

**Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem
Kossuth Lajos Hadtudományi Kar
Hadtudományi Doktori Iskola**

Zsigmond Gábor:

**A magyar kereskedelmi tengerészet
az első világháborúban**

Doktori (PhD) értekezés

Témavezető:

**Dr. Horváth Csaba alezredes,
CSc., egyetemi docens**

.....

Budapest, 2011.

TARTALOMJEGYZÉK

Bevezetés – célok és problémák megfogalmazása.....	4
1. Történeti előzmények.....	10
1.1. Magyarország és Fiume kapcsolata.....	10
1.2. Fiume és a magyar tengerészet kiépítése (1867-1914).....	15
1.3. A magyar kereskedelmi tengerészet felkészülése a háborúra.....	27
2. A háború első hónapjai (1914. július 28 – 1914. december 31.).....	39
2.1. Az első katonai óvintézkedések bevezetése a tengerparton.....	39
2.2. Aknaveszély.....	46
2.3. Behívások és felmentések.....	50
2.4. A tengerparti hajóforgalom fenntartása.....	53
2.5. Hosszújártatú és nagyparti hajóink helyzete a háború elején.....	59
3. Az 1915. évi események.....	73
3.1. A tengeri hajózás súlyosbodó terhei az olasz hadüzenet következtében.....	73
3.2. Az Olaszországban lefoglalt és egyéb ellenséges kikötőkben rekedt gőzösök sorsa.....	82
3.3. A nagyobb hajózási cégek üzleti veszteségei 1915 végéig.....	87
3.4. A fiumei rév hivatal működése a háború alatt.....	92
4. Az 1916. évi események.....	97
4.1. Fokozódó veszteségek az Adrián.....	97
4.2. Az ellenséges országok kikötőiben rekedt hajók sorsa.....	107
4.3. Az Attila és a Kárpát legénységének hazatérése 1916 februárjában.....	110
4.4. A katonai célokra igénybe vett hajók becslési eljárásaival kapcsolatos nézeteltérések a hajótulajdonosok és a TSZV között.....	115
5. Az 1917. évi események.....	124
5.1. Növekvő kihívások az Adrián.....	124
5.2. Az idegen vizeken lévő magyar gőzhajók.....	135

5.3. Fiume élelmezési nehézségei a háború alatt.....	139
5.4. A hadviselő felek tengerparti területekkel kapcsolatos háborús céljai.....	143
6. Az 1918. évi események és a fiumei magyar tengerészet megszűnése.....	146
6.1. A magyar hajók működése a háború utolsó hónapjaiban.....	146
6.2. A magyar tengerészet állapota a háború végére.....	155
6.3. Súlyosbodó válság a tengerparti politikában – Fiume elvesztése.....	162
6.4. A magyar tengerészet háború utáni sorsa.....	170
Az értekezés összegzése, új tudományos eredményei és ajánlás a munka felhasználhatóságára.....	175
Felhasznált irodalmak és forrásmunkák.....	179
Mellékletek.....	189
A pályázó publikációs munkáinak jegyzéke.....	226

Bevezetés – célok és problémák megfogalmazása

Az Osztrák-Magyar Monarchia fennállásának idején a császári és királyi haditengerészet mellett létezett önálló magyar kereskedelmi tengerészet is. A magyar tengeri hajók lajstromában az első világháború kitörésekor 549 vízi jármű szerepelt, köztük 137 gőzhajó. A fiumei magyar tengerészet a világháború előtt a magyar kivitel 17 százalékát, a behozatal 9 százalékát bonyolította.¹ Az egyetlen magyar tengeri kijárat áruforgalmát tekintve az európai kikötők között a tizedik legforgalmasabb volt, Amszterdam után és Velence előtt.² Miközben a császári és királyi haditengerészet tevékenységének bemutatása a hazai szakirodalomban is tetten érhető, addig a magyar kereskedelmi tengerészet történetének, vagy katonai vonatkozású eseményeinek feldolgozása és bemutatása a mai napig nem történt meg. A haditengerészettel foglalkozó írások legfeljebb annyi említést tesznek az intézménnyel kapcsolatban, hogy a Monarchia hadihajóinak feladatai között szerepelt a szállítóhajók kísérése is.

A magyar tengeri kereskedelmi hajók és az első világháborús szereplésükhöz kapcsolódó, a témán belül az egyes részkérdéseket akár csak érintőlegesen is bemutató feldolgozások száma rendkívül csekély. Ezek között egy korai összefoglalásnak tűnik Suhay Imre: A szárazföldi hadseregek és a tengeri haderők együttműködése a világháborúban című munkája, amely 1927-ben a Magyar Katonai Közlönyben jelent meg. Az írás azonban sokat ígérő címevel ellentétben az általam vizsgált témát nem elemzi, inkább olyan műveleteket mutat be, ahol a két haderőnem sikeresen erősítette egymást.³ A magyar kereskedelmi tengerészet történetét bemutató munkák között kiemelkedik Kádár Ferenc kapitány könyve, A magyar tengeri hajózás története címmel, amely előbb 1968-ban, majd némileg átdolgozva

¹ Ekkoriban Fiume tengeri kivitelének 75%-a Magyarországról származott és a fiumei tengeri behozatal 86%-a Magyarországra érkezett. Eperjesi László – Krámlí Mihály (továbbiakban: Eperjesi – Krámlí): Magyarország és Fiume kapcsolatai 1779 és 1918 között. in.: Közlekedéstudományi Szemle, 2003/8. sz. p. 317.

² Miodrag Milošević – Blanak Kesić: Lučke slobode i mir u taledu – Temelj razovja. in.: Riječka Luka, Povijest, izgradnja, promet. (továbbiakban: Riječka Luka) (szerk.: Ervin Dubrović) Rijeka, Muzej Grada Rijeke, 2001. p. 254.

³ Az írás említi például az angol expedíciós erők Franciaországba, vagy az amerikai haderő Európába szállítását, több gyarmati logisztikai feladatot, sőt bemutatja a császári és királyi haditengerészet 1915. májusi támadását is az olasz part ellen, amellyel sikerült késleltetni az olasz haderő előrenyomulását. Suhay ezredes kiemeli az osztrák-magyar haditengerészeti egységeknek a balkáni antant tengeri szállítások megakadályozására tett kísérleteit és szól az Albániában működött osztrák-magyar haderő ellátásának sikeréről is. Azon túl, hogy ez utóbbiról elismerően írt, részletekbe nem bocsátkozott. Suhay Imre: A szárazföldi hadseregek és a tengeri haderők együttműködése a világháborúban. Melléklet a Magyar Katonai Közlöny 1927. évi 6. füzetéhez. A munkát ismerteti: Sz.: Suhay Imre: A szárazföldi hadseregek és a tengeri haderők együttműködése a világháborúban. Melléklet a Magyar Katonai Közlöny 1927. évi 6. füzetéhez. in.: Hadtörténelmi Közlemények (továbbiakban: HK) pp. 417-419.

1975-ben jelent meg.⁴ Sajnos a munka nem tér ki a világháborús eseményekre, csupán a trianoni békediktátum vonatkozó részeit ismerteti röviden. Meg kell említenünk még ddr. Juba Ferenc: A magyar tengerészet nagyjai című művét,⁵ és Horváth József: A „Nautica” – A fiumei Tengerészeti Akadémia története című könyvét,⁶ melyek egy-egy rész kérdést vizsgálják meg, azonban egyik munka sem rendelkezik forráshivatkozásokkal, ami sokat levon tudományos értékükből. Emellett az első világháborúval kapcsolatosan csak egyes rész kérdéseket mutatnak be. A haditengerészet történetének tudományos feldolgozása mellett ugyanakkor számos gazdasági- és ipartörténeti vonatkozású kutatást végzett a témában dr. Krámlí Mihály.⁷ Ezen kívül számos osztrák szerző munkájának alapos feldolgozását végezte el dr. Csonkaréti Károly is.⁸ Ezek mellett hasznos forrásokat közöl témánkban a Magyar minisztertanácsi jegyzőkönyvek az első világháború korából 1914-1918 című összeállítás,⁹ illetve számos adalékkal szolgál a Szijj Jolán főszerkesztésével és Ravasz István szerkesztésében megjelent Magyarország az első világháborúban című lexikon.¹⁰ Általánosan elmondható ugyanakkor, hogy sajnos az első világháborús magyar feldolgozások alig tesznek említést az adriai eseményekről, a kereskedelmi hajók katonai alkalmazása pedig teljesen hiányzik ezekből a munkákból. A külföldi irodalomban ki kell emelni a horvát szerzők munkái közül dr. Ljubomir Antić, Miloško Mandić, Ivo Milat és Ante Mičetić szerzők által

⁴ Kádár Ferenc (továbbiakban: Kádár): A magyar tengeri hajózás története. Budapest (továbbiakban: Bp.), Gépipari tudományos Egyesület, 1975.

⁵ Juba Ferenc: A magyar tengerészet nagyjai. Kaposvár, Magyar Nemzeti Történeti Társaság, 1995.

⁶ Horváth József (továbbiakban: Horváth): A „Nautica” – A fiumei Tengerészeti Akadémia története. Bp., Hajós Bt., 1999.

⁷ Csak a témánkhöz kapcsoló irodalmak közül: Eperjesi – Krámlí: pp. 309-320., Krámlí Mihály (továbbiakban: Krámlí, 2004): A császári és királyi haditengerészet és Magyarország. Pécs, Pannónia Könyvek, 2004., Krámlí Mihály: A dunai vízi út az első világháborúban. A cs. és kir. központi szállításvezetőség által irányított dunai hajózás. HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum, Line Design, 2009.

⁸ Jelen esetben is csak a szűken vett témához kapcsolódó irodalmakból válogatva: Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. A háború kitörésétől Olaszország hadbalépéséig. in.: HK 1985/2. pp. 295-343. (továbbiakban: Csonkaréti, 1985.), Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. 1915. május 23. - 1915. december 31. in.: HK 1986/3. pp. 439-485. (továbbiakban: Csonkaréti, 1986.), Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban, 1916-1917. in.: HK 1989/1. pp. 41-73. (továbbiakban: Csonkaréti, 1989.), Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban 1917-1918. in.: HK 1991/4. pp. 53-99. (továbbiakban: Csonkaréti, 1991.), Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. Összesítések, táblázatok. in.: HK 1992/4. pp. 144-170. (továbbiakban: Csonkaréti, 1992.)

⁹ Magyar minisztertanácsi jegyzőkönyvek az első világháború korából 1914-1918. (továbbiakban: MMJVH) (összeáll.: Iványi Emma). Bp., Akadémiai kiadó, 1960.

¹⁰ Magyarország az első világháborúban. Lexikon A-Zs. (főszerk.: Szijj Jolán) (továbbiakban: MEVH) Bp., Petit Real Könyvkiadó, 2000.

elkészített Bijela Flota, Hrvatskoga jadrana című gazdagon illusztrált könyvet,¹¹ és említést érdemel a nemzetközi – köztük magyar – szerzőgárda által megírt Riječka Luka, Povijest, izgradnja, promet című, 2001-ben megjelent adatgazdag munka is.¹² Az osztrák szerzők írásaiból mindenekelőtt Wladimir Aichelburg: Die Handelsschiffe Österreich-Ungarns im Weltkrieg 1914-1918 című, 1988-ban megjelent könyve¹³ érdemel említést, amely az egyetlen olyan munka, ami valamennyi osztrák-magyar kereskedelmi hajó háborús részvételével foglalkozik. Nagy hiányossága azonban, hogy egy-egy hajóról mindössze két-hárommondatnyi információt tudunk meg. Ausztriában – különösen Magyarországgal összehasonlítva – jelentős haditengerészeti szakirodalom áll rendelkezésre, ám ezek többsége érthetően az osztrák eredményekre fókuszál, döntően pedig a hadieseményeket mutatja be. Ezek között – csupán a lényegesebb kereskedelmi vonatkozással is rendelkező munkáknál maradva – meg kell említeni Hans Hugo Sokol: Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-1918 című, eredetileg 1932-ben megjelent részletes, monografikus írását.¹⁴ A Monarchia kereskedelmi tengerészetét is bemutatja Anthony Eugene Sokol: Seemacht Österreich című, 1972-ben megjelent munkája.¹⁵ Az osztrák munkák közül Horst F. Mayer és Dieter Winkler szerzőpáros több munkája közül az In allen Häfen war Österreich bír néhány fontosabb magyar vonatkozású adattal.¹⁶ Megemlítjük a magyar származású Martiny von Nikolaus: Bilddokumente aus Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-1918 című kétkötetes munkáját¹⁷ is, amely ugyancsak tartalmaz szerény mennyiségű információt a kereskedelmi hajózással kapcsolatban. Az angol nyelvű munkák között Paul G. Halpern munkáit¹⁸ emeljük ki, de a világháború eseményeit Lawrence Sondhaus: The Naval Policy of Austria-Hungary 1867-1918 című munkája is több aspektusból vizsgálja, a katonai események mellett részletesen

¹¹ Antić, dr. Ljubomir –Mandić, Milojko –Milat, Ivo –Mičetić, Ante: Bijela Flota, Hrvatskoga jadrana, Rijeka, Jadrolinija, 1997.

¹² Riječka Luka, Povijest, izgradnja, promet. (szerk.: Dubrović, Ervin) Rijeka, Muzej Grada Rijeke, 2001.

¹³ Aichelburg, Wladimir (továbbiakban: Aichelburg): Die Handelsschiffe Österreich-Ungarns im Weltkrieg 1914-1918. Graz, H. Weishaupt Verlag, 1988.

¹⁴ Sokol, Hans Hugo (továbbiakban: H. H. Sokol): Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-1918. Zürich – Leipzig – Wien, Amalthea Verlag, 1933.

¹⁵ Sokol, Anthony Eugene (továbbiakban: A. E. Sokol): Seemacht Österreich. Die Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine. Wien-München-Zürich, 1972.

¹⁶ Mayer, Horst F. – Winkler, Dieter (továbbiakban: Mayer – Winkler): In allen Häfen war Österreich. Die österreichische ungarische Handelsmarine. Wien, Edition S, 1987.

¹⁷ Nikolaus, Martiny von: Bilddokumente aus Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-1918. Graz, s.n. 1973.

¹⁸ Az amerikai szerző két munkáját sikerült nagy haszonnal forgatni: Halpern, Paul G. (továbbiakban: Halpern, 2007.): Otrantói ütközet. Az Adria bejáratának ellenőrzése az I. világháborúban. Győr, Laurus Kiadó, 2007. és Halpern, Paul G. (továbbiakban: Halpern, 1971.): The Mediterranean Naval Situation 1908-1914. Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1971.

beszámolva gazdasági vonatkozású részletekről is.¹⁹ Az angol nyelvű irodalmak között kell megemlíteni az interneten elérhető publikációkat is, mivel döntő többségük ezen a nyelven érhető el. Ezek egy-egy részletkérdés tisztázásához adtak kiegészítő információkat.²⁰ Az olasz szakirodalmak között Ernesto Gellner és Nereo Castelli szerzőpáros alapos és jól használható munkái közül a szabadhajózással foglalkozó Aramtori liberi című könyvet kell kiemelni, mivel ez mélyen foglalkozik a szabadhajózást űző egykori magyar cégek hajóállományával.²¹ A Monarchia haditengerészetének első világháborús tevékenységét bemutató hazai szakirodalmak alaposan feldolgozták a témában elérhető nemzetközi munkákat, és több ponton egészítették ki saját kutatási eredményekkel. A magyar kereskedelmi tengerészet első világháború alatti tevékenysége azonban eddig nem kapott különösebb figyelmet. Itt jegyezzük meg, hogy a világháború magyar katonai logisztikájának egy-egy nagyobb szeletét bemutató munkák között két írás bír jelentőséggel. Egyik Krámlí Mihály: A dunai vízi út az első világháborúban című könyve,²² amely a császári és királyi központi szállításvezetőség által irányított dunai hajózást mutatja be forrásokban és adatokban bővelkedve. Vasúti vonatkozásban Kéri Kálmán: Az Osztrák-Magyar Monarchia vasúthálózata 1914-ben és felhasználása az első világháborúban címmel írt átfogó tanulmányt a Hadtörténelmi Közlemények hasábjain.²³ Ezekhez hasonló könyv, tanulmány vagy szócikk a kereskedelmi tengerészet vonatkozásában azonban még nem jelent meg.

A fent jelzett probléma miatt a dolgozat elkészítését egyes alap kutatások elvégzésével kellett megkezdeni, majd elsősorban primer forrásanyagra építve lehetett végrehajtani. Az értekezés elkészítését nehezítette, hogy a témával kapcsolatos iratanyag a hazai levéltárakban szinte alig lelhető fel, mivel a kereskedelemügyi minisztériumi iratok egy része a második világháborúban, valamint az 1956-os levéltári tűzben megsemmisült. Ennek ellenére törekedtem a hazánkban fellelhető szerény levéltári források, röpiratok, céges üzleti jelentések és statisztikák felkutatására. Értekezésem gerincét a rijekai (fiumei) levéltár magyar királyi tengerészeti hatósági iratainak, valamint révkapitánysági iratainak alapos kutatása jelentette. A csupán részben rendszerezett iratanyag feltárása, rendszerezése,

¹⁹ Lawrence Sondhaus (továbbiakban: Sondhaus): *The Naval Policy of Austria-Hungary 1867-1918. Navalism, Industrial Development and the Politics of Dualism.* West Lafayette, Purdue University Press, 1994.

²⁰ Az internetes források külön felsorolását lásd a Felhasznált irodalmak és forrásmunkák között.

²¹ Castelli, N. – Gellner, E. (továbbiakban Castelli-Gellner): *Armatore liberi.* Trieste, s. n., 1991.

²² Krámlí Mihály: *A dunai vízi út az első világháborúban.* A cs. és kir. központi szállításvezetőség által irányított dunai hajózás. HM Hadtörténelmi Intézet és Múzeum, Line Design, 2009.

²³ Kéri Kálmán (továbbiakban: Kéri): *Az Osztrák-Magyar Monarchia vasúthálózata 1914-ben és felhasználása az első világháborúban.* in.:HK 1986/2. pp. 229-295.

elemzése és értékelése az értekezés legfőbb kihívását jelentette. A horvátországi iratanyag jelentőségét az is adja, hogy korábban a délszláv válság idején és azt megelőzően csak rendkívüli nehézségek árán lehetett megszervezni az itteni levéltári kutatásokat. Emellett a bécsi Kriegsarchivban a témában fellelhető iratanyagot is részletesen átvizsgáltam és feldolgoztam. Az értekezés bevezetőjében tértem ki a magyar kereskedelmi tengerészet első világháború előtti veszteségeire, az orosz-japán háború idején a japán hadizsákmány bíróság által lefoglalt két magyar hajó bemutatására, melyekhez a forrásokat a tokiói Waseda Egyetem központi könyvtárából sikerült megszerezni.

A doktori értekezésemben célul tűztem ki az alábbiakat:

1. Elsőként kívánom bemutatni a magyar kereskedelmi tengerészet első világháborús működését, a cégek hajóállományának alakulását, a hajók katonai igénybevételének rendszerét, a tengerhajózást (a cégeket és a tengerészeti közigazgatást) ért veszteségeket, a hajók katonai célú felhasználásának lehetőségeit. Eddig fel nem dolgozott levéltári források feltárásával és elemzésével, a források objektív elemzésével és összegzésével, a rendelkezésre álló ismeretek tükrében részletesen bemutatom az első világháborús magyar erőfeszítések és veszteségek eddig nem számon tartott tengerészeti aspektusait.
2. Az elődleges (levéltári) források, valamint a rendelkezésre álló hazai és külföldi forrásmunkák feldolgozásával, rendszerezésével és kritikai összevetésével, saját kutatási eredményeim felhasználásával rávilágítok eddig kevésbé ismert részletekre, ezáltal bővítem a hazánk első világháborús részvételével kapcsolatos szakmai ismereteket.
3. Rámutatok arra, hogy a világháború kitörésének közelgő százéves évfordulójára a magyar szerepvállalás és a magyar veszteségek várható újabb értékelése között a tengerészet működését is figyelembe kell venni. Az értekezés mellékleteiben táblázatok készítésével összesítem a legfontosabb statisztikai adatokat.

Értekezésem kidolgozása során az alábbi kutatási módszereket alkalmaztam:

1. Részletes és alapos kutatómunkát végeztem a budapesti, bécsi és rijekai (fiumei) levéltárakban és könyvtárakban. Egyben konzultációkat folytattam a bécsi levéltár kijelölt magyar szakreferensével, valamint a rijekai levéltár magyar anyagait rendező levéltárosával.
2. Rendszeres konzultációkat kértem és kaptam a ZMNE Hadtörténelem Tanszék és a ZMNE Biztonság- és Védelempolitikai Tanszék, valamint a ZMNE Bolyai János Katonai Műszaki Kar Katonai Logisztikai Intézet Közlekedésmérnöki Tanszék oktatóitól.

3. Tanulmányoztam és feldolgoztam a korábban döntően érintetlen levéltári forrásokon túl a témában elérhető hazai és külföldi irodalmakat.
4. A témával kapcsolatban a kor napilapjaiban megjelent valamennyi híradást alaposan áttanulmányoztam és összevettem a forrásokon alapuló kutatási eredményeimmel.²⁴ Ezeken túl a korszak meghatározó szakmai folyóiratait és röpiratait is részletesen tanulmányoztam, és a fellelhető adatokat a hadtörténeti kutatások szempontrendszere szerint értékeltem és alkalmaztam.

Az értekezés felépítésében a történeti kronológia alapszabályait követtem. Az első fejezetben a magyar tengerészet kialakulásának rövid bemutatása felettébb indokoltnak tűnt, mivel a szűken vett témánk voltaképpen csak ennek megszűnésével foglalkozik. Itt mutatom be Magyarország kapcsolatát az Adriával, illetve Fiumével, a háborúban részt vevő cégeket és a magyar tengeri hajóállomány méretét, kitérve a nemzetközi környezetre is. Ez a Monarchia és Magyarország tengeri erejének mutatói és a háborúra való felkészülés szempontjából is lényeges, jelezve, hogy egyik területen sem mutatkozott komoly lemaradás a nemzetközi erőterben. Az egyes fejezeteken belül kiemeltem azokat az eseményeket, amelyek a források és híradások szerint az adott évben a legnagyobb jelentőséggel bírtak. A haditengerészeti munkákkal ellentétben a hazai vizeken végzett szállításokon túl bemutatom a külföldön lefoglalt magyar hajók sorsát és az antant kezére került egységeket is. A cégek mellett kiemelten kezelem a magyar kereskedelmi kormányzat, a katonai vezetés és a tengerészeti közigazgatás szereplését, és bemutatom a meglévő nézetkülönbségeket. Értekezésemet a fiumei kikötő elvesztésének, valamint a magyar tengerészet háború utáni sorsának bemutatásával zárom. Az adatgyűjtést 2010. szeptember 22-én zártam le.

²⁴ A hazai napilapok között elsősorban Az Est és a Budapesti Hírlap első világháború idején megjelent lapszámát lapoztam végig, mivel előbbi volt a korabeli Magyarország legolvasottabb lapja, 1910-1918 közötti években napi 200.000-476.000 közötti példányszámban jelent meg. Az Est volt az egyetlen, amelyik már a háború elején két tudósítót is küldött a császárvárosba. A Budapesti Hírlapnak nem utazott ki tudósítója, de a lapot alapító Rákosi Jenőnek jó kapcsolatai voltak a Hadfelügyeleti Bizottsággal, amelynek bizalmas táviratait is megkapta. Ezeken kívül egyéb hazai lapok híreit is megvizsgáltam. Buzinkay Géza: Kis magyar sajtótörténet. Bp., Haza és Haladás Alapítvány, 1993. p. 94-98.

1. Történeti előzmények

1.1. Magyarország és Fiume kapcsolata

Az Adriai-tenger keleti partvidékén elterülő, jó fekvésű kikötővárosok már a középkorban nagy vagyonokra tettek szert. 1091-ben I. László elfoglalta Horvátországot és Tengerfehérvárnál kiért az Adriához. Utódja, Könyves Kálmán 1102-ben Tengerfehérvárott horvát királlyá koronáztatta magát, és ezzel tető alá hozta az 1920-ig fennálló magyar-horvát perszonáluniót.²⁵ Fiume először akkor került a magyar királyság uralma alá, amikor gróf Frangepán Bertalan 1337-ben három évtizedre megszerezte a települést, amit fiai 1365-ben el is veszítettek. Fiume a gazdag dalmát városok mellett ekkoriban teljesen jelentéktelennek számított. A város 1366-ban a Trieszt közeli duinói birtokosok révén a Habsburgok hűbéri függésébe került. A XV. század elején a város örökösödés útján lett a Wallsee grófok birtoka. A család 1465-ben kihalt és a Habsburgokra hagyta Fiumét. Utóbbiaknak azonban nem volt érdeke, hogy a már 1382 óta hozzájuk tartozó Trieszt számára versenyt teremtsenek. III. Frigyes 1489-ben az összes osztrák tartomány tengeri kivitelére monopóliumot biztosított Triesztnek, melyet 1493-ban több fontos árucikk behozatalára is kiterjesztett. Eközben Fiumében és a dalmát tengerparton a török elől menekülő uszkók²⁶ kalózkodásai bizonytalanná tették a tengerparti kereskedelmet. Tevékenységüknek csak a XVII. század elején sikerült véget vetni.²⁷

²⁵ Kálmán 1105-ben elfoglalta Dalmáciát is a gazdag kikötővárosokkal (Zára, Trau, Sebenico, Spalato) és a szigetekkel együtt. Kristó Gyula (továbbiakban: Kristó, 1998): Magyarország története 895-1301. Bp., Osiris Kiadó, 1998. p. 136-139. Az 1358. február 18-i Velence és Magyarország között létrejött zárai békével utóbbi megszerezte a Quarnerói-öböltől, vagyis a Fiume környékétől egészen Durazzóig terjedő területet a szigetekkel együtt. Lajos így többek között a gazdag Raguzával bővítette az Árpád-házi királyok hódításait. Kristó Gyula (továbbiakban: Kristó, 1988): Az Anjou-kor háborúi. Bp., Zrínyi Katonai Kiadó, 1988. p. 144. A magyar dalmáciai területi jogigény később, többek között az első világháború idején is rendszeresen előkerült. Fiume helyzetének rendezése után a magyarok továbbra sem akartak lemondani Dalmácia helyzetének későbbi rendezéséről, hiszen az egykor magyar tengerparti terület először csak az 1797-es campoformiói békében került Ausztriához. Ausztria a napóleoni háborúkat lezáró 1815. évi bécsi kongresszuson meg tudta erősíteni tengerparti pozícióit. A megszűnt velencei köztársaságból megkapta Velencét és a korábban hozzá tartozó Dalmáciát a kitűnő fekvésű Cattaro kikötőjével együtt. dr. Král Miklós (továbbiakban: Král): Magyar tengerészeti igazgatás. Bp., s. n., 1905. p. 18. 1786-ban Kaunitz kancellár a jezsuita tudóst, Pray Györgyöt kérte fel arra, hogy II. Józsefnek, mint magyar királynak Dalmáciára való jogait kimutassa. Pallas Nagy Lexikona (továbbiakban: PNL, kötetszám, megjelenés dátuma) IV. kötet, Bp., Pallas Irodalmi és Nyomda Rt., 1893. p. 867.

²⁶ Uszkók: A szláv eredetű szó szökevényeket jelent és a Balkánról a török elől menekülők gyűjtőfogalmaként használták. Az Adria partján többnyire tengeri kalózkodásból éltek, ezzel kivívták Velence ellenszenvét. Végül 1615 környékén flottájukat sikerült megsemmisíteni. Uszkókoknak nevezték a későbbi katonai határvidéken letelepített balkáni eredetű lakosságot is. PNL, XVI. kötet, 1897. p. 535-536.

²⁷ Fest Aladár: Fiume és Magyarország. Bp., Zeidler Testvérek, 1920, p. 3-6.

A nagy földrajzi felfedezések után kibontakozó nemzetközi áruforgalomból Magyarország alig vette ki részét. A magyar kereskedők csak az 1710-es évek végétől használták egyre nagyobb mértékben az észak-adriai Fiume kikötőt.²⁸ A város az adriai partvidék egyik kevésbé jelentős kikötője volt, fejlődésének alapjai a XVIII. század során teremtődtek meg. A szabad tengeri hajózás (1717), majd a vámmentes szabad kikötői státusz (1719) biztosításával III. Károly uralkodása alatt indult meg a kikötőváros gyarapodása.²⁹ Károly uralkodása idején érkezett az első hosszújratú hajó is a törökországi Smirnából.³⁰ A hajózási és tengerészeti rendeletek összegyűjtésével és átdolgozásával 1774-ben született meg a tengerészeti rendtartás leglényegesebb kérdéseit szabályozó *Politicum Edictum*, amely 1804-ben magyar nyelven is megjelent és – noha sok tekintetben már nem tűnt korszerűnek – csekély módosításokkal egészen 1918-ig érvényes maradt.³¹ Fiumét Károly utódja, Mária Terézia csatolta Magyarországhoz 1776-ban, majd 1779. április 24-én kelt királyi leiratában a kikötővárost és annak kerületét az országhoz tartozó külön testként (*corpus separatum*) ismerte el. A diplomát az 1807:IV. törvénycikkkel emelték törvényerőre.³² A kormányzói tisztségre 1779-ben Mailáth Józsefet nevezték ki, akit 1848. augusztus 30-ig még heten követtek ezen a poszton, úgy, hogy a tisztséget 1809 és 1823 között nem töltötték be, ugyanis a napóleoni háborúk idején Fiume elszakadt Magyarországtól. A schönbrunni békében (1809) Dalmácia, Isztria, valamint Horvátország egy része mellé Fiume és Trieszt is Franciaország befolyása alá került. A magyar kikötőváros a Franciaországtól függő, újonnan létrehozott Illír Tartományok része lett. A francia uralom ellen az Adrián brit hadihajók is megjelentek, és 1813-ban a korábban elfoglalt Lissa szigetéről egy brit különítmény Fiumében is partra szállt és felgyújtotta az itt talált árukat.³³ Végül az osztrák szolgálatban álló Nugent tábornok foglalta vissza a várost 1813. augusztus 26-án, de Ausztria csak 1822-ben adta vissza Fiumét Magyarországnak. A reformkorban elsősorban a fiumei vasút építésének ügye került elő, de Kossuth 1848-ban a döntően olaszok lakta Dalmácia csatlakozásában reménykedve egy fiumei magyar haditengerészet felállításával is foglalkozott. A tengerparti politika kulcsának

²⁸ Bak Borbála: Magyarország történeti topográfiája. Bp., História – MTA Történettudományi Intézete, 1997. p. 87.

²⁹ dr. Frisnyák Sándor (továbbiakban: Frisnyák): Fiume jelentősége a történelmi Magyarország gazdasági életében (1779-1918). in.: A Dunántúl és a Kisalföld történeti földrajza (szerk.: Frisnyák Sándor – Tóth József). Nyíregyháza-Pécs, 2003. p. 379.

³⁰ Hajnal Antal: Fiume és kikötője, Fiume, Mohovich E. Könyvnyomó Intézet, 1885. p. 7.

³¹ Gonda Béla: A magyar tengerészet és a fiumei kikötő. Bp., s. n., 1906. p. 16.

³² Bölöny József – Hubai László (továbbiakban: Bölöny – Hubai): Magyarország kormányai 1848-2004. Bp., Akadémiai Kiadó, 2004. p. 542.

³³ James, William: The Naval History of Great Britain, from the Declaration of War by France in 1793 to the Accession of George IV. VI. kötet, London, Richard Bentley, New Burlington Street, 1837. p. 178-182.

nevezhető Fiumét azonban 1848. augusztus 30-án a horvátok elfoglalták. A hadiflotta alapjának tekintett Implacabile (jelentése kérelhetetlen) nevű vitorlást Nagy Britanniába küldték, de felfegyverzése végül nem sikerült.³⁴ Az 1850. április 7-i császári pátens (nyílt parancs) értelmében Fiumét és kerületét a horvát-szlavón koronatartomány külön kerületeként kormányozták, és a város egészen 1867-ig közigazgatásilag Zágráb alá tartozott.³⁵

A schmerlingi osztrák politika elcsendesülése után 1865-ben összehívott magyar országgyűlésen már felvetődött Fiume és Magyarország kapcsolatának rendezése is. Az 1867-ben megkötött osztrák-magyar kiegyezés, majd az 1868-as magyar-horvát tárgyalások újra rendezték a tengerparti területek helyzetét is. A magyar-horvát kiegyezésként ismert 1868:XXX. törvénycikk leszögezte, hogy Magyarország és társországainak közös ügye a törvényhozás, a hadkötelezettség, az udvartartás, a pénzrendszer és számos egyéb mellett a kereskedelmi szerződések, a tengerészeti jog, a kikötők és a hajózás ügye is. A törvény 66. §-a az alábbiak szerint írta körül Fiume helyzetét: *„Az előbbi szakasz értelmében Horvát-, Szlavon- és Dalmátországok területéhez tartozóknak ismerteknek el: 1. Mindazon terület, mely jelenleg Buccari városával és kerületével együtt Fiume vármegyéhez tartozik, Fiume város és kerülete kivételével, a mely város, kikötő és kerület a magyar koronához csatolt külön testet (separatum sacrae regni coronae adnexum corpus) képez, s a melynek, mint ilyennek, külön autonómiájára s erre vonatkozó törvényhozási és kormányzati viszonyaira nézve, Magyarország országgyűlése s Horvát-, Szlavon- és Dalmátországok országgyűlése és Fiume városa közt, küldöttségi tárgyalások útján, közös egyetértéssel lesz megállapodás eszközendő.”*³⁶ Fiume közjogi viszonyainak rendezésére a törvény elfogadása után pár hónappal, az 1868. november 7-én kiadott királyi leirat értelmében egy magyar, horvát-szlavón és fiumei tagokból álló bizottság állt fel. Ennek munkája azonban eredménytelenül zárult, így Fiumét ideiglenesen a központi kormányzat, Fiume vármegyét az autonóm horvát-szlavón kormány igazgatása alá helyezték. A provizóriumot Ferenc József 1870. július 28-án hagyta jóvá. A magyar minisztertanács másnap Zichy József grófot jelölte ki a kormányzói posztra. A fiumei kormányzó közvetlen felettese a miniszterelnök volt, valamint az 1870-ben létrehozott tengerészeti hatóság elnökeként a földművelés-, ipar- és kereskedelemügyi, majd

³⁴ Krámlí Mihály: Az IMPLACABILE. Kísérlet az önálló magyar haditengerészet felállítására 1848-ben. in.: HK 1997/1. p. 85-109.

³⁵ Bölöny-Hubay: p. 542.

³⁶ A hatályos magyar törvények gyűjteménye (Corpus Iuris Hungarici) 1000-1911. (szerk.: dr. Márkus Dezső) I. kötet, Bp., Franklin Társulat, 1912.1868:XXX. tc. p. 375-376.

1889-től a kereskedelemügyi miniszter.³⁷ A tengerészeti ügyeket felügyelő és a magyar kormány közvetlen fennhatóságát gyakorló kormányzói tisztséget 1918. október 29-ig tizenketten – az első világháború idején Wickenburg István,³⁸ majd 1917. július 31-től az összeomlásig Jekelfalussy Zoltán³⁹ – töltötték be.⁴⁰

A Magyarországhoz került terület Fiumét és három alközséget (Cosala, Drenova, Plasse), együttesen 19,57 km²-t foglalt magába.⁴¹ Feltehetően a soknemzetiségű, kereskedő polgárságnak kedvezett a város minden hatalmi központtól való viszonylagos függetlensége. A helyi politikai életben jelentős szerepet játszó olaszoknak pedig így nem kellett tartaniuk a zágrábi horvát kormány beolvasztó törekvéseitől.⁴² A kor neves földrajzi és gazdasági írója, Havass Rezső arra hívta fel a figyelmet, hogy „*Fiume a kapu, melyen át a nagyvilággal, a*

³⁷ Bölöny – Hubai: p. 543-544.

³⁸ Wickenburg István, gróf (1859-1931): A Miksa császárt Mexikóba kísérő apja mellett hajózta át az óceánt és 1865-1867 között Amerikában is maradt. Hazatérve hadapród, majd tanulmányai után a pénzügyminisztérium fogalmazógyakornoka lett. 1882-ben pénzügyi fogalmazó a fiumei adófelügyelőségen, három évvel később, 1885-ben miniszteri fogalmazóként a fiumei kormányzóságra került. Még ebben az évben ugyanitt miniszteri titkár lett. 1898. március 6-tól a Magyar-horvát tengeri gőzhajózási társaság miniszteri biztosa. Miniszteri osztálytanácsos, majd miniszteri tanácsos, 1908. szeptember 9-től (az 1901:IX.tc. által létrehozott) fiumei kormányzó-helyettesi cím viselője, a kormányzóság vezetője. 1910. november 13-tól 1917. július 31-ig fiumei kormányzó és 1913. július 12-től a minisztertanács a feloszlatott fiumei törvényhatósági bizottság, a rappresentanza és a tagjainak lemondásával határozatképtelenné vált állandó bizottmány hatáskörét is rá ruházta. Azzal mentették fel 1917 nyarán, hogy hivatalos működését további elhatározásig folytassa. Pár nappal később, 1917. augusztus 9-én megkapta a Ferenc József-rend nagykeresztjéhez a hadidíszítményt. Szakmai előmenetele során kitűnően megismerte a hajózási és fiumei ügyeket. Végleges felmentésére csak szeptember 3-án került sor, amikor egyúttal királyi elismerésben részesült. Valóságos belső titkos tanácsos, a Vöröskereszt egyleti főmegbízottja, Fiume díszpolgára. Bölöny – Hubai: p. 549.

³⁹ Jekelfalussy Zoltán (1862-1945): Jekelfalussy Lajos honvédelmi miniszter fivére. Tartalékos hadnagy a 4. sz. dzsídásrezredben, 1887 márciusában került a földművelés-, ipar- és kereskedelemügyi minisztériumba, majd a pénzügyminisztériumba, később a belügyminisztériumba. 1909-ben kivándorlási biztos, majd a kivándorlási biztosi hivatal vezetője lett. 1915-ben főhadnagy, Ferenc József halála után a IV. Károly koronázását rendező bizottság elnöke, 1917. július 31-én úgy lett a fiumei és magyar horvát tengerparti kormányzó, hogy kiváló rálátása volt a kereskedelmi, pénzügyi, katonai és belpolitikai ügyekre is. 1918. február 24-től Fiume közéleti kormánybiztosa is lett. 1918. október 29-ig volt kormányzó, majd elhagyta várost. 1917-ben felsőlház tagja, 1933-ban a koronaőr-választáson a jelöltek között szerepelt. Bölöny – Hubai: p. 546.

⁴⁰ Bölöny – Hubai: p. 545.

⁴¹ Révai Nagy Lexikona: az ismeretek enciklopédiája. 7. kötet, (továbbiakban: RNL) Bp., 1913. p. 552. Fiume területének és kikötőjének térképét lásd a 12. számú melléklet b. jelzésű ábráján.

⁴² Ekkoriban az Adria keleti partján élő olaszok még nem számíthattak az anyaország támogatására. Az olasz irredenta mozgalom Fiumében csak a XX. század elején erősödött meg, ekkor is csupán az értelmiség egy részét foglalta magába, és meglehetősen megosztotta a helyi olaszokat. E gondolat mellett ugyanis létezett a városban egy másik jelentős irányzat is, amelynek hívei a független városállami státusz elérését kívánták. Fried Ilona: Emlékek városa, Fiume. (továbbiakban: Fried, 2001.) Bp., Ponte Alapítvány, 2001. p. 118-120. Az, hogy a város lakosságának több mint 80%-a – megközelítőleg fele-fele arányban – olasz és horvát volt, már a XIX. század végén is kényes kérdéseket vetett fel. A témában például Havass Rezső, a neves földrajzi és gazdasági író egyik előadásában már 1881-ben kifejtette, hogy „...*ha őszinték vagyunk, be kell vallanunk, hogy hazánkban is vannak sokan, kik azt vélik, hogy Fiumét vagy az úgynevezett irredentisták, illetve az olaszok vagy a horvátok fogják előbb-utóbb elvenni.*” dr. Havass Rezső (továbbiakban: Havass, 1881): Fiume. Bp., 1881. Pesti Könyvnyomda Részvény-Társaság. Különnyomat a Földrajzi Közlemények 1881. évi számából, p. 18-19.

*föld összes tengerpartjaival érintkezhetünk...*⁴³ Fiume tehát a kapcsolatot jelentette a Mediterráneum és a nagyvilág felé, amellyel egy mindössze körülbelül 110 kilométer széles csatorna, az Adria kijáratát képező, így az osztrák-magyar tengeri jelenlét szempontjából stratégiai jelentőségű Otrantói-szoros kötötte össze. Az észak-Adrián, a Quarneroi-öböl védelmében fekvő kikötővárost a velencei és a trieszti öböltől az isztriai félsziget választja el, a nyílt tengertől pedig Veglia és Cherso szigete zárja el. Fiume így három hajózható és világítótornyokkal ellátott szűk csatorna révén volt összeköttetésben az Adriával.⁴⁴ A védett kikötő közelében az uralkodó szelek közt a legjellemzőbb a bóra és a scirocco, de a viharok kevésbé voltak szeszélyesek, mint Trieszt nyitott kikötőjében. A Habsburg Birodalom részeként a csupán részbeni önállósággal rendelkező Magyarország azonban az osztrák kormány által favorizált Trieszt ellenében nem tudta saját gazdasági érdekeit érvényesíteni a kitűnő fekvésű Fiumében. A magyar főváros és Fiume közötti mintegy 500 kilométernyi távolság leküzdésében geográfiai akadályt képezett a karszthegység és politikai gátat emelt a bécsi kormány gazdaság- és közlekedéspolitikája, főleg XIX. századi vasútpolitikája.⁴⁵ A legnagyobb gondot az okozta, hogy Fiume a közlekedési infrastruktúra hiánya miatt alig kapcsolódott Magyarország gazdasági rendszeréhez.⁴⁶ A közlekedés fejlesztését a reformországgyűlések horvát és fiumei követői is sürgették, akik közül kiemelkedett a nyugat-európai polgári államokban szerzett gazdasági tapasztalatokkal rendelkező Ljudevit Adamić, aki már korán felismerte, hogy Fiume fellendülése a város és Magyarország közötti jó közlekedési kapcsolatok függvénye. A Pest-Fiume vasút megépítésétől azt várta, hogy

⁴³ U.o.: p. 5.

⁴⁴ A Fiume és a tenger közötti átjárók: az Isztriai-félsziget és Cherso szigete közötti négy és fél kilométer széles Farasina, a Cherso és Veglia szigetek közötti öt kilométer széles Bocca di mezzo, illetve a Veglia és a magyar-horvát tengerpart között helyenként alig fél kilométer szélességű Maltempo csatornák. RNL: p. 552.

⁴⁵ A vasút megépítéséig csak az 1771-re elkészült megépült Károly út teremtett kapcsolatot a XIX. századi alapítású Károlyváros és a Fiume melletti Buccari között. A meredek, még szekérrel is nehezen járható út mellett 1774-1785 között épült ki a járhatóbb, de hosszabb József út, ami ráadásul Fiume helyett Zenggbe vezetett. A legkorszerűbb a Lujza út volt, amelyet 1803-1809 között építettek meg, hogy a József úttal Zenggbe terelt árukat újra Fiumébe irányítsák. A távolságjelzőkkel, vendéglőkkel és itatóállomásokkal is rendelkező korszerű makadám kavicsréteggel fedett Lujza út egészen 1873-ig, a fiumei vasút megépítéséig Magyarország tengeri kivitelének legfontosabb szárazföldi útvonala volt. Gergely András: Egy gazdaságpolitikai alternatíva a reformkorban: A fiumei vasút. Bp., Akadémiai Kiadó – Zrínyi Kiadó, 1982. p. 10.; Dr. Jasinszky István: Adatok a Lujza út történetéhez. in.: A Közlekedési Múzeum Évkönyve V., Bp., Közlekedési Dokumentációs Vállalat, 1981., p. 229. és p. 236; Frisnyák: p. 381.

⁴⁶ József nádor még 1828-ban elvégeztette a tengerhez vezető utak tanulmányozását, és felhívta a figyelmet arra, hogy a Lujza út szinte csak kivitelre szolgál, miközben szinte a teljes tengeri import Trieszten át érkezik. Borovszky Samu – Sziklay János (szerk.) (továbbiakban: Borovszky-Sziklay): Magyarország vármegyéi és városai: Fiume és a magyar horvát tengerpart. Bp., Apollo Rt., 1900. p. 298.

Fiume lesz a Habsburg Birodalom keleti felének kikötővárosa.⁴⁷ A kor vezető politikusai közül Kossuth és Széchenyi is járt Fiumében, amelynek Magyarországgal való vasúti összeköttetését mindkét politikus lényegesnek tartotta. Kossuth a fiumei vasút építését szorgalmazó egyik írásában, a Hetilap 1846. január 27-i vezércikkében adta ki a jelszót: „Tengerhez magyar”, amiből később némi torzítással a „Tengerre magyar!” szállóige alakult ki.⁴⁸ A magyar érdekekkel szemben azonban az osztrák vasútpolitika előnyben részesítette Triesztet, és még a horvát-szlavón, valamint a dél-magyarországi forgalom egy jelentős részét is az általa támogatott isztriai kikötő felé tudta terelni. A magyar szempontból fontos károlyváros-fiumei vasútvonal csak 1873-ben épült meg és teremtett kapcsolatot Fiume és az ország belső területei között. Frisnyák Sándor szavaival: „A tengerpart és természetes hinterlandja, a Kárpát-medence belső, exportképes agrárterületei között közlekedési gátként emelkedett a Karszt-hegység. (...) A kikötő és a közlekedési hálózat létesítése Fiumét korábbi elszigeteltségéből kiemelte és egy dinamikus fejlődési pályára állította. A Karszt-hegység, vagyis a közlekedési gát (barrier) „áttörésével” Fiume és a magyar-horvát tenger mellék néhány kisebb kikötővárosa aktívan bekapcsolódott a Kárpát-medence földrajzi munkamegosztásába.”⁴⁹ A közlekedési kapcsolat rendezésével a város egy fejlődőképes gazdasági hátszágot tudhatott maga mögött. „A jó kikötőknek jó mögöttes gazdasági tájjal is kell rendelkezniük.” – írta a kiváló magyar földrajztudós, Haltenberger Mihály.⁵⁰ Nem véletlen, hogy Trieszt és Fiume földrajzi fekvésében a két város gazdasági hátszágával való kapcsolat nagyobb jelentőséggel bír, mint maguknak a kikötőknek az elhelyezkedése.⁵¹

1.2. Fiume és a magyar tengerészet kiépítése (1867-1914)⁵²

A század második felének technikai újításai (a vasutak elvezetése a kikötőkig, a táviró, a gőzhajók gépszerkezetének tökéletesítése) és gazdaságelméleti rendszerei –

⁴⁷ Ress Imre: Kapcsolatok és keresztutak. Horvátok, szerbek, bosnyákok a nemzetállam vonzásában. Bp., L'Harmattan, 2004. p. 60-61.

⁴⁸ Bekker Zsuzsa (szerk.): Kossuth gazdasági írásai. Bp., AULA Kiadó, 2002. p. 179-181.

⁴⁹ Frisnyák: p. 385.

⁵⁰ Haltenberger arra is felhívja a figyelmet, hogy Fiume és Trieszt az első világháború után elveszítették gazdasági hátszágukat. Haltenberger Mihály: Tengerészeti földrajz. Bp., Stephaneum Nyomda, 1944. p. 12.

⁵¹ Penninger Antal (továbbiakban: Penninger): A tengerhajózási mozgalmak és azok hatása Fiumére. in.: Közgazdasági Szemle (szerk.: Hegedűs Lóránt – Mandelló Gyula), 1904. p. 750.

⁵² A fejezetben a magyar tengerészet kialakítását az első világháború szempontjából fontos cégekre fókuszálva mutatom be. A jelzett időszakban működő, de a háború kitörésére már megszűnt vagy más cégekbe beolvadt kisebb társaságokat nem mutatom be.

mindenekelőtt a szabadpiaci rendszer elterjedése⁵³ – felgyorsították a nemzetközi kereskedelem és a gőzhajózás térnyerését. A Suez-csatorna 1869. évi ünnepélyes átadásával a hajók kelet-ázsiai és ausztráliai útjai 30-40 napot rövidültek.⁵⁴ Az amerikai kivándorlás, a *laissez faire* és az államok nagyhatalmi státusát is reprezentálni hivatott hadiflották gyarapodásának, a katonai, nemzeti és gazdasági versengés eleyéből álló navalizmus gyors térhódításának idején a korábbi perifériák is megjelentek a tengeri hatalmak között. A Monarchia ún. missziós útjai is megszorodtak a későbbi piaci sikerek reményében, bár ez egyelőre csak a birodalom osztrák felében élő iparosokat és kereskedőket töltötte el bizakodással.⁵⁵ Ausztriában elsőként a bécsi kormányzat által preferált, Triesztben alapított Osztrák Lloyd kezdett bele a gőzhajózásba 1836-ban. Ezzel megelőzött számos, később nagynevű brit, francia és német céget is.⁵⁶ A társaság megalakulását a neves hajózástörténész, Anton Eugen Sokol az osztrák tengerészet megerősödésének egyik fontos kezdeti időpontjának tartja.⁵⁷ Trieszt tehát a Monarchia létrejöttének idejére komoly gazdasági potenciállal rendelkezett. A magyar kikötőváros ehhez képest több évtizedes lemaradásban volt. Fiumében az első külföldi – nem osztrák – gőzhajó csak 1866-ban kötött ki.⁵⁸ Az

⁵³ A születő modern közgazdaságtan három meghatározó alakja, Adam Smith, David Ricardo és John Stuart Mill kidolgozta a szabadpiaci rendszer elméletét. A *laissez faire* („hadd menjen”) 1860-ban a legnagyobb kedvezmény elve klauzuláját tartalmazó brit-francia kereskedelmi megállapodással megindította a szabad kereskedelmi rendszer világrendszerre fejlődését. Az átváltható valuták rendszere, a standardizálási egyezmények, a postai és kereskedelmi megállapodások mind a szabad áruforgalmat erősítették. Berend T. Iván: A modern gazdasági rendszerek „laboratóriuma”. in.: *História* 2004/8. p. 3.

⁵⁴ Kemény Ödön (továbbiakban: Kemény): *A tengeri kereskedelem*. Fiume, Unio Könyvnyomda Műintézet, 1906. p. 26.

⁵⁵ A kiegyezést követően hamarosan megjelentek a világ tengerein a Monarchia ún. missziós hajói. Ezek az egykori hadihajók – melyek egy háborús helyzetben már nem állták volna meg helyüket – diplomáciai, tudományos, és kereskedelempolitikai feladatokat is ellátva járták a világ kikötőit, ahol megmutatták az új dualista állam lobogóját is. A magyar részvétel ezekben a missziókban azonban inkább csak közjogi fontosságú, vagy tudományos gyűjtés szempontjából volt érdekes, kereskedelmi haszonnal alig járt. A fontosabb utakról ld.: Nagy Miklós Mihály (továbbiakban: Nagy Miklós Mihály): *Boldog békeidők haditengerészei: A k.u.k. hadiflotta utazástörténete*. Bp., Kornétás Kiadó, 2003. 407-412. Az első kelet-ázsiai útról ld.: Józsa Sándor: *Kína és az Osztrák-Magyar Monarchia*, Bp., Akadémiai Kiadó, 1966. p. 22.

⁵⁶ Fulton 1807-ben készítette el első gőzhajóját (Clermont), de az Atlanti-óceánt csak 1818-ban szelte át első ízben gőzös (Savannah). A hajózási vállalkozások érdemben csak ezt követően kezdtek foglalkozni a gőz erejének szolgálatba állításával. A Savannah útja után alig több mint egy évtizeddel a gőzösök tonnatartalma már meghaladta a 30 ezret, 1840-ben a 95 ezret, 1850-ben a 215 ezret. Az Osztrák Lloyd az elsők között jelent meg 1836-ban hét egységből álló flottájával a gőzhajózási üzletben. Ezzel megelőzte a brit Cunard Line (1841), a német Hamburg-Amerika-Linie (később Hapag, 1856), a szintén német Norddeutsche Lloyd (1857) vagy a francia Compagnie Générale Transatlantique (1864) gőzhajózási üzemének elindítását is. A század második felében az említett újítások és változások révén a világ országainak kereskedelmi gőzhajóparkja tovább növekedett. Az 1860-ban már 764.000 tonnatartalom egy évtizeddel később már 1,7 millióra kúszott, újabb tíz év elteltével ugrásszerűen 3,7 millió fölé emelkedett, és a világháborúig hasonló intenzitással növekedett. Kemény: p. 18-24.

⁵⁷ A. E. Sokol: p. 26-29.

⁵⁸ A következő négy évben, a fiumei kikötő fejlesztéséig az osztrák hajókon kívül mindössze két brit és egy török gőzös vetett itt horgonyt. Kemény: p. 26.

osztrák-magyar kiegyezés évében a fiumei kereskedelmi tengerészet csak vitorlásokból állt. A kikötő nem is volt alkalmas nagyobb gőzösök fogadására. Magyarország a gyorsan változó nemzetközi folyamatoktól évszázados lemaradásban volt. Miközben Trieszt forgalma 1867-ben 340 millió forintot mutatott, addig Fiume áruforgalma alig 12 milliót tett ki.⁵⁹

Az Ausztria és Magyarország között létrejött kiegyezés részeként megkötött, és az 1867:XVI. törvénycikkbe foglalva vám-és kereskedelmi szerződés VI. cikke szabályozta az alapvető tengerészeti ügyeket is.⁶⁰ A szerződés közös érdekű ügynek minősítette a tengerészeti kérdéseket, de azok nem tartoztak az ún. közös ügyek rendszerébe, vagyis nem a delegációk, hanem a magyar országgyűlés, Ausztriában pedig a Reichsrat törvényei szabályozták.⁶¹ 1870. október 1-jén Ausztria és Magyarország megállapodott a tengerészeti közigazgatás szétválasztásáról, és két nappal később létrehozták a magyar tengerészeti hatóság intézményét pontosan húsz évvel a trieszti hatóság megalakítása után.⁶² Ezzel létrejött az önálló magyar tengerészeti közigazgatás alapsejtje, amelynek hatásköre nemcsak Fiumére, hanem a magyar-horvát tengerpartra is kiterjedt, és magába foglalta a magyar tengerészet valamennyi személyi, hajózási, kereskedelmi, műszaki, szakképzési, egészségügyi és vesztegzári ügyeit. Felügyelete alá rendelték az alábbi hat révhitavalt: a fiumeit, a buccariit, a portoréit, a selczeit, a zenggit és a carlopagoit, melyeket révkieljárások egészítettek ki. A martinschizzai vesztegzárintézet ugyancsak a tengerészeti hatóság felügyelete alá tartozott.⁶³ A hatóság hivatalos nyelve a magyar és az olasz volt.⁶⁴ A Zichy Józsefet 1873 elejétől követő Szapáry Géza kinevezésétől fogva a kormányzók a magyar kereskedelmi tengerészeti közigazgatás alapját jelentő tengerészeti

⁵⁹ Fiume tengeri kereskedelmi áruforgalma az utolsó 30 évben (1855-1885). Fiume, 1885.

⁶⁰ A törvény szavaival: „Mindkét fél kereskedelmi hajói egy és ugyanazon lobogót használnak, mely az eddigi jelvényekkel a magyar korona alatti országok színeit és czimerét egyesíti. [...] A kereskedelmi hajók, tekintet nélkül azoknak, valamint legénységöknek illetőségére, mindazon ügyekben, melyek külföldön való oltalmukra és érdekeik képviselésére vonatkoznak, az ott székelő cs. kir. consularatusoktól és felsőbb vonalban a közös külügyi ministertől függenek. Minden egyéb tekintetben a tengerészeti és kikötői közigazgatás a két államterület mindegyikében, az illető kereskedelmi minister legfőbb vezetése alatt áll, mely lehetőleg összehangzatos módon fog intézteni. A két fél hajói a két államterület kikötőiben egyenlő bánásmódban részesülnek; mindkét államterület tengerészei mindkét fél hajóin vállalhatnak szolgálatot, és minőségi bizonyítványaik mind a két államterületen egyenlő érvénnyel bírnak.” A hatályos magyar törvények gyűjteménye (Corpus Iuris Hungarici) 1000-1911. (szerk.: dr. Márkus Dezső) I. kötet, Bp., Franklin Társulat, 1912. 1867:XVI.tc. p. 330.

⁶¹ Král: p. 27.

⁶² Korábban Fiume, ahogy egykor Velence is, a trieszti hatóság alárendeltségébe tartozott. Milica Truklja: Riječka Luka kronologija. in.: Riječka Luka. p. 344.

⁶³ M. kir. Tengerészeti Évkönyv az 1891. évre. (továbbiakban: MTÉ évszám) Fiume, M. Kir. Tengerészeti Hatóság, p. 44-56. A Fiumétől öt kilométerre fekvő Martinschizzai-öbölben 1833-ban épült fel a fiumei kikötő vesztegzárintézete, eredetileg a kolera behurcolása ellen. 1899-ben átalakították és kibővítették, hogy valamennyi ragályos betegséggel fertőzött hajó kezelésére alkalmas legyen. RNL: p. 555.

⁶⁴ RNL: p. 555.

hatóság mindenkori elnökei is voltak. A magyar tengeri hajók osztályozását a trieszti Osztrák-Magyar Veritasnál, 1912-től a brit Lloyd's Register szabályzata alapján végezték.⁶⁵

1871-ben a tengerészeti közigazgatás megteremtése után a magyar országgyűlés törvényt hozott a visszacsatolt város kikötőjének fejlesztéséről.⁶⁶ A korszerűsítési tervek véleményezésére a magyar kormány a marseille-i kikötő építkezési vezetőjét, a francia Hilarion Pascal-t kérte fel. A munkálatokat Hajnal Antal a Magyar Tengerészeti Hatóság főmérnöke koordinálta, és a fejlesztéseket már az 1873-as bécsi világkiállításon bemutatták.⁶⁷ Több évtizedes késéssel, ugyanebben az évben készült el a szentpéter-fiumei és károlyváros-fiumei vasútvonal, ami Magyarország belső területeit kötötte össze a kikötővárossal. A Trieszt számára kedvezőbb vasúti tarifák azonban még hosszú ideig jelentős hátrányt jelentettek a lassan formálódó fiumei tengerhajózásnak.⁶⁸ Bécs a kiegyezés után azt is elérte, hogy a magyar kormány állami támogatásban részesítse a Monarchia legnagyobb tengerhajózási társaságát, a trieszti Osztrák Lloydot. A cég és a magyar állam között 1871. november 18-án létrejött szerződés értelmében az Osztrák Lloyd felvette az Osztrák-Magyar Lloyd nevet, és a társaság egyes menetrendjeit módosította Fiume érdekében. Ezek a járatok azonban csak a keletre irányuló és a tengerpart menti forgalmat fejlesztették.⁶⁹ Igaz, hogy a társaság révén a közös kereskedelmi lobogóban szereplő magyar trikolor először jelenhetett meg a nemzetközi vizeken egyre nagyobb teret hódító gőzhajókon, azonban alapvető problémát jelentett, hogy miközben a társaságnak a levantei és távol-keleti kereskedelemben voltak érdekeltségei, addig a magyar mezőgazdasági áruk elsődleges felvevőpiacai Nyugat-Európában voltak. A társaság ráadásul olcsó orosz gabonát szállított a Monarchia piacaira, konkurenciát teremtve a magyar mezőgazdaságnak. Az eltérő piaci igények miatt a budapesti kormány kénytelen volt egy liverpooli vállalattal (Glynn) is szerződést kötni, aminek értelmében az állam 21.000 forintot fizetett a Fiume-liverpooli járatok havonkénti

⁶⁵ Ahhoz, hogy a hajók a nemzetközi tengerhajózásban is megjelenhessenek, osztályozni kellett azokat. A Trieszti Kereskedelmi és Iparkamara még 1858-ban alapította meg saját hajóosztályozó hivatalát a Veritast. A Monarchia csak 1912-ben vette át a brit Lloyd's Register szabályzatát, és ezt követően a hajótulajdonosoknak már nem kellett mindkét intézet vizsgálatát elvégeztetni. MTÉ 1914: p. 158.

⁶⁶ A hatályos magyar törvények gyűjteménye (Corpus Iuris Hungarici) 1000-1911. (szerk.: dr. Márkus Dezső) I. kötet, Bp., Franklin Társulat, 1912., 1868:XXX. tc. és 1871:XIX. tc. p. 330. és 603.

⁶⁷ Milica Truklja: Riječka Luka kronologija. in.: Riječka Luka. p.344.

⁶⁸ Míg például 1880-ban száz kilogramm gabona után a Budapest-Trieszt közötti, 619 kilométeres vasútvonalon 169,6 koronát kellett fizetni, addig a Budapestről Zákányon át Fiumébe tartó 583 kilométeres vasútvonalon 181,5 koronát. Adatok Fiume kereskedelmi állapotáról. A községi tanácsa és a kereskedelmi kamara emlékirata. Fiume, 1880. p. 28-31.

⁶⁹ A szerződést az 1872. évi XXVI. tc. tartalmazza. Zsigmond Gábor: Az Osztrák-Magyar Lloyd története. p. 132. in.: Aetas 2009/1.

üzemeltetéséért. A járatok 1877-ben el is indultak és a következő évben már csaknem 6 millió forintos összfordalmat értek el. Egy évvel később a kormány felemelte a segély összegét, mivel a brit cég által közvetített forgalom több mint kétszeresére, 15,5 millió forintra nőtt.⁷⁰ A Fiumén átmenő teljes tengeri kivitel egyetlen év alatt a tízszeresére nőtt; 1877-ben 2245 tonnát, 1878-ban pedig már 22.828 tonnát tett ki.⁷¹ Ekkor a Burns and Mac Iver céggel kötött szerződés értelmében már Glasgowba is indultak járatok.⁷² 1878-ban a fiumei kikötő gazdasági hátszaga Boszniával gyarapodott.⁷³ A balkáni háborús helyzetben egyébként a Lloyd mintegy 136.000 kivándorlót szállított át az európai Törökországból a gyengülő birodalom ázsiai felébe, illetve 72.000 katonát, 8.000 lovat és 90.000 tonna hadianyagot vitt Triesztből Dalmáciába.⁷⁴

A fiumei forgalmi adatok javítása érdekében a magyar kormány 1880. április 10-én írt alá szerződést az Adria Steamship Companyval, melynek beltagjai: a Schenker and Company, a glasgow-i Burrell and Son, valamint a Fiume és Liverpool között fenntartandó járatokra nézve szerződészerű tagja a liverpooli Burns and Mac Iver, illetve a hajók rendelkezésre bocsátója, a londoni Glarkson and Company volt.⁷⁵ A szerződés értelmében 1881. december 21-én a társaság új nevet vett fel, ezzel megalakult az Adria Magyar Tengeri Hajózási Részvénytársaság. A vállalat székhelye Budapest lett, Fiumében üzletigazgatóságot hoztak létre. A társaság 1882. évi alapszabálya szerint a budapesti igazgatóságot kétharmad részben magyar állampolgárokból kellett kialakítani, a brit részvényesek érdekeinek védelmében pedig egy brit bizottság létesítését írták elő.⁷⁶ Az új társasággal a magyar kormány 1882. január 31-én tíz évre kötött szerződést, melynek értelmében a cég hajói több brit, francia és más nyugat-európai kikötőt is rendszeresen érintettek.⁷⁷ Ezzel – több mint tíz évvel a magyar

⁷⁰ Kádár: p. 44-45.

⁷¹ A behozatal mindemellett mindvégig csekély maradt, 1877-ben 734 tonnát mutatott, a következő évben pedig mindössze 205 tonnát. Kemény: p. 28.

⁷² Schnierer Gyula: Fiume múltja és jövője. in.: Nemzetgazdasági Szemle, 1882/3. füzet. p. 37.

⁷³ Keleti Károly: Tengerészletünk és Fiume jövője. Bp., 1883.s. n., p. 24.

⁷⁴ Der Österreichische Lloyd und sein Verkehrsgebiet (főszerk.: Hugo Bürger), Wien, Dampfschiffarts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd, 1901. p. 13.

⁷⁵ A hatályos magyar törvények gyűjteménye (Corpus Iuris Hungarici) 1000-1911. (szerk.: dr. Márkus Dezső) II. kötet, Bp., Franklin Társulat, 1912. 1880:XXV. tc., p. 893.

⁷⁶ Az „Adria” Magyar Tengeri hajózási Részvénytársaság alapszabályai. Bp., s. n., 1886. 3-10.

⁷⁷ A céggel kötött 1882:XXV. tc. szerint: „3. § A társaság kötelezi magát arra, hogy 1880. évi január 1-től kezdve öt éven át évenként legalább 150 gőzhajózási járatot fog Fiume és a nyugat-európai kikötők közt fentartani, még pedig 60-75 járatot nyugat-európai kikötőkből Fiuméba, a többi pedig Fiuméből nyugat-európai kikötőkbe. 4. § A 3. §-ban megállapított járatok között fentartandók legalább a következő rendes járatok: havonként 2 járat Fiuméből Liverpoolba, havonként 2 járat Liverpoolból Fiuméba, havonként 1 járat Fiuméből Glasgowba, havonként 1 járat Glasgowból Fiuméba, havonként 1 járat Fiuméből Londonba vagy Hullba, vagy Leithbe, havonként 1 járat Londonból vagy Hullból vagy Leithből Fiuméba, havonként 1 járat

tengerészeti közigazgatás megteremtése után – létrejött az önálló magyar tengeri hajózás alapját képező vállalat. A társaság megalakulásának köszönhetően 1882-ben 440.000, 1883-ban 580.000, a következő évben pedig már 630.000 tonnára nőtt Fiume tengeri áruforgalma.⁷⁸ Ez azt jelentette, hogy a város tengeri forgalma 1885-ben négyszer akkora volt, mint tíz évvel korábban, igaz, még mindig csak ötöde a triesztinek.⁷⁹

Ebben az időben Magyarországon röpiratok és publicisztikák tucatjai jelentek meg a Lloydal kötött előnytelen, sőt sokak szerint egyenesen az önálló magyar tengerhajózás létrehozását nehezítő szerződés ellen. Lukács Bélának az állandó pénzügyi bizottság tagjának képviselőházi beadványa a következőképpen összegzi a véleményeket: „*A Lloyd gőzhajózási vállalatnak subventionálása Magyarország szempontjából, Magyarország érdekeit tekintve, alig egyéb egy luxuskiadásnál. A kormány indoklásában mindenekelőtt politikai indoklásból ajánlja a Lloyd-szerződés elfogadását, kiemeli továbbá azon szolgáltatásokat, melyeket e gőzhajózási vállalat a posta-szolgálat közvetítése által tesz és csak utolsó sorban emeli ki azon kereskedelmi érdekeket, melyek e társulat segélyezése mellett szólnak. Alulírott az indoklást mindenekelőtt kénytelen megfordítani s a kereskedelmi érdekre fektetni a fősúlyt, mert politikai érdekek első sorban ott fejlődnek s postaközlekedésre is ott van szükség, hol már egy bizonyos kereskedelmi forgalom létezik. A mely országokhoz nem fűznek minket anyagi és kereskedelmi érdekek, ott sem politikai actióra és tüntetésre, sem postai közlekedésre nincs szükség.*”⁸⁰ Az 1880-as évek végére a Lloyd gazdasági helyzete is megromlott. A legnagyobb versenyt a fiatal Olaszország gyorsan fejlődő tengerészete jelentette, ugyanakkor valamennyi konkurens francia, brit és német vállalattal szemben a Lloyd kapta a legkevesebb állami támogatást.⁸¹ Az 1889-1890-es években a társaság tartalékai már nem voltak elegendőek tartozásai kiegyenlítésére.⁸² Ráadásul az 1890. évi

Fiuméből Amsterdamba vagy más hollandi vagy belga kikötőbe, havonkint 1 járat Fiuméből Marseillebe, havonkint 1 járat Marseilléből Fiuméba.” A hatályos magyar törvények gyűjteménye (Corpus Iuris Hungarici) 1000-1911. (szerk.: dr. Márkus Dezső) III. kötet, Bp., Franklin Társulat, 1912. 1882:XII. tc., p. 345.

⁷⁸ Fiume tengeri kereskedelmi áruforgalma az utolsó 30 évben (1855-1885). 1885. Fiume,

⁷⁹ Láng Lajos: Magyarország statisztikája. II. kötet, 1887. Bp., s. n., p. 431.

⁸⁰ Különvélemények a vámszerződés, a vámtarifa s a Lloyd-szerződés tárgyában. A képviselőházhoz beadták: Simonyi Lajos, Lukács Béla, Mudrony Soma. Bp., s. n., 1878. p. 16-17.

⁸¹ A Lloyd közeli versenytársa, az olasz Società Generale Italiana a nyolcvanas évek végén a földközi-tengeri szolgálatban több mint kétszer annyi támogatásban részesült, mint az osztrák-magyar cég. A brit Peninsular and Oriental Steam Navigation Company középtengeri szolgálatra kapott állami szubvenciója mérföldenkénti 4,93 aranyforintot, a francia Messageries Maritimes segélye pedig 1,93 aranyforintot tett ki. A Norddeutscher Lloyd 3,18 aranyforintnak megfelelő mérföldpénzt kapott a földközi-tengeri járatokra, miközben a Lloyd állami támogatása 1,09 forintot tett ki mérföldenként. Az osztrák-magyar Lloyd helyzete. Bp., Pesti könyvnyomda Rt., 1889. p. 12-13.

⁸² Mayer – Winkler: p. 61.

bevétel alatta maradt a korábbi években tapasztaltaknak.⁸³ A társaság ebben a helyzetben ismét a bécsi és budapesti kormányokhoz fordult és 1890. február 24-i beadványában már 1.3 millió forintos segélyemelést kért Magyarországtól.⁸⁴ Ennek teljesítése már irreális lett volna, ezért az 1890. június 20-i minisztertanács utasította Baross Gábor kereskedelemügyi minisztert a Lloyd-szerződés felbontásával kapcsolatos munkák megkezdésére.⁸⁵ A felmerült aggályok feloldását jól mutatja Baross állásfoglalása a november 26-i minisztertanácsi jegyzőkönyv tanúsága szerint: *„ha mindjárt a Monarchia két állama külön-külön tengeri hajózási vállalatokkal fog is rendelkezni, kölcsönös jóakarattal állapítsa meg a különválás minden részletét, biztosítva egymásnak a kölcsönös jóindulatú támogatást, és ekként távolítsa el mindazt, ami kölcsönös versenyre sűrűlódásokra és panaszokra vezethetne. Mindenekfelett pedig, tekintve azt, hogy Magyarországnak még csak megalkotnia kellend azt, amivel Ausztria mint kész művel már rendelkezni fog, biztosítandó lesz Magyarország részére egy oly átmenet és további állapot, mely kizárja azt, hogy a Lloyd a még csak serdülőben levő magyar vállalatot ellenséges támadásokkal meggyengítse vagy éppen tönkretegye.”*⁸⁶ Ez a jegyzőkönyv már az Adria Részvénytársaság hajóbeszerzéseiről, járatgyarapításáról is tanúskodik. A javaslatok között szerepelt a menetrendek egymáshoz igazítása, melynek értelmében a magyar vállalat a nyugat-európai, az osztrák társaság a közel- és távol-keleti járatokat tartaná fenn, miközben a Fekete-tenger mindkét fél számára szabadon használható, a brazíliai vonalakat pedig az Adria és a Lloyd viszi.⁸⁷ Ennek szellemében a Lloyd-szerződés felbontása az 1891:XXIX. törvénycikkkel került be a magyar törvénytárba. A következő, 1891:XXX. törvénycikk már az Adria társaság megemelt összegű támogatásáról rendelkezett. Míg 1886-ban az Adriának nyújtott állami támogatás 250.000 forint volt, addig az 1891. évi szerződésben a kormány már 570.000 forintos szubvenciót adott a cégnek.⁸⁸ A magyar kormány ezekkel a lépéseivel érvényesíteni tudta gazdasági elképzeléseit, és lehetőséget teremtett az önálló magyar tengerhajózás számára.⁸⁹

⁸³ Magyar Országos Levéltár (MOL), Kereskedelmi Minisztérium Levéltára (továbbiakban: Ker.Min.), Kereskedelmi Osztály. 1891. 9. tétel. 66.924

⁸⁴ A Szapáry- és a Wekerle-kormány minisztertanácsi jegyzőkönyvei 1890. március 16 – 1895. január 13. 1. kötet. (összeáll.: Lakos János) (továbbiakban: Lakos): Bp., Magyar Országos Levéltár, 1999. p. 261.

⁸⁵ Lakos: p. 61.

⁸⁶ U.o.: p. 381-383.

⁸⁷ Kemény: p. 37-39.

⁸⁸ A hatályos magyar törvények gyűjteménye (Corpus Iuris Hungarici) 1000-1911. (szerk.: dr. Márkus Dezső) IV. kötet, Bp., Franklin Társulat, 1912. 1891:XXIX. tc., p. 408.

⁸⁹ Az Adria Rt. „újjáalkotását” még Szabó Jenő, miniszteri tanácsos – egyébként Baross egyik kritikusa – is a következő szavakkal méltatta később: *„Baross e tényét nem ugyan a legfontosabb, de legsikeresebb művének tartjuk.”* Szabó Jenő: Baross Gábor rendszere és művei. Különlenyomat a Budapesti Szemle 1894. évi

Az Adria társaság támogatását követte a kisparti hajózás⁹⁰ és a szabadhajózás⁹¹ állami megsegítése. A part menti gőzhajózás az 1880-as évektől indult lassú fejlődésnek, de az áttörést itt is az 1891-es év hozta el, amikor a fiumei Sverljuga és társai, valamint a zenggi Krajacz és társai cégek egyesülésével létrejött a Magyar-horvát tengeri gőzhajózási részvénytársaság.⁹² A cég olasz nevéből Ungaro-Croata néven is ismert volt.⁹³ A társaság székhelyét Fiumében rendezte be, és a Monarchia tengerpartja mentén létesítette járatait, melyek 1910-ben már 1.314.536 személyt szállítottak.⁹⁴ Az első szabadhajózást űző fiumei gőzhajózási társaságot, az Orient Magyar Tengerhajózási Részvénytársaságot 1893-ban hozták létre.⁹⁵ A társaság különösen a Távols-Keletre irányuló forgalomban kívánt részt venni, kihasználva, hogy az ezeken a vonalakon aktív Osztrák Lloyd nem különösebben vette figyelembe a fiumei magyar igényeket.⁹⁶ 1897-ben alakult a budapesti székhelyű Magyar Keleti Tengerhajózási Részvénytársaság, melynek célja a Galatzból, télen Constanzából induló hajójárataival a fekete-tengeri és a földközi-tenger keleti kikötőivel való forgalom lebonyolítása volt.⁹⁷ 1912-től kezdve a cégnek már rendszeres járatai voltak Fiuméből ausztrál kikötőkbe is.⁹⁸ 1899-ben alakult a Magyar-horvát szabadhajózási részvénytársaság.⁹⁹ 1907-ben ugyancsak a szabadhajózási piacon jelent meg a budapesti Atlantica Részvénytársaság. Hajóit elsősorban a Földközi- és Fekete-tenger, valamint az Atlanti-óceán

számaiból. Bp., s.n., 1894. p. 99. Baross munkásságának katonai hatásait vizsgálja: Horváth Attila: Baross Gábor munkásságának jelentősége hazánk közlekedési fejlődésében és annak katonai hatásai. in.: Katonai Logisztika Anyagi Technika Biztosítás, Bp., Magyar Honvédség Logisztikai Főigazgatóság, 1998/3. pp. 237-245.

⁹⁰ A kisparthajózás alapvetően az Adrián belüli hajózást jelentette. Ld. még 115. lábjegyzetet.

⁹¹ A szabadhajózásban – ellenben a menetrend szerinti vonalhajózásban – a hajók, azokat a kikötőket keresik fel, azt az útvonalat járják, amelyre a legnagyobb fuvardíjat kapják. Brunner Vilmos: A szabadhajózás szerepe Magyarország közgazdasági életében. in.: A Tenger (főszerk.: Gonda Béla), 1916./II. füzet, p. 197.

⁹² Solymásky Endre: Kereskedelmi tengerészetünk és a tengeri halászat az ezredéves országos kiállításon. Bp., s. n., 1896. p. 8.

⁹³ A cégek ennek rövidítéséből helyenként U-C néven fogjuk jelölni.

⁹⁴ RNL: p. 558.

⁹⁵ A társaság alapítóinak 1891-ben még csak egyetlen hajója volt, a névadó Orient. A céget a gőzös tulajdonosai – a komoly tengerparti tőkésnek számító Luigi Ossoinack és a vitorlástulajdonos Antonio F. Luppis kapitány – hozták létre. Az 1891-ben Sunderlandben épített Orient gőzös fiumei tulajdonosai között egy trieszti és egy párizsi lakos mellett egy keszthelyit is találunk, aki a kimutatásokban Rosenberg Luigi di Samuele néven szerepel. Ld.: MTÉ 1893. p. 290.

⁹⁶ Castelli-Gellner: p. 7.

⁹⁷ Kemény: p. 45-46.

⁹⁸ Kádár: p. 47-48.

⁹⁹ Nagy magyar compass (azelőtt Mihók-féle) 1914-1915 XLII-ik évfolyam. A nagyméltóságú m. kir. minisztériumok által ajánlott, a pénzügyi hatóságok, az Osztrák-Magyar Bank és a főbb pénzügyintézetek által támogatott és használt pénzügyi és kereskedelmi évkönyv. II. rész: biztosító-, ipar- és közlekedési vállalatok, állam és városok pénzügyi. Bp., Stephaneum, 1915. (továbbiakban: Compass, kiadás éve). p. 1143.

keleti kikötői között foglalkoztatta.¹⁰⁰ Ugyanebben az évben alakult szintén budapesti székhellyel az Indeficienter tengerhajózási részvénytársaság.¹⁰¹ Az egyetlen cég a magyar hajóregiszterben, amelynek hajói nem Fiumében, hanem a magyar-horvát tengerpart részeként, Zengben állomásoztak a Horvát tengerhajózási Rt. volt. Hajói a Fiume és Zengg közötti forgalomban láttak el napi szolgálatot.¹⁰² Ezekben az években a magyar vállalatok a fiumei behozatal 35%-át, a kivitel 54%-át bonyolították. A fennmaradó forgalmat a part menti vitorlások, valamint brit, osztrák és olasz cégek végezték.¹⁰³

Fiume tengeri kivitelében a jelentősebb áruk között cukor, fa, liszt, bab, búza, pamutárúk, kukorica, gyümölcs, donga, hántolt rizs, papír, torpedók szerepeltek. A behozatalban nagy jelentősége volt a kőszénnek, a hántolatlan rizsnek, az olasz bornak, nyers dohányynak, a brazil kávénak, gépeknek és ipari áruknak.¹⁰⁴ A nemzetközi személyforgalom – ami szinte kizárólag a kivándorlásban öltött formát – csak a századforduló környékén indult fejlődésnek. A kivándorlók korábban német, holland, olasz vagy francia kikötőkön át indultak az amerikai kontinensre, de az Adria Rt. és a brit Cunard Line cég között 1904-ben létrejött szerződés értelmében 1910-ben már 37.555 kivándorlót és 4.579 visszavándorlót szállítottak Fiumén keresztül.¹⁰⁵ Az egyre jelentősebb nemzetközi forgalmat bonyolító kikötőváros az első világháború kitörése előtt már a leggazdagabb magyar városok közé emelkedett. A tengeri kereskedelemben megjelenő árukra alapozva több jelentős gyár is létesült. A kőolajkikötő kiépítésével párhuzamosan hozták létre és alapították meg 1882-ben a kőolaj-finomító gyárat, amelyik a Monarchia egyetlen ilyen üzeme volt.¹⁰⁶ A rizshántoló és rizskeményítő gyár a kilencvenes évekre a Monarchia legnagyobb ilyen jellegű üzeme lett. A helyi dohányüzem a millennium idején már mintegy ezeröttszáz főt foglalkoztatott.¹⁰⁷ Világhírű volt a városban települt Whitehead and Co. torpedógyár. 1906-ban jött létre a Danubius hajógyár, ami a budapesti Ganz és Társa cég fiókvállalata volt, és magyar állami és

¹⁰⁰ Szende Gyula: A világkereskedelem technikája. Bp., Pesti Könyvnyomda Rt., 1913. p. 63.

¹⁰¹ Compass, 1915. p. 1139. A társaság neve a Fiume címerében szereplő jelmondat (Indeficienter) volt, melynek jelentése „meg nem alkuvó”. A cég névadó hajója már 1901-ben a tulajdonosok kezén volt, de a vállalkozás csak 1907-ben alakult meg részvénytársasági formában. Castelli-Gellner: p. 2.

¹⁰² MTÉ 1915. p. LXXXV.

¹⁰³ A behozatalban a brit cégek domináltak, őket a magyar, majd az osztrák társaságok – köztük a Lloyd – követték, végül a vitorlások és az olasz cégek forgalma következett. A kivitelben a magyar cégek domináltak, majd a vitorlásokkal, valamint osztrák és olasz hajókkal bonyolított forgalom volt még kiemelkedő. A brit és egyéb nemzetiségű hajók kivitele alacsony volt. Kohányi Zoltán: Nemzeti tengerhajózási politikánk feladatai. in.: Közgazdasági Szemle (szerk.: Mandelló Gyula), 1910. p. 761.

¹⁰⁴ RNL: p. 557.

¹⁰⁵ U.o.: p. 557-558.

¹⁰⁶ Đekić, Velid: Crude oil processing in Rijeka 1882-2004. Rijeka, Zambelli, 2004. p. 3.

¹⁰⁷ Borovszky – Sziklay: p. 18.

haditengerészeti megrendeléseket is kapott.¹⁰⁸ Ezek mellett jelentős volt még a kőbányavállalat, több vas- és gépgyár, a papírgyár, a kávéhántoló gyár és a sörgyár. A viszonylag kis belvárosban összpontosultak a főbb középületek. Ide tartozott a rakpartot uraló Adria palota is, az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. fiumei épülete is.¹⁰⁹ Mellette állt a magyar királyi tengerészeti hatóság és a révhivatal. Ehhez kapcsolódtak a kikötői raktárak és a vámhivatali épületek. Szinte a város fölé magasodott a parttól alig pár percnyi sétával elérhető Kormányzói palota, amelyet Hauszmann Alajos tervezett olasz reneszánsz stílusban. A belvárosban állt a városháza is, dísztermében a kormányzók arcképeivel. A belváros a Fiumara csatornáig terjedt, ahol a kisebb hajók, vitorlások és dereglyék kikötője és a hullámgáttal védett Baross Gábor fakikötő feküdt. A csatorna és a Fiumara fogta közre a Brajdica és a Delta farakodóhelyeket. Ide vezetett le a károlyváros-fiumei vasút fővonalának mellékvágánya, amely egy 1823 méter hosszú köralagúttal hidalta át a szintkülönbséget a hegy és a tengerpart között. A fiumei tengerészek és kereskedők magas szintű képzéséért a közép fokú tanintézmények mellett a felsőkereskedelmi iskola, a kiviteli akadémia és a Nautica néven közismert kereskedelmi tengerészeti akadémia felelt, valamint itt kapott helyet a Monarchia egyetlen haditengerészeti akadémiaja is.¹¹⁰

Jellemző, hogy a város lakosságának mintegy harmada az iparban, míg további harmada a kereskedelemben és a közlekedésben dolgozott.¹¹¹ A város lakosságának növekedése a Monarchia fennállásának idején a legintenzívebb volt Budapest után.¹¹² Lakóinak száma 1869-ben alig 18.000, 1891-ben már több mint 28.000 volt. Az 1910-es magyar népszámlálás adatai szerint az akkor már 49.866 főt számláló város lakosságának 48,6%-a (24.212 fő) olasz, 25,9%-a (12.926 fő) horvát, 13,0%-a (6493 fő) magyar volt.¹¹³ Negyven év alatt a városon keresztül lebonyolított kivitel a tizenhét-szeresére, a behozatal a nyolc-tíz-szeresére növekedett.¹¹⁴ Az első világháború kitörésekor a magyar hajórajstromban 137 gőzhajó, valamint 412 vitorlás, halászbárka, számozott és élmezési bárka szerepelt. Utóbbiak csak az Adrián belüli közlekedésre voltak alkalmasak. A gőzhajók között a

¹⁰⁸ Karaman, Igor: Fiume város gazdasági fejlődése a dualizmus korában. in.: Századok, 1974./1. p. 206.

¹⁰⁹ A társaság másik palotája Budapesten, a Szabadság téren volt. Mindkét épület ma is ugyanott áll. A fiumeit Freund Vilmos, a budapestit Meining Artúr tervezte. Fried Ilona (továbbiakban: Fried, 2004): Fiume. Bp., Enciklopédia Kiadó, 2004. p.43. és Hajós György: A Szabadság tér. Bp., Építésügyi Tájékoztatói Központ, 2004. p. 49.

¹¹⁰ MEVH: p. 246.

¹¹¹ RNL: p. 556.

¹¹² Fried, 2004: p. 8.

¹¹³ A három fő nemzet mellett a városban 1910-ben vendek (2378 fő), németek (2135 fő) és néhány száz szerb, brit, cseh, szlovák és román is élt. RNL: p. 555.

¹¹⁴ Milošević, Miodrag– Kesić, Blanak: Lučke slobode i mir u taledu – Temelj razvoja. in.: Riječka Luka. p. 254.

tengerparti, ún. kisparti forgalomban közlekedett 63 hajó, nagypartinak számított négy és hosszújázatúnak hetven gőzös.¹¹⁵ A magyar kereskedelmi tengerészet tehát összesen 549 vízi járműből állt 149.743 tiszta tonnatartalommal.¹¹⁶ A vitorlásokon, bárkákon 1.071, a gőzhajókon több mint kétszer ennyi, 2.247 fős legénységi állomány dolgozott.¹¹⁷ Ezekkel a mutatókkal az első világháború kitörése előtt Magyarország tengerészete elérte valaha volt legnagyobb méretét. A magyar tengerészet háború kitörésekor mutatott képét, az egyes cégek flottáját az 1. és a 2. melléklet táblázatai mutatják be.

