

A MAGYAR TENGERI HAJÓPARK A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚ KEZDETÉN

THE HUNGARIAN SEA SHIP PARK ON THE BEGINNING OF THE WORLD WAR TWO

A második világháború kitörésekor Magyarország 11 tengeri hajóval rendelkezett. A flotta két új hajóval bővült a háború alatt, de idővel veszteségek is keletkeztek. A hajók egy része a szövetségesek oldalán, más része a német hadigépezet szolgálatában tevékenykedett. A második világháború első magyar veszteségei is éppen a tengereken keletkeztek: 1940 augusztusában —majdnem 3000 km-re Budapeستől — a Kelet nevű magyar gőzöst az Atlanti-óceánon német tengeralattjáró süllyesztette el. 1941-ben a Fekete-tengeren is elsüllyed egy magyar hajó, az Ungvár. A Szovjetunió elleni támadással a Fekete-tengeri német utánpótlásban felértékelődött a speciálisan kialakított, folyami és tengeri hajózásra is alkalmas magyar Duna-tengerjáró flotta. A magyar tengeri hajók a világháború különböző időszakaiban katonai szállításokat teljesítettek.

At the outbreak of World War II Hungary possessed 11 sea ships. During the war the fleet gained two more new ships, but losses also occurred with time. One part of the ships acted on the side of the allied forces, the other part acted for the German war machine. The first Hungarian war losses arose on the seas: the Hungarian steamship called Kelet was sunk by a German submarine almost 3000 km far from Budapest on the Atlantic Ocean in August 1940. In 1941, another Hungarian ship called Ungvár sunk on the Black Sea. With the attack against the Soviet Union the German army needed the Hungarian fleet for supplies, thus the role of the specially built Hungarian Danube-seafaring fleet became more pronounced, as it was capable of shipping on rivers as well as sea. Hungarian sea ships performed military transport function during the different stages of the war.

BEVEZETÉS

Alábbi tanulmányunkban bemutatjuk a magyar kereskedelmi hajópark méretét és működési környezetét a második világháború kitörésétől a magyar semlegesség feladásáig. 1939 szeptemberében 11 tengeri hajó járta a vizeket magyar lobogó alatt. A második világháború első magyar veszteségei is éppen a tengereken keletkeztek: 1940 augusztusában majdnem 3000 km-re Budapeستől a *Kelet* nevű magyar gőzöst az Atlanti-óceánon német tengeralattjáró süllyesztette el. Egy évvel később — éppen vízrebocsátása után pár hónappal — a Fekete-tengeren is elsüllyed egy magyar hajó, ez azonban német bérletben járta a tengert. Mint látni fogjuk, a háború során valamennyi magyar hajó végzett katonai szállítási feladatokat különböző vizeken.

A TENGERHAJÓZÁS HELYZETE A HÁBORÚ KITÖRÉSEKOR

A *Magyar Nemzeti Szabadkikötő* 1939-ben — jelezve a tengerhajózás sikereit — felvette a *Magyar Királyi Nemzeti Szabadkikötő és Tengerhajózási Vállalat* nevet.¹ Még 1938-ban a Duna-tengerhajózási Rt. (DTRT) alaptőkéjét kétfélmillióra emelték fel, miközben jelentős beruházások fejeződtek be a csepeli kikötőben. Ugyanebben az évben *Bornemissza Félix*, a szabadkikötő igazgatója kisebb kereskedelmi küldöttséggel Irakba utazott újabb piacok reményében.² A Ganz mozdonyainak Dél-Amerikába szállítása, valamint — főleg brazil importra alapozva — egy komoly kávéraktár kialakítása is a DTRT háború előtti tervei között szerepelt.³ A társaság a világháború kitörése előtt célul tűzte ki járatainak meghosz-

¹ DEZSÉNYI Miklós – HERNÁDI Ferenc: A magyar hajózás története. Budapest (továbbiakban: Bp.), 1967. p. 115.

² Hajózási Hírlap XIII. évf. 1. szám.: p. 9.

³ JUBA Ferenc: A magyar tengerészet a második világháborúban. Kaposvár, Magyar Nemzeti Történelmi Társaság 1993. p. 12.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2010.
3. évfolyam 2. szám

ZSIGMOND Gábor

szabítását a Perzsa-öböl, továbbá északon Norvégiáig.⁴ Bornemissza még 1940-ben is tárgyalt a Szovjetunióban a Budapest–Leningrád–Helsinki és a Budapest–Fekete-tenger–Azovi-tenger útvonalra szánt háromezer tonnás hajók forgalomba állításáról.⁵ A tervek megvalósítását azonban a háború kitörése megakadályozta. Különösen a magyar lobogó alatt hajózó *Kelet* gőzös 1940. augusztus 19-i elsüllyesztése intette óvatosságra a kereskedelmi hajózás pártfogóit.

