

India-2

Egy magyar tengerjáró hajó titkos küldetése

Talán még sokan emlékeznek Vitray Tamás „*Tengerre magyar!*” című televíziós műsorára, amely egy magyar tengerjáró hajó életét próbálta bemutatni több részletben. Sajnos a film kópiái – nem ellenőrzött információk szerint – elvesztek, és a még oly népszerű internetes portálokon sincs semmiféle nyom e filmre vonatkozóan. Azonban tény, a tengerészek életét számtalan legenda és mítosz övezi, és általában sokan érdeklődnek a téma iránt is. Az igény ellenére a Kádár-korszakból kevés magyar levéltári dokumentáció áll rendelkezésre, amely hitelesen vagy hitelesnek tűnően mutatja be a tengerészek nehéz, veszélyes, de ugyanakkor sokszor unalmas és néha konfliktusoktól sem mentes életét. Különösen igaz ez az Állambiztonsági Szolgálatok Történeti Levéltárában (ÁBTL) található anyagokra. A sors furcsa fintora, hogy az 1988. január 13-án, az akkori Jugoszláviához tartozó, Edvard Kardelj jugoszláv kommunista vezetőről elnevezett, Split és Dubrovnik között nagyjából félúton, a mai Horvátország területén található Kardeljevo¹ kikötőjéből 17 órakor kifutó „Budapest” tengerjáró hajó útjával kapcsolatosan két olyan esemény is történt, ami felkeltette a magyar állambiztonsági szervek érdeklődését. Az államtitoksértés miatt indított vizsgálatok során kihallgatták a személyzet néhány tagját, bekértek számos, a nyomozáshoz szükséges háttéranyagot, és mellékelték a kapitány jelentését is az útról. Ezek alapján megpróbálom rekonstruálni a tengerjáró hajó titkos feladatával kapcsolatos, általam fontosnak tartott mozzanatokat és a történet hátterét.

1987 decemberében egy fiatal, a Magyar Néphadseregtől frissen leszerelt tengerészmérnök jelentkezett a MAHART (Magyar Hajózási Részvénytársaság) Központi Személyi Vezénylési Osztályán a mielőbbi munkába állás reményében. Arra gondolt, hogy a karácsonyi és újévi ünnepekre hazakészülő tengerészek váltása okán könnyebben juthat majd hajóra. Kérését azonban elutasították. Az indoklás szerint tengerésztisztekből és jelöltekből már akkor is többen álltak rendelkezésre a szükségesnél. Többszöri kísérletezés után végül 1988. január 5-én próbálkozásait siker koronázta: felvették. Hivatalosan fedélzeti tisztjelöltnek, a valóságban matrónak, de számára ez mit sem számított, hiszen már január 6-án útnak indulhatott Jugoszláviába, ahol a számára kijelölt hajó, a „Budapest” horgonyzott. A hajó úti céljának az indiai Bombayt² jelölték meg, de már az indulásnál, a Keleti pályaudvaron társai sejtelmesen utaltak rá, hogy talán mégsem pontosan ide fognak utazni. Január 7-én délelőtt megérkezett a hajójához, amit addigra már félig megraktak. A rakomány jellegét a feltűnő zöld, „katonazöld”³ színéből rögtön ki lehetett következtetni. A berakodást helyi munkások végezték. Figyelmüket külön felhívták a speciális áru óvatos kezelésére, amivel ők nemigen foglalkoztak. Kardeljevóban ez megszokott dolognak számított, innen szinte csak hadianyaggal megrakott hajók indultak távoli céljaik felé. Közel ugyanebben az időszakban, pár nap átfedéssel, a kikötőben egy másik magyar hajót, a „Sió”-t is a „Budapest”-éhez hasonló speciális áruval töltötték fel. Elvileg nem ismerhették a „Sió” rakományának összetételét és célállomását, mert a kifelé történő kommunikáció tiltása miatt a két magyar hajó között sem – és más hajókkal sem – lehetett (hivatalosan) kapcsolatot létesíteni. Ekkor már a legénység újonnan érkező tagjai körében is nyílt titok volt: a hajó nem Indiába, hanem Iránba készül. A frissen érkezettek is ennek köszönhették munkájukat. Korábban – még 1987 decemberében – a kapitány tájékoztatta a személyzetet a következő feladatról, egyben felajánlotta a váltást azok számára, akik nem merik vállalni a háborús övezetbe történő küldetést.⁴ A legénység egyik tagja szerint⁵ 8-9 fő, az állomány nagyjából negyede élt a váltás lehetőségével, míg más vélemény szerint⁶ csak 5-6 fő távozott. Sőt, a később érkezők között is akadt, aki – miután megtudta, milyen feladat vár rá – meggondolta magát. Néhányan nem a rájuk leselkedő veszély miatt döntöttek a távozás mellett, hanem nagyobb hajóra, vagyis távol-keleti járatra való áthelyezésben reménykedtek – legalábbis a kapitány véleménye szerint.⁷

A szállított áru tényleges összetétele kiderül a dokumentumokból: 20 000 láda (2000 tonna) sorozatvető rakéta, 963 láda (46,2 tonna) gyújtófej, 328 láda (5,6 tonna) szabályozó gyűrű, 21 429 láda (621,4 tonna) AK8 lőszer.⁹ A „Budapest” személyzetének tagjai között volt, aki úgy vélte, a „Sió”-ba kétszer annyi árut pakolnak, de a rendelkezésre álló adatok ezt cáfolják: 18 500 láda (1850 tonna) sorozatvető rakéta, 21 429 láda (621 tonna) AK lőszer, 5209 láda (96,4 tonna) AK vaklőszer, 13 láda (37,4 tonna) alkatrész.¹⁰ Ez azonban csak a speciális szállítmány első része volt. Pár hónappal később, májusban – szintén Kardeljevóából –, ugyancsak a „Budapest” közreműködésével 27 000 láda (2700 tonna) sorozatvető rakétát, 676 láda (32,4 tonna) gyújtófejet, 226 láda (3,8 tonna) szabályozógyűrűt és 21 429 láda (621,4 tonna) AK lőszert fuvaroztak Iránba.¹¹ Az utóbbi forrás az iráni utak mellett említ egy szomáliai, 270 tonnás AK lőszerexportot is.¹²

