

LÁNG RÓBERT

EGY EMLÉKTÁBLA NYOMÁBAN

A balatonfüredi kikötőben a jegypénztár melletti falon egy érdekes emléktáblát láthatunk:



Régebben a Hajógyár irodaépületének bejáratánál egy másik, a gyár öntödéjében készített bronz emléktábla volt, amelyik ugyanannak az eseménynek állít emléket. Felirata: „Emléktábla 1983. Azon hajógyári dolgozók és hajósok emlékére, akik az 1945. március 24-én a fasiszták által felrobbantott balatoni hajókat kiemelték és helyreállították 1945-1950 között. MHD. Balatonfüredi Gyáregysége, MAHART.” [Szerkesztői megjegyzés: A tulajdonos-váltást követő napokban a leszerelt táblát Gáspár Gyula – volt hajógyári TMK vezető – őrizte meg, majd néhány évvel később Szelle Zoltán volt hajógyári mérnök közreműködésének köszönhetően került a Helytörténeti Gyűjteménybe.]



Az eltávolított emléktábla

De mi is történt itt 1945. március 24-én, és az azt megelőző hónapokban?

A frontvonal Balatonfüred felé közeledett. A Margit-vonal középső részéhez tartozó balatoni védőállásokat mindenütt megerősítették, a partvonalat aknazárral, drótakadályokkal vették körül. A parton és a sétányokon a szögesdróthengerek a közbeiktatott aknazárakkal akadályozhatták volna meg a szovjet csapatok partraszállását. Mögöttük lövészárkok, géppuskafészek és tüzérségi állások épültek. A védelmet támogatta még a 204/7. számú magyar fényszóróúteg 18 légvédelmi fényszóróval. Még 1944 októberében a Dunáról a Sió-csatornán át a Balatonra érkezett 9 darab 25 tonnás AM aknász motorcsónak. Ezeknek a 22 t vízkiszorítású motorcsónakoknak a többsége a Balatonfüredi Hajógyárban készült. Hosszuk 15,1 m, szélességük 3 m, merülésük 0,6 m volt, és 150 LE dízelmotorjaik segítségével 22 km/h végsebességre voltak képesek. Legénységük 3 fő, fegyverzetük egy 34/37M 8 mm-es Gebauer ikergéppuska és egy 36M 2 cm-es nehézpuska. A felszerelésükhöz tartozott még 6 darab folyami érintőakna is. A Balatonfüredi Hajógyárban páncéllemezeket szereltek és fegyvereket

telepítettek a Szigliget, a Csobánc, a Szent Miklós és a Szent István motorosokra, valamint további halászhajókat és polgári motorcsónakokat is fel-fegyvereztek. December elejére a Balaton déli partja Siófoktól Fonyódig már szovjet kézen volt, a polgári lakosság minden elképzelhető vízi jármű segítségével rémulten menekült át a tavon az északi partra. December 14-én 27 darab német rohamcsónak érkezett, ezeket Balatonfüredre, Udvariba és Akaliba helyezték. Közben a védők Tihany előtt mintegy 200-300 darab lehorgonyzott úszóaknát telepítettek. Ezek a 18M „É” típusú érintőaknák 200 kg TNT robbanótöltetet tartalmaztak. Az aknákat a horgonnyal együtt gurították a vízbe, majd az akna a sópálcika feloldódása után elszabadult és a kívánt szintig emelkedett. December végére a Balaton befagyott. A védők próbálták a jeget hajókkal töretni, de a tartós hideg miatt a feltört részek újra és újra befagytak. A jég teherbíró képességét aknászcsoporthoz ellenőrizték folyamatosan, majd robbanózárat építettek ki, a tihanyi révnél pedig lékeken keresztül fenékaaknát süllyesztettek el, amit parti megfigyelők elektromos vezetékekkel tudtak felrobbantani. Ezekből a 35M „M” típusú aknákból mintegy 20 darabot telepítettek 100-300 kg TNT robbanótöltettel.