A harmincas évek közepén sikerrel megkezdett Duna-tengerhajózás⁶ mellett 1939-ben még négy, Budapesten bejegyzett tengerhajózási társaság működött.⁷ A XI. kerületi Otthon utcában rendezte be irodáját a még 1933-ban megalakult *Angol–Magyar Hajózási Részvénytársaság*, mely 1939 szeptemberében a *Csárda*, és *Csikós* gőzösökkel szabadhajózást üzött. A hajók brit gyárakban épültek az 1913-as és 1917-es években. Ugyancsak 1933-ban jött létre olasz tőkével a *Neptun Tengerhajózási Részvénytársaság*, melynek irodája a belvárosi Nádor utcában volt. A társaság a háború kitörésekor a *Nyugat* és a *Kelet* nevű hajóit üzemeltette. A *Magyar Hajózási Részvénytársaság* a világháború előestéjén, 1938-ban vásárolt meg a *Munson Steamship Line*-től egy 2400 tonnás *Baltimore*-ban épített hajót, melyet *Szent Gellért* névre keresztelt.⁸ Ugyanakkor a svájci érdekeltségű és *Burger Bernát* nevéhez fűződő vállalkozás (Finagra S.A.) is rendelkezett egy hajóval, a mindössze 1509 tonna hordképességű *Turullal*. Valamennyi mélytengeri hajót üzemeltető cég külföldi tőke segítségével, a magyar kormány által nyújtott kedvezmények miatt telepedett meg Budapesten. Hajóikat kedvező szerződésekkel a háború elején francia, vagy brit bérletbe adták.⁹

Ezek mellett az egységek mellett a DTRT öt hajója szerepelt még a magyar lajstromban a háború kitörésekor. A *Budapest*, a *Szeged*, a *Tisza*¹⁰ és a *Kassa* Újpesten épültek a harmincas években, a *Duna* a francia *Le Seyne*-ben 1910-ben.¹¹ A világháború kitörésének pillanatában ez volt a társaság legidősebb, a *Kassa* a legfiatalabb hajója. A mélytengeri hajók az első világháború előtti vagy alatti években épültek, közülük a legkisebb a *Turul* volt, a legnagyobb pedig a *Nyugat* a maga 4323 bruttó-regisztertonnájával.

Az épülő Duna-tengerjáró hajóknál rendszerint felhasználták az előző egység konstrukciós tapasztalatait, valamint egyéb módon is próbálták tökéletesíteni azokat. Így a bécsi Hajózástechnikai Kísérleti Intézetben is folytak modellkísérletek.¹² A folyam-tengerhajózás sikeresnek bizonyult — és mint látni fogjuk — a német törekvések tovább növelték a DTRT flotta jelentőségét.

Németország a harmincas évek közepétől komoly gazdasági expanziót hajtott végre a Duna-medencében. A Harmadik Birodalom 1938. március 13-tól már Magyarország szomszédjaként alakította az erőviszonyokat a térségben. Szeptemberben a müncheni egyezményrel, novemberben a bécsi döntéssel komoly területrendezésekre is sor került, melyek során egyértelművé vált, hogy a húszas években még érzékelhető angol és francia, majd a később jelentkező olasz diplomáciai mozgásteret a térségben a német váltja fel. Az olcsó, kevés energiafelhasználást igénylő dunai hajózás nem volt érdektelen a német vezetés számára, különösen a román, a magyar és a balkáni nyersanyagimport lehetőségei miatt. Ezt támasztják alá az Anschlusst követően megvalósult dunai fejlesztések, például az új linzi kikötő kiépítése, a Ranshofenben felépített alumíniumüzem, az osztrák olajfinomítók gyors ütemű fejlesztései.¹³ A német érdeklődést mu-

⁴ DEZSÉNYI: i.m.: p. 119.

⁵ JUBA: i.m.: 1993. p. 13.

⁶ A DTRT 1934-ben alakult, az első magyar Duna-tengerjárót 1934. augusztus 14-én bocsátották vízre Újpesten.

⁷ Ezek a cégek külföldi tőke segítségével alakultak meg, és a magyar kormány által biztosított kedvezmények miatt telepedtek meg Budapesten. Hajóik magyar lobogó alatt közlekedtek, a kapitányok mellett a személyzet is többségében magyarokból állt.

⁸ KÁDÁR: Ferenc: A magyar tengeri kereskedelmi hajózás története. Bp., 1976., p. 147-150.

⁹ Ld.: mellékletek

¹⁰ A Tisza esetében alkalmazták először az új 400 lóerős Ganz-Jendrassik motort. A Budapest és a Szeged esetében a 2x215 LE, míg a Tiszánál először, majd valamennyi ezt követő típusba 2x400 LE teljesítményű főgép került. Katona Miklós: Duna tengerjáróink a második világháborúban II. rész. In: Haditechnika (főszerk.: Hajdú Ferenc) 2005/2. p. 62-64

¹¹ JUBA: i.m.: 1993. p. 13-15. A Duna gőzös régi neve *Marquise de Lubersac* volt. Az első világháborúban Marseille előtt megtorpedózták, majd a háború után kiemelték.