A magyar tengerészetnek az eddig tárgyalt korszakban egyetlen háború idején elszenvedett vesztesége volt, az Orient társaság Japánban lefoglalt Burma és Siam gőzösei. A hajók az 1904-1905. évi orosz-japán háborúban az orosz félnek szállítottak szenet, de a két gőzöst a japánok elfogták és a hadizsákmány-bíróság döntése alapján lefoglalták. A gőzösök 1904. november 11-én Londonban, az Orient és a londoni Mann George Co. között létrejött hajóbérleti szerződésben foglaltak alapján indultak útnak a szerződés megkötése után néhány nappal.¹¹⁸ Nyilvánvaló, hogy a megállapodás minél nehezebben követhető megkötése volt a cél. Mindkét hajó Cardiffban körülbelül 4.000-4.000 tonnányi jó minőségű, a hajók által is használt szenet vett fel. A hajóbérleti szerződésben és a hajóraklevélben mindkét esetben Hongkong, Sanghaj, illetve Csingtao úti célokat jelölték meg. A Burma november 19-én, a Siam 23-án hagyta el a cardiffi kikötőt.¹¹⁹ Több hetes út után – egymástól pár nap eltéréssel – mindkét hajó befutott Hongkongba. A Burma 1905. január 9-én érkezett meg, további úti

¹¹⁵ A kisparthajózás, nagyparthajózás, és a hosszújázatú hajózás fogalmait az 1879:XVI. tc. az alábbiak szerint írta le: „6. § A kis parthajózás az adriai tengerre terjed, még pedig nyugat felé Santa Maria di Leuca hegyfokig, kelet felé Cap-Clarenzáig, ideértve a lepantói öblöt a joniai szigetekkel, valamint Zante kikötőjét és csatornáját, végre mindazon folyókra, melyek az említett vizekbe ömlenek 7. § A nagy parthajózás az adriai és a földközi tengerre terjed, ideértve Gibraltár szorosát is, melyen azonban túl menni nem szabad. Továbbá a fekete és az azovi tengerre, s Suez csatornára, a vörös tengerre, az Adenig terjedő partokra és mindazon folyókra, melyek az említett vizekbe ömlenek. 8. § A hosszújázatú hajózás valamennyi tengerre és az azokból megjárható minden vizekre terjed ki. 9. § Kis- vagy nagy parthajózású hajóknak megengedhető, hogy a 6. és 7. §-ban megszabott határokon túl is üzhessék a parthajózást, számukra külön kijelölt partrészekben és az ott beömlő folyókon, a nélkül, hogy ezért minőségüket meg kellene változtatniok.” A hatályos magyar törvények gyűjteménye (Corpus Iuris Hungarici) 1000-1911. (szerk.: dr. Márkus Dezső) II. kötet, Bp., Franklin Társulat, 1912. 1879:XVI. tc., p. 729.

¹¹⁶ A magyar kereskedelmi tengerészet összesen 137 gőzöse összesen 236.040 bruttó-reisgiztertonnát (BRT), vagyis 147.906 nettó-regisztertonnát (NRT) tett ki. Jelezve a különbséget, megjegyezzük, hogy emellett lényegesen eltörpült a vitorlások és bárkák (412 darab) 1.837 NRT tonnatartalma. MTÉ 1915. p. LV. A BRT és NRT fogalmak magyarozatát lásd a 2. számú mellékletnél a 4. számú lábjegyzetben.

¹¹⁷ MTÉ 1915. p. LV.

¹¹⁸ Meidzsi szándzsúnáná hácsinen Szen eki Hokáku Sinkensi. (Háborús hadizsákmány-bírósági vizsgálati jegyzőkönyvek Meidzsi 37-38. évében.). (továbbiakban: Jegyzőkönyvek) Tokió, Kótó hokaku sinkendzso hjóteiso (Legfelsőbb hadizsákmány-bíróság elszámoló bizottsága), Meidzsi 39. 6. (1906. június), p. 483. A japán források Tóth Gergely Mátyás fordításai.

¹¹⁹ Jegyzőkönyvek: p. 484.

célként pedig a kapitány Csingtaót nevezte meg. A kiléptető dokumentum átvétele után azonban irányt váltott, és megkísérelte az átkelést a Hokkaidó északi és Szahalin déli partja között húzódó Soya-szoroson. A Siam ugyanígy járt el. A mintegy negyven kilométer hosszú Soya-szorosban azonban az úszó jég miatt veszélyesnek tűnhetett az út folytatása, így délebbre kellett fordulniuk, és a Hokkaidó és Honsú közötti Cugaru-szoroson keresztül próbáltak eljutni Vlagyivosztokba.¹²⁰ A szorosban örködő 30. sz. japán torpedóhajó azonban a Burmát január 25-én este 21.15 órakor elfogta.¹²¹ A Siamot pár nappal később, január 31-én délután 16.45 órakor találta meg Hokkaidó előtt az Asama cirkáló.¹²² A Burmát a Hokkaidó sziget délkeleti csücskénél fekvő Shiokubi-fok közelében, a Siam gőzöst az Erimo-foktól délnyugatra fogták el.¹²³ A hajók sorsáról a magyar sajtó is hírt adott – igaz csak távirati stílusban: *„London, január 27. (Magántávirat) A japánok által elkobzott Burma nevű magyar gőzös novemberben indult el szénnel megrakva Cardiffból Vladivosztokba. A Burma értékének negyedrésszéig volt biztosítva. Ez a hetedik elkobzott szénszállító hajó. Eddig 30 angol gőzös jutott el Vladivosztokba és 50 még uton van.”*¹²⁴ – írja a Magyarország című lap. Pár nappal később ugyanitt közlik: *„A Reuter-ügynökség jelenti Tokióból: A Vladivosztokra szánt kardiffi szénnel megrakott Sziám nevű magyar gőzöst tegnap Hokkaido magasságában elfogták.”*¹²⁵

1905. április 28-án a Jokoszukai Legfelsőbb Hadizsákmány-bíróóság a gőzösöket hadizsákmánynak minősítette. A döntés ellen az Orient fellebbezést nyújtott be.¹²⁶ Ugyanígy tett a rakomány tulajdonosa, a brit Mann George Company is. A korabeli egységes, nemzetközi, jogi álláspontok hiánya hosszas tárgyalásokra, vitákra, az ügyek elhúzódására adott módot. Ezek lezárulása után a Burma – elfogásának helyére utalva – Esan Maru néven járta a vizeket.¹²⁷ A Siam – hasonló logika szerint – Erimo Maru néven került japán

¹²⁰ Az ebben a korban még nem alkalmazott kettősfenék híján az úszó jég okozta sérülés miatt a hajók könnyen elsüllyedhettek volna. Ráadásul a hajók helyzetének eltéréséből egyértelműen sejthető, hogy nem konvojban haladtak, így egymás megsegítésére sem számíthattak.

¹²¹ Nyicsiro Rikukájgun Kóhosú (Japán-orosz hivatalos hadijelentések gyűjteménye) (továbbiakban: Hadijelentések) Dáijonmaki (4. kötet), Tokió, Sinbásidó Soten, 1905. p. 95.

¹²² Nyicsiro Kájgunki (A japán-orosz háború tengeri ütközeteinek története) Tokió, s.n., 1906. p. 237. Érdekes, hogy ez a forrás a hajóregiszter besorolásánál Ausztriát jelöli meg tulajdonosként, de a Jegyzőkönyvek már helyesen osztrák-magyar gőzösről ír.

¹²³ Hadijelentések: p. 120-122.

¹²⁴ Magyarország, 1905. január 28. p. 8.

¹²⁵ Magyarország, 1905. február 3. p. 7.

¹²⁶ Jegyzőkönyvek: p. 484. és p. 519.

¹²⁷ Az Esan-fok volt ugyanis annak a Hokkaidó szigeti kiszögellésnek a neve, amelynek közelében a japán torpedóhajó a gőzöstre rátalált.

tulajdonba.¹²⁸ Az Orient saját veszteségét a brit sunderlandi hajógyárból rendelt, 4.600 bruttóregisztertonnás Siam II. megvásárlásával kompenzálta. A gőzös 1906 januárjában állt szolgálatba.¹²⁹ A cég Burma névvel csak 1912-ben állított forgalomba új hajót. A tekintélyes méretű, 5.396 bruttó-regisztertonnás, 7.450 tonna hordképességű, Burma II. a magyar tengerhajózás ekkori és még az első világháború idején is a legnagyobb hajója volt.¹³⁰ A világháború idején feltűnő magyar Burma és Siam nevű gőzösök tehát már nem az orosz-japán háborút megjárt hajók voltak.

1.3. A magyar kereskedelmi tengerészet felkészülése a háborúra

A Monarchia tengerparti földrajzi adottságai rendkívül kedvezőek voltak abból a szempontból, hogy az Adria keleti, tagolt partvonala alkalmas volt jó kikötők kiépítésére, míg ugyanez nem volt elmondható az olasz partszakaszról.¹³¹ Ugyanakkor az Otrantói-szoros lehetőséget kínált arra is, hogy az osztrák-magyar tengerészetet bezárják az Adriára. Már a sajátos földrajzi adottságok miatt sem volt mellékes a háború kitörését megelőző gazdasági és katonai téren egyaránt élénk nagyhatalmi versengés a Monarchia tengeri hatalmi állásának megtartása szempontjából. Az osztrák érdekek mellett a Monarchia részeként Magyarország számára sem volt érdektelen a meglévő pozíciók biztosítása, illetve azok erősítése és kiterjesztése. A tengeri kereskedelmi konjunktúrában és a haditengerészeti felkészülésben – különösen a századforduló után – elért látványos eredmények ellenére a Monarchia saját tengerészeti pozícióinak és érdekszféráinak megtartásának vagy kiterjesztésének kérdése valójában már a háború kitörésekor is meglehetősen sok problémától volt terhes. Megítélésem szerint a közvetlen tengeri hatalmi érdekek biztosítása – különösen az olasz szövetség bizonytalansága, a két fél egymással ütköző érdekei miatt – már a háború előtti években is túlzottan instabil és kétes kimenetelt magában hordozó volt.¹³² Részben ennek köszönhető,

¹²⁸ Megjegyezzük, hogy a hajó neveként egyes helyeken szereplő Kinshoo név az Erimo fok ideogrammainak másik lehetséges olvasata. Japánban vélhetően nem a Kinshoo olvasattal nevezték el a hajót, mivel az elfogás helyének neve Erimo, így a Burma példáját ismerve az átkeresztelés logikus volt. A hajó esetenként feltűnő Kinshoo elnevezése, vagy Kinshoo-ról Erimo-ra történő átkeresztelése feltételezhetően ebből a tévedésből fakad.

¹²⁹ MTÉ 1906. p. 7.

¹³⁰ Castelli – Gellner: p. 8. és MTÉ 1915. p. 154. és p. IV-XXV. A Burma II. az észak-kelet angliai West Hartlepoolban épült 1912-ben. Hossza 121,8 méter, szélessége 15,5 méter volt. MTÉ 1915. p. VIII.

¹³¹ Lásd a 12. melléklet a. jelzésű térképét.

¹³² A háborút közvetlenül megelőzően többször is világossá vált, hogy a két ország érdekszféráinak jelentős közös keresztmetszete van. Ez megmutatkozott a balkáni nemzeti mozgalmak erősödésével összefüggő Balkán-háborúk idején is, illetve 1913-ban a Scutari-válságban is, ahol 1913. március 24-én az Osztrák Lloyd Metkovich nevű gőzöse élelmet, orvosokat, ápolónőket és sátrakat vitt Cattaróba. A nemzetközi

hogy Ausztria-Magyarország nem rendelkezett egy olyan határozott stratégiával, amilyennel például 1912-től a brit és francia fél már igen.

A Monarchia tengeri hatalmi állásának szempontjából, mindenekelőtt a két földközi-tengeri hatalom, vagyis Franciaország és Olaszország felkészülése bírt jelentőséggel, hiszen a háború előtt vagy egy Franciaország elleni olasz-osztrák-magyar összecsapással, vagy egy Ausztria-Magyarország elleni olasz, esetleg olasz-francia-brit konfliktussal kellett számolni. Az olasz vezérkarban egy időben komolyan tanulmányozták a Monarchia elleni tengeri támadások lehetőségeit.¹³³ Nem véletlen, hogy az ingadozó Olaszország megnyugtatására 1913-ban a két évvel korábban megújított Hármas Szövetség is haditengerészeti egyezményt hozott tető alá.¹³⁴ Olaszországnak és a Monarchiának ráadásul számos ponton ütköztek az érdekei, elsősorban a Nyugat-Balkánon, és részben a Földközi-tenger keleti medencéjében. Világos volt tehát, hogy a Monarchia – és benne Magyarország – érdekszférái, igényei és tengeri jelenléte szempontjából nem volt elhanyagolható a tengeri hadszíntér és a háborúra való tengerészeti felkészülés sem.

Mivel általánosan kialakult gyakorlat volt a kereskedelmi hajók katonai szállításokra történő használata, a háborút megelőző évek fegyverkezési versenye nagyban meghatározta azt is, hogy a nagyhatalmak milyen erővel, szállítási kapacitással és tervekkel vágtak neki a világméretűvé vált konfliktusnak.¹³⁵ A Monarchia tiszti iskolái számára készített tengeri tansegédlet szavaival: *„Az állam pénzeszközeit jelenleg sokkal előnyösebben akkép fektetik be, hogy nagy gőzhajótársulatokat segíelyeznek és alapítanak, melyekkel a háború, illetve a szükséglet esetére megfelelő egyezmények kötendők.”*¹³⁶ A világháború kitörésének évében csak a 100 tonnánál nagyobb hajókat vizsgálva Magyarország 123, Ausztria 310 gőzössel és 12 vitorlással rendelkezett. Ez együttesen is messze elmaradt a későbbi hadviselő európai

flottademonstráció idején több kereskedelmi hajó, így az Osztrák Lloyd Adelsberg, Skutari, Urano, vagy az Austerlitz társaság Sofia Hohenberg nevű gőzöse is részt vettek a katonák, egészségügyi osztagok, élelmiszerek, valamint rádióállomás szállításában. Balla: p. 437., 440., 443., 449., 454.

¹³³ Halpern, 1971.: p. 221.

¹³⁴ Ennek értelmében az osztrák-magyar és olasz flottát egyesítették volna, és az erők parancsnokát az előbbi haditengerészet adta volna. Ez az összevonás feltehetően nem vezetett volna a francia hajóhad legyőzéséhez, de sakkban tudta volna tartani a térségbeli antant erőket, köztük a máltai brit támaszpontot. Halpern, 2007.: p. 19. és Sondhaus: p. 234.

¹³⁵ Alten, Georg von: Handbuch für Heer und Flotte. Enzyklopädie der Kriegswissenschaften und verwandter Gebiete. III., Berlin, Leipzig, Wien, Stuttgart, Deutsches Verlagshaus Bond and Co., 1911. p. 2.

¹³⁶ Tengerészet tansegédlet a hadsereg és honvédségek tisztjei és tiszti iskolái számára (továbbiakban: Tengerészet tansegédlet) (ford.: Reményi Ferenc), Bp., Pallas, 1914. p. 94. A tansegédletet a közös Hadügyminisztérium Tengerészeti Osztályának megbízásából több tengerésztiszt szerkesztette egybe. Magyar fordítása Hazai Samu, magyar királyi honvédelmi miniszter 1912. június 25-én kiadott, 5649/elnöki számú rendelete folytán készült el. Tengerészet tansegédlet: belív, Bölöny – Hubay: p. 87.

hatalmak, így Nagy-Britannia, Franciaország, Oroszország, Olaszország, vagy Németország flottája mögött. A legkisebb különbség az olasz és az osztrák-magyar kereskedelmi hajóállomány között volt, de előbbi így is majdnem háromszor volt nagyobb.¹³⁷ A magyar kereskedelmi flotta az osztrák nélkül, a hajók számát tekintve, körülbelül a későbbi szövetséges török flotta méretével volt közel azonos, azonban szállítókapacitását, tonnatartalmát nézve annál nagyobb volt.¹³⁸

A legnagyobb magyar tengerhajózási cégnél, az Adria Rt-nél a háború előtti évek nagy fejlődést vetítettek elő. A társaságnál az utolsó békeév 1.798.209 korona tiszta nyereséggel zárult, ami 229.525 koronával volt több, mint a megelőző évben.¹³⁹ Az állammal kötött 1914. évi megállapodás, az új hajók beszerzése, a szolgáltatás kiterjesztése új fejezetet nyitott (volna) a cég történetében. A társaság 1913. évi üzleti jelentésének szavaival „*a modern értelemben vett nemzetközi személyforgalmat tulajdonképpen csak most fogjuk megkezdeni*”, hogy a cég nemzetközileg is „*az elsőrangú vállalatok közt*” szerepeljen a jövőben.¹⁴⁰ Az Adriával kötött új állami megállapodás a háború előtt pár héttel, 1914. július 1-jén lépett életbe. Az 1914:XX. törvénycikkbe beiktatott szerződést 15 évre, vagyis 1929. június 30-ig kötötték. A társaságnak 15 új gőzöst kellett volna rendelnie legkésőbb 1919. július végéig. Az állami segély évi 4.600.000 koronát tett ki.¹⁴¹ Már az új szerződés egyik teljesítéseként szolgált a Ferencz József Király névre keresztelt gőzös, melyet a glasgowi

¹³⁷ Olaszország ekkoriban 637 gőzhajóval (1.430.475 BRT) és 523 vitorlással (237.821 NRT) rendelkezett. MTÉ 1915. p. LXXX.

¹³⁸ A 123 darab száz tonna feletti magyar gőzhajó tonnatartalma 235.528 BRT volt. (Magyarország a háború kitörésekor nem rendelkezett száz tonnánál nagyobb méretű vitorlással. Pontosabban az egyetlen ilyen járművet, a Mariska motoros vitorlást ekkor még a gőzhajók között tartották nyilván.) Törökország 142 gőzhajóval és 60 vitorlással rendelkezett. Ezek együttes tonnatartalma 133.158 tonna volt. Ennél a magyar tengeri hajók tonnatartalma majdnem kétszer nagyobb volt. A görög tengerészet valamivel nagyobb volt az osztráknál, de az osztrák-magyar együtt már jóval meghaladta ezt is. Montenegró, Bulgária tengerészete elhanyagolható volt, a román pedig a magyar hajóállomány negyedét sem tette ki. Az európai országok közül a háborúba később belépő Portugália ekkoriban a magyar tengerészet tonnatartalmának körülbelül a felével rendelkezett. A későbbi hadviselő felek között a nagyobb tengerészeti hatalmak közül ugyanekkor Nagy-Britannia – gyarmatok nélkül – összesen 9.240 hajóval (19.256.766 BRT) rendelkezett. Gyarmatain további 2.088 hajó (1.788.283 BRT) volt nyilvántartva. Franciaország 1.576 (2.319.438 BRT), Németország 2.388 (5.459.296 BRT), az Amerikai Egyesült Államok 3.174 (5.368.194 BRT), Oroszország 1.254 (1.053.818 BRT), Japán 1.103 (1.708.386 BRT) hajóval rendelkezett. Az adatok minden esetben csak a száz tonna feletti hajókat tartalmazzák. U.o. A főbb hadiflották erőinek méretére vonatkozóan lásd a 3. számú mellékletet.

¹³⁹ Državni arhiv u Rijeci (továbbiakban: DAR) JU-9 1915. III. 2073.

¹⁴⁰ U.o.

¹⁴¹ A cég 1913. szeptember 29-én nyitotta meg rendszeres kéthetenkénti líbiai vonalát. 1914 békében telt hónapjaiban a társaság egyéb kikötőket is érintő, teljes észak-afrikai forgalma már 47.659 tonnát tett ki. Az 1913-ban a Málta-Szicília közötti postaforgalomra szóló szerződés lejártá után újabb 15 évre kapták meg ezt a vonalat is, amelyet rendre a Carola gőzös látott el. Tervezték a személyszállítás beindítását több vonalon, elsőként olasz, francia, spanyol és észak-afrikai kikötők felé. DAR JU-9 1915. III. 2073.

Clyde Shipbuilding and Engineering Company hajógyárban építettek.¹⁴² A hajó áru- és személyszállításra is alkalmas volt. Az Adria flottájában ez volt a legkorszerűbb gépi berendezéssel felszerelt hajó. A gőzös december 31-én indult el Glasgowból és 1914. január 11-én érkezett Fiuméba.¹⁴³ A hajón Lánczy Leó, a társaság elnöke január 17-én leplezte le ünnepélyesen Ferenc József arcképét, a magyar miniszterelnök, a kereskedelmi-, a pénzügyi-, és hadügyminiszterek, valamint a haditengerészet parancsnokának jelenlétében. Testvérhajója, a Ferencz Ferdinánd 1913. december 31-én került vízre, és 1914. április 2-án vette át a cég. Egy hónappal később indították útnak Fiuméba, ahová május 15-én futott be.¹⁴⁴ A Ferencz Ferdinánd 18-án már első menetrendszerinti útjára indult a Szicília-Észak-Afrika-Marokkó-Kanári-szigetek vonalra. A sorozat harmadik hajóját, a Károly Ferenc Józsefet a glasgowi gyár értesítése szerint 1914. augusztus 8-án vehették volna át. Az időközben kitört háború miatt azonban erre már nem került sor, ahogy a tervezett negyedik és ötödik egységet sem vehette már birtokba a magyar tengerészet.¹⁴⁵ A magyar tengeri hajóállomány 1914-ben a Ferencz József Király és a Ferencz Ferdinánd Adria-gőzösök mellett további két gőzhajóval gyarapodott. A nagyparti hajózásra alkalmas Corvint a Magyar Keleti társaság rendelte meg, az Adrián belüli forgalomra szánt kicsiny Knin gőzöst pedig az U-C. Utóbbi a Monarchiában, Lussinpiccolóban épült, előbbi Nagy-Britanniában, Low Walkerben.¹⁴⁶ Így a magyar hajóregiszterben már 137 gőzhajó szerepelt, ide számolva a 100 tonnánál kisebb egységeket is.¹⁴⁷ A háború előtt a fiumei magyar hajóstársaságok már évi tizenegymilliós állami támogatást kaptak.¹⁴⁸

A tengerhajózási cégekkel 1914-ben megkötött új állami szerződések egységesen tartalmazták, hogy „a társaság kötelezi magát, hogy mozgósítás vagy háború esetén a cs. és kir. hadügyminister felszólítására valamennyi rendelkezésre álló hajóját megfelelő díj mellett a katonai igazgatás és a haditengerészet szolgálatába a szükséghez képest átengedi.”¹⁴⁹ Ez

¹⁴² A hajót 1913. október 1-jén szerencsésen vízrebocsátották és december 27-én sikeres próbajáratot tartottak vele. A gyárral szerződött 13,5 tengeri mérföld/óra középmenetsebességgel szemben 14,5-öt ért el. A hajó hossza 116, szélessége 14,1 méter, felső fedélzetig terjedő magassága 7,6 méter, űrtartalma 3541 BRT volt. A Ferencz József Király 1914. január 26-án indult el Fiuméből, hogy Máltába, Észak-Afrikába, Marokkóba és a kanári szigetekre teljesítsen járatokat. A 69 első osztályú és 64 harmadosztályú utast három fedélzeten osztották el, kényelmüket impozáns ebédlő, zeneterem és egyéb berendezések szolgálták. DAR JU-9 1914. III. 2.

¹⁴³ U.o.

¹⁴⁴ DAR JU-9 1914 I. 927.

¹⁴⁵ DAR JU-9 1915. I. 453.

¹⁴⁶ MTÉ 1915. p. LXII.

¹⁴⁷ MTÉ 1917. p. LX.

¹⁴⁸ Siebert Gyula: Fiume gazdasági jövője. 1914. s.l., s.n., p. 3.

¹⁴⁹ Magyar Törvénytár. 1914. évi törvénycikkék (szerk.: dr. Tréfli Gyula) Bp., Franklin Társulat, 1915. 1914:XX. tc., p. 208-209.

magában foglalhatta az éppen útra induló, sőt a már úton lévő hajókat is. A kereskedelmi társaságok számára létfontosságú része volt a megállapodásnak, hogy *„a társaság által mozgósítás vagy háboru esetére a fegyveres erő céljaira elvállalendő teljesítménynek kiviteli módozatait, valamint a díjazásra való igények, továbbá a katonai igazgatásnak és a haditengerészetnek az átengedett hajók sérüléséért vagy elvesztéséért beálló kártérítési kötelezettsége, végül a mindennemű katonai szállítmányokért békében és háboruban járó díjak a cs. és kir. hadügyministeriummal és a cs. és kir. hadügyministerium tengerészeti osztályával kötendő egyezményben fognak szabályoztatni.*”¹⁵⁰ A háború nem várt elhúzódása és bevételeik tartós elmaradása miatt e tekintetben volt a cégeknek később a legtöbb ellenvetése. Fontos kitétele volt még a szerződéseknek a hajók fűtésére alkalmas szén készletezése. Az Adria társasággal kötött – az 1914:XX. törvénycikkkel szentesített – szerződés e tárgyban a következőt írta elő: *„a társaság köteles a katonai igazgatás céljaira Fiumében béke idején állandóan 500 tonna megfelelő minőségű kőszén készletben tartani. A társaság kötelezi magát, hogy a felmerülő költségek megtérítése ellenében hajóin már béke idején mindazokat az intézkedéseket és berendezéseket megteszi vagy megtéteti, amelyek tőle a cs. és kir. hadügyministerium tengerészeti osztálya által kívántatni fognak.*”¹⁵¹ Az ez évi XXI. törvénycikk a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársasággal kötött szerződést tartalmazza. Ebben a mozgósítást érintően egyetlen eltérés olvasható, miszerint a cég köteles volt katonai célokra Fiumében békeidőben 850 tonna megfelelő minőségű szenet készletezni. A társaságnak biztosítani kellett továbbá azt is, hogy *„A mennyiben újabb szénrakodók elkészültével a társaság részére a fumei kikötőben eddigi szénraktárán felül megfelelő nagyságú további szénrakodó bérbe adható lesz, a társaság a katonai igazgatás céljaira a most említett 850 tonna szénmennyiség helyett 1.200 tonna megfelelő minőségű szenet fog állandóan készletben tartani.*”¹⁵² A budapesti kormány a Magyar Keleti Tengerhajózási Részvénytársasággal a Fiume-ausztráliai járatok fenntartására kötött új szerződést, ami szintén tartalmazta az említett pontokat.¹⁵³

A tengerhajózási cégek hajóinak katonai igénybevételére az 1912-ben Ausztria és Magyarország által is megszavazott hadiszolgáltatási törvény (1912:LXVIII tc.) adott lehetőséget. A törvény 9. paragrafusának szavaival azok, akik *„időlegesen a*

¹⁵⁰ U.o.

¹⁵¹ U.o.

¹⁵² Magyar Törvénytar. 1914. évi törvénycikkek (szerk.: dr. Tréfli Gyula) Bp., Franklin Társulat, 1915. 1914:XXI. tc., p. 237.

¹⁵³ U.o.: 1914:XXIII. tc., p. 272-294.

haditengerészetbe bekebelezett járóműnek személyzetéhez tartoznak, e viszony tartalma alatt elkövetett büntetendő cselekmények miatt a katonai büntetőbiráskodás és a katonai fegyelmi fenytő hatalom alatt állanak.”¹⁵⁴ A 12. paragrafus értelmében: „Vízi és légi járművek birtokosai kötelezhetők, hogy járműveiket használatra átengedjék. Ilyen járművek végleges átengedése is követelhető. E járműveket akár személyzetükkel (6. §) és felszerelésükkel együtt, akár a nélkül lehet igénybe venni. Az igénybevett járművekért járó térítés, külön megállapodás hiányában, szakértői becslés alapján állapítatik meg. A vízi és légi járművek forgalma beszüntethető, egészben vagy részben katonai célokra felhasználható. A forgalom beszüntetéséért térítés nem jár.”¹⁵⁵ Emellett a cégek egy részével a Hadügyminisztérium, illetve a haditengerészet külön megállapodásban is biztosítani akarta a hajók használatát.¹⁵⁶

A kereskedelmi hajók katonai felhasználására vonatkozóan a közös hadsereg és a honvédségek tisztjei és tiszti iskolái számára a Hadügyminisztérium Tengerészeti Osztályán egy részletes szakmunkát állítottak össze. Az 1911 szeptemberében Bécsben megjelent Tengerészeti tansegédlet című anyag magyar nyelvű fordításáról Hazai Samu¹⁵⁷ miniszter 1912. június 25-én rendelkezett.¹⁵⁸ A magyar fordítás azonban csak a háború kitörésének évében jelent meg Reményi Ferenc alezredes¹⁵⁹ fordításában. Kérdéses, hogy a tansegédlet alapos megismerésére és főleg a benne foglaltak elsajátítására mennyire volt elegendő idő a háború kitöréséig. Pedig a munkát összeállító tisztek tisztában voltak azzal, hogy a „tengeri szállítások úgy háborúban, mint békében oly bonyolódott rendszert képeznek, hogy ha minden idevágó részletet nem tanulmányozunk előzőleg behatóan, akkor igen könnyen késedelmek és zavarok állhatnak be, melyek a komoly esetben végveszedelmet okozhatnak.”¹⁶⁰ A munka első fejezete a hajóhad háborús feladatairól a következőket írja: „a tenger a közlekedésügy mai

¹⁵⁴ Magyar Törvénytár. 1912. évi törvények (szerk.: dr. Márkus László – dr. Tréfli Gyula) Bp., Franklin Társulat, 1913., 1912:LXVIII tc., p. 874-875.

¹⁵⁵ U.o.: p. 875-876.

¹⁵⁶ DAR JU-9 1918. I. 1793.

¹⁵⁷ Hazai Samu (1851-1942): 1876-tól lett katonatiszt, majd 1887-től a honvédelmi minisztériumban dolgozott, 1904-től ügycsoportfőnök lett. 1907-ben kapta vezérőrnagyi kinevezését, majd három év múlva altábornagy. 1914-ben gyalogsági tábornok, 1916-ban vezérezredes és ezredtulajdonos lett. Időközben, 1912-ben bárói rangot is kapott. Több kormány alatt, és meglehetősen hosszú ideig, 1910. január 17-től 1917. február 19-ig volt honvédelmi miniszter. Ezt követően 1918. november 5-ig az osztrák-magyar fegyveres erők pótlásügyi főnöke lett. Utódja a miniszteri székben Szurmay Sándor báró (1860-1945) volt, aki 1918. október 31-ig töltötte be ezt a posztot. Bölöny – Hubai: p. 339. és p. 457.

¹⁵⁸ Tengerészeti tansegédlet: p. 1.

¹⁵⁹ Reményi Ferenc haditengerészeti tiszt. Budapesten, majd a fiumei Haditengerészeti Akadémián tanult. 1896-ban lett sorhajóhadnagy, majd elkísérte Ferenc Ferdinándot 1892-1983. évi földközi útjára a Kaiserin Elizabeth fedélzetén. Úti beszámolóit több hazai lapban is megírta. Nagy Miklós Mihály: p. 141-143. és Szinnye József: Magyar írók élete és munkái. Bp., Hornyánszky Viktor, XI. kötet, 1906. 768-769. hasáb

¹⁶⁰ Tengerészeti tansegédlet: p. 91.

állása mellett nem szétválasztó, hanem összekötő tényezője a vele határos országok és szárazföldeknek. Az összekötést a hadi és kereskedelmi flották hajói létesítik. A kereskedelmi hajók a közlekedés által a kereskedelemnek, iparnak, termelésnek és ezáltal a hazai közgazdasági érdekeknek szolgálnak. A hadiflották e közlekedésnek a szükséges biztonságot nyújtják, a lobogó tekintélyét és általa a haza iránti tiszteletet idegen partokon és nyílt tengeren biztosítják, esetleg kiküzdik; valamely más parti állammal való háborús bonyodalom esetén az ellenséges hajóhadakat leküzdeni, ezáltal a tenger feletti uralmat megszerezni, a tengeri útvonalakat a hazai hajók közlekedése számára szabadon tartani másrészt az ellenfél tengeri közlekedését szükség szerint megakadályozni.”¹⁶¹ A tansegédlet fontosságát különösen növeli az, hogy a figyelemre méltó nemzetközi hivatkozások – köztük az amerikai Mahanre¹⁶² való utalások – mellett konkrét külföldi példákat bemutatva nem egy általános és elméleti tankönyv lett, hanem a Monarchia adottságait is figyelembe vevő kézikönyvszerű összeállítás. A későbbi korok munkáinak ismeretében haladó szellemiségű tankönyvnek látjuk az 1910-es évek monarchiabeli tisztikarának korszerű elméleti felkészültségét is bizonyító írást. Meg kell azonban jegyezni, hogy a Monarchia híres bürokratizmusa a tengeri szállításokra is rányomta bélyegét, nagyban lassítva azok gyakorlati megvalósítását. Mivel a munka egyedülállónak minősül az osztrák-magyar tengeri szállítások megszervezését illetően, egyes elemeit fontosnak tartom részleteiben is bemutatni.

A korszakban általános nézet volt, hogy „*hadihajók tengeri szállításokra nem alkalmasok*”, ezért a tengeri államok kereskedelmi és áruszállító hajói nagy jelentőséggel bírtak.¹⁶³ Igaz, hogy Nagy-Britanniában és Franciaországban a gyarmatok elérésére építettek speciális katonai szállítóhajókat, de a mindennapi áru- és személyforgalomban részt vevő

¹⁶¹ U.o.: p. 1.

¹⁶² Az amerikai Alfred Thayer Mahan (1840-1914) felismerte, hogy a tengeri hatalmat a tengeri kereskedelemmel kell megalapozni, a tengeri hatalomnak pedig alkalmasnak kell lennie a tengeri erő kiválasztott térségekbe történő kivetítésével (sea power projection), ezzel biztosítani a stratégia fontosságú pontokat és a tengeri kereskedelmi útvonalakat. Mahan, A. T.: *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*. Boston, Little, Brown and Co., 1890.

¹⁶³ Tengerészet tansegédlet p. 92. A korabeli hadihajók között még nem volt csapatszállításra kialakított önálló típus. A hadihajókon való csapatszállítás a megfelelő helyiségek hiánya mellett egy sor egészségügyi kérdést is felvetett volna, miközben egyértelműen rontotta volna az egység harcképességét egy esetleges támadás során. A hadihajóknak a szállítóhajók kísérésében kellett részt venni. Ez a kérdés már a tengerhajózási cégek állami támogatásakor is rendre előkerült. „*Hogy ha idegen hajók is le tudják valamely állam áruforgalmát bonyolítani, mi értelme van annak, hogy az államok gyakran nagy áldozatok révén oda hatnak, hogy létesüljön és a világversenyben kiállja helyét a nemzeti kereskedelmi tengerészet? Kétségtelen, hogy nem kis mértékben nemzeti hiúság az, mely ezen eljárásnak fő mozgatója. Harczászati szempontok se mellékesek azonban. Tengeri háború esetén ugyanis nem lesz elegendő egy állam számára sem hadi flottája. Áruszállítás, csapatszállítás stb. céljából rendszeren kereskedelmi hajókra lesz szüksége az admiralitásnak: ezekre pedig csak akkor számíthat, ha nemztiék, indigénák.*” – írta 1903-ban a Huszadik Század című folyóirat. dr. Hirsch Albert: *A kereskedelmi tengerészet szubvencionálása*. in.: *Huszadik Század 1903*. p. 926.

kereskedelmi társaságok hajóparkjának igénybevétele ezekben az országokban is alapvetőnek számított. A kereskedelmi társaságok ugyanis folyamatosan korszerűsítették és növelték hajóparkjukat, továbbá képzett tisztjeik és kapitányaik révén megfelelő tapasztalatokkal rendelkeztek a szállítások területén. A kereskedelmi hajóparkra háruló feladatokat a fentebb említett munka így foglalja össze: *„Tengeri szállítások alatt katonai értelemben csapatok és hadi anyagnak a tengeren való továbbítását értjük, melyeknek célja vagy az, hogy csapattestek megfelelő szárazföldi szállítási eszköz híján, vagy azok könnyítésére egyszerűen eltólassanak, amint az gyakran béke idején is előfordul, esetleg a saját part (Dalmácia) mentén, vagy távol, a tengeren túl fekvő gyarmatok felé. Vagy pedig ily szállításokkal szárazföldi hadműveletek végrehajtása mozdítandó elő, még pedig a saját hadsereg támogatására, vagy a saját ország határain belül, vagy az ellenséges országban, legyen az a tenger által elválasztva vagy közös határ mellett mégis a tenger felől is elérhető. (...) Már ismételen hangsúlyoztuk, hogy a tenger feletti uralom tengeri szállításoknak alapfeltételét képezi, tehát az ellenséges hajóhadnak képtelennek kell lennie arra, hogy a tengeren nagyobb vállalatokat végrehajtson. (...) Már arra is rámutattunk, hogy ezen tengeri uralomnak nem kell abszolút uralomnak lennie, de legalább egy bizonyos ideig fennálljon, vagyis az ellenséges tengeri haderőknek oly messze kell lenniök, hogy beérkezésükig a tengeri szállítmányokat hajóra rakni, átszállítani és partra vetni lehessen.”*¹⁶⁴

A szállítások összeállításnak előfeltétele volt a rendelkezésre álló hajópark figyelemmel kísérése és nyilvántartása, a célterület pontos ismerete. Ezekre a munkákra volt hivatott a Tengeri Szállítások Vezetősége (németül: Seetransportleitung, továbbiakban: TSZV). Az intézmény munkája sajnos a mai napig aluldokumentált. A tansegédlet így írja le feladatkörét: *„A tengeri hajózás előkészítése arra, hogy mint katonai szállító eszköz használható legyen, a szükséges nyilvántartás, az érdekelt hajózási társulatokkal való érintkezés és tanácskozás a tengeri szállítások vezetőségének hatáskörébe tartoznak, mely egy hadtengerészeti tisztnek van alárendelve. Ezen hatóság hadtengerészet és hadseregbeli személyekből áll és minden oly ügyben, mely a tengeri hajózás katonai használatát előkészítő intézkedésekre vonatkozik és minden tengerészeti ügyben a trieszti tengerkerületi parancsnokság útján a hadügyminisztérium tengerészeti osztályának, minden oly ügyben pedig, mely a hadimenetrendek összeállítására és tengeri irányításokra vonatkozik, a vasútügyi iroda útján a vezérkar főnökének van alárendelve. (...) Szűkebb keretek között a*

¹⁶⁴ U.o.: p. 89-90.

XIII. hadtest vasútvonalparancsnokságai is intéznek tengeri irányításokat, továbbá a ragusai XVI. hadtestparancsnokság is, utóbb a hadügyministerium utasításai szerint és egyetértőleg a tengeri szállítások vezetőjével. Háborúban más irányító hatóságok is felállítatnak. A tengeri szállítások vezetőségének béke idején folytatott előkészítő tevékenysége a jövő háborúk alatt végrehajtandó tengeri szállítások érdekében magába foglalja megfelelő szerződések kötését a tekintetbe jövő hajózási társulatokkal, a számítás alapját képező hajózási eszközök nyilvántartását, ezeknek berendezését a tengeri szállítás céljaira, a menettervek átvizsgálását és nyilvántartását, idevágó tanácskozásokat a hajózási vállalatokkal és más efféléket."¹⁶⁵

A TSZV elsősorban egy hivatali intézmény volt, ami a haditengerészet és a kereskedelmi tengerészet között közvetített, ezen belül is a katonai igényeket kellett érvényesítenie. A katonai szállítások a hadsereg főparancsnokság (AOK, Armeoberkommando) szervezetén belül a hadtáp főparancsnokság (EOK, Etappenoberkommando) alá tartozott.¹⁶⁶ Ezen belül a tábori szállítási ügyek főnökéhez (Chef des Feldtransportwesens) sorolták az összes vasúti és hajózási ügyet. Az első háborús hetek tapasztalatai alapján, 1914 végén közvetlenül a vezérkari főnöknek, Franz Conrad von Hötzendorf gyalogsági tábornoknak rendelték alá, de szervezetileg az EOK-on belül maradt. Hozzá tartoztak a tábori szállításvezetőségek és a Bécsben székelő központi vasútügyi és hajózási szállításvezetőség (Zentraltransportleitung, magyarul Központi Szállításvezetőség).¹⁶⁷ A szervezetben a Monarchia földrajzi fekvéséből adódóan a vasútügyek domináltak.¹⁶⁸ A kereskedelmi tengerészet ügyei a Hadügyminisztérium Tengerészeti Osztálya és a vezérkari főnök alárendeltségében lévő TSZV alá tartoztak.

A háborút közvetlenül megelőző időszakban a Monarchia három legnagyobb tengerhajózási társasága – az Osztrák Lloyd, az Egyesült Osztrák Hajózási Rt. és az Adria Rt. – az alábbi hajóparkkal rendelkezett: a Lloyd flottájában negyvenkét 3.000 bruttó-regisztertonna feletti, és huszonhárom katonai célra használható, de valamivel kisebb gőzhajó volt. Az Austro-Americana és a Fratelli Cosulich cégek fúziójával létrejött Egyesült Osztrák Hajózási Rt. harmincegy 3.000 bruttó-regisztertonna feletti és hat ennél kisebb, bevethető hajóval bírt. A magyar Adria részvénytársaságnak négy 3.000 bruttó-regisztertonna feletti és huszonkilenc ennél kisebb hajója volt. Ezeken kívül a Monarchiában még húsz osztrák és hét

¹⁶⁵ U.o.: p. 92.

¹⁶⁶ Szijj Jolán: A cs. és kir. hadsereg főparancsnokság (AOK) hivataltörténete 1914-1918. in.: HK 1993/1. p. 62.

¹⁶⁷ U.o.: p. 66-68.

¹⁶⁸ U.o.: p. 71. és Kéri: p. 239-240.

magyar társaság volt, összesen további közel száz olyan gőzhajóval, melyek többsége 1.000-5.000 bruttó-regisztertonna közötti. A tengerparti forgalomban a két legnagyobb cég az Ungaro-Croata és az osztrák Dalmatia nagyjából 40-40 – egyenként körülbelül 900 bruttó-regisztertonnás – hajóval rendelkezett. Ezeken kívül további 130 kis gőzhajóval lehetett számolni az osztrák-magyar partokon, melyek többnyire 500 bruttó-regisztertonnánál is kisebbek voltak. A tengerészeti vezetők úgy gondolták, hogy a teljes hajópark egyharmada, de legkevesebb ötöde hazai vizeken fog tartózkodni a háború kitörésekor. Emellett remélhető volt, hogy a háborús viszonyok ellenére is néhány hajó hazai vizekre tud majd menekülni.¹⁶⁹ A tervek szerint ez a hajóállomány így is elégséges lett volna a Monarchia céljaihoz, feltéve természetesen, hogy a legnagyobb hajókat sikerül hazai kikötőkbe vinni.

A csapatok tengeri szállításánál alapvetően az szerepelt, hogy a harcászati kötelékek ne legyenek szétszakítva, vagyis egy hajón a lehető legnagyobb harcászati egységet lehessen elhelyezni úgy, hogy a három fő fegyvernem (gyalogság, tüzérség, lovasság) csapatainak rakodásakor a lovak és felszerelések az állománnyal együtt ugyanarra a hajóra kerüljenek.¹⁷⁰ Ha további hely maradna a hajón, akkor sem volt szabad ezt a rendet megbontani, inkább a fennmaradó helyre élelmiszert vagy egyéb hadianyagot kellett elhelyezni. Megkülönböztették a hosszú (8 óránál hosszabb) a rövid (8 óránál kevesebb) és egészen rövid (2 óránál rövidebb) utakat. Ebből is világos, hogy a Monarchiában alapvetően nem gondoltak nagy távolságok leküzdésére. A szóba jöhető alkalmazási terület a dalmát partokat, esetleg egy olaszországi partraszállást jelentett. Jól mutatja ezt az is, hogy a rövid tengeri út a német vezérkar számára például 48 órát jelentett, Olaszországban pedig 120 órát, vagyis 5 napot. A Monarchiában a rövid tengeri utakra katonánként 0,55 m²-nyi, míg hosszú utakra 1,1 m² helyet számoltak. Ezen a katonának fegyverzetével együtt kellett elférnie, és ugyanekkora helyet tartottak fenn az alvásra is. A 2 óránál rövidebb utakra a katonáknak szintén fegyverzetben, de állva kellett tartózkodnia a fejenként 0,45 m²-re számított területen. Lovak esetében egyöntetűen 3,2 m²-t kellett biztosítani valamennyi tengeri szállítás esetén. A Monarchiában a férőhelyeket úgy számolták, hogy az alsóbb helyiségek területeivel kalkuláltak, a felső fedélzetet nem számolták, mert például takarításkor a csapatoknak itt kellett tartózkodni, vagy egyes esetekben a lovaknak is. Ráadásul a tisztikar mellett a tiszt lovakat is elkülönítve kellett

¹⁶⁹ Tengerészet tansegédlet p. 95-96. A hajók számát az 1911-ben megjelent Tengerészet tansegédlet alapján adom meg. A hajópark mennyisége a háború kitöréséig érdemben nem változott, de a magyar tengerészet 1914. évi adataira részletesen lásd az 1. és a 2. számú mellékleteket.

¹⁷⁰ U.o.: p. 96.

szállítani. Nagy Britanniában, Németországban és Olaszországban a férőhelyszámítást egyszerűbben, az úrtartalmat alapul véve állapították meg, ami sokkal gyorsabb számolást tett lehetővé. Nem beszélve arról az előnyről, hogy nem kellett előzetes felméréseket végezni a konkrét hajókon. Ilyenkor ugyanis egyszerűen a nettó tonnatartalomból emberenként 1,5-2,5 nettó regisztertonnát számítottak. Olaszországban például ennek alapján egyértelmű volt, hogy egy gyalogos zászlóalj számára 1.200-1.400 nettó regisztertonna szükséges.¹⁷¹ Konkrét példát nézve, az Osztrák Lloyd Graz nevű gőzösének (3.905 bruttó-regisztertonna) elhelyezésre használható felülete az osztrák-magyar számítás szerint összesen 770 m². Ennek kiszámításához ismerni kell a hajó zárt és nem használható felületeinek (pl. sétatfedélzet, hídfedélzet stb.) pontos méreteit. Egy hosszú utazással számolva fejenként 1,1 m² férőhellyel számítva a hajó befogadóképessége körülbelül 700 fő, vagyis egy 3 századból álló hadiállományú zászlóalj elhelyezését tudta biztosítani. Ugyanez a hajó – 2.300 nettó regisztertonnájával – a brit számítás szerint fejenként 2 tonna, lovanként 6 tonna úrtartalommal számolva 1.000 katonát és 50 lovat szállítana, és a rakodóhelyiségek egy részében is katonákat kellene elhelyezni.¹⁷² Kérdéses, hogy miért használtak ilyen bonyolult számítási rendszert, de az, hogy ezen nem változtattak, szintén azt sugallja, hogy a szállítások terén nem számoltak nagy távolságok leküzdésével, amint az fentebb is jeleztük. Ennek fényében megengedhető volt, hogy az elavultnak és bürokratikusnak tűnő, de részleteiben kidolgozott rendszert az Adrián belüli, esetleg egyszer-egyszer szóba jöhető távolabbi katonai szállítások megszervezéséhez megfelelőnek tekintsék.

A Monarchia tengeri szállításaihoz az előzetes számítások elvégzése előtt a TSZV-nek meg kellett állapodni a hajók tulajdonosaival. Ezt követően beépítési tervet kellett készíteni, ráadásul a hajórakodási terveket már előre a három főfegyvernemre külön-külön kellett kidolgozni.¹⁷³ A bonyolult és inkább elméletinek tűnő rendszerben az a nyilvánvalóan nehezen működtethető elem is szerepelt, miszerint „...a csapatszállító gőzösök előkészítésére szükségelt egész anyag a tervbe vett hajóraszállási kikötőkben azonnali használatra készen tartandók és az illetékes hatóságok által gyakran megvizsgálandók.”¹⁷⁴ Ezt csak a saját part mentén lehetett alkalmazni, ismeretlen partraszállási helyen a térképek, partleírási munkák és egyéb információk alapján kellett ismereteket szerezni, és ezeket egymással egyeztetve

¹⁷¹ U.o.: p. 96-98.

¹⁷² U.o.: p. 99.

¹⁷³ U.o.: p. 104.

¹⁷⁴ U.o.: p. 100.

alkalmazni. A csapatok és felszerelésük szállításához a főzést, szellőztetést, mosást, élelmiszertárolást, tisztálkodást, fekhelyek és árnyékszékek biztosítását és egy sor egyéb, főleg higiéniai és tárolási kérdést is meg kellett oldani. Kiemelten fontos feladat volt az ivóvízszükséglet biztosítása az állomány és a lovak számára. Előírás szerint minden egyes hajón egy kis kórház is be kellett rendezni. Az élelmiszerek tárolására a Németországban ezer ételadagra hat nettó tonnányi rakodó ürrel számolt helyszükségletet vették alapul a Monarchiában is. Mindezeket elvégezve egy gőzhajó gyalogosok szállítására való előkészítésére négy-hat napot számítottak, lovak szállításánál hét-tíz napot. Ez meglepően sok, különösen figyelembe véve azt, hogy 1900-ban a német gőzhajók berendezése és berakodása két-három napot igényelt.¹⁷⁵ Sorrendben előbb az anyagokat, aztán az állatorvos által megvizsgált lovakat, végül a csapatokat kellett behajózni. Minden szállítványparancsnoknak, osztály- és alosztályparancsnoknak pontos jegyzéket kellett vezetnie az osztagukhoz tartozó valamennyi poggyásról, lőszerrel, élelemről. Külön gondoskodni kellett a kiszállítás sorrendjéről, a katonák felszerelésének (kevés élelem, sátorlapok, fehérmű stb.) és az áruk partra szállításának rendjéről. Kiemelt figyelmet igényelt a nehéz lövegek szállítása, melyek elhelyezését a fedélzeten, rögzítve kellett megoldani.

A hajóra szállítás műszaki vezetését minden esetben kísérő haditengerészeti tisztre, vagy kereskedelmi tengerésztisztre kellett bízni.¹⁷⁶ A kereskedelmi szállítóhajón a rangidős katonatiszt volt a szállítványparancsnok, aki a hajón tartózkodás rendjének biztosításáért és adminisztrációjáért, biztonsági és egyéb rendelkezésekért felelt. Például a világítás engedélyezéséről, riadó elrendeléséről, mentőöv használatáról, a vízadagok kiosztásáról is neki kellett rendelkeznie.¹⁷⁷ A szállítványparancsnok mellé, tengerészeti tanácsadóként egy kísérő tengerésztisztet kellett rendelni. Ő felügyelte a ki- és berakodások menetét és ő közvetített a kapitány és a szállítványparancsnok közt. Ellenséges támadás vagy egyéb vészhelyzet (pl. tüzeset, vízbeömlés stb.) esetén a hajó parancsnokságát a kísérő haditengerészeti tisztnek kellett átvenni. A hajó vezetését gyakorlott kereskedelmi kapitánynak kellett ellátnia, akit a hajótulajdonos kereskedelmi cég biztosított, esetleg egyéb személyzettel, például rakodó matrózokkal együtt. Mivel a hajókat vezető kapitányok *„kitűnő általános hajózási tapasztalatokkal bírnak, azonban nincsenek oskolázva abban, hogy egy*

¹⁷⁵ U.o.: p. 101-104.

¹⁷⁶ U.o.: p. 104.

¹⁷⁷ U.o.: p. 110-112.

*köteléken belül bizonyos helyzetet betartsanak, ennél fogva bonyolódott alakzatokat a menet alatt alkalmazni elvileg nem szabad. Így tehát menetalakzatul valamely szállítóflotta számára egyedül a nyomdokvonal alkalmazatos.*¹⁷⁸ A szállító oszlopok élére, kísérése hadihajókat kellett biztosítani.

A tengeri szállítások biztonsága és biztosítása tehát részletesen szabályozott, talán túlzottan is bürokratikus keretek szerint kellett, hogy történjen. A szállítások megszervezéséről már jó előre gondoskodni kellett, amihez ráadásul szükség volt egy sor előzetes tudásra, például a kereskedelmi hajóállomány használható gőzhajóinak pontos ismeretére. Ennek tetemes időszükségletei nagyban lassították a katonai szállítások menetét. A Monarchia a katonai tengeri szállítások terén nem rendelkezett jelentős saját tapasztalattal, de nem is tervezte nagyobb erők Adrián kívülre szállítását. Ebben pedig Bosznia és Hercegovina 1878. évi okkupációja, majd a háborút közvetlenül megelőző Balkán-háborúk, így a Scutari-válság idején történt szállítások megfelelő következtetésekkel szolgáltak. Ezen túl az ismeretek más hadseregek és haditengerészetek katonai szállításainak tanulmányozásán alapultak. Megítélésünk szerint az ez irányú elméleti felkészültség kiemelkedő volt. A kereskedelmi tengerészet járműparkjának színvonala pedig messze meghaladta például a vasúti szállítások gördülőanyagának állapotát. A későbbi, háborús történések fényében itt is elmondható, hogy a legnagyobb problémát a katonai események nem várt elhúzódása jelentette. A kormányok, a haditengerészet, a hadsereg, a honvédségek és az érintett tengerhajózási társaságok megfelelő ismeretek birtokában voltak, elméleti felkészültségük a háborús szállításokra jónak volt mondható.

2. A háború első hónapjai (1914. július 28 – 1914. december 31.)

2.1. Az első katonai óvintézkedések bevezetése a tengerparton

A magyar kereskedelemügyi miniszter, báró Harkányi János¹⁷⁹ 1914. július 25-én „igen sürgős” és „bizalmas” rájegyzésű levelében tudatta a tengerészeti hatósággal 313/B. eln. sz. alatt kiadott rendeletét, amelyben ismertette a minisztérium alá tartozó szervekkel, hogy *„a feszült külpolitikai helyzetre való tekintettel ezennel elrendelem, hogy titkos természetű*

¹⁷⁸ U.o.: p. 113.

¹⁷⁹ Harkányi János (1859-1938): nagybirtokos, iparmágnás, több nagy iparvállalat, majd 1929-től a Hitelbank elnöke. 1913. július 13-tól 1917. június 15-ig kereskedelemügyi miniszter. Utódja a miniszteri székben 1918. január 25-ig Serényi Béla gróf, majd 1918. október 31-ig Szerényi József báró lett. Bölöny – Hubai: p. 223. és p. 337.

*kérdések megbeszélésre a telefon csakis akkor használtassék, ha sürgős szükség folytán elkerülhetetlen, a midőn ugyanis a táviró használatával járó csekély idővesztés is helyrehozhatatlan kárral járna és ilyenkor is a telefon a legnagyobb óvatossággal, lehetőleg olyképp használandó, hogy avatatlanok a beszélgetést meg ne értsék.”*¹⁸⁰ A rendelet még július 25-én kelt. Másnap a minisztérium táviratban megtiltotta a montenegrói kikötők érintését. A tengerparti forgalmat első helyen ellátó, így legfőképpen illetékes Magyar-horvát tengerhajózási Rt. alelnökét a hatóság még ezen a napon bizalmasan tájékoztatta az utasításról.¹⁸¹ Július 28-án a Monarchia hadat üzent Szerbiának. Augusztus 5-én a Monarchia és Montenegro között megszakadtak a diplomáciai kapcsolatok és 6-ától beállt a hadiállapot a kis balkáni ország és a Központi Hatalmak között. A cattarói haditengerészeti támaszpontot és az előtte elterülő öbölrendszer (Bocche di Cattaro) a montenegrói hegyek vették körül, ahonnan könnyű lehetőség nyílt megfigyelni a Monarchia hajóinak mozgását, tűz alá venni a támaszpontot és az itt állomásozó hadihajókat, esetleg támadást intézi az öböl ellen. A montenegrói ütegek gránátjainak legjobban kitett településeket ezért kiürítették.¹⁸² Az öbölben lakók nagy számban hagyták el lakóhelyeiket, sokan a távolabbi, közép-dalmáciai városokba mentek.¹⁸³ A háború első napjai már érezhetőek voltak a tengerparton és a part menti hajóforgalomban is. Az osztrák-magyar hadihajók augusztus 8-án az Antivariban felállított montenegrói rádióállomást és a vasúti berendezéseket lőtték.¹⁸⁴ Két nappal később a Szigetvár, a Streiter romboló és a 64F torpedónaszád befutott Antivariba. Ezt követően a Monarchia hadihajói megkísérelték blokád alá vonni a montenegrói tengerpartot.

Augusztus 11-12-én beállt a hadiállapot Ausztria-Magyarország és Franciaország, valamint Nagy-Britannia között, így hamarosan megjelentek az antant hadihajói az adriai térségben.¹⁸⁵ Augusztus 16-án a Zenta cirkáló és az Ulan romboló látták el a blokádfeladatot Montenegro előtt, amikor a két hajót francia és brit hadihajók támadták meg. Az Ulan el tudott menekülni, de a Zentát a túlerő elsüllyesztette. A 312 fős személyzetből 139-en menekültek meg, döntő többségük montenegrói hadifogságba került.¹⁸⁶ A mentésben részt

¹⁸⁰ DAR JU-9 1914. III. 175/el

¹⁸¹ DAR JU-9 1914. III. 169/el

¹⁸² Csonkaréti, 1985.: p. 309.

¹⁸³ Az Est, 1914. november 6. p. 5.

¹⁸⁴ Csonkaréti, 1985.: p. 309.

¹⁸⁵ A hadüzenetek után előbb, augusztus 8-án a fiumei orosz konzul hagyta el a kikötővárost, majd pár nappal később követte őt brit kollégája is. Ügyeiket a helyi amerikai konzulra, T. Chase-re bízták. A konzulok távozásáról beszámolt: Az Est, 1914. augusztus 11. p. 5.; Az Est, 1914. augusztus 16. p. 6.

¹⁸⁶ Csonkaréti, 1985.: p. 310-312.

vett néhány halászbárka is.¹⁸⁷ Az Magyar-horvát társaság a dél-dalmáciai Metkovich-Spalato-Zára vonalon közlekedő Skodra nevű hajója Scarpa kapitány parancsnoksága alatt több szemtanút is vitt a fedélzetén. A Magyar Kurir tudósítója több utassal beszélt, miután a hajó kikötött Fiumében. Többen elmondták, hogy az Antivari blokádjánál tevékenykedő Zenta küzdelmét a montenegrói partokról több ezer ember távcsővel nézte. A Zenta pusztulása után a parton állók „*csónakokat és vitorlásokat oldottak el a parttól, a melyeket telerakták a kezük ügyébe akadó székekkel, asztalokkal és deszkákkal. A csata színhelyére evezve, mindezeket a fabútorokat behajigálták a tengerbe, hogy a víz felszínén uszók megkapaszkodhassanak az uszó tárgyakban, mindaddig, a míg őket a csónakokba és vitorlásokba emelhetik.*”¹⁸⁸ A Monarchia a Zenta elvesztése után felhagyott a blokáddal és inkább aknákkal, tengeralattjárókkal, valamint a montenegrói útegek elhallgatásával próbálta bizonyítani erejét az Adrián. Antivariba ettől függetlenül többször is futottak be francia kereskedelmi hajók, hogy lövegeket, rádióállomásokat, élelmiszert, egészségügyi felszerelést szállítsanak Montenegrónak.¹⁸⁹ Az augusztus 12-i brit hadüzenet után Fiumében gyorsan elterjedt az a hír, hogy a brit flotta meg fogja támadni a várost. Tisza István miniszterelnök a magyar sajtón keresztül közölte, „...*Pola biztos védelmet nyújt, másrészt pedig Fiume nyílt, védtelen kikötő, a melyet a nemzetközi egyezmény szerint nem szabad bombázni.*”¹⁹⁰ A félelmeket minden bizonnyal táplálta a Zenta megtámadása és elsüllyesztése is. A források tanúsága szerint az osztrák és a magyar tengerészeti hatóság júliusban és augusztusban több ízben egyeztetett egymással az idegen hadihajók észlelése esetén követendő gyakorlatról. A kialakított rend szerint a felügyeletük alá tartozó révhivataloknak és révkirendeltségeknek azonnal sürgönyt kell küldeniük Polába és a hajórajparancsnokság helybeli vezetőjének.¹⁹¹

A háborús félelmek fokozódásával a Fiumével szomszédos híres üdülőhelyeket, Abbáziát és Voloscát a kormánybiztossá kinevezett Copani Amadeo nyugalmazott landwehrszázados felügyelete alá helyezték.¹⁹² A helyi lakosság komoly ellenszenvvel fogadta Copanit és vele a katonai óvintézkedések bevezetését a Monarchia legnépszerűbb tengerparti nyaralóhelyén. A rendőrség ráadásul fokozott éberséggel figyelt a térségben élő szlávokra, főleg a szerbekre. A katonai intézkedésekkel szembeni lakossági ellenérzések és a

¹⁸⁷ Az Est, 1914. szeptember 1. p. 4

¹⁸⁸ U.o.

¹⁸⁹ Csonkaréti, 1985.: p. 315-316.

¹⁹⁰ Az Est, 1914. augusztus 15. p. 4.

¹⁹¹ DAR JUR-9 1914. I. 6132.

¹⁹² Az Est, 1914. augusztus 27. p.3.

nemzetiségek sérelmeinek találkozása csak idő kérdése volt. A magyar királyi tengerészeti hatóság szeptember 19-én szigorúan bizalmas körrendeletben (7090/914. sz.) utasította a révhatóságokat és a kirendeltségeket, hogy ügyeljenek arra, hogy ellenséges államok alattvalói kereskedelmi hajóinkhoz ne szegődtesse, a magyar hajókon szegődöttöket pedig haladéktalanul távolítsák el.¹⁹³ A fiumei és a sušaki határrendőrséget külön értesítették azokról a hajóalkalmazottokról, akik ellenséges államok alattvalói voltak. A fiumei révhatóság pár nappal később, szeptember 24-én jelentette a hatóságnak, hogy „*a hajók ily alkalmazottaktól ki lettek tisztítva és egy francia és több angol és montenegrói le lettek tartóztatva.*”¹⁹⁴ A jelentés megjegyzi: „*felmerül az a gyanú, hogy a szegődtetésnél előírt eljárás mellőzésével egyes hajókon esetleg ellenséges idegeneket dugva tartanak.*”¹⁹⁵ A katonai óvintézkedések között a halászatot is külön engedélyhez kötötték, és a hatóságnál konkrét ügyekben kikérték a Haditengerészeti Akadémia véleményét is. Halászni csak a helyi révhatóság és a katonai szervek együttes jóváhagyásával lehetett.¹⁹⁶ Harkányi János, kereskedelemügyi miniszter augusztus 4-én még arról értesítette a hatóságot, hogy a Hadügyminisztérium Tengerészeti Osztályának rendelkezése szerint a tengeri halászat az el nem aknáított területi vizeken is csak a parttól számított egy tengeri mérföldön belül engedélyezhető.¹⁹⁷ Később ezen a vonalon belül is megtiltották a halászatot és a katonai szervek voltaképpen sehol sem akartak engedélyt kiadni, a katonai vagy haditengerészeti fényjelzők használatát ugyanis az éjjeli halászat lámpái megzavarhatták. Jellemző példa, hogy a portoréi révhatóság a quernerói-öbölben fekvő, védett öblöcskében kérte a halászati engedélyek kiterjesztését, de a hatóság és a Haditengerészeti Akadémia a révhatóságot is elutasította, nem titkoltan azért, mert nem kívánt precedenst teremteni. Másrészt arra hivatkoztak, hogy a partoktól távolabb kijelölt területet a halászbárkák könnyen túlléphetik, és nyílt vizekre tévednek. A kérvények mindeközben Fiume és a tengerparti városok, falvak hallal való ellátásával érveltek.¹⁹⁸ Nem minden jogalap nélkül, ugyanis a tengerparton a háború alatt komoly élelmiszerhiány alakult ki. Még a nagynevű fiumei Nekton első

¹⁹³ DAR JUR-9 1914. I. XIV.

¹⁹⁴ DAR JUR-9 1914. I. XIII.

¹⁹⁵ U.o.

¹⁹⁶ DAR JUR-9 1914. mozgósítási iratok 273.

¹⁹⁷ DAR JU-9 1914. I. 6210.

¹⁹⁸ DAR JU-9 1914. I. XI.

tengerparti halászati halértékesítő és bárkaépítő részvénytársaság kérelmét is elutasították, melyet az már egyenesen a Hadügyminisztériumba küldött el.¹⁹⁹

Augusztus 31-én befutott Fiume kikötőjébe az első Montenegróból érkező sebesültszállítmány a kórházhajóvá átalakított Elektra nevű Lloyd-gőzössel.²⁰⁰ A hajó a kőolajkikötőben vetett horgonyt. Másfél nappal korábban várták Fiumében, de a gőzös a francia úszó aknák miatt csak nappal tudott biztonságosan haladni. Az első éjjelt a Pelješac-félszigeten lévő Orebič kikötőjében, a másodikat Zarában töltötte. Az Est a következőket írta a hajó fiumei megérkezésekor: „*Hatalmas háromárbcos gőzös az Elektra, egész teste fehérre van festve, csak árbocai fekete-sárgák. Oldalán széles vörös sáv fut végig, fehér kéményén nagy vörös kereszt, első árbocán pedig hatalmas vörös kereszt lobogó. Belseje egészen modern kórház pompás fekvőhelyekkel, teljesen berendezett gyógyszerházzal, operáló-teremmel, kitűnő konyhával és édesvíz-vezetékekkel. A kórház parancsnoka Pilvax dr. tengerészeti főőrzsorvos, sebésze Milochnich dr., azonkívül van rajta másodorvos és husz hivatásos ápoló.*”²⁰¹ A gőzös százegy sebesülttel érkezett, köztük három életveszélyes és hatvanhét súlyosan sebesült katonával, akik valamennyien a montenegróiakkal vívott harcokban, Lisacnál, Grahovónál és Nanovánál sebesültek meg. Egy osztrák zászlós a lapnak elmondta, hogy 12 órán át feküdt sebesülve a segítségre várva, majd a kötöző állomásra, onnan pedig a tengerparti risanói kórházba vitték.²⁰² Pár nappal később a Metkovich kórházhajó is befutott Fiumébe.²⁰³ A kikötőbe érkező és sebesülteket szállító kórházhajókkal szemben különleges óvintézkedéseket kellett bevezetni, mivel a fronton kolera és más fertőző betegségek ütötték fel fejüket. A trieszti és a fiumei tengerészeti hatóság többször egyeztetett egymással ebben a kérdésben, hogy ugyanazt az eljárást alkalmazzák mindkét kikötőben.²⁰⁴

A nyár végén a Flottenkommando utasítása szerint intézkedtek a tengerparti fények és világítótornyok eloltásáról. Legtovább a portoréi és a buccarii tornyok működtek, mivel nem kapták meg a Flottenkommando utasítását. Ezért szeptember 4-én a hatóság távbeszélő útján

¹⁹⁹ DAR JU-9 1914. XIII. XIII.

²⁰⁰ Itt jegyezzük meg, hogy a kereskedelmi hajókból átalakított kórházhajókon szállított betegek, sebesültek száma 1914-ben 742 volt, ám 1916-ban már 12.388, a következő évben 60.287, az utolsó háborús évben pedig 55.435. A haditengerészetnek egy állandó kórházhajója volt a Dampfer X., míg a Wien ideiglenes kórházhajójának minősült. Az osztrák Vöröskereszt további hét kórházhajót szerelt fel. Ezeket osztrák kereskedelmi gőzösökből alakították át. A hajók az Argentina, Elektra, Graf Wurmbrand, Metkovich, Oceania Tirol, Baron Call voltak. Nem volt közöttük magyar gőzös, de a kórházhajók rendszerint Fiumében állomásoztak a háború alatt. A betegek ellátását döntően itt oldották meg. Csonkaréti, 1989.: p. 56. és MEVH: p. 141-142.

²⁰¹ Az Est, 1914.szeptember 2. p. 4.

²⁰² U.o.

²⁰³ DAR JU-9 1914. I. 927.

²⁰⁴ U.o..

az összes révhivatal összes világítótornyának azonnali eloltását adta parancsba.²⁰⁵ Szeptember közepén a francia flotta egységei több világítótornyot és jelzőberendezést is megrongáltak. A stoncicai toronynál egy különítmény is partra szállt, hogy a jelzőállomást megsemmisítse. Ettől nem messze a Pelagusa szigetén lévő világítótornyot is szétlőtték.²⁰⁶ Október 4-én francia hajók a Ragusa melletti gravosai szételepeknél kötöttek ki, de szemet nem tudtak felvenni. A hajókat két osztrák-magyar hidroplán figyelte. A Ragusa melletti Daxa szigetén felállított világítótornyból elvitték a távcsöveket, jelzőkészülékeket és a petróleumot. A szintén Ragusa előtt fekvő Lapad és Calamotta szigetek között felépített Pelline világítótornyból az öröket vitték el és visszaúton a St. Andrea világítótoronynál is megálltak.²⁰⁷ November 2-án hajnalban francia hajók jelentek meg Lissa előtt és a Lansquenet romboló behatolt a kikötőbe. A sziget jelző- és figyelőállomásáról sikerült értesíteni a sebenicói támaszpontot, ahonnan kifutott az 1. torpedó-flottila, élén a Helgolanddal. Az osztrák-magyar hajók sikerrel magukra vonták a franciák figyelmét, akik üldözni kezdték az egységeket, de előbb magukkal vitték a lissai polgármestert. Érdemi veszteség az üldözés során egyik felet sem érte.²⁰⁸ Ugyanezen a napon francia csatahajók és rombolók Lagosta szigetén, a kicsiny Rossi kikötőjében is partra tettek egy különítményt, és itt is megrongáltak a világítótornyot.²⁰⁹ December 22-én a Haditengerészeti Akadémia az ellenséges hadihajók árnyképes táblázatát küldte meg a hatóságnak. A füzeteket a cégeknek is megküldték azzal, hogy a hajók parancsnokai felismerhessék és pontosan jelezni tudják az idegen hajómozgásokat.²¹⁰ Még október 17-én a polai tengernagyi hivatal megküldte a fiumei tengerészeti hatóságnak az osztrák-magyar haditengerészeti repülő alulról látható vázlatos rajzát.²¹¹ A hatóság 23-án valamennyi hatáskörébe tartozó révhivatal számára megküldte a rajzot, hogy a tengerészek felismerjék a saját repülőket, és meg tudják azokat különböztetni az ellenséges gépektől.²¹²

Az év őszén a Cattarói-öbölre rálátást biztosító, montenegrói Lovčen hegyre telepített ütegállásokhoz a franciák ágyúkat és kezelőszemélyzetet tettek partra. Már október 15-én

²⁰⁵ DAR JU-9 1914. mozgósítási iratok 273.

²⁰⁶ Csonkaréti, 1985.: p. 317.

²⁰⁷ Az Est, 1914. október 10. p. 2.

²⁰⁸ Csonkaréti, 1985.: p. 318-319.

²⁰⁹ Csonkaréti, 1985.: p. 319.

²¹⁰ DAR JU-9 1914. I. VIII.

²¹¹ U.o.

²¹² U.o. Érdekes, hogy a révhivatalok (Fiume, Bakar, Kraljevica, Cirkvenica, Zenng és Carlopago) felsorolásánál Buccari helyett már Bakar szerepel, Zengg és Carlopago pedig a levélben át van húzva és a horvát Senj és Karlobag nevekre javítva.

tüzet nyitottak az osztrák-magyar haditengerészeti támaszpontra, de az ide irányított hajók hatásos ellentűzzel válaszoltak. A Cattaro elleni hatékonyabb támadás, egy expedíciós hadsereg ideszállítása viszont már túl kockázatosnak tűnt a francia vezetés számára.²¹³ A franciák a Curie tengeralattjárót küldték Polába, hogy a Monarchia fő hadikikötőjében okozzon károkat. A tengeralattjáró december 20-án behatolt a főkikötő bejáratáig, ahol azonban fennakadt a védőhálón. A Monarchia hadihajói elsüllyesztették az ellenséges búvárnaszádot, a túlélőket pedig fogságba ejtették.²¹⁴ Másnap a Valona előtti Saseno-szigetnél az U.12²¹⁵ sikeresen torpedózta meg a Jean Bart francia csatahajót, amelynek fedélzetén tartózkodott Lapeyrère flottaparancsnok is. A csatahajó annyira megsérült, hogy bevetésére már nem került sor a háború ideje alatt.²¹⁶ A franciákat mindez komoly óvatosságra intette, rövid időre még a montenegrói kikötőbe befutó szállításokat is beszüntették, csatahajóikkal pedig nem merészkedtek többé az Adriára.²¹⁷

A háború első tapasztalatainak hatására, az év végén, december 18-án életbe léptették gróf Tisza István 9103/1914 ME számú rendeletét, ami az állami, törvényhatósági és községi hatóságok, illetve hivatalnokok ellenséges megszállás esetében követendő magatartásáról szóló korábbi, 7364/1914 ME rendelet szigorítása volt. Utóbbi annyiban változott, hogy a városokban és községeken a közrendet fenntartó közegek és tisztviselők székhelyüket addig nem hagyhatták el, amíg az ellenség a település belterületének közvetlen közelébe nem ért. Ez vonatkozott a városokban a főkapitányra és általa megjelölt tisztviselőkre, valamint a szükséges mennyiségű rendőrré, de a városok polgármestereinek, a nagy- és kisközségek bíráinak, jegyzőinek, valamint ezek helyetteseinek az ellenséggel való esetleges tárgyalások miatt a megszállás idején is helyükön kellett volna maradniuk. Helyben kellett volna maradnia a kórházakban elhelyezett betegek kezeléséhez szükséges orvosi személyzetnek is.²¹⁸ A rendeletet azonnal életbe léptették, és természetesen szükség esetén, a magyar tengerparton is ennek megfelelően kellett volna eljárni. A rendelet másolatait a fiumei kormányzó a helyi révhivatalnak is megküldte.²¹⁹

²¹³ Halpern, 2007.: p. 22.

²¹⁴ Csonkaréti, 1985.: p. 320-321.

²¹⁵ Az osztrák-magyar tengeralattjárók eredeti írásmódja szerint az U (Unterseeboot) után pontot kell tenni. Értekezésemben következetesen ennek megfelelő jelölést alkalmazok. Sárhidai Gyula: Tengerek sűrű farkasai. Bp., Petit Real Könyvkiadó, 2001. p. 6.

²¹⁶ Csonkaréti, 1985.: p. 332-333.

²¹⁷ Halpern, 2007.: p. 21.

²¹⁸ DAR JU-10 155

²¹⁹ U.o.

2.2. Aknaveszély

A Monarchia hadikikötőinek védelmi rendszerét a háború első napjaiban kiépítették. A védőhálók, torlaszok és egyéb akadályok mellett aknamezőket is telepítettek a kikötők előtti vizekbe. A késő nyári és őszi szelek azonban sok aknát szakítottak el rögzítő láncokról és a hullámok elképesztő távolságokra vitték el azokat. A Monarchia a Zenta cirkáló elsüllyesztése után a montenegrói kikötők elzárására is alkalmazott aknákat.²²⁰ A tengeri akna nem tartozott a kipróbált eszközök közé, így már a háború első heteiben komoly problémákat okozott.

Az elszabadult aknák több osztrák-magyar hajót is elsüllyesztettek, néhány akna pedig a még semleges észak-olasz partok elé sodródva olasz emberéleteket is követelt. A legnagyobb veszteségek között szerepel az Osztrák Lloyd Baron Gautsch gőzösének aknára futása augusztus 13-án Pola előtt. Ez volt egyben a Monarchia első tengerészeti vesztesége, három nappal megelőzve a Zenta cirkáló elsüllyesztését is. A hajó fedélzetén a Bosznia-Hercegovinában tartózkodó katonák hozzátartozói és a déli kikötőkből visszatérő nyaralók voltak, a legénységgel együtt ötszáz ember. Ebből mintegy kétszázan veszítették életüket. A Csepel, a Balaton és a Triglav 150 embert tudott kimenteni, a Velebit már csak 50 holttestet tudott kifogni a vízből.²²¹ A túlélőket Triesztbe szállították.²²² A hajó katasztrófájáról az Est féloldalas cikkben számolt be, a lap tudósítója így írt: *„Pólában állandó a sürgés-forgás s az ezzel járó zaj, a melyet ma délután öt óra tájban messzi tulharsogott egy hatalmas dördülés. Senki sem tudta, mi történt. Félhétkor feltünt egy torpedónaszád, amely partraszállított néhány félmeztelen, eszméletlen állapotban levő embert. A Bellonáról matrózhákat vittek a partra, ott felöltöztették a mezíteleneket és betegszállító kocsikon bevitték őket a kórházba. Néhány perc múlva egész Póla tudta, hogy az öt órás dördülés azt jelentette, hogy az osztrák Lloyd Baron Gautsch nevű gőzöse elsüllyedt. A szerencsétlenség nagy részvétet keltett, mert mindenki tudta, hogy a hajó utasai majdnem kizárólag nők és gyermekek voltak. A tengerparti városok hatóságai ugyanis már napokkal előbb felszólították a még ott üdülő nőket és gyermekeket, hogy utazzanak haza. Ilyen utasokkal volt tele a »Baron Gautsch« is, a mely Triesztbe igyekezett. Ugy tudom, négyszázötvenen voltak a hajón és ezek közül csak százhatvannyolcat sikerült megmenteni. A szerencsétlenség színhelyén a tenger felületén*

²²⁰ Csonkaréti, 1985.: p. 312.

²²¹ U.o.: p. 325.

²²² Az Est, 1914. augusztus 16. p. 6.

*néhány pillanat alatt vastag naftaréteggel volt bevonva, jeléül annak, hogy a hajón lévő naftarakomány is felrobbant. Gyors torpedónaszádok siettek a fuldokló utasok kimentésére.*²²³ Az egyik túlélő elmondása alapján a hajó olyan gyorsan süllyedt el, hogy az egyik mentőcsónakot az örvény magával ragadta a mélybe. Egy másik túlélő szerint mire a hajó elhagyására utasították őket, *„a gőzös elülső része már hiányzott, az oldalak leszakadtak, a fedélzet közepén hatalmas nyílás tátongott. Sok férfi a vízbe ugrott, hogy uszva meneküljön, de legnagyobb részüket magával rántotta a hirtelen elmerült hajó felett támadt örvény. A mentőcsónakok leeresztésére nem volt elég idő.*”²²⁴ A Bellonáról egy magyar orvost is kirendeltek a túlélőkhöz. Még másnap reggel is sok holttestet fogtak ki a vízből, de magyar áldozatokról nem tudunk.²²⁵

Az aknák sorra szedték áldozataikat. Tíz nappal a Baron Gautch katasztrófája után, augusztus 22-23. éjszakáján a haditengerészet 26-os számú torpedónaszádját süllyesztette el egy akna, a személyzet alig néhány tagja menekült csak meg. Nem sokkal később két olasz halászbárka is felrobbant az Adria keleti partján, tizenkilenc olasz tengerész életét követelve, amiért a Monarchia húszezer frank kártérítést fizetett a hozzátartozóknak.²²⁶ Szeptember 17-én az osztrák Maria szkúner²²⁷ futott aknára. Hét fős személyzetéből csak egy ember menekült meg.²²⁸ Rovigno magasságában szeptember végén egy Velencéből kifutott román lobogó alatt hajózó görög vitorlás is elsüllyedt. A legénységből csak egy ember menekült meg, akit Polába vittek.²²⁹ A Polában és Sebenicóban állomásozó torpedó- és aknaszegységek rendszeresen járták a tengert, és kiemelték az elkallódott aknákat. Később a kiemelés helyett inkább a vízben való megsemmisítést választották.

A veszélyre való tekintettel szeptember 1-jén a fiumei révhivatal körözüvényt adott ki a magyar tengerhajózási cégeknek. Az 1940. számú körözüvény szerint a hajók kapitányainak intézkednie kellett, hogy lehetőség szerint puskalövésekkel süllyesszék el az aknákat. Az Magyar-horvát társaság pár nappal később levélben jelezte a hatóságnak, hogy mivel eddig tilos volt a puska használata a cég gőzösein, sem fegyverekkel, sem megfelelő lögyakorlati tapasztalattal nem rendelkeztek. A társaság a hatóság közvetítését kérte a

²²³ Az Est, 1914. augusztus 19. p. 4.

²²⁴ U.o.

²²⁵ U.o.

²²⁶ Csonkaréti, 1985.: p. 325.

²²⁷ Szkúner: kétárbocos vitorlás hajótípus. A XVI. századi Hollandiából terjedt el, gyorsjáratú kereskedelmi hajónak számított.

²²⁸ Csonkaréti, 1985.: p. 325.

²²⁹ Az Est, 1914. szeptember 26. p. 5.

hajórajparancsnokságnál, hogy a haditengerészet katonáiból álló őrcsapatokat rendeljenek ki a hajókra. Az ilyen őrcsapatoknak a társaság ingyenes ágyat és étkezést ígért.²³⁰ A rendelkezés kiadásának idején kiadható puska egyébként a hatóságon sem volt. Végül a Haditengerészeti Akadémia (Marinekadameieabteligunskommando in Fiume) húsz puskát szerzett be, és azokat lőszerrel együtt átadta a hatóságnak, aki a fiumei kikötőből rendszeresen induló magyar és osztrák gőzösök kapitányainak adott ki egy-egy fegyvert és hozzá való lőszert. A Haditengerészeti Akadémia egyben felajánlotta segítségét a kereskedelmi hajók legénységének kiképzésében.²³¹

Szeptember 21-én kötelezővé tették „*az összes révhivataloknak és révkirendeltségeknek, valamint a területi vizeken közlekedő magyar gőzösök parancsnokainak*”, hogy nappal külön megfigyelő szolgálatot szervezzenek az elszabadult aknák figyelésére.²³² A fenti napon kelt 6995/14 számú hatósági körrendelet szavaival: „*Minden hajóparancsnoknak kötelezettsége az elszabadult aknák kifürkészése céljából nappal külön megfigyelő szolgálatot fentartani.*”²³³ Az előírás szerint: „*A puska golyója által talált akna robbanás nélkül is elmerül. Az akna 50 méternyi távolsáig megközelíthető, amely távolságban az akna, ha felrobban is, a hajóban nem tesz kárt. A hajónak addig kell a helyszínen maradnia, míg az akna elsüllyesztése meg nem állapított. Az akna helyzete amennyiben lehetséges – legalább két irányészlelés, de még inkább két, az aknával egy vonalba eső tárgy (szirt, csúcs stb.) irányvonalának megállapítása által pontosan meghatározandó. Erről a legközelebbi kikötő révhivatalának közlés teendő.*”²³⁴ Ha a hajó nem tudta megsemmisíteni az aknát, akkor értesítenie kellett a haditengerészetet, és az akna mellett kellett maradnia, hogy fény-, hangjelzéssel, vagy gőzkieresztéssel jelezni tudjon a legközelebbi hadihajónak vagy a tengerparti haditengerészeti telepnek. Ha ez nem volt megoldható, akkor a kereskedelmi hajónak azonnal fel kellett függesztenie menetrendi útját, és a legközelebbi táviró vagy távbeszélő állomásnál kellett kikötnie. Innen a „*legközelebbi hadikikötő gyűjtő állomást (Sammelstelle)*” sürgős jelzésű távirattal, vagy távbeszélő útján kellett értesíteni egy előre megadott minta alapján. Eszerint az értesítésnek tartalmaznia kellett az észlelés pontos időpontját (óra, perc), helyét (hosszúsági és szélességi fok, perc), a szél irányát és erejét, a jelző hajó nevét. Az akna megsemmisítéséért jutalom járt. A rendelkező körrendeletet a parancsnoki hídon is ki kellett

²³⁰ DAR JU-9 1914 mozgósítási iratszám: 273

²³¹ DAR JU-9 1914. I. XI.

²³² DAR JU-9 1914. I. 6995.

²³³ U.o.

²³⁴ U.o.

függeszteni, egy példányát pedig a hajózási naplóhoz kellett csatolni. Ez utóbbi formalitásokat a révhivataloknak ellenőriznie kellett.²³⁵ Sajátos és a tengerparti nemzetiségi helyzetre is jellemző epizód, hogy a hatóság fenti körrendeletét a zenggi horvát tengerhajózási társaság azzal küldte vissza, hogy azt a hatóság nem küldte meg horvátul, noha a társaság hivatalos nyelve a horvát. A cég hajóinak személyzete a rendeleteket és hirdetményeket egyébként is csak horvát nyelven érti. A kérés jogos volt, hiszen a rendelet ki kellett függeszteni a hajóhídon, és a társaság hajóin szinte kivétel nélkül horvátok láttak el szolgálatot, mégis különösen érdekes a reakció annak fényében, hogy egy ilyen életbevágó ügyben a cég az 1868. évi kiegyezésre hivatkozva kéri újra megküldeni a rendeletet horvát nyelven.²³⁶

November 11-től egy újabb rendelkezés szerint a korábban javasolt 50 méter helyett már 100 méternél kisebb távolságra sem közelíthették meg az aknákat a kereskedelmi hajók, és az akna elsüllyesztése után a helyszínt azonnal, teljes gőzzel el kellett hagyni. A helyszínen már nem kellett a süllyedés pontos adatait felmérni, kockáztatva a helyszínen úszó további aknák felrobbanását.²³⁷ A szabadon úszó aknákat lehetőség szerint a Haditengerészeti Akadémia rendszeresen jelezte a hatóságnak, aki időszakosan elrendelhetette a hajózás teljes beszüntetését is.²³⁸ A katonai hatóság véleménye szerint az aknák – az egyébként szerencsés fekvésű – fiumei öbölbe is beúszhattak. Az öblöt a magyar tengerészeti hatóság saját hajóival rendszeresen átvizsgálta.²³⁹ Október végén a trieszti öbölben is észleltek elszabadult, úszó aknát.²⁴⁰ A trieszti révkapitányság november 3-án jelentette a magyar hatóságnak, hogy az egyik osztrák gőzös a Promontore-fok előtt észlelt úszó aknát.²⁴¹ A délről északra tartó áramlatoknak köszönhetően a Promontore és a Melada előtti vizekben hemzsegték az aknák és a hajózást már október elején is csak nappal javasolták a hatóságok.²⁴² Novemberben az Isztriai-félsziget előtt elsüllyedt az Austro-Americana Jozefine gőzöse, amely Rovigno és Pola között közel ugyanott futott aknára, ahol augusztusban a Baron Gautsch. A szerencsétlenséget a polai szemafor őrszemélyzete észlelte. Az admirális torpedónaszádot küldött ki a vízre, de a személyzetből csak 7 főt sikerült kimenteni. Közülük ketten a

²³⁵ U.o.

²³⁶ DAR JU-9 1914. I. XI.

²³⁷ DAR JU-9 1914. IV. XV.

²³⁸ DAR JU-9 1914. I. XI.

²³⁹ DAR JU-9 1914. III. 308/eln

²⁴⁰ DAR JU-9 1914. I. XI.

²⁴¹ U.o.

