

Károlyi András visszaemlékezése egy gyermekkori németországi „kirándulásról”



Egy vízügyes hős II. világháborús története

Hogyan mentette meg a vízügyi szolgálat hajóit a németektől,
majd az amerikaiaktól dr. Károlyi Zoltán a II. világháború végén?

Édesapám, dr. Károlyi Zoltán (1905 – 1966) néhány rövidebb ideig tartó munkaviszonya után a Győri Folyammérnöki Hivatal, később a Vízügyi Igazgatóság mérnöke, majd igazgatóhelyettes főmérnöke lett. Fő tevékenysége a magyarországi mozgómedrű felső Duna-szakasz hordalékmozgásának vizsgálata volt. A görgetett hordalék mennyiségének méréséhez hordalékfogó berendezést fejlesztett ki, melyet mai napig használnak; a módszerét az egyetemen is tanítják. Hazai és nemzetközi szakirodalmi publikációi, közleményei alapján a Műszaki Tudományok Kandidátusává nyilvánították, és a Műszaki Egyetem doktorrá fogadta. 1954 – 1965 között Budapesten, a Vízgazdálkodási Tudományos Kutató Intézetben tevékenykedett.

A németországi „kirándulásunk” története a német hadsereg 1944. március 19-i bevonulásával kezdődött. Apánk azzal jött haza, hogy most már elért bennünket is a háború, biztosan bombázni is fognak. Az említett Duna-szakasz vizsgálata, építése végett Ásványrárón volt egy bázistelep, ahova édesapám gyakran kijárt. A bombázások elől március 25-én kiköltöztünk Ásványráróra, ahol nagyobb biztonságban lehettünk, mint Győr városában. Sajnos jó jósnak bizonyult, mert április 13-án szörnyű bombazápor zúdult a városra, ami főleg a Vagonygyárat – mely hadiüzem volt – érintette. Sok győri polgár is áldozatul esett.

A '44-es év nekünk, gyerekeknek kinn a falun jól telt. Ahogy közeledett a front, a németek minden mozgathatót igyekeztek elvinni az országból. Így sor került az ásványi bázistelepen levő hajóparkra is, mely a „**Vihar**” **vontató gőzösből, két uszályból** (5. és 8. sz.) és a **Duna tanyahajóból** állt. A kisebb dereglyéket, csónakokat egyszerűen meglékeltek és elsüllyesztették.

Apánk felelősnek érezte magát ezekért a hajókért. Meggyőződése volt, hogy a háború után a hajókat haza kell hozni, mert ezek a nemzeti vagyon részei és különben is, a vízépítési munkákhoz elengedhetetlenek. Ezt úgy látta megoldhatónak, ha mi is a hajókkal megyünk. Ezért beköltöztünk a Duna tanyahajóra néhány más vízügyes családdal együtt. A hajók velünk együtt újév napjára virradó éjjel hagyták el az országot.

Az indulásnál már gondok adódtak. Arra emlékszem, hogy nagy zűrzavar támadt, mert több vontatmány is egyszerre indult. Kis híján havária történt a sötétben. Ráadásul hajónkon az egyik családnál súlyos egészségi probléma is adódott. Orvosra volt szükség. Sikerült egy német katonaorvost motorcsónakkal menet közben a hajóra hozni, aki segített a betegen. Szóval az elindulás rögtön előlegezte a későbbi gondokat.

Az első megállásunk Wien-Nußdorfban volt. Itt kb. két hónapig tartózkodtunk, ezalatt kellett volna az uszályokat a kő rakományuktól megszabadítani a könnyebb továbbvontatás végett. Csak a 8. számú uszályt sikerült, az 5. számú ott maradt és rakománnyal együtt a németek elsüllyesztették. Az üres rakományú uszályt, a tanyahajót és a vontatót feljebb vitték Weißenkirchen in der Wachauban. Itt mintegy hat hetet töltöttünk el.

(Évtizedekkel később nosztalgiából felkerestük ezt a helyet és tapasztaltuk, hogy a Duna páratlanul szép vidékén voltunk, bár csak ne lett volna olyan szomorú akkor a helyzetünk.)

Április 7-én indultunk tovább. Több kisebb pihenő után 14-én Passauba értünk. Egy súlyos bombatámadást éltünk át, ezért olyan döntés született, hogy a város feletti Kachlet erőmű duzzasztott felvizén, egy elhagyatottabb helyen keresünk menedéket. Ezt a helyet Windorf községgel szemben a jobbparton vélték megtalálni. Sajnos itt érte utol hajóinkat a végzet.