¹² Dr. BÍRÓ József: A magyar Duna-tengerhajózás története a felszabadulásig. In: Közlekedési Múzeum Évkönyve VI. Bp., 1983. p. 238.

¹³ Molnár György: A magyar folyamhajózás főbb eseményei 1935-1941 között. In: Közlekedési Múzeum Évkönyve VI. p. 594

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2010.
3. évfolyam 2. szám

ZSIGMOND Gábor

tatja Raeder vezértengernagy magyarországi útja is 1938 nyarán, melynek során a folyamórség váci hadgyakorlatát is megtekintette.¹⁴

A háború kitörésekor a térségbeli német pozíciók már meglehetősen stabilak voltak. A gazdasági szereplők minden bizonnyal ennek elsősorban a hasznát, semmint a kárát érezhették. 1938-tól a lakosság számára is érezhető gazdasági fellendülés egyik fontos pillére az volt, hogy a német gazdaság szinte minden magyar mezőgazdasági termékre vevőként jelentkezett. A magyar gabonaexport zöme Németország felé irányult, az 1938. évi negyedik német-magyar kereskedelmi pótegyezmény szerint az ország búzakisviteli feleslegének 50%-át is Németországba irányították.¹⁵ A liszt, a bauxit és más anyagok esetében is látható a német piac növekvő fontossága, míg az átmenő forgalomban a román nyersolaj dominált. A termelést jó ideig nyersanyaghiány sem akadályozta, mivel Magyarország semleges országgént elvileg szabadon kereskedhetett.¹⁶ A Dunán több német érdekeltségű cég is működött (valamint a volt osztrák cégek, mint a *Dunagőzhajózási Társaság*).¹⁷

A Duna gazdasági szerepén túl, a háború kitörésével, a Szovjetunió elleni támadást követően mindinkább jelentős katonai szerephez is jutott. A folyami hajók azonban nem feleltek meg a Fekete-tengeri akciókra, a szovjet szárazföldön és kikötőkben harcoló hadsereg támogatására. Ráadásul a Fekete-tengeren csak kis hajótér állt a németek rendelkezésére. Nyugat-Európából, majdnem az egész kontinens megkerülésével, a Földközi-tengeri hadműveletek közepette nehézkes volt német tengeri hajók átvezénylése a térségbe. Ugyanakkor a magyar Duna-tengerjárók az orosz kikötők és a Harmadik Birodalomhoz csatolt Bécs közötti távolság zömét meg tudták tenni.¹⁸

A TENGERHAJÓZÁS A MAGYAR SEMLEGESSÉG FELADÁSÁIG

Amikor 1939. szeptember 1-jén a *Schleswig-Holstein* német iskolahajó ágyúja lengyel Gdansk kikötőjét lőtték, a magyar hajók zöme úton volt valahol a világ vizein. A hónap végén a DTRT legrégebbi hajója a *Duna, Edvi-III és Gyula* parancsnoksága alatt Isztambulból Bejrútba tartott. A hajón utazott a neves orientalista tudós, *dr. Germanus Gyula* is, aki a háború kitörése miatt, úti célja elérése érdekében volt kénytelen tengerésznek állni.¹⁹ A hajó a boszporuszi *Büyük Derében* csak az aknák pontos helyét ismerő révkalauzok vezetésével tudott továbbhaladni Isztambul belső kikötőjébe.²⁰ Később Bejrútban a francia gyarmati rendőrség nem engedte kiszállni a személyzetet és Germanus professzort sem, mire ő a következőket írta: „A félelem, amit fontoskodva elővigyázatosságnak neveznek, sok fontos intézkedést szült. Mindenki-ben kémet szimatoltak.”²¹

Ez az incidens jól mutatja, mire számíhattak a tengerészek a háború kitörésével. Ráadásul a *Dunát* 1939. november 19-én a görög partok közelében a *Maleas*-foknál az *Arethusa*²² brit cirkáló Máltába rendelte, hogy elővigyázatosságból átvizsgálja.²³ Az eljárás miatt a DTRT igazgatósága felvette a kapcsolatot a londoni kormánnyal. A tárgyalások eredményesek voltak, bár az angolok szigorú megszorításokat alkalmaztak. Például a rakományokról pontos jegyzéket kellett küldeni a londoni Gazdasági Hadviselés Minisztériumának (Ministry of Economic Warfare), egyes kikötőkben szabályoz-

¹⁴ U.ott

¹⁵ Molnár: i.m.: p. 598.

¹⁶ Magyarország a XX. században (főszerk.: Kollega Tarsoly István) Szekszárd, 1998. I. kötet p. 116.

¹⁷ 1938-ra a hazai MFTR volt a Duna harmadik legnagyobb hajózási társasága.

¹⁸ A Duna-tengerjárókkal *Gönyűig* tudtak akadálymentesen közlekedni. A Kikötő-Tengerhajózás. 1943. március 1. p. 3.

