

AZ OSZTRÁK–MAGYAR DUNAI KERESKEDELMI HAJÓZÁS KATONAI IGÉNYBEVÉTELE AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN

A Központi Szállításvezetőség Hajózási Csoportja által irányított hajózás

1917–1918*

Tanulmányunk folytatása a Hadtörténelmi Közlemények előző számában megjelent írásnak,¹ amely az osztrák–magyar dunai kereskedelmi hajózás katonai igénybe vételét tekinti át az első világháború első két esztendejében. A katonailag irányított dunai kereskedelmi hajózást Románia 1916. decemberi részleges megszállásától, a dunai hajózás 1917-es újraindulásától egészen a Monarchia 1918. őszi összeomlásáig mutatja be.

*

A román háború befejeztével, Románia területe felének megszállásával és a dunai vízi út Brailáig való biztosításával új szakasz kezdődött a Központi Szállításvezetőség (KSZV) által vezetett dunai hajózás történetében. A legjelentősebb változás, hogy ettől kezdve a hajózás jóval békésebb és nyugodtabb körülmények közt, lényegében „hazai”, illetve bolgár szövetséges vizeken folytatódhatott tovább. Megszűntek a román hatóságok pac-kázásai, a továbbiakban csak a saját és szövetséges csapatok, valamint hatóságok esetleges túlkapásaitól kellett tartani. Románia megszállását követően jelentősen megnőtt a Balkán felé irányuló, a Vaskapun völgyében áthaladó szállítmányok száma, elsődlegesen a romániai vasutak részére juttatott évi több százezer tonna szén fuvarozása miatt. Az összeomlás előtt a legfontosabb változásokat az Ukrajnával, Szovjet-Oroszországgal majd Romániával 1918. első felében megkötött békeszerződések eredményezték, megcsillant a reménye nagy mennyiségű ukrán gabona behozatalának, illetve a dunai vízi út egészen a Fekete-tengerig megnyílt a központi hatalmak számára. Az ukrán gabonához és a Fekete-tenger–Duna forgalomhoz fűzött nagy remények végül szertefoszlottak, majd októbertől már a hajópark mentése volt a fő feladat.

Románia területe hadba lépése előtt 139,7 ezer km² volt, lakossága 7,5 millió fő. Ebből megszállás alá került 69,9 ezer km², 3 millió lakossal. A megszállt területekkel a központi hatalmak kezébe került a vetésterület 53 %-a, valamint, ami ennél fontosabb, a román olajmezők. A megszállt Románia német katonai közigazgatás alá került, a legfőbb hatóság a Mackensen főparancsnokság (OKM, Oberkommando Mackensen) lett. Ennek alárendeltségébe tartozott a gyorsan megszervezésre kerülő romániai katonai közigazgatás (MVR, Militärverwaltung in Rumänien).

* A tanulmány a Bolyai János Kutatói Ösztöndíj (2005–2008) támogatásával készült.

¹ Krámlai Mihály: Az osztrák–magyar dunai kereskedelmi hajózás igénybe vétele az első világháborúban. A Központi Szállításvezetőség Hajózási Csoportjának megszervezése 1914–1916. *Hadtörténelmi Közlemények*, 121. (2008.) 3–4. sz. 573–623. o.

A megszállás során a németek lehető legnagyobb befolyásra törekedtek, melynek következtében a Monarchia és Németország érdekei szembekerültek egymással Romániában. A sors különös ironiája folytán éppen azokon a területeken, melyek még Bismarck szerint Ausztria–Magyarország számára további terjeszkedési terepet jelentettek (Al-Duna, Balkán), az első világháború folyamán Németország új és erős versenytársaként lépett fel.

Románia megszállt része ugyan német parancsnokság alá került, de a Monarchia gazdasági érdekeinek védelmében sikerült elérni, hogy a megszervezésre kerülő gazdasági törzskarban szigorú paritás érvényesüljön, azaz minden állást két tiszt, egy német és egy osztrák–magyar töltsön be.² Ezzel párhuzamosan a Duna megszállt romániai szakaszán is kettős parancsnokság alakult ki: a németek Turnu-Severin és Braila között 32 kikötőparancsnokságot állítottak fel, a KSZV pedig a hajóállomás- és hajócsoport-parancsnokságokat hozott létre a román kikötőkben. Bulgária is állított fel parancsnokságokat Dobruzsában, Tutrakantól Cernavodáig, melyek a bolgár dunai flottilla alárendeltségében álltak.

A megszállt román területek gazdaságának mielőbb a központi hatalmak szolgálatába állítása komoly szervező és helyreállító munkát igényelt. A két legfontosabb terület az élelmiszer- és takarmánykivitel biztosítása, illetve az olajmezők kitermelésének újraindítása volt. A nyersolaj-ipar területén kezdetben a németek egyeduralomra törekedtek. Az elpusztított kutakat helyreállították a Monarchia kizárásával. Később a Monarchiának is ígértek olajkitermelő területeket, s a Monarchia részesedett is, bár csak csekély mértékben, a Romániában kitermelt olajból. 1917 elején az olajkutakat birtokoló németek a Monarchia kizárásával megalakították a romániai petróleummezők parancsnokságát (Kodöl). A constanzai egyezményben (1917. március 2.) a németek némi engedményt tettek, melynek alapján 1917. április 1-jétől a Dunán szállított olaj 18 %-a Monarchiát illette. Ez azonban csak alamiznaszámba ment, mivel az 1917-ben Romániában kitermelt olajnak alig 10 %-át szállították a Dunán. A németek később a Monarchiának is ígértek olajterületeket, így megalakult a cs. és kir. Nyersolajparancsnokság, a termelés Baicoi környékén folyt. 1917. október 17-én ennek helyébe az Osztrák–Magyar Olajsindikátus lépett. A szindikátust a németekkel kötött egyezmény alapján a havi 20 000 tonna feletti felesleg 25 %-a illette meg.³

A Monarchia, elsősorban Ausztria számára 1916–1917 fordulóján az olajnál jóval nagyobb jelentősége volt a gabonának. Az 1916–1917. aratási évben ugyanis Ausztriában 600 ezer tonnányi gabonahiány alakult ki, s ennek fedezése csakis Romániából volt lehetséges. Még a támadás megindulása előtt, az 1916. október 28-án Berlinben megkötött megállapodásban Ausztria nehéz helyzetére való tekintettel a Romániában található teljes liszt és kenyérgabona készletet Németország a Monarchiának engedte át. Az 1917. április 14-én kötött bécsi megállapodásban Németország hozzájárult, hogy június 6-ig az első 3000 tonna kenyérgabonát a Monarchia kapja.

² A román közigazgatás és gazdaság újjászervezése céljából a katonai parancsnokság mellett két törzskart hoztak létre, a közigazgatási és a gazdasági törzskart. A közigazgatás megszervezése a közigazgatási törzskar, az anyagbeszerzés, elosztás és a szállítás pedig a gazdasági törzskar feladata volt. A pénzügyekkel kapcsolatos feladatokat a két törzskar együttesen látta el. A gazdasági törzskarban érvényesülő szigorú paritás megővése miatt a rendeletek csak akkor voltak érvényesek, ha az adott állást betöltő mindkét tiszt aláírta azt. *Schafarik, Brunner Wladimir*: Románia szerepe háborús gazdálkodásunkban. Budapest, 1935. 64. o.

³ *Schafarik*: i. m. 79–84. o.

