett./I/39.kép/. A MFTR 1938-ra megszerezte a harmadik helyet a dunai hajózási vállalatok rangsorában és azt a továbbiakban is megtartotta. Ez a látványos fejlődés a háborús készülődés keltette konjunktúrára és az állami támogatásra alapozódott, ezért magában hordozta a háború éveiben felszínre került problémák csiráit is.

A MFTR részvétele a Felvidék visszacsatolásában 1938 novemberében

A MFTR első katonai mozgósítása már a müncheni egyezmény

/1938. szeptember 30./ és az első bécsi döntés előtt /november 3./ megindult. Szeptember 21-én vett részt először MFTR hajó ellenséges cselekményben a csehszlovákokkal szemben. A "Hunor" motoros áruszállító hajó aznap este 22 órakor indult el Komáromból és 22-én hajnalban ért Budapestre, maga mellé kötve vontatva az elfogott O.M.S. 21 csehszlovák őrnaszádot. A feladat sikeres végrehajtásáért Jankovits András hajóskapitány a Honvédelmi Miniszter dicséretét kapta.

Szeptember végén Csehszlovákia mozgósított, a feszültség a Szudéta válsággal egyidőben a magyar határon is nőtt. A magyar hadsereg megkezdte a dunai átkelés műszaki előkészítését. Ebben a folyamórség és a műszaki csapatok mellett a MFTR hajóinak is fontos szerepet szántak. Szeptember 29-én az új "Széchenyi" vontató 8 db közúti hadihídtagot vontatott a Háros-szigettől a Surányi szigethez.

Óktóber 9-én reggel a "Zsófia" gőzös /I/40.kép/. és a "Szent Imre" gőzös Budapestről Komáromba ment, ahol 17 órakor a "Zsófia" fedélzetére vette a Kánya Kálmán külügyminiszter vezette magyar tárgyaló küldöttséget, a "Szent Imre" pedig a külügyminisztérium sajtóosztályának kiküldött munkatársait. 10-én a komáromi vármegyeházán megkezdődtek a magyar-cseh tárgyalások, amelyek az Ipolyság és Sátoraljaújhely átadásának elhatározása után 13-án este megszakadtak. A Két gőzös október 14-én reggelre visszatért Budapestre. Kánya külügyminiszter már előbb, autóval elhagyta Komáromot.

Míg a tárgyalások folytak, a Honvédség vezérkara kidolgozta a dunai átkelés részletes tervét. A terv eleve nem

számolt harcokkal, bár a végrehajtás során törekedtek a harcias, katonás fellépést minél jobban hangsúlyozni. Főleg a komáromi és az esztergom-párkányi Duna-hidakra alapoztak, de tervbe vették Medvénél és Doborgaznál hadihidak építését és rohamcsónakok alkalmazását is. A szükséges felszerelés és az utászok egy részének a szállításához MFTR hajókat vettek igénybe. A medvei csoport a "Bánffy" és a "Gróf Szapáry Gyula" vontatókból állt, kíséretül a "Sopron" őrnaszádot kapták. A "Tihany" gőzöst és vontatmányát a "Kecske-mét" őrnaszád és a "Tüzér" páncélos motorcsónak kísérte.

A hajók október 30-án a megyeri szigetnél gyülekeztek, ahol a "Bánffy" és a "Gróf Szapáry Gyula" 6-6, a "Tihany" pedig 2 tagból álló hadihidat vettek kötélbe. A hajók el-
sötétítve, az őrnaszádok harckészültségben haladtak el az Ipolytoroktól kezdődő csehszlovák partszakasz előtt az éjjel és 31-én hajnalban lehorgonyoztak Szobnál. Itt megvárták, míg kivilágosodott és napvilágnál keltek át a helembai /garamkövesdi/ zátonyos, szűk szakaszon, ahol a sziklaoldalban a csehszlovákoknak egy erődjük volt. A csehszlovák csapatok azonban fegyelmezetten viselkedtek és nem nyitottak sehol sem tüzet a provokatív magyar felvonulásra, így a hajó csoport minden incidens nélkül megérkezett Komáromba 31-én este 21 óra tájban. A lehorgonyzó hajókat a csehek egész éjjel fényoszlopokkal világították meg, de egyéb nem történt. November 1-én 8 órakor a hajók továbbindultak fölfelé, és délután a győri Dunaágban, Véneknél lehorgonyoztak.

November 2-án a gőzösök Gönyün szemet vettek fel. A cso-

port egyetlen hajóján, a "Tihany"-on volt csak rádió, ezen állandóan figyelték a bécsi döntőbiráskodásról érkező híreket. A 3-án meghozott döntés alapján a csehek 4-én megkezdték a Felvidék kiürítését, a magyar erők pedig nyomukban a bevonulást.

A Véneknél várakozó kötelék rendeltetési helyére indult. A "Bánffy" és a "Gróf Szapáry Gyula" 15 óra tájban érkeztek Medvéhez, a "Tihany" 15.40-kor érte el a Sérfenyő-szigetet, ahol vontáját az 1838 folyamkilóméternél feállította. Az utászok itt a Duna mellékágán kb. 100 m hosszú hidat építettek, amivel összekötötték egy odavezető utat és a Duna jobbpartját. Az elkészült hidon azonnal megindultak a csapatok. Medvénél november 5-én reggel kezdődött meg az átkelés.

A legharciasabban a doborgazi átkelést szervezték meg. Itt vonták össze a "Kecskemét" és a "Sopron" őrnaszádot és a "Tüzér"-t is. Az átkelés megindulása előtt a "Tüzér" parlamentert vitt át a csehszlovák parancsnoksághoz. Itt rohamcsónakokat is alkalmaztak, amelyeken harcszerűen, lövésre kész fegyverrel szállították a katonákat, ellenállásba azonban nem ütköztek. Pontonokból kompot is építettek, amelyeket a rohamcsónakok toltak át a bal partra. Mivel Doborgaz kb. 3 km-re följebb fekszik a parton, mint Sérfenyő-sziget, az átkelés nehezen ment. Végül a "Tihany" vette vontájába a 2 hidtagot, és a katonák azokra meg a hajó fedélzetére szálltak. Ezzel a módszerrel az éjszakai órákat kivéve 5-6-7-én szünet nélkül ingázott a vontató a két part között.

A "Bánffy" és a "Gróf Szapáry Gyula" 6-án visszatért Gönyűre, a "Tihany" 8-án délelőtt még leszabadított egy zátonyra sodort hadihidtagot, s ezzel a MFTR hajók hadiszolgálatára egyelőre véget ért. December 13-án, a jégzajlás megindulása előtt a "Haza" és a "Kékes" vontatók a medvei hadihid elemeit Komáromba vontatták, ahol a Vágon kikötötték azokat telelni.²⁸

A felvidéki események során a Honvédség első ízben gyakorolta "harcszerű" körülmények között a folyamátkelést és a dunai hajózás oltalmazását. A folyamórség és az utászok gyöngé felszereltsége miatt a MFTR hajókra nagy szükség volt, nélkülük a kitűzött feladatok elérhetetlenek lettek volna. A MFTR-nek nem jelentett komoly forgalmi kiesést néhány vontató rövid idejű bevonultatása, és bizonyosan jól jött az a 12 millió pengő, amit a győri program irányzott elő a hajózás fejlesztésére a Honvédség igényei szerint.²⁹

A MFTR mozgósítása a Jugoszlávia elleni támadáskor 1941.
április 4.-június 13.

A cimen közölt időhatárok a legkorábban bevonultatott "József főherceg" oldalkerekes személyszállító gőzös és az LVI.sz. csavargőzös katonai szolgálatra való átadásának és a 35 mozgósított géphajó közül az utolsó előttiként június 13-án "leszerelt" "Kékes" vontató polgári szolgálatba való visszatérésének dátumai. A "St.9."/Rákos/ vontató december 10-ig mara^{dt}~~ax~~ katonai szolgálatban, mert ezt a hajót

használták az "Ujpest" úszódaru mozgatására és az újvidéki hidroncs emelési munkáknál mindenek hajóként, de hiánya nem befolyásolta érzékelhetően a MFTR normális forgalmának visszaállítását.

Az újabb mozgósítás jóval nagyobb arányú volt, mint az 1938-as. A Délvidéken igazi háború folyt és a jugoszlávok helyenként komoly ellenállást fejtettek ki. A bevonultatott hajók közül a "Deák Ferenc" személyhajó 120 ágyas kórház-hajóként szolgált április 5. és május 3. között./I/41.kép/. A "József főherceg" személygőzös április 4-én került a Honvédség szolgálatába, de mivel 7-én este az Erzsébet hídnál összeütközött a szlovák "Slaven" gőzössel, 8-án kénytelenek voltak visszaadni a MFTR-nek és Ujpestre került javításra. A "Leányfalu" személyhajó szolgálata is igen rövidre sikerült, 5-én adták át és 7-én már vissza is adta a katonaság, mert nem felelt meg szolgálatra. A "Szent Gellért" személyszállító gőzös április 7.-május 31. között a folyamdandár parancsnoksági hajója volt. A "Szent Imre" április 13-19. között tartalékként Budapesten várt parancsra, de nem volt rá szükség és elbocsátották a honvédségi szolgálatból. Valószínűleg kórházhajóként akarták fölhasználni, de a vártnál sokkal kisebbek voltak a magyar veszteségek, így a "Deák Ferenc" is csak betegeket szállított és nem sebesülteket. A "Visegrád" oldalkerekes személygőzös az őrnaszádezred parancsnoki hajója volt április 8. és május 7. között. Az LI csavargőzös az I.őrnaszádosztály parancsnoki hajójaként, az LIV pedig a II.őrnaszádosztály ^{at}vonóhajójaként szolgált. A személyhajók felhasználása az eddig felsorolt feladatokra már az I. világháborúban is bevált,

amikor a Monarchia flottáj¹ja még komoly erőt képviselt, mert pl. a parancsnokság kivonása a harcoló hajókról és személyhajóra telepítése sok előnnyel járt: a harci egységek szűkek, azokon elegendő hely a törzs személyzete számára nincs, a hajó személyzetével csak kölcsönösen akadályozhatták egymást szolgálatuk ellátásában. A magasabb parancsnokságok számára a hosszabb kikötés egy-egy bázison lehetővé tette megbízható híradó rendszer kiépítését és a kapcsolatot tartását más, együttműködő parancsnokságokkal. A kórházhajók a vonatokhoz képest rázkodás mentes, tágas sebesültszállító járművek voltak, amelyeken mütőt és kellő számú egészségügyi személyzetet lehetett elhelyezni. Befogadó-képességük is meghaladta a kórházvonatokét.³⁰

1941-ben a következő vontatókat vonultatták be a MFTR-től: "Árpád" /április 10.-május 19./, "Haza" /április 11.-május 16./, "Kékes" /április 5.-június 13./, "Sajó" /április 12.-június 4./, "St.9" "Rákos" /április 4.-december 10./ "Gróf Szapáry Gyula" /április 6.-május 6./, "Szigliget" /április 5.-május 12./, "Tátra" /április 5.-május 7./, "Tihany" /április 5.-május 31./, "Vásárhelyi Pál" /április 12-22./.

A vontatók csapatok és lőszer szállításában vettek részt, hidtagokat és pontonokat vontattak. A "Kékes" a folyamórség "Vulkán" műhelyhajóját, 2.számú tanyahajóját és "Hegyalja" aknász-vontatóját is vontatta. A magyar vontatók igyekeztek minél több jugoszláv uszályt magyar vizekre vontatni, ez időnként a németek ellenállásába ütközött, pl. a "Haza" április 26-án Péterváradon próbált 4-5 uszályt a magyar

ellenőrzés alatt álló teletőbe vinni, de az uszályokon tartózkodó német katonák csak egy uszályt adtak át.³⁴/I/42. kép./

A vontatók alkalmazásának új területe volt részvételük az aknakeresésben. A folyamőrség 1940-41-ben 4 új aknász-naszádot kapott /AM1-4/, de a jugoszlávok által telepített aknazárak felderítéséhez és felszedéséhez így sem rendelkezett elég alkalmas hajóval. Ezért kénytelenek voltak a MFTR nagy értékű "Tátra" és "Tihany" nevű vontatóit is bevinni ebbe a munkába. A "Megyer" motoros kis személyhajót is erre használták, valamint a "Tabán"-t és az I., III. és V. számú csavargőzösöket. A személyzet nélkül a folyamőrségnek átadott "Réka", "Sólyom", Taxi 1", Taxi 2", "Taxi 5" és "Taxi 6" motorcsónakok eredetileg is valószínűleg a folyamőrség bujtatott aknász-naszád tartalékát képezték és most föl is használták őket. A VI., VII., VIII., IX., LII, LV, LVI. számú csavargőzösök általános szállító és ellátó feladatokat teljesítettek Budapest-Ujvidék és Budapest-Belgrád között. /I/43.kép/. A MFTR 22 uszályát, köztük két tank-uszályt vette igénybe a Honvédség 1941-ben a Délvidéken. /I/44.kép/.

Összesítve az oldalkerekes gőzüzemű személyhajók közül 7 db, a teljes állomány 44%-a, a vontatók közül 10 db, a meglévők 30 %-a, a csavargőzösök közül 11 db, 52 %, a két motoros személyhajó közül egy, 50 % és 6 db motorcsónak, az állomány 66 %-a mozgósításra került. A 22 db uszály a teljes park 10 %-á, a 2 db tankuszály 11 %-a volt. Szerenésére

a hajókat csak rövid ideig vették igénybe és egyedül a "Kékes" vontatót érte komoly kár, amikor május 2-án Mohovó közelében dugattyúrúdszakadást és hengertörést szenvedett. A harcok nem okoztak kárt a MFTR hajóiban, így a forgalmat kb. egy havi kieséssel folytathatták. Kevesen gondolhattak akkor arra, hogy a magyar hajózás ennél nagyobb katonai igénybevételt már valószínűleg nem bírt volna el, a normális kereskedelmi forgalom felborítása nélkül.

II. Angol kísérlet a dunai hajózás német hegemóniájának
megzavarására 1939-1941

Mint a korábbiakban már említettük, Anglia a második világháborút megelőző években nem akadályozta komolyan a német expanziót Közép- és Kelet-Európában. Különösen jellemző volt ez az irányvonal a Foreign Office-ra és így természetesen a Közép-Európában akreditált brit diplomaták is ezt képviselték.¹ A második világháború kitörésekor francia részről többször is felvetették a háború kiterjesztését a Balkánra, pl. 1940 februárjában és márciusában is Weygand tábornok sürgette gyakorlati lépések tételét ebben az ügyben, mert kevésnek tartotta a gazdasági hadviselést a térségben a németek befolyásának csökkentésére.² Az angolok azonban egyrészt elégségesnek látták a gazdasági hadviselést, amelyet az első világháborús blokádsikere alapján hajlamosak voltak messze túlbecsülni, másrészt nem rendelkeztek elegendő katonai erővel az első világháború szaloniki frontjához hasonló katonai vállalkozáshoz. Az általános angol felkészületlenség abban is megnyilvánult, hogy képtelenek voltak fegyvert szállítani a térség országainak, akik részben egymás, részben Németország ellen erőltetett ütemben fegyverkeztek. A legkelendőbb cikkekben, páncélosokban, repülőgépekben, páncéltörő és légvédelmi ágyukban még a franciaországi brit expedíciós hadsereg is komoly hiányokkal küzdött, exportról tehát már Dunkerque előtt sem lehetett szó. Lord Chatfield, Minister of Defence Coordination /kb. Hadigazdálkodási Miniszter/

igy ír egy 1940 januári levelében a román fegyverszállítási igényekről: "ha lenne bármink, amit följánlhatunk Romániának, úgy azt eszközként használhatnánk olajjal kapcsolatos követeléseink elfogadtatására!"³

Németország ezzel szemben éppen 1939-40-ben jelentős mennyiségű fegyvert szállított délkelet-Európába. Részből csehszlovák és zsákmányolt lengyel repülőgépeket adtak el Romániának és Bulgáriának, elavulóban lévő német gépeket Magyarországnak, Jugoszláviának, sőt még az angol-barátnak számító Görögországnak is. Hasonló forrásokból kapott fegyvereket valamennyi felsorolt ország szárazföldi hadserege is. A németek politikai eszközként használták a fegyverszállítást például az 1940-es magyar-román konfliktus során, amikor váltakozva gyakoroltak nyomást a felekre pl. Heinkel vadászrepülőök szállításával illetve annak megtagadásával. Amikor Pál jugoszláv régens közeledni kezdett a németekhez, még egyes repülőgépek /Dornier-17 bombázó, Messerschmidt Bf-109 vadász korai változatai/ licenszét is átadták, ami szinte példátlan volt gyakorlatukban.

Anglia számára tehát a gazdasági hadviselés maradt az egyetlen járható út, azonban ennek is jelentős korlátai voltak. A hagyományos gazdasági hadviselés fő eszközei közé tartozik a preventív fölvásárlás, amellyel az ellenfél megfosztható számára fontos nyersanyagoktól. Ez a tevékenység Nagy-Britanniában a háború elején létrehozott Ministry of Economic Warfare /Gazdasági Hadviselési Minisztérium, rövidítése MEW/ hatáskörébe tartozott. Az új

minisztérium, a továbbiakban szereplő más új szervezetekhez hasonlóan, kezdetben a szükségesnél jóval kevesebb emberrel, eszközzel, irodahelységgel, tapasztalattal és tekintéllyel rendelkezett. Az új szervezetek feladatai nem voltak világosan meghatározva, sokszor a lehetőségek-nél jóval ambiciózusabbak is voltak. Mindezzel születésük percétől kivívták a hagyományos békebeli minisztériumok, hirszerző szervezetek és mindenféle hatóságok gyanakvását és féltékenységét, ezért energiáik jelentős hányadát szinte a háború végéig egymásközti hatásköri harcok kötötték le. Ez a tendencia kellemetlen volt a londoni, később kairói központokban, de a ranglétra alján, az akciók hely-színén már tragikus következményekkel is járhatott. Erre a továbbiakban számos példát láthatunk majd.

A Közép- és Kelet-Európában folytatott gazdasági hadviselésben a következő brit kormánysszervek vettek részt: a Foreign Office /Külügyminisztérium/, a Treasury /Kincstár, Pénzügyminisztérium/, az állandó Secret Intelligence Service, egyéb nevein M.I.6 vagy "C" /Hirszerzés/, a MEW, egy új titkosszolgálat, amelyet névleg a SIS részeként állítottak föl az Anschluss után, a román olaj és a svéd vasérc problémára specializálva Section D néven, a War Office /Hadügyminisztérium/ M.I./R. nevű titkosszolgálat, amelyet az európai irreguláris hadviselés szervezésére állítottak föl 1938 végén, az utóbbi kettőt végül 1940 nyarán egyesítették a Special Operations Executive /SOE/ /Különleges Műveletek Hivatala/ szervezetben a MEW irányítása alatt. A SOE feladata Európában a németek elleni

mindenféle irreguláris és gazdasági hadviselés szervezése lett, bizonyos hirszerző feladatokkal kiegészítve. Végül, de nem utolsó sorban érdekelve volt ebben a tevékenységben a katonai hirszerzés /Director of Military Intelligence/ és a tengerészeti hirszerzés is /Director of Naval Intelligence/.

Bár a szervezetek rivalizálása és túlburjánzása a németekre is jellemző volt, az ő tevékenységük a háború első éveiben mégis szervezettebb és sikeresebb volt, és jóval nagyobb helyi kollaboráció is támogatta őket, félelemből, karriervágyból vagy meggyőződésből. Német részről az Abwehr /katonai hirszerzés/ mellett jelentős szerepet játszottak a Gestapo és az SD illetékes részlegei és a német diplomaták is. A német kisebbségek szervezetei a magyar Volksbundhoz hasonlóan támogatták a III. Birodalom törekvéseit és gyakran szolgáltak fedőszervéül a különböző titkos hirszerző szervezeteknek.

Témánk szempontjából különösen érdekes, hogy valamennyi, a térségben érdekelt ország fölhasználta hajózási vállalatait és lehetőség szerint más hajózási vállalatokat is céljai elérése érdekében. A jelentősebb hajózási vállalatok állami vagy kvázi állami tulajdona megkönnyítette a tulajdonos kormányoknak ügynökei beépítését más országba a cég ottani kirendeltségeihez. A dunai hajózás szervezetei - a Dunabizottság majd a Dunatanács, az Együttműködő Hajózási Vállalatok közössége - a német befolyás fönntartásának eszközeivé váltak.

A második világháború éveiben Németországba két létfontosságú árut szállítottak a Dunán: élelmiszert, főleg gabonát és olajat. Ennek a forgalomnak a méreteiről a II. táblázat közöl adatokat. Az élelmiszerek tekintetében angol részről a MEW volt illetékes, míg a német olaj import akadályozására a brit kormány külön bizottságot hozott létre 1939 októberében Lord Hankey tárca nélküli miniszter vezetésével, Committee on Preventing Oil from reaching Germany /P.O.G. Committee/, azaz az Olaj Németországba jutását Megakadályozó Bizottság néven. A brit gazdasági hadviselés terveiben, amelyeket a MEW elődei, az 1933 májusában alapított Economic Pressure Committee /EPC/, azaz a Gazdasági Nyomás Bizottsága és az azt követő Economic Pressure on Germany /EPG/ bizottság helyzetértékelései alapján dolgoztak ki, két nyersanyagot hangsúlyoztak különösen, mint a német hadigazdaság Achillesz sarkait: a svéd vasércet⁴ és a kőolajat, még hozzá elsősorban a román kőolajat. A felsorolt bizottságok az 1931-ben alapított Industrial Intelligenc Centre /IIC/ Ipari Hírszerzési Központ jelentései alapján úgy ítélték meg, hogy a német gazdaság gyors összeomlását lehet előidézni, ha ezektől a nyersanyagoktól sikerül megfosztani Németországot. Erre a következtetésre főként az exportáló államok hivatalos gazdasági statisztikái és sajtója alapján jutottak, mivel az IIC viszonylag kevés valóban jól tájékozott hírszerzővel rendelkezett a helyszínen. Ezek az információ források a háború közeledtével a szokásosnál is kevésbé megbízhatóak voltak. A másik, szintén téves információkra alapozott

feltételezés, amelyből kiindultak, az volt, hogy a német gazdaságot teljesen mozgósítotttnak hitték. Nem ismerték fel, hogy a német ipar termelése még messze nem érte el lehetőségei határait, hogy a fegyverkezés korántsem kötötte le annyira a rendelkezésre álló nyersanyagot és gyártó kapacitásokat, hogy ne lehetett volna hosszabb ideig is pusztán a belső tartalékokból ellensúlyozni az esetleges import kiesést. Ezzel a háttérrel kezdett Nagy-Britannia gazdasági lépésekbe Németország ellen a közép-kelet-európai országokban 1939 őszén.

Nyersanyagok preventív felvásárlása 1939-1940

A gazdasági hadviselés hagyományos eszközei közé tartozik a preventív felvásárlás, melynek révén az ellenfelet megfoszthatják számára fontos nyersanyagoktól. 1939 novemberében a MEW küldöttsége bejárta Romániát, Bulgáriát, Jugoszláviát és Magyarországot, formálisan a Ministry of Food, az az Élelmezési Minisztérium egyik tisztviselőjének a vezetésével és fölmérte a lehetőségeket. A küldöttség főleg élelmiszerek iránt érdeklődött, de jelentésében fölhívta a figyelmet, hogy valamennyi meglátogatott ország nemzeti bankja nagy német márka összegekkel rendelkezik, amelyeket német részről nem fedez semmiféle áruszállítás. A német import megállítására ezekből az országokból egyetlen lehetőségként az angol vásárlásokat jelölték meg, de felhívták a figyelmet a délkelet-európai kormányok félelmére a németektől. Ebből a szempontból Bulgáriában szerezték a leg-

kedvezőtlenebb benyomásokat, és megítélésük szerint a jugoszlávok tartottak legkevésbé német agressziótól.⁵

A preventív felvásárlás politikája az első komoly sebet nem a helyszínen, hanem otthon, Angliában kapta. Chamberlain miniszterelnök 1940 április 2-i alsóházi beszédében kijelentette, hogy "Németország szemszédai teljes áru fölöslegének fölvásárlása szóba sem jöhet".⁶ További nehézséget jelentett a pénzalapok szűkössége. A Kincstár igen szűkmarkuan bánt a MEW igényeivel, például amikor 1940 áprilisában 7000/!/ fontot kértek arra, hogy Romániában, Bulgáriában és Jugoszláviában króm bányakoncessziókat vegyenek meg a németek elől, a Kincstár azt csak vonakodva folyósította, miközben Bulgáriában a németeknek sikerült fölvásárolniuk minden króm lelőhelyet, a harmadrangúakat is beleértve

A brit felvásárlás álcázására, a helyi kormányok számára elfogadhatóbbá tételére volt hivatott az 1939 decemberében alapított United Kingdom Commercial Corporation, amelynek egyik igazgatója, Charles Hambro a SOE második vezetője lett 1942-ben, délkelet-európai vezérképviselője, Lord Glenconner pedig a SOE kairói parancsnokságát vezette 1942-43-ban. A vállalat a felvásárlás hatékonyabbá tétele érdekében monopóliumot kapott gumi, juta, kávé, tea, gyapot és ón exportjára a délkelet-európai országokban. A monopólium gyakorlását a földközi-tengeri angol flotta kereskedelmi hajókat ellenőrző tevékenysége volt hivatva támogatni. Az érintett kormányok nagyon hamar fölismerték a vállalat tisztán politikai szerepét és a fokozódó rendőri zaklatások miatt az U.K.C.C. utolsó embereit is kénytelen volt kivonni

Romániából és Bulgáriából 1940 októberében. Összegzésképpen elmondható, hogy a preventív nyersanyag felvásárlás politikája meggyusult, anélkül, hogy igazán megvalósult volna.

Angol kísérlet a román olaj preventív felvásárlására

1939-ben a román olaj kivitel 3,5 millió tonnára rúgott. Ennek igen jelentős részét Németország vásárolta meg, és előrelátható volt, hogy az európai háború kitörése után, amikor az ^{an} angol-francia flotta túlereje megakadályozhatta tengeren túli olaj importját Németországba, a németek még inkább a román olajra lesznek utalva. Angol részről tehát - helyesen - kulcsfontosságúnak itélték a román olaj megszerzését, illetve annak megakadályozását, hogy azt a németek szerezzék meg.

A romániai olaj kitermelés és olaj kereskedelem háromnegyed része angol és francia tőke ellenőrzése alatt állt, a németországba irányuló olajszállításokra pedig a holland-angol Shell társaságnak volt szerződése./A Shell érdekeltségeknek több, mint a fele holland kézben volt/. Az angol háborús kabinet 1939. szeptember 16-i ülésén ezért elégedetten állapíthatta meg a Chancellor of the Exchequer /pénzügyminiszter/, hogy kielégítő intézkedések történtek minden rendelkezésre álló olaj mennyiség megvásárlására a Shell által.

Román részről azonban hamarosan komoly nehézségeket kezdtek támasztani a Shell tevékenységével szemben. Románia még 1939 márciusában kereskedelmi megegyezést kötött Németor-

szággal, amelyben vállalta alap nyersanyag termelése 25 %-ának exportját Németországba. Ezt 1939 decemberében kiegészítették egy újabb egyezményvel, amelyben vállalták havi 130 ezer tonna olaj exportját Németországba. Virgil Tilea londoni román nagykövet közölte a Foreign Office illetékeseivel, hogy ez az újabb egyezmény általános kvóta rendszer bevezetésének a része, amely szerint Franciaország és Anglia évi 1,9 millió tonna román olajat vásárolhat együttesen, és így fönntartanak bizonyos egyenlőséget Németországgal.⁷ A románok azonban a szállításokat fegyvervásárlási igényeik kielégítéséhez kötötték, és ezekről hosszas alkudozások kezdődtek. A diplomáciai és gazdasági tárgyalások tehát egyaránt holtpontra voltak, amikor Franciaország gyors összeomlása és a román közeledés a tengelyhatalmakhoz 1940 nyarán végleg levette a napirendről a román olaj preventív fölvásárlását. Bár az 1939. október 1-vel kezdődő 12 hónap alatt a német-román kvóta megegyezéshez képest 400 ezer tonnával kevesebb olajat szállítottak Németországba, ez nem akadályozta érezhetően a német fegyveres erők és a hadigazdaság működését, és ezt a hiányt valószínűleg sokkal inkább román politikai nyomás gyakorlása a németekre és technikai nehézségek okozták, nem pedig az angol felvásárlás.

A román kőolaj szállítása a Dunán az 1930-as években

A kőolaj és származékainak szállítása viszonylag új üzletág volt a dunai hajózásban. Gyors, dinamikus növekedésének köszönhetően az 1930-as évek végére a hagyományos gabona szállítás mellett a második legnagyobb tétellé nőtt az összes szállított árun belül /lásd II. táblázat/. Több olyan jellegzetessége is volt ennek a forgalomnak, amely alapvetően megkülönböztette a többi árú szállításától. Mindenekelőtt szembeötlő, hogy a Duna-menti országok számára az olajszállítás szinte kizárólag tranzit forgalmat jelentett Németországba. A kőolajat termelő Romániát is beleértve fejletlen volt ezen országok vegyipara, ezért csak minimális mennyiségű olajat dolgoztak föl. Másrészt Csehszlovákia kivételével olyan kevésbé volt motorizált a közlekedés és a mezőgazdaság ezekben az országokban, hogy saját belső fogyasztásuk is csekély volt. Jellemző ebből a szempontból a magyarországi helyzet, ahol 1937-ben mindössze 30770 db gépjárművet tartottak nyilván, amiből 3486 db volt a teherautó.⁸ A közép-kelet-európai országok közlekedési rendszerében változatlanul a gőzvasút⁹ és a lovaskocsi uralkodott, ezt egészítette ki a szintén zömmel széntüzelésű gőzhajókat használó folyami hajózás. Nem volt jobb a helyzet a hadseregekben sem, ezek is zömmel lófogató járműveket használtak, a modern fegyvernemek, repülők, gépesített alakulatok aránya pedig kb. olyan alacsony volt, mint a polgári gépjárműveké.

Az olaj más áruktól eltér abban is, hogy az olajszállító járműveket nem lehet szükség szerint más áru szállítására is használni. Ebből és a hosszú távú szállításból adódóan az olajszállítás új hajó és uszálytipusok kialakítását követelte meg./II/1.kép/. Új hajótípusként megjelent az önjáró, diesel motoros tankhajó, amely szükség esetén uszályt is vontathatott, új uszálytipusként pedig az 500 és 1000 tonna közötti teherbirású tankuszály. Bár használnak még korábban épült, kisebb uszályokat is, ez főleg a kisebb, gyakran csak egy uszályal rendelkező hajózási vállalatokra jellemző. A harmincas évek végén már megjelennek 1000 tonnásnál nagyobb tankuszályok is, ezek építésében fontos szerep jut az újpesti hajógyárnak. A megnőtt uszályok vontatására egyre kevésbé alkalmasak a régi vontatók, ezért a harmincas évek második felétől sorra jelennek meg az 1000 LE-s vagy még ennél is nagyobb teljesítményű újak. Ezeken a diesel-motor válik uralkodó hajtómű tipussá, részben alacsony üzemanyag fogyasztása miatt, ami kisebb üzemanyag költség mellett lehetővé teszi azt is, hogy a hajó ritkábban és gyorsabban vegyen föl tüzelőanyagot, így kevesebbet álljon és kevesebb kikötői illetéket fizessen.

Az új típusok lehetővé teszik a munkabérekkel való takarékoságot is, hiszen a régebbi, kisebb hajókon és uszályokon ugyanannyi vagy több emberre volt szükség, mint az újakon. Az állandó konjunktúra mellett tehát még a szállított tonnánkénti költségek is csökkennek valamelyest.

Az új motoros tankhajó típus egyik jellegzetes egysége volt az 1934-ben az újpesti Ganz hajógyárban épített

"Danube Shell II.". A hajó az International Inland Waterways Co., Londonban bejegyzett hajózási vállalat részére épült. Ez a vállalat a Shell olajtársaság dunai olaj szállítását végezte, Romániából a budapesti, bécsi és németországi finomítókba. Az 500 tonna befogadóképességű tartályhajó 6 db egyenként 600 tonnás uszályt tudott vontatni, tehát egy fordulóval 4100 tonna olajat szállíthatott. Két 1,95 m átmérőjű, a dunai hajózásban a harmincas években óriásinak számító hajócsavar^{ját}/maximum 1400 LE teljesítménnyel forgatta két diesel motorja. Hegymenetben 7 km/óra sebességgel haladhatott maximális terheléssel és külön segédvontató igénybevétele nélkül 2 uszályt is át tudott vontatni az Alduna zuhatagos grebeni szakaszán. Vontatmány nélkül a "Danube Shell II." rendkívül gyors volt, holtvizi sebessége elérte a 18 km/órát. Megépültekor a Duna legnagyobb motoros hajója volt, hossza 77,15 m, szélessége 10 m, oldalmagassága 2,75 m, merülése teljes terheléssel és a maximális 60 tonna motorolajjal 1,9 m, terhelt vízkiszorítása 1100 tonna volt. Felszerelésében a legkorszerűbb elektromos viz- és centrifugál rendszerű olajszivattyúk, elektromos horgony- és vontatókötél csörlők, "Hitzler"-rendszerű kormányberendezés és önműködő központi fűtés is szerepelt. Hála e modern felszerelésnek, a hajó személyzete mindössze 14 főből állt, akik valamennyien a tágas hátsó felépítményben laktak. Élet- és munkakörülményeik összehasonlíthatatlanul jobbak voltak, mint a gőzösök személyzetéé, akiknek nagy része a vízvonal alatti szűk kabinokban lakott, és nélkülözötte mindazt a komfortot, amit egy motoros

nyújtani tudott. A segédberendezések, csörlők működtetése a régi hajókon alaposan igénybe vette a hajósok fizikai erejét és rossz időben is sokat kellett a szabadban dolgozniuk. A "Danube Shell II."-n a parancsnoki hid is teljesen zárt és fűtött volt,¹⁰ ami példátlan luxusnak tűnhetett a gőzöskhöz képest. A legnagyobb különbség a motoros hajók javára mégis az, hogy megszabadítják a gépészeket a gépház forró poklából és nem igényelnek külön fűtőket, akik a legnehezebb munkát végezték a régi széntüzelésű hajókon.

Az új, nagyteljesítményű vontató típus egyik érdekes példája a magyar "Széchenyi" és "Baross" testvérpár a maguk különleges diesel-elektromos meghajtásával. Erről a két egységről már a MFTR 1941-ig tartó fejlesztéséről szólva megemlékeztünk. Az egyszerű diesel motoros meghajtás azonban az új vontatókra jóval jellemzőbb volt. Ebbe a csoportba sorolható a DDSG 1937-ben épített 1260 LE-s "Mur" /ex "Bern"/ csavaros vontatója, az 1943-ban elkészült 1200 LE-s oldalkerekes, de motoros "Langegg", az új tipushoz tartoztak az 1939-40-ben szolgálatba állított 800 LE-s vontató sorozat tagjai is /1939: "Brünhild", "Kriemhild", 1940: "Uta", "Votan"/. A MFTR már a háború alatt egész sorozat modern vontatót vett a németektől, ezek a következők voltak: 1942-ben vették át a deggendorfi hajógyárban a DDSG számára "Burgau" néven épített 820 LE-s vontatót "Kenderes" néven, és az ugyanott, ugyanakkor épített "Aschau"-t "Gödöllő" néven. 1943 szeptemberében újabb két német megrendelésre épített vontatót vett át a MFTR, a Schiffswerft Linz AG. hajógyárban 1942-ben építeni kezdett

1100 LE-s S.II.-t és S.III.-at. Ezek a hajók egy egységes, leginkább csak a beépített motorokban különböző háborús tipushoz tartoztak, amelyet több hajógyár is gyártott. A motorok eltérő típusát az magyarázza, hogy azt építették be, ami éppen rendelkezésre állt. A német hajó diesel motor gyártását teljesen lekötötte a tengeralattjárók és gyorsnaszádok motorjainak sorozatgyártása, ezért a dunai vontatók a legkülönbözőbb motorokat kapták, pl. Klöckner-Humboldt-Deutz/, "Kenderes", "Gödöllő"/, Sulzer/S.II., S.III./.¹¹ Ennek a típusnak az egységességét, "cserezabátosságát" bizonyítja, hogy a bombától súlyosan sérült S.II. farrészből és az aknára futott DDSG "Lindau" orrreszből 1955-ben meg tudták építeni a MAHART "Vác" vontatóját.

Az élénk konjunktúra közepette egészen kis cégek is tudtak új típusú vontatókat építtetni, amint azt az apatini Braun és Piry hajózási vállalat 1940-ben Apatinban épített 1000 LE-s "Apatin" vontatója példázza.¹² Az olasz S.I.N.D.A./Società Italiana di Navigazione Danubiana /hajózási vállalat már a háború alatt alakult meg. Célja röviden így foglalható össze: "... mióta Olaszország háborúba lépett és részére a Földközi-tengeri hajózás a szükséges nyersanyag bevitelét biztosítani nem tudja, szintén a Dunán át igyekszik elsőrendű szükségleti cikkeinek, főként azonban a modern háború legfontosabb nyersanyagának, az olajnak, a folyékony aranyaként a bevitelét biztosítani".¹³ A vállalat két 800 LE-s vontatót építtetett a Ganz hajógyárral, 1941-ben a "Piemonte"-t és 1942-ben a "Lombardia"-t. Ezekhez

Ujpesten rendelték meg az 1942-ben leszállított 4 db tankuszályt is. Ezeken kívül régebbi uszályokból alakították át a "Torino" és "Milano" tankhajókat, valamint a román és görög hajózási vállalatok tankuszályait bérelték olajszállításra.

Tankhajók az egyes államok hajózásában 1939-1940

A tankhajók és tankuszályok hajózási vállalatokénti megoszlását a III. táblázat közli. Ami ez egyes vállalatok hajóparkjának minőségét illeti, szembetűnő, hogy önjáró tankhajókkal csak a német, holland, csehszlovák /1939 márciusától szlovák/ és az angol cégek rendelkeztek. A csak uszályokkal rendelkező vállalatok közül kis méretű, a távolsági forgalom szempontjából használhatatlan egységekből állt a bolgár és a román vállalatok zömének állománya. Példa erre táblázatban külön nem említett román Cooperativa Fotin Enescu, Tulcea 1 db 17 tonnás/!//, Roman Graicov, Tulcea 1 db 30 tonnás, M.Gheorghin 1 db 84 tonnás, Evel Graciov, Tulcea 1 db 40 tonnás uszályával. A több, de kis méretű uszályal rendelkező cégek sem játszhattak komoly szerepet a helyi forgalmon kívül. Ilyen a román Foti Fotiadi, Galatz 3 db összesen 185 tonnás uszályával, a bolgár Ister, Sofia 4 db összesen 338 tonnás uszályával. Ezek a kis uszályok a helyi forgalomban és a nagyobb kikötőkön belül tölthettek be hasznos funkciót, különösen a Duna torkolatban, ahol tengeri hajók is sűrűn megfordul-

tak.

Erre utal, hogy a constancai kikötőből két cég is jegyez tankuszályokat, a Service a'Ports Maritimes, Constanca 1 db 700 tonnás és a Service Hydraulique Rumanie, Constanca 2 db, együtt 420 tonnás usztályt. Ezek feladata a kikötőben megforduló hajók olajjal való ellátása lehetett. Az olajat termelő Romániában csak két vállalat tankuszály parkja érdemel említést, az állami hajózási vállalat, az S.R.D. /Societe Roumaine de Navigation Danubienne/ 25 db uszálya 19021 t kapacitással és a galatzi Navigation Fluviale Roumanie 16 uszálya 6570 tonnával. E két nagy vállalat együttesen a teljes román állományból 25591 tonnával rendelkezett, ami annak 76 %-a. Ezek kézbentartásával a román kormány hatásosan befolyásolhatta saját dunai hajózását, azonban a román szállítótér önmagában csak kis részét /17,6%/ tette ki a teljes dunai olaszállító kapacitásnak.

Bulgária részvételét az olaj üzletben hajóparkjának kis mérete és elavultsága a saját igények kisebbik részének kielégítésére korlátozta, a 8 db, 2043 t hordképességű bolgár uszálynak komoly nemzetközi jelentősége nem volt.

Ezzel szemben a Jugoszláv Királyság Folyamhajózása /J.R.P., Jugoszlavenszke Recne Plóvidbe/ ³⁹~~40~~ db uszálya ³⁰³⁷⁶~~27522~~ tonnával több volt, mint amit Románia a távolsági forgalomban fölhasználhatott és egy kézben is összpontosult. A saját igények kiszolgálásán kívül lehetővé tette a bekapcsolódást a tranzit szállításba is, bár ezt hátrányosan befolyásolta, hogy a J.R.P. a román cégekhez

hasonlóan nem volt tagja az Együttműködő Hajózási Vállalatok pooljának és kevés erős, korszerű vontatója volt. Ezért különösen a Duna felső szakaszán vontatók bérelésére kényszerültek, ami viszont elvitte a haszon jelentős részét. Shultz Simon pancsovai vállalata a legnagyobb jugoszláv magán hajózási vállalat volt, pedig mindössze 2 db, összesen 1160 tonnás uszályal rendelkezett.

A MFTR a maga 19 db, összesen 15203 tonnás tankuszályaival a közepes teljesítőképességű vállalatok sorába tartozott. Ki tudta elégíteni a hazai igények zömét és még a tranzit szállításban is részt vehetett, kihasználva a pool tagságából adódó előnyöket. Uszályain kívül vontatóival is bekapcsolódhatott az üzletbe, a harmincas és a negyvenes évek fejlesztései is részben ezt szolgálták. A MFTR számára a fő üzlet, és fő funkciója a térségben kialakított német gazdasági rendszeren belül mégis a hagyományos gabona szállítás és 1938-tól a bauxit szállítás volt. /II/2.kép/.

Mivel a román olaj Németországnak volt nélkülözhetetlen, a legnagyobb tartályhajó parkot természetesen a német hajózási vállalatok építették ki. Az uszályokon kívül motoros tankhajókat is építettek. A Bajor Lloyd ⁵ db motoros tankhajója és 28 uszálya ²³¹⁰² ~~17570~~ tonnás állományt jelentett, amelynek zöme, 23 jármű 400 tonnásnál nagyobb volt. /II/3.-4.kép/. A Josef Wallner által Deggendorfban az 1920-as évek elején szervezett hajózási vállalat az 1930-as évek végére teljesen a román olaj szállítására szakosodott, amit neve is tükröz: Deutsch-Rumänische Motortankschiffahrts-Gesellschaft/DRMT/, München. 3 db motoros és 4 db tank uszályuk

volt, összesen 5100 tonna befogadóképességgel./II/5.kép/.
A cég kizárólag motoros vontatókat üzemeltetett ezeken kívül,
igy a COMOS mellett az első tisztán diesel üzemű hajózási
vállalat volt.

