

# MŰHELY

HORVÁTH JÓZSEF

## MAGYAR KERESKEDELMI HAJÓK HADI SZOLGÁLATBAN A KELET és a NYUGAT gőzös sorsa a második világháborúban

### *A KELET gőzös tragédiája<sup>1</sup>*

Elcsigázott emberek mártogatják evezőiket a sötéten mozgó, döglött hullámokba. A mentőcsónak kormányánál ülő parancsnok a hajnal jeleit keresi a keleti égbolton. Néhány óra múlva abba kell hagyniuk az evezést. A magasan járó nap kivenné maradék erejüket is. Napközben igyekeznek vitorlájukba fogni a kedvező szelet, s csak alig eveznek. Így kevesebb ivóvíz kell a túléléshez. Márpedig túl kell élni!

A hajnal derengése mind jobban lágyítja az éjszaka sötétjét a keleti horizonton. Potzner kapitány a kormánypadról figyelni mindedig higgadt és bátor embereit. Vajon kibírják-e még a hátralévő hét-nyolc napot? Becslése szerint már meg kellett tenniük az út felét. Hetedik napja áznak a beloccsanó hullámok permetjétől, fáznak az éjszaka szelétől, tikkadnak a nap hevétől. Még hét-nyolc nap, ha csak....!

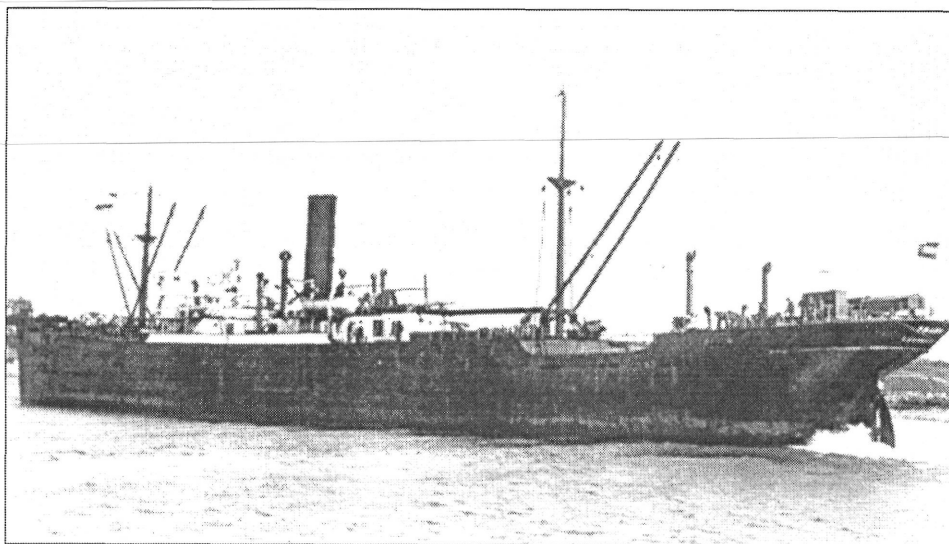
De ennek kevés a valószínűsége. Az Azori-szigetek felé haladva, hajójuk messze került az atlanti konvojok útvonalától. Csak a Gibraltár felé tartó hajókaravánok útvonalát elérve találkozhatnak majd szövetséges hajókkal.

Horváth Kálmán főgépész a túlélési esélyeiket latolgatja magában, vajon az árboc tövében lévő, gondjaira bízott vízkészlet elegendő lesz-e a hátralévő időre? Másfél decis fejadaggal talán...

Székely András kadét, a csónak orrában figyel a mind jobban kitárulkozó horizontot. A még látóhatár mögött rejtőző nap fénykoszorújában napok óta nem tapasztalt jelenséget vél felfedezni. Azt hiszi, a szeme játszik vele. A hajó egyetlen magyar matrózát, Szalay Jánost, ébresztgeti szendergéséből, hogy bizonyosságot szerezzenek a látottakról. Ketten már nem tévedhetnek! Valóban füstöt látnak: Sőt nem is egyet!

---

<sup>1</sup> Források: 1.) A KELET gőzös személyzeti jegyzéke a Közlekedési Múzeum irattárából; 2.) Potzner Frigyes tengerészkapitány 1940. november 8-í jelentése a Tengerészeti Hivatalhoz. Ddr. v. Juba Ferenc tengerészkapitány, gyűjteményéből; 3.) Potzner kapitány személyes közlései egykori, angol nyelven vezetett, mentőcsónaknaplója alapján; 4.) Lloyd's Wrack Book 1940. 124. és 129. o.; 5.) *Jürgen Rohwer*: Axis Submarine Successes 1939-1945.; 6.) *R. H. Freyer*: Halál a tengereken. Budapest, é. n.; 7.) *Mielke*: U-Boote 1939-1945.; 8.) *Janusz Piekalkiewicz*: See Krieg 1939-1945.; 9.) *Hortobágyi Jenő*: Hajózás háborús vizeken. 8 órai újság, 1941. március 12.; 10.) *Kehrer István*: Tengerészeti Kézikönyv. Budapest, 1941.; 11.) Az UA tengerallattjáró őrzőnaplója a vonatkozó, 1940. augusztus 19-i bejegyzésekkel. Washington National Archives, KTB UA. Platon Alexiades (Kanada) segítségével (2005. III. 10.); 12.) [www.warsailors.com/singleships/varegg.html](http://www.warsailors.com/singleships/varegg.html). (2005. III. 22.); 13.) [uboat.net/allies/warships/ship/3887.html](http://uboat.net/allies/warships/ship/3887.html). (2005. III. 22.); 14.) [www.Warsailors.com/Ships in Atlantic Convoys](http://www.Warsailors.com/Ships%20in%20Atlantic%20Convoys); 15.) Potzner eredeti személyzeti másolata a mentőcsónakba szálltakról.



*A KELET gőzös*

A hírré mindenki felélénkül a csónakban. Kehrer István első tiszt a távcsövön keresztül pásztázza a mind jobban kivilágosodó látóhatárt. Megerősíti a fiúk észlelését. Hajókaravánt látnak valóban, körülötte több brit hadihajó cirkál. Hat óra harminc perc, rögzíti az eseményt Potzner Frigyes parancsnok a körülmények ellenére is pontosan vezetett naplójában. Hat óra harminc perc, 1940. augusztus 25-én az északi szélesség  $50^{\circ}20'$  és a nyugati hosszúság  $17^{\circ}57'$  találkozási pontján, közel 240 mérföldnyire az ír partoktól.

A parancsnok utasítására John Kearsley II. tiszt meggyújtja a vörös bengáli tüzet, aminek összetéveszthetetlen fényére hamarosan felfigyelnek az egyik kísérő hadihajón. Kitörő örömmel fogadják megmentőjüket, A WELLINGTON sloopot,<sup>2</sup> és felkapaszkodnak a hajó hálóval borított oldalán. Addigi lakóhelyüket tengerállóvá téve sorsára hagyják, hátha másoknak az életet jelenti majd. Ezzel a 35 ember többnapos megpróbáltatása véget ért.

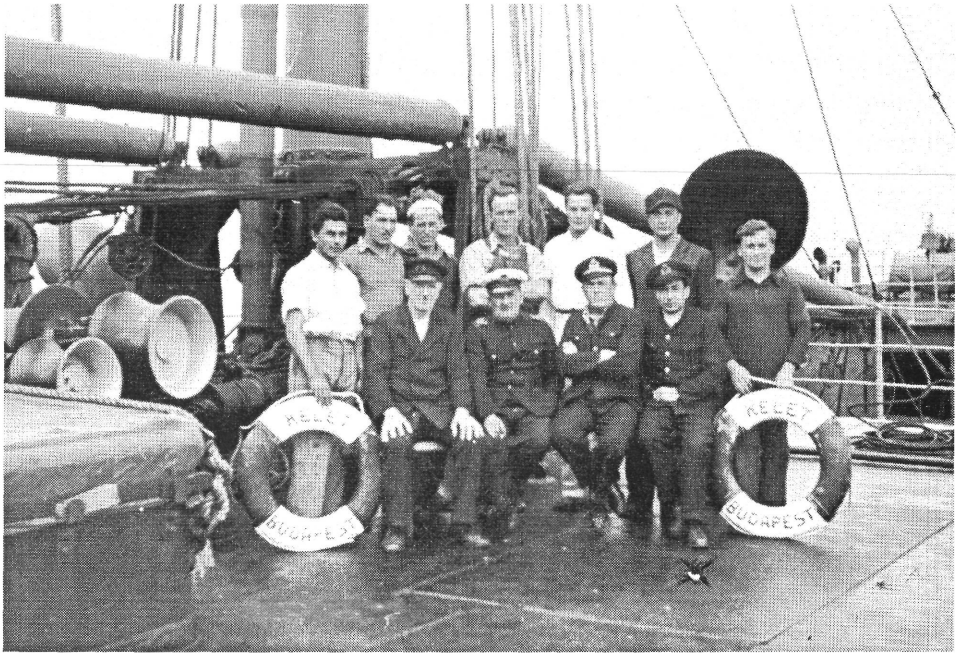
De, hogyan is kezdődött?

A Neptun Tengerhajózási Rt. KELET<sup>3</sup> gőzöse 1940. április 18-án érkezett Marseille-be. A Pondicheri-ből hozott mogyorórakomány kirakásával megszűnt a Food Commissionnal fennálló szerződés, így a cég londoni képviselője, Bíró György kapitány, a brit kormány Hajózási Minisztériumának adta át a hajót időbérbe. Marseille-i tartózkodásuk alatt, a nyugati háborús hajózásra készülve festették fel a hajó oldalaira és a raktártetőkre a semlegesek részére előírt nemzeti megkülönböztető jeleket.

---

<sup>2</sup> Jelenleg Londonban, a Temze bal partján áll kikötve, és a brit tengerésztisztek klubja.