Idézem Apám naplóját: „1945. április 29-e, D.e. Windorffal szemben a jobbparton az SS csapatok robbantással elsüllyesztették az FM 8 uszályt és a Duna tanyahajót. A Vihar gőzöst személyzete megmentette az elsüllyesztéstől úgy, hogy fenékdugóját kihúzta, így a gőzgépeket robbantották fel. Előző napon Kibédi Varga Sándor profnak a Vilshofenben parancsnokló SS tábornok megígérte, hogy hajóinkat nem fogják elsüllyeszteni. Most az SS hadnagy semmi ígéretről nem tudott és géppisztolyos katonákkal szerzett érvényt akarátának. Egy órát adtak a kirakodásra. Ez alatt ki-ki még a saját holmiját sem tudta teljesen kirakni.”

(Anyámnak volt egy öreg tyúkjá. Ha valahol kikötöttünk, kísértált a pallón egy kicsit kapirgálni. Este szépen hazajött, fent lakott a tanyahajó tetején egy ketrecben. Időnként megajándékozta szűkös háztartásunkat egy-egy tojással. A holmink mentésekor sajnos megfélekedtünk róla, s mivel a robbantás pont alatta történt, nagy csárogással repült ki a partra. Ott megfogtuk és összekötöttük a lábait, hogy el ne kóboroljon. Így maradt vagy 3-4 napig. Mikor végre elengedtük, az egyik lábára erősen sántított. Néhány hónap múlva szegény csak-csak a fazékba került. Akkor láttuk, hogy az egyik lába rövidebb lett. A robbantáskor eltört az alsó combcsontja és a két csontvég egymás mellett forrt össze. Szerencsére ő volt a robbantás egyetlen sérültje.)

A hajók lakóinak sürgősen szállások után kellett nézni. A környék tanyáin kaptunk lehetőséget. A dolog azért is sürgős volt, mert május 1-én átvonult rajtunk a front; amerikai megszállás alá kerültünk.

A nyár azzal telt, hogy amikor hozzáfértek az uszályban levő iratokhoz, azokat szárították, rendezték, selejtezték. A német és amerikai hatóságok közreműködésével a 8. sz. uszályt, a Duna tanyahajót és a Vihar gőzöst a deggendorfi hajógyárba vitték. Legelőször a Duna tanyahajót javítással hozták használható állapotba, a 8. sz uszály később került sorra, mert először a hajógyár nem akart vele foglalkozni. Ki sem emelték a Dunából. A magyar hajósok leleményességével az acél uszályt betonozással befoltózták, majd elvontatták a hajógyárba.

A Vihar gőzös hosszabb ideig volt a hajógyárban, mert a felrobbantott gőzgépeket nem volt gazdaságos javítani. Tárgyalások folytak arról, hogy azokat korszerűbb, dízel motorra cseréljék.

Közben helyzetünk jobbra fordult, mert Apánk állást kapott a passai Vízügyi Hivatalnál, így keresethez jutott. Az erőmű felvizén télen jelentős vastagságú jég keletkezett, ezért ott egy kis kikötőben három jégtörő hajó horgonyozott: az egyiken kényelmes lakást kaptunk.

(Utólag megdöbbenve elég luxus volt három jégtörőt tartani azért, hogy tavasz felé kb. egy nap alatt lebontsák a jégpáncélt. Amikor a hajók dolgoztak, velük tudtunk menni. Érdekes volt a munkájuk, csak a konyhában kellett az edényeket jól elzárni. Mindenesetre jól lakhattunk a hajón, iskolába is tudtunk járni, innen származik német nyelvismeretünk. Jelentős családi esemény is történt, megszületett harmadik testvérem: szüleink negyedik fia.)

Az amerikaiak a hajókat hadizsákmánynak tekintették, ezért a '46-os év a hajók szempontjából leltározással és tárgyalásokkal telt. A jelentős mennyiségű műszerállományt is rejtegetni kellett. Az amerikai hatóságok hadizsákmánylistáján már szerepeltek az FM (Földművelésügyi Minisztérium) hajók. Apám sokféle különböző katonai parancsnokságokon járt tárgyalni arról, hogy a hajókat töröljék a listáról és megindulhasson a hazahozásuk szervezése. Az FM flottához tartozott még az Újpest úszódaru és a Radvány gőzös is, melyek a front átvonulásakor valahol máshol tartózkodtak. Ezek megúszták az elsüllyesztést, épen maradtak.

Apám és barátja irányításával a daruval különböző hídroncs kiemeléseknél bérmunkát is tudtak vállalni, ezzel lehetővé tették a hajózás mielőbbi beindulását. Ezeket az amerikai hatóságok kedvezően ítélték meg, ami az említett tárgyalásokat is kedvezően befolyásolták. A Radvány gőzös volt az egyetlen használható vontató. Ez volt a hajómentési munkáknak, a helyreállításoknak és a különböző tárgyalásoknak a bázisa is.

Az év végén megnyílt a lehetőség a hazautazásra. Az időközben megjavított Duna tanyahajót a jégtörőnk mellé hozták és a holmijainkat átrakodtuk. 1946. december 11-én a Radvány gőzös a hajókat levontatta Passauba. Az Inn torkolat közelében kötöttünk ki.