Az Anschluss után a volt osztrák DDSG is a német folyam-
hajózást erősítette 37 db, 27600 tonnák teherbirású uszályá-
val. A DDSG rendelkezett diesel vontatókkal és áruszállító-
hajókkal, sőt 1939-1940-ben diesel személyhajókat is
építtetett /1939: "Stadt Wien", 1940: "Stadt Passau"/, moto-
ros tankhajókat azonban nem szerzett be./II/6-9.kép/.

A Csehszlovákia német megszállása után létrejött Szlovák
Dunahajózási R.T./S.D.P./ az 51 % állami tulajdonú Csehszlo-
vák Dunahajózási Társaság /CSPD/ átvett hajóival szervező-
dött meg. Korszerű egységei voltak az 1938-ban elkészült,
500 t horképességű "Stur", "Stefan Moyzes" és "Vajansky"
1050 LE-s diesel tankhajók. Ezeken kívül 16 db uszályból
állt a tankhajó park, amelyek mind 800 tonnásak vagy annál
nagyobbak voltak. A teljes szlovák szállítóter 14448 tonná-
ra rúgott. Ezt a korszerű hajózási vállalatot egyértelműen
a németek itányítása alatt állónak tekinthetjük./II.10-11.
kép/

A holland COMOS a DDSG-vel szorosan együttműködve, a pool
tagjaként tevékenykedett. Hajói kifejezetten a német olaj-
szállítás céljára épültek, 62 db motoros tankhajója és ²⁰~~19~~ db
uszálya ¹⁸⁵³⁴~~15614~~ t olajat tudott fölvenni. Hollandia bizonytalan
semleges helyzete, majd német megszállása 1940 májusában
ezt a céget is egyértelműen a német érdekszférába helyezte.
Ezt csak fokozta, hogy a COMOS hajókon főleg német személy-
zet szolgált.

Németország ellenfelei a második világháború kitörésekor kisebb-nagyobb hajózási érdekeltségekkel rendelkeztek a Dunán. Tonnatartalomra a legnagyobb a francia Societe Francaise de Navigation Danubienne /S.F.N.D./ volt, amely az Anschlussig Bécsben, később Brailán tartotta fenn központját. /II/12.kép/. 12 db tankuszály 8493 tonnával alkotta hajóparkját, ezek azonban majdnem mind másod- és harmadkézből vett, különböző méretű hajók voltak. A MFTR, a DDSG és a Délnémet Dunagózhajózási Társaság régi egységei egyaránt szerepeltek köztük. Két kis belga vállalat is működött a Dunán, 3 db uszályal, 2200 tonnás kapacitással.

Angliát a dunai hajózásban három cég képviselte: az Asiatic Petroleum Co, Ltd., London, 8 db uszálya együttesen 5519 tonnát tett ki, az Anglo-Danubian Transport Co. Ltd. 3 db motorosa és 7 db uszálya 6960 tonnát és a Shell érdekeltségű The International Inland Waterways Co. 4 db motoros tankhajója és 9 db uszálya 9616 tonnát. /II/13.-14. kép/. Az angol vállalatok hajóparkja korszerű, új egységekből állt, a forgalom lebonyolításában a tonnatartalmuknál nagyobb szerepet játszottak, de ez részben viszonylagos kis méretük, részben az anyaország messzesége miatt sosem válhatott meghatározó jelentőségűvé.¹⁴

Összefoglalva az eddigieket megállapíthatjuk, hogy a második világháború előestéjén a dunai olajszállító kapacitásból, beleszámítva a szlovák hajókat is, de kihagyva minden formálisan semleges vagy ellenséges ország hajózását, német ellenőrzés alatt állt ⁷⁰²⁵⁰ 64718 t. Semleges /holland, magyar, jugoszláv, bolgár, román/ hajózási vállalatok

104082
98368 t olajszállító hajótérrel rendelkeztek. Ezeknek az országoknak és vállalataiknak a semlegessége azonban politikailag legalább is kérdéses már 1939-ben is, a gazdasági szükség pedig egyértelműen azt diktálta, hogy arra használják tankhajóikat, amire épültek: a román olaj Németországba szállítására. Végezetül angol-francia-belga vállalatok 32788 t tankhajótérrel rendelkeztek, ami az összállománynak csak 16,7%-a, szemben a németek ~~33~~³⁴%-ával és a semlegesek 50,3%-ával. A korábban említett német-román kvóta egyezmény havi 130 ezer t olajnémetországi szállítását tette lehetővé 1939 decemberétől, ennek kb. a felét a németek már saját hajóikon, a semlegesek nélkül el tudták szállítani, a teljes tartályhajó állomány ²⁰⁷¹²⁰ 195814 tonnája pedig valószínűleg elég lehetett volna a teljes mennyiség elszállításához. Ezért vált tehát a dunai olajszállítás a háború kitörésekor fontos stratégiai kérdéssé.

A semlegesek hajóparkja fölötti ellenőrzés megszerzése 1939-1941 között Anglia egyik fő célja lett Délkelet-Európában.

Angol kísérlet a dunai olajszállítás akadályozására 1939-1941

Colin Gubbins, aki 1943-tól a SOE főnöke lett tábornoki rangban, még jóval a háború előtt 1938-ban személyesen tanulmányozta a szervezet későbbi két célpontját a helyszínen, nevezetesen a ploesti olajmezőt és a Vaskaput. Angolok és németek egyaránt jól emlékeztek, hogy az I. világháború alatt az Antantnak sikerült használhatatlanná

tenni az olajkutakat még a német csapatok odaérkezete előtt és azt sem felejtették el, mennyi nehézséget okoztak a Dunán létesített különféle aknazárak a Központi hatalmak hajózásának. Az ellenfeleknek természetesnek tűnt, hogy háború esetén az angolok és a franciák újra próbálkoznak fognak valami hasonlóval. Paul Leverkuehn, az Abwehr magas rangú tisztje emlékiratában leírja, hogy Canaris tenger-nagy mindkét helyen számított nagyarányú angol szabotázsra és erre figyelmeztették a román titkos rendőrséget, a Sigurancat is. Leverkuehn szerint a valóban nagyarányú szabotázs az egyik legnehezebben megakadályozható ellenséges tevékenység, ezért a románok együttműködése ellenére is komolyan tartottak tőle. Utólag is csodálkozik, hogy végül erre nem került sor, legalább is nem a várt intenzitással.¹⁵ Ha, mint az eddigiekből látható, nagy jelentőséget tulajdonított Őfelsége Kormánya a román olajnak, ezt miért nem érzékelte az ellenség? Történtek-e intézkedések angol részről az olajszállítás akadályozására? Erre a két kérdésre próbálok válaszolni a következőkben.

Gubbins 1938-as terepszemléjét követően 1939 márciusában értekezletet tartottak Londonban Lord Halifax, a SIS főnöke, és Laurence Grand őrnagy, a Section D vezetőjének részvételével. Itt elhatározták, hogy a Section D, amely ebben az időben formálisan még a SIS egyik részlege volt, erőltetett ütemben megkezdje a dunai olajszállító hajók kivonását a németek irányítása alól és előkészületeket tesz ezeknek a hajóknak a szükség szerinti eltávolítására a Dunáról. Első lépésként George Taylor, a Section D tisztje, sikeresen

megkörményezte az Anglo-Danubian Transport Co. Ltd. egyik román igazgatóját¹⁶ és az ő segítségével Maurice Bridgeman angol üzletember /a British Petrol későbbi elnöke/ megszerezte a vállalat teljes tulajdonjogát.

1939. szeptember 15-i ülésén az angol háborús kabinet elhatározta immár valamennyi Romániában található uszály és hajó bérbe vételét, és 1939 végére sikerült is 148 különféle vizijárművet kibérelni, illetve megvásárolni. Az utóbbi kategóriába tartozott a decemberben titokban megvásárolt Shultz Simon hajózási vállalat flottája, 32 hajóval és a 7 millió belga frankért megvásárolt teljes belga hajópark, 3 vontató és 23 uszály.¹⁷ Ezek természetesen nemcsak olajszállító hajók voltak, már csak azért sem, mert a szelektív felvásárlás még feltűnőbb lett volna és még inkább mozgósíthatta volna a németeket. A helyi hatóságok így is árgus szemekkel figyelték az angolok tevékenységét.

1940 elején fölmerült, hogy a további tevékenység megszervezéséhez és álcázásához hasznos lenne kereskedelmi vállalatot szervezni, a nyersanyag felvásárlást fedező United Kingdom Commercial Corporationhoz hasonló formában. Az új Goeland Company 1940 február 1-én tartotta első közgyűlését. William Harris-Burland lett a cég romániai igazgatója. A vállalat kezdetben sikeresen működött, pl. a bukaresti angol és francia tengerészeti attasé 1940 június 10-én keltezett megállapodása szerint megszerezték a francia dunai hajók egy részét, 1 vontatót, 29 áruszállító, 3 gabona szállító és 17 tankuszályt. Ez komoly sikernek tekinthető, mert az 1939-es állomány táblázat 15 tankuszályt tüntet föl,

tehát valószínűleg valamennyit sikerült megszerezni és volt 2 db új is. A hagyományos uszályoknál már kedvezőtlenebb a kép, mert azokból 1939-ben a franciák 55 db-bal rendelkeztek, ezek szerint legalább 23 db már a szerződés megkötésekor nem volt birtokukban. Az 1939-es 13 db vontatóból megmaradt egyetlen, a megszerzés kudarcán kívül azt is jelentette, hogy az uszályok mozgatásához hiányzott a megfelelő vonóerő.¹⁸

1940 júniusában érkezett az idő a hajók evakuálására, Isztambul és kedvező török álláspont esetén Suez uticéllal. Az első 35 hajó nehézségek nélkül, a megfelelő hivatalos román engedéllyel el is hagyta a Dunát. Sir Reginald Hoare 1941 február 21-i levelében Eden külügyminiszternek azonban már arról számol be, hogy a románok számos hajót lefoglaltak köztük francia hajókat is, és a németek rendelkezésére bocsátották őket.¹⁹ A német csapatok 1940 október 8-án bevonultak Romániába, névleg mint "tancsapatok", valójában főleg a ploesti olajmező légi és földi biztosítására. Mivel a német jelenlét egészen a Szovjetunió elleni támadásig viszonylag korlátozott volt, a hajók menekítése egy ideig még folytatódott. Összesen 75 dunai hajó érte el Isztambult, ahol 3 vontató kivételével a törökök internálták őket. Két vontatónak sikerült elérni Szezt, egyet pedig a SOE isztambuli csoportja tartott meg saját céljaira.²⁰ Az internált hajók még egyszer akció terv készítésére sarkalták a briteket, amikor 1941-ben úgy értékelték, hogy küszöbön áll a német támadás Törökország ellen. A MEW szeptember 27-én 2124 számú

táviratában felszólította az ankarai brit követséget a hajók elsüllyesztésének előkészítésére, amit akkor kellett volna végrehajtani, ha a németek elérik Isztambult.

A Vichy kormány német nyomásra pert indított török bíróságnál a francia hajók megszerzéséért, de a világháború előbb ért véget, mint a per és a hajókat végül csak jóval a háború után adták át a francia kormánynak.

A Goeland Company tevékenysége mintegy 1 millió font költséggel járt, amit egy bonyolult fekete piaci manőverrel fedeztek: fontot utaltak át Londonból Palesztinába, amiért cserébe lejt vásároltak feketén rendkívül kedvező áron. Jellemző a hagyományos Foreign Office véleményre Russel Macrae galatzi brit főkonzul 1940. november 4-i levele D.J.Scotthoz, amelyben elpanaszolja, hogy a Goeland Company több százezer fontot herdál el haszontalan célokra.²¹ A valóságban a vállalat tevékenysége, különösen 1940-es mércével mérve, a SOE egyik nagy sikere volt. Eric Berthoud, aki a háború kitöréséig az Anglo-Iranian Oil Company vezető munkatársa volt, 1939 őszétől pedig a bukaresti brit követség olaj szakértője, a szállítási nehézségeknek tulajdonítja, hogy a németek a háború első 9 hónapjában nem tudtak havi 80 ezer tonnánál több olajat elszállítani Romániából.²²

Valószínűleg ezek miatt a nehézségek miatt is fogadták német részről különös elégedettséggel, amikor az 1940 májusában Berlinben járt Nickl Alfréd, a magyar Külügyminisztérium gazdaságpolitikai osztályának vezetője először tett ígéretet Carl von Clodiusnak, a német Külügyminisztérium gazdaságpolitikai osztálya helyettes vezetőjének,

magyar kőolaj szállítására.²³ A mennyiség, 11200 t, nem jelentős, de a gyorsan fejlődő magyar olajtermelés a németek szempontjából hasznosan egészíthette ki a románt, elszállítása pedig nem hajókat, hanem vasúti kapacitást igényelt, ami a háború első éveiben még viszonylag bőségesen állt rendelkezésre.

A Vaskapu elzárásának tervei 1939-1941

Három korai kísérlet a Vaskapu elzárására és ezzel a dunai hajózás megbénítására még Jugoszlávia semlegességének időszakára esik. Grand őrnagy, a Section D vezetője 1938 júniusában beszervezte Julius Hanaut erre a feladatra. Hanau dél-afrikai származású mérnök volt, aki az első világháborúban a Szaloniki fronton szolgált és később Belgrádban telepedett le. Kapcsolatai és helyismerete a legalkalmasabb emberré tették a feladatra, de üldözte a balszerencse. Első alkalommal a grebeni szorosnál a támfalat aknázták alá jugoszláv embereivel, de egy töltet véletlenül fölrobbant munka közben és ezt a próbálkozást abba kellett hagyni, nehogy vizsgálat legyen a dologból. Hanau azonban még 1939 őszén újra munkához látott, ez alkalommal a Kazán szoros jugoszláv oldalán a sziklafalat akarta a mederbe robbantani. Decemberben azonban német ügynökök fölfedezték Hanau tevékenységét és diplomáciai úton elérték, hogy a jugoszlávok vizsgálatot indítottak a dél-afrikai ellen. A vizsgálat nem volt túlságosan szigorú, végül Hanaut 1940 áprilisában kiutasították Jugoszláviából, de

csak júniusban utazott el. Mivel Hanau részt vett vasúti szabotázs szervezésében, amit Ausztriában élő szlovének hajtottak végre, nem tisztázható, hogy a Vaskapuvál kapcsolatos tevékenysége milyen súllyal esett latba ellene. Vele nagyjából egy időben utasították ki Jugoszláviából Malcolm Burr kapitányt, a belgrádi brit követség munkatársát, akit szintén német vasúti szállitmányok elleni szabotázs szervezésével vádoltak.²⁴

1939 decemberében a bukaresti angol és francia tengerészeti attasé közös jelentésében javasolta szakértők és haditengerészek Romániába küldését, különleges feladatra. A haditengerészeti hirszerzés /DNI/ a többi titkosszolgálattól függetlenül Bukarestbe küldte két tartalékos hadnagyát, Michael Henry Masont és H.G. Minshall-t. Minshall-t kinevezték galatzi alkonzulnak, részben, hogy álcázzák, részben hogy közel lehessen a dunai hajózáshoz. Titkos tevékenysége, összeütközése a helyi rendőrséggel és egész magatartása hamarosan kivívta Macrae főkonzul haragját, aki mindezt diplomatahoz méltatlan, komolytalan dolognak tartotta. Macrae 1940 november 4-i jelentésében Guy Faakes-hoz, az angol parlamentet aláaknázó kalandorhoz hasonlítja beosztottját.²⁵ /II/15.kép/.

A hivatásos diplomaták ellenérzésénél jóval nagyobb baj volt, hogy a terv szülőatyja és irányítója, Max Despard kapitány haditengerészeti attasé és beosztott tisztjei valóban amatőröknek bizonyultak. A román kikötőkben általános beszéd tárgyává lettek a brit szabotázs tervek, a hatóságok is felfigyeltek. A végrehajtáshoz szükséges

haditengerész legénység egyazon napon érkezett Brailába, civil útleveleik szerint írók és festők voltak, de Alexandriából jövet a hajón minden nap zárt rendben elvégezték torna és alaki gyakorlataikat, amint azt Macrae jelentéséből megtudhatjuk. Az elővigyázatosságnak ez a hiánya lehetetlenné tette, hogy a román hatóságok szemet hunyjanak, a németek pedig komoly nyomást fejtettek ki, szigorú ellenlépéseket követeltek. A hajók, amelyeket a Vaskapu szorosában akartak elsüllyeszteni, nem jutottak túl Giurgiun, ahol a román rendőrség valamennyit lefoglalta 1940 április 1-én. Despard kapitány helyzete Bukarestben tarthatatlanná vált, 1940 júniusában áthelyezték Belgrádba.

A sikertelen vállalkozás nagy visszhangot keltett a Duna menti államokban. Nickl Béla MFTR főfelügyelő így írt erről: "Április elején nagy riadalmat keltett az a hír, hogy a román Dunán feltartoztattak egy angol lobogót viselő hajókaravánt, melynek az volt a célja, hogy a Vaskapu csatornát és a zuhatagos szakaszt robbantásokkal és hajósüllyesztésekkel elzárják és használhatatlanná tegyék a hajózás számára különösen a végett, hogy a hadban álló Németország romániai nyersolaj bevitelét a Dunán megakasszák. Ez az angol merénylet arra indította a magyar, jugoszláv, bolgár és román kormányokat, hogy egyezményt kötöttek a Duna-hajózás biztonságának hatályosabb védelmére".²⁶

Az incidensből a németek propaganda célból komoly tőkét kovácsoltak és már április 8-án bejelentették saját változatukat a sajtóban. E szerint az angolok súlyosan megsértették Románia semlegességét, 100 különlegesen képzett

katonát küldtek 5 tiszt parancsnoksága alatt egy alkonzulnak álcázott titkos ügynök irányításával a Vaskapu elzárására. Az angolok állig fel voltak fegyverezve robbanóanyaggal, vizibombákkal/!/ , géppuskákkal és kézigránátokkal és szükség esetén a helyi hatóságok ellenállásával szemben is végrehajtották volna tervüket, amelyet szemfüles német ügynökök lepleztek le és hoztak a román rendőrség tudomására.²⁷ Az ügyet érvként használták föl a Duna német ellenőrzésének megszervezéséhez. Már 1940 márciusában is javasolták a magyar kormánynak, hogy közösen ellenőrizze a német és a magyar flottila a magyarországi Duna-szakaszt. Ezt most kiterjesztve a Duna közös ellenőrzését ajánlották minden érintett állam részvételével, sőt följajánlottak egy külön német hajórajt a Vaskapu őrzésére. A dunai államok ekkor még ^{ki} tudtak térni a német "segítség" elől és április 18-án kötött megállapodásuk szerint mindenki a saját szakaszát ellenőrzi, a korábbinál szigorúbban. Fegyver, lőszer, robbanóanyag, cement, kő és vas szállítását ettől kezdve külön engedélyhez kötötték valamennyi államban.²⁸

Az utolsó kísérletet a SOE 1940 őszén kezdte meg. Okulva Jugoszlávia és Románia ideges reagálásából a tavaszi kudarc nyomán, indirekt megoldást választottak. Közvetítők segítségével kapcsolatba léptek a jugoszláv vezérkarral és javasolták nekik, hogy tegyenek előkészületeket a Vaskapu elzárására német támadás esetén. 1941 februárjában Ronald Campbell belgrádi követ magát Pál herceget is fölkereste ebben az ügyben, aminek következtében az addig teljesen közömbös jugoszláv vezérkar a hónap végén elküldte kép-

viselőit egy értekezletre a SOE embereivel. A terv, amiben megállapodtak legkevesebb 16 uszály elsüllyesztését írta elő a Vaskapu különböző szükületeiben.

Az 1941. március 27-i államcsiny után a britek kénytelenek voltak előről kezdeni a tárgyalásokat az új kormánnyal. Campbell ezúttal az új külügyminiszterrel, Momčilo Ninčić-csel tárgyalt és végül két nappal a német támadás megindulása előtt 12 uszály várt bevetésre a Vaskapunál.²⁸ 1941. április 3-án és 5-én a Belgrádban tartózkodó George Taylor, a SOE első vezérkari főnöke, két figyelmeztető táviratot kapott Londonból a közeli német támadásról, s a 3-i táviratban külön felhívták figyelmét a Duna elzárására.²⁹ Az április 6-án megindult német invázió - és a jugoszláv hadsereg összeomlása - olyan gyors volt, hogy a britek semmilyen megbízható információt nem tudtak szerezni a Vaskapu terv végrehajtásáról. Az eredetileg becsült kiesés három hónap lett volna, ami alatt semmiféle hajó nem tudott volna áthaladni a Vaskapun. Ezt később szerényebb, három-hat hetes becslés váltotta föl.³⁰ A legvalószínűbb, hogy a Vaskaput egyáltalán nem sikerült eltorlaszolni. A román olajszállításokban nem mutatható ki kiesés 1941 április-májusban. Ha sikerült volna a tervet akár csak részben is végrehajtani, annak nyoma kellene hogy legyen a német és a magyar hajózási lapokban, hiszen 1940-ben is azonnal és érzékenyen reagáltak egy ilyen akcióra. A lapok azonban nem is említik a Vaskaput a hadicselekmények egyébként részletes leírása során. Könnyen lehet, hogy a jugoszláv hadsereg

demoralizált katonái meg sem kísérelték a terv végrehajtását az általános visszavonulás közepette.

A bevonuló németek elől a SOE jugoszláviai emberei a brit diplomatákkal együtt az Adria partvidéke felé menekültek, ahol olasz fogságba estek. Rövid fogság után az olaszok, akik nem tudták, vagy nem akarták tudni, kik húzódnak meg egyes brit diplomáciai és sajtó megbízatások mögött, mindenkit szabadon engedtek és az angolok Észak-Afrikán vagy az Ibériai-félszigeten át Londonba utaztak. Ebben a csoportban volt a korábban Budapesten újságíróként működött Basil Davidson is./II/16 kép/. A SOE ezután hosszú ideig nem rendelkezett emberekkel sem Jugoszláviában, sem Magyarországon és a dunai hajózás zavarása lekerült a napirendről. Legközelebb 1943 első felében szervezett az egyik, a csetnikekhez küldött SOE misszió támadást a dunai hajózás ellen, ez azonban egyedi eset maradt.³¹ A csetnikek, akiket a britek sokáig egyetlen jugoszláv ellenállási mozgalomként ismertek el, csak kevés akcióra voltak hajlandók a megszállók ellen és 1943-1944 folyamán az angolok fokozatosan föl is hagytak támogatásukkal. A román olaj dunai szállítása a háború alatt mindvégig a britek érdeklődésének homlokterében állt. Erre utal, hogy 1943-ban, amikor titkos tárgyalásokat folytattak a magyar kapitulációról, a román olajszállítás megállítása első helyen van azok között a feltételek között, amiket a magyarokkal szemben támasztani kívántak: "A legfontosabb követelésünk azonban, hogy a magyarok tagadjanak meg minden, területükön átmenő szállítási lehetőséget a németektől. Ennek hatása:

a./ jelentős kiesés román olajban, a szállitmányok egy ré-

sze dél-lengyelországi kerülő útra kényszerül,".³²

A dunai hajózás megbénítása végül nem titkosszolgálati és diplomáciai, hanem hagyományos hadviselési eszközökkel sikerült, 1944-ben repülőgépről rakott aknákkal. Ennek feltételei azonban a háború első éveiben nem léteztek, így mindaz, amit angol részről megpróbáltak, csak improvizált pótcselekvés lehetett. Pontosan foglalta össze a helyzetet Hugh Dalton Lord Hankeynek írt 1940. június 3-i levelében: "...roncsokban kell reménykednünk, miközben mélységesen sajnálhatjuk, hogy az úriemberek jó fogások tucatjait szalasztották el, mialatt a gengszterek halmozták a pontokat; bizonyosan éppen ideje abbahagynunk az úriember magatartást, profikká válnunk ^{és} egy pár csúles csavart labdát dobnunk a Hunnak".³³

III. A Duna-menti államok hadi flottillái

Az Osztrák-Magyar Monarchia dunai hajórajja az I. világháború alatt rendkívül sikeresen támogatta a szárazföldi erőket. Jugoszlávia és Románia az antant segítsége ellenére sem tudta föltartóztatni a monitorokat és ez olyan maradandó élmény volt, amely meghatározta valamennyi Duna-menti ország elképzeléseit a dunai hadviselésről. Két irányzat alakult ki a fegyverzet fejlesztését illetően: támadó feladatokra az erős tüzérséggel felszerelt monitorokat, őrnaszádokat tartották alkalmasnak, védelemre pedig a különböző folyamzár rendszereket /aknák, partra telepített torpedóvetők, szétszedhető torlaszok/ tökéletesítették. A folyamzárakat partvédő tüzérséggel tervezték fedezni, amelyet általában közönséges tábori lövegekkel szerveztek meg.

Szervezeti szempontból a román, jugoszláv és német flottilla a haditengerészet része, az osztrák és a csehszlovák az utászok különleges egysége volt. A magyar folyamőrség a Belügyminisztérium alárendelt folyamrendészeti szerveként működött 1938-ig. A különböző államok folyami erői a fegyveres erők viszonylag kicsi, egzotikus részét képezték, eltéréseik, furcsaságaik ellenére közös jellemzőjük, hogy az 1930-as években is az előző világháborúra készültek. /A fontosabb hajók adatait a IV. táblázat tartalmazza/.

A német dunai flottilla

Ausztria bekebelezése után 1938 áprilisában a német haditengerészet /Kriegsmarine/ Linz központtal föllállította

dunai hajóraját. Linz kikötője és hajógyára miatt ideális támaszpont volt. A flottila többi intézményét is Ausztriában helyezték el: Kuchelau /Bécs mellett/ lett a gyakorló kikötő, a salzkammerguti Attersee tavon folyt az alapfokú hajós és kormányos képzés, a burgenlandi Neusiedlersee pedig a légvédelmigéppuska lövészetek színhelyévé vált. Átvették az osztrák folyami utászok /Flusspioniere/ járműveit: a "Birago" őrnaszádot, a "Gazelle" motorost és 6 kisebb motorcsónakot./III/1-2.kép/.

Új hajókat is rendeltek, így 1938-ban "Alberich" néven már szolgálatba állt a DDSG "Romulus" vontatója, amely éppen akkor készült el. A "Hafenschlepper 250 PS" típusú haditengerészeti vontatóból 4 db-ot /"Amsel", "Drössel", "Forsch", "Brüsterort"/ épített a Schiffswerft Linz AG.¹ A vegesäcki Lürssen hajógyár 6 folyami aknaszedőt /Flussräumboot, FR-Boot/, a regensburgi hajógyár 6 segédaknaszedőt /Flusshilfsräumboot, FHR-Boot/ gyártott a dunai flottilának./III/3.-7.kép/.

A Szudéta válság alatt a "Birago", az "Alberich", az FR-1 és az FHR 1-3 Bécs és Hainburg között készültkészen állt, alkalmazásukra azonban nem került sor./III/8.kép/.

Csehszlovákia szétdarabolása után a német Donauflotte a teljes csehszlovák hadihajó állományt átvette a szlovákoktól 1939. április 18-án. Ezek közül szolgálatba állították "Bechelaren" néven a "President Masaryk" őrnaszádot, 2 új aknász-vontatót és 2 lakóhajót. Az előregedett "Birago"-t kiselejtezték és a 6 osztrák motorcsónakot átadták az utászoknak. A "Bechelaren"-t átépítették, majd ez lett a

hajórajz zászlóshajója. Ebben az időszakban a flottilla parancsnoka von Bülow sorhajókapitány /Kapitän zur See/ volt.

A II. világháború elején a dunai hajórajt erőteljesen visszafejlesztették: a legénység zömét áthelyezték a Balti-tengerre, 1939-40 telén az aknásznaszádokat /FR- és FHR-Boote/ átszállították a német-holland partok előtt tevékenykedő flottához. Az időközben elkészült "Kriemhild" és "Brünhild" őrhajókat átadták a DDSG-nek vontató feladatokra, sőt 5 segédaknakeresőt és 2 aknarakót a csehszlovák eredetű anyagból eladtak Romániának.²

Ahogy a Wehrmachtön belül a Kriegsmarine volt a mostohagyerek, a fegyvernem, amelyre a legkevesebbet költöttek, úgy a dunai flottilla viszont a haditengerészet legelhanyagoltabb része volt. Éppen gyöngesége miatt német részről komoly érdeklődés nyilvánult meg a magyar folyamőrség iránt amely a németekénél nagyobb erőt képviselt a Dunán.

A Jugoszlávia elleni támadás során a folyami hadműveletek zömét a magyar folyamőrség hajtotta végre. A DDSG-től visszahívott "Kriemhild" és "Brünhild" a Hollandiából visszahozott FR-Boot aknakeresőkkel csak május elején vonult be Belgrádba, s magyarok már április 16. óta ott állomásoztak. Helleparth korvettkapitány parancsnoksága alatt a "Comos" vontatóval az aknásznaszádok a Belgrád alatti Duna-szakaszon végeztek aknamentesítést, ahol egyébként eleve kevesebb aknát telepítettek a jugoszlávok, mint Belgrád fölött.

1941. szeptember 12-én a német dunai flottilát csoportokra osztották. A "Bechelaren"-ből és 4 aknakeresőből meg-

alakult a Vaskapu Csoport /Gruppe "Eisernes Tor"/, Orsova bázissal a hajózás biztosítására. A fokozódó partizán tevékenység miatt a csoportot megerősítették az "Alzei" és "Tronje" segédőrnaszádokkal /Hilfswachboote/, majd később a szerb királyi jachtból átalakított "Gernot" segéd^{ör}őrnaszáddal. A német flottilla többi része ekkor már Galatz támaszponttal a Szovjetunió ellen harcolt. Ez a csoportosítás maradt érvényben 1944 tavaszáig.

A csehszlovák 6. utász ezred a Dunán

Csehszlovákiában 1922. január 1-én rendelték az addig önálló hajós fegyvernemet a műszaki csapatok parancsnoksága alá. Többszöri átszervezés után 1934-ben kerültek a folyami hadihajók és egyéb folyamharc alakulatok a 6. utász ezred parancsnoksága alá. Az ezred feladata Pozsony és Komárom, valamint általában a csehszlovák Duna-szakasz védelme volt a magyar erőkkel szemben. Ehhez egy 1935-ben készített tanulmány szerint 2 gyors páncélos ágyúnaszádra, 2 gyors aknarakóra és 3 gyorsnaszádra lett volna szükségük. Mivel a meglévő hajók részben selejtezésre értek, részben korszerűtlenek voltak néhány kivétellel, a feladatot csak új hajók építésével tartották megoldhatónak. Megfelelő hajók hiján a csehek az aknazárakra helyezték a fő hangsúlyt és igen korszerű akna típusokat gyártottak. Említést érdemel a Brnoban gyártott 35/R típusú lehorgonyzott érintőakna, amelyből Jugoszlávia is nagyobb mennyiséget vásárolt és egy új típusu sodorakna, amelynek műszaki megoldásai

1939-ben a németeket is elismerésre készítették. A sodor-akna csak a folyón lefelé alkalmazható, ez esetben értelemszerűen csak a magyarok ellen. Nehezen elhárítható fegyver, amely úszóhidak, állandó hidak pillérei és hajók ellen egyaránt alkalmazható./III/9.kép/.

1938-ban a csehszlovák mozgósításkor a következő hadihajók álltak szolgálatra készen:

"President Masaryk" őrnaszád /III/10.kép/.

OMh 3-5	járőr-motoros
OMs 17-22	járőr-motoros
OMvt 29-32	vontató-aknakereső
OMvl 24-28	vontató-aknakereső
MiP I, II	aknászuszály /III/11.kép/.
CL 1	lakóhajó.

Szeptember 29-én átadták szolgálatra a nem teljesen befejezett OMM 35 páncélozott aknarakót is /III/12.kép/. Tesvérhajója, az OMM 36 már csak 1939 nyarára készült el és egyenesen Linzbe szállították le a német flottillának. A hajók közül egyedül a "President Masaryk" fejtett ki legalább szimbólikus ellenállást a bevonuló magyar csapatokkal szemben, amikor 1938. november 5-én Doborgaznál többször nagy sebességgel megközelítette a hadihidat és ezzel próbálta zavarni a magyar csapatok átkelését. A hidat biztosító "Kecskemét" őrnaszád végül lövés nélkül, a hid és a csehszlovák naszád közé manőverezve, visszafordulásra kényszerítette azt. A csehszlovákok a várakozással ellentétben nem telepítettek aknazárat sem.

Mivel az első bécsi döntés végrehajtása után Csehszlová-

kiának alig maradt Duna partja, 1938 decemberében a prágai kormány elhatározta a flottilla felszámolását. A régebbi hajókat szétbontásra ítélték, az újabbakat pedig áruba bocsátották. 1939. január 2-án például a Bata cég jelentette be, hogy meg kívánja vásárolni a vontatóhajókat. Februárban Románia és Jugoszlávia kezdett tárgyalásokat a flottilla anyagának megvételéről.³ Március 13-án a magyar kormány érdeklődött a prágai Hadügyminisztériumnál a vásárlás feltételeiről. A tárgyalásoknak a "Független Szlovák Állam" kikiáltása /március 14./ illetve Cseh-és Morvaország német megszállása /március 15./ egyszer és mindenkorra véget vetett. Némi erőtlén tiltakozás után a szlovák kormány április 18-án valamennyi területén található cseh-szlovák hadihajót átadta a németeknek.

A Magyar Királyi Folyamőrség

Miután a trianoni békeszerződés megtiltotta a hadihajózást, a folyami flottilla egészen 1939. január 15-ig a Belügyminisztérium formális irányítása alatt működött, mint a folyamrendészet szerve. 1938-ig a folyamőrség rendész-százlóalja adta az ország révhatóságainak, révkirendeltségeinek és révőrségeinek személyzetét. A folyami kitűzés munkáját is a folyamőrök végezték, ami kiképzési szempontból az aknarakáshoz hasonló tevékenység gyakorlását tette lehetővé. A békeszerződés aknászahajó építését sem engedélyezte, de kitűző ún. "bójahajó"-ra nem mondott ki tilalmat. Így az első aknahajó, a "Maros" ez alatt a megnevezés alatt

készült el a Ganz-Danubius hajógyárban 1928-ban. Ez a példa jól illusztrálja azt a sajátos, rejtett módot, ahogy több magyar fegyvernem /repülők, páncélosok is/ tevékenykedett az 1920-as és 1930-as években.

A szükséges anyagiak híján a folyami erők hajó állományának gerincét 1938-ban is a Monarchiától örökölt őrnaszádok képezték. Ezeket meglehetősen vegyes eredetű és minőségű segédhajók egészítették ki. A tisztikarban meghatározó szerepük volt az idősebb, a Monarchia haditengerészetétől átvett tiszteknek. A fegyvernem megszervezésében az 1920-as évek elején részt vett pl. Wulff Olaf sorhajókapitány, az I. világháború legendás monitor parancsnoka és Bornemissza Félix fregatthadnagy, a Csepeli Szabadkikötő későbbi vezérigazgatója. Nagy Ernő, aki tengerészzászlósként 1919-ben a Tanácsköztársaság paksi aknazárát védte a fellázadt monitrok ellen, 1944-ben a II. folyamzárzászlóaljat vezényelte, mint törzskapitány /alezredes/. Hardy Kálmán vezérfőkapitány /altábornagy/, a fegyvernem parancsnoka 1942-1944 között, sorhajóhadnagyi rangban tengeralattjáró parancsnok volt a Monarchia flottájában.⁴

Folyamőr tiszteket 1922-től képeztek, először egy tanfolyam keretében, aztán 1927-1934 között a Ludovika Akadémián, végül 1934-től a Bolyai János Honvéd Műszaki Akadémián. A tisztikar 1938 után, amikor az általános hadkötelezettség bevezetése következtében a folyamőrség is áttért a kényszer-toborzásra és új alegységeket állított föl, a civil hajózásból bevonult tisztekkel is kiegészült. Ezekből a csoportokból egy sajátos szellemű, a Honvédség egész tisztikaránál liberálisabb, szélesebb látókörű tiszti-

~~karantán~~ liberalisab

kar alakult ki, amely azonban nem volt - nem is lehetett - mentes az irredentizmustól és a német barátságtól sem. Önértékelésükben sajátos szerepet játszott az, hogy maga a kormányzó is haditengerész volt és általában a régi haditengerészeti hagyományai. Bár az egész fegyvernem létszáma még 1942-ben is mindössze 1600-1700 főre tehető, ami kevesebb, mint egyetlen gyalogezredé⁵, a folyamórséget mégis külön fegyvernemként szervezték meg, külön rangokkal, egyenruhával és a legénység létszámához képest sok és magas rangú tiszttel. Ez csak részben magyarázható a speciális feladatokból adódó követelményekkel, vagy azzal, hogy a folyamórség hajóin és parti egységeinél sok önálló parancsnoki posztot kellett betölteni. Ha a csehszlovák példát tekintjük egyik végletnek, ahol a hadihajósok teljesen elvesztették önállóságukat és az utászok segédcapatává degradálódtak, akkor a magyar szervezet lehet a másik véglet, ahol valóban korszerű és nagy számú hajó nélkül fönntartottak egy külön mini-haditengerészetet.

A folyamórség részvétele a Felvidék visszacsatolásában

Az 1938-as felriasztási hadrend szerint a folyamórség őrnaszádezred két őrnaszádosztályból állt. Az I. őrnaszádosztály, amelybe a "Sopron" és a "Kecskemét" őrnaszádok valamint a "Tüzér" páncélmotorcsónak tartozott, a folyamátkelést fedezte Medvénél és Doborgaznál. A II. őrnaszádosztály "Győr" és "Szeged" őrnaszádjai november 6-án futottak be Komáromba és mint úszó légvédelmi tüzérség vettek

részt az ottani bevonulásban.

Az aknászalakulatok végigkutatták a volt közös Duna-szakaszt és a Vágot, de aknákat nem találtak. E közben november 4-én a "Körös" aknarakó hajó a garamkövesdi gázlónál zátonyon felakadt és csak a MFTR "Kékes" vontató segítségével sikerült leszabadítani.

Harcra nem került sor és a terület megszállása november 10-re befejeződött. A folyamőrség II. folyambiztosító zászlóalja Komáromba települt.

A folyamőrség fejlődése és részvétele a világháborúban 1944 tavaszáig

A honvédség modernizálási programjából a folyami ~~kerők~~ is kivették részüket. 1939-től megkezdtek új harci egységek építését és javítottak a folyambiztosító /1940 ősztől folyamzár/ zászlóaljak felszerelésén. A Ganz hajógyár 1939-ben építeni kezdte a PM 1 páncélos motorcsónakot. Ez az őrnaszádok feladatkörének betöltésére szánt, de azoknál kisebb, gyors, nagy tűzerejű hajótípus első példánya volt. Fegyverzete és általános elrendezése hasonlít ahhoz a páncélos motorcsónak konstrukcióhoz, amelyet a bécsi Technische Hochschule professzora, Eckert von Labin tervezett a német dunai flottilla számára /III/13-14.kép/. Vannak azonban fontos eltérések is: a német naszád nagyobb méretű testet és erősebb motorokat kapott volna, és fegyverei légi célokra is tüzelhettek, míg a PM 1 toronylövegei erre képtelenek voltak. A német terv végül nem valósult meg, a PM 1 viszont

1940-ben szolgálatba állt. Testvérhajói, a PM 2-5 csak 1944-re készültek el, teljesen csak a PM-2-t tudták befejezni. A harcokban egyik sem vett részt.⁶

A folyamzár-zászlóaljok is új hajókat kaptak aknász feladataik ellátására. 1939-től 1943-ig az újpesti Laczkovics hajógyár, majd a Balatonfüredi Hajógyár összesen 11 db AM-ot /aknászmotorcsónak/ gyártott. Ezek kettésével un. kereső párt alkottak és így derítették föl és tették ártalmatlanná az aknákat. Az AM-ok 6 db érintő aknát tudtak egyszerre fedélzetükre venni, egy pár már aknazárat is létesíthetett. Az AM 11 a Szertárhoz került beosztásra, mint tartalék.

A háború vége felé 1944 nyarán készült el a PAM 21 és 22 Balatonfüreden. Ez a páncélos-aknászmotorcsónak a PM és AM típusok feladataira egyaránt alkalmas lett volna. Tervezésében a németek is részt vettek, ők egyébként tengeri flottájuk számára is terveztettek és építtettek egy ilyen hibrid típust, a Geleit-Räumboot sorozat GR 301-312 egységeit. Ezek légvédelmi, torpedó és akna felszereléssel is el voltak látva.⁷

A folyamzár-zászlóaljok fegyverzetét is megerősítették, 1944-ben megkészszerítették a 8 cm-es fogatolt/!/ lövegek számát, zászlóaljanként 2 db-ról 4 db-ra, 14 db-ról 28 db-ra növelték a géppuskák számát és 30-40 db géppuskástolyt is rendszeresítették.

1941-ben a Jugoszlávia elleni támadásban a folyamőrség is részt vett. Április 6-8-án az I. folyamzár-zászlóalj Duna-szekcsónél, a III. pedig a Tiszán Szeged alatt telepített aknazárat. Április 11-én elsőnek a "Sopron" őrnaszád lépte

át a határt és Bezdánig felderítést végzett, majd visszavert a zömhöz. Az április 12-én megkezdett előrenyomulás során a Felderítő-aknakereső század AM 1-4 naszádjai aknazárat fedtek föl Bezdánnál, Apatinnál, Opotovácánál, Zalánkeménél és Zimonymál. Az aknazárat csehszlovák gyártmányú 35/R érintő aknákból álltak, amelyeket a folyamórség már ismert. Az aknák közül sokat hibásan telepítettek, azokat a Duna árhulláma elsodorta helyéről. Két szerencsés véletlen is segítette a magyar aknakeresőket: egy zsákmányolt uszályban 12 db teljesen ép aknát találtak, ezeken a legénység begyakorolta a hatástalanítást,⁸ A Belgrádba április 16-án bevonult őrnaszádezred felderítői megtalálták a jugoszláv aknakészlet számozási lajstromát és egy kimutatást a zárukba telepített aknák számáról és típusáról. Ezek után a kifogott aknák gyártási számaiból következtetni lehetett a még megkeresendőkhöz számára és helyére. 1941-ben nem is történt aknarobbanásos baleset a jugoszláv Dunán. A jugoszláv aknákon kívül természetesen a folyamzár-zászlóalj saját aknazárait is fölszedték.