Pontosan nem tudjuk, mekkora mennyiségben vittek magyar tengerjáró hajók fegyvereket a világ különböző részére, mert ez a jelenleg feltárt iratokból nem derül ki, de egy korábbi időszakban, egy másik eset kapcsán a Belügyminisztérium kérésére a MAHART felmérést készített néhány hajó ilyen jellegű útjáról.¹³ Ennek során megállapították, hogy a „Herend” tengerjáró hajó 1978-ban három esetben – a harmadik, hatodik és kilencedik útja során – Jugoszláviából Jemenbe, Olaszországból Ciprusra, és szintén Olaszországból Líbiába fuvarozott összesen mintegy 422 tonna speciális terméket a Technika Külkereskedelmi Vállalat megbízásából. Míg 1979-ben a „Sajó” tengerjáró hajó hetedik és nyolcadik útja során Jugoszláviából Szíriába vitt együttesen 1924 tonna hadianyagot, ugyancsak a Technika megrendelésére. A MAHART jelentése megállapítja azt is, hogy a „Körös” tengerjáró hajó 1980-ban egyáltalán nem szállított fegyvereket. Némileg ellentmond ennek, hogy az akkori ügyben érintett B. D., aki 1979-ben a „Sajó” tengerjáró hajó legénységének tagja volt, 1984-es meghallgatásán egy másik útra is emlékezett, amelyről a felvett jegyzőkönyv ezt tartalmazza: *„...elmondani kívánom, hogy beszéltem a kb. 3600 tonnás Sajó nevű teherszállító hajóról is. Ezzel a hajóval 1979-ben Triesztből Angolába a hajó első rakterében ágyúcsöveket ládába zárva lövedékekkel együtt szállítottunk. Közvetett kérdésre elmondom, hogy pontosan nem emlékszem arra, hogy Triesztben, vagy Velencében rakodtunk-e be. A berakás sorrendjére azonban emlékszem, először a raktár hátsó részében a négyszögletes ládába csomagolt ágyúcsöveket – kb. 3-4 méter hosszúak –, majd a raktár első részében a szintén ládába csomagolt lőszert helyeztük el. Határozottan emlékszem, hogy a ládákon itt sem volt semmiféle jelzés, a biztonsági előírásokat fából készült boks, drótkötelek, húzócsavarok, és kifeszített necchálók szolgálták. A be- és kirakodást szintén helyi rakodómunkások végezték.”*¹⁴ Később önvallomásában mindezt kiegészítette azzal, hogy a speciális eszközöket a Vöröskereszt küldeményei kísérték.¹⁵ 1980-ban a „Körös” – az akkori szolgálati helye – pedig emlékezete szerint az iraki Basrába vitt légvédelmi lövegeket és azok tartozékait.¹⁶

Visszatérve a „Budapest” útjára, a megbízást ez esetben is, ahogy általában, a Technika Külkereskedelmi Vállalat adta. Erre a MAHART és a Technika között 1979. január 12-én megkötött „Szerződés”¹⁷ – mint egyfajta keretszerződés – adott hivatkozási alapot. A feltételek pontos tisztázása érdekében a konkrét megrendelésekhez megállapodásokat kötöttek. Az iráni fuvarra az 1987. október 5-én megkötött megállapodás alapján került sor.¹⁸ Ez rögzítette az akció fedőnevét – India-2 (I-2) –, és rendelkezett arról, hogy mindenki számára, így a hajó leendő személyzete számára is, Bombayt adják meg úti célként. Ennek megfelelően három B/L-t¹⁹ állítottak ki. Az első címzettje az indiai kormány, rendeltetési kikötője Bombay – a jugoszláv kikötői hatóság számára. A második volt a valódi megrendelőt tartalmazó okmány, amely a célkikötőben hivatalos dokumentumként szolgált, illetve az inkasszó benyújtásához kellett. A harmadik belső használatra készült. Ennek címzettje a Szíriai Honvédelmi Minisztérium, végkikötője pedig Latakia. A megállapodás szerint mindegyik B/L-t a MAHART készítette el. A szállítmányokat a Technika képviselője kísérte, aki segédkezett az iráni hatóságok felé a gyorsabb kirakodás érdekében. Számoltak azzal is, hogy a Szezei-csatornán történő áthaladáshoz kapcsolódó hivatalos eljárás során Irak tudomást szerezhet a fuvarról, illetve gondoskodni kellett a visszaút megszervezéséről olyan formában, amely hihetővé teszi az egyiptomi hatóságok felé az indiai úti célt. A hajó az útja során csak

koordinátákban adhatta meg pozícióját, minden hivatalos ügyet a budapesti központon keresztül kellett intéznie, rádióját vételi üzemmódban használhatta. Az elővigyázatosságra azért is szükség volt, mert nemzetközi szerződések tiltották hadianyag szállítását az egymással háborúban álló Irakba és Iránba. Viszont a legénység egyes tagjainak meghallgatásából az is kiderült, hogy Kardeljevóban a „Sió” helyén közvetlenül előtte egy iraki hajó horgonyzott, amelyet egyébként magyar és csehszlovák²⁰ hadiipari termékekkel töltöttek fel, így az iraki hajó személyzete tudomást szerezhetett a magyar hajók szállítmányáról és rendeltetési helyéről, mivel azok már a kikötőben berakodásra vártak.²¹