Az osztrák–magyar hadsereg-főparancsnokság (AOK) 1917 áprilisában kelt helyzetértékelése jól érzékelteti a román gazdaság rendkívül fontos szerepét a központi hatalmak háborús erőfeszítéseiben: „Csakis a romániai behozatal teheti lehetővé azt, hogy Ausztria–Magyarország a felette szűkös készletek mellett a következő terméig még valahogyan fenntartsa magát. Csakis a romániai kőolajforrások birtoklása teszi a központi hatalmak számára lehetővé azt, (legfőképp azonban Németországnak) hogy motorüzemes harci-eszközeit (különösen tengeralattjárókat, gépkocsijaikat és repülőgépeiket) a szükséges üzemanyaggal elláthassák, s hogy a nyugati és a délkeleti hadszíntereken e harci eszközökkel túl bőségesen ellátott ellenfeleket félig-meddig megközelíthessék.”⁴

A román területek megszállását követően a lehető leggyorsabban leltárba vették a készleteket. Ebből kiderült, hogy 670 ezer tonna gabonaféle van raktáron. A megszállással az antant által lekötött gabonakészletek nagy része is a központi hatalmak kezére került. A tavasz folyamán egy millió hektár gabonával való bevetésére is sor került. Végül 1917 júliusáig Romániából 434 435 tonna élelmiszert és takarmányt vittek ki Németországba, 598 497 tonna élelmiszert és takarmányt a Monarchiába, vízi és vasúti szállítással. A Monarchia még az aratás előtt, 1917. június 6-án újabb megállapodást kötött Németországgal Berlinben. Itt úgy egyeztek meg, hogy Németország ideiglenesen kvóta alatt maradt részesedésének egyidejű lassú kiegyenlítésével, és egy Romániában tárolt tartalék-készleten kívül a romániai gabonát Németország és a Monarchia között egyenlő részben osztják fel. Az 1917. év augusztus-decemberi időszakában a Monarchia további 219 421 tonna élelmiszert kapott Romániából, melyből 198 730 tonna volt gabona.⁵

Romániát ugyan négy szövetséges szállta meg, akik osztoztak a megszállt területek javain, ám ez az osztozkodás korántsem volt egyenlő mértékű. A kivitt terményeknek, a nyersolajat nem számolva, több mint 90 %-át Németország és az Osztrák–Magyar Monarchia kapta. Ha a kitermelt nyersolajat is beleszámítjuk (melynek több mint 80 %-a Németországot illette), a kép még inkább egyoldalúvá válik.⁶ A Romániában talált, illetve megtermelt javak Németországba és a Monarchiába szállításában a túlterhelt vasútvonalak mellett a főszerepet a KSZV hajózási csoportja kapta.

A KSZV által irányított dunai hajózás 1917-ben

Románia megszállását és a Duna aknamentesítését követően az egyik legfontosabb feladat a központi hatalmak számára a fontos készletek mihamarabbi elszállításának megszervezése volt. A behozatalnak két lehetséges módja volt: a Magyarország felé csatlakozó vasútvonalakon vasúti szállítással, illetve a Dunán vízi szállítással. A megszállt román területeket vasútigazgatási szempontból két részre osztották, a caieni–carabia vonaltól nyugatra lévő vasútvonalak osztrák–magyar igazgatás alá kerültek. 1917. december 20-tól egy megállapodás alapján immáron ezek a vasutak is német igaz-

⁴ Idézi *Schafarik*: i. m. 82. o.

⁵ Uo. 83., 86–87. o.

⁶ A kiviteli adatokat ld. uo. 136–137. o. Törökország részesedése az élelmiszerek területén többszörösen meghaladta Bulgáriáét. Bulgária legfontosabb beviteli cikke a só volt, ennek mennyisége egy nagyságrenddel haladta meg a második helyen álló Monarchiáét.

gatás alá estek.⁷ A viszonylag csekély teljesítményű vasutak mellett a KSZV hajózási csoportja által irányított dunai hajózásnak döntő szerep jutott a központi hatalmak ellátásában.

A Duna aknamentesítése és hajózhatóvá tétele után a legfontosabb feladat a hajózás újbóli megszervezése és elindítása volt. A Monarchia számára létkérdés volt a súlyos ausztriai élelmiszerhiány enyhítésére a román gabona behozatalának mielőbbi újraindítása. Az osztrák városi lakosság nagyban függött a román gabonától, a román háborút megelőzően ellátásuk 90 %-át ebből fedezték.⁸ A természet azonban az előző esztendőhöz képest 1917 elején nem volt kegyes a dunai hajózáshoz: január közepén beállt a jég a Dunán, és közel két hónapra lehetetlenné tette a hajózást.

A közös minisztertanács 1917. január 10-i ülésén foglalkozott a gabonaszállítások kérdésével. Ottokar Czernin gróf, közös külügyminiszter informálta az ülés résztvevőit a berlini tárgyalások eredményeiről, melynek alapján a román gabonát 7:5 arányban osztották fel Németország és a Monarchia között, a lakosságszámra való tekintettel. A román készletek felmérése alapján 800–900 ezer tonnára tette a Monarchiára eső részt. A hadvezetőség annak a reményének adott hangot, hogy havi 150 ezer tonna gabona behozható Romániából. Megemlítette Czernin azt is, hogy német vélemények szerint a háborúban elsüllyedt járművek miatt nem elégséges a hajópark. Alexander von Krobotin közös hadügyminiszter ezt cáfolta, elmondva, hogy a hajópark elégséges. Krobotin felhívta a figyelmet, hogy az erdélyi és a román vasutak csekély teljesítőképessége, valamint a tehervagyonhiány miatt a gabona-behozatalban a fő hangsúlyt a dunai szállításra kell helyezni.⁹

Tisza István gróf, magyar miniszterelnök vitatta a román gabonakészletekre vonatkozó 2–2,5 millió tonnás becslést, túlságosan optimistának tartva azt. Ettől eltekintve teljes mértékben támogatta az elképzelést, hogy a gabona-behozatal elsődleges útvonala a Duna legyen. Megítélése szerint a hajópark teljesítményét maximálisan kihasználva a március-júliusi időszakban a Dunán összesen 1,5 millió tonna gabona hozható be. Krobotin erre azt mondta, hogy napi 19 uszály teljesítménnyel, amelyet az 1916-os évben elértek, júliusig 2 millió tonna gabonát lehet behozni.¹⁰

A fedezetlen gabonaszükségletet 1,2 millió tonnában állapították meg. Tisza István kifejtette: mivel a teljes hiányt képtelenség Romániából fedezni, a fejadagok csökkentésére lesz szükség. A osztrák hiány enyhítésére Ausztria Németországhoz fordult 100 000 tonna rozsliszt gyorssegélyért. Németországgal január 19-én sikerült megegyezni a gyorssegélyről, de csak kisebb mennyiségéről.¹¹

1917 márciusában az aszály miatt az osztrák–magyar terméskilátások katasztrófálisnak ígérkeztek, és a németek sem szállították le maradéktalanul a januárban megígért

⁷ *Droszt Ede*: A Cs. és Kir. Hadseregvasút. In: Vasúti és közlekedési közlöny, 1935. 96., 98. sz. 1012–1014., 1032–1033. o. A Monarchia a megszállt területeken úgynevezett hadseregvasutakat hozott létre, Romániában ez a délkeleti hadseregvasút volt. Az 1917 decemberében németeknek átadott román vasutak helyett a Monarchia a megszállt olasz területek vasútjainak igazgatását kapta meg.

⁸ *Protokolle des Gemeinsamen Ministerrates der Österreich-Ungarischen Monarchie 1914–1918*. Budapest, 1966. (a továbbiakban: GMR 1914–1918). 411. o.

⁹ GMR 1914–1918. 429–430. o. Krobotin adatai szerint a román háború kezdetéig vasúton a Monarchiába 218 000 tonna, Németországba 264 000 tonna, míg vízi úton a Monarchiába 694 000 tonna, Németországba 649 000 tonna román gabonát szállítottak el.