Jugoszlávia megszállásában a folyamórség jelentős erővel vett részt. A folyamzárrezred parancsnoksága Ujvidékre, II. zászlóalja Komáromból szintén Ujvidékre, III. zászlóalja pedig Magyarakanizsára települt át. Az I. zászlóalj is Budapestről a délebbi Bajára költözött. Az őrnaszádezred a németek oldalán részt vett a partizánok elleni küzdelemben. 1941. szeptember 30-án a Száván, a Skeljanska és Skela szigetekenél, Kupinonánál és Novo Selonánál lőtték az őrnaszádok a felkelők feltételezett állásait és egészen a Podgaricka szigetig nyomultak előre. "Megtörő támadásuk

végrehajtása után harcegységeink visszatértek a szövetséges csapatok által megszállt Sabácra".⁹ Október 1-én a "Sopron" és "Kecskemét" őrnaszádok a Sabác környéki Misar, Jelenca, Orosac és Mrdjebona községekben feltételezett csapat összevonásokat ágyuztak. Október 2-án a PM 1 a "Smederevo" vontatót kísérte, majd Dumaca községig végzett felderítést. Mrdjenova községnél heves tüzharcot vívott a vizimalmoknál álló felkelőkkel. Október 9-én a "Győr", a "Debrecen" és a PM 1 Dobovac, 10-én Recica, Klicevac és Kurjace községek körül adott tüzérségi támogatást a partizánok ellen harcoló német csapatoknak, majd visszatértek Belgrádba. Október 12-én a "Sopron" és a "Zagreb" személygőzös Galamboznál kimentett a bekerítésből egy a Duna partjára viasszaszorult német gyalogos századot. Október 28-án ismét Klicevac és Recica térségében harcolt a "Debrecen" és a PM 1, ezúttal a felkelők összegyűjtött átkelési eszközeit semmisítették meg. A csoportot 29-én megerősítették a "Sopron"-nal is. A hajók 31-én tértek vissza Belgrádba. November 4-8 között az őrnaszádezred a Száván járőrözött, hogy megakadályozza a felkelők átkelését a folyón /III/15. kép/.

1942 tavaszán a magyar naszádok újra bekapcsolódtak a jugoszláviai harcokba a Száván és a Dunán Gradisk^{ka}, Jasenová, Brod, Orahovo és a Fruska-Gora térségében. Az I. őrnaszádosztályt közvetlenül német parancsnokság alá helyezték, a Kampfgruppe-Westbosnien részeként működött. Az őrnaszádezred december 19-én tért vissza Budapestre, és ezután két

évig nem került sor bevetésre.¹⁰ A folyamzár-zászlóaljok továbbra is helyőrségi szolgálatot teljesítettek a Délvidéken és az újvidéki II. zászlóalj részei részt vettek az 1942 januári újvidéki vérengzésben is. Az egyik kivégző hely éppen a folyamőrség kikötője volt.¹¹

Mindezek ellenére különösen azután, hogy Hardy Kálmánt nevezték ki fegyvernemi parancsnokká /1942/ a folyamőrség nem vett aktív részt a háborúban és teljesen kimaradt a Szovjetunió elleni hadműveletekből. A németek ismételten próbáltak magyar folyami erőket szerezni fekete-tengeri flottillájuk kiegészítésére, de ezt magyar részről szabotálták. 1944-ig a folyamőrséget sikerült intaktan, veszteségek nélkül megőrizni.

A jugoszláv haditengerészet dunai részlege

A kisantant tagjai közül Jugoszlávia rendelkezett a második legerősebb dunai hajórajjal. Az I.világháború után ez 4 volt osztrák-magyar monitorból állt: "Vardar" /ex "Bosna"/, "Drava" /ex "Enns"/, "Sava" /ex "Bodrog"/, "Morava" /ex "Körös"/.III/16.-17. kép/. A négy monitort a Ganz-Danubius hajógyár építette 1892-1915 között és a magyar folyamőrség idősebb tisztjei közül sokan szolgáltak is rajtuk 1918 előtt. A hajók páncélzata és tüzérsége a Dunán a legerősebb volt, ennek ellenére 1941-re már nem tekinthetjük őket korszerűnek. A javítások ellenére is előregedett egységek voltak, és túl nagy célpontot nyújtottak a hadihajók új ellenségének, a repülőgépeknek. Páncéljuk a viz-

vonalon és a tornyok oldalán volt, vastag, fedélzetüket csak vékonyabb lemez védte, pedig a háború elején használt repülőbombák ezt a 25 mm /a "Morava"-n csak 19 mm/ páncélt könnyen átütötték. Gyenge védettségük mellett még lassúak is voltak, ezért mozgékonyságuk sem védhette őket. Légvédelmi fegyverzetük is a Monarchiától örökölt ágyúkból és géppuskákból állt, ami megfelelt az óránként maximum 200 km/h sebességű, vászonborítású repülőgépek ellen 1918-ban, de hatástalan volt a kétszer-háromszor gyorsabb, modern fém gépek ellen 1941-ben. A csehszlovák flottilláról szólva már említettem a jugoszláv vásárlási törekvéseket 1939-ben, amit éppen a monitorok leváltásának vagy legalább kiegészítésének az igénye motivált. Segédhajók dolgában sem álltak jobban 1941-ben, a "Sabac" /ex"Schabatz"/ és a "Sisak" /ex"Triglav"/ egyaránt a DDSG régi vontatói voltak, még a századfordulóról.¹²

A gyöngye hajóraj és a megerősítéséhez szükséges pénz hiánya a jugoszláv flotta vezérkarát is a "Szegény ember fegyvere", az akna felé fordította. Csehszlovákiától vásároltak számottevő mennyiségű 35/R érintő aknát, ezekkel a gázlóknál és általában a szárazföldi védővonalak folyóra támaszkodó szárnyain kívántak zárat létesíteni. Készítettek még a magyarhoz hasonló könnyű, szétszedhető torlaszokat is, amiket az aknazárok fölött telepítettek, hogy védjék őket a magyar sodorakna támadásoktól. A jugoszláv hadvezetőség nem tudta, hogy a folyamórségnek nem voltak sodoraknái és a németek sem alkalmazták soha a Dunán a birtokukba került csehszlovák sodoraknákat. A jugoszlávok

nyilvánvalóan tudtak a csehszlovák sodorakna kísérletekről és talán arról is, hogy a gyártás is megindult 1937-1938-ban, és ezért tarthattak ettől a fegyvertől.

Csehszlovákia megszűnéséig a jugoszláv flottilla feladata a Duna lezárása lett volna Délről, amit a csehek Északon végeztek volna el. Az egész elgondolás az 1920-as évek erőviszonyaiból indult ki, amikor a kisantant számára Magyarország volt az egyetlen, meglehetősen gyöngye potenciális ellenfél. Ez a bekerítési elgondolás automatikusan adódott a földrajzi viszonyokból. Az 1930-as évek második felében Olaszország gyors fegyverkezése, ami főleg a flottára és a légierőre koncentrált, majd Albánia olasz megszállása, az Adriára terelte a jugoszláv haditengerészet figyelmét. 1931-1937 között 4 új rombolót, 5 aknarakót, 1 kísérő hajót és 8 nagy gyorsnaszádot állítottak szolgálatba. 1940-ben építés alatt állt 3 romboló és 2 tengeralattjáró is. Az aknarakókat Olaszországból, a gyorsnaszádot 1936-1937-ben a német Lürssen hajógyártól vásárolták. Ez új tendencia volt, mert 1931-ig Jugoszlávia kizárólag Angliától és Franciaországtól vásárolta hadihajóit. Ez a balkáni mértékkel grandiózus flotta program a Dunát teljesen figyelmen kívül hagyta. Csehszlovákia kiesése után a magyar folyamórság teljes erejével a déli határon kellett számolni, ez egycsapásra kiegyenlítette az erőviszonyokat.

1941. április elején a négy monitort a határ közelében vonták össze, de azok a "Drava" kivételével a német támadás hírére azonnal visszavonultak a Száva-torkolathoz. A "Drava" csak 10-én indult el lefelé, de délután Dunacsébnél stuka

támadás érte és elsüllyedt.¹³ A másik három Belgrádnál önsüllyesztést végzett a fenékszelepek kinyitásával, légénységük pedig egy civil gőzösön próbált menekülni, amire viszont a felrobbanó belgrádi Száva-híd szakadt rá. A szerencsétlenséget csak kevesen élték túl.

Nem kísérte szerencse az aknászokat sem. Feladatukat behívott polgári hajókkal kellett végrehajtaniuk, sokszor kapkodva, rögtönözve a visszavonulás sodrában. A Bezdánnál, Apatinnál, Opotovácánál, Zalánkeménnél és Zimonymál telepített zárukba igen sok aknát anélkül helyeztek el, hogy élesre szerelték volna. Más aknákon hibásan állították be a vízmélységet, ahol lebegniük kellett, ezeket a folyó egyszerűen félresodorta. Sok aknát elsüllyesztett a ráragadó uszadék, másokat nagyobb uszadék fák letéptek horgonykötelükről. Megállapítható, hogy a lehorgonyzott érintő akna, amely a tengeren bevált, alkalmatlannak bizonyult a folyami harcra, mert tervezésénél nem vették figyelembe, hogy a folyó nem nyugalmi helyzetben lévő, tiszta, hanem örökké mozgó, szennyezett víztömeg /III/18-20. kép/. Bármily tökéletesek is lettek volna az aknazáruk, a jugoszláv csapatok elmenekülése után parti védelem nélkül maradtak, és némi kellemetlenségen kívül nem sokban zavarták a német-magyar előrenyomulást. Elmondhatjuk, hogy a jugoszláv flottilla vereséget szenvedett anélkül, hogy igazán harcolt volna.

A román haditengerészet folyami és partvédő erői

Romániában 1936-ban új minisztériumot szerveztek a hajózás és repülés irányítására. Ez átvette a haditengerészetet a Hadügyminisztériumtól, a kereskedelmi tengerészetet a Közlekedési minisztériumtól és a kikötők irányítását a Külügytől. 1940-ben újabb átszervezés következett és a haditengerészetet egy új Alállamtitkárság irányítása alá helyezték. Három parancsnokságot szerveztek:

1. a tengeri haderő parancsnoksága
2. a folyami haderő parancsnoksága
3. folyami és parti parancsnokság.

A 3. parancsnokság partvédelemre kiképzett gyalogos, műszaki, tüzér csapatokat irányított, a folyami hadihajók a 2. parancsnoksághoz tartoztak.

A román dunai hajóraj~~x~~ ütőerejét is monitorok alkották. Három ezek közül a Monarchia felosztott hajóiból került ki: "Bassarabia" /ex"Inn"/, "Bucovina" /ex"Sava"/ és "Ardeal" /ex"Temes"/. Ezek a jugoszlávokhoz hasonló, Budapesten a Ganz-Danubius hajógyárban épített egységek voltak, amelyek végigharcolták az I. világháborút. 4 monitort még 1907-1908-ban Triesztben épít^{tt}etett a román állam: "Ion C. Bratianu", "Lascar Catargiu", "Alexandru Lahovari", "Mihail Kogelniceanu" /III/21.kép/.

Az őrnaszádok zöme szintén régi volt, 7 db 50 tonnás őrnaszádot még 1907-ben épített a Thames I.W.londoni cég. Ezek főleg a Duna-torkolatban tevékenykedtek, szervezetileg az 1. tengeri parancsnokság részét képezték. A folyami

parancsnokság 35 db különféle kis méretű őrnaszáddal és aknakeresővel rendelkezett, a legrégebbi 5 még a századforduló előttről származott, 13 készült az I. világháború után. Fegyverzetük maximum 1 db 37 mm-es löveg és 1-2 géppuska volt. 1 parancsnoki hajó /"Macin" épült 1912-ben/ és 3 db 1903-ban épített felfegyverzett oldalkerekes vontatógőzös alkották a segédhajó állományt. A flottilla heterogén és elavult hajó állományára az 1938-ban létrehozott nemzeti flotta-alapból alig költöttek, csak a két csehszlovák aknarakót /OMm35-36/ vették meg a németektől.

Jugoszláviához hasonlóan Románia is tengeri hajóhadát modernizálta. Először is vásároltak egy 2085 tonnás királyi jachtot, a "Luceafarul"-t /ex"Nahlin"/. 1938-ban kezdték építeni az S-1 "Rechinul" és az S-2 "Marsuinul" 620 tonnás tengeralattjárókat, az első 1942-ben, a második 1944-ben készült el. Szintén 1938-ban kezdték építeni a 812 tonnás "Amiral Murgescu" tengeri aknarakót; a román flotta otthon gyártott legnagyobb egységét. Ez 1940-ben el is készült, de testvérhajója, az 1939-ben elkezdett "Cetetea Alba" befejezetlenül állt még a háború végén is. Az osztály harmadik és negyedik egysége csak tervekben létezett. 1939-ben az angol haditengerészettől vásároltak 3 korszerű gyorsnaszádot, /"Viforul", "Vijelie", "Viscolul"/¹⁴ amelyeket 1940-ben szállítottak le. Végül 1938-1939-ben a hamburgi Blohm und Voss hajógyár a német "Gorch Fock" mintájára megépítette a "Mircea" háromárbocos bark iskolahajót, amely a mai napig szolgálatban maradt.

Románia egészen a Szovjetunió megtámadásáig semleges

maradt, közönyösen szemlélte Jugoszlávia lerohanását is. Hajói harcokban nem vettek részt, de a balul sikerült angol Vaskapu-szabotázs alkalmával a román folyami erők támogatatták a rendőrséget a brit hajók megszállásában, ^{és} a Goeland Company tevékenységét is akadályozták, mert több Törökországba tartó hajót föltartoztattak a Duna torkolatvidékén.

A dunai hadihajózás és a Szovjetunió elleni háború

Amikor a náci Németország megtámadta a Szovjetuniót, flottája fő erői az Atlanti-óceánon, az Északi-tengeren és a Balti-tengeren állomásoztak. A fekete-tengeri hadműveletek súlyát kezdetben a dunai flottillának, mint egyetlen elérhető közelségben lévő alakulatnak kellett viselnie, kiegészítve a román flottával. Ismerve a német dunai hajórajz gyöngeségét, nem csodálkozhatunk a kezdeti kudarcokon.

1941. június 22-én Galatz kikötőjében állt a "Bechelaren" őrnaszád 6 aknakeresővel /FR-Boote/, 2 román őrnaszáddal és az aknakeresésre is használható "Amsel", "Drossel", "Forsch" és "Brüsterort" kis vontatókkal. A szárazföldi támadás megindulása után a szovjet tüzérség és a légi erő megtámadta a hajókat és a kikötő elhagyására kényszerítette őket. A Besszarábiát kiűritő szovjet csapatok a Dunát több helyen elaknásították. Ezeknek az aknáknak a fölszedése közben elsüllyedt az FR 4 és az FR 6, valamint két román naszád is. A "Kriemhild" szovjet repülőbomba találatot kapott, miközben a két aknakereső legénységét mentette a vízből.

Ahogy a német-román hadsereg mind beljebb nyomult :
Ukrajnába, tengeri szárnyának biztosítása a dunai flottillá-
ból képzett "Sonderkommando Helleparth" ad hoc csoportra
hárult. Ennek FZ-Gruppe /Fernräumegruppe/ néven megszerve-
zett aknaszedő részlege a Duna torkolat megtisztítása után
a Fekete-tengerre futott ki. Állományába tartoztak a hadi-
tengerrészlet saját hajóin kívül a "Theresia Wallner",
"Xanten", "Oder" és az Elbáról átszállított "Weichsel" moz-
gósított polgári vontatók./III/22. kép/. Az FZ-Gruppe sú-
lyos veszteségeket szenvedett október folyamán: 15-én a
"Forsch" fölrobbant a szovjet "Bodrij" és "Szmislenij" rom-
bolók által Iljicsevka előtt telepített aknákon, 24-ről
25-re virradó éjjel pedig a "Drossel" és a "Brüsterort"
süllyedt el Ocsakovnál az I-5 tengeralattjáró aknáin. Novem-
ber 9-én az "Ungvár" pusztulásakor meghalt a Donauflottile
parancsnoka, Petzel korvettkapitány. Ezután Helleparth
korvettkapitány lett a fekete-tengeri német tengerészeti
erők parancsnoka, a "Kriemhild" pedig az ő zászlóshajója.

Október 16-án a román csapatok bevonultak Ogyesszába,
28-án pedig a németek szilárdan megvetették lábukat a Krim-
félszigeten./III/23-24.kép/. A csapatokat ellátó konvojok
számára aknamentes hajózóutak biztosítása, a szállítóhajók
kisérete egyre nehezebb feladat volt az improvizált hajóraj-
számára. Még 1941 végén megerősítették ugyan a "Sperrbrecher
191" különleges, mágneses aknákat elhárító hajóval, majd
1942 tavaszán 18 db, részben Görögországból áthozott, fel-
fegyverzett halászhajóval, az igazi erősítés azonban a
Dunán érkezett.

1942 tavaszától 1944 tavaszáig 6 tengeralattjárót /U 9, 18, 19, 20, 23, 24 /III/25.kép/, 30 gyorsnaszádot /III/26-34.kép/, 23 tengeri aknakeresőt /R-Boot/, 50 partraszálló hajót, 26 tengeralattjáróvadászt /KFK/, 84 kis őrnaszádot, 153 különböző partmenti kishajót, 30 vontatót, 2 kerekess vontatót, 2 jégtörőt, 4 kotróhajót és 18 nagy motorcsónakot szállítottak az Elba-Drezda-Ingolstadt autópálya-Duna útvonalon a Fekete-gengerre. A szállítás módjára jellegzetes példa a 3. Räumboot-Flottile utazása /III/35-40.kép/.

A flottilla a háború elejétől harcolt, 1939-ben a danzigi-öbölben, 1940 elején az Északi-tengeren, Franciaország megszállása után Calais, Boulogne, St.Malo, Brest, Dieppe térségében és a Cherbourg-Rotterdam konvoj útvonalon. 1942. március 25-én indultak vissza Németországba. A cuxhaveni Mützelfeld és Beckmann hajógyárakban kiszerezték a hajók motorjait és lebontották minden felépítményüket. Ezeket vonaton vitték Linzbe. Április 30-án egy vontató elindult Hamburgból fölfelé az Elbán az R 35 és R 166 hajótestével, amiken 10-10 főnyi legénység maradt a szokásos 38-40 helyett. Május 4-én értek a drezdai Albert-Hafenba, ahol addigra hajókihúzó pályát építettek. Itt 4 hétig várakozniuk kellett mert ezalatt az 1.gyorsnaszád-flottilla hajóit szállították a Dunára, majd a naszádotokat két, egyenként 64 tömör gumi keréken gördülő Coulemeyer szállító kocsira rakták. Ezeket a Deutsche Reichsbahn közúti szállító szolgálata adta, normális körülmények között vasúti kocsikat szállítottak rajtuk. Egy-egy szállító kocsit 3 db 12 tonnás vontató húzott és 3 db tolt egyszerre. Magán a szállító kocsin egy főfékező ült,

aki telefonon irányította a többi fékezőt és a vontatók vezetőit. A hajókat ponyvával letakarták és a személyzet civilbe öltözött, hogy álcázzák magukat az ellenség esetleg megjelenő repülői elől. A szállítmányt önjáró légvédelmi gépágyúk kísérték. A 450 kilométeres út 5 napig tartott, közben 150 felüljáró alatt kellett elhaladni. Ingolstadtban a Hitzler hajógyárban vízrebocsátották a naszádokat és 2 nap alatt Linzbe vontatták őket. A regensburgi régi kőhid alatt alig értek át a teljesen lebontott felépítmény ellenére is. Linzben egy heti munkával visszaszerelték a motorokat és a felépítményt, innen Passauig próbautat tettek saját erővel. Bécsből Ruszcsukig a DDSG vontatta a hadihajókat, hogy kiméeljék motorjaikat. A Vaskapunál a partizán veszély miatt helyükre kellett szerelni a géppuskákat és gépágyukat. Végül Galatzban újabb egy heti munkával készítették elő az aknakeresőket a tengeri szolgálatra.¹⁵ A legnagyobb súlyt, amit így szállítottak, a tengeralattjárók 138 tonnás üres teste, a legnagyobb szállítható hosszúság a partraszállóhajók /Marinefahrprahm-MFP/49-50 méteres volt. Összesen 40 ezer tonnányi vízkiszorítású hajót vittek így a Fekete-tengerre.

A hadihajókon kívül tengerészeti repülőket is telepítettek romániai repülőterekre 1941-től. Egy Heinkel He-59 kétmotors kétfedelű gépekből álló kötelék a Balatonon Tihany-nál szállt le és vett föl üzemanyagot, magyar honvédségi tartályautókból. Ezek a vizirepülők tengeri mentőgépek voltak, egyenként 6 felfújható csónakot és egyéb felszerelést vittek magukkal, de alkalmasak voltak harci feladatok-

ra is. 1939-ben He-59-esek rakták az első mágneses aknákat a Temze torkolatába.¹⁶ /III/41-43.kép/.

1942 tavaszán az FZ-Gruppe már a Krim déli partján fekvő Balaklava kikötőjéből kiindulva működött, nyárra egységei állomásoztak Szevasztopolban, Kercsben és Mariupolban¹⁶, /Azovi-tenger/ is. Mire a Kercsi-szorost megtisztították a szovjet aknáktól 1942 szeptember 17-re, a Donauflottile elvesztette emberei 20 %-át és hajói 40 %-át.

1943 tavaszán újabb 5 tengeri aknakeresőt hoztak át Hollandiából és a semleges Bulgária várnai hajógyára is épített 12 db 25 tonnás naszádot a Kriegsmarine részére. Ekkor kezdtek repülőgépeket alkalmazni a mágneses aknák felrobbantására. Korábban a szovjet flotta kevés mágneses aknát telepített, de 1942 nyarától ezek aránya nőtt. A nagy átmérőjű duraluminium gyűrűvel felszerelt Ju-52/3mg6e gépeken külön segédmotor termelte az áramot, amit a gyűrűbe vezetve erős impulzusokat adtak az aknák gyújtóinak és ezzel felrobbantották őket /III/44-45.kép/. Korábban ilyen aknákat csak az angolok raktak, főleg a franciaországi német kikötők megközelítési útjain, ezért az ilyen repülőgépekkel felszerelt Aknakereső osztályok /Minensuchgruppen/ Cognac, La Leu és Biarritz repterein települtek. 1943-tól ezek egy részét át kellett telepíteni a Fekete-tenger partjára.¹⁷ A fekete-tengeri haditengerészeti csoportosításon belül a dunai flottilla aránya 1943-ra csökkent, az igazi tengerészetet már két aknakereső flottilla/3. és az újonnan föllállított 30./, egy tengeri gyorsnaszádflottilla/1./, egy tengeralattjáró flottilla, 3 kísérő flottilla /Geleit-

flottillen/ és számos partraszálló hajó /MFP/ képviselte.

1944-ben mindezek az erők részt vettek a Krim kiűritésében és támogatták a tengerparton visszavonuló csapatokat. Mivel a Duna újra a szovjet aknarakók hatósugarába került, fölállították a "Seedonau" aknakereső csoportot a "Sperrbrecher 193", "Delphin" /jégtörő/, "Traisen", "Trixi" "Zemun" és "Laxenburg" hajókból. Az utóbbi négy bevonultott polgári vontató volt, a Dunára megint nem tudtak elég hadihajót küldeni. A csoport feladata a Sulina-Braila szakaszon a hajózás biztosítása volt.

Románia kapitulációja /1944. augusztus 23./ a német dunai flottillát menekülésszerű visszavonulásra kényszerítette. Augusztus 24-én szovjet tengerészgyalogság szállt partra Zebriannál a Duna-torkolatban, ahol 2 román monitort az előretörő szovjet páncélos naszádok el is süllyesztettek. A szovjet csapatok román segítséggel villám gyorsan megszállták a Duna bal partját Vilkov, Kilia, Ismailia, Reni, Galatz vonalában, ami a fekete-tengeri német hajók jó részét elvágta a visszavonulás lehetőségétől. Kb. 100 egység, köztük a tengeralattjárók és gyorsnaszádok, önsüllyesztést végzett, személyzetük pedig csatlakozott a szárazföldi csapatokhoz.

Konstanca kikötőparancsnoka, Zieb mérnök-ellentengernagy már augusztus 22-én parancsot kapott a visszavonulásra. A parancsnoksága alatt hajózó KT 106, KT 107, MFK 563, 4 vontató és 3 uszály 25-én áttört a Brailánál még csak hevenyészve megszervezett védelmen és elérte Galatzot. Ott csatlakozott hozzá az 1. partvédő flottilla /Küstenschutz-

flottile/, egy partaszálló flottilla, 1800 utász kompszerű hajókkal /u.n.Siebel-fähre/III/46.kép/ és számos német polgári hajó. Az "Armada" ettől kezdve kb. 100 vizijárművet számlált. A hajók zsúfolásig tömve voltak csapatokkal, köztük egy büntetőzászlóaljjal és menekülő német civilekkel, összesen mintegy 8 ezer emberrel.

Fölfelé vezető útján a "Gruppe Zieb" Csernavodánál és Cálafatnál csak súlyos harcban tudott áttörni a román és szovjet csapatokon. A csoportról eleinte napokig nem is tudott a német hadvezetőség, mert még rádió kapcsolat sem volt velük. Prahovot elérve aztán sikerült a rádió összeköttetést megteremteni, és Zieb csak ekkor tudta meg, hogy a Vaskaput már teljesen megszállták a szovjet csapatok és ott az áttörés lehetetlen. Az ekkor már 200 körüli számú hajót saját személyzetük elsüllyesztette és egyesülve a "Brandenburg" ezreddel gyalog vonultak tovább Belgrád felé./III/47.kép/.

Az "Eisernes Tor" csoport Kaeser gépész-főhadnagy parancsnoksága alatt működött a román kiugrás idején. A "Bechelaren", "Alexander", "Nothung", "Tronje" őrnaszádokból, néhány aknakeresőből és két gyorsnaszádból álló hajórajt augusztus 26-án román parti ütegek és jugoszláv partizánok együtt vették tűz alá. Visszavonulás közben ezek elsüllyesztették a "Tronje" segédőrnaszádot, a többiek Pancsován egyesültek a Gruppe Banat erőivel.

A teljes flottilla parancsnoka ekkor Kosuch korvettkapitány volt, akit Patzing utásztábornok vegyes dandárparancsnoksága alá rendelték. A "Bechelaren", "Kriemhild",

4 FK naszád, 2 MFP komp, 2 segédőrnaszád, 1 aknarobbantó hajó /Sperrbrecher/, 2 ágyus motoros uszály /Artillerieträger/ és 2 segédhajó összetételű Donauflottille tüzérségével biztosította a kereskedelmi hajók áttörését Báziásnál és Moldovánál és 50 mágneses aknát telepített a Duna medrébe, hogy akadályozza a román és szovjet hajók előrenyomulását. Szeptember 25-én hagyták el a román Duna-szakaszt, rövid időre megálltak Belgrádban, de október 5-én este onnan is tovább kellett menekülniük. Zimonytól 10 vontatót kísértek, 80 megrakott uszályal. Közvetlenül indulás után heves jugoszláv ágyútűzet kaptak, a "Johann Wallner" vontató és a "Nothung" őrnaszád el is süllyedt, a többi is kapott találatot. A konvoj a fedélzetén lévő 3 ezer menekültet Ujvidéken rakta ki, ahol rövid időre megállapodtak, de hamarosan a hadihajók visszafordultak Vukovára. Kosuch korvettkapitány egy motorcsónakon befutott Belgrádba és elvontatta onnan a "Seeschlange" különleges utász komp/híd felszerelését. Ezután néhány nappal a német dunai flottilla már a magyar Dunak-szakaszra szorult vissza, ahol részt vett az október 15-i magyar kiugrási kísérlet megállításában és az 1944-45 téli harcokban.

A flottillát két részre osztották: a Flottile I. Seifert korvettkapitány parancsnoksága alatt a tüzérséggel felszerelt harci egységekből, a Flottile II. Helleparth fregattkapitány parancsnoksága alatt az aknász hajókból állt.¹⁸

A dunai flottilla részt vett a dunai hajópark Németországba hurcolásában is. Csak november 25. és december 6. között 250 civil hajót irányítottak a Budapest fölötti folyam-szakaszra.

Az aknász hajók a visszavonulás során a Vaskapu és Hainburg között 400 mágneses és 50 érintő aknát telepítettek, hogy nehezítsék a hajózás újraindítását. 1945 május 9-én az I. Flottile Linzben, a II. pedig Hainburgban letette a fegyvert.¹⁹

A szovjet dunai flottilla

A háború kitörésekor a szovjet dunai flottilla egy Monitor osztályból /5 monitor/, egy Páncélos naszád osztályból /22 BKA típusú naszád/, és számos aknász és járőrnaszádból állt /III/48-49.kép/. A Duna torkolatban a román folyami erőkkel és parti ütegekkel vívott harcban július 9-én elvesztették a BKA-114, 11-én pedig a BKA-111 és BKA-134 naszádot. A többi hajó sikeresen visszavonult és egyesült Ogyessza térségében a fekete-tengeri flotta főerőivel. Ezután a szovjet csapatok visszavonulását fedezték és résztvettek a csapatok átszállításában a Bugon és a Dnyeperen. 1941 szeptemberében a Dnyeper torkolatánál vívott harcokban további 6 BKA naszádot és több monitort veszítettek. Szeptember 18-án egy monitor és 5 BKA ugyanott önsüllyesztésre kényszerült. A flottilla maradéka részt vett a Szevasztopol és Kerics körüli harcokban, majd november 20-án a szovjet parancsnokság föloszlatta az egységet és még meglévő állományát az azovi hajórajt megerősítésére rendelte.

1944. április 13-án az azovi, volgai, dnyeperi és ladogai hajórajból és számos tengerészgyalogos alakulatból újra

fölállították a dunai flottillát. Bázisai Ogyessza, Orcsakov és Herszon lettek, és egy BKA dandárra /22 BKA, 10 partraszálló naszád, 10 aknakereső/ és egy folyami dandárra osztották /1 monitor, 14 BKA, 12 sorozatvetőhordozó naszád, 15 partraszálló bárka, 22 aknakereső/. Ezek a hajók vettek részt a román kiugrás idején a Duna-torkolat gyors megszállásában. Mivel korábban a tengeren is főleg partraszállásoknál alkalmazták őket, nagy rutinjuk volt az ilyen hadműveletekben. 1944 augusztus végétől 1945 májusig a Dunán nyomultak előre és tüzérőségükkel valamint deszant műveleteikkel támogatták a szárazföldi csapatokat. A Dunában lévő aknazárat is fölszedték, legalábbis annyira, hogy naszádjaik áthaladhassanak, ám a rendkívüli méretű aknásítás miatt veszteségeik is voltak. A háború végéig 23 szovjet hajó robbant föl aknán.

Különösen érdekes hadműveletük volt, amikor 1944. november elején a hajóraj a Tiszán és a Ferenc-csatornán áthajózva megkerülte az Apatin-Ilok között a Duna partján kiépített német védelmi rendszert és elfoglalta Baját. A szűk eliszaposodott csatornán gyakran nem lehetett motorral haladni, ilyenkor a legénység vontatta a naszádokat. Hidroncsokat és más akadályokat is ki kellett szedni menet közben a mederből. A Baja elfoglalásával lehetővé vált gerjéni és dunapentelei partraszállás a Duna jobb partján meggyorsította Budapest bekerítését és a Dunántúl felszabadítását. A továbbiakban a dunai flottilla részt vett Esztergom /1945. március 20-30./ és Komárom /március 30./ felszabadításában. A dunai flottilla Ausztriában fejezte be harcait, jóval Bécs fölött, a Felső-Dunán.

A szovjet flottilla hajói közül külön említést érdemel az 1124-es és 1125-ös BKA ágyúnaszád típus /III/50-52.kép/. Ezek a magyar PM 1 páncélos motorcsónaknál is kisebb, de a nagy őrnaszádoknál is erősebb fegyverzetű egységek voltak. A T-34 harckocsi tornyát szerelték rájuk, az ebbe épített 76,2 mm-es harckocsiágyú páncélatütő képessége alkalmassá tette őket a harckocsik elleni harcra is, amire a magyar és német hajók csak kevésbé voltak képesek. Páncélzatuk, gyorsaságuk és kis méretük kiváló védelmet nyújtott nekik, csekély merülésük pedig manőverező képességüket növelte. Bár a Dunán sohasem kerültek szembe az ellenséges flottillák hajói egymással, a BKA típus a Fekete-tengeren és a Duna-torkolatban hatásosnak bizonyult a vízi célokkal szemben is, akárcsak később a parti ütegek, erődök és páncélosok ellen.²⁰

A Duna brit aknásítása 1944-ben

A háború éveiben a Duna jelentősége tovább nőtt a német közlekedési rendszeren belül. Első helyen változatlanul a román olaj szállítása állt, de a kifejezetten katonai utánpótlás is mind nagyobb részét tette ki a forgalomnak. A "Dél-Ukrajna" és a Balkánon álbmásozó "E" és "F" hadseregcsoporthoz ellátásában egyaránt szerepet játszott a dunai hajózás. A balkáni vasúthálózat képtelen volt egyedül megfelelni a Wehrmacht szállítási igényeinek, ráadásul a jugoszláv ellenállási mozgalom egyik fő célpontja éppen a vasút volt.

A szövetségesek a háború eleje óta tisztában voltak a Duna jelentőségével, de csak 1944 tavaszára rendelkeztek a kellő erővel a hajózás hatásos támadásához.

Az 1943. június 10-én kiadott Kombinált Bombázó Hadjárat /Combined Bomber Offensive/ direktívának megfelelően a szövetségesek földközi-tengeri légiereje /Mediterranean Allied Air Force-~~MAAF~~/ 1944 tavaszán megkezdte Dél-Németország és Délkelet-Európa stratégiai fontosságú célpontjainak rendszeres tönkrebombázását. A csapások elsősorban a repülőgépgyárakat, olajipari létesítményeket és a közlekedési hálózatot vették célba. A nappali bombázást a Földközi-tengeri Szövetséges Hadászati Légierő /Mediterranean Allied Strategic Air Force-~~MAAF~~/ amerikai kontingense, a 15. amerikai légi-hadsereg /US Fifteenth Air Force/ 21 hadászati bombázóezrede végezte, több száz gépből álló kötelékek bevetésével. Az éjszakai harctevékenység a 205. Brit Bombázó Csoport /205th Bomber Group/ feladata volt. A britek az amerikaiaknál jóval kisebb erővel rendelkeztek, 6 bombázó századdal /37., 40., 104., 150., 178., 614./, amelyek összesen 72 db Vickers Wellington, 18 db B-24D Liberator, 18 db Handley-Page Halifax és 6 db de Havilland Mosquito gépből álltak. Ezek közül a Wellington már nem számított korszerűnek, Nyugaton már nem is használták bombázóként /III/53.kép/. A 205. Bombázó Csoport a szövetséges légierő többi részéhez hasonlóan déli-olaszországi repülőterekre települt, Foggia térségében /37. század: Tortorella, 40. és 104. Foggia, 150. Amendola és Regina, 178. Celone és Amendola, 614. Celone és Stornara/. Innen kiindulva hatósugarukba esett a teljes jugoszláv és magyar Duna-szakasz. A britek egyik feladata a Duna elaknásítása volt, de végeztek bombázást és a varsói felkelés idején utánpótlás szállítást is.

Az aknásítást megkönnyítette, hogy az érintett folyam-

szakaszon sok az alkalmas hajózóút szükület, ahol kevés aknával le lehet zárni a folyót. Mivel kezdetben légvédelem a Duna partján csak a nagyvárosok körül volt, az elavult repülőgépek is használhatóak voltak. Egyes visszaemlékezések szerint az aknarakó gépeken dunai vonalkormányosokat is alkalmaztak navigátorként, akiket még 1940-41-ben toboroztak brit vállalatok, pl. a brailai Jon^ell and Watson ügynökség.

1944. április 8-ról 9-re virradó éjjel kezdődött meg a "Gardening" /Kertészkedés/ hadművelet, vagyis az aknák tömeges telepítése, amikor a 37. és a 178. század Wellington és Liberator gépei 40 db 1000 fontos Mark.V. és Mark.VII. típusú, akusztikus gyújtású aknát dobtak a Dunába Bázias és Belgrád között. Ezt követően 15-ig további 137 aknát telepítettek a 37., 40., 104., és 150. század Wellingtonjai. A rövid idő alatt végrehajtott tömeges telepítés a tengeri aknaharcban bevált angol eljárás volt, amely biztosította az ellenfél meglepését és nagy veszteségeit a kezdeti időben, amikor az elhárítás még nem elég szervezett. A Dunán a meglepetés tökéletesen sikerült, a németek egyáltalán nem számítottak aknásításra és csak az Aldunán rendelkeztek aknakeresőkkel.

Áprilisban a dunai hajózás 3 személyhajót, 4 vontatót, 1 motoros teherhajót, 18 áruszállító és 1 olajszállító uszályt veszített, 39 hajó pedig sérüléseket szenvedett.

Május folyamán 4 éjszakán /16-17, 28-29, 29-30, 30-31/ 364 db aknát telepítettek, most először a Vaskapuba is. Közben az áprilisi aknák újabb 8 vontatót, 2 áruszállítót,

6 uszályt és 2 tankuszályt süllyesztettek el április 30. és május 6. között. Május 6-ra 61 hajós vesztette életét aknarobbanás következtében. A támadók általában századonként támadtak egy-egy gázlót vagy hajózóút szükületet, nem koncentrálták erejüket. Ennek az volt az előnye, hogy hosszú szakaszon megzavarták a hajózás normális rendjét, a hátránya viszont, hogy így nem lehet a forgalmat teljesen megbénító akna sűrűséget elérni. Jellemző a nagy távolságra egy-egy aknadobás színhelye között, hogy amíg május elején a Vaskapu környékén aknasítottak, addig május 29-ről 30-ra virradó éjjel Győr és Esztergom között /III/54-58. kép/.

Az áprilisban megindult támadással szemben a német haditengerészet rögtönözni kényszerült, mint már annyiszor. Hadihajók híján polgári vontatókból szerezték meg a Dunai Aknaszedő Szolgálatot /Minenräumdienst Donau-IMRDD/. Az új alakulat parancsnokságát Budapesten állították föl, Lautenschläger sorhajókapitány vezetésével, aki a Dunai Aknaszedő Szolgálat Felügyelője /Inspektor Minenräumdienst Donau-IMRDD/ címet viselte. Feladata az elhárítás vezetésén kívül a kapcsolat tartása volt a hajózási vállalatokkal. A szervezésben maximálisan fölhasználták a pool kínálta lehetőségeket és a pool tagjainak kikötői lettek az aknaszedők bázisai. Szükség esetén újabb hajókat mozgósíthattak, vagy visszaadhattak szállítási feladatokra. A vontatók polgári személyzettel végezték az aknakeresést, csak légvédelmi és aknász katonákat helyeztek a mozgósított hajókra, többre nem is futotta volna a rendelkezésre álló szerény haditengerész létszámból.

Három külön csoportot szerveztek, a Felső-Dunán Linz és Bécs támaszponttal a Minenräugruppe Obere Donau, a magyar és jugoszláv szakaszon Budapest és Pancsova bázissal a Minenräumgruppe Mittlere Donau és az Aldunán Rusze székhellyel a Minenräumgruppe Untere Donau próbálta elhárítani az aknaveszélyt. A három csoport összesen 49 hajójából mindössze 7 volt a hadihajó egy 1944. július 15-i kimutatás szerint. A támadások gyakoriságának megfelelően a középső csoport rendelkezett a legtöbb, 21 hajóval. Mivel ebben a csoportban szolgáltak a magyar MFTR hajók is, érdemes a szervezetét külön is megvizsgálni /III/59-60.kép/.

A Minenräumgruppe Mittlere Donau volt az egyetlen csoport amelyben nemcsak közvetlenül német parancsnokság alatt működtek a hajók. A magyar egységek a folyamórség formális alárendeltségében voltak. Az IMRDD külön összekötő tiszteket, Paul Ekl fregattkapitányt és később még Lammert főhadnagyot küldte a folyamórség parancsnokságához. A folyamórség két csoportba osztotta a hajókat és egy tartalék csoportot is alakított. Az I.Csoport /"Stefánia", "Tihany", "Zoltán" /élén Balogh Zoltán törzsalkapitány /őrnagy/, a II. csoport /"Berettyó", "Rákos", "Sajó"/ élén Enökl Dezső tartalékos főhajónagy állt. A MFTR hajókat április 22. és május 16. között a Központi Szállításvezetőség mozgósította és a MFTR-től való átvétel után személyzettel együtt átadta őket a folyamórségnek. A DDSG óbudai hajógyárában német aknakutató és aknarobbantó felszerelést kaptak és azok kezelésére német haditengerészek szálltak a hajókra. A nyári folyamán a készülékek kezelésére magyar folyamőröket is

kioktattak és ezekkel váltották le a németeket.

A folyamzár zászlóaljnak a Duna partján megfigyelő láncot építettek ki, akik a valószínű aknásítási helyeken figyelték, hova estek az aknák és kb. mennyi. Az ő információik alapján vetették be egyenként vagy csoportosan az aknaszedőket. Ezek nagyméretű elektromágneseket vontattak erős fábárkába építve a mágneses aknák fölrábbantására, az akusztikus aknákat pedig hosszú kötélrel vontatott erősen kereplő hajócsavarral hozták működésbe. Mindkét eljárásnál a valódi hajóénak megfelelő, vagy ahhoz hasonló impulzus érte az aknát. Az aknakeresőket, és a polgári szolgálatban maradt hajók közül is sokat, időről időre demagnetizálták a Bécsben, Belgrádban és Ruzsén berendezett demagnetizáló állomáson.