Az első fuvar Bandar Abbasig nagyjából két és fél hetet vett igénybe, 1988. január 31-én érték el a Hormuzi-szoros közelében található iráni kikötőt. Az út során folyamatosan kitapintható volt egyfajta belső feszültség a parancsnok és a személyzet számos tagja között. A kapitány 1988 augusztusában írt jelentése összefoglalja a „Budapest” januári és májusi iráni útjait. Ebben elismeri, hogy nem tartozott a népszerű emberek közé, amit megerősített több matróz beszámolója is, de míg a kapitány a matrózokat okolta a kialakult ellentét miatt, addig a beosztottak – vagy egy részük bizonyosan – a kapitányt. A kapitány folyamatos gyakorlatozással próbálta oldani a feszültséget. Az első mentőcsónak-riadó az elvárt két perc helyett majdnem negyven percig tartott. Többen lazán felszerelkezve, cigarettázva érkeztek meg, sokszor nem a számukra kijelölt helyre. Csak a harmadik próbálkozásra sikerült a riadóidőt 3-4 percre szorítani. A tűz-, később lékriadó esetében azonban mindent újra kellett kezdeni, mert a matrózok jelentős része a mentőcsónakokra vonatkozó vészhelyzeti elemeket alkalmazta ezen esetekre is. Iránhoz közeledve már naponta többször gyakorlatoztak. Az állandó, akár éjszakai vagy étkezés közbeni mozgósítások csak ideig-óráig biztosították a rendet. A kapitány – beszámolója szerint – hanyag munkájuk és hozzáállásuk, de akár öltözetük miatt többször részesítette figyelmeztetésben a személyzet tagjait, köztük tisztet is. Beosztottjai gyakran túlzónak érezték a parancsnok utasításait és elvárásait. A helyzet annyira súlyossá vált, hogy a második iráni út során a legénységből néhányan meg akarták verni a kapitányt.²² Mindezeket tetézte, hogy az út után kapott prémium alig érte el a fejenkénti 3000 forintot,²³ ami akkoriban nem számított jelentős összegnek.²⁴ S különösen alacsonynak tűnik, ha azt vesszük alapul, hogy egy háborús övezetben vállalták feladatukat. Hogy ez mit is jelenthetett a valóságban, arra szintén a kapitány jelentéséből tudjuk meg a választ, amikor azt panaszolja, hogy az iráni kikötésnél több kilótt külföldi kereskedelmi hajót, vízen lángoló járművet láttak, illetve a Bandar Abbasból történő kihajózás során tulajdonképpen el kellett szökni a túlságosan vendégmarasztaló iráni parti őrség elől. Ezek az események joggal keltettek félelmet a legénység körében. Fokozta a pszichikai feszültséget az, hogy a személyzet gyakorlatilag nem kapott otthonról levelet, hiszen azokat a MAHART tájékoztatása alapján Bombaybe küldték a családtagok, így a küldemények még véletlenül sem juthattak el a címzettekhez.²⁵

A hajó műszakilag sem volt a legtükéletesebb állapotban. Egy 1986-ban keletkezett közlekedési minisztériumi anyag szerint a magyar tengeri hajók általánosságban sem tartoztak a korszerű vízi járművek közé. Némelyik olyan leromlott állapotban volt, hogy egyes országok, például Szaúd-Arábia, Líbia, Algéria, Kuvait, be sem engedték őket a kikötőikbe. Ahogy a beszámoló is fogalmaz: „1984-ben és 1985-ben összesen 5 darab fizikailag és erkölcsileg teljesen elhasználódott hajót kellett kiselejtezni.”²⁶ További tíz hajó elérte a tizenöt éves élettartamot, ezért a biztosítótársaságok csak komoly felár ellenében voltak hajlandók fedezni a rakományt érő esetleges károkat. A környezetvédelmi és biztonsági téren elavult járművek pótlását úgy kellett volna megoldani, hogy a túlkínálat gerjesztette nyomott piaci árak miatt a kereskedelmi tevékenységből kevesebb bevételt lehetett realizálni. A hajópark megmentéséhez, illetve megújításához jelentős állami forrásokra lett volna szükség.²⁷

Az 1967-ben Bulgáriában, a várnai Dimitrov Hajógyárban épített²⁸ „Budapest” is öreg hajónak számított, azonban 1987 nyarán nagyjavításon esett át, igaz, a munkálatok a tervezett, nagyjából négy hét helyett közel négy hónapig tartottak és áthúzódtak őszre. Mindezek ellenére a kapitány számtalan problémát sorol fel. Furcsa, de a fentiek tükrében talán nem meglepő módon elsőként a légkondicionáló berendezéssel

kapcsolatos gondokat említi, hangsúlyozva, hogy működésképtelensége nagyban rontotta a fedélzeten uralkodó közhangulatot. A meleg hatására a fémek átforrósodtak, miáltal a belső terekben olyan meleg volt, mint egy szaunában, másrészt ihatatlanná vált a csapvíz. De akadtak ennél súlyosabb hibák is. Az első iráni út során a kikötőben a kapitány és a személyzet sem tudta megakadályozni azt, hogy főgép leálljon vagy éppen hátrafelé induljon. A több ezer tonnás sodródó hajótestet a horgony állíthatta volna meg, de az a horgonygép hibája miatt hosszú percekig nem mozdult. Könnyen elképzelhető, milyen gondokat okozhat egy robbanóanyagokkal megrakott úszótest, ha nekicsapódik a kikötőnek, vagy egy éppen ott álló vízi járműnek, netalán egy üzemanyagtartálynak. A főgép egyébként más esetekben is csütörtököt mondott, működése teljesen kiszámíthatatlanná vált. Az elektromos rendszer sem tűnt ennél megbízhatóbbnak, az út során többször zárlatos lett. Egyik esetben a leégett főkapcsoló okozott zavart az áramellátásban, egészen pontosan a Jemeni Népi Demokratikus Köztársaság²⁹ fővárosában, az ádeni kikötőben, így a hajót az indulásnál szó szerint ki kellett vontatni. A korábban említett gyakorlatozások más hiányosságra is fényt derítettek, például a motoros mentőhajón nem működött a motor hűtése, ezért néhány perc használat után le kellett állítani, vagy az egyik leeresztett mentőcsónak elsodródott, mert a „Budapest” 3250 lóerős főgépe³⁰ – a Vörös-tengeren – órákon át üzemképtelen volt, egyszerűen nem indult be. Olyan bagatellnek tűnő gondok is akadtak, hogy a nagy javítás után kicserélt ablakok nem voltak forgathatóak, emiatt a hajóhid belső részéből esőben nem lehetett kilátni. Viszont a „Budapest”-re – ha jól értelmezzük a kapitány jelentését – hosszas viták után akkoriban került műholdas navigációs berendezés, ami nagyban könnyíthette hajó irányítását. Igaz, a tengeri tájékozódásban a 60-as évek végétől ez már nem számított különlegességnek.