¹⁰ Uo. 430–432. o.

¹¹ Uo. 434–438., 471. o.

rozslisztet. A március 22-i közös minisztertanácson Heinrich von Clam-Martinic gróf, osztrák miniszterelnök már közeli élelmezési katasztrófáról, és újabb német segítség szükségességéről beszélt. Közben Magyarországot az a vád érte, hogy ott magasabbak a fejadagok, amit Tisza István kikért magának. Tisza ezután kifejtette, hogy a hiányt leginkább a román zsákmányból kell fedezni, és a németek segítségét is oly módon kell kérni, hogy azok a román gabonából időlegesen mondjanak le kvótájuk egy részéről a Monarchia javára. Végül a résztvevők abban maradtak, hogy Németországgal tárgyalásokat kezdenek a következőkről. A román kivitel meggyorsítása egy olyan szervezet által, amelynek a Monarchia hathatós résztvevője; a gabona felosztás kulcsának megváltoztatása a Monarchia javára; a Brailában és Dobrudzsában található készletek átadása a Monarchiának; végül a Németországnak jutó zab átadása a Monarchiának.¹² Németországgal április 14-én sikerült Bécsben megállapodni arról, hogy az első kenyérgabona szállítmányokat a Monarchia kapja. Június 6-án, ez előző megállapodás lejártával Berlinben Németország hozzájárult, hogy a két hatalom között a román gabonát egyenlő arányban osszák fel.

A dunai hajózással kapcsolatban fontos feladat volt a szövetséges felek közti vitás kérdések rendezése. A németekkel, akik kezdetben a saját hajózásuk külön vezetésére törekedtek, 1917 januárjában sikerült megállapodni. E szerint a német hajóparkot is az osztrák–magyar KSZV hajózási csoportja vezette 1917. február 1-jétől. A másik fontos kérdés a hadizsákmányok, illetve a görög uszályok ügye volt.

A januári megegyezés ellenére a németek elégedetlenek voltak a fennálló helyzettel, és továbbra is igyekeztek megerősíteni a pozícióikat az Al-Dunán. Ennek elsődleges eszközeként az egyetlen dunai német hajózási társaság, a Bajor Lloyd erőteljes fejlesztésbe kezdtek. A BL a háború kezdetén mindössze négy vontatógőzessel, három motoros uszályal és 40 uszályal rendelkezett. 1917 végére a BL állománya 31 hajóra, és 91 uszályra növekedett. A hajók egy részét bérelték, szám szerint 10-et, ezek gyenge román csavargőzösök voltak. A fejlesztés ellenére a BL továbbra sem jelentett komoly konkurenciát a két nagy osztrák és magyar társaságnak. A németek a BL-en keresztül más módon is megpróbálták pozíciókat szerezni az Al-Dunán, illetve Bulgáriában. 1917 januárjában a BL tőkéjével kísérletet tettek egy bolgár hajózási vállalat alapítására, amely természetesen német befolyás alatt állt volna. A bolgár haditengerészet vezetői támogatták az elképzelést, és a tervek szerint a Monarchiától akartak 6 vontatót, valamint 20 uszályt vásárolni. A KSZV vezetése a bolgár kérést kategorikusan visszautasította, mivel nem akartak önmaguknak konkurenciát teremteni az Al-Dunán.¹³

A bolgárok a román háború során amúgy is egy saját, jelentős méretű hajópark létrehozására törekedtek, melyet az ellenség számlájára kívántak megvalósítani. Ebben a törekvésben élen járt Angel Dimitrov fregattkapitány, a bolgár dunai flottilla parancsnoka. 1916 decemberéig a flottilla 3 torpedónaszádot, 22 uszályt, 14 pontont és 200-nál több halászbárkát zsákmányolt.¹⁴ Törekvésüket a Monarchia nem nézte jó szemmel, már csak azért sem, mert a zsákmányolt járművek egy része korábban osztrák és magyar tulajdont képezett.

¹² GMR 1914–1918. 472–478. o.

¹³ Letschev, Weliko: Österreich-Ungarische Donauhandelsschiffahrt 1917. *Bulgarian Historical Review*, 2005. 1–2. sz. (a továbbiakban: Letschev 2005.). 58–59. o.

¹⁴ Letschev 2005. 56. o.

A német hajózási csoport és a KSZV hajózási csoportja között 1917 márciusában megegyezés jött létre a Romániában talált egységekről. Azokat a hajókat és uszályokat, illetve egyéb egységeket, melyek ellenséges államok, illetve állampolgárok tulajdonát képezték, hadizsákmánynak tekintették, és besorolták a KSZV állományába. A központi hatalmak tulajdonát képező járművek természetesen visszakerültek eredeti tulajdonosaihoz. Külön kategóriát képeztek a német emelőcsoport által kiemelt ellenséges járművek. Ezek egy részét az emelőcsoport megtarthatta, SG jelzést festve rájuk, míg a felesleget „szövetségesi érdekből” átadták a KSZV-nek. A rendelkezéseket ideiglenesnek tekintették, mivel még folytak a tárgyalások a hadizsákmány szétosztásáról.¹⁵ Az úszó és az elsüllyedt zsákmányról a Bukarestben székelő dunai zsákmány-bizottság volt hivatva dönteni.

A bevonuló hadseregek által lefoglalt úszóművek szétosztása azonban nem volt egyszerű. Különösen, mint már jeleztük, a bolgárokkal voltak problémák, akik a saját hajópark megerteremtését célzó igyekezetükben a román kézre került, korábban a központi hatalmak tulajdonát képező járműveket is „jogos hadizsákmánynak” tekintettek, és vonakodtak azokat visszaadni. Maga Mackensen is egyszerűen csak „rablóbandának” titulálta a vezetése alatt álló bolgár csapatokat.¹⁶ 1917 áprilisában például öt uszályt követelt vissza a KSZV a közös Külügyminisztérium támogatásával a bolgároktól. Ezek közül egy a Magyar Belhajózási Rt., kettő pedig a DGT uszálya volt. Az egyik DGT uszály ráadásul tankuszály volt, melynek 500 tonnás nyersolajrakományát, mely eredetileg Németországba ment volna, még 1917 januárjában kirakodták és felhasználták. Ezzel párhuzamosan Ruszében a fent említett öt uszályon kívül további három (két magyar és egy bajor) uszályt bolgár hadilobogó alá helyeztek, és rakományukat eltulajdonították. A bolgárok azzal érveltek, hogy ezek az uszályok már mind a román állam tulajdonát képezték, ezért jogos hadizsákmánynak tekinthetők. A közös Külügyminisztérium ennek azt vetette ellen, hogy a Románia által is ratifikált 1907-es hágai megállapodás alapján ezek az uszályok nem tekinthetők román állami tulajdonnak, még ha ideiglenesen román kézen is voltak.¹⁷

A Monarchia és Bulgária a dunai hadizsákmány kérdésében, azaz pontosabban annak egy részletében 1917. szeptember 23-án állapodott meg. Ebben a Duna bizonyos szakaszán elsüllyedt járművek kiemeléséről és elosztásáról volt szó. Megegyeztek, hogy a kiemelési munkák költségeit 3/5 részben a Monarchia, 2/5 részben pedig Bulgária viseli, és a kiemelt járműveket is e kvóta alapján osztják szét egymás között.¹⁸ A megállapodás ellenére a bolgár szervek mindvégig igyekeztek megakadályozni az emelési munkákat.¹⁹ Az 1917. év folyamán a bolgárok az általuk hadizsákmánynak tekintett osztrák–magyar és német járművek nagy részét a rájuk nehezedő diplomáciai nyomás hatására kénytelenek voltak visszaszolgáltatni.²⁰

¹⁵ A Közlekedési Múzeum Archívuma (a továbbiakban KMA), Mladiáta-gyűjtemény, ZTL Schiff 91 103., 91 108. (másolat)

¹⁶ Schwarz Müller, *Theo*: Generalfeldmarschall August von Mackensen. München, 2001. 134–135. o.