²⁴² U.o.

torpedónaszád fedélzetén meghaltak.²⁴³ December elején a Ragusa előtt fekvő Meleda sziget Babinopolje kikötőjénél és Lissa déli partjainál is robbantak elsodródott aknák.²⁴⁴ Az aknaveszély a hajók mozgása mellett ellehetetlenítette a tengerparti halászatot és a fürdőzést is. Az Adria legkülönbözőbb pontjain kellett számolni az úszó aknákkal. Óriási számukat mutatja, hogy az év végéig osztrák-magyar részről 583 aknát fogtak ki és semmisítettek meg.²⁴⁵

2.3. Behívások és felmentések

A háború kitörésekor természetesen a kereskedelmi tengerészeket is behívták katonai szolgálatra. A tengeri szállítások fenntartásához elengedhetetlenül szükséges tengerész személyzet azonban a TSZV-től felmentési igazolást kapott. Amellett, hogy nem kellett bevonulniuk, a hajózási cégek sem bocsáthatták el az igazolással rendelkezőket. Egyeseket egyenesen a TSZV alkalmazásába vettek át. Ezen túl a cégek saját hajóparkjuk karbantartása, a várva várt forgalom újraindítása, az esetleges egyedi menetek elindítása érdekében rendszeresen kérték egyes kapitányaik, forgalmi, vagy irodai személyzetük felmentését. Legnagyobb eséllyel a Magyar-horvát tengeri gőzhajózási társaság a dalmát partokkal és a szigetekkel való forgalom fenntartására hivatkozva próbálkozhatott az alkalmazásában állók felmentését kikérni. Más cégeknek a hazai vizektől távol rekedt hajóikon lévő teljes személyzete megkapta a felmentést, de ahol megoldható volt, ott a tengerészek egy részét hazarendelték katonai szolgálatra, és csak a legénység hátramaradt tagjai kaphattak felmentést.²⁴⁶ A katonai szervek és a cégek között a behívások és a felmentések kérdésében több esetben is komoly huzavona alakult ki. Mivel a háború miatt a hajóforgalmat jelentősen korlátozni, illetve számos vonalon teljesen szüneteltetni kellett a cégek alkalmazottai és a legénység egy része nélkülözhetővé vált. Szeptemberben a magyar cégekhez is sorra érkeztek a katonai és polgári hatóságok felszólító levelei, amelyekben az alkalmazottak további besorolását sürgették. A TSZV terjedelmes névsorokat küldött a magyar tengerészeti hatóságnak azokról, akiknek a katonai szolgálat alóli felmentési bizonyítványait be kellett

²⁴³ Az Est, 1914. november 24. 6.

²⁴⁴ DAR JU-9 1914. I. XI.

²⁴⁵ Csonkaréti, 1985.: HK p. 325.

²⁴⁶ Például a Magyar-Horvát Szabadhajózási Rt. Messinában álló Zvir gőzöse leszerelése ügyében a hatóság augusztus 15-én tájékoztatta a kereskedelemügyi minisztert arról, hogy a hajón szolgáló védköteleseket a helyi konzulátus útján hazabocsátották, míg a Zvir őrzését a legénység nem védköteles tagjaira bízták. DAR JU-9 1914 I. 222/elh

vonni. Ezeknek a tengerészeknek azonnal jelentkezniük kellett katonai szolgálattételre.²⁴⁷ Az igazolványokat a magyar tengerészeti hatóságnál semmisítették meg.

Voltak persze kirívó esetek, amikor a cégeknek eljárást kellett kérni a katonai szerveknél. Például az Indeficienter cég Fiumében álló Magyar gőzösének parancsnokát, Spardelli Igiriust is behívták katonai szolgálatra, azonban mivel a hajó teljes legénysége már a háború elején bevonult, a tulajdonos társaság igazgatójának személyes közbenjárására volt szükség, hogy legalább a kapitány megkapja a felmentést.²⁴⁸ Hasonló volt a helyzet az Adria társaság esetében, mikor az olasz Bariban horgonyzó Deák gőzös parancsnoka, Stipanović Marjan felmentéséért a cégnek külön el kellett járnia, hogy a hajó ne maradjon kapitány nélkül.²⁴⁹ A forgalmi és irodai személyzet minimális létszámon való megtartását azért kérték a cégek, mert a tapasztalt szakemberek pótlása tetemes időt vett volna igénybe. Előfordultak olyan esetek is, amikor a behívott alkalmazott már túllépte a katonaköteles kort, sőt olyan is, amikor a cégtől már kilépett és bevonult tengerészt kellett volna bevonultatni. Olyanok is akadtak, akik eredetileg felmentést kaptak, de még az ezt igazoló okmányaik elkészülése előtt törölték őket a felmentettek listájáról. Egyébként a révhivataloknak kötelessége volt a hadköteles hajóalkalmazottakat kihajózásuk alkalmával külön is figyelmeztetni a katonai szolgálatra való jelentkezésre. A magyar honvédelmi miniszter 16.600/el. n. 18 számú hirdetménye mentesítette a népfelkelői szemléken való megjelenés alól a hadiforgalomban résztvevő és a TSZV által kijelölt tengerhajózási cégek állandóan forgalmi szolgálatot teljesítő népfelkelésre kötelezett személyzetét. Hogy az ezen felül, nem forgalmi szolgálatot ellátó, de a cégek számára nélkülözhetetlen alkalmazottak is felmentést kaphassanak, a kereskedelemügyi miniszter közbenjárására volt szükség.²⁵⁰

Az U-C augusztus 17-én a hatósághoz írt levelében azt írta, hogy elbocsátott személyzetének figyelmét felhívta a katonai hatóságnál való mielőbbi jelentkezésre. A cég hajóin békeidőben 947 alkalmazott volt, melyből 429 személynek mondtak fel, hogy bevonulhasson. A tengerparti forgalomban és a katonai szállításokra igénybe vett hajókon a cég teljes létszámot hagyhatott meg. A többi gőzöson csak kisszámú legénység maradt, figyelembe véve azt is, hogy a katonai hatóságok igénye szerint szükség esetén további hajókat tudjanak felszerelni. A társaság szerint a fennmaradó 518 alkalmazottra a tengerparti

²⁴⁷ DAR JU-9 1914. I. 7126.

²⁴⁸ DAR JU-9 1914. I. 6683.

²⁴⁹ DAR JU-9 1914. I. XI.

²⁵⁰ DAR JU-9 1914. I. XIV.

forgalomban esetlegesen elindítandó új járatok vagy további hajók katonai igénybevétele miatt továbbra is szükség volt.²⁵¹ Az Adria társaságnál 1914-ben a szárazföldi alkalmazottak közül 44, a hajóستisztek és egyéb alkalmazottak közül 128 vonult be katonai szolgálatra.²⁵² A cég 1916. áprilisi közgyűlési beszámolójában olvasható: „*Büszkesége társulatunknak, hogy tisztviselőink, tengerészeink és más alkalmazottaink sorából kétszázötvenen teljesítettek katonai szolgálatot, közülük számosan nyertek kitüntetést.*”²⁵³ Közülük 1915-ben négy hivatalnok és tengerész hunyt el a galíciai és az olasz harctéren. A kitüntetettek között is több korábbi alkalmazott akad.²⁵⁴ A cégnek ezen kívül több hajója külföldön rekedt, vagy ellenséges kézre került. Az ezeken szolgálatot teljesítő tisztek és a legénység sorsával kapcsolatban nem rendelkezünk pontos adatokkal. A Magyar Keleti társaság alkalmazottainak háborús szereplését illetően is csak 1915-ből áll rendelkezésünkre hiteles forrás. Ezek szerint Benkő Gyula kapitány, elsőtiszt az orosz harctéren folyó júniusi összecsapásokban elesett, rajta kívül két tisztviselőt és Klein Aladár elsőtisztet eltűntnek nyilvánították. Egy tisztviselőjük orosz fogságba került, hárman megsebesültek, ketten vitézségi érmet kaptak.²⁵⁵ Rajtuk kívül a cégnek huszonkét tisztjét és gépészét, valamint huszonkilenc fős legénységi állományát internálták brit fogolytáborokban. Az Ausztráliában rekvirált Turul személyzetéről a cég semmilyen információval nem rendelkezett.²⁵⁶ A hajón Poszpich Gyula kapitány mellett magyarok, valamint tengerparti lakosok is voltak, míg a hajó harmadgépésze német állampolgár volt.²⁵⁷ Valamennyi cég alkalmazottainak háborús részvételi statisztikája sajnos soha nem készül el, így a tengerészek szárazföldi harcokban való részvételének, valamint az egyes kapitányok és legénységeik sorsának alapos megismerése még hosszas és nehéz kutatásokat igényelne.

²⁵¹ DAR JU-9 1914. VIII.

²⁵² DAR JU-9 1915. III. 2073.

²⁵³ DAR JU-9 1916. III. 517.

²⁵⁴ U.o.

²⁵⁵ Vitézségi éremmel a megsebesült Zoltán Béla gépészt és Holop Adolfot tüntették ki. Utóbbi a második világháború idején a fekete-tengeri német szállításokban vett részt a magyar Tisza Duna-tengerjáró hajó parancsnokaként. DAR JU-9 1916. V. 967. és Zsigmond Gábor: A magyar kereskedelmi hajózás a második világháború éveiben. in.: Társadalom és honvédelem 2009/3. p. 111.

²⁵⁶ DAR JU-9 1916. V. 697.

²⁵⁷ DAR JU-9 1916. I. 6487.

2.4. A tengerparti hajóforgalom fenntartása

A császári és királyi haditengerészet nem valósított meg nagyszabású Adrián kívüli hadműveletet, a kereskedelmi tengerészet pedig szintén beszorult az Adriai-tenger körülbelül 132.000 négyzetkilométerére, ahol viszont – a haditengerészeti egységek kíséretében – továbbra is fenn kellett tartani a forgalmat a mintegy kétezer kilométer hosszú tengerparton és a szigetek között.²⁵⁸ A partok előtt egy több mint ezer szigetből álló valóságos szigettenger terült el, ami belső útvonalaival, átjáróival jól védhetőnek és biztonságosnak számított, de az ellenséges hadihajóktól való félelem, a világítótornyok elleni támadások, az aknaveszély, a személyzet egy részének bevonulása, az elsötétítés és az egyéb katonai intézkedések a kedvező földrajzi adottságok ellenére is szinte lehetetlenné tették a forgalom megszervezését. A balkáni területek gyenge szárazföldi közlekedési lehetőségei miatt már a háború elején fontos volt a katonai tengeri szállítások megszervezése, de ezek mellett – a lehetőségekhez mérten – a Monarchia tengerpartján fenn kívánták tartani a polgári áru- és személyszállítást is.

A hajóforgalom megszervezése azonban nem volt könnyű feladat. A háború elején a szükséges tengeri szállítási kapacitás megállapítása is bizonytalan volt, noha a hajók igénybevételére a haditengerészet és a hadsereg tisztjei, valamint az érintett cégek vezetői is fel voltak készülve. Jól mutatja a bizonytalanságot, hogy a dalmát gyorsjáratokon közlekedő Visegrád és Pannónia gőzösöket a TSZV utasítása szerint teljes személyzettel és fűtött kazánnal kellett készenlétben tartani egész augusztusban.²⁵⁹ A két hajót csak a hónap végén szerelték le, és ekkor küldték fegyveres szolgálatra az itt szolgáló katonaköteleseket is. Az U-C szeptember elsejéig 32 gőzöst szerelte le. Ezekben összesen 196 fős személyzet maradt, akik a hajók felügyeletét látták el. A szükség esetén indítandó járatokat is ezzel a létszámmal tudták feltölteni. Szeptember 1-jén máris elindulhatott a társaság fiume-metkoviči járata, amely érintette Zára és Spalato kikötőit is.²⁶⁰ A járat megindítását a Fiume és Dalmácia közötti áru- és személyforgalom legalább részleges biztosítása indokolta. Ugyanezen a napon a cég felterjesztette a tengerészeti hatóságnak a Fiume-Brazza-Gelsa heti járat menetrendjének tervezetét is.²⁶¹ A katonai és polgári hatóságok egyaránt szorgalmazták a

²⁵⁸ Dr. Kerekes Zoltán: Az Adria kerülete és területe. in.: Földrajzi Közlemények 1918. p. 99. és 106.

²⁵⁹ DAR JU-9 1914. III. 255/elh

²⁶⁰ DAR JU-9 1914. I. 6790.

²⁶¹ U.o.

tengerparti áruforgalom javítását, azonban a vonal indítása előtti napon, szeptember 6-án délelőtt 11.30-kor a Haditengerészeti Akadémia ellenséges hajóraj megjelenését jelentette a hatóságnak. A Flottenkommando előzetes utasítása szerint a tengeri forgalmat további intézkedésig be kellett szüntetni. A tájékoztatás szerint a Fiume környéki, illetve a magyar-horvát tengerpart járatai nem voltak veszélyeztetve, de a dalmát járatok igen. A már megkezdett járatok kapitányainak a közeli dalmát kikötőkben székelő katonai hatóságnál kellett jelentkezniük. Másnap a Haditengerészeti Akadémia parancsnokságának utasítására a Fiume-chersoi, és a Zenggen túli járatokat is be kell szüntetni. Valamennyi észlelt francia hajómozgás óvatosságra intette a Monarchiát, különösen a Zenta augusztus 17-i elsüllyesztése után. Amellett, hogy a francia hajók rendszeresen jelentek meg az Antivariba befutó szállítógőzösök biztosítása miatt a dél-Adrián, szeptember elején a jól védett cattarói öböl bejáratánál lévő Ostro erődre is tüzet adtak le.²⁶² Az ellenség offenzív magatartása nyugtalan helyzetet teremtett a Monarchia tengerpartján.

A Haditengerészeti Akadémia parancsnoksága szeptember 7-én – a Flottenkommandótól, majd a TSZV-től érkezett megerősítés alapján – távbeszélőn értesítette a hatóságot, hogy a katonai szervek nem emelnek kifogást a Magyar-horvát társaság dalmáciai járatai (Fiume-Brazza-Gelsa és Fiume-Gravosa-Ragusa útvonalak) ellen, és megindításukat kívánatosnak tartják. Mivel a tengerparti forgalom csak szűk keretek között, katonai felügyelet mellett és elsősorban katonai igényeknek megfelelően működött, így a cégek a nyilvánvalóan csekély anyagi haszon mellett nem akarták hajóikat feleslegesen közlekedtetni még rövid szakaszokon sem. Az amortizációs és a személyzeti költségek mellett a köszénnel való takarékossgal és persze a hajók esetleges aknára futásával vagy megtámadásával is számolva, a cégek számára a szükséges kötelezettségek teljesítése mellett a járatok indítása nem volt mindig vonzó.²⁶³ A cégek így esetenként maguk javasolták a fenntartandó tengerparti forgalom racionalizálását. Például szeptember elején Triesztből heti 6 járat indult Dalmáciába: kedden és pénteken a Lloyd hajói Curzoláig, szerdán és szombaton a Dalmatia gőzösei Metkovičig, csütörtökön és vasárnap a Ragusea hajói Gravosáig. Szerdán és szombaton Fiuméből és Triesztből egyidejűleg két gőzös indult Mertkovič felé. Az U-C szeptember közepén maga állt elő a javaslattal, hogy saját járatait inkább hétfőn és pénteken indítja Metkovičba, szerdán Gravosába, vasárnap pedig Brazzára és Gelsába.²⁶⁴

²⁶² Az Est, 1914. szeptember 9. p. 8.

²⁶³ DAR JU-9 1914. I. 19. III.

²⁶⁴ DAR JU-9 1914. I. 214.

Ősszel az eddigi háborús tapasztalatok alapján egyes kisebb kikötőket – például Traut – a kereskedelmi hajóforgalom előtt bezárták, az említett dalmáciai vonalak menetrendjét pedig a korai sötétedéshez igazodva módosították. Az áru- és személyforgalom esése miatt több vonalon is elhagyták vagy ritkították egyes kikötők érintését, különösen a közelgő a téli időszakban.²⁶⁵ November 1-jétől az Osztrák-horvát hajózási részvénytársaság beszüntette a Fiume-Veglia közötti forgalmat, így itt a Magyar-horvátnak kellett szaporítania saját járatait.²⁶⁶ Az abbáziai járatokat pedig úgy indították, hogy az abbáziai lakosság St. Peter felé reggel induló gyorsvonati csatlakozást elérje.²⁶⁷ Arra is ügyeltek, hogy a kevés járatnak a Fiumébe érkezéskor a Trieszt és Bécs felé induló vonatokhoz csatlakozása legyen.²⁶⁸ Nyilvánvaló, hogy a veszélyes vizek miatt a társaságok a polgári igényeket csak a legszükségesebb esetekben kívánták kielégíteni, akkor pedig törekedtek a járatok racionalizálására. Ez persze időnként zsúfoltságot és a helyi lakossággal való konfliktusokat okozott. Olyan meglepő helyzetek is adódtak, hogy a gyenge tengerparti forgalom miatt Lussin sziget lakosai szinte alig-alig juthattak el az egyébként közeli Fiumébe. A szigeten fekvő Neresine kikötőjét a társaság arra hivatkozva nem vette be menetrendjébe, hogy a lakosság körében sokan rendelkeznek vitorlásokkal, melyekkel a szükséges árucikket maguk is el tudják szállítani, így fölösleges oda gőzhajókat küldeni. A helyi lakosságnak így előbb a sziget „fővárosába” Lussingrandébe kellett mennie, ahol a gőzhajók kikötöttek.²⁶⁹

Az U-C saját széntáraiban szeptemberben még rendelkezésére álló 3.100 tonna szénkészlettel ezt a csökkentett tengerparti forgalmat év végéig el tudta látni. Saját szénkészletéből 500 tonnát a katonai igazgatás rendelkezésére tárolt.²⁷⁰ Ezen kívül a társaság a metkoviçi járatokra kirendelt gőzöseinek szénszükségletét a boszniai bányákból tudta fedezni, úgy hogy ezek a bányák a cég spalatói és metkoviçi kikötőkbe befutó gőzöseinek minden esetben harminc tonna szenet szállítottak.²⁷¹ A boszniai szén azonban gyenge minőségű volt, így a háború alatt végig gondot okozott, hogy Fiuméből kellett megoldani a Cattarói-öböl ellátását hajószénnel.²⁷²

²⁶⁵ DAR JU-9 1914. I. 19.

²⁶⁶ DAR JU-9 1914. I. XI.

²⁶⁷ DAR JU-9 1914. V. V.

²⁶⁸ DAR JU-9 1914. IV. 214.

²⁶⁹ U.o.

²⁷⁰ DAR JU-9 1914. mozgósítási iratok: 293

²⁷¹ DAR JU-9 1914. III. 190/eln

²⁷² KA KM-ZTL. Sch. Sonder-Reihe, Pres.-Eintlg. Adria

Békeidőben a fiumei kikötő forgalmában a brit szén a legfontosabb importárak között volt, a háború kitörésekor Fiume felé tartó hosszújratú hajók egy jó része is szénrel tartott anyakikötője felé. A háború miatt leállt behozatal hiányát a belső piacról kellett pótolni, ahol nem állt rendelkezésre megfelelő mennyiségű jó minőségű hajószén. Így a szénrel való takarékoság a háború első perceitől kényszerré és létfontosságú logisztikai feladattá vált. A kereskedelmi és katonai szervek pontos nyilvántartást kértek a hajózási társaságoktól és kötelezték őket arra, hogy beszerzéseiket hazai forrásokból fedezzék. Harkányi miniszter 1915. november 24-én kérte a hatóságtól a tengerészeti beszerzések származásának átvizsgálását a Kereskedelmi Múzeum együttműködésében.²⁷³ A külföldi beszerzéseket lehetőség szerint kerülni kellett, és hazai beszerzésről kellett gondoskodni, megjegyezve, hogy e tekintetben külföldnek minősült a Monarchia osztrák fele is, így a cégek teljes beszerzésének általában több mint kétharmada külföldinek számított. E tétel zöme kőszén volt, a magyar szén a hajók fűtésére ugyanis nem volt alkalmas. Ha a magyar szén jó is lett volna a tengerészeti célokra, a vasúti szállítási költségek miatt feltehetően akkor sem lett volna versenyképes a cégek számára. Jellemző, hogy korábban az államvasutak zágráb-fiumei vonalrészén is döntően tengerentúli szenet használtak. A cégek azzal is érveltek, hogy a hosszú tengeri utakon technikailag az sem kivitelezhető, hogy a távoli vizeken Fiuméből szállított szénrel töltsék fel gőzhajóikat, így ezeket kénytelenek lesznek a jövőben is külföldön beszerezni majd.²⁷⁴ Az Adria társaság 1916. január 31-i budapesti igazgatósági ülésén e témában egy újabb nehézségre világít rá: *„Hajóink számára szükséges anyagok beszerzésében nagy nehézségekkel kell megküzdniünk s a legsúlyosabb ezek között s kőszénhiány fedezése, mert az osztrák bányákban már vásárolt kőszént a forgalmi nehézségek miatt nem bírjuk elszállítani, a magyar bányáknak pedig nincs feleslegük.”*²⁷⁵ A hajókat lényegében csak a tengerparti osztrák bányákból és Németországból lehetett szénrel ellátni.²⁷⁶

A tengerparti forgalom ellenőrzésére a hatóság november 30-án kiadott, 5442/1914 sz. körrendelete szerint valamennyi tengeri kereskedelmi hajónak, a kedvtelési célú és magánhalászatra szolgáló családi csónakok kivételével, tilos volt a révhatóságok vagy révkielégítések nélkül lévő, ún. holt kikötőbe befutni. Az előírás szerint ugyanis a

²⁷³ DAR JU-9 1917. I.87. és DAR JU-9 1915/3707.

²⁷⁴ DAR JU-9 1917. I. 87.

²⁷⁵ DAR JU-9 1916. III. 517.

²⁷⁶ DAR JU-9 1916. I. 904. és DAR JU-9 1917. I. 87.

kikötőben horgonyt vető kereskedelmi hajók kapitányainak kötelességük volt közvetlenül érkezésük után – éjszaka is – az illetékes révhivatalnál az érkezési nyilatkozatokhoz szükséges adatokat jelenteni. A révhivatalok és révkirendeltségek kötelesek voltak az illető területi vizeken történő szokatlan érkezésekről a fiumei révhivatalnak és a haditengerészet legközelebbi állomásának jelentést tenni.²⁷⁷ A tengerparti személyforgalomban az utasokat átvizsgálták. Már 1914. július közepén a fiumei révkapitányság nyolcnyelvű hirdetményben tudatta, hogy a katonai hatóság a kémkedés veszélye miatt megtiltotta a fényképezést. Erre hivatkozva a hajókra szálló utasok poggyászait átvizsgálták, a fényképezőgépeket elkobozták. Aki fényképezőgépet rejtegetett, azt letartóztatták.²⁷⁸

Már július 24-én hír jelent meg arról, hogy stratégiai szempontból fontos tárgyak lefényképezésének vádjával Sebenicóban a karbidgyár több hivatalnokát is börtönbe zárták, ami kisebb diplomáciai bonyodalomhoz is vezetett. A fényképezés mellett ugyanis hazaárulás, felségsértés és Olaszország részére való kémkedés is szerepelt. Az ügy tisztázására a zárai olasz konzul is Sebenicóba utazott.²⁷⁹ A Szerbiának küldött július 23-i ultimátum átadása után főleg a Cattaróba és a délre induló hajókat, valamint a zágrábi vonatokat indulás előtt átkutatták.²⁸⁰ Időnként csempészés miatt is átkutatták a hajókat. Ehhez elég volt a menetrendhez képest indokolatlan késés is, ugyanis felmerülhetett, hogy a hajó a nyílt vizen tiltott rakományt vett fel egy csónakból. Mindez elsősorban a vámhivatali és pénzügyőri szerveknek adott munkát. A magyar pénzügyminiszter 1915 júliusában írt, a fiumei és a zágrábi pénzügyigazgatóságnak címzett 7643/P.M. – 915 sz. alatt intézett utasítása azt is előírta, hogy semleges hajókat a háborús körülmények miatt szükséges óvintézkedéseken túl nem kell indokolatlanul akadályozni.²⁸¹ A ki- és átviteli áruk tilalmi köre fokozatosan bővült. Például lovak, fegyverek, lőszer, gyújtószerkezetek, galambok kivitele Szerbiába már 1914 júliusa óta tilos volt.²⁸² Augusztusban a sor különféle gabonaneműkkel, telefonkábelekkel, patkókkal, vasúti kocsikkal, torpedókkal, hajócsáklyákkal és sok egyéb áruval bővült, valamint azzal, hogy a kiviteli tilalom Szerbián túl általában is érvénybe lépett. A kivitel eseti engedélyéhez a Pénzügyminisztérium írásos engedélyére volt szükség, az engedély szövege szerint egyeztetve „*a cs. és kir.*

²⁷⁷ DAR JU-9 1914. I. XI.

²⁷⁸ Az Est, 1914. július 22. p.7.

²⁷⁹ Az Est, 1914. július 24. p.5.

²⁸⁰ U.o.

²⁸¹ DAR JU-10 156.

²⁸² DAR JU-9 1914. III. 175/eln

hadügyminiszterrel kivételképp.”²⁸³ Az igazolványt a vámkezelés során a kilépő vámhivatalban le kellett adni.²⁸⁴ Az áruk köre szeptemberben gyógyszerekkel, bakteriológiai készülékekkel bővült. A tilalmi listákat kormányzati rendeletek útján hozták nyilvánosságra, és a tengerészeti hatóságot rendszeresen tájékoztatták a brit, francia dugáruk jegyzékében történő változásokról is, hiszen ezek köre is változott a háború alatt. Ezek azonban ekkoriban már nem befolyásolták a magyar tengerészet helyzetét, tekintve, hogy Magyarország és a Monarchia kiesett a nemzetközi hajóforgalomból. Az Adrián közlekedő hajókon azonban felmerülhetett a veszélye egy-egy tilalom alá eső áru Szerbiába, Montenegróba vagy Albániába való eljuttatásának. A nyílt vízen történő átrakodás ugyanis minden szerv számára láthatatlan volt, éppen ezért ennek elkerülésére nem is lehetett mindent megtenni. Legfeljebb a kikötői, vám- és pénzügyőri szervek fokozott ellenőrzése vagy a kapitányok megbízhatóságának szinte rendszeres vizsgálata útján lehetett megkísérelni az ilyenek esetek kizárását. A nemzetközi forgalom ugyanakkor hamarosan a háborús kockázat és a kereskedelmi tilalmak miatt nemcsak a távolsági vonalakon, hanem az Adrián is elhanyagolhatóvá kezdett válni. Például 1914 végén és 1915 elején még indultak hajók Olaszországba és Görögországba bosznia-hercegovinai fával, de később ezek a szállítmányok is elmaradtak, köszönhetően annak is, hogy Bosznia-Hercegovinában a szűkebb hadizónában teljesen megszűnt a fakitermelés, és legfeljebb a katonai kincstár megrendelése maradtak.²⁸⁵

A számos ponton szinte lehetetlenné vált személy- és áruforgalmat minden akadály ellenére a magyar tengerészet sikeresen fenntartotta a tengerparton. Tette mindezt úgy, hogy az osztrák és horvát társaságok egyre kisebb részt vettek ki a hajóforgalomból. Ezek a járatok fontos szerepet játszottak a Monarchia belső forgalmában, a tengerpart élelmiszerrel való ellátásában, a hadsereg és a haditengerészet igényeinek kielégítésében. Nem véltetlen, hogy az U-C és az osztrák Dalmatia már 1915-ben a háború idejére a Dalmáciába rendelt áruk zavartalan szállítása érdekében összehangolta tevékenységét.²⁸⁶

Az 3. számú mellékletben összefoglalt – a Fiumébe érkező, illetve innen induló, tengerparti személy- és áruforgalom alakulását bemutató – részletes adatokból egyértelműen kiolvasható, hogy a Monarchia tengerparti áru- és személyforgalma gyakorlatilag egyetlen cégre hárult, a magyar tengerészethez tartozó U-C-re. Ennek forgalma mellett az osztrák és

²⁸³ DAR JU-9 1914. I. 6487.

²⁸⁴ U.o.

²⁸⁵ Budapesti Hírlap, 1916. május 6. p. 14.

²⁸⁶ DAR JU-9 1917. XII. 287.

horvát cégek forgalma szinte alig volt észrevehető a havi néhány ezer métermázsa áruval és három-négyezer utassal. A magyar tengerészeti közigazgatás és a magyar-horvát társaság így döntő részt vállalt a háború alatti tengerparti forgalom fenntartásában. Ez érthetően messze elmaradt a békebeli mutatóktól, de a szükséges forgalmat sikerült fenntartani a háborús körülmények közepette is. A megcsappant személyzet megfelelő beosztásával, a szénrel való takarékossgal, a járatok racionalizálásával, a katonai óvintézkedések, az aknáktól és az ellenséges hajóktól való félelem mellett is sikerült a Monarchia teljes tengerpartján fenntartani az áru- és személyforgalmat.²⁸⁷

2.5. Hosszújáratú és nagyparti hajóink helyzete a háború elején

A hosszújáratú és nagyparti hajók látták el az Adrián kívüli, nemzetközi forgalmat. Ezek adták a kereskedelmi hajóállomány szállítóképességének mintegy 92%-át.²⁸⁸ Az értékes hajóállomány a háború kitörésekor is teljesítette útjait, hazarendelése a magyar tengerészet előtt álló első legfontosabb feladat volt 1914 nyarán. A helyzet komolyságát mutatja, hogy augusztus végéig a 74 szóban forgó gőzösnek csak kevesebb, mint a felét sikerült hazai vizekre hozni. A legnagyobb cég, az Adria Rt. 1914. évi üzleti jelentése így ír a kialakult helyzetről: *„A hadi állapot beállása első sorban a kereskedelmi tengerészetre éreztette a hatását. A hajóink által rendszeresen érintett kikötők nagy része számunkra ellenséges területté lett, nyílt tengeren pedig a velünk háborúban álló hatalmak tették veszélyessé a hajózást és így sietve kellett gondoskodnunk arról, hogy gőzöseinket hazai vagy semleges vizeken biztonságba helyezzük, huszonkettőt sikerült hazai partokra hoznunk, kilenc pedig semleges kikötőkben talált menedéket.”*²⁸⁹ A Külügyminisztérium és a Kereskedelemügyi Minisztérium már július végén javasolta a magyar tengerhajózási cégeknek, hogy hajózási tevékenységüket – nemcsak a Gibraltáron túli, hanem a Fekete-tengeren lévő hajók

²⁸⁷ Itt jegyezzük meg, hogy a korábban konkurens olasz cégek tengeri forgalma az aknaveszély miatt jelentősen mérséklődött. A Tenger (főszerk.: Gonda Béla), 1915/III. füzet, p. 122.

²⁸⁸ A magyar tengeri kereskedelmi tengerészet teljes hajóállománya (549 hajó) 236.040 BRT, másképp kifejezve 149.743 NRT úrtartalommal bírt. A hetven magyar hosszújáratú és négy nagyparti hajó ebből 213.885 és 369 BRT-val, összesen 217.575 BRT-val, azaz 138.819 NRT-val vette ki részét. A magyar tengerészet 63 kisparti gőzöse összesen 18.465 BRT-val, vagyis 9477 NRT-val rendelkezett, míg a magyar lajstromban szereplő kisparti vitorlások, bárkák, halászbárkák (412 darab) együtt 1837 NRT-val járultak hozzá a teljes magyar hajóállományhoz. MTÉ 1915. p. LXIV. és p. LV. adatai szerint.

²⁸⁹ DAR JU-9 1915. III. 2073. Megjegyezzük, hogy a kilenc semleges kikötőben menedékre lelt hajó közül öt már 1914. augusztus végén olasz, holland és brazil kikötőkben állt, négy sorsa még bizonytalan volt, csak később futottak be spanyol és brazil kikötőkbe, illetve egyikük Portugáliában horgonyzott le, ahonnan nem indulhatott haza. DAR JU-9 1914. I. 6398.

biztonságba helyezése érdekében is – korlátozzák a Földközi-tengerre, ahonnan szükség esetén a gőzösök viszonylag gyorsan hazai vizekre tudnak menekülni. Javasolták a brit, orosz, francia partok és gyarmati kikötők elkerülését. A hatóság a cégeket a hadiállapot hivatalos beállta előtt még bizalmasan, szóbeli úton, augusztus elején már írásos formában értesítette. Ekkor egyben már felszólították a tulajdonosokat a hajók hazaküldésére is.²⁹⁰

A legnagyobb cég, az Adria társaság éppen a háború kitörése előtt kötött új szerződést a máltai kormánnyal a Málta és Szirakúza közötti posta szállítására. A teljesítést a Carola gőzössel május 29-én kezdték meg, de a háború kitörésével a vonalat egy hónap múlva már be kellett szüntetni.²⁹¹ A cég összes szerződéses járatát leállította, amit Harkányi miniszter augusztus 5-én hivatalosan is tudomásul vett. A társaság mozgósítás vagy háború esetére szerződésileg kikötött szolgálati kötelezettségei már július 26-án érvénybe léptek, ugyanis a Mátyás Király nevű gőzös már ezen a napon Dalmáciába indult.²⁹² Az Adria Rt. július 27-én jelezte a hatóságnak, hogy az 1914:XX. törvénycikkbe iktatott szerződés – mozgósításra vonatkozó – 45. paragrafusa szerint a legközelebb induló Mátyás Király és az Andrássy gőzösök útjai elmaradnak. Előbbinek ugyanis 29-én Marseille-be, utóbbinak augusztus 1-jén Valenciába kellett volna mennie. Az Andrássy végül 29-én Dalmáciába indult. Mindkét hajónak csapatokat kellett szállítania.²⁹³ A Szeged, amelynek az Algír-Malaga-Antwerpen-Glasgow útra kellett volna indulna, Gravosába ment és farakományt hozott Fiumébe, majd megérkezése után katonai rendeltetéssel Dalmáciába indult. A Báró Kemény július 29-én állt be a fiumei kikötőbe, hogy az augusztusi bordeaux-i járatát megkezdje, de katonai szolgálatra szintén Dalmáciába rendelték. Augusztus 1-jén futott be Fiumébe a Tisza, amelynek két nappal később a líbiai vonalra kellett volna továbbindulnia, de Fiumében tartották. Egy nappal később érkezett az Adria, ami kirakodás után szintén itt maradt.²⁹⁴ A máltai járatokat teljesítő Carola csak augusztus 11-én indult el Messinából hazafelé, és 14-én reggel érkezett meg Fiuméba, de útközben Máltában szigorú ellenőrzés alá vonták. A személyzet tagjai a külvilággal sem érintkezhetek, és a brit hatóság két napig visszatartotta a hajót.²⁹⁵ A társaság Deák gőzöse augusztus 11-én kötött ki az olasz Bariban, a Kolozsvár és a Szent István pedig

²⁹⁰ DAR JU-9 1914. III. 185/el

²⁹¹ DAR JU-9 1915. III. 2073.

²⁹² U.o. és DAR JU-9 1914. III. 6010.

²⁹³ DAR JU-9 1914. III. 6010.

²⁹⁴ U.o.

²⁹⁵ DAR JU-9 1914 I. 6398.

ugyanezen a napon befutott a fiumei kikötőbe.²⁹⁶ Másnap érkezett meg a Zichy gőzös Cardiffból. A hajót augusztus 5-én brit hadihajók tartóztatták fel, és Máltába kísérték. Itt – a Carolához hasonlóan – két napot töltött el. A máltai eljárás ellen az osztrák-magyar konzul tiltakozását fejezte ki.²⁹⁷ A társaság legújabb, tengerentúli személyszállításra is berendezett Ferencz József Király gőzöse augusztus 13-án este vetett horgonyt Fiumében. A hajón – ami dohányrakománya mellett magyar utasokat is szállított²⁹⁸ – a Spanyolországhoz tartozó Kanári-szigetek székhelyének számító Las Palmasban értesültek a hadüzenetekről. A gőzös az Atlanti-óceán partján fekvő marokkói Larache-be, majd a spanyol Cadizba ment. A kapitány itt kapta meg a konzulátus értesítését, hogy a lehető leggyorsabban fusson be Fiumébe. A gőzösön kevés kőszén volt, így kénytelen volt rövid időre megállni a szicíliai Milazzóban. A kikötőben csak annyi szenet vehetett fel, amennyi Fiuméig kitarított.²⁹⁹ Milazzóból a Kassa gőzössel együtt, augusztus 9-én indult tovább Fiumébe.³⁰⁰ Négy nap múlva mindkét hajó hazatért. A Kassa 440 utassal a fedélzetén kötött ki, akik részben hadkötelesek, részben osztrák-magyar menekültek voltak.³⁰¹ A társaság Nagy Lajos gőzöse Glasgowban rekedt. A brit hatóságok csak akkor engedték volna útjára, ha a cég igazolja, hogy a hajón lévő szén nem gőzhajószén, illetve garantálja, hogy valóban bejelentett rendeltetési kikötőjébe megy. Ezek biztosítására letétbe kellett volna helyezni a rakomány értékének háromszorosát. A cég augusztus 13-án a hajó ügyében azt írta a magyar tengerészeti hatóságnak, hogy ezt az eljárást nem tudja elfogadni, és mivel a hajózás kockázatosabbá vált, gőzösét egyelőre nem hozza haza.³⁰²

A Cunard hajóstársaság két nappal Nagy Britannia hadüzenete előtt Fiuméből Máltába rendelte a Carpathia gőzöst.³⁰³ A magyar sajtó felháborodva közölte a hírt, mondván, hogy a cég megszegte a magyar állammal kötött szerződését, mivel a hajónak ötven magyar kivándorlóval New Yorkba kellett volna indulnia.³⁰⁴ A cég magyarországi helyettese, az Adria Rt. jelezte, hogy az intézkedés az utasok biztonsága érdekében történt. A Cunard értesítette az Adriát, hogy a brit törvények szerint megszakítja kapcsolatait a céggel. Mivel a

²⁹⁶ U.o.

²⁹⁷ A Zichy kapitánya a magyar sajtónak később arról is beszámolt, hogy a máltai tengerészkórház tele volt brit sebesültekkel, akik a Goeben-t és Breslau-t üldöző brit hajókon sérültek meg. Az Est, 1914. augusztus 13. p. 3.

²⁹⁸ U.ott

²⁹⁹ DAR JU-9 1914. I. 6398.

³⁰⁰ DAR JU-9 1914. I. 6366.

³⁰¹ DAR JU-9 1914. I. 6398.

³⁰² U.o.

³⁰³ Megjegyezzük, hogy ez a Carpathia azonos a Titanic túlélőit 1912. április 15-én megmentő hajóval.

³⁰⁴ A Hamburg-Amerika, a Norddeutscher Lloyd, az Austro-Amerikana is megszüntette atlanti-óceáni járatait. Az Est, 1914. augusztus 11. p. 6.

Cunardnak így már nem volt hazai képviselete, a kivándorlók szállítására a továbbiakban nem volt jogosult, és a két társaság között fennálló szerződést a magyar fél is megszüntnek nyilvánította.³⁰⁵ A hazai kivándorlási törvény ugyanis előírta, hogy kivándorlók szállítására külföldi vállalkozó csak akkor nyerhet engedélyt, „ha Magyarország területére helyettesít állítanak, aki őket a szállítási üzletből eredő összes ügyekben úgy a hatóságok, mint egyesek irányában teljes joggal és felelősséggel képviseli.”³⁰⁶ A kialakult helyzet miatt a brit cég Ultonia nevű gőzösén is problémák adódtak. A hajó a szerb hadüzenet napján indult el New Yorkból, fedélzetén a Monarchiából kivándorolt visszavándorlókkal. Augusztus 14-én futott be Nápolyba, innen azonban nem folytatta útját Fiumébe. A visszavándorlókkal és az osztrák-magyar személyzettel együtt mintegy 350 embert hajóztak ki. Az emberek többsége csak az észak-olasz Portogruaro vasútállomásig tudott saját pénzén eljutni, ahonnan Schneckberger Engelbert csehországi vasúti főfelügyelő segítette őket a továbbutazásban. Gróf Wickenburg fiúmei kormányzó később köszönetet mondott Schneckenbergernek.³⁰⁷ Az Ultonia magyar tisztikarához tartozott dr. Bánóczy Sándor orvos és Szentiványi Gyula gyógyszerész, akik így számoltak be az útról az Est hasábjain: „Mielőtt Gibraltárba érkeztünk, három torpedóüző vette körül a hajónkat és a kikötőbe kísérték. (...) A hajón óriási izgalom támadt, mert arra még nem volt eset, hogy Gibraltárba hadihajók kísérjenek kereskedelmi gőzöst. A gibraltári szorost hét brit hadihajó zárta el. (...) Mindenki csak azt beszélte a hajón, hogy kitört az európai háború. Ehhez járult még az is, hogy minden egyes utasnak megnézték a podgyászat, elvették revolverét és felvitték a tisztek fegyvertárába. Vagy egy napot töltöttünk el ilyen huzavonában, míg másnap elindultunk Málta irányába. A Cunard hajók soha ilyen vonalon nem mennek és az utasok közt rettenetes volt az izgalom. (...) Az észak-afrikai partokon haladt a hajó tovább, éjszaka minden lámpát eloltottak rajta, csak a köteles zöld-vörös fény égett. Az ebédhez és vacsorához hívó szignálok is megszűntek... (...) Megtudtuk, hogy a Carpathia is Maltában van, Fiuméből jött oda, de egész legénységét és minden utasát visszaszállították. Volt közöttük egy német alattvaló is, ezt elfogták. Innen tudtuk meg, hogy Anglia és Németország között is háború van. (...) E közben bevonult a maltai kikötőbe csaknem a teljes francia hajóraj, hét dreadnoughtot, tizenhárom cirkálót, tizennégy torpedóüzőt, hét tenger alatt járó hajót és huszonegy torpedóüzőt számoltunk össze. (...)

³⁰⁵ DAR JU-9 1915. III. 2073.

³⁰⁶ A hatályos magyar törvények gyűjteménye (Corpus Iuris Hungarici) 1000-1911. (szerk.: dr. Márkus Dezső) VI. kötet, Bp., Franklin Társulat, 1912. 1909:II. tc., p. 541-553.

³⁰⁷ Az Est, 1914. augusztus 21. p. 7.

Egészen különös zeg-zugos uton haladtunk át a messzinai szoroson, a hol ugyancsak a reflektorok világításában kellett áthaladnunk. (...) Végre beérkeztünk Nápolyba. Rögtön levelet írtam az osztrák-magyar konzulnak, a ki délután öt órára adott találkozót. A lehető legszívesebb volt, de mert a konzulátusnak nem volt annyi pénze, hogy ennyi utast hazaszállítson, táviratozott a külügyminisztériumba és Triesztbe, hogy a határon különvonat várjon bennünket. Mi kettőnket bízott meg azzal, hogy vezessük a monarchia alattvalóit. Egy jellemző és érdekes dologról azonban nem szabad megfeledkeznünk. A nápolyi kikötőben a Cunard ügynöke feljött a hajóra és miután az utasok mind Fiuméig váltottak jegyet Newyorkban, kijelentette, hogy a Cunard gondja lesz őket hazaszállítani, sőt fejenként minden utas még két lirát is kap. A mint azonban partra értünk, a Cunard megtagadta ígését, a mit annak tulajdonítunk, hogy akkor érkezett oda Mr. Bar, a társaság trieszti és fiumei főügynöke. Soha se felejtjük el, hogy bánt a Cunard a magyar utasokkal! A külügyminisztériumtól csakhamar megjött a válasz, tizennégyezer koronát utalt ki utiköltségre, külön gyorsvonatot kaptunk, ezenkívül a 24 órás utra minden felnőt három, minden gyermek pedig másfél lirát. Megkérdeztük az állomásfőnököt, hogy meddig kell jegyet váltani, azt felelte, hogy Porto-Gruaróig. (...) Nápolyban megismerkedtünk egy tehetős bécsi urral, Schneckeburger (sic!) Engelberttel és feleségével, ő volt az egyetlen nem Cunard utas a vonaton. Megérkeztünk Porto-Gruaróba, a hol kiderült, hogy az nem a határállomás. A vonat nem akart tovább vinni, kétségbe voltunk esve, újra táviratozni akartunk vagy Triesztbe, vagy Nápolyba, de szerencsére Schneckeburger úr kifizette értünk aranyban az 1100 lira utiköltséget és csak az ő becsületességének és jóságának köszönhetjük, hogy Cervignanóba, az osztrák határra érkeztünk.³⁰⁸ Végül a Cunard engedélyének visszavonásához a magyar minisztertanács október 19-én hozzájárult, ezzel a kivándorlási ügyek hivatalosan is lezárultak.³⁰⁹

Az Adria ügkörébe tartozó hajókon kívül további gőzösök is külföldön rekedtek. A Magyar Keleti társaság Kárpát nevű hajója port saidi rendeltetésű szénnel indult volna Newcastle-on-Tyne kikötőjéből, de a brit hatóságok az indulást még július 31-én megakadályozták. A cég Kossuth gőzöse Velencében, a Tártra Port Saidban rakodott ki ekkoriban, az Attila a Bristol-csatornában hajózott, a Turul Sidneyben állt, a József Ágost Főherceg Ausztráliából hazafelé Colombóban, az Orsova Ausztráliába menet szintén Colombóban volt. A társaság e három utóbbi hajóját sürgönyileg Holland-Indiába rendelte, de

³⁰⁸ Az Est, 1914. augusztus 26. p. 7.

³⁰⁹ MMJVH: p. 99.

egyik hajó sem jelezte vissza, hogy az utasítást egyáltalán megkapta volna.³¹⁰ Az Atlantica társaság Magyarország nevű gőzöse augusztus 10-én érkezett Cadriffból kőszénrakománnyal Fiumébe. A kapitány arról tett jelentést, hogy Algír közelében egy francia hadihajó fel akarta tartóztatni, de sikerült elmenekülnie.³¹¹ A Gróf Khuen Héderváry Brailából a Szerényi Constanzából érkezett haza. Előbbi legénysége augusztusban megkísérelt a hajóval Fiuméből Velencébe szökni.³¹² A cég Kossuth Ferenc gőzöse is befutott Fiumébe egy teljes szénrakománnyal. A Gróf Serényi Béla ezekben a napokban a Sulinából Rotterdamba tartott, a Polnay Konstantinápolyból szintén a holland kikötő felé haladt, ahogy az Atlantica gőzös is ide indult el Odesszából. A Budapest szintén a nyílt vízen volt és Nagy-Britannia felé haladt, miközben a Morawitz Cardiffból kifutva a Mexikói-öbölben fekvő Galvestonba tartott. A hajók parancsot kaptak, hogy mielőbb hazai vizekre induljanak, de pontos pozícióikat a cég nem tudta. A Fiume gőzös mindeközben szénrel megrakodva Polába ment haditengerészeti rendeltetésre.³¹³

A magyar hosszújratú és nagyparthajózási gőzösök közül az augusztus 12-ig beérkezett adatok alapján Fiumében volt az Adria tizennyolc, a Magyar Keleti öt, az Atlantica öt, az Orient és a Riboli cég egy-egy gőzöse. Semleges, vagy szövetséges kikötőben állt az Adria hat, a Magyar Keleti három, az Orient négy és a Magyar-horvát szabadhajózási társaság ugyanennyi gőzöse. Ellenséges vagy aggályosnak tartott kikötőben horgonyzott az Adria öt hajója, a Magyar Keleti társaság kettő, az Orient egy és a Magyar-horvát szabadhajózási társaság egy hajója. Az Adria társaság Báró Fejérváry gőzöse Odesszában, a Báthori Havreban, a Tibor Bordeaux-ban, a Nagy Lajos Glasgowban, a Carola még Máltán volt. Az Orient Kobe gőzöse Manchester kikötőjében horgonyzott. A Magyar Keleti társaság Attilája a brit partok előtt volt, a Kárpát Newcastleben állt. Ugyanitt tartózkodott a Magyar-horvát szabadhajózási társaság Buda gőzöse. Augusztus 12-én még úton volt az Adria társaság Ferencz József Király nevű hajója, a Kassa, és Brazília felé haladt az Atlanti-óceánon a társaság Széll Kálmánja. A cég Széchenyi gőzöse Lisszabonba, a Stefánia Rotterdamba tartott. A Magyar Keleti társaság hajói közül a József Ágost Főherceg és az Orsova az ausztrál vizeket hagyták el. Az Atlantica társaság Atlantica nevű gőzöse Málta magasságában járt, a Budapest és a Morawitz Amerika felé tartott, a Gróf Serényi Béla július végén haladt el

³¹⁰ DAR JU-9 1914. I. 222/elN

³¹¹ Az Est, 1914. augusztus 11. p. 8.

³¹² Castelli – Gellner: p. 42.

³¹³ DAR JU-9 1914. I. 6398.

Konstantinápoly előtt, a Polnay ugyanekkor a Gibraltárnál járt. A Magyar-horvát szabadhajózási társaság Korana gőzöse Cardiffból Máltára, a Pajkurić-féle cég Kostrenája az azovi-tengeri Taganrogból a német Emdenbe hajózott. Az Indeficienter gőzös a Fekete-tengert még a háború kitörése előtt hagyta el és Glasgow felé haladt. A Magyar nevű nagyparti gőzös a szicíliai Cataniából hazafelé tartott.³¹⁴ Augusztus 12-én még 17 magyar hajó volt úton a nyílt tengeren. Sem semleges, sem szövetséges, vagy hazai kikötőbe nem sikerült befutniuk.³¹⁵

Augusztus 19-ig a korábban úton lévő hajók közül ötnek sikerült még befutnia Fiumébe, ezzel már harmincöt hajó volt hazai felségvizeken. Az egyik az Indeficienter társaság Magyar gőzöse volt.³¹⁶ A többi az Adria társaság flottájához tartozott. A fentebb említett Ferencz József Király és Kassa mellé az eddig Triesztben álló Jókai futott még be anyakikötőjébe. Ezeken kívül Máltáról visszaérkezett a Carola is. Eközben a Stefánia kikötött Londonban, mivel eredetileg innen kellett volna Rotterdamba mennie.³¹⁷ Feltehetően a hajó nem tudott a hadiállapot beálltáról. Továbbra is úton volt tizenhárom gőzös. Az Adria Széchenyi hajója lisszaboni, a Széll Kálmán brazíliai rendeltetéssel volt kint a nyílt vizeken. A Magyar Keleti társaság József Ágost Főherczeg és Orsova nevű hajói Holland-India felé haladtak, az Atlantica Odesszából Rotterdamba tartott. A Budapest gőzös Amerika felé, a Morawitz Cardiffból a Mexikói-öböl felé hajózott.³¹⁸ A Gróf Serényi Béla és a Polnay Rotterdam felé tartottak. Utóbbit a britek elfogták és Falmouthba kísérték, majd később Londonba vitték.³¹⁹ A tulajdonos Atlantica társaság augusztus 13-án tájékoztatta a magyar tengerészeti hatóságot az esetről. A levélben kitért arra is, hogy *„Tekintettel arra, hogy a monarchia még nincs hadi állapotban Angliával, a nemzetközi jog a hajó lefoglalására semmi lehetőséget nem nyújt. A hajó olyan rakományt visz semleges kikötőből semleges kikötőbe, mely hadi dugáru fogalma alá semmiképen nem eshetik. Bátorkodunk ennél fogva a tekintetes Tengerészeti Hatóságot sürgönyileg felkérni, kegyeskedjenek megfelelő helyen közbenjárni, hogy a hajó szabadon bocsátása céljából a szükséges lépések megtéssenek.”*³²⁰ A többi cég közül a Magyar-horvát szabadhajózási társaság Korana gőzöse a nagy britanniai Cardiffból Máltára tartott, a Pajkurić-féle cég Kostrena gőzöse pedig a németországi Emden felé

³¹⁴ DAR JU-9 1914. I. 6366.

³¹⁵ U.ott

³¹⁶ DAR JU-9 1914. I. 6487. és DAR JU-9 1914. I. 6366.

³¹⁷ DAR JU-9 1914. I. 6487.

³¹⁸ U.o.

³¹⁹ DAR JU-9 1914. I. 6487. és DAR JU-9 1914. I. 6623.

³²⁰ DAR JU-9 1914. I. 6210.

haladt.³²¹ Az Olivieri cég nagyparti Vladimirje a dél-francia Port Vendresből futott ki augusztus 12. előtt, de augusztus 29-én sem érkezett hír arról, hogy valahol kikötött volna.³²² Néhány úton lévő hajóról legfeljebb annyit lehetett biztosan tudni, hogy mikor haladt el a fontosabb hajózási pontokon például a Dardanelláknál, Máltánál vagy a Gibraltárnál. Ezek az információk általában magánértesüléseken, sajtóinformációkon, vagy a konzulátusok illetve ügynökségek révén jutott el a tulajdonosokhoz. A hajókkal nehéz volt kapcsolatba lépni. Az Indeficienter igazgatója például személyesen kérte a hatóságot, hogy segítsen neki sürgönye eljuttatásában Almeriába, ahol Indeficienter nevű hajója tartózkodott.³²³

Felértékelődött a külföldi szaktudósítók, ügynökségek és külképviseletek szerepe. A Báró Fejérváry és az osztrák Melpomene odesszai tartózkodásáról is az egyik szaktudósító munkájának köszönhetően tudtak meg a cégek fontos információkat. Dr. Szögyén György miniszteri titkár a Kereskedelemügyi Minisztérium konstantinápolyi szaktudósítója³²⁴ augusztus 14-én jelentette, hogy az odesszai kikötőben a háború kitörésekor még a Báró Fejérváry mellett álló Melpomene Lloyd-gőzöst az orosz hatóság lefoglalta, azonban a hatósági szervek nem szállták meg, így az sikerrel Konstantinápolyba tudott szökni. A Báró Fejérváry kapitánya táviratban kérte a konzulátust, hogy sürgönyön lépjen kapcsolatba a cég fiumei igazgatóságával, és tudja meg, hogy kell-e követnie az osztrák hajót. Az orosz hatóságok azonban időközben lefoglalták a magyar gőzöst.³²⁵ Az Adria Rt. a közös külügyminiszterhez és a magyar kereskedelemügyi miniszterhez írt augusztus 28-ai levele részletes jelentést tett hajóinak tartózkodási helyéről, egyben megköszönte a minisztériumnak a Báró Fejérváry ügyében tett diplomáciai lépésekről való rendszeres tájékoztatást. A hajó lefoglalásának tényét egyébként a társaság odesszai ügynökségének egyik főnöke, Huhn Róbert is jelentette a tulajdonosnak.³²⁶ Érdekes, hogy az Adria Rt. 1914. évi üzleti jelentésében a hajó lefoglalásának dátumaként augusztus 3. szerepel.³²⁷ Vélhetően a hajó

³²¹ DAR JU-9 1914. I. 6487.

³²² DAR JU-9 1914. I. 6366.

³²³ DAR JU-9 1914. I. 6796.

³²⁴ MTÉ 1915 p. 119. A magyar kereskedelemügyi minisztériumnak tíz szaktudósítója volt különböző európai nagyvárosokban. A háború kitörése miatt dr. Ruttkay Vilmos londoni, dr. Návay Aladár párizsi és dr. Prodhorszky László szentpétervári szaktudósítók elhagyták állomáshelyüket. Nyilván éppen emiatt a konstantinápolyi tudósító adott hírt az orosz eseményekről is. MTÉ 1915 p. 119. Megjegyezzük, hogy a szaktudósítók munkáját a magyar kereskedelmi múzeum 142 levelezője és hat információk nyújtására szerződött cég egészítette ki, valamennyi kontinensre kiterjedően, de ezek egy része szintén nem tudta munkáját végezni a háború miatt. MTÉ 1915 p.112-129

³²⁵ DAR JU-9 1914. I. 6623.

³²⁶ DAR JU-9 1914. I. 6790.

³²⁷ DAR JU-9 1915. III. 2073.

ekkor érkezett a kikötőbe, de a fenti szaktudósítói jelentés alapján – ha a hajót vissza is tartották – valószínűtlen, hogy ezen a napon lefoglalták volna. A Monarchia ugyanis csak augusztus 6-án üzent hadat Oroszországnak. A cég – ahogy éves jelentésében is írja – nyilván a hágai egyezmény szerint kívánta kártérítési igényeit érvényesíteni az orosz féllel szemben, arra hivatkozva, hogy a hajó lefoglalása még a hadüzenet beállta előtt történt. Az 1913:XLIII. törvénycikkben Magyarországon is becikkelyezett hágai egyezmény szerint ugyanis: „*Ha az ellenségeskedések kitörésekor a hadviselő Hatalmak valamelyikének kereskedelmi hajója ellenséges kikötőben tartózkodik, kívánatos annak megengedése, hogy a kikötőt azonnal, vagy a részére kitűzött megfelelő határidő alatt szabadon elhagyhassa és menetlevéllel felszerelve rendeltetési kikötőjébe, vagy a részére kijelölt más kikötőbe távozhassék. Ugyanez áll arra a hajóra is, amely a háboru kezdete előtt hagyta el utolsó kiindulási kikötőjét és ellenséges kikötőbe érkezett anélkül, hogy az ellenségeskedésekről tudott volna. Nem lehet elkobozni azt a kereskedelmi hajót, amely az ellenséges kikötőt erőhatalom okából nem hagyhatta el az előbbi cikkben említett határidő alatt, vagy amelynek a távozást nem engedték meg. Ily hajót a hadviselő fél csak oly kötelezettséggel foglalhat le, hogy azt a háboru után kártérítés nélkül visszaszolgáltassa, vagy csak kártérítés ellenében tarthatja meg.*”³²⁸ A hajók lefoglalása és feltartóztatása ügyében a hatóság – a kormányzati szervek és a közös külügyminisztérium közreműködésével – lépéseket tett a szükséges jogi képviselő biztosítására, de ezeket az Adria – a hágai egyezmény alapján várt későbbi, megfelelő megoldásban bízva – nem vette igénybe.³²⁹

A cég Tibor nevű hajójának francia lefoglalásáról is ügynökségi információkból értesült. Az Adria Rt. genovai vezérügynöksége³³⁰ augusztus 14-én táviratban írta meg a társaságnak, hogy a Tibort – mely július 24-én indult megrakodva Algírból Bordeauxba – a francia hatóságok augusztus 13-án lefoglalták.³³¹ A korábban szintén úton lévő Báthoriról a cégnek csak annyi információja volt, hogy a hajó július 30-án elhaladt Gibraltárnál teljes rakománnyal Rouenba. A Báthorit a cég távirati úton a semleges Rotterdamba parancsolta. A társaság genovai vezérügynökségén keresztül kapott hírek szerint a gőzöst augusztus 10-én

³²⁸ A vonatkozó részleteket az idézett törvény „VI. Egyezmény az ellenséges kereskedelmi hajókra vonatkozólag az ellenségeskedés kitörésekor” című része tartalmazza. Magyar Törvénytár. 1913. évi törvénycikkek (szerk.: dr. Tréfli Gyula) Bp., Franklin Társulat, 1914. 1913:XLIII. tc., p. 408.

³²⁹ DAR JU-9 1914. I. 927

³³⁰ Az Adria társaságnak a háború kitörésekor 17 vezérügynöksége és 109 ügynöksége volt a legfontosabb kereskedelmi központokban és kikötőkben. A genovai vezérügynökséget Maurizio Epstein vezette, aki mellé hivatalnokként Harmath Károly volt beosztva. MTÉ 1915 p. 152-154.

³³¹ DAR JU-9 1914. I. 6790.

Havre-ban feltartóztatták, majd egy héttel későbbi hír szerint a francia hatóságok szabad menetlevéllel útnak engedték Rotterdamba. Az Adria a hónap végéig nem kapott további hírt hajójáról.³³² Így a következő biztos információ már csak az volt, amikor értesültek arról, hogy a gőzöst szeptember 1-jén Vigótól mintegy 30 mérföldnyire a brit Minerva cirkáló elsüllyesztette. A kapitányt és a személyzetet foglyul ejtették.³³³ Az ügyben a közös külügyminiszter az amerikai nagykövetség útján kérdést intézett a brit kormányhoz, mire a bécsi nagykövetségen azt közölték, hogy a brit kormány válasza szerint a nevezett gőzös elsüllyesztése félreértésen alapult, és a béke helyreálltával a kölcsönös kártérítési igények tárgyalásába be fogják vonni a hajót. Mindezekről a tulajdonos cég csak a Kereskedelemügyi Minisztérium 1915. február 17-i tájékoztatásából kapott pontos tájékoztatást.³³⁴ A hajó teljes legénysége 1915. március 25-én utazhatott haza a brit hadifogságból. Másnap az elsüllyesztett gőzös parancsnoka, Cattalinich Adriano első osztályú kapitány részletes jelentést adott a Kereskedelemügyi Minisztériumnak.³³⁵ Eszerint a hajó a háború kitörése előtti napokban az olasz kikötők között járt, majd július 24-én hagyta el Szicília partjait. A gőzös augusztus 5-én kötött ki a francia Havre-ban. Augusztus 11-én beállt a hadiállapot Franciaország és a Monarchia között, így a Báthorinak el kellett hagynia a kikötőt. A kapitány a kikötői parancsnokságtól írásbeli engedélyt kapott, amellyel augusztus 21-én éjfélig kellett elindulnia. Erre az időre azonban nem lehetett volna a rakomány (főként faáruk, liszt és gyümölcsök) kihajózásával elkészülni, így a kapitány 28-ig kapott haladékot. Közben kérvényezte olyan menetlevél kiadását, amellyel semleges kikötőbe vihetné volna a hajót. A kapitány ennek birtokában 29-én indult útnak a spanyol Vigo felé, de szeptember 1-jén a brit Minerva cirkáló két ágyúlövéssel megállította. A Báthori saját lobogóját és a hajó nevét jelentő lobogókat is felvonta. A hajó egyébként üresen haladt, ezt később a kapitány dorchesteri brit fogságából a londoni amerikai nagykövetnek írt 1914. szeptember 6-i levele is alátámasztja.³³⁶ A hadihajóról egy tiszt csónakkal átment a kapitányhoz, és elkérte a hajó papírjait. Ezekkel visszament a Minervára, ahonnan nem sokkal később azzal tért vissza, hogy a gőzöst el kell süllyeszteni. A hajó elhagyására tíz perc állt rendelkezésre. A tiszteket a

³³² U.o.

³³³ DAR JU-9 1915. III. 2073.

³³⁴ DAR JU-9 1915. III. 853.

³³⁵ DAR JU-9 1916. III. 517.

³³⁶ DAR JU-9 1915. III. 853.

Minervára vitték át, a legénységet az Edinburgh Castle szállítóhajóra.³³⁷ Az iratokat és a szabad menetlevelet a Minerva parancsnoka vette magához. A Báthori személyzetét 1914. szeptember 4-től december 13-ig Dorchesterben őrizték. Később a legénység egy része a Man szigetre került, ahol a douglasi tábort jelölték ki számukra, míg a többiek Handforth-ba kerültek. A tiszteket a La Manche csatornában lévő Wight szigeti Ryde kikötőbe szállították, ahol egy Canada nevű hajót jelöltek ki számukra. Itt 1915. március 9-ig maradtak, majd a Canada fedélzetén a Bristol melletti Avonmouth-ba vitték őket. Innen vasúton vitték őket a Temze torkolatában fekvő Southend on Sea-be, ahol a Saxonia hajón kaptak szállást, majd néhány nap múlva hazaengedték őket. A kapitány március 17-én indult el a Londonhoz közeli Tilbury-ből Rotterdamon át Budapestre.³³⁸

Az Adria a hágai egyezmény szerint várt elégtételt, mivel álláspontja szerint a Báró Fejérváry és a Tibor a hadüzenetek előtt érkeztek meg az ellenségessé vált kikötőkbe, a Báthori elsüllyesztésekor pedig a hajó a francia hatóságok szabad menetlevelével rendelkezett, és a hírek szerint, elsüllyesztése miatt a cég jogos kártérítésre számíthatott.³³⁹ Mindhárom gőzös legénysége fogságba esett. Róluk a cég megpróbált gondoskodni, ahogy az 1914. évi üzleti jelentés írja: „*Fogságba jutott hajóalkalmazottainkról – sajnos – csak hiányos értesüléseket tudunk szerezni, mert a velük való érintkezés csak kerülő utakon lehetséges, a kellő anyagi eszközöket azonban sorsuk könnyítésére mégis sikerült hozzájuk eljuttatnunk és ezeket továbbra is rendszeresen folyósítjuk.*”³⁴⁰ Az Adria társaság Glasgowban lefoglalt Nagy Lajos és a Londonban feltartóztatott Stefánia gőzösét időközben szabadon bocsátották. A brit kikötőket augusztus 22-ig kellett elhagyniuk. A Nagy Lajos Velence érintésével érkezett meg Fiuméba. Az eredetileg Máltába szánt áruját azonban nem rakhatta ki, mert a szigeten nem engedélyezték számára a kikötést. A Stefániának ugyancsak megtiltották, hogy több ezer tonna áruját kirakja Rotterdamban.³⁴¹

Még augusztus 18-án a genovai főkonzulátus közölte a bécsi Külügyminisztériummal, hogy a Tolna nevű magyar jachtot Franciaországban lefoglalták. A külügy értesítette az esetről a magyar Kereskedelemügyi Minisztériumot, ahonnan augusztus 25-én küldték meg a

³³⁷ U.o. Az Edinburgh Castle tulajdonosa a Union Steamship Co. és a Castle Mail Packet Co. fúziójával 1900-ban létrejött Union-Castle Line volt. A társaság 41 hajójából 1914. szeptember 4-re már 19 szolgált a háborúban. A következő évben több gőzösét is kórházhajóvá alakították. A 13.326 tonnás hajó 1910-ben épült. Alex Naughton: History of Union-Castle Line and its Predecessors (1857 - 1977). <http://www.oceanlinermuseum.co.uk/History%20of%20UnionCastle%20Line.htm> Letöltve: 2010. szeptember 5.

³³⁸ DAR JU-9 1915. III. 853.

³³⁹ DAR JU-9 1915. III. 2073.

³⁴⁰ U.o.

³⁴¹ Az Est, 1914. augusztus 23. p. 6.

hírt a fiumei tengerészeti hatóságnak.³⁴² A vitorlás kedvtelési célú hajó volt, így a hosszújratú és nagyparti hajók sorába csak azért illeszkedik, mert ezt a hajó is ellenséges kézre került. A jacht gróf Festetics Rudolf tulajdona volt. A kétárbocos, 76 tonnás vitorlást eredetileg az 1893-1902 között San Franciscóból a Déli-tenger szigetsorozatjaira és a Hawaii-szigetek meglátogatására építtette a gróf.³⁴³ Ugyancsak egy genovai távirat alapján sikerült megtudni augusztus 26-án, hogy a Magyar Keleti társaság Attila gőzöse 22-én Londonderryből a norvégiai Bergenbe indult. Genovai hírek alapján tudta meg a tulajdonos azt is, hogy augusztus 12-én a brit admirális intézkedése folytán a József Ágost Főherceg Colombóból ismeretlen kikötőbe indult. Ugyanezen a napon futott be a szumátrai Padang kikötőjébe a Magyar Keleti társaság Orsovája. A hajó a „Spalato Portland-Zement-Aktiengesellschaft” cementrakományával Ausztráliába tartott, amikor a háború kitörése miatt útirányt kellett váltania.³⁴⁴ A Kárpátot Newcastle-on-Tyne, a Turult Sidney kikötőjében tartották vissza, és Bejrút előtt volt még a társaság Tátra gőzöse.³⁴⁵ Augusztus 22-én írta a Kereskedelemügyi Minisztérium a hatóságnak, hogy az Atlantica társaság jelentése szerint a Gróf Serényi Béla gőzöst a Franciaországhoz tartozó Algírban visszatartották a helyi hatóságok.³⁴⁶ A Magyar-horvát szabadhajózási társaság Korana gőzösének legénységével Máltán semlegességi nyilatkozatot íratkoltak alá.³⁴⁷ Angelo Duimich kapitánynak, a hajó másodtisztjének révhivatalnál tett beszámolójából tudjuk, hogy a hajó július 31-én indult el Cardiffból teljes szénrakománnyal. Gibraltárban egy brit, Biserta előtt egy francia cirkáló állította meg. A brit hajóval csak szócső útján érintkezett, a francia cirkáló azonban fegyveres csónakot küldött a hajóhoz. A rakományt a franciák megvizsgálták, és a hajó okmányait átvitték a cirkálóra. Később a hajót papírjaival együtt útjára engedték. A Koranát a máltai

³⁴² DAR JU-9 1914. I. 6623

³⁴³ Festetics Rudolf gróf (1865-1943) Párizsban született, katonatisztnek tanult, néhány évig Magyarországon szolgált, majd az Amerikai Egyesült Államokba költözött. Itt feleségül vette a vagyonos családból származó Haggin Ellát, és a hozományból egy saját jachtot, a Tolnát is megépíttette. A hajón nyolc évig tartó csendes-óceáni nászútra indult, miközben felesége elvált tőle. Nem sokkal később ismét egy milliomos lányát, Wertherbe Alice-t vette feleségül. Új hajót építtetett, melyet szintén Tolnára keresztelt, és ezzel járta a világ tengereit. Földrajzi leírásai, majd elsőként francia nyelven, majd 1905-ben magyarul is megjelent könyvében (Emberevők között címmel) számolt be útjairól. Nagy Miklós Mihály: p. 141-143. Érdekes, hogy útjairól mintegy 1.600 tárgyat és 441 fotót küldött a budapesti Néprajzi Múzeumnak. Franciaországi műgyűjteményét viszont – ahogy a Tolna yachot is – az első világháború kitörésekor a francia hatóságok elkobozták. Antoni Judit: Tolnai Festetics Rudolf gróf óceániai utazásai. http://www.neprajz.hu/kiallitasok.php?kiallitas_id=41&menu=3 Letöltve: 2010. május 2.

³⁴⁴ DAR JU-9 1916. V. 697.

³⁴⁵ DAR JU-9 1914. I. 6623.

³⁴⁶ U.o.

³⁴⁷ DAR JU-9 1914. I. XIV. csoport

kikötői kalauz a La Valettától négy mérföldre fekvő San Paolo kikötőbe vezette.³⁴⁸ A magyar gőzös augusztus 13-21. között itt vesztegelt. Ez idő alatt nem érintkezettek a szárazfölddel, de élelmiszert kaptak. Az indulás előtti napon a máltai kormányzóság egy hivatalnokából, a helyi révkapitányból és egy haditengerészeti tisztből álló küldöttség ment a hajóra. A személyzet minden tagjának átadtak egy kötelezvényt, amely szerint a legénység a háború alatt Nagy Britannia és Franciaország ellen nem fog katonai szolgálatot teljesíteni. Az brit nyelvű okmányokat a hajóra lépett biztosság is aláírta, és ennek fejében másnap kiadtak egy Patrasig szóló útlevelet.³⁴⁹ A hajó augusztus végén futott be a görög kikötőbe.³⁵⁰ Mivel az aláírt semlegességi nyilatkozatot nem nézték volna jó szemmel az osztrák-magyar hatóságok, a hajó nem indult haza.

Az augusztus 29-i adatok szerint 35 hosszújártú és nagyparti hajó állt hazai kikötőben. Ezek között volt az Adria Rt. huszonnégy gőzöse (Fiumében: Adria, Andrassy, Árpád, Báró Kemény, Carola, Kálmán Király, Kassa, Kolozsvár, Lederer Sándor, Mátyás Király, Rákóczy, Szapáry, Szeged, Szent László, Tisza, Zichy, Zrínyi; Sebenicóban: Jókai, Balaton, Szent István, Ferencz Ferdinánd és a Ferencz József Király), a Magyar Keleti társaság öt hajója (Augusztia Főhercegnő, Erdély, Kelet, Gróf Tisza István, valamint a nagyparti Corvin) és az Atlantica ugyanennyi hajója (Fiume, Gróf Khuen Héderváry, Kossuth Ferencz, Magyarország, Sztérényi). Az Orient társaságnak csak egyetlen hajója, a Burma ért haza. Ezeken kívül még két hajó, az Indeficienter Szicíliaából befutott Magyar gőzöse és a Riboli cég Mariskája állt Fiumében.³⁵¹ Utóbbiak nagyparti hajók voltak, így velük együtt a négy hasonló besorolású egységből már csak a Vladimir volt idegen vizeken.³⁵² A hazai kikötőkbe megérkezett hajókon túl szövetséges vagy semleges kikötőbe sikerült befutnia további tizenkilenc gőzhajónak. Ezek közül az Adria Arad nevű hajója Amszterdamban, a Deák Bariban, a Duna és a Matlekovits Genovában, a Buda II. Rio de Janeiróban volt. Az Arad gőzösön a holland hatóságok még a Tengerészeti Akadémia gyakorlatot teljesítő növendékeit is visszatartották egy időre.³⁵³ A Magyar-Horvát Szabadhajózási társaságnak ugyancsak öt hajója tudott kikötni szövetséges vagy semleges kikötőben. Így a Dunav

³⁴⁸ Nagy-Britannia a háború alatt Málta teljes igénybevételét biztosította a francia flotta számára, így a francia hajók is ide kísérték be a térségben elfogott hajókat. Halpern, 2007.: p. 20.

³⁴⁹ DAR JU-9 1914. I. XIV. csoport

³⁵⁰ DAR JU-9 1914. I. 6623.

³⁵¹ U.o.

³⁵² A Mariska itt még nagyparti gőzösök között szerepelt, de a háború alatt, 1917-ben átsorolták a vitorlások közé. A besorolás problémáját az adhatta, hogy a hajó egy motorral felszerelt vitorlás volt. MTÉ 1918. p. XXV.

³⁵³ Horváth: p. 70.

Hamburgban, a Plitvice Rotterdamban, a Korana Patrasban, a Zvir Messinában, az Olga Velencében állt augusztus végén. A Magyar Keleti társaság Kossuth hajója szintén Velencében, a Tátra pedig Bejrútban volt. A Turul még távolabb, Sidney kikötőjében tartózkodott, így sorsa kérdésessé vált, hiszen Ausztrália a Brit birodalom része volt. Az Orient nagy hajói szintén távoli kikötőkben találtak menedéket. A Borneo a floridai Port Inglisben, a Siam Buenos Airesben, a Java Rotterdamban a Luzon pedig az olaszországi Piombinóban volt. Az Atlantica gőzös Odesszából Rotterdamba tartott, majd egy spanyol kikötőbe futott be, a Morawitz pedig a hónap végére megérkezett a texasi Galvestonba.³⁵⁴

Augusztus végén még tizenhat magyar hajó volt úton a világ tengerein. Az Adriának két hajója tartott hazafelé. A Nagy Lajos Glasgowból, a Stefánia Londonból augusztus 22-én szabad menetlevéllel indulhatott el Fiuméba.³⁵⁵ Eközben a Széchenyi lisszaboni, a Széll Kálmán braziliai rendeltetéssel hajózott a nyílt vízen. Utóbbiról a cég csak annyit tudott, hogy az július 29-én haladt el a Gibraltár mellett, úti célja Pernambuco volt. A hajó megérkezéséről nem voltak információik, a cég helyi ügynökségein keresztül próbálta megtudni, hogy gőzöse melyik brazil kikötőbe futott be.³⁵⁶ Az úton lévő hajók közül a Magyar Keleti társaság Attilája az észak-ír Londonderryből Bergenbe tartott. A József Ágost Főherceg nevű gőzös Ausztráliából Fiuméba igyekezett, amikor a brit hatóságok Colombóból ismeretlen kikötőbe utasították. Az Orsova befutott a Holland-Indiához tartozó nyugat-szumátrai Padang kikötőjébe. Az Atlantica társaság Budapest gőzöse Amerika felé hajózott. Az említettek mellett a Pajkurić-féle cég Kostrenája továbbra is Emden felé tartott, az Indeficienter a Fekete-tengerről Glasgow felé haladt. A spanyol atlanti kikötőből, Vigóból elindult az Orient Kobéje, de csak a dél-spanyol Cadizig ment. A Magyar-horvát szabadhajózási társaság Buda gőzöse Newcastleből Norvégiába tartott.³⁵⁷ Az Olivieri cég Vladimir nevű nagyparti hajója augusztus elején futott ki a francia mediterrán kikötőből, Port Vendresből, és csak az ősz elején ért Fiuméba. Ezzel az év végére végül a Báthori elsüllyesztésével hetvenháromra csökkent magyar hosszújratú és nagyparti gőzösből harminchatnak sikerült hazai vizekre hajózni, köztük az összes nagyparti egységnek.

A hazatért hajók egy részét a hadsereg, más részét a haditengerészet vette igénybe. A gőzösök közül több is akadt, amelyeket nem használtak katonai célokra. Ezek ekkor még

³⁵⁴ DAR JU-9 1914. I. 6623.

³⁵⁵ DAR JU-9 1914. I. 6790.

³⁵⁶ U.ott

³⁵⁷ DAR JU-9 1914. I. 6623.

döntően Fiumében álltak, néhány hajó a közeli Buccariban vagy a dalmát Sebenicóban horgonyzott. Ezeken kívül a Monarchia kikötőiben álltak a tengerparti forgalomra szolgáló kisebb gőzhajók és a hatósági gőzösök. A hajók közül az év során a saját vizeken bekövetkezett legnagyobb veszteség a Fiumében álló Magyarország gőzös kigyulladására volt. Az Atlantica társaság hajójának kőszénrakománya október 13-án kapott lángot. A tüzet a révhivatal személyzete valamint az Előre és a Mentő hatósági gőzösök oltották el.³⁵⁸ A hazatért hajókon kívül szövetséges vagy semleges kikötőben állt további tizenkilenc magyar gőzös. Úton volt tizenkettő, és ellenséges kikötőben rekedt öt hajó. Utóbbiak közül az Adria társaság Báró Fejérváry gőzöse orosz, míg a Tibor francia kézre került. A Magyar Keleti társaság Kárpátja és az Atlantica társaság vezérigazgatójának nevét viselő Polnay brit fogságba került. Előbbi Newcastleben, utóbbi Londonban állt a nyár végén. Az Atlantica Gróf Serényi Béla gőzöst Algírban tartották vissza.³⁵⁹ Mindez azt jelentette, hogy a magyar hajópark legértékesebb egységeinek közel a fele volt hazai kikötőkben, vagyis a háború kitörésekor meglévő hetvennégy hosszújratú és nagyparti hajóból harminchat állt rendelkezésre. A Monarchia tengerészeti vezetői a háború előtt azzal számoltak, hogy a teljes hajópark egyharmada, de legalább ötöde hazai vizeken fog tartózkodni a háború kitörésekor.³⁶⁰ Ez a hajómennyiség magyar részről rendelkezésre állt, és az osztrák hajókkal együtt az előzetes számítások szerint elegendőnek kellett lennie a katonai szállítások teljesítésére. Ennek ellenére az elhúzódó háborúban a cégek vagyonának legnagyobb részét kitevő hajók sorsa komoly aggodalommal töltötte el a tulajdonosokat. Az egyes hosszújratú és nagyparti hajók helyzetét – az 1914. évi adatok szerint – cégenkénti bontásban a 4. számú melléklet mutatja be.

3. Az 1915. évi események

3.1. A tengeri hajózás súlyosbodó terhei az olasz hadüzenet következtében

A balkáni hadmozdulatok lassúságának egyik fő okozója az elégtelen dalmáciai és boszniai közlekedési és szállítási kapacitás volt. Az e téren meglévő hiányosságokat részben a tengeri szállítás révén lehetett pótolni. Segített a vasútvonalak fejlesztése is, amelynek során

³⁵⁸ DAR JU-9 1918. I. 178.

³⁵⁹ DAR JU-9 1915. I. 32.

³⁶⁰ Tengerészet tansegédlet p. 95-96.

figyelembe vették a dalmát kikötők bekapcsolását is. A vasútépítések elakadása miatt azonban továbbra is szükség volt a tengeri szállításokra.³⁶¹

A part menti katonai szállításokban a parti hajók mellett nagyobb befogadóképességük miatt nagy szükség volt a hosszújratú gőzösökre is. 1915-ben az olasz háború kitörése környékén csak az Adria Rt. tulajdonában lévő hajók közül a következők álltak a haditengerészet szolgálatában: az Árpád május 20-29. között, a Kálmán Király április 27-június 2. között, a Kassa április 15-27., majd május 8-15., később május 24-június 13. között. A Kolozsvár május 12-19. és május 30-június 23 között, a Lederer Sándor április 21-május 2., majd május 17-23. között teljesített hadiutakat. A Rákóczi gőzös május 15-26., a Szent László április 9-22., a Tisza május 12-18. között végzett katonai szállításokat. A Szeged már 1914. augusztus 1. óta egészen 1915. június 1-jéig folyamatosan a haditengerészet szolgálatában volt, a Báró Kemény, az Andrássy és a Zichy pedig ezt követően is hadiszolgálatban maradt.³⁶² A tengeri szállításokat már az olasz hadüzenet előtt is szinte állandóan veszélyeztették az antant, főleg a francia hadihajók. A Jean Bart 1914. december 21-ei megtorpedózása után azonban a franciák Korfu környékénél beljebb már nem küldtek többé csatahajót, az 1915. április 26-27. éjjelén elsüllyesztett Léon Gambetta cirkáló esete után pedig ezek őrzővonalát még délebbre, Kefalónia szélességi körére vonták vissza.³⁶³

A Monarchia haditengerészete látványos sikert ért el saját partvidéke védelmében, ám mindezek nem tudták befolyásolni az olasz-antant tárgyalások alakulását. Április 26-án Olaszország aláírta a londoni egyezményt, amelyben vállalta, hogy egy hónapon belül belép a

³⁶¹ A szerbiai, montenegrói, albániai területek felé építendő vasútvonalakra vonatkozó legimpozánsabb elképzelések között egy három fővonalból álló hálózat is szerepelt, amelyben a fővonalak mindegyike egy-egy tengeri kikötőhöz ért volna ki, mindenekelőtt az albán Valonához, vagy San Giovanni di Meduához. Előkerültek a térség közlekedését javító csatornatervék is. Ezekből az elképzelésekből végül semmi sem lett. Budapesti Hírlap, 1916. június 18. p. 23. Még az olasz hadüzenet előtt a MÁV Zágráb-Sziszek-kostajnicai vonalához csatlakozó Doberlin-banjalukai katonai vasút Priedor állomásától kiinduló új – szerény teljesítményű – vonalát a San folyó völgyében fektették le. A már évek óta üzemelő Steinbeiss Ottó-féle erdőgazdasági vasút bekapcsolásával lehetőség nyílt a katonai szállítások miatt fontos dalmát kikötők, Sebenico és Spalato elérésére is. Budapesti Hírlap, 1915. február 21. p. 21. Megjegyzem, hogy a korábbi évtizedekben a közép-dalmáciai és a bosznia-hercegovinai területeken csak helyi forgalmat szolgáló másod- és harmadrangú vonalak alakultak ki. Ekkoriban még Magyarországnak sem állt érdekében például Spalato kikötőjének bekötése a jelentős összegekből megépített fiumei vasút vonalába, de a háború alatt már születtek erre vonatkozó elképzelések is. Erdősi Ferenc: A Balkán közlekedésének főbb földrajzi jellemzői. Pécs, PTE TTK FI Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja, 2005. p. 21-24. Mivel a dalmáciai vasútvonalak nem voltak bekötve nagyobb hálózatba, így ezek jelentősége elhanyagolható volt, ráadásul a metkoviçi mocsaras kikötőbe a mélyebb járású hajók nem is tudtak bemenni. Délebbre, a bosznia-hercegovinai területekről a Ragusa melletti gravosai kikötőhöz, illetve a cattarói öbölben fekvő Zelenikához futó vágányok szintén csak helyi igényeket tudtak kiszolgálni. Vasúti és Közlekedési Közlöny 1917. 68. szám. p. 239. A vasúti kapacitás korlátai és gyengeségei miatt tehát meghatározó jelentősége volt a tengeri szállításnak.

³⁶² DAR JU-9 1915. III. 2073.

³⁶³ Halpern, 2007.: p. 21.

háborúba.³⁶⁴ Május 4-én Róma hivatalosan is felmondta a szövetséget a Központi Hatalmakkal.³⁶⁵ Az olasz hadüzenet másnapján, május 24-én kora reggel a Monarchia meglepetésszerűen végrehajtotta az olasz partok bombázását. Május 26-án az olasz kormány kijelentette, hogy a Monarchia teljes partvidékét és az albán partokat is blokád alatt állónak tekinti.³⁶⁶ Később az olasz király az egész Adriára kiterjesztette a blokádot.³⁶⁷ Ezek a nyilatkozatok ugyan nem feleltek meg a valóságnak, de tény, hogy az Otrantói-szorosban és az albán, montenegrói partok előtt gyakrabban jelentek meg a francia és brit hajók mellett az olasz haditengerészet egységei is.³⁶⁸ Május 30-án az olaszok a trieszti öblöt támadták, június 7-én a montfalconi hajógyárat, másnap a Quarnero bejáratánál lévő galiolai világítótornyot vették tűz alá.³⁶⁹

Az első hetekben előkerültek a Monarchia tengerpartja elleni, korábban már vizsgált támadás koncepciói is. Luigi Amadeo di Savoia altengernagy, az olasz flotta főparancsnoka az Adria közepén fekvő Pelagosa, majd a dalmát partokhoz közelebb eső Lagosta szigetek elfoglalásával kívánt figyelőállásokat létesíteni egy nagyobb támadáshoz.³⁷⁰ A Lagostától ugyanis alig harminc kilométerre fekvő Sabioncello-félsziget jó hídfő lehetett volna egy Ragusa, majd Cattaro, vagy északi irányba, egy Spalato elleni szárazföldi akcióhoz. Maga Thaon di Revel altengernagy, az olasz haditengerészet vezérkari főnöke, valamint a szárazföldi haderőnem vezetői és a francia fél ugyanakkor túlságosan kockázatosnak tartották az ilyen műveleteket. Nemcsak a Monarchia tengeralattjáróinak, tengeri aknáinak és felszíni hajóinak, főleg hatalmas csatahajóinak veszélyével kellett szembenézni, hanem azzal a problémával is, hogy a partraszálló erőket máshonnan kellett volna elvonni. Július 11-én az olaszok ugyan elfoglalták Pelagosát, de a Lagosta elleni támadást végül pár nappal később törölték. Ennek közvetlen kiváltó oka az volt, hogy az Amalfi cirkáló július 7-ei

³⁶⁴ Halpern, 2007.: p. 23.

³⁶⁵ Csonkaréti, 1985.: p. 340.

³⁶⁶ A hajók még az olasz hadüzenet napján, 23-án este 20 órakor kifutottak a polai hadikikötőből. Az első világháború 1914-1918 (szerk.: M. kir. Hadilevéltár) IX. kötet, Bp., 1940. p. 728-729.

³⁶⁷ Az Est, 1915. július 9. p. 3.

³⁶⁸ A blokád kijelentése arra volt jó, hogy jogalapot adott arra, hogy az olaszok a semleges hajók rakományait is átvizsgálhatták, esetleg elkobozhatták. Csonkaréti, 1986.: p. 454. Megjegyezzük, hogy egyes kikötők körülzárása, ostromzára, vagyis a blokád ilyen értelmű alkalmazása nem valósult meg az Adrián. Ugyanakkor a blokád mint a gazdasági hadviselés egyik eszköze, a külkereskedelmi kapcsolatok erőszakos megszakítása céljára történő alkalmazása véleményünk szerint olasz részről – mai szóval élve – inkább kommunikációs értékkel bírt, hiszen a Monarchia kereskedelmi tengerészete az olasz hadüzenet előtt sem vett már részt a nemzetközi áruforgalomban. Vö.: Kaiser Ferenc: A blokád elmélete és gyakorlata a tengeri hadviselésben. in.: Aetas 2007/4. p. 49-50.