Érdekes, hogy a korabeli sajtó és maguk a hajósok is főleg mágneses aknáknak vélték az angol aknákat,²¹ pedig azok zöme akusztikus gyújtású volt. Ez is magyarázza a rendkívüli sikert, amit az aknákkal elértek. Az is figyelemre méltó, hogy az alkalmazott aknák kezdetben 1000 fontosak /453 kb/, a későbbi Mark.VIII. típusú pedig 500 fontos /227 kg/ volt. Ezek tengeri aknák voltak, a Dunánál nagyobb mélységekre és nagyobb hajókra voltak tervezve, tehát egy folyami hajó elpusztításához túl nagy is volt a romboló erejük. A folyamőrőség egyik szakértője szerint bármely dunai hajó elpusztításához elegendő volt a csehszlovák 35/R akna 30 kg töltete.²² Az angolokat eredetileg a Wellington és a Liberator gépek bombatárának szűk méretei kényszerítették a kisebb aknák használatára, mert ugyanebben az időben a Nyugaton használt aknájuk, a Mark.VI. 2000 fontos /906 kg/

volt, de az csak a Handley-Page Halifax bombaterébe fért be /III/61.kép/. A Mark.V., VII. és VIII. aknába helyszűke miatt nem lehetett különleges számláló és késleltető szerkezetet építeni, csak a nagyobb Mark.VI.-ba, amiből csak nagyon kevéset vethettek be, mert kevés volt a Halifax repülőgépük. Ez a kevés viszont rendkívüli erkölcsi hatást gyakorolt a hajósokra mert kétségessé tette, hogy az akna-mentesnek nyilvánított folyamszakasz valóban az-e. A túlélők a mai napig arról beszélnek, hogy minden akna számláló szerkezetű volt és akár egy tucat hajót is elengedett maga fölött, mielőtt felrobbant. Mivel a Kriegsmarine 1943-44-ben sok tengeralattjárót és felszíni hajót vesztett ilyen aknákon a francia partok előtt, valószínű, hogy a Dunán is ilyenekre számítottak. Tehát tévedtek, amikor főleg mágneses aknákra számítottak és tévedtek, amikor a valóságosnál "ravaszabb" aknákra számítottak. Ezzel is magyarázható az elhárítás kezdeti sikertelensége.

Az elhárítás egy másik módjaként Magyarországon is bevették a Ju-52 aknarobbantó repülőgépeket, becenevükön a "Mausi"-kat. Ezzel rövid idő után föl kellett hagyni, mert amikor a nagy erejű angol aknák fölrobbantak a sekély vízben, a fölcsapó vizoszlop miatt többször lezuhant a repülőgép.

Az aknarakó repülőgépek zavarására Visegrádnál, Felsőgödnél és Ujvidéknél német léggömbgátat létesítettek, légvédelmi ágyuk fedezetével. A visegrádi léggömbzár anyagát 1944 októberében a 201. honi légvédelmi léggömbgát osztály vette át a németektől. A honi légvédelem duna-parti gép-

ágyus ütegeit is megerősítették további 40 mm-es Bofors gépágyúkkal, 1944 októberében pedig létrehozták a magyar Légierők 131. és 132. légvédelmi tüzérosztályát, külön az-
zal a feladattal, hogy a Duna vonalán széthúzva harcoljon az aknarakó repülőgépek ellen. Az osztályok fegyverzete 40-40 db 36.M 40 mm-es gépágyú volt.²³

Végül felvették a harcot az aknarakók ellen a német éjszakai vadászrepülőök is, ami azt mutatja, hogy a dunai hajózásnak nagy jelentőséget tulajdonított a német hadvezetés, hiszen az itt bevetett éjszakai vadászokat Németország légvédelméből vonták ki, a legnagyobb szövetséges bombázások idején.

Az elhárítás erősödésével egyidőben csökkentek a támadások. 1944. június 8-tól kezdve a szövetségesek egész európai stratégiai légiereje koncentrált támadást indított a német és a délkelet-európai olajipar ellen. A brit gépek is a szónyi és almásfüzitői olajfinomítót támadták /június 12/13 éjszaka/ és Budapestet bombázták /25-26 éjszaka/. Egyetlen alkalommal, 22/23-án éjjel telepített aknákat 18 gép.

Július 1-én és 2-án hajnalban újult erővel indult meg a tömeges telepítés. 1-én 53 Wellington és 16 Liberator 192 aknát dobott le. 6 Wellingtont lelőtték az éjszakai vadászok ettől az éjszakától kezdve az aknarakás legalább olyan veszélyes volt a repülőök számára, mint a bombázó bevetések. 2-án újabb 60 aknát raktak le, egy újabb négymotoros bombázót lelőtték a német éjszakai vadászok. Július 30/31-én éjjel Giurgiu, Báziás és Turnu Severin körzetében rakott

aknákat a 205. Bombázó csoport. Ez volt utolsó bevetésük a Vaskapunál, ettől kezdve csak a Középső- és a Felső-Dunát aknásitották. Augusztus és szeptember hónapban kis csoportokban folytatták az aknarakást, de a fő tevékenység ekkor már a pályaudvarok bombázása volt. Az utolsó aknásitásra október 5-én éjjel került sor, 18 Wellington és 4 Liberator 58 db aknát telepített Győr és Budapest között. A "Gardenin hadművelet" során áprilistól októberig kb. 1200 aknát telepítettek a Dunába.²⁴

Az aknaszedők munkája májustól kezdte éreztetni hatását, pl. az "Oder" vontató egyetlen Belgrád-Budapest útján 36 aknát robbantott föl. Összesen kb. 620 db aknát sikerült fölszedni vagy fölrobbantani. A többi a hajók alatt robbant és több mint 200 különféle vizijárművet pusztított el.²⁵ Ennél jóval több hajó sérült meg. Az elsüllyedt és sérült hajók arányát példázza az április 1. és június 30. közötti három hónap veszteséglistája, amelyen 99 elsüllyedt hajóra 143 sérült esik/ V. táblázat/. Ugyanez alatt az idő alatt 140-en haltak meg aknarobbanásoknál. A halottak zöme a fűtők és gépészek közül került ki, akiknek közvetlenül a talpa alatt robbant az akna. Gyakori volt, hogy a robbanás kettészakította a hajótestet, így a fedélzet alatt szolgálatban lévőknak nem volt esélyük a menekülésre. A magyar aknakereső hajók 30 %-a akna robbanás, 10 %-a légitámadás következtében elpusztult, általában nagy volt máshol is az aknakeresők vesztesége. 1944. augusztus 10-én a "Günther" német segédmonitor /ex"Romulus"/, november 22-én a folyamórség "Hegyalja" aknakereső-vontatója süllyedt el.

Az aknatelepítés érzékeny veszteségeket okozott a dunai hajózásnak, az elveszett hajókon kívül azzal is, hogy lassította a forgalmat és vontatók elvonására kényszerítette a német hadvezetést. A bevetett 205. Bombázó csoport azonban nem rendelkezett elegendő erővel ahhoz, hogy a hajózást tartósan megbénítsa. A repülőgépeket más feladatokra is használták, az egyes telepítések között hosszú szüneteket tartottak, amikor az aknaszedők zavartalanul dolgozhattak. Nem képeztek súlypontot, hanem a Duna teljes hosszában dobták az aknákat, csekély sűrűséggel. A felsorolt hiányosságok ellenére ez volt a legeredményesebb angol aknarakó hadművelet az 1 aknára jutó elsüllyedt hajók számát tekintve. A háború ideje alatt brit erők összesen 76000 aknát telepítettek a különböző hadszíntereken és ezek 1050 hajóját pusztították el a tengely hatalmaknak. A Dunába telepített 1200 akna az összes aknának csak 1,6 %-a, de a 200 elsüllyesztett hajó az összes veszteségnek 19 %-át adja. Ha figyelembe vesszük, hogy a Dunába eleve csak repülőgépről rakhattak aknákat a szövetségesek és csak a repülőgépről telepített aknák végösszegével számolunk, ami 55000 db, ezeknek is mindössze 2 %-a az 1200-as mennyiség. A britek szempontjából az is eredménynek tekinthető, hogy a "Gardening" hadműveletben más hadszíntéren már nem alkalmazható, második vonalbeli felszereléssel értek el sikert.

Az aknarakás kronológiáját a háború menetében bekövetkező nagy események határozták meg. Az áprilisi kezdet része volt az általános stratégiai légi offenzívának /Combined Bomber Offensive/, Júniusban, amikor a szövetséges

stratégiai légierők a német olajiparra koncentrálták erejüket, az aknásítás is egyetlen éjszakai bevetésre csökkent. Júliusban a 205. Bombázó csoport újra intenzíven aknásított, mert már kevésbé vették igénybe olajcélok bombázására. Augusztustól, ahogy közeledtek a szovjet csapatok a Dunához és már várható volt Románia kilépése a háborúból, fölthagytak a román Duna-szakasz aknásításával. A román kiugrás, majd a Vaskapu gyors lezárása a németek előtt augusztus végén, véget vetett az olaj szállításának. Ezzel a Duna elvesztette legfontosabb stratégiai szerepét, de ugyanakkor a Balkánról visszavonuló Wehrmacht egyik útvonalává vált. Szeptemberben ennek a visszavonulásnak az akadályozása vált az aknásítás céljává, az aknák zöme ekkor már a magyar, sőt a volt osztrák Dunára esik. Jugoszláviában a partizánok gyors előretörése fölöslegessé tette a további aknásítást. Végül októberben, amikor már a szovjet csapatok elérték Magyarországot és a szovjet dunai flottilla is közeledett, befejezték a hadműveletet. Ez egybe esett a repülő szempontból kedvezőtlen őszi időjárás beálltával, ami egyébként is csökkentette a légi tevékenységet.

A német és magyar ellenintézkedések a kezdeti kudarc után hozták eredményeket, de végig lépéshátrányban maradtak. Például a speciális duna-parti légvédelmi alakulatokat csak az ősszel állították föl, vagy hosszú ideig tévesen azonosították az aknák típusát. A légvédelem esetében azonban figyelembe kell vennünk, hogy csak az utókor számára egyértelmű, hogy október elején véget ért a brit aknásítás, a korabeli német és magyar hadvezetés nem tudhatta, hogy

nem egy újabb hosszú szünet következett-e be, mint júniusban, amelyet aztán tömeges támadás követ.

Az aknák helyes azonosításában szándékuk ellenére maguk az angolok nyújtottak segítséget az elhárításnak, amikor többet is sekély vízbe dobtak, ahonnan ki lehetett emelni és alaposan meg lehetett vizsgálni. Az ilyen hibás telepítés extrém példája a tatai tóba dobott két akna. A 72 db kiemelt és hatástalanított akna a mellé dobottakból került ki, mert helyes telepítés esetén az ilyen aknákat csak fölrobbantani lehet, fölszedni nem. 550 db aknát sikerült az aknakereső hajóknak és repülőgépeknek fölrobbantani, 75 db pedig magától, külső behatás nélkül robbant föl.

Az aknamentesítés csak a hajózóút szabadon tartására irányult, ezért sok akna a méderben maradt. A háború alatti és utáni szovjet és magyar aknamentesítés ellenére 1951-ig három hajó robbant föl háborús aknán, 1946. október 6-án a szovjet "Bajkál" tartályhajó, 1947. október 7-én a magyar "Tas" vontató /III/62.kép/ és 1951 májusában a magyar "Dömös" oldalkerekes személyszállító gőzös. Utoljára a hetvenes évek elején találtak kimerült akkumulátoru, de egyébként még működőképes angol aknát a Kelenföldi-öbölben.

IV. A MFTR 1941-1945 között

A MFTR a háború éveiben katonai irányítás alá került. Az 1939-ben első világháborús példára újra felállított Központi Szállításvezetőség a MÁV-hoz hasonlóan a MFTR-t is ellenőrizte. Ez az ellenőrzés Magyarország hadbalépése után fokozatosan irányítássá változott. A vállalat vezetőségében személyi változások történtek. Az 1940-ben elhunyt Winckler István elnökvezérigazgató elnöki tisztét Wulff Olaf m.kir. titkos tanácsos, nyugalmazott folyamórvezérfőkapitány vette át. Vezérigazgatóvá a korábbi helyettest, dr.Komarnicki Gyula miniszteri tanácsost nevezték ki, ő egyben az elnöki funkciót is örökölte Wulff Olaftól. Helyettes vezérigazgató Scholtz Andor ny.folyamórtörzskapitány lett. A nyugalmazott tisztek vezető szerepe ezzel tovább nőtt a magyar hajózásban, hiszen a M.kir.Nemzeti és szabadikiötő élén már korábban is vitéz Bornemissza Félix volt k.u.k. fregatthadnagy állt. A Magyar Hajózási Szövetség országos elnöke is Wulff Olaf, ügyvezető elnöke Bornemissza Félix volt.

A MFTR a háború végéig tagja maradt az Együttműködő Hajózási Vállalatok Közösségének. A pool 1939-ben kiegészült a Szlovák Dunahajózási RT-vel /SDP/, majd működését 1941-től kiterjesztette a megszállt Jugoszláviára is. A poolon belül érvényesült a német túlsúly és lényegében ez lett a dunai hajózás egyik német irányító szervezete..

1940. szeptember 12-én a dunai államok Bécsben ideiglenes megállapodást kötöttek, amelynek értelmében megszüntették

a Nemzetközi Dunabizottságot és létrehozták a Duna Tanácsot /"Beratender Ausschuss für Donau Angelegenheiten oberhalb Braila"/, amelynek állandó elnöke a német delegátus és székhelye Bécs lett. A Tanács legfontosabb feladatának a németek a Vaskapu és a Zuhatagos szakasz ellenőrzésének megszerzését tartották, ami akkor a jugoszláv-román Vaskapu Bizottság hatáskörébe tartozott.

A nemzetközi szervezeteken kívül a német befolyást növelte a magyar hajózásban az is, hogy a DDSG óbudai hajógyára a magyar hajók építésében és javításában is részt vett. Mivel a DDSG 1938-tól az Aktiengesellschaft Reichswerke "Hermann Göring" részeként működött, a német birodalom közvetlenül is irányíthatta a magyarországi hajógyártás két nagy üzeme közül az egyiket. Az óbudai hajógyár már 1939-től részt vett a német tervek szerinti hajópark fejlesztés végrehajtásában. A terveket a Donau-Neubauprogramm 1939 és a szeptember 1. után kialakított Donau-Sofortprogramm 1939 határozta meg. Több száz új hajót terveztek rövid idő alatt szolgálatba állítani. A német Közlekedési minisztérium /Reichsverkehrsministerium/ a DDSG-t jelölte ki a terv fővállalkozójává. Az épülő új hajók egységes típusokba tartoztak valamennyi, a DDSG által ellenőrzött hajógyárban, ezzel kívánták biztosítani a gyors gyártást.

A MFTR hajóépítési programja 1941 után lelassult. Az újpesti hajógyárat lekötötte a folyamtengerjárók építése és a német és olasz megrendelések teljesítése /IV/1-4.kép/. 1941-től a PM típusú folyamór naszádok gyártása is itt folyt. Az óbudai hajógyár is csak egyetlen hajót épített a

MFTR-nek, a "Maros" motoros vontatót 1941-ben. Ezután az óbudai hajógyár a DDSG saját fejlesztési terve szerint épített hajókat és sok javítási munkát is végzett. Óbudán volt a Duna egyetlen úszódokkja, ami különösen a javításokat könnyítette meg./IV/5-7.kép/. Még a legkisebb, a Balatonfüredi Hajógyár is német katonai megrendeléseken dolgozott, rohamcsónakokat, fatestű aknász motorcsónakokat és partraszálló bárkákat gyártott sorozatban a Fekete-tengerre./IV/8-9.kép/. A rohamcsónakok vasúton is szállíthatóak voltak, az ezekkel felszerelt utász alakulatok /Landung^Spioniere/ minden hadszíntéren szerepeltek, pl. ők hajtották végre a német csapatok átszállítását a Messinai-szoroson 1943 nyarán. A füreden építetthez hasonló nagy rohamcsónakok a különleges partvédő alakulatok /Küstenjäger/ felszerelésében is megtalálhatóak voltak az Adrián./IV/10-11.kép/.

Amíg a magyarországi hajógyárak német megrendelésekre dolgoztak, a MFTR kénytelen volt új hajóit német hajógyáraktól vásárolni. 1942-ben építették a linzi hajógyárban a "Hajdu" diesel-motoros vontatót és átvették két, eredetileg a DDSG-nek épített motoros vontatót is, a "Gödöllő"-t /ex"Aschau"/ és a "Kenderes"-t /ex"Burgau"/. 1943-ban az S-II. és S-III. motoros vontatókat vették, újra^a Schiffswerf Linz AG-től. Ezek is még 1942-ben megrendelt német hajók voltak./IV.12-14.kép/.

A MFTR saját komáromi hajógyárában csak 1944-ben bocsátották vízre az NU-1. és NU-2. vontatókat, de befejezni már nem tudták őket. Ezek az üzemanyag hiány miatt már szivó-

gáz üzemre épültek, amit a németek a háború kezdete óta fokozatosan vezettek be.¹

Az 1941-es magyar hadizsákmányból a MFTR üzemeltetésére átvette a Honvédségtől az "Iren" /ex"JRP"Soca", ex DDSG "Ordódy"/ nevű csavaros gőzvontatót, amely még 1882-ben épült. Ugyanigy került a MFTR-hez a "Jenő" motoros áruszállító hajó, amelynek építési ideje, helye, eredeti tulajdonosa, méretei mind ismeretlenek. 1943. június 2-án a MFTR visszakapta az "I.Ferencz József" nevű 1909-ben Ujpesten épített régi oldalkerekes személyszállító gőzhajóját, amelyet Hines döntőbíró 1921-ben Jugoszláviának ítélte. A JRP-nél "Karagyorgye" néven közlekedett hajót MFTR I. jelöléssel állították szolgálatba.

A háború alatti fejlesztés tehát már nem volt, nem is lehetett a harmincas évekéhez hasonlóan átgondolt és gyors. A motoros vontatókat kivéve nem épült új hajó egyetlen kategóriában sem. A néhány zsákmány hajó pedig nem sokat számított, mert elavult egységek voltak.

A fejlődés megtorpanása akkor válik igazán érzékelhetővé, ha a MFTR gyarapodását összehasonlítjuk a DDSG-ével. A DDSG a háborús Donau-Sofortprogramm keretében elkészült 46 vontatóhajóból 24-et kapott, a MFTR csak 5-öt. 15 további vontatót a Rajnáról, az Elbáról és az Oderáról hoztak át a DDSG erősítésére. A DDSG végrehajtott egy olyan átépítési programot, amelyet a MFTR csak tervezett gőzüzemű vontatói diesel meghajtásúvá alakítására. A "Gliath" 1915-ben és a "Rax" /IV/15.kép/ 1919-ben épült vontatókat 1941-ben 1200 LE illetve 750 LE teljesítményű diesel-gépekkel látták el a

gőzgépek helyett. 1944-ben a vontató kategóriában a DDSG 45 modern motoros hajóval és 28 gőzessel rendelkezett, a MFTR 9 motorossal és 30 gőzessel. Az 1920-as és 1930-as években stagnáló magyar hajógyártás képtelen volt az 1940-es években megnőtt igények kielégítésére, a kormány pedig a folyamtengerjárók építését részesítette előnyben, nem a folyami hajóké. A MFTR saját hajógyára Kormáromban túl későn kapcsolódott be a hajóépítésbe ahhoz, hogy változtatáson a helyzeten. A MFTR kénytelen volt a háborús forgalmat az 1935-1941 közöttinél alig nagyobb flottával lebonyolítani, ami a hajók és személyzetük túlterhelsével járt. Ennek következtében a háború végére a hajópark műszaki állapota leromlott.

1941-től a katonai behívások már a hajósokat is érintették, bár többségük mentesítést kapott. Ugyanakkor a hajózás létszámgénye nőtt, párhuzamosan a forgalom növekedésével. 1941 októberében a MFTR hajósinasi állásokat rendszeresített, a legénységi utánpótlás biztosítására. A gyorsan fejlődő Duna-tengerhajózás is igyekezett fejleszteni tisztjei képzését, 1941 januárjában a Magyar Tengerésztisztek Egyesülete gyűjtést indított egy balatoni vitorlás iskolahajó építésére.² A hajós képzés kérdéseit 1942-ben a rendkívül befolyásos Magyar Haditengerészeti Egyesület Zrinyi csoportja előadóesten tárgyalta, ahol Stolczenberger Róbert MFTR hajóskapitány "Magyar hajós és tengerész nevelés és annak jelentősége" címen tartott előadást, amit a Hajózási Hírlap 1942/ 6.-7.száma teljes terjedelmében közölt. Ebben az ifjúság toborzásán és képzésén kívül, amit a Hitler Jugend

példájára képzel el, a hajósok állandó továbbképzését javasolja Stolczenberger, hogy kevesebb, de univerzális emberrel is el lehessen látni a szolgálatot. A képzett munkakerő hiánya jelentkezett tehát a magyar hajózásban is.

1941-től kiemelten foglalkoztatta a MFTR-t és a hajós közvéleményt a Délvidék hajózásában rejlő lehetőségek kihasználása. Cikkek sora tárgyalja ezt a kérdést, pl.: a Hajózási Hírlap 1941-es évfolyamában: Nikl Béla MFTR főfelügyelő: Országnagyobbodás: nagyobb közlekedési és szállítási igények; Dr. Vághó Ferenc miniszteri titkár: Hajózási viszonyok a felszabadított Délvidéken; Báhl Péter fanagykereskedő és hajótulajdonos, Apatin: Apatin hajórakodót kér; Péterfia Gyula: A Délvidék közlekedési helyzete; 1942-es évfolyamában: Kozma J. Zoltán főmérnök: A visszatért Délvidék hajózható csatornái. A javaslatokból, tervekből csak kevés valósult meg.

A dunai hajózás propagandájában a németek is részt vettek.³ 1942. február 27-én nagyszabású kiállítás nyílt meg Budapesten a városligeti Mücsarnokban a német utak Birodalmi Főbiztosa és a német víz- és energiagazdálkodás Birodalmi Főbiztosa rendezésében. A Todt-szervezet út- és vízepítési tevékenysége mellett a kiállításon külön termet kapott a dunai hajózás, ezen belül a magyar dunai hajózás. Egy másik terem a Rajna-Majna-Duna és az Odera-Duna csatorna megkezdett építkezéseiről és a további tervekről adott tájékoztatást. A kiállítást Jagow német követ nyitotta meg, utána Varga József kereskedelmi és iparügyi miniszter mondott beszédet. Albert Speer birodalmi miniszter képviselőjében

Hermann Essing államtitkár ismertette Németország elképzeléseit Délkelet-Európa közlekedésének fejlesztéséről. A megnyitón jelen volt Horthy István kormányzóhelyettes és Bárdossy László miniszterelnök is. A kiállítást később megnézte Horthy Miklós és felesége. A március 15-ig nyitva tartott kiállítást 50 ezer látogató tekintette meg.

A Rajna-Majna-Duna és az Odera-Duna csatorna is foglalkoztatta a magyar hajós közvéleményt, de ezekkel kapcsolatban a német tervek dicséretére és elvi cikkekre korlátozódott a tevékenységük. A sok elméleti okfejtés általában jellemző a háborús évek hajós sajtójára és irodalmára. A magyar tengeri flottától a Duna-Tisza csatornáig sok kérdést fölvetettek, rendkívül nagy ambícióval, aminek egyik extrém példája Pándy Andor: A magyar tengeri irredentizmus című cikke a Hajózási Hírlap 1942/8. számában. Ebben a náci rendszer dicséretétől - "Tudjuk, hogy Európában egy új, egy szociálisabb világ van kialakulóban" - hamarosan eljut a szerző a magántőke ostorozásáig, amiért az nem vesz elég részt a hajózásban és inkább ingatlanok vásárlásával próbálja ^b viztosítani magát egy esetleges háborús vereség következményei ellen. Végül az állami beavatkozás növelését javasolja: "Ha a tőke távontartja magát ettől a vállalkozástól, akkor a szükséges tőke előteremtése szerintünk adótechnikai kérdéssé kell, hogy alakuljon". Az ilyen és ehhez hasonló érvek a magyar hajózás fokozott német szolgálatba állítását szolgálták.

Amikor a németek megszállták Ukrajna nagy részét, a DDSG

irányításával szervezetet hoztak létre a Dnyeper és más ukrainai folyók hajózásának megszervezésére. Az itteni és a fekete-tengeri forgalomra számos dunai hajót alakítottak át, pl. 1940-ben Óbudán építették át tengerképessé a DDSG "Engerau" és "Theban" motoros áruszállítóit. /IV/16-17.kép/. A MFTR volt az egyetlen dunai hajózási vállalat, amely kivonta magát ebből a tevékenységből. Hosszas tárgyalások után átépítették ugyan tengeri vontatóvá a "Zagyva" /épült 1895-ben Ujpesten/ 280 LE-s csavaros gőzvontatót, de az végül csak az Aldunán tevékenykedett, míg el nem süllyedt 1944-ben. A Duna-Tengerhajózási Rt. ugyanakkor, egy hajó, a "Szeged" kivételével, teljes hajó állományát a németek rendelkezésére bocsátotta/"Budapest", "Tisza", "Kassa", "Ungvár", "Kolozsvár"/.⁴

A Duna elaknásítása a MFTR-nek súlyos veszteségeket okozott. Aknák és légitámadás következtében a háború végéig 6 oldalkerekes személyszállító gőzhajó, 14 oldalkerekes gőzvontató, 4 csavaros gőzvontató, 4 motoros vontató és 1 áruszállító motorhajó süllyedt el. A Dunán és a Tiszán összesen 108 hajó süllyedt el, az 1938-as határokon belül. Az Aldunán maradt MFTR hajók szovjet és román hadizsákmány lettek. Német utasításra 1944 őszén és telén a magyar hajóparkot a Felső-Dunára vitték. A motoros vontatók részt vettek a Honvédség menekülésében is, a "Széchenyi" például a Folyamőr Szertár anyaguszályait vontatta december 11-én Gönyűre, 1945. február 13-án pedig a sérült "Kecskemét" őrnaszádot Korneuburgból a linzi hajógyárba.⁵ A DTRT hajókat is a MFTR motoros vontatói, az "S-II." és a "Baross"

vitték a Felső-Dunára, ahol azok a saját gépeikkel már nem tudtak hajózni./IV/18.kép/.

A hajópark Nyugatra hurcolásáról rajzol képet a Németországba vezényelt folyamrendészeti század parancsnoksága által 1945. szeptember 30-án Linzben fölvelt jegyzőkönyv. Ez 467 olyan hajót sorol fel, amely Magyarországon vett föl rakományt. Jellemző, hogy a visszavonulás kapkodása közben hadianyagon kívül vegyesen raktak be ipari nyersanyagot, élelmiszert, faárut, bármit, ami éppen kéznél volt. A hajók jelentős részét a háború végéig a németek ki sem rakták, viszont katonák és civilek egyaránt fosztogatták, különösen az élelmiszert és a Honvédség ruházati anyagát szállító hajókat.⁶ Közvetlenül a felszabadulás után mindössze 4 személyhajó és 4 uszály maradt üzemképes állapotban az országban./IV/19.kép/. A Nyugatra vitt hajók több csoportban tértek haza 1946-1947-ben. A háborús károk és a jóvátétel által csökkentett hajóparkkal kezdetben még a MFTR, majd 1947-től pedig a Magyar-Szovjet Hajózási Részvénytársaság /MeSZHART/ indította meg újra a magyar dunai hajózást.

A II. világháború végével a dunai hajózásban lezárult az a korszak, amelyet Németország nyersanyag importja és iparcikk exportja határozott meg. Ebben az időszakban 1935-1945 között egy kezdeti gyors felfutás után a magyar folyamhajózás megtorpant és lényegében stagnált 1941-től. A magyar hajóépítő ipar nem rendelkezett elegendő kapacitással, a MFTR pedig nem volt elég tőkeerős ahhoz, hogy a nehezedő háborús viszonyok között is tartani tudják a fejlesztés ütemét. A MFTR a háború alatt a korábbinál kisebb részét

bonyolította le a dunai forgalomnak, az erőltetett tempóban fejlesztett DDSG és más német vállalatok mellett jelentősen csökkent. A vállalat vezetőinek sikerült megóvni a hajó állományt a fekete-tengeri bevetéstől, de a nyilas uralom idején már nem tudták megakadályozni a hajók Nyugatra hurcolását. A túlfeszített háborús üzem és a hadiesemények okozta károk miatt a magyar folyamhajózás megfogyatkozott és tönkrement hajókkal volt kénytelen újra kezdeni működését, és megkeresni helyét a megváltozott dunai hajózás rendszerében.

JEGYZETEK

I. fejezet

- 1/ 1937-ben pl. Bulgária, Magyarország, Románia és Jugoszlávia kivételének az országok sorrendjében 43,1 %-a, 24,1 %-a, 19,2 %-a, 21,7 %-a irányult Németországba. A német áruk a fölsorolt országok behozatalának 54,8 %-át, 26,2 %-át, 28,9 %-át, 32,4 %-át tették ki. V.ö. Berend T.Iván-Ránki György: Közép-Kelet-Európa gazdasági fejlődése a 19-20.században. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó Budapest 1976. 396.o.
- 2/ V.ö.: Feljegyzés a német-magyar katonai kapcsolatokról. A Wilhelmstrasse és Magyarország Német diplomáciai iratok Magyarországról 1933-1944. Szerk.: Ránki György-Pamlényi Ervin-Tilkovszky Loránt-Juhász Gyula. Kossuth Könyvkiadó 1968. 340.o.
- 3/ V.ö.: Erdmannsdorff budapesti követ távirata a külügyminisztériumnak. Budapest 1940. április 23. A Wilhelmstrasse és Magyarország... 480.o.
- 4/ V.ö.: Basil Davidson: Special Operations Europe Scenes from the Anti-Nazi War. Victor Gollanz LTD London 1981. 54-59.o.
- 5/ 1940.május 10.
- 6/ A Duna és Tisza áruforgalma kb. 90 % és 5 % az egész forgalomhoz viszonyítva.
- 7/ V.ö. V.J.dr.: Fontosabb kikötőink áruforgalma 1936-ban. Magyar Statisztikai Szemle/a továbbiakban MSSZ/ 1937. 10.szám 916.o.

- 8/ V.ö. Berend T.Iván-Ránki György: Magyarország a fasiszta Németország "életterében" 1933-1939. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Bp. 1961. 188.o.
- 9/ A MFTR Hines amerikai döntőbíró 1921. augusztus 2-i határozata alapján 4 személyhajót, 23 vontatógőzöst és 181 uszályt adott át Csehszlovákiának, Jugoszláviának, Romániának és Franciaországnak. A veszteség vonóerőben 30 %, rakúrben 51 % volt. V.ö. Winckler István: A magyar folyamhajózás. Különlenyomat a "Magyarország közlekedésügye 1937" című műből. Budapest 1937. 8-10.o. A szerző nyugalmazott m.kir. kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter, a MFTR elnök-vezérigazgatója volt.
- 10/ A Dunaegyezményt a magyar törvényhozás az 1923.évi XIV. t.c.-be iktatta be.
- 11/ Winckler István: i.m. 10.o.
- 12/ A szanálásról v.ö. Dr. Jankó Béla: A magyar dunai gőzhajózás története 1817-1947. Gépipari Tudományos Egyesület 1968. Bp. 121-122.o. és Winckler István: i.m. 11-12.o.
- 13/ Idézet Winckler István: i.m. 13-14.o.
- 14/ V.ö. Dr. Jankó Béla: i.m. 122.o.
- 15/ V.ö. Winckler István: i.m. 12.o.
- 16/ V.ö. Dr. Várfalvi Tamás: A 80 éves magyar állami hajózás géphajói. A Gépipari Tudományos Egyesület Kiadása Bp. 1978. 87.o.
- 17/ A dunai hajózási vállalatok hajó állományáról v.ö. Walter Michels: Unvergessene Dampfschiffahrt auf Rhein und Donau. Kommissionsverlag H^Sstra-Verlag Darmstadt 1967.

- "Bayerischer Lloyd Schiffahrts A.-G. Regensburg 113-114. o., DDSG 118-121.o., "COMOS" 121.o., MFTR 127-128.o.
- 18/ A Diesel-motoros hajók építéséről Hollandiában v.ö. Robin Craig: Steam Tramps and Cargo Liners. The Ship sorozat, Her Majesty's Stationary Office, Greenwich Maritime Museum, London 1976. 64.o.
- 19/ V.ö. MSSZ 1937.8.szám dr.Várszeghy János: A Duna és Tisza nemzetközi forgalma 1936-ban. 911.o.
- 20/ V.ö. MSSZ 1938.10. szám Szalay Zoltán: A Duna és Tisza nemzetközi forgalma 1937-ben. 961.o.
- 21/ V.ö. MSSZ 1939.7. szám dr.Petrichevich-Horváth Miklós: A Duna és Tisza nemzetközi forgalma 1938-ban. 867.o.
- 22/ V.ö. MSSZ 1941.1. szám dr. Petrichevich-Horváth Miklós: A Duna és Tisza nemzetközi forgalma 1939-ben. 29.o.
- 23/ A "Baross" megrendelését nyugtázó levelet lásd KM Műszaki Rajztár 66.5.0543.-I. lelt.sz.alatt. Idézet a levélből: "Ezennel megrendeljük t.Cimnél a következő hajókat: A/Egy Diesel-elektromos hajtású oldalkerekes vontatóhajót a Regensburg-galatzi dunai vonalra"...
- 24/ V.ö. Dr. Várfalvi Tamás: i.m. 34.o.
- 25/ A "Taxi 1-6" sorozatról v.ö. Dr.Várfalvi Tamás: i.m. 40-41. o.
- 26/ A részesedés arányáról v.ö. Dr.Jankó Béla: i.m.118.o. 1920-tól a MFTR részvényeinek 49 %-a is a "River Syndicate Ltd." birtokában volt. Az üzletet magyar részről a Magyar Általános Hitelbank szervezte meg. V.ö. Ránki György: A Magyar Általános Hitelbank a 20-as években. Történelmi Szemle 1982.2.szám.

- 27/ V.ö. Dr. Várfalvi Tamás: i.m. 79.o.
- 28/ A felvidéki eseményekről v.ö.:Dezsényi Miklós: Tengeri és folyami hajóhadaink kimagasló fegyvertényei 1052-1942. M.kir.Hadimúzeum kiadványai - XIII. 2.kiadás Bp. 1942. 166., 168-169.o. és Magyar Folyamhajózási Évkönyv 1944. 174-178.o. Végváry/Stolzenberger/ Róbert M.F.T.R. hajóskapitány: M.F.T.R. hajók és hajósok a honvédelem szolgálatában című cikke.
- 29/ V.ö.: Berend T.Iván-Ránki György: Magyarország gyáripára a második világháború előtt és a háború időszakában 1933-1944/. 299.o.
- 30/ A cs. és kir.Duna-flottilla segédhajóiról v.ö.: Csonkaréti Károly: Hadihajók a Dunán. Zrinyi Katonai Kiadó. Budapest 1980. 163.,171.,172.,187.,195.o.
- 31/ V.ö.: Magy.Folyamh.Évk. 1944., Végváry/Stolzenberger/ Róbert: idézett cikke 191-192.o. A szerző felfegyverzett horvát katonákat is említ a németekkel együtt.

II. fejezet

- 1/ V.ö. O'Malley budapesti követ és B.Davidson SOE ügynök konfliktusa, B.Davidson i.m. 54-59.o.
- 2/ V.ö. Elisabeth Barker: British Policy in South-East Europe in the Second World War 28.o. részlet Sir Hughe Knatchbull-Hugessen ankarai angol követ leveléből Lord Halifax külügyminiszternek.
- 3/ V.ö. E.Barker: i.m. 29.o.

- 4/ A svéd vasérc kérdéséről v.ö.: Patrick Salmon: British Plans for Economic Warfare against Germany 1937-1939: The Problem of Swedish Iron Ore. The Second World War. Essays in Military and Political History. Edited by Walter Laqueur 1982 London SAGE Publications 31-49.o.
- 5/ V.ö. E.Barker: i.m. 31.o.
- 6/ "it is obviously out of the question to purchase the entire exportable surplus of Germany's neighbours". Idézi E.Barker: i.m. 31.o.
- 7/ Halifax följegyzése Hoare-nak 1940 január 2. idézi E.Barker: i.m. 33.o.
- 8/ V.ö. Dombrády Lóránd: A magyar gazdaság és hadfelszerelés 1938-1944. 246.o. Akadémiai Kiadó Bp. 1981.
- 9/ A magyarországi vasútnak pl. 1938-ban 1704 gőzmozdonya és 89 más üzemű /villany és diesel/ mozdonya volt, valamint 1625 motorkocsija és 36 sínautója. Ez utóbbiak kis teljesítményű, csak a helyiérdekű személyforgalomban alkalmazható járművek voltak. A távolsági személyforgalom és a teljes áruforgalom a mozdonyokra, főként a gőzmozdonyokra hárult. V.ö. Magyarország vasutainak állapota az 1938.évben. Magyar Statisztikai Közlemények Új Sorozat 110. kötet. Bp. 1940.7.o.
- 10/ A "Danube Shell II."-ről v.ö. Magyar folyamhajózási Évkönyv 1935. Új motorshajók 339.o.
- 11/ V.ö. dr. Várfalvi Tamás: i.m. 283., 285.o.
- 12/ V.ö. Walter Michels: i.m. 132.o.
- 13/ Szalay Ferenc MFTR-intéző: Olasz hajózás a Dunán. Hajózási Hírlap 1941. február 1. tizenhatodik évf.2.szám.

- 14/ A hajópark adatait W.Michels: i.m., dr.Várfalvi Tamás: i.m. és a Magyar Folyamhajózási Évkönyv 1939. és 1941. évi kötetében közölt táblázatok alapján közlöm. 1939-ben külön "Tankjárművek jegyzéke" jelent meg az Évkönyv 179-188.oldalán, ami a kortársak figyelmét mutatja az olaszállítás iránt, ugyanis más jármű kategóriáról nem jelent meg külön táblázat, csak cégenkénti összesítés.
- 15/ Paul Leverkuehn: German Military Intelligence. Weidenfeld and Nicolson London-New York 1954. Idézi J.G.Beevor: SOE Recollections and Reflections 1940-1945. The Bodley Head London-Sydney-Toronto 1981. 21.o.
- 16/ Az igazgató már Londonban tartózkodott, közreműködéséért cserébe a fia angol állampolgárságot és útlevelet kapott soron kívül. A belügyminisztérium az ügyben rendkívül előzékeny volt, ezt E.Barker még 1976-ban is említésre méltónak tartja, tehát valószínűleg szokatlan lehetett a Section D-vel való kapcsolatukban. V.ö. E.Barker: i.m. 34.o.
- 17/ Az itt közölt adatok E.Barker-től származnak és helyenként ellentmondanak a Magyar Folyamhajózási Évkönyv és W.Michels idézett műve adatainak. Mivel Barker adatai olyan dokumentumokból származnak, amelyeket sem az 1940-es évek elején, sem W.Michels 1967-ben még nem ismerhetett, ezért Barker adatai elfogadhatónak tűnnek.
- 18/ A francia S.F.N.D. Hajó állományáról v.ö. Magyar Folyamhajózási Évkönyv 1939. 201.o.
- 19/ Idézi E.Barker: i.m. 35.o.
- 20/ Az evakuált hajók számát W.N.Medlicott: The Economic

Blockade. H.M.S.O. London 1952 c. hivatalos története közli 258.ö.

21/ Idézi E.Barker: i.m. 35.o.

22/ Berthoud jelentése a Foreign Officenak 1941. március 2.

23/ Clodius feljegyzése 1940. június 5.

A Wilhelmstrasse és Magyarország... 492.o.

24/ V.ö. E.Barker: i.m. 44.o.

25/ "The fantastic posturing of some of the young men involved gave every excuse for gossip if not for credence, particularly as some of the wildest versions can be traced to the amateur Guy Fawkes themselves".

26/ V.ö. Magyar Folyamhajózási Évkönyv 1941. Nickl Béla: Az 1940. év hajózási krónikája 126.o.

27/ A német verziót közli: The Times 1940. április 9.

28/ V.ö. E.Barker: i.m. 39.o.

28/ Hugh Dalton miniszter, MEW, jelentése 1941. június 24. Dalton Papers.

29/ "Minister and all high authorities know you realise fully that a successful blocking of Danube before it is too late would be the decisive factor in this war". Dalton Papers. Telegram 3025.

30/ Dalton három hónapra becsülte a kiesés időtartamát, ezt azonban sem Churchill, sem Eden nem fogadta el és az Alsóház balkáni kérdésekről zajló vitájában 1941. május elején meg sem említették a Vaskapu ügyet. Dalton naplója 1941. május 8-i bejegyzés. Dalton Papers. A szerényebb kiesést a már idézett Sir Eric Berthoud bukaresti szakértő számította ki. V.ö.: E.Barker: i.m. 275.o.

- 31/ V.ö. J.G.Beevor: i.m. 115.o.
- 32/ A vezérkari főnökhelyettes számjeltávirata a vezérkari főnöknek 1943. augusztus 23. Közli: Juhász Gyula: Magyar-brit titkos tárgyalások 1943-ban. Kossuth Könyvkiadó Bp. 1978. 220.o.
- 33/ A krikett terminológiát használó szöveg nehezen fordítható. Eredetileg így szól: "... we must pin our hopes on wreckage, deeply regretting that the gentlemen have already missed dozens of catches while the gangsters have been piling up the score; it is surely high time to cease being gentlemen, to become professionals and to do a little body-line bowling at the Hun". Dalton Papers.

III. fejezet

- 1/ A típusból összesen 21 db készült, ez volt a legkisebb, sorozatban épített vontató osztály. Gyártásában részt vett az Atlas Werke /Bremen, D.W.Kremer Sohn, Elmshom, Wiemann Werft, Brandenburg és a Mützelfeldwerft, Cuxhaven hajógyár is. V.ö.: Dieter Jung: Unbekannte Versorgungs- und Hilfsschiffe der Kriegsmarine/IV/ Marine Rundschau 1968/3. 205-206.o.
- 2/ V.ö.: Hans Sokol: Die deutsche Donauflotte 1938-1945 Marine Rundschau 1969/6. 413.o.
- 3/ Március 4-én egy jugoszláv bizottság meg is nézte a "President Masaryk"-ot és a két új aknarakót. V.ö. René Greger: Die tschechoslowakische Donauflotte 1919-1939 Marine Rundschau 1975/6. 352.o.

- 4/ Mivel a tengeralattjáró flottilla, amelyhez Hardy hajója tartozott, Polában állomásozott, Hardy ismerte a szintén ott állomásozó Karl Dönitz fiatal német U-boot parancsnokot, a német flotta későbbi főparancsnokát. Hardy pályájáról v.ö.: Bokor Péter: Végjáték a Duna mentén RTV-Minerva-Kossuth Budapest 1982 247-271.o.
- 5/ A létszámot közli Csonkaréti Károly: i.m. 249.o.
- 6/ A PM-ekről v.ö. Csonkaréti Károly: i.m. 253-255.o., a tervezett német MF 1-6 /Fluss-Schnellboote/ folyami gyorsnaszádokról Harald Fock: Schnellboote 2. kötet 146.o. Koehlers Verlagsgesellschaft MBH Herford 1974.
- 7/ V.ö.: Harald Fock: i.m. 101.o.
- 8/ V.ö. Petneházy Zalán: m.kir. folyamőrkapitány: Jugoszláv aknazárok eltávolítása A Dunán. Hajózási Hírlap 1941/11. november 1. 2-6.o.
- 9/ V.ö. Dezsényi Miklós: i.m. 128.o.
- 10/ A témáról részletesen ír Csonkaréti Károly idézett műve: A Magyar Királyi Folyamőrség c. fejezetében. 217-262.o., ezért a hajó állomány, a fegyverzet és felszerelés kérdéseit csak annyira taglaltam, amennyi az események megértetéséhez feltétlenül szükséges. Mivel Csonkaréti képet is közöl a folyamőrség hajóiról, én ettől terjedelmi okokból eltekintettem.
- 11/ Dr. Babos József hadbíró ezredes, aki az 1942 januári újvidéki razzia vizsgálóbírája volt, Jány Gusztáv vezér ezredes perében tett tanuvallomásaiban a következőt mondta: "...Többek között /Jány/ erősen pártfogásába vette Korompay Gusztáv főhajónagyot, aki megállapításom

szerint Ujvidéken a strandon 450 embert és Sajkászentgyögyén, Titelen, valamint Dunagárdonyban több mint 200 egyént végeztetett ki". Idézi Karsai Elek: Itél a nép. Kossuth Könyvkiadó/1977. Bp. 292.o.