¹⁷ KMA Mladiáta-gyűjtemény, K. u. K. Zentraltransportleitung Nr. 70162. (másolat). A másik két uszály egyike egy görög uszály, a másik pedig egy osztrák–magyar emelőcsoport által kiemelt szerb uszály volt.

¹⁸ KMA Mladiáta-gyűjtemény, „Vereinbarung getroffen am 23 September 1917”. A bolgárok eredetileg az összes ezen a szakaszon elsüllyedt járművet maguknak akarták, de végül kénytelenek voltak engedni, mivel a kiemeléseket nem tudták volna saját erőből elvégezni.

¹⁹ KMA Mladiáta-gyűjtemény, benne *Döbreneti Gábor*: Beschlagnahmen von Donauaufahrzeugen während des Krieges. (Kézirat.) 1920. (a továbbiakban: *Döbreneti* 1920.) 43. o.

²⁰ *Schafarik*: i. m. 77. o.

A KSZV részéről felmerült olyan javaslat is, hogy a bolgároknak jutó uszályokat a KSZV a saját költségén hozatná rendbe az erre a célra berendezett turnu-severini hajógyárban, s azután ezekkel Bulgária részére végeznének szállításokat, uszályonként napi 3600 levás bérleti díjért. A bolgár pénzügyminisztérium az ajánlatra kategorikus nemet mondott.²¹ A turnu-severini hajógyár a romániai német katonai közigazgatáshoz tartozott, de az üzemet a cs. és kir. haditengerészet működtette. A német és az osztrák–magyar hadvezetés közt 1917. szeptember 10-én kötött egyezség alapján fő feladata a Dunából kiemelt gőzösök, uszályok és elevátorok helyreállítása volt, a gabona- és kőolaj-kivitel fokozásának érdekében.²²

El kell ugyanakkor mondani, hogy nem csak a bolgárok akarták a fentebb leírt módon gyarapítani hajóállományukat. 1917 augusztusában a DGT jelezte a KSZV hajózási csoportjának, hogy a társaság saját emelőcsoportjával szeretné kiemelni a Belgrád előtt elsüllyedt szerb STIG gőzöst, majd besorolni azt saját állományába. Döbreneti Gábor korvettkapitány, a hajózási csoport vezetője ez ellen határozottan tiltakozott, mondván, a társasági emelőcsoport csak a társaság saját hajóit emelheti ki. Közölte, hogy a hadvezetés semmilyen formában nem járul hozzá, hogy ellenséges magántulajdon magáncégek birtokába kerüljön.²³

A hadizsákmánnyal kapcsolatos kérdések mellett külön figyelmet szenteltek a görög uszályok helyzetének rendezésére. A német gabonaközpont (Zentral-Einkaufsgesellschaft, ZEG) még 1916-ban számos román és görög tulajdonú egységet vett bérbé. Egy részüket meg is vásárolta, melyek között a legfontosabb 310 úgynevezett görög uszály volt.²⁴ Románia megszállása után ezekből összesen 135 jutott a központi hatalmak kezére, ám 72-t a visszavonuló románok elsüllyesztettek.²⁵ A görög uszályokat eredetileg 1917. július 1-jéig bérelték ki, s a szerződés szerint 1917. június 30-án Brailában vissza kellett volna adni azokat eredeti tulajdonosaiknak. A KSZV, mely a megmaradt görög uszályok többsége felett ekkor rendelkezett, jogilag tiszta viszonyokat akart teremteni. A KSZV Emil Kreneis ezredesét követő, új vezetője, Karl Angelo von Plentzner, vezérkari alezredes a szóban forgó uszályok megvásárlását javasolta, illetve egy konferencia összehívását, ahol a kérdést véglegesen rendezhetik.²⁶

Nemzetközi szabályoknak megfelelő zsákmánybíróóság, amely az elfogott ellenséges hajók sorsáról dönthetett, az Osztrák–Magyar Monarchiában csak egy volt, Polában. E bíróság azonban csak a tengeri hajókról dönthetett. A Dunára, sőt a Fekete-tengerre vonatkozóan a háború folyamán zsákmánybíróóság felállítására nem került sor. A központi hatal-

²¹ Letschev 2005. 63. o.

²² Wulff Olaf: *Az osztrák–magyar dunai flottilla a világháborúban*. Budapest, 1934. 104. o.

²³ KMA Mladiáta-gyűjtemény, K. u. K. Zentraltransportleitung Nr. 79367. (másolat)

²⁴ KMA Mladiáta-gyűjtemény, *Döbreneti* 1920. 24. sz. melléklet. Bérbé vettek 13 román gőzöst, 310 görög uszályt (melyek csak a Duna alsó, Vaskapu alatti szakaszán tudtak közlekedni), 18 malmot és 21 úszó elevátort. Ezek közül a ZEG 13 gőzöst és 11 elevátort meg is vásárolt.

²⁵ KMA Mladiáta-gyűjtemény, K. u. K. Zentraltransportleitung Nr. 73561/II. (másolat)

²⁶ KMA Mladiáta-gyűjtemény, K. u. K. Armeoberkommando Eb. Nr. 8413/w (másolat) valamint K. u. K. Zentraltransportleitung Nr. 73561/III. (másolat) – Az érvelésben nagy hangsúlyt fektettek a háború utáni időszakra, mivel a KSZV szerint a megvásárolandó görög uszályok birtokában megszűnik az Al-Dunán a román és görög tulajdonosok monopolhelyzete. Az uszályokat egyébként az 1907-es hágai egyezmény alapján a háború után vissza kellett volna szolgáltatni tulajdonosaiknak.

mak esetében ezt a Bukarestben lévő Dunai Zsákmánybizottság (Donaubeute-Kommission) pótolta. E bizottság döntött arról, hogy a nemzetközi jog alapján mely járművek minősülnek hadizsákmánynak. Itt említjük meg, hogy a dunai járművek elosztásáról 1918 nyarán született döntés.²⁷

1918. június 13-án született egy előzetes megállapodás, amely a további tárgyalások alapját képezte. Kimondta, hogy valamennyi, a román háború kitörésekor a négyes szövetség tagjainak tulajdonában lévő járművet 14 napon belül vissza kell szolgáltatni. A rendelkezés elsősorban Bulgáriának szólt, amely vonakodott visszaadni a háború során lefoglalt egykori osztrák–magyar és német járműveket. Az egykori Behles-flotta megmaradt egységeit, melyeket a gabonaközpontok béreltek, tulajdonosára való tekintet nélkül vissza kellett adni a gabonaközpontoknak. A többi jármű, amennyiben ellenséges állami tulajdont képezett, hadizsákmánynak minősült, ha pedig ellenséges vagy semleges magántulajdont, a háború végéig a négyes szövetség használatában maradtak. A görög uszályok háború utáni sorsának kérdése így rendezetlen maradt, csak egy külön megjegyzésben vetették fel az ellenséges és semleges magántulajdon megvásárlásának lehetőségét. A bolgár kormánynak kártérítést kellett fizetnie az általa lefoglalt korábbi osztrák–magyar, német és Behles járművekért. Az ellenséges állami tulajdonban lévő rakományt hadizsákmánynak minősítették, az ellenséges és semleges magánszemélyek tulajdonában lévő rakományt pedig rekvirálták. A hadizsákmány elosztására egy 8 tagú bizottságot hívtak életre, melybe a négy szövetséges két-két tagot delegálhattak.²⁸