Említést érdemel az állambiztonsági szervek által elindított két nyomozás is. Az egyik ügyben Nagy Gábor Sándor tengerész azzal követett el államtitoksértést, hogy az iráni útról visszafelé képeslapot küldött barátjának, amelyben tájékoztatta őt a leszállított árurol és a várható következő útról. Rövid üzenetében ő is kitér – talán terjedelmi okok miatt kevésbé cizellált formában, viszont annál kifejezőbben – a hajó műszaki állapotára és az út veszélyességére. A visszaút során a Cipruson vásárolt, de Görögországban feladott képeslapot nem barátja otthoni címére, hanem – mivel ismerőse éppen sorkatonai szolgálatát töltötte – katonai állomáshelyére, Ercsibe postázta, így azt a címzett, kitüntetett figyelem mellett, személyesen az ezredparancsnokától vehette át.³¹ A nyílt képeslap miatt a lebukás ettől függetlenül is könnyen bekövetkezhett volna, bár a másik – hasonló tartalmú és formátumú – üzenete különösebb gond nélkül jutott el a szintén katonai szolgálatot töltő címzettekhez Rétságára.³² Esetében a bűncselekmény ugyan megállapítható volt, de a cselekmény kis súlyára való tekintettel mindössze megrovásban részesült. A másik vizsgálatban „Rakéta” – szintén a hajó legénységének tagja – a Szabad Európa Rádiót levélben tájékoztatta arról, hogy az Irak és Irán között akkor zajló háborúban a harcoló feleket nemcsak a fejlett nyugati államok, hanem a szocialista országok is támogatják fegyverekkel. Az elküldött levél több széttépett pizkozati példányát megtalálta a legénység egyik tagja, és átadta a kapitánynak, akit a titkosszolgálat „Szegedi” fedőnéven hálózati személyként tartott nyilván.³³ Mivel a SZER³⁴ a vizsgált időszakban nem vette adásba a témát, illetve ténylegesen nem lehetett bizonyítani az elküldött levél tartalmát, a bűncselekmény tényét sem tudták megállapítani. „Rakéta” mindössze rendőrhatalósági figyelmeztetésben részesült, de egyben intézkedtek a munkaköréből történő operatív kizorítására.³⁵ Okulva a történetekből, az állambiztonsági szerv már a hajó májusi második útjára megerősítette a személyzet hálózati úton történő ellenőrzését.

A nyolcvanas évek magyar tengeri kereskedelmi flottájában közepes méretűnek számító, közel 115 méter hosszú M/S³⁶ Budapest nem sokkal kalandos útja után, még 1988-ban, eladásra került. Új tulajdonosa az adóparadicsomként számon tartott Jersey³⁷ szigetére bejegyzett, a MAHART leányvállalataként is ismert CENAM Hajózási Korlátolt Felelősségű Társaság³⁸ lett, amelynek neve részben a Magyar Nemzeti Bank bécsi vállalkozásának (CEN), részben egy arab–magyar hajózási társaságnak (AMAL) a rövidítéséből származik. A hajóregiszter adatai szerint alig egy év szolgálat után a hajó

sorsa végérvényesen lezárult, 1990-ben a nyugat-indiai Alang városa mellett található hajótemetőben szétbontották.³⁹

Dokumentumok

1. A Technika Külkereskedelmi Vállalat és a MAHART közt létrejött fuvarozási megállapodás, 1987. október 5.

Szigorúan titkos!

Megállapodás

A TKV⁴⁰ mint fuvaroztató a MAHART mint fuvarozó között az „I-2” relációba történő fuvarozás feltételeiről.

A tárgyaló felek 1987.10.5.-én a MAHART hivatalos helységében az alábbiakban állapodtak meg:

1. Az áruszerződés szerinti teljes mennyiség fuvarozását a TKV és a MAHART által 1979. jan. 12.-én kötött és ma is érvényes „Szerződés” feltételei szerint a MAHART vállalja.
2. A TKV és az áru továbbítását előreláthatólag három részben, különböző időpontokban, 1987 és 1988 évben tervezi végrehajtani.
3. Az első szállítmány indításának várható időpontja Kardeljovó kikötőből 1987 nov. közepétől – az akkreditív nyitása után – várható. A további indítások 1988 év első és második negyedévére tehetők.
4. A TKV-nak a konkrét szállítmány indítása előtt a MAHART felé írásban végleges hajótér foglalatást kell adni. Az első ütem szállításáról legkésőbb 1987 okt. 25.-ig, mert csak így lehetséges az egy hajóval – M/V „Csokonai” – történő elhajózás.
5. A MAHART díjtételei a következők:
az első szállítmánynál az e térségre érvénye „Szerződés” szerinti alapidj + 10% veszélyességi pótlék. Feltétele a díjtétel alkalmazásának, hogy a TKV hajótér igénye minimálisan 5000 tonna = 9000 köbméter áru elhajózásáról szóljon.
A további szállítmányoknál a díjtétel megállapítására, a szerződő felek, a konkrét hajótér igény előtt összeülnek.

6. Egyéb feltételek:

A TKV minden hajó indulásánál három különböző B/L kiállítását kéri az alábbiak szerint:
induló B/L, mely a berakó kikötőtől szükséges, az áru címzettje az indiai kormány, rendeltetési kikötő Bombay, (A B/L az adott helyen és időpontban megsemmisítésre kerül!)

a valódi címzést tartalmazó B/L, mely az inkasszó benyújtásához jó és a rendeltetési kikötőben is okmányként szolgál,

belső használatra szükséges B/L, csak copy példány, (a TKV rendelkezésére bocsájtva) címzett: Honvédelmi Minisztérium Szíria, rendeltetési kikötő: Latakia.

Valamennyi B/L-t a MAHART Bp.-en állítja ki. A valódi címzést tartalmazó B/L másodpéldányát a mindenkorai hajóval utazó MAHART különmegbízott vizsi Kardeljovóba. A hajó berakása után a MAHART az inkasszóhoz és a belső használatra szükséges B/L-eket a TKV-nak Budapesten átutalja.

A hajó személyzete és egyáltalán mindenki, csak olyan tájékoztatást kaphat, hogy a hajó Bombay-ba indul.

A MAHART ragaszkodik ahhoz, hogy minden egyes szállítmányt (hajót) a TKV megbízottja kísérje a berakó kikötőtől a rendeltetési kikötőig.

A hajó az indulás után a napi helyzetjelentéseit csak koordinátákban adja meg, ezen kívül a rádió csak vételi üzemmódban működhet.

A hajó bejelentkezése a rendeltetési kikötői hatóságok felé, – az áru fogadására illetve kirakodására – csak Bp.-en keresztül a TKV közreműködésével történhet.

A TKV a partnerkapcsolatának igénybevételével mindent megtesz annak érdekében, hogy a hajó a rendeltetési kikötőben, a fogadásnál és kirakodásnál, prioritást kapjon.

A kirakodás után a visszatérésnél, a hajó olyan időpontot választ a Szezei-csatornán történő áthaladáshoz, amely nagyjából és egészében igazolja a Bombay-ból való visszatérés időszükségletét.

7. A MAHART tájékoztatása szerint a Szezei-csatornán történő áthajózással az iraki fél tudomást szerezhet a magyar hajóról és rakományáról, mivel az áru deklarálását a csatorna hatóságoknak át kell adni.

Minden áruval és fuvarozással kapcsolatos információ, csak az „I-2” kódolás alkalmazásával történhet.

Budapest, 1987. október 5.