³⁶⁹ Az első világháború 1914-1918 (szerk.: M. kir. Hadilevéltár) IX. kötet, Bp., 1940, 1940. p. 729.

³⁷⁰ Halpern, 2007.: p. 24.

elsüllyesztése után alig tíz nappal, július 18-án ismét torpedótámadás ért egy olasz hadihajót. Ezúttal a Raguzához közeli vasútvonalat támadó Garibaldi cirkálót süllyesztette el az U.4 tengeralattjáró. A Monarchia még a hónap végén megkísérelte Pelagosa visszafoglalását is, de a szigetet csak augusztusban hagyták hátra az olaszok.³⁷¹

A Monarchia elleni partraszállási kísérletekre a háború folyamán többször nem került sor, de Olaszország földrajzi közelsége lehetőséget adott arra, hogy egyes part menti létesítmények, így a fiumei kikötő ellen légitámadást indítsanak. Június 8-án jelent meg a város felett az olasz Citta di Ferrara léghajó, de egy osztrák-magyar repülőgép (L 48) támadása miatt kénytelen volt Lussin-sziget közelében leszállni, ahol ki is gyulladt. A legénységet sikerült fogságba ejteni.³⁷² A léghajó a város Abbázia felé eső részén a Ganz-Danubius hajógyár és a kőolaj-finomító gyár fölött tűnt fel. A magyar sajtó közlése szerint: *„Közel félóráig dolgozott »hű szövetségesünk« hadigépe a magyar kikötőváros fölött, majd a rizshántoló gyár, a kivándorlási palota és a pályaudvar felett ellebegve, Lussinpiccolo irányába távozott. Alig ment el a kifli alakú léghajó a tenger felé, rögtön utána a város felé rohantak a városi tűzoltók és mentők.»*³⁷³ Az olaszok tizennégy bombát dobtak le, amelyek a fiumei magyar olajipari gyár egyik helyiségére és udvarára, a vasúti vontatótelepre, a fűtőház-főmérnökség előtti útra, valamint az Union vegyi gyár raktárára, egy villa kertjére, utakra és egy lakóházra hullottak.³⁷⁴ Komolyabb kárt tehát nem okoztak, a kikötői és ipari létesítmények épségben maradtak. Egy Fiume elleni nagyobb, akár hadihajók bevonásával végrehajtható támadást minden bizonnyal túlságosan kockázatosnak tartottak, főleg a közeli Polában állomásozó osztrák-magyar haditengerészeti egységek miatt. Egyes vélemények szerint egy adriai tengeri ütközet még győzelem esetén is annyira legyengítette volna az olaszokat, hogy az ország háború utáni földközi-tengeri szerepe lecsökkenhetett volna.³⁷⁵ Ilyen akcióra így nem is került sor, de a nyílt vízen tartani kellett az ellenséges tengeralattjárók és hadihajók támadásaitól, valamint a vízben hemzsegő aknáktól. Az utóbbiak nagy számára jellemző, hogy a tengerészeti hatóság augusztus 11-én kelt, 3605/1915 számú, bizalmas rájegyzésű körrendelete minden felfedezett akna után 50 korona jutalmat

³⁷¹ Halpern, 2007.: p. 24.

³⁷² Az Est, 1915. június 11. p. 1.

³⁷³ Az Est, 1915. június 10. p. 7. A Citta di Ferrara pár nappal korábban támadást intézett Sebenico és Pola ellen is. Csonkaréti, 1986.: p. 456.

³⁷⁴ Az Est, 1915. június 10. p. 7.

³⁷⁵ Halpern, 2007.: p. 34.

ígért. A felfedezőnek a legközelebbi révhivatalnál kellett jeleznie az észlelt aknát, a kifizetésről pedig a haditengerészet aknakutató osztályparancsnoksága döntött.³⁷⁶

Már az olasz hadüzenet napján beszüntették Fiumében a magántávirati forgalmat és a tengerparti táviró- vagy távbeszélővonalakon végzett szándékos rongálások bejelentésére a haditengerészet 200 korona jutalmat tűzött ki.³⁷⁷ A déli vasúton életbe léptették a hadimenetrendet. Ezek az intézkedések megnehezítették a tengerhajózási cégek munkáját is, főleg a budapesti székhelyű társaságok ügyvitelét, hivatalnokainak utaztatását. Ez különösen hátrányos volt akkor, amikor az olasz támadások veszélye miatt a hajótulajdonosoknak el kellett vezényelniük hajóikat Fiuméből.³⁷⁸ Az U-C gőzöseit főleg a Fiume közeli Buccariba és a kitűnő földrajzi fekvésének köszönhetően jól védett Novigradba, illetve a novigradi öbölben fekvő Obbrovazzo és Misljenica kikötőiben helyezték el.³⁷⁹ A többi magyar kereskedelmi hajó közül a nagyobb egységeket Novigradba és Sebenicóba menekítették, kivéve azokat, amelyeket éppen katonai szállításokra használtak. Az Orient egyetlen hazai vizeken tartózkodó hajója, a Burma Buccariba ment át. Az Olivieri-féle cég Vladimirje Zengge, majd a Pag sziget védelmében fekvő Lukovo Šugarje öblébe hajózott. A Riboli cég Mariska hajója az olasz háború kitöréséig a dalmáciai kikötők között borszállítással foglalkozott, majd Novigradba vonult.³⁸⁰ A hatósági gőzösök is elhagyták Fiumét. Az állami úszódokkot az U-C vontatta át Novigradba 1915 júliusában.³⁸¹ A dokkot 1914-ben 55 alkalommal használták, döntően a Monarchia kereskedelmi és hadihajóinak javítására. Az úszódokkot a háború kitörése után néhány héttel leszerelték és elvitték Fiuméből, de az év végén újra üzembe helyezték. 1915-ben mindössze 32-szer használták, köztük egyébként egy olasz gőzös és két vitorlás dokkolásakor is. Az Olaszországgal kitört háború miatt viszont 1915. június 1-től december 7-ig a dokk ismét nem üzemelt.³⁸²

A Novigradba vitt gőzösök közül néhányat rövid időn belül el is vittek innen. Az úszódokkot a hajók szükségszerű javítása miatt vitték vissza Fiumébe, de egy idő után a kereskedelmi hajók egy része is elhagyta ezt a menedéket. Az Adria Rt. 1915. szeptember 30-

³⁷⁶ Ahogy fentebb már jeleztük, az aknaveszély nagyban megnehezítette a tengerparti forgalmat. A magyar kereskedelemügyi miniszter már február 4-én kelt 5292/I. számú rendeletében jutalmat ígért az aknák ártalmatlanításáért. DAR JU-10 155.

³⁷⁷ U.o.

³⁷⁸ DAR JU-9 1915. III. 2073. A vasúti hadi menetrend miatt az is előfordult a cégek képviselői a katonai célokra igénybe vett hajóinak, TSZV által egybehívott becslési eljárására sem tudtak a megadott tárgyalási időpontban megjelenni. 1916. I. 86.

³⁷⁹ DAR JU-9 1915. I. 819.

³⁸⁰ DAR JU-9 1915 I. 819. és DAR JU-9 1915. III. 84.

³⁸¹ DAR JU-10 155.

³⁸² DAR JU-9 1918. I. 178.

ai budapesti igazgatósági ülésén már elhangzott, hogy a cég az itt álló hajóit a horgonyzásra kevésbé alkalmas talaj miatt Sebenicóba, illetve a Prokljan tóhoz rendelte. A Krka folyó által táplált tó kapcsolatban volt a tengerrel, de a sajátos képződmény rendkívül nehezen volt megközelíthető. Az Adria felől érkezőt valóságos szigettenger fogadta Sebenico előtt, ahol ráadásul haditengerészeti egységek állomásoztak. Ezután a kikötővárostól még több mint tíz kilométert kellett megtenni egy szűk hajózási csatornán a Prokljanig. A Novigradban maradt hajókról a Magyar Keleti társaság 1915. december 31-i igazgatósági ülésén a helyzetről beszámoló Quastler Vilmos ügyvezető igazgató ad képet: *„a novigradi tartózkodás a hajók biztonsága szempontjából aránylag kielégíthetőnek mondható, de az ellenőrzés, élelmezés, karbantartás és felszerelés szempontjából számos nehézséggel kell megküzdenuünk. Ehhez járul még, hogy a hajóinkon lévő szénkészletekből a hatóságok kisebb-nagyobb mennyiségeket requiráltak, úgy hogy a normális viszonyok beálltaig a hiányzó kőszénkészlet pótlásáról való gondoskodás egyik fő feladatunkat fogja képezni.*”³⁸³

A Novigradban veszteglő hajók esetleges katonai igénybevétele miatt ezek megfelelő mennyiségű kőszénrel való ellátásáról is gondoskodni kellett. E célra a cégek főleg az isztriai Arsa bányájából származó szenet vagy porosz szenet szerzett be.³⁸⁴ A hajókon lévő szénből ugyanakkor a haditengerészet is rendszeresen vett igénybe kisebb-nagyobb tételeket, az Atlantica Novigradban veszteglő Gróf Khuen Héderváry gőzöse 1916. január 22-én például azért hagyta el helyét, hogy Sebenicóba hajózva mintegy 2.500 tonna rekvirált kokszzrakományát kirakja.³⁸⁵ Főleg az ellátási és elhelyezési nehézségek miatt Novigradban rövid időn belül valóban áldatlan állapotok alakultak ki. Pár héten belül felütötte fejét a malária, ami hamarosan áldozatokat is követelt.³⁸⁶ A Tisza egyik matróza is ebben halt meg, ami érthetőbbé teszi, hogy a hajóról június elején több horvát tengerész is megszökött.³⁸⁷ A szökések egyébként egyre súlyosbodó problémát jelentettek. Februárban az U-C Skodra gőzöséről annak horvát kapitánya dezertált.³⁸⁸ Február 12-én ugyanennek a társaságnak Sparta nevű gőzösét hagyta el a parancsnoka.³⁸⁹ A Novigradban egyre nehezebben kezelhető gondok miatt az U-C vezetése úgy döntött, hogy az itt és a közeli Obrovazzóban lévő hajóit a Buccari-öbölbe helyezi át. A Tátra, Lovrana, Szamos, Almádi és Füred 1916. április közepén

³⁸³ DAR JU-9 1916. V. 697.

³⁸⁴ DAR JU-9 1916 I. 904. és DAR JU-9 1917. I. 87.

³⁸⁵ DAR JU-9 1916 I. 46.

³⁸⁶ DAR JU-9 1915. III. 2073.

³⁸⁷ DAR JU-10. 156.

³⁸⁸ DAR JU-10. 155.

³⁸⁹ U.o.

hajózott át ide, 29-én követte őket a Gödöllő és a Visegrád, majd a többi hajó.³⁹⁰ Talán a szökések megakadályozására és a zsúfolt, rossz körülményekkel is összefüggésben még 1915 nyarán a kereskedelemügyi miniszter másfélszeres napidíjat engedélyezett a Novigradban szolgálóknak.³⁹¹ Az állami alkalmazottak körülményeinek javítását célozta Harkányi 1915. szeptember 16-ai, 23.049/elN-915. sz. alatt kelt körrendelete is, amellyel a hadiállapot idejére az elsőrendű fogyasztási cikkek beszerzésének megkönnyítésére beszerzési előleget engedélyezett. A rendelkezés révén a tengerészeti alkalmazottak is könnyebben juthattak hozzá liszthez, szárazbabhoz, burgonyához, cukorhoz, szappanhoz, szénhez és más alapvető cikkekhez.³⁹²

Az olasz háború kitörése után a dalmát kikötőkbe induló kereskedelmi hajókon utazókról is kötelezővé tették pontos nyilvántartások készítését, és ezekről egy másolatot a fogadó kikötőben szolgáló illetékes rendőrségnek át kellett adni. Minden utasról részletes kimutatásokat vezettek (név, szül év, foglalkozás, rendeltetési helye stb. feltüntetésével). A hajók kapitányainak az utasok felügyeletével megbízott rendőröket is fel kellett engednie a hajóra.³⁹³ Mindeközben a legénységnek erkölcsi és politikai megbízhatóságát a katonai és polgári szervekkel írásban kellett igazolni. A tengerparti forgalomban leginkább érintett Magyar-horvát társaságnak a határszéli rendőrkapitányságtól kellett kérnie például azt is, hogy a Novigradban veszteglő Pannónia gőzösre novemberben egy hajómestert küldhessen ki.³⁹⁴

Az év végén a magyar tengerészet elszenvedte első Adrián belüli veszteségét. Ez volt egyben az első alkalom, hogy ellenséges egység elsüllyesztett egy osztrák-magyar kereskedelmi hajót az Adrián.³⁹⁵ Az 1912-ben Aberdeenben épített 760 tonna hordképességű Kupa gőzöst 1915. december 29-én egy olasz tengeralattjáró torpedózta meg.³⁹⁶ A hajó a dalmáciai Metković kikötőjéből Zarába futott ki, az ellenséges támadás pedig a Spalatótól néhány mérföldnyire északra található Planka fok közelében érte reggel 9 órakor. A torpedó a Kupa gépházában robbant, három emberéletet követelve. A kapitány a hajót partra tudta futtatni, de a gőzös másnap éjszaka az oldalára fordult és az első fedélzet nagy része is víz alá

³⁹⁰ DAR JU-9 1916/46.

³⁹¹ DAR JU-10. 155.

³⁹² DAR JU-10. 156.

³⁹³ DAR JU-10 155.

³⁹⁴ DAR JU-10 156.

³⁹⁵ Az első ellenséges egység által elsüllyesztett magyar hajó a Báthori volt 1914. szeptember 1-jén, az Olgát 1915. május 28-án Velence előtt az olaszok torlaszhajónak süllyesztették el.

³⁹⁶ DAR JU-9 1916. I. 31. és DAR JU-9 1916. I. 32.

került, így végül már nem lehetett megmenteni.³⁹⁷ A Honvédelmi Minisztérium az első gépész özvegyének 1916-ban 216 koronát utalt ki. A cég azonban magasabb kárpótlást kért és az ügy még évekig elhúzódott.³⁹⁸ A társaságnak ráadásul az állammal kötött szerződése értelmében gondoskodnia kellett a megsemmisített gőzös pótlásáról is. Mivel a hajó értéke az elsüllyedéskor magasabb volt, mint a könyvelési értéke, a cég jelezte, hogy a Hadügyminisztériumtól járó kártérítés a háború alatt és várhatóan még a béke idején is sokáig nem teszi lehetővé a gőzös pótlását. A cég 1916. március 22-én kelt levelében jelezte a kereskedelmi kormányzat felé, hogy amennyiben az elvesztett hajó aktuális piaci árát kapja kárpótlásként, akkor a hajó pótlását meg tudja oldani. A Kupa értéke ekkor 750.000 koronát tett ki, de a cég csupán 492.500 korona kárpótlást kapott.³⁹⁹ A hajó kapitánya a bucarii Marocchino Pasquale volt. A személyzet tizenhét főből állt, de a támadás idején csak öten voltak a hajón, ami egyébként negyven tonna szénát és szalmát vitt katonai rendeltetésre.⁴⁰⁰ Még december folyamán a cég Duna nevű hajója a viharos időben aknának ütközött, de nem süllyedt el.⁴⁰¹

Miután 1915 szeptemberében Bulgária is belépett a háborúba, októberben közös osztrák-magyar, német és bolgár támadás indult Szerbia ellen.⁴⁰² A Monarchia partjai mentén megélénkült a hajóforgalom, és ez nagyban hozzájárult az osztrák-magyar balkáni hadmozdulatok sikeréhez. A tengeri szállításokra több hajót vettek igénybe katonai célokra.⁴⁰³ Az év végén az Adria társaságtól az eddigieken túl használatba vették az Adria, Tisza, Szeged, Szent István, Balaton és Kassa hajókat. A TSZV november 5-én tudatta a céggel, hogy a haditengerészet az Andrassy gőzöst visszaadja, azonban az átadás nem történt meg, és a balkáni hadmozdulatok sikere miatt 1916-ban is használták. A katonai parancsnokság a sebenicói repülőállomás céljaira már 1915 végén napi húsz koronáért átvette a Ferencz Ferdinánd gőzös motorcsónakját.⁴⁰⁴ A Magyar Keleti társaság Novigradban veszteglő hajói közül igénybe vették a Kelet, Gróf Tisza István, Corvin gőzösöket. A hajókon

³⁹⁷ DAR JU-9 1916. I. 83.

³⁹⁸ U.o.

³⁹⁹ DAR JU-9 1918. I. 140.

⁴⁰⁰ U.o.

⁴⁰¹ DAR JU-9 1918. I. 140.

⁴⁰² Ezzel a balkáni hadszíntéren több hónapos viszonylagos nyugalmi helyzet után újra jelentősebb összecsapásokra került sor. 1915. január-október között hadműveleti szünet volt. Magyarország az első világháborúban. Lexikon A-Zs. (főszerk.: Szijj Jolán) (továbbiakban: MEVH) Bp., Petit Real Könyvkiadó, 2000. p. 55.

⁴⁰³ DAR JU-9 1916. I. 31.

⁴⁰⁴ Az üzemeltetési költségek, személyzeti díjak a kincstárat terhelték. A motorcsónak értékét 16.000 koronában állapították meg. DAR JU-9 1916. I. 904.

részben saját személyzetük teljesített szolgálatot.⁴⁰⁵ Az Adria Rt. Szent István gőzösét az év végén 30,5-es mozsarak és 42-es tarackok Cattaróba szállítására használták.⁴⁰⁶ A bevonult kereskedelmi tengerésztisztek számára a haditengerészet 1915-ben rendszeresítette a korvetthadnagyi címet.⁴⁰⁷ A császári és királyi hadihajók hajóhídján önálló szolgálatot ugyanis csak a fregatthadnagy teljesíthetett, a bevonult kereskedelmi kapitányok azonban legfeljebb csak tengerészszászlósok lehettek. Mivel a haditengerészetnek szüksége volt gyakorlott és elismert hajózási tisztekre, így Haus tengernagy létrehozta a korvetthadnagyi címet, ami ugyan nem járt együtt tisztvi vizsga letételével, de az intézkedés révén közelebb hozták a haditengerészeti tisztvi ranghoz a nagy szakértelemmel és hajózási tapasztalattal bíró kereskedelmi tiszteket.⁴⁰⁸

Mikor a Szerbia elleni összpontosított támadás során a bolgár előrenyomulásnak sikerült elvágnia a Szaloniki felőli utánpótlási vonalat, a szerbek számára a korábbinál is jobban felértékelődtek az adriai kikötőkbe érkező antant szállítmányok. Az AOK nyomására a haditengerészet a tenger felőli utánpótlás zavarására több hajót vont össze Cattaróba, és ezek számos szállító hajót süllyesztettek el.⁴⁰⁹ A Monarchia haditengerészetének egészen Szerbia 1915. év végi és Montenegró 1916 januári összeomlásáig ezeknek a szállításoknak a megnehezítése volt a legfőbb feladata.⁴¹⁰ A császári és királyi hadihajók többször is állítottak meg görög, albán vagy más kereskedelmi hajókat. A haditengerészet aktív részvétele ellenére azonban a szerb hadsereg maradványait az antant hajói sikeresen tudták evakuálni az albániai kikötőkből. 1915. november 11-től 1916. március 4-ig mintegy negyedmillió embert menekítettek ki, köztük közel 143.000 szerb katonát, valamint körülbelül 23.000 osztrák-magyar hadifoglyot. A művelethez 81 olasz, francia és brit szállítógőzöst használtak. A szállítóhajók összesen 322 utat tudtak megtenni.⁴¹¹ A helyzet súlyát az adja, hogy ez a szerb hadsereg 1918-ban jelentős szerepet játszott a balkáni hadmozdulatok sikerében és a bolgár front áttörésében.⁴¹²

⁴⁰⁵ U.o.

⁴⁰⁶ Aichelburg: p. 115.

⁴⁰⁷ Ez a cím ekkoriban ugyanis nem létezett a hadiflottánál. Sorban a tengerészjelölt, tengerészkadét vagy hadapród, majd a zászlós után nem a korvetthadnagyi, hanem a fregatthadnagyi rang következett. Ez volt a legkisebb főtisztvi rang. Prinz Gyula: *Harc a tengerért*, Bp., Magyar Adria Egyesület, 1916. p. 18-19.

⁴⁰⁸ Az Est, 1915. november 11. p. 11.

⁴⁰⁹ Halpern, 2007.: p. 25.

⁴¹⁰ Csonkaréti, 1985.: p. 333-340.

⁴¹¹ Csonkaréti, 1986.: p. 480.

⁴¹² Mivel 1915. december 29-én egy aknamezőn elsüllyedt a haditengerészet két modern rombolója, a Lika és a Triglav, a hajók védelme érdekében Haus nem kockáztatott. A haditengerészet nem akadályozta meg az evakuálást, és nem vett részt az albán Durazzo kikötőváros elleni támadásban sem. Csonkaréti, 1989.: p. 42.

3.2. Az Olaszországban lefoglalt és egyéb ellenséges kikötőkben rekedt gőzösök sorsa

A legnagyobb magyar tengerhajózási cégnek, az Adria Rt.-nek 1915 májusáig az elsüllyesztett Báthorin kívül – melynek legénységét az év márciusában engedték haza – három hajója került ellenséges kézre: a Tibor Bordeauxban, a Széchenyi Lisszabonban, a Báró Fejérváry Odesszában rekedt.⁴¹³ A Tibort egyes hírek szerint katonai szolgálatra rekvirálták, amiért a háború után a cég kártérítésre számított.⁴¹⁴ A külföldön rekedt hajók személyzetéről alig voltak hírek, de tudjuk, hogy az Oroszországban lefoglalt Báró Fejérváry személyzetének a társaság rendszeres anyagi támogatást küldött, ami el is jutott a hajó parancsnokához. Erről a kapitány levelei, valamint a hajó első gépészének beszámolója is egyértelműen tudósít. Tuchtan Jenő első gépész ugyanis május 25-én Oroszországból Budapestre érkezett és a Kereskedelemügyi Minisztériumban beszámolt arról is, hogy a pénzküldemények megérkezésig nagy nélkülözésben töltötték napjaikat, de a rendszeres segélyeknek köszönhetően javult az ellátásuk. Az orosz kormány 1915 augusztusában jelezte, hogy a háború befejezése előtt a hajót illető kérdésben nem hajlandó nyilatkozni.⁴¹⁵

Az Adriához hasonlóan a Magyar Keleti társaságnak is három hajója került ellenséges kézre már az olasz háború előtt. Az Attila Glasgow, a Kárpát Newcastle, a Turul Sydney kikötőjében rekedt, további három hajójuk semleges kikötőben talált menedéket: az Orsova Padangban, a Tátra Rodosz közelében, a József Ágost Olasz-Szomáliában. A hajókat az év elején sorozatos katasztrófák érték: a brit kormány által visszatartott Kárpát rakománya kigyulladt, a József Ágost Főherceg az afrikai Mogadiscio közelében zátonyra futott, az Orsován Szumátrán tűz ütött ki.⁴¹⁶ A május előtt ellenséges kézre került hét magyar hajóból a hetedik az Atlantica társaság Polnay gőzöse volt, amelyet a britek foglaltak le. A hajót a brit kormány használatba is vette és 1915. május elején Ausztráliába küldte egy nagyobb szénrakománnyal.⁴¹⁷ A cég hajóparkjának csak a fele tudott Fiumébe menekülni. A Budapest az amerikai Newport Newsban, a Morawitz a szintén amerikai Galvestonban, a Gróf Serényi Béla és az Atlantica Spanyolországban – előbbi Cartagenában, utóbbi Ferrolban – talált menedéket. Az Orient társaság hajói – egy kivétellel – szintén külföldön álltak, a Magyar-

⁴¹³ DAR JU-9 1915. III. 2073. és DAR JU-9 1916. III. 517.

⁴¹⁴ DAR JU-9 1915. III. 2073

⁴¹⁵ U.o.

⁴¹⁶ DAR JU-9 1915. I. 453.

⁴¹⁷ DAR JU-9 1915. I. 819.

horvát szabadhajózási cég összes gőzöse semleges kikötőben volt. Ez utóbbi volt az egyetlen cég, amelyiknek egyetlen hajóját sem sikerült hazahozni a Monarchia valamelyik kikötőjébe, ugyanakkor hajói egyelőre nem kerültek ellenséges kézre sem. A Máltán semlegességi nyilatkozatot aláírt Korana legénysége a cég hajójával Patrasból 1915 májusában a szintén görög Galaxidisba ment át.⁴¹⁸ Az olasz hadüzenetig a magyar nyílttengeri kereskedelmi flottából összesen harminchét hajó volt hazai kikötőkben, hét ellenséges kézre került, a többi pedig semleges kikötőben állt. Olaszország hadba lépésével azonban az arányok megváltoztak és az ellenséges kézre került hajók száma hétről tizenötre emelkedett.

A hadüzenet idején négy magyar társaságnak – Adria, Magyar Keleti, Magyar-horvát szabadhajózási, Orient – voltak hajói olasz kikötőkben. A Deák, a Duna és a Matlekovits Adria-gőzösöket Bariban és Genovában foglalták le az olasz hatóságok. Az Orient társaság Luzon gőzösét Livornóban, a Magyar Keleti társaság Tátra gőzösét a Dodekanészosz-szigeteken, a József Ágost Főherceget pedig Olasz-Szomáliában fogták el. A Magyar-horvát társaság, amelyiknek eddig egyetlen hajója sem került ellenséges kézre, most az Olga és a Zvir hajóit veszítette el. Előbbi Velencében, utóbbi Siracusában volt. Ezekkel együtt az ellenséges kézre került magyar gőzhajók a következő képet mutatták: egy hajó állt Lisszabonban, egy orosz, egy francia kikötőben, négyet brit vagy ausztrál, nyolcat az olasz hatóságok foglaltak le.⁴¹⁹ Mind hosszújratú, első osztályú gőzös volt, köztük egészen új és korszerű hajók is, melyek egyesével is jelentős értéket képviseltek.

Az olasz hatóságok az Adria Rt. Deák gőzösét Bariban foglalták le, de legénységét hamarosan hazaengedték. A társaság június 25-i igazgatósági ülésén elhangzott, hogy a genovai vezérügynökség Zürichbe távozott, és már innen közölték hivatalosan a hajó elfogását, valamint azt, hogy a legénység az olasz-svájci határ mentén fekvő Chiasso svájci kisvárosban át indult haza. A genovai vezérügynökség korábban az Adrián kívül rekedt hajókról is megfelelő információkat tudott hazaküldeni. A Zürichbe való áttelepülés éppen azért is volt fontos, mert a későbbiekben is szükség volt az idegen vizeken rekedt hajókkal való kapcsolattartásra, valamint a hajók helyzetének azonosítására. A volt genovai vezérügynök az ottani ügyekkel a korábbi pénztárost bízta meg. A társaság velencei ügynöke is elhagyta Olaszországot és Fiumébe utazott. Az üzleti iratokat és értékeket az egyik volt ügynökségi dolgozó lakására vitték.⁴²⁰ A lefoglalt Deákon 210 tonna értékes kőszén is volt,

⁴¹⁸ DAR JU-9 1915 I. 819.

⁴¹⁹ U.o.

⁴²⁰ DAR JU-9 1915. III. 2073.

ami szintén ellensége kézre került. Az 1892-ben Nagy-Britanniában épített hajó eredeti beszerzési értéke 848.515 korona volt.⁴²¹ A veszteség tehát a cég számára jelentős volt. A társaság Duna nevű hajóját Genovában rekvirálták, legénységét egy helyi népszállóban internálták. A gőzösön mintegy 975 tonna kőszén is volt. Az 1902-ben épült Duna gyártáskori beszerzési értéke 1.393.997 koronát tett ki, ezzel ez volt a legnagyobb értékű, olasz kézre került magyar hajó. A társaság genovai szállítási osztályának vezetője augusztus 1-jén jelentette, hogy a Dunát a genovai gáztársaság számlájára szénszállításra Nagy Britanniába küldték.⁴²² A cég Matlekovits nevű gőzöse szintén Genovában állt, amikor május 24-én legénységét internálták. A hajón 156 tonna kőszén is lefoglaltak. Az 1905-ben épült hajó beszerzési értéke 716.286 koronát tett ki.⁴²³ Augusztusban már tripoliszi szállításokra való használatáról jöttek hírek.⁴²⁴

A Magyar Keleti társaság Tatra gőzöst szintén lefoglalták az olasz hatóságok. Ez volt a legfiatalabb, legkorszerűbb magyar hajó, amelyik olasz kézre került. A gőzöst egy évvel a világháború kitörése előtt építették Nagy Britanniában. 1914 júliusában Port Saidba vitt árut, ahonnan augusztus 13-án Bejrútba, majd november 8-án az 1912 óta olasznak számító Rodoszra menekült. November 18-tól a Rodosz melletti Symi szigetének egyik öblében horgonyzott. Május 23-án hajnalban, a hivatalosan éjfélkor beálló hadüzenet előtt a helyi hatóságok leltárt vettek fel a hajó értékeiről és rekvirálták a gőzöst. A kapitánya csak később értesült, hogy már az előző napon is titkos őrizet alatt álltak.⁴²⁵ A parancsnok május 24-én levélben tájékoztatta a magyar tulajdonost arról, hogy a legénység egy részét partra kellett szállítani. Pár nappal később, május 30-i, Patrasban feladott jelentésében ugyancsak megerősíti a hajó május 23-án, hajnalban történt elfogását. A szinte teljesen újnak számító gőzös beszerzési értéke 1.210.590 koronát tett ki. Egy zürichi magántávirat szerint a hajót augusztus 2-án Nápolyba vitték, hogy a későbbi igénybevételre felkészítsék és a szükséges javításokat elvégezzék rajta. Augusztus 30-án már Amerikában, a virginiai Norfolkban állt.⁴²⁶ A teljes legénységet a Dodekanésszosz-szigetekhez tartozó Scarpantoson internálták.⁴²⁷ A társaság egy másik gőzöse, a József Ágost Főherczeg 1915 májusában Olasz Szomáliában volt. Pár hónappal azelőtti zátonyra futása után a legnagyobb valószínűség szerint a terület

⁴²¹ DAR JU-9 1915. I. 2771.

⁴²² DAR JU-9 1915. III. 2073.

⁴²³ DAR JU-9 1915. I. 2771.

⁴²⁴ DAR JU-9 1915. III. 2073.

⁴²⁵ DAR JU-9 1915. I. 2771.

⁴²⁶ DAR JU-9 1915. I. 819.

⁴²⁷ DAR JU-9 1916. V. 697.

fővárosának számító Mogadiscio kikötőjében tartózkodott, de a lefoglalás helyeként felmerült Itala vagy más helyi kikötő is. A hajó pontos helyéről a tulajdonos ugyanis semmilyen megbízható információval nem rendelkezett. Rakománya közt az ausztrál Brisbane-ben felvett 691 bála gyapjú volt, amit Triesztbe kellett volna vinnie. Ezen kívül egy láda, Melbourne-ben berakott cserzett bőr volt még a hajón Port Saidba címezve, továbbá 203 darab nyersbőr, valamint egy köteg cserzett bőr Sydneyből szintén Triesztbe feladva. Az 1904-ben épült hajó beszerzési értéke 822.289 korona volt.⁴²⁸ A tulajdonosok a kereskedelemügyi miniszter közbenjárását kérték, hogy diplomáciai úton kaphassanak híreket hajóik sorsáról.⁴²⁹ Szeptember 27-én zürichi hírek szerint a gőzös Messinában állt. A legénység egy részét alexandriai, más részét szardíniai fogolytáborokban internálták. November 19-én és 29-én a hajó első gépésze és szakácsa Alexandriából, december 6-án a másodgépész egy szardíniai táborból adott életjelet magáról. A levelek szerint a kapitány az afrikai Mogadiscióban maradt.⁴³⁰

A Magyar-horvát szabadhajózási társaság is elszenvedte első veszteségét: Olga gőzösét 1915 májusában Velencében foglalták le. A gőzös a világháború kezdetén egy köszénrakománnyal érkezett meg ide, azóta itt tartózkodott. A társaság helyi ügynöke május 29-én jelezte, hogy a hajót elkobozták. A társaság által 1900-ban Nagy Britanniában épített gőzös beszerzési értéke 1.039.709 korona volt. A cég veszteségeit tetézte, hogy az olasz kézre került szinte teljesen új, 1912-ben épített Zvir gőzös eredeti beszerzési értéke nem kevesebb, mint 897.274 koronát tett ki. Eredetileg Rotterdamból szenet vitt Marseille-be, amikor a francia hadüzenet miatt rakományát az olasz Messinában hajózta ki, majd Siracusában leszerelve félreállt. A veszteglő gőzősön a lefoglalás után, 1915 júliusában olasz érzelmű tüntetés tört ki.⁴³¹ Később a legénységet egy városi szállóban helyezték el. Az Olga és a Zvir egyébként csak saját használatra tárolt szenet, jelentéktelen mennyiségben.⁴³² Az Olgát a Velence előtti malamocói bejárat előtt május végén torlaszhajóként elsüllyesztették az olaszok.⁴³³ Az Orient társaság 1902-ben épült Luzon gőzőse is olasz kézre került a Ligur-tengeri Livornóban. Ez volt az olaszok által lefoglalt legnagyobb magyar hajó a maga 4.160

⁴²⁸ DAR JU-9 1915. I. 2771.

⁴²⁹ DAR JU-9 1915. I. 819.

⁴³⁰ DAR JU-9 1916. V. 697.

⁴³¹ DAR JU-10 155.

⁴³² DAR JU-9 1915. I. 2771.

⁴³³ DAR JU-9 1915. I. 819. A malamocói csatorna a Velencébe vezető három tengeri bejárat egyike, amely a kikötővárost a nyílt Adriával összeköti.

bruttó-regisztertonnájával, 103,6 méteres hosszával és 14 méteres szélességével.⁴³⁴ Eredeti beszerzési értéke több mint tíz évvel korábban 1.270.000 koronát tett ki.⁴³⁵ A nyáron már amerikai szállításokra használták.⁴³⁶ Egy június 24-én kiadott olasz dekrétum szerint, ha a Monarchia védtelen kikötőket, városokat, falvakat vagy fegyvertelen kereskedelmi hajókat támad meg, akkor a lefoglalt kereskedelmi hajókat a háború után kártérítésként fogják igénybe venni.⁴³⁷

Június 19-én az Adria Rt. Rio de Janeiró-i vezérügynöksége jelentette John A. Thom ügynök lemondását. Ezzel a brazil Pernambucóban horgonyzó Széll Kálmán érdekeinek védelmét az osztrák-magyar konzulátusra hagyták.⁴³⁸ A gőzös parancsnoka július 31-én tájékoztatta a tulajdonos társaságot, hogy a hajó egyik rakterében – éppen ott ahol a hajó kőszenét tárolták – tűz ütött ki. A raktár egyes részei elégtek, a szükséges javításokat ideiglenesen elvégezték.⁴³⁹ A Magyar Keleti társaság ellenséges kézre került hajói közül a Turult a britek ekkor már szállításokra használták. Június 18-án Svédországon át kapta kézhez a cég a kapitány egyik több hónappal korábbi, január 28-i jelentését, amelyben az 1914. november 2-án lefolyt zsákmánybírószági tárgyalásról szóló újságcikkeket küldte meg. Ezek szerint a hajót a háború végéig a brit Admirális kizsgálására foglalták le. Az Ausztráliában lefoglalt Turult átnevezték, és Carawa néven használták.⁴⁴⁰ Különböző árukat, főleg élelmiszert vitt Nagy-Britanniába.⁴⁴¹ A hajó értékét a bíróság csupán feleannyiban állapította meg, mint a tulajdonos, ami nem volt lényegtelen a társaság számára, hiszen a rekvirált hajók becsértéke volt a biztosíték a hajó megsemmisülése vagy megrongálódása esetére. A cég londoni ügyvédek is felkért a helyzet tisztázására, de rövid időn belül világossá vált, hogy a hajót a háború végéig visszatartják. Mivel a Turul nem szállított

⁴³⁴ MTÉ 1915. p. XVI.

⁴³⁵ DAR JU-9 1915. I. 2771.

⁴³⁶ DAR JU-9 1915. I. 819.

⁴³⁷ A szöveg kiemelte, hogy a védelmet az olasz alattvalókra, sőt az irredentistákra is érti. DAR JU-9 1915. III. 2073.

⁴³⁸ U.o.

⁴³⁹ U.o.

⁴⁴⁰ A hajó értékét az ausztrál hatóságok kevesebbre becsülték, mint a Magyar Keleti Rt. A kapitány San Franciscón át Fiumébe érkezett, szeptember 30-i jelentése leírta, hogy a cég által javasolt értéket a helyi zsákmánybírószág nem vette figyelembe. A társaság a kapitányon kívül egy londoni ügyvédi irodát is felkért a helyzet tisztázására, de eredményt nem ért el. 1916. V. 697.

⁴⁴¹ A Commonwealth Government Line of Steamers 1916-ban alakult, hogy másodkézben lévő brit teherhajókkal Ausztráliából Európába és az Egyesült Államokba gabonát és gyapotot szállítsanak. A hajók lefoglalt német és osztrák-magyar hajók voltak, köztük a Turul. S. Swiggum – M. Kohli: Commonwealth Government Line of Steamers, Australian Commonwealth Line of Steamers. <http://www.thshipslist.com/ships/lines/commonwealth.htm> (továbbiakban: S. Swiggum – M. Kohli) Letöltve: 2010. szeptember 5.

dugárut, a cég bízott a háború utáni békés rendezésben. Az Atlantica társaság egyetlen ellenséges kézre került hajóját, a Polnajt a britek szintén ausztráliai szállításokra használták az év során. A magyar hosszújratú és nagyparti hajók közül a lefoglalt, elsüllyesztett és hazai vizeken lévő hajókon kívül az év végén még húsz egység volt a szövetséges német, valamint a semleges brazil, holland, spanyol, amerikai és szumátrai kikötőkben.⁴⁴²

3.3. A nagyobb hajózási cégek üzleti veszteségei 1915 végéig

Az éves jelentését készítő fiumei kamara előzetes adataira támaszkodva a Budapesti Hírlap szinte derűlátóan és meglehetősen pontatlanul számolt be a hajózás és a helyi gazdaság helyzetéről: „Ámbár a hajózási forgalom szinte teljesen szünetel, a hajósvállalatokat és társulatokat semmiféle krízis nem érte. Az Adria társaság valamennyi hajója, kettőnek kivételével, biztos kikötőben van, csupán a Báró Fejérváry gőzöst kobozták el az oroszok és a Báthori-t süllyesztették el a tengeri jog flagrális megsértésével az angolok. Az esztendő első felében oly kitűnően jövedelmező volt a társaság üzleti forgalma, hogy a második félévben beállott kényszerű szünet ellenére is módjában lesz a tavalyihoz hasonló nagyságú osztalékot juttatni részvényeseinek. Ugyanilyen kedvező a Magyar-Horvát tengerhajós társaság helyzete. A társaság egész hajóparkja biztos kikötőben van.”⁴⁴³ A valóságban a külföldön rekedt magyar hajópark aggasztó sorsa, az Adriára bezárt hajózás és a tengerparti forgalom fenntartása komoly kockázatokat rejtett magában. Az U-C helyzetét is kedvezően állítja be a magyar sajtó, szóvá sem téve a Kupa gőzös egy hónappal korábbi elsüllyesztését. A tulajdonosokat jogos aggodalommal töltötte el a társaságok helyzete. A csökkentett állami támogatások mellett fő vagyonuk, vagyis hajóparkjuk ki volt téve a háborús viszonyoknak. Nem volt elhanyagolható szempont a jövőre nézve, hogy a háború után a cégek hogyan tudnak majd újra megjelenni a piacokon, hiszen a nemzetközi forgalomból kiszakadva nem tudtak részt venni a hajózási konjunktúrában, így szükségszerűen lemaradtak külföldi versenytársaiktól. Az Adria társaság 1915-ös üzleti jelentése azt írja: „A világháború elzárta előlünk a nemzetközi hajózás vonalait, üzleti forgalmunk az egész éven át szünetelt s míg az ellenséges hatalmi csoporthoz tartozó és a semleges hajózás épen a háború okozta legmagasabb konjunktúra közben folytatta üzemét, a mi gőzöseink nem vehettek részt a hazai

⁴⁴² DAR JU-9 1915. III. 89.

⁴⁴³ Budapesti Hírlap, 1915. január 28. p. 16.

áruforgalom szolgálatában.”⁴⁴⁴ A cégeket ért veszteségek áttekintése érdekében Harkányi miniszter január 24-én kelt levelében utasította a tengerészeti hatóságot, hogy az 1914. december végéig felmerült kiadásokról, károkról és elmaradt bevételekről kimutatás készüljön. Ezen túl 1915. január 1-től valamennyi cégnek és a hatóságnak is havi jelentést kellett küldenie a minisztériumba.⁴⁴⁵

Az Adria Rt. 1915. üzletévi mérlege 390.005 korona veszteséggel zárul, ami az előző évi 9.945 korona nyereség áthozatalával 380.060-ra mérséklődött.⁴⁴⁶ A céget saját becslései szerint 1914 végéig 3.489.166 korona kár érte, amit az elmaradt bevételek, a nem várt költségek, a megdrágult biztosítási díjak és államsegély-levonások okoztak.⁴⁴⁷ A társaság által kimutatott károk később havi 500.000-700.000 korona között mozogtak, amiből jelentős részt tett ki az elmaradt államsegély. Például az 1915. júniusi 611.800 korona pénzügyi hiányból 253.800 koronát tett ki a levont szubvenció, ami a teljes összegnek közel a fele. Az államsegély nagyságát jól mutatja az is, hogy az erre a hónapra kalkulált 149.000 korona elmaradt hajóbevétel kevesebb, mint az elmaradt államsegély.⁴⁴⁸ A társaság tulajdonában lévő hajók értékét 1915-ben 33.216.388 koronában állapították meg. Ez számított a cég legnagyobb vagyonának, még az impozáns és kitűnő fekvésű fiumei palota is „csak” 1.532.000, a budapesti pedig 1.599.000 koronát tett ki.⁴⁴⁹ Az Adria a hadvezetőségtől 1915-ben 1.187.301 korona hajóbért kapott, beleszámítva a személyzeti, élelmezési és egyéb díjakat is.⁴⁵⁰ Ez jelentette az egész éves bevételét a hajózási üzemből. Összevetve az 1913. évi eredménnyel – ami 1.798.209 korona tiszta nyereséget mutatott – ez nem elhanyagolható összeg, igaz a cég vagyonát jelentő hajópark ki volt téve a háborús pusztításoknak.⁴⁵¹ A háború következtében kialakult drágaság miatt az Adria társaság tisztviselőinek, kapitányainak, gépészeinek szeptember 1-jétől hadi-drágasági pótlékot fizetett. A háború előtt üzemelő magyar-amerikai vonal azon alkalmazottainak, akiknek nem sikerült megfelelő álláshoz jutniuk és megélhetésüket biztosítani, korábbi havi fizetésük felét folyósították. A cég 1915. évi üzleti beszámolójában meg is jegyzi: *„Hajóinkat azonban jó karban és kötelességünkhöz képest a hadvezetőség rendelkezésére tartottuk, összes szárazföldi és*

⁴⁴⁴ DAR JU-9 1916. III. 517.

⁴⁴⁵ DAR JU-9 1915. I. 453.

⁴⁴⁶ DAR JU-9 1916. III. 517.

⁴⁴⁷ DAR JU-9 1915. I. 453.

⁴⁴⁸ U.o.

⁴⁴⁹ DAR JU-9 1916. I. 904.

⁴⁵⁰ U.o.

⁴⁵¹ DAR JU-9 1915. III. 2073.

*tengerész személyzetünk járandóságait fizetve, a nehéz háborús viszonyok közt ezernél több család existenciáját biztosítottuk...*⁴⁵²

A Magyar Keleti társaság 1915. évi üzleti jelentésében írja: „*Annak következtében, hogy szervezetünk kereteit a háború tartama alatt is csaknem a maguk teljességében fenn kell tartanunk, hadbavonult és ellenséges kikötőkben internált alkalmazottainkról és azok családtagjairól megfelelően gondoskodnunk és viselnünk kell a háború okozta drágasággal járó és egyéb rendkívüli terheket, az üzemi szünetelés következtében állami szerződésünk szerint csökkentett államsegélyünkből, valamint bankbetéteink és értékpapírjaink kamatjövendelméből származó bevételek elégtelenek voltak minden költségek és az alapszabályszerű leírások fedezésére.*”⁴⁵³ A társaságnál 1914. december 31-ig keletkezett rendkívüli kiadások 127.100 koronát tettek ki, de ebbe nem számították bele a Fiumében vagy külföldön veszteglő hajók személyzeti és egyéb költségeit, a biztosítási díjakat és a kikötői illetékeket. A cég az év végéig 2.481.000 korona elmaradt bevétellel számolt. Ezen belül az állami segélyből való levonás 217.000 koronát tett ki, a Port Saidban és Anconában 1914 júliusában kiszolgáltatót köszénrakományok be nem folyt fuvardíjai pedig 60.000 koronát jelentettek. A fennmaradt összeg az elmaradt járatok bevételeinek az utolsó békeév azonos időszaka alapján becsült összege, számszerűen 2.204.000 korona volt. A szabadhajózást űző cégnél a legnagyobb hiányt az jelentette, hogy a nemzetközi piacon emelkedő viteldíjak hasznától elestek. Például novemberben a 657.166 korona hiányból az elmaradt fuvardíjbevételek nem kevesebb, mint 621.000 koronát tettek ki.⁴⁵⁴ A külföldön rekedt hajók katasztrófáinak (a Kárpáton és az Orsován keletkezett tűz, a József Ágost Főherczeg zátonyra futása) költségeit – a cég egyik márciusi levele szerint – „*nem tudjuk becsülni.*”⁴⁵⁵ A társaság flottájának értéke 11.483.693 koronában volt nyilvántartva.⁴⁵⁶ A korábbi évekről fennmaradó bevételek miatt az 1914. évet még 356.964 korona fölösleggel sikerült zárni. Az államkincstár által a hadviselés terheinek fedezésére kibocsátott második és harmadik magyar hadikölcsöncímletekből összesen 600.000 korona névértékű 5,5 és 6%-os kamatozású

⁴⁵² DAR JU-9 1916. III. 517.

⁴⁵³ DAR JU-9 1916. V. 697.

⁴⁵⁴ DAR JU-9 1915. I. 453.

⁴⁵⁵ U.o.

⁴⁵⁶ Compass, 1917. p. 1185.

kötvényeket vásároltak, amellyel a cég hadikölcsönkötvényei 1.100.000 korona névértékre emelkedtek.⁴⁵⁷

A Magyar-horvát szabadhajózási társaság 1914 végéig körülbelül 290.000 korona kiadás mellett 900.000 korona elmaradt bevétellel számolt.⁴⁵⁸ Hasonlóan magas volt a bevételkiesés a szintén szabadhajózásra berendezkedett Orient társaságnál is. Az utóbbi cég számításai szerint például 1915 augusztusában 196.000 koronától estek el, amiből 135.000 lett volna a viteldíjből befolyó jövedelem. Az Orient hatóságához írt levele szerint novemberig még általánosan elfogadható áron voltak a fuvardíjak, de az év végére rohamosan emelkedtek.⁴⁵⁹ Az év elején lejelentett hiányok és az év végi adatok között – részben emiatt – jelentős különbségek alakultak ki.

Az Atlantica Rt. 1914 második felében 510.175 korona kiadással számolt, amiben a hajópark anyag és szénszükségletei, a személyzet fizetése, kikötői illetékek és a hajó karbantartási díjak 282.125 koronával szerepeltek. Ezen felül a bevonult tisztviselőknek és alkalmazottaknak a háború alatt is folyósított illetményei, valamint a házbérek, igazgatósági, utazási, sürgöny, posta és egyéb költségek 168.576 koronát tettek ki. Az ügynökségek hasonló költségei 50.898 koronát, a tengerészeti ösztöndíjak 4.434 koronát, a hajókért fizetett biztosítási díjak 4.140 koronát vittek el. Emellett a háború kitörése miatt ki nem egyenlített fuvarok miatt a cég elesett az Atlantica, a Gróf Serényi és a Polnay gőzösök bevételeitől, ami együtt 5.392 koronát jelentett.⁴⁶⁰ A társaság a korábbi évek gazdálkodása révén 330.715 korona nyereséggel zárta az 1915. évet, hajóit 10.055.000 korona érteken tartották nyilván.⁴⁶¹

A cégek közül az Adria Rt. részvényeseinek 1915-ben 5% osztalékot tudott fizetni, ami harmada volt az 1913. évinek, de elmaradt az előző évitől is. Az Atlantica, a Magyar Keleti még 10%-ot fizetett, ami szintén körülbelül a fele volt a békeidőknek. Az Orient, amelyik korábban 120%-ot is fizetett részvényei után, most 50%-ot ajánlott. Az U-C 1914-ben még 60% osztalékot tudott adni, 1915-ben már csak 40%-ot. Az Indeficienter egyáltalán nem fizetett osztalékot.⁴⁶² A részvények árfolyamai általában csökkentek vagy alig változtak a háború elején. Érdekes, hogy a cégek kimutatásaiban még nem, vagy alig vehető észre a hajók értékének emelkedése, miközben például az Olaszországban lefoglalt Olga és Zvir

⁴⁵⁷ DAR JU-9 1916. V. 697. Az Adria a magyar hadikölcsönökre egy millió korona névértékű kötvényt jegyzett. DAR JU-9 1915. III. 2073.

⁴⁵⁸ DAR JU-9 1915. I. 453.

⁴⁵⁹ U.o.

⁴⁶⁰ DAR JU-9 1915. I. 453.

⁴⁶¹ Compass, 1917. p. 1181.

⁴⁶² U.o.: p. 1178-1189.

gőzösök piaci értéke 1915 végére megkétszereződött.⁴⁶³ A cégek vagyoni nyilvántartásai között csak az U-C növelte hajóinak értékét, az 1914 év végi mérlegéhez képest mintegy másfélmillió koronával.⁴⁶⁴

Az olasz háború kitörése után a teljes kikötői forgalom tovább csökkent és alig haladta meg a 10.000 tonnát.⁴⁶⁵ A fiumei kikötői forgalomban a kivitel már az olasz hadüzenet havában az 1914. májusi adatoknak alig kilencedét, a behozatal csupán tizedét a mutatta. A forgalom a tengerpartra és csupán néhány árura korlátozódott, elsősorban élelmiszerekre és szénre.⁴⁶⁶ A magyar tengerészeti hatóság bevételei is radikálisan megcsappantak. A kikötői illetékekből és vízeladásokból származó jövedelmek a korábbi bevételek tizedére estek. Míg például 1913 szeptemberében a kikötői bevételekből 33.186 korona származott és 12.778 korona a vízeladásból, addig 1915 szeptemberében az előbbiből mindössze 142 korona, utóbbiból 1.481 korona bevételt könyvelhettek el. Mindezek mellett a hatóság is rendszeresen fordított pénzt a hadbavonultak családtagjainak megsegítésére.⁴⁶⁷

A veszteségek különösen nagynak számítanak annak fényében, hogy a nemzetközi piacon mindeközben felértékelődtek a hajóterek, a hajók és a fuvarok díjtételei, így a külföldi – köztük a legfőbb konkurens olasz – cégek a háborús konjunktúrában komoly kereseti lehetőségeket találhattak. Az Est hírei szerint olasz hírlapokban az jelent meg, hogy a genovai Navigazione Alta Italia 1915-ben 11.146.000 líra tiszta nyereséget ért el, részvényeseinek pedig 100% osztalékot fizetett.⁴⁶⁸ 1915-ben a tengeri fuvardíjak átlagosan már az 1913. évi négyszeresét mutatták.⁴⁶⁹ Szintén 1915-ben, csak a skandináv államokban 92 hajóstársaság alakult 173 millió koronával.⁴⁷⁰ Az Osztrák Lloyd Sanghajban rekedt három gőzöséért 14.000.000, később 22.000.000 koronát ígértek, miközben a hajók mérleg szerinti értéke az egymillió koronát sem érte el. A kormány természetesen az eladást nem engedhette meg.⁴⁷¹ Ebben a helyzetben a magyar cégek tulajdonosait és részvényeseit legfeljebb a háború utáni konjunktúra reménye tölthette el bizakodással. Az Adria társaság 1915. évi közgyűléséhez

⁴⁶³ DAR JU-9 1915. I. 453.

⁴⁶⁴ Compass, 1916. p. 1113. és Compass, 1917. p. 1189.

⁴⁶⁵ 1915 júniusában a behozatal az előző hónaphoz képest 9.900 tonnáról 5.800 tonnára csökkent, míg az elszállított áruk mennyisége a májusi 7.400 tonnáról 5.500-re csökkent. Júniusban a kikötőbe 266 hajó érkezett, 88 hajóval kevesebb, mint májusban. Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1915. 118. szám, p. 318.

⁴⁶⁶ Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1915. évi 106. szám, p. 276.

⁴⁶⁷ DAR JU-9 1915. I. 453.

⁴⁶⁸ Az Est, 1916. március 16. p. 11.

⁴⁶⁹ Közgazdasági Szemle (szerk.: Mandello Gyula), 1917. 58. kötet, Bp., p. 764.

⁴⁷⁰ Kump József: Tengeri hajóépítő- és hajógépíparunk. (továbbiakban: Kump) in.: Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye, 1917. LI. kötet, 11. szám, p. 94.

⁴⁷¹ Budapesti Hírlap, 1916. augusztus 5. p. 13.

szóló igazgatói bevezető szavaival: „*az a jogosult remény vezet bennünket, hogy a háborús állapot megszűntével a tengerhajózási üzemnek rendkívül erőteljes fejlődésre van kilátása, mert a háború által előállott hajóhiány az erőszakkal visszatartott nemzetközi forgalom felszabadultával hajóanyagban nagy keresletet fog indítani s ezért a viteldíjak, ha nem is a fiumei viszonylatokban, ahol tarifáink állandó jellegűek, hanem a nemzetközi szabad forgalomban, kétségtelenül magasak lesznek úgy, hogy a hajózás megnyitásával mai veszteségeinkért és az elmaradt haszonért is kárpótlást remélhetünk, hajójövedelmünk jelentékeny emelkedésére számíthatunk és tartalékalapunknak is visszatéríthetjük az osztalék fizetésére igénybevett összeget.*”⁴⁷² A fontosabb magyar tengerhajózási társaságok háború okozta pénzügyi veszteségeinek 1915. évi állapotáról az 5. számú melléklet ad további, részletes tájékoztatást.

3.4. A fiumei rév hivatal működése a háború alatt⁴⁷³

A fiumei kikötő ügyeit intéző helyi rév hivatal munkája a háború alatt radikálisan megváltozott. A hivatal háborús működését döntően az 1915. évi tevékenységén keresztül mutatjuk be, ahol jól érzékelhető az adriai hadszíntér szempontjából legnagyobb mértékű változás, vagyis az olasz hadüzenet előtt és az azt követően a fiumei kikötői szervekre háruló feladatok súlya. A magyar tengerészeti hatóság felügyelete alá tartozó hat rév hivatal közül érhetően a központi kikötőben dolgozó fiumeire hárult a legnagyobb feladat.

A rév hivatal 1915-ben csak egyetlen új tengerészeti szolgálati könyvet állított ki, érvényességet egyszer sem hosszabbítottak. Ez időben 5.630 szolgálati könyv volt kiadva, és a rév hivatal 2.215 tengerész hajóra szegődését, valamint 2.371-nek a hajószolgálatból való kilépését erősítette meg.⁴⁷⁴ A kilépők többsége katonai szolgálatra vonult be, a hajón maradó legénység pedig a part menti forgalomban és a katonai szállításokban vette ki részét a háborúból. Mivel a megszokott kereskedelmi tevékenység megszűnt, így új tengerészeti szolgálati könyv kiállítására nem volt szükség. A rév hivatal bevétele 1915-ben mindössze 24.350 korona volt, ami az illetékekből és a hajóknak kiadott víz árából tevődött ki. A kikötői vízvezeték 28.865 köbméter vizet adott ki hajóknak, ezen túl a vasútnak, a közkutaknak és az

⁴⁷² DAR JU-9 1916. III. 517.

⁴⁷³ A fiumei rév hivatal határákörébe tartozott a fiumei kikötő karbantartása, a kikötői berendezések üzemben tartása, az érkező és induló hajók felügyelete és a kikötő közbiztonsága. Kemény: p. 92.

⁴⁷⁴ DAR JU-9 1916. I. 31.

állami úszóműveknek adott vízzel együtt ez az érték 80.310 köbmétert tett ki. Ez a szám a következő évben, a tengeri szállítások szaporodásával már négyszeresére nőtt. Érdekes, hogy a vízvezeték csőhálózatát 1916-ban már gyakran hadifoglyok javították.⁴⁷⁵ A fiumei kikötőbe 1915-ben 102 katonai szolgálatban álló gőzös és tizenegy hadihajó futott be. A kikötőbe összesen 3.970 hajó érkezett és 4.061 futott ki.⁴⁷⁶ A következő évben már hetvenegy hadihajó fordult meg a fiumei kikötőben, és az érkező és induló hajók száma is magasabb volt.⁴⁷⁷ Védőkíséret céljából 1916-ban már rendszeresen a kikötőben állomásoztak a Liburnia, San Mauro, Monfalcone, Ecida, Nesazio, Tátra felfegyverzett kereskedelmi gőzösök, melyek közül a Liburnia és a Tátra volt magyar cég tulajdonában. Mindkettő az U-C flottájához tartozott.⁴⁷⁸ „A hajóforgalom jórészt a katonai célokra bérelt hajók bonyolítják le, melyek sem áru, sem érkezési nyilatkozatot be nem nyújtanak és emiatt működésüket homály fedi.” – írta a révhivatal egyik jelentése 1917-ben.⁴⁷⁹

A Fiuméből induló hajók viszonylag nagy számát a tengerparti forgalom fenntartása is magyarázza. 1915 elején még tartottak fenn járatokat a Jadran, a Dalmatia és a Ragusea nevű osztrák cégek. 1916-ban ezek közül már csak a Dalmatia indított néhány hajót. A zenggi horvát gőzhajózási társaság és az Austro-Croata is beszüntette járatait. A forgalom legnagyobb részét az U-C bonyolította. 1915-ben megkezdődött Veglia szigetén a bauxitbányászat és az isztriai Carpanóban a barnaszéntermelés.⁴⁸⁰ Jelentősebb forgalom alakult így ki Fiume és a vegliai Bescanuova és a közeli sziget, San Gregorio valamint az isztriai Rabaz között a katonai kincstár szállítmányai miatt. A bauxitot hozó gőzösök biztonságos kikötésére év végén két új úszót, vagyis ütközéscsillapítót is kihelyeztek a rakpart mellé.⁴⁸¹ Mivel a trieszti hajózás teljesen szünetelt, a háború alatt fenntartott part menti forgalom Fiumébe terelődött, ahol emiatt néha helyszűke is mutatkozott. A torlódásoknak azzal kívánták az elejét venni, hogy a kikötői világítás engedélyezésével éjjel is dolgoztak a rakpartokon. A világítás egyébként egész évben ki volt kapcsolva, csak a rakodási műveletek, a hajók érkezése és indulása alatt – ilyenkor is csak katonai engedéllyel – lehetett minimális világítást használni. Élénk tevékenység folyt a háború miatt megszűnt hosszújárátú

⁴⁷⁵ DAR JU-9 1916. I. 83.

⁴⁷⁶ DAR JU-9 1916 I. 31.

⁴⁷⁷ DAR JU-9 1916. I. 83.

⁴⁷⁸ U.o.

⁴⁷⁹ U.o.

⁴⁸⁰ Binét György: A fiumei kikötő forgalmáról és szerepéről. (továbbiakban: Binét) in.: Közgazdasági Szemle (szerk.: Heller Farkas), 1930. p. 654.

⁴⁸¹ DAR JU-9 1916. I. 31.

hajózásnak fenntartott Punto Francóban⁴⁸² is, mivel a Montenegróba bevonult és a Balkánon küzdő csapatok számára a katonai vezetés ezt a kikötőt használta. Az év végén megindult hadműveletek következtében megélénkült az itteni forgalom és számos gőzöst újra forgalomba helyeztek. Mivel a hajóindulások jó részére a katonai szükségletek miatt volt szükség, azokat azonnal végre kell hajtani. Emiatt gyakran még a rév hivatal pénztári személyzetét is bevonták a késő esti és éjszakai munkákba.⁴⁸³ Az olasz háború kitörése után a kikötőt május folyamán teljesen kiürítették és az eddig itt álló huszonnyolc leszerelt gőzöst a kincstári úszóművekkel együtt dalmáciai kikötőkbe vezényelték. Trieszt kiürítésekor pedig Fiumébe is érkezett néhány hajó. Mivel Novigrad egyes hajótulajdonosoknak nem felelt meg, többen onnan újból visszatértek, az év végén összesen hét leszerelt gőzös állt újra a kikötőben.

„Az olasz háborúra való tekintettel a kikötőnek a tenger felől hozzáférhető részei partraszállás ellen védelmi állapotba helyezettek, mely célból sok helyen lövészárkok, fedett állások és dróttakadályok létesítettek és záró-tutajok is készítettek a szükség esetén való alkalmazás céljára.” – tartalmazza a rév hivatal hatóságnak írt jelentése.⁴⁸⁴ A védőműveket a katonai hatóság a fiumei rév hivattalal egyeztetve úgy helyezte el, hogy a forgalmat lehetőleg ne akadályozzák. *„Tekintettel a kikötői forgalomnak múlt évi szűk keretére, a kikötő területén a személyközlekedés is erősen korlátoztatott, minélfogva a közbiztonság kitűnőnek volt mondható.”* – áll a fent nevezett iratban.⁴⁸⁵ *„A tengerparton lézengő csöcselék távortartása céljából a kikötőben horoggal való halászat is engedélyhez volt kötve, mely a hivatal részéről minden megbízható egyén részére kiadatott.”* – írja a hatóság elé beterjesztett rév hivatali jelentés.⁴⁸⁶ A halászati tilalmak időszakos visszavonása után az üzemanyag hiánya és a férfi lakosság bevonulása miatt egyébként is csak gyenge halászati tevékenység folyt. Feltehetően a hajók mozgásának megfigyelését is el kívánták kerülni az ilyen szigorításokkal, ahogy azzal is, hogy a rév hivatal egyetlen parthasználati engedélyt sem adott ki a teljes év alatt.

Megjegyezzük, hogy a cégek mellett a hatóság hajóiból is voltak egységek, amelyeket katonai szolgálatra rendeltek. A haditengerészet már 1914. augusztus 8-tól igénybe vette a

⁴⁸² Amikor 1891-ben a magyar állam elkezdte alkalmazni vámtételeit a kikötőben, vagyis megszűnt Fiume szabadkikötői helyzete, akkor a korábbi ún. vámkülzetnek nevezett, vámszabadnak minősülő területet leszűkítették a Punto Franco területére. Krisztinkovich Ede: A víziutakról. Bp., Athenaeum, 1901. p. 305.

⁴⁸³ DAR JU-9 1916. I. 31.

⁴⁸⁴ U.o.

⁴⁸⁵ U.o.

⁴⁸⁶ U.o.

hatóság Klotild gőzöst. A hajót négyfős személyzettel Polába rendelték, lőszerszállító dereglyék vontatására és rendszerint napkeltétől napnyugtáig szolgálatban állt.⁴⁸⁷ A hatóság ősszel intézkedett, hogy a császári és királyi hadiszertárban a kétezer koronánál kisebb értékű javításokat díjtalanul végezzék el a hajón. A személyzet katonai esküt tett, és fizetésüket másfélszeres napidíjjal számították. Ezt azonban sokáig nem kapták meg.⁴⁸⁸ Hivatalosan a hajónak és személyzetének szükségleteit is a haditengerészetnek kellett állnia, de a hajó gépészének, Horn Izidornak hatóságához írt levele, valamint a hatóság őszi szemléje szerint ez nem pontosan így történt. A hatóságnak már augusztusban 200 korona előleget kellett utalnia a felmerült kiadások fedezésére.⁴⁸⁹ A hatóság a Klotildért napi hatvanöt korona bérleti díjat kért a TSZV-től. Az ebből kalkulált havi bért minden hónap 15-ig a rév hivatal pénztárába kellett befizetni.⁴⁹⁰ A hajók számláit a rendszeres határidőkre a TSZV-nek kellett kiegyenlítenie. Az Előre gőzös 1915-ben hetvenöt alkalommal működött (negyvenszer katonai célból, huszonhét alkalommal szolgálati és magánrendelésre, hétszer mentéseknél, egyszer tűzoltás miatt). A szintén hatósági gőzöst július 27-től tartósan igénybe vette a haditengerészet. A szintén kincstári Vontató 139 alkalommal volt működésben, a Klotild egész évben a haditengerészet szolgálatában Polában működött. A Mentő 156-szor működött, május 26. és november 5. között pedig Novigradban tartózkodott. A gőzdaru nyolcvankét alkalommal üzemelt, de az olasz hadüzenet után május 26-november 5. között szintén Novigradba vitték. A kotrót leszerelték.⁴⁹¹ A kevés és drága szén miatt az amúgy sem üzemelő kereskedelmi hajók saját szénükből adták át a hatóság gőzöseinek.⁴⁹² Az olasz háború kitörése után május 26-án az Előre és a Vontató vitte Novigradba a gőzdarut és a László pénzügyőrségi gőzöst. Június 1-jén vontatták el az állami úszódokkot, amihez az Előre mellett igénybe kellett venni az Adria társaság Árpád gőzöst, de szükség volt az U-C Nehaj nevű hajójának közreműködésére is.⁴⁹³ A Novigradba küldött állami úszóművek itt sem álltak tétlenül. Július 6-án például a gőzdarut használták az őrhajóként ide rendelt öreg torpedóhajó, a Sebenico uszorának kiemelésére, másnap az Augusztia Főhercegnő, Erdély, Kossuth, Gróf

⁴⁸⁷ DAR JU-9 1914. I. 6790.

⁴⁸⁸ DAR JU-9 1914. I. VIII.

⁴⁸⁹ DAR JU-9 1914. I. 6394.

⁴⁹⁰ DAR JU-9 1914. I. 6790.

⁴⁹¹ DAR JU-9 1916. I. 31.

⁴⁹² DAR JU-10. 156.

⁴⁹³ DAR JU-9 1916. I. 31.

Tisza István és a Corvin gőzösök horgonyainak kiemelésénél segített. A Vontató is gyakran volt működésben például a Zagreb gőzös, vagy a Sebenico hadihajó mozgatásában.⁴⁹⁴

Szeptember 23-án három haditengerészeti vontató gőzössel elvitték a Whitehead-féle úszódokkot Dalmáciába, de a bizonytalan őszi idő miatt csak nehezen és némileg megrongálva sikerült a műveletet végrehajtani. „*Minthogy ilyen a hajózásra nem alkalmas esetlen úszótestek szállítása a tengeren mindig koczkázatos vállalkozás és végrehajtása kiváló körütekintést és tengerészeti szaktudást igényel az azzal megbízott közegektől, kérem a hatóságot, hogy Celligoli Albin révalkapitány és Huszár Kálmán révbiztosnak az állami úszódocknak Fiuméből-Novigradba és onnan vissza való vontatása alkalmával teljesített eredményes szolgálataik elismeréseképp okiratilag dícséretét kifejezni szíveskedjék.*” – kérte Roediger Ernő, a rév hivatal vezetője a hatóságtól.⁴⁹⁵ Az úszódokkot október 13-án az Előre és a Vontató, valamint ezúttal a haditengerészet Pronta gőzöseivel újra Fiuméba vontatták. A Vontató, a gőzdaru és a pénzügyőri bárka november 5-én érkeztek vissza Novigradból Fiuméba.⁴⁹⁶

A hajók mozgását korlátozó katonai intézkedések miatt megnövekedett a hajóbalesetek száma. Az év nagyobb káreseményei között kiemelkedik a Chlumeczky osztrák gőzösről Fiumében kitört tűz július 28-án: a lángok a hajó egyik szénraktárában csaptak fel. Az oltást a hatóság Előre gőzöse végezte. A kisebb károk mellett említhető a február 20-i sirokkó okozta parti rongálás, valamint az Orifiamma osztrák trabaccolo⁴⁹⁷ április 18-i haváriája.⁴⁹⁸ A vitorlás léket kapott és a Mentő, valamint a rév hivatali bűvár közreműködésével sikerült csak megmenteni. November 26-án Portoréban a Danubius hajógyár egyik dereglyéje a vihar miatt elszakadt köteleiről és a Vontatónak kellett visszavinnie.⁴⁹⁹ December 11-én az Aussonia bárka Pecine alatt került veszélybe, de a Miramar gőzös sikeresen a kikötőbe vontatta. December 18-án az Adria gőzös a hajnali sötétben éppen Zarába induláskor a záró mólónak ütközött és azt erősen megrongálta,

⁴⁹⁴ DAR JU-10 155.

⁴⁹⁵ DAR JU-9 1916. I. 31. Roediger Ernő ebben az időben a fiumei rév hivatal vezetője, révkapitány, miniszteri osztálytanácsos és a haditengerészet tartalékos sorhajóhadnagya volt. MTÉ 1915. p. 25.

⁴⁹⁶ DAR JU-9 1916. I. 31.

⁴⁹⁷ Trabaccolo: kicsiny vitorlástípus, melynek neve az olasz trabacca, magyarul sátor szóból ered. A hajó Velencéből gyorsan elterjedt az egész Adrián. Széles, lassú, de megbízható konstrukciójú szállítóhajónak bizonyult. Az átlagos trabaccolo tíz-húsz fős volt, hossza tizenöt-huszonkét métert tett ki.

⁴⁹⁸ A havária a tengerészeti szaknyelvben valamennyi hajóbalesetre használatos kifejezés.

⁴⁹⁹ DAR JU-9 1918. I. 178.

valamint kettétört egy pénzügyőri csónakot is.⁵⁰⁰ December 27-én az Adria társaság Szeged gőzösének kikötésekor a hajó a Rudolf móló lépcsőjét rongálta meg.⁵⁰¹

A Szapáry rakpartból kiágazólag tervezett móló építését még 1913-ban kezdték meg, de a munkák csak lassan haladtak, sok megszakítással, és a befejezés várható ideje teljesen bizonytalanná vált. A bergudi kincstári hajóépítő telep nyugati széle és az országhatár között épített naszádkikötő hullámgátjában 1913 decemberében keletkezett sirokkókárok kijavítása ugyancsak elhúzódott. A Gregersen és fiai nevű céggel kötött 1914. október 5-i miniszteri rendelettel jóváhagyott szerződés alapján az újjáépítés még ebben az évben elkezdődött, de csak 1916 márciusában fejeződött be.⁵⁰² A magyar tengerészetre és a tengerészeti közigazgatásra a szokásos kikötői tevékenység mellett a háborús helyzetben – főleg az olasz hadüzenet után – egyre több feladat hárult. A katonai szállítások, a kikötői és hajózási óvintézkedések, az ellenséges támadásoktól való félelem, valamint a hagyományos feladatok és a békére való felkészülés rengeteg energiát kötöttek le, miközben a tengerészeti hivatalok is csak minimális létszámmal dolgozhattak a háború alatt.

4. Az 1916. évi események

4.1. Fokozódó veszteségek az Adrián

1916. január 8-10. között a XIX. hadtest számára több hadihajó is támogató, fedező tüzet biztosított a Lovčen hegy magaslatainak elfoglalására.⁵⁰³ A montenegrói ütegek elhallgattatásában a Cattaróban állomásozó 5. csatahajó-osztály parancsnokának, Alexander Hansa ellentengernagynak és a XIX. hadtest parancsnokának, Ignaz Trollmann⁵⁰⁴ tábornagynak kellett együttműködnie.⁵⁰⁵ A Montenegró és Albánia ellen vezetett

⁵⁰⁰ A hajó parancsnokát a révhivatal 100 korona pénzbírságra és a mólón keletkezett kár megtérítésére kötelezte, míg a pénzügyőri igazgatóság 600 koronában állapította meg kárigényét az elsüllyedt csónakért. DAR JU-9 1916. III. 517.

⁵⁰¹ DAR JU-9 1916. I. 31.

⁵⁰² DAR JU-9 1917. XIII. 287.

⁵⁰³ A hegyen és a környéken telepített montenegrói ütegek ugyanis a háború eleje óta támadni és megfigyelni tudták a Cattarói-öblöt. A háború elején felmerült, hogy a montenegrói ütegállások leküzdésére és az esetleges támadások elhárítására a haditengerészet közreműködésével csapatokat tesznek partra. Végül csak az öreg Kasier Karl VI. páncélos cirkálót küldték Cattaróba, a partraszállást a hajók megóvása érdekében törölték. A világháború 1914-1918. (szerk.: M. Kir. Hadtörténelmi Levéltár) IV. kötet, Az Osztrák-Magyar Monarchia 1914. évi augusztusi Szerbia és Montenegro elleni hadjárata. Bp., M. Kir. Hadtörténelmi Levéltár, 1929. p. 402.

⁵⁰⁴ Trollmann, Ignaz von Lovćenberg, Freiherr (1860-1919): 1915. januártól 1917. októberig a XIX. hadtest parancsnoka. 1916. november 1-jétől gyalogsági tábornok. A Lovčen elfoglalásának irányításáért kapta meg a Katonai Mária Terézia Rend lovagkeresztjét és a bárói címet. MEVH: p. 689-690.

⁵⁰⁵ Csonkaréti, 1989.: p. 41.

hadműveleteket Kövess Hermann,⁵⁰⁶ a 3. hadsereg parancsnoka vezette. Montenegró néhány nap múlva fegyverszünetet kért, ezzel a cattarói támaszpont szerepe is felértékelődött, hiszen ettől fogva a montenegróiak nem tudták jelenteni az antant egységeinek az itteni osztrák-magyar hajómozgásokat.⁵⁰⁷ Erre az időre haditengerészeti szemmel nézve már patthelyzet alakult ki a térségben, ami azt jelentette, hogy a Monarchiát bezárták az Adriára, de az osztrák-magyar egységek nem is akartak kitörni onnan. A francia és brit katonai vezetésnek mindeközben nem állt érdekében kockáztatnia nagyobb felszíni egységeit, ugyanakkor a térségben aktív francia és az olasz fél számára az 1915-ös veszteségek nyilvánvalóvá tették, hogy a Monarchia meg tudja védeni partjait. A brit vezetés számára legfeljebb az Adriáról a Földközi-tengerre kifutó tengeralattjárók felderítése, megsemmisítése bírt fontossággal. Conrad von Hötzendorf⁵⁰⁸ vezérkari főnök többször kérte a hadiflotta parancsnokát, Anton Haust,⁵⁰⁹ hogy hajtson végre egy – az 1915 májusához hasonló – Olaszország elleni támadást.

⁵⁰⁶ Kövess Hermann, kövesházi, báró (1854-1924): A Monarchia legeredményesebb magyar hadvezére volt. Az első világháború kitörésétől 1915 szeptemberéig a keleti hadszíntéren, előbb Galíciában, majd Porosz-Sziléziában harcolt. 1915. február 12-től Kárpátokban harcoló, róla elnevezett hadseregcsoport parancsnoka. Részt vett az 1915. május 2-i gorlicei áttörésben, augusztus elején bevette Iwangorodot. 1915. szeptember 19-től a balkáni hadszíntéren előrenyomuló 3. hadsereg parancsnoka. Jelen volt Belgrád, a Lovčen elfoglalásánál, illetve a montenegrói hadjáratban. 1916. február 26-tól vezérezredes. Ez év májusában a 3. hadsereg élén az olasz fronton volt, de júliusban már az orosz frontra küldték a Bruszilov offenzíva elhárítására. Ősszel Bukovinában harcolt. 1918. október 10-től ismét a Nyugat-Balkánon volt, és a róla elnevezett hadseregcsoportot vezette. 1918. október 23-án a trioli hadseregcsoport parancsnoka, november 3-tól a Monarchia haderejének utolsó főparancsnoka. MEVH: p. 384.

⁵⁰⁷ Halpern, 2007.: p. 26.

⁵⁰⁸ Conrad von Hötzendorf, Franz, gróf (1852-1925): Hainburgban, majd Bécsújhelyen tisztnak tanult, és 1871-ben kapta meg a hadnagyi kinevezést. 1874-1876 között a bécsi Hadiiskolát is elvégezte, és átkerült a vezérkari testületbe. 1878-ban részt vett Bosznia-Hercegovina okkupációjában, 1882-ben pedig vezérkari századosként a dél-dalmáciai felkelés leverésében. Harcászattanár, hadtudományi munkák szerzője, 1893-ban már ezredes, hat évvel később vezérőrnagy, 1903-ban pedig altábornagy lett. 1906-ban lett az osztrák-magyar vezérkar főnöke. A katonai modernizáció és a preventív hadviselés híve. 1914. július 31-től Frigyes főherceg hadsereg főparancsnok vezérkari főnökeként voltaképpen a hadműveletek irányítója volt. Nevéhez fűződik többek között Szerbia elfoglalása és a montenegrói hadjárat is. 1915-ben vezérezredes, 1916. november 25-től tábornagy 1917. február 28-án lemondott, mivel nem értett egyet a béketapogatózásokkal, és a róla elnevezett hadseregcsoport parancsnoka lett Tirolban. A piavei átkelés kudarca miatt visszahívták. 1918. december 1-jén nyugdíjazták. MEVH p. 108-109.

⁵⁰⁹ Haus, Anton (1851-1917): Tolmeinben született, 1869-ben tengerészkadétként lépett be a cs. és kir. haditengerészet kötelékébe. 1873-tól sorhajózáslós, 1886-tól a fiumei Haditengerészeti Akadémia tanára. 1890-1892-ben a Saida korvetten körbevitte a Földet. Hazatérése után a közös Hadügyminisztérium Tengerészeti Csoportfőnökség elnöki irodáján szolgált. 1893-ban a Narenta ágyúasztad tisztje, majd az Alpha torpedóiskolahajó parancsnoka. 1894-ben lépett elő korvettkapitánnyá, két évvel később a torpedóiskola parancsnoka volt, és a Tengerészeti Műszaki Bizottság tagja lett. 1900-ban a Donau korvett parancsnoka, de a boxerlázadás miatt a kínai vizeken lévő Kaiserin und Königin Maria Theresia parancsnokságát kell átvennie. Később a Miramar parancsnoka, majd a Tengerészeti Csoportfőnökség elnöki irodájának főnöke. 1905-ben lett ellentengernagy, 1907-ben részt vett a II. hágai békekonferencián, 1910-ben a Tengerészet Műszaki Bizottság elnöke, 1911-től altengernagy, 1912-től a hadiflotta felügyelője, majd 1913-tól a hadiflotta parancsnoka. A világháborúban a defenzív hadvezetés mellett állt ki. 1915. május 24-én végrehajtja az olasz partok bombázását. 1916. május 5-én nagytengernagy (Grossadmiral) fokozatot kap. 1917-ben a korlátlan tengeralattjáró-háború

A defenzív politikát képviselő Haus azonban nem akarta kockáztatni a hadihajókat, hiszen azokat a partok védelmére kellett tartalékolni. Ugyanakkor véleménye szerint a meglepetés erejével – úgy, mint az olasz hadba lépéskor – 1916-ban már nem lehetett számolni, egy-egy célpont bombázását pedig költséghatékonyabbnak tartotta légitámadásokkal kivitelezni.⁵¹⁰

Kövess vezérezredes csapatainak 1916. február végén sikerült behatolni az albániai Durazzóba. A hadműveletben a haditengerészet erői nem vettek részt.⁵¹¹ A kikötőváros elfoglalásával ugyanakkor tizenhét hajó jutott osztrák-magyar kézre.⁵¹² Szinte azonnal nekiláttak a kikötő rendbehozatalának és az aknamentesítési munkának. Utóbbi a haditengerészet nem tudta a tervezett időre elvégezni, és a munkákat lassította az antant egy-egy Durazzo elleni támadása is.⁵¹³ A félig-meddig befejezett aknamentesítési munkák után azonnal megindultak az itteni kikötőbe irányított tengeri szállítások is. Az ellenséges támadások veszélye miatt a szállítóhajókat általában torpedónaszádok vagy rombolók, ritkán felfegyverzett kereskedelmi gőzösök, ún. segédcirkálók kísérték.⁵¹⁴ Ezeknek a hajókíséreteknek, vagy konvojoknak kellett ellátni a cattarói haditengerészeti támaszpontot és a balkánon harcoló csapatokat. Mivel korábban Durazzóba több olasz szállítmány is be tudott futni, a kikötőváros elfoglalása nagy eredménynek számított, de meghatározó jelentőségűvé azért nem válhatott, mert a még csaknem száz kilométerre délebbre fekvő Valona kikötője az ellenség kezén maradt, és az antant egyik haditengerészeti bázisává vált, veszélyeztetve az adriai hajómozgásokat és ellenőrizve az otrantói-szorost, ahol a német és osztrák-magyar tengeralattjárók kifuthattak a Földközi-tengerre.⁵¹⁵

A Montenegróban állomásozó és az Albániában harcoló osztrák-magyar csapatok ellátására a kereskedelmi hajókat a korábinál nagyobb mértékben vették igénybe. A TSZV február 14-én a még rendelkezésre álló 200-400 tonnás magyar gőzösökről kért kimutatást. Főleg az U-C még Buccariban veszteglő hajói jöhettek szóba.⁵¹⁶ A cég U.C. 4-es számú dereglyéjét már január 29-től az albániai Skutari tavi szállításokra vették igénybe.⁵¹⁷ A nagyobb hajók tulajdonosai közül az Adria társaság Jókai és Lederer Sándor gőzöseit is

szükítése mellett foglalt állást. 1917. február 8-án Polában, tüdőgyulladásban hunyt el. Több elismerés mellett Fiume díszdoktora is volt. MEVH p. 282.

⁵¹⁰ Halpern, 2007.: p. 27.

⁵¹¹ Csonkaréti, 1989.: p. 42.

⁵¹² Budapesti Hírlap, 1916. március 2. p. 2.

⁵¹³ Csonkaréti, 1989.: p. 45.

⁵¹⁴ U.o.: p. 44.

⁵¹⁵ U.o.: p. 42.

⁵¹⁶ DAR JU-9 1916. I. 86.

⁵¹⁷ U.o.

hadiutakra vették igénybe az év elején. A cég hajói közül ezek mellett továbbra is hadiszolgálatban maradt az Andrassy, az Adria, a Balaton, a Kassa, a Kolozsvár, a Szeged, a Szent István, a Tisza és a Zichy.⁵¹⁸ Néhány héttel később a Tiszát visszaadták a cégnek, de igénybe vették a Báró Kemény, a Carola és a Kálmán Király gőzösöket, így az év elején a cég majdnem minden hajója katonai szolgálatra volt rendelve.⁵¹⁹ Az Atlantica február 24-én Novigradból Fiumébe rendelte a Kossuth Ferenc, a Magyarország és a Szterényi nevű hajóit, és ezeket még ezen a napon a TSZV rendelkezésére bocsátották. Március 3-án a Sebenicóban álló Gróf Khuen Héderváry gőzöst rendelték Fiumébe, hogy katonai szállításokra adják át a TSZV-nek. Ezzel márciusban már a Fiume, Magyarország, Szterényi, Kossuth Ferencz, Gróf Khuen Héderváry is hadiszolgálatot teljesített, vagyis a cég valamennyi hazai vizeken lévő hajója.⁵²⁰ A TSZV a Magyar Keleti társaság Novigradban leszerelten álló hajói közül március 4-én és 15-én csapat és anyagszállításra rendelte a Gróf Tisza Istvánt és a Keletet.⁵²¹ Április 11-én a Corvint is elvitték Novigradból.⁵²² Utóbbi hajót 1916. április 13-tól egészen a háború végéig katonai szállításokra használták.⁵²³ 1916 első felében szinte minden hajót mozgósítottak. A megszállt Montenegró és az Albánia egy részén tartózkodó osztrák-magyar haderők ellátását a szegényes vasúti szállítási kapacitás és a közutak szinte teljes hiánya miatt ugyanis csak tengeri úton lehetett megoldani. A part menti forgalom olyan jelentős lendületet vett, hogy meghaladta a békebeli forgalom arányait is, ráadásul az eddigien túl most már a megszállt montenegrói és albániai területeket is Fiumén keresztül kellett ellátni, így a város jelentősége is tovább nőtt. Nem meglepő, hogy a veszteségek is nagyobb méreteket öltöttek.⁵²⁴

Természetesen az antant – főleg tengeralattjárókkal – megpróbálta megnehezíteni az osztrák-magyar szállításokat. 1916. február 12-én az U-C Dániel Ernő gőzöst a Planka foknál érte tengeralattjáró támadás, de a hajónak sikerült kikerülnie a rá kilőtt torpedót. A hajó április 5-én is átvészelt egy újabb tengeralattjáró-támadást, a torpedó ezúttal a szikláknak futott.⁵²⁵ Február 28-án a cég Sebenicóból Spalatóba tartó Zagreb gőzöse szintén a Planka fok

⁵¹⁸ DAR JU-9 1916. III. 517.

⁵¹⁹ U.o..

⁵²⁰ A nyáron a cég megvásárolta az osztrák Nella gőzöst, melyet Honvéd névre keresztelt át. Később ez is katonai szállításokat végzett. DAR JU-9 1916. I. 46.

⁵²¹ MOL Z szekció 1150.

⁵²² DAR JU-9 1916. I. 46.

⁵²³ MOL Z szekció 1150.

⁵²⁴ Binét: p. 654.