A végleges megegyezés végül a bolgár követeléseken bukott el. A bolgár képviselő, Szerafimov korvettkapitány rögtön azzal állt elő, hogy az egész egyezséget csak abban az esetben fogadják el, ha a kezükben lévő Behles járművek visszaadásakor a hadizsákmányból azonos számú járművet kapnak cserébe. Ez minden valószínűség szerint meghaladta volna a hadizsákmányból Bulgária részére eső járművek számát, így a Monarchia számára a követelés elfogadhatatlan volt. A hadizsákmány elosztásához először alaposan fel kellett mérni annak értékét, melyre a háború végéig már nem került sor. Ezután lehetett volna megállapítani, hogy a bolgár követelések mennyivel lépik túl a rájuk eső, a szándékok szerint 25 %-os kvótát. A kérdés végleges megtárgyalására csak ezután kerülhetett volna sor.²⁹ A megbeszéléseken bizonyos kérdésekben, ha nem is mindenben, a németek Bulgáriát támogatták a Monarchiával szemben. Ez beleillett abba a német politikába, mely a Balkánon a Monarchiával szemben a bolgár ütőkártyát használta ki.³⁰

A rendelkezésre álló eszközökkel Románia megszállása után a KSZV rögtön megindította a hajóforgalmat. A KSZV 1917. január 5-én kiadott rendelete szerint a hajózási csoport 814 uszályal és 117 gőzössel bonyolította le a forgalmat a Duna Bécs és Braila közti szakaszán. Az uszályok legnagyobb része (420) a román gabonát szállította a magyar kikötőkbe, Vukovárig bezáróan. A Mackensen-hadseregcsoporthoz tartozó uszályok összesen 214 uszály állt, ebből 70 Bécsből völgymentben német utánpótlást szállított,

²⁷ KMA Mladiáta-gyűjtemény, „Donaubeutekommission. Der revidierte Entwurf des Protokolls über Verteilung der Donaubeute”. (másolat)

²⁸ Uo.

²⁹ KMA Mladiáta-gyűjtemény, Ministerium des Äußeren Nr. 58958/8. (másolat)

³⁰ E politikáról ld. *Pollmann Ferenc*: A szövetségi együttműködés nehézségei: osztrák–magyar–bolgár elmentések Koszovó ügyében 1916 tavaszán. *Hadtörténelmi Közlemények*. 108. (1995.) 4. sz. 13–77. o.

visszafelé pedig gabonát. 40 uszály a cs. és kir. délkeleti hadseregvasút részére, míg 33 uszály a KSZV gőzösei számára szállított szenet. A hadseregvasút részére szállító uszályokat tisztítás után visszafelé szintén gabonával rakták meg. 24 tankuszály Csernovoda és Bázias között olajat szállított. További 103 uszály különféle nyersanyagokat vitt Romániából és Bulgáriából a Monarchiába. Mindezen felül 30 görög uszály (melyeket nem számoltak be a 814 uszály közé) szállított gabonát Turnu-Severinbe, ahol a három üzemképes úszó elevátor rakományát a Vaskapun áthaladni képes uszályokba rakta.³¹ Mint ahogy ezt már említettük, január közepén a hajózással rögtön le is kellett állni a Duna befagyása miatt. A kényyszerű szünetet a megszállt román terület kikötőiben hajóállomás- és hajócsoport-parancsnokságok felállítására fordították.

A hajózás a Dunán március második felében indulhatott meg, de kezdetben igen kedvezőtlen körülmények közt: erős jégzajlás, gyakori köd és viharos északi szél nehezítette a hajósok dolgát. A forgalom teljes mértékben csak áprilisban indulhatott meg. A háború folyamán a napi Vaskapu-teljesítmény rekordját 1917. május 15-én sikerült elérni: 43 megrakott uszály haladt át hegymenetben a szoroson. 1917. április 19-én Mackensen tábornagy megsemmisítette a hajózást a Vaskapunál, ahol háromféle vontatási módot mutatnak be neki.³²

A kora tavaszi, nehéz körülmények közt meginduló hajózás teljesítményének elismeréseként Krobotin közös hadügyminiszter a következő táviratot küldte a KSZV-nek 1917. május 3-án: „A Monarchia ellátásának érdekében a cs. és kir. KSZV a legszigorúbb hideg és jégzajlás mellett végrehajtotta a szállításokat. A nagy nehézségek, és a fizikai nélkülözés ellenére a feladatot példamutató módon oldotta meg. A Legfelsőbb Szolgálat nevében a legnagyobb elismerésemet fejezem ki e nehéz munkában részt vett valamennyi hajósszemélyzetnek. Valamennyi hajósszemélyzetnek az anyanyelvén kihirdetendő. Krobotin s. k.”³³ – A KSZV által irányított hajózás története során ez volt a legmagasabb szintű elismerés, amit kapott.

A KSZV bérletében álló hajózás a háború előtti időszakhoz képest magasabb bevételeket és jövedelmezőséget biztosított a hajózási társaságoknak, különösen a DGT-nek és az MFTR-nek. Ez, valamint az állami segítség lehetővé tette a vállalatoknak újabb hajók beszerzését 1915–1917 folyamán, részben a veszteségek pótlására, részben pedig a megnövekedett szállítási feladatok ellátására. A MFTR 1915–1916-ban öt 650 lóerős, egy 500 lóerős és egy 1200 lóerős új vontatógőzöst szerzett be. A MFTR 1916 júniusában felterjesztett programjában további nyolc 650 lóerős vontatógőzös beszerzése szerepelt, amelyhez állami segítséget kértek. A program első lépcsőjében négy új vontatógőzös, húsz uszály és három tankuszály szerepelt; az 1917 júliusában keltezett módosított előirányzat is ezt tartalmazta.³⁴ Ezek a hajók viszont már nem épültek meg.

³¹ KMA Mladiáta-gyűjtemény, *Döbrentei* 1920. 30. sz. melléklet.

³² *Döbrentei Gábor*: A dunai kereskedelmi hajóraj a háborúban. In: *Wulff* 1934. (a továbbiakban *Döbrentei* 1934.) 166–167. o. A régi úton az 1200 lóerős MAGYARORSZÁG vontatott 2 uszályt, a csatornában a 900 lóerős ATLAS vontatott egy uszályt önállóan, majd szintén a csatornában az 1200 lóerős KORNFIELD ZSIGMOND 2 uszályt, a vontató mozdony segítségével.

³³ Hadtörténelmi Levéltár I. Világháborús Gyűjtemény (a továbbiakban: HL I. VH), 4489. d. ZTL Nr. 71556.

³⁴ KMA Okmánytár 359. MFTR 6636/1916. A. – Az 1916-os felterjesztésben egy gőzös ára 490 000 korona, az 1917-esben már 700 000 korona volt.