<sup>3</sup> KELET gőzös. A Neptun Tengerhajózási Rt. 1933-ban vásárolt hajója, mely korábban húsz évig a TREGARTHEN nevet viselte a Hain Steamship Co. állományában brit lobogó alatt. 4300 tonna hordképességű 1000 lóerős, 120 m hosszú és 14 m széles. 30-33 fős személyzete volt. A hajó utolsó magyar személyzete: Potzner Frigyes parancsnok, Kehrer István I. tiszt, Székely András kadét, Horváth Kálmán főgépész, Szalay Jenő O.S., Csaplár Ferenc pincér. A személyzet többi tagjai: jugoszláv 3, holland 3, észt 3, belga 1, ceyloni 1, St. Vincent-i 2, St Johns szigeti 5, kanadai 9.



*A KELET gőzös személyzete*

Marseille-ből Algírba hajóztak, ahol ércrakományt vettek fel. Onnan Gibraltár érintésével május 24-én érkeztek Cardiffba, ahol több napi várakozás után szabadultak meg rakományuktól. Az érc kirakását követően, június 4-én, üresen indultak el, majd másnap csatlakoztak a 28 egységből álló OB 162 konvojhoz.<sup>4</sup> Cardiffi állásuk során egy nagy, első világháborús hajóágyút szereltek a hajó farára, kezeléséhez egy haditengerész altisztet is kaptak. Négy nap hajózás után, amikor túljutottak a németek által meghirdetett veszélyövezeten, a kísérő naszádok elhagyták a karavánt, s az feloszlott. A KELET egyedül folytatta útját távoli célja felé. Eseménytelen út után, június 16-án érkeztek Wabana-ba, a new-foundland-i Belle Isle-n található kikötőbe. Újra ércet kellett berakniuk.

Megérkezésükkor a kanadai hatóságok azonnal internálták a hajó olasz állampolgárságú tengerészeit, mivel akkorra Olaszország hadat üzent Nagy-Britanniának. Így került el a hajóról Tarabochia II. tiszt is, aki még a fiumei Nautikáról volt ismerős a magyar tiszteknek. A háborús viszonyok sok kellemetlenséget okoztak a személyzetnek (internálás, a hajó elhagyásának tilalma). Mindez arra vezetett, hogy szinte rendfokozati különbség nélkül egységesen bérköveteléssel léptek fel, kevesellték a háborús pótlékot.

<sup>4</sup> Konvoj. Általában háborús időszakban, hadicselekmények által veszélyeztetett vízterületeken összeállított, hajókísérlettel segített hajókaraván. Egy-egy hajókaraván 3-50 szárazárut, vagy folyékony árut szállító teherhajóból, s 2-10 kísérő hadihajóból áll. Esetenként repülőgépek is biztosították a hajókísérletet. A hajókaraván indulása előtt a karaván egységeinek parancsnokait tájékoztatták az utazás módjáról, lezárt borítékokban utasításokat kaptak a különböző helyzetekre, s az egységek közül vezérhajót jelöltek ki, melynek parancsnoka egyben a konvoj parancsnoka is volt.

A hajó parancsnoka, Potzner kapitány nem tudta teljesíteni a követelést, s mivel a montreali magyar külképviseletnek sem sikerült a személyzettel megegyeznie, beszüntették a munkát. A parancsok kénytelen volt idegen személyzettel pótolni a munkamegtagadókat, de mivel az utóbbiak a hajót nem hagyhatták el, a hajó hátsó felében különítették el őket. A rakodás befejezése után, június 28-án, a helyi hatóságok utasítására a nyugati konvojok gyülekezési helyére, Halifax-ba indultak. Halifax-ban a parti őrség emberei átvették a munkavégzést megtagadókat. Ezt követően a 33 fős személyzetből csak heten maradtak magyarok.

A négynapos ott tartózkodás során 28 hajó gyülekezett össze. A Bermudákról indult 19 további egység megérkezése után, július 6-án indultak el a HX 56-os számú, összesen 47 egységből álló, keletre tartó hajókaravánnal, de már az első nap után elmaradtak a konvojtól, mert nem tudták tartani a megkívánt sebességet. A St. Johns-szigeten Vetró János kuktát kórházba kellett szállítani, így csak hatan maradtak magyarok. Magányos útkukat Milford Haven-ig esemény nélkül tették meg. A hajó célkikötője Port Talbot lett volna, de a németek által elaknásított kikötőbejárat miatt oda nem tudtak mindjárt bemenni.

Négy napig álltak Milford Haven-ben, majd a hatóságok utasítására Swansea-be mentek, s ott várakoztak.

A német repülőgépek hol az egyik, hol a másik kikötő bejáratát aknásították el, így egy ideig sem Swansea-ből kimenni, sem Port Talbot-ba bemenni nem tudtak. Végül az aknakeresők megtisztították a kikötők torkolatát, s augusztus 2-án átmehtek Port Talbot-ba kirakásra. Hatodikára végeztek a kirakással, majd szemet vételeztek, s megint csak várakoztak, hogy csatlakozhassanak egy Amerika felé induló hajócsoporthoz. Végre augusztus 11-én utasítást kaptak, hogy induljanak a karaván gyülekezőhelyére, Milford Haven-be.

A konvojba csoportosított hajók parancsnokait megbeszélésen tájékoztatták a teendőikről, a karavánban történő utazás módjáról. A 28 egység augusztus 12-én, 16 órakor indult, 13-án a Man-szigetnél a liverpool-i, 14-én a glasgow-i csoport csatlakozott hozzájuk, összesen 16 hajó. A 44 egységből összeállított konvojt ettől kezdve OB 197 jellel szerepelt a nyilvántartásban. Több oszlopba fejlődve hajóztak, két torpedóromboló kíséretében, melyek állandóan a konvoj körül cirkáltak. A KELET a balról számított 6. oszlopban a harmadik volt. Az Ír-tengerről Írországot északról megkerülve jutottak ki az Atlanti-óceánra, borult időben, csendes tengeren. 15-én német tengeralattjáróról érkezett rádiójelentés. Hogy megnehezítsék a tengeralattjárók támadásait, az előzetesen megbeszéltek szerint az egész konvoj egy időben történő útirány-változtatással, cikkcakkban haladt.

A kísérő hajók eltávolodtak a konvojtól, a tengeralattjárót keresték, ám az befurakodott a hajók közé. Augusztus 16-án, pénteken 9 óra 12 perckor a KELET-től körülbelül 3400 méterre haladó HEDRUN<sup>5</sup> nevű (2325/1311) svéd hajót érte torpedótalálat az első és második raktár között. A hajóból füst és gőz csapott fel, balra dőlt, majd orral előre süllyedni kezdett. A személyzet életben maradt tagjai csónakon és úszó tárgyakon próbáltak menekülni. Öt perc múlva már csak a felvetődő roncsok jelezték a hajó helyét az örvénylő vízben. Megállni, menteni nem volt lehetőség! A konvojban a zavar elkerülése

---

<sup>5</sup> A Lloyd's adatai szerint augusztus 16-án délelőtt 11 óra 13 perckor történt a támadás, a hajó süllyedésének a helye É. sz. 57° 10', Ny. h. 16° 37', kb. 600 mérföldre Skócia nyugati partjától. Augusztus 21-én három túlélő és kilenc halott érte el a skót partokat.

miatt az oszlopok utolsó hajóit bízták meg a bajba jutottak mentésével, így a karaván végén haladó EMPIRE SOLDIER gőzös mentette ki a 19 tengerészt szorult helyzetükből.

A második oszlopban másodikként haladó ALCINOUS nevű holland motorost 10 óra 45 perckor érte torpedótalálat. A 8000 tonnás hajó nem süllyedt el, de lassan elmaradt a hajókaravántól. A találat következtében kigyulladt whisky-rakományát csak igen nehezen tudták eloltani, majd a hajót visszavitték Clyde-ba javítani.

Az együtt haladó egységek a vezérhajó utasítására közelebb húzódtak egymáshoz, és teljes sebességgel hajóztak, hogy a tengeralattjárónak<sup>6</sup> kevesebb legyen a lehetősége a támadásra, ám mivel több támadás nem érte őket, a konvoj 15 óra 30 perckor, a karavánt vezető rangidős parancsnok jelzésére, Írország nyugati partjaitól 300 mérföldnyire ismét szétszóródott.

A gyorsabbak előnyt szereztek az öreg hajókhoz képest. A KELET, miután magára maradt, a 240°-os irányt tartva tovább haladt célja, a floridai Tampa felé.

Alig mentek húsz mérföldet, amikor roncsokat, tutajokat és mentőcsónakokat vettek észre, melyeken több ember kapaszkodott, vagy zsúfolódott össze. 18 órakor hozzáfogtak a mentéshez, de a nyugtalan tenger és a megélénkülő szél igen nehezítette a munkát. Először a mentőcsónakban lévőket vették a fedélzetre, majd a megmentett angol III. tiszttel a közelben sodródó tutajokról szedték össze a kimerült embereket. A mentés során az egyik brit tengerész a hajó és a csónak közé esett, összezúzódott és eltűnt a vízben. Közben leszállt az est. A mentés folyamán felszínre emelkedett egy német tengeralattjáró, s fényjelzéssel felhívta a mentők figyelmét egy távolabb sodródó, vízzel telt mentőcsónakra, melyben még többen tartózkodtak. A helyszín alapos átvizsgálása után a sötétség beálltával folytatták útjukat, de már nem Florida felé, hanem az Azori-szigetekre igyekeztek, mert a megszorodott létszámnak nem lett volna elég az élelem az amerikai partokig.

Számba vették a megmentetteket, 13 európai és 24 hindu hajótöröttet. A süllyedés és a mentés során többen meghaltak, eltűntek: a parancsnok, két géptiszt, két altiszt és 42 hindu. A megmentett legénység a Clan Line 12 ezer tonnás hajóján, a CLAN MACPHEE-n szolgált. A hajó néhány órával korábban még ugyanannak a konvojnak volt a tagja, mint a KELET.