12/ V.ö. Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten 1940. J.F. Lehmanns Verlag München/Berlin 1940. 124-125.o.

13/ A "Drava" roncsát 1943-ban kiemelték, és Budapestre vontatták, kijavítására azonban nem került sor. Petneházy Zalán 1980-as visszaemlékezése szerint Hardy Kálmár ezt egy alkalommal a következő szavakkal indokolta: "Nem kívánom a német hadigépezetet ezzel a nagy tűzerejű, ütőképes harcegységgel erősíteni". Ennél súlyosabban eshetett a latba, hogy a magyar hajógyárak kapacitását évekre előre lekötötte a PM, AM és PAM sorozatok és a német megrendelések teljesítése. A roncsokban talált halottak földi maradványait a folyamőrség katonai tiszteletadással temettette el Rákoskeresztúron.

14/ A gyorsnaszádok neve két változatban szerepel az irodalomban, Harald Fock idézett művében "Vitorul", "Vigilia" és "Visculul", Corneli I. Scăres: 100 Jahre rumänische Kriegsmarine című tanulmányában "Viforul", "Vijelie", "Viscolul" /Marine Rundschau 1977/9 493-501.o. A Fekete-tengeren 1941. november 9-én aknára futott "Ungvár" magyar Duna-tengerjáró hajótörötteit a "Vigilia" és a "Vitorul" mentette ki a vízből. Harald Fock: i.m. 193.o.

15/ V.ö.: Gerd-Dietrich Schneider: Kriegsschiffe auf der Autobahn Die Besonderen Erlebnisse der 3. R-Flottile

- Köhlers Flotten-Kalender 1977. 142-146. o. és Heinz Dietrich von Conrady: Quer durch Europa Marine Rundschau 1957/2. 60-65.o.
- 16/ V.ö. Magyar Szárnyak 1941/9. 14. o. és J.R.Smith-Anthony L.Kays: German Aircraft of the Second World War Putnam London 1972. 363.o.
- 17/ V.ö.: Hans Sokol; i.m. 417.o.
- 18/ Kosuch és Helleparth 1944-ben megkapták a "Deutsche Kreuz in Gold" kitüntetést.
- 19/ A Donauflottile és a magyar folyamőrség magyarországi és ausztriai harcairól a közel múltban kimerté tanulmány jelent meg, ezért azok részleteire nem térek ki. V.ö.: Csonkaréti Károly: A m.kir.Honvéd Folyami Erők Őrnasszédere 1944. október 15-1945. május 9. között. Hadtörténelmi Közlemények 1982/2. 175-205.o.
- 20/ A szovjet dunai flottiláról v.ö.: Dezsényi Miklós hadihajós ezredes: A szovjetorosz dunai hajórajz harcai Magyarország felszabadításáért. Athenaeum Budapest 1946. és Harald Fock; i.m. 166-167. és 180-181.o. A dunai flottilla parancsnoka Magyarország felszabadítása idején Sz.G. Gerskov, a szovjet flotta jelenlegi főparancsnoka volt.
- 21/ Pl. a Mágneses aknák a tengereken és a belvizeken o. című - y.-t. aláírással a Hajózási Hírlap 1944/7.július 1-i számán 3.oldalán, vagy Dezsényi Miklós-Hernády Ferenc: A magyar hajózás története Műszaki könyvkiadó Bp., 1967. 122-124.o., sőt Csonkaréti Károly idézett könyvében is csak a mágneses aknákról ír, 1980-ban 256-258.o.

Ezzel szemben J.S.Cowie kapitány, aki a háború alatt az angol haditengerészet egyik vezető akna szakértője volt, már 1949-ben megjelent könyvében leírja mindkét típusú gyújtó használatát a Dunába telepített aknákon és azt is, hogy főleg az egyszerű típusokat használták itt. Lásd: Captain J.S.Cowie: Mines, Minelayers and Minelaying. Geoffrey Cumberlege Oxford University Press.Third Edition. 101, 161-162.o.; Stefan Csikos: Der Minenkrieg auf der Donau c. cikkében részletes adatokat közöl a kétféle akna bevetéséről, lásd: Marine Rundschau 1975/8. 464-477.o.

- 22/ Lásd Petneházy Zalán idézett cikke: "A benne elhelyezett harminc kilogramm robbanótöltet, amely finoman örölt trotylból áll, olyan nagy, hogy éppen elegendő a Dunán közlekedő bármilyen fajta vizijármű harcon, vagy üzemen kívül való helyezésére és megsemmisítésére."
- 23/ Lásd: Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története 2. bővített kiadás. Műszaki Könyvkiadó, Bp. 1977. 260.o.
- 24/ Az 1200 db-ot J.S.Cowie közli idézett könyvében, Stefan Csikos kb. 1000-ról ír, Csonkaréti Károly is kb. 1000 db-ot említ, Hans Sokol is kb. 1000 db-ot említ idézett cikkében. Ugy gondolom, Cowie, az, aki pontos adatokkal rendelkezhetett, hivatalból.
- 25/ Az elsüllyedt hajók számát Dezsényi Miklós-Hernády Ferenc idézett könyvében egyedül a magyar Duna-szakaszra 401-re teszik /123.o./. Sárhidai Gyula: Aknamentesítés 1945-ben című cikkében /Haditechnikai Szemle 1976/1.

34.o./403 elsüllyedt hajóról ir, szintén csak a magyar szakaszon. J.S.Cowie és Csonkaréti Károly könyveikben egyaránt 200 elsüllyedt hajóról írnak az egész Dunán. Én ezt az utóbbit fogadom el, mert kizártnak tartom, hogy minden akna, amit az aknakeresők nem találtak meg először is a magyar szakaszon lett volna és másodszor mind fölé odatévedt egy hajó.

IV. fejezet

- 1/ "A német behajózás áttérése a szivógáz üzemre" címmel a Hajózási Hírlap 1941/9.szeptember 1-i száma cikket közöl a német közlekedési miniszter 1941. július 31-i rendeletéről, amelyben állami támogatást helyeznek kiállításba szivógáz üzemű teherhajók és vontatók építésére vagy meglévő egységek ilyen átépítésére.
- 2/ Lásd: Zoványi Mátyás: Iskolahajó Tengerhajózás A Magyar Tengerésztisztek Egyesülete közleményei Hajózási Hírlap 1941/1. január 1. 4-5.o.
- 3/ Lásd: Gáll Henrik ny.MFTR intéző: Funk német birodalmi miniszter nagyjelentőségű nyilatkozata a magyar hajózás jövőjéről. Hajózási Hírlap 1942/10.2-3.o.
- 4/ A DTRT 1941-ben adta bérbe a hajókat a német hadvezetésnek, a "Kassa" Duna-tengerjárót még június 22.előtt a többi után. A Fekete-tengeren használták őket hadianyag szállítására. Ennek során az "Ungvár" első útján, 1941. november 9-én aknára futott és elsüllyedt. A "Kolozsvár" 1943. január 22-én légitorpedó találatot

kapott, üzemképtelen állapotban az újpesti hajógyárba vontatták, de már nem javították meg a háború végéig.

A bérlet formája 1942-ben megváltozott, ettől kezdve a háború végéig a Honvédség bérelte a hajókat, de azok változatlanul német irányítással közlekedtek. V.ö.

Zsembery Gyula: A Duna-tengerhajózás története. Kézirat Budapest, 1951. 38. 39.o., 75-134.o.

- 5/ V.ö.: Csonkaréti Károly: A M.kir.Honvéd Folyami Erők őrnaszádezrede 1944. október 15.-1945. május 9. között. Hadtörténelmi Közlemények 1982/2. 175-205.o.
- 6/ A jegyzőkönyv megtalálható a Közlekedési Múzeum Archivumában.

Irodalom

- Bailey, Ronald H.: Partisans and Guerillas. Time-Life Books Inc. Alexandria, Virginia 1978.
- Barker, Elisabeth: British Policy in South-East Europe in the Second World War. The MacMillan Press Ltd. London 1976
- Bauer, Lt-Colonel E.: The History of World War II. Paul Hamlyn Ltd. Sydney 1979.
- Berend T. Iván-Ránki György: A magyar gazdaság száz éve. Kossuth Könyvkiadó és Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó Budapest 1972.
- Berend T. Iván-Ránki György: Közép-Kelet-Európa gazdasági fejlődése a 19-20. században. 2. kiadás Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó Bp. 1976.
- Berend T. Iván-Ránki György: Magyarország gyáripára a második világháború előtt és a háború időszakában /1933-1944/ Akadémiai Kiadó Bp. 1958.
- Bognár Jenő-Molnár Iván: Elsüllyedt páncélosnaszád kiemelése. Honvéd Katonai Folyóirat. Budapest 1948/11-12.
- Bokor Péter: Végjáték a Duna-mentén. RTV-Minerva-Kossuth. Bp. 1982.
- Bornemissza Félix-dr. Bartos Dezső: Magyarország és a tengerhajózás. A Kikötő-Tengerhajózás Kiadása. Budapest 1942.
- Ciupa, Heinz: Die deutschen Kriegschiffe. Flotteneinheiten von 1939-1945. Erich Pabel Verlag Kg. Rastatt/Baden 1979.
- Cowie, Captain J.S.: Mines, Minelayers and Minelaying. Oxford University Press London-New York-Toronto 1951.
- Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története. 2., bővített kiadás. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1977.

- Csonkaréti Károly: Hadihajók a Dunán. Zrinyi Katonai Kiadó, Bp. 1980.
- Csonkaréti Károly: A m.kir.folyamőrség felállításának, szervezetének irataiból. Hadtörténelmi Közlemények 1977/2.
- Csonkaréti Károly: Új adatok 1944. október 15. katonai előkészítéséhez. Hadtörténelmi Közlemények 1980/2.
- Csonkaréti Károly: A m.kir.monvéd folyami erők őrnaszád-ezrede 1944. október 15-1945. május 9. között Hadtörténelmi Közlemények 1982/2.
- Csonkaréti Károly: A dunai flottilla a második világháborúban. Élet és Tudomány 1980/39.
- Davidson, Basil: Special Operations Europe. Scenes from the Anti-Nazi War. Victor Gollanz Ltd. London 1981.
- Dezsényi Miklós m.kir.kapitány: Tengeri és folyami hajóhadaink kimagasló fegyvertényei 1052-1942. M.kir.Hadimúzeum kiadványai-XVIII.1942.
- Dezsényi Miklós hadihajós ezredes: A szovjetorosz dunai hajóraj harcai Magyarország felszabadításáért. Athenaeum, Budapest 1946.
- Dezsényi Miklós-Hernády Ferenc: A magyar hajózás története. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1967.
- Dombrády Lóránd: A magyar gazdaság és hadfelszerelés 1938-1944. Akadémiai Kiadó, Bp., 1981.
- Fock, Harald: Schnellboote. ⁿEntwicklung und Einsatz im 2. Weltkrieg. Band 2. Koehlers Verlagsgesellschaft MBH.Herford 1976.
- Goodenough, Simon, szerk.: Hitler's War Machine. Salamander Books Ltd. London 1975.

- Grössing-Funk-Sauer-Binder: Rot-Weiss-Rot auf Blauen Wellen. 150 Jahre DDSG. DDSG, Wien, 1979.
- Hastings, Max: Bomber Command. Ian Allan. London 1979.
- Hänisch Ferenc ford.: 125 Jahre Erste Donaudampfschiffahrts-gesellschaft. Druck Brüder Rosenbaum, Wien, 1954.
- Dr.Jankó Béla: A magyar dunai gőzhajózás története 1917-1947, Gépipari Tudományos Egyesület, Bp., 1968.
- Kádár Ferenc: A magyar tengeri kereskedelmi hajózás története. Gépipari Tudományos Egyesület, Bp., 1968.
- Kowalski, Tomasz J.: Radziecki Kuter Torpedowy. Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej. Warszawa 1979.
- Köhlers Flotten-Kalender 1977. Koehlers Verlagsgesellschaft MBH. Herford
- Kugler, Randolf: Die Küstenjäger-Abteilung Brandenburg. Schiff und Zeit/3. 1976.
- Laqueur, Walter szerk.: The Second World War. Essays in Military and Political History. SAGE Publications. London and Beverly hills 1982.
- Magyar Folyamhajózási Évkönyv 1930-1944. Kiadja a M.F.T.R. hajóosztályok "Gróf Széchenyi István" köre, Budapest
- Michels, Walter: Unvergessene Dampfschiffahrt auf Rhein und Donau. Kommissionsverlag Hestra-Verlag. Darmstadt, 1967.
- Price, Alfred: Battle Over the Reich. Ian Allan, London, 1973.
- Ránki György: A második világháború története. Gondolat, Bp., 1973.
- Ránki György-Pamlényi Ervin-Tilkovszky Loránt-Juhász Gyula szerk.: A Wilhelmstrasse és Magyarország. Német diplomácia.

- iratok Magyarországról 1933-1944. Kossuth Könyvkiadó, 1968.
- Roskill, S.W.: The War at Sea 1-3. kötet Her Majesty's Stationary Office London 1954-1961.
 - Seaton, Albert: The Fall of Fortress Europe 1943-1945. B.T. Batsford Ltd. London, 1981.
 - Smith, J.R.-Kay, Anthony: German Aircraft of the Second World War. Putnam, London, 1972.
 - Szekeres József: Az újpesti hajóépítés története II./1912-1944/ Tanulmányok Budapest Múltjából. Akadémiai Kiadó, Bp., 1963, 637-713.o.
 - Taylor, J.W.R.-Moyes, P.J.R.: Pictorial History of the R.A.F. Volume 2. 1939-1945. Ian Allan, London, 1969.
 - Tóth Sándor: Budapest felszabadítása 1944-1945. Zrinyi Katonai Kiadó, Bp., 1975.
 - Dr. Várfalvi Tamás: A 80 éves magyar állami hajózás géphajói. Gépipari Tudományos Egyesület, Bp., 1978.
 - Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten 1939, 1940. J.F. Lehmanns Verlag, München/Berlin 1939, 1940
 - Winckler István: A magyar folyamhajózás. Stádium Sajtóvállalat Rt., Bp. 1937.
 - Zsembery Gyula: A Duna-tengerhajózás története. Kézirat. I. rész, Bp., 1951.

Képjegyzék

I.

- I/1. MFTR uszályok a Felső-Dunán az 1930-as években. A pool keretében a MFTR járművei rendszeresen résztvettek a felső-dunai forgalomban.
- I/2. A MFTR budapest-balparti kikötője az 1930-as évek közepén.
- I/3. A MFTR "Szent István" gőzöse Dévénynél. Az 1920-ban befejezett hajó 1200 utast szállíthatott.
- I/4. A MFTR "Lukács Béla" személyszállító gőzöse Csongrádon 1937.
- I/5. MFTR plakát az 1930-as évek közepéről.
- I/6. DDSG személyhajó kapitánya szolgálati egyenruhában 1941.
- I/7. MFTR "Kazán" oldalkerekes gőz vontatóhajó/épült 1907-ben Ujpesten/. Háttérben a régi Erzsébet-híd.
- I/8. MFTR "Vértes" vontató /épült 1898-ban Ujpesten/. 1936-tól üzemén kívül állt, oldalkerekes motorhajóvá tervezték átépíteni. 1944-ben az újpesti telelőben harci cselekmények következtében megsérült.
- I/9. MFTR "Előre" áruszállító gőzhajó, épült 1851-ben Linzben. Selejtezve 1936-ban.
- I/10.-I/11. R.D.E.3. motoros tankhajó. 1935-ben vette meg a MFTR és állóhajóként alkalmazta. Motorjait a "Maros" vontatóba építették be 1941-ben.
- I/12. A MHRT "Adony" áruszállító motorhajója. Az 1920-ban Ujpesten épített hajó M.11. jelzéssel üzemelt a MFTR-nél 1945-ig.

- I/13. A Bajor Lloyd "Isar" nevű csavaros gőzvontatója /épült 1908-ban/ Budapesten.
- I/14. A Bajor Lloyd egyik áruszállító motorhajója a csepeli Szabadkikötőben. Mellette az egyetlen gőzüzemű Duna-tengerjáró, a "Duna". A "Duna" 1940. május 1-én éjjel a Boszporuszban fölfutott a partra és elpusztult.
- I/15. Bajor Lloyd áruszállító motorhajó az óbudai úszódokban az 1930-as évek végén.
- I/16. A DDSG "Isar" oldalkerekes vontató gőzhajója, épült 1923-ban.
- I/17. A DDSG "Herkules" 800 LE-s vontatója, épült 1910-ben.
- I/18. A DDSG "Österreich" 1800 LE-s vontatója, épült 1927-ben. 1931-ben átalakították olajtűzdésűre. Ez volt a DDSG utolsó gőz vontatóhajója, egyben hosszú ideig a legerősebb gőzös a Dunán.
- I/19. A DDSG "Pöchlarn" személyszállító gőzhajója, épült 1867-ben. A gőzhajók a leghosszabb élettartamú gépek közé tartoznak, a kép 1941-ben készült.
- I/20. A DDSG "Motor I." nevű, 1910-ben épített áruszállító motorhajója 1936-ig a vállalat egyetlen ilyen típusú egysége volt.
- I/21. A MFTR "Verecke" oldalkerekes gőzhajója külön a tiszai forgalomra épült 1939-ben a Ganz hajógyárban. Utas-
szállításra és vontatásra is alkalmas volt. A "Verecke" előtt a pontonhoz kikötve a "Lukács Béla", háttérben a csongrádi hajóhid.
- I/22. A MFTR "Vásárhelyi Pál" csavaros vontató gőzöse, épült az óbudai DDSG-hajógyárban 1936-ban. 1944 őszén hadműveletek következtében elsüllyedt.

- I/23. A MFTR "Széchenyi" oldalkerekes diesel-elektromos vontatója az újpesti hajógyári öbölben nem sokkal vizrebocsátása után 1938-ban.
- I/24. A "Széchenyi" egyik próbaútja előtt MFTR és hajógyári személyzettel.
- I/25. A "Széchenyi" a Margit-hidnál 1939-ben.
- I/26. A MFTR "Maros" motoros vontatója, épült 1941-ben az óbudai DDSG-hajógyárban. Hátterben az épülő Árpád-híd A "Maros" 1944. október 9-én aknarobbanás következtében elsüllyedt.
- I/27. Nagyüzem az újpesti Ganz hajógyárban. Az előtérben az éppen vizrebocsátott MFTR "Buda" motoros áruszállító, mögötte a M.12. motoros áruszállító és a "Budapest" Duna-tengerjáró. A háttérben javításra váró gőz vontatóhajók és uszályok 1937. őszén.
- I/28. A MFTR "Buda" felszerelés közben az újpesti öbölben, mellékötvé a "Szeged" Duna-tengerjáró /épült 1936-ban a Ganz hajógyárban/. A háttérben telelő Bajor Lloyd és MFTR hajók és csónakházak. 1937-1938 tele.
- I/29. A MFTR "Buda" motoros áruszállító üresen hegymenetben az Erzsébet-híd és a Lándhid között.
- I/30. A MFTR "Buda" a Duna-korzó előtti folyamszakaszon.
- I/31. A MFTR "Etele" motoros áruszállító tatja. A hajó közvetlenül vizrebocsátása előtt a sólyán áll, 1937.
- I/32. MFTR "Buda" típusu áruszállító motorhajó gépháza a két Láng diesel-motorral. Hátral középben az elektromos parancsjelző készülékek.
- I/33. A parancsnoki kabin a MFTR egyik új áruszállító hajóján.

- I/34. A MFTR "Hunor" áruszállító motorhajó előkészítve a vizrebocsátásra. Mögötte az "Ujpest" úszódaru, a Ganz hajógyár egyik legfontosabb gépe, 1938.
- I/35. A "Hunor" vizrebocsátása. 1938.
- I/36. " " "
- I/37. A "Hunor" áruszállító próbaúton a Parlament előtt.
- I/38. A "Hunor" terheletlenül völgymenetben a Lánchíd fölött.
- I/39. A MFTR egyik új 1000 tonnás áruszállító uszálya 1939-ben.
- I/40. A MFTR "Zsófia hercegnő" oldalkerekes személyszállító gőzhajója horgonyon állva gőzt fejleszt a vigadóteri hajóállomás előtt. 1930-as évek.
- I/41. A MFTR "Deák Ferencz" nevű 1200 személyes személyszállító gőzhajója kórházhajóként vett részt a Jugoszlávia elleni támadásban 1941-ben. A Lánchíd budai hidfőjétől balra a világos épület a Fiume szálló, amelyben a háború alatt a folyamőrség parancsnoksága székel.
- I/42. A MFTR "Haza" vontatója, amely 1941. április 26-én Péterváradon jugoszláv uszályokat próbált megszerezni.
- I/43. A MFTR "LV." csavargőzőse, amelyet testvérhajóival együtt mozgósítottak 1941-ben. Az 1921-ben a Ganz-Danubius hajógyárban készült hajót 1944 végén elsüllyesztették.
- I/44. Uszályokból készült kompon kelnek át a Dunán a Jugoszláviába bevonuló német gépesített csapatok.

II.

- II/1. A cseféli Petroleum kikötő, előtérben a Shell telepe.
Ez a kikötő bonyolította le a magyar olaj export és import zömét.
- II/2. A MFTR egyik 1000 tonnás tankuszálya 1938-ban.
- II/3. A Bajor Lloyd "Adolf Baeyer" nevű 660 tonnás motoros tankhajója nagyjavításon az óbudai hajógyárban.
- II/4. Az "Adolf Baeyer" az óbudai úszódokkban. Jól látszik a hajócsavart félig körülvevő lemezszerkezet.
- II/5. A Deutsch-Rumänische Motortankschiffahrts-Gesellschaft egyik motoros tartályhajója az óbudai úszódokkban. a háromlapátos Hitzler-kormány jó manőverező képességet biztosított a meglehetősen hosszú hajónak még akkor is, ha uszályokat is vontatott.
- II/6-II.9. A DDSG hagyományos áruszállító uszályait /II/6; II/8./ és tankuszályát /II/7; II/9./ összehasonlítva látszik, hogy hasonló hajttesteket terveztek mindkét feladatra. Ránézésre a raktárfedelekek és daruk hiánya mutatja, hogy melyik a tankuszály.
- II/10. A Csehszlovák Dunahajózási Társaság /CSPD/ "Labe" nevű, 1912-ben a DDSG számára "Wien"-ként épített vontató gőzhajója, amely az első világháborút lezáró békeszerződés rendelkezései értelmében került csehszlovák tulajdonba. A 850 LE-s hajó 1939 után R.II. néven szolgált tovább a Szlovák Dunahajózási R.T. /S.D.P./ flottájában.
- II/11. Az S.D.P. "Ressel" 681 tonnás, 1938-ban épült áruszállító motorosa.

- II/12. Az S.F.N.D. francia dunahajózási vállalat "Paris" /ex"Paria", ex"Odessa", ex"Varna"/ 550 LE-s oldal-kerekes vontatója, javításra kiemelt lapátkerékkel. A francia vontatók mind legalább egy másik tulajdonosnál is szolgáltak már mielőtt az S.F.N.D. állományába kerültek.
- II/13. Az International Inland Waterways Co. Ltd., a Shell dunai hajózási vállalata számára Ujpesten, a Ganz hajógyárban épített "Danube Shell III." 1300 LE-s motoros vontató közvetlenül elkészülte után 1938 tavaszán. Hátsó lobogója a brit kereskedelmi lobogó, a "Red Ensign". A vontatóhoz 3 db 800 tonnás tank-uszályt is építettek Ujpesten.
- II/14. A "Danube Shell III." horgonyait géphajtású csörlő húzta föl, a kézi hajtás csak vész esetén volt használatos.
- II/15. Angol tengeri hajó gabonát rakodik be a Duna-törkolat egyik kikötőjében. A galatzi brit főkonzulátus fő tevékenysége a brit hajók és hajósok hivatalos ügyeinek itnézése volt.
- II/16. Basil Davidson azon kevés SOE tiszt közé tartozott, akik a háború alatt megpróbálták kapcsolatot teremteni a jugoszláv és a magyar ellenállás között. A képen Davidson 1943 decemberében Jugoszláviában, már mint ezredes. Az igazolvány Davidson hamis úvidéki bejelentő lapja 1944 nyaráról, a háttér pedig a SOE által használt, selyemre nyomtatott, Jugoszlávia térkép.

III.

III/1. Az osztrák "Birago" /ex k.u.k. "Csuka" /őrnaszád Bécsben az 1930-as évek közepén.

III/2. Az osztrák folyami utászok /Flusspioniere/ "Gazelle" motoros naszádjá.

III/3. A DDSG "Romulus" 560 LE-s, 1938-ban elkészült motoros vontatója. Később saját nevén, majd mint "Günther" szolgálatot teljesített a német dunai flottillában, 1944-ben aknarobbanás következtében elsüllyedt.

III/4. A német dunai flottilla "Alberich" /ex DDSG "Remus"/ nevű egysége befut Linzbe, mint Horthy kormányzó diszkiséréte. 1938. augusztus 29.

III/5. A 250 LE-s haditengerészeti vontató osztály egyik egysége, a "Robbe". A négy dunai 250 LE-s csak festésében tért el ettől.

III/6. Az első német dunai aknakereső, az FR-1 próbútra indul a vegesacki Lürssen hajógyárból. 1938.

III/7. Német folyami aknakeresők /FR-Boot/ gyakorlaton a volt osztrák Duna-szakaszon. Felfújható gumicsónakjain a tengerre készültek, a ladik a Dunán jobban megfelelt.

III/8. Német segédaknakeresők /FHR-Boot/ járőröznek a Szudéta-válság idején a Dunán.

III/9. Az új típusú csehszlovák sodorakna, amely a német szakértőket is elismerésre készítette 1939-ben. Az eltakart arcú csehszlovák tiszt együttműködött a németekkel.

III/10. A "President Masaryk" csehszlovák őrnaszád a komáromi kikötőben. Épült 1931-ben a komáromi Skoda-hajógyár-

ban, a MFTR korábbi hajójavitó telepén. 1939-től "Bechelaren" néven szolgált a német dunai flottillátban.

- III/11. A MiP II csehszlovák aknarakó komp, épült 1937-ben.
- III/12. Az OMM 35 aknarakó a pozsonyi télikiötőben 1939 tavaszán. OMM 36 jelű testvérhajójával együtt a vadonatúj aknarakót a szlovák hatóságok átadták a németeknek.
- III/13. Eckert von Labin, a bécsi Technische Hochschule professzora, páncélos motorcsónak terve 1939-ből. A tervezett hat "folyami gyorsnaszád" a háború kitörése után nem készült el. A magyar PM-hez hasonló konstrukció.
- III/14. A Lürssen hajógyár terve a folyami aknakeresők /FR-Boot/ továbbfejlesztésére szintén nem valósult meg.
- III/15. Jugoszláv partizánok kelnek át a Száván köteles kompon 1943 novemberében.
- III/16. A jugoszláv "Vardar" /ex k.u.k. "Bosna"/ monitor 1940-ben.
- III/17. A jugoszláv "Morava" /ex k.u.k. "Kőrös/ monitor 1940-ben.
- III/18. A Vi^gádó-téri hajóállomás az 1941-es tavaszi árvíz idején. Ez a rendkívüli árhullám tette hatástalná a jugoszláv aknák zömét.
- III/19. A DDSG "Carl Ludwig" /épült 1853-ban!/ utasszállító gőzhajó magas vizállásnál Budapesten.

- III/20. Az 1941-es tavaszi áradás idején a hajók alig fértek át a budapesti hidak alatt. Oldalkerekes DDSG vontató az Erzsébet-hid alatt.
- III/21. A román "Lascar Catargiu" monitor, amely 1907-ben épült a trieszti Stabilimento Technico hajógyárban. Ez a 680 tonnás monitor típus, amelyből Románia négyvel rendelkezett, a Dunán a legnagyobb hadihajó volt.
- III/22. A Deutsch-Rumänische Motortankschiffahrts-Gesellschaft "Theresia Wallner" vontatóját 1940-ben építették át Óbudán ⁶⁶⁰ LE-s motoros vontatóvá. 1941-ben a Fekete-tengeren a német FZ-Gruppe keretében akna-kereső hajóként vetették be.
- III/23.-III/24. Német haditengerészek egy elfogott szovjet G-6 torpedónaszádot javítanak 1941-ben.
- III/25. Az Elba-autópálya-Duna útvonalon a Fekete-tengerre szállított U 24, IIB típusú, 250 tonnás tengeralattjáró a constancai kikötőben 1944-ben. A toronyra festett két hal a flottilla jelvénye, amelyhez az U 24 tartozott.
- III/26. Az 1. Schnellboot-Flottile/Gyorsnaszád-flottilla/ egyik régebbi típusú naszádjá, az S 26 az Északi-tengeren 1941-ben.
- III/27.-III.28. S 38/~~38~~100 típusu, újabb, páncélozott parancsnoki hidú és erősebb fegyverzetű gyorsnaszádok. Ezeket főleg a La Manche csatornán alkalmazták de 1943-ban a Fekete-tengerre is került néhány.
- III/29. Az 1.S. Flottile egyik naszádjá Drezdában, már a

partra húzva.

- III/30. Az egyik gyorsnaszád szállítása a lezárt Drezda-Ingolstadt autópályán 1942 tavaszán.
- III/31. S 38 típusú német gyorsnaszád a Fekete-tengeren 1943-ban.
- III/32. Német KM/Küstenminenleger/ azaz parti aknarakó naszád torpedóvető csövekkel fölszerelve. A típust a Luftwaffe kezdeményezésére fejlesztette ki a Lürssen hajógyár 1941-ben. Eredetileg az angol kikötők aknásítására szánták. Végül a kis méretű, közúton és vasúton is szállítható naszádokat a Ladogatavon és a Fekete-tengeren vetették be.
- III/33. Német KM naszád menetben a Fekete-tengeren. Vízibombákkal, légvédelmi gépágyúval és géppuskákkal fölszerelve konvojok kísérésére használták a Fekete-tengerre szállított 8 KM naszádokat 1944 elejétől.
- III/34. KM naszád teljes sebességgel halad. Ezt motorjaik gyakori hibái miatt sokszor nem teheték meg. A fekete-tengeri német flottilla tengerészei "Stuart Mária naszádok"-nak csúfolták a KM-eket, mert szépek, de szerencsétlennek bizonyultak. Végül átadták őket a horvát haditengerészetnek.
- III/35. Német tengeri aknakeresők /R-Boot/ egy francia kikötőben 1941 őszán.
- III/36.-III.37. A 3^R Flottile egyik hajója még az Északi-tengeren és ugyanaz már leszerelve egy gőzös vontatójában az Elbán.
- III/38.-III.39. A leszerelt felépítményű aknakereső fedélzete az ideiglenes kormányval és a hajó felcsöklözése

- a Coulemeyer szállító kocsira.
- III/40. Német aknakeresők /R.Boot/ egy fekete-tengeri támaszponton 1943-ban.
- III/41. Heinkel He-59C-2 német mentő vizirepülőgép.
- III/42. A magyar légiőrök egyik tartálykocsija üzemanyagot ad át a Balatonra leszállt német He-59 vizirepülőgépnek 1941 őszén.
- III/43. Német He-59 vizirepülőgép a Tihanyi-félsziget előtt a Balatonon kikötve.
- III/44-III.45. Junkers Ju-52/3mge, a közismert német szállító repülőgép aknarobbantó változata és közeli kép a gép hasa alá szerelt duraluminium gyűrőről, amely a mágneses impulzusokat sugározta az aknáknak. A sasos embléma egy aknakereső repülőosztály /Minensuchgruppe/ jelvénye.
- III/46. Szétszerelhető német utászkomp. ún. Siebel-fähre. Ezek a járművek az angliai partraszálláshoz készültek, 1941-től kezdve a német haditengerészet és az utászok mindenes járművei voltak, szállításra, aknarakásra, ágyúnaszádként egyaránt használták őket valamennyi hadszíntéren. Ilyenek csatlakoztak a "Gruppe Zieb"-hez Galatznál 1944. augusztus 25-én.
- III/47. A Brandenburg ezred partvédő zászlóaljának /Küstenjäger-Abteilung/ karjelvénye 1944.
- III/48.-III/49. 1941-ben a szovjet dunai flottilla még használt a cári időkből örökölt /48./ és az 1920-as években készült gyöngye fegyverzetű őrnaszádokat is.
- III/50. A modern BKA 1124 és 1125 típusú szovjet ágyúnaszádok jellegrajza.

- III/51. A korábbi BKA 1124 típusú ágyúaszádra még csak egy T-34-es harckocsi tornyot szereltek, így a merülése mindössze 80 cm volt.
- III/52. A későbbi BKA 1125-ös típus már két T-34-es tornyot kapott, de a merülése 1,35 m-re nőtt.
- III/53. A brit 205. Bombázó Csoport 104. századának Vickers Wellington Mk.X. repülőgépei Foggia repülőterén 1944 tavaszán.
- III/54. A MFTR "Álmos"nevű, 1913-ban Ujpesten épült vontatója 1921-től a jugoszláv folyamhajózásnál szolgált "Dubrovnik" néven. 1944-ben aknarobbanás következtében elsüllyedt.
- III/55-56-57. 1944-ben aknarobbanás következtében megsérült hajók roncsai.
- III/58. 1944 nyarán a szövetséges légi erő egész Európában csapásokat mért a német közlekedési rendszerre. Elsüllyedt gőzkomp és elhagyott német felszerelés egy szajnai révnél.
- III/59. A MHRT "Ipoly" vontatója /épült 1870-ben Ujpesten/ "Ipolyság" néven részt vett a Minenräumgruppe Mittlere Donau kötelékében az aknakeresésben 1944 nyarán.
- III/60. Az 1937-ben Brandenburg Havelban épült "Weichsel" vontatót 1941-ben hozták az Elbáról a Dunára. 1944. május 1-től aknakereső szolgálatot teljesített.
- III/61. Mark.VI. aknák berakása egy Avro Lancaster négymotoros bombázóba. Mivel a Lancaster egyáltalán nem, a hasonló méretű Halifax pedig csak kis számban áll

a 205. Bombázó Csoport rendelkezésére, ebből az aknából keveset tudtak a Dunába telepíteni. A többi típus azonos átmérőjű, de rövidebb hanger volt, az ejtőernyőt ugyanígy helyezték el rajtuk.

III/62. A MFTR "Tas" vontatója, épült 1915-ben Ujpesten. 1947. október 7-én Orehovonál háborúból visszamaradt aknára futott és elsüllyedt. Személyzetének hét tagja meghalt, hét pedig megsebesült.

IV.

IV/1. A DTRT "Kolozsvár" nevű, 1941-ben Ujpesten épült 1167 tonnás Duna-tengerjáró hajó üresen völgyemenetben a Gellért-hegynél. A fedélzeten bankett zajlik. A hajót már újonnan hadi szürkére festették, 1941 nyarától német bérletben hadianyagot szállított a Fekete-tengeren. 1943. január 22-én torpedótalálatot kapott. A súlyosan sérült hajót Budapestre vontatták javításra. Javítását 1946-ban fejezték be, "Urál" néven szovjet hadizsákmány lett.

IV/2-IV/3. A "Magyar Vitéz" 1943-ban, röviddel vízrebo-
csátása után. A 4000 tonnás tengeri hajó testvérhajó-
jával, a "Magyar Tengerész"-szel a legnagyobb Magyar
országon épült hajó volt. A "Magyar Vitéz" a Magyar
Orientvonal Tengerhajózási Rt., a "Magyar Tengerész"
a Kereskedelmi Tengerhajózási Rt. megrendelésére
épült. A félig kész hajókat "Totila" /ex"Magyar Vitéz/
és "Teja"/ex "Magyar Tengerész/" néven átvették a néme-
tek és elkészültük után a Fekete-tengeren vetették

be őket, ahol 1944-ben mindkettő elsüllyedt.

IV/4. Az 1937. október 20-án vizrebocsátott "Tisza" Duna-tengerjáró kormányhidja. Az 1200 tonnás hajó, a harmadik Budapesten épült folyamtengerjáró, a továbbiak mintájául szolgált. A hidon középen a kormánykerék, előtte a kompasz, fölötte szócső. Balra a térképasztal jobbra a parancsközlő készülék /telegráf/, amellyel a két 400 LE-s Ganz dieselmotort irányították.

IV/5. Az óbudai DDSG hajógyár gőzüzemű úszódokkja, az egyetlen úszódokk a Dunán. Évi 300 napon tette lehetővé hajók kiemelését a vizből és javításukat.

IV/5. A DDSG "Österreich" oldalkerekes gőzvontatója az óbudai úszódokkban 1932.

IV/6. Nagyüzem az óbudai hajógyárban. Előtérben az 1869-ben épített "Báttaszék" 600 LE-s vontató, a fa csarnok előtt egy Bulgáriának épülő személyhajó.

IV/7. Az óbudai telelő 1942-43 telén Bajor Lloyd és DDSG hajókkal.

IV/8. Német könnyű rohamcsónakok /Leichte Sturmboot 39/. Ezt a típust és külső motorját Magyarországon is gyártották a háború éveiben.

IV/9. Német nehéz rohamcsónakból /Schweres Sturmboot 42/ átalakított parancsnoki naszád az egyik vízi utász zászlóalj /Landungspionierbatallion/ kötelékében 1944-ben. Ezt a típust gyártották Balatonfüreden.

IV/10-IV/11. A németek mindenütt felhasználták a helyi hajókat is flottájuk kiegészítésére. Bevonultatott jachtok és nehéz rohamcsónak Fiume kikötőjében

1943-1944.

- IV/12. A MFTR "Hajdu" motoros vontatója az óbudai úszódokkban 1943-ban. Épült 1942-ben Linzben.
A visszavonuló német csapatok 1944-ben Prahovonál felfobbantották.
- IV/13. A MFTR "Gödöllő" /ex DDSG "Aschau"/ motoros vontatója.
- IV/14. A MFTR "Kenderes" /ex DDSG "Burgau"/ motoros vontató horgonyon a Margit-híd fölött a budai partnál.
- IV/15. A DDSG "Rax" vontatója motorossá való átépítése után az óbudai hajógyárban 1941-ben. A parton egy Bajor Lloyd hajókémény fekszik.
- IV/16. A DDSG "Engerau" 1912-ben épült motoros áruszállítót 1939-1940-ben Óbudán építették át tengerképesse.
Új, magasabb melvédet, új parancsnoki hidat és tengeri mentőcsónakokat kapott.
- IV/17. A MFTR "Zagyva" csavaros gőzvontató tengeri szolgálatra való átalakításának terve 1943-ból. Az új mentőcsónakok és parancsnoki felépítmény nem sokat javított az öreg vontató teljesítményén.
- IV/18. A "Széchenyi" vontató. A háttérben összegyűjtött uszályok 1944-ben Budapesten.
- IV/19. A Budapest felszabadulása után megindult átkelő járatok egyike 1945 tavaszán.
- IV/20. A DDSG kapitányok körének tablója 1938-ból. A kör helysége az óbudai hajógyárban volt. A segélyegylet a legrégebbi magyar hajós egylet volt.
- IV/21. A Magyar Haditengerészeti Egyesület szegedi csoportja. 1937.