1917 folyamán az Osztrák–Magyar Monarchia mind Németországgal (pontosabban Poroszországgal), mind pedig Bulgáriával megegyezett a dunai szállítások szabályozásáról. A cs. és kir. közös Hadügyminisztérium és a porosz királyi Hadügyminisztérium között 1917. május 14-én született meg a megállapodás. Első részében visszamenőleg az 1916. november 20. előtti időszakról egyeztek meg a felek. Az első pontban a romániai gabonaszállításokból visszamaradt 10 millió korona jövedelem egyenlő arányban történő elosztásában állapodtak meg. A harmadik pont az 1916. november 20-ig, a katonai szállításokra érvényes szállítási tarifát tartalmazta: 2,50 korona kilométerenként és uszályonként völgymenetben, valamint 4,50 korona kilométerenként és uszályonként hegyemenetben, tekintet nélkül az uszályok méretére és rakományára. Az ötödik pont kimondta, hogy az úgynevezett civil szállításoknál (nyersanyagok, élelmiszerek, melyek nem a hadseregek utánpótlását szolgálták) az adott időpontban érvényben lévő társasági tarifák a mérvadók. 1916. november 21-től mindez úgy módosult, hogy a katonai szállítások esetében a hegyemeneti költséget 4,10 koronára mérsékeltek kilométerenként és uszályonként. A csökkenést a közös Hadügyminisztérium a háborús kockázatok csökkenésével, és a turnu-severini átrakodás megszüntetésével indokolta. A civil szállítások esetében továbbra is a társaságok díjszabása volt a mérvadó. A porosz Hadügyminisztérium a tárgyalások elején kifogásolta, hogy a romániai szállítások esetén még mindig aranyfrankban történnek az elszámolások, ezért az aranyfrankban számolt tarifákat rögzített árfolyamon (1 aranyfrank=1,47 korona) átszámolták koronába. A megállapodás hetedik pontja szerint a szállítások közben keletkezett felesleg, illetve hiány a két ország között a szállított mennyiségek arányában oszlik meg.³⁵

A porosz Hadügyminisztériummal kötött megállapodás záró részében kívánatosnak tartották, hogy Bulgária és Törökország is csatlakozzon a megállapodáshoz. Végül csak Bulgáriával jött létre megállapodás 1917. szeptember 25-én. Ennek célja alapvetően két kérdéskör rendezése volt. Egyrészt a Bulgária számára folytatott dunai szállítások elszámolása, másrészt a bolgár kikötőilletékek és a KSZV hajózási csoportjához tartozó személyek e kikötőkben való ellátásának szabályozása. A bolgár fél a következő kívánásokat adta elő: mivel a hadba lépést követően a bolgár hadsereg a négyes szövetség közös érdekében hajtott végre csapatmozgásokat, a katonai szállításokért ne kelljen fizetnie. A jövőbeli szállítások esetében pedig a porosz Hadügyminisztériummal májusban megkötött megállapodás alkalmazását kérte, azzal a kiegészítéssel, hogy a fizetést ütemezzék át egy későbbi időpontra. A másik fél, a KSZV vezetése erre azt felelte, hogy a múltbeli katonai szállítások költségeit nem hajlandó egyedül állni, s a jövőbeni szállítások költségeit sem óhajtják meghitelezni. Szemére vetette a bolgár félnek, számos jelentésre hivatkozva, hogy a bolgár kikötőkben a KSZV-hez tartozó hajók személyzetével messze nem egy szövetséges hatalomtól elvárható módon viselkednek. A bolgár fél ez utóbbra azt válaszolta, hogy ezek csak egyedi, elszigetelt esetek lehetnek. Végül az osztrák–magyar fél tiltakozott, hogy a bolgár kikötőben kikötőilletéket szednek a KSZV hajóitól, még azoktól is, amelyeknek a szállítmánya teljes mértékben a bolgár érdekeket szolgálja.

A fentiek után a bolgár fél ígéretet tett, hogy katonai szállítások alkalmával nem szednek kikötőilletéket, míg a többi szállítás utáni kikötőilleték ügyében majd a későbbi-

³⁵ KMA Mladiáta-gyűjtemény, „Niederschrift über die Besprechung im k. u. k. Kriegsministerium Wien vom 7. bis 14. Mai 1917 betreffs Regelung Donaufrachten.” (másolat)

ekben külön megállapodást kötnek. Az osztrák–magyar fél ugyanekkor felszólította a bolgárokat, hogy sürgősen adják vissza a még náluk lévő osztrák–magyar járműveket. Végül a porosz Hadügyminisztériummal kötött megállapodás alapján megkötötték a megállapodást, ám két lényeges módosítással: az osztrák–magyar hadvezetés a háború után történő elszámolással meghitelezte a Bulgáriának szóló katonai szállításokat, cserében a bolgárok a kikötőilletéket hitelezték meg a polgári szállítások esetén, szintén háború után történő elszámolással.³⁶

Mint a fentiekből kitűnik, az úgynevezett polgári szállításoknál – melyek a szállítások 80–90 %-át tették ki, s melyek útján látták el élelmiszerekkel és egyéb nyersanyagokkal a központi hatalmakat, s így stratégiai jelentőségük volt – a hajózási vállalatok tarifái érvényesültek. Az 1917. év folyamán a DGT-nek és az MFTR-nek a KSZV által fizetett bérleti díjak 30 %-kal növekedtek, melynek elsődleges oka a szén drágulása volt. A háborús szénárak oly mértékben emelkedtek, hogy a hadvezetés hozzájárult a bérleti díjak utólagosan 30 helyett 35 %-kal való emeléséhez. A DGT 1917 márciusában 15 %-kal növelte a fuvardíjakat, mire az MFTR is rögtön 15 %-os emelést hajtott végre.³⁷ Az 1917. év folyamán a KSZV hajózási csoportjának flottájában a négy jelentősebb hajózási társaság az összes szállítási teljesítményből a következő arányok szerint teljesített: DGT 6:11, MFTR 3:11, DDGT (Dél-német Duna-gőzhajózási Társaság) 1:11 és BL (Bajor Lloyd) szintén 1:11.³⁸

A KSZV hajózási csoportja 1917 elején 196 gőzessel és 1044 uszályal rendelkezett.³⁹ Ez a mennyiség 1917. folyamán növekedett, a kiemelt és megjavított járművek szolgálatba állításával, valamint újabb hajók bérbé vételével. A Dunán és Száván 1916 végéig összesen 841 jármű süllyedt el, az evezős dereglyéket is beleszámítva. 1916 végéig a cs. és kir. emelőcsoportok 99, a DGT 18, az MFTR 26 és a németek egy járművet emeltek ki. 1916 novemberében a KSZV alá tartozó emelőcsoportok számát nyolcra növelték, és a németek is létrehoztak egy jól felszerelt külön emelőcsoportot Turnu-Severinben. A háború végéig a KSZV emelőcsoportjai 301, a német csoport 80, az MFTR 41, a DGT 23, a bolgárok 6 vízi járművet emeltek ki, azaz összesen 451 járművet.

A hajózási csoport flottájának elsődleges feladata a megszállt román területekről az élelmiszer és egyéb nyersanyagoknak az Osztrák–Magyar Monarchiába, illetve Németországba való eljuttatása volt. A hegymenetben történő szállítások mellett jelentősen megnövekedett az 1917-es évben a völgyemenetben a Vaskapun áthaladt áruk mennyisége. Ez elsősorban a román területek megszállásával magyarázható.

³⁶ KMA Mladiáta-gyűjtemény, „Niederschrift über die vom 18. bis 25. September 1917 im k. u. k. Kriegsministerium in Wien erfolgte Besprechung betreffend Regelung der Donaufrachten für Bulgarien” A bolgár Veliko Lecsev cikkében ezzel szemben azt állítja, hogy a KSZV nem volt hajlandó semmiféle megállapodást kötni Bulgáriával, ami a források fényében egyszerűen nem állja meg a helyét. Ugyancsak ő felpanaszolja, hogy a bolgár szállítások esetében aranyfrank alapon számolták el a tarifákat, és ezt a Bulgáriával szembeni kivételezésnek, ellenséges gesztusnak tekinti, mivel nem tudja, hogy az osztrák és magyar társaságok a társasági tarifákat a KSZV felé is aranyfrankban határozták meg. Ld. *Letschev* 2005. 59. o.

³⁷ KMA Mladiáta-gyűjtemény, „Der interministriellen Konferenz zur Entscheidung vorgelegte Vereinbarung der k. u. k. Heeresverwaltung mit den Schifffahrtsgesellschaften” (másolat), valamint ZTL Nr. 71564/I. (másolat)

³⁸ KMA Mladiáta-gyűjtemény, ZTL Nr. 71315/I v. 1917.