Technika Külkereskedelmi Vállalat részéről: [olvashatatlan aláírások]

MAHART Tengerhajózási és Szállítmányozási Főosztály részéről: [olvashatatlan aláírások]

[ÁBTL 3.1.9. V-166040. Olvashatatlan aláírással ellátott, géppel írt irat.]

2. Nagy Gábor által írt képeslap, 1988. március 7.

Képeslap

Címzett: O. I., Ercsi, Pf.: 15/X.

Hi Ruszi!

Üdv Aphrodité szigetéről!

Épp most jöttünk vissza a Hormuzi szorosból. Iránnak vittünk 20000 db lejárt rakétát, BM-2141 sorozatvetőkhöz. Jó mi? A Sió ugyanezt csinálta, és mi is megyünk még egy kört 50000 darabbal. Ha most se lőnek belénk, akkor soha! A hajó kurva szar, semmi se működik. 6 hónap után (a nyáron) átszálllok egy másikba, ha addig el nem adják alólunk ezt a csotrogányt.

07.03.88.

G.

[ÁBTL 3.1.9. V-166040. Aláírás nélküli, kézzel írt képeslap.]

3. Összefoglaló jelentés a Budapest nevű tengerjáró hajón történt államtitoksértésről, 1988. április 28.

Szigorúan titkos!

Belügyminisztérium III/II Csoportfőnökség 7-A. Alosztály
Tárgy: Államtitoksértésre utaló rendkívüli eseményről

Összefoglaló jelentés
Budapest, 1988. április 28-án

Felderítő szűrő-kutató munkánk során hálózati forrásból az alábbi információk kerültek birtokunkba:

A Budapest nevű magyar tengeri hajó 1988. Februárjában a Technika Külkereskedelmi Vállalat és a MAHART által megkötött szigorúan titkos minősítésű szerződés alapján lőszert szállított iráni kikötőbe. A berakóhely Kardeljovo (Jugoszlávia) kikötő volt.

A két vállalat közötti szerződés a Magyar Népköztársaság és Irán közötti megállapodás alapján jött létre és több az általános fuvaroztatási szerződésektől eltérő szigorításokat tartalmaz.

A megállapodás előírja a szállításra az India-2 fedőnév használatát, a hajó rádióforgalmazás korlátozását. Ezen kívül konspirációs okok miatt a szokásos egy fuvarokmány helyett hármatot kellett kiállítani. Az elsőn

amelyet az indító kikötő kap kézhez – az szerepel, hogy a rendeltetési kikötő Bombay, és címzettje az indiai kormány,
a második, amely belső használathoz szükséges. Itt a rendeltetési kikötő Latakia és a címzett a Szíriai Honvédelmi Minisztérium,
a harmadik a valódi címzést tartalmazó, amely a rendeltetési kikötőbe okmányként szolgál.

Előírásként volt meghatározva az is, hogy a hajó bejelentkezése, az áru fogadás, illetve kirakása csak Budapesten keresztül a Technika KV közreműködésével történhet.

A hajón a parancsnokon és a szállítmánykísérőn kívül mindenki azt a tájékoztatást kapta, hogy a hajó Bombaybe indul.

A hajó a teljesített szállítás után Marokkóból foszfátot szállított szovjet kikötőbe.

1988. március 25-én a személyzet egyik tagja a hajó hátsó fedélzetén lévő személygyűjtőben kézzel írott, eltépett levélmaradványokat talált. Az egyik papírdarabon a hajó előző útján használt India-2 fedőnév volt olvasható. Erről a felfedezésről tájékoztatta a hajó parancsnokát, „Szegeci” fn. tmb⁴², hálózati személyünket. A levélmaradványok biztosítása után, azokat Magyarországon átadta a MAHART Központban dolgozó kapcsolattartójának, D-186-os SZT⁴³ elvtársnak. Az esetről a hajón más személy tudomást nem szerzett.

A levélmaradványok összeállítása során három darab hiányos levelet sikerült rekonstruálni. A levelek szövege alapján nyilvánvalóvá vált, hogy ismeretlen írója azokat a Szabad Európa Rádió „Forgószínpad” szerkesztősége részére címezte és részletesen beszámol benne az Irán részére teljesített fegyverszállításról.

A BM III/II-A. Önálló Alosztálytól TÜK⁴⁴ szakértői véleményt kértünk a Technika K.V. és a MAHART között létrejött szerződés alapján. A szakértői vélemény szerint a fegyverszállításra vonatkozó adatok államtitoknak minősülnek, azok illetéktelen személy, szervezet részére történő kiszolgáltatása sérti az MNK⁴⁵ politikai, erkölcsi érdekeit. Titokvédelmi oldalról figyelembe kell venni, hogy nemzetközi megállapodás tiltja Irak, illetve Irán részére történő hadianyag szállítást.

A MAHART Központban a Technika K.V.-vel kötött a fegyverszállításra vonatkozó szerződést szigorúan titkos minősítéssel kezelik. A szerződésről és annak részleteiről csak a vállalat felső vezetői bírnak tudomással. A szállítással kapcsolatos adminisztrációs tevékenységet végzőkre az általános, minden magyar állampolgárra kötelező titoktartás szabályai érvényesek.

A hajózó személyzet titoktartási kötelmeit a Tengerész Szolgálati Szabályzat írja elő, amelynek ismerete minden egyes tengerész számára előírás.

Ezen kívül az idevonatkozó vállalati előírás értelmében a berakó kikötőben a szállítmány berakása előtt minden ilyen esetben a hajó parancsnoka eligazítást tart a személyzet részére, amely során felhívja a beosztottak figyelmét a szigorú titoktartásra.

Arra vonatkozóan, hogy a névtelen levélíró a levelet a SZER részére megküldte-e, további információkkal nem rendelkezünk.

Mivel a hajó várhatóan 1988. május elején újabb lőszerszállítást fog végezni Iránba, intézkedéseket tettünk a személyzet hálózattal történő biztosítására.

Hasonló jellegű bűncselekmény miatt 1984. IX. 7-én bizalmas nyomozást kezdeményeztünk „Fóka” fn.-en B. D. [...] volt MAHART dolgozó ellenőrzésére. Nevezett 1983-ban jogellenesen külföldön maradt, és a latinai táborban a MAHART által végzett fegyverszállításokról szolgáltatott ki adatokat.

Hazaérkezését követően, feldolgozó munkánk eredményképpen FÓKÁT a bíróság adatszolgáltatással elkövetett kémkedés bűncselekménye miatt 4 év szabadságvesztésre ítélte.