Mivel az 55 hajótöröttel 88 főre emelkedett a hajón lévők száma, Potzner kapitány úgy döntött, hogy Fayal-ban partra teszi őket, s a készletek kiegészítése után megy csak Tampá-ba. Augusztus 18-án értesültek a rádióból a németek előző napi közleményéről, mely szerint az angliai tengerzár övezetét a nyugati hosszúság 20. fokáig<sup>7</sup> terjesztik ki, s e körzeten belül minden hajót felszólítás nélkül megsemmisítenek – a semlegeseket is.

Akkorra a német tengeralattjárók gyakorlatilag már az Egyesült Államok keleti partjainál is veszélyeztették a hajózást, mivel a megszállt és támaszponttá kiépített francia kikötőből, Lorien-ből, odáig tudták kiterjeszteni hatósugarukat. Akkoriban irányították a németek az első búvárhajójukat Freetown körzetébe, a déli vizekre portyázni. A KELET személyzete

<sup>6</sup> Az Unterseeboot rövidítése. A németek a hajókaravánokat általában nem egyedül, hanem falkában támadták. Ez három vagy több hajót jelentett.

<sup>7</sup> A Lloyd's adata szerint, a Glasgow-ból Bombay-ba tartó brit gőzöst augusztus 18-án torpedózták meg az Atlanti-óceánon az É. sz. 56° 50', Ny. h. 17° 40' helyzetponton.

megnyugodva folytatta útját, hiszen aznap déli helyzetpontjukat már a veszélyövezettől 30'-re nyugatra mérték. Elhelyezték a megmentetteket, ellátták a sebesülteket.

A következő napon, augusztus 19-én 4 óra 15 perckor a KELET mögött egy tengeralattjáró figyelmeztető lövéseket adott le, mire a hajó megállt. A tengeralattjáró a hajnali szürkületben fényjelzéssel utasította őket csónak küldésére, hogy a hajó okmányait megvizsgálhassa. Kehrer Istvánt, az akkor már 64 éves I. tisztest, s a hajó magyar legénységét küldték át az okmányokkal. Kehrer hiába hivatkozott a hajó semleges voltára, üres raktárraira, a hajón tartózkodó 88 emberre, az UA jelű tengeralattjáró parancsnoka, Cohausz sorhajóhadnagy,<sup>8</sup> hajthatatlan maradt. Összesen egy órát adott a hajó elhagyására. Az UA-nak ez volt a hetedik elsüllyesztett hajója dél-atlanti hadiportyáján.

Mire a csónak visszaérkezett a KELET-hez már csak 15 perc volt hátra az egy órából, de a háborús viszonyokhoz szokott tengerészeknek elegendő volt a feltétlenül szükséges intézkedések megtételére. A két mentőcsónak, a két kisebb szolgálati csónak és a háborús viszonyokra rendszeresített két mentőtutaj elegendőnek bizonyult az emberek, az élelem és az ivóvíz elhelyezésére. Ezen kívül csak a hajó okmányai, és a navigációs felszerelés kaphatott helyet. A lehetőségekhez képest sok sűrített tejet, kétszersültet, konzervet, füstölt szalonnát és ivóvizet sikerült magukkal vinniük.

A tengeralattjáró az egy óra elteltével alámerült, s egy torpedót lőtt ki a KELET bal oldalára, a farához közel, a gépház táján. A hullámvásban dülöngélő üres, tehetetlen hajót olyan helyen érte a torpedó, hogy a keletkezett lék csak kevésbé került a víz alá, így csak lassan kezdett süllyedni, ezért a tengeralattjáró újra a felszínre emelkedett, s néhány száz méterről ágyútűzet nyitott a vízvonalhoz közeli héjlemezelésre. A leadott 13 ágyúlövés, bár mind nem találta el a hajót, megtette a hatását, a KELET 10 órára, felágaskodó orral, végleg eltűnt a hullámokban. A hajó személyzeti lajstromában az utolsó oldalon bejegyzett adatok alapján a KELET Írország nyugati partjától mintegy 550 mérföldre, az É. sz. 49° 40' és a Ny. h. 21° 40' -nél süllyedt el.

A szomorú látványból felocsúdva először is célszerűen elosztották a mentőeszközökre az embereket és a készletet, majd Potzner kapitány megállapodott a CLAN MACPHEE volt I. tisztségével Mr. Chadd-el a további teendőikben. Az angol tiszt parancsnoksága alá helyezte a KELET egyik mentőcsónakját, az egyik szolgálati csónakot és a két mentőtutajt, összesen 23 európai és 30 hindu hajótöröttel. A saját parancsnoksága alatt maradt a másik mentőcsónak és a második szolgálati csónak, összesen 23 európaival és 12 hinduval. A KELET személyzete zömében együtt maradt, a magyarok közül csak Csaplár Ferenc pincér került a másik csoportba, hogy ha a többiek elvesznek, legalább egy magyar túlélő maradjon, hírmondónak.

A készletek létszamarányos elosztása után különváltak, ezzel is nagyobb esélyt adtak megtalálásukra. Vitorlába fogták az uralkodó nyugati szelet, és a Golf-áramlat segítségét kihasználva Írország felé igyekeztek. Magukra maradva leltárt vetek fel a készletekről. Az élelmet a parancsnok, az ivóvizet a főgépész vigyázta, s mindenki megkapta a maga feladatát. Alkonyattájt a szél megélenkült, gyorsabban tudtak haladni. Másnap a szél tovább erősödött, mígnem közepes viharra fajult. Ennek örültek, mert gyorsabban haladt a csónakjuk, viszont sokat szenvedtek a becsapódó víztől.

<sup>8</sup> Kapitänleutnant Hans Cohausz, \*1907. XI – †1941. IV.

A harmadik napon tovább fokozódott a szél ereje, majd délután rohamosan csökkent, s a negyedik napon keletire fordult. Ez kedvezőtlen változás volt: kissé módosítani kellett útirányukat, hogy tovább használhassák a vitorlát. Aznap a déli láthatáron egy repülőgépet észleltek. Estére a keleti szél is elült, evezni kellett. A szolgálati csónakban lévő hindukat eleresztették, akik szintén eveztek besötétedésig. Az ötödik nap szélcsend volt, délelőtt eveztek, de estefelé megélenkült a szél és így újra vitorlázhattak. Ez a hinduk számára nagy könnyebbség volt, mivel hívő mohamedán létükre a szalonnát és a húskonzervet nem akarták enni, a kétszersülttől pedig már alig volt erejük.

Az út hatodik napján, augusztus 24-én reggel újra elállt a szél, megint az evezőkhöz kellett nyúlniuk. Egészen késő délutánig felváltva kínlódtak az evezőpadokon. Gyenge széllel délutántól vitorláztak, de a sebességüket evezéssel is igyekeztek fokozni. Éjjelig eveztek, a hinduk csónakja lemaradt, de úgy gondolták, a pihenő során majd beérik őket. Útjuk hetedik napján napfelkelte előtt újra kezdték az evezést, de onnan már ismerjük a sorsukat.

A WELLINGTON legénysége gondoskodott a bajbajutottakról, a lehetőség szerint minden szükségessel ellátta őket. Megkeresték a hátra maradt hindukat is. A brit hadihajó parancsnokától megtudják, hogy egy hete nem látott társaikat már három nappal korábban megtalálták, és Galway-ben tették partra őket.

Potzner kapitány és csapata nyolc nap után, szeptember 2-án kerül partra Gibraltárban, ahol azután szétválnak útjaik. További két hónap kényszerű távollét után – addig tartott a katasztrófával kapcsolatos kivizsgálás – november 3-án érkeznek haza a KELET gőzös magyarjai Budapestre.

\*

Lássuk, hogyan emlékszik a másik csoporttal megmenekült John A. Molyneux nyugállományú brit hosszújratú kapitány 1993. január 22-én írott levelében:

„Rendkívüli meglepetést jelentett számomra az Ön cikke,<sup>9</sup> az események ilyen pontos leírásával, ahogy azokat magam is megörökítettem az emlékezetemben. A CLAN MACPHEE-n voltam tisztjelölt azidőben.

Mire a konvoj szétszóródott, mi már láttunk néhány megtorpedózott hajót. Éppen elhagytam a kabinomat, amikor a torpedó becsapott hozzánk a bal oldalunkon, a 2. és a 3. válaszfal mögött. Szerencsés voltam, ahogy visszatértem, a kabinom már egy nagy lyuk volt csupán. A hajó azonnal süllyedni kezdett az elejével. A hindusztáni személyzetünk pánikba esett és megrohanták a mentőcsónakokat, melyekből kettő már a robbanástól megrongálódott. Másik kettő a pánik miatt borult fel, azokat úgy bocsátottuk vízre. Csak két csónakunk ért vizet megfelelően. Két tutaj is volt a fedélzeten, azokat is vízre dobtuk. Akkorra a hajó már majdnem függőlegesen állt. Én néhány tengerésszel a négyes fedélzeti nyílástól ugrottam a vízbe 30 láb magasságból, mielőtt a hajó végleg elmerült, kb. nyolc perccel a robbanás után. Négyes-ötös erősségű szél fújt, erős hullámokkal. A mentőcsónakok már némileg eltávolodtak, de szél alatt láttam egy tutajt sodródni, amit sikerült megfognom, felmásztam rá, egy hindu fűtő mellé. Nem sokkal később érkezett

---

<sup>9</sup> A szerző 1993 januárjában, a liverpool-i Seabreezes c. lapban megjelent cikkére hivatkozik.

meg a KELET; a búvárhajó még ott cirkált és felhívta a figyelmét ránk, mivel nagyon szétszóródtunk. Végül a KELET a tutaj mellé manőverezett, ami nem csekély tengerész-tudást követelt a folyamatos hullámmásban. Megmenekültünk.