³⁹ *Döbrentei* 1934. 160. o.

A Vaskapun hegy-, illetve völgyemenetben áthaladó árumennyiség tekintetében az 1917-es esztendő volt a rekordév, mind a háború, mind pedig az 1900–1922 közötti időszak tekintetében. A csak hegymenetben áthaladó árumennyiségben ugyan az 1916. év megelőzte 1917-et (1 684 205 tonna 1916-ban és 1 274 461 tonna 1917-ben), de völgyemenetben közel háromszor annyi áru haladt át 1917-ben, mint az előző esztendőben (191 530 tonna 1916-ban és 578 786 tonna 1917-ben). A nagy arányú emelkedést a hajózás és a megszállt területek vasútjainak ellátását szolgáló szénzállítások okozták: 1916-ban 35 412 tonna, 1917-ben 405 318 tonna szenet szállítottak át völgyemenetben a Vaskapun. A hegymenetben a Vaskapun áthaladó áruk 88 %-a gabonaféle volt: ebből a központi hatalmak számára létfontosságú cikkszoportból összesen 1 093 506 tonnát szállítottak vízi úton a Monarchiába és Németországba.⁴⁰ Ezen adatok alapján megállapítható, hogy 1917-ben a romániai gabona-behozatal szinte kizárólag vízi úton, a KSZV hajózási csoportjának flottája által zajlott.

Dunai hajózás 1918-ban, a bukaresti béke előtt

A KSZV hajózási csoportja által vezetett dunai hajózás történetét az 1918-as esztendőben három szakaszra lehet osztani. Az első időszak Románia déli részének elfoglalásával, és a dunai vízi útnak Brailáig a központi hatalmak ellenőrzése alá kerülésével 1916–1917 fordulóján vette kezdetét, s eleinte csupán annyi változás történt, hogy már 1918-at mutatott a naptár. Az Oroszországgal kötött breszt-litovszki békét (1918. március 3.) követően orosz segítség nélkül a románok már nem tudták tartani magukat, és Bukarestben békekötésre kényszerültek (1918. május 7.) a központi hatalmakkal. E békeszerződés eredményeként a Duna teljes hosszában a Fekete-tengerig szabaddá és hajózhatóvá vált a központi hatalmak számára. Ezzel megnyílt a lehetősége annak, hogy a breszt-litovszki békében német kézre került területek gabonáját részben vízi úton, a Fekete-tengeren és a Dunán szállítsák el. A harmadik, utolsó szakasz, a visszavonulás és összeomlás szeptember közepe táján vette kezdetét. Ekkortól kezdve a románok már nem hajtották végre a bukaresti békében foglaltakat, majd Bulgária kiszállásával a háborúból (1918. szeptember 30.) az Al-Dunán a KSZV vezette hajózás helyzete tarthatatlanná vált.

Az oroszországi bolsevik hatalomátvételt követően 1917–1918 fordulóján jelentős változások következtek be a keleti fronton. A központi hatalmak és a szovjet kormány között 1917. december 3-án fegyverszüneti tárgyalások kezdődtek meg Breszt-Litovszkban, a német keleti főparancsnokság székhelyén. December 5-én megállapodás született az ideiglenes fegyvernyugvásról, majd tíz nappal később hosszabb érvényű fegyverszünet jött létre. A breszt-litovszkival párhuzamosan tárgyalás folyt Focsaniban a központi hatalmak és Románia északi részét ellenőrzése alatt tartó egyesült román–oros haderő között is. Az itteni parancsnok, Scserbacsov cári tábornok a román kormány támogatásával megtagadta az engedelmisséget a szovjet kormánynak, és az angol–francia megbízottakkal működött együtt. Ezek kezdetben elutasították a fegyverszünet gondolatát, de miután Breszt-Litovszkban megszületett a fegyvernyugvási megállapodás, ők sem elle-

⁴⁰ KMA Mladiáta-gyűjtemény, *Döbrenetei* 1920. 34. o. Az adatok a kifizetett Vaskapu-illetékek mértékén alapulnak.

nezték tovább ennek megkötését a román fronton. December 9-én Focșaniban is aláírták a fegyverszüneti megállapodást.

1918 januárjában megkezdődtek a béketárgyalások Breszt-Litovszkban. Közben folytak a tárgyalások, február 9-én a központi hatalmak békeszerződést írtak alá az ukrán Rada képviselőivel. Ezt követően 24 órás ultimátumot adtak a szovjet küldöttségnek Ukrajna kiűrésére. Miután a küldöttséget vezető Trockij visszautasította az ultimátumot, a németek közölték, hogy felmondottnak tekintik a szovjet kormánnyal kötött fegyverszünetet. Február 18-án a keleti fronton tartózkodó német hadosztályok megkezdték előrenyomulásukat Ukrajnában, illetve az attól északra fekvő területeken. Február 23-án a németek újabb, súlyos követeléseket tartalmazó ultimátummal álltak elő, amit a szovjetek másnap elfogadtak. Végül március 3-án a szovjet küldöttség aláírta a breszt-litovszki békét.

Február 24-én Richard von Kühlmann német és Ottokar Czernin osztrák–magyar külügyminiszter megkezdte Bukarest melletti Buftében a különbékére irányuló tárgyalásokat az új román miniszterelnökkel, Alexandru Avarescuval, aki a különbékét ellenző Ion Bratianu váltotta fel. A központi hatalmak között komoly ellentétek voltak Romániát illetően. Mind Németország, mind az Osztrák–Magyar Monarchia a saját érdekszférájába igyekezett vonni Romániát, ugyanakkor mindkét hatalom gátolta a Dobruzsára vonatkozó bolgár igények teljesítését. Végül március 5-én a bufteai kastélyban aláírták az előzetes békeszerződést. Ennek értelmében Dobruzsában és a Kárpátok íve mentén határmódosításokat foganatosítottak, valamint a román haderőt a német és osztrák–magyar erőkkel szembeni hadszíntéren demobilizálásra kötelezték. A hivatalos békeszerződést május 7-én írták alá Bukarestben, román részről történő ratifikálása azonban soha nem történt meg. Szeptembertől kezdve a román fél már nem tartotta be a békeszerződés rendelkezéseit.

Mint azt már többször említettük, az Osztrák–Magyar Monarchiában, különösen Ausztriában mind 1916, mind 1917 tavaszán katasztrofális gabonahiány alakult ki, amit csak a Romániából behozott gabona segítségével sikerült enyhíteni. 1917-ben ráadásul ehhez még Németország segítségét is kellett kérni: mondjon le ideiglenesen a román gabona rá eső kvótájának egy részéről a Monarchia javára. Kenyérgabonából a legnagyobb mennyiség 1917 folyamán érkezett be Romániából, közelítőleg egy millió tonna. Az 1917–18-as aszály, illetve a korábbi készletek felhasználása miatt gyakorlatilag 1918-ra Románia mint kenyérgabona-forrás kimerült.⁴¹ A központi hatalmak, részben éppen ezért is, nagy reményeket fűztek a breszt-litovszki békében biztosított területekről származó gabona behozatalához. E remények tükröződnek a „Brotfrieden” (kenyérbéke) elnevezésben, amellyel a békét illették. 1918 tavaszán még abban bíztak, hogy Ukrajnából akár egy millió tonna gabonát is sikerülhet az év folyamán.⁴² E remélt nagy mennyiségű gabona elszállításában a vasút mellett fontos szerepet szántak a Fekete-tenger–Duna útvonalnak is. Az ukrán gabonához és egyéb élelmiszerekhez fűzött elképzelésekben a központi hatalmaknak végül nagyot kellett csalatkozniuk: a háború végéig Ausztriába mindössze az oly annyira óhajtott mennyiség töredéke érkezett meg.