⁵²⁵ Aichelburg: p. 68. Az eseményről a Budapesti Hírlap is beszámolt. Igaz, a februári eseményt tévesen márciusra írja: „Már ez év március 12-én és április 5-én egy buvárhajó Punto Planka közelében előzetes

előtt tudott kitérni egy torpedó elől.⁵²⁶ Március 18-án szintén ugyanitt a francia Ampère tengeralattjáró megtorpedózta a vöröskeresztes jelzéssel hajózó osztrák Elektra gőzöst. A hajót 1914. augusztus 17-től bérelte a vöröskereszt, de ekkor még alig használták, így év végén visszaadták az Osztrák Lloydnak. Csak 1916. január 8-tól vették újra bérletbe és Fiumében kórházhajóként szerelték fel. Az Elektrát március 18-án délelőtt érte az Ampère két torpedója. Ketten meghaltak, de a kapitánynak sikerült a közeli Borovica-öbölbe futtatnia a gőzöst, melyet később Sebenicóba vontattak, április elején pedig Polába vittek, hogy dokkban javítsák ki a sérüléseket. Az év szeptemberében már újra használatban volt néhány hétig.⁵²⁷ Az esetről a magyar sajtó is beszámolt.⁵²⁸ A Magyar Távirati Iroda jelentése szerint a Külügyminisztérium semleges államok felé tett szóbeli jegyzéke a támadás idejét délelőtt 9 óra 40 percre datálta. A jegyzék egy vöröskeresztes ápolónő haláláról és egy matróz eltűnéséről, valamint három sebesültről szólt, megjegyezve azt is, hogy az osztrák Vöröskereszt Egyesület által felszerelt kórházhajó nevét a bécsi amerikai és spanyol nagykövetség útján már 1914-ben és 1915-ben is tudatták a hadviselő felekkel.⁵²⁹

1916. március 30-án éjjel egy Gravosából Cattaróba tartó hajókaravánban haladva a Lloyd Styria és az U-C Spárta hajója sérült meg. A Styria az Ostro foknál zátonyra futott, és a Sparta nekiszaladt. Az U-C később így írta le az esetet: *„A Sparta hajó annak következtében, hogy a nyert utasításhoz képest 200 méternél nem nagyobb távolságra kellett követnie az előbbit, az összes hajóknak pedig szigorú parancsuk volt arra, hogy sem világító lámpást használniok, sem riadót fújniok vagy sípjelet adniok nem szabad, az előtte haladó gőzös helyzetét az uralkodó teljes sötétség miatt csak az utolsó pillanatban ismerhette fel, midőn az összeütközés már elkerülhető nem volt, úgyhogy mindkét hajó megsérült, a Sparta pedig ezenfelül még az aknák közelsége miatt is felette veszedelmes helyzetbe jutott.”*⁵³⁰ A hajóorr vízszint feletti sérülései között az orrtőke felső vége hátra hajlott, a külső burkolat és a felső fedélzetet borító fémlemeze összenyomódott, a felépítmény faburkolata megrongálódott, egy kikötőbak megrepedt, több korlát, állvány és feszítőcsavar pedig használhatatlanná vált. A

figyelmeztetés nélkül torpedót lőtt a magyar-horvát hajós társaság Dániel Ernő nevű gőzösére, mely csak ügyes manőverrel menekült meg a megsemmisüléstől.” Budapesti Hírlap, 1916. május 16. p. 4..

⁵²⁶ Aichelburg: p. 136. és H. H. Sokol: p. 315-316.

⁵²⁷ Aichelburg: p. 71.

⁵²⁸ „Tizennyolcadikán délelőtt Sebenico közelében egy ellenséges buvárhajó Elektra kórházhajónkra a látás tiszta viszonyai és verőfényes napvilág mellett minden előzetes jelzés nélkül két torpedólövés irányított; egyik torpedó eltalálta a hajót és súlyosan megrongálta. Egy matróz a vízbe fult, két vöröskeresztes ápolónő súlyosan megsebesült.” – írta a magyar sajtó. Budapesti Hírlap, 1916. március 20. p. 3.

⁵²⁹ Budapesti Hírlap, 1916. március 24. p. 4.

⁵³⁰ DAR JU-9 1918. I. 140.

javítási munkák körülbelül két hetet és mintegy hatezer koronát vettek igénybe. A tengerfenéknek való ütközés miatt a hajófenék behorpadt, de nem szakadt át.⁵³¹ Az U-C 1916. április 14-i levelében közölte a TSZV-vel, hogy a károk helyreállítását, illetve a sérült részek javítását már elvégeztették, de a hajófeneket ért sérülések kijavítását későbbi időpontra kellett halasztani.⁵³²

1916. május 9-én az osztrák Dubrovnik személyszállító gőzöst a francia Archimédes tengeralattjáró süllyesztette el Lesina sziget közelében előzetes figyelmeztetés nélkül. Az első torpedótalálat után a hajóparancsnok utasította a másodparancsnokot a mentőcsónakok leeresztésére. Az utasok egy része a vízbe ugrott, egy részüket csónakokba helyezték. A mentés közben azonban a hajó egy második torpedótámadást is kapott. Az egyik utasokkal teli mentőcsónak darabokra tört megölve a benne tartózkodó menekülőket. A hajón lévő utasok között két pap, asszonyok és gyerekek is voltak, összesen harmincnyolc ember, akik közül csak húszat sikerült megmenteni.⁵³³ A bécsi Külügyminisztérium diplomáciai úton lépett fel az eset ellen. A gőzös másodparancsnoka, Blažić Antonio, a fiumei kórházban belehalt súlyos sérüléseibe, május 30-án temették el.⁵³⁴ Blažić egy korábbi beszámolójában azt mondta, hogy a hajó az utasok mellett rézgálicot, kénport és az osztrák Haditermény Rt. által kiutalt lisztet szállított. A rakomány egy részét Spalatóban kirakták, a többit Gravosa, Ragusa és Cattaro kikötőjébe kellett volna szállítania.⁵³⁵ A bécsi Külügyminisztérium a szövetséges és semleges államoknak az udvarnál akkreditált képviselőinek szóbeli jegyzéket intézett az elsüllyesztett polgári hajók ügyében. A sort az Elektra tengerészeti kórházhajó megtorpedózásával kezdte a jegyzék, majd a fenti hajók ügyét hozta fel. A jegyzék hangsúlyosan kezelte a Dubrovnik ügyét is, mivel a második torpedótalálat a mentőcsónak leeresztésekor érte a hajót. A május 15-én tett szóbeli jegyzék „*előre megfontolt gyilkosságnak*” nevezte az esetet.⁵³⁶ Május 15-én Bécs szóbeli jegyzéket intézett a Dániel Ernő, a Zagreb és a Dubrovnik megtorpedózása miatt is, de a jegyzékben megemlékezett az Elektra kórházhajóról is.⁵³⁷ A Budapesti Hírlap Berlinből átvett tudósítása szerint a Wolff ügynökség New York-i tudósítója komoly amerikai figyelemről számolt be a Dubrovnik ügyében tett diplomáciai jegyzék kapcsán. A hírek szerint az amerikai külügyminisztérium

⁵³¹ Österreichisches Staatsarchiv/Kriegsarchiv/Marine (KA) (továbbiakban: KA), AVL 6, Lloyd, Dalmatia 1918

⁵³² U.o.

⁵³³ Aichelburg: p. 69.

⁵³⁴ Budapesti Hírlap, 1916. június 4. p. 14.

⁵³⁵ Budapesti Hírlap, 1916. június 3. p. 9.

⁵³⁶ Idézi: Budapesti Hírlap, 1916. május 16. p. 4.

⁵³⁷ Budapesti Hírlap, 1916. május 18. p. 5.

neheztelt az antantra, mivel az amúgy is hűvös amerikai-német diplomáciai helyzetben a tengeralattjáró-támadás ügyében nem tudtak egyértelműen állást foglalni.⁵³⁸ A helyzet pedig tovább feszült. Június 1-jén a Zarából Spalatóba tartó 229 tonnás, 35 éves Biokovo parti gőzös ellen sikertelen torpedótámadást hajtott végre egy ellenséges tengeralattjáró. Az első torpedó célt tévesztett, a másodikat a hajó jó kormányzással kivédte.⁵³⁹ A sajtó által is közölt magyar fordítás „*alattomos támadásnak*” nevezi az esetet, mondván, a hajó „*csak helyi szolgálatot tud végezni.*”⁵⁴⁰ Június 4-én a Lloyd Albanien gőzösét kora reggel a Dolfin sziget közelében szintén előzetes figyelmeztetés nélkül kétszer torpedózta meg egy ellenséges tengeralattjáró. A torpedók a hajó bal oldalát érték, és a gőzös tíz perc alatt elsüllyedt. A hajón tartózkodó 28 emberből 26-ot sikerült kimenteni.⁵⁴¹ Nem sokkal később, június 4-én az olasz Atropo tengeralattjáró a Lloyd Cattaróba tartó Albanien gőzösét süllyesztette el.⁵⁴² A külügy a Bikovo és az Albanien osztrák gőzösök megtorpedózása miatt július 12-én újabb szóbeli jegyzéket intézett a Bécsben tartózkodó szövetséges és semleges hatalmak képviselőihez.

Az ellenséges támadások mellett az aknáktól is tartani kellett. A Durazzótól mintegy 55 kilométerre, északra fekvő, San Giovanni di Medua előtt a tengerészeti repülőök fedeztek fel ellenséges aknazárat, amelyet azonban csak júniusban sikerült teljesen felszedni. A hajóforgalom azonban ekkor már meglehetősen élénk volt, így fordulhatott elő, hogy San Giovanni di Medua kikötője előtt 1916. március 31-én 16 óra körül az Adria társaság Andrassy gőzöse aknára futott és elsüllyedt. A hajó – rakomány nélkül – feltehetően az erős adriai szél, a bora miatt szaladt aknára. A legénység mentésében az Orjen, a Balaton és a Wildfang rombolók vettek részt.⁵⁴³ Így is öt ember lelte halálát.⁵⁴⁴ Adria Rt. 1916. április 29-i igazgatósági ülésén Eidlitz Hugó vezérigazgató – a cég veszteségeit összegezve – elmondta: „*A hajóval együtt a tengerbe veszett derék parancsnoka Mikuličić Márton kapitány, továbbá Vosilla Mátyás kormányos és Scrobe Mihály fűtő. A személyzet többi tagját sikerült megmenteni és Kolozsvár gőzösnkkel Fiuméba szállítani.*”⁵⁴⁵ Az anyagi kár megtérítésére a

⁵³⁸ Budapesti Hírlap, 1916. május 22. p. 3.

⁵³⁹ Budapesti Hírlap, 1916. június 18. p. 7. A hajó a Planka-fok közelében volt ekkor. Budapesti Hírlap, 1916. július 26. p. 7.

⁵⁴⁰ U.o.

⁵⁴¹ U.o.

⁵⁴² Aichelburg: p. 42.

⁵⁴³ Csonkaréti, 1989.: p. 45.

⁵⁴⁴ Az Andrassyt egyébként még 1914 augusztusában vették bérbe dalmáciai szállításokra. Aichelburg: p. 46.

⁵⁴⁵ DAR JU-9 1916. I. 904.

katonai kincstár vállalt kötelezettséget.⁵⁴⁶ Még április 16-án szintén az albán kikötők előtt, ezúttal Durazzónál futott saját aknára az Osztrák Lloyd kórházhajóvá átalakított Tirol gőzöse.⁵⁴⁷ A szerencsétlenségben harmincnyolc beteg és közkatona, valamint két nővér vesztette életét.⁵⁴⁸ Az eltűntek között magyar állampolgárok is voltak: a cs. és kir. 98. gyalogezredhez tartozó Stehlik István, a 72. gyalogezredhez tartozó Kruzsinszki János, ugyanebből az ezredből Dáni István, a 21. hegyi tüzérezredből Tarnak András, a 20. dandár vonatparancsnokságból Horváth Ferenc, valamint Dardi Mária vöröskeresztes ápolónő.⁵⁴⁹ Még június 6-7. éjszakáján az osztrák Lokrum gőzöst egy olasz torpedóval felfegyverzett motorcsónak (motobarca armata silurante, MAS) süllyesztett el Durazzóban.⁵⁵⁰ A dalmát partoknál, Sebenico előtt június 20-án éjjel Spalatóból Fiumébe üres benzintartályokkal a fedélzetén futott aknára az osztrák Adelberg, és annak ellenére, hogy sikerült partra futnia, pár órával később szikláknak ütközött és elsüllyedt.⁵⁵¹ Június 26-án ugyancsak egy Durazzóba behatoló MAS a Fiume-Albánia katonai szállításokra bérbe vett osztrák Sarajevo gőzöst küldte a tengerfenékre.⁵⁵² Ugyanezen a napon a felfegyverzett osztrák Slavija gőzös négy torpedótámadást manőverezett ki.⁵⁵³ Július 22-én nem messze az Andrassy elsüllyedésének helyétől, a montenegrói partokhoz közel a Mátyás Király gőzössel történő szerencsétlen ütközés során elsüllyedt az Adria társaság Carola gőzöse is. A hajók éjszaka ütköztek össze, és a Carola huszonkét méteres mélységbe süllyedt.⁵⁵⁴ A nyár végén, augusztus 19-én az U-C Pozsony nevű hajója süllyedt el aknák miatt Durazzo közelében. A hajó főleg benzint és fát, valamint utasokat szállított. A 170 emberből 139-et sikerült megmenteni.⁵⁵⁵ A hajó elvesztéséért a tulajdonos társaság 220.498 koronát kapott, ami a hajó pótlásának csak a töredékére lett volna elég.⁵⁵⁶

⁵⁴⁶ U.o.

⁵⁴⁷ A Tirolt már 1914 augusztusában bérbe vették, de még ez év végén visszaadták az osztrák tulajdonosnak. A hajót 1916. január 8-tól bérelték újra és Fiumébe vitték, hogy az albániai sebesültszállításokra használják kórházhajóként. DAR JU-9 1918. I. 178. A Fiumében álló kórházhajó raktárában az év elején, január 16-án éjjel tűz ütött ki, melyet a Mentő és a helyi tűzoltóság fékezett meg. A károk kijavítása után a hajó újra járt az albán kikötők felé, egészen az aknára futás napjáig. DAR JU-9 1916. I. 83.

⁵⁴⁸ Aichelburg: p. 128.

⁵⁴⁹ Budapesti Hírlap, 1916. július 8. p. 11.

⁵⁵⁰ Aichelburg: p. 95.

⁵⁵¹ U.o.: p. 40.

⁵⁵² U.o.: p. 116.

⁵⁵³ U.o.: p. 120.

⁵⁵⁴ Aichelburg: p. 64.

⁵⁵⁵ A gőzöst még a háború kitörésekor vette használatba a hadsereg. U.o.: p. 109.

⁵⁵⁶ DAR JU-9 1918. I. 140.

Az egyre nagyobb háborús kockázatok miatt 1916. június 13-án a TSZV a hajónaplók vezetése és a szolgálati titoktartás ügyében írt levelet a fiumei hatóságnak. Az értesítést július 22-én a trieszti tengerészeti hatóság bizalmas körrendelete egészítette ki. A „*a cs. és kir. flottaparancsnoksággal egyetértőleg*” kibocsátott körrendelet kimondta, hogy a közvetlen katonai parancsnokság alatt álló kereskedelmi hajóknak a hadilobogót kell viselniük, így azokat a haditengerészethez tartózkodónak kell tekinteni. A révhatóságoknak ezeket úgy kellett kezelniük, mint a hadihajókat.⁵⁵⁷ „*Ennek következtében az ily hajók okmányaiba való betekintés, vagy azoknak hivatalos láttamazása mellőzendő. A révhatóságok működése ily hajókkal szemben a hadihajók számára általában előírt hivatalos eljárásra szorítandó...*”⁵⁵⁸ A haditengerészet, vagy a hadsereg által bérelt, vagy rekvirált hajók a kereskedelmi lobogót használták. Utas jegyzék kizárólag a harmadik kategóriába tartozó, vagyis a „*nem katonásított (militarizált) hajóktól követelendő*.”⁵⁵⁹ A haditengerészet vagy hadsereg részéről igénybe vett hajóknak nem kellett a kikötőkben árnyilatkozatot tenniük, „*mivel az ily hajóknak felesketett vezetői állami közegnek tekintendők.*”⁵⁶⁰ A hajókapitányoknak szigorúan tilos volt a jelentésekben katonai intézkedéseket közölni, sőt ilyen információkat a révhatóságoknak és tengerészeti tisztviselők sem kérhettek tőlük. A hajónaplókba a révtisztviselők nem nézhetek be, csak a révhatósági felsővezetők. Rajtuk kívül csak a TSZV-nek volt betekintési joga, valamint a haditengerészeti kalauztiszteknek és az őrkíséretnek parancsnokainak (Konvoikommandanten), illetve a hadihajó vagy valamely tengerészeti parancsnokság által a hajóokmányok megvizsgálására küldött tengerésztiszteknek. Egyébként még a hajótulajdonosok sem ismerhették a naplók tartalmát. Szükség esetén a bíróságoknak is csak a TSZV engedélyével adhatták ki a fontos hajózási dokumentumot, fenntartva azt a jogot, hogy a TSZV a naplót cenzúrázva adja ki, vagy kiköti a polai tengernagyhi hivatal bíróságának közreműködését. A körrendelettel kiküldték a különálló íveket is, ugyanis a régi naplót le kellett zárni és az újonnan kezdett naplót különálló, lebélyegzett, számozott íveken kellett vezetni. A hajón csak azok az ívek lehetett, amelyek az adott útra szóltak. Minden út után az íveket be kellett adni a fiumei révhatóságnak. A teljes hajónaplót a révhatóság állította össze az ívekből. Azt is előírták, hogy hajóbaleset esetén az íveket lehetőség szerint meg kell menteni, ellenséges támadás esetén pedig azonnal meg kell semmisíteni. Ha a hajón

⁵⁵⁷ DAR JU-9 1916. III. 85.

⁵⁵⁸ U.o.

⁵⁵⁹ U.o.

⁵⁶⁰ U.o.

haditengerészeti kalauz utazott, akkor azt jelezni kellett az okmányokban, „...*ha a hajó őrkíséretben (konvoi) hajózik ezenkívül a hajó sorszámába beírandó, megjegyezvén, hogy a netaláni vezetőhajó szintén számításba veendő, po.: »dalle ore x am. alle ore y pm. pratica per ordine 3« azt jelenti, hogy délelőtt x órától délután y óráig a hajó kalauzolva lett és menetvonalban (Kielwasser) a harmadik helyet foglalta el.*”⁵⁶¹ Szigorúan tilos volt a hajóokmányokban szerepeltetni a rakomány fajtáját, rendeltetését, egyéb hajók mozgását, repülőgépek vagy csapatok észlelését, a behajózott csapattestek, szakaszok megnevezését, a rendeltetési kikötőt, az esetleg kísérő járművek nevét és számát, haditengerészeti kalauz hajóra szállását, aknamezőket, jelző állomásokat, ütegeket, röviden szólva mindent, amiből a hadmozdulatokra lehetett volna következtetni.

A katonai szállításokat végző kereskedelmi hajók biztosítása a haditengerészet legfontosabb feladata volt az év során. A szállítmányoknak ugyanis még nagyobb távolságokat kellett megtenni, ráadásul több hajóra, több fordulóra volt szükség. A szállításokat ráadásul az antant által ellenőrzés alatt tartott vizekhez közelebb, az olaszok által megszállt albán Valona, valamint az olasz haditengerészeti támaszpont, Brindisi, és az antant hajóktól hemzseggő Otrantói-szoros közelében kellett lebonyolítani. A tengeri szállítások ekkoriban érték el legnagyobb méretüket, és ekkor szenvedték el legnagyobb veszteségeiket is. A hajókat szinte egész évben használták ezeken a vonalakon. Jellemző, hogy még az év végén is az Adria Rt. összes hazai kikötőben lévő hajója katonai szolgálatot teljesített, kivéve a két új hajót, a Ferencz Ferdinándot és a Ferencz József Királyt, valamint a Szent István gőzöst.⁵⁶² A Monarchia hadihajói ezek kísérése mellett, a nyáron többször támadták az Otrantói-szorosban őrző felfegyverzett halászhajókat. Július 8-án a Horthy Miklós⁵⁶³

⁵⁶¹ U.o.

⁵⁶² Ez azt jelentette, hogy a cég tizenhét hajója állt egyidejűleg a katonai szállítások rendelkezésére. A három hazai kikötőben álló hajó Sebenicóban volt ekkor. A társaság többi gőzöse külföldön volt. DAR JU-9 1916. I. 46.

⁵⁶³ Horthy Miklós, vitéz nagybányai (1868-1957): A fiumei Haditengerészeti Akadémia elvégzése után, 1886-ban kezdte pályafutását a hadiflottában. Az osztrák-magyar haditengerészet utolsó főparancsnoka. 1909. december 1-től 1904. május 1-jéig Ferencz József szárnysegéde volt. 1915. május 5-án a Novara gyorscirkálóval a német U-8 tengeralattjárót vontatva áttört az otrantói tengerzáron. Másnap egyedül ismételte meg a manővert visszafelé. Május 24-én részt vett Porto Corsini olasz kikötő tenger felőli támadásában. December 5-én San Giovanni di Medua kikötőjében 19 kereskedelmi hajót és egy francia tengeralattjárót süllyesztett el, amiért megkapta a Katonai Mária Terézia Rend lovagkeresztjét. 1916. július 8-án az Otrantói-szorosban elsüllyesztett, illetve megrongált két-két felfegyverzett gőzöst. 1917. május 15-én ismét áttörte az otrantói zárat (otrantói csata). 1918. február 28-tól a hadiflotta főparancsnoka volt, egyben (február 1-jétől) ellentengernagy kinevezést kapott. 1918. október 28-án parancsot kapott a hadiflotta átadására a Délszláv Nemzeti Tanácsnak. Ezt október 31-én hajtotta végre, altengernagy kinevezése napján. Később, 1920. márcis 1-jétől a Magyar Királyság kormányzója volt a nyilas hatalomátvételig. Emigrációban, a portugál Estorilban halt meg 1957-ben. Hamvait 1993-ban hazahozták Magyarországra és Kenderesen újratemették. MEVH: p. 300-302.

sorhajókapitány vezette – a Novara cirkálóval végrehajtott – akció során két halászhajót sikerült elsüllyeszteni, kettőt pedig megrongálni. Az Otrantói-szoros elleni újabb támadásra december 22-én került volna sor, de egy csapatszállító konvojt kísérő francia rombolókötelék miatt ütközetre nem került sor.⁵⁶⁴ Ezek az akciók jól jelezték, hogy a Monarchia a saját part védelme mellett kisebb támadó műveletekre is képes, és – noha katonai értelemben véve szerény eredményekkel jártak – óvatosságra intették a térségben működő antant erőket. Ilyen értelemben a tengeri szállítások biztonságát is fokozták.

A nyár ugyanakkor nemcsak a hajózásban okozott súlyos gondokat. Az olasz front közelében lévő osztrák tengerparti városok és települések mellett, augusztus 1-jén reggel olasz repülőek bombázták Fiumét is. A támadás elsősorban a gyárakat és a kikötőt célozta, és halálos áldozatokat is követelt a lakosságtól. Tüzet fogott a Whitehead gyár igazgatósági épülete, és az oltásnál igénybe vették a hatósági gőzösöket.⁵⁶⁵ Ekkor érte találat a lőszerrel megrakott Előre gőzöst is.⁵⁶⁶ A támadó repülőgépek közül egyet Banfield sorhajóhadnagy tengeri repülőjével lelőtt.⁵⁶⁷ A gép Fiume gyakorlótere közelében ért földet. A pilóta meghalt, a legénység két másik tagja fogságba esett.⁵⁶⁸ Banfield e tettéért Fiume arany emlékérmét kapta.⁵⁶⁹

4.2. Az ellenséges országok kikötőiben rekedt hajók sorsa

A háború alatt semleges, pontosabban brazil, holland, spanyol, amerikai vagy szövetséges, azaz német kikötőkben összesen húsz magyar hajó talált menedéket.⁵⁷⁰ Ezen túl tizennégy magyar gőzöst az antant országokban foglaltak le. Ez 1916-ban bővült a portugálok által rekvirált Széchenyivel. A lefoglalt gőzösök nagy része az antant számára végzett szállítási feladatokat. A róluk beszerzett szerény mennyiségű információkat a hatóság rendszerint megküldte a bécsi Külügyminisztériumba és a budapesti Kereskedelemügyi Minisztériumba. A minisztériumok is rendszeresen tájékoztatták a hatóságot egy-egy hajó

⁵⁶⁴ Halpern, 2007.: p. 28-29.

⁵⁶⁵ DAR JU-9 1916. I. 83.

⁵⁶⁶ DAR JU-9 1918. I. 178. A hatósági hajókat tartósan a haditengerészet használta, így azok hadilobogót használtak. Emiatt fokozottan ki voltak téve az ellenséges támadásoknak. DAR JU-9 1916. I. 86

⁵⁶⁷ Budapesti Hírlap, 1916. augusztus 3. p. 7.

⁵⁶⁸ Budapesti Hírlap, 1916. augusztus 7. p. 5.

⁵⁶⁹ Budapesti Hírlap, 1916. augusztus 8. p. 10.

⁵⁷⁰ Semleges vagy német kikötőben állt az Adria társaság öt, az Orient négy, a Magyar-horvát szabadhajózási társaság négy, az Atlantica négy, valamint a Magyar Keleti társaság, az Indeficienter és a Pajkurić és társai cég egy-egy hajója. DAR JU-9 1916. I. 46.

hollétéről, ha híreket kaptak, például diplomáciai úton, kereskedelmi szaktudósítótól stb. Ezen túl a magyar hatóság heti rendszerességgel küldte meg a Lloyd's indexeket a cégeknek, akik saját ügynökségeik révén is próbáltak tájékozódni. Mindezek alapján a hajók helyzetét, gyakoribb útjait viszonylag pontosan lehet rekonstruálni. Az antant hatalmak által lefoglalt magyar hajók közül a legtöbb olasz kézre került, ahol törekedtek ezek mielőbbi igénybe vételére. Olaszországban ugyanis jelentős hajótérhiány volt, ezért antant szövetségesei 1917 elejéig több mint kétszázezer tonna hajóteret adtak át, továbbá az olaszok norvég hajókat is vásároltak.⁵⁷¹

Az Adria társaságnak csak 1916 elejéig hat hajója került orosz, francia vagy olasz kézre. A cég május elején tájékoztatta a magyar kereskedelemügyi minisztert, hogy vigói ügynöke április 29-én jelezte a Széchenyi portugál lefoglalását. Ugyaninnen tudta meg a cég, hogy a hajó parancsnokát és a legénység tizenkét tagját Portugáliában helyezték el, illetve öt főt szabadon bocsátottak, és ezek a spanyol Vigóban horgonyzó Nagy Lajos és Stefánia hajókra kerültek.⁵⁷² A Külügyminisztérium 1916. május 4-én jelezte a magyar kereskedelemügyi miniszternek, hogy a madridi követség értesülései szerint a portugál tengerészeti hatóság a Széchenyi gőzöst a lisszaboni kikötőben birtokba vette, majd május 18-án átkeresztelte Lagosra.⁵⁷³ A cég hajói közül a Tibort a franciák New York-i szállításokra vették igénybe. A hajó március végén, illetve április elején Philadelphiában tartózkodott, majd a francia St. Louis du Rhone-ba indult.⁵⁷⁴ Az Adria 1916. április 28-án arról tájékoztatta Harkányit, hogy a Tibor gőzöst a Princess Sophia görög gőzös a mediterrán spanyol kikötőbe, Cartagenába vontatta. A gőzös 1916. augusztus 17-én Marseille előtt leégett és elsüllyedt.⁵⁷⁵ A hatósághoz érkező Lloyd's heti jelentésben csak annyi szerepelt, hogy éghető anyagot vitt.⁵⁷⁶ Később kiderült, hogy a hajó rakománya benzin volt, és a hajón több robbanás is volt.⁵⁷⁷ Az Adria Rt. értesülései szerint a 2. és 3. számú raktárak súlyos károkat szenvedtek, de a francia kormány a károkat kijavíttatja.⁵⁷⁸ A Budapesti Hírlap is hírt adott a Tibor katasztrófájáról. A lap információi szerint a hajó Amerikából motorolajjal, naftával és hasonló anyagokkal megrakva érkezett Marseille elé. Mivel a kiégett hajót nem lehetett

⁵⁷¹ Az Est, 1917. március 17. p. 6.

⁵⁷² DAR JU-9 1916. I. 46. és DAR JU-9 1917. I. 8119.

⁵⁷³ DAR JU-9 1916. I. 46.

⁵⁷⁴ DAR JU-9 1916. I. 904.

⁵⁷⁵ DAR JU-9 1916. I. 46.

⁵⁷⁶ U.o.

⁵⁷⁷ DAR JU-9 1918. I. 66.

⁵⁷⁸ A károk nagyságát 300.000-400.000 frankra becsülték. DAR JU-9 1916. I. 46.

megmenteni, a kapitány elsüllyesztette, de október elején kiemelték.⁵⁷⁹ Az Adria többi hajója közül a Báró Fejérváry orosz, a Deák, a Duna és a Matlekovits olasz kézen volt. Júliusban a Duna Nagy Britannia és Olaszország között volt úton, a Matlekovits az Egyesült Államokból Messinába, majd Port Saidba ment, a Deák olasz kikötők között közlekedett. Az Adria 1916. szeptember 19-én arról tájékoztatta a hatóságot, hogy a genfi vezérügynökség jelentése szerint a Deákot Angelo Scarsellni, a Dunát Ugo Bassi, a Matlekovitsot Antonio Sciesa névre keresztelték át az olaszok.⁵⁸⁰ A hajók rendszerint olasz és brit kikötők között jártak. Neveiket XIX. századi olasz hazafiakról kapták, akik az osztrákellenes mozgalmakban, illetve az olasz egyesítési törekvésekben vettek részt.

A Magyar Keleti társaságnak öt hajója került brit, ausztrál vagy olasz kézre. Az Attila és a Kárpát gőzösöket még 1914 nyarán a britek tartották vissza, a Turult az ausztrál hatóságok foglalták le. Utóbbi a Nagy-Britannia ellátását segítő, 1916-ban alakult Commonwealth Government Line of Steamers flottájához került Carawa néven.⁵⁸¹ Az Attila már 1915-től Clutha néven közlekedett, a Kárpát 1914-től egy skót település után Polmont, majd 1916-tól Polish Monarch néven járt.⁵⁸² A brit alsóház 1917. április 5-i ülésén elhangzottak szerint a londoni kormány mintegy ezer hajót rekvirált.⁵⁸³ A cég hajói közül az olasz kézre került Tátrát ősszel Cervino névre keresztelték át egy campaniai olasz település után. A hajó 1915. augusztus 2-án érkezett Nápolyba, hogy az ott elvégzendő javítások után szállításokra vegyék igénybe. Már a javítások után rögtön Amerikába indult és rendszeresen járt észak-, és dél-amerikai kikötőkbe, hogy Olaszország számára szállítson árukat. Az olaszok által 1915. október 15-én rekvirált József Ágost Főherczeg hasonló kikötőket járt be, míg 1916. április 22-én Barryból Livornóba tartó útján szénrakománnyal a fedélzetén a német U.19 tengeralattjáró meg nem torpedózta és el nem süllyesztette.⁵⁸⁴ A hajó értéke ekkoriban 2.250.000 korona volt.⁵⁸⁵

Az Orient társaság Luzon gőzöse 1915. májusi lefoglalása után olasz lobogó alatt több utat tett meg Amerika és Európa között. A hajó rendszeresen észak-, és dél-amerikai, valamint brit és olasz kikötők között közlekedett. Még 1915. szeptember 21-én – egy olasz

⁵⁷⁹ Budapesti Hírlap, 1916. október 10. p. 9.

⁵⁸⁰ DAR JU-9 1916. I. 46.

⁵⁸¹ S. Swiggun – M. Kohli: i. m.

⁵⁸² A hajó 1918-ban Liverpool és New York között végzett szállítási feladatokat. S.N.: Karpát. <http://www.ellisland.org/shipping/Formatship.asp?shipid=6569> Letöltve: 2010. szeptember 15.

⁵⁸³ Az Est, 1917. április 7. p. 1.

⁵⁸⁴ DAR JU-9 1916. V. 967.

⁵⁸⁵ DAR JU-9 1916. I. 29.

alpesi település után – Moncenisio névre keresztelték át.⁵⁸⁶ A Magyar-horvát szabadhajózási társaság hajói közül a Velence előtt 1915-ben elsüllyesztett Olga mellett csak az olasz lobogó alatt hajózó Zvir volt ellenséges kézen. Többi hajója semleges vagy német kikötőben állt leszerelt állapotban. A Zvirt az olaszok rendszerint az Atlanti-óceánon túli szállításokra használták, 1915 ősztől már Monviso néven.⁵⁸⁷ A cég korábban görög kikötőkben álló Korana gőzöse az év elején Galaxidisben, április elején már Eleusisben állt. A hajót 1916 őszen az antant lefoglalta, de a magyar hatóságok hetekig nem tudták, hogy a hajó kinek a kezére került és hol tartózkodik.⁵⁸⁸ A társaság úgy tudta, hogy a Korana francia kézre került, de a hajót britek kezdték használni Huntshead néven.⁵⁸⁹ Az Atlantica társaság Polnay gőzösét szintén a brit kormány vette használatba, 1916 februárjában például szenet vitt Ausztráliába. A hajó Polruan néven járta a vizeket.⁵⁹⁰ 1916. október 25-én zátonyra futott, mikor éppen Tyneből Dunkerquebe tartott szénrakományával. A hajót már nem lehetett megmenteni.⁵⁹¹

4.3. Az Attila és a Kárpát legénységének hazatérése 1916 februárjában

A brit Minerva cirkáló által elsüllyesztett Báthori gőzös parancsnokát, tisztikarát és legénységét még 1915. március 25-én szabadon engedték a fogságból.⁵⁹² Az Olaszországban lefoglalt hajók legénységének egy része szintén még 1915-ben hazautazhatott. Az orosz, francia kikötőkben tartózkodó személyzet egy-egy tagjának hazautazásáról is vannak információk, azonban a Monarchiától távol, idegen esetleg ellenséges kikötőben tartózkodók sorsáról csak a korábbi fejezetekben említett részletkérdések állnak rendelkezésre. A Nagy Britanniában lefoglalt Attila és Kárpát gőzösök legénységét 1916. február 8-án és február 23-án bocsátották szabadon. A kapitányok részletes jelentéséből a Báthori sorsához hasonló részletességgel rekonstruálható, hogy milyen eljárással és bánásmóddal kellett szembenézniük az ellenséges kikötőben rekedt, vagy lefoglalt hajóink személyzetének. Az Attila a Magyar Keleti társaság legmodernebb géprendszerrel felszerelt hajója volt. A 3.239 bruttóregisztertonnás gőzös a cég flottájában egyedülként négyszeres expanziójú gőzgéppel rendelkezett, igaz, korát tekintve a legidősebbnek is számított. 1890-ben Newcastle on

⁵⁸⁶ DAR JU-9 1916. I. 46.

⁵⁸⁷ U.o.

⁵⁸⁸ U.o.

⁵⁸⁹ DAR JU-9 1916. I. 29. és Fimbank – Annual Report and Financial Statements. s. n., 2002. p. vii

⁵⁹⁰ DAR JU-9 1916. I. 46.

⁵⁹¹ Castelli-Gellner: p. 50.

⁵⁹² DAR JU-9 1916. III. 517.

Tyneban épült, hossza 100, szélessége 12 méter volt.⁵⁹³ A hajót még 1914 augusztusában tartották vissza a brit hatóságok. A Kárpát egy szinte teljesen új hajó volt, 1912-ben Low Walkerben épült. A gőzös hossza 115, szélessége 15,6 méter volt. Méretei és tonnatartalma alapján is a cég legnagyobb gőzhajói közé tartozott. 5.506 bruttóregisztertonnájával csak a cég Erdély és Augusztia Főhercegnő nevű hajói vetekedhettek.⁵⁹⁴ A hajó eredeti rakománya az előző évben leégett.⁵⁹⁵

A társaság 1916. február 21-én kelt levelében így tájékoztatta a kereskedelemügyi minisztert: „...*bátrak vagyunk Nagyméltóságodnak tisztelettel jelenteni, hogy a háború kitörésekor Angolországban visszatartott Attila nevű gőzöünk parancsnoka, Laczkó Mihály tengerészkapitány, valamint a gőzös I. és II. tisztje, három gépésze és a legénységi állományú személyzet öt tagja Angolországból, ahol fogolytáborban internálva voltak, szabadon bocsátottak s nálunk f. hó 15-én jelentkeztek.*”⁵⁹⁶ A legénységet semlegességi nyilatkozat aláírása nélkül szabadon bocsátották. A hajó kapitánya, Laczkó Mihály 1916. február 20-án készítette el beszámolóját.⁵⁹⁷ Eszerint a hajó 1914. július 24-én Genovában szemet vett fel, majd Gibraltárba ment, ahová 28-án éjfélkor érkezett meg. Innen a Bristol-csatornában fekvő walesi Barry felé haladt tovább, és útközben több hajóval váltott jelzést a háborús helyzetről érdeklődve. A magyar hajó augusztus 4-én 10 órakor érkezett Barry elé, ahol egy brit vontató állította meg, és a közeli Port Talbot-ba utasította. A kapitány csak itt értesült arról, hogy Nagy-Britannia és Németország között kitört a háború. A helyi révkapitány rendőri kísérettel ment a hajóra, és értesítette Laczkót, hogy parancsa van az összes idegen hajó lobogójának bevonására. A hajón lévő fegyvereket és töltényeket át kellett adni. A kapitány az esetet telefonon jelezte a swansea-i konzulnak és sürgöny útján a londoni ügynökségnek. Mindkét helyről azt tanácsolták, hogy a kapitány vigye semleges kikötőbe a hajót. A terv az volt, hogy az Attilát a spanyol Ferrolba irányítják, de az ügynökség csak augusztus 10-ére tudta elérni, hogy az illetékes hatóságok a szükséges iratokat kiadják. Másnap reggel ugyan a hajó készen állt az indulásra, de ekkor a kapitány azt az utasítást kapta, hogy ne Ferrol, hanem a norvégiai Bergen kikötőjébe állíttassa ki a papírokat.⁵⁹⁸ Talán a tulajdonos attól tartott, hogy a hajót a franciák feltartóztatják. A norvégiai útra a hajó eredetileg nem volt felkészülve, így a

⁵⁹³ DAR JU-9 1916. V. 697.

⁵⁹⁴ MTÉ 1914. p. XII.

⁵⁹⁵ DAR JU-9 1915. I. 453.

⁵⁹⁶ DAR JU-9 1916. I. 904.

⁵⁹⁷ U.o..

⁵⁹⁸ U.o.

kapitánynak további ötven tonna szenet és a területre vonatkozó térképeket kellett beszereznie. Sem Port Talbot-ban, sem Cardiffban nem voltak raktáron ilyen térképek, így azokat Londonból kellett volna rendelnie. A várakozás helyett a kapitány elfogadta egy francia gőzös, a Rouenaise kapitányának segítségét, aki saját térképeit adta át. Augusztus 12-én felvették a szenet és reggel elindultak Port Talbot-ból. Az elkobzott fegyvereket az indulás előtt visszakapták. Ott tartózkodásuk alatt a legénység kiszállását megtiltották.⁵⁹⁹

Augusztus 14-én hajnali 4 órakor a North Channelben, Mull of Galloway előtt a hajót megállította a Juno brit cirkáló. Egy tiszt ment át a hajóra, aki átvizsgálta a papírokat és értesítette a kapitányt, hogy éjjel kitört a háború a Monarchia és Nagy-Britannia között. A tiszt visszament a cirkálóra jelentést tenni, majd azzal a paranccsal tért vissza az Attilára, hogy a hajót Lough Swilly-be kell irányítani. Az északi ír partokba benyúló Lough Swilly ekkor nagyjából 70 mérföldnyire volt. A hajó már délben a fjord közepénél fekvő Bunrana falu előtt vetett horgonyt. Másnap reggel beljebb, Rathmullen elé mentek át, ahol a közeli Dunree erődök parancsnoka egy vontató fedélzetén katonai kísérettel kereste fel a hajót, és közölte, hogy a legénységet hadifoglyoknak tekinti. Mindenkinek át kellett szállni a vontatóra, ami Buncranába vitte őket. Innen tizenhat katona és egy százados őrizete alatt vasúton Dublinba szállították a teljes legénységet. A dublini vasútállomásról már gyalog kellett átmenniük egy kaszárnyába. Az Attila tizenhárom tengerészét átvitték a szomszédos katonai fogházba, ahol külön cellákba zárták őket. A következő öt napban – a kapitány jelentése szerint – kenyeret, vizet, naponta egy-két főtt krumplit kaptak, illetve minden más ehetetlen volt. Augusztus 18-án a fogház parancsnoka – szabadon bocsátás fejében – felszólította az összes foglyot semlegességi nyilatkozat aláírására. Ezt az Attila személyzete visszautasította. Két nappal később mégis visszaküldték a legénységet a hajóra. Útközben a kapitány Londonderryben visszakapta a hajópapírokat és egy szabad útlevelet Bergenig.⁶⁰⁰ Ezek birtokában augusztus 21-én a legénység újra birtokba vehette a hajót, de a kabinokat felforgatva találták. Mivel a Juno éppen Buncranában szenelt, a kapitány kérte Singeisen hajóhadnagyot, hogy a fosztogatásról értesítse a hatóságokat.⁶⁰¹ Az Attila augusztus 22-én reggel 6 órakor ismét elindult Bergen felé. A viharos úton azonban másnap éjjel 11 órakor az Orkney és Shetland szigetek között Fair Islandtól mintegy 12 mérföldre a gőzöst megállította

⁵⁹⁹ U.o.

⁶⁰⁰ U.o.

⁶⁰¹ Az elromlott kronométert is a Junón indították újra, és az ellopott látszó helyett egy másikat is a cirkálótól kaptak. A lopásról egyébként egy rathmulleni rendőrfőnök jegyzőkönyvet vett fel. U.o.

a Boadicea brit cirkáló. Egy brit tiszt átnézte a papírokat, majd visszatérve a cirkálóra feltehetően jelentést tett, és őrség kíséretében tért vissza azzal a hírral, hogy kapitánya nem tartja megfelelőnek az okmányokat. Az Attilának ezúttal Scapa Flow-ba kellett mennie. A kapitány itt nem hivatalos úton úgy értesült, hogy a Boadicea tisztje állítólag nem tájékoztatta kapitányát a szabad útleveleiről. Augusztus 26-án át kellett menniük az Orknay-szigetek legnagyobb városának számító, néhány ezres Kirkwall kikötőjébe. Később elismerték, hogy a hajó papírjai rendben voltak, de az Attila és legénysége a körülmények áldozatává vált. Augusztus 29-én el kellett hagyniuk a hajót, amin körülbelül 40-50 tonna szén és élelmiszer maradt hátra. A legénységet átvitték Scapa Flow-ba, ahol egy parti gőzös az észak-skóciai Thursóba szállította őket. Innen vonattal Invergordonba, egy katonai táborba kellett menniük, ahol két sátorban helyezték el őket. Csak augusztus 31-ig maradtak itt, ekkor ugyanis továbbszállították őket Redford-ba, ahol egy sáortáborban szállásolták el őket. A kapitány, a tisztek és a gépészek külön sátrat kaptak. Így maradtak itt november 2-ig, amikor a tábor feloszlott. Ősszel ugyanis a sáortábor hideg, szeles sártengerré változott, ahol tifuszos megbetegedés is akadt. Feltehetően a járványok megelőzése miatt ürítették ki a tábort. A legénység így Stobsba került, ahol szilárd barakkokban kaptak elhelyezést. A kapitány még a redfordi táborból, majd innen is próbált kapcsolatba lépni a brit hatóságokkal, de csak december közepén kapott hírt arról, hogy a hajó biztonságos helyen áll, és gépét leszerelték.⁶⁰²

Stobsból csak 1915. március 10-én szállították át őket a Manchesterhez közeli Handforth-ba, ahol a tábor egy gyárépületben volt. A kapitány innen is írt kérelmeket az USA nagykövetséghez, de látszólag rendszeresen lassan és elutasítóan kezelték ezeket. Október 8-án Handforth-ból a Man szigetre, az ismert Knockaloe táborba szállították a kapitányt és a legénység egy részét. Szabó elsőtisztet a stobsi táborba küldték vissza, talán azért, mert korábbi itt tartózkodásukkor besegített a tábor irodai munkáinál. Rocco Virgil elsógépész július végén ismeretlen módon elhagyta a fogságot, és később New Yorkból adott életjelet magáról.⁶⁰³ A nyirkos, faházás knockaloe-i táborból 1916. január 27-én szállították át a legénységet Stratford-ba. A táborban csak Franelich Angelo kormányos maradt hátra, mivel megbetegedett és kezelésre szorult. Stratfordban csatlakozott ismét Szabó elsőtiszt. Az amerikai nagykövetség még novemberben értesítette a kapitányt, hogy a brit kormány várhatóan szabadon engedi őket. Végül február 8-án Tillburyben a Mecklenburg holland

⁶⁰² U.o.

⁶⁰³ U.o.

postagőzökre szállították fel az Attila még egyben maradt csoportját, és másnap a hajóval eljutottak Vlissingenbe. A kapitány itt kapott híreket arról, hogy az Attilát március végén Garelochból Greenockba vontatták, ahol javításokat végeztek rajta, hogy használatba tudják venni. Még Tillburyben kaptak vasúti jegyet a német határnál fekvő Goch állomásig.⁶⁰⁴

A kapitány értesítette a rotterdami konzulátust, hogy gondoskodjanak fogadásukról. A konzulátus a rotterdami német tengerész-otthonban helyezte el a legénységet, miközben a kapitány és a tisztikar egy szállodában tölthette az éjszakát. Másnap, február 10-én a csoport a konzulátus pénzén a német határ felé indult, a kapitány egy nappal később indult el. A magyar fővárosba február 14-én érkeztek meg. A hazakerült legénység névsora: Laczkó Mihály kapitány, Erdelényi Szabó Lajos elsőtiszt, Kiss József másodtiszt, Millich Vilmos másodgépész, Pessi Milán harmadgépész, Marinich Sándor gépész-gyakornok, Kirchner Károly szakács, Celent Ive-France elsőpincér, Glazar János kormányos, Medanić János kormányos és Latkovits József kormányos.⁶⁰⁵ A magyar Laczkó Mihály kapitány az év nyarán már a dunai flottilla Maros hadihajóján szolgált, Erdelényi Szabó Lajos elsőtiszt pedig Skodrában volt beosztva a hajózási szállításokhoz.⁶⁰⁶

Az Attila legénységével közel egy időben érkezett haza a Kárpát legénysége. A hajó, csakúgy, mint az Attila brit kézen maradt. A tulajdonos társaság 1916. március 11-én írta meg Harkányi miniszternek, hogy *„a háború kitörésekor Angolországban visszatartott Kárpát nevű gőzös személyzete és pedig Mikócz Jakab parancsnok, 5 tiszt és gépész, a legénységnek 24 magyar és osztrák, valamint 2 német honos tagja az angol hatóságok által f. év február hó 23-án internálási helyéről illetve a fogolytáborból szabadon bocsátatott.”*⁶⁰⁷ A Budapestre február 27-én megérkező elsőtiszt, Frankovszky Béla jelentéséből tudjuk rekonstruálni a hajó és a személyzet nagy britanniai tartózkodását. A Kárpát 1914. július 12-én érkezett az észak-angliai South Shieldsbe, ahol a hajó sérüléseinek kijavítása után a közeli Tyne Dockba ment, hogy Port Said céllal szenet rakodjon be. A rakomány behajózása után, augusztus 1-jén a szükséges szén felvételekor a kikötői hatóság a rakodást felfüggesztette. Másnap Mikócz kapitány a mozgósítási rendelet szerint a katonakötelesek hazaküldéséről intézkedett a konzulnál. Mivel a konzul a liverpooli főkonzulátustól várta az utasításokat, pár napos

⁶⁰⁴ U.o.

⁶⁰⁵ U.o.

⁶⁰⁶ Kiss József másodtiszt Budapestre utazott, majd a spalatói laktanyába került, Millich Vilmos másodgépész címe nem ismert, Pessi Milán harmadgépész Susuakon tartózkodott, Marinich Sándor gépészgyakornok bevonult Karlovacra. Az elsőpincérről, a szakácsról és három kormányosról csak annyit tudunk, hogy valamennyien tengerparti lakosok voltak. U.o.

⁶⁰⁷ U.o.

késedelem alakult ki a hazaindulást illetően, amikor az elutazást a brit hatóságok már megtiltották. A kapitány és a cég londoni ügynöksége arra törekedtek, hogy a szerződést megváltoztatva Bergenbe küldjék a hajót. Augusztus 12-én – az Attilához hasonlóan – végül sikerült megállapodni a bergeni útról, de a Monarchia és Nagy-Britannia közti aznap éjjel beálló hadiállapot miatt hajnali három óra körül katonai, vámügy- és rendőri közegek szálltak a hajóra, és elkobozták a hajóokmányokat, valamint a hajón található fegyvereket. Augusztus 14-én semlegességi nyilatkozat aláírására szólították fel a legénységet, amit hazabocsátás reményében el is fogadtak. November elején a felmelegedett rakomány egy részét ki kellett rakni, mert füstölni kezdett. November 14-én éjjel katonaság és rendőrök léptek a hajóra, és a teljes legénységnek húsz perc alatt be kellett csomagolnia. A legénység többségét Handforthba internálták, ahol a következő év márciustól októberig az Attila legénysége is megfordult. A kapitány és az elsőtiszt többször tiltakozott az eljárás ellen. A hajón marad értékeik miatt a south shieldsi vámhivatalnak is írtak, és ruháik egy részéhez csak így juthattak hozzá 1915 márciusában. A többszöri levelezések után 1916. január 5-én értesítette az USA nagykövetsége az elsőtisztet, hogy hamarosan hazaengedik őket, amire február 23-án került sor. A német határig a brit kormánytól kaptak szabadjegyet, innen Kölnig a német határőrség, Kölntől Salzburgig a Monarchia főkonzulátusa fedezte az úti költségeket. Az osztrák-magyar határrendőrség Bécsbe küldte a csoportot, ahol egy részüket azonnal besorozták, míg a tisztek rövid szabadságot kaptak. A trieszti születésű Mikócz Jakab parancsnok később a katonai célokra igénybe vett Corvin gőzös parancsnoka lett. A bártfai Frankovszky Béla az osztrák Dalmatia társaságtól katonai szolgálatra rendelt, a kereskedelmi hajók kísérésére felfegyverzett Adria gőzösre került. A legénység két német tagját (egy szenest és egy hajóinast) szintén hazaengedték Németországba.⁶⁰⁸ A többség katonai szolgálatra vonult be, összesen hatan alkalmatlannak bizonyultak, így őket a cég saját hajóira vette vissza.⁶⁰⁹

4.4. A katonai célokra igénybe vett hajók becslési eljárásaival kapcsolatos nézeteltérések a hajótulajdonosok és a TSZV között

A Tengeri Szállítások Vezetősége (TSZV) a hajók bérleti díjának kiszámításához egy sor adatot kért be a tengerészeti hatóságtól. A hatóság a révhivatalokon keresztül gyűjtötte be

⁶⁰⁸ U.o.

⁶⁰⁹ U.o.

a szükséges iratokat a cégektől. A magyar hajókart érintő becslési eljárásokat szintén a fiumei tengerészeti hatóságnál bonyolítottak le, és a becslési bizottságban a TSZV, a hatóság és az érintett tulajdonos képviseltethette magát. A TSZV nevében többnyire Richard Pleyer korvettkapitány, illetve Gustav Haraschin tengerészeti főfelügyelő jelent meg. A bizottsági elnök általában Dunay László volt, a magyar tengerészeti hatóság közigazgatási ügyosztályának tanácsosa, tartalékos sorhajóhadnagy, aki egyébként a magyar tengerészeti akadémia tanára is volt. A hatóságtól rendszerint Machay István, a műszaki ügyosztály mérnöke volt jelen, mint szakmai referens. A becslési eljárásokon rendszerint részt vett Milchenich Alajos révalkapitány a hatóság közigazgatási ügyosztályról, Bayer Andor műszaki főtanácsos, a műszaki ügyosztály vezetője és báró Brandenstein Ottó számvevőségi tanácsos.⁶¹⁰ Rajtuk kívül természetesen jelen volt az adott cég képviselője is. A hajók igénybevételehez a szakértői becslést az 1912:LXVIII. tc. (hadiszolgáltatási törvény) 13. paragrafusa szerint minden esetben össze kellett hívni.⁶¹¹ A TSZV a katonai szervek kérésére rendszerint mérsékelni, a tulajdonosok érthetően emelni próbálták az árakon. A főbb vitás kérdéseket néhány példán keresztül mutatom be.

A TSZV és a tengerhajózási cégek között még a háború kitörése előtt több tárgyalásra is sor került, de ezek között csak kevés konkrét szerződés született, így döntően az általános állami szerződések, illetve a hadiszolgáltatási törvény számított irányadónak a hajók igénybevételekor. Az hadiszolgáltatási törvény 12. paragrafusa lehetőséget adott a hajók rekvirálására is.⁶¹² Az Atlantica társaság és a TSZV 1914 tavaszán és nyarán folytatott tárgyalásai nem végződtek szerződéssel, de a cég próbálta az ekkor kialakult pozícióit érvényesíteni. *„Amidőn a szerbiai második offenzíva során arról értesültünk, hogy a hadvezetőség az Adrián, Fiuméből a dalmát kikötőkbe nagyobb tengeri szállításokat eszközöl, leküldöttünk az 1915. év december havában Biró Elek dr. főtisztviselőnköt Fiumébe azzal, hogy a fenti elvi megállapodásra hivatkozással kérje a cs. és kir. tengeri szállítások vezetésénél gőzöseinknek is a szerződés értelmében a forgalom bevonását.”*⁶¹³ – írta a társaság a kereskedelemügyi miniszternek 1916. augusztus 10-i levelében. A cég hajóit ugyanis a békében kialakult bérleti díjakkal kevesebért vette igénybe a TSZV, aki nem tekintette irányadónak a háború előtti tárgyalásokat.

⁶¹⁰ A hatósági személyek beosztásaira nézve: MTÉ 1917. p. 23-24. és 31.

⁶¹¹ Magyar Törvénytár. 1912. évi törvénycikkek (szerk.: dr. Márkus Dezső – dr. Tréfli Gyula) Bp., Franklin Társulat, 1913. 1912:LXVIII. tc., p. 875-876.

⁶¹² U.o.

⁶¹³ DAR JU-9 1916. I. 904.

A Lovčen elfoglalása és a balkáni hadjárat sikeres befejezése a szállítások nyugodtabb lebonyolítását és növelését kívánta. A Montenegróban és Albániában lévő csapatok ellátására ugyanis a korábbinál több hajóra volt szükség. A hajók napi bérére és esetleges megsemmisülésére számított összegek azonban a cégek számára elfogadhatatlanok voltak. A Szerényi és a Magyarország bérleti díját például napi 1.400 koronában kívánta a cég megállapítani, ami a német hadvezetőség által fizetett súlytonna számítás alapján is megfelelő volt. Németországban egy ezekhez hasonló, 5.300 tonna hordképességű gőzös napi bérleti díja 1.400 koronát tett ki. Az Adria Rt. a még békében aláírt szerződésének birtokában egy kisebb, 4.200 tonna hordképességű hajóra napi 1.960 koronát kapott. Ennek ellenére az Atlantica által javasolt 1.400 koronát a TSZV 840 koronára mérsékelte.⁶¹⁴ A szabadhajózásban érintett társaság jelezte, hogy ekkora hajó esetében a 840 korona bérösszeg még békeidőben is kevés, nem beszélve a javítások, karbantartások, személyzeti és élelmezési költségek vagy a munkabérek három-négyszeresére emelkedéséről.⁶¹⁵ Az Atlantica a hatóságot és a kereskedelmi minisztert kérte, hogy segítse a hajói után kapott bérleti díjak reálisabb megállapítását. A britek 1915 végéig mintegy hat millió tonna hajóteret rekviráltak és részletesen meghatározták azokat az osztályozásokat és bérösszegeket, amelyek szerint az igénybe vett hajókat sorozni kellett. Lehetetlen is lett volna hat millió tonna bérösszegeinek megállapításánál minden egyes esetben aprólékos részletekre kiterjedő jegyzőkönyveket felvenni, a papírokat átnézni, mint ahogy ezt a Monarchiában tették a becslési eljárások során. A brit számítás szerint egyébként például a Magyarország gőzös napi 2.700 koronát ért volna a 840 helyett. Az olasz kormány számításai szerint – ahol a szenet és a hadibiztosítást a kormány fizette – szintén valamivel magasabb lett volna a bérleti díj. A németek a britekhez hasonló rendszerben, szintén magasabb bérletekben számoltak. A cégek körében általánosan felmerült panaszok szerint éppen a fejlődő magyar tengerészetet sújtotta a legjobban a helyi kormányzat.⁶¹⁶ Az Atlantica egyik levelében a magyar kereskedelmi miniszternek egyenesen azt írta, hogy *„a cs. és kir. hadvezetőség képviselőjében eljáró k.u.k Seetransportleitung kiküldöttei a nyilvánvalóan egyszerű módokat mellőzésével nehézkes és lényegtelen körülményekre kiterjedő, csak zavarokat és zaklatásokat előidéző vizsgálatokat kívánnak*

⁶¹⁴ DAR JU-9 1917. I. 1089.

⁶¹⁵ DAR JU-9 1916. I. 86

⁶¹⁶ DAR JU-9 1917. I. 1089.

*foganatosítani...*⁶¹⁷ A cég kérte a minisztert, hogy a német kormánnyal egyeztessen a bérleti díjak rendszerét illetően, és lehetőség szerint ugyanezt alkalmazzák a magyar hajók esetében.

A cég egy 1916. március 22-i levelében azt írta Harkányi miniszternek, hogy „*gőzöseink beszerzési értéke és azoknak valóságos, de különösen mai értéke között ugyanis összefüggés nem áll fenn.*”⁶¹⁸ Igaz, a hadiszolgáltatási törvény 13. paragrafusa szerint a kártalanítás mértékeként a hajó átvétel napjával megállapítható értékével kell számolni, a gőzösök elvesztése esetén a TSZV a beszerzési értéket kívánta érvényesíteni.⁶¹⁹ Ez a cégek számára előnytelen volt, hiszen hajóikat nem tudták volna pótolni azok eredeti beszerzési árából. Egyrészt a hajók többségét jóval a háború előtt szerezték be, másrészt a háború miatt az azóta eltelt időszak áremelkedései radikálisan felgyorsultak. A cégek, köztük az Atlantica hiába érvelt azzal, hogy hajói ugyanazt a szolgálatot teljesítik, és a felmerülő szükségletek szerint azonnal kiállítják a hajókat és a legénységet, a katonai szervek azzal védekeztek, hogy a cégek amúgy sem tudnák hajóikat üzemeltetni a kereskedelmi forgalomban, így a vesztegléssel szemben a TSZV legalább csökkenti a hajótulajdonosok veszteségeit. Ez részben igaz is volt, azonban a hajók elvesztése esetén kétségtelenül nem lehetett pótolni az egységeket. A megsemmisült hajók helyettesítését pedig a cégek és a magyar állam közötti szerződések minden esetben előírták. A társaságok ezért fordultak a magyar kereskedelmi kormányzathoz, hiszen egyértelmű volt, hogy a háború alatt elvesztett hajókat a háborús konjunktúra miatt nem tudják pótolni a TSZV-től kapott beszerzési árakon alapuló kártérítésből. A helyzetet bonyolítja, hogy a gyakorlatban amúgy sem lehetett volna azonnal pótolni a hajók egy jelentős részét, mivel például a hosszújratú gőzösök közül egy sem épült a Monarchiában. Ezeket a magyar cégek korábban döntően brit gyáraktól rendelték. A fiatal hazai hajógyártás nem volt berendezkedve ilyen tengeri áruszállító hajók építésére. Eközben a hajóárak változásaira jó példa a Magyar Keleti társaság két hajójának esete: az 1913-ban Nagy Britanniában épült, 1.432 bruttó-regisztertonnás nagyparti Corvin beszerzési értéke 887.554 korona volt, miközben a szintén Nagy Britanniában épült, 1904-ben épített, de nem sokkal kisebb, 901 bruttó-regisztertonnás Keleté 440.404 korona. A beszerzési érték 1913-ban már kétszer nagyobb volt, miközben a két hajó szállítási képessége ennél szerényebb különbséget mutat. A hajók elvesztése esetén egy új megépítése a háború alatt felfutott árakon szinte kizárható volt, ráadásul – a hazai gyártás hiányában – külföldön kellett volna

⁶¹⁷ U.o.

⁶¹⁸ DAR JU-9 1916. I. 86.

⁶¹⁹ U.o.

építeni, ami a valutaviszonyok változása miatt további 50%-os kiadást jelentett volna. A hajóárak mellett az üzemi és fenntartási költségek is hirtelen megemelkedtek.⁶²⁰

Érdekes példa a hajók igénybevételére a következő eset is: a TSZV a Nehaj gőzöst 1916. január 29-től február 9-ig dereglyék vontatására vette bérbe. A hajót 1891-ben 100.800 koronáért szerezték be, 1911-ben általános javításon esett át, ami a tulajdonosnak akkor 47.762 koronába került. A Nehaj napi bére 210 korona volt, de ebbe a személyzet élelmezése, költségei és illetményei nem számítottak be, ahogy a fűtőanyag és a géphasználati anyagok sem. A dereglyék vontatásához a hajókötelet is a cégnek kellett biztosítania. A nemzetközileg magas árakra hivatkozva a cég kérte, hogy a kártérítésnél az aktuális piaci árakat vegyék figyelembe.⁶²¹ Természetesen erre ez esetben sem került sor, hiszen a TSZV nem teremthetett precedenst a többi hajótulajdonos számára. Az U-C arra is többször hivatkozott, hogy egy-egy azonos, vagy jobb felszereltségű hajóját a háború folyamán alacsonyabb bérleti díjért vette igénybe a katonai hatóság, mint a háború elején.⁶²² A kereskedelmi hajókat ért tengeralattjáró támadások jogos aggodalommal töltötték el a cégeket, amelyek többször is a magyar kereskedelmi miniszterhez fordultak sérelmeikkel és panaszaikkal.⁶²³ A magyar állammal kötött szerződések értelmében ugyanis a legtöbb cég köteles volt az elvesztett hajókat pótolni, csak hogy a hajóárak 1916 elejére több mint kétszeresükre emelkedtek a háború alatt. Az U-C Harkányinak írt 1916. március 30-i levelében közölte, hogy *„a Kupa nevű gőzösünkkel történt szerencsétlenség folytán alkalmunk volt utóbbi időben a katonai kincstár részéről társaságunknak valamely katonai szolgálatot teljesítő gőzösünk esetleges elvesztése esetén nyújtandó kártérítés ügyével is foglalkozni. Ezúttal alkalmunk volt arról meggyőződnünk, hogy a cs. és kir. Hadügyminisztériummal, valamint a cs. és kir. hadügyminisztérium tengerészeti osztályával fennálló szerződéseinkben foglalt erre vonatkozó rendelkezések, amelyek szerint csak az illető hajó beszerzési értéke vétetik figyelembe az illető értékleírások levonása mellett, nem biztosítják a társaságnak a kár teljes megtérítését arra az esetre, ha a jelenlegi viszonyok között valamely gőzöse elpusztulna.”*⁶²⁴ A társaság el akarta érni, hogy a katonai kincstár megtérítse a hajók elvesztése esetén járó kárpótlás és az új hajó beszerzése közötti értékkülönbötet.

⁶²⁰ U.o.

⁶²¹ U.o.

⁶²² U.o.

⁶²³ DAR JU-9 1916. I. 810.

⁶²⁴ U.o.

Harkányi a háború után várható feladatok ellátására hivatkozva 1916. április 5-én az alábbiakat írta Krobotin⁶²⁵ közös hadügyminiszternek: *„Anélkül, hogy az egyes konkrét összegek megállapítására hivatott eljárás illetékes hatáskörét érinteni céloznám már azon fontos közgazdasági szempontokból is, amelyek a mai körülmények folytán hajózásunkat a béke helyreálltával fokozott feladatok elé fogják állítani, van szerencsém Nagyméltóságod szíves figyelmét különösen kérni arra nézve, hogy hajózásunk érdekei a szóban lévő kártérítési érték megállapításánál a lehetőség szerint tekintetbe vétessenek.”*⁶²⁶ A magyar miniszter két héttel később, április 19-én újabb levélben adott hangot annak a véleményének, hogy az igénybe vett *„hajók netáni elveszése vagy megsérülése esetére fizetendő kártérítési összeg mikénti megállapítása a jelen körülményekből kifolyó különleges megfontolásra ad okot.”*⁶²⁷ A hadügyminiszter 1916. szeptember 4-i válaszában azonban elzárkózott mindenféle újabb eljárás kialakításától. A magyar kereskedelmi miniszter szeptember 21-i levelében azzal védekezett, hogy az *„érdekeltek hajózási vállalataik fenntartása érdekében hozzám folyamodnak támogatásért, mert az igénybevétel feltételei mellett még rosszabbul járnak mint a teljes tétlenségben, melyre a világháború hajózásunkat kényszeríti – az ügynek megfelelő szabályozása nélkül előrelátható, hogy a perek és felszólamlások egész sorozata fog nálunk és Ausztriában is felmerülni. A helyzet ezen jogi része nem indítana arra, hogy ez ügyben most Nagyméltóságodhoz forduljak, mert mást és többet, mint amennyi hajózásunkat az illetékes tényezők határozata alapján megillette, távol áll tőlem kívánni. Azonban úgy, amint a helyzet áll, kereskedelmi tengerészetünkre soha nagyobb feladat még nem várt, mint amelynek teljesítésére a hosszúra nyúló háború lezajlásával hivatva van. Minden állam a legnagyobb előkészületeket teszi, hogy a tengeri forgalom felszabadulásával saját hajózási működését azonnal és mennél eredményesebben felvehesse, és ebben a tekintetben nekünk annál gondosabban kell intézkedéseinket megtenni, mert kisebb tengerészetünknek még intenzívebb tevékenységet kell kifejteni, hogy a kifogyott készletek közgazdaságunk érdekében mennél előbb pótolhatók legyenek. (...) De nemcsak ezen okból, hanem tisztán igazgatási szempontból is kiválóan fontosnak és előnyösnek vélném, ha a térítések kérdése a mai*

⁶²⁵ Alexander Krobotin 1912. december 12-től 1917. április 8-ig volt a közös hadügyminisztérium élén. 1916. február 26-tól vezérezredes, 1917. április 8-tól a 10. osztrák-magyar hadsereg parancsnoka Karintiában, majd 1917. november 5-től tábornagy, és az összeomlásig a tiroli arcvonal parancsnoka volt. Bölöny – Hubai: p. 527-528.

⁶²⁶ DAR JU-9 1916. I. 86.

⁶²⁷ U.o.

viszonyoknak megfelelően általános újraszabályozás alá vétetik.”⁶²⁸ Harkányi azt is megfogalmazta, hogy a háború előtti tárgyalások idején még senki sem számolt a háború elhúzódásával és a nemzetközi hajóforgalom teljes beszüntetésével.⁶²⁹ Az U-C december 7-én azzal fordult a hatósághoz, hogy „a társaság saját részéről nem habozik kijelenteni, hogy a cs. és kir. Hadügyminisztérium tengerészeti osztályának azon álláspontját, mely szerint a leszerelés után első sorban is a hadihajókon eszközendő munkálatok foganatosításáról kell gondoskodnia, mely okból a jelenleg katonai igénylés alatt álló kereskedelmi gőzösökön eszközendő munkálatok végrehajtása alól magát felmenteni kívánja, nem oszthatja meg, sőt feltétlenül szükséges, hogy alkalmas pillanatban mi legyünk felkészülve hajóinkkal, a végből, hogy a hajószolgálatot az összes szerződéses viszonylatokon ismét megindíthassuk. (...) ... tisztelettel kérjük a Nagytekintetű Hatóságot, hogy erről a kereskedelemügyi m. kir. Miniszter Úr Ő Nagyméltóságának jelentést tenni méltóztassék kieszaközlendő a cs. és kir. Hadügyminisztériumnál, hogy a háború befejezése után az összes rendelkezésre álló hazai és osztrák hajógyárak és dockok azonnal és kizárólagosan a kereskedelmi tengerészet szolgálatában engedjessenek át...”⁶³⁰ A hatóság támogatta a cég elképzeléseit a miniszter felé.

A viták mélységére jellemző, hogy a cégek legkisebb egységeit, dereglyéit, kikötői hajóit is bérbbe vették, ami ugyanúgy vitás helyzeteket eredményezett, mint a nagy hajók igénybevétele. A TSZV rekvirálta például a 160 tonnás U.C. 4. fadereglyét, a 60 tonnás U.C. 7. és a 80 tonnás U.C. 6. vasdereglyéket, sőt a társaság egyik motorbarkáját is, amit a cég kikötői vontatóhajóként használt, így pótlására maga is kénytelen volt bérbbe venni egy gőzbarkát.⁶³¹ Az U. C. II. dereglyét a raguzai állomásparancsnokság utasítására még 1914. augusztus 17-én adta át a cég a haditengerészetnek Gravosában. A hajón másfél vagon szén is volt. A dereglyét a haditengerészet gravosai szénraktárának kiürítésére használták, a rakományt pedig Castelnuovóba vitték. A helyi parancsnokság 1915. július 12-i levelében közölte, hogy a hajó az öreg Kaiser Max hadihajó ellenőrzése alatt Gjenovic-nál lehorgonyzott. A hajót később is szénszállításra használták, javítási költségeit a haditengerészet vállalata. A cég 1915. augusztus 12-én tudomásul vette azt is, hogy kilátásba helyezték a hajó tüzelőanyag raktárként való igénybevételét a tengeralattjáró állomás

⁶²⁸ DAR JU-9 1916. I. 86.

⁶²⁹ U.o.

⁶³⁰ U.o.

⁶³¹ U.o.

számára.⁶³² Eközben a szintén a cattarói-öbölben található teodoi katonai igényekre már használták a hajót, melynek tulajdonában lévő tizenöt tonna szenet szintén katonai célokra használták fel.⁶³³ A haditengerészet álláspontja szerint a hajó karbantartása, javítása és tíz havi felügyelete elégséges kárpótlásnak számít a cég számára. Végül ez esetben is becslési eljárásra került sor, mivel a hajó tartós használata mellett döntöttek. Az 1915 végén megélénkülő tengeralattjáró mozgások kiszolgálására, később tüzelőanyag raktárként vették igénybe.⁶³⁴ A TSZV a buccari-i Adria Portland Cementgyár Rt. dereglyéit is használatba vette 1916 januárjában, amiből szintén vita alakult ki a felek között. A fiumei Rudolf Gilliam Ettö motorhajóját pár héttel később vették igénybe castelnuovi szolgálatokra, a tulajdonos által kért napi tizenkét korona helyett csak kilenc korona bérleti díjért. A motorhajó vételi ára 1914-ben 5.450 korona volt, ami jelen esetben sem lett volna elég egy új hajó beszerzésére.⁶³⁵ A TSZV több halászcsonakot is lefoglalt. Például a portorói (kraljevicai) Johann Vagliato és társa cég Ostro és Lipica motoros csónakjait 1916. augusztus 5-én néhány hétre vették igénybe napi tíz koronáért. A cégtől halászhálót is rekviráltak, így feltehetően a hajókat a katonaság hallal való ellátására használták.⁶³⁶ A budapesti Dinko Budak gyógyszerész, az Alga motorcsónak tulajdonosa szintén napi tíz koronát kapott hajójáért. Természetesen e kis hajók ügyében is minden esetben becslési eljárást tartottak a fiumei tengerészeti hatóságnál.⁶³⁷ A Nekton halászati társaság⁶³⁸ több motoros halászhajóját is bérbe vették. A cég Nada motoros halászbárkájának eredeti vételára 27.680 korona volt, de a régi benzinmotort kicserélték és Dániából 14.450 koronáért szereztek be egy 36 lóerős motort, valamint a hajó felszerelésére és átalakítására további 6.409 koronát költöttek. A Nada végül 1915 decemberében kezdhette meg halászati működését, és összességében az eredeti vételárnak majdnem a kétszeresébe került. A cég piaci információi szerint a hajó beszerzési ára mindeközben 50%-kal nőtt. Ezeket azonban a TSZV nem vette figyelembe. A hajóval együtt bérbe vett bárkavezető, Haglich Fortunato havi bére 160 korona volt, amivel szintén

⁶³² KA, AVL 6, Lloyd, Dalmatia 1918-

⁶³³ U.o.

⁶³⁴ U.o.

⁶³⁵ DAR JU-9 1916. I. 86.

⁶³⁶ U.o.

⁶³⁷ U.o.

⁶³⁸ A Nekton Első Tengerparti Halászati, Halértékesítő és Bárkaépítő Rt. elnöke az Adria Rt. vezérigazgatói posztját is betöltő Eidlitz Hugó volt. U.o.

nem számoltak a TSZV-nél. A cég azt is jelezte, hogy a lakosság hallal való ellátása így is nagy nehézségekbe ütközik, hajóit tehát mielőbb szeretné újra használni.⁶³⁹

A halászat annyira szerény keretek között zajlott, hogy 1916-ban már alig volt hal a fiumei piacon.⁶⁴⁰ Panaszkodott Riboli Alfonz is, aki az 1916. július 28-án rekvirált Mariska ügyében többször fordult a TSZV-hez. A hatóság augusztus 30-i becslési eljárásán ugyanis nem sikerült megállapodni. Riboli nehéz helyzetét mutatja, hogy a hajón egy kapitány, egy gépész, egy kiegészítő gépész és hat matróz ellátásáról kellett gondoskodnia. A segédgépész és három matróz költségeit a bizottság nem akarta fizetni. A borszállításra egyedileg a hajóba legyártott hordókat a TSZV kivette, és azok tárolását a tulajdonosnak kellett fizetnie a fiumei raktárvállalatnál, ahol ráadásul azokat a tárolókapacitási gondok miatt a szabadban helyezték el. Riboli jelezte, hogy hordói így tönkre fognak menni, ráadásul vállalkozása is a csőd szélére kerül, mivel évek óta borszállításainak mintegy 80%-át ezzel a hajóval végezte. Forgalmának jelentős részét ráadásul a katonai beszállítások tették ki.⁶⁴¹ A hajó elpusztítása esetén a TSZV 105.440 koronát állapított meg, miközben Riboli legalább 300.000 koronához ragaszkodott volna. Természetesen ő is a magyar kereskedelmi kormányhoz fordult segítségért. Riboli a hatóságnak írt 1916. szeptember 12-i levelében azt is kifogásolta, hogy a Mariskához hasonló, de annál jóval kisebb osztrák Slavija vitorlás-motoros hajó bérleti díja napi 135 korona, miközben ő hatszor nagyobb hajója után csak 167 koronát kapott.⁶⁴²

A Gergersen G. és fiai fiumei kikötő építési vállalat azért emelt panaszt, mert emelőképes úszó gőzdarujának napi 180 korona bérleti díja alatta volt a hatóság úszódaru díjszabásának. Igaz, korábban maga is ennyiért adta át hajóját a hatósági igényekre.⁶⁴³ Az úszódarut 1915. szeptember 20-án haditengerészeti utasításra a torpedógyár kikötőjébe rendelték.⁶⁴⁴ A haditengerészet lefoglalta a Gergersen több dereglyéjét is, melyek főleg Castelneuvóba

⁶³⁹ U.o.

⁶⁴⁰ DAR JU-9 1916. I. 83.

⁶⁴¹ Riboli Alfonz kárait egyébként az is növelte, hogy hajója eredetileg a pincéje előtt tudott megállni, most azonban fuvarozásról is gondoskodnia kellett. A Mariska lefoglalása után idegen hajókkal és kisebb hordókkal tudott dolgozni. A vállalkozás napi 539 korona kárral számolt, a TSZV felé ötszáz korona megtérítését jelezte. A hajó havonta átlag 2.083 korona tiszta jövedelmet ért el, a cég pedig húsz családnak adott állandó megélhetést. Riboli bornagykereskedése 1878-ban kezdte meg működését Fiume és a dalmáciai kikötők közötti szállításokkal. Mivel a gazdag szőlőtermő dalmát területek kisebb kikötői között gőzhajók alig közlekedtek, és a szállításokat főleg vitorlásokkal oldották meg, Riboli megépíttette az első magyar hosszújratú motorhajót. Az összes bormennyiség szállításának 70-80%-át a Mariskával bonyolította. 1913-ban 41.600, 1914-ben 31.500, 1915-ben 33.500 és 1916 első felében 20.000 hektoliter bort szállított. A háború alatt jelentős mennyiségben, például 1915-ben 800.000 korona értékben a hadseregnek szállított. DAR JU-9 1916. I. 86.

⁶⁴² U.o.

⁶⁴³ U.o.

⁶⁴⁴ DAR JU-9 1916. I. 4139.

mentek. A Whitehead 9. számú motorcsónakját, vagy a Gregersen és Schwarz Pescatore gőzöst szintén igénybe vették. Előbbit még 1915 szeptemberében használatban vették, de a becslési bizottságot nehéz volt egybehívni, mivel az eljáráshoz szükséges okmányok az igazgatóság áthelyezésekor Linzbe kerültek.⁶⁴⁵ Hosszasan sorolhatnánk a kisebb csónakok, dereglyék tulajdonosait, melyek közül még a Ganz és társa Danubius társaságot említjük meg, amelynek szintén kerültek dereglyéi hadiszolgálatba.⁶⁴⁶

Ahogy már korábban is jeleztük, a hatósági gőzösök, így az Előre is szinte megszakítás nélkül használatban voltak. Az Előre napi 140 korona bérleti díjában a személyzeti költségek is szerepeltek.⁶⁴⁷ A hajót 1916. augusztus 1-jén - a torpedógyár kikötőjében állva - egy olasz léghajóból vetett bomba találta el. A hajón tűz ütött ki és a rajta lévő lőszer felrobbanásának megakadályozása céljából elsüllyesztették. Augusztus 18-án kiemelték és a víz kiszivattyúzása után újra működőképesé tették.⁶⁴⁸ Ennek költségei szintén vitára adtak okot, végül a károkat a haditengerészet fizette meg. A hajót javításra Polába vitték.⁶⁴⁹

5. Az 1917. évi események

5.1. Növekvő kihívások az Adrián

Az olaszok már év elején többször bombázták Polát és Triesztet. Január 12-én például olasz és francia repülőgépek intéztek támadást a polai hadikikötő ellen, miközben a trieszti katonai művekre is bombákat hajítottak.⁶⁵⁰ Február 10-11. éjszakáján Gabrielle D'Annunzio költő, író, szélsőséges olasz hazafi három MAS naszáddal sikeresen bejutott a Fiume melletti buccari-öbölbe, ahol néhány leállított teherhajó állt. A torpedókat nem sikerült működésbe hozni, de figyelmet érdemelt az olaszok magabiztossága.⁶⁵¹ A támadások intenzitása sem a kikötők, sem a nyílt vízen lévő hajók ellen nem lankadt.

Még 1916. február 28-án az U-C Zagreb gőzöse a Planka fok előtt sikeresen kitért egy ellenséges torpedó elől, de ezt 1917. január 14-én nem sikerült megismételnie. A francia Archimédes tengeralattjáró sikeresen megtorpedózta és elsüllyesztette a gőzöst. A támadás

⁶⁴⁵ DAR JU-9 1918. I. 916. A Whitehead gyár több motorcsónakját is Polában, illetve a Cattarói-öbölben használták. Magát a Whitehead nevű gőzöst 1915. június 3-án a Brioniban lévő tengeralattjáró-állomás számára vették igénybe. Aichelburg: p. 56-57. és 134.

⁶⁴⁶ DAR JU-9 1916. I. 86.

⁶⁴⁷ U.ott

⁶⁴⁸ DAR JU-9 1918. I. 178. A mentésben a másik hatósági gőzös, a Mentő vett részt. DAR JU-9 1916. I. 83.

⁶⁴⁹ DAR JU-9 1916. I. 86.

⁶⁵⁰ Az Est, 1917. május 30. p. 2.

⁶⁵¹ Halpern, 2007.: p. 177.

során huszonnyolcan veszítették életüket.⁶⁵² Az Est 1917. január 28-i száma terjedelmes interjút közöl a megtorpedózott hajó 26-án Fiumébe érkezett túlélőivel.⁶⁵³ Adamich Remo kapitány interjújában elmondta, hogy „*vasárnap reggel fél tíz volt, amikor rémülten vettem észre, hogy a hullámokon keresztül, alig 100 méternyi távolságra egy kilőtt torpedó rohan a hajóm felé. Rögtön megtettünk minden lehetőt, hogy a hajót irányából kitérítsük, de késő volt, mert alig kezdtük meg a manővert, a torpedó máris elért bennünket és rettentés detonációval felrobbantotta a hajó farát, amely azonnal elmerült. A hajó orra kiemelkedett a vízből és az egész alkotmány hihetetlen gyorsasággal süllyedni kezdett. A hajó farán voltak a személykabinok. A vihar miatt az utasok nem jöhettek a fedélzetre, hanem benn tartózkodtak a hajóban. Legtöbben rosszul is voltak és ágyaikban feküdtek. Ezeket már valószínűleg maga a torpedórobbanás megölte. Az utasok megmentésére a katasztrófa gyors lefolyása miatt, sajnos, semmit sem tehettünk. Mikor azután láttam, hogy minden hiába, mert még a mentőcsónakok lebocsátására sincsen elegendő időnk, parancsot adtam, hogy mindenki rohanjon a hajó orra felé és onnan ugorják a tengerbe. Magam ugrottam utolsónak a vízbe és csak nagy nehezen tudtam már annyira elúszni, hogy a süllyedés örvényes sodra engem is magával ne rántsón a mélységbe. Nem telt el a torpedórobbanás után még másfél perc sem és a Zágráb már eltűnt a hullámok között. Amikor az örvény úgy ahogy elsimult, visszaúsztunk a katasztrófa helyére, ahol megkapaszkodtunk a hajónak a tenger felszínén úszó néhány faroncsába s azzal igyekeztünk a partot elérni. A borzasztó viharban minden erőnket megfeszítettük, hogy megmentjük az életünket. Kelemen Dezső tartalékos tengerészcadettot és Tuchtan Achilles másodkapitányomat elhagyta az ereje és mindkettő belefult a tengerbe. Pedig jóideig velünk úsztak és velünk küzdöttek a hullámok ellen. Mi tizen, akik megmenekültünk, két órai úzás után partot értünk. Katonák mentettek ki a vízből, akik kötélre kötött deszkadarabokat dobáltak be nekünk és azzal húztak ki a sziklapartra. Rettenetesen kimerített minket az izgalom és a két órás jéghideg fürdő. Én magam például annyira ki voltam merülve, hogy amikor a kiemeltek a vízből, elájultam és csak a sebenicói kórházban tértem magamhoz.”⁶⁵⁴ Szinte csodával határos, ahogyan a kereskedelmi akadémia egyik tanulója, a tizennyolc éves Matievics Antics Iván megmenekült. Úgy élte át a torpedótámadást, hogy a robbanás ereje kiröpítette a hajó farában lévő kabinjából. Őt is a*

⁶⁵² Aichelburg: p. 136.

⁶⁵³ Az Est, 1917. január 28. p. 2.

⁶⁵⁴ U.o. Az újság magyarosan Adamics Rémusznak írja a kapitányt. Értekezésemben azonban – ahogy általában, úgy jelen esetben is – a Magyar Tengerészeti Évkönyv írásmódja szerint közlöm a nevet. MTÉ 1917 p. 145.

sebenicói kórházban ápolták. A menekülés közben vízbefűlt Kelemen Dezső korábban a haditengerészet révkalauzaként szállt a hajóra.⁶⁵⁵ A társaság felfegyverzett kísérőhajóként használt Cirkvenica gőzösét az év során háromszor próbálta ellenséges tengeralattjáró elsüllyeszteni.⁶⁵⁶ Január 19-én a Cattarói-öböl bejáratánál az Adria Rt. Árpád gőzöse szaladt aknára, de csak a tat környéke sérült meg, a hajó nem süllyedt el.⁶⁵⁷

Alig három héttel később az U-C újabb hajót veszített el. A katonai szolgálatban álló, 1908-ban Triesztben épült, 204 bruttó-regisztertonás Tihany gőzös február 12-én a Bocche di Cattaro bejáratánál viharos időben futott zátonyra, és megsérült. A mentési művelet közben a hajó elsüllyedt, de a legénység minden tagja szerencsésen megmenekült. Az esetet a TSZV már másnap jelezte a tulajdonos társaságnak, aki értesítette a hatóságot, utóbbi pedig a kereskedelemügyi minisztert. A fiumei rév hivatal *„Kérdőív a magyar-horvát tengerparton előfordult, vagy a kir. révhatóságok tudomására jutott hajószerencsétlenségek adataira vonatkozólag”* című magyar és olasz nyelvű formanyomtatványa szerint a hajó süllyedésekor már csak egy ember volt a gőzöson, nyilván akire a mentési, vontatási munkák miatt volt szükség.⁶⁵⁸ A hajó, az osztrák Petka gőzös kíséretében február 12-én Antivariba futott ki hajó köszénrakománnyal és olajjal a fedélzetén.⁶⁵⁹ A kapitány az induláskor jelezte a konvojt vezető 15-ös torpedónaszádnak, hogy a rakománya túl súlyos, emiatt erős hullámzással képtelen lesz megküzdeni. Az U-C későbbi leírása szerint *„az utat éjjel kellett megtennie rajban és az előírt katonai óvintézkedések szigorú betartásával, vagyis teljes sötétségben, világító lámpások nélkül és az aknamező mentén haladva, amihez még fenyegető vihar is járult, úgy hogy a Tihany parancsnoka indulás előtt ki is jelentette, hogy a hajó a hullámverésnek nem tud majd ellenállni. Útközben a hullámverés ereje növekedvén, a hajóraj parancsnoka utasítást adott a Tihany gőzösnök, hogy térjen vissza Bocche di Cattaroba, mely útját egyedül és vezető nélkül kellett megtennie; úgy történhetett meg azután, hogy a hajó koromsötétben haladva, minden tájékoztatás nélkül a part és az aknamező között nekiment a partnak és zátonyra futott, ennek folytán nagy léket kapván, a keletkezett résen erős sugarakban hatolt be a víz a hajóüregbe, úgy hogy a hajó, melyet egy torpedónaszád utóbb*

⁶⁵⁵ Az Est, 1917. január 28. p. 2.

⁶⁵⁶ A hajót 1918. szeptember 6-án egy olasz motorcsónak fedezte fel, de a hajó ezt a találkozást is túlélte. Aichelburg: p. 65.

⁶⁵⁷ U.o.: p. 48.

⁶⁵⁸ DAR JU-9 1917. IV. 723.