ÉV	DUNA		TISZA	
	BEJÁRÓ	KIJÁRÓ	BEJÁRÓ	KIJÁRÓ
1936	22153	8781	2842	2842
1937	28992	8680	364 /csak belépő!/ 724	2816
1938	22748	8526	413 /csak belépő!/ 364	3277
1939	27935	10650	306 /csak belépő!/ 413	2635 /csak kilépő!/ 3277

II. Táblázat A legfontosabb áruk forgalma a Dunán 1000 q-ban

ÉV	GABONA		LISZT		NYERSOLAJ, BENZIN, ÁSVÁNYOK, ÉRCEK			SÓ	
	BEFELÉ	KILÉPÉ	BEFELÉ	KILÉPÉ	BEFELÉ	KILÉPÉ	BEFELÉ	KILÉPÉ	BEFELÉ
1936	476	923	140	8	-	6	49	-	-
	1668	-	25	-	2059	16	728	9	750
	5088	-	123	-	6147	14	560	1	69
	7232	923	288	8	8206	36	1337	10	819
	912	124	238	2	6	5	40	-	-
	443	-	59	4	2202	2	595	14	672
1937	11834	-	123	-	4241	13	2763	18	29
	13189	124	430	6	6449	20	3398	32	701
	1916	41	109	-	2	15	181	28	-
	224	84	28	-	1683	2	891	16	601
1938	6908	79	73	-	4986	17	2040	15	126
	9048	204	210	-	6671	34	3112	59	727
	1789	1694	212	1	7	27	2282	-	-
	111	-	4	-	1479	13	754	14	379
1939	5730	-	158	-	7529	11	952	15	47
	7630	1694	374	1	9015	51	3988	29	426

III. Táblázat Tartályhajók a Dunán 1939

TULAJDONOS	MOTOROS TANKH.	TANKUSZÁLY	ÖSSZESEN
Bajor Lloyd	5 db=3340 t	28 db= 19762 t	23102 t
Deutsch.-Rum.	3 db=2100 t	4 db=3000 t	5100 t
DDSG	-	37 db=27600 t	27600 t
COMOS	6 db=4090 t	20 db=14444 t	18534 t
Dohag/holland/	-	3 db=3081 t	3081 t
Bunges/holland/	-	1 db= 173 t	173 t
C.S.P.D./S.D.P.	3 db=1500 t	16 db=12948 t	14448 t
MFTR	-	19 db=15203 t	15203 t
J.R.B./jugo- szláv/	-	39 db=30376 t	30376 t
Shultz Simon	-	2 db=1160 t	1160 t
S.F.N.D./fran- cia/	-	12 db=8493 t	8493 t
2 belga cég	-	3 db=2200 t	2200 t
International	4 db=2470 t	9 db=7146 t	9616 t
Inland Water- Ways/angol/ A	-	-	-
Anglo-Danubian	3 db=1950 t	7 db=5010 t	6960 t
Asiatic Petrol.	-	8 db=5519 t	5519 t
S.R.D.Bucarest	-	25 db=19021 t	19021 t
Navigation	-	16 db=6570 t	6570 t
Fluviale/román/	-	-	-
17 kisebb román cég	-	24 db=7921 t	7921 t
4 kis bolgár cég	-	8 db=2043 t	2043 t
ÖSSZESEN			207120 t

IV. Táblázat: Hadihajó típusok

NEMZETISÉG	TÍPUS/OSZTÁLY	MÉRETEK	FEGYVERZET, SZEM.
német	"Alberich"	150 t, 540 LE	2x12 cm, 2x2 cm Flak
	"Gunther"	" "	40 fő
	"Bechelaren"	185 t, 2300 LE	2x6,6 cm, 1x3,7 cm 4x2 cm Flak; 50 fő
	"Kriemhild"	200 t, 800 LE	2x2 cm Flak, 38 fő
	"Brünhild"	" "	" "
	FR-1-6	20 t, 260 LE	2 géppuska, 6 fő
	FHR-1-6	nincs adat	nincs adat
	"Alzei"	70 t, 300 LE	1-2 géppuska,
	"Tronje"	" "	12 fő
	"Gernot"	250 t, 300 LE	1-2x2 cm Flak
	"Amsel"	30 t, 250 LE	légvédelmi gép-
	"Drossel"	" "	puskák önvédelem-
	"Forsch"	" "	re, 2-3 db. 15 fő
	"Brüsterort"	" "	
	"Birago"/selej- tezve 1939/	60 t, 800 LE	1x7 cm, 4 géppuska 27 fő
	R-Boot	350 t, 1836 LE	1x3,7 cm, 3x2 cm Flak 38 fő
	S-Boot S 35	95 t, 8000 LE	2x53,3 cm torpedó, 4 Flak
	II.B tengera- lattjáró	278/328 t	3x53,3 cm torpedó-
	Marinefähre- prahm MFP	700/360 LE	vető, 2x2 cm Flak
		220 t, 505 LE	2x3,7 cm, 5x2 cm
		150 t vagy 200 fő, vagy két tank szállítható	Flak, 4 géppuska 18 fő
	Artillerie- Fähre AF	400 t, 390 LE	2x8,8 cm, 8x2 cm Flak, 48 fő
	Siebelfähre	200 t, 450 LE	2x3,7 cm, 4x2 cm
	100 t vagy 250 fő szállit- ható	Flak 25 fő	

IV. Táblázat Hadihajó típusok /2/

NEMZETISÉG	TÍPUS/OSZTÁLY	MÉRETEK	FEGYVERZET; SZEM.	
csehszlovák	"President Masaryk"	230 t, 2300 LE	4x6, 6 cm, 2x2 géppuska, 10 akna 50 fő	
	OMm 35, 36 akna- rakó	60 t, 900 LE	2x2 géppuska, 22 akna	
	OMh 3-5	25 t, 100 LE	2 géppuska	
	OMs 17-22	10 t, 65 LE	1 géppuska	
	OMvt 29-32	26 t, 200 LE	1 géppuska	
	OMvl 24-28	12 t, 110 LE	-	
	MiP I, II	11,5 t, -	aknák	
	magyar	"Szeged"	133 t, 1100 LE	2x8 cm, 1 nehézpuska, 5 géppuska 44 fő
		"Kecskemét"		
		"Győr"	133 t, 1100 LE	2x8 cm Bofors légvédelmi ágyú, 1 nehézpuska, 5 géppuska, 44 fő
"Debrecen"		140 t, 1200 LE	2x8 cm, 1 nehézp., 5 géppuska, 44 fő	
"Sopron"		140 t, 1600 LE	2x8 cm, 1 nehézp., 5 géppuska, 40 fő	
"Tüzér"		30 t, 140 LE	2 géppuska, 9 fő	
PM 1		38 t, 480 LE	2x4 cm harcokcsigágyú, 2x2 gépp. 16 fő	
PAM 21, 22		28 t, 180 LE	1-2 nehézpuska, 3 géppuska, 8 fő	
AM 1-11		25 t, 150 LE /AM 9-11 180/	1x2 géppuska, 3 fő	
"Maros"		90 t, 100 LE	2 gépp., 10 akna, 8 fő	

IV. Táblázat Hadihajó típusok /3/

NEMZETISÉG	TÍPUS/OSZTÁLY	MÉRLEK	FEJVERZET, SZEM.
jugoszláv	"Vardar"	530 t, 1500 LE	2x12 cm, 2x12 cm tarack, 2x6, 6 cm és 2x4 cm légvédelmi ágyúk, 8 géppuska, 100fő
	"Drava"	450 t, 1500 LE	2x12 cm, 2x6, 6 cm légvédelmi ágyú, 7 gépp., 96 fő
	"Sava"	380 t, 1400 LE	2x12 cm, 1x6, 6 cm és 1x4 cm légvédelmi ágyúk, 5 gépp., 78 fő
	"Morava"	390 t, 1200 LE	2x12 cm, 1x6, 6 cm, 1x4 cm légvédelmi ágyú, 4 gépp., 78fő
román	"Basarabia"	550 t, 1700 LE	2x12 cm, 3x12 cm tarack, 2x4, 7 cm, 9 gépp., 100 fő
	"Bucovina"	550 t, 1500 LE	2x12 cm, 2x12 cm tarack, 2x6, 6 cm, 2x4, 7 cm, 6 gépp., 100 fő
	"Ion C. Brati- anu"	680 t, 1800 LE	3x12 cm, 1x7, 5 cm légvédelmi ágyú,
	"Lascar Catargiu"		2x4, 7 cm, 4 gépp.,
	"Alexandru Lahovari"		110 fő
	"Mihail Kogal- niceanu"		

IV. Táblázat Hadihajó típusok/4/

NEMZETISÉG	TÍPUS/OSZTÁLY	MÉRETEK	FEGYVERZET/SZEM.
román	"Ardeal"	450 t, 1400 LE	2x12 cm, 1x9 cm, 2x4,7 cm, 4 gépp., 77 fő
	7 őrnaszád "Capitan Nicolae Lascar Bogdan" osztály	50 t, 600 LE	1x4,7 cm, 1 gépp., 20 fő
szovjet	BKA 1124	26 t, 1600 LE	1x7,6 cm, 2x2 cm, 1-2 gépp.
	BKA 1125	42 t, 1600 LE	2x7,5 cm, 1x2 cm, 1-2 gépp.

V. Táblázat A dunai hajózás veszteségei 1944. április 1. - június 30.

ELSÜLLYEDT	MEGSÉRÜLT
5 személyszállító hajó	4 személyszállító hajó
23 vontató /15405 LE/	6 vontató /4430 LE/
4 motoros áruszállító hajó	6 motoros áruszállító hajó
1 motoros tartályhajó	2 motoros tartályhajó
55 áruszállító uszály	83 áruszállító uszály
11 tankuszály	42 tankuszály
99 hajó	143 hajó

SK 154

Deutsches Fluß-Kanonen-Schnelboot
Projekt der Lürssen-Werft

LuA 24,60 m

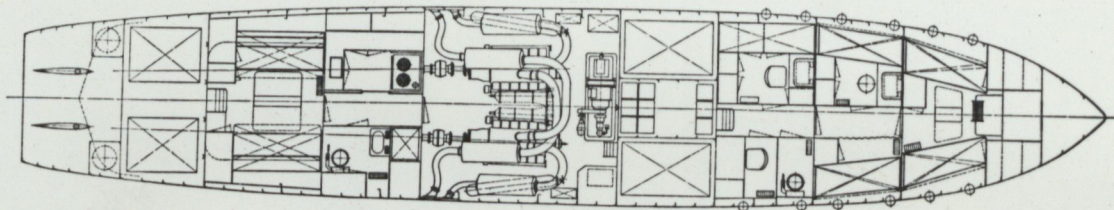
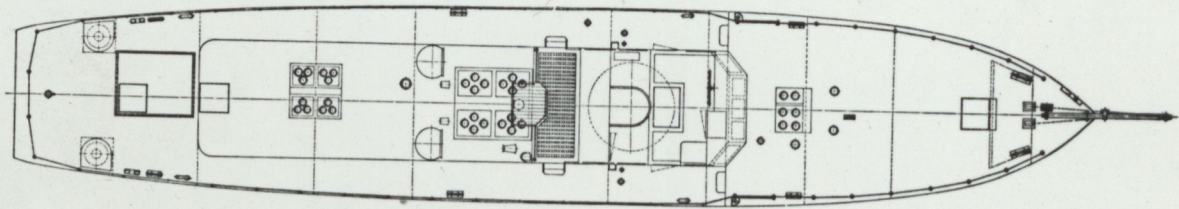
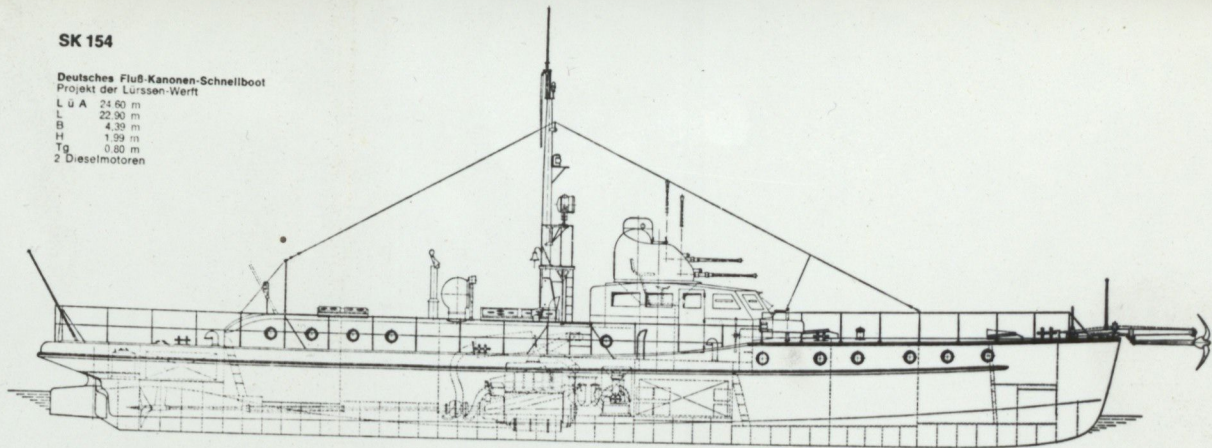
L 22,90 m

B 4,39 m

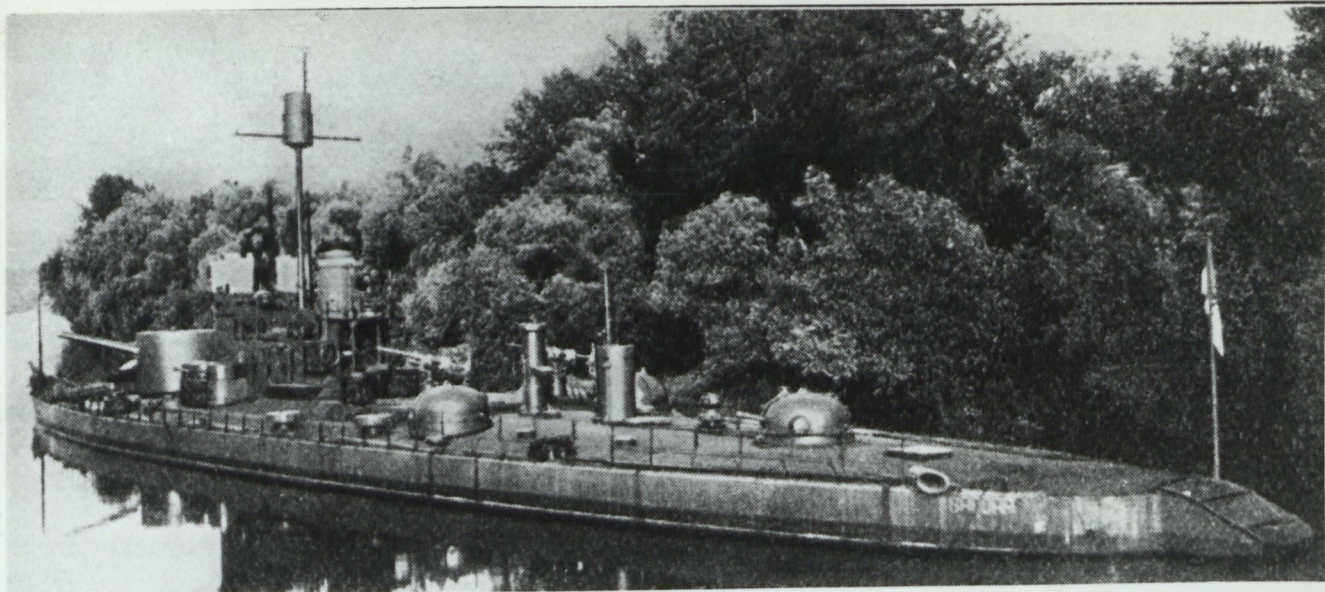
H 1,59 m

Tg 0,80 m

2 Dieselmotoren





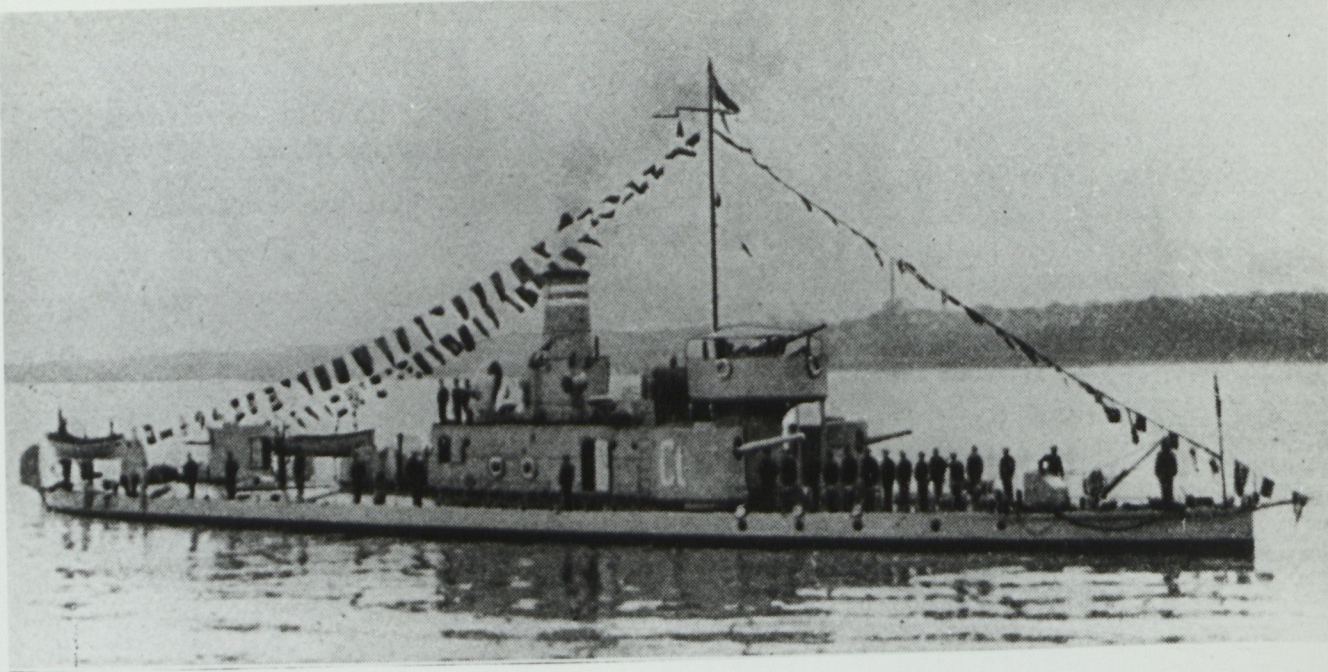








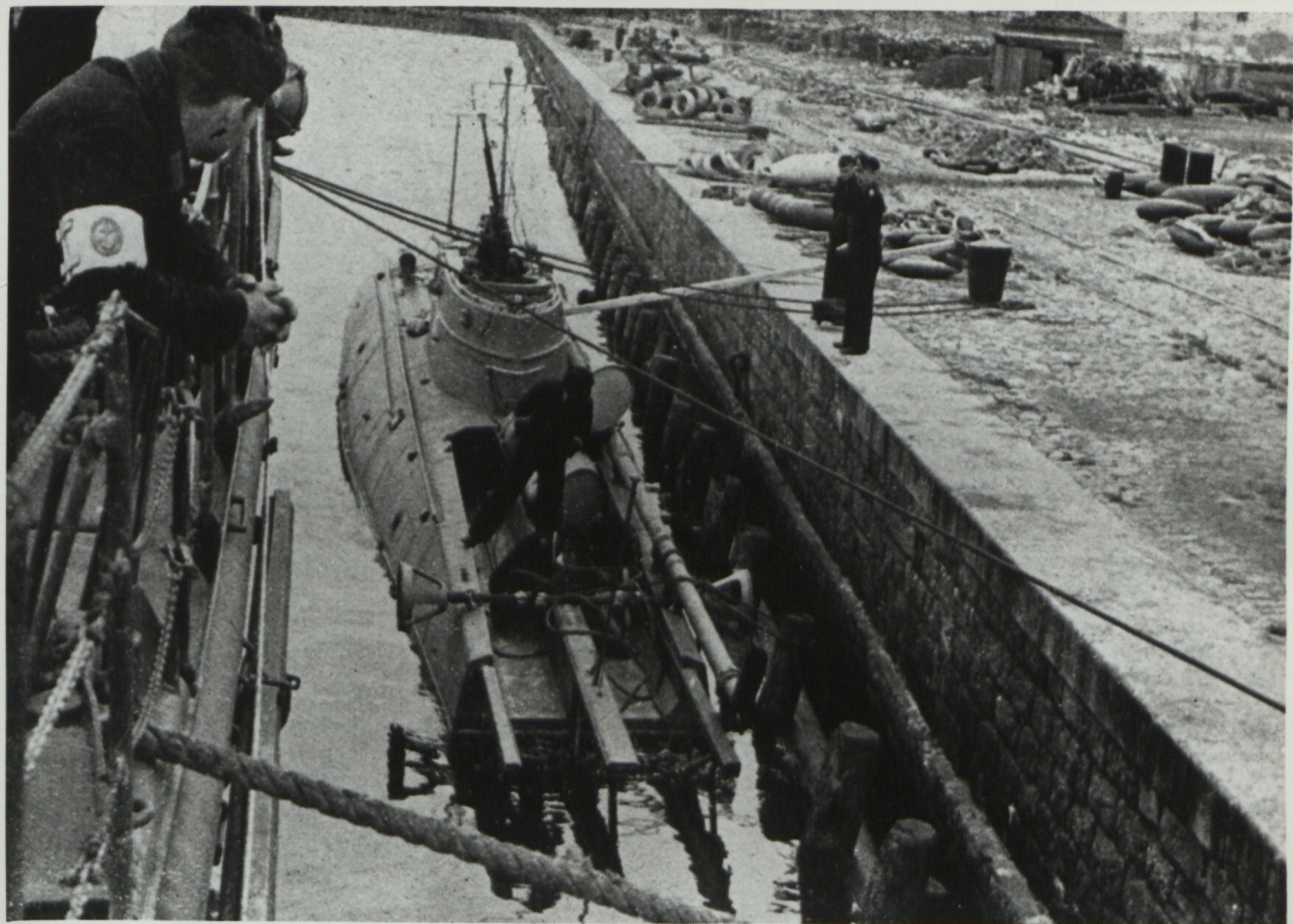


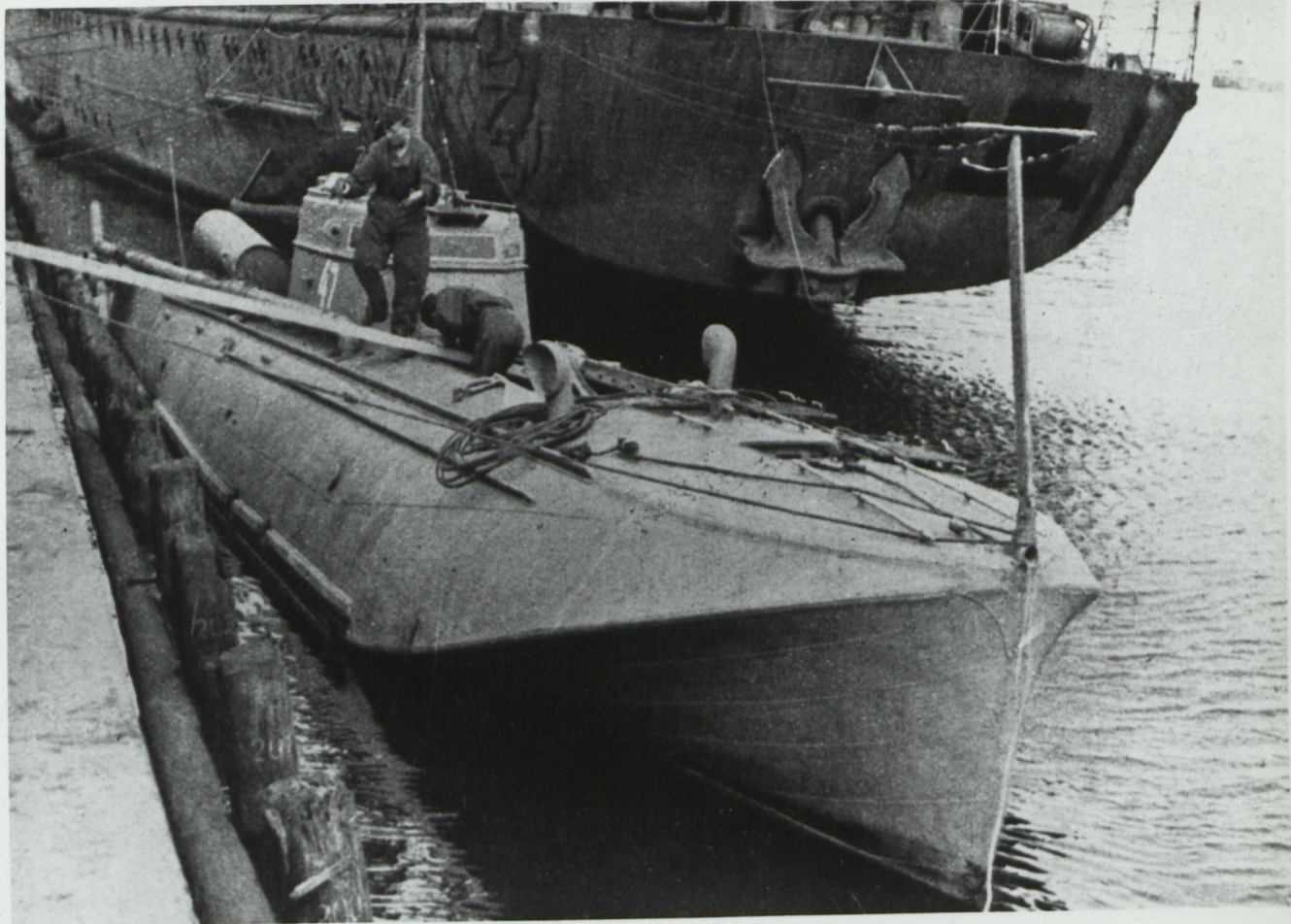


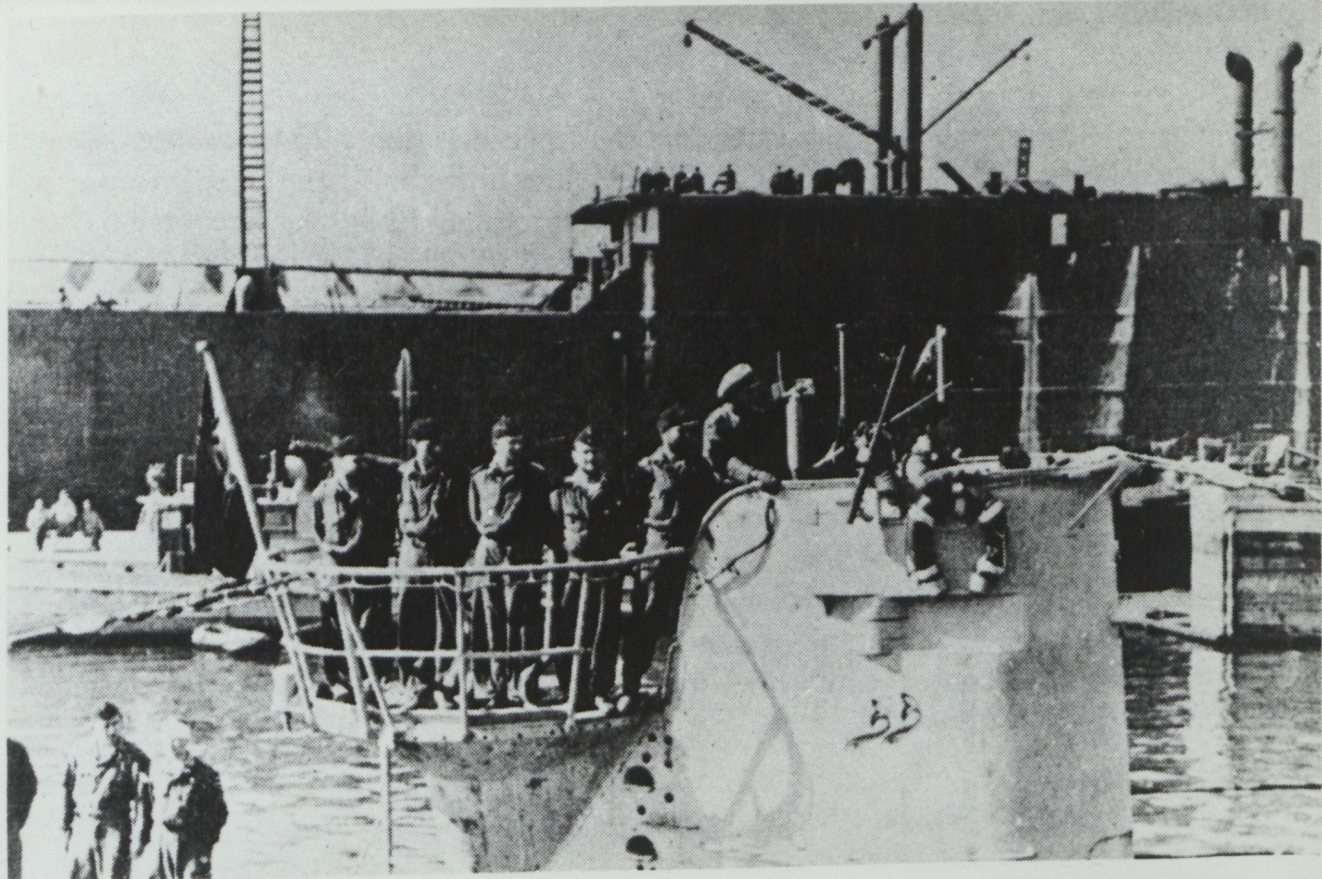


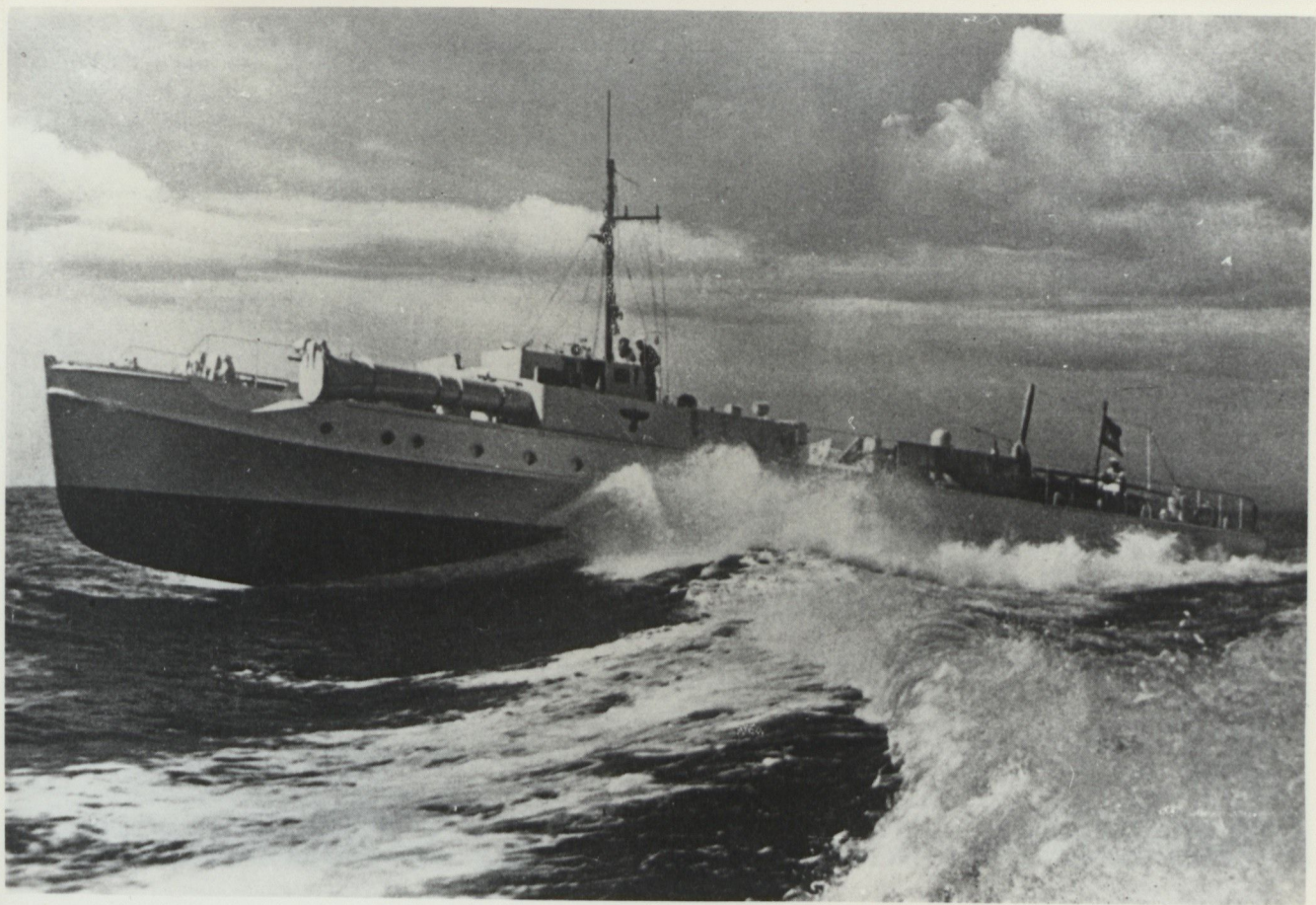
THERESA WALLNER

1912
118



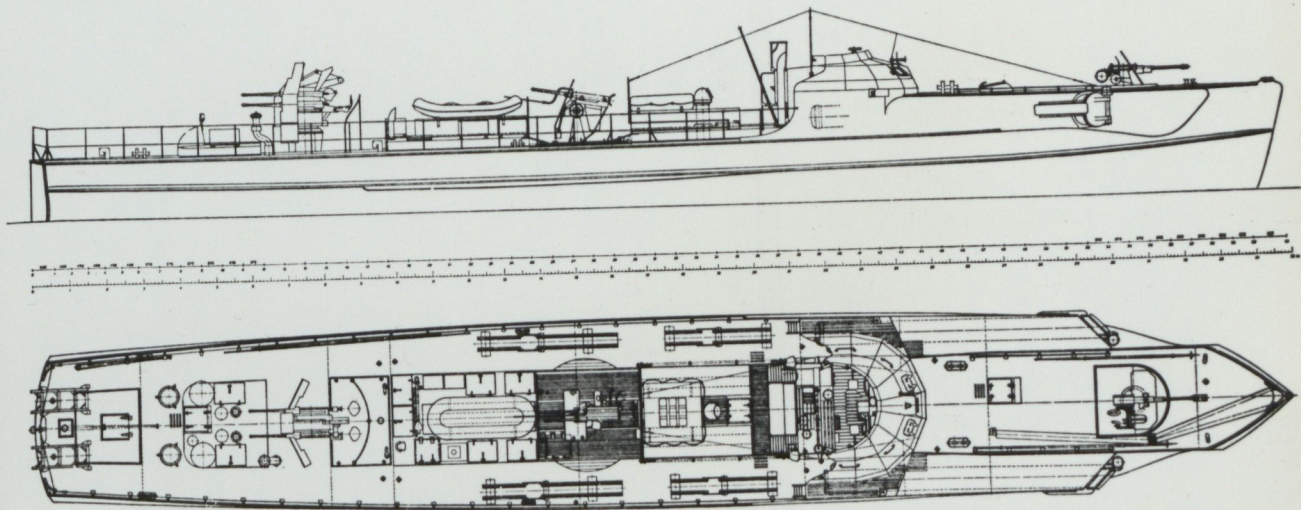


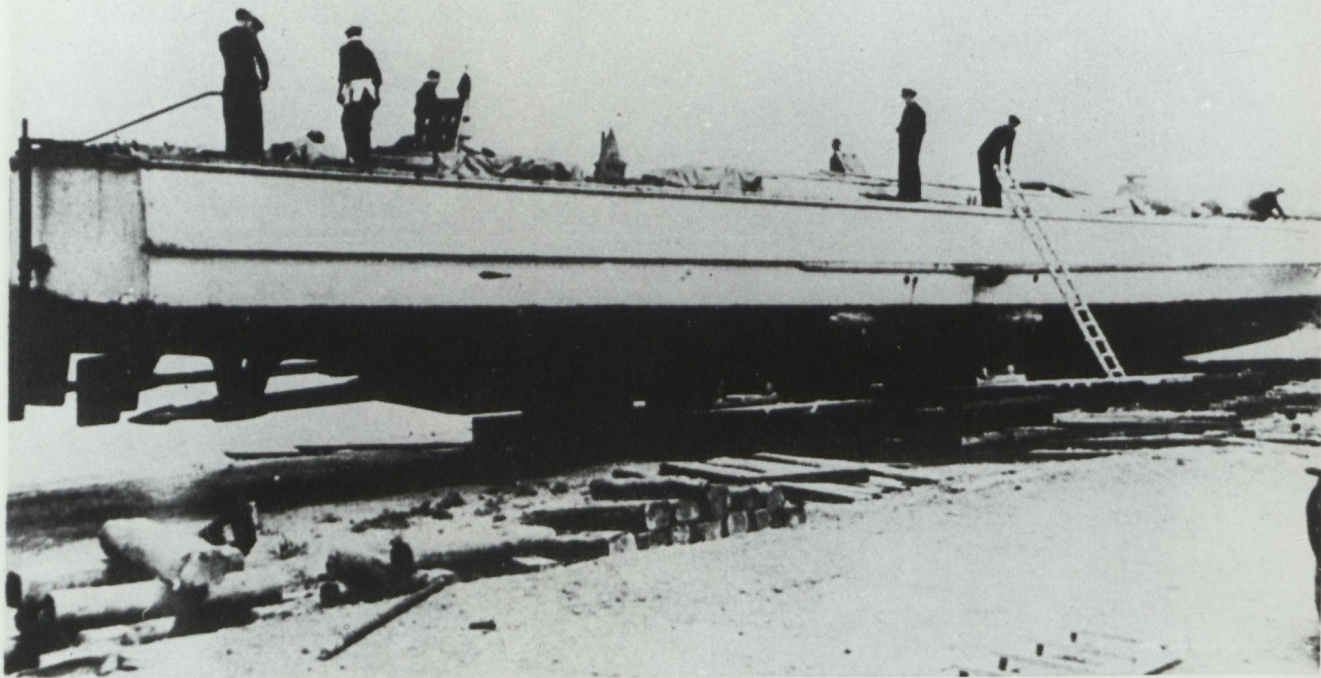




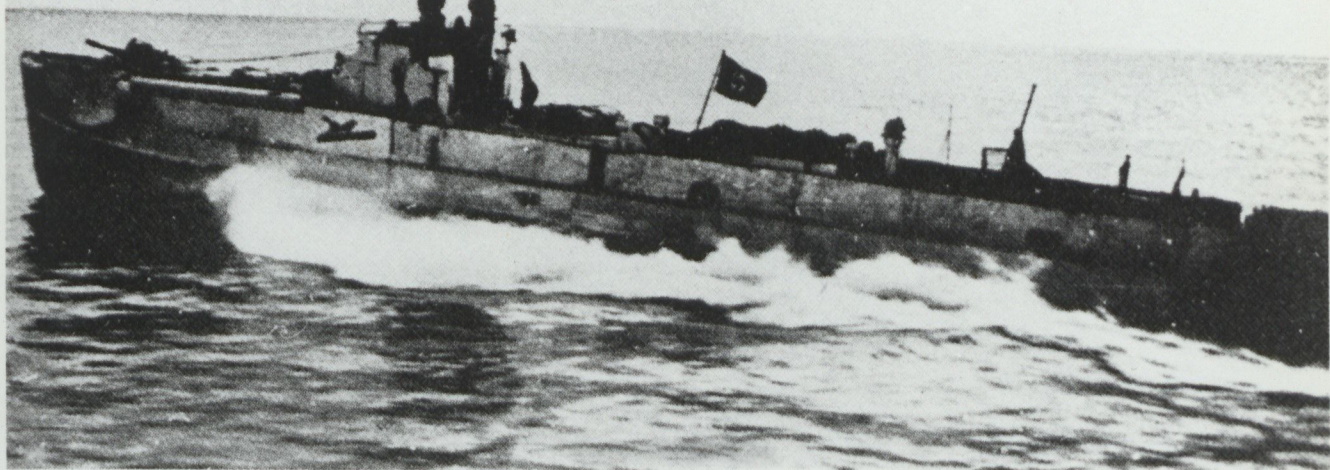
SK 112

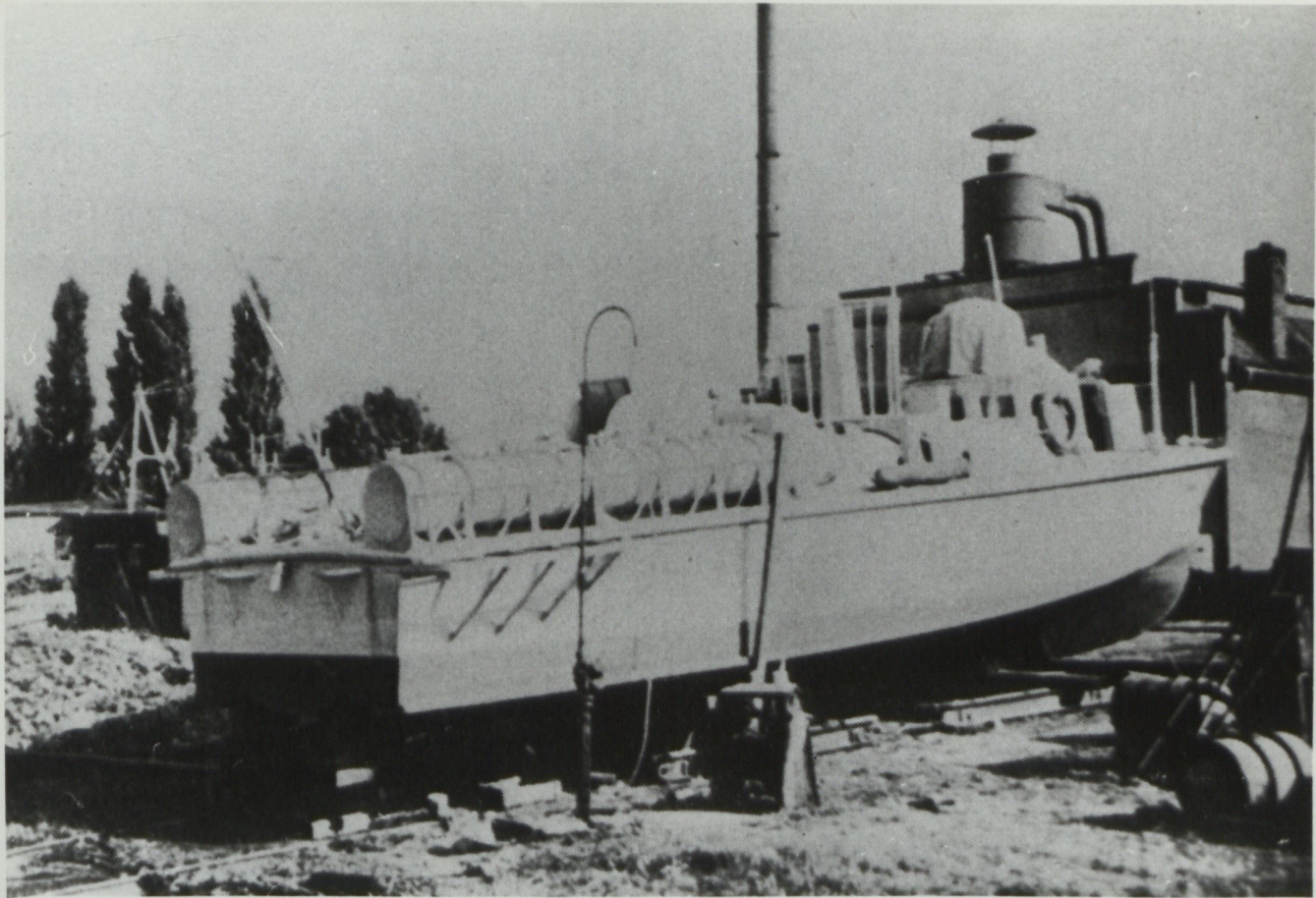
Deutsches Schnellboot Typ „S 38/S 100“ 1944
mit Kalotten-Panzerbrücke und 6-20 mm MK
1 - 30-mm-MK