⁴¹ KMA Mladiáta-gyűjtemény, *Döbrentei* 1920. 34. o.; *Schafarik*: i. m. 87., 136–137. o. A pontos mennyiség nem állapítható meg, mert a romániai össz-kiviteli adatok az 1917–18-as időszakra vannak megadva, az 1917-es évre csak a vízi úton kivitt gabona pontos mennyiségét ismerjük.

⁴² *Alfred Krauss–Franz Klingenbrunner*: Die Besetzung der Ukraine 1918. In: *Die Militärverwaltung in den von den österreichisch-ungarischen Truppen besetzten Gebieten*. Wien, 1928. 389. o.

Az 1917 decemberében megkezdődő jégzajlás miatt a dunai kereskedelmi hajózást 1918. január 5-én beszüntették. A jégviszonyok a hajózás újraindulását március legelején tették lehetővé. A dunai hajózás újraindulását követően, miután a KSZV és a hajózási társaságok között a megállapodásokat mindig csak az adott hajózási szezonra kötötték, 1918. április 7-én megkötötték egyik oldalról a KSZV, a másik oldalról a DGT, az MFTR, a DDGT és a BL között az 1918-as hajózási szezonra az új megállapodást az al-dunai hajózásról.⁴³ Formálisan a megállapodást az al-dunai hajózásról kötötték, de területi hatálya valójában a bérelt hajópark tekintetében Regensburgtól Sulináig terjedt. Időbeli hatálya a román és bolgár kikötők 1918. évi megnyitásától az al-dunai gabonaszállítások befejeztéig, legkésőbb az az évi hajózási szezon lezárultáig szólt. Fontos megjegyezni, hogy a megállapodást a KSZV, nem pedig a hajózást irányító csoportja kötötte, s aláírója Plentzner vezérkari alezredes volt.

A megállapodás kimondta, hogy a hadvezetőség által bérelt járműparkot a KSZV irányítja, s szervezet rendelkezik a szállítmányokról, valamint a be- és kirakodásról. Ugyanekkor a megállapodás b. pontja megengedte, hogy a bérelt járműveken a társaságok saját kereskedelmi árut is szállítsanak, uszályonként 100 tonnában maximalizálva ennek mennyiségét. A d. pont alapján a társaságok, illetve ügynökségeik végezték a szállítmányok felvételét, kezelését, be- és kirakodásának irányítását, a vámokkal, az adókkal és illetékekkel kapcsolatos ügyintézését, valamint az elszámolásokat. A szállítási feltételekkel az e. pont foglalkozott. A szállítási tarifák tekintetében a társasági helyi tarifák voltak érvényben, melyeket 1,47 K=1 aranyfrank rögzített árfolyamon kellett kiszámítani. E rögzített árfolyam miatt, mint azt később látni fogjuk, az év folyamán nézetkülönbség támadt a KSZV és a DGT, valamint az MFTR között.⁴⁴

A KSZV az uszályok be- és kirakodására öt-öt napos határidőket szabott meg (f. pont). A határidő túllépése esetén álláspénzt kellett a társaságnak a KSZV részére fizetni. A ki- illetve berakodás befejeztét a helyi társasági ügynöknek rögtön jelentenie kellett az illetékes hajóállomás- vagy hajócsoporthatóságnak. Az árukban a kezelés, illetve a be- és kirakodás során bekövetkezett károkért a társaságoknak kellett a felelősséget viselniük, cserében ezért 100 kg-onként 7 centime-os díjban részesültek. Leglényegesebb pontja a megállapodásnak, legalábbis ami a hajózási vállalatokat illette, a h. pont volt, mely a „A társaságok részesedése a bevételekből” címet viselte. Ennek alapján a tömegárúk, illetve közvetlenül a KSZV, illetve a német tábori vasútügyek főnökének dunai hajózási csoportja által irányított szállítmányok esetén a fuvardíjak 25 %-a, egyéb darabárúk esetében a fuvardíjak egyharmada a szállító társaságot illette. A tarifális jellegű egyéb díjak, a hadvezetőségnek fizetendő álláspénz, illetve a Vaskapu-illeték kivételével, teljes egészében a társaságokat illették.⁴⁵

A d. pont alapján a számvitel a hajózási társaságok feladata volt, melyeknek legkésőbb minden hó 10-ig kellett elszámolniuk az előző hónappal (i. pont). Ekkorra kellett az összbevételekből a hadvezetőségre eső részt a KSZV részére a cs. és kir. Hadügyminisztérium számlájára befizetni. Ugyanitt rendelkeztek arról, hogy a német márkában, bolgár

⁴³ HL I. VH 4486. d. ZTL Nr. 533695 Sch.

⁴⁴ Uo.

⁴⁵ Uo.

levában és román lejben keletkezett bevételekből a hadvezetőségre eső részt mely bankokban kellett befizetni. Az elszámolások helyességéért a társaságok teljes körű felelősséggel tartoztak.⁴⁶ A közvetlenül a KSZV, illetve a német tábori vasútügyek főnökének dunai hajózási csoportja által irányított szállítmányok esetén a társaságok között fölállított szállítási kvóta (j. pont) megegyezett az 1917. évvel: DGT 6:11, MFTR 3:11, DDGT 1:11 és BL 1:11.⁴⁷ A hadvezetőség igaz, bármiféle ezzel kapcsolatos kötelezettségvállalás nélkül, engedélyezte a hajózási társaságoknak, hogy katonai segítséget (népfölkelők) vagy hadifoglyokat vegyenek igénybe a be- és kirakodási munkáknál a helyileg illetékes hajóállomás- vagy hajócsoporthatóság engedélyével. Az igénybevett segítség költségeit, illetve az általuk okozott esetleges károkért a felelősséget a társaságoknak kellett viselniük. Ez már a kezdetektől fogva egyébként bevett gyakorlat volt, a magyar, majd az osztrák kikötőkben már 1916-tól orosz és olasz hadifoglyokat dolgoztattak, 1917-től pedig frontszolgálatra alkalmatlan népfölkelőkből álló munkásszázadokat is alkalmaztak rakodásra.⁴⁸

A fenti feltételek mellett folytatott dunai hajózás jó üzletet jelentett mind a bérbeadó, az érintett hajózási vállalatok, mind pedig a bérlő, a KSZV hajózási csoportja számára. Amellett, hogy a társaságok magas bérleti díjat (1918-ban egy gőzös esetében 500 K, gőzkészen 1000 K, menetben 1500 K, egy átlagos uszály esetében 100 K óránként) szedtek,⁴⁹ megkapták még a szállított áru fajtájától függően a fuvardíj 25–33 %-át, valamint teljes egészében az egyéb, tarifális jellegű díjakat (pl. árukezelési díj stb.) is. A KSZV pedig, amely elvileg az al-dunai, gyakorlatilag a teljes dunai forgalmat monopolizálta, a magas bérleti díjak és az egyéb kiadások mellett nem csak hogy veszteséges nem volt, de még működése során nyereséget is termelt. 1915 vége és 1918 októbere között 339 millió korona kiadás mellett a hajózási csoport 375 millió korona bevételre tett szert, ami 36 millió koronás nyereséget jelentett.⁵⁰

A hajózási társaságok a békeévekhez képest is jelentős többletprofitra tettek szert, különösen 1916–1917-ben. Az államsegélyben részesülő vállalatok (DGT, MFTR) a háború előtt 3–4 %-os nyereséget értek el, a háború alatt ez 6–7 %-ra nőtt, miközben a forgalom is növekedett. A háború