Az esemény kapcsán a fegyverszállításokkal kapcsolatosan rezsimitézkedéseket fogantatosítottunk. A jelentésben szereplő fegyverszállításig titoksértésre utaló állambiztonsági jellegű információ nem keletkezett.

Összegezve a fentieket és figyelembe véve azt, hogy a szállítással kapcsolatos információk feltételezett kiadása beláthatatlan politikai, erkölcsi, anyagi következményekkel járhat, javasoljuk a cselekményt megvalósító személy felderítésére, további bűnös tevékenységének megszakítására bizalmas nyomozás bevezetését Rendkívüli esemény dosszié keretében.

Javasolom:

[olvashatatlan aláírás], Berze Szilárd r. hdgy.

Egyetértek: Gyimesi György r. alezredes osztályvezető

[ÁBTL 3.1.5. O-19738. Olvashatatlan aláírással ellátott, géppel írt tisztázat.]

4. Részlet Sz. P. tengerésztiszt tanúmeghallgatási jegyzőkönyvéből, 1988. május 11.

[...] 1964 óta dolgozom a MAHART-nál. Szakmai vezetőim intézkedése alapján 1987. május 23-án a romániai Szulinában szálltam fel a Budapest nevű áruszállító, motoros hajóra. A hajóval három fordulót tettünk, ennek során Casablancából szállítottunk foszfátot Szulinába, ill. Rénibe. Emlékezetem szerint június 22-én befutottunk Burgaszba, éves nagyjavításra. A munka befejezése után két fordulót tettünk Casablanca és Szulina között, majd december 29-én a jugoszláviai Kardeljovoba futottunk be. Már nem emlékszem pontosan, hogy még aznap, vagy a következő nap érkezett a hajóra Sz. M., a hajó kapitánya. A megérkezését követő nap, nem sokkal az ebéd után hajógyűlést hívott össze. Ennek során közölte velünk, hogy a hajó un. „veszélyes árut”, azaz hadianyagot fog szállítani, Iránba. Elmondta, hogy a szállító okmányokon úticélként Bombay van feltüntetve és a hajó ennek megfelelően fog navigálni. Felhívta a hajó személyzetének figyelmét a titoktartásra. Közölte, hogy a hajó rakományáról, a hajó útvonaláról és a célkikötőről senkinek sem adhatunk tájékoztatást, erről információ a hajóról nem szivároghat ki. Közölte azt is, aki nem vállalja a hajóutat, az kérheti a leváltását és ebből semmiféle hátrány nem fogja érni őket. A lehetőséggel úgy emlékszem 5 vagy 6 ember élt.

A hadianyagok, közöttük a rakéták berakodását december 30-án vagy 31-én kezdtük meg. Az utat nem vállalók pótlására küldött váltás, köztük N. G. is, emlékezetem szerint 1988. január 5-én vagy 6-án érkezett meg a hajóra. Valószínűleg tartom, hogy az újonnan jöttek megérkezésükkor a hajó személyzetétől rögtön tudomást szereztek úticélunkról. Így tartom csak elképzelhetőnek, mert az új emberek közül az egyik, aki épp hozzám lett beosztva, rögtön közölte velem, az utat nem vállalja, visszautazik Budapestre. Erre a megérkezésétől számított 3. napon került sor.

A hadianyag berakodásával 1988. január 12-én éjfél körül végeztünk. Ezt megelőzően a kikötőbe befutott a Sió nevű szintén áruszállító, motoros hajó és közvetlen előttünk kötött ki. Megérkezése előtt Sz. et. azt az utasítást adta ki, hogy a Sióval nem vehetjük fel a kapcsolatot, ill. fedélzetére nem mehetünk fel. Tudomásom szerint ismert tény, hogy Kardeljovóban főleg hadianyagot vesznek fel a hajók, ebből következtetünk arra, hogy a Siónak szintén ez lesz a rakománya és azt is feltételeztük, hogy hasonló célkikötőbe tart mint mi. Érdekességként említem csak meg, hogy a Sió előtt egy iraki kereskedelmi hajó volt kikötve, amelyre szintén magyar és cseh gyártmányú hadianyagokat rakodtak be. [...]

[ÁBTL 3.1.9. V-166040. Aláírással ellátott, géppel írt tisztázat.]

5. Részletek a Budapest nevű tengerjáró hajó kapitányának úti jelentéséből, 1988. augusztus 4.

[...] A hajó személyzeti létszáma 38 fő és 25 fő között változott. Az első út előtt váltási lehetőség volt azok részére, akik nem merték vállalni az úticélt. Ezt többen annak a reményében használták ki, hogy az addig megszokott ún. nagy hajókra, azaz távol-keleti járatra kerülnek vissza. Létszámuk viszonylag nem volt nagy. Kihajózásukkal azonban nem vált egy egységes, jól képzett, minden tekintetben tetre kész csoporttá a hajó személyzete.

[...] A fentiek, a szállított rakományok, az úticélunk nem veszélytelen jellemzőinek ismeretében rá voltam kényszerítve az egyetlen lehetséges megoldásra, azaz az állandó foglalkoztatottság tényére, illetve arra, hogy a személyzetet állandóan – munkaidőn túl is – riadókészültségben kellett tartani. Ez azt jelentette, hogy mentőcsónak, lék-, tűzriadók, hajóelhagyási gyakorlatok követték egymást a legváltozatosabb és legváratlanabb időpontokban, pl. étkezési időkben, éjjel és ún. szabadidőkben is.

Az első gyakorlatok az általam várt siralmas eredményt hozták, azaz a mentőcsónak-riadó elhangzása után 38 perc alatt gyűlt össze a személyzet, többen mentőmellény nélkül, cigarettázva és nem annál a csónaknál, ahová a beosztásuk szólt. A második gyakorlat végrehajtási ideje kb. 21 perc volt, végül a harmadik alkalommal sikerült mindkét csónakot 3-4 perc alatt vízre tenni, (ez még mindig kétszeres idő) de ekkor 10 perc üzemelés után a motorcsónak agyondicsért üzeme leállt, fel kellett emelni, a másik csónakot közben elvitte a szél, mivel a hajó főgépét (GÜV46 jelentésében mindenkor kifogástalan!) órákon át nem lehetett újraindítani. Ezek után hangzottak el olyan kijelentések, hogy ebédidő van és majd annak letelte után vegyük fel a csónakot. Természetesen nem így történt, de a személyzet illetően megnyilvánulása az egész, tengeren hajózó MAHART-állomány nagy részének eltunyult, lehetetlen felfogását képviselte, mégpedig azt, hogy étkezési időben, pihenőidőben, éjjel, nem érheti baj a hajót és az ilyenkor tartott gyakorlatokért túlóra jár.