⁶⁵⁹ DAR JU-9 1918. I. 140. és KA AVL Liqu. 1918-/1

kiszabadított veszedelmes helyzetéből, vontatás közben félóra múlva elmerült.”⁶⁶⁰ A víz gyors beözönlése miatt a hajó süllyedése elkerülhetetlen volt. Mivel a hajó 43 méteres mélységbe süllyedt, kiemelését meg sem kísérelték.⁶⁶¹

Az év folytatása sem volt szerencsés a cég számára, ugyanis májusban a Senj gőzösön ütött ki váratlanul tűz.⁶⁶² A Senj 1917. május 9-én este indult a Bocche di Cattaróból Antivari felé vegyes rakománnyal, többek között harminc hordó benzinnel. Kirakodás közben azonban több benzineshordó felrobbant, és a hajó kigyulladt. Orrtól a tatig a parancsnoki híddal és a gépházzal együtt a teljes fedélzet leégett. A hajót a katonai parancsnokság Fiumébe vontatta, ahol a Ganz és Társa Danubius gyárnak adta át javításra. A tűzvész okozta károkat a szokásos eljárás szerint a cégnek kellett fizetni, aki hiába érvelt azzal, hogy a kirakodást kizárólag a katonai szervek hajtották végre.⁶⁶³ A hajó gépezetének meghibásodása miatt május 21-22-én a Budapest gőzös vontatására szorult, de viharos időben ez utóbbi hajó is könnyebben megsérült.⁶⁶⁴ A társaság Cirkvenica gőzöse viszont április 20-án, majd június 4-én és 5-én is szerencsésen ki tudott kerülni több torpedótámadást is. A hajót 1918. szeptember 6-án egy MAS fedezte fel, de ekkor is el tudott menekülni.⁶⁶⁵ Meg kell jegyeznünk az U-C-ről, hogy szerepe a tengerparti polgári forgalom fenntartásában a háború végéig meghatározó maradt, hajói emiatt szinte állandóan ki voltak téve a háborús veszélyeknek. A békeidőben konkurensnek számító osztrák társaságok most csupán a forgalom elenyésző töredékét bonyolították. Az U-C 1917-ben az osztrák-magyar és a montenegrói kikötők között mintegy 75.868 utast szállított, miközben az Osztrák-horvát Rt. mindössze 3.351 főt, a Dalmatia 192 főt.⁶⁶⁶ A 1915. január 1-től 1917. december 31-ig a cég hajói a Monarchia tengerpartja és szigetei, valamint Fiume között a katonai szállítások mellett összesen 11.066 járatot teljesítettek a polgári lakosság igényeinek kielégítésére.⁶⁶⁷

Az év május 30-án a Magyar Keleti társaság tulajdonában lévő Szellő motoros vitorlason ütött ki tűz, de ezt a Mentő hatósági gőzösnek sikerült idejében eloltani. Június 9-én a fiumei kikötőben süllyedt el az U.22 tengeralattjáró, amelyet az Előre és a gőzdaru

⁶⁶⁰ DAR JU-9 1918. I. 140.

⁶⁶¹ KA, AVL Liqu. 1918-/1

⁶⁶² DAR JU-9 1917. IV. 723.

⁶⁶³ DAR JU-9 1918. I. 140.

⁶⁶⁴ KA, AVL Liqu. 1918-/1

⁶⁶⁵ Aichelburg: p. 65.

⁶⁶⁶ DAR JU-9 1918. VIII. 2539.

⁶⁶⁷ Ezek között az utas- és járatszámok tekintetében kiemelkedtek a közeli quarnerói kikötőkbe – többek között a Buccariba, Lovranába, Abbáziába, Veglia szigetére –, valamint a senji, zárai, metkoviói, obrovazzói kikötőkbe indított járatok, de indultak hajók Raguzába, Lissára, Brazzára és más dalmáciai területekre is. DAR JU-9 1918 I. 178

mentettek ki. A tengeralattjárót június 11-én emelték ki és tették újra úszóképessé. Ugyancsak június 11-én a Kelet gőzös a Molini szirten futott zátonyra, de ezúttal is az Előre sietett a helyszínre, és szabadította ki, majd 23-án Fiumébe vontatta. Augusztus 14-én a Kossuth Ferencz gőzös széntárolójában ütött ki tűz. Október 25-én az U.31 Bergudiban süllyedt el, de a hatósági gőzösök – az Előre, a Mentő és a gőzdaru – együttes munkájával kétnapi munka után sikerült kiemelni.⁶⁶⁸ December 24-én a Fiumében álló osztrák Split gőzös kalcium-karbid rakománya robbant fel. Az oltás lehetetlen volt, így az égő hajót a Mentő és a Vontató segítségével a kikötőből kivontatták, és a martinschizzai öbölben zátonyra fektették.⁶⁶⁹ Az Atlantica flottájából a Fiume gőzös futott zátonyra az év során, de a háború eleje óta a haditengerészet szolgálatában álló hajót sikerült megmenteni.⁶⁷⁰ A Riboli Alfonz által májusban megvásárolt Erzsit ugyancsak használatba vették az év végén.⁶⁷¹ Novemberben a Gregersen und Schwarz két kicsiny rakodóhajóját is a polai német tengerészek számára bérelték.⁶⁷²

Az év fontos eseménye volt az Otrantói-szorosban végrehajtott osztrák-magyar rajtaütés. A szoros kereskedelmi, stratégiai fontossága nem volt kérdéses, de a háború alatt jelentősége elsősorban abban állt, hogy a központi hatalmak tengeralattjárói ezen keresztül tudtak kijutni a Földközi-tengerre. Mivel az Adriáról nézve stratégiai útvonalról van szó, fontosnak tartjuk röviden megjegyezni, hogy a szorosnak egy időben kiemelkedő szerepe volt a háború alatt, amikor 1915 februárjában a brit és francia hadihajók megkezdték a Dardanellák ostromát. A török hadsereg megsegítésére Románia nem engedte át Bulgária felé a vasúti szállításokat, a Dunán a szerbek veszélyeztették a hajón történő segítségnyújtást. Előbb a Belgrád csavargőzös futott folyami aknára, majd a Törökországban tartózkodó német Goeben és Breslau cirkálóknak szánt lőszert sem sikerült célba juttatni. Haus a tengeri úton történő támogatástól elzárkózott, így a német flotta parancsnoka, Pohl tengernagy és von Falkenhayn vezérkari főnök német tengeralattjárók vasúton Polába és tengeren Cattaróba küldését rendelte el, hogy ezek utánpótlást és segítséget adjanak a török szövetségesnek. A tengeralattjárók az antant hajók támadásán túl értékes lőszerutánpótlást tudtak szállítani a törököknek. Ez különösen 1915 októberéig bírt létfontosságú jelentőséggel, ekkor ugyanis a

⁶⁶⁸ DAR JU-9 1918. I. 178.

⁶⁶⁹ U.o.

⁶⁷⁰ A gőzös legutóbb 1915. október 15-én szenvedett súlyos károkat egy robbanás miatt. Castelli-Gellner: p. 42.

⁶⁷¹ A hajó korábbi osztrák tulajdonosánál San Mauro néven futott. Aichelburg: p. 74. és 116.

⁶⁷² U.o.: p. 93.

Szerbia felett aratott sikereknek köszönhetően megnyílt a dunai út és lehetővé vált vasúti rakományok Isztambulba szállítása is.⁶⁷³

Az antant az első ellenintézkedések között már 1915 nyarán megpróbálta ellenőrzés alá vonni az Adria kijáratát jelentő Otrantói-szorost. Még ez év májusában, az olaszokkal folytatott haditengerészeti megbeszéléseken Winston Churchill, a brit admirális első lordja felajánlott ötven hajót és ötvenmérőföldnyi tengeralattjáró-jelző hálót a szoros ellenőrzésére. A felfegyverzést és a személyeztetést az olaszoknak kellett volna megoldani, akik egyelőre nem vállalták ennek terheit. Nyár végén a britek végül elkezdték összegyűjteni a szükséges hajóállományt a feladatra.⁶⁷⁴ 1915 szeptemberében már hatvankilenc kis gőzhajó látott el szolgálatot itt, érintőaknákkal ellátott halászhálókat vonszolva a szorosban.⁶⁷⁵ A britek által a helyszínre küldött polgári hajók között két fő típus jelent meg: a trawlerek, amelyek erős gépekkel rendelkeztek, és eredetileg vonóhálóval halásztak, így alkalmasak voltak aknakeresési feladatokra is, valamint a drifterek, amelyek lassabb, kisebb halászhajók voltak.⁶⁷⁶ 1916-ban ezeket a hajókat főleg a szerb hadsereg evakuálására kellett használni, ugyanis a gyengén kiépített albán kikötőkbe a nagyobb hajók nem tudtak bejutni. Ezeknek a kis halászhajóknak kellett eljuttatniuk a szerb hadsereg maradványait a nagyobb hajókhoz.⁶⁷⁷

A szorosban kialakított védelmi rendszer ugyanakkor nem különösebben zavarta a németek tengeralattjáró mozgásait, így a brit, francia és olasz haditengerészeti tisztek több konferencián és értekezleten próbáltak megoldást találni a szoros lezárására és a tengeralattjáró támadások csillapítására. Felmerült a fiumei torpedógyár elleni nagyobb légitámadás terve is, amihez azonban a briteknek nem sikerült összevonni a szükségesnek ítélt negyven-ötven repülőgépet. Nyilvánvaló, hogy az antant hírszerzése nem tudta, hogy az olasz háború kitörése után a fiumei Whitehead torpedógyárat áttelepítették St. Pöltenbe.⁶⁷⁸ Végül egy acélsodronnyokkal, léggömbökkel, halászbárkákkel, tengeralattjáró-vadászokkal felszerelt védelmi rendszert hoztak létre, ám ennek ellenére 1917 februárjától a német tengeralattjárók mellett már a Monarchia bűvárnaszádjai is többször áthaladtak a szoroson. A háború utolsó évében már negyven brit romboló (köztük hat ausztrál), hetvenhat felfegyverzett halászgőzös, harminchat brit tengeralattjáró-vadász gyorsnaszád, egy amerikai

⁶⁷³ Sárhidai: p. 56. és 65.

⁶⁷⁴ Halpern, 2007.: p. 42-43.

⁶⁷⁵ Csonkaréti, 1989.: p. 61.

⁶⁷⁶ Halpern, 2007.: p. 59-60.

⁶⁷⁷ U.o.: p. 44-45.

⁶⁷⁸ U.o.: p. 46.

tengeralattjáró-vadász flottilla, hús bűvárnaszád, valamint olasz, francia és brit repülők tartózkodtak a térségben.⁶⁷⁹ A védelem megzavarására indított támadások közül a Monarchia legnagyobb szabású akciójára 1917. május 14-15-én került sor. A Horthy Miklós vezette rajtaütésben tizennégy őrhajót sikerült elsüllyeszteni és hármat megrongálni.⁶⁸⁰ Az osztrák-magyar hadihajók többször is kifutottak a zár ellen, de általában közel sem ilyen eredménnyel. Az 1917 májusában lezajlott otrantói ütközet a legnagyobb tengeri csata volt az Adrián, sőt az egész Földközi-tenger térségében. Igaz, hogy Olaszország háborúba lépésekor az olasz partok elleni nagyszabású támadásban a Monarchia jóval több hadihajója vett részt, ahogy a Dardanelláknál végrehajtott francia és brit hadműveletek is nagyobb méretű akciók voltak, azonban ezek döntően szárazföldi célpontok elleni támadásoknak minősülnek. Otrantónál viszont hajórajok közötti nyílt tengeri összecsapásra került sor, ráadásul annak ellenére, hogy az akciót könnyű cirkálóknál nem nagyobb méretű hadihajók hajtották végre, a hadművelet összetettsége egyedülállónak számított ekkoriban. A támadásban ugyanis a hajók mellett részt vettek repülőgépek és tengeralattjárók is, bár szerepük nem volt meghatározó.⁶⁸¹

A fontos tengeri útvonal, az Otrantói-szoros elzárása nem bizonyult megbízható rendszernek, hiszen nem tudta megakadályozni a törököknek szánt utánpótlás célba juttatását, illetve a központi hatalmak tengeralattjáróinak kijutását a Földközi-tengerre. Így a tengeri kereskedelmi háborúban meghatározó tengeralattjáró háború a térségben is komolyan kiteljesedhetett, különösen az 1917. február 1-jén német részről deklarált korlátlan tengeralattjáró háború időszakában. 1917-ben az osztrák-magyar tengeralattjárók is huszonkilenc kereskedelmi hajót süllyesztettek el, tizenkettővel többet, mint a háború korábbi éveiben együttesen.⁶⁸² A német eredményekről az évre vonatkozóan nincs pontos adatunk, de tény, hogy a Földközi-tenger térségében a német tengeralattjárók összesen 1.409 kereskedelmi hajót süllyesztettek el a háború alatt. Ezt mindössze negyven német naszád érte el, ami azt jelenti, hogy teljesítményük meghaladta a második világháborús átlagokat is. Ebben a térségben működtek a legsikeresebb tengeralattjáró-parancsnokok.⁶⁸³ Véleményünk szerint az Otrantói-szoros szerepe, az antant gyenge zárrendszerének minősége elsősorban

⁶⁷⁹ Csonkaréti, 1989.: p. 62.

⁶⁸⁰ U.o.: p. 68.

⁶⁸¹ Emellett „többnemzeti” művelet volt annyiban, hogy Otrantónál az osztrák-magyar flotta a brit, francia, olasz egységek ellen vonult fel. Halpern, 2007.: p. 190-191.

⁶⁸² A Monarchia tengeralattjárói a háború alatt összesen 94 kereskedelmi hajót és kilenc antant hadihajót süllyesztettek el. Sárhidai: p. 96-99. Csonkaréti adatai szerint a császári és királyi tengeralattjárók 131 hajót küldtek a hullámsírba, köztük 117 kereskedelmi gőzöst süllyesztettek el a Földközi-tenger térségében. Csonkaréti, 1992.: p. 147.

⁶⁸³ Az adatokban szerepelnek a fekete-tengeri szerény számadatok is. Sárhidai: p. 96.

ezekben a számokban mutatkozik meg, jól érzékeltetve, hogy az Adriáról operáló német és osztrák-magyar tengeralattjárók érzékeny veszteségeket tudtak okozni az ellenséges kereskedelmi hajóállományban.

Az év során az Adria északi részein is komoly összecsapásokra került sor. Augusztusban a Trieszt előtti hegyeket támadták az olaszok. A Karszton, a Hermada területén, valamint Görznel heves bombázásokra és összecsapásokra került sor. Az Isonzónál elesett foglyok állítólag arról számoltak be, hogy az olasz hadvezetés Triesztet gyorsan akarta elfoglalni.⁶⁸⁴ Ugyanakkor csupán Selo romjait és a Vrh magaslatot sikerült birtokba venniük a nyár végére, igaz, a támadásokat tovább folytatták a kikötőváros és annak ipari területei ellen. A Triesztet bombázó hadihajók között brit egységek is feltűntek.⁶⁸⁵ Ősszel már a Monarchia csapatai kerültek fölénybe, és a Trieszt előtt fekvő, felszabadított Görzöt októberben maga IV. Károly is meglátogatta.⁶⁸⁶ Az olasz fronton 1915. június és 1917. november vége között tizenkét isonzói csata zajlott le, amelyekben a Monarchia összesen több mint 550.000, Olaszország mintegy egymillió katonát veszített.⁶⁸⁷ Az 1917-es esztendő három isonzói csatát látott. Május 12 - június 8. között zajlott le a tizedik, augusztus 19 - szeptember 12. között a tizenegyedik csata. Míg előbbiben az olaszok Görztől északi és déli irányban nyertek teret, utóbbiban mindkét féltől komoly véráldozatokat követelve az olaszok alig tíz kilométert nyomultak előre Görztől északra. A kétszeres túlerő ellenére sem sikerült Triesztet elfoglalni.⁶⁸⁸ Összességében az arcvonal a Doberdói-fennsíkon és az Adriai-tenger partján is előrébb haladt.

A 12. isonzói csatára 1917. október-novemberben került sor, amikor a Monarchia hadereje kezdeményezően lépett fel, és megvalósította a frontvonalon az áttörést Caporettnál.⁶⁸⁹ Az 1917. október 24-én indított támadásban már a hadihajók is részt vettek, miközben a felfegyverzett osztrák gőzösökkel is kiegészített, a Trieszt körüli sekélyebb vizeken működő ún. lagunaflozilla főleg az utánpótlásban és a sebesültszállításban vette ki részét.⁶⁹⁰ A Piave torkolatába is behatoló lagunaflozilla kötelékében magyar hajók is működtek. Az U-C 1917. február 26-án, polai helyi szolgálatra beosztott Valona gőzösét

⁶⁸⁴ Az Est, 1917. augusztus 23. p. 1.

⁶⁸⁵ Az Est, 1917. szeptember 15. p. 8.

⁶⁸⁶ Az Est, 1917. október 31. 1. 1.

⁶⁸⁷ MEVH: p. 310.

⁶⁸⁸ Galántai József: Az első világháború. (továbbiakban: Galántai) Bp., Gondolat, 1988. p. 398.

⁶⁸⁹ MEVH: p. 310.

⁶⁹⁰ Csonkaréti, 1991.: p. 58-61.

november 6-án vezényelték át ide.⁶⁹¹ November 19-én Szegő Pál kicsiny motorcsónakját, a Palit is itt vették igénybe.⁶⁹² A Piave folyóhoz visszavonuló ellenség támadására a nagyobb hadihajók közül pedig bevetették a Wient és a Budapestet. Az olaszok ebben a számukra válságos időszakban éppen ezeknek köszönhetően tudtak látványos sikert elérni, ugyanis december 10-én éjjel két MAS áthatolt a trieszti kikötő zárrendszerén, és Luigi Rizzo sorhajóhadnagy elsüllyesztette a Wien partvédő csatahajót.⁶⁹³ A támadás óvatosságra intette a Monarchia haditengerészeti vezetését.⁶⁹⁴ Egyébként ősszel ismét több hajót vettek igénybe, így például a nagyobb hajók közül október 30-án rekvirálták a nemrég vásárolt Honvédet,⁶⁹⁵ november 19-20-tól a Szerényit és a Kossuth Ferenczet.⁶⁹⁶ Vladimir Olivieri – az előző év során és év elején Fiumében felújított, újrafestett – Vladimir gőzöse már május óta újra részt vehetett a katonai szállításokban.⁶⁹⁷ Az év során hadiszolgálatban volt a magyar hajópark döntő része. Az év végi adatok szerint az Adria társaság valamennyi hazai vizeken lévő hajóját katonai célokra használták, kivéve a Ferencz József Királyt és a Ferencz Ferdinándot. A Magyar Keleti társaság Adrián lévő hajóparkjának, vagyis hat gőzösökének a fele, az Atlantica öt hajója és a többi kisebb cég néhány gőzöse is katonai szolgálatban volt.⁶⁹⁸

A 12. isonzói csata idején a Fiume melletti Kraljevicában már két katonai kórházat rendeztek be, és a sebesült katonák elhelyezésére alkalmasnak tűnt több fiumei és környéki intézmény is. A fiumei Haditengerészeti Akadémia már 1914 szeptemberétől hadikórházzá átalakítva működött, és fogadta a kórházhajók sebesültjeit és betegeit.⁶⁹⁹ Az olasz front mögé küldött sebesültek kérdésének problémáját nagyban fokozta az albán és montenegrói harcterről elszállított maláriás betegek tömege. Julier Ferenc⁷⁰⁰ így jellemezte az albániai

⁶⁹¹ Aichelburg: 132.

⁶⁹² U.o.: p. 106. A Pali nem a magyar, hanem az osztrák nyilvántartásokban szerepelt, így csak a tulajdonos volt magyar, a hajó a trieszti regiszterben volt.

⁶⁹³ Halpern, 2007.: p. 178.

⁶⁹⁴ Csonkaréti, 1991.: p. 58-61.

⁶⁹⁵ A cég 1916. július 31-én tájékoztatta a hatóságot, hogy „hajóállományunkat egy használatban volt osztrák gőzös (Nella, átkeresztelve a Honvéd névre) karántőbbségének, továbbá több vitorlás megvásárlásával megnagyobbítottuk, amiről a nagytekintetű Hatóságnak a lajstromozás és egyéb hatósági intézkedések érdekében megfelelő időben külön jelentést fogunk tenni.” DAR JU-9 1916. I. 46.

⁶⁹⁶ DAR JU-9 1917. I. 11.

⁶⁹⁷ DAR JU-9 1916. I. 46.

⁶⁹⁸ DAR JU-9 1917. I. 11.

⁶⁹⁹ Horváth József: A magyar Fiume végnapjai, 1914-1924. in.: HK 2003./1. p. 2.

⁷⁰⁰ Julier Ferenc (1878-1944): A Ludovika Akadémia elvégzése után a 3. Honvéd gyalogezredhez került, majd 1914-1915-ben a 11. Honvéd lovassági hadosztály vezérkari főnöke, 1916-1917-ben a Honvédelmi Minisztériumban dolgozott, majd a fegyveres erők pótlásügyi főnökségén szolgált. Itt éri az őszirózsás forradalom. Ekkor lett vezérkari alezredes, majd a Tanácsköztársaság idején a Hadiügyi Népbiztosság hadműveleti osztályának vezetője, később a III. hadtest vezérkari főnöke. Stromfeld Aurél lemondása után a Vörös Hadsereg vezérkari főnöke. Később katonai szakíróként tevékenykedett. MEVH: p. 319.

helyzetet: „Az épített utak és a hidak teljes hiánya nagyon időtrablóvá és körülményessé tette az utánszállítást és túlságosan sok emberi és állati erőt igénylő hadtáp berendezkedést követelt meg. De mindenekelőtt az a körülmény tette aggályossá a tartós megszállást, hogy Albániában évente 6 hónapon át, májustól novemberig malária dühöngött, mégpedig az albán klimához nem szokott egyéneknél igen nagy százalékban halálos kimenetellel.”⁷⁰¹ Többször felmerült, hogy a betegek elhelyezésére külön maláriakórházat hoznak létre az Észak-Adrián, de az elképzelést az abbáziai, lovranei szanatórium- és szállodatulajdonosok rendszeresen megtámadták. Jekelfalussy 1918. szeptember eleji budapesti tartózkodása idején úgy nyilatkozott, hogy „Fiumében állandóan hét-nyolcezer maláriás beteg van, a kikötőváros azonban a maláriás betegek részére csupán pihenő állomás és egy-egy beteg csak nyolc-tíz napot tölt Fiumében. A Vöröskereszt kórházak és vesztegzár állomások mindig tele vannak albániai maláriásokkal.”⁷⁰² Még szeptemberben felmerült a tengerészeti kereskedelmi akadémia kórházzá alakítása is. A hatóság távirat útján értesítette az új kereskedelmi minisztert, Serényi Béla gróft,⁷⁰³ hogy a fiumei csapatkórház orvosfőnöke az Isonzó hadsereg parancsnokságától utasítást kapott egy hat-nyolcezer ágy befogadására alkalmas fiumei katonai kórház kialakítására. Az e célra létrehozott bizottság egyéb állami és községi épületeken kívül a vesztegzárintézetet és a kereskedelmi tengerészeti akadémiát javasolta. Előbbi ellen nem merült fel kifogás, de az akadémia igazgatója, Szabó Samu a katonai bejárást követően már másnap aggodalmas hangú levélben jelezte kifogásait. Ebben kifejtette, hogy „tegnap folyó évi szeptember hó 30-án délután, egy főorvosból és egy főhadnagyból álló bizottság szemlélte meg az intézet helyiségeit s a magánlakásokat kivéve, minden egyes helyiségről vázlatot vett, hogy beteg és sebesült katonák ápolása céljából hány ágyat lehetne az illető helyiségekben elhelyezni. (...) Mivel e terv csak oly módon volna kivihető, ha az iskola bezáratnák s az összes internátusi és bejáró növendékek szülőikhez hazaküldetnének, ami a tengerészeti szakképzésnek teljes megakadását jelentené, tisztelettel kérem a Nagytekintetű m. kir. Tengerészeti Hatóságot, méltóztassék a szükséges lépéseket

⁷⁰¹ Julier Ferenc (továbbiakban: Julier): 1914-1918. A világháború magyar szemmel. Bp., Magyar Szemle Társaság, 1933. p. 159.

⁷⁰² Az Est, 1918. szeptember 3. p. 4.

⁷⁰³ Serényi Béla gróf: (1866-1919): földbirtokos, jogász, munkapárti politikus (1916-ig). 1903-tól kezdett államtitkárként dolgozni a Kereskedelemügyi Minisztériumban. 1910. január 17-től 1913. június 13-ig földművelésügyi miniszter volt. 1917. június 15-étől lett kereskedelemügyi miniszter az 1913 óta ezt a posztot betöltő Harkányi János bárót követve. Csak fél évig, 1918. január 25-ig vezette a tárcát. 1918. február 11-től október 31-ig ismét földművelésügyi miniszter volt. Bölöny – Hubai: p. 435.

megtenni...⁷⁰⁴ Az igazgató szerint a helyiségek kiürítésével a leltári tárgyak, könyvtári állomány, szertárak biztonságos kitelepítése nem oldható meg, így ezek értéke, vagyis közel 200.000 korona kerülne veszélybe.⁷⁰⁵ A kereskedelmi miniszter két nappal későbbi távirata a hatóságot úgy tájékoztatta, hogy a „*Nautica kórházi célokra igénybevételének mellőzése érdekében isonzói hadseregcsoporthatóságánál táviratilag haladéktalanul interveniáltam. Újabb mozzanatról táviratilag azonnal jelentsen.*”⁷⁰⁶ Az intézmény sorsáról másképp döntöttek, erről néhány nappal később – október 6-án – a miniszter azt írta a hatóságnak, hogy „*kormányzó úrtól nyert értesítést szerint Nautica épületek katonaság által nem fog igénybe vetetni. Kilakoltatott egyéb állami iskolák növendékeinek szükség esetében akadémiában való tanításához hozzájárulok. Gondoskodjék azonban, hogy akadémiai oktatás ne zavartassák meg.*”⁷⁰⁷ Az október 3-án és 4-én a hatóságnál a katonai kórházak elhelyezéséről tartott értekezleten a hadtest-parancsnokság egészségügy-előadóját tájékoztatták a miniszter korábbi döntéséről.⁷⁰⁸ Ugyanakkor a kereskedelmi tengerészet egészségügyi intézménye, a martinschizzai vesztegzárintézet átadása megkezdődött. A kórházhajókat ugyanis olyan kikötőbe kívánták irányítani, ahol a hajón lévő betegeket és sebesülteket nem kellett a kikötési helytől még szárazföldön is nagyobb távolságokra szállítani. A tengerpartról jól megközelíthető kraljevicai szanatórium előtti kis mólónál a sekély víz miatt a kórházhajók nem köthettek ki, míg Martinschizzában a vesztegzárintézet eleve alkalmas volt nagyobb gőzösök befogadására.⁷⁰⁹ Októberben teljes leltárt készítettek az itteni javakról, és az átadáshoz a kereskedelmi miniszter október 7-i táviratában hivatalosan is hozzájárult.⁷¹⁰ Október 19-én délelőtt az átadásra sor is került. Az átvevő katonai parancsnokság és a hatóság képviselője a térparancsnokság hivatalos helyiségéből (Via del Pomerio 28.) indult el, hogy az egyik hatósági gőzössel keljen át Martinschizzára.⁷¹¹ A vesztegzári épületeket minden tartozékukkal és teljes leltári berendezésükkel adták át, a minisztérium december 13-án küldte vissza az intézet katonai célokra történt átadásáról

⁷⁰⁴ Az igazgató megemlíti levelében, hogy az 1917-1918. évi tanévre 86 növendék iratkozott be. DAR JU-9 1917. I. 236.

⁷⁰⁵ U.o.

⁷⁰⁶ DAR JU-9 1917. III. 250/elN A Nautica a kereskedelmi Tengerészeti Akadémia általánosan használt neve volt.

⁷⁰⁷ U.o.t

⁷⁰⁸ U.o.

⁷⁰⁹ DAR JU-9 1917. I. 4385.

⁷¹⁰ DAR JU-9 1917. III. 250/elN

⁷¹¹ A Via Pomerio közelében volt a fiumei kaszárnya és a kormányzó palota is.

készült jegyzőkönyvet.⁷¹² A Haditengerészeti Akadémia és a vesztegzárintézet mellett kórházzá alakítva működött még Fiumében a kivándorlók háza és a 18-as számú raktárépület is.⁷¹³

5.2. Az idegen vizeken lévő magyar gőzhajók

Az 1917-es év során a Monarchia partjaitól távol eső vizeken lévő hajók sorsában is történtek változások. Ugyan az USA csak április 6-án lépett be a háborúba az antant oldalán, a magyar sajtó már február 8-án a Reuters ügynökség jelentése alapján közölte a hírt, miszerint a New York-i kikötőben álló német és osztrák-magyar hajók legénységét az ellis islandi barakkokba vitték. Rövid időn belül valamennyi amerikai kikötőben lefoglalták a központi hatalmak hajóit, és a New Jersey-ben lévő német drótnélküli távíróállomást (szikratávíró) is amerikai matrózok vették át.⁷¹⁴ Gróf Tarnowski Ádám washingtoni osztrák-magyar nagykövet utasítást kapott, hogy szakítsa meg a diplomáciai összeköttetést az Egyesült Államokkal.⁷¹⁵ A világháború kitörése után, a háborús konjunktúra hatására létrehozott amerikai Kerr Steamship Company az év során több – a háború kezdete óta Amerikában veszteglő – osztrák-magyar hajót vásárolt meg.⁷¹⁶ Ezek között három magyar is szerepelt: az Orient társaság 1914 nyarán Port Inglisben, majd nem sokkal később a közel kétszáz kilométerrel délebbre fekvő, szintén floridai Tampában álló Borneo hajója, valamint az Atlantica társaság sokáig Newport Newsban, majd a közeli Norflokban lévő Budapestje és ugyanennek a cégnek a Galvestonban horgonyzó Morawitz nevű gőzöse.⁷¹⁷ A Borneo a Kerkenna, a Budapest a Kerwood, a Morawitz a Kermoor nevet kapta az új tulajdonostól. Az intézkedés 13 osztrák hajót is érintett, ezek neveiben is a „Ker” előtag szerepelt.⁷¹⁸ Ezzel az antant országok kezére került magyar hajók száma három amerikai lobogó alá került gőzessel gyarapodott, vagyis tizenkilence emelkedett a háború kitörése óta.⁷¹⁹

⁷¹² DAR JU-10 156.

⁷¹³ KA KM-ZTL. Sch. Sonder-Reihe, Pres.-Eintlg. Adria

⁷¹⁴ Az Est 1917. február 8. p. 2.

⁷¹⁵ Az Est 1917. április 7. p. 1.

⁷¹⁶ A Souvenir of New York City – Old and New. New York Commercial, New York, Twenty Vesey Street, 1918. p. 294.

⁷¹⁷ DAR JU-9 1914. I. 6623. és DAR JU-9 1915. III. 89.

⁷¹⁸ DAR JU-9 1918. I. 66.

⁷¹⁹ Ezek közül ekkorra már olaszok süllyesztették el az Olgát, német tengeralattjáró süllyesztette el az olasz lobogó alatt közlekedő József Ágost Főherceget, leégett a francia kézre került Tibor, és hajótörést szenvedett a Polnay. Lásd még a 7. és a 8. számú mellékleteket.

Az év legnagyobb vesztesége a külföldön rekedt hajók közül egyértelműen a Matlekovits elvesztése volt. Az Adria Rt. hajóját május 3-án – ekkor már Antonio Sciesa néven olasz lobogó alatt – Nápoly közelében a Georg von Trapp parancsnoksága alatt álló U.14 osztrák-magyar tengeralattjáró süllyesztette el.⁷²⁰ Nem volt szerencsés az év hátralévő része sem a cég külföldön rekedt hajói számára. A társaság november 5-én jelentette a fiumei tengerészeti hatóságnak, hogy a Brazíliában rekedt Széll Kálmán gőzösének első tisztjétől – a Buda II. gőzösről átment – Randich kapitánytól érkezett hírek szerint a hajón zavargások törtek ki, amit Dujmich kapitány túlkapásai okoztak. A Kereskedelemügyi Minisztérium Czernin külügyminiszteren keresztül a Monarchia brazíliai képviselőjét kérte a helyzet kivizsgálására.⁷²¹ Sajnos az ügy további részletei nem ismertek, de sejthető, hogy a hosszúra nyúló, kényszerű brazíliai veszteglést a Monarchia tengerészei egyfajta száműzetésként élték meg, ami az itt tartózkodás harmadik évében feszültségekhez vezethetett. Szükségleteik beszerzéséről nincsenek információink, de azt tudjuk, hogy a céggel való közvetlen kapcsolatuk megszakadt, miután az Adria pernambucói ügynöke 1915 júniusában felmondott. A beszerzések nélkülözésére jellemző, hogy az 1915 nyarán kigyulladt Széll Kálmánon a legénység maga oltotta el a tüzet, és a szükséges javításokat – eszközbeszerzés hiányában – maga végezte el.⁷²² Sejthető az is, hogy a beszerzések elmaradása vagy minimumon tartása nemcsak a hajó karbantartását nem tette lehetővé, hanem a személyzet nélkülözésével is járt. Mindeközben az Adria Rt. hajói közül a háború elején Amszterdamban rekedt Arad a német és svéd kikötők között járt.⁷²³

A Magyar-horvát szabadhajózási társaság Dunav gőzöse is ez utóbbi vizeken dolgozott. A hajó csak 1917. június 4. és november 17. között a Botteni-öböl csücskében fekvő, csupán a fagymentes időszakban bejárható észak-svédországi Luleából öt utat tett meg német kikötőkbe, Hamburgba és Emdenbe, hogy vasércet szállítson.⁷²⁴ A cég Buda gőzöse, amely a háború elején brit és norvég vizekről a semleges Spanyolországba ment, ekkoriban az Adria társaság Nagy Lajos és Stefánia hajóinak szomszédságában, Vigo kikötőjében állt. Ez volt ekkoriban az egyetlen külföldi kikötő, ahol egyszerre három magyar hajó is tartózkodott. Ugyanakkor szerencsésnek mondható a szabadhajózási társaság Plitvice nevű gőzösének

⁷²⁰ Gudmundur Helgason: http://uboat.net/wwi/ships_hit/375.html Letöltve: 2010. június 5.

⁷²¹ DAR JU-9 1917. I. 11.

⁷²² DAR JU-9 1915. III. 2073.

⁷²³ DAR JU-9 1917. I. 11.

⁷²⁴ DAR JU-9 1918. I. 178.

sorsa is, amelyik a háború eleje óta Rotterdamban vesztegelt.⁷²⁵ Ez volt ugyanis a másik olyan kikötő, ahol egyidejűleg egynél több hajónk talált magának menedéket, hiszen itt volt az Orient Java gőzöse is. A teljesség igényével megjegyezzük, hogy a külföldön rekedt hajók közül a Magyar Bank és Kereskedelmi Rt. tulajdonában lévő Indeficienter a spanyol Almeriában maradt, ahol a háború eleje óta vesztegelt.⁷²⁶

Az Orient az olasz lobogó alatt közlekedő Luzon után a Borneo amerikai eladásával elveszítette második hajóját is. A Kobe 1914. augusztus vége óta a spanyol Vigóban volt, a Java a háború elejétől Rotterdamban, a Siam pedig az argentinai Rosarióban. Utóbbi a háború elején Buenos Airesben volt, és sokáig itt is maradt.⁷²⁷ A háború első hónapjaiban a hajó az argentin fővárostól úgy 300 kilométerre a szárazföld felé, a Paranáy folyó mentén fekvő Rosarióba ment.⁷²⁸ A cégnek ezzel egyetlen hazai kikötőben lévő hajóján, a Burmán kívül két gőzöse volt ellenséges állam kikötőjében, három pedig semleges országban vesztegelt.

Az Atlantica gőzösei közül az Amerikában értékesített két hajó mellett, spanyol kikötőkben állt az Atlantica és a Gróf Serényi Béla.⁷²⁹ Az eladott Budapest még 1914 nyarán indult el Amerikába, azóta itt vesztegelt. A Morawitz szintén még a háború kitörése előtt kelt útra Cardiffból Galvestonba, ahová 1914. augusztus végén érkezett meg.⁷³⁰ Az amerikai eladás után, a hajók az antant országok között áruszállítással foglalkoztak. 1918. március 14-től a Morawitz (Kermoor) amerikai lobogó alatt főleg szenet és hadianyagot vitt a brit és francia kikötőkbe.⁷³¹

A Magyar Keleti társaságnak négy hajója (Attila, Kárpát, Táttra, Turul) volt ellenséges kézen. Az Attila – ekkor már Clutha néven – az év során a glasgowi kikötőből átkerült a brit szigetország ellátására létrehozott londoni The Shipping Controller tulajdonába.⁷³² A cég Orsova gőzöse a háború kitörése óta a szumátrai Padangban állt. A hajó parancsnokának 1916. áprilisi jelentése szerint a gőzös raktárponyvái tönkrementek, így azokat Holland-

⁷²⁵ DAR JU-9 1918. I. 66. és DAR JU-9 1914. I. 6369.

⁷²⁶ DAR JU-9 1918. I. 66.

⁷²⁷ DAR JU-9 1914. I. 648.

⁷²⁸ DAR JU-9 1915. III. 89. A Siam háború alatti értékesítése is napirenden volt, de az ügy részleteit sajnos nem ismerjük. A tulajdonos társaság még 1918. január 11-én a tengerészeti hatósághoz írt levelében is csak annyi tájékoztatást adott, hogy a Borneo és a Siam gőzösök nem tekinthetőek ténylegesen eladottnak, mivel sem a pénz, sem a szükséges okmányok és iratok eddig nem rendeződtek. DAR JU-9 1917. XIII. 287. Feltehetően a Siam ügye végül nem zárult le a háború végéig, legalábbis erre enged következtetni, hogy a hajó csak a háború után, 1919-ben került új tulajdonoshoz, a francia kormányhoz. Castelli – Gellner: p. 16.

⁷²⁹ DAR JU-9 1917. I. 11.

⁷³⁰ DAR JU-9 1914. I. 6623.

⁷³¹ Jay A. DeLoach: Kermoor. <http://www.history.navy.mil/danfs/k3/kermoor.htm> Letöltve: 2010. szeptember 5.

⁷³² S. Swiggum – M. Kohli: Donaldson Line. <http://www.theshipslist.com/ships/lines/donaldson.html> Letöltve: 2010. augusztus 15.

Indiában kellett beszerezni. A hajó szükségleteit csak helyben tudta fedezni, Magyarországról ugyanis nem tudták ellátni megfelelő anyagokkal.⁷³³ A semleges kikötőkben leszerelten álló hajók kapitányai pedig szigorú utasítást kaptak, hogy semmilyen beszerzést nem kezdeményezhetnek külföldön.⁷³⁴ A bécsi Külügyminisztérium 1917. szeptember 21-én kelt levelében arról tájékoztatta a magyar kereskedelmi minisztert, hogy a hágai nagykövetség útján a holland-indiai főkormányzóságtól kapott hírek szerint a háború eleje óta Szumátrán rekedt hajót a legénység elhagyta, de a tengerészek egészségügyileg jól vannak.⁷³⁵

A magyar hajópark összetételében egyéb változások is voltak az év során. A veszteségek mellett az év során bekerült a magyar regiszterbe a brit Lord Curzon gőzös Vega néven. A hosszújratú, 3.778 bruttóregisztertonnás hajót Nagy-Britanniában, Dumbartonban építették 1904-ben, és most az Adria társaság flottájához került.⁷³⁶ A hajó Spanyolországban állt, a Barcelonától alig 90 kilométerre fekvő Tarragona kikötőjében.⁷³⁷ Sajnos a magyar tulajdonba kerülés részleteit nem ismerjük. A Vega mellett az Adrián is bővült a kereskedelmi flotta az Atlantica további motoros vitorlás vásárlásai révén. A kicsiny hajókat, az előző évi vásárlásokhoz hasonlóan, ezúttal is Ausztriából szerezték be. A Szélcsend, Szélvész és Zápor hajók közül utóbbi volt a legnagyobb a maga 212 nettó-regisztertonnájával.⁷³⁸ A hajókat már ebben az évben katonai szolgálatra kötelezték.⁷³⁹ Mindeközben a hajókimutatásokban az eddig nagyparti gőzösök között nyilvántartott Mariskát átsorolták a vitorlások közé, hiszen a hajó valójában motoros vitorlás volt. A Zápor és a Mariska révén – 1908 óta először – ismét volt száz tonnánál nagyobb vitorlás a magyar hajólajstromban.⁷⁴⁰

⁷³³ DAR JU-9 1916. I. 11.

⁷³⁴ U.o.

⁷³⁵ DAR JU-9 1918. god. Egyébként szintén Szumátrán, Sabangban állt az osztrák Numidia gőzös is.

⁷³⁶ MTÉ 1918 p. LVIII.

⁷³⁷ DAR JU-9 1918. I. 66.

⁷³⁸ Az Atlantica így már tizenhat hajóval rendelkezett, valamint a Honvéd gőzossal, melynek karát többségét szerezte meg. Ez utóbbi azt jelentette, hogy a gőzös 20,5 karátja volt a cég kezén, a fennmaradó részt pedig osztrák lakosok birtokolták. Ezzel együtt a cég flottája a következőképpen festett: Atlantica, Budapest, Fiume, Gróf Khuen Héderváry, Gróf Serényi Béla, Kossuth Ferencz, Magyarország, Morawitz, Polnay, Szerényi, valamint a Honvéd nevű gőzösök és a Hullám, Orkán, Szellő, Szélcsend, Zápor motoros vitorlások, illetve a Szélvész vitorlás. MTÉ 1918. p. 141.

⁷³⁹ DAR JU-9 1917. I. 1089. és DAR JU-9 1917. I. 11.

⁷⁴⁰ MTÉ 1918. p. LX.-LXI.

5.3. Fiume élelmezési nehézségei a háború alatt

A katonai tengeri szállítások a háború alatt Fiumében koncentráálódtak, hiszen az osztrák Trieszt az olasz front közelében nem volt alkalmas erre a szerepre. A balkánon harcoló csapatok ellátásáért felelő hátország szerepét a magyar Fiume töltötte be. A kereskedővárosban a katonaság és sebesültek elhelyezése és élelmezése mellett a lakosság ellátását is meg kellett szervezni. Ez annál is inkább fontos kérdés volt, mivel a politikai és katonai vezetés nem engedhette meg, hogy Fiume lakossága a háború ellen forduljon. A város amúgy is ingatag közjogi berendezkedését, belső békéjét fenn kellett tartani, hiszen nem csupán a több mint 40%-os olasz (és közel ugyanekkora horvát) nemzetiség jelenléte okozhatott gondokat, de figyelni kellett arra is, hogy a Nyugat-Balkánon harcoló csapatok számára nélkülözhetetlen fiumei kiktető megfelelően el tudja látni a rá háruló feladatokat.

A háborús intézkedések azonban már 1915-ben komolyabb belső politikai válság kibontakozásához vezettek Fiumében a kereskedelemből és iparból élő kikötővárosban, ahol a kényszerű intézkedések könnyen lökést adtak a politikai problémák felerősödéséhez. A helyi autonóm párt főleg az árszabályozó intézkedések bevezetése miatt lépett fel a podeszta, azaz a polgármesteri jogokat gyakorló városi vezető, Corossac Ferenc ellen.⁷⁴¹ A háború első hónapjaitól egyre éleződő politikai válság addig fajult, amíg a párt bizalmatlansági indítványt kezdeményezett a podeszta ellen, aki közvetve azzal vívta ki az autonóm párt haragját, hogy a városi képviselőtestület, a rappresentanza megkérdezése nélkül vásárolt nagy mennyiségű gabonát és szenet a városnak.⁷⁴² A városi közgyűlés 1915 tavaszán már semmi érdemi intézkedést nem szavazott meg, Corossacot a közgyűléseken nem hallgatták meg. A podeszta ellen bizalmatlanságot szavaztak a képviselők, de ezt Corossac nem fogadta el, és azzal érvelt, hogy majd a háború befejezése után fogja értékelni a szavazást.⁷⁴³ A helyzet súlyát jelzi, hogy Wickenburg kormányzó április 18-án Budapestre utazott, hogy jelentést tegyen a kormánynak.⁷⁴⁴ Budapesten azonban tartózkodtak a radikális beavatkozástól, például egy kormánybiztos kiküldésétől, így július végén inkább új községi választást hirdettek ki a városban.⁷⁴⁵ Az 1915. június 5-i magyar minisztertanácson a belügyminiszter jelezte, hogy a fiumei képviselő-testület már a legfontosabb élelmiszerek beszerzéséhez sem járul hozzá, és

⁷⁴¹ Budapesti Hírlap, 1915. február 9. p. 13.

⁷⁴² Az Est 1915. április 15. p. 6.

⁷⁴³ Az Est 1915. április 29. p. 2.

⁷⁴⁴ Az Est 1915. április 19. p. 5.

⁷⁴⁵ Az Est 1915. április 29. p. 2.

április 27-én a költségvetési felhatalmazást is megtagadta. Egy hónappal később, május 27-én a polgármester testületi ülést hívott egybe, hogy az élelmezési kérdéseket tárgyalja, azonban az alacsony részvétel miatt döntést nem tudtak hozni. A belügyminiszter, hivatkozva arra, hogy a képviselőtestület már „*a város legfontosabb létérdekeit*” sem tartja szem előtt, kérte a minisztertanácstól a képviselőtestület feloszlatását. A minisztertanács elfogadta a javaslatot.⁷⁴⁶

A városi politikai ügyek egyik fő mozgatója az élelmiszerhiány volt. A helyzet súlyosságára jellemző, hogy 1915. június 5-én a kormány élelmiszerellátáshoz szükséges kölcsön felvételére a városnak kivételes állami garancia megadásáról döntött. A belügyminiszter a földművelésügyi és kereskedelemügyi miniszterekkel egyeztetve Fiume polgármesterének felhatalmazást adott rizs, cukor, árpakása, cukor stb. rekvirálására.⁷⁴⁷ Az államkincstári szavatosság azt jelentette, hogy amennyiben a kölcsönt és járulékait a békekötést követő hat hónap alatt a város – a háború közvetlen hatásai miatt – nem tudná visszafizetni, akkor a hátralékos összeget a magyar államkincstárnak kell kifizetni. A belügyminiszternek kellett ellenőriznie, hogy a kölcsönt a város megfelelően használja fel, vagyis „*kizárólag elsőrendű élelmiszerezükségleti cikkeknek a lakosság részére szükséges mennyiségekben való beszerzésére fordítsa, hogy ezeket a cikkeket úgy kezelje és árusítsa el a lakosság körében, hogy ebből veszteségei ne támadjanak és hogy a beszédett pénzüsszeget azonnal a felveendő kölcsön részbeni törlesztésére fordítsa.*”⁷⁴⁸ A kölcsön megadása után a podesztaválságot egy új képviselőválasztással oldották meg, amelynek eredményeként október 11-én Ossoinack András,⁷⁴⁹ egy Magyarországhoz hű polgármestert választottak a

⁷⁴⁶ MMJVH: p. 139.

⁷⁴⁷ A terv szerint a fedezethez a Magyar Általános Hitelbanktól és a Kereskedelmi Banktól 2,5 millió korona kölcsönt vett volna fel a város. Az Olaszországgal bekövetkezett hadiállapot miatt azonban a pénzüintézetek csak a törlesztésre vonatkozó állami kezességvállalás esetén adtak hitelt. A kormánygarancia egyszerű megadása precedensértékű lett volna, így szigorúan leszögezték, hogy egyedi és kivételes esetről van szó. Végül legfeljebb kétmillió korona hitelkeretet állapítottak meg, amit kizárólag elsőrendű élelmiszerek beszerzésére használhattak fel. MMJVH: p. 141.

⁷⁴⁸ MMJVH: p. 141.

⁷⁴⁹ Ossoinack András (1876-1965): Neves fiumei hajócsalád tagja. Édesapja, Ossoinack Lajos osztrák, orosz, brit és amerikai iskolák és tanulmányutak után tért vissza Fiumébe, ahol szerepe volt abban, hogy brit hajókat, illetve a Cunardot sikerült idecsábítani. Elsőként emelt szót a fiumeiak közül az Osztrák Lloyd szerződés felbontása mellett. Szorgalmazta a magyar liszt kivitt Nagy Britanniába és Brazíliába, részt vett az Adria társaság és az Orient megalapításában, a rizshántoló gyár és a kőolajfinomító létrehozásában. Ossoinack András Nagy Britanniában tanult és kezdetben édesapja cégeinél dolgozott. Magyarországhoz lojalis politikus volt, aki ugyanakkor létrehozta a fiumei autonóm ligát. 1916-ban kinevezték a város magyar képviselőjévé. 1918. október 18-án a magyar parlamentben nagyszabású beszédben követelte Fiume önrendelkezését, és a párizsi béketárgyalásokon is hangot adott véleményének. Fiume ügyében Wilson amerikai elnökkel is tárgyalt. Fried, 2001. p. 67. és DAR JU-5 TH 169/eln. 1888.

város élére.⁷⁵⁰ Ossoinack megbízható politikusnak számított a magyarok számára, miközben Fiumében is köztisztelőben álló üzletember és közéleti szereplő volt, ráadásul generációk óta ismert fiumei családból származott. Így a közel egy évig húzódó fiumei politikai válságot egy időre sikerült lezárni.

A kivételesen engedélyezett kölcsön hónapokig elég volt a város számára, azonban rövid időn belül az ellátás ismételen akadozni kezdett, miközben a szomszédos Horvátországból alig-alig érkezett ide valami. Világos volt, hogy Fiume „*élelmezési hinterlandja*” elvileg Magyarország kell, hogy legyen.⁷⁵¹ Az élelmezési nehézségek ismét egyre fokozódtak, míg 1917-ben már válságosra fordultak a dolgok. Az 1917 eleji bécsi hírek szerint a közeli abbáziai fürdőhelyet az élelmiszerhiány miatt elzárták az idegenek elől. Az Est 1917 nyarán hírül adta: „*Ha mégis megengedik egyeseknek az Abbáziában való nyaralást, azokat előre figyelmeztetik, hogy az élelmezési hivatal **semmi módon sem gondoskodik ellátásukról.** (kiemelés az eredeti szövegben)*”⁷⁵² Ugyanitt 1917 augusztusában Jekelfalussy kormányzó a fiumei élelmezési viszonyokról azt mondta, „*Fiume e tekintetben most teljesen az anyaországra van utalva. A behozatal a horvát szigetekről, Horvátországból megszűnt, természetes, hogy most nem futnak be naponként a fiumei kikötőbe azok a nagy olasz bárkák sem, amelyek eddig Fiumét ellátták zöldséggel. Már most ha figyelembe vesszük, hogy Fiume nemcsak a saját lakosságát s az ottlévő katonaságot kénytelen ellátni, hanem számtalanszor befutnak a kikötőbe olyan német hajók is, amelyeket Fiuménak kell – a sürgősségre való tekintettel – mindennel ellátni... (...) Mostani utamnak egyik legfőbb célja, hogy – Fiume polgármesterével egyetértőleg – gróf Hadik közlélelmezési miniszter úrnál Fiume közlélelmezési viszonyainak lehető megjavítását kérjem.*”⁷⁵³

A tengerparti városokban és falvakban, a vonatokon, az elhagyott villákban egyre több betörésről és lopásról számoltak be a lapok. A fiumei közállapotokra jellemző, hogy a helyi rendőrség helyett Fiuméra is kiterjesztették a magyar rendőrségi szervek intézkedési jogkörét.⁷⁵⁴ A betörések és lopások annyira mindennaposak voltak, hogy a biztosítók már nem kötöttek betörés elleni biztosításokat a tengerparton.⁷⁵⁵ Egyre több helyi és a Budapest-Fiume vasúton elkövetett lopásról jelentek meg hírek. Sajátos helyzetet teremtett, hogy a

⁷⁵⁰ Az Est 1915. október 11. p. 7.

⁷⁵¹ A Tengerpart, 1918. július 24. p. 2.

⁷⁵² Az Est, 1917. június 5. p. 6.

⁷⁵³ Az Est, 1917. augusztus 31. p. 3. A kormányzóval az interjú Jekelfalussy budapesti tartózkodásának idején készült.

⁷⁵⁴ Az Est, 1917. augusztus 31. p. 3.

⁷⁵⁵ Az Est, 1918. augusztus 25. p. 7.

halászati tilalom miatt még a tengerpart piacain is csak ritkán volt hal. 1918 nyarán már haljegyeket vezettek be Fiumében.⁷⁵⁶ Az élelmiszerek mellett ugyanakkor más alapvető cikkekből is hiány alakult ki. Például a szén ára a városban 1918 nyarára több mint ötszörösére nőtt a háború előtti árakhoz képest.⁷⁵⁷ Spalatóban 1918 októberében a szénhiány miatt már le kellett állítani a városi villanytelepet, és a város teljes sötétségbe borult.⁷⁵⁸

A tengerparti lakosság körében a katonai óvintézkedéseket eleve nehezen fogadták. A hajózás, a halászat, az idegenforgalom összezsugorodása, illetve évekig tartó szünetelése általánosan rontotta a közállapotokat a gazdag és soknemzetiségű Fiumében is. A helyi gazdaság a Magyarországgal való kapcsolatra épült, illetve a tengeri kereskedelemről táplálkozott. A hajóforgalom tartós beszüntetése miatt a *corpus separatum* viszont most létfontosságú segítséget igényelt Magyarországtól. Ezt a segítséget csak részben sikerült biztosítani, ugyanis az országra hárult az hazai szükségletek kielégítése mellett a hadsereg és az osztrák tartományok ellátásának terhe is.⁷⁵⁹ Jellemző, hogy az egyre súlyosbodó élelmiszerhiány közepette gyakran előkerült a nemzetiségi kérdés is, és a magyar sajtóban olyan cikk is megjelent, miszerint cseh katonai intézők a hadseregnek szánt magyar liszt egy részét a polgári lakosság között osztották szét.⁷⁶⁰ 1918. szeptember 20-án a magyar minisztertanácson már az ellátás „*teljes csődjéről*” esett szó. A legnagyobb gondot az okozta, hogy a forgalmi nehézségek és az illetékes szervek rendszertelen működése miatt a meglévő élelmiszerkészleteket sem tudták eljuttatni a célterületekre, a fronton harcoló katonákhoz pedig gyakran a kiküldött élelmiszereknek csak a töredéke érkezett meg.⁷⁶¹

⁷⁵⁶ A Tengerpart, 1918. július 4. p. 2.

⁷⁵⁷ Az Est, 1918. augusztus 25. p. 6.

⁷⁵⁸ Az Est, 1918. október 15. p. 7.

⁷⁵⁹ MMJVH: p. 501-505.

⁷⁶⁰ Az Est, 1918. augusztus 25. p. 3.

⁷⁶¹ Az 1918. szeptember 20-ai minisztertanácson a közélémezési ügyek vezetésével megbízott miniszter azzal példálózott, hogy a frontra küldött hétszáz vagon burgonyából száz vagonnál kevesebb érkezett meg rendeltetési helyére. MMJVH p. 502.

5.4. A hadviselő felek tengerparti területekkel kapcsolatos háborús céljai⁷⁶²

A háború alatt többször felmerült, hogy – az Oroszország nyugati felén elterülő – ún. Orosz-Lengyelország Ausztriához csatolásának ellensúlyozására Bosznia-Hercegovina, esetleg a kikötőkben gazdag Dalmácia Magyarországhoz kerülne. A dalmát közjogi helyzetre – ahogy az 1. fejezetben rámutattunk – több évszázados magyar sérelem volt jellemző. Ugyanakkor most számos problémát vetett fel, többek között a trializmus kényes kérdését. A helyzet a háború alatt annyiban volt bonyolultabb, hogy amennyiben a magyar kormány a dualisztikus elv mellett áll ki, akkor azzal a nemzetiségeket maga ellen hangolja, ugyanakkor az elhúzódó háború okozta veszteségekért az országot kárpótolni kellett. Az 1915. október 2-i minisztertanácson Tisza Bosznia-Hercegovina Magyarországhoz csatolása mellett foglalt állást, valamint kijelentette, hogy a magyar-horvát kiegyezési törvény „jóformán kötelezővé” teszi Dalmácia birtokba vételét.⁷⁶³ A horvát bán már ezen a minisztertanácson jelentést tett arról, hogy a dalmát területeken egyre népszerűbb a szerbofil párt, és erősödik az igény a nagy délszláv államra. Beszámolt arról is, hogy a montenegrói trónörökös, I. Miklós fejedelem legidősebb fia, Danilo gyakran időzött Raguzában, hogy a helyi értelmiségi vezetőkkel tárgyaljon. A bán felhívta a figyelmet arra is, hogy Horvátország háborús veszteségei is kárpótlást igényelnek a háború után.⁷⁶⁴ Ezeknek a szavaknak sajnos a jelen lévő magyar politikai elit nem tulajdonított nagy jelentőséget.

A háború utáni területi változásokra vonatkozóan nyilvános és világos álláspont – éppen a vele járó nehézségek miatt – nem fogalmazódott meg. Ugyanakkor a magyar sajtóban, olyan hírek is napvilágot láttak, hogy Bosznia-Hercegovinát közvetlenül Magyarországhoz vagy Horvátországhoz kellene csatolni. Az elképzelések között Fiume nagyarányú bővítése mellett szó volt arról, hogy a dalmát kikötők és Cattaro birtokában

⁷⁶² Mivel a háborús célok között az Adria keleti tengerparti területeinek megszerzése több oldalon is megjelent, valamint a háború után Fiume sorsát – ezáltal a magyar tengerészet sorsát is – nagyban meghatározták a nemzetközi politikai döntések és területi igények, szükségesnek láttam ezek rövid összefoglalását. A háborús célok részletes bemutatására nem bocsátkozhattam, hiszen ez messze túlfeszítené e dolgozat kereteit. Ugyanakkor a témánkat érintő területi követelések a háború ideje alatt formálódtak, és még 1917-1918-ban is csak egyes elemei váltak világossá, így tárgyalásuk e fejezet részeként időszerű. Véleményem szerint e probléma említése érthetőbbé teszi a háború végén, különösen éppen Fiume ügyében kialakult bonyolult területrendezési kérdést.

⁷⁶³ A kijelentés arra vonatkozott, hogy a magyar-horvát kiegyezésben Magyarország a Horvát-, Szlavon- és Dalmátországok közötti közjogi kérdéseket rendezte, de utóbbi két terület valójában osztrák közigazgatás alatt állt. MMJVH: p. 192.

⁷⁶⁴ U.o.: p. 193-194.

jelentősebb magyar tengeri politika bontakozhatott volna ki.⁷⁶⁵ Még a háború utolsó heteiben, az 1918. október 1-jei minisztertanácson is foglalkoztak a fiumei kikötő háború után tervezett bővítésével, sőt Fiume területének déli irányba, Kraljevicáig történő megnövelésével. Ezen túl tárgyalták Dalmácia Horvátországhoz csatolását, valamint Bosznia-Hercegovinának a szent koronához csatolását. Kérdéses maradt, hogy utóbbit corpus separatumként Magyarországhoz, vagy egyenesen Horvátországhoz kapcsolták volna.⁷⁶⁶

A tervezett magyar területi változtatások mellett azonban ekkor már érdekesebbek voltak az olasz és délszláv területi követelések. E kérdésben azonban az antant ígéretei ellentmondásosak voltak. Olaszország az 1915. májusi hadüzenetért cserébe ígéretet kapott többek között Trieszt, Cattaro, Dalmácia és a szigetek megszerzésére. Az 1917. július 20-ai korfui nyilatkozat szellemében ugyanakkor a nyugati antant hatalmak Dalmácia nagyobb részét az új délszláv államnak ígérték.⁷⁶⁷ Ezzel a háborúban komoly áldozatokat elviselő Olaszország kényes helyzetbe került, hiszen számára nemcsak a szerb aspirációk voltak érdekesek, hanem az egyelőre még Magyarországon, illetve a Monarchián belül politizáló horvátok állásfoglalása is. Ezek között ugyanis még erőteljesen tartotta magát az a nézet, miszerint Horvátország jövőjét a Monarchián belül kell elképzelni. Ebben a koncepcióban a horvátok érdeke az olaszok szerényebb mértékű területi gyarapodása volt, hiszen máskülönben saját pozícióik gyengültek volna. Az olasz lapok között „*a Messaggero ezért sürgeti, hogy Olaszország járuljon hozzá a korfui szláv programhoz, azzal a feltétellel, hogy a szlávok elismerik Olaszország uralmát az Adrián. A Corriere della Sera ellenzi, hogy Szerbia nélkül egy független államot alakítsanak, mert Ausztria felé gravitálna és fenyegetné Olaszország jövőjét Isztriában és Dalmáciában. De a korfui program is sérti Olaszország érdekeit, mert ellenkezik azokkal az ígéretekkel, amiket az entente Olaszországnak tett. Az entente kötelessége, hogy tisztázza ezt a dolgot a délszlávokkal. Az Idea Nazionale egyenesen azt követeli, hogy az entente utasítsa vissza a korfui paktumot, mert Olaszország azt sohasem ismerhetné el.*”⁷⁶⁸ Az önálló horvát politika feltehetően valóban Bécs felé húzott volna, még Magyarország ellenében is. Stadler érsek a horvát mozgalom egyik meghatározó alakja, „*igazi nép-pap*” – ahogy Az Est írta róla – meglehetősen élesen fogalmazta meg véleményét, miszerint „*a magyarok útja csak horvát holttesteken át vezethet a tengerhez!*”⁷⁶⁹ Az érsek a

⁷⁶⁵ Az Est, 1918. szeptember 10. p. 3. és szeptember 24. p. 3.

⁷⁶⁶ MMJVH: p. 507-508.

⁷⁶⁷ A korfui ígéreteket Olaszország csak 1918. szeptember 8-án ismerte el. MEVH: p. 431.

⁷⁶⁸ Az Est, 1917. augusztus 11. p. 5.

⁷⁶⁹ Az Est, 1917. október 20. p. 4.

királyhoz írt memorandumában – a magyar sajtó interpretálásában – kifejtette, hogy „...1867-ben a kiegyezés megkötésénél végzetes hiba történt az által, hogy Dalmáciát elszakították Horvátországtól és az egyiket Ausztriához, a másikat Magyarországhoz csatolták. Így a horvátok mindenütt kisebbségbe kerültek és politikai szereppel nem bírnak. (...) A monarchia uralma alatt lévő délszláv területeket egy közösségbe, egy állam keretébe kell egyesíteni. Össze kell olvasztani Dalmáciát, Bosznia-Hercegovinát, Isztriát, Krajnát, Karintiát és Stájert egészen a Dráváig. A Dráva vonala a délszláv birodalom határa. Népszámlálási és statisztikai adatokkal bizonyítja, hogy ebben az alakulatban csak a horvátoké lehet a hegemonia és hogy csak a horvátok biztosíthatják történelmük tanúsága szerint az új délszláv állam hűségét a habsburgi birodalomhoz és az uralkodóházhoz. A horvátok mindig a Habsburgok érdekeiért küzdöttek. Ez már azért is alapvető szükség, mert a szerb ortodoxia sohasem egyeznék meg katolikus délszláv államalakulatba és a szerbek megbízhatóságának elég szomorú jelét adta a világháború is. De az se volna szerencsés megoldás, ha az új államalakulatot Szent István koronája alá csatolnák, mert ismeretese a magyarok expanzív törekvései, a melyek mindenáron a tengerre igyekeznek, a mi a híres „Tengerre magyar!” mondásban nyilatkozott meg legelőször, holott a magyaroknak se politikai, se történelmi joguk nincs a tengerre...”⁷⁷⁰

A horvát politikában 1917 nyarán fontos változás történt. Tisza István miniszterelnök lemondása után báró Skrelec István horvát bán is távozott székéből, és az Eszterházy kormány az elé a választás elé került, hogy a szerb-horvát koalíció vagy a nagyhorvát párt felé tegyen-e lépéseket. Bécsi politikai körök nyomására az előbbi mellett született döntés, mivel a Reichsrat Délszláv Klubjában május 30-án a délszláv országok Monarchián belüli egyesítése mellett foglaltak állást. Az új bán, Mihalovics Antal azonban – amellett, hogy hivatalosan a kiegyezési politika mellett állt ki – együttműködő volt a délszláv mozgalom emigránsaival is, ahol a Monarchia elleni hangok erősebbek voltak.⁷⁷¹ Mindeközben a fiumei olaszok kitarítottak Magyarországra, vagy inkább a nagy önállóságot élvező fiumei berendezkedés mellett. Igaz, az olasz hadba lépést megelőző titkos londoni egyezményben Fiumét a megalakuló délszláv államnak ígérték.⁷⁷² Itt jegyezzük meg, hogy 1917. augusztus végén az internált fiumei olaszok hazaengedéséről a Jekelfalussy kormányzó a következőket

⁷⁷⁰ U. o.

⁷⁷¹ Gratz Gusztáv: A dualizmus kora. Magyarország története 1867-1918. II. kötet, (továbbiakban: Gratz II.) Bp., Magyar Szemle Társaság, 1934. p. 371., és MMJVH: p. 260-261.

⁷⁷² MEVH: p. 664.

nyilatkozta a magyar sajtónak: „Az internálás voltaképpen preventív intézkedés, amelyre a háború elején szükség is volt. Azt hiszem azonban, hogy a háború negyedik esztendejében, ha a katonai hatóságok megengedhetőnek tartják az internáltak hazatérését, akkor a polgári hatóságoknak nem igen lehet ellenök kifogása. Már pedig az internáltak visszatérését a katonai hatóság tartotta jónak. Nincs is sok értelme annak, hogy például egy fiumei olasz ügyvéd, aki három esztendeje ül Kiskunhalason, továbbra is ott maradjon. A Fiuméba visszatérő internáltak továbbra is rendőri felügyelet alatt maradnak. Különben is mindössze harminckét olasz volt internálva.”⁷⁷³ Mindemellett sok fiumei olasz került a tápiószéki gyűjtőtáborba, és többeket küldtek a frontra is.⁷⁷⁴

Rávilágítva az osztrák-magyar tengerparti területekre vonatkozó, különböző oldalakon megjelenő aspirációkra, látható, hogy a háború végéhez közeledve ezek mindenütt egyre konkrétabb formában öltöttek testet, egyre nyilvánvalóbbakká váltak. Mindez feltehetően betudható annak, hogy az elhúzódó háború alatt elszenvedett károkkért mindenki szükségszerűen kárpótlást várt. A témában véleményünk szerint nem elhanyagolható részletkérdés, hogy a magyar politikai vezetés a világháború alatt sem mondott le a tengerparti dalmát területekről, sőt ezek megszerzéséhez talán a legközelebb került évszázadok óta. A területi változások ideális esetben minden bizonnyal együtt jártak volna a dalmát kikötők vasúti kapcsolatának fejlesztésével, illetve bosznia-hercegovinai háttérrel való összeköttetés javításával, ami kedvezően hathatott volna a magyar tengerészet további fejlődésére.

6. Az 1918. évi események és a fiumei magyar tengerészet megszűnése

6.1. A magyar hajók működése a háború utolsó hónapjaiban

Az utolsó háborús év elején 13 magyar gőzös volt semleges országokban, további kettő a svéd és német kikötők között járt (Arad, Dunav).⁷⁷⁵ A háború alatt 19 gőzhajó került ellenséges kézre, melyek közül öt süllyedt el. 1918 januárjáig a hazai vizeken további hat

⁷⁷³ Az Est, 1917. augusztus 31. p. 3.

⁷⁷⁴ Fried, 2001: p. 118.

⁷⁷⁵ Semleges ország kikötőiben állt az Adria Rt. öt gőzöse (Buda, Nagy Lajos, Stefánia, Széll Kálmán, Vega), az Orient két gőzöse (Java, Kobe), a Magyar-horvát szabadhajózási társaság két hajója (Buda, Plitvice), az Atlantica Rt. Atlantica és Gróf Serényi Béla gőzösei, a Magyar Keleti társaság Orsovája, valamint a Magyar Bank Indeficienter hajója. DAR JU-9 1918. I. 140.

magyar gőzös esett áldozatul a háború pusztításainak.⁷⁷⁶ A legnagyobb veszteségeket az Adria Rt. szenvedte el, hiszen öt hosszújratú hajója veszett el. A cégnek ráadásul további öt hajója volt semleges országokban, egy pedig Svédországból Németországba szállított érceket (Arad). A háború alatt ellenséges kézre került hat hajója közül már csak négy volt meg (Báró Fejérváry, Deák, Duna, Széchényi).⁷⁷⁷

1918. február végén a Monarchia csapatai megindultak Odessza felé, és a város elfoglalása után az itt veszteglő Báró Fejérváry Adria-gőzöst is sikerült visszafoglalni. A hajók tartózkodási helyét bemutató hatósági kimutatások szeptemberben már azt írják, hogy a hajó a Fekete-tengeren közlekedett, de augusztusban még az odesszai kikötőben állt. Először a júliusi adatok mutatják, hogy a hatósági iratokban törölték a hajó orosz lefoglalását.⁷⁷⁸ Az Est híradásában a Báró Fejérváry szerepelhet – noha a hajó nevét nem írja a napilap – a *Magyar hajó érkezett Odesszába* címmel közölt cikkben. A hírt a lap berlini tudósítójának távirata alapján adták közre, eszerint a hajó „főleg gazdasági gépeket szállított Ukrajnába, befutott az odesszai kikötőbe, de a kikötőmunkások sztrájkja miatt rakományát nem tehette partra. A sztrájtól eltekintve sem voltak Odesszában olyanok a viszonyok, hogy a hosszabb várakozásnak célja lehetett volna és ezért a hajó visszatért Brailába. Általában úgy látszik, hogy még eltart bizonyos ideig, míg a rendes csereforgalom Ukrajnával megkezdődhet.”⁷⁷⁹ Más magyar hajó útja fel sem merülhet, hiszen az Adriát a háború kitörése óta egyetlen hajó sem hagyta el. Itt jegyezzük meg, hogy Odessza elfoglalása után az egyre súlyosabb élelmiszerhiány miatt a magyar kormány a Hadi Termény Rt.⁷⁸⁰ kizárólagos hatáskörébe utalta az ukrajnai szesz- és borkivitel, illetve az innen irányuló halbehozatalt.⁷⁸¹ Felértékelődött a központi hatalmak által ellenőrzött Duna szerepe is. 1918 májusában a Központi Szállításvezetőség bevezette a folyamon a rendszeres éjszakai hajóforgalmat, így a szinte folyamatos nappali és éjszakai teherszállítással évi hét millió tonna áru szállítását

⁷⁷⁶ Lásd a 7. és a 8. számú mellékletet.

⁷⁷⁷ DAR JU-9 1918. I. 140. és DAR JU-9 1918. I. 66.

⁷⁷⁸ DAR JU-9 1918. I. 66.

⁷⁷⁹ Az Est, 1918. április 11. p. 2.

⁷⁸⁰ A Hadi Termény Rt. Magyarország legnagyobb háborús gazdasági központja volt. A gabonafélék beszerzésének, elosztásának megszervezésére 1915. június 26-án alakították meg a 2072/1915. M.E. rendelettel. A részvénytőke felét a magyar kormány, másik felét a városi és vármegyei törvényhatóságok, földbirtokosok, valamint a malomiparban és a gabonakereskedelemben, malomiparban érdekelt vállalkozók és bankok jegyezték. Fő feladata a szállítások megszervezése a hadsereg és Ausztria számára, de a növekvő élelmiszerhiány miatt feladatköre hamarosan kiterjedt a polgári fogyasztás biztosítására is, és 1916-tól szinte minden élelmiszer beszerzése és elosztása. Kirendeltségeket nyitottak a semleges, szövetséges és megszállt államokban a Magyarországra irányuló élelmiszerimport érdekében. MEVH: p. 248.

⁷⁸¹ Az Est, 1918. augusztus 25. p. 6.

kívánták elérni.⁷⁸² Románia és az ukrán területek birtoklása komolyabb élelmiszerimport lehetőségével, a nyár végén főleg gabonával kecsegtetett. Valójában azonban a helyi kaotikus állapotok és a szállítási gondok miatt e területek és kikötők nem tudtak enyhíteni az élelmiszerhiányon.⁷⁸³

Eközben az év elején a hadsereg főparancsnokának (AOK) vezérkari főnöke átszervezte a TSZV rendszerét, és felállította a közvetlenül a főparancsnok alá rendelt Adriaverkehrsleitungot (Adriai Szállítások Vezetősége, továbbiakban ASZV, németül: AVL), amelynek feladata az Adrián történő szállítások vezetése és szabályozása, valamint a XIX. hadtestparancsnoksággal együttműködésben a hadtest Fiumében és környékén szétszórta kórházainak vezetése és anyagi ellátása volt. A TSZV átalakítása azzal is járt, hogy az ASZV-hez sorolták például a kikötői biztonsági viszonyok javítására megerősített őrszolgálatokat, külön vezérkari osztályt hoztak létre, újjászervezték az intézmény hírszerző szolgálatát, hozzáfogtak a Fiumébe érkező vasúti szállítások kirakodásának gyorsításához. A hatáskörök elhatárolása 1918. május 24-én lépett érvénybe. A szervezet Fiumében állt fel, és kirendeltségei voltak Spalatóban, Zelenikában és Zarában. Júniusban egy időre Triesztben is önálló kirendeltséget állítottak fel. A kirendeltségek végrehajtóként feleltek a tengeri szállítás lebonyolításáért, valamint önálló hatáskörrel bírtak saját területükön a szárazföldről érkezett szállítmányok tengeri továbbításában. *„Ezen célból minden kirendeltség rendelkezik hajóparkkal, mellyel feltétlenül be kell érnie.”*⁷⁸⁴ – írta elő az ASZV szabályzata. Az ASZV júniusi beszámolója szerint *„Az AVL minden eszközzel igyekezett megemelni a XIX. hadtest utánpótlását (mely kizárólag a tengeri forgalomra van utalva), mely a beszámoló hónapjában kedvezően növekedett. A késlekedést valószínűleg az ellenséges hatás és munkerohiány okozta, mely lelassította a kirakodást Durazzo kikötőjében. Ennek befogadóképessége nem tudott lépést tartani a hadtest igényeivel. A kirakodás meggyorsítására a hadtestnek júniusban 4 új dereglye szállított, melyet július közepéig egy tender, majd a hó végéig 5 további dereglye és egy második tender követett. 2000 cölöp Durazzoba egy harmadik móló*

⁷⁸² Az Est, 1918. május 15. p. 6.

⁷⁸³ Szeptemberben Wekerle és Sztérényi megnézték az Al-Dunát, a bukaresti békében Magyarországhoz csatolt határszéli területeket. Az Est, 1918. szeptember 6. p. 2. Itt jegyezzük meg, hogy 1918. július 1-jén a Magyar Duna-Bizottság ülésén Kvassay Jenő – akkori miniszteri tanácsos és az Országos Vízépítési Igazgatóság vezetője – a Duna-torkolat hajózásának kérdéseiről tartott előadásában a folyam és a Fekete-tenger között (Cernavoda és Constanza között) építendő 60 kilométeres csatorna tervét vázolta fel. Kvassay Jenő: A Duna-torkolat hajózásának kérdései. Bp., 1918.

⁷⁸⁴ Nyilván a takarékoság jegyében szerepelt a szabályzatban az a szigorú tétel is, miszerint: *„A munkaerő, valamint a raktárak hiánya nem lehet indok, hogy a gőzhajót lerakatként használják, és a kirakodást felelőtlenül elodázzák.”* KA, KM-ZTL. Sch. Sonder-Reihe, Pres.-Eintlg. Adria

megépítésére.”⁷⁸⁵ Még súlyosabb gondot jelentett, hogy sem a műszaki, adminisztrációs és jogi ügyek viteléhez szükséges személyzet, sem a megfelelő számú rakodómunkás nem állt az ASZV rendelkezésére. Szeptemberben már a hajók kifutását is késleltette a gépészeti- és fűtőszemélyzet hiánya.⁷⁸⁶ Ráadásul olyan eset is előfordult, hogy – ellenséges támadástól tartva – az Antivariban kirakott csapatok szállítóeszközeit Durazzóban tették partra.⁷⁸⁷ Az ASZV júliusi beszámolója már azt írja: „*A siralmas állapot az albán kikötőkben csak fokozódik a küldendő municiószállítványokkal, valamint a megnövekedett ellátmánnyal illetve a szarvasmarha utánpótlással, ezeket ugyanis egyre nehezebb lesz megszervezni. A hadtest (XIX. hadtest – Zs. G.) napi beszámolóiban ismételten említik a kirakodó munkások hiányát, melyet saját hatáskörben már nem tudnak megoldani.*”⁷⁸⁸ Júliusban a XIX. hadtest rakodási céljaira Durazzóba küldték a Gregersen und Schwarz – sérülten megérkezett – Csikós hajóját és augusztus végén – miután eddig ezt is javítani kellett – a cég Fiume nevű hajóját is.⁷⁸⁹

A hazai vizeken lévő gőzösök közül a háború kitörése óta 1918 augusztusáig hat gőzös süllyedt el. Ebből kettő az Adria Rt., négy az U-C tulajdona volt.⁷⁹⁰ Az utolsó háborús évben a magyar hajókat ért támadások sorát a montenegrói Antivari és Cattaro közötti katonai szállításokra használt, majd 1917. július 28-tól segédcirkálóként működő Novi gőzöst nyitotta meg. Az U-C gőzöst 1918. január 18-án érte torpedótámadás, de a hajó kapitánya sikeresen kivédte a támadást, sőt másnap is ügyesen kitért egy öt üldöző tengeralattjáró elől.⁷⁹¹ A február 10-ről 11-re virradó éjjel a Fiume melletti buccari-i kikötőben tartózkodó Chlumecky osztrák gőzösre lőttek két torpedót az olaszok. A torpedók célt tévesztve a rakpart alatt akadtak meg. A fiumei állomás-parancsnokságon a kirívó eset ellenére nem tartották szükségesnek a hajóforgalom beszüntetését. A február elején kiadott óvintézkedés szerint viszont a Buccari-öbölbe irányuló hajóforgalom ellenőrzése érdekében az összes hajónak a kraljevicai parti üteg közelében kellett elhaladnia.⁷⁹² A haditengerészet táviratban jelezte a fiumei kormányzónak, hogy a haditengerészetnek nincs elég eszköze a buccari-i kikötő elleni torpedótámadások komolyabb védelmére. Február elején egyébként az osztrák Chlumecky

⁷⁸⁵ U.o.

⁷⁸⁶ U.o.

⁷⁸⁷ U.o.

⁷⁸⁸ U.o.

⁷⁸⁹ U.o.

⁷⁹⁰ Lásd a 8. számú mellékletet.

⁷⁹¹ Aichelburg: p. 104.

⁷⁹² DAR JU-9 1918. III. 31.

és Belona gőzösök mellett csak az Orient Burmája és az U-C Visegrad nevű hajója állt Buccariban.⁷⁹³ Április 8-án az U-C katonai szállításokra használt Salona gőzöse futott zátonyra, de a hajót sikerült megmenteni.⁷⁹⁴ Árpilis 16-án a felfegyverzett Liburnia gőzösre dobtak bombát egy repülőgépből, de szerencsére az nem találta el a hajót.⁷⁹⁵ Ugyanezen a napon a szintén kísérőhajónak felfegyverzett Tátra is túlélte egy olasz légitámadást.⁷⁹⁶ Március 18-19. éjszakáján az albániai Rodoni-foknál az osztrák Linz gőzös futott aknára, és elsüllyedt. A fedélzetén lévő 970 emberből csak 342 főt tudott megmenteni a Balaton romboló és két torpedónaszád. A hajón egy magyar menetszázad, mintegy ötszáz olasz hadifogoly és katonák voltak.⁷⁹⁷ Az U-C – korábban is használt – Gödöllő gőzöst 1918 januárjában fegyverezték fel Polában, de már március 23-án – katonákkal a fedélzetén – súlyos haváriát szenvedett. A hajónapló szerint a gőzös Fiuméből 17 óra 30 perckor futott ki és éjjel 1 óra 15 perckor érkezett meg Zarába. Innen továbbhaladva a Poveljana-i csatornába érkezett, ahol erős szél fogadta a hajót. Emiatt a katonai parancsnok, Siegmund Heitner korvetthadnagy utasítását követve Silvio Randich kapitány a közeli maoni csatornán haladt tovább, de a Brusjac szigetéhez közeledve a gőzös süllyedni kezdte a tengerfeneket, ami miatt a kormánylapát eltörött, és a kormányrúd részben elvált a hajótesttől.⁷⁹⁸ A helyreállítási munkák ideje alatt a Gödöllő felszerelését és rádióját az osztrák Euterpe gőzösnek adta át, majd a hajót augusztus 15-től újra a Fiume és Cattaro közötti szállításokra vették igénybe.⁷⁹⁹ Ekkor újra a hajóra szereltek két 47 mm-es L/44 gyorstüzelésű ágyút és egy 8 mm-es gépfegyvert, de a haditengerészlet utasítására még két ágyút kellett elhelyezni úgy, ahogy „*egy konvojt vezető hajónak kijár (...) történjen ez a többi konvojvezető hajó számára rezervált lövegek kárára.*”⁸⁰⁰ Az U-C Hegedüs Sándor gőzöst az év júniusában szintén félre kellett állítani, mert több ütközés után sérüléseit ki kellett javítani.⁸⁰¹ Május 3-án Polából Fiumébe menet a szintén osztrák Giulia futott aknára, és a magyar Előre segítségére is szükség volt, hogy a hajót előbb Fiumébe, majd Polában vigyék javításra.⁸⁰²

⁷⁹³ U.o.

⁷⁹⁴ KA, Lloyd, Dalmatia 1918 októberében a hajó ismét súlyosan megsérült, amikor Sebenico előtt zátonyra futott. Aichelburg: p. 114.

⁷⁹⁵ U.o.: p. 89.

⁷⁹⁶ A hajó az év során több torpedótámadást is átvészelte. U.o.: p. 125.

⁷⁹⁷ Csonkaréti, 1991.: p. 55.

⁷⁹⁸ KA, Lloyd, Dalmatia 1918

⁷⁹⁹ Aichelburg: p. 78.

⁸⁰⁰ KA, Lloyd, Dalmatia 1918

⁸⁰¹ KA KM-ZTL. Sch. Sonder-Reihe, Pres.-Eintlg. Adria

⁸⁰² Aichelburg: p. 77.

Az Adria Rt.-nek ekkoriban tizenhét hajója volt a Hadügyminisztérium, egy – a Zichy gőzös – pedig a haditengerészet szolgálatában.⁸⁰³ A cég hajói közül még az év elején, január 17-én a Balatont repülőbomba-találat érte Durazzo előtt, és a halálos áldozatokat is követelő robbanásban a hajó is súlyosan megsérült. Egészen májusig javították, majd június 2-án Zelenika előtt az osztrák Elleniával ütközött, és ismét megsérült.⁸⁰⁴ A Szeged az év során a Tb 54 torpedónaszáddal ütközött, össze, de csak könnyebb sérüléseket szenvedett.⁸⁰⁵ Az Adria hajói mellett a Magyar Keleti társaság három hajója, a Corvin, a Gróf Tisza István és a Kelet állt a katonai hatóságok rendelkezése alatt, míg három másik hajója (Augusztia Főhercegnő, Erdély, Kossuth) Novigradban, majd a haditengerészet utasítására májustól már az ellenséges tengeralattjárók által megközelíthetetlen Prokljan tónál tartózkodtak.⁸⁰⁶ A Corvint július 18-án Antivari előtt egy repülőgépből dobott bomba találta el, de a hajó csak könnyebben sérült meg.⁸⁰⁷ Augusztus 16-tól a Kossuth a fiumei haditengerészeti állomás-parancsnokság használatába került, és itt teljesített szolgálatot az összeomlásig. A hajó esetében már nem került sor becslési eljárás lefolytatására, a gőzös után a cég egyoldalúan állapított meg napi 1.800 koronát, amit a háború végéig nem fizetett ki a Hadügyminisztérium.⁸⁰⁸ Katonai szállításokat végeztek az Atlantica Rt. Fiume, Magyarország, Szerényi és Honvéd nevű gőzösei. Utóbbi többször vitt szenet Cattaróba, a Szerényi pedig főleg Pola és Zelenika között járt. A cattarói-öbölben fekvő Zelenikába szállított szenet a Fiume, és egyéb árukat a Honvéd is. Utóbbin az év során tűz ütött ki, de meg lehetett menteni, ám a javítás idejére Fiuméba kellett vinni és kiesett a forgalomból. Egy ideig a Kossuth Ferencz is katonai szállításokat – főleg szénszállítást – végzett.⁸⁰⁹ A Zápor motoros-vitorlás szeptemberben főleg bauxitot szállított.⁸¹⁰ Ezekon kívül a cég raktárhajóként szolgáló 3.022 és 3.023 számú uszályait Fiumében használta a katonaság.⁸¹¹ A társaság szintén hazai vizeken lévő Gróf Khuen Hédervár gőzöse az év során Sebenicóban vesztegelt, szállításokra nem vették igénybe, és amikor éppen a Kossuth Ferencre sem volt szükség,

⁸⁰³ A cég szintén hazai vizeken tartózkodó Ferencz Ferdinánd és Ferencz József Király gőzösei Fiumében vesztegeltek. 1918. I. 66.

⁸⁰⁴ U.o.: p. 50.

⁸⁰⁵ KA, KM-ZTL. Sch. Sonder-Reihe, Pres.-Eintlg. Adria

⁸⁰⁶ DAR JU-9 1918. I. 1793. és DAR JU-9 1918. I. 66.

⁸⁰⁷ Aichelburg: p. 67.

⁸⁰⁸ MOL Z szekció 1150.

⁸⁰⁹ KA KM-ZTL. Sch. Sonder-Reihe, Pres.-Eintlg. Adria

⁸¹⁰ A cég kisebb egységeit is igénybe vették: a Szellő, Szélcsend, Orkán, Hullám nevű motoros vitorlások és a kicsiny Őrszem gőzös, sőt a Szélvész nevű vitorlás is rendszeresen teljesített katonai szolgálatot. DAR JU-9 1918 I. 928.

⁸¹¹ DAR JU-9 1918. I. 66.

akkor ez utóbbi is itt állt. Katonai szállításokat végzett ugyanakkor a Magyar Hajózási vállalat⁸¹² Magyar gőzöse és Riboli Alfonz Mariska motoros vitorlása is.⁸¹³ Az Orient társaság Burma hajója sokáig Buccariban állt, majd 1918 februárjában átvitték Veglia szigetének egy szárazföld felé eső védett kis öblébe, a Klimnoi-öbölbe. Szállításokra azonban továbbra sem használták.⁸¹⁴ Az U-C negyvenkét hajóból álló flottájából viszont huszonhat gőzös végzett katonai feladatokat, tizenöt járatokat teljesített a polgári forgalom számára, egy hajó leszerelve vesztegelt Fiumében.⁸¹⁵ Ezeken túl a társaság egy motoros bárkája és hét dereglyéje is rendszeresen katonai szolgálatban állt.⁸¹⁶ A magyar regiszterben szereplő egyetlen nem fiumei székhelyű cég a zenggi Horvát tengerhajózás Rt. még 1916-ban eladta a Petar Zrinski nevű gőzösét, a Svačić pedig veszteglés közben elsüllyedt, ugyanis a hajó felügyeletére nem tudtak legénységet biztosítani. Az 1918-ra megmaradt hajók közül az Ante Starčević a haditengerészet, míg a Hrvatska a hadsereg szolgálatában állt. Előbbit „*kis kaliberű ágyúkkal, gépfegyverrel stb.-vel fel van fegyverkezve és kiegészítő cirkáló szolgálatot teljesít...*” – írta a társaság a hatóságnak 1918. január 26-án.⁸¹⁷ Megjegyezzük, hogy a csatarendben – több eredeti nevén szereplő magyar hajó mellett – az Adria Rt. Zichy gőzöse Dampfer 19, az Atlantica Rt. Fiume gőzöse Dampfer 8 néven a haditengerészet szállítóhajói között szerepelt.⁸¹⁸ Ezeket a hajókat azért jelölték a háború során számokkal, mivel már a békeidőben kijelölték őket hadtápellátási feladatokra. Ez a számozás azonban elsősorban az osztrák hajókat érintette.⁸¹⁹

Az év során a Monarchia számára kedvezőtlenül alakultak a hadiesemények. Júniusban a császári és királyi haditengerészet tétlenségre kárhozott nagyobb hadihajói ismét kifutottak az albán vizek felé.⁸²⁰ A cél az Otrantói-szoros megtámadása volt.⁸²¹ A zár

⁸¹² A Magyar és az Indeficienter gőzösök esetében a tulajdonos neve a háború alatt megváltozott. A Tengerészeti Évkönyvek adatai szerint a Magyar tulajdonosa 1913-ban még Grünhut Riccardo di Maurizio volt, de 1914-ben az Indeficienter gőzöst üzemeltető Indeficienter Tengerhajózási Rt. tulajdonába került. (MTÉ 1914. p. XII-XIII., MTÉ 1915. p. XIII. és p. XVI-XXVII.) A két hajó tulajdonosa később a Magyar Bank és Kereskedelmi Rt. lett. (MTÉ 1917. p. XII-XII. és XVI-XXVII., MTÉ 1918. p. XII-XII. és XVI-XXVII.) Az 1917. decemberi kimutatásoktól kezdődően a Magyar új tulajdonosa a Magyar Hajózási vállalat volt, az Indeficienteré változatlan maradt. DAR JU-9 1917. I. 11.