A Balatonfüredi Hajógyárban közben folyt a termelés. A háború alatt fából készítették hídemeleket (ún. bürüket) a gyalogság részére, és ugyancsak fából építettek rohamcsónakokat, aknakereső motoros hajókat és partraszálló csónakokat a német hadsereg megrendelésére. Az AM aknász motorcsónakok, a PAM páncélos aknász motorcsónakok és a ponton elemek már acélból készültek. Itt készült el még 1944 júliusában Benacsek Jenő tervei és irányítása szerint dr. Márkus Andor megrendelésére egy három darabból álló 75-ös Schärenkreuzer (Balatoni cirkáló/E) sorozat első hajója, a Nemere II. Ez a 18,55 m hosszú, 2,65 m széles, 10 tonnás, 21,7 m magas árboccal rendelkező hajó volt az, amelyik az 1955-ös balatoni Kékszalag versenyen 10 óra 40 perc alatt teljesítette a versenytávot. Ezt a rekordot csak 2012-ben sikerült megdönteni!

A szovjet csapatok közeledése miatt 1945. január 2-án az üzem kitelepítésére és Németországba szállítására lépések történtek, de ezt a magyar és német katonai parancsnokok nem tudták végrehajtani, mert nem volt meg hozzá a szükséges vasúti kapacitás. Így január 5-én új tervet dolgoztak ki, az ún. bénítási utasítást. Ennek lényege az volt, hogy a parancs kiadását követő 24 órán belül a termeléshez szükséges gépek legfontosabb alkatrészeit kel-

lett csak leszerelni, ezeket ládába rakni, amiket majd teherautók szállítanak el. Ekkoriban a gyár munkásai német megrendelésre rohamcsónakokon dolgoztak. Az időközben elkészült és félig kész darabokat január 20-án a Berlin Köpenick-i hajógyárba szállították.

Miután a szovjet hadsereg bekerítette Budapestet, a német hadvezetés Konrad fedőnéven három támadó hadműveletet is indított a védők kiszabadítására. Először Tata, majd Székesfehérvár felől is próbálkoztak, de a szovjet hadosztályoknak óriási veszteségek árán sikerült a támadó csapatokat feltartóztatni, majd a Budapestet védő magyar és német katonák kitörését megghiúsítani. A Konrad-III hadművelet során sikerült ugyan január 19-én Siófokot visszafoglalni, de február 7-én a szovjet támadások miatt újra ki kellett üríteni. A Szovjet Sajtóiroda 1945. február 13-án már a következőket írta:

„A 2. ukrán arcvonal csapatai ... február 13-án befejezték a Budapesten körülzárt ellenséges hadseregcsoport szétverését. Teljesen elfoglalták Magyarország fővárosát, Budapestet, a német védelem hadászati gócpontját. Ezzel egyben Bécs felé is szabaddá vált az út.”

Ez azért persze nem volt ennyire egyszerű. 1945. március 6-án megindult a Tavaszi ébredés fedőnevű német-magyar ellenlökés. A fő támadás a Velencei-tó és a Balaton közötti frontszakaszról indult a Duna felé, azonban 10 nap alatt a támadás összeomlott, a németek végleg elveszítették a hadászati kezdeményezés lehetőségét. Ezután egyszerre több irányból indult meg a szovjet ellentámadás. Március 15-én a hajógyárba megérkezett a bénítási parancs. A munkások a ládába azonban a gépalkatrészek helyett értéktelen vasdarabokat csomagoltak, így a teherautók ezeket szállították el. A szerszámokat és gépalkatrészeket az üzem kazánjában és a nádasban rejtették el, vagy elásták. Ez sokat segített abban, hogy a háború után nem sokkal a gyár újra termelhetett. Március 22-én elesett Székesfehérvár, 23-án Veszprém. A német és magyar csapatok mindenhol visszavonultak. A Szovjet Sajtóiroda 1945. március 25 és 26-i közleményei:

„A dunántúli hadműveletekről érkező jelentésekből megállapítható, hogy Hitler nagy erővel végrehajtott, de néhány nap alatt kudarcba fulladt támadási kísérlete nagyszabású hadműveleti tervet lett volna hivatva megvalósítani: a náci hadvezetés a nyugati hadszíntérről átszállított páncélos hadosztályokkal megerősített haderejével döntő csapást akart mérni a Dunántúlon küzdő szovjet

erőkre. A német támadási kísérletnek két súlypontja volt: az egyik a Balaton és a Dráva között, a másik pedig a Balaton és a Velencei-tó által határolt arcvonalszakaszon. A Balatontól délre támadásra indult német erőknek a legkisebb mértékben sem sikerült a szovjet arcvonalat benyomniuk. A szovjet csapatok rendkívül súlyos veszteségeket okoztak a támadóknak. A német hadvezetés a rendelkezésre álló erők zömét a Balaton és a Velencei-tó között összpontosította. A keskeny arcvonalszakaszon nem kevesebb, mint nyolc német páncélos hadosztály indult támadásra azzal a paranccsal, hogy minden áron törjön előre a Dunáig. Véres veszteségek árán elért kezdeti sikerek után azonban itt is megakadt a német támadás. Az ellentámadásba áttért szovjet csapatok hamarosan felmorzsolták a támadó német erőt, áttörték a németek védelmi rendszerét, és az így támadt hatalmas réseken át megindult a Vörös Hadsereg új offenzívája, amely máris hatalmas sikereket eredményezett.

A dunántúli harcok során hadifogságba került német katonák vallomásai alapján megállapítható, hogy a német véderő egyre nagyobb és végzetesebb üzemanyaghiánnyal küzd. A foglyok egybehangzó kijelentése szerint a náci hadvezetés egyetlen csapattestet sem tud már megfelelő mennyiségű üzemanyaggal ellátni. A benzinhiány következtében sok harckocsi és rohamlöveg már a támadás ötödik napjától kezdve mozdulatlanságra kárhóztatva tüzéségi állás szerepét töltötte be. Egy fogságba esett német repülőtest kijelentette, hogy alakulatát, a 15. bombázó osztályt benzinhiány miatt feloszlatták és katonáit mintegy 10.000, más kötelékekhez tartozó repülővel, rádiótávírásszal és repülőműszerésszel együtt gyalogos csapatokhoz osztották be. Vallomása során közölte, hogy sok német repülőtéren az üzemanyaghiány miatt százával vesztegelnek a harci repülőgépek.”

/MTI - Szovjet hadijelentés/

„A 2. ukrán arcvonal támadásba áttért csapatai Budapesttől nyugatra a Vértes-hegységben áttörték a németek erős védelmi övezetét és Esztergom körzetében szétzúzva az ellenség harccsoportját, 45 kilométert nyomultak előre. Támadó harcaik során elfoglalták Esztergomot, Neszmélyt, Felsőgallát és Tatát, valamint kétszáznál több más helységet, amelyek között van: Tokod, Tát, Bajót, Tóváros, Tatabánya, Bánhida, Környe, Dunaalmás, Naszály, Mócsa, Kócs, Szend és Császár. 2. ukrán arcvonalunk csapatai a harcok során foglyul ejtették az ellenség hétezerrel több katonáját és tisztjét, és zsákmányoltak vagy megsemmisítettek 250 harcko-

csit és rohamlöveget, háromszáznál több ágyút és sok más hadfelszerelést és hadianyagot.

A Balatontól északra támadó csapataink elfoglalták Városlőd városát és vasútállomását, továbbá ötvennél több helységet, amelyek között van: Pápateszér, Bakonykoppány, Tapolcafő, Bakonyjókó, Magyarpolány, Szentgál, Tótvázsony és Balatonfüred-fürdőtelep.”