[...] Visszatérve a Budapestre: a harmadik mentőcsónak gyakorlatot egy tűz-, majd egy lékriadó követte, mindkettőnél a személyzet egyharmada a csónakokhoz rohant, mivel állításuk ellenére, fogalmuk sem volt arról, hogy milyen riadó van.

[...] A gyakorlatok nyújtotta „edzés” azonban csak egy bizonyos ideig biztosította az előírt és elvárható hajófegyelem kb. 70-80%-os megvalósítását. A visszafelé úton, a vészhelyzet csökkenésével fordított arányban romlott a személyzet fegyelme. Feltételezem, ez nem csak a korábban említett hangulatkeltőknek volt köszönhető, hanem más okokra is visszavezethető: úgy mint, hosszú időn keresztül senki nem kapott levelet (erre előre figyelmeztettem a társaságot) a HAR-hírek semmitmondóak és rendszertelenek voltak, a hajóra érkezett újságok két-három hónaposak voltak, a váltást kérő személyzet részére bizonytalan vagy nemleges válaszok jöttek, mindehhez nem működött a hajó légkondicionáló berendezése. (Nappal +48-52 C, éjjel 36-38 C meleg és maximális páratartalom a kabinokban, a hidegvízcsapokból a nap bármely szakában forróvíz jött.)

[...] Egy-egy ilyen hatósági vizsgálat fényét tovább emelte K. J. GÜV. belépése (esetenként elkerülhetetlen), aki behajózása óta egy jól kinyúlt kék trikóhoz utánozhatatlan érzékkel kiválasztott és kétes tisztaságú világoszöld tréning nadrágban, zokni nélkül, gumipapucsban és gondosan szőrösen jelenik meg mindenhol és mindenkor. Megjelenésén többszöri figyelmeztetésem ellenére sem változtatott, a fennálló rendelkezés értelmében fegyelmet nem adhatok a GÜV-nek.

[...] Mivel ezek után a munkák elvégzését megköveteltem, felelőtlenség lenne azt állítani, hogy rendkívül népszerű vagyok a személyzet egy bizonyos részének szemében. Ez utóbbiak odáig jutottak, hogy latolgatni kezdték a velem szemben alkalmazandó fizikai erőszak lehetőségét, azaz a megveretés lehetőségét.

[...] Másnap mindketten és még két személy írásbeli figyelmeztetést kaptak, azóta csend és viszonylag rend van a hajón, összesen az újonnan kinevezett Gy. T. III. tisztet és B. Z. III. GT-t kellett figyelmeztetni, hogy a közös helységekbe ne járjanak be újatlan [sic!] trikóban.

[...] A legjobb tudomásom szerint a hajót 1987-ben egy 30 napra tervezett javításon, amely végül 117 napig tartott, a kereskedelmi osztály tájékoztatása alapján fel kellett volna készíteni egy indiai óceáni útra vagy utakra. A 117 napos javítás a következő eredményeket hozta:

1. Nem volt üzemképes a légkondicionáló berendezés, amely tény a hajószemélyzet korábban leírt fegyelmetlenségét nagyban elősegítette és lehetőséget adott azon tagjai kezében, akik mindenkor hangulatot keltenek a KP. ellen.
2. A parancsnoki hídról leszerelték a forgó ablakokat és sima stabil ablakokkal „pótolták” őket, közölve az előző pk-val, hogyha esik az eső álljanak ki oldalra, ott nincs vizes ablak, ami zavarja a kilátást. Az illető tanácsadó azt nem mondta meg, hogy mit mondjon a pk, az arab vagy román pilótáknak a csatornában és mit tegyen ha e helyeken félreállítják a hajót joggal hivatkozva arra, hogy ön- és forgalomveszélyes. Továbbá nem tudom, mit szólna a tanácsadó, ha hasonló indokkal nem pótolnák az ablaktörlőlapátot. A tanácsokat a hajócsoport felügyelő adta az előző pk-nak.
3. A főgép minden kikötési manőver alatt gondot okozott június elejéig. A vörös-tengeri első mentőcsónak gyakorlat alatt nem lehetett újraindítani csak huzamos munka után, adeni bunkerolás idején mindenesetben rövidzárlat, egy alkalommal a főgép üzemképtelen, az összes esetben a hajó sodródik az úszó üzemanyagbázis felé megrakva rakétákkal. Első iráni kikötés közben a főgép nem állt meg, majd nem indul el hátrában, ugyanakkor a végső fékező eszközként ledobandó horgony csak percekig tartó „gondolkodás” után indul meg éppen csak visszatartva a hajót az előttünk álló másik hajótól. A nagy sikerre való tekintettel e mutatványt Port Sudánban megismételve, igaz, rakéták nélkül.
4. Horgonygép, farcsörllők a tengeren jól működnek, csak többnyire akkor állnak meg, amikor kikötés közben szükség van rájuk. (Iráni utakon.)
5. A végül felszerelt szatellit navigációs berendezés szükségessége körüli nem szakemberekre jellemző vitát itt nem kell taglalni

6. A motoros mentőcsónak tíz percre üzemelt, aztán kiderült, hogy az állítólag rendszeresen ellenőrzött motor nem kap hűtővizet. Több napos munkával sikerült a „kifogástalan” motort rendbe hozni.
7. Egy szabálytalanul felszerelt gumicső miatt leégett főkapcsolótábla okozta rövidzárlat eredményeként két vontató vitte ki a hajót Ádenből, szerencsére ismét rakéták nélkül.

[...] Ugyanakkor fel kell hívnom minden illetékes figyelmét arra, hogy néhány tévesen kialakult vélemény ellenére egyik út sem volt rutinút és rendkívüli veszélyeztetettségünket nagy hiba lenne elbagatellizálni. Aki ezt teszi nincs tisztában a rakomány természetével, a célkikötő helyzetével, az ottani állapotokkal, valamint a rohamcsónakokkal száguldozó iráni gárdisták meggondolatlan, kiszámíthatatlan tetteivel, a körzetben tevékenykedő haditengerészeti erők személyi állományának végsőkig feszített idegállapota okozta ellenreakcióival, a közelünkben vontatott kilőtt, kiégett román, finn stb. kereskedelmi hajók saját személyzetünkre gyakorolt hatásával, a láthatáron égő, füstölgő hajók látványával.