Az 1946-47. évi tél mínusz 18-20 fokkal köszöntött ránk. Állandóan hitegettek bennünket a hazaindulással. Egyszer már majdnem elindultunk egy jugoszláv vontatóval, de ők az utolsó pillanatban mégsem vállalták. A MFTR, mint a magyar hivatalos hajózási vállalat is lemondta a vontatást és az FM hajókat a Radványra bízták. Mindenesetre az, hogy a hajók egész télen ott rostokoltak Passauban a hazahozatalra várva, nagyban hozzájárult ahhoz, ami bekövetkezett.

1947. március elején megindult az olvadás. Az erőmű felett csökkentették a vízszintet, hogy a jég jobban összetörjön. Március 9-én, vasárnap reggel olyan mennyiségű jég gyűlt össze, hogy az már veszélyeztette az erőmű épségét. Korán reggel arra ébredtünk, hogy a Duna teljes szélességében nagy robajjal vonul le a jég. Ez azért volt veszélyes, mert a város területén igen sok hajó volt kikötve hazautazásra várva. A hajósok mindenfelé erősítették a kikötő drótköteleket. A vízszint erősen emelkedett, elérte a part szintjét. Az egyik helyen ez a manőver rosszul sikerült és az egymás mellé kikötött 5 db. uszályt a jég leszakította. Ezek az alattuk kikötött többi hajót egyszerűen leborotválták! Összesen 14 hajó szabadult el. A Duna tanyahajó mellé két motoros jacht volt kötve, ezek kapták az ütést. (Az egyik később el is süllyedt.) Hajónk első bakja kiszakadt, de a hátsó kötél kitartott. A tanyahajó így keresztbe fordult, ekkor egy újabb lökést kapott, ezzel kilökte a partra. Ez még önmagában véve nem lett volna nagy baj, de szerencsétlenségünkre pont a parti kikötőbakra tolta, így a bak a tanyahajó lapos fenekét mintegy 8 méter hosszan felhasította. Így szenvedtünk másodszor is hajótörést.

(Nem sok hiányzott ahhoz, hogy tragédia következzen be. Mi valamennyien a parton állva néztük az erős jéglevonulást. Anyánk legkisebb öcsénkkel a hajón tartózkodott. Mikor az elszabadult uszályok elkezdtek az alattuk levőket leszakítani, Apánk kiáltozva szaladt őket menteni. Szüleim az alig egy éves öcsémmel a bejáró palló közepén voltak, amikor az uszály a tanyahajót elsodorta és mindhárman a jeges vízbe estek. Szerencsére a pallóban meg tudtak kapaszkodni, így annál fogva tudtuk őket partra húzni.)

Károlyi András visszaemlékezése egy gyermekkori németországi „kirándulásról”

Az ingóságok kihordása után részben az ott levő árvaházban és a tér egyik épületében kaptunk elhelyezést. Délután odaállították a MFTR egyik uszályát és felkötötték rá a tanyahajó orrát, mert a víz apadni kezdett. A hajó mentésére megpróbálták a hasadék körülhatárolását és ezzel a hajót vontathatóvá tenni. Újra csak betonozással próbálkoztak, de most nem sikerült. Egy hét után a felkötő kötelek elszakadtak és a hajó orra a vízbe zuhant. A tanyahajó ismét a deggendorfi hajógyárba került, ahol még ott volt a 8. sz. uszály és a Vihar vontató is. Így mindhárom hajó a körülmények miatt csak később került vissza Magyarországra, de végül is hiánytalanul hazaértek.

1947. március 25.-én végre elindultunk hazafelé.

Személyes hazautazásunk a Békásmegyer-Püskösdűfűdő-i feliratú pontonon — ez egy korábbi hajóállomás volt, amely szintén Németországba került — történt. Mivel ez a ponton nem volt kormányozható, egy másik, hasonlóval együtt, két uszály közé fogták. Jót tudtunk játszani a haza-úton, a pénztárban talált hajójegyekkel. A pontont nem terhelte a kikötőhíd, ezért az egy kicsit ferde volt. Mi gyerekek élveztük ezt a furcsa helyzetet, Anyánk kevésbé, mert a ferde tűzhelyen főzni igen nehézkes volt.

Április 9.-én az óbudai Nagyszombat utcánál léphettünk hazai földre.

Apám két és fél évi megszakítás után megtalálta régi íróasztalát, rajta az elintézetlen iratokkal. Abban az időben a Nyugatról hazaérkezteteket nem nagy bizalommal fogadták. Hiába voltak érdemei az elhurcolt kincstári vagyon visszaszerzését és visszahozatalát illetően, egyes túlbuzgó „kollégák” kicsinyes intrikái ellen nehéz volt védekeznie. Jól sejtette, hogy tevékenységéért nem sok köszönetet fog kapni. Tisztességes barátai segítségével úrrá lett az intrikákon és mint a bevezetőben írtam, a vízügyi szolgálat megbecsült tagja lett.

Károlyi András



A kép csak illusztráció