/Szovjet Tájékoztató Iroda/

Március 19-től a visszavonuló magyar és német csapatok látványa rendszeressé vált Balatonfüreden, és 20-ától megkezdődött a polgári lakosság tömeges menekülése is. A hadsereg a partot és a vasúti pályaudvart lezárta, megkezdődtek az előkészületek a különböző berendezések felrobbantására. Miután a szovjetek március 22-23-án éjjel áttörték a védelmet Balatonkenese magasságában, a magyar és német hadihajós egységek parancsnoksága, a Kommandant des Plattensee (parancsnok Salden kapitány) is megkapta visszavonulási parancsát. A személyi állományt a visszavonulás előtt utasították a polgári hajóállomány elsüllyesztésére. A németek először a magyar Illey-harccsoporttól kértek robbantó különítményt, de Illey Tamás folyamőr alezredes ezt nem teljesítette, ezért a megsemmisítéseket német műszaki alakulatok végezték el. 1945. március 24-én délután hullámsírba merült szinte a teljes balatoni hajóflotta. (Több forrásban március 26-a szerepel, mint a robbantás napja, ez

azonban valószínűtlen, hiszen a szovjet csapatok már 25-én bevonultak Balatonfüredre.) Robbantással elsüllyesztették a *Helka*, a *Jókai* és a *Kisfaludy* csavargőzösöket, a *Boglár*, a *Csobánc*, a *Csongor*, a *Gea*, a *Sió*, a *Szent István*, a *Szent Miklós*, a *Szigliget* motoroshajókat, a *Zala* és a *Veszprém* vontatógőzösöket, a *Dongó* motoros vontatót, a *Balaton* és a *Somogy* kotróhajókat, három *Csendőr* motorost, valamint két kompot, több uszályt és magánjachtot, kisebb motoroshajókat. A *Kelén* csavargőzös és a *Tünde* motoroshajó ekkor Révfülöpön horgonyzott a robbantásra várva. Másnap került volna rájuk a sor, de a hajnali órákban néhány hajós az életét kockáztatva felszökött a hajókra, és a fenékszelepek kinyitásával elsüllyesztette őket. Így a háború után ezekből csak a vizet kellett kiszivattyúzni, más jelentősebb sérülés nem esett rajtuk. A munkások 1945. április 20-án tértek vissza munkahelyükre és kezdték meg az újjáépítést. A *Tünde* motorost háromnapi munkával sikerült rendbe hozni, így megkezdhette menetrendszerű járatait Balatonfüred és Siófok között. Ezt a tihanyi aknazár felszedése után a *Boglár* motoros követte a Badacsony-Fonyód útvonalon. Majd következhetett sorban a többi még helyreállítható hajó javítása és üzembe helyezése.

Ezeknek a hajósoknak, akik ezt véghezvitték, és emberfeletti munkájuknak állít emléket a fenti tábla ...

Felhasznált irodalom:

Csonkaréti Károly – Benczur László: Haditengerészek és folyamőrök a Dunán. Budapest, 1991.

Kalmár László: Háború a Balatonon – hajórobbantók és hajómentők. = Badacsony 2012/5. sz., 8.

Veress D. Csaba: Harcok a balatoni védelmi vonalban (1944. december – 1945. március). = A Veszprém Megyei Múzeumok Közleményei. 1986. 563–585.

Veress D. Csaba: Balatonfüred a front első vonalában. = Füredi História 2007/2. sz., 14–27.

Wagner Imre: A balatonfüredi hajógyár története 1881–1996. Balatonfüred, 2006.

<http://csatomihaly.mindenkilapja.hu>

<http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/km/mittelmeer/suedost/donaufloetille.htm>

Köszönet illeti Tóth-Bencze Tamás urat, a Balatonfüredi Városi Helytörténeti Gyűjtemény és Kiállítóhely munkatársát a forrásanyagok felkutatásában nyújtott segítségével.