Egy barátom révén, aki a német haditengerészetnél szolgált, megállapítottam, hogy elsüllyesztőnk az U-30-as<sup>10</sup> búvárhajó volt, Fritz Julius Lemp hadnagy parancsnoksága alatt, akinek az életem köszönhetem, hiszen valamennyiünk kimentését biztosította, mielőtt a KELET tovább haladt volna.<sup>11</sup>

Kapitányunk, Cranwell, súlyosan megsebesült a robbanásban, így nem tudta elhagyni a hajót. A főgépész és a III. gépész egy drótkötélen csúsztak le a hajó faráról a vízbe és azonnal eltűntek. További 24 tengerész is eltűnt.<sup>12</sup> Alig emlékszem a KELET gőzösön töltött két és fél napra, a személyzet irántunk tanúsított kedvességére azonban igen.

Nagyon jól emlékszem, hogyan ébredtünk fel a tengeralattjáró figyelmeztető lövésére, épp pirkadni kezdett. Potzner kapitány elmondta, utasítást kapott, hogy küldjön csónakot az UA<sup>13</sup> tengeralattjáróra a papírjaikkal. Igyekezett titkolni aényt, hogy semleges lobogó alatt nemzetközi legénysége van, ezért a magyar I. tisztet küldte át a csónakon a hajón lévő magyar legénységgel. Kérését, hogy ne bántsák a hajót, mert nagyszámú mentett személyzet van rajta, nem méltányolták. Mi csak lestük a csónak lassú közeledését, mert a búvárhajótól minden közeledésünkre tiltó jelzést kaptunk. Egy órát adtak a hajó elhagyására attól az időtől, hogy a csónak visszaindult. Visszaérkezésükkor kb. negyed óránk maradt. A két nagy csónakot, két munkacsónakot és a fedélzeten lévő két mentőtutajt vízrebocsátottuk és felszereltük, majd sietve elhagytuk a hajót.

A KELET-et baleset nélkül ürítettük ki, kivéve, hogy egy ember bal oldalt hátul ottmaradt. III. tisztünkkel, Mandersonnal, visszaevettem a kis csónakban, összeszedtük az embert, de alig távolodtunk el, amikor a tengeralattjáró kilötte a torpedót. Később, ahogy azt Potzner kapitány lejegyezte, a búvárhajó ágyúval kezdte a hajót löni. Találati pontosságuk nem volt túl jó, néhány lövés meglehetősen közelre hullott, a hajó és közénk.

Potzner kapitány feljegyzései a süllyedésről sok tekintetben azonosak a mi emlékeinkkel. Mr. Chadd, I. tisztünk volt a mentőcsónakunk felelőse, melyben a III. tiszt, a rádiós tiszt, három gépész, mi ketten tisztjelöltek, a pincérek és egy vegyes csapat: jugoszláv, belga, új-szkóciai, new-foundlandi és indiai tengerész került össze, pontosan 24 fő. A két kis csónak ki volt téve a hullámok játékának. A két nagy csónak mindegyike vontatott maga mögött egy-egy tutajt, 16 emberrel. Az időjárás jó volt, de a gyenge szél miatt evezni is kellett.

Beosztottuk az embereket, evezőnként két-két evezőst. Kiegészítésül még két emberre volt szükség a fenékvíz folyamatos eltávolítására. A klinker építésű csónak, mert rit-

<sup>10</sup> Az U-48-al együtt portyáztak augusztus első hetétől a hó végéig. Lemp két hajót jelentett ez idő alatt 12 407 tonnával, míg az U-48 parancsnoka, Hans-Rudolf Rössig, öt hajó elsüllyesztését, 29 169 tonnával.

<sup>11</sup> Lemp végül brit felszíni hajókkal vívott harcban vesztette életét 1941 májusában, az U-110 parancsnokaként. Lemp hadnagynak a túlélők iránti emberségessége tükröződik Prien tengeralattjáró-kapitány megjegyzésében (aki arról lett híres, hogy Scapa Flow-ba behatolva elsüllyesztette a HMS ROYAL OAK csatahajót), hogy Lemp vöröskeresztet festhet a búvárhajója tornyára. Fényképem is van Lemp hadnagyról, a rádiósa küldte, akivel együtt szolgált az U-30-on.

<sup>12</sup> Bár e 24 fő neve nem szerepel a kereskedelmi tengerészek hősi emlékművén Londonban.

<sup>13</sup> Az UA-jelű tengeralattjáró eredetileg a török flotta egysége volt.



kán volt vízen, erősen szivárgott és soha nem lehetett teljesen vízteleníteni. A következő 24 órában keveset haladtunk; ahogy előre látható volt, a tompa orrú, mélyre merülő mentőtutajt igen nehéz volt a mentőcsónakkal vontatni.

A tutajon lévők nagyon sokat szenvedtek, végül mégis önként vállalták, hogy eleresztenek minket, hogy a gyorsabb mentés reményében jobban haladhassunk, 550 mérföldre észak-keletre voltunk Írországtól. Megrázó pillanat volt, máig emékszem rá: szinte semmi esélyük nem maradt a túlélésre egy szörnyű viharban, hamar megtapasztalhattuk.

A második napon élénk dél-nyugati szél volt, ami erős, hátulról jövő hullámozást okozott, és a következő napon is folytatódott. Mr. Chadd vitorlázótudományának köszönhetően futottunk a szél előtt, ami nem volt csekélység a vitorlázásra voltaképpen alkalmatlan mentőcsónakban: állandó figyelmet követelt a kormányzásban, a hátulról érkező hullámok kivédésében. A hullámhegyek rendellenes mozgása ugyanakkor igyekezett félredobni a csónak orrát. Ha nem helyesbítettünk volna, a csónak széttörik. A harmadik nap végétől a vihar tovább vonult, de maradt annyi szél, hogy tovább haladhattunk a hosszú, dögölt hullámokon.

A csónakban meglehetősek voltak a viszonyok. Éjszakánként jó szolgálatot tettek a takarók, és mivel nyár volt, szerencsére, nap közben megszáradhattunk és átmelegedhettünk. Az ételmet és a vizet adagoltuk. A pincér zabpelyhet és aszalt szilvát osztott ki naponta. A zabpelyhet minden reggel összekevertük a vízadagunkkal: nem volt túl étvágygerjesztő, de egészséges. A napi egy szilva volt a szerencsénk, mert egész nap szopogattuk a magját és nedvesen tudtuk tartani a szánkat.

Az ötödik nap kora reggelén füstöt láttunk a horizonton. Vörös rakétával jeleztünk, de nem álltak meg. Később még egy hajót észleltünk, és az utolsó két használható rakétánkkal meg is állítottuk. A VAREG nevű kis norvég hajó volt, egy konvojból vált ki a megelőző este, és a maga útját járta. 230 mérföldre délnyugatra voltunk Írországtól, ezért a parancsnok úgy döntött, hogy a nyugati parton, Galway-ben tesz partra bennünket, a lehető legközelebbi kikötőben. A norvégok is vendégszeretők voltak hozzánk, Galway lakossága is rendes volt. Végeredményben nagyon szerencsések voltunk, hogy megmenekültünk: a tisztességes tengerészek követték a nemzetközi tengerészszokásokat, és nem törődtek azzal hogy milyen nációhoz tartozunk.

John A. Molyneux kapitány”

Nagyon érdekes részleteket tudhatunk meg D. Heaton kapitánytól, Man szigetéről. Így emlékezik:

„Nagy érdeklődéssel olvastam beszámolóját a KELET gőzös elvesztéséről és a későbbi megmenekülésükről a CLAN MACPHEE túlélőivel együtt.

Az m/s<sup>14</sup> ALCINOUS-on szolgáltam tisztjelöltként, az OB 197. sz. konvojban a 22. helyen, amikor megtorpedózták. Bár a hajó kigyulladt (részben skót whisky volt a rakomány), a tüzet végül eloltottuk és sikeresen visszajutottunk a megrongálódott hajóval Clyde-ba.<sup>15</sup>

<sup>14</sup> M/s = motorship (motoros hajó), megkülönböztetésül a s/s = steamship (gőzhajó)-tól.

<sup>15</sup> Ott megjavították, és bár egy későbbi, Freetown-i útján torpedótámadást kapott, túlélte a háborút. Később brit lobogó alatt PHEMIUS néven futott, 1957 júliusában bontották le Hong-Kongban. Idén decemberben

Kiegészíthetem az információit a következő részletekkel. A HEDRUN-hoz: láttam, mikor megtorpedózták, de mire átmentem a hídon, hogy szóljak a kapitánynak, a hajó elmerült. Ennek ellenére a személyzetéből 19 főt kimentett a mentőhajóvá kinevezett EMPIRE SOLDIER. Erről akkor értesültem, amikor a háború után együtt szolgáltam a hajó főgépészével. Az EMPIRE SOLDIER egy konvoj-összeütközésben süllyedt el, mi vittük vissza az Egyesült Királyságba a személyzet néhány tagját a MANCHESTER TRADER gőzösön, amelyen 1942/43-ban III. tisztként szolgáltam.

Úgy emlékszem, hogy mi fogtuk a KELET S. O. S. jelzését, mialatt megfékeztük a tüzet az ALCINOUS fedélzetén, és igen kíváncsi voltam, hogy, mi történt a személyzetel? De nagyon sok más hasonló ügy volt a háború idején, amiről semmi többet nem tudunk. A más lobogók alatti hajók elsüllyedése nincs oly mértékben dokumentálva, mint a brit hajóké. A KELET elvesztése megtalálható Jürgen Rohwer: A tengelyhatalmak sikerei 1939-45-ben c. munkában. Idézem egy részletét: „1940. augusztus 19-én 9.16-kor (német idő szerint) az UA-tengeralattjáró (kapitánya Cohaus) torpedóval és ágyúlövéssel elsüllyesztette a KELET magyar gőzöst, 4295 t. Helyzetpont: É. sz. 50°, Ny h. 22°. Gondolom, az előbb említettek érdekesek az Ön számára, és mellékelem az ALCINOUS képét.

Heaton.”

---

egy árverésen Carnarthenben, Welsben, vettem egy kitűnő, 1925-ös ceruzarajzot a hajóról, és – éppen 52 év után – az Ön cikke is megjelent – micsoda véletlen!