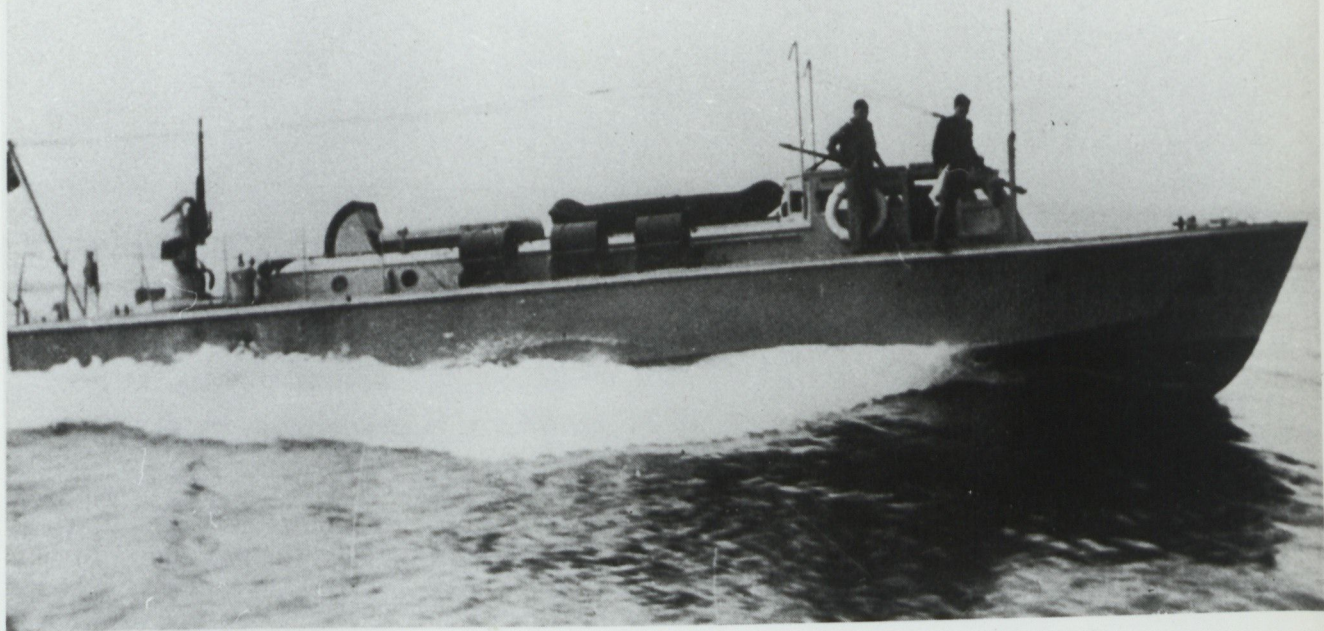
















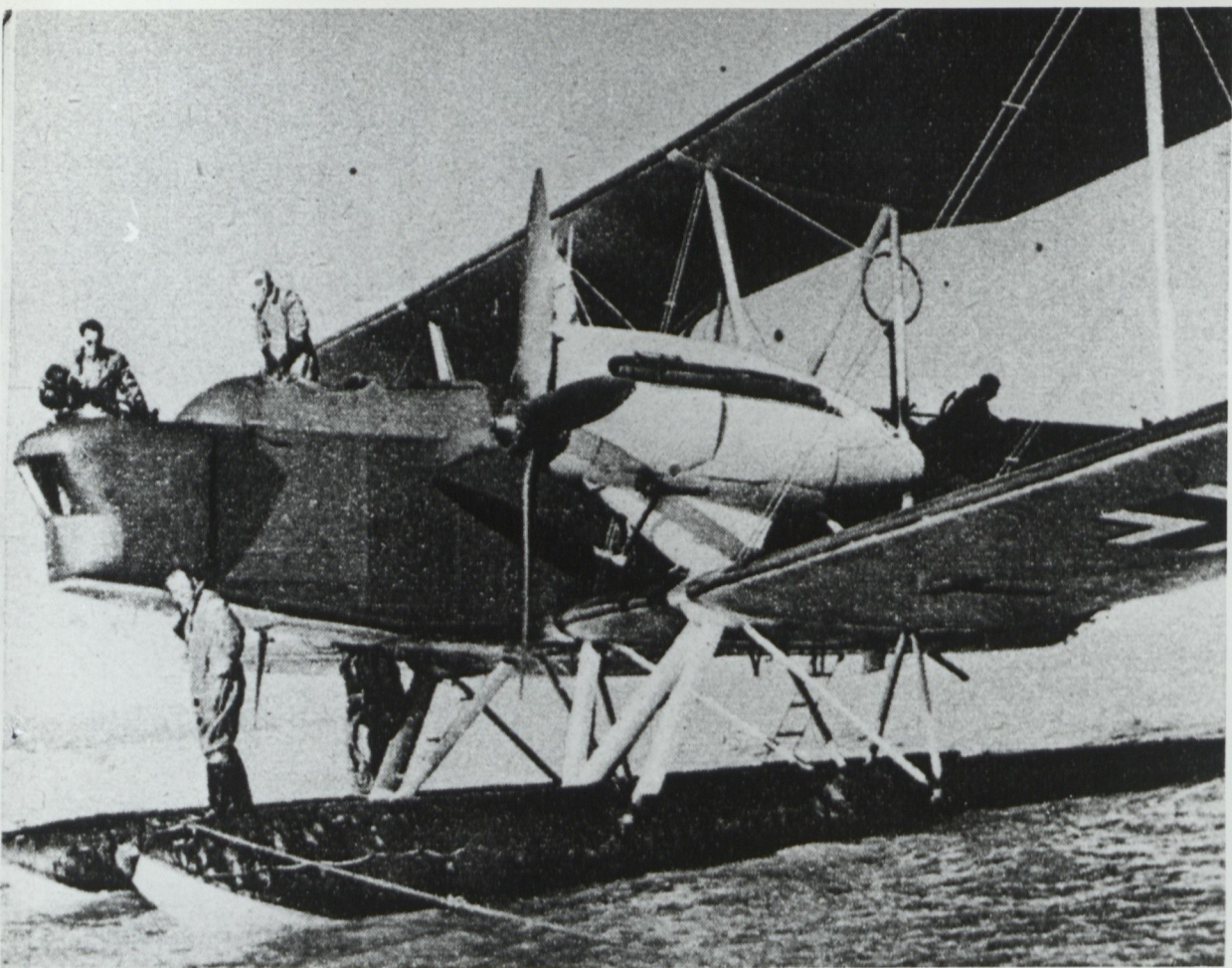


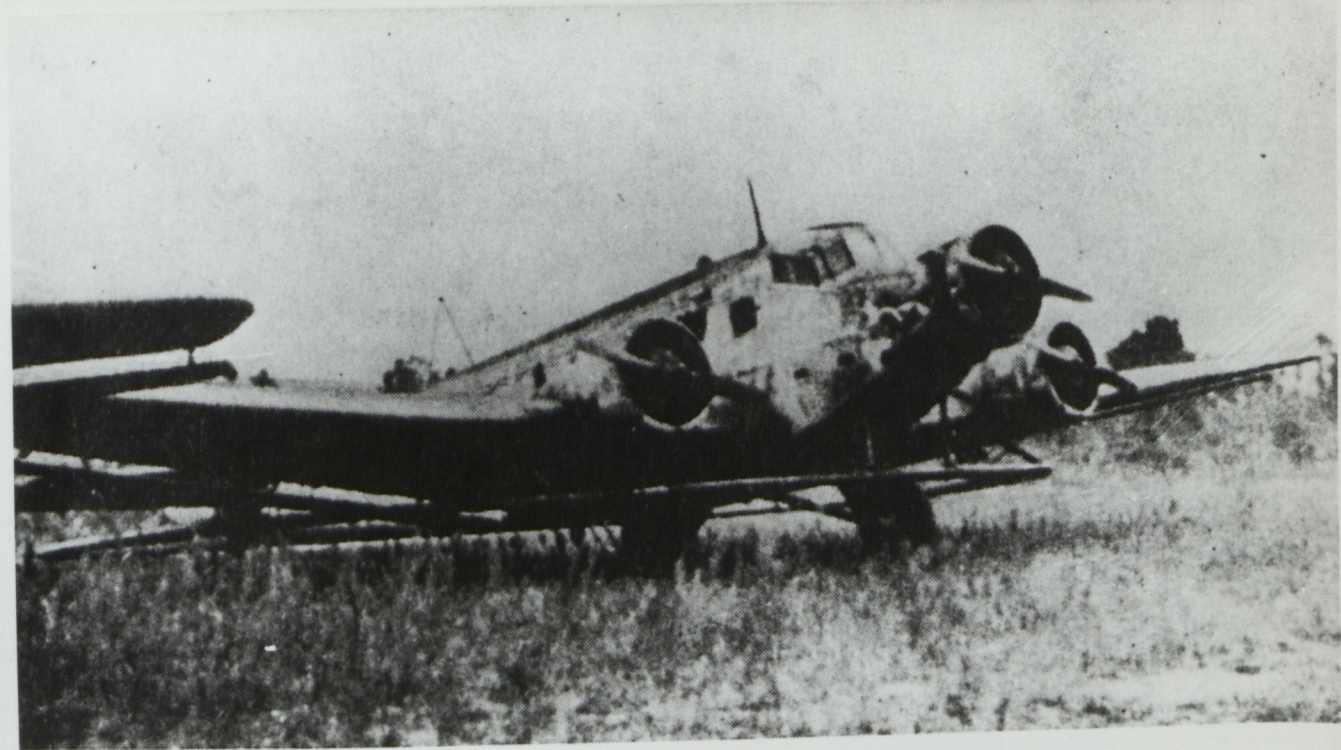


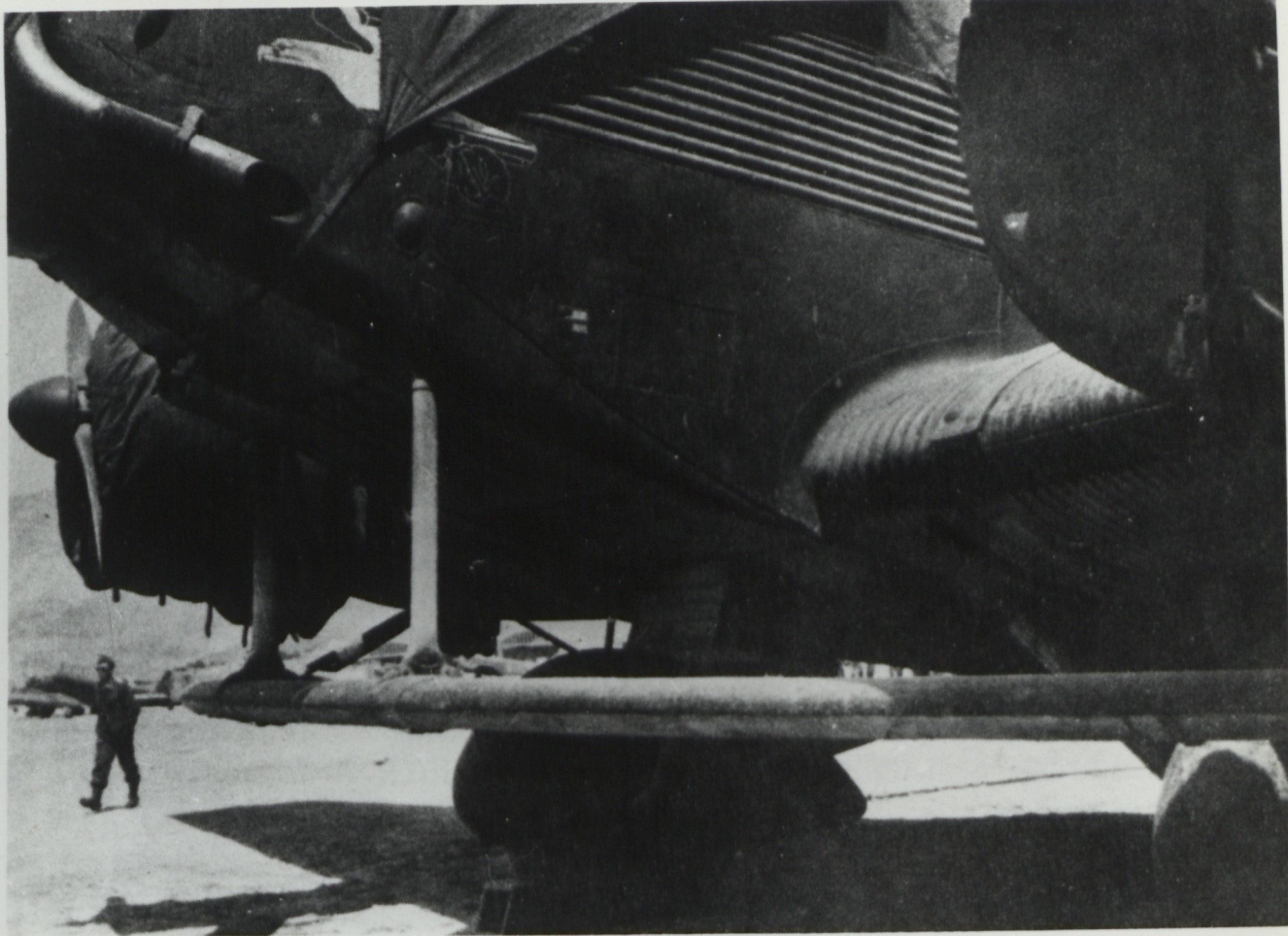


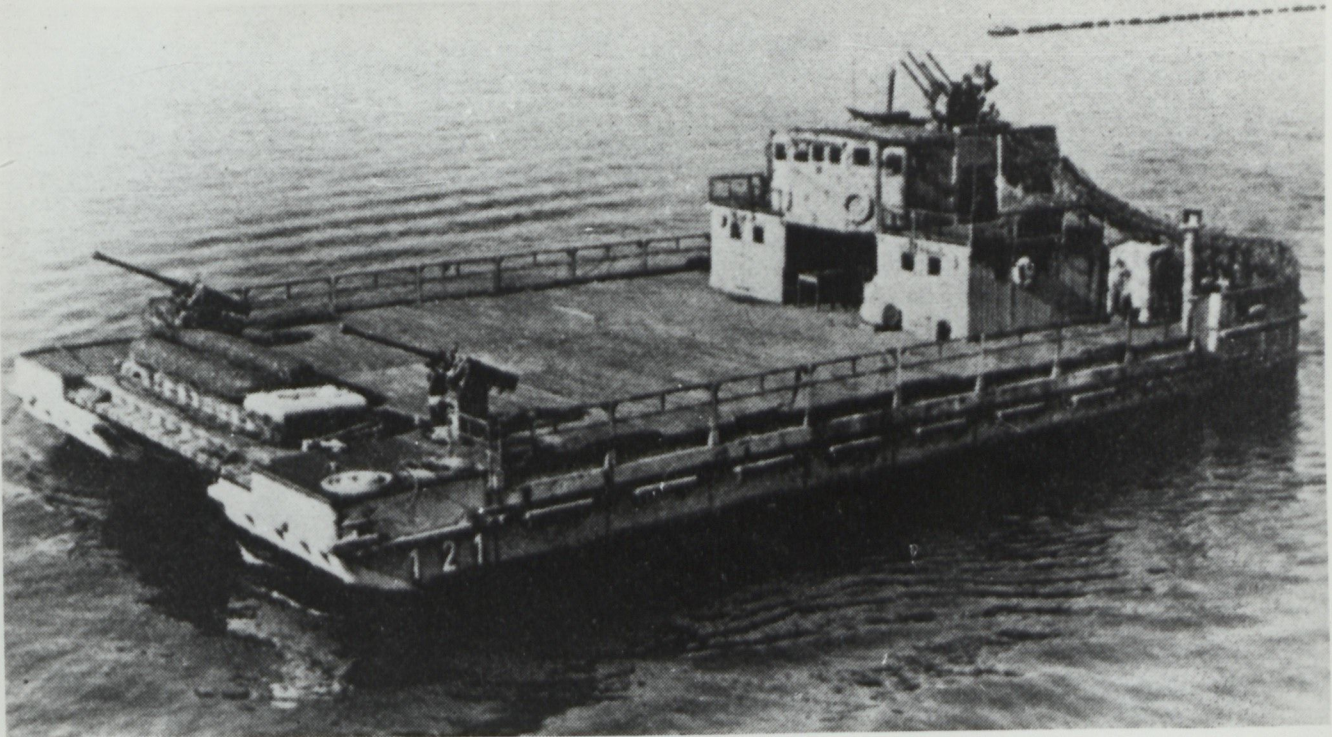






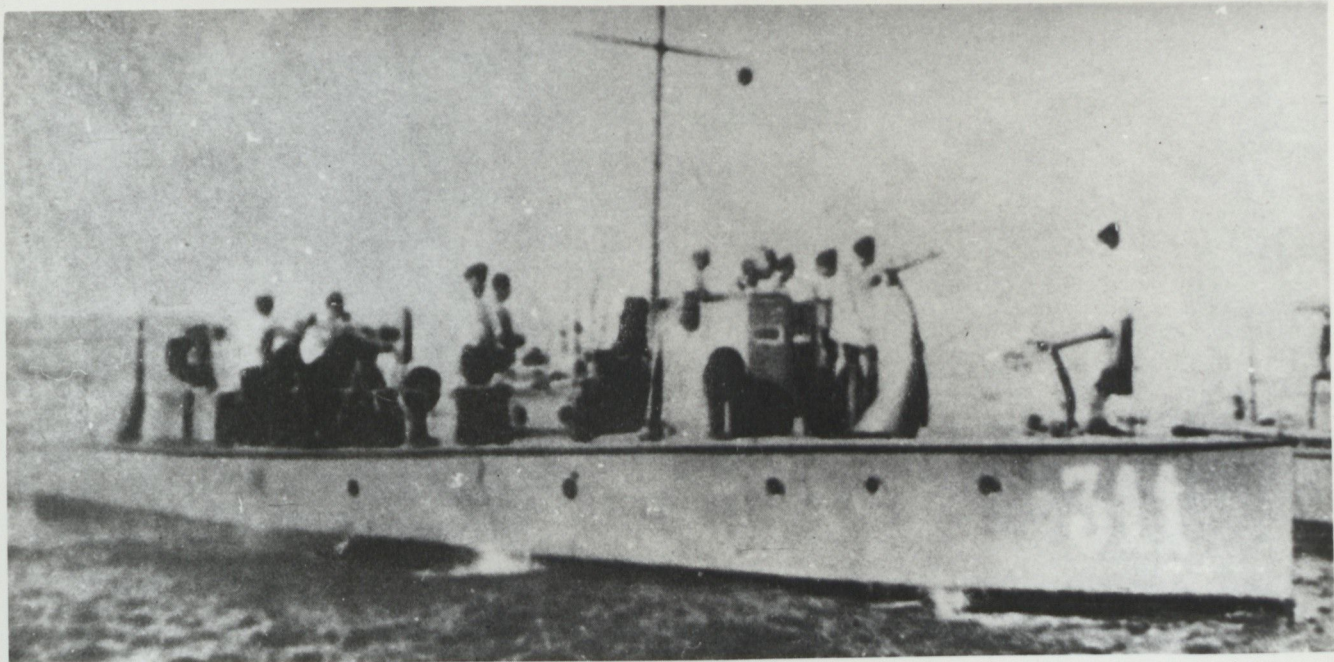


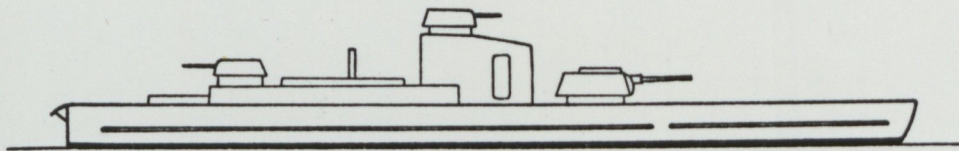








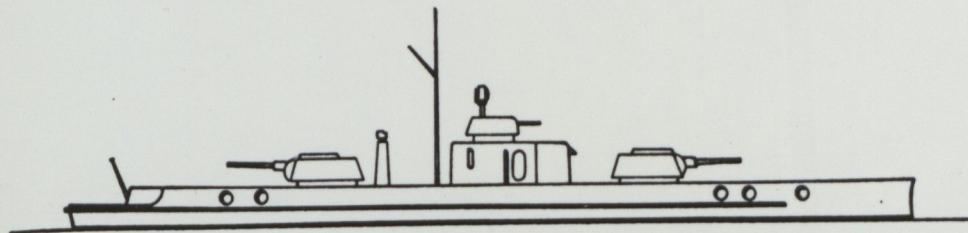




SK 155

Sowjetisches Panzerkanonenboot (BKA) Typ 1124

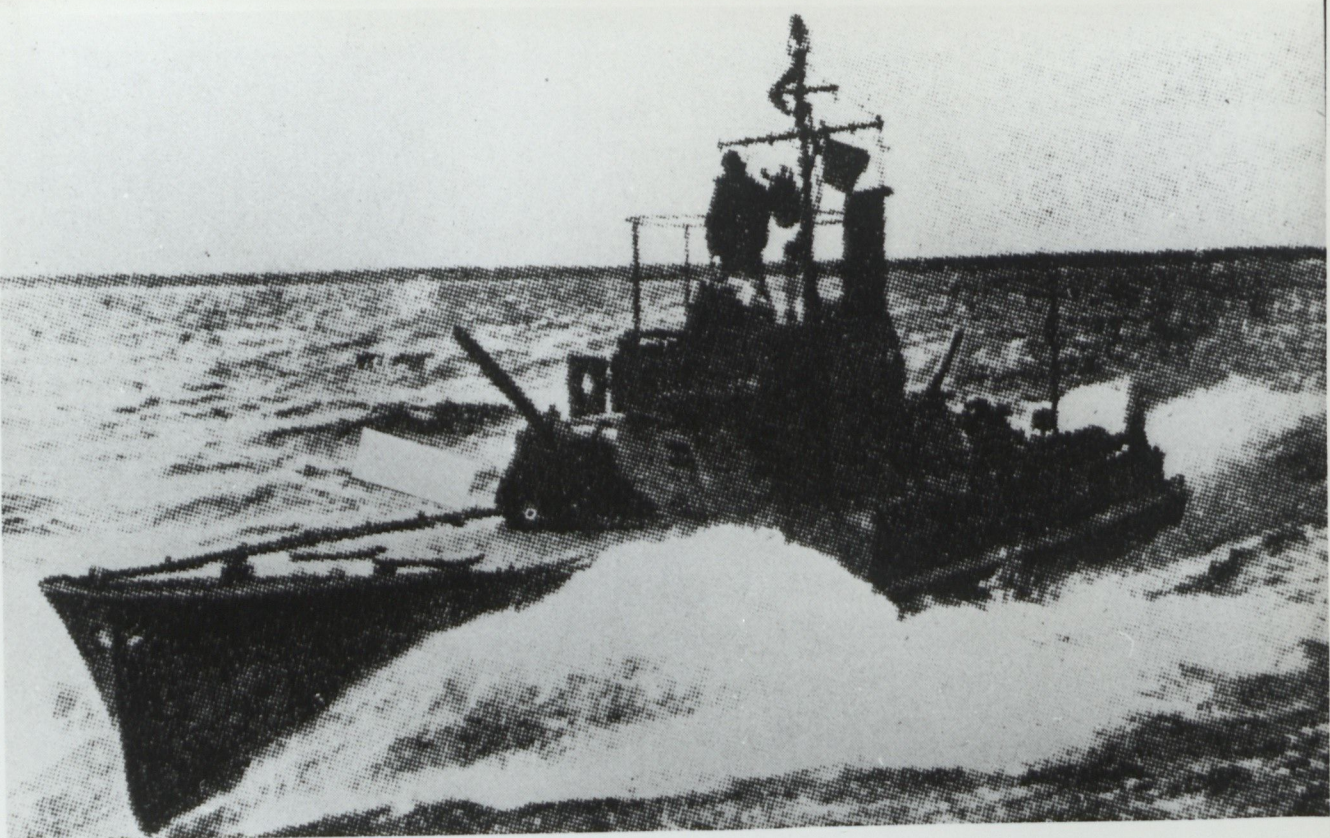
L 22,80 m
 B 3,50 m
 T 0,80 m
 D 26 t
 2 x 800 PS
 1 - 7,6 cm
 v = 20 kn
 2 - 20 mm



SK 156

Sowjetisches Panzerkanonenboot (BKA) Typ 1125

L 25,00 m
 B 3,82 m
 T 1,35 m
 D 42 t
 2 x 800 PS
 2 - 7,6 cm
 25-28 kn
 1 - 20 mm





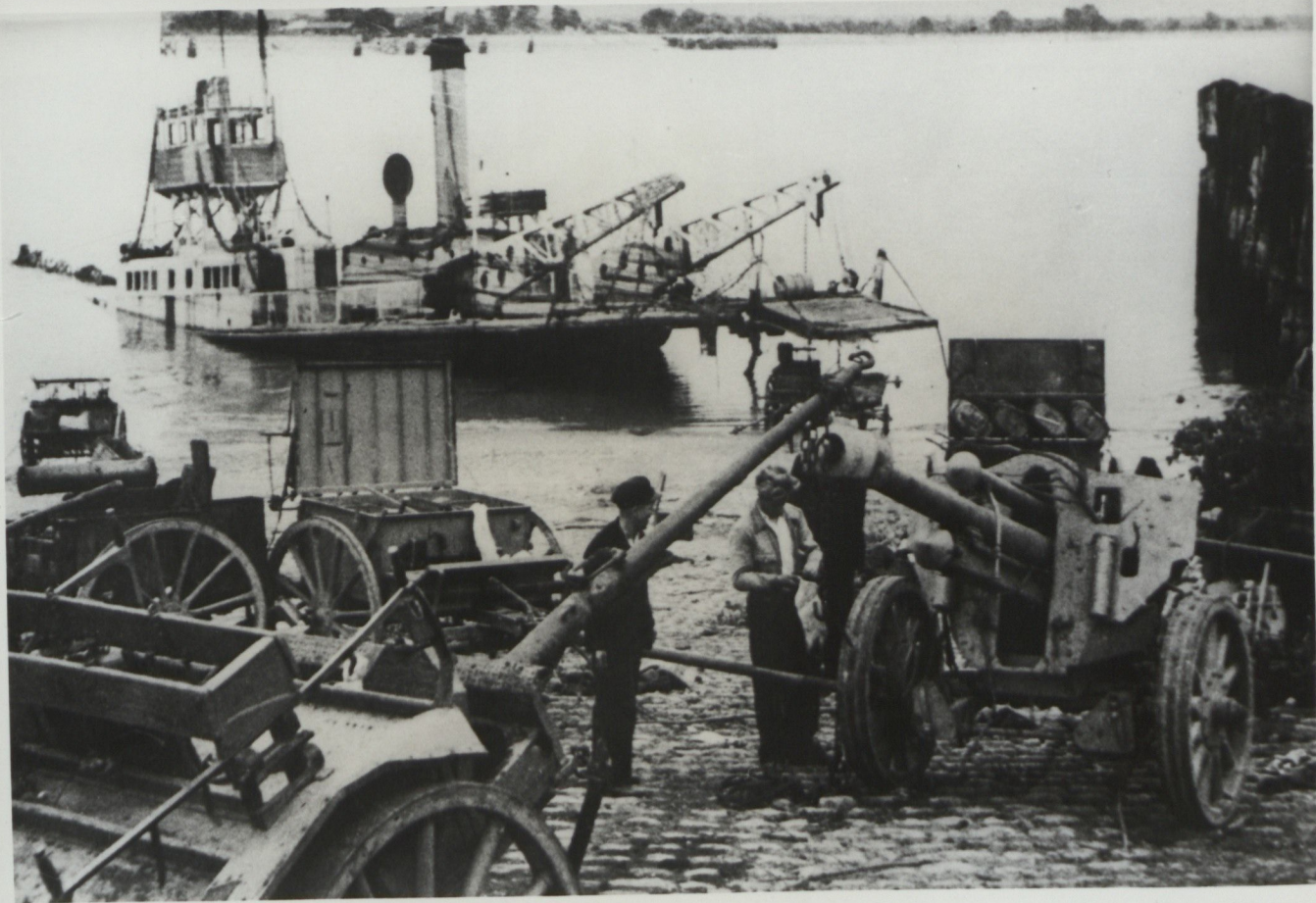




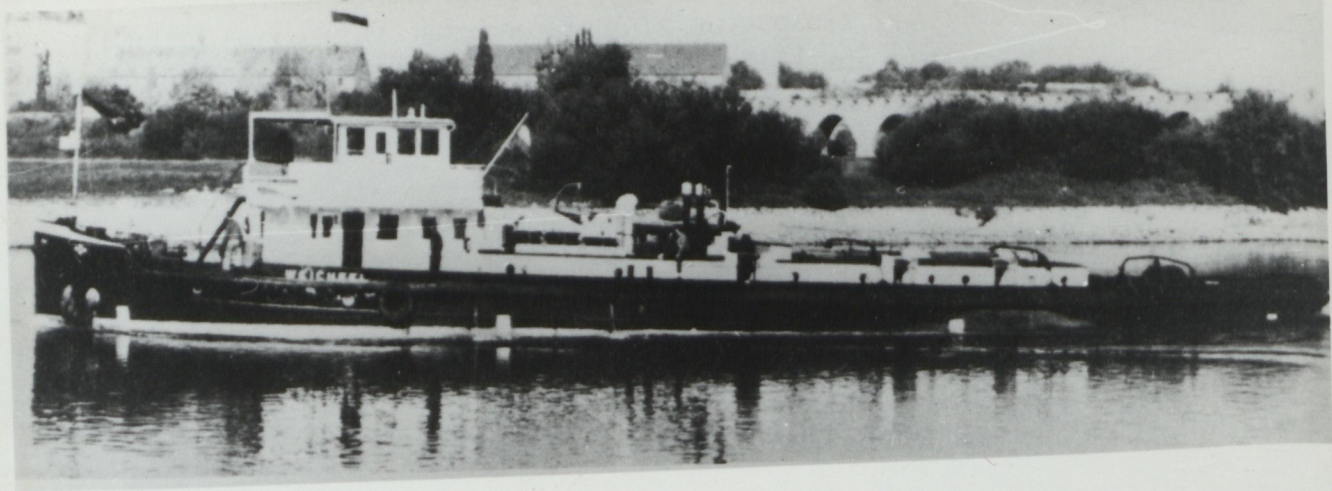


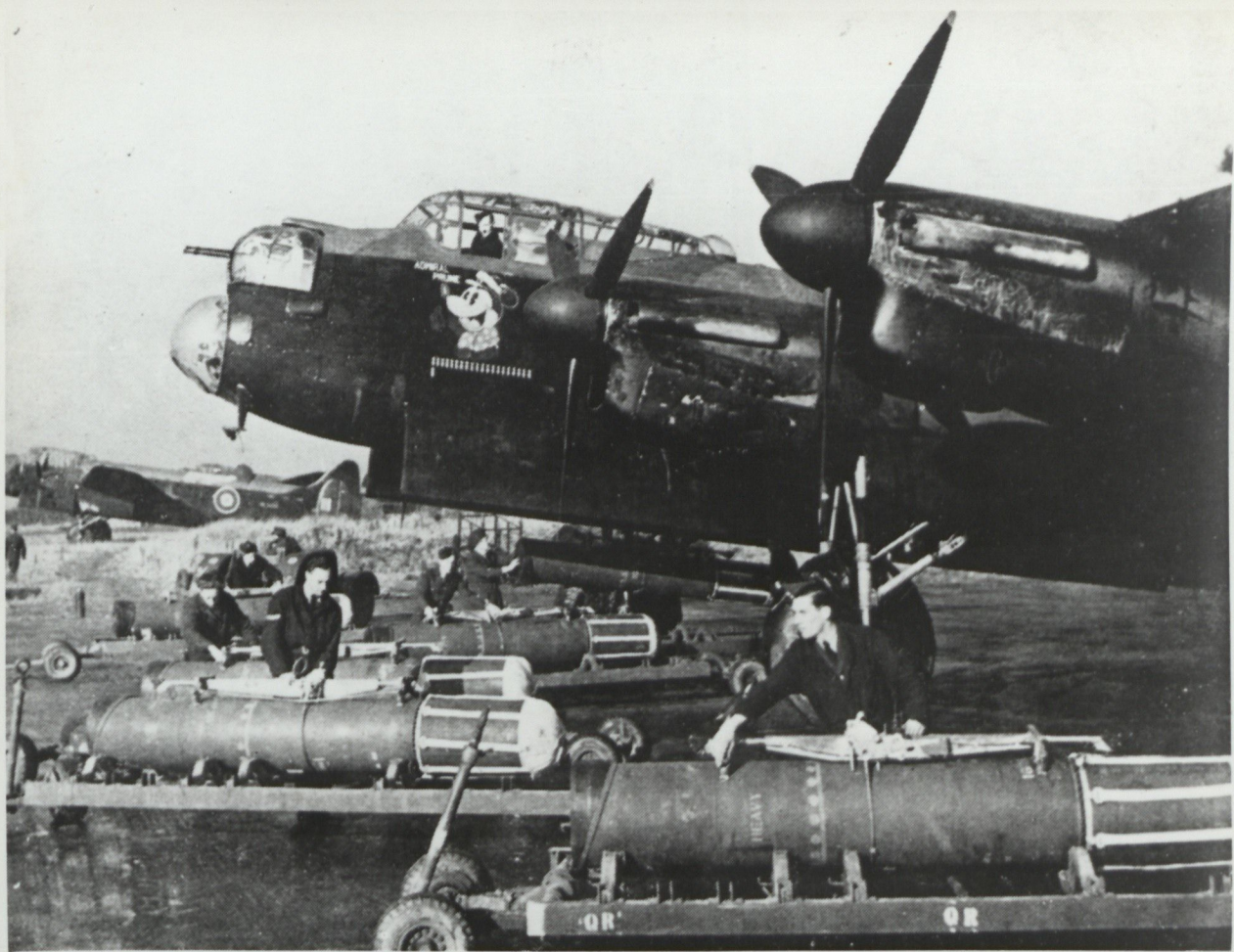




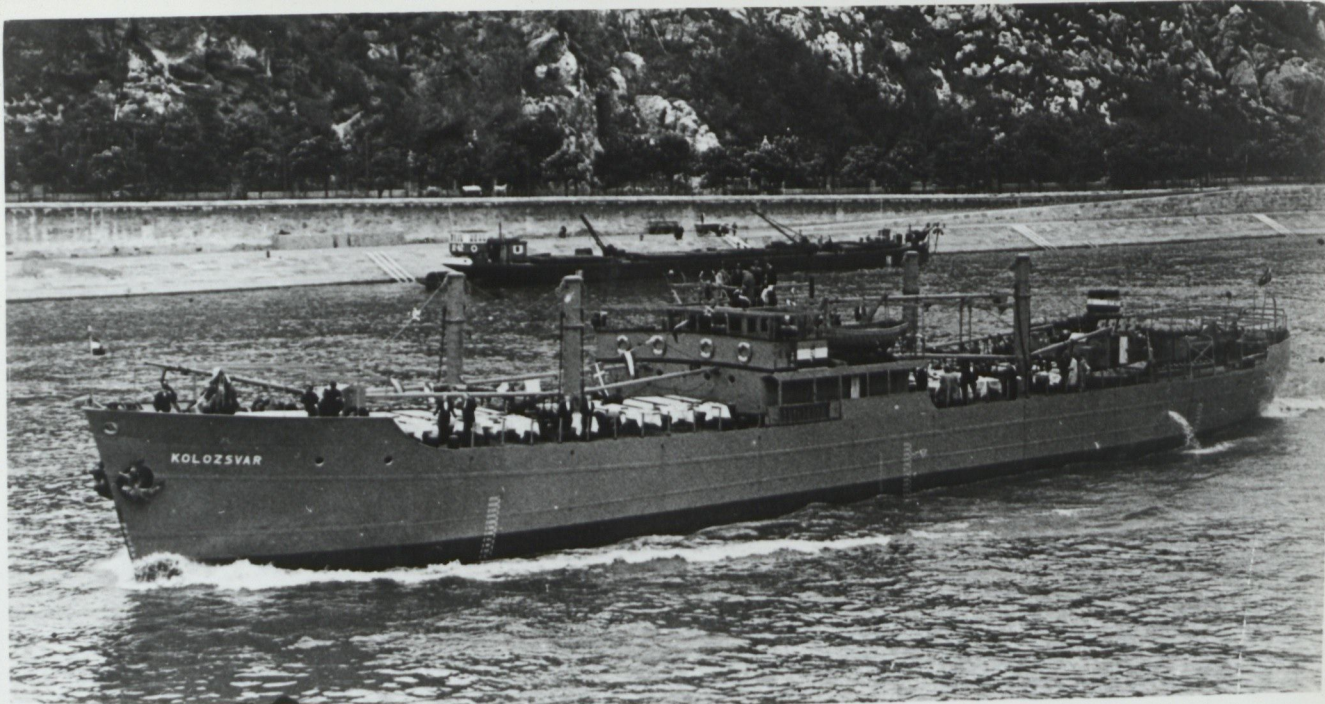






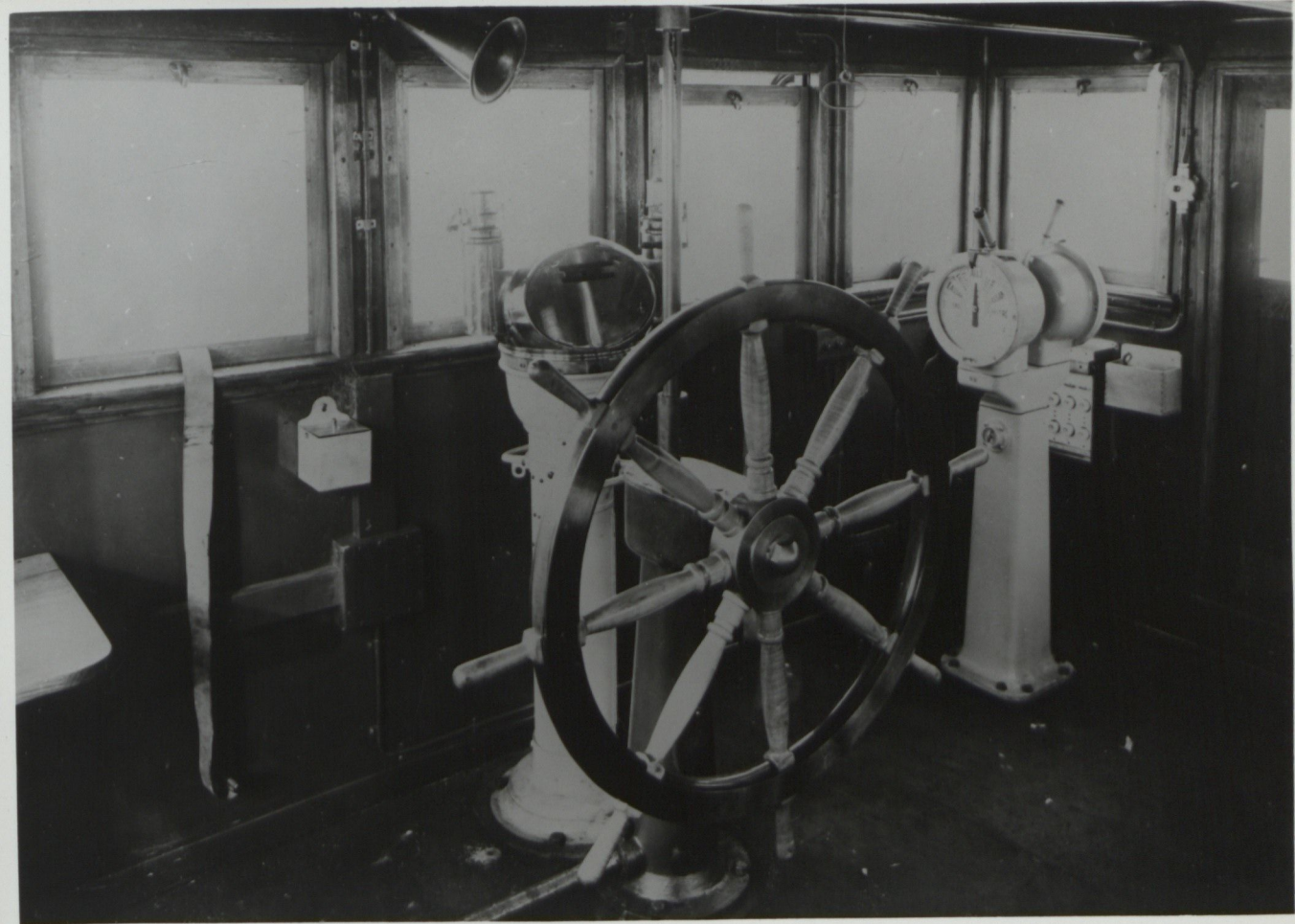


























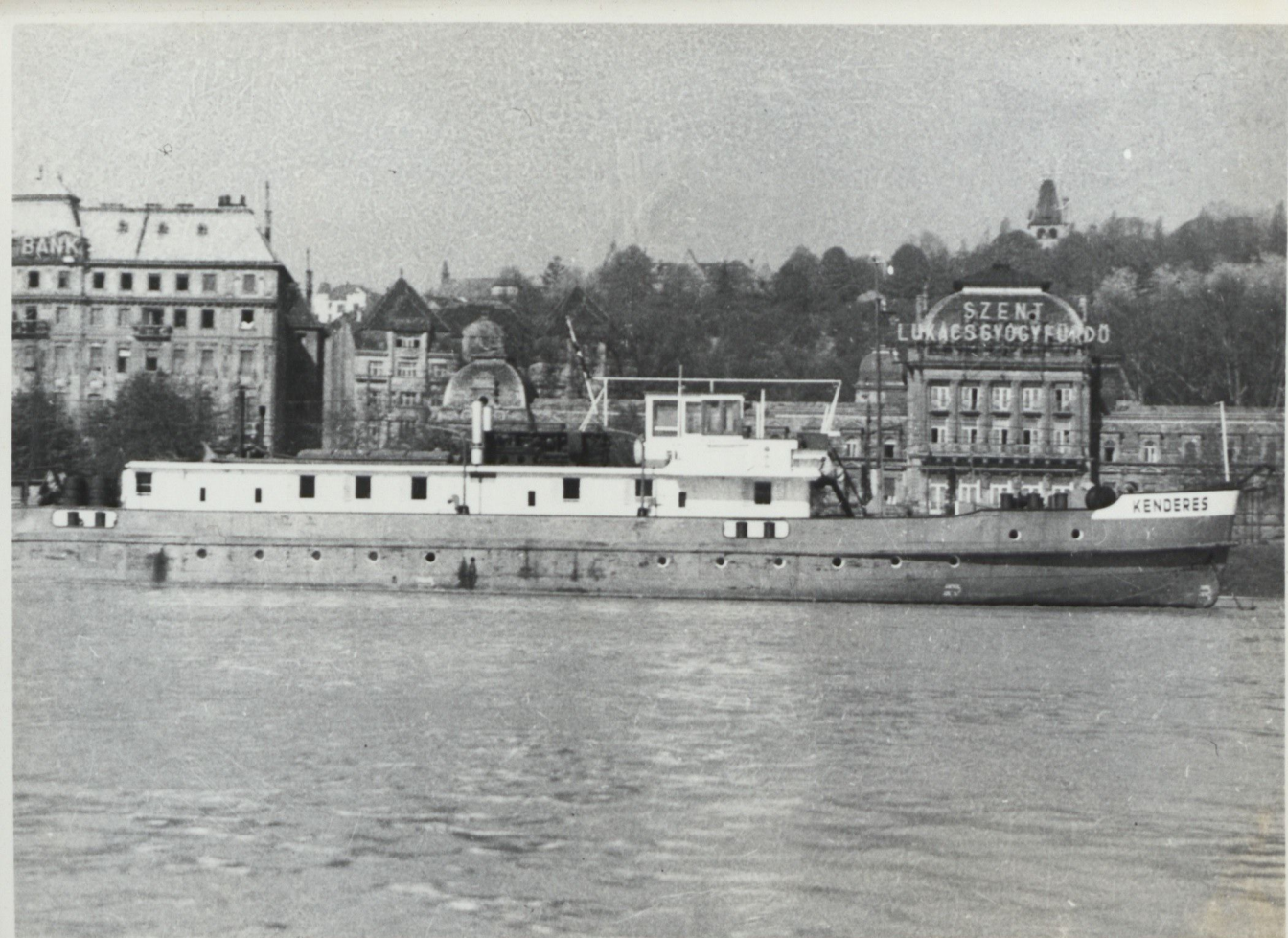




HAJDU

XV
XIV
XIII





BANK

SZENT
LUKÁCSGYÓGYFÜDDŐ

KENDERES



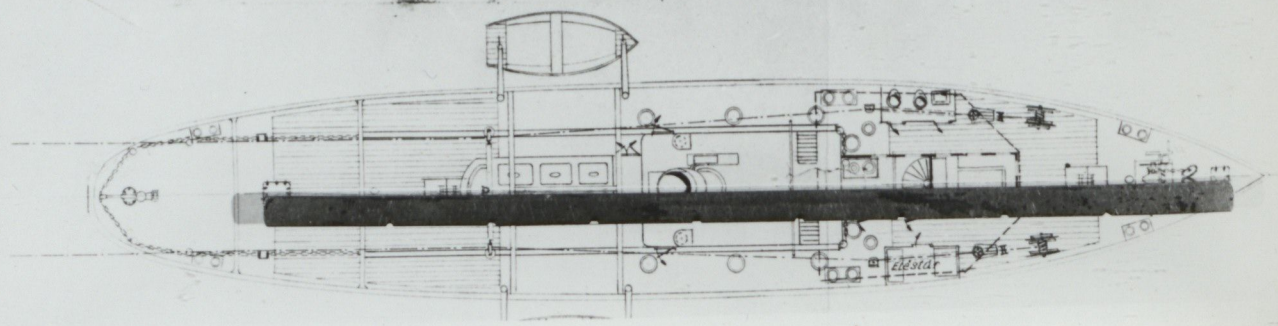
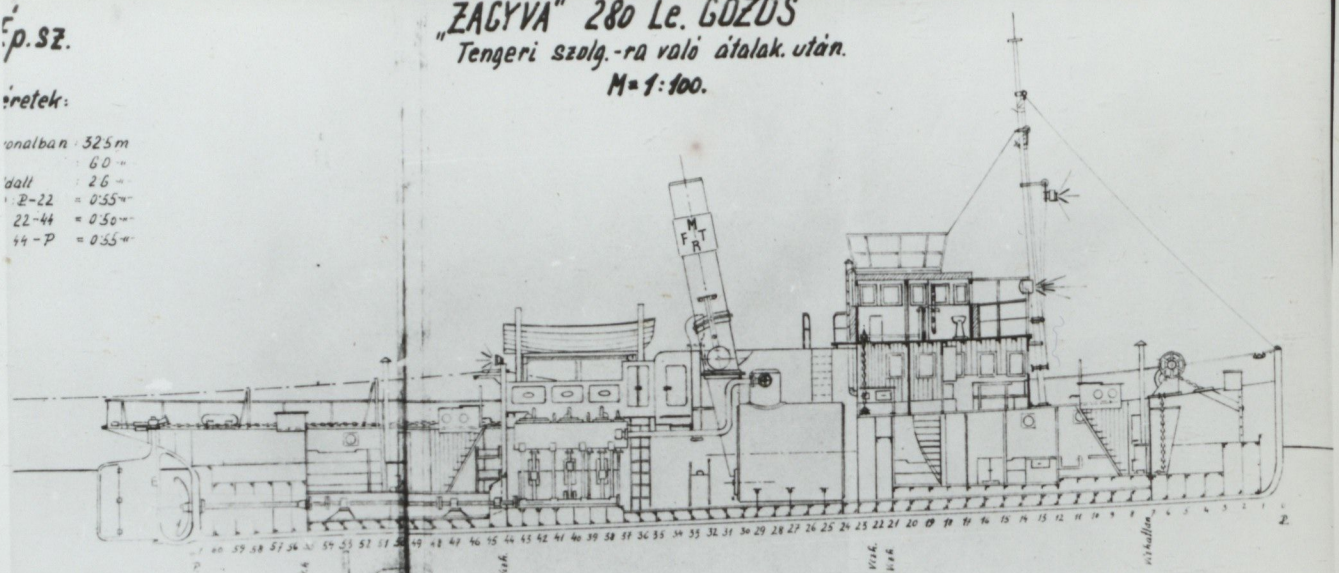


p.sz.