¹⁹ A magyar Duna-tengerjárók ugyanis csak áruszállítást végeztek, személyszállítást nem.

²⁰ GERMANUS Gyula: Kelet varázsa. Bp., 1957. p. 170.

²¹ GERMANUS: i. m.: p. 173.

²² Az *Arethusa* cirkálót 1936 márciusában bocsátották vízre. A hajót elkészülése után a földközi-tengeri 3. cirkáló hajóraj (3rd Cruiser Squadron) szolgálatába rendelték, és a második világháború kitörésekor is ott tartózkodott.

²³ 1939. év végén (december 14-én) az első Duna-tengerjárónak, a *Budapestnek* a 100. útjának megünneplésére is sor került Csepelen. Az ünnepségen *Varga József* miniszter mellett vitéz Bornemissza Félix, a szabadkikötő igazgatója is köszöntötte a hajó kapitányát, *Milasin Lajost*. Magyar Nemzet, 1939. december 13.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2010.
3. évfolyam 2. szám

ZSIGMOND Gábor

ták az áruk rakodását, előírták, hogy ha a DTRT hajókon szokatlan rakományt szállítatnának, arról értesíteni kell a minisztériumot.

A szigorú szerződést azonban csak 1940. február 29-én írták alá, pár hónappal később (június 6-án) az olasz hadba lépéssel az egész Földközi-tenger hadszíntérré változott.²⁴ Augusztus 19-én egy német tengeralattjáró (U A jelzésű²⁵) az Atlanti-óceánon elsüllyesztette a *Neptun Rt. Kelet* nevű gőzösét. A hajó parancsnoka *Potzner Frigyes* volt. A gőzös a németek által megszábotott hadterületen kívül — üresen — haladt, ám ennek ellenére a német tengeralattjáró a felszínre emelkedve tizenegynéhány ágyúlövéssel elsüllyesztette. A hajó helyzete északi szélesség 49 fok 40 perc, nyugati hosszúság 21 fok 50 perc volt, közel 550 tengeri mérföldre az ír partoktól. A hajótörötteket a brit *Wellington* korvett vette fel pár nappal később.²⁶ A *Kelet* gőzöst a szövetségesek bérelték ki áruszállításra, de a hajón maradt a magyar trikolór és a magyar parancsnok is. Hasonlóan francia vagy angol bérletbe került a *Csárda*, a *Csikós*, a *Nyugat*, a *Szent Gellért* és a *Turul*. Valamennyi hajó magyar parancsnok alatt működött.²⁷

A következő hónapban (szeptember 3-án) szovjet-magyar kereskedelmi szerződést²⁸ írtak alá, melynek értelmében Újpesten elkezdték építeni a 4000 tonnás (3900 DWT) *Szimferopolt* és *Sewastopot*.²⁹ Az 1941. június 22-én megindult Szovjetunió elleni támadás már Galacon találta a két hajót, ugyanis a felépítményt itt kellett felszerelni. A hajók a Magyar Orient Vonal Tengerhajózási Rt. tulajdonában a *Magyar Tengerész* és *Magyar Vitéz* neveket kapták, ám a németek bejelentették igényüket mindkettőre. Így azok *Teja* és *Totila* néven léptek a háborúba.³⁰

A Duna-tengerhajózás eközben — még a Jugoszlávia szétesése után, a Dunában maradt aknák ellenére — sem állt le.³¹ A forgalom azonban a háborús állapotok miatt egyre csökkent. 1941 elején a *Kassát* a németeknek adták bérbe, és *Földes Károly* parancsnoksága alatt a megszállt *Pireusba* rendelték. Itt 1941. április 28-án a hajó közelében egy német teherhajó robbant fel. A *Kassa* legénységét a kapitány időben a rakpartra parancsolta, amiért megkapta a kardokkal ékesített német másodosztályú sasrendet. A rakomány a benzin mellett értékes repülőbombákat is tartalmazott a krétai akcióhoz.³²

Május 8-án *dr. Pelcsárszky Imre* Ungvár polgármestere és *leveldi Kozma Miklós* Kárpátalja kormányzói biztosa jelenlétében ünnepélyes vízre bocsátották az *Ungvár* motorost,³³ majd egy hónap múlva, június 9-n a *Kolozsvárt* is.³⁴ Azonban amikor Németország pár hét múlva megindította csapatait a Szovjetunió ellen a Duna és a Fekete-tenger hadiszállítási útvonallá változott. A *Kassa* és *Tisza* után a DTRT többi négy hajóját is német bérbe adták.³⁵ A Barbarossa-terv kivitelezéséhez Románia, Szlovákia és Finnország után június 27-én Magyarország is csatlakozott. A német Dél hadseregcső-

²⁴ BÍRÓ: i. m.: p. 242.