## FÜGGELÉK

### 1.

Az 1938:XXXII. tc. a kereskedelmi hajók ellen fellépő tengeralattjárók magatartására vonatkozó nemzetközi szabályoknak Magyarország által való elfogadásáról:

„1. §. Az országgyűlés jóváhagyja a magyar királyi kormánynak azt az intézkedését, amellyel a kereskedelmi hajók ellen fellépő tengeralattjárók magatartására vonatkozó nemzetközi szabályokat, Nagy-Britannia és Írország Egyesült Királyság kormányához intézett, Londonban, 1937. évi december hó 8-án kelt nyilatkozatában [...]

2. §. Az 1. §-ban említett nyilatkozat [...] hivatalos magyar fordítása a következő:

„A m. kir. Kormány ezennel Őfelsége Nagy-Britannia és Észak Írország Egyesült Királyságbeli Kormányának tudomására hozza, hogy a maga részéről [...] elfogadja és elismeri, hogy a nemzetközi jogértelmében:

1.) A tengeralattjáróknak a kereskedelmi hajók ellen irányuló fellépésükben alkalmazkodniuk kell a nemzetközi jog ama szabályaihoz, amelyek a tenger felszínén működő hadihajókra nézve irányadók.

2.) Különösképpen – véve azt az esetet, amidőn a kereskedelmi hajó szabályszerű felszólítás után makacsul vonakodik megállni, vagy megvizsgálásával szemben tevékeny ellenállást tanúsít – a hadihajó, legyen az akár tengerfelszíni, akár tengeralattjáró hajó, nem sülyeszthet el, és nem tehet hajózásra képtelenné valamely kereskedelmi hajót anélkül, hogy az utasokat, a hajószemélyzetet és a hajóokmányokat előzetesen biztonságba nem helyezte volna. Ebből a szempontból nem tekinthetők biztonságos helynek a hajók mentőcsónakjai, hacsak az utasoknak és a hajószemélyzetnek biztonsága nincs biztosítva figyelemmel a tenger állapotára, a légköri viszonyokra, és tekintettel a szárazföld közelségére, vagy más olyan hajónak a jelenlétére, amelynek módjában van az említetteket a fedélzetre venni. [...]

Kelt Gödöllőn, 1938. augusztus 10. napján

vitéz Imrédy Béla, m. kir. miniszterelnök.

vitéz nagybányai Horthy Miklós, Magyarország kormányzója.”

### 2.

M. kir. Tengerészeti Hivatal  
Budapest

636/1939. T.H.

M. kir. Duna-tengerhajózási Rt. tekintetes igazgatóságának  
Budapest.

Szíves tájékoztatás céljából az alábbiakat közöljük: A stockholmi követségünk közölte, miszerint a német kormány a skandináv államok kormányainak alábbi tanácsait tolmácsolta:

A kereskedelmi hajók ne változtassanak útirányt, ne hajózzanak cikk-cakk formában, ne táviratozzanak, ha német hadihajót vesznek észre; ne sötétítsék el magukat éjjel; német tengeralattjáró felszólítására minden körülmények között álljanak meg, és ne kísértessék magukat hadviselő állam convoy-ával. Ez utóbbi esetben feltétlenül olyan elbánásban fognak részesülni, mint ha ellenséges hajók lennének.

Dátum nélkül!

Nagy Gábor, a m. kir. Tengerészeti Hivatal igazgatója

Nagy, fekete testű gőzös szeli nagyokat bólintgatva a Timor-tenger csendes hulláma-it. Külseje szigorúságát csak fokozzák a hadiszürkére átmázolt felépítmények. E szürkeségben egyetlen színtolt a hajó oldalára festett két hatalmas, címeres trikolor, s a nagy, fehérbetűs NYUGAT – HUNGARY<sup>17</sup> felirat.

A Budapesten bejegyzett Neptun Tengerhajózási Részvénytársaság NYUGAT<sup>18</sup> nevű gőzöse kilenc csomós „tramp”<sup>19</sup> sebességgel halad északi irányban, hogy a Port Adelaide-ben felvett 7300 tonnás lisztrakományát átadhassa a Kelet-Kínai-tengeren, a japánok ellen harcoló kínai Vörös Hadseregnek. 1941. április 13-a, vasárnap van, ebéd utáni csendes pihenő. Csak a szolgálatos II. tiszt, a soproni Hoffmann Zoltán, és a kormányos matróz, a Pest közeli Hosszúberekpéteriből elszármazott Bocek József van a hídon. A többiek csendben végzik a munkájukat, vagy pihennek.

A magyar 3. hadsereg akkor már két napja, hogy átlépte a volt Jugoszlávia határát, a Folyamörség hajói Vukovárnál nyomultak előre. Nagy-Britannia jegyzékben tiltakozott londoni követüknél, Barcza Györgynél, s a diplomáciai kapcsolat megszakítását helyezte kilátásba. A németek által közel egy éve megszállt Hollandia megmaradt hadserege, különösen a légierő és a hadiflotta, a brit-francia szövetség oldalán folytatta harcát. Az emigrációba kényszerült holland kormány szintén barátságtalan viszonyba került a Magyar Királysággal. Ezekről az eseményekről a hajón is tudtak a rádióhírekből!

A Torontál megyei Újhelyen született Zoller Miklós, a hajó parancsnoka, előző nap beszédet tartott a személyzet magyar tagjainak a magyar hadsereg bácskai bevonulásáról, s a brit ellenlépésről. Közölte a személyzettel, hogy honfiúi kötelességük a hajót a szövetséges japánok kezére adni, ezért a Sanghaj melletti Taku Bar helyett a legközelebbi, japánok által megszállt területre navigálnak. Az új tájolóirány észak-északkelet, Mandzsúria déli partja. A matrózok parancsot kaptak az addig szép fehér felépítmények átfestésére is. Hozzáálltak hát a rejtőzködést segítő hadiszürke színű átfestéshez.

<sup>16</sup> Források: 1.) *Holle Kuschel*: Die NYUGAT ein umstrittener Seekriegsfall. Hamburg, 1965.; 2.) *Tóth Vilmos*: Kilenc év a világ óceánjain. *Villamosgép*, I.-VIII. sz.; 3.) Bocek József, volt tengerész dokumentumai és személyes közlése; 4.) †Dundov Božo, volt tengerész dokumentumai Splitből. Radovan Kovačević újságró gyűjteménye; 5.) † Szenyán József, volt tengerész dokumentumai Péteriből, a családtól; 6.) Dr. Ronchetti N. Tibor ügyvéd levélben közölt adatai, édesapjáról; 7.) †Dragutin Iskra hosszújárátú tengerészkapitány levélben közölt adatai, Zágráb; 8.) Az Anglo-Swiss Rt. vonatkozó dokumentumai Londonból, Burger Bernhard-tól; 9.) †Petneházy Zalán folyamőr törzskapitány gyűjteményének vonatkozó adatai; 10.) *Janusz Piekalkiewicz*: See Krieg 1939-45. München 1989.

Holland-Indiák: egykori holland gyarmat neve a Távols-Keleten. A mai Indonéz-szigetek, Kelet-Timor kivételével, mely portugál gyarmat volt.

<sup>17</sup> A második világháború kitérését követően a semleges államok hajói számára – a hadviselő felek által – előírt megkülönböztető jelzés, mely az illető ország színes lobogóját, nagybetűs angol nevét és a hajó nevét tartalmazta, a hajó színétől eltérő, feltűnő színnel. Ezt a jelzést éjszaka is jól láthatóvá kellett tenni.

<sup>18</sup> A NYUGAT gőzösről. 1912-ben épült TREGLISSON néven a Hain S. S. Co. Ltd. St. Ives-i vállalkozás flottája számára. A 113 méter hosszú és 15,5 méter széles hajó 7600 tonna befogadására volt alkalmas. 1934 januárjában vásárolta meg Burger Bernát tiszteletbeli genovai magyar konzul Londonban, s ideiglenes útlevéllel magyar lobogó alatt kezdett közlekedni. Novembertől, a Neptun Tengerhajózási Rt. megalakulásától lajstromozták Budapesten. 1941 áprilisának közepén a hollandok lefoglalták, s Jáva szigetére vitték. Ott süllyedt el decemberben a japán légitámadások során. Parancsnokai: Bíró György, majd Kaplanek Hugó, s végül a cikkben szereplő Zoller Miklós voltak.

<sup>19</sup> Tramphajó, szó szerint csavargó hajó. A szabad hajózásban (nem vonaljáratban) foglalkoztatott tengerjárókat illették e névvel. Sebességük átlagosan 8–9 tengeri mérföld volt óránként.

A harmincfős személyzetből akkor még tizenhatan voltak magyarok, s a hajón volt a parancsnok és a II. tiszt felesége is, akik szilveszterkor szálltak be Yokohamában a gözösre. A többiek: jugoszláv, norvég, portugál, szenegáli és vietnami tengerészek. Ettől az akkoriban nem túl szokatlan, igen heterogén társaságtól nem lehetett elvárni, hogy örüljenek a parancsnok döntésének. Különösen elleneztek a jugoszláv és norvég tengerészek, kiknek hazáját akkor már megszállták a németek. Ők Japánban azonnal hadifoglyok lettek volna! De a vietnamiak, s a szintén francia gyarmati szenegáliak sem számíthattak sok jóra a japánok által megszállt területen.