⁸¹³ DAR JU-9 1918. I. 66.

⁸¹⁴ U.o.

⁸¹⁵ U.o..

⁸¹⁶ DAR JU-9 1918. I. 140.

⁸¹⁷ DAR JU-9 1918. I. 178.

⁸¹⁸ H. H. Sokol: p. 96.

⁸¹⁹ Aichelburg: p. 35.

⁸²⁰ Ahogy említettem, a haditengerészet kisebb hadihajói a tengeri szállítások biztosításában, kísérésében vették ki részüket. A komoly demoralizálás veszélye nélkül nem lehetett a legénységet bizonytalan ideig a fleet-in-

ellen kifutott – többek között – a fiumei magyar hajógyárban épült Szent István csatahajó is, de a támadó csoportra rábukkant az olasz Rizzo sorhajókapitány vezette MAS kötelék, és június 10-11. éjjelén az Isztriai-félsziget déli csücskén kinyúló Promontore-fok közelében a Szent Istvánt elsüllyesztette. A támadást ezek után le kellett fújni. A Szent István a maga 20.000 tonna vízkiszorításával a magyar hajógyárban valaha megépült legnagyobb hajó volt.⁸²² Június 15-22. között a Monarchia Piave-nél indított szárazföldi támadása is kudarcba fulladt, majd pár héttel később, júliusban az antant erői áttörték az albán frontot. A hónap végén az osztrák-magyar XIX. hadtest ellentámadást indított, és visszafoglalta az elvesztett területeket, azonban néhány hét múlva, szeptember 15-én a balkáni antant hadsereg főleg francia és szerb egységei áttörték az itteni frontot, és Bulgária – szövetségesei megkérdezése nélkül – tíz nappal később fegyverszünetet kért.⁸²³ A központi hatalmak már csak lassítani tudták az antant itteni előrenyomulását. A sietve ideszállított német és osztrák-magyar hadosztályok, vagyis az egész balkáni haderő élére Kövess Hermann tábornagyot nevezték ki, aki megkezdte Albánia kényszerű kiürítését, amit sikerült is rendben megvalósítani. 1918 novemberében a csapatok már a Monarchia háború előtti határai mögé vonultak vissza.⁸²⁴

A Nyugat-Balkánon végrehajtott csapatkivonások miatt a kereskedelmi hajók igénybevétele is a végsőkig fokozódott. Például a július 16-án visszaadott Keletet és a Gróf Tisza Istvánt is visszairányították katonai szolgálatra augusztus 13-án, illetve szeptember 22-én.⁸²⁵ Érdekes, de nem egyedi kísérlet volt a katonai szervek részéről az U-C Hegedüs Sándor gőzösének elkobzása. A hajót több véletlen ütközés miatt júniusban Fiumében kellett félreállítani, hogy a keletkezett hibákat kijavítsák. A Hadügyminisztérium szerint a gőzös helyreállítása azonban meghaladta volna a cégnek nyújtandó kártérítés összegét, így a hajót a hadügyi kormányzat saját tulajdonba vette. A társaság augusztus 31-én aggodalmát fejezte ki az év elején kinevezett új kereskedelemügyi miniszternek, báró Szerényi Józsefnek⁸²⁶ az

being (védelemre alkalmas, de támadásra gyenge flotta) elvei szerint tétlenségre kárhoznatni. Halpern, 2007.: p. 190-191.

⁸²¹ Éppen ezt megelőzően erősödött az antant itteni jelenléte harminchat felfegyverzett amerikai tengeralattjáró-vadász hajóval. Halpern, 2007.: p. 186.

⁸²² Krámlí, 2004: p. 8.

⁸²³ Szeptember 29-én a bolgár Lukov tábornok, a 2. bolgár hadsereg parancsnoka, a szófiai kormány megbízására Szalonikben alá is írta a fegyverszünetet. Galántai: p. 472-474.

⁸²⁴ MEVH: p. 55.

⁸²⁵ DAR JU-9 1918. I. 1793.

⁸²⁶ Szerényi József (1861-1941): hírlapíró, iparfelügyelő kereskedelemügyi minisztériumi tisztviselő, majd miniszteri tanácsos. 1918. január 25-től kereskedelemügyi miniszter. E posztot október 31-ig töltötte be. Harkányi József báró és Serényi Béla gróf után a háború idején ő volt a harmadik, egyben az utolsó magyar kereskedelemügyi miniszter. 1918. július 7-től bárói rangot kapott. Bölöny – Hubai: p. 223. és p. 455-456.

egyoldalú eljárás miatt, hiszen a Hadügyminisztérium szervei állapították meg a hajó javításainak költségeit, és a károk kiszámításakor sem egyeztettek a tulajdonossal.⁸²⁷ Az eset jól mutatja, hogy a becslési eljárások megszűnése után a katonai szervek mindent megtettek, hogy a szükséges hajóparkot a katonai szállítások céljára biztosítani tudják. Egyben jelzi azt is, hogy a csapatkivonások miatt minden használható hajót mozgósítani kellett. A megnövekedett hajóforgalommal párhuzamosan a veszteségek is gyarapodtak. Augusztus 12-én az Adria Rt. Kassa gőzösét Zelenikában ellenséges repülőbomba találat érte. Számos halott és sebesült mellett a hajó súlyosan megsérült.⁸²⁸ Pár nappal később a Honvédet is eltalálta és megrongálta egy repülőbomba, így ennek átmeneti hiánya is gyengítette az ASZV működését.⁸²⁹ Szeptember 3-án a Planka fok közelében az U-C Brassó és a szabadságosokat szállító Pannónia gőzös ütköztek egymásnak. Mindkét hajó súlyosan megsérült, így ki kellett vonni őket a forgalomból.⁸³⁰ Szeptember 11-én San Giovanni di Medua előtt az Adria Rt. Zrínyi gőzösét érte repülőátadás, melyben a hajó súlyosan megsérült.⁸³¹ Szeptemberben a rakomány robbanása miatt a Tisza gőzöst is több hetes javításra kellett félreállítani, és csak a hónap végére sikerült újra használatba venni az általános helyreállításon átesett Kálmán Királyt is.⁸³² Szeptember 31-én az U-C Dániel Ernő gőzöse kapott torpedótalálatot, de a torpedó nem robbant fel.⁸³³ Az ASZV szeptemberi jelentése már azt írja, hogy *„A legjobb és leggyakrabban használt hajók az ellenséges tevékenység hatására tönkrementek, a havi záró beszámoló 12 gőzhajót jelölt meg, mint hosszú ideig szolgálatra alkalmatlant. Ezenkívül ebben az időben a montenegrói és albán kikötők kirakodó-tevékenysége a munkaerőhiány és a repülőbomba támadások következtében erőteljes mélypontra volt, mely az abnormálisan hosszú várakozásban és a gőzös visszaúti késedelmében nyilvánult meg. Ehhez járult az operatív helyzet megváltozása és Albánia kiűritése, mely szükségessé tette a gőzhajók evakuációs célokra történő felhasználását. A már említett körülmények következménye a tengeri szállítás megakadása és a háttországig nyúló árutorlódás.”*⁸³⁴ A jelentés kitért arra is, hogy kritikussá vált az élelmiszerellátás, és nincsenek további tartalékok a sebesültszállításra

⁸²⁷ A cég szerint a hajón mindössze az eltört kormányrudat kellett pótolni, illetve a csapatok szállítása miatt egyébként is amortizált belső berendezések pótlását kellett volna csupán elvégezni. Mivel a hajótesten és a hajó géprendszerében súlyos sérülések nem voltak, a károk nem lehettek tetemesek. 1918. I. 1793.

⁸²⁸ KA KM-ZTL. Sch. Sonder-Reihe, Pres.-Eintlg. Adria

⁸²⁹ U.o.

⁸³⁰ KA, Lloyd, Dalmatia 1918 és KA KM-ZTL. Sch. Sonder-Reihe, Pres.-Eintlg. Adria

⁸³¹ Aichelburg: p. 137.

⁸³² KA KM-ZTL. Sch. Sonder-Reihe, Pres.-Eintlg. Adria

⁸³³ Aichelburg: p. 68.

⁸³⁴ A jelentés kitér arra is, hogy kritikussá vált az élelmiszerellátás, és nincsenek további tartalékok a sebesültszállításra sem. KA KM-ZTL. Sch. Sonder-Reihe, Pres.-Eintlg. Adria

sem. Az ASZV a Cattarói-öböltől délre lévő hajóforgalom lebonyolításában szabad kezet adott a zelenikai kirendeltségnek, amellyel gyakran több napra megszakadt a kommunikációs kapcsolat.⁸³⁵

Az albániai és balkáni visszavonulás közepette, október elején az antant még egy komolyabb támadást vezetett Durazzo ellen. Az akciót az olasz Dante Alighieri dreadnought biztosította, de brit, olasz és francia tengeralattjárókat is kiküldtek az osztrák-magyar bázisok elé. Felvonultak brit, ausztrál, olasz hadihajók és amerikai felfegyverzett gőzösök is. Durazzo kikötőjének bombázását október 2-án olasz és brit hadihajók valamint repülők kezdték meg. A kikötőben csak két öreg osztrák-magyar romboló, egy torpedónaszád és néhány tehergőzös állt. A támadás során érdemi veszteség nem érte a Monarchiát, ugyanakkor a közelben lévő U.31 megtorpedózta és megrongálta a brit Weymouth cirkálót. Ez volt az osztrák-magyar haditengerészet utolsó hadművelete.⁸³⁶ A kereskedelmi hajók azonban a háború utolsó napjáig próbáltak minél több katonát és hadianyagot elszállítani a déli kikötőkből. Jellemző, hogy a katonai szállításokra használt osztrák és magyar gőzösök 1914-ben 73, 1915-ben még mindig csupán 181 utat teljesítettek, addig 1916-ban – a Montenegróba és Albániába irányuló szállítások következtében – már 1.215, 1917-ben pedig 1.469 útra volt szükség. 1918-ban, az őszi összeomlásig 928 útról tudunk. Ez azt jelenti, hogy a szállítóhajók a háború alatt legalább 3.866 utat tettek meg a Nyugat-Balkánon harcoló csapatok kiszolgálására.⁸³⁷

6.2. A magyar tengerészet állapota a háború végére

Az Adria Rt. 1918 elején már havonta 600.000-700.000 korona közötti hiánnyal számolt.⁸³⁸ A Magyar Keleti társaság kiadásai és kárai pedig gyakran a havi egymillió korona közelében jártak, sőt a legtöbbször át is lépték azt.⁸³⁹ Az Orient általában 300.000 és 450.000 közötti károkkal és háború okozta kiadásokkal számolt havonta. A Magyar-horvát szabadhajózási társaság havi mintegy 40.000-60.000 korona kárral kalkulált.⁸⁴⁰ Az U-C időnként még bevételt is el tudott könyvelni, hiszen több hajójával – szinte konkurencia nélkül – folytatta a tengerparti forgalom ellátását. A cég 1918 januárjában az 1914

⁸³⁵ U.o.

⁸³⁶ Halpern, 2007.: p. 186-187.

⁸³⁷ 1916-ban valamivel többet, 280.040 mérföldet, 1917-ben 243.682 mérföldet tettek meg a hajók. Csonkaréti, 1991.: p. 56.

⁸³⁸ DAR JU-9 1918. I. 68.

⁸³⁹ U.o.

⁸⁴⁰ U.o.

januárjához képest 144.230 korona bevételi többletet ért el, és a többi hónap is hasonlóan alakult.⁸⁴¹ A kisebb cégek között a Gregersen és Schwarz átlagosan havi 15.000 korona kárral számolt a háború alatt. Farkas József kikötő-építési cége, amelyiknek a Szapáry rakpart építésére volt szerződése, havonta 2.150 korona kárt számolt el a háború alatt csaknem rendszeresen. A hatóságnál a kikötői illetékekből befolyt bevétel 1918 februárjába mindössze 206 korona volt, szemben az 1913. februári 78.359 koronával.⁸⁴² A háború évei alatt a magyar tengerészet csaknem valamennyi területén súlyos veszteségek halmozódtak fel.

Nem véletlen, hogy a jövőt is borúsán látó, kétségbeesett cégek különböző minisztériumokhoz írt panaszáradata tovább folytatódott. A cégek legfőbb sérelme továbbra is az volt, hogy a hajók igénybevétele és pótlása esetén az aktuális piarci árak helyett a leltár szerinti értékkel számoltak. A Hadügyminisztérium azzal hárította el a hasonló leveleket, hogy a háború végéig nem kíván érdemi állásfoglalást kialakítani ügyben. Az U-C a magyar kereskedelemügyi miniszter abbáziai látogatásán szóban is tájékoztatta Szerényit sérelmeiről.⁸⁴³ A cég a hónap végén a hatósághoz írt levelében rávilágított arra, hogy a háború kitörésekor *„egy ilyen hosszantartó háborúnak minden tapasztalatát nélkülöztük, annak lehetőségeiről halvány sejtelemmel sem bírhattunk és különösen nem voltak előreláthatók az új fegyverek, ú.m. a tengeralattjárók és repülőgépek veszélyei, az aknák oly bőséges alkalmazása, valamint a tengeralattjáróharc borzalmas eredményeiről, amely a hadviselő felek kereskedelmi hajóállományának teljes kipusztítására irányul, annál kevésbé jöhetett ennél fogva számba az a lehetőség, hogy a hajók értéke valósággal minden képzeletet felülmúló magasságra fog emelkedni.”*⁸⁴⁴ A cég a hajóbérleti díjakról azt írta, *„ha megfelelőek voltak is a háború első idejében, semmi esetre sem lehetnek azok ma már, midőn az összes, úgy üzemi, mint igazgatási költségeink 100-tól 1000 és több%-os emelkedést mutatnak a rendes viszonyok idejében volt kiadásainkkal szemben.”*⁸⁴⁵ További gondot jelentett, hogy a hadügyi kormányzat csak az ellenséges támadás okozta károk esetén nyújtott térítést, balesetek, vagy a katonai óvintézkedések miatt keletkezett veszteségek költségeit már a tulajdonosnak magának kellett fizetnie. *„Katonai okokból a gőzösöknek ugyanis csaknem kivétel nélkül éjjel kell hajózniok, igen gyakran a viharos időjárásra való tekintet nélkül, mindenkor teljesen eloltott lámpásokkal, a dalmát part mentén le egészen Durazzoig, amely*

⁸⁴¹ U.o.

⁸⁴² U.o.

⁸⁴³ DAR JU-9 1918. I. 1793.

⁸⁴⁴ DAR JU-9 1918. I. 140.

⁸⁴⁵ U.o.

teljes sötétségben van, szorosan a parthoz közel és aknák által elzárt keskeny tengersávokon keresztül haladva egy rajvezető hajó kalauzolása mellett.”⁸⁴⁶ – írta az U-C Szerényinek, kitérve arra is, hogy *„dacára a magas díjtételeknek, melyeket hajóinknak a háborús kockázatok elleni biztosítás fejében fizetni vagyunk kénytelenek, s amelyek költsége sok százezer koronát tesz ki évenként, értéküknek csak elenyésző csekély része erejéig sikerül magunkat ezen károk ellen biztosítani. Ha csupán csak ötletszerűen teszünk is összehasonlítást a hadvezetőségnek általunk és a katonai szállítók által teljesített szolgálatok természete között, arra az eredményre jutunk, hogy míg amazok meggazdagodnak, anélkül, hogy bármit is kockáztatnának, addig mi kénytelenek vagyunk kockára tenni hajóinkat (melyek vagyonunkat képezik), egyik kárt a másik után kell elviselnünk és azon felül napról napra emelkedő költségekkel terheltetünk. Elveszett hajóink kártérítési ügyében 1916. évi szeptember hó 7-én és 1917. évi február hó 17-én kelt előterjesztéseinkkel bátorkodtunk nagyméltóságod hivatali elődjéhez fordulni.”*⁸⁴⁷ A céges követelések összefoglalóan az alábbiakat tartalmazták: a hadügyi kormányzat a tűzkárokért is vállaljon felelősséget, a hadsereg céljaira igénybe vett hajók utáni béreket 100%-kal, a haditengerészet rendelkezésére bocsátott hajókét 50%-kal emelje fel, továbbá a kártérítési árakat aktuális forgalmi, piaci árra emelje fel.⁸⁴⁸ A Kereskedelemügyi Minisztérium korábban engedélyezte az U-C-nek, hogy a polgári forgalomban 200%-os pótlékot szedhessenek a szokásos áruszállítási díjakon felül, de a katonai szállítmányok terén a háború kitörése óta nem volt áremelés.⁸⁴⁹

A magyar kereskedelemügyi miniszter és a fiumei tengerészeti hatóság a háború során több ízben kísérelte meg a hajók katonai igénybevétele ellentételezésének újraszabályozását.⁸⁵⁰ A Hadügyminisztérium azonban már 1917. február 22-én egyértelműen jelezte, hogy a kérdésben a háború ideje alatt nem kíván tárgyalásokba bocsátkozni. *„A helyzet azonban az azóta lefolyt idő alatt hajózási társaságainkra nézve egyre súlyosbodik és hovatovább oda fog fejlődni, hogy a háború alatt nagy veszteségeket szenvedett és rendkívüli mértékben megrongált hajóállományunk rekonstruálásának lehetősége a normális állapotok visszatérének alkalmára sem fog fennmaradni. (...) a háború negyedik évében is még mindig*

⁸⁴⁶ DAR JU-9 1918. I. 140.

⁸⁴⁷ U.o.

⁸⁴⁸ A tűzkárokért és a katonai óvintézkedések miatt bekövetkezett balesetekért ugyanis a katonai szervek nem vállaltak felelősséget. A hadsereg szállításaira igénybe vett hajók esetében magasabb amortizációs költségekkel kívántak számolni, mint a haditengerészet céljaira felfegyverzett hajók esetében. U.o.

⁸⁴⁹ U.o.

⁸⁵⁰ DAR JU-9 1918. I. 1793.

*azokat a szabályokat és feltételeket alkalmazzuk, amelyek még a béke idején jelöltettek ki.*⁸⁵¹
– írta Szerényi Rudolf Stöger-Steiner⁸⁵² közös hadügyminiszternek 1918. június 19-én. A magyar miniszter felhívta a figyelmet arra is, hogy egy új, egységes rendezésre annál is inkább szükség van, mivel „*ha hajózásainktól a háború lezajlása után meg akarjuk kívánni azokat a nagy és más eszközzel nem teljesíthető szolgáltatásokat, amelyekre a háború alatt megviselt közgazdaságuk felélesztéséhez elkerülhetetlenül szükség van, jó előre gondoskodunk kell arról is, hogy hajózásunkat már előre jutassuk abba a helyzetbe (...), hogy hajóink a lehető legjobban és leggyorsabban helyrehozhatók és az új szolgálatba beállíthatók legyenek. (...) alapul lenne kitűzendő, hogy az új megoldás a minden egyes vállalat részéről benyújtott ismételt kérvényekre ne külön-külön, hanem az összes érdekelt hajózási vállalatokra nézve azonos alapelvek szerint és a fennforgó körülmények megfelelő számításba vételével egyszerre hozassék meg. Van szerencsém ennél fogva a szóbanlévő ügyet ismételten Nagyméltóságod szíves figyelmébe ajánlani és kérni, hogy a katonai szolgálatra úgy szerződés alapján, mint a hadiszolgáltatásokról szóló LXVIII. t.cz. alapján igénybe vett összes hajóinkra nézve szükséges intézkedéseket ne a háború után, hanem a jelzett nagyfotosságú közgazdasági érdekből már legközelebb tárgyalás alá venni méltóztassék.*”⁸⁵³

A hatóság 1918. június 3-án tájékoztatta hivatalosan a kereskedelemügyi minisztert, hogy a hadiszolgáltatási törvény értelmében addig működő becslési bizottságok működése leállt. A rekvirált hajók értékének megállapításánál követendő eljárás részleteit korábban semmilyen rendelet nem szabályozta, a rendszer a gyakorlati tapasztalat alapján fejlődött ki.⁸⁵⁴ Az eljárás során – ahogy fentebb részletesen bemutattuk – a bizottság elnöke, a katonai előadó és a pénzügyi képviselő közösen állapították meg a végleges értéket. Ha a bizottsági tagok – leggyakrabban a hajótulajdonos véleménye – eltért, akkor szavazás útján a szakértői számítások átlagát vették alapul. A bizottság tengerészeti hatóságtól kirendelt elnöke és pénzügyi képviselője rendszerint azt szerette volna elérni, hogy a hajók elvesztése esetén magasabb, az aktuális piaci árak szerinti összegeket állapítsanak meg, ugyanakkor a katonai szervek a hajók egykori beszerzési, építési árából indultak ki. Az ellentétek egyre inkább kiéleződtek, „*főként azon időpont óta, amidőn a korlátlan buvárhajóharcz következtében a*

⁸⁵¹ U. o.

⁸⁵² Rudolf Stöger-Steiner 1917. április 12-től 1918. november 11-ig volt a Monarchia utolsó közös hadügyminisztere. A közös miniszterek közül ő maradt a legtovább hivatalában. Bölöny – Hubai: p. 531.

⁸⁵³ Eszerint a hajó építési, vagy beszerzési értékét vették alapul, és ebből vonták le a hajó kora szerint megállapított törlesztési hányadot, valamint hozzáadták az esetleges javításokra befektetett kiadásokat. DAR JU-9 1918. I. 1793.

⁸⁵⁴ DAR JU-9 1918. I. 928.

hajóknak értéke a világpiacon óriási mértékben emelkedett.”⁸⁵⁵ – jegyezte meg az említett hatósági levél.

A honvédelmi miniszter 913 eln 20/b. 1918. számú rendelkezése lehetőséget adott a cégeknek arra, hogy az igénybe vett eszközök értékét az után a haszon után állapítsák meg, amelyet az az igénybevételekor nyújtott. A rendelkezés szerint pénzbeli kártérítés csak akkor volt lehetséges, ha a katonai igazgatás a kár megtérítéséről a megrongált eszköz helyreállításával vagy hasonló rendelkezésre bocsátásáról nem gondoskodott. Ez sok tekintetben kedvezően érintette a hajózási társaságokat. Az Atlantica társaság Szélcsend motoros vitorlásának becslési eljárásánál a tulajdonos és a katonai előadó igényei közti ellentétek olyan nagyon voltak, hogy a tárgyalások folytatása lehetetlenné vált. A cég kimutatta ugyanis azt a hasznót, amelyet a hajó nyújtott volna számára. Ez rendkívül előnyös volt a háború végére többszöröseire emelkedett viteldíjak miatt. A katonai előadó felsőbb utasítás szerint a korábbi álláspontnál maradt, így az elnök a tárgyalást felfüggesztette. Ez volt az utolsó becslési eljárás.⁸⁵⁶ Közben a trieszti becslési eljárások hasonló okokból szintén megszűntek. A rendszer korábbi revíziójára tett kudarcok miatt a cégek egy része a TSZV elleni peres eljárással lépett elő.⁸⁵⁷ Végül nyár végén a hadiszolgáltatási törvény alapján igénybe vett hajók után fizetendő kárpótlások megállapítására a fiumei hatóság a trieszti hatósággal egyetértve két táblázatot dolgozott ki. Az egyik az elpusztult hajók után fizetendő kártérítésekre, a másik az igénybe vett hajók után fizetendő kárpótlásra vonatkozott. Az elpusztult hajók után fizetendő kártérítési összegeket eszerint a piaci értékek a legutóbbi években megvalósult belföldi hajóeladások alapján számították volna. Mivel e téren nagy ingadozások adódtak, egy átlagos középértéket vettek alapul. A napibérre vonatkozó táblázatnál egy átfogó számítást végeztek, ahol többek között a karbantartási és üzemköltségek mellett az elmaradt haszonnal is kalkuláltak. Ezt a hajó 1914. évi piaci értékéhez mért százalékokban állapították meg. Ez utóbbit különösen kifogásolták a hadügyi szervek, ideértve még a magyar honvédelmi miniszttert is.⁸⁵⁸

Világos volt, hogy a háborús konjunktúrából kimaradt, nehéz helyzetbe került kereskedelmi tengerészet háború után várható helyzetét döntően meg fogja majd határozni az elvesztett hajók pótlásának, a sérült és amortizált egységek javításának gyorsasága.

⁸⁵⁵ U.o.

⁸⁵⁶ U.o.

⁸⁵⁷ DAR JU-9 1918. I. 1793. és AVL 5 Ungaro-Croata 1918.

⁸⁵⁸ DAR JU-9 1918. I. 928.

Utóbbihoz pénzre és hajógyári kapacitásra volt szükség, ám nemcsak az előbbiben, az utóbbiban is hiány mutatkozott. A magyar hosszújratú gőzösök ugyanis kivétel nélkül külföldön épültek. A négy nagyparti gőzösnek a fele, valamint a kisparti hajók egy része is idegen gyárakban készült.⁸⁵⁹ Várható volt, hogy a háború után a külföldi gyárakat a helyi javítások kötik majd le, ráadásul az árfolyamok alakulása is kedvezőtlenül érintette a magyar hajótulajdonosokat. Ugyanakkor felmerült a haditengerészet megrendelési miatt sokat fejlődött hazai hajógyártási kapacitás kiaknázása. A Ganz és Társa Danubius gép-, waggon- és hajógyár Rt. hajóépítő telepén a hadihajók építése mellett félkész állapotban volt az U-C Hunyad nevű személyszállítója. A portoréi hajóépítő telepen a haditengerészet megrendelésére torpedónaszádok építése folyt. A Fiumében lévő Stabilimento Lazarusban kisebb hajójavításokat végeztek. A Nekton žurkovói telepén bárkák és fából épült hajók javítása folyt. A cirkevnicai hajóépítő telep dokkmedencéjében elhelyezett kincstári úszódokk a háború alatt egyre nagyobb igénybevételnek volt kitéve.⁸⁶⁰ „Az osztrák hajógyárak közül a monfalconei mindjárt az olasz háború kitörése után az ellenség kezére került, a trieszti Stabilimento Tecnico (most Austriawerft A. G.) tengerészeti szempontból is, meg a szárazföldi helyzete következtében is annyira exponáltan fekszik, hogy munkájára számítani alig lehet. A Ganz-Danubius fiumei hajógyára az egyetlen, amely éppen úgy, mint a fiumei torpedógyár is, a háború kezdetétől fogva tengeri hadvezetőségünk rendelkezésére áll. (...) Reméljük, hogy a háború után e nagy jövőjű iparágunknak kizárólagosan hadi jellege meg fog szűnni. A jövő a nagy tengeri világforgalomé. A jövőnek ebbe a programjába nekünk is bele kell illeszkednünk, ha életképességünket meg akarjuk őrizni.” – írta a Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye 1917-ben.⁸⁶¹ A Kump József hajóépítő mérnök által jegyzett írás arra is rávilágít, hogy egy hajó megépítése átlagosan kétszer annyiba került Magyarországon, mint Nagy Britanniában. Ráadásul a csatahajók számára épített hatalmas sólya a Szent István vízrebocsátása óta kihasználatlanul állt, miközben a befektetett pénzek és kamatok

⁸⁵⁹ A négy nagyparti gőzösből – Corvin, Vladimir, Magyar, Mariska – csak az utóbbi kettő épült a Monarchiában, a kisparti gőzöseknek valamivel több mint a fele, a hatvanháromból harmincnégy gőzhajó épült trieszti, san rocco-i, polai, lussinpiccolói, bergudi és fiumei gyárakban. A fennmaradó hajók brit, német és olasz gyárakban épültek. MTÉ 1917. p. IV-XLIV.

⁸⁶⁰ 1917. XIII. 287. 1914-ben és 1915-ben összesen 87 alkalommal használták az állami úszódokkot. 1916-ban 122 alkalommal vették igénybe, ami jelentős növekedésnek számított, hiszen az előző két évben összesen nem üzemelt ennyit. Az úszódokkban 1917-ben 107-szer dokkoltak a haditengerészet és a kereskedelmi tengerészet hajói. DAR JU-9 1918. I. 178.

⁸⁶¹ Kump: p. 93.

törlesztése csak vitte a pénzeket.⁸⁶² Az U-C 1918. április 30-án a hatóságnak írt levelében kitűnően összegezte, hogy „*a hazai megrendelésekkel túlhalmozott külföldi hajógyárak idegen megbízásokat hajóépítésre egyáltalán nem fogadhatnak majd el, míg nemzeti hajóépítésünk, ha a mainál nagyobb arányban lesz is felvehető, mindenestre hosszabb időt fog majd igénybe venni, de a hajóépítőanyag és munkabérek magas árai miatt még hosszú ideig különben is megmarad a mai árak megközelítő színvonalán.*”⁸⁶³ A magyar hajótulajdonosok reálisan mutattak rá arra is, hogy a háború utáni hazai kapacitást le fogják kötni a haditengerészeti javítások.⁸⁶⁴ A magyar tengerészet így meglehetősen kilátástalan helyzetbe került a háború végére.

Ráadásul a háború alatt sokat változott a nemzetközi környezet. Csak érzékeltetve a magyar hajózás lemaradását a konkurens külföldi cégekkel szemben, megjegyezzük, hogy a közvetlen közeli földközi-tengeri vonalakon a szállítási díjtételek 1917-re az 1914. évinek már közel a húszszorosára emelkedtek.⁸⁶⁵ Ez egyben azt is jelentette, hogy a konkurens olasz tengerészet nagy hasznot tudott húzni a háborúból, így behozhatatlannak látszó előnyre tett szert. Ez fontos kérdés volt, hiszen a Földközi-tenger medencéjében az Osztrák Lloyd mellett a háború előtt a magyar tengerészet is szép eredményeket ért el, főleg a nyugati és az észak-afrikai kikötőkben. Megjegyezzük, hogy a fiumei tengerészet számára fontos brazíliai vonalakon a fuvardíjak a háború alatt több mint tízszeresükre, az ausztráliai járatok díjtételei több mint háromszorosukra emelkedtek a Nagy-Britanniába induló szállítások esetében.⁸⁶⁶ A háborús konjunktúra idején több skandináv, amerikai, sőt svájci gazdasági csoport is megjelent a tengerhajózásban. Ugyanakkor a háttérbe szorult német és osztrák-magyar hajózás mellett „*a miénknél is visszamaradottabb balkán-, elsősorban pedig a török hajózás közeli újjászervezésnek néz elébe. Nagy mulasztást követnénk el, ha e tőzsomszédágunkban jelentkező szükségletek kielégítésekor nem emelnők fel szavunkat.*”⁸⁶⁷ A tengerészet háború utáni újjászervezésének tervei között természetesen már szerepeltek hosszú távú, előremutató megoldások is. A magyar cégek közül az Atlantica és az Adria is hajógyár létesítését tervezte a háború után. Előbbi a dunai hajók mellett a balkáni szükségletekre is számított.⁸⁶⁸ A

⁸⁶² Kump a hazai hadihajógyártásról azt írja: „*az iparfejlesztésnek ez a módja – mint erőltetett – bárha a jószándékot különben alig lehet elvitatni tőle, eleve életképtelen.*” Kump: p. 94.

⁸⁶³ DAR JU-9 1918. I. 140.

⁸⁶⁴ DAR JU-9 1916. I. 904.

⁸⁶⁵ Közgazdasági Szemle, 1917. 58. kötet, p. 764-765.

⁸⁶⁶ U.o.

⁸⁶⁷ Kump: p. 94.

⁸⁶⁸ Budapesti Hírlap, 1916. július 9. p. 25.

Budapesthez közeli Háros szigeten kiépítendő Atlantica gyárban 2.500 tonnáiig tervezték tengeri hajók építését is.⁸⁶⁹ Az Adria a martinschizzai öbölben szándékozott hajógyárat létesíteni.⁸⁷⁰ Közben a megszűnt Cunard magyar-amerikai vonal háború utáni pótlására, vagyis főleg a kivándorlási üzlet lebonyolítására vonatkozó tárgyalások kezdődtek német és osztrák-magyar üzleti és kormánykörökben. Egy magyar hajózási vállalat létesítése formálódott, melynek alapítói a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank, a német Norddeutscher Lloyd, a Hamburg-Amerika Linie és az Adria Rt. lettek volna. Az említett német társaságok vezérigazgatói és szakreferensei Budapesten is jártak, hogy a kormánnyal és a hazai cégekkel tárgyaljanak.⁸⁷¹

A mielőbbi béke reményében még 1916. március 18-án megalakult Fiumében a hazai tengerhajózás, hajóépítő és tengeri halászat érdekeinek támogatására az Országos Magyar Tengerhajózási Egyesülés, amelyben részt vett minden hazai tengerhajózási társaság, továbbá a Ganz-Danubius hajó- és gépgyár és a Nekton tengeri halászati társaság. Az egyesülés ügyvivő-igazgatójává az Adria társaság egyik cégvezetőjét, Kemény Ödönt nevezték ki. Az első igazgatósági ülés foglalkozott a katonai célokra igénybe vett hajók bérleti díjainak és az elvesztett hajók kárpótlásainak emelésével, és elhatározta, hogy ebben az ügyben az „*indokolt és jogos kérésnek*” a teljesítésére minden társaság felterjesztést intéz a kormányhoz, miközben az egyesülés egy külön beadványban fordul a Hadügyminisztériumhoz.⁸⁷²

6.3. Súlyosbodó válság a tengerparti politikában – Fiume elvesztése

1918-ban a politikai vezetés körében, majd az év nyarán már a sajtóban is az egyik leggyakoribb beszédtema a közéleti helyzet és a nemzetiségi kérdés lett. A háború kényszer szülte intézkedései, a nélkülözések, az élelmiszerhiány, a kimerültség kiváló táptalajt kínáltak a nemzetiségi problémák felerősödésének. Ez a tengerészetenél demoralizáltságban és szökésekben is tetten volt. 1917. október 15-én a Sebenicóban álló Tb-11 torpedónaszád legénysége a hajóval átment az olaszokhoz.⁸⁷³ Az 1918. február eleji cattarói matrózlázadásban szintén hangsúlyosan törtek a felszínre a nemzetiségi és ellátási

⁸⁶⁹ KA KM-ZTL. Sch. Sonder-Reihe, Pres.-Eintlg. Adria

⁸⁷⁰ A cég korábban a žurkovói kőbánya területén tervezte a beruházást, ahová a hírek szerint a háború végén már egy cseh-horvát konzorcium akart hajógyárat építeni. A Tengerpart, 1918. január 31. p. 2.

⁸⁷¹ Az Est, 1916. január 21. p. 7.

⁸⁷² DAR JU-9 1916. I. 904.

⁸⁷³ Halpern, 2007.: p. 176.

problémák.⁸⁷⁴ Az 1918. február 14-i minisztertanácson Jekelfalussy kérésére Hazai Samu honvédelmi miniszter bejelentette, hogy „*a Fiume közelében tapasztalható s nagy arányokat öltő jugoszláv mozgalom indokolja azt, hogy Fiumében biztonsági okokból magyar csapatok, nevezetesen magyar honvédség nyerjen elhelyezést.*”⁸⁷⁵ A minisztertanács engedélyezte, hogy a városba „*magyar honvédség és a háború után magyar helyőrség helyeztessék.*”⁸⁷⁶ A döntést azonban nem követték érdemi intézkedés. Ráadásul február 24-től Fiumébe közlelmezési kormánybiztost kellett kinevezni.

A magyar kormány elleni agitáció egyre nagyobb méreteket öltött a horvátok lakta városokban, Budapestről pedig hiába várták Mihalovics bán erőteljesebb fellépését. 1918 augusztusában a képviselőházban a katonai ellátási törvényjavaslat apropóján komolyabb vita alakult ki a magyar és a horvát képviselők között. Utóbbiak a magyarországi és a horvát-szlavonországi honvédség, illetve népfelkelés magyar királyi jelzővel való megjelölése ellen léptek fel. A Hreljanovics Guido által felolvasott deklarációra Wekerle kijelentette, hogy „*itt csak egy állam van, a magyar, amelynek Horvát-, Szlavon- és Dalmátországek kiegészítő részei.*”⁸⁷⁷ A beregi Barta György a képviselőház előtt illojálisnak nevezte a horvát képviselők hozzáállását, sőt ennél is tovább ment és úgy fogalmazott: „*A horvátok lojalitást hangsúlyoznak, de szeparatiztikus céljaik vannak.*”⁸⁷⁸ Amellett, hogy a magyar miniszterelnök hangsúlyozta a horvát lobogó, a horvát nyelvhasználat és más egyéb kérdések tiszteltben tartását, a honvédség ügyében nem hátrált meg.⁸⁷⁹

A háború okozta válságos állapotokra mutatott rá Károly király gyermekküldtetési akciója is, noha természetesen nem ez lett volna a célja. A program keretében az első néhány száz gyerek június 29-án érkezett meg Abbáziába és Lovranába.⁸⁸⁰ Fiumében Jekelfalussy, Abbáziában Fries Skene trieszti helytartó, valamint a helyi katonai parancsnokság fogadta a csoportot.⁸⁸¹ A Károly király gyermeknyaraltatási mozgalomban az év augusztusáig mintegy 40.000 osztrák gyerek jött Magyarországra, cserébe magyar gyerekeket vittek az osztrák

⁸⁷⁴ Itt meg kell jegyeznünk azt is, hogy a lázadás az öbölben tartózkodó tüzérségi, szárazföldi erőket nem mozgatta meg, sőt a könnyűcirkálók és rombolók legénységének döntő többsége is hűséges maradt a fennálló vezetéshez. Felmerül tehát az is, hogy a flotta nagyobb egységeinek tétlensége demoralizálta azok legénységét. A nemzetiségi problémák mellett nyilván ez a tényező, valamint a szerény ellátás együttesen vezetett el az elégedetlenség kibontakozásához. U.o.

⁸⁷⁵ MMJVH: p. 386.

⁸⁷⁶ U.o.

⁸⁷⁷ Az Est, 1918. augusztus 3. p. 2.

⁸⁷⁸ U.o.

⁸⁷⁹ Az Est, 1918. augusztus 3. p. 2.

⁸⁸⁰ A Tengerpart, 1918. július 2. P. 3.

⁸⁸¹ Az Est 1918. július 23. p. 5.

tengerpartra. A lassú adminisztráció és az ellátási nehézségek azonban oda vezettek, hogy a gyerekek elszállásolása és élelmezése szinte megoldhatatlan volt. Az évek óta zárva tartó szállodák és villák tulajdonosai nem adták ingyen a szálláshelyeket, és a kialkudott bérleti díjakért a szobákat gyakran ágyak, tisztálkodási és felszerelési tárgyak nélkül adták át.⁸⁸² A gondokat csak növelte, hogy július első napjaiban Fiumében és környékén is megjelent a spanyolnátha.⁸⁸³ A helyi lakosság saját szükségleteit sem tudta kielégíteni, így nem fogadta szívesen a programot. Az Est úgy interpretálta az eseményeket, hogy „*a horvát lakosság rosszakaratú viselkedése nehézségeket okozott.*”⁸⁸⁴ A magyar sajtó egyre élesebb hangot ütött meg a nemzetiségi kérdésben, és a gyermeknyaraltatási akció mellett később Borova Valuszkova cseh énekesnő tengerparti körútját is úgy mutatta be, mint ami „*csak ürügy arra, hogy tüntetni lehessen a csehek, délszlávok és olaszok összetartása mellett.*”⁸⁸⁵

A nyár végére a nemzetiségi problémák csak tovább súlyosbodtak. Szeptember 5-én IV. Károly a frontról magához kérte Tiszát, akit tizenhárom napos délszláv körútra küldött. Tisza háromezer kilométert tett meg, érintve a dalmát Raguzát, a montenegrói Cetinjét, a horvát Zágrábot, a boszniai Szarajevót és egy sor egyéb várost.⁸⁸⁶ A politikában továbbra is nagy befolyással rendelkező volt miniszterelnök az út során alaposabban megvizsgálhatta a délszláv mozgalmat, de lényeges engedményekre, az álláspontok közelítésére ezután sem volt hajlandó. Részben az ő hatására a hónap végén, szeptember 27-én a koronatanácson Wekerle kategorikusan a trializmus ellen lépett fel.⁸⁸⁷ A király a horvátokkal megegyezni hajlandó magyar miniszterelnököt próbált keresni, ám az erre kiszemelt Návay Lajos végül a feladatot nem vállalta el. Wekerle – ahogy Tisza is jónak látta – Unkelhäuser horvát miniszter útján a délszláv mozgalommal kapcsolatban álló bánt akarta elmozdítani a helyéről, de Mihalovics megtagadta a lemondásra való felszólítás teljesítését.⁸⁸⁸

Szeptember közepén néhány nap alatt összeomlott a balkáni front, és szeptember 29-én Bulgária Szalonikiben aláírta a fegyverszünetet.⁸⁸⁹ A Monarchia számára egyre

⁸⁸² Az Est, 1918. augusztus 25. p. 3.

⁸⁸³ A Tengerpart, 1918. október 8. p. 2. Október 8-án a tengerészeti akadémia is bezárt, miután az intézet növendékei között is megjelent a járvány. DAR JU-9 1918. IV. 270/eln

⁸⁸⁴ Az Est, 1918. augusztus 3. p. 3.

⁸⁸⁵ Az Est, 1918. augusztus 7. p. 5.

⁸⁸⁶ Kísérője, Nádasdy Béla alezredes, a zágrábi honvédkerület utolsó vezérkari főnöke 1934-ben Délszlávok, történelmi-politikai tanulmány címmel könyvet is írt az útról. Nádasdy Béla: Délszlávok, történelmi-politikai tanulmány. Bp., Athenaeum, 1934.

⁸⁸⁷ Gratz II.: p. 374.

⁸⁸⁸ U.o.

⁸⁸⁹ Galántai: p. 474. Wekerle Tisza intencióit követve minden föderalista jellegű átalakítástól elzárkózott. Pölöskei Ferenc: Tisza István. Bp., Gondolat, 1985. p. 266.

aggasztóbbá váltak a katonai események. A hírek szerint szeptemberben Fiume felett már amerikai gépek is feltűntek.⁸⁹⁰ Sajátságos, hogy ebben a nemzetközi helyzetben, október 1-jén a magyar minisztertanács még a fiumei kikötő növeléséről és Dalmácia, valamint Bosznia-Hercegovina hovatarozásáról vitatkoztak.⁸⁹¹ Október 18-án a helyi napilapok közölték, hogy másnapról a MÁV igazgatósága beszüntette a Budapest-Fiume gyorsvasúti forgalmat a szénhiányra és a spanyolnáthára hivatkozva.⁸⁹² Ugyanakkor feltehetően a vasúti gördülőanyagra nagy szükség mutatkozott a balkáni visszavonulás idején. Október 19-én Zágrábban a délszláv nemzeti tanács kiáltványt fogadott el, ami másnap valamennyi horvát lapban megjelent. Ebben egységes, független délszláv állam mellett álltak ki, egyben elutasították a Monarchia szövetségi állammá alakításáról szóló október 16-i császári manifesztumot. A városban az üzletekben, kávéházakban, villamosokon plakátok jelezték: Hrvatski govori! (Horvátul beszélni!).⁸⁹³ A zágrábi horvát nemzeti tanács alakuló ülésén Fiumét képviselő dr. Lenaz Richárd Az Est fiumei tudósítójának azt mondta, „*Fiume a fiumei provizórium óta Horvát-Szlavonország területéhez tartozik. A szábor elnöke 1868 óta minden választáskor meghívja Fiume képviselőtestületét, hogy küldjön két képviselőt a száborba. Ez mindezeddig a politikai viszonyok következtében nem történhetett meg...*”⁸⁹⁴ Eközben a város követe, Andrea Ossoinack a magyar parlamentben október 18-án azzal érvelt, hogy „*miután Ausztria-Magyarország békeajánlatában alapelviül elfogadta a Wilson által proklamált népeknek önrendelkezési jogát, úgy Fiume, mint corpus separatum, ugyanezt a jogot vindikálja magának. (...) Fiume tehát az önrendelkezési jog alapján áll.*”⁸⁹⁵ Ossoinack annak a híve volt, hogy Fiume ne tartozzon Horvátországhoz, hanem önálló városállamként működhessen.⁸⁹⁶

Az események gyorsan követték egymást, és Fiumében október 23-án az ott állomásozó 79. horvát ezred lefegyverezte az állami rendőrséget. A zavargásokról másnap a kor legolvasottabb magyar lapja, Az Est vezércikkben számolt be. Az újság kiküldött tudósítójának telefonjelentése szerint: „*Az összes hatóságok, hivatalok és a horvát csapatok felesküdték a délszláv államra. Minden házon a horvát nemzeti színű lobogó lengett. Sok helyen Wilson megkoszorúzott arcképét függesztették ki a házakra. Susákon semmi*

⁸⁹⁰ A Tengerpart, 1918. szeptember 18. p. 2.

⁸⁹¹ MMJVH: p. 507.

⁸⁹² A Tengerpart, 1918. október 18. p. 2.

⁸⁹³ Az Est, 1918. október 20. p. 4.

⁸⁹⁴ Az Est, 1918. október 22. p. 3.

⁸⁹⁵ Képviselőházi napló 1910-1915. XLV. kötet, s.l., s.n., é.n. p. 321.

⁸⁹⁶ Fried, 2001. p. 67.

rendzavarás nem történt. Fiumében azonban az ott állomásozó 79. gyalogezred, a melynek tisztára horvát legénysége van, a susáki nemzeti ünnep hírére kitűzte az Eneo téren lévő laktanyára a szerb és a horvát nemzeti lobogót. Az ezredbeli tisztek megparancsolták a legénységnek, hogy az idegen lobogót távolítsák el a kaszárnyáról, a legénység azonban megtagadta az engedelmességet. Erre a határőrséghez fordultak segítségért a lázadó csapatok ellen. A közelben levő Fiumara utcai rendőrszobából ki is vonultak a határrendőrök, de mikor a horvát és szerb lobogót el akarták távolítani, összeütközésre került sor köztük és a lázadók között.⁸⁹⁷ A lap szerint az összecsapásnak egy halott és tizenkét sebesült áldozata volt. A katonák később az őrszobába is betörték és elfogták a rendőrfelügyelőt, egy rendőrfogalmazót és egy rendőrtisztet, akiket később szabadon bocsátottak. A tömeg ezután a törvényszéki palotát ostromolta meg, betörték a kaput és az iratokat széthordták, a foglyokat szabadon engedték. A törvényszéki palotában okozott károk meghaladták az egymillió koronát.⁸⁹⁸ Később a kormányzói palota elé vonultak, ahol egy horvát vezérkari tisztnak sikerült a katonákat megállítani és visszarendelni a kaszárnyába.⁸⁹⁹ Fiumében a zavargások éjszakáján több mint hatvan betörés történt.⁹⁰⁰ Az Est tudósítója szerint a lázadó katonák száma elérte a kétezret, miközben a városban mindössze egy szakasznyi stájer katona volt. Jekelfalussy többször telefonált a budapesti miniszterelnökségre, és segítséget kért a Polából vagy a Karlovacban álló katonaságtól is.⁹⁰¹ Még az események kiindulópontját jelentő sušaki gyűlésről is idejében értesültek a magyar hatóságok, de mindössze annyit sikerült tenni, hogy a Fiumét Sušakkal összekötő út elzárására reggel kiküldtek tizenkét határőrt. Ezeket azonban az előretörő tömeg könnyedén lefegyverezte, és a fegyvereket szétszertották. A zavargás ellen bevethető katonai segítség csak az éjszaka folyamán érkezett meg. Ennek méretéről a kormányzó a következőket jelentette a magyar kormánynak: „A városban 250 székelő baka örködik a rend felett. Egész Fiumében teljes nyugalom van és semmi rendzavarás nem fordult elő. Az utcákon csend uralkodik.”⁹⁰² A polgármester és a rendőrfőkapitány különféle felhívásokkal igyekezett

⁸⁹⁷ Az Est, 1918. október 25. p. 1-2.

⁸⁹⁸ Magyar Katolikus Lexikon (főszerk.: Dr. Diós István) III. kötet, (továbbiakban MKL III.)Bp., Szent István Társulat, 1997.: p. 664. és Az Est, 1918. október 25. p. 1-2.

⁸⁹⁹ Az Est, 1918. október 25. p. 1-2.

⁹⁰⁰ Az Est, 1918. október 26. p. 4.

⁹⁰¹ Az Est, 1918. október 25. p. 1-2.

⁹⁰² Az Est, 1918. október 25. p. 2.

csillapítani a kedélyeket. A vendéglőket, kávéházakat és más nyilvános helyeket este kilenckor be kellett zárni, és ezután senki sem tartózkodhatott az utcákon.⁹⁰³

Jekelfalussy azonban ezután sem kapott katonaságot, sőt az október 24-25-én érkezett katonáknak is el kellett hagyniuk a várost. Október 29-én a kormányzó Budapestre kísérte családját, majd személyesen jelentést tett a kormánynak. A hírek szerint Jekelfalussy vissza akart térni Fiuméba.⁹⁰⁴ E szándéknak azonban ellentmondtak az események: „Az államrendőrség már az éjjel összepakolt, levette a magyar címet, összezsomagolta a hivatalos aktákat és a hivatalok és lakások berendezési tárgyait, azután pedig az államrendőrség összes tisztviselői polgári ruhában elhagyták az államrendőrség összes helyiségeit. Ma délután a déli vasúton valamennyien Budapestre utaznak.”⁹⁰⁵ – írták a másnapi hírek. Sok magyar család elhagyta a várost még azzal a vonattal, amivel a kormányzó Budapestre indult.⁹⁰⁶ A kormányzóság ügyeit Egan Lajos miniszteri tanácsos, kormányzó-helyettes vette át.⁹⁰⁷ Még 29-én délután az olasz irredenták is felvonultak a városban.⁹⁰⁸ A korzón lévő tornyon a fiumei mellett a horvát és az olasz zászló is lengett, de egyértelmű volt, hogy a közös ünnep nem fog sokáig tartani. A horvát nemzeti tanács sušaki választmányi tagjai Horvátország nevében birtokba vették a város hivatalait.⁹⁰⁹ A háború miatti katonai rendszabályokat megszüntették.⁹¹⁰ Ugyanezen a napon a horvát országgyűlés kimondta Horvát-Szlavonország elszakadását Magyarországtól. Mindközben a budapesti helyzet is kaotikus volt: a Wekerle-kormány pár nappal korábbi távozása után József főherceg Hadik János grófot kérte meg új kormány alakítására. Október 30-án kitört az „őszirózsás forradalom”, másnap a háborúért felelősnek tartott Tisza Istvánt meggyilkolták, majd Károlyi Mihály alakított új kormányt. Az olasz fronton közben október 30-án a brit, francia és amerikai egységekkel is kiegészített olasz hadsereg átkelve a Piave folyón elfoglalta Vittorio Venetót, ezzel áttörte az osztrák-magyar védelmet. A támadás az itteni haderő összeomlásához és a november 3-i padovai fegyverszünet aláírásához vezetett.⁹¹¹

Noha az antant és Olaszország közötti 1915. április 26-i titkos londoni egyezményben a leendő délszláv államnak ítélték a kikötővárost, a fiumei olasz Nemzeti Tanács 1918.

⁹⁰³ Az Est, 1918. október 26. p. 4.

⁹⁰⁴ Az Est, 1918. október 30. p. 1.

⁹⁰⁵ U.o.

⁹⁰⁶ Az Est, 1918. november 8. p. 8.

⁹⁰⁷ Az Est, 1918. október 30. p. 6.

⁹⁰⁸ U.o.

⁹⁰⁹ Az Est, 1918. november 8. p. 8.

⁹¹⁰ Az Est, 1918. október 31. p. 2.

⁹¹¹ MEVH: p. 721.

október 30-án deklarálta a város Olaszországhoz csatlakozását.⁹¹² November 4-én olasz hadihajók érkeztek a kikötőbe.⁹¹³ A Mária Terézia móló mellett horgonyzó Emanuele Filiberto pre-dreadnoughtoz szinte folyamatosan úsztak ki csónakokban a helyi olaszok, hogy köszöntsék Rainer admirális hajóját. Később megjelent a Fransesco Ferruccio cirkáló is, amit később a Cattaróból érkező francia, majd brit hadihajók követtek. A várost ellepő olasz zászlókat a horvát rendőrség beszedte, a rend fenntartására pedig a volt szerb hadifoglyokat is felfegyverezték.⁹¹⁴ November 11-én Viktor Emmanuel születésnapján Rainer admirális nagy ünnepség keretében felolvasta a király Fiuméhez írt üdvözlését.⁹¹⁵

Közben már jelentkeztek a problémák a horvát-szerb viszonyban is, hiszen a horvátok egy része nem kívánta a Belgrád központú új államközösséget. November 15-én a kialakult erőviszonyokat nyomatékosítva, háromezer szerb katona vonult be Fiumébe.⁹¹⁶ A szerbek pár nappal később elhagyták a várost, ám a megállapodás ellenére az olaszok itt maradtak.⁹¹⁷ November 17-én az olasz haditengerészet az antant nevében a tengerészeti hatóságot, a révhitavalt, az összes úszóművet és kikötői berendezést birtokba vette. Még ezen a napon este a hatóság épülete előtt megjelent egy haditengerészekből álló, felfegyverzett különítmény és a hivatalos helyiségeket kinyitására szólította fel a révkalauzokat. A katonák a révhitavali és a hatósági helyiségekben töltötték az éjszakát.⁹¹⁸ A kormányzói palotába Conte di Marzano olasz dandártábornok költözött be.⁹¹⁹ A hatóság helyben maradt személyzete a hatóságot és a révhitavalt a pénztárral együtt átadta az Emanuele Filiberto olasz csatahajó parancsnokának, de a tisztviselők és az alkalmazottak folytathatták munkájukat. Az olasz katonai parancsnokság alá rendelt révhitavaltban a személyzet – a délszláv kormány szolgálatába állt Celligoi Albin révkapitány és hajóközböző kivételével – helyén maradt. A hatóságtól azonban többen is elhagyták posztjukat, a tisztviselők közül csak báró Vranyczány Simon miniszteri titkár lépett át a jugoszláv szolgálatba, majd később elhagyta Fiumét és Zágrábba utazott. A fogalmazói karból csak dr. Rauch Árpád és a budapesti kormányt ezekben az időkben is tájékoztató dr. Reiner Ernő miniszteri fogalmazók maradt helyükön. Utóbbi az olasz nemzeti tanács a hatóság ideiglenes vezetésével is megbízta. A műszaki ügyosztálytól is

⁹¹² MEVH: p. 664.

⁹¹³ Az Est, 1918. november 8. p. 4.

⁹¹⁴ Az Est, 1918. november 8. p. 8.

⁹¹⁵ Az Est, 1918. november 17. p. 5.

⁹¹⁶ Az Est, 1918. november 20. p. 2.

⁹¹⁷ Az Est, 1918. november 21. p. 5.

⁹¹⁸ DAR JU-9 1918. IV. 270/eln

⁹¹⁹ Az Est, 1918. december 1. p. 2.

többben távoztak. A döntően magyarokból álló számvevőség alkalmazottai – az egyetlen itteni olasz tisztviselő – Rodolfo de Battagliarini számvizsgáló kivételével mind megszüntették jogviszonyukat. December 5-én a fiumei olasz nemzeti tanács saját bizalmi emberét, Venutti Hugót az Orient Rt. egyik vezetőjét rendelte a hatósághoz.⁹²⁰

A városban maradt magyarság találkozóhelye a Nemzeti Kaszinó lett, ahol gyakran kritizálták a kormányzó és a budapesti kormány tehetetlenségét. Felállították a magyarság tanácsadó- és segélyező irodáját is.⁹²¹ Eközben Jekelfalussyt Károlyi megbízta a fiumei magyar ügyek további intézésével, és a volt kormányzó a miniszterelnökségen saját irodát is kapott.⁹²² Még november 10-én elindult a Keleti pályaudvarról a független Magyarország első követe Zágrábba. Balla Aladár kíséretében jelen volt Gömbös Gyula vezérkari százados, katonai attasé, Hállay Ferenc és Ticharich Mátyás követségi tanácsosok, dr. Manasteriotti Heliodor a fiumei kormányzóság miniszteri tanácsosa. A delegáció tárgyalt a délszláv Nemzeti Tanáccsal, és többek között az Albániából kivont magyar katonaság hazaszállításának gondja, illetve a Fiumében marad magyar köztisztviselők helyzete is felmerült.⁹²³ Érdekes, hogy az olasz propaganda részeként az év végén élelmiszert vittek a városba, amiből az Albániából visszatérő magyar katonaság is kaphatott.⁹²⁴ A Károlyi-kormány december 30-án a jó olasz kapcsolatokkal rendelkező filozófust, Fülep Lajost küldte Fiuméba a magyar tisztviselők és alkalmazottak ügyeinek rendezésére. Fülep az olasz Nemzeti Tanács tagjaival folytatott tárgyalásain elérte, hogy az olaszok vállalták a város végleges hovatartozásáig valamennyi, a közigazgatás, a bírászkodás és az állami üzemek működéséhez szükséges tisztviselő és alkalmazott szolgálatban tartását.⁹²⁵

1919 elején már a nemzetközi politikában is meghatározó feszültséggé vált a fiumei kérdés. 1919. április 23-án Wilson amerikai elnök szabad státuszt ajánlott Fiumének. A szeptember 10-i saint-germaini béke a várost végül a Szerb-Horvát-Szlovén Királysághoz csatolta, mire két nappal később Gabrielle D'Annunzio olasz költő és katona szabadcsapatokkal vonult be a városba. Fiumét végül az 1920. november 12-i rapallói szerződés a Népszövetség védelme alatt szabad várossá nyilvánította. 1921. április 24-én népszavazás keretében az autonómiapárti Riccardo Zanella vette a város vezetését, aki Fiume

⁹²⁰ DAR JU-9 1918. IV. 270/el

⁹²¹ Az Est, 1918. november 8. p. 8.

⁹²² Az Est, 1918. november 9. p. 6.

⁹²³ Az Est, 1918. november 17. p. 8.

⁹²⁴ Az Est, 1918. december 6. p. 3.

⁹²⁵ Babus Antal: Fülep Lajos az 1918-1919-es forradalmakban. in.: Új forrás 2002/3. p. 44-47.

egyik korábbi képviselője volt a magyar parlamentben.⁹²⁶ 1922. október 26-án ismét olasz csapatok érkeztek a városba, megszüntetve a szavad városi státuszt.⁹²⁷ Végül 1924. január 17-én a római megállapodás szerint Olaszország annektálta Fiumét, Jugoszlávia pedig megkapta a Fiumara (Recsina) folyó deltáját a Baross kikötővel, és az egykori Ferenc Szalvator, ekkori nevén Thaon di Revel medence használatát ötven évre. A kikötői és vasúti forgalom részleteit a nettunói egyezményben (1925. július 20.) tisztázták a felek.⁹²⁸ Fiume háború vége óta tartó, többéves tisztázatlan közjogi helyzete ezzel a második világháborúig megoldódott.⁹²⁹

6.4. A magyar tengerészet háború utáni sorsa

Ismert tény, hogy az osztrák-magyar hadiflottát október 31-én Horthy Miklós altengernagy IV. Károly parancsára átadta a Délszláv Nemzeti Tanácsnak. Még aznap éjjel két olasz tiszt egy önjáró aknazállító torpedót (ún. mignatta) használva behatolt a polai kikötőbe és robbanó töltetekkel elsüllyesztette az egykori zászlóshajót, a Monarchia jelszavát viselő Viribus Unitis csatahajót.⁹³⁰ Az egykori haditengerészet – főleg Olaszország ellenérdekei miatt – nem maradhatott az új délszláv államnál, így 1921-ben a legtöbb egységet olasz és francia kikötőkbe vitték, majd a hajókat az antant Katonai Tanácsa felosztotta Nagy-Britannia, Franciaország és Olaszország között. Ezen túl az elveszett kereskedelmi hajótér ellenében a hadiflotta egyes egységeivel kárpótolták Görögországot, Portugáliát és Romániát, illetve kisebb parti vizekre szánt hadihajókat kapott a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság is.⁹³¹ Az osztrák-magyar haditengerészet története ezzel véget ért. Magyarország a békeszerződés értelmében csak három őrnaszádot tarthatott meg a Dunán.⁹³² Ugyanakkor a kereskedelmi tengerészet helyzete nem volt ilyen egyértelmű, ez az intézmény ugyanis túlélte a Monarchiát.

⁹²⁶ Ricardo Zanella (1875-1959) fiumei olasz családban született. A Budapesti felső Kereskedelmi Akadémia elvégzése után politikai szereplővé vált, írásaiban – álneven – többek között kritizálta a magyar kormány (főleg a Bánffy kormány) és a magyar közvélemény tájékozatlanságát a fiumei kérdésekben, de ezekért a várost is vádolta. Politikai célja a Magyarországhoz tartozó, de autonóm Fiume megvalósítása volt. Réti György: Fiume és Magyarország Riccardo Zanella fiatalkori pamfletjében. in.: Klio 2006/3. p. 51. és Fried, 2001. p. 191.

⁹²⁷ MKL III.: p. 664-665.

⁹²⁸ Binét: p. 655.

⁹²⁹ A várost a második világháború után vették el Olaszországtól és az 1947. február 10-i párizsi békével csatolták Jugoszláviához, majd ennek felbomlása után, 1991-től Horvátországhoz tartozik. MKL III.: p. 686.

⁹³⁰ Halpern, 2007.: p. 187.

⁹³¹ Csonkaréti, 1992.: p.148.

⁹³² Horváth Csaba: A Hazáért – mindhalálig! Bp., Honvéd Kiadó Intézet, 1999. p. 10.

A magyar kereskedelmi hajókon a háború után, már 1918 novemberében rendszeressé váltak a fosztogatások.⁹³³ Az Adria Rt. két személyszállítója, a Ferencz József Király és a Ferencz Ferdinánd a brit és amerikai tisztek szálláshajója lett.⁹³⁴ December elején az olaszok a gőzösök nagy részét – hajóbérleti szerződéshez hasonló formában, de határozatlan időre – elkezdték birtokba venni. Azzal az indokkal, hogy sok hajóról eltűntek a felszerelési tárgyak, többet is Anconába, vagy a megszállt Polába irányítottak. A hajótulajdonosok Fiume rendezetlen közjogi helyzete miatt maguk is sorra vitték el hajóikat a városból, jó részük a közeli, olasz kézre került Volosca kikötőjébe ment át.⁹³⁵ A trianoni békeszerződés jóvátételi részének (VIII. rész) III. függeléke előírta, hogy a „*Szövetséges és Társult Hatalmaknak joguk van arra, hogy a hadiesemények folytán elpusztult vagy megrongált minden kereskedelmi és halászhajójukért ugyanannyi és ugyanolyan hajót – tonnát tonnáért (bruttósúlyban) és hajóosztályt hajóosztályért – kapjanak kárpótlásul.*”⁹³⁶ Mivel a magyar hajók tonnatartalma kevesebb volt, mint a Monarchia és szövetségesei által elsüllyesztett hajóké, a békeszerződés a következőt írta elő: „*A Magyar Kormány saját nevében és az összes érdekeltekre kiterjedő joghatállyal átruházza a Szövetséges és Társult Kormányokra mindazoknak a kereskedelmi és halászhajóknak tulajdonjogát, amelyek a volt Magyar Királyság állampolgáraié.*”⁹³⁷ Magyarország köteles volt a hajókat két hónapon belül a Jóvátételi Bizottságnak átadni.⁹³⁸ Az osztrák és a magyar kereskedelmi tengerészet hajóinak elosztásáról 1920. szeptember 7-én Ante Trumbić, a szerb-horvát-szlovén királyság első külügyminisztere és az olasz Bartolini miniszterelnök külön állapodott meg. Ennek értelmében a tonnatartalom mintegy 80%-a Olaszországhoz kerül úgy, hogy figyelembe vették a hajótulajdonosok, részvényesek nemzetiségét is. Igaz, az erősebb, gazdagabb olasz vállalkozók még a döntés előtt sorra vásárolták a magyar cégek részvényeit. Az egykori adriai magyar hajópark gőzösei Franciaországhoz, Nagy-Britanniához, Olaszországhoz és a Szerb-Horvát-Szlovén Királysághoz kerültek.

A cégek közül az Adria Rt. áttette székhelyét Budapestről Fiumébe, és olasz társasággá alakult.⁹³⁹ Az Indeficienter ugyanígy járt el.⁹⁴⁰ A Magyar Keleti társaság hajói olasz lobogó

⁹³³ Az Est, 1918. november 8. p. 8.

⁹³⁴ Az Est, 1918. december 18. p. 3.

⁹³⁵ Castelli – Gellner: p. 3.

⁹³⁶ Sorsdöntések: A kiegyezés – 1867, A trianoni béke – 1920, A párizsi béke – 1947. (szerk.: Gerő András) Bp., Göncöl Kiadó, é.n., p. 199.

⁹³⁷ U.o.

⁹³⁸ U.o.

⁹³⁹ Compass, 1922. p. 1367.

alatt, bérletben közlekedtek. Később a társaság római székhellyel Levante Societa di Navigazione Fiumana néven működött, és a cégnek sikerült visszaszereznie korábbi hajói közül hatot. Ezek azonban már olasz lobogó alatt közlekedtek.⁹⁴¹ Szintén olasz céggé alakult az Orient társaság, amelynek hajói 1924-ig Voloscában voltak, és csak Fiume olasz annektálása után kerültek át újra az egykori magyar kikötővárosba.⁹⁴² Főleg az U-C hajói közül került néhány az új délszláv államhoz.

Az egykori magyar társaságok még egy ideig megpróbálták kárpótláshoz jutni elvesztett hajóik miatt. Az U-C 1919. április 10-én a felszámolás alatt álló közös Hadügyminisztériumnak jelezte, hogy a hajók kárpótlására 1918 őszén kidolgozott értéktáblázathoz képest is sokat változtak a piaci árak.⁹⁴³ A károk felmérése is elhúzódott. Például 1919. február 26-án már a scutari-tavi jugoszláv hajók parancsnokságának (Kommando der Jugoslavischen Schiffe in Skutarisee), Krikič korvetthadnagynak a feljegyzése szerint: *„U. C., Marco, U. C. 6. és U. C. 8. jelzetű lichterek (rakodódereglyék – Zs. G.), melyek a k.u.k. Schiffahrtsleitung (Scutari-tó), illetve a k.u.k. Adriaverkehrsleitung (Fiume) szolgálatában álltak, az osztrák-magyar csapatok visszavonulásakor parancsra elsüllyesztettek, így veszteségként könyvelhetők el. Ellenben a fennmaradó, ugyanazon társasághoz tartozó lichter-ek, U. C. 2., U. C. 4., U. C. 7., melyek szintén a fent említett parancsnokság szolgálatában állnak, a visszavonuláskor olyan sérült állapotban voltak, hogy a csupasz hajótesten kívül a fedélzeten semmi más nem állt rendelkezésre.”*⁹⁴⁴

Fel kellett mérni a hajók berendezéseiben keletkezett károkat, a leltárakból hiányzó tételeket, a hajók visszaalakításának költségeit.⁹⁴⁵ A TSZV Felszámoló Hivatala az 1918. október 31-én keletkezett károkat nem térítette meg, igaz például a Zichy gőzöst csak 1918. november 29-án adták vissza a tulajdonosnak. Ráadásul e konkrét esetben az is előfordult, hogy a hajó igénybevételéhez képest a háború utáni visszaadáskor csak harmadannyi szén volt a gőzösön.⁹⁴⁶ Az ilyen eset nem volt egyedülálló. Az elszámolásokra és vitákra jellemző,

⁹⁴⁰ Compass, 1925. p. 1525.

⁹⁴¹ U.o.: p. 1526. A hajók nevei: Conte Stefano Tisza (ex Gróf Tisza István), Orvieto (ex Orsova) Orte (ex Kelet), Levante (ex Erdély) és maradt régi nevén a Corvin és a Kossuth. A hajózástörténeti munkákban megszokott „ex” előtaggal jelöljük a hajók korábbi neveit.

⁹⁴² Castelli – Gellner: p. 10.

⁹⁴³ KA, Lloyd, Dalmatia 1918

⁹⁴⁴ KA, Lloyd, Dalmatia 1918

⁹⁴⁵ DAR JU-9 1918. I. 1793. és KA, Lloyd, Dalmatia 1918

⁹⁴⁶ KA, AVL Liqu. 1918-/1

hogy az Adria Rt. kárigényeinek felülvizsgálatát az említett hivatal még 1922-ben is végezte.⁹⁴⁷

Fiumében 1925-ben már csak mindössze ötven gőzös volt lajstromozva.⁹⁴⁸ Ez a szám a felét sem érte el a háború előtt Fiumében álló, 133 gőzösnek.⁹⁴⁹ A kikötői forgalom az 1913. évi mintegy kétmillió tonnáról 1923-ra 50.000 tonnára csökkent.⁹⁵⁰ A város Magyarországhoz hasonlóan a háború vesztes oldalára került, hiszen a budapesti gazdasági körök és nagybankok érdekeltsége megszűnt, ahogy odalett a fejlődő gazdasági hátszög is, ahonnan korábban évi mintegy 30 millió korona érkezett a helyi beruházásokra.⁹⁵¹ Az új helyzetben Fiume és Trieszt addigi versenye megszűnt, mindkét kikötő Olaszország gazdasági érdekeinek megfelelően működött. Ez azt is jelentette, hogy a korábban politikailag erőltetett magyar fejlesztésekhez hasonló beruházásokra nem volt már szükség.⁹⁵²

A magyar cégek közül az Atlantica Rt. működött a legtovább. A cég vezérigazgatója, Polnay Jenő 1921-ben alakította át a társaságot, és Atlantica Trust Rt. néven folytatott hajózási tevékenységet.⁹⁵³ A cég székhelye továbbra is a budapesti Falk Miksa utca 20. szám alatt volt. A társaságnak fiókjai, képviselői, ügynökei voltak Londonban, New Yorkban, Rómában, Brailában, Galaczbán, Constanzában, Isztambulban és Fiumében. Az Atlantica érdekeltségében született meg a római székhelyű Fiumana Società Anonima di Navigazione társaság, amelyik hét, korábban magyar hajót üzemeltetett. A cég kereskedelmi székhelye Fiumében, adminisztrációja a budapesti, Falk Miksa utcai irodában volt.⁹⁵⁴ A cég olasz lobogó alatt és olasz néven közlekedtette az alábbi egykori magyar hajókat: Alberto Fassini (ex Kossuth Ferencz), Atlantica (ex Gróf Khuen Héderváry), Budapest (ex Szerényi), Danubio

⁹⁴⁷ U.o.

⁹⁴⁸ Binét: p. 655.

⁹⁴⁹ Nem számolva a magyar lajstromban szereplő, de Zengben állomásozó Horvát tengerhajózási Rt. négy gőzhajóját.

⁹⁵⁰ Fried, 2001. p. 203.

⁹⁵¹ U.o.

⁹⁵² Kurt H. Berger: Der Hafen von Fiume. Bottrop i. W., Buch- und Kunstdruckerei Wilhelm Postberg, é. n., p. 163.

⁹⁵³ A trust elnöke, az Atlanticát a háború alatt is irányító Polnay Jenő 1919-ben az első Friedrich-kormányban rövid ideig kereskedelmi miniszter lett, így feltehetően kiváló gazdasági kapcsolatai lehettek. Magyar Zsidó Lexikon (szerk.: Ujvári Péter), Bp., Pallas Irodalmi és Nyomda Rt., 1929. p. 716. és Castelli-Gellner: p. 43.

⁹⁵⁴ A Fiumana társaságot a harmincas években tette tönkre a gazdasági világválság. A Honvédet már 1925-ben el kell adni, 1931 és 1934 között pedig a társaság összes hajóját értékesítették. Castelli-Gellner: p. 44.

(ex Gróf Serényi Béla), Fiumana (ex Fiume), Honvéd (neve nem változott), Ungheria (ex Magyarország). Ezen kívül megszerezték a Zápor nevű motoros vitorlást is.⁹⁵⁵

Polnay hozta létre az Oceana Rt-t is, az egyetlen céget, amelyik újra magyar lobogó alá tudott helyezni két egykori fiumei hajót. Az egyik gőzös a háború elején Amerikában rekedt és Kermoor névre keresztelt Morawitz volt, amelyet eredeti neve alatt, vagyis Morawitzként kezdtek újra használni. A másik az Orient társaság Borneo gőzöse volt, ami a háború végén amerikai tulajdonban Kerkenna néven futott. Ez a hajó most az Alföld nevet kapta.⁹⁵⁶ Mindkét hajónak azonos amerikai tulajdonosa volt, a háború alatti üzemeltető Kerr Navigation Company. A céget jegyző Harriman család Polnay baráti köréhez tartozott, és így közösen hozhatták létre 1921-ben a New York-i Magyar-amerikai hajózási részvénytársaságot. Ez a hajók tulajdonosa maradt, míg az Oceana az üzemeltetési feladatokat végezte.⁹⁵⁷ A két hajó mellé öt egykori – a háború alatt szintén a Kerr céghez került – osztrák hajót is magyar lobogó alá helyeztek.⁹⁵⁸ A gőzösök árait azonban nem sikerült törleszteni, így az Oceana Rt-t 1927-ben fel kellett számolni.⁹⁵⁹ 1928-ban azonban újabb kísérlet történt, ezúttal a Hitelbank patronálása mellett Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. néven alakítottak magyar céget. A társaság Nagy Britanniából rendelte meg a Honvéd névre keresztelt gőzöst, de vállalkozás a gazdasági válság miatt tönkrement.⁹⁶⁰

Ezt követően a Duna-tengerhajózás 1934. évi elindulásáig – főleg a magyar kormány adókedvezményei miatt – csak külföldi tőkével alapítottak újabb tengerhajózási cégeket Budapesten, de hajóikat ezek is magyar lobogó alatt közlekedtették. A magyar tengerészet így nem szűnt meg. A fiumei tengerészeti hatóság iratainak és könyvtárának egy részét sikerült Budapestre vinni, és a tengeri hajók lajstromozását már 1922-től újakezdték. Az első bejegyzés 1922. július 28-án éppen egy volt fiumei magyar gőzös, a Borneo nyilvántartásba vétele volt Alföld néven. A hivatal egy ideig régi nevének működött, majd 1934-ben Magyar Tengerészeti Hivatal néven vitte tovább az ügyeket.⁹⁶¹ A tengerészeti infrastruktúra, a

⁹⁵⁵ A háború alatt Spanyolországban rekedt Gróf Serényi Béla és Atlantica nevű gőzösöseit a Háborús Jóvátételi Bizottság Franciaországnak ítélte, de a francia kormány később lemondott róluk, így előbbi visszakerült az Atlantica-hoz, utóbbi pedig Jugoszláviának jutott. Castelli – Gellner: p. 42.

⁹⁵⁶ U.o.: p. 44.

⁹⁵⁷ Compass 1922. p. 1377. és Kádár: p. 91.

⁹⁵⁸ Korábban az osztrák tengerészethez tartozó hajók: Balaton (ex Kerowlee, ex Campania), Debrecen (ex Keresan, ex Erodjade), Oceania (ex Kermensah, ex Himalaja), Pannonia (ex Keresapa, ex Franconia), Háros (ex Kerlew, ex Virginia). Castelli – Gellner: p. 44.

⁹⁵⁹ Kádár: p. 89. és 92.

⁹⁶⁰ U.o.: p. 92-93.

⁹⁶¹ U.o.: p. 88-89.

szakképzés és az intézményi háttér sikeres újraszervezésének köszönhetően a magyar lobogó a háború után még több mint nyolcvan évig – egészen 2001-ig – nem tűnt el a tengerekről.⁹⁶²

Az értekezés összegzése, új tudományos eredményei és ajánlás a munka felhasználhatóságára

Kutatómunkám során a célkitűzéseket a megfelelő kutatási módszerek alkalmazásával, témavezetőm irányításával és Hadtörténelem Tanszék, a Biztonság- és Védelempolitikai Tanszék, valamint a Bolyai János Katonai Műszaki Kar Katonai Logisztikai Intézet Közlekedésmérnöki Tanszék oktatóinak segítségével teljesítettem. Az értekezés célkitűzéseit, a magyar kereskedelmi tengerészet első világháborús működésének, veszteségeinek felkutatását, elemzését és bemutatását hazai és külföldi levéltári és könyvtári kutatások elvégzésével dolgoztam ki.

Megállapítható, hogy az osztrák és a magyar kereskedelmi tengerészet megfelelő elméleti felkészültséggel, a nemzetközi események figyelemmel kísérése mellett megfelelően készült fel a katonai szállításokra. Fontos megjegyeznünk, hogy a háború előtt mindössze – a korábban magyarul nem publikált, a dolgozatban jórészt külföldi források alapján bemutatott – két hajó orosz-japán háború idején történő elfogása és elkobzása számított a magyar tengerészet háborús körülmények között elszenvedett veszteségei közé. A valós háborús tapasztalatokkal nem rendelkező magyar tengerészet ugyanakkor a közös Hadügyminisztérium felügyelete alatt már a világháború első napjától kezdve eredményesen látta el a rá kirótt katonai feladatokat. Véleményünk szerint a haditengerészet legnagyobb érdeme az 1915. májusi Olaszország elleni támadás és az 1917. májusi otrantói ütközet mellett a kereskedelmi hajók kíséréte, a szállítások biztosítása volt. Ahogy a neves katonai szakíró, Julier Ferenc írja: *„a monarchia flottája csak arra szorítkozott, hogy az Adria északi részében a tengeri forgalmat: a vízi összeköttetést a monarchia tengerpartja mentén biztosítsa és innen az ellenséget távoltartsa. Ezt a feladatot az e célra szolgáló kisebb cirkálókkal és torpedó-flottillákkal hiánytalanul megoldotta.”*⁹⁶³ Ez a hadihajók által biztosított, kereskedelmi hajókkal bonyolított szállítások sikerét is jelenti, hiszen a saját, majd a megszállt montenegrói és albán partok közötti összeköttetést az osztrák és a magyar gőzösök

⁹⁶² Horváth József – Katona Mikós – Szimon Miklós: (továbbiakban: Horváth – Katona – Szimon) Hajóportrék. Magyar tengeri hajók 1945-2000. Salgótarján, Navigare Press, 2001. p. 101.

⁹⁶³ Julier: p. 282-283.

nemcsak a hadiszállítások tekintetében, de részben a polgári igényeknek is megfelelően el tudták látni. A tengerparti forgalom katonai vonatkozásában pedig nemcsak a déli, cattarói haditengerészeti támaszpont ellátását, hanem a Nyugat-Balkánon harcoló csapatok támogatását, sebesültjeinek anyaországba szállítását is sikerült biztosítani. A kereskedelmi tengerészet egy időben az olasz fronttól az albán Durazzóig, csaknem az Adria teljes keleti partján látta el feladatait. A katonai óvintézkedések, az aknaveszély és az ellenséges támadások veszélyei között ez jelentős kockázatot jelentett a hajótulajdonosoknak, és komoly helytállást kívánt meg a tengerészekről. Ugyanakkor a külföldön rekedt hajók – melyek az értékeesebb hosszújratú gőzösök közül kerültek ki – személyzetének döntően a nélkülözés és internálás jutott osztályrészül. A hajók egy része az antant hadiszállításaiban vett részt a háború egy-egy időszakában. Ezeknek a veszteségeknek és erőfeszítéseknek a felkutatása, rendszerezése és bemutatása a dolgozat legfontosabb eredménye, hiszen zömmel eddig nem kutatott hazai és külföldi levéltári forrásokra építve alkot képet hazánk első világháborús tengeri szerepléséről. Megítélésem szerint a hazai hadtörténetírás egyik eddigi fehér foltjaként jegyzett területet sikerült feldolgozni, a téma korábbi feldolgozatlansága miatt elsődleges források kutatása és elemzése révén.

Végül megjegyzem, hogy miközben a Monarchia császári és királyi haditengerészete a háború után megszűnt, addig az önálló magyar (királyi) kereskedelmi tengerészet a háború okozta válságot átvészelte, és Budapesten szerveződött újjá. A tengerészet a második világháború kitörésekor már ismét tizenegy hajóból álló flottával rendelkezett.⁹⁶⁴ A magyar hajózás utolsó tengerjáró hajóját, a Vörösmartyt pedig csak 2001-ben adta el.⁹⁶⁵ A 2003-ban Irakba küldött magyar katonai alakulat eszközeit és anyagait – mintegy 69 technikai eszközt és 63 konténert – a szlovéniai Koper kikötőjéből olasz hajón vitték a kuvaiti kikötőbe.⁹⁶⁶ A magyar tengerészet későbbi, katonai vonatkozású tevékenységének bemutatásával – így a második világháború idején a német és szövetséges oldalon egyaránt működő magyar tengeri

⁹⁶⁴ Zsigmond Gábor: A magyar kereskedelmi hajózás a második világháborúban. in.: Társadalom és honvédelem 2009/3. p.110. és 115.

⁹⁶⁵ Horváth – Katona – Szimon: p. 101.

⁹⁶⁶ A hajó augusztus 7-én indult el Koperből Kuvaitba. A 8.000 kilométeres út tizenhat napot vett igénybe. Szarvas László: Katonai közlekedés és a NATO. in.: Logisztikai tudományos füzetek 3. 2006. p. 158. A mai Magyarország közlekedési képességeit a katonai logisztika szempontrendszer mentén, a tengerek megközelíthetőségének és a páneurópai közlekedési korridorok figyelembe vételével vizsgálja: Horváth Attila: Közlekedési hálózat és az ország védelmi képesség kapcsolata (védelmi követelmények a közlekedésfejlesztésben). in.: dr. Németh József Lajos (szerk.): biztonságpolitika.hu http://www.biztonsagpolitika.hu/userfiles/file/PDF/horvath_attila_kozlekedesbiztonsag.pdf Letöltve: 2010. szeptember 3., valamint Horváth Attila: Adalékok a magyar közlekedésügy és a honvédelem XX. századi kapcsolatrendszerének tanulmányozásához. in.: Nemzetvédelmi Egyetemi Közlemények 2005/1. pp. 115-130.

hajók működésének, az 1945 után háborús környezetben végzett szállítások, végül a magyar nemzetközi katonai szerepvállalás tengeri logisztikai munkájának feldolgozásával – a megkezdett kutatás térben és időben tovább folytatható.

Az értekezésem témájában végzett kutatómunka, a források rendszerezése és elemzése alapján tehát az alábbi tudományos eredményeket fogalmazom meg:

1. Elsőként mutattam be a magyar kereskedelmi tengerészet első világháborús működését, a cégek hajóállományának alakulását, a hajók katonai igénybevételének rendszerét, a tengerhajózást (a cégeket és a tengerészeti közigazgatást) ért veszteségeket, a hajók katonai célú felhasználásának lehetőségeit. Felkutattam, elemeztem, rendszereztem a témával kapcsolatban rendelkezésre álló, zömmel korábban nem feldolgozott külföldi és hazai levéltári anyagokat. Ezek feltárásával, objektív elemzésével és összegzésével feltártam és bemutattam a magyar tengerészet katonai célú felhasználásának első világháborús rendszerét, a magyar erőfeszítések és veszteségek eddig nem számon tartott tengerészeti aspektusait.
2. Rávilágítottam eddig nem ismert részletekre, ezáltal bővíttem a Magyarország első világháborús részvételével kapcsolatos szakmai ismereteket. A források alapos kutatása révén tisztáztam a témához kapcsolódóan megjelent kevés hazai és külföldi munka ide vonatkozó részletkérdéseit, tévedéseit is.⁹⁶⁷
3. Bizonyítottam és rámutattam arra, hogy az önálló magyar kereskedelmi tengerészet jelentős erőfeszítéseket tett az első világháborúban, és komoly veszteségeket szenvedett a háború alatt, majd a háborút lezáró békeszerződések rendszerében. A legfontosabb statisztikai adatokat összefoglaló táblázatos formában is összesítettem.

⁹⁶⁷ A kereskedelmi hajók első világháborús részvételével kapcsolatos tévedésekre a dolgozatban említettek mellett csak néhány kiragadott példát ragadok ki: Az MKL (p. 686.) szerint „28 gőzhajót ellenséges kikötőben foglaltak le, 5-öt ellenséges hadihajók elsüllyesztettek.” Tudjuk, hogy ellenséges kikötőben 19 hajót foglaltak le, ugyanakkor semleges vizeken 13 hajó talált menedéket. Az elveszített hajók száma tizenegy volt, ebből ellenséges hadihajók három magyar hajót süllyesztettek el. Egy másik példát említve, a kitűnő szakíró, Wladimir Aichelburg néhány magyar hajó pontatlan megnevezésén túl (a Nehaj helyett Nehayt, a Vontató helyett Vonalót ír) például azt írja, hogy a Sparta gőzöst 1917-től használták, noha bécsi levéltári források szerint a TSZV már 1916-ban is igénybe vette a hajót. (Aichelburg: p. 123.) A Senj kigyulladását a szerző 1917. május 11-től említi, de ez esetben a fiumei levéltári források – vélhetően megbízhatóbban – 9-ét írják. (Aichelburg: p. 134.) A Csikós igénybevételét 1918 márciusától említi, holott az csak hónapokkal később, júliusban érkezett meg rendeltetési helyére. (Aichelburg: p. 67.)

Ajánlás a munka felhasználhatóságára:

1. A kutatások hasznosíthatóak a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, valamint egyéb magasabb szintű intézmények, történeti kutatóhelyek, bölcsészettudományi és tanárképző felsőoktatási, illetve katonai közép fokú intézmények számára a magyar történelem és hadtörténet oktatására. Az értekezés eredményei beépíthetők a témát érintő tananyagba.
2. Az új tudományos eredmények nemzetközi történeti vitákra adnak lehetőséget, elsősorban az érintett, egykori hadviselő országok, vagy utódállamaik tudományos műhelyeiben. Az értekezés a hazai és nemzetközi kutatóműhelyek számára tájékoztatásul szolgál az első világháborús magyar szerepvállalással és a magyar tengerészettel kapcsolatos egyes részletkérdésekkel kapcsolatban.
3. Magyarország első világháborús erőfeszítéseire és veszteségeire az Ausztriától független, Fiumében működő magyar tengerészet működése is hozzászámítandó, így a kutatás eredményeit a világháború kitörésének századik évfordulójához közeledve az újabb értékelések, elemzések és számvetések során is hasznosítani lehet.
4. Az értekezés kiindulópontul szolgál a magyar tengerészet első világháború utáni katonai műveletekben való részvételének további kutatása számára.