²⁵ Az UA (ex *Batiray*) eredetileg török rendelésre épült Kielben a Germaniawerftnél. Vízrebocsátására 1938 augusztusában került sor. Az egység Hans Cohausz parancsnoksága alatt kezdte meg háborús portyáit a német haditengerészet kötelékében.

²⁶ Bővebben ld.: ZSIGMOND Gábor: Magyar tengerhajózás a szövetségesek oldalán I. rész In: Haditechnika 2006/1.

²⁷ Ezek a külföldi tőke segítségével alakult cégek hajói voltak. Ld. még mellékletek.

²⁸ Magyarország és a Szovjetunió között több gazdasági egyezmény is született. Ezek nem voltak mellékesek a sikeres revíziók (Dél-Felvidék, Kárpátalja) révén megnövekedett ország nyersanyagszükséglete miatt sem, különösen a győri programmal meghirdetett hadiipari konjunktúra tükrében. A teljesség igénye nélkül jelezzük, hogy az importlistán faáru, érc, bányászati termékek, az exportlistán hajószállítás, vasúti kocsikékpár stb. szerepelt. Részletesebben ld.: SERES Attila: Az 1940. évi magyar-szovjet kereskedelmi szerződés néhány problémájáról. In: KÚT (főszerk.: Gergely Jenő) 2007/1-2. szám. p. 94-114.

²⁹ SERES: i.m.: p. 110-112.

³⁰ Alig néhány hónapos működés után az egyik hajó elsüllyedt a Fekete-tengeren, a másikat később a visszavonuló németek robbantották fel az Al-Dunán. KÁDÁR: i.m.: p. 132-133.

³¹ ZSEMBERY Gyula: A Duna-tengerhajózás története. Bp., 1951. p. 36.

³² JUBA: i.m.: 1993. p. 21.

³³ A hajó hossza 71,8 m, szélessége 10 m, oldalmagassága közepén 4,7 m. Teherbírása 2,28 m merülésnél 649,3 t és kb. 30 t üzemanyag, 3,10 m merülésnél 1166,7 t. Sebessége teljes rakománnyal a tengeren 10 tengeri mérföld. A négy raktár rakodásához 8 db hajódaru (derrick) volt, egyenként 2 tonna teherbírással.

³⁴ A hajó érdekessége, hogy a háború után *Ural* néven a Fekete-tengeren járt szovjet kereskedelmi lobogó alatt. BALOGH Béla: Duna-tengerjáró hajóink fejlődése. In: Járművek, Mezőgazdasági Gépek. 11. évfolyam, 1964. 4. szám. p. 137.

³⁵ BÍRÓ: i.m.: p. 248.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2010.
3. évfolyam 2. szám

ZSIGMOND Gábor

port alárendeltségében így a magyar gyorsadtest is jelen volt, mely július 23-tól *Tulcsin* térségéből a *Bug* nyugati partján a német 17. hadsereg alárendeltségében a Fekete-tenger felé nyomult előre.³⁶ Míg a *Kassa* és a *Tisza* motorosokat még egyenként napi 2000 birodalmi márkáért sikerült bérbe adni, addig az 1941. július 12-én megkötött szerződésben az *Ungvár* és az első útjára induló *Kolozsvár* napi 1500, a *Szeged* 975, a *Budapest* 750 márkáért került bérletbe.³⁷

Egyébként a magyar tengeri hajópark zöme ekkor már angol-francia bérletben volt, sőt panamai átlobogózásuk is megtörtént.³⁸ A DTRT bérbe vett hajóit felkészítették a hadi szolgálatra, ami általánosságban a következőket jelentette:

- a parancsnoki híd deszkaborítást kapott (szilánkfogó)
- a kormányállás tetejét és oldalait deszkapalánkok közé öntött homokkal erősítették meg
- mindegyik hajót átfestették szürkére
- a hajók két darab 20 mm-es légvédelmi gépágyút kaptak az orrban és a tatban (A kis Budapest csak egy gépágyút kapott, valamint a bérbe nem adott Szegedre is felszereltek egy 40 mm-es Bofors légvédelmi gépágyút)³⁹
- a fedélzetre külön barakkokat építettek a németekkel bővült személyzet miatt
- a hajókon német fényszórókat rendszeresítettek
- morze lámpát kapott minden hajó (német jelzőszeméllyel)
- a mentőmellényeket kötelezővé tették
- kiegészítették a hajók tűzoltó-felszerelését
- minden ablak elsötétítő-fedőt kapott, hogy a kiszűrődő fények ne legyenek láthatóak
- a fedélzetre került egy német szikrász és jelzős, valamint egy német biztos a rakomány és az útvonal biztosítása érdekében
- a légvédelem kezelésére és a rakomány ellenőrzésére ugyancsak német személyzetet kaptak⁴⁰