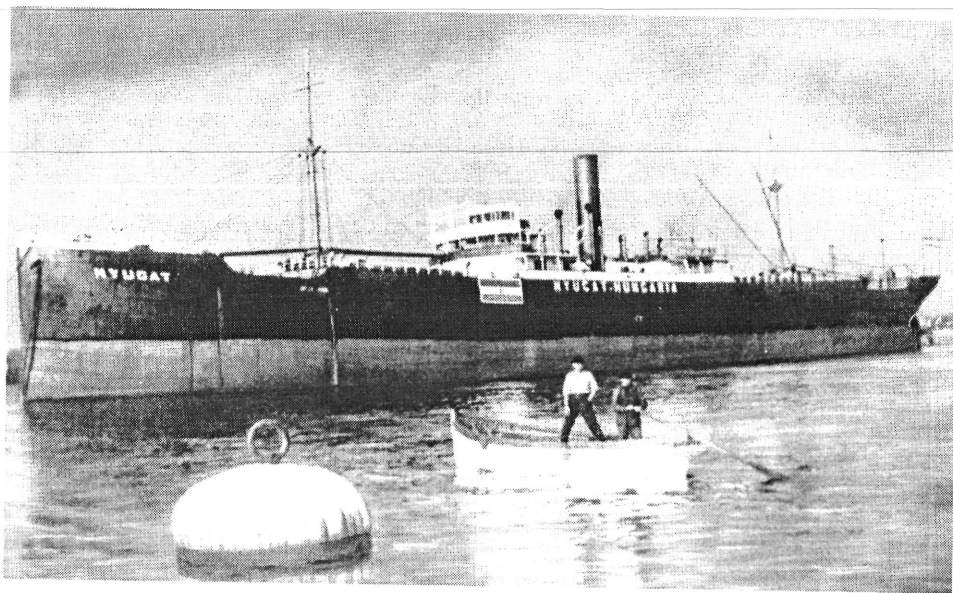
Láthatóan nem örült a döntésnek a magyar személyzet nagy része sem, hiszen már addig is sok megpróbáltatásban volt részük, sok megkülönböztetést szenvedtek el. Hárman közülük az előző útban kerültek a hajóra egy sanghaji gyűjtőtáborból, a Saigonban kiszállt négy litván tengerész helyett: Remenyik István szenes a táborba kerülése előtt szökött meg a TURUL gözösről, annak Európába való visszatérése miatt, Ramocsa János szenes kalandvágyból hajózott utasként Törökországból a Távol-Keletre, Trenner, a szakács, korábban bécsi kereskedő volt, s pénzért vette meg szabadságát a náciaktól.

A tisztek között is szép számmal akadtak másként gondolkodók, mint Hoffmann, a II. tiszt, aki Zollerrel együtt kezdte tanulmányait a fiumei m. kir. Tengerészeti Akadémián, Kóródi Péter III. tiszt, a hajótulajdonos budapesti képviselőjének a fia, Schwartz László II. gépész, és Burger György kadét, a Neptun Rt. igazgatójának az unokaöccse.

Közel másfél háborús év volt már mögöttük, de a magyarok zöme még jóval a háború kitörése előtt szállt be a hajóra. Egy dél-amerikai út után, Rotterdamban érte őket a Lengyelország elleni német támadás híre. Várták az indulási parancsot, hogy az eredeti terv szerint visszatérjenek Dél-Amerikába. Több heti bizonytalan várakozás után tudtak csak elindulni végül. Új rendeletük az észak-amerikai kontinensre parancsolta őket, irány New Orleans, üresen át az Atlanti-óceánon a Mexikói-öbölbe, a Mississippi deltájához. Meglepetésükre, az ott hagyományos gyapot vagy gabona rakomány helyett ócskavasat raktak be hajójuk hombárjaiba. Megváltozott a világ.

November elején indultak el, délnek fordulva átkeltek a Panama-csatornán, s neki-vágtak a Csendes-óceánnak. Északnyugatnak, a kanadai Vancouver felé tartottak, hogy onnan Japán felé forduljanak, a tokiói öbölben lévő Yokohama kikötőjébe. Útjuk nem volt szerencsés. Hatalmas vihar tört rájuk. Több mint egy hónapig kínlódtak az elemekkel, mire megérkeztek. Már 1940 január eleje volt. A személyzet nap mint nap érzékelte a hadikészülődést. Hajók tucatjai vártak a kikötő előtt, hogy rakományukat kirakhassák, de az ócskavas mindennél előbbre való volt. Hamar kirakodtak, s Hirosimát érintve Francia-Indokínába, Saigonba hajóztak. A francia hadiszállítási bérletébe kerültek, február végére végeztek az 5000 tonna rizs berakásával, s elindultak Sanghajba, hogy a Saigonban kiszállt négy litván tengerész helyett magyarokat vegyenek fel egy ottani internáló táborból. Csak három magyar akadt, az egyik szakács lett, a másik kettő pedig szenes. Sanghajból Batáviába hajóztak, hogy készleteiket kiegészítsék, majd a Szunda-szoroson átkelve neki-vágtak az Indiai-óceánnak. Április vége volt, mire újra szárazföldet láttak. Kelet-Afrika déli szarván, Durban kikötőjében ismét szeltek s kiegészítették élelem- és ivóvízkészletüket, majd a Jóreménység-fokát megkerülve Afrika nyugati partja mentén hajóztak északra Francia Nyugat-Afrikába, Dakarba.

Május vége volt már, mire megérkeztek, s ezzel befejeződött első Föld körüli útjuk. A rizs kirakása tizenkét napig tartott, de a hajó személyzete nem léphetett partra: a kikötő



*A NYUGAT gőzös, oldalán a hadviselő felek által előírt megkülönböztető jelzéssel*

francia gyarmati csapatokkal volt tele, éppen a behajózásuk folyt az Európába induló hajókra. Kellott a tömeg a német invázió ellen. A magyar tengerészek a francia bérlet ellenére sem voltak kívánatosak, mert bár Magyarország még nem állt hadban senkivel, a franciák számára német szövetséges volt. A kirakást követően, a bizonytalan francia helyzet miatt, megint horgonyon kellett várakozniuk a kikötő előtt. Tíz nap után végül mégis visszaálltak a kikötőbe, és kakaó berakását kezdték el Marseille rendeltetéssel. Rakodás közben célkikötőjüket megszállták a német csapatok, így a szerződéses viszony is megszűnt. A már berakott 100 tonnányi kakaót visszarakták a parti raktárakba.

Június 11-én hagyták el Dakart, s dél felé fordultak. Első állomásuk az elefántcsontparti Grand Bassam volt, ahol egy hónapig tétlenül várakoztak. Végül a tulajdonosoknak sikerült szerződést kötniük a brit Hadiszállítási Minisztériummal, s így a NYUGAT, KELET nevű testvérével együtt, újra munkához jutott. Július 10-én kaptak indulási rendeletet, s másnap megérkeztek Takoradiba, az Aranypartra. A berakodás nagyon lassan folyt, csak a hónap végén tudtak elindulni 4600 tonnás mangánérc-rakományukkal Baltimore-ba, az Egyesült Államokba. San Vincentben, a Zöldfoki-szigeteken kiegészítették a készleteiket, s ismét nekivágtak az Atlanti vizeknek.

Baltimore-ban ismét ócskavasat raktak be, s szeptember végén áthajóztak a Delaware folyó torkolatában lévő Philadelphiába, ahol befejezték a berakást. Október 9-én indultak 6900 tonna ócskavassal újfent Japánba. Szinte ismétlődnek az egy évvel korábbi események. Kubában rövid időre megállnak, hogy Szép Mihály fűtő kihajózhasson, majd átkeltek a Panama-csatornán és északnyugatnak fordulva Portland felé navigáltak. Ebben a Columbia folyó menti kikötőben szeneltek, vizet és ételmet vettek, s megkezdték az átkelést a Csendes-óceánon. December 12-én érkeztek meg a már jól ismert Yokohamába,



*A NYUGAT gőzös személyzete a fedélzeten*

ahol az eltelt egy év alatt igencsak megváltozott helyzet. A japánok háborús készülődése mind a kikötő, mind a város korábbi életét felbolygatta. Egy sor szigorító intézkedés lépett életbe, s a hajó személyzetére is vonatkozott. Megszűnt a szabad partra lépés, csak hivatalos ügyben, vagy orvosi kezelés miatt lehetett a városba menni az e célra biztosított kishajóval. A sárga-fekete „járvány” lobogó felhúzásával kellett a kishajónak jelezni.

Yokohamában várta a hajót a parancsnok felesége, és az akkor még III. tiszttal Hoffmann felesége. A két asszony megérkezése felbolygatta a hajó addigi rendjét. Az általuk hozott friss hírek, újságok, s a postaküldemények felzaklatták a személyzet nyugalmát. A budapesti Tengerészeti Hivatal elutasította a személyzet háború miatti bérkövetelését, ami szintén sokat rontott a hangulaton.

A hajó II. tisztje, Szemerády Zoltán a kirakást követően, december 29-én kihajózott a NYUGAT-ról, s elindult haza. Vlagyivosztozkából a transzszibériai expressszel utazott Moszkváig, majd onnan Kijevbe, s végül Budapestre. Ez így ma egyszerűnek tűnik, de akkor és ott nem volt kockázatmentes! Csoda hogy a két asszony vállalta az utazást.

Szemerády távozásával Hoffmann lett a II. tiszttal, az ő helyét pedig Kóródi Péter kadét vette át. A hajó 1940 december utolsó napján elindult üresen a Fülöp-szigetekre, hogy cukrot rakodjon az Egyesült Államok részére. Út közben azonban új rendeletet kaptak rádióan, s útirányukat megváltoztatva az Ocean Island<sup>20</sup>-ra hajóztak. Guanó-rakományukkal először Ausztráliába, Port Kembla-ba mentek, majd egy heti várakozás után tovább indultak Tasmániába, Hobart-ba. A kirakás hasonló lassúsággal folyt, mint a berakodás. Március 18-án érkeztek vissza Ausztráliába, Adelaide-be. Akkor vette bérbe a hajót az

<sup>20</sup> A Banaba-sziget az egyenlítőnél délre, a dátumválasztótól 12 fokra keletre.

Australian Wheatboard.<sup>21</sup> Lisztrakománnyal 28-án keltek útra, Perth-ben április 4-én még megálltak, hogy kiegészítsék a készleteiket, majd folytatták útjukat. Az ausztrál partokat elhagyva azonban a parancsnok döntése más irányt adott az eseményeknek.