Felhasznált irodalmak és forrásmunkák:

Levéltári források:

- Državni arhiv u Rijeci (DAR) JU-9 (0046) Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci (1870-1918) (Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai) 1888. évi és 1913-1918 közötti iratok
- Državni arhiv u Rijeci (DAR) JU-10 (0048) Lučka kapetanija Rijeka (1813-1918) (Révkapitánysági iratok) 1914-1918 közötti iratok
- Magyar Országos Levéltár (MOL) Kereskedelmi Minisztérium Levéltára és Z szekció
- Österreichisches Staatsarchiv/Kriegsarchiv/Marine (KA) AVL 3 Liqu. 1918-/1; AVL 4 Liqu. 1918-/2; AVL 5 Ungaro-Croata 1918; AVL 6 Lloyd, Dalmatia 1918 -; KM-ZTL. Sch. Sonder-Reihe, Pres.-Eintlg. Adria

Könyvek, tanulmányok:

- A hatályos magyar törvények gyűjteménye (Corpus Iuris Hungarici) 1000-1911. (szerk.: dr. Márkus Dezső) I-IV. kötet, Bp., Franklin Társulat, 1912.
- A souvenir of New York City – old and new. New York Commercial, New York, Twenty Vesey Street, 1918.
- A Szapáry- és a Wekerle-kormány minisztertanácsi jegyzőkönyvei 1890. március 16-1895. január 13. 1. kötet. (összeáll.: Lakos János) Bp., Magyar Országos Levéltár, 1999.
- Adatok Fiume kereskedelmi állapotáról. A községi tanács és a kereskedelmi kamara emlékirata. Fiume, 1880.
- Aichelburg, Wladimir: Die Handelsschiffe Österreich-Ungarns im Weltkrieg 1914-1918. Graz, H. Weishaupt Verlag, 1988.
- Alten, Georg von: Handbuch für Heer und Flotte. Enzyklopädie der Kriegswissenschaften und verwandter Gebiete. III., Berlin, Leipzig, Wien, Stuttgart, Deutsches Verlagshaus Bond and Co., 1911.
- Antić, dr. Ljubomir –Mandić, Milojko –Milat, Ivo –Mičetić, Ante: Bijela Flota, Hrvatskoga jadrana, Rijeka, Jadrolinija, 1997.

- A világháború 1914-1918. (szerk.: M. Kir. Hadtörténelmi Levéltár) IV. kötet, Az Osztrák-Magyar Monarchia 1914. évi augusztusi Szerbia és Montenegro elleni hadjárata. Bp., M. Kir. Hadtörténelmi Levéltár, 1929.
- Az „Adria” Magyar Tengeri Hajózási Részvénytársaság alapszabályai. Bp., s. n., 1886.
- Az első világháború 1914-1918 (szerk.: M. kir. Hadilevéltár) IX. kötet, Bp., 1940.
- Az osztrák-magyar Lloyd helyzete. Bp., Pesti könyvnyomda Rt., 1889.
- Babus Antal: Fülep Lajos az 1918-1919-es forradalmakban. in.: Új forrás 2002/3. pp. 30-51.
- Bak Borbála: Magyarország történeti topográfiája. Bp., História – MTA Történettudományi Intézete, 1997.
- Balla Tibor: Az Osztrák-Magyar Monarchia katonai részvétele a Scutari-válság rendezésében. in.: Hadtörténelmi Közlemények, 1997/3. pp. 435-459.
- Bekker Zsuzsa (szerk.): Kossuth gazdasági írásai. Bp., AULA Kiadó, 2002.
- Berend T. Iván: A modern gazdasági rendszerek „laboratóriuma”. in.: História 2004/8. pp. 3-9.
- Berger, Kurt H.: Der Hafen von Fiume. Bottrop i. W., Buch- und Kunstdruckerei Wilhelm Postberg, é. n.,
- Binét György: A fiumei kikötő forgalmáról és szerepéről. in.: Közgazdasági Szemle, 1930. pp. 647-657.
- Borovszky Samu – Sziklay János (szerk.): Magyarország vármegyéi és városai: Fiume és a magyar horvát tengerpart. Bp., Apolló, 1897.
- Bölöny József – Hubai László: Magyarország kormányai 1848-2004. Bp., Akadémiai Kiadó, 2004.
- Buzinkay Géza: Kis magyar sajtótörténet. Bp., Haza és Haladás Alapítvány, 1993.
- Castelli, N.– Gellner, E.: Aramatori liberi. Trieste, Quaderno Aldebaran, 1991. Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. A háború kitörésétől Olaszország hadbalépéséig. in.: Hadtörténelmi Közlemények 1985/2. pp. 295-343.
- Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. 1915. május 23. - 1915. december 31. in.: Hadtörténelmi Közlemények 1986/3. pp. 439-485.

- Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban, 1916-1917. in.: *Hadtörténelmi Közlemények* 1989/1. pp. 41-73.
- Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban 1917-1918. in.: *Hadtörténelmi Közlemények* 1991/4. pp. 53-99.
- Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. Összesítések, táblázatok. in.: *Hadtörténelmi Közlemények* 1992/4. pp. 144-170.
- Dr. Csonkaréti Károly: *Császári és királyi hadihajók*. Bp., Hajja & Fiai, 2002.
- *Der Österreichische Lloyd und sein Verkehrsgebiet* (főszerk.: Hugo Bürger), Wien, Dampfschiffarts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd, 1901.
- Đekić, Velid: *Crude oil processing in Rijeka 1882-2004*. Rijeka, Zambelli, 2004.
- Eperjesi László – Krámlí Mihály: Magyarország és Fiume kapcsolatai 1779 és 1918 között. in.: *Közlekedéstudományi Szemle*, 2003/8. sz. pp. 309-320.
- Erdősi Ferenc: *A Balkán közlekedésének főbb földrajzi jellemzői*. Pécs, PTE TTK FI Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja, 2005.
- Fest Aladár: *Fiume és Magyarország*. Bp., Zeidler Testvérek, 1920.
- Fimbank – *Annual Report and Financial Statements*. s. n., 2002.
- *Fiume tengeri kereskedelmi áruforgalma az utolsó 30 évben (1855-1885)*. Fiume, 1885.
- Fried Ilona: *Emlékek városa, Fiume*. Bp., Ponte Alapítvány, 2001.
- Fried Ilona: *Fiume*. Bp., Enciklopédia Kiadó, 2004.
- dr. Frisnyák Sándor: *Fiume jelentősége a történelmi Magyarország gazdasági életében (1779-1918)*. in.: *A Dunántúl és a Kisalföld történeti földrajza* (szerk.: Frisnyák Sándor – Tóth József). Nyíregyháza-Pécs, 2003. pp. 379-386.
- Galántai József: *Az első világháború*. Bp., Gondolat, 1988.
- Gergely András: *Egy gazdaságpolitikai alternatíva a reformkorban: A fiumei vasút*. Bp., Akadémiai Kiadó – Zrínyi Kiadó, 1982.
- Gonda Béla: *A magyar tengerészet és a fiumei kikötő*. Bp., s. n., 1906.
- Gorskov, Sz. G.: *Az állam tengeri hatalma*. Bp., Zrínyi Katonai Kiadó, 1983.

- Gratz Gusztáv: A dualizmus kora. Magyarország története 1867-1918. II. kötet, Bp., Magyar Szemle Társaság, 1934.
- Hajnal Antal: Fiume és kikötője, Fiume, Mohovich E. Könyvnyomó Intézet, 1885.
- Hajós György: A Szabadság tér. Bp., Építésügyi Tájékoztatási Központ, 2004.
- Halpern, Paul G.: Otrantói ütközet. Az Adria bejáratának ellenőrzése az I. világháborúban. Győr, Laurus Kiadó, 2007.
- Halpern, Paul G.: The Mediterranean Naval Situation 1908-1914. Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1971.
- Haltenberger Mihály: Tengerészeti földrajz. Bp., Stephaneum Nyomda, 1944.
- dr. Havass Rezső: Fiume, Bp., 1881. Pesti Könyvnyomda Részvény-Társaság. Különnyomat a Földrajzi Közlemények 1881. évi számából
- dr. Hirsch Albert: A kereskedelmi tengerészet szubvencionálása. in.: Huszadik Század 1903. pp. 926-929.
- Horváth Attila: Baross Gábor munkásságának jelentősége hazánk közlekedési fejlődésében és annak katonai hatásai. in.: Katonai Logisztika Anyagi Technika Biztosítás, Bp., Magyar Honvédség Logisztikai Főigazgatóság, 1998/3. pp. 237-245.
- Horváth Attila: Adalékok a magyar közlekedésügy és a honvédelem XX. századi kapcsolatrendszerének tanulmányozásához. in.: Nemzetvédelmi Egyetemi Közlemények 2005/1. pp. 115-130.
- Horváth Csaba: A Hazáért – mindhalálig! Bp., Honvéd Kiadó Intézet, 1999.
- Horváth József: A „Nautica” – A fiumei Tengerészeti Akadémia története. Bp., Ha-jós Bt., 1999.
- Horváth József – Katona Miklós – Szimon Miklós: Hajóportrék. Magyar tengeri hajók 1945-2000. Salgótarján, Navigare Press, 2001.
- Horváth József: A magyar Fiume végnapjai, 1914-1924. in.: Hadtörténelmi Közlemények 2003/1. pp. 166-184.
- James, William: The Naval History of Great Britain, from the Declaration of War by France in 1793 to the Accession of George IV. VI. kötet, London, Richard Bentley, New Burlington Street, 1837.
- Dr. Jasinszky István: Adatok a Lujza út történetéhez. in.: A Közlekedési Múzeum Évkönyve V., Bp., Közlekedési Dokumentációs Vállalat, 1981. pp. 227-263.
- Józsa Sándor: Kína és az Osztrák-Magyar Monarchia, Bp., Akadémiai Kiadó, 1966.

- Juba Ferenc: A magyar tengerészet nagyjai. Kaposvár, Magyar Nemzeti Történeti Társaság, 1995.
- Julier Ferenc: 1914-1918. A világháború magyar szemmel, Bp., Magyar Szemle Társaság, 1933.
- Kaiser Ferenc: A blokád elmélete és gyakorlata a tengeri hadviselésben. in.: Aetas 2007/4. pp. 49-68.
- Kajtár István: A tengeri zsákmányjogról. in.: Tudományos Dialóg Jogtörténeti Különszám Pécs, 2000. pp. 7-14.
- Karaman, Igor: Fiume város gazdasági fejlődése a dualizmus korában. in.: Századok, 1974/1. pp. 193-211.
- Kádár Ferenc: A magyar tengeri hajózás története. Bp., Gépipari tudományos Egyesület, 1975.
- Keleti Károly: Tengerészetünk és Fiume jövője. Bp., s. n., 1883.
- Kemény Ödön: A tengeri kereskedelem. Fiume, Unio Könyvnyomda Műintézet, 1906.
- Képviselőházi napló 1910-1915. XLV. kötet, s.l., s.n., é.n.
- Dr. Kerekes Zoltán: Az Adria kerülete és területe. in.: Földrajzi Közlemények 1918. pp. 99-110.
- Kéri Kálmán: Az Osztrák-Magyar Monarchia vasúthálózata 1914-ben és felhasználása az első világháborúban. in.: Hadtörténelmi Közlemények 1986/2. pp. 229-295.
- Kohányi Zoltán: Nemzeti tengerhajózási politikánk feladatai. in.: Közgazdasági Szemle, 1910. pp. 771-774.
- dr. Král Miklós: Magyar tengerészeti igazgatás. Bp., s. n., 1905.
- Krámlí Mihály: A dunai vízi út az első világháborúban. A cs. és kir. központi szállításvezetőség által irányított dunai hajózás. HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum, Line Design, 2009.
- Krámlí Mihály: A császári és király haditengerészet és Magyarország. Pécs, Pannónia Könyvek, 2004.
- Krámlí Mihály: Az IMPLACABILE. Kísérlet az önálló magyar haditengerészet felállítására 1848-ben. in.: Hadtörténelmi Közlemények, 1997/1. pp. 84-113.
- Kristó Gyula: Az Anjou-kor háborúi. Bp., Zrínyi Katonai Kiadó, 1988.
- Kristó Gyula: Magyarország története 895-1301. Bp., Osiris Kiadó, 1998.

- Kump József: Tengeri hajóépítő- és hajógépiparunk. in.: Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye, 1917. LI. kötet 11. szám pp. 93-94.
- Különvélemények a vámszerződés, a vámtarifa s a Lloyd-szerződés tárgyában. A képviselőházhoz beadták: Simonyi Lajos, Lukács Béla, Mudrony Soma. Bp., s. n., 1878.
- Krisztinkovich Ede: A víziutakról. Bp., Athenaeum, 1901.
- Kvassay Jenő: A Duna-torkolat hajózásának kérdései. Bp., 1918.
- Láng Lajos: Magyarország statisztikája. II. kötet, Bp., s. n., 1887.
- Magyar minisztertanácsi jegyzőkönyvek az első világháború korából 1914-1918. (összeáll.: Iványi Emma). Bp., Akadémiai kiadó, 1960.
- Magyar Katolikus Lexikon (főszerk.: Dr. Diós István) III. kötet, Bp., Szent István Társulat, 1997.
- Magyar Tengerészeti Évkönyvek: 1891., 1893., 1905., 1906., 1914-1918. évre kiadott évkönyvek, Fiume, M. Kir. Tengerészeti Hatóság
- Magyar Törvénytar. 1912. évi törvénycikkek (szerk.: dr. Márkus Dezső – dr. Tréfli Gyula) Bp., Franklin Társulat, 1913.
- Magyar Törvénytar. 1913. évi törvénycikkek (szerk.: dr. Tréfli Gyula) Bp., Franklin Társulat, 1914.
- Magyar Törvénytar. 1914. évi törvénycikkek (szerk.: dr. Tréfli Gyula) Bp., Franklin Társulat, 1915.
- Magyar Zsidó Lexikon (szerk.: Ujvári Péter), Bp., Pallas Irodalmi és Nyomda Rt., 1929.
- Mahan, A. T.: The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783. Boston, Little, Brown and Co., 1890.
- Mayer, Horst F.– Dieter Winkler: In allen Häfen war Österreich. Die österreichische ungarische Handelsmarine. Wien, Edition S, 1987.
- Meidzsi szándzsúnáná hácsinen Szen eki Hokáku Sinkensi. (Háborús hadizsákmány-bírószági vizsgálati jegyzőkönyvek) Tokió, Kótó hokaku sinkendzso hjóteiso (Legfelsőbb hadizsákmány-bírószág elszámoló bizottsága), Meidzsi 39. 6. hó (1906. június)
- Nagy Béla: A Föld politikai térképe 1914-ben című térkép. in.: História 2004/6-7.

- Nikolaus, Martiny von: Bilddokumente aus Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-1918. Graz, s.n. 1973.
- Nyicsiro Kájgunki (A japán-orosz háború tengeri ütközeteinek története) Tokió, s.n., 1906.
- Nyicsiro Rikukájgun Kóhosú (Japán-orosz hivatalos hadijelentések gyűjteménye). Dáijonmaki (4. kötet), Tokió, Sinbásidó Soten, 1905.
- Nagy magyar compass (azelőtt Mihók-féle) 1914-1915 XLII-ik évfolyam. A nagyméltóságú m. kir. minisztériumok által ajánlott, a pénzügyi hatóságok, az Osztrák-Magyar Bank és a főbb pénzügyintézetek által támogatott és használt pénzügyi és kereskedelmi évkönyv. II. rész: Biztosító-, ipar- és közlekedési vállalatok, állam és városok pénzügyei. Bp., Stephaneum, 1915.
- Nagy magyar compass (azelőtt Mihók-féle) 1915-1916 XLIII-ik évfolyam. A nagyméltóságú m. kir. minisztériumok által ajánlott, a pénzügyi hatóságok, az Osztrák-Magyar Bank és a főbb pénzügyintézetek által támogatott és használt pénzügyi és kereskedelmi évkönyv. II. rész: Biztosító-, ipar- és közlekedési vállalatok, állam és városok pénzügyei. Bp., Stephaneum, 1916.
- Nagy magyar compass (azelőtt Mihók-féle) 1916-1917 XLIV-ik évfolyam. A nagyméltóságú m. kir. minisztériumok által ajánlott, a pénzügyi hatóságok, az Osztrák-Magyar Bank és a főbb pénzügyintézetek által támogatott és használt pénzügyi és kereskedelmi évkönyv. II. rész: Biztosító-, ipar- és közlekedési vállalatok, állam és városok pénzügyei. Bp., Stephaneum, 1917.
- Nagy magyar compass (azelőtt Mihók-féle) 1920-1921 XLVIII-ik évfolyam. A nagyméltóságú m. kir. minisztériumok által ajánlott, a pénzügyi hatóságok, az Osztrák-Magyar Bank és a főbb pénzügyintézetek által támogatott és használt pénzügyi és kereskedelmi évkönyv. II. rész: Biztosító-, ipar- és közlekedési vállalatok, állam és városok pénzügyei. Bp., Stephaneum, 1922.
- Nagy magyar compass (azelőtt Mihók-féle) 1922-1924 XLIX-ik évfolyam az 1925. évre. A nagyméltóságú m. kir. minisztériumok által ajánlott, a pénzügyi hatóságok, az Osztrák-Magyar Bank és a főbb pénzügyintézetek által támogatott és használt pénzügyi és kereskedelmi évkönyv. II. rész: Biztosító-, ipar- és közlekedési vállalatok, Budapest főváros pénzügyei. Bp., Stephaneum, 1925.
- Nagy Miklós Mihály: Boldog békeidők haditengerészei: A k.u.k. hadiflotta utazástörténete. Bp., Kornétás Kiadó, 2003.

- Nádasdy Béla: Délszlávok, történelmi-politikai tanulmány. Bp., Athenaeum, 1934.
- Pallas Nagy Lexikona. IV. kötet, Bp., Pallas Irodalmi és Nyomda Rt., 1893.
- Penninger Antal: A tengerhajózási mozgalmak és azok hatása Fiumére. in.: Közgazdasági Szemle, 1904. pp. 748-761.
- Potter, Elmer B. – Nimitz, Chester W.: Sea power: a naval history. Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall, 1960.
- Pölöskei Ferenc: Tisza István, Gondolat, Bp., 1985.
- Prinz Gyula: Harc a tengerért, Bp., Magyar Adria Egyesület, 1916.
- Ress Imre: Kapcsolatok és keresztutak. Horvátok, szerbek, bosnyákok a nemzetállam vonzásában. Bp., L'Harmattan, 2004.
- Révai Nagy Lexikona: az ismeretek enciklopédiája. 7. kötet, Bp., 1913.
- Réti György: Fiume és Magyarország Riccardo Zanella fiatalkori pamfletjében. in.: Klió 2006/3. pp. 51-58.
- Riječka Luka, Povijest, izgradnja, promet. (szerk.: Dubrović, Ervin) Rijeka, Muzej Grada Rijeke, 2001.
- S.N.: Földrajzi atlasz. Bp., Cartographia Kft. 1995.
- Sárhidai Gyula: Tengerek szürke farkasai. Bp., Petit Real Könyvkiadó, 2001.
- Schnierer Gyula: Fiume múltja és jövője. in: Nemzetgazdasági Szemle, 1882/3. füzet
- Siebert Gyula: Fiume gazdasági jövője, 1914. s.l., s.n.,
- Sokol, Anthony Eugene: Seemacht Österreich. Die Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine. Wien-München-Zürich, 1972.
- Sokol, Hans Hugo: Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-1918. Zürich – Leipzig – Wien, Amalthea Verlag, 1933.
- Solymássy Endre: Kereskedelmi tengerészetünk és a tengeri halászat az ezredéves országos kiállításon. Bp., s. n., 1896.
- Sondhaus, Lawrence: The Naval Policy of Austria-Hungary 1867-1918. Navalism, Industrial Development and the Politics of Dualism. West Lafayette, Purdue University Press, 1994.
- Sorsdöntések: A kiegyezés – 1867, A trianoni béke – 1920, A párizsi béke – 1947. (szerk.: Gerő András) Bp., Göncöl Kiadó, é.n.,
- Suhay Imre: A szárazföldi hadseregek és a tengeri haderők együttműködése a világháborúban. Melléklet a Magyar Katonai Közlöny 1927. évi 6. füzetéhez

- Sz.: Suhay Imre: A szárazföldi hadseregek és a tengeri haderők együttműködése a világháborúban. Melléklet a Magyar Katonai Közlöny 1927. évi 6. füzetéhez. in.: Hadtörténelmi Közlemények pp. 417-419.
- Szabó Jenő: Baross Gábor rendszere és művei. Különlenyomat a Budapesti Szemle 1894. évi számaiból. Bp., s.n., 1894.
- Szarvas László: Katonai közlekedés és a NATO. in.: Logisztikai tudományos füzetek 3. 2006. pp. 119-182.
- Szende Gyula: A világkereskedelem technikája. Bp., Pesti Könyvnyomda Rt., 1913.
- Szijj Jolán: A cs. és kir. hadseregfőparancsnokság (AOK) hivataltörténete 1914-1918. in.: Hadtörténelmi Közlemények, 1993/1. pp. 61-73.
- Szijj Jolán (főszerk.) Magyarország az első világháborúban. Lexikon A-Zs. Bp., Petit Real Könyvkiadó, 2000.
- Szinnyi József: Magyar írók élete és munkái. Bp., Hornyánszky Viktor, XI. kötet, 1906.
- Tengerészeti tansegédlet a hadsereg és honvédségek tisztjei és tiszt iskolái számára. (ford.: Reményi Ferenc) Bp., Pallas, 1914.
- Zsigmond Gábor: Az Osztrák-Magyar Lloyd története. in.: Aetas 2009/1. pp.126-143.
- Zsigmond Gábor: A magyar kereskedelmi hajózás a második világháború éveiben. in.: Társadalom és honvédelem 2009/3. pp. 101-119.

Korabeli folyóiratok:

- A Tenger, 1915, 1916
- Földrajzi Közlemények, 1881
- Huszadik Század, 1903
- Közgazdasági Szemle, 1904, 1910, 1917, 1930
- Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye, 1917
- Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1915, 1917

Korabeli újságok:

- A Tengerpart, 1918
- Az Est, 1914-1918
- Budapesti Hírlap, 1914-1918
- Magyarország, 1904-1905

Internetes publikációk:

- Alex Naughton: The Ocean Liner Virtual Museum: <http://www.oceanlinermuseum.co.uk/>
- Helgason, Gudmundur: uboat.net 1995-2011. <http://uboat.net>
- Horváth Attila: Közlekedési hálózat és az ország védelmi képesség kapcsolata (védelmi követelmények a közlekedésfejlesztésben). in.: dr. Németh József Lajos: <http://www.biztonsagpolitika.hu>
- Military History Encyclopedia on the Web (Rickard, J (19 October 2007): HMS Minerva) http://www.historyofwar.org/Pictures/pictures_HMS_Minerva.html
- Néprajzi Múzeum (főszerk.: Szeljak György): <http://www.neprajz.hu>
- Jay A. DeLoach: Naval History and Heritage Command, Department of the Navy. <http://www.history.navy.mil>
- S.N.: Magyar Hajózásért Egyesület. <http://www.hajoregiszter.hu/>
- S.N.: The Statue of Liberty – Ellis Island Foundation, Inc. <http://www.ellisland.org>
- S.N.: Hajóregiszter. <http://www.hajoregiszter.hu/>
- Swiggum, S.– Kohli, M.: The Ship List. <http://www.theshipslist.com/>

Melléletek

1. számú melléklet: Összesítés a magyar kereskedelmi tengerészet hajóállományáról az első világháború kitörésekor⁹⁶⁸

Hajó neve	A hajók száma a hajózás osztályzata szerint (db)			Összesen (db)
	Hosszújratú	Nagyparti	Kisparti	
Vitorlás	-	-	93	93
Gőzös	70	4	63	137
Halászbárkák	-	-	91	91
Számozott és élelmezési bárkák	-	-	228	228
Összesen	70	4	475	549

⁹⁶⁸ MTÉ 1915. p. LIV-LXI. alapján

2. számú melléklet: A magyar tengeri gőzhajóállomány a világháború kitörésekor⁹⁶⁹

Hajótulajdonos neve	A hajók száma	A hajók tonnatartalma (BRT) ⁹⁷⁰
Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Részvénytársaság	34	75.442
Atlantica tengerhajózási Részvénytársaság	11	43.784
Magyar Keleti Tengerhajózási Részvénytársaság	12	42.157
Orient magyar tengerhajózási Részvénytársaság	6	26.405
Magyar-Horvát szabadhajózási Részvénytársaság	6	22.666
Magyar-Horvát tengeri gőzhajózási Részvénytársaság	46	17.433
Indeficienter tengerhajózási Részvénytársaság	2	3325
Pajkurić Ede	1	2531
Olivieri Vladimir	1	1096
Horvát tengeri gőzhajózási Részvénytársaság	4	593
Riboli Alfonz	1	170
Gregersen G.-Schwarz	4	101
Ganz és Társa Danubius gép-, waggon-, és hajógyár Részvénytársaság	2	98
Dávid János, Dávid Károly és Wanner Antal	4	63
Whitehead és Társa Részvénytársaság	1	54

⁹⁶⁹ A felsorolt kereskedelmi gőzhajókon kívül a magyar tengerészeti hatóság további négy kincstári hajóval (Előre, Klotild, Mentő, Vontató) és egy gőzkotróval rendelkezett. A felsorolásban szereplő Riboli Alfonz hajója a háború kitörésekor még a gőzhajók között volt nyilvántartva, azonban mivel a hajó egy vitorlás motoros volt, így a háború alatt átsorolták a vitorlások közé. A táblázat a MTÉ 1915. p. 148-170. adatai alapján készült.

⁹⁷⁰ A BRT tisztázására a Kemény Ödön – az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. titkáráként írt – 1906-ban, Fiumében megjelent kitűnő szakmunkáját idézzük: „Köbméter alapján történő számítás esetén a köbméternek 2,83-al való elosztása adja a tonnatartalmat. A hajó összes helyiségeinek felmérése és kiszámítása után nyert tonnatartalom a hajó bruttó tonnatartalma. A tiszta tonnatartalom azon hajóterület, amely a gépháznak, a kőszéntárnak és a személyzet részére szolgáló résznek a bruttó-tonnatartalomból való levonása után fennmarad.” A tiszta tonnatartalomra írásunkban a ma használatos nettó-regisztertonnaként (NRT) hivatkozunk. Egyik adat sem azonos a hajók hordképességével. „Hordképességnek (Tragfaehigkeit, dead weight) nevezik azon árumennyiség súlyát, amelyet a hajó tengerálló képességének veszélyeztetése nélkül elbír és amellyel rendszeren hajózni képes. Ezen súly egysége a súlytonna. (Az osztrák-magyar monarchiában 1000 kg., Angliában 1016 kg.)” Kemény: p. 93.

Hajótulajdonos neve	A hajók száma	A hajók tonnatartalma (BRT) ⁹⁷¹
Gregersen és Schwarz fiumei kikötő-építési vállalat	1	50
žurkovói kőbánya vállalat	1	13
Összesen	137	235.981

⁹⁷¹ A BRT tisztázására a Kemény Ödön – az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. titkáráként írt – 1906-ban, Fiumében megjelent kitűnő szakmunkáját idézzük: „Köbméter alapján történő számítás esetén a köbméternek 2,83-al való elosztása adja a tonnatartalmat. A hajó összes helyiségeinek felmérése és kiszámítása után nyert tonnatartalom a hajó bruttó tonnatartalma. A tiszta tonnatartalom azon hajóterület, amely a gépháznak, a kőszéntárnak és a személyzet részére szolgáló résznek a bruttó-tonnatartalomból való levonása után fennmarad.” A tiszta tonnatartalomra írásunkban a ma használatos nettó-regisztertonnaként (NRT) hivatkozunk. Egyik adat sem azonos a hajók hordképességével. „Hordképességnek (Tragfaehigkeit, dead weight) nevezik azon árumennyiség súlyát, amelyet a hajó tengerálló képességének veszélyeztetése nélkül elbír és amellyel rendszeren hajózni képes. Ezen súly egysége a súlytonna. (Az osztrák-magyar monarchiában 1000 kg., Angliában 1016 kg.)” Kemény: p. 93.

3. számú melléklet: A főbb hadiflották erői miután az Amerikai Egyesült Államok és Olaszország belépett az első világháborúba⁹⁷²

Hajóosztály	Nagy Britannia	Franciaország	Oroszország	Olaszország	USA	Összesen	Németország	Osztrák-Magyar Monarchia	Törökország	Összesen
Csatahajók és csatacirkálók	42	7	5	5	15	74	24	4 ⁹⁷³	4	29
Sorhajók	31	14	9	6	25	85	21	9	1	31
Cirkálók ⁹⁷⁴	88	22	12	18	26	166	26	12	2	40
Torpedórombolók	339	83	76	34	75	607	195	17	9	221
Tengeralattjárók	131	40	34	36	54	295	138	13	-	151

⁹⁷² A táblázat Gorskov, Sz. G.: Az állam tengeri hatalma. Bp., Zrínyi Katonai Kiadó, 1983. p. 158. található táblázat alapján készült. V.ö: Dr. Csonkaréti Károly: Császári és királyi hadihajók. Bp., Hajja & Fiai, 2002. p. 26. és p. 310-318.

⁹⁷³ Az Osztrák-Magyar Monarchia negyedik csatahajójának, a magyar gyárban épült Szent Istvánnak a vízrebocsátására 1914. január 17-én került sor, de már a háború alatt, hivatalosan 1915. november 17-én állította szolgálatba a haditengerészet. Krámlí, 2004: p. 205. és p. 209.

⁹⁷⁴ Páncélos-, védett-, könnyű-, és kiscirkálók.

4. számú melléklet: Táblázatok a Fiumébe érkező, illetve innen induló tengerparti személy- és áruforgalom alakulásáról 1914. július-október között

- a. A parthajózási cégek hajóin Fiumébe érkezett utasok száma (összehasonlítva az utolsó békeév adataival)⁹⁷⁵

Hónapok	Érkezett utas 1914-ben Ebből az U-C hajóinak teljesítménye zárójelben.	Érkezett utas 1913- ban
július	111.698 (105.231)	109.330
augusztus	36.031 (34.643)	125.464
szeptember	31.240 (25.193)	83.640
október	29.596 (25.180)	56.193

Megjegyzés: A kirándulójáratokon még 1914 júliusában is közel kétezer utas érkezett Fiumébe. Júliusban rendszeresen jártak még az olasz járatok is, amelyek között kiemelkedett a velencei, az anconai és a ravennai. Augusztustól az olasz járatok ritkulásával számottevően csökkent a forgalom, de elmaradtak a montenegrói, albán és görög járatok is. A fennmaradó utasforgalom több mint 90%-át az U-C bonyolította le, egyéb osztrák és horvát cégek alig két-háromezer utast szállítottak a tengerparton. Az utasok egy jelentős részre a közeli quarnerói és isztriai kikötők között mozgott és természetesen nagyobb forgalommal kellett számolni a dalmát kikötőkben is. Az adriai forgalomban 1913-ban olasz Puglia, a Romagnola, a horvát Jadran, az Osztrák-horvát és a Horvát tengerhajózási részvénytársaságok is részt vettek. Utóbbi kettő még a háború kitörése utáni forgalmi adatokban is szerepel, de a két cég hajóin együtt is csupán havi mintegy négyezer utas érkezett és ugyanennyi indult el Fiuméből. A többi említett cég beszüntette forgalmát. Itt jegyezzük meg, hogy a Horvát tengerhajózási Rt. a magyar regiszterben szerepelt négy gőzessel, és a háború kitörésekor a Senj-fiumei vonalon látott el forgalmat. A cég a háború első öt hónapjában minden nap, a következő öt hónapban csak minden másnap közlekedtette hajóit, majd beszüntette forgalmát. Az első öt hónapban az áruk mellett mintegy háromszáz utast szállítottak, így működésük elhanyagolható. A második öt hónapban már alig volt a cégnek forgalma, így – a növekvő szénhiány miatt is – a társaságnak be kellett szüntetnie működését.⁹⁷⁶

⁹⁷⁵ DAR JU-9 1914. VIII. 381. adatai alapján

⁹⁷⁶ DAR JU-9 1918. I. 178.

b. A parthajózási cégek hajóin Fiuméből elindult utasok száma (összehasonlítva az utolsó békeév adataival)⁹⁷⁷

Hónapok	Érkezett utas 1914-ben Ebből az U-C hajóinak teljesítménye zárójelben.	Érkezett utas 1913-ban
július	127.623 (122.921)	112.612
augusztus	44.595 (41.379)	125.619
szeptember	37.377 (32.432)	81.916
október	28.725 (25.516)	56.480

Megjegyzés: 1914 júliusában a quarnerói osztrák és magyar kikötőkbe még több mint száztízezen indultak el, a dalmát kikötőkbe közel ötezren, Olaszországba nem sokkal többen utaztak. A montenegrói, albán és görög utasforgalom elhanyagolható volt.⁹⁷⁸ Feltehetően a háború kitörése miatt egyesek biztonságosabbnak vélt családi, rokoni, baráti közegekbe költözhetek át ideiglenesen, legalábbis ezt is sejtetni engedi az a tény, hogy az 1914 júliusában Fiuméből elindult utasok száma csaknem harmadával több, mint májusban (80 e) vagy júniusban (90 e).

⁹⁷⁷DAR JU-9 1914. VIII. 381. adatai alapján

⁹⁷⁸U. o.

c. A parthajózási cégek hajóin Fiumébe érkezett áruk mennyisége (összehasonlítva az utolsó békeév adataival)⁹⁷⁹

Hónapok	Érkezett áru 1914-ben (métermázsa) Ebből az U-C hajóinak teljesítménye zárójelben.	Érkezett áru 1913-ban (métermázsa)
július	48.253 (43.060)	50.044
augusztus	10.096 (9.057)	48.120
szeptember	16.206 (15.504)	58.284
október	42.561 (41.605)	81.182

Megjegyzés: A háború előtt a kisparti hajózásban még számot tevő olasz, montenegrói, albán és görög kikötőkből jövő áruforgalom elmaradása jól kiolvasható a statisztikákból. Júliusban például még a tengerparti gőzösökön Fiumébe érkezett áruknak közel a fele olasz kikötőkből jött.⁹⁸⁰ Októberre a némileg újjászervezett és a katonai igényekhez igazodott forgalmi adatok már a békeidők statisztikájának felét mutatták. Jól látható, hogy kisparthajózási cégek hajóin ekkoriban már 42.561 métermázsa áru érkezett Fiumébe. Ebből 41.605 métermázst az U-C hajói hozták. Az áruk döntő része az isztriai osztrák kikötőkből érkezett és a dalmát kikötőkbe tartott. A háború előtt kisparti áruforgalomban a fentebb már említett cégek mellett a G. Jelich-féle cég is részt vett, de a háború kitörése után járatait már ez sem indította el. A későbbi tengerparti áruforgalomban az U-C-n kívül – ahogy a személyforgalomban is – csupán az Osztrák-horvát és a senji Horvát részvénytársaság vett részt. Ezek együtt is havonta csupán néhány ezer métermázsa árut szállítottak.

⁹⁷⁹ DAR JU-9 1914. VIII. 381. adatai alapján

⁹⁸⁰ U. o.

d. A parthajózási cégek hajóin Fiuméből elszállított áruk mennyisége (összehasonlítva az utolsó békeév adataival)⁹⁸¹

Hónapok	Elszállított áruk 1914-ban (métermázsza) Ebből az U-C hajóinak teljesítménye zárójelben.	Elszállított árak 1913- ban (métermázsza)
július	136.664 (144.449)	211.141
augusztus	99.809 (84.686)	187.160
szeptember	75.984 (66.719)	179.763
október	82.530 (71.496)	195.644

Megjegyzés: A Fiumébe érkezett áruk forgalma a békebeli hónapokhoz képest időnként a negyedére csökkent, miközben az elszállított áruk forgalmában kisebb volt a visszaesés. Az elszállított áruk egyébként is jóval nagyobb mennyiséget tettek ki, mint az érkező áruk, ami érthető, hiszen a forgalom döntően a dalmát kikötők felé irányult, az érkező áruk egy jelentős része is csak átmenő tételt jelentett. A dalmáciai áruforgalomban mégsem volt valamiféle háborús konjunktúra, az itteni forgalom ugyanis még így is közel a felére csökkent a békeidőkhöz képest.⁹⁸²

⁹⁸¹ DAR JU-9 1914. VIII. 381. adatai alapján

⁹⁸² U. o.

5. számú melléklet: Hosszújártú és nagyparti gőzhajóink tartózkodási helye 1914. december 31-én⁹⁸³

I. Hazai kikötőkben lévő gőzösök		
Tulajdonos neve	Hajó neve	Kikötő neve
Adria Rt. (22 db hajó)	Adria	Fiume
	Árpád	
	Báró Kemény	
	Carola	
	Kálmán Király	
	Kassa	
	Kolozsvár	
	Léderer Sándor	
	Mátyás Király	
	Rákóczi	
	Szapáry	
	Szent László	
	Tisza	
	Zichy	
	Zrínyi	
	Jókai	Sebenico
	Balaton	
	Szent István	
	Ferencz Ferdinánd	
	Ferencz József Király	A hadigazdaság rendelkezése alatt
	Andrássy	
	Szeged	
Magyar-Keleti társaság (5 db hajó)	Augusztia Főhercegnő	Fiume
	Corvin	
	Erdély	
	Kelet	
	Gróf Tisza István	
Atlantica Rt. (5 db hajó)	Fiume	Pola (hadigazdaság rendelkezésére)
	Gróf Khuen Héderváry	Fiume
	Kossuth Ferencz	
	Magyarország	
	Szterényi	
Orient (1 db hajó)	Burma	Buccari
Indeficienter társaság (1 db hajó)	Magyar	Fiume

⁹⁸³ A Vladimír gőzös 1914. augusztus 29. után tért haza. A táblázat a DAR JU-9 1915. I. 32. adatai alapján készült.

II. Szövetséges vagy semleges államok kikötőiben lévő gőzösök		
Tulajdonos neve	Hajó neve	Kikötő neve
Riboli Alfonz (1 db hajó)	Mariska	Fiume
Olivieri Vladimir (1 db hajó)	Vladimir	Senj
Adria Rt. (8 db hajó)	Széll Kálmán	Pernambuco
	Arad	Amszterdam
	Deák	Bari
	Duna	Genova
	Matlekovits	
	Buda II.	Santos
	Nagy Lajos	Vigo
	Stefánia	
Orient (5 db hajó)	Siam	Rosario Santa Fé
	Java	Rotterdam
	Kobe	Cádiz
	Luzon	Livorno
	Borneo	Tampa
Magyar-Keleti társaság (4 db hajó)	Orsova	Padang
	Kossuth	Velence
	Tátra	Rodosz
	József Ágost Főherceg	Mogadiscio
Magyar-Horvát szabadhajózási társaság (6 db hajó)	Buda	Vigo
	Dunav	Hamburg
	Olga	Velence
	Plitvice	Rotterdam
	Zvir	Siracusa
	Korana	Patras
Atlantica Rt. (4 db hajó)	Budapest	Norfolk
	Gróf Serényi Béla	Cartagena
	Morawitz	Galveston
	Atlantica	Ferrol
Indeficienter társaság (1 db hajó)	Indeficienter	Almeria
Sodich-féle társaság (1 db hajó)	Kostrena	Vigo
III. Ellenséges vagy aggályosnak tekinthető kikötőkben lévő gőzösök		
Tulajdonos neve	Hajó neve	Kikötő neve
Adria Rt. (3 db hajó)	Széchenyi	Lisszabon
	Báró Fejérváry	Nikolajeff
	Tibor	Bordeaux
Magyar Keleti Rt. (3 db hajó)	Attila	Glasgow
	Turul	Sydney
	Kárpát	Newcastle
Atlantica Rt. (1 db hajó)	Polnay	London

6. számú melléklet: A fontosabb magyar tengerhajózási társaságok háború okozta pénzügyi veszteségei koronában, 1915-ben⁹⁸⁴

Hónap	Adria Rt.	Magyar Keleti Rt.	Magyar-Horvát szabad-hajózási Rt.	Atlantica Rt.	Orient Rt.
január	486.200	403.067	60.000	218.636	175.000
február	600.500	817.567	60.000	216.138	175.000
március	682.500	503.000	60.000	209.319	175.000
április	677.200	n.a.	40.500	222.311	175.000
május	545.700	434.666	40.500	202.322	182.500
június	611.800	n.a.	56.000	115.977	182.500
július	668.000	340.466	56.000	229.405	196.000
augusztus	597.500	633.866	56.000	240.930	196.000
szeptember	610.600	465.466	56.000	260.865	180.500
október	631.000	695.366	n.a.	246.336	180.500
november	564.700	657.166	56.000	219.907	n.a.
december	587.800	n.a.	n.a.	256.347	n.a.

Megjegyzés: Az egyes cégek némileg eltérően számolták a károk, elmaradt bevételek összetételét. A Magyar Keleti társaság például a veszteglő vagy ellenséges vizeken lévő hajóinak személyzeti és ellátási költségeit nem számolta a károk közé, az Orient ugyanakkor számolt a hajószemélyzet fizetésével és étellemezésével is, ezen kívül a hajótest és gépezetének fenntartásával, évi 5%-os értékcsökkenéssel, valamint a hajók kikötési és biztosítási költségeivel. A Magyar-horvát szabadhajózási társaság – mivel egyetlen hajója sem volt hazai vizeken – az összegeket csak becsülni tudta. Az Atlantica társaság sajátos módon a hajók szénszükségletének és karbantartásának költségei mellett az irodai-, fűtési- és postaköltségeket is beszámolta a háborús károk közé. Az Ungaro-Croata 1915. évi veszteségeiről nincsenek adataink, de a későbbi évek statisztikáinak tükrében vélhetően a cégnek szerény hozama volt, mivel csaknem egyedüliként vett részt a tengerparti polgári forgalomban.

⁹⁸⁴ DAR JU-9 1915. I. 453 és DAR JU-9 1916 I. 29. alatt található az egyes cégek havonta megküldött írásos tájékoztatása a hatóságnak. A táblázatos összesítő kimutatás a levelek adatai alapján készült. A táblázatban szereplő társaságok voltak azok, amelyek tízezer bruttó-regisztertonna feletti hajóállománnyal rendelkeztek. Ezek közül – a vonatkozó források hiányosságai, valamint a cég gyakran hozamot hozó működési eredményei miatt – az U-C pénzügyi veszteségeit a táblázat nem tartalmazza.

7. számú melléklet: A háború alatt az antant hatalmakhoz került magyar tengeri gőzhajók⁹⁸⁵

Tulajdonos neve	Hajó neve	Hajó új neve	Megjegyzés
Adria Rt	Báró Fejérváry	-	Oroszországban lefoglalva
	Deák	Angelo Scarsellni	Olaszországban lefoglalva
	Duna	Ugo Bassi	Olaszországban lefoglalva
	Matlekovits	Antonio Sciesa	Olaszországban lefoglalva
	Széchenyi	Lagos	Portugáliában lefoglalva
	Tibor	-	Franciaországban lefoglalva
Orient Rt.	Luzon	Moncenisio	Olaszországban lefoglalva
	Borneo	Kerkenna	USA-ban vették igénybe
Magyar Keleti társaság	Attila	Clutha	Nagy-Britannia által lefoglalva
	József Ágost Főherceg	-	Olaszországban lefoglalva
	Kárpát	Polmont	Nagy-Britannia által lefoglalva
	Tátra	Cervino	Olaszországban lefoglalva
	Turul	Carawa	Ausztrál hatóságok által efoglalva
Magyar-horvát szabadhajózási társaság	Korana	Huntshead	Nagy-Britannia által lefoglalva
	Olga	-	Olaszországban lefoglalva
	Zvir	Monviso	Olaszországban lefoglalva
Atlantica Rt.	Polnay	Polruan	Nagy-Britannia által lefoglalva
	Budapest	Kerwood	USA-ban vették igénybe
	Morawitz	Kermoor	USA-ban vették igénybe

Megjegyzés: Az antant hatalmakhoz került magyar hajókat ért háborús veszteségek miatt ezeknek a hajóknak száma sosem mutatta a táblázatban szereplő mennyiséget. Megjegyezzük azt is, hogy a táblázat nem tartalmazza az 1914. szeptember 1-jén a Minerva által elsüllyesztett Báthori gőzöst, mivel ez nem a lefoglalt hajók közé tartozik. A hajó ugyanis magyar lobogó alatt közlekedett, amikor a britek tévedésből elsüllyesztették.

⁹⁸⁵ A táblázat a szövegben előforduló adatok összesítésével készült.

8. számú melléklet: Az első világháború alatt elveszített magyar tengeri gőzhajók⁹⁸⁶

Tulajdonos neve	Hajó neve	Megjegyzés
Adria Rt	Báthori	1914. szeptember 1-jén a Minerva által elsüllyesztve
	Andrássy	1916. március 31-én San Giovanni di Medua előtt aknákra futott és süllyedt el
	Matlekovits	1917. május 3-án Antonio Sciesa néven olasz lobogó alatt süllyesztette el Nápoly közelében a Georg von Trapp parancsnoksága alatt álló U.14 osztrák-magyar tengeralattjáró
	Carola	1916. június 22-én a Mátyás Király gőzhajóval összeütközött és elsüllyedt
	Tibor	1916. augusztus 17-én Marseille előtt kiégett
Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	Kupa	1915. december 29-én a Planka fok közelében olasz tengeralattjáró süllyesztette el
	Pozsony	1916. augusztus 19-én aknára futott Durazzo közelében
	Zagreb	1917. január 14-án a francia Archimedes tengeralattjáró elsüllyesztette a Planka fok közelében
	Tihany	1917. február 12-án viharban zátonyra futott és elsüllyedt Cattaro előtt
Magyar Keleti társaság	József Ágost Főherczeg	1916. április 22-én Barryból Livornóba szénrakománnyal a fedélzetén a német U19 tengeralattjáró megtorpedózta és elsüllyesztette
Magyar-horvát szabadhajózási társaság	Olga	1915. május 28-én torlaszhajónak süllyesztették el Velence előtt, a malamocci bejáratnál
Atlantica Rt.	Polnay	1916. október 25.-én úton Tyneből Dunkerquebe hajótörést szenvedett

⁹⁸⁶ A táblázat a szövegben előforduló adatok összesítésével készült.

9. számú melléklet: Fiume összforgalma a háború éveiben⁹⁸⁷

Év	Forgalom mennyisége (tonna)
1914	1.239.290
1915	249.573
1916	488.001
1917	479.470
1918 (októberig)	339.383

Megjegyzés: Az utolsó teljes békeév összforgalma 2.100.000 tonnát tett ki.⁹⁸⁸

⁹⁸⁷ Binét György: A fiumei kikötő forgalmáról és szerepéről. in.: Közgazdasági Szemle, 1930. p. 653.

⁹⁸⁸ U. o.

10. számú melléklet: A szövegben előforduló földrajzi nevek mai megfelelője⁹⁸⁹

Abbázia	Opatija
Antivari	Bar
Arbe	Rab
Arsa	Raša
Babinopolje	Babino Polje
Bergudi	Brgud
Bescanuova	Baška
Bocche di Cattaro (Cattarói-öböl)	Boka Kotorska
Brazza	Brač
Buccari	Bakar
Budua	Budva
Brioni	Brijuni
Calamotta	Koločep
Castelnuovo	Herceg-Novi
Carpano	Krapan
Cattaro	Kotor
Cherso	Cres
Cirkvenica	Cirkvenica
Curzola	Korčula
Daxa	Daksa
Dulcigno	Ulcinj
Durazzo	Durrës
Fiume	Rijeka
Ferrol	El Ferrol
Galaxidis	Galaxidi
Gravosa	Gruž
Kroja	Krujë
Lacroma	Lokrum
Lagosta	Lastovo
Lesina	Hvar
Lissa	Vis
Lussin	Losinj
Lussingrande	Veli Lošinj
Lussinpiccolo	Mali Lošinj
Macarsca	Makarska
Meleda	Mljet
Misljenica	Maslenica

⁹⁸⁹ A források alapján a szövegben előforduló földrajzi nevek mai megfelelőjét a S.N.: Földrajzi atlasz. Bp., Cartographia Kft. 1995. alapján adom meg.

Mogadiscio	Mogadishu
Nikolajeff	Mikolajiv
Obbrovazzo	Obrovac
Opicina	Opsina
Ostro	Oštra
Pago	Pag
Pelagosa	Palagruža
Pola	Pula
Porto Rè	Krajlevica
Prokljan tó	Prokljansko jezero
Promontore fok	Rt Kamenjak
Quarnero	Kvarner
Quarnerolo	Kvarnerič
Rabaz	Rabac
Ragusa	Dubrovnik
Risano	Risan
Rodoni-fok	Kepi i Rodoni
Rovigno	Rovinj
Sabioncello-félsziget	Pelješac-félsziget
San Giovanni di Medua	Shëngjin
San Gregorio	Sveti Grgur
San Paolo	San Pawl
Scarpantos	Karpathos
Sebenico	Šibenik
Scutari	Shkodër / Shkodra
Smirna	Izmir
Spalato	Split
St. Peter	Pivka
Stoncica	Stončica
Tápiósüly	Sülytáp
Teodo	Tivat
Tengerfehérvár	Biograd na Moru
Trau	Trogir
Trieszt	Trieste
Valona	Vlorë
Veglia	Krk
Zara	Zadar

11. számú melléklet: Az első világháborúban az Osztrák-Magyar Monarchia katonai feladataiban részt vett magyar tengeri gőzösök és motoros vitorlások⁹⁹⁰

Név	Tulajdonos	BRT	Építés helye	Vízrebocsátás dátuma
Adria	Adria Rt.	1039	Glasgow	1880
Andrássy	Adria Rt.	1553	Newcastle	1892
Árpád	Adria Rt.	1172	Newcastle	1892
Balaton	Adria Rt.	2468	Newcastle	1901
Báró Kemény	Adria Rt.	2727	Middlesbr.	1899
Carola	Adria Rt.	883	Newcastle	1892
Jókai	Adria Rt.	2736	Middlesbr.	1899
Kálmán Király	Adria Rt.	2223	Newcastle	1893
Kassa	Adria Rt.	1587	Newcastle	1901
Kolozsvár	Adria Rt.	1996	Low Walker	1902
Léderer Sándor	Adria Rt.	1249	Greenock	1903
Mátyás Király	Adria Rt.	1552	Newcastle	1892
Rákóczy	Adria Rt.	1554	Newcastle	1892
Szent István	Adria Rt.	3080	Glasgow	1910
Szt. László	Adria Rt.	1551	Newcastle	1892
Szapáry	Adria Rt.	1021	Glasgow	1877
Szeged	Adria Rt.	2859	Newcastle	1902
Tisza	Adria Rt.	1041	Glasgow	1880
Zrínyi	Adria Rt.	1553	Newcastle	1892
Fiume	Atlantica	3663	Stockton	1911
Gróf Khuen Héderváry	Atlantica	5036	Newcastle	1911
Honvéd	Atlantica	2216	Sunderland	1889
Hullam	Atlantica	66 (NRT)	Cherso	1909
Kossuth Ferencz	Atlantica	4781	Sunderland	1907
Magyarország	Atlantica	3661	Hartlepool	1907
Orkán	Atlantica	90	Lussipiccolo	1909
Őrszem (ex-Gelida)	Atlantica	112	Rutherglen	1874
Szélvész (ex-Fortuna)	Atlantica	110	n/a	n/a
Szterényi	Atlantica	3669	Hartlepool	1907
Corvin	Magyar Keleti Tengerhajózási Rt.	1432	Low Walker	1913

⁹⁹⁰ A táblázat a szövegben előforduló adatok összesítésével, az MTÉ 1918. p. IV-XLVIII., valamint Aichelburg: p. 138-146. adatainak felhasználásával készült. A táblázatban a hajók nevei tulajdonosonként csoportosítva, ezen belül ABC sorrendben szerepelnek.

Név	Tulajdonos	BRT	Építés helye	Vízrebocsátás dátuma
Gróf Tisza István	Magyar Keleti Tengerhajózási Rt.	2939	Newcastle	1904
Kelet	Magyar Keleti Tengerhajózási Rt.	942	Newcastle	1904
Kossuth	Magyar Keleti Tengerhajózási Rt.	3553	Middlesbr.	1906
Magyar	Indeficienter Rt./Magyar Bank és Kereskedelmi Rt./ Magyar Hajózási vállalat	992	Trieszt	1908
Almádi	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	216	Lussinpiccolo	1912
Bakar	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	119	Lussinpiccolo	1900
Brassó	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	396	Kiel	1908
Budapest	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	509	Trieszt	1892
Cirkvenica	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	193	Fiume	1895
Dalmazia	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	262	Sth. Hylton	1886
Dániel Ernő	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	714	Dundee	1896
Drava	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	200	Lussinpiccolo	1913
Fiume	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	369	Kiel	1888
Füred	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	216	Lussinpiccolo	1912

Név	Tulajdonos	BRT	Építés helye	Vízrebocsátás dátuma
Gödöllő	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	782	Newcastle	1902
Hegedüs Sándor	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	928	Stettin	1900
Hrvat	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	180	Trieszt	1902
Istriano	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	157	Trieszt	1904
Knin	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	284	Lussinpiccolo	1913
Kupa	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	790	Aberdeen	1912
Liburnia	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	179	Trieszt	1896
Lovrana	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	145	Lussinpiccolo	1905
Nehaj	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	138	Trieszt	1884
Novi	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	247	Trieszt	1908
Pannonia	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	779	Newcastle	1896
Pozsony	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	306	Kiel	1908
Salona	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	950	Nth. Shields	1904
Sava	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	159	Trieszt	1898

Név	Tulajdonos	BRT	Építés helye	Vízrebocsátás dátuma
Senj	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	246	Trieszt	1908
Sirály	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	125	Lussinpiccolo	1900
Skodra	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	249	Lussinpiccolo	1904
Sparta	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	982	Aberdeen	1913
Stefania	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	146	Lussinpiccolo	1906
Szamos	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	138	Lussinpiccolo	1908
Tátra	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	232	Trieszt	1905
Tihany	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	204	Trieszt	1908
Valona	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	346	Poregrund	1911
Venezia	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	313	Paisley	1883
Vértes	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	550	Lussinpiccolo	1907
Zagreb	Magyar Horvát tengeri gőzhajózási Rt.	537	Alloa	1892
Ante Starčević	Horvát tengerhajózási Rt.	198	Chioggia	1904
Hrvatska	Horvát tengerhajózási Rt.	199	Chioggia	1904
Csikós	Gregesren & Schwartz	18	Fiume	1884
Fiume	Gregesren & Schwartz	25	Genova	1880
Pescatore	Gregesren & Schwartz	49,7	Lussinpiccolo	1907
Ponsal	Gregesren & Schwartz	29	Trieszt	1880

Név	Tulajdonos	BRT	Építés helye	Vízrebocsátás dátuma
Előre	Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság	168	Fiume	1895
Klotild	Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság	23	Trieszt	1884
Vontató	Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság	65	Fiume	1909
Erzsi	Riboli Alfonz	133	Trieszt	1888
Mariska	Riboli Alfonz	170	Lussinpiccolo	1911
Whitehead	Whitehead	54	Pola	1883
Marte	Dávid János és fiai	60	S. Denis	1888
Sebino	Dávid János és fiai	33	Pegli	1902

Megjegyzés: A lista nem tartalmazza a dereglyéket, halászhajókat és egyéb – nem gépi meghajtású – kisebb hajókat.

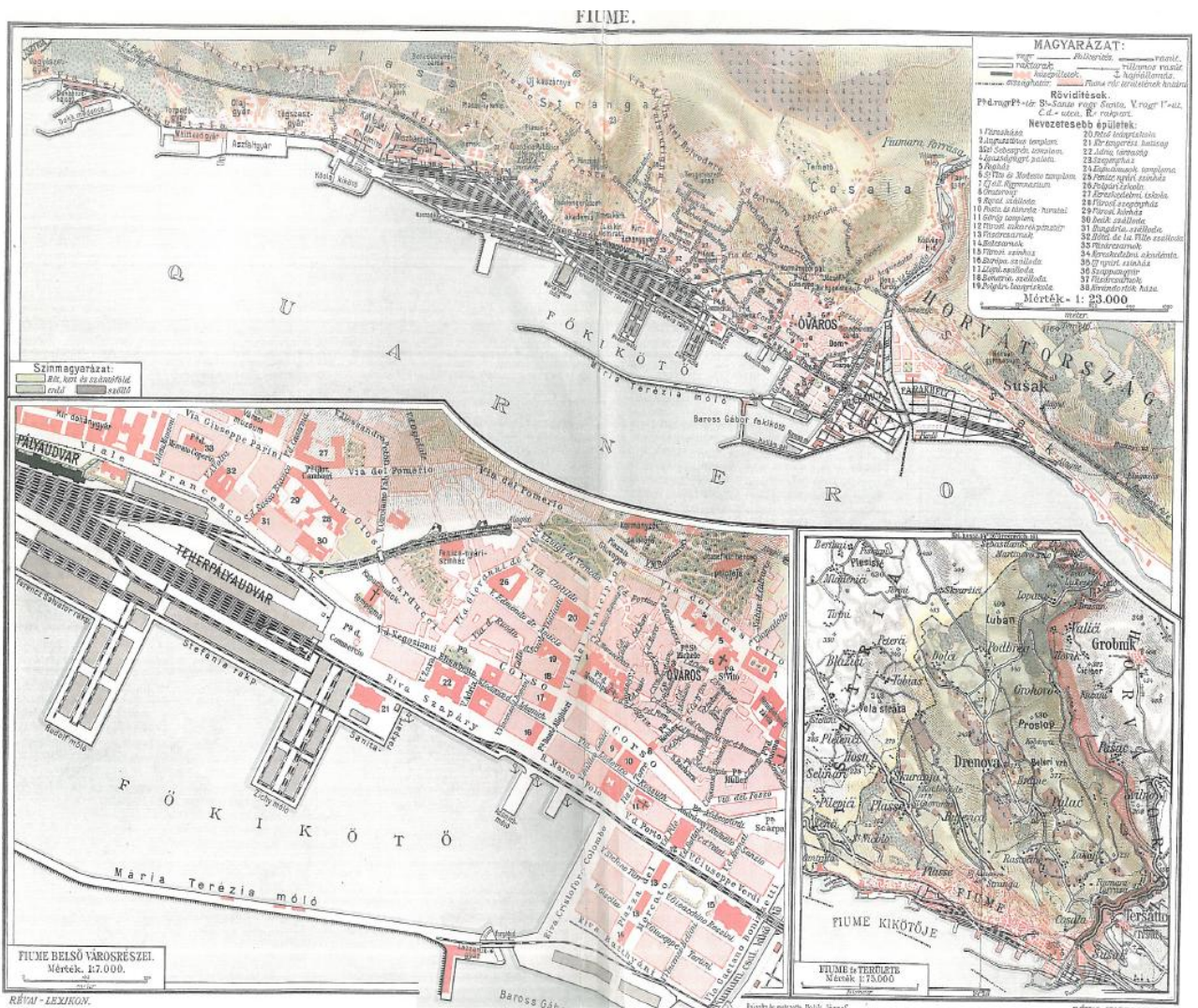
12. számú melléklet: Térképek

a. Az Adriai-tenger és a Cattarói-öbölrendszer⁹⁹¹



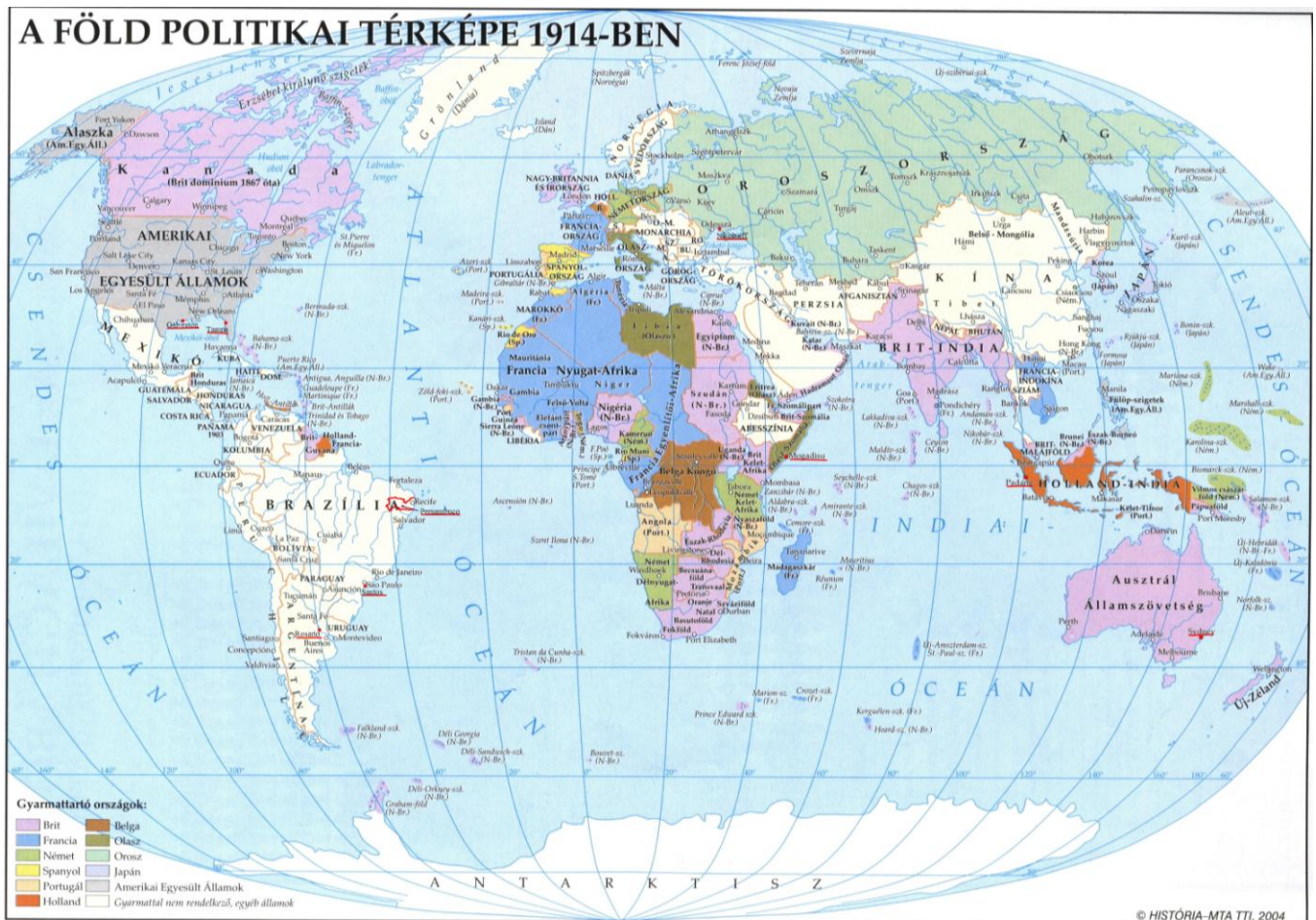
⁹⁹¹ A térkép jobb felső sarka a Cattarói-öbölrendszert mutatja. Halpern, 2007.: p. 16.

b. Fiume területe és kikötője⁹⁹²



⁹⁹² RNL: p. 552-553.

c. A magyar tengeri kereskedelmi gőzhajók Európán kívüli tartózkodási kikötői 1914 végén⁹⁹³



⁹⁹³ A térkép Nagy Béla: A Föld politikai térképe 1914-ben című térkép felhasználásával készült. in.: História 2004/6-7. p. IV. A jelölések a szövegben előforduló adatok összesítésével készültek. A földrajzi nevek a korban használatos elnevezések.

d. A magyar tengeri kereskedelmi gőzhajók Adrián kívüli, európai tartózkodási helyei 1914 végén⁹⁹⁴



⁹⁹⁴ A térkép Nagy Béla: A Föld politikai térképe 1914-ben című térkép felhasználásával készült. in.: História 2004/6-7. p. IV. A jelölések a szövegben előforduló adatok összesítésével készültek. A földrajzi nevek a korban használatos elnevezések.

13. számú melléklet: Képek⁹⁹⁵



A Hauszmann Alajos által tervezett fiumei magyar kormányzó palota.

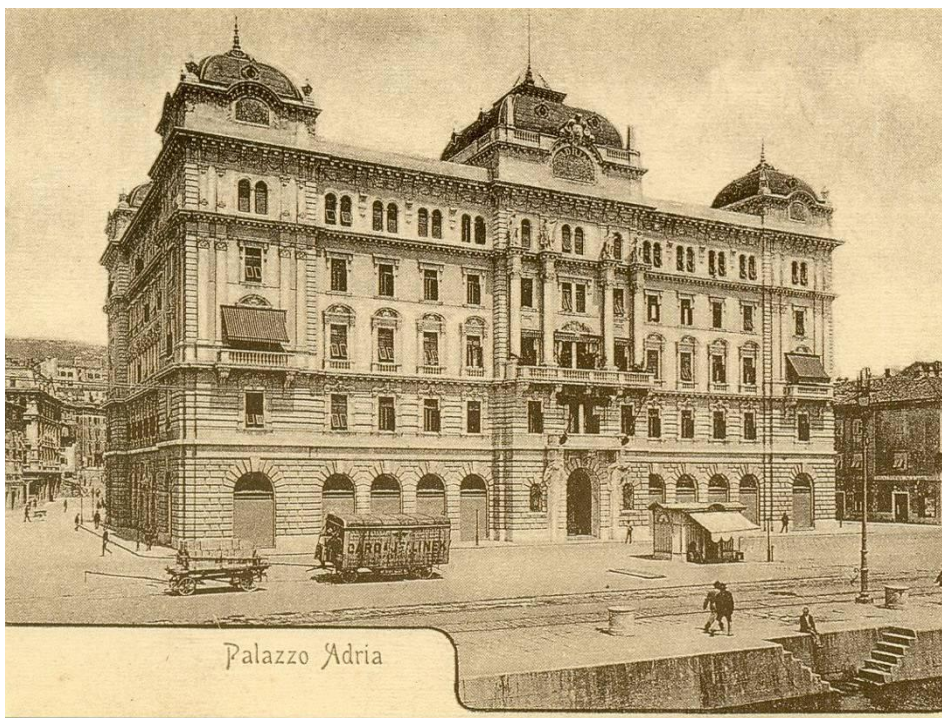


A Monarchia egyetlen Haditengerészeti Akadémiája Fiumében. A háború alatt hadikórházként működött.

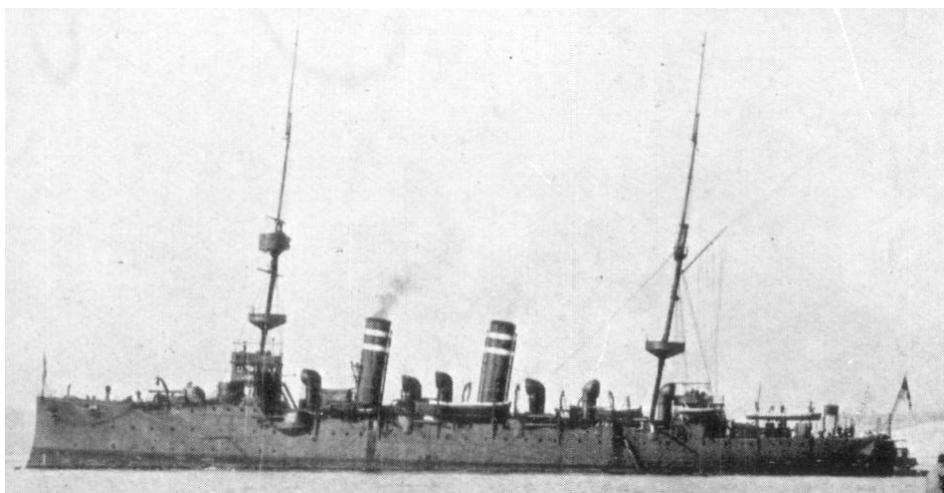
⁹⁹⁵ A képek a szerző magángyűjteményéből származnak. (Kivételt a Minerva cirkáló fotója és a Korana gőzöst ábrázoló bélyeg jelenti, melyek forrását a képeknél külön jelöltem.)



A fiumei kereskedelmi Tengerészeti Akadémia épülete. Kórházzá alakítását a magyar kereskedelmi kormányzat nem engedélyezte.



Az Adria Rt. fiumei székháza.

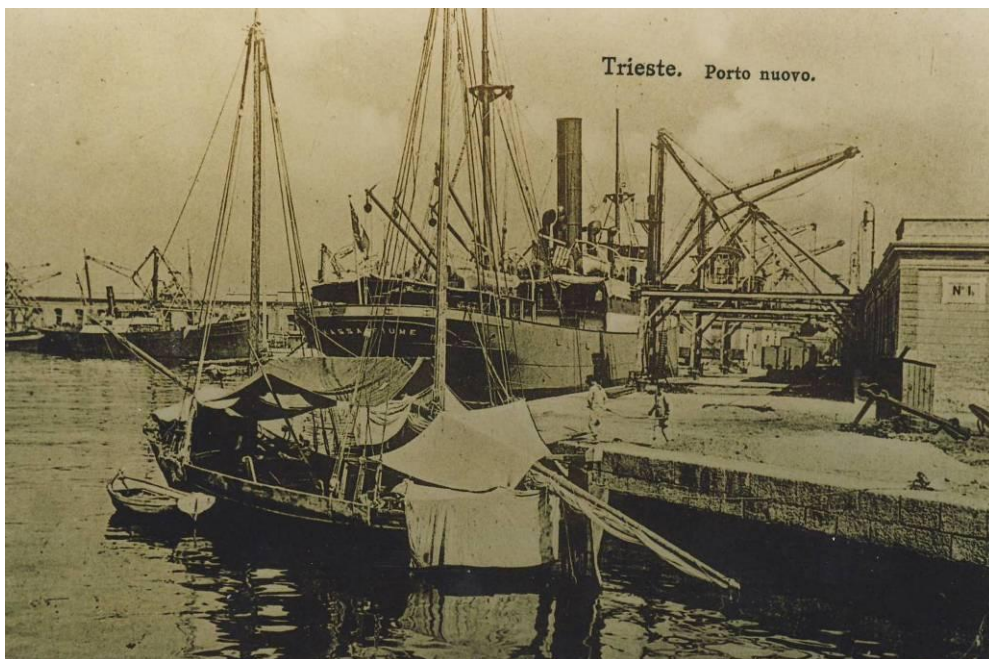


A brit Minerva cirkáló 1914. szeptember 1-jén süllyesztette el tévedésből a magyar lobogó alatt hajózó Báthori gőzöst.⁹⁹⁶



Az Adria Rt. Tisza gőzöse, melyet 1916-ban a TSZV albániai katonai szállításokra vett bérebe.

⁹⁹⁶ A kép forrása: Rickard, J. (19. October 2007), HMS Minerva, http://www.historyofwar.org/Pictures/pictures_HMS_Minerva.html letöltve: 2010. szeptember 2.



Az Adria Rt. Kassa gőzösét 1916-tól katonai szállítására használták Fiume és Cattaro között. A hajó 1918 augusztusában légibomba találatot kapott Zelenikánál és súlyosan megsérült.



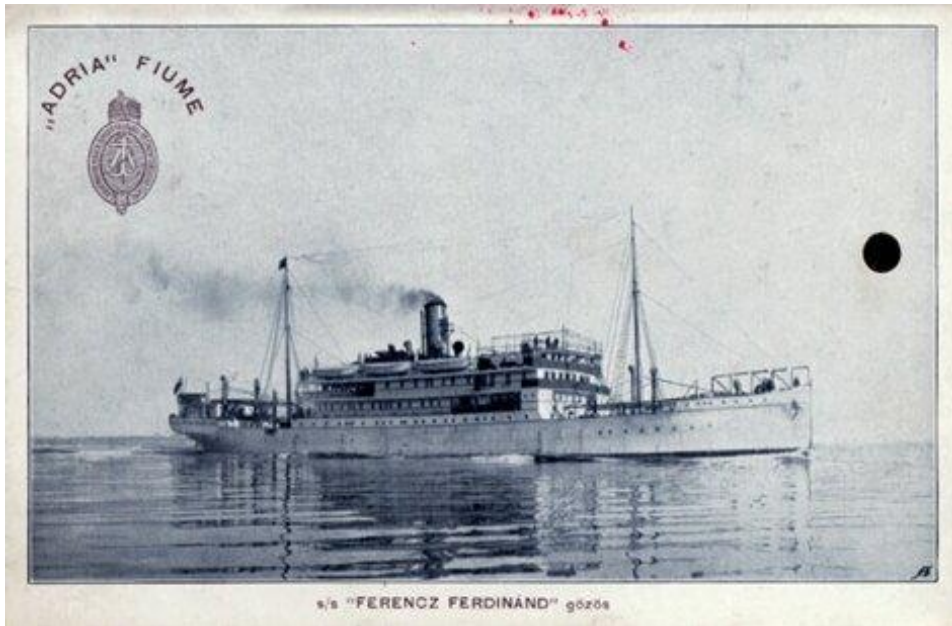
Az Adria Rt. Carola gőzöse a háború alatt a dalmát és albán kikötőket járta, mígnem 1916. június 22-én a Mátyás Király gőzhajóval összeütközött és elsüllyedt.



Az Adria Rt. Léderer Sándor gőzösét 1916-ban vették igénybe, főleg albániai szállításokra.



Az Adria Rt. Morawitz gőzöse a háború kitörése után érkezett meg a Mexikói-öbölbe. A hajó a texasi Galvestonban rekedt, majd 1917-ben a Kerr Navigation Company vette igénybe és Kermoor néven használta, hogy az európai antant hatalmaknak szállítson élelmiszert.



Az Adria Rt. Ferencz Ferdinánd gőzösét 1914. április 2-án vette át a cég, hogy a Szicília-Észak-Afrika-Marokkó-Kanári-szigetek útvonalon állítsa forgalomba. A hajót a háború alatt nem vették igénybe, de az összeomlás után egy ideig brit és amerikai tisztek szálláshajója lett.



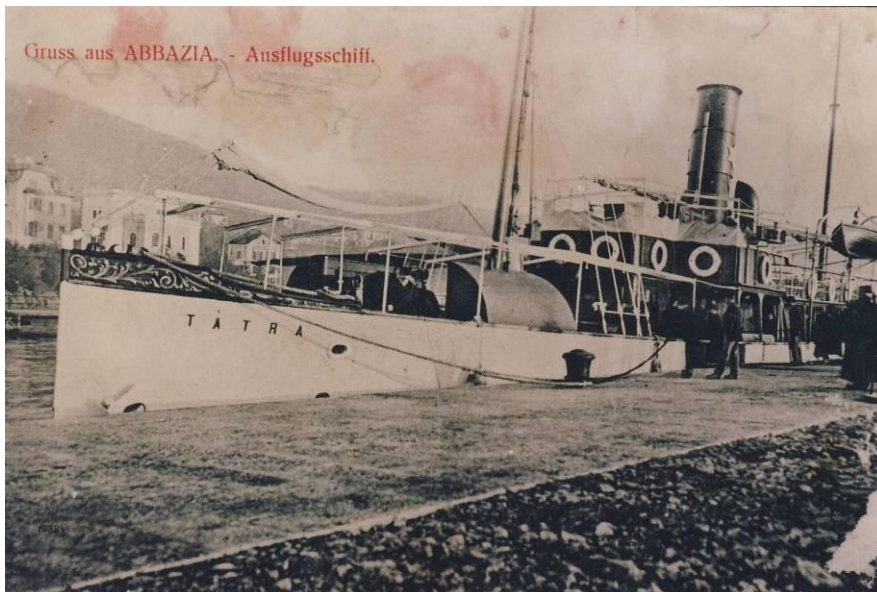
Az Adria Rt. Stefánia gőzöse a spanyol Vigo kikötőjében vészelte át a háború pusztításait.



A háborúban csak osztrák hajókat alakítottak át kórházhajóvá. A képslapon jól látszik az osztrák és a magyar nemzeti színeket egyesítő, sajátos kereskedelmi lobogó.



A háttérben az U-C Gödöllő gőzöse, amelyet katonai szállításokra használtak. 1918 januárjában felfegyverezték Polában, majd március 23-án súlyos haváriát szenvedett. Javítása alatt felszerelését és rádióját az osztrák Euterpe gőzösnek adta át. 1918. augusztus 15-től újra a Fiume és Cattaro közötti szállításokra vették igénybe.



Az U-C Tátra gőzösét kísérőhajónak fegyverezték fel 1916. november 19-én. 1918. április 16-án olasz repülőgép bombázta, de nem okozott benne károkat. 1918 augusztus 18-tól tengeralattjáró-elhárítóként alkalmazták, de tíz nappal később zátonyra futott, de sikerült levontatni. Szeptember 11-én sikeresen kimanőverezett két torpedótámadást.



Az U-C Pannónia gőzösét 1916. január 18-án a cattarói német tengeralattjáró-személyzet lakóhajójaként használták. 1918 márciusában visszaadták tulajdonosának, de júniusban ismét igénybe vették a Fiume-Cattaro közötti szállításokra. 1918. szeptember 3-án a Brassó gőzössel összeütközött és súlyosan megsérült.



Az U-C Szamos gőzösét 1917-ben betegek szállítására használták a cattarói-öbölben.



Az U-C Tihany gőzöse 1917. február 12-án a cattarói-öböl bejáratánál lévő Mamula erődsziget mellett zátonyra futott és lemenekítése közben elsüllyedt.



Az Atlantica Rt. Fiume (Dampfer VIII.) gőzösét a háború kitörésekor a haditengerészet vette használatba. Főleg szénszállításra használták. 1915. október 15-én a rakomány robbanása miatt megsérült és javításra szorult. 1917. október 15-én zátonyra futott, de sikerült megmenteni. A háború végén Polóban használták.



Az Atlantica Rt. Kossuth Ferencz gőzösét főleg albániai katonai szállításokra használták.



A Magyar-horvát Szabadhajózási Rt. Korana gőzöse a háború elején görög kikötőkben állt, majd a britek vették igénybe. A hajó ekkor Huntshead néven közlekedett, majd a háború után Málta kereskedelmi flottáját gyarapította San Paul néven.⁹⁹⁷



Az Orient Rt. Java gőzöse a háború kitörésekor nem tudott hazai vizekre menekülni, így Rotterdamban talált magának menedéket.

⁹⁹⁷ A kép forrása: S.N.: Hajóregiszter. <http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/korana/1082> Letöltve: 2010. augusztus 21.

A pályázó publikációs munkáinak jegyzéke

Magyar nyelvű

2011

Két magyar gőzös elkobzása az orosz-japán háború idején. in.: Aetas 2011/1. (Tóth Gergely Mátyással közösen) ISSN 0237-7934 pp.76-90.

2010

Az INTREPID Sea, Air and Space Museum New Yorkban. in.: Haditechnika 2010/4 ISSN 0230-6891 pp. 70-72.

2010

Kísérletek a magyar borok tengeri kivitelére az első magyar tengeri gőzhajózási társaság megalakulása előtt (1850-1880). in.: Agrártörténeti Szemle – Historia Rerum Rusticarum 2009/1-4. sz. ISSN 0002-1105 pp. 171-186.

2010

A magyar tengeri hajózás helyzete a második világháború előtt. in.: Hadtudományi Szemle – ZMNE Kossuth Lajos Hadtudományi Kar Tudományos Online Kiadványa 2010/1. szám, HU ISSN 2060-0437 pp. 45-52.

<http://hadtudomanyiszemle.zmne.hu/files/2009/4/Zsigmond%20Gábor.pdf>

2010

A magyar tengeri hajópark a második világháború kezdetén. in.: Hadtudományi Szemle – ZMNE Kossuth Lajos Hadtudományi Kar Tudományos Online Kiadványa 2010/2. szám, HU ISSN 2060-0437 pp. 26-33.

http://hadtudomanyiszemle.zmne.hu/files/2009/4/Zsigmond%20Gábor_1.pdf

2009

A magyar kereskedelmi hajózás a második világháborúban. in.: Társadalom és honvédelem – második világháború különszám, 2009/3. ISSN 1417-7293 pp. 101-119.

2009

Az Osztrák-Magyar Lloyd története. in.: Aetas 2009/1. ISSN 0237-7934 pp.126-143.

2009

A SIAM gőzös elvesztése. in.: Haditechnika 2009/4. ISSN 0230-6891 pp. 13-14.

2009

A BURMA gőzös elvesztése az orosz-japán háború idején. in: Haditechnika 2009/1. ISSN 0230-6891 pp. 34-35.

2008

A fővárosi helyi hajózás változásai az 1920-1930-as években. in.: Városi Közlekedés 2008/5. ISSN 0133-0314 pp. 287-291.

2008

Biztonságban a tengereken – a német tengeri mentés 50 éve (1957-2007)
http://www.biztonsagpolitika.hu/documents/1277413772_zsigmond_gabor_biztonsagban_a_tengereken_a_nemet_tengeri_mentes_50_eve_-_biztonsagpolitika.hu.pdf

2007

Tengeri kereskedelmi hajók a két világháborúban - a katonai célú felhasználás lehetőségei és tapasztalatai. in.: Katonai Logisztika. 2007/2. ISSN 1588-4228 pp. 172-205.

2007

A fiumei magyar tengeri kereskedelmi gőzhajózás kialakulása. in.: KÚT 2007/1-2. szám, ISSN 1589-1445 pp. 56-74.

2007

A fővárosi helyi hajózás története II. - A MFTR és a BKV időszaka. in: Városi Közlekedés 2007/6 ISSN 0133-0314 pp.361-367.

2007

A fővárosi helyi hajózás története I. - A kezdetektől az első világháborúig. in.: Városi Közlekedés 2007/5 ISSN 0133-031 pp. 301-306.

2007

A fővárosi közforgalmú közlekedés és az 1956-os forradalmi események. in.: Városi Közlekedés 2007/1. ISSN 0133-0314 pp.44-48.

2006

A hajózás szerepe és jelentősége a dél-alföldi régió és a Délvidék interregionális kapcsolatainak alakításában. in.: A Délvidék történeti földrajza (szerk.: dr. Kókai Sándor), Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszéke, Nyíregyháza, ISBN 963-9385-99-9 pp.301-311.

2006

Magyar tengerhajózás a szövetségesek oldalán V. rész. („A Szent Gellért és a Turul háborús sorsa”) in.: Haditechnika 2006/6. ISSN 0230-6891 pp.77-79.

2006

Magyar tengerhajózás a szövetségesek oldalán IV. rész. („A Nyugat gőzös háborús szereplése”) in.: Haditechnika 2006/5. ISSN 0230-6891 pp. 75-76.

2006

Magyar tengerhajózás a szövetségesek oldalán III. rész. („A Csárda hadiútjai brit bérletben”) in.: Haditechnika 2006/3. ISSN 0230-6891 pp. 82-83.

2006

Magyar tengerhajózás a szövetségesek oldalán II. rész. („A Csikós háborús szereplése”) in.: Haditechnika 2006/2. ISSN 0230-6891 pp. 76-78

2006

Magyar tengerhajózás a szövetségesek oldalán I. rész. („A Kelet gőzös pusztulása”) in.: Haditechnika 2006/1. ISSN 0230-6891 pp.77-80.

2006

A Monarchia kereskedelmi tengerészetének kialakulása II. in.: Hajózástörténeti Közlemények 2006/2. OM által 2.9/8-1/2006-os szám alatt jegyzett internetes folyóirat. Elérhetősége: www.kriegsmarine.hu/hk/zsg00501.html

2006

A Monarchia kereskedelmi tengerészetének kialakulása I. in.: Hajózástörténeti Közlemények 2006/1 OM által 2.9/8-1/2006-os szám alatt jegyzett internetes folyóirat. Elérhetősége: www.kriegsmarine.hu/hk/zsg00601.html

2006

A magyar tengerhajózás útkeresése a két világháború között – fejlődési lehetőségek és irányelvek. in.: Hajózástörténeti Közlemények 2006/3. OM által 2.9/8-1/2006-os szám alatt jegyzett internetes folyóirat. Elérhetősége: www.kriegsmarine.hu/hk/zsg00603.html

2006

Fiume és Adria reformátussága – gazdasági és kulturális kapcsolataik. in.: Confessio 2006/1. ISSN 0133 8889 pp. 109-116.

Idegen nyelvű:

2009

Ungarn und der Österreichische Lloyd. in.: Hajózástörténeti Közlemények 2006/3. OM által 2.9/8-1/2006-os szám alatt jegyzett internetes folyóirat. <http://www.kriegsmarine.hu/hk/zsg00902.html>

Konferencia előadások:

2008

A reneszánsz kor vívmánya: az óceánjáró vitorlás. Elhangzott: Károli Gáspár Református Egyetem – BTK A Magyar Tudomány Hete - A Magyar Tudomány Ünnepe alkalmával Biblia-Reneszánsz-Biblia című történész konferencián, Budapest

2007

Der Österreichische Lloyd vor und in dem Ersten Weltkrieg. Elhangzott: Pázmány Péter Katolikus Egyetem – BTK, Germanisztikai Intézet konferenciáján, Piliscsaba

2007

A fiumei magyar tengeri kereskedelmi gőzhajózás kialakulása. Elhangzott: A magyar kelet-európai történeti kutatások új útjai című doktorandusz konferencián, Eötvös Lóránd Tudományegyetem – BTK, Budapest

2006

A hajózás szerepe és jelentősége a dél-alföldi régió és a Délvidék interregionális kapcsolatainak alakításában. Elhangzott: A Délvidék történeti földrajza című tudományos előadóülésen, a Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszéke és a Magyar Földrajzi Társaság Nyírségi Osztálya szervezésében, Nyíregyháza

2006

Kísérletek a magyar borok tengeri kivitelére a XIX. század második felében. Elhangzott: Magyarország és a dél-kelet európai régió gazdasági, társadalmi és kulturális viszonyai a történelem sodrában című konferencián a Hallgatói Információs Központban (a Károli Gáspár Református Egyetem szervezésében). Budapest

2006

A fővárosi tömegközlekedés és a forradalmi események – budapesti utcaképek 1956-ból. Elhangzott: Károli Gáspár Református Egyetem – BTK Történeti Intézetében az 1956-os forradalom 50. évfordulóján. Budapest

2005

Fiume és Adria reformátussága – gazdasági és kulturális kapcsolataik.

Elhangzott: A Károli Gáspár Református Egyetem alapításának 150. évfordulóján rendezett konferencián. Budapest

2005

OTDK (dolgozat címe: *A Monarchia kereskedelmi tengerészetének története az Osztrák-Magyar Lloyd megszűnéséig*), Budapest