A Fekete-tengerre a német hajók a Földközi-tengerről jöttek át, illetve kisebb egységeket a Dunán, vagy vasúton szállítottak ide.⁴¹ Az is előfordult, hogy néhány gyorsnaszádot autópályán vittek Drezda és Ingolstadt között, hogy innen Linzbe, majd a Fekete-tengerhez vontassák őket.⁴² A DTRT egységei mellett igénybe vettek román és bolgár hajókat is.⁴³ A konvojokat tengeralattjárók és repülőgépek is vigyázták. A német haditengerészet a szállítások biztosítására a szövetségesek atlanti stratégiájához hasonlóan konvojokba szervezte a hajókat. Előfordult az is, hogy magyar hajókat olyan román egységek kísérték, mint a *Naluca* vagy a *Sborul*, melyek az első világháborúban F82 és T81 néven még a Monarchia hadihajói voltak.⁴⁴

1941. november 6-án a repülőbombákkal és benzinnel megrakott *Ungvár* (parancsnok: *Milassin Lajos*) vezette konvojt négy dunai aknaszedő és két román torpedónaszád⁴⁵, valamint két repülőgép kísérte.⁴⁶ *Tulcsesától* a szintén magyar *Tiszával* (parancsnok: *Holop Adolf*) folytatta útját. *Friedrich Petzel* kapitány, a német Duna-flottilla parancsnoka is az *Ungváron* utazott, azonban *Bugas* előtt, közel Odesszához a hajó aknára futott és elsüllyedt. A robbanás magával rántott

³⁶ GOSZTONYI Péter: A magyar honvédség a második világháborúban. Bp., 1995. p. 45.

³⁷ BÍRÓ: i.m.: p. 248.

³⁸ Ld.: ZSIGMOND: i.m.: p. 77-80. (A Haditechnika 2006-ben 5 részben valamennyi hajó háborús sorsát bemutatta a szerző tollából.)

³⁹ A hajók légvédelmét természetesen nem a magyar tengerészek, hanem német legénység kezelte.

⁴⁰ BECZE Csaba: A magyar kereskedelmi tengerészet a második világháborúban I. rész. In: Haditechnika (főszerk.: Hajdú Ferenc) 2005/4. p. 77-78.

⁴¹ A hajótér okozta nehézségeken úgy is enyhíteni kívántak, hogy 1941-ben a magyar-német kormányközi gazdasági bizottsági tárgyalásokban a németek 1600 t acélanyagot ígértek 4 új Duna-tengerjáró hajó megépítésére. Ld.: BÍRÓ: i.m.: p. 250.

⁴² Dr. Molnár György: A dunai hajózás történetének főbb kérdései 1939-1945 között. In: Közlekedési Múzeum Évkönyve VII. p. 539.

⁴³ HÁMORI Péter: A magyar hajózás képes története. Bp., 1999. p. 119.

⁴⁴ JUBA: i. m.: 1993. p. 22-23.

⁴⁵ A Vosper osztály Viforul és Vijelia egységei.

⁴⁶ JUBA: i. m.: 1993. p. 26.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2010.
3. évfolyam 2. szám

ZSIGMOND Gábor

több mentőcsónakot és a két román torpedónaszádót is.⁴⁷ 12 magyar tengerész, 5 tiszt, és 28 katona halt meg. Az áldozatok között volt *Petzel* kapitány is.⁴⁸

A magyar tengeri hajópark első vesztesége az Atlanti-óceánon elsüllyesztett *Kelet* gőzös volt (1940. augusztus 19.), majd bő egy évvel később az *Ungvár* követte (1941. november 8.). A sort később a Jáva szigete körül elsüllyedt *Nyugat*,⁴⁹ majd az 1943-ban megtorpedózott, de hazavontatott *Kolozsvár* folytatta. A szabadhajózást űző és a külföldi tőke segítségével életre hívott, Budapesten bejegyzett cégek hajói a világ számos kikötőjében megfordultak az atlanti konvojokban éppúgy, mint a távol-keleti vizeken. Eközben a Duna-tengerjárók előbb a Fekete-tengeren, majd Szevasztopol elfoglalása után az Azovi-tengeren jártak. E hajók és legénységük története és veszteségeik a háború gazdaság- és hadtörténetének szerves részei.

1. sz. melléklet: A magyar tengeri kereskedelmi hajópark a háború kitörésekor:

Hajó neve	BRT	Építés éve és helye	Hajótulajdonos neve	Megjegyzés
Budapest	493	1934, Budapest - Újpest	Magyar Királyi Duna-Tengerhajózási Rt. (DTRT)	az első Duna-tengerjáró hajó, Szevasztopol kiürítésekor román katonákat is szállított
Csárda	3872	1917, Sunderland	Angol-Magyar Hajózási Rt.	panamai lobogó alá helyezték (a magyar lobogó bevonása: 1940. december 8., Lisszabonban)
Csikós	3937	1913, Sunderland	Angol-Magyar Hajózási Rt.	panamai lobogó alá helyezték (a magyar lobogó bevonása: 1941. február 20., Lisszabonban)
Duna	966	1910, Le Seyne	DTRT	Podima k. zátonyra futott (1940. ápr.)
Kassa	1022	1939, Budapest - Újpest	DTRT	1941 áprilisában Pireusban tartózkodott német hadiszállítmánnyal
Kelet	4294	1913, South Shields	Neptun Tengerhajózási Rt.	német tengeralattjáró süllyesztette el az Atlanti-óceánon (1940. aug. 19.)
Nyugat	4323	1912, South Shields	Neptun Tengerhajózási Rt.	valószínűleg a surabayai kikötőt ért japán támadás következtében süllyedt el
Szeged	594	1936, Budapest - Újpest	DTRT	egy ideig a Fekete-tenger kikötőibe és Törökországba járt, szolgálva a magyar külkereskedelmet
Szent Gellért	3799	1916, Baltimore	Magyar Hajózási Rt.	panamai lobogó alá helyezték (a magyar lobogó bevonása: 1940. október 14.)
Tisza	961	1937, Budapest - Újpest	DTRT	Szevasztopol kiürítésekor komoly szovjet légitámadás érte (1944. május 10.), a hajó légvédelme 3 gépet lelőtt
Turul	2478	1916, Great Lakes (Michigan)	Finagra S.A. és Burger Bernát,	panamai lobogó alá helyezték (a magyar lobogó bevonása: 1940. október)

⁴⁷ BECZE Csaba: A magyar kereskedelmi tengerészet a második világháborúban I. rész. In: Haditechnika (főszerk.: Hajdú Ferenc) 2005/4. p. 78.

⁴⁸ Fél évvel az eset után, 1942. május 20-án az *Ungvár* halottainak emlékére a csepeli Szabadkikötőben emlékművet emeltek. Később az 1943. január 22-én megtorpedózott *Kolozsvár* hősi halottainak neve is felkerült a talapzatra. (A háborúban a két DTRT hajón 19 tengerész vesztette életét.) Az emlékmű a második világháború után elpusztult, ám bronz horgonyát sikerült megmenteni, majd a kilencvenes évek elején Tengerész Emlékműként újjáavatni a budapesti Duna-korzón.

⁴⁹ Zsigmond Gábor: Magyar tengerhajózás a szövetségesek oldalán IV. rész – A Nyugat gőzös hadiútjai. In: Haditechnika 2006/5. p. 75-76.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2010.
3. évfolyam 2. szám

ZSIGMOND Gábor

2. sz. melléklet: A hajók a lajstromozás ideje szerint (zárójelben a lajstromozás éve):

1. Csárda (1931)
2. Kelet (1934)
3. Budapest (1934)
4. Nyugat (1934)
5. Csikós (1934)
6. Duna (1935)
7. Szeged (1936)
8. Turul (1936)
9. Tisza (1937)
10. Szent Gellért (1938)
11. Kassa (1939)

Megjegyzés: A háború alatt a magyar Duna-tengerjáró flotta az Ungvár (1941) és a Kolozsvár (1941) nevű hajókkal bővült.⁵⁰

Kulcsszavak: Duna-tengerhajózás, második világháború, magyar tengerészet, kereskedelmi tengerészet, magyar hajóvesztések

Keywords: Danube-see navigation, World War II, Hungarian marine, Hungarian ship losses, merchant marine

FELHASZNÁLT IRODALOM

- BALOGH Béla: *Duna-tengerjáró hajóink fejlődése*. In: Járművek, Mezőgazdasági Gépek. 11. évfolyam, 1964. 4. szám.
- BECZE Csaba: A magyar kereskedelmi tengerészet a második világháborúban I-II rész. In: Haditechnika (főszerk.: Hajdú Ferenc) 2005/4 és 2005/5
- Dr. BÍRÓ József: *A magyar Duna-tengerhajózás története a felszabadulásig*. In: Közlekedési Múzeum Évkönyve VI.
- BOGNÁR Jenő: *A magyar Duna-tengerjáró hajógyártás 50 éve*. In: Haditechnika. 1985/3.
- BORNEMISSZA Félix–BARTOS Dezső: *Magyarország és a tengerhajózás*. Bp., 1942.
- BORNEMISSZA Félix: *A Duna nemzetközi-jogi, gazdasági és politikai jelentősége*. In: A Kikötő-Tengerhajózás. 1943. június 3.
- Corpus Iuris Hungarici
- CSONKARÉTI Károly: *Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészete*. Bp., Zrínyi Kiadó, 2001.
- DEZSÉNYI Miklós–HERNÁDI Ferenc: *A magyar hajózás története*. Bp., Műszaki Könyvkiadó, 1967.
- DUBROVIĆ, Ervin (főszerk.): *Riječka luka*. Rijeka, 2001.
- GERMANUS Gyula: *Kelet varázsa*. Bp., Magvető Könyvkiadó, 1957.
- GOSZTONYI Péter: *A magyar honvédség a második világháborúban*. Bp., Európa Könyvkiadó, 1995.
- HEGEDÜS Hubert: *Dunán-tengeren*. Bp., Gondolat, 1966.