Nem örülhetett a döntésnek az Australian Wheatboard sem, mert a hajó náluk volt időbérletben, s az ő megbízásukat kellett teljesítenie. Amikor a felderítő repülők észlelték a hajó helyzetét és irányát, rádión figyelmeztették, hogy térjen vissza az ausztrál hatóságok által megadott eredeti útvonalra. A parancsnok leintette Oláh Béla rádióst, és megtiltotta a válaszadást. Folytatták útjukat, pedig a terv végrehajtására nem sok esélyük volt: mögöttük az ausztrál kontinens, előttük és mellettük a holland-indiai szigetek. A parancsnok bízott a semleges magyar lobogóban, nem tudta, hogy Hollandia a magyar lobogót immár barátságtalan lobogónak minősítette, s a japánok elérése még a szigetek közötti átkelést követően is több napot igényelt.

A felderítő repülő jelezte parancsnokságának a hajó passzív magatartását, s a jelentés nem maradt hatástalan. A kormánynál figyelő éles szemű fiatal matróz apró pontot vélt felfedezi a horizonton. A szolgálatos tiszt rögvest ellenőrizte messzelátójával a távoli, halvány pontot, de mivel az még alig emelkedett a horizont fölé, a kéménye és felépítménye alapján nem tudja egyértelműen megítélni annak hadi jellegét. Gyanús volt ellenben, hogy nem látszott füst a hajó felett. Értesítette a parancsnokot, s mire az felért a hídra, már egyértelműen látszott, hogy az észlelt hajó hadiegység, nagy sebességgel közelít, és holland.

A személyzet – honnan, honnan nem? – hamar értesült az eseményről, s a parancsnoki híd alatt, a habvéd-lemez mögött csoportosulva várta a fejleményeket és a parancsokat. A parancs nem is késett:

– Lobogót felhúzni! – Árbocra az azonosítási jeleket!

A hollandust láthatóan nem hatotta meg az azonosítási szándék, keresztbe fordult a gőzös előtt, és egy, a hajó orra elé küldött lövéssel megállásra kényszerítette. Zoller tombolt a dühtől, a személyzet néma megadással várta a további parancsokat.

A KORTENAER romboló jelzőárbocára szintén kódlobogók futottak fel:

– Készüljenek a hajó ellenőrzésére, csónakot küldök!

A fedélzeti legénység máris kitérte a muráda<sup>22</sup> jobb oldali nyitóját, s leengedte a kötélhágcsót. A gépszemélyzet a gép- és kazánház ablakából szemlélődött. A norvég III. géptiszt ajkán mintha megelégedett mosoly látszott volna, másokon is inkább a megnyugvás jelei, mintsem a kétségbeesésé. Annál inkább felindultnak látszott a parancsnok és a főgépész! Végül is övük a teljes felelősség mindenért, s a hollandok magatartásából arra következtettek, hogy útjuknak egy időre vége szakadt.

A rombolótól hamarosan elvált egy haditengerészekkel teli csónak, s hamarosan elérte a NYUGAT jobb oldalát, ahol a legénység felsorakozva várta őket. Az elől mászó fiatal hadnagyocska két altiszt segédletével, és az őket követő állig felfegyverzett tucatnyi tengerészgyalogossal megszállta a parancsnoki hidat. A személyzetet a középső fedélzetre parancsolták, a gépházából is. Hoffmann, a szolgálatban volt II. tiszt, éppen végzett a helyzetpont-számítással: 14.30-kor a déli szélesség 10° 20' és a keleti hosszúság 123° 40' találkozásánál voltak.

<sup>21</sup> Australian Wheatboard, az Ausztrál Gabonaellátó Hivatal.

<sup>22</sup> A hajó fedélzetét a felcsapó hullámoktól megvédő merevített oldallemez, úgynevezett habvéd-lemez.



Horváth Gyula I. tiszte maguk mellé rendelve a hollandok megkezdték az ellenőrzést a hajó és a rakomány okmányaival, illetve a hajónaplóval. Rövid vizsgálódás után a zsákmányosztag vezetője hivatalosan közölte a fedélzeten felsorakozott személyzet előtt a hajó parancsnokával:

— A királynő nevében a hajót és a rakományát lefoglalom!

Egyúttal egy fedélzeti kabint is kiürítették a hajón maradó őrség számára. A közben odaérkező másik holland hadihajó is átküldött 12 tengerészgyalogost, erősítésnek. Ezek az intézkedések azt sejtették a magyar gőzös legénységével, hogy több napos út vár rájuk, valamelyik holland gyarmati kikötőig.

A fiatal holland tiszt és még fiatalabb emberein, határozott intézkedéseik dacára, félelem és zavarodottság látszott. Nem is csoda, hiszen a helyi sajtó azt terjesztette a magyar gőzsről, hogy az Indiai-óceánon megjelent német tengeralattjárók ellátóhajója. (Ezt a NYUGAT személyzete csak öt nappal később tudta meg, mikor Sourabaya-ban végre partra szállhattak.) Mindaddig nem tudták mire vélni a hollandok magatartását, akik a parancsnok és az I. tiszt kivételével senkivel nem álltak szóba, de a két magyar tiszt is csak a feltett kérdéseikre válaszolhatott. A KORTENAER parancsnokának, A. Kroese első osztályú tengerészhadnagynak<sup>23</sup> ez volt az első háborús akciója. Eljárásukat a hadi zsákmányjog szabályaira alapozták. A magyar gőzösről zsákmányosztagot hagytak, a magyar lobogót átcserezték a hollandra. A lobogócsere, a hadnagy sípjelére, illő tiszteletadással hajtották végre. A magyar parancsnokot és a főgépezst megfosztották intézkedési joguktól, a NYUGAT gőzöst pedig, az I. tiszt és a II. géptiszt felügyelete alatt, Jáva szigetére kísérték és a sourabaya-i kikötőbe parancsolták.

Április 18-án, pénteken érkeztek meg a kikötőhelyre, ahol két harcokcsi, fegyveres katonák, s hatalmas, felheccelt tömeg várt rájuk. Kikötés után a hajó személyzetét egyenként kísérték le a járón a partra, elől-hátul egy-egy fegyveres biztosításával, teherautón egy közeli kórházépületbe szállították őket, ott kezdődtek a kihallgatások egy helyi magyar orvos feleségének a tolmácsolásával.

A hosszadalmas kihallgatásokat követően a parancsnokot és a főgépezst, mint a szövetségesekkel ellenséges érzületűeket, több német és olasz személlyel együtt átadták a briteknek. Már október közepe volt. A britek a foglyokat hajón Indiába szállították, s a Himalája tövében, Dehra Dum-ban, egy hadifogolytábor lakói lettek. Csak 1946 végén szabadultak, 1947 elején Genovába utaztak. Zoller az Anglo-Swiss<sup>24</sup> RAMI gőzösről lett parancsnok, majd a társaság egyéb hajóin szolgált.

<sup>23</sup> Leutnant zur See I. Klasse. 1942. február.27-én a japánok torpedóval elsüllyesztették a hajóját a Jáva-tengeren, de a parancsnok szerencsésen túlélte a támadást.

<sup>24</sup> Az Anglo-Swiss Burger Bernát, '30-as évekbeli tiszteletbeli genovai magyar konzul hajózási vállalkozásának 1939-ben alapított londoni leányvállalata, mely a mai napig önálló hajózási-szállítványozási vállalként működik az unokák vezetésével. A háborús viszonyok miatt hajóikat (KELET, NYUGAT, TURUL, ATLAS) e londoni leányvállalat irodájából irányították, s valamennyi hajójuk brit bérletben közlekedett. A NYUGAT gőzös a szintén Burger által alapított Neptun Tengerhajózási Rt. tulajdonában volt, s magyar lobogó alatt közlekedett, Budapest honi kikötővel. Bár a háború után egy 1940 augusztusában kelt adásvételi szerződéssel igazolták, hogy a hajó elfogása pillanatában már a szintén Burger által alapított svájci (genfi) Soc. Anon. Maritime et Commerciale vállalat tulajdonába ment át, a hajó erről nem szerzett tudomást. Tény, hogy 1941 áprilisában még magyar lobogó alatt közlekedett, s a magyar hajókataszterből is csak 1941 április végén törölték.

A személyzet idegen tagjait (három dalmátot, két szenegálit, két norvégot, öt vietnami és portugált) a kihallgatások után, mint nem ellenséges államok polgárait, szabadon engedték. Közülük csak a horvátok és a norvégek későbbi sorsáról van adatunk.<sup>25</sup>

De nézzük a magyarokat. Az ő sorsuk nagyon érdekesen alakult a kihallgatások után. Horváth, Hoffmann, Kóródi, Burger és Schwartz egy lakóépületben kapott szállást, a személyzet tagjai átmenetileg egy tengerészgyalogos-laktanyába kerültek. Tranner, a szakács vételezte, s osztotta ki minden nap az élelmüket. Végül, másfél hónapi őrizet után, valamennyiüket szabadon engedték. Hoffmann Zoltán a feleségével, Schwartz László II. gépessel és Burger György kadéttal elhagyta a többieket, s a helyi zsidó közösség segítségével áttelepült Ausztráliába. Zoller felesége Batáviába ment, s a továbbiakban nem kereste a kapcsolatot a NYUGAT személyzetével.

A többiek egy ideig, Horváth Gyula I. tiszt vezetésével, még mind együtt maradtak. Mind Sourabayában, mind a környékbeli településeken igen nagy létszámú magyar kolónia élt. A helyi magyar teles családok – a Zboray-, Domahidy-, Kocsis-, Hettyei-, Fischer-család, a Pikler testvérek, Takács József trombitás és Fater Károly tréner – segítették a beilleszkedésüket, megélhetésüket. A háborús helyzetben nem is gondolhattak a hazatérésre; ki-ki igyekezett valamilyen egzisztenciát teremteni magának.