"ZAGYVA" 280 Le. GÖZÖS

Tengeri szolg.-ra való átalak. után.
M=1:100.

- Méretek:
 Hosszban : 32,5 m
 " " : 6,0 " "
 " " : 2,6 " "
 E-22 = 0,55 " "
 22-44 = 0,30 " "
 44-P = 0,55 " "







ELSŐ DUNAGŐZHAJÓZÁSI TÁRSASÁG KAPITÁNYAI

segélyegylete 75-éves és körének 50-éves



1863-1938

fennállása emlékére

1887-1937



Eszterházy Edmond



Barkovits Béla



Balás László



Báker László



Balogh Kálmán



Kalmány Sándor



Blasz László



Blazsics Péter



Szilágyi Sándor



Barabás Bertalan



Bekács Elek



Csorba Ferenc



Csiki Dező



Csikós Bertalan



Zsuzsák János



Borosgyi Károly



Szász József



László Elek



Baloghy Béla



Dornóczy Géza



Drobetz Sándor



Szilágyi Vilmos



Blazsics László



László Elek



Székely Lajos



Károli Elek



Kiss Lajos



Székely Dező



Fiala Béla



Borosgyi Bertalan



Hrabák Béla



Klafkai János



Ács György



Blazsics Elek



Drobetz Sándor



Schöffel József



Tóth Ferenc



Balás Lajos



Károli Elek



Kiss Lajos



Székely Dező



Blazsics Vilmos



Székely Elek



Zsuzsák József



Zsuzsák Elek



Blazsics Sándor



Blazsics Elek



Drobetz Sándor



Schöffel József



Tóth Elek



Kiss Lajos



Székely Dező



Kiss Lajos



Székely Dező



Köpfer Gyula



Kiss Elek



Zsuzsák Elek



Blazsics Vilmos



Blazsics József



Kiss Elek



Drobetz Sándor



Köpfer Gyula



Köpfer Gyula



Köpfer Gyula



Köpfer Gyula



Köpfer Gyula



Köpfer Gyula



Köpfer Gyula



Köpfer Gyula



Blazsics Elek



Blazsics Elek



Blazsics Elek



Blazsics Elek



Blazsics Elek



Blazsics Elek



Blazsics Elek



Blazsics Elek



Blazsics Elek



Blazsics Elek



Blazsics Elek

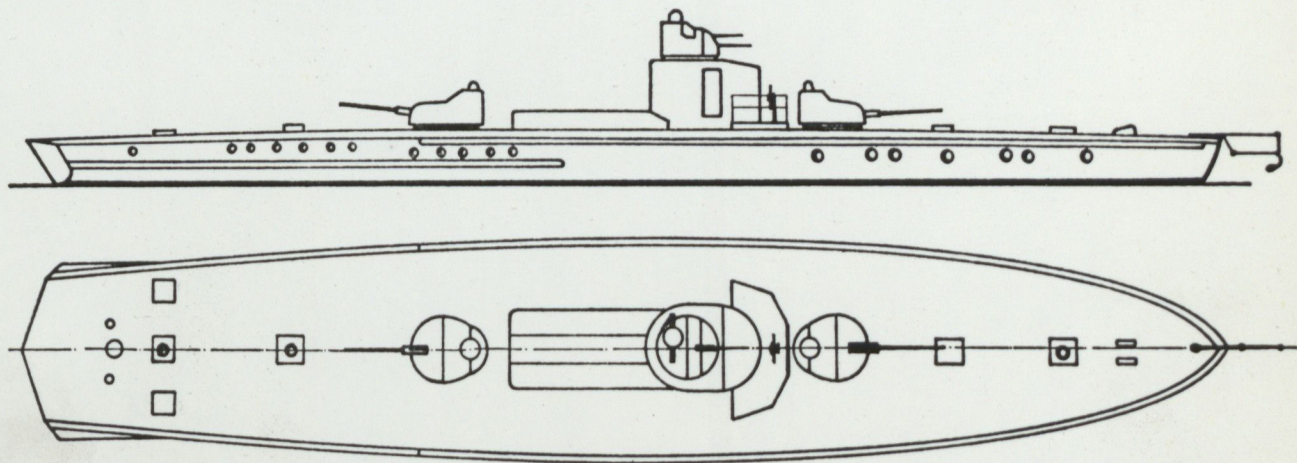


Blazsics Elek





SK 153



Deutsche Fluß-Schnellboote „F 1-6“

L 43,28/39,42 m
B 6,66/ 6,42 m
T 0,96 m
D 91,5 t

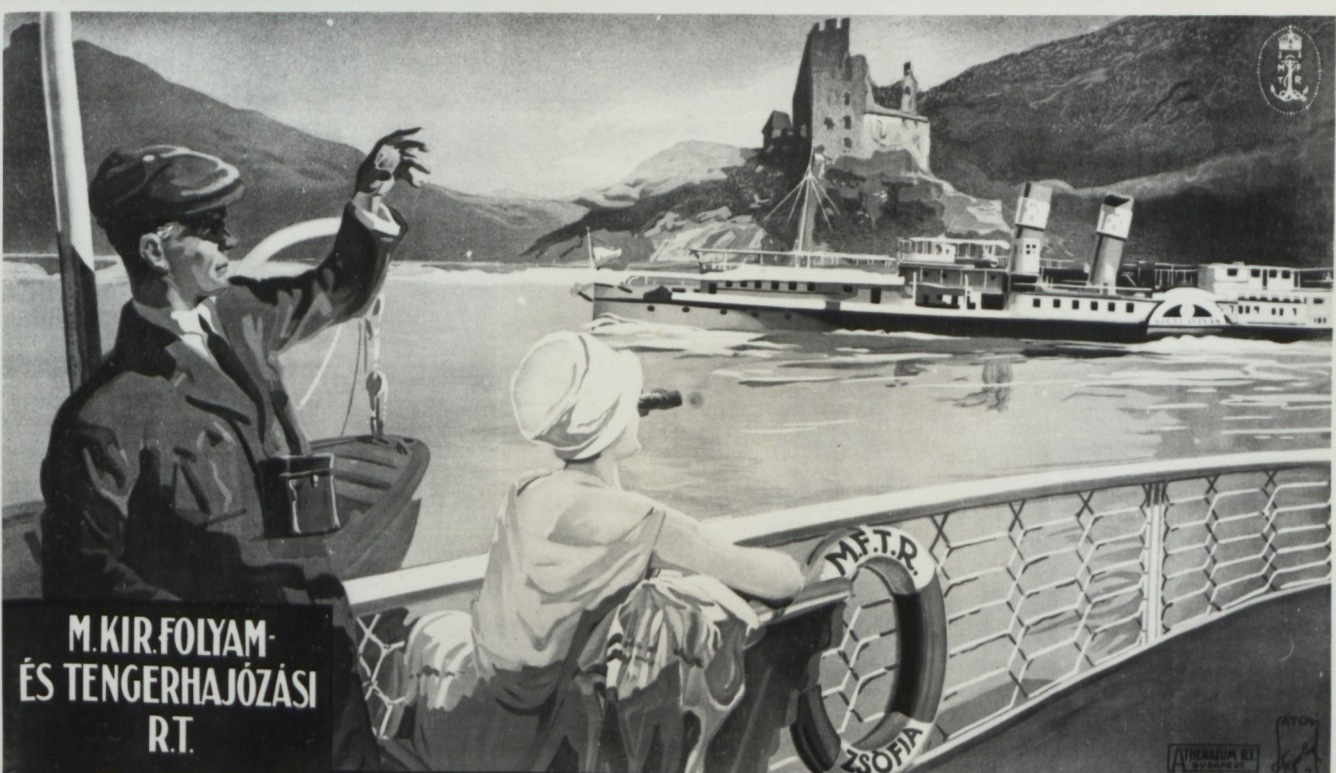
3 x 800/950 PS
2 - 3,7 cm
2 - 20-mm-MK











M. KIR. FOLYAM-
ÉS TENGERHAJÓZÁSI
R.T.

**UTAZZÉK
HAJÓINKON!**

HAJÓJÁRATOK: BUDAPEST-WIEN, BUDAPEST-MOHÁCS,
BUDAPEST-VISEGRÁD-ESZTERGOM,
SZOLNOK-CSONGRÁD, CSONGRÁD-SZEGED KÖZÖTT, STB. STB.

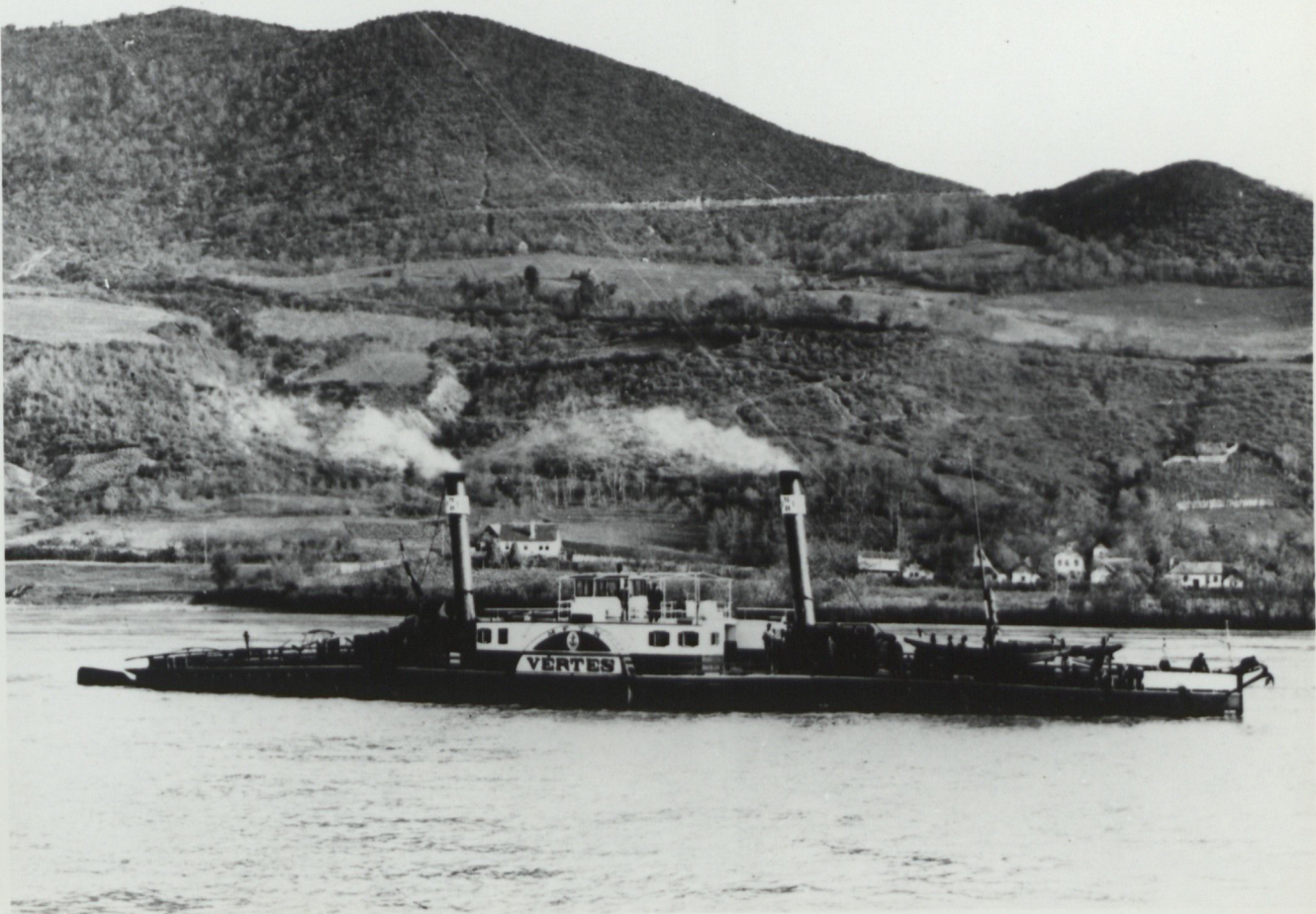
FELVILÁGOSÍTÁSOK KAPHATÓK AZ ÖSSZES NAGYOBB MENETJEGYIRODÁKBAN.

AVIATION ET
SOCIÉTÉ









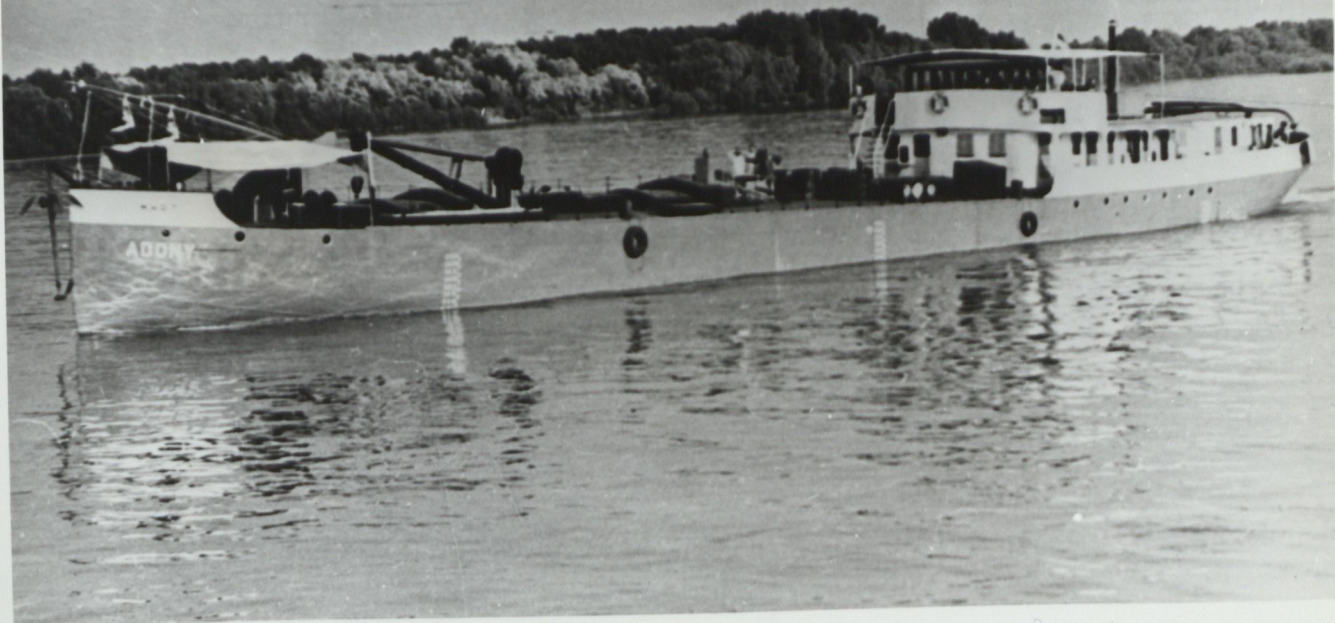




Donau-Express-Schiffahrts & Co.

XIII
XI







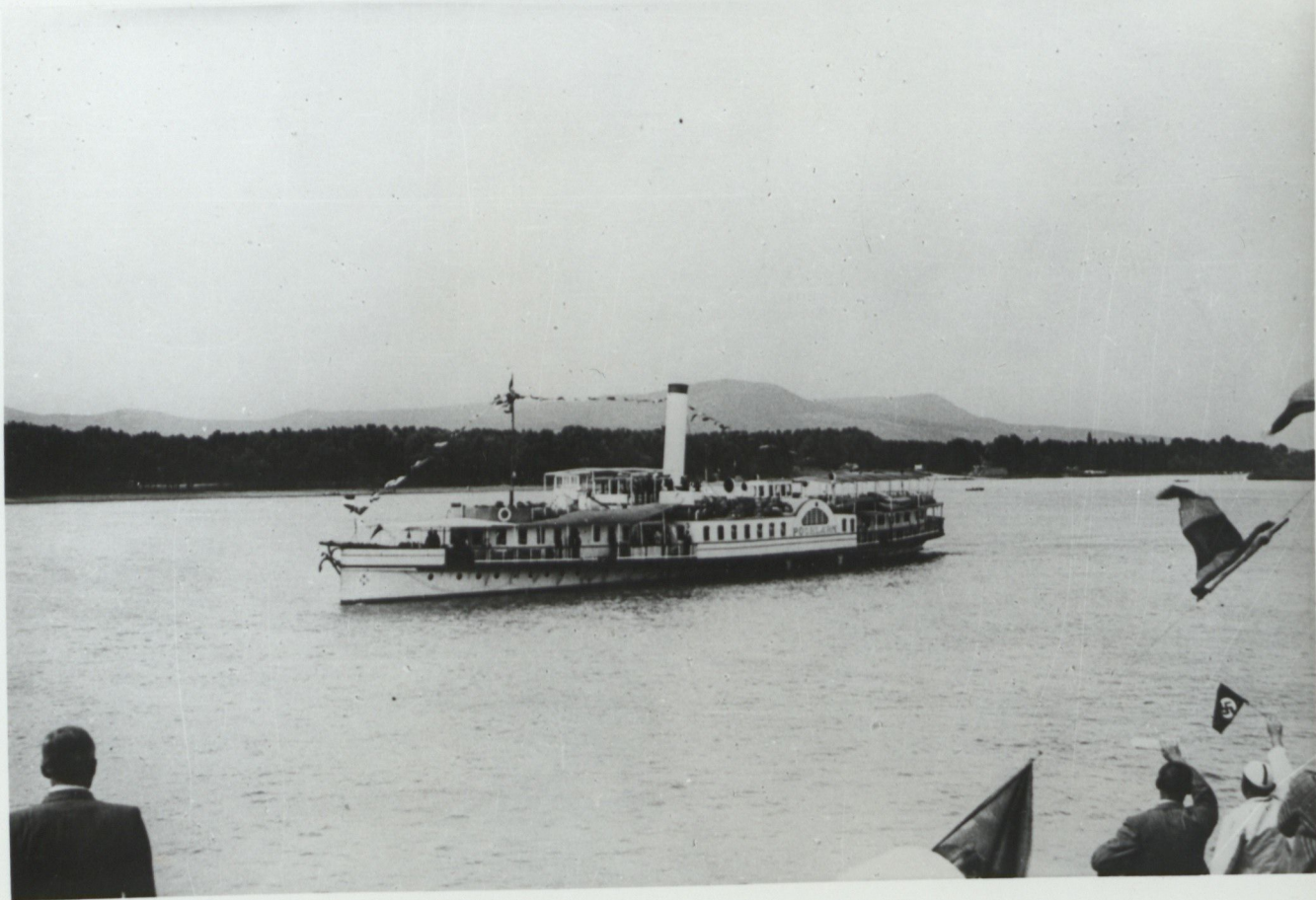






CU

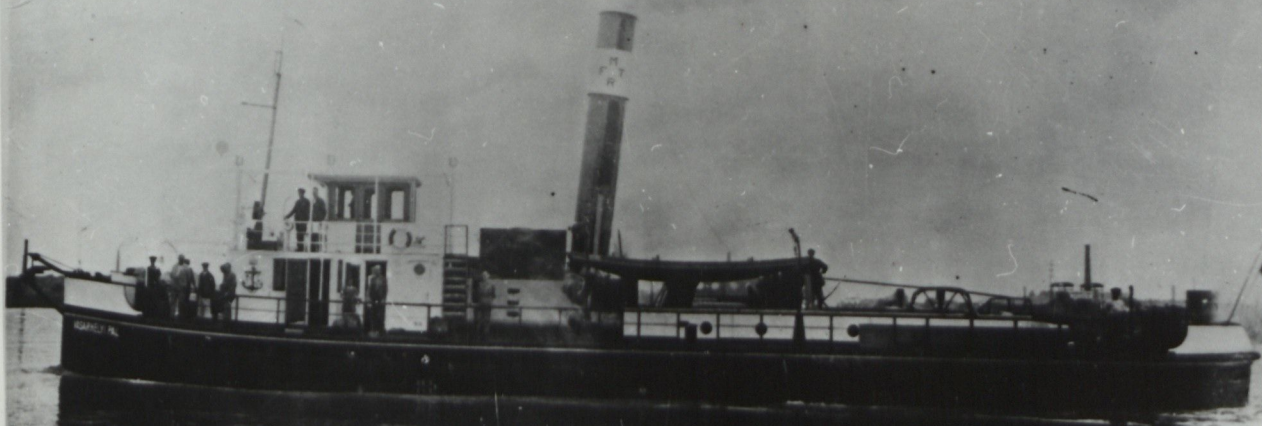




LA XVI




















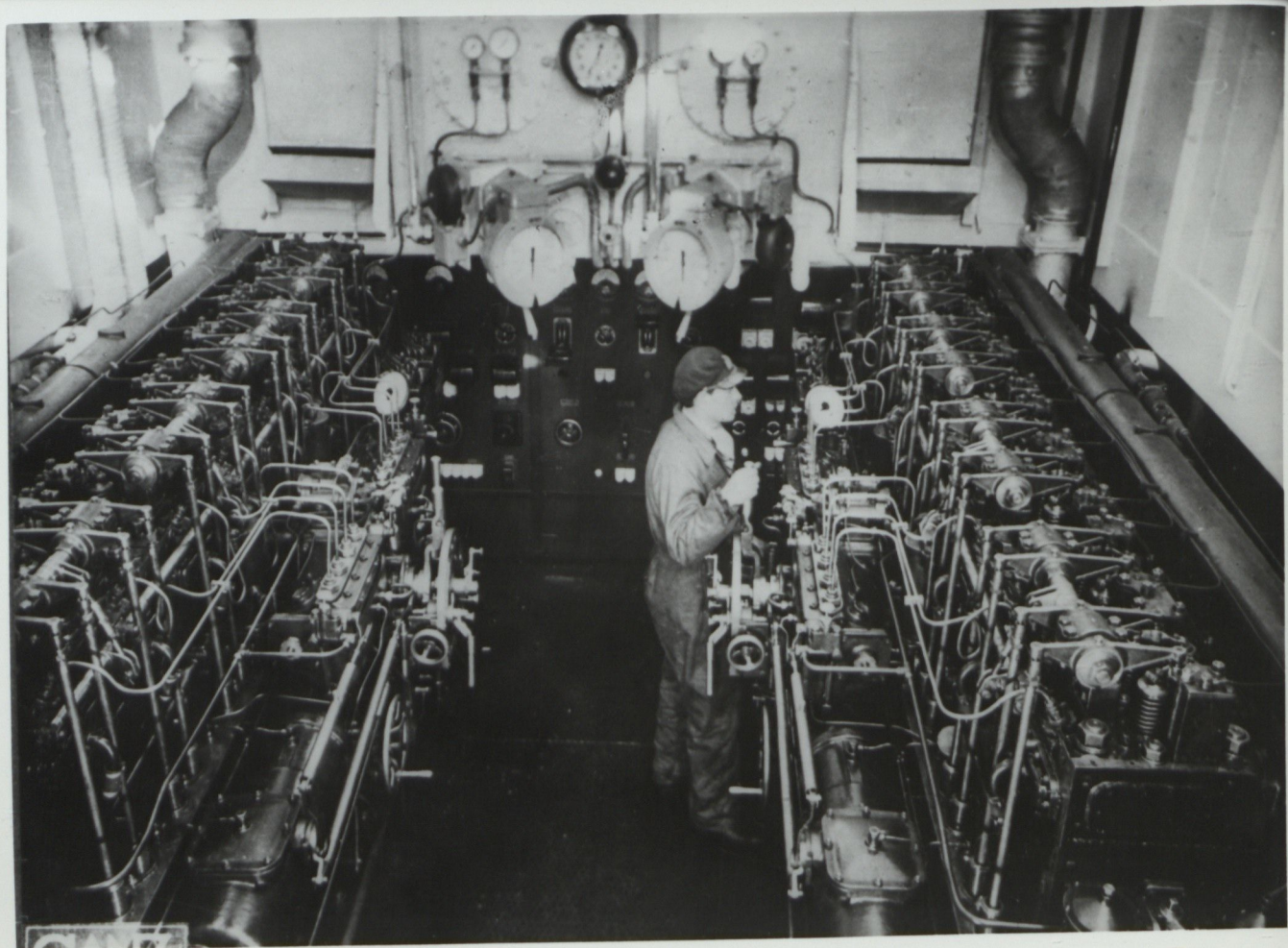


GANZ
BUDAPEST





M.F.T.R.
ETELE





GAN



HUNOR







GANZ
BUDAPEST



GANZ
BUDAPEST

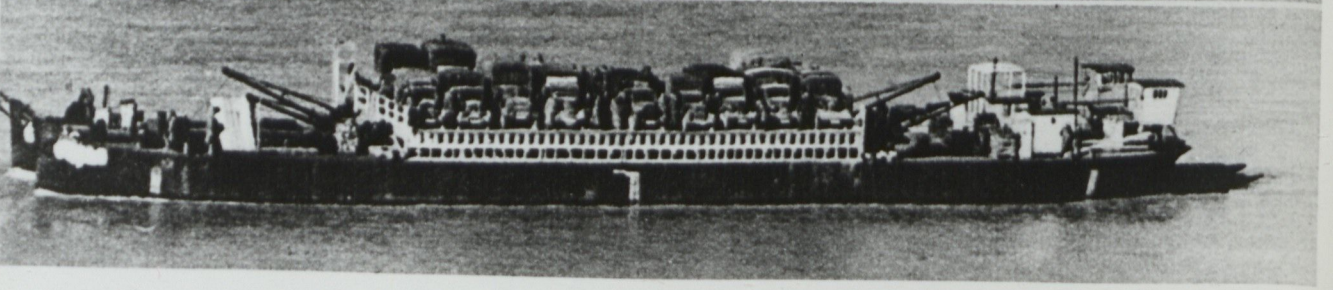


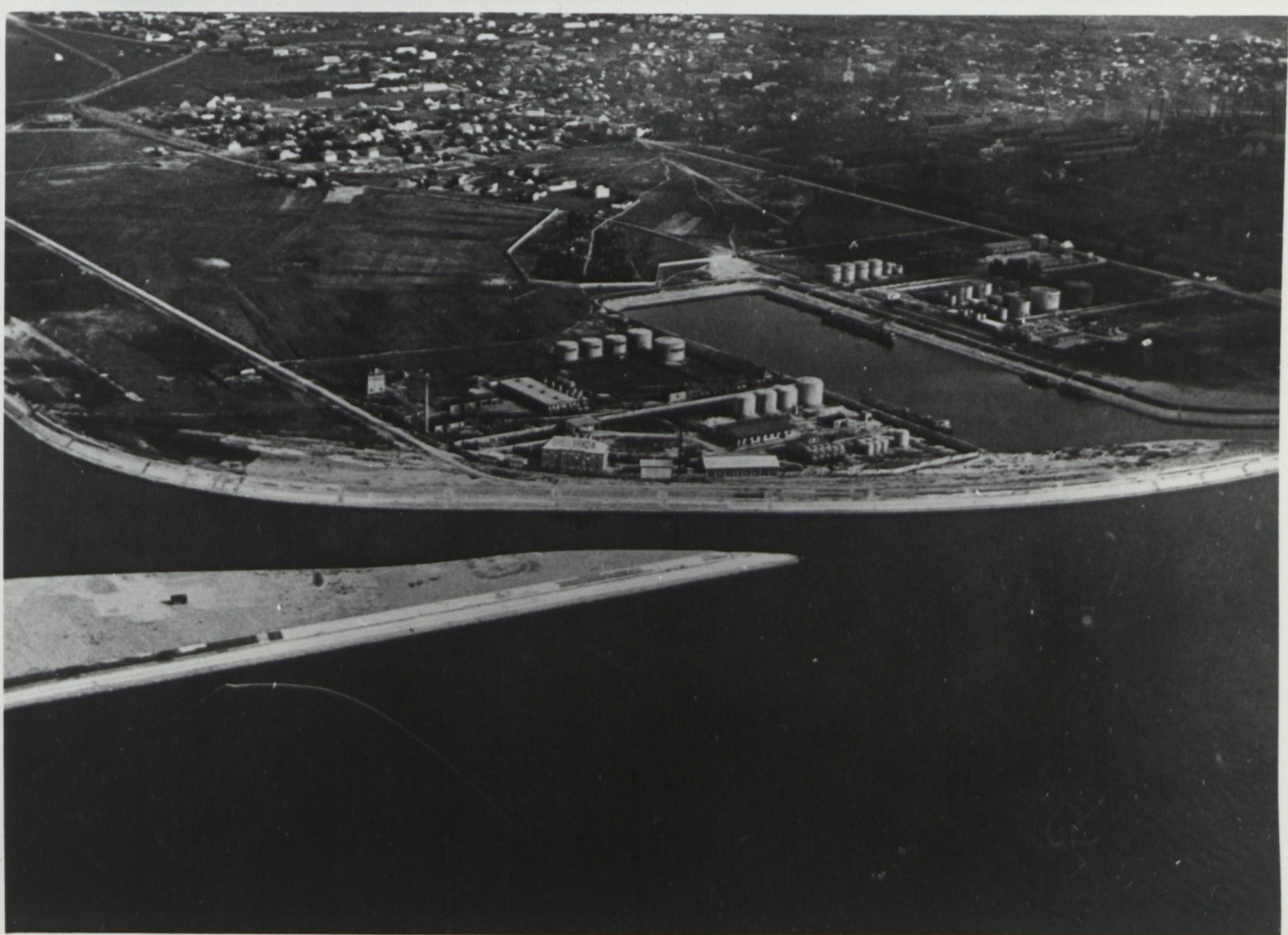










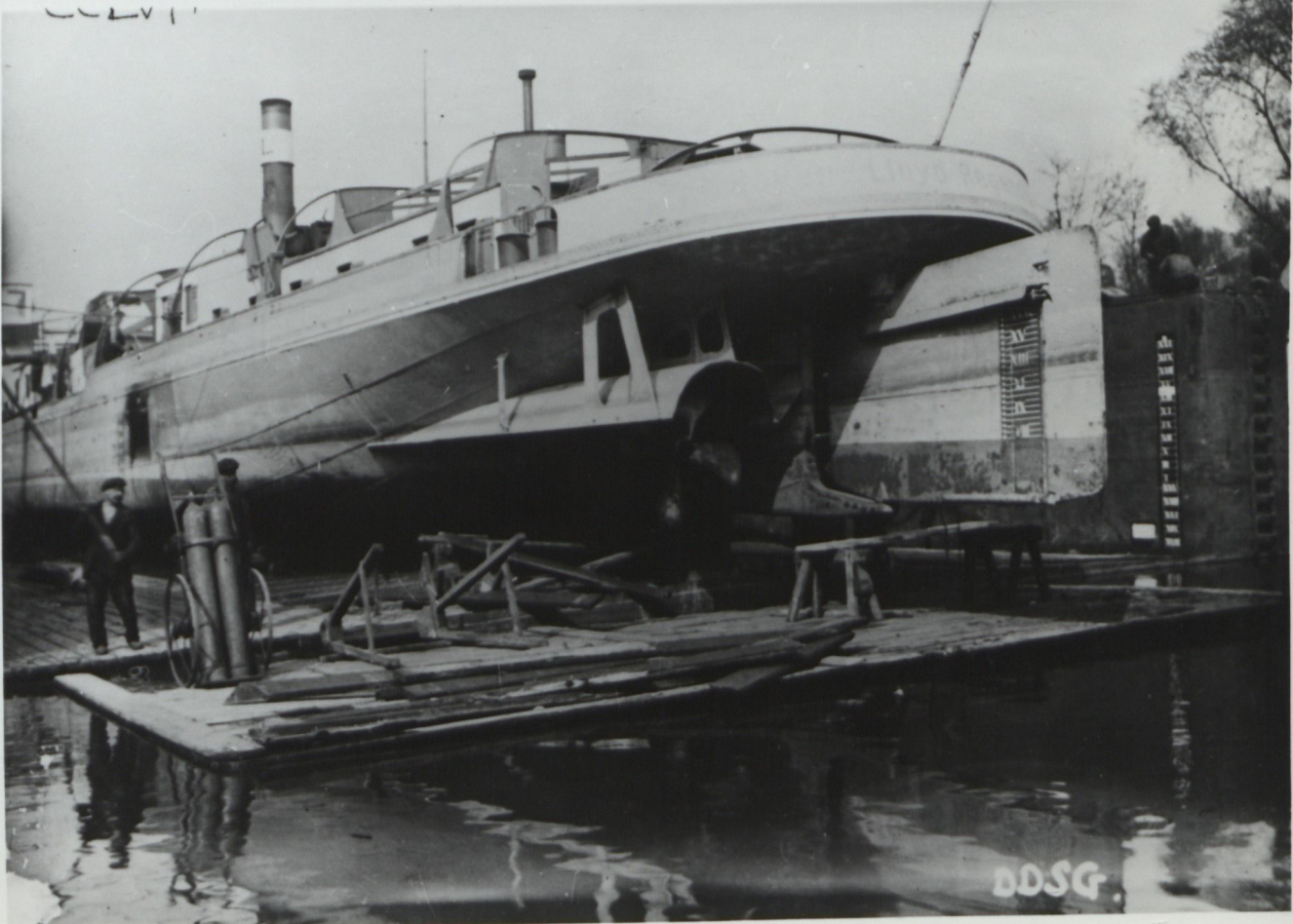




CCLVIII.



0221



DDSG







DDSG.

10. IV. 1936.







LABE

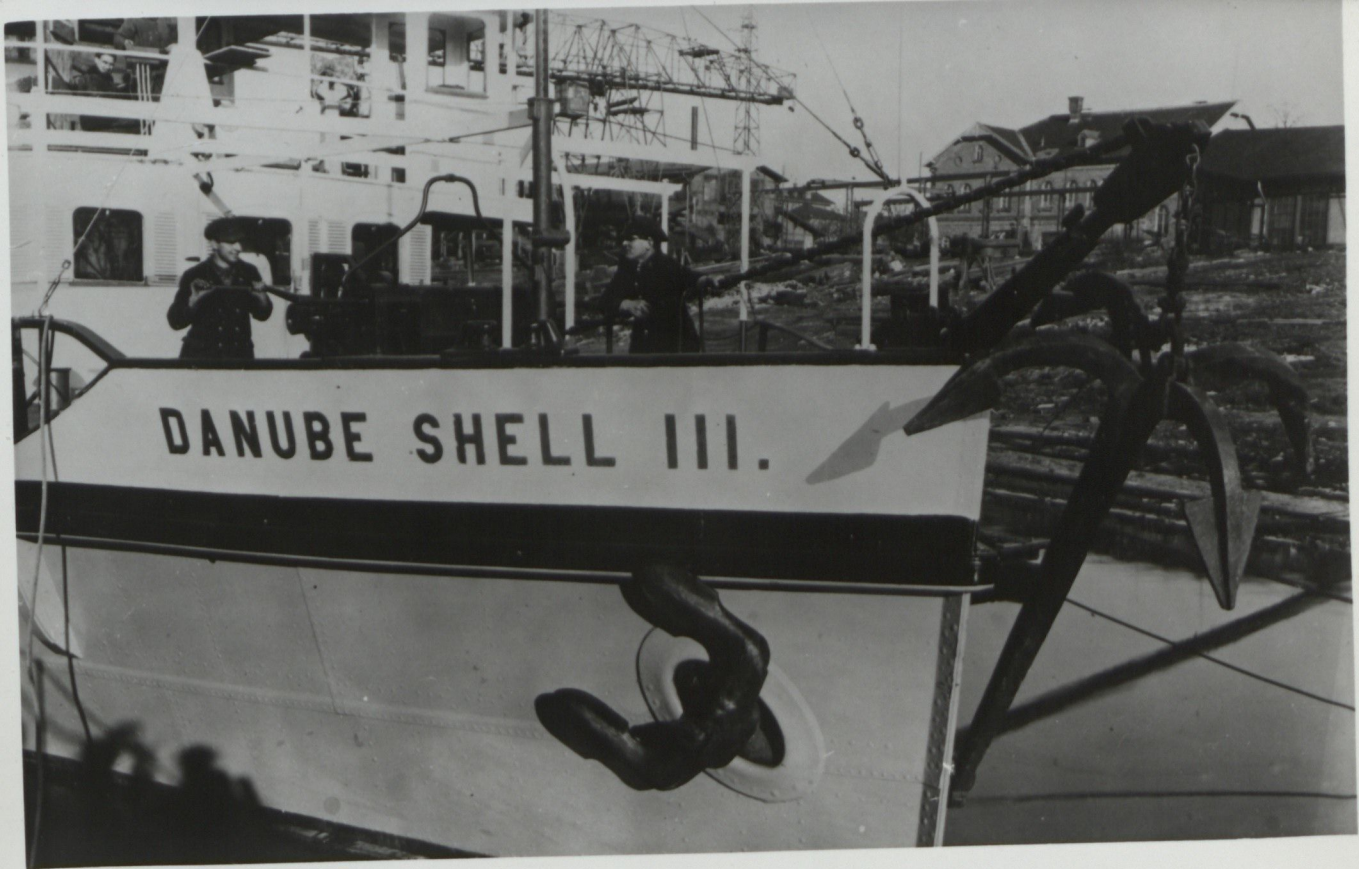


264.





DANUBE SHELL III.





Állandó lakás bejelentését igazoló szelvény.

Lakás: amelyre bejelentést
 nyújtott be a lakos

Nyirócsék
 Dólinéck

Fransz
 Wolinéck
 Maribor 92.

Görög
 Leitnik
 Rudolf
 Hartig

Család és utónev, (születési név) neve is:

születésének helye és éve:

hosszúság, — vagy egyéb bejel.
 szám — és az az áll. számok
 az ingatlanterhelési és jelölés.

Nyirócsék 10. H. Julius 6 nap

Gärtner Josef

A helyi igazgatóság felmérése alapján.

A bejelentés nyújtásának időpontja vagy bejel.
 a közzététel napján.

Tűtárolás, elvezetésnek kell kitölteni!