[...] az első úton az indulást követően a Hormuz szigettől néhány mérföldre vissza akarták fordítani a hajót az iráni hatóságok (Coast Guard), mondván: tisztázni kilétünket természetesen együtt emlegetve a hajó nevét a kódjellel a VHF-rádióban, aminek hatósugara kb. 80 km., így bőven benne volt az összes ott működő hadihajó is. Értehetetlenséget színlelve, kihasználva a Coast Guard hajónélküliségét és a hajnali ködöt, egyszerűen megszöktünk, teljes erővel áthajózva a Hormuzi szoros délnyugati oldalára, a hadihajók által ellenőrzött terület szélére. Egy Hercules c típusú repülőgépet küldtek utánunk, de mire elért volna, már nem voltunk iráni vizeken. A hajó egyébként szabályos indulási engedéllyel rendelkezett a Parti Őrségtől, mint a Vám és Kikötőkapitányi Hivataltól, feltehetően a SIÓ érkezését akarták az ott tartásunkkal biztosítani. [...]

[ÁBTL 3.1.5. O-19738. Aláírással ellátott, géppel írt tisztázat.]

¹ 1990-től Ploce.

² 1995-től Mumbai.

³ ÁBTL 3.1.9. V-166040. Nagy Gábor Sándor tanúkihallgatási jegyzőkönyve, 1988. május 2.

⁴ Az irak–iráni háborúról bővebben: http://en.wikipedia.org/wiki/Iran%E2%80%93Iraq_War (utolsó letöltés dátuma: 2013. május 22.).

⁵ Uo.

⁶ Uo.

⁷ ÁBTL 3.1.5. O-19738. Kapitány jelentése az útról, 1988. augusztus 4.

⁸ AK: Avtomat Kalasnyikova – Kalasnyikov automata gépkarabély.

⁹ ÁBTL 3.1.9. V-166040. MAHART Tájékoztató, 1988. május 10. (60.)

¹⁰ Uo.

¹¹ Uo. MAHART Tájékoztató, 1988. május 10. (58.)

¹² Uo.

¹³ ÁBTL 3.1.9. V-164883. MAHART Tájékoztató, 1984. december 10.

¹⁴ Uo. Jegyzőkönyv Berente Dénes gyanúsított kihallgatásáról, 1984. november 26.

¹⁵ Uo. Berente Dénes önvallomása, 1984. december 17.

¹⁶ Uo. Jegyzőkönyv Berente Dénes gyanúsított kihallgatásáról, 1984. november 26.

¹⁷ ÁBTL 3.1.9. V-166040. Megállapodás, 1987. október 5.

¹⁸ Uo.

¹⁹ B/L – Bill of Lading, a hajózásban használt fuvarlevél.

²⁰ Csehszlovákia 1993. január 1-től két országra, a Cseh Köztársaságra és a Szlovák Köztársaságra vált szét.

²¹ ÁBTL 3.1.9. V-166040. Jegyzőkönyv Nagy Gábor Sándor gyanúsított kihallgatásáról, 1988. május 2.

²² ÁBTL 3.1.5. O-19738. Kapitány jelentése az útról, 1988. augusztus 4.

²³ Uo. Csathó Péter Bertalan meghallgatási jegyzőkönyve, 1989. január 30.

²⁴ 1988-ban Magyarországon a havi átlagkereset 8968 Ft/fő volt. www.ksh.hu/docs/hun/xsadat/xsadat_hosszu/h_qli001.html (utolsó letöltés dátuma: 2013. május 20.).

- ²⁵ ÁBTL 3.1.5. O-19738. Kapitány jelentése az útról, 1988. augusztus 4.
- ²⁶ MNL OL XIX-G-3-c. 1986/0210/1. A közlekedési ágazat intézkedései a világgiazi szállítási versenyképesség javítása érdekében, és ennek feltételei. 135. d.
- ²⁷ Uo.
- ²⁸ www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/budapest/434 (utolsó letöltés dátuma: 2013. május 20.).
- ²⁹ A Jemeni Arab Köztársaság (Észak-Jemen) 1990. május 22-én állapodott meg a Jemeni Népi Demokratikus Köztársasággal (Dél-Jemen) a két ország egyesüléséről.
- ³⁰ www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/budapest/434 (utolsó letöltés dátuma: 2013. május 20.).
- ³¹ ÁBTL 3.1.9. V-166040. Orosz István tanúkihallgatási jegyzőkönyve, 1988. május 13.
- ³² Uo. Farkas Gábor tanúkihallgatási jegyzőkönyve, 1988. május 3.
- ³³ ÁBTL 3.1.9. O-19738. Összefoglaló jelentés, 1988. április 28.
- ³⁴ Szabad Európa Rádió.
- ³⁵ ÁBTL 3.1.5. O-19738. A „Rakéta” fn. bizalmas nyomozás összefoglaló jelentése, 1989. február 17.
- ³⁶ M/S (motor/ship) – motorhajó.
- ³⁷ A sziget a La Manche-csatorna francia partokhoz közelebb eső részén található, de közigazgatásilag Nagy-Britanniához tartozik.
- ³⁸ CENAM Shipping Company Limited.
- ³⁹ www.hajoregiszter.hu/tarsasagok/tengeri/cenam_hajozasi_rt_%28mgrs_mahart_budapest%29/124/tovabb (utolsó letöltés dátuma: 2013. május 20.). Horváth, 2001.
- ⁴⁰ Technika Külkereskedelmi Vállalat.
- ⁴¹ BM-21: a katyusához hasonló sorozatvető.
- ⁴² „Szegedi” fedőnevű titkos megbízott.
- ⁴³ Szigorúan titkos tiszt.
- ⁴⁴ Titkos ügyiratkezelés.
- ⁴⁵ Magyar Népköztársaság.
- ⁴⁶ Gépüzemvezető.

Levéltári források

Állambiztonsági Szolgálatok Történeti Levéltára (ÁBTL)

3.1.5. Operatív dossziék (O-dossziék)

O-19738 „Rakéta”

3.1.9. Vizsgálati (V-dossziék)

V-164883 Berente Dénes

V-166040 Nagy Gábor Sándor

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL)

XIX-G-3 Külkereskedelmi Minisztérium (1945) 1949–1988

c Visszaminősített SZH-iratok, 1984–1987

Sajtó

Horváth, 2001

Horváth József: Mi lesz veled magyar tengerhajózás? *Aqua Magazin*, 24., 25., 26., 27. számok.