⁵⁰ A háború befejezéséig elkészült még a *Komárom* nevű hajó, azonban a kitűzött próbaút előtt egy nappal (1944. szeptember 18-án) amerikai bombatalálat érte. A háború után az Óbudai Hajógyár átépítette és a hajó a *Desna* nevet kapta. Egy később *Manics* névre keresztelt hajó teste is még a háború vége előtt elkészült volna. (Ezt a hajótestet nevezték *Szolnoknak*.) További 6 hajó anyaga állt a Ganz Hajógyár telepén előkészítve. Ezekből készültek el a háború után — már szovjet jóvátételre — a Kolozsvár főméreteivel a következő hajók: *Simeiz, Koreiz, Don, Kalamius, Massandra, Livadia*. V.ö.: BALOGH Béla: *Duna-tengerjáró hajóink fejlődése*. In: Járművek, Mezőgazdasági Gépek. 11. évfolyam, 1964. 4. szám. pp. 133-140.; Bognár Jenő: *A magyar Duna-tengerjáró hajógyártás 50 éve*. In: Haditechnika. 1985/3. pp. 34-37.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2010.
3. évfolyam 2. szám

ZSIGMOND Gábor

- HORVÁTH Csaba: *A Hazáért – mindhalálíg!* Bp., Honvéd Kiadó, 1999.
- HORVÁTH József: *A "Nautica" – A fiumei Tengerészeti Akadémia története.* Bp., Ha-jós Bt., 1999.
- JUBA Ferenc: *A magyar tengerészet a második világháborúban.* Kaposvár, Magyar Nemzeti Történeti Társaság, 1993.
- JUBA Ferenc: *A magyar tengerészet nagyjai.* Kaposvár, Magyar Nemzeti Történeti Társaság, 1995.
- KATONA Miklós: *Duna tengerjáróink a második világháborúban* II. rész. In: *Haditechnika* 2005/2.
- KÁDÁR Ferenc: *A magyar tengeri kereskedelmi hajózás története.* Bp., Gépipari Tudományos Egyesület, 1975.
- KÁDÁR Ferenc: *Egy kapitány naplójából.* I. kötet, Bp., 1981
- KVASSAY Jenő: *A Duna-torkolat hajózásának kérdései.* Bp., 1918
- Magyarország a XX. században* (főszerk.: Kollega Tarsoly István) Szekszárd, 1998. I. kötet
- Magyarország az első világháborúban.* (főszerk.: Szijj Jolán) Bp., Petit Real Könyvkiadó, 2000.
- Magyarországi rendeletek tára.* Bp., M. kir. Belügyminisztérium, 1935.
- Magyarországi rendeletek tára.* Bp., M. kir. Belügyminisztérium, 1939.
- Magyar Tengerészeti Évkönyv az 1915-iki évre.* Fiume, M. Kir. Tengerészeti Hatóság, 1915.
- MLADIÁTA A. János: *Beitrag zum Donau-Seeschiffartsproblem.* In: *Werft-Reederei-Hafen.* 1935. évi 21. füzet
- MLADIÁTA A. János: *„Budapest” folyami és tengeri hajó vízrebocsátása.* In: *Hajózási Hírlap.* IX. évf. 9. szám. p. 1-4.
- MLADIÁTA A. János: *A „Budapest” motoros első alexandriai útja.* In: *A Tenger* 1935. V-VIII. (különlenyomat)
- MOLNÁR GYÖRGY: *A magyar folyamhajózás főbb eseményei 1935-1941 között.* In: *Közlekedési Múzeum Évkönyve* VI.
- Dr. MOLNÁR GYÖRGY: *A dunai hajózás történetének főbb kérdései 1939-1941 között.* In: *Közlekedési Múzeum Évkönyve* VII.
- SERES Attila: *Az 1940. évi magyar-szovjet kereskedelmi szerződés néhány problémájáról.* In: *KÚT* (főszerk.: Gergely Jenő) 2007/1-2. szám.
- ZSEMBERY Gyula: *A Duna-tengerhajózás története.* Bp., 1951.
- dr. ZSEMBERY Gyula: *Harminc éve indult el az első magyar Duna-tengeri hajó Budapestről.* In: *Közlekedési Közöny.* 1964. október 11. 41. szám.
- ZSIGMOND Gábor: *Magyar tengerhajózás a szövetségesek oldalán I. rész* IN: *Haditechnika* 2006/1.
- ZSIGMOND Gábor: *Magyar tengerhajózás a szövetségesek oldalán IV. rész – A Nyugat gőzös hadiúttjai.* IN: *Haditechnika* 2006/5.

HIVATKOZOTT KORABELI SAJTÓTERMÉKEK:

- A Kikötő-Tengerhajózás* (szerk.: Piller Vilmos) 1943.
- A Tenger* (szerk.: Gonda Béla) 1939.
- Hajózási Hírlap* (szerk.: Piller Vilmos) 1934-1939.
- Magyar Nemzet* 1939.