Elsőként Sebestyén Antal hagyta el a csoportot. Ő könnyebben boldogult, hiszen jól beszélt a holland nyelvet: a '20-as évektől Hollandiában élt nevelőszülőknél, s ott járt iskolába is. Egy félvér asszonyt vett feleségül, s Batáviába települt. Autószerelő műhelyben dolgozott, majd a háború végén, 1947 nyár elején, áttelepült Új-Guineába három gyermekével és feleségével együtt, ültetvényesnek.

Közben a hollandok a zsákmányolt hajót rendbe tették, s felajánlották a volt személyzetnek, hogy hajózzanak holland lobogó alatt, ám ők csak magyar lobogóval akartak hajózni, így a NYUGAT továbbra is a kikötőben maradt.

1941 december elején a britek hadat üzentek a Magyar Királyságnak. Ennek hatására a hollandok, kevéssel a japán inváziót előtt, az együtt maradt magyarokat internálták Sukabumiba, egy nyaralóhelyre. Rendesen ételmezték őket, orvosi ellátásuk is volt, de a tábor területét nem hagyhatták el. Néhány nap után Tjilatjopba, egy szigetre szállították át a csapatot, a kikötő mellett lévő fegyenctelepre. Rendezett barakkokban laktak, európaiak, kínaiak és félvérek vegyesen. A hosszú barakkban két oldalt voltak a priccsek, s középen az asztalok padokkal. Minden héten felváltva három fő végezte a takarítást és az ételkiosztást. A fegyencektől eltérően, akik négyesével össze voltak láncolva munka közben, ők szabadon mozoghattak a sziget ültetvényén. Megszökni nem lehetett, mert a tengerben hemzsegték a cápák. A hollandok eredetileg Ausztráliába kívánták szállítani őket, de a rendkívül gyors japán invázió miatt a magyarok a gyűjtőtáborban rekedtek.

---

Zoller nyugdíjba vonulását követően szállodát vett Madeirán – melynek a Hungária nevet adta –, s ott élt haláláig. Ronchetti az Anglo-Swiss TURUL gőzösen lett főgépész, 1947 májusától 1948 őszéig, mikoris hazatért. Családja körében élt Budapesten 1978-ban bekövetkezett haláláig.

<sup>25</sup> Dundov Božo fedélzetmester, Damianić Krsto kormányos és Dumić Miljenko pincér a japán megszállás során a Ńusa Kabagam szigeten volt internálva, majd a bandungi RAPWI 23. sz. táborban várták repatriálásukat. 1946 végén tértek haza Dalmáciába.

A két norvégról nem tudni, hogy hol vészelték át a hosszú háborús éveket, de 1946-ban még Hollandiában voltak. R. S. Soyland III. géptiszt 1946 január elsején halt meg a bandungi Wilhelmina kórházban, társa, Torken Larsen Skaar fűtő, 1946 őszén még Szingapurbán várta hazatelepítését.

A japánok akkor már sűrű hullámokban bombázták a szigeteket. Egy ilyen légitámadás során kapott találatot a NYUGAT gőzös is, s álló helyében elsüllyedt. (Más forrás szerint a hollandok sülyesztették el, hogy ne kerülhessen a japánok kezére.) A sourabaya-i kikötő tele volt süllyedt, felborult, kigyulladt hajókkal.

A japánok, bevonulásuk után, rövid vizsgálatot követően, a tábor lakóinak nagy részét szabadon engedték. Kellott a hely a hollandoknak! A magyarok Dr. Paizs Megamandungban lévő kórházának bungalóiban kaptak szállást, s az ott lévő birtokon dolgoztak. E klinika Batáviától kb. 170 kilométerre volt egy 800 méter magas hegyen. A svéd követség Servei nevű alkalmazottja révén csekély mértékű, de rendszeres segélyben is részesültek. Ezt a havi 60 guldent minden alkalommal képeslapon kellett visszaigazolniuk, szingaléz nyelven. A japán megszállás idején szigorú rend volt a szigeteken, a NYUGAT gőzös együtt maradt magyarjai békében dolgozhattak és élhettek Dr. Paizs birtokán, illetve a környékbeli ültetvényeken. A kapitulációt megelőzően azonban, egyik napról a másikra, csendben eltűntek a japánok a szigetről, s ezzel elszabadult a pokol. A bennszülöttek válogatás nélkül megtámadták és megölték mind az európaiakat, mind a kínaiakat, mind az arabokat. Ennek az esztelen vérengzésnek esett áldozatul 1945 végén Trenner, a szakács, és Szenyán József. Mivel halottnak vélték, összetört csontokkal, szétvert fejfel lökték le őket házuk teraszáról a dzsungelbe. Trenner behalt sérüléseibe, Szenyán egy idő után magához tért, s a szomszéd házig vonszolta magát, akik kórházba vitték, Sukabumiba. A hamarosan bevonuló britek hozták később rendbe, s néhány hónap után felépült.

Bocek akkor már együtt élt egy holland pilóta félvér özvegyével, akit, mint kollaboránst, a bennszülöttek szintén meggyilkoltak cselédei nagy részével együtt. Bocek, szerencséjére, nem tartózkodott otthon, így megúszta a vérengzést. A többiek szintén bujkáltak a britek bevonulásáig. 1946 elejétől a viszonyok rendeződtek, az élet visszatért a megszokott kerékvágásba. Bocek ismét kapott munkát a sourabayai kikötőben, egy kiöregedett személyszállítón lakott a haditengerészekkel együtt. Unszolták, hogy lépjen brit szolgálatba, de nem vállalta, amerikai toborzótisztek is megkeresték, állampolgárságot ígértek neki, de azt is elutasította. 1946 közepére, mikor már a hollandok újra berendezkedtek, az idegenrendészeti hivatal számba vette az idegeneket. Különböző ajánlatokat kaptak, némelyikük el is fogadta.<sup>26</sup>

1947 tavaszára már csak hárman maradtak. A sebesült, kórházban fekvő Szenyán József, Remenyik István, a volt szenes és Bocek József. Ők arra vártak, hogy hazatérhessenek. Nemsokára annak is eljött az ideje: 1947 nyarán sokadmagukkal hajóra szállhattak, s Hollandiába utaztak. Rotterdamban, ahonnan kilenc évvel korábban Szenyán és Bocek elindult a NYUGAT-tal, ismét táborlakók lettek. Újabb vizsgálat következett, s amikor megérkezett Magyarország befogadó nyilatkozata és a vasúti jegyük, végre vonatra ülhettek. 1947. október 17-én léptek hazájuk földjére Hegyeshalomnál.

---

<sup>26</sup> Ramocsa, az erdélyi származású asztalos, aki fűtő volt a hajón, katonai szolgálatba lépett és ott maradt Indonéziában. Hell László kormányos matróz és Varga Pál szenes munkavezetőnek szegődött Dél-Afrikába, Durban-ba valamilyen ültetvényre. Horváth Gyula kapitány Borneó szigetére költözött, Tarakanba, s kikötői révkalauz lett. Később Egyiptomban, a Szezi-csatornán volt pilót 1965-ig. Ezt követően Hollandiában élt. 1968-ban jött haza először látogatóba. Oláh Béla, a rádiós, valószínűleg idegen hajóra szegődött, mert róla 1946 közepétől nem tudtak a társai. Kóródi Péter III. tisztt visszajutott Európába, az Anglo-Swiss hajóin dolgozott, majd eltűnt szem elől.

## FÜGGELÉK

### 1.

Svéd Királyi Konzulátus

Singapore 1946 február 7.  
Singapore, 5 Tanglin Hill.

Ref: S.S.C. 3/46

Tárgy: s/s NYUGAT személyzete.

Uraim!

Az Önök 21-i levelére hivatkozva tudatom, hogy a NYUGAT gőzös legénységének alábbi tagjai jelenleg Singapore-ban, a brit RAPWI hivatalos tranzitáborában tartózkodnak:

Torkel Larsen Skaar	Norvégia
Dundov Vozo	Jugoszlávia
Damiaviz Cristo	„
Donitch Milenko	„

A fent nevezettek szóbeli információjára hivatkozva, a magyar származású Kóródi Péter jelenleg egy menekültek számára létesített holland tranzitáborban van, ezen a szigeten, valószínűleg az Irene Táborban. Horváth Gyulával kapcsolatban fent nevezettek elmondták, hogy még mindig Sourabaya-ban van, mint a japán megszállás alatt – de nem internálva –, a magyar legénység számos tagjával.

Ezzel kapcsolatban elmondták, hogy a személyzet három magyar tagját Batáviában az indonézek nemrég meggyilkolták, és a norvég származású Larsen kijelentette, hogy a NYUGAT gőzös Norvégiából származó III. géptisztje, R. S. Soyland, egy hirtelen bekövetkezett betegség folytán, 1946 január 1-jén a Bandoung-i Wilhelmina kórházban meghalt.

A londoni Svéd Követség speciális részlege vezetőjének.

Ha a konzulátusunk bármit megtud a fent nevezett kapitány, vagy bármelyik magyar személyzet ideérkezéséről, azonnali értesítést küldünk.

Koch, Dánia konzulja, a malajziai svéd konzul megbízásából.

## 2.

Anglo Swiss Maritime Co. Ltd.  
London 15. Sept. 1945.

---

Mrs. Dundov  
Kukoran, Jugoszlavia.

Tisztelt Dundovné!

Dundov Božónak küldött februári levele – mely a hajónak lett címezve – a new yorki Benham and Mayesen ügynökségen keresztül végre megérkezett kezünkhöz.

Az Ön férje 1941 végéig a gőzös fedélzetén volt, ameddig a hajó Jáva szigetén volt és a japánok el nem foglalták a szigetet. Azóta a személyzet egyik tagjáról sincs hírtünk, feltételezzük, hogy mindannyian ott voltak a japán megszállás végéig, és reméljük, hogy már kiszabadították őket. Hamarosan híreket kapunk felőlük.

Üdvözlettel: G. Bíró

A HADTÖRTÉNETI INTÉZET ÉS MÚZEUM KÖNYVTÁRA



DOMBRÁDY LÓRÁND

# Werth Henrik

akiről nem beszéltünk



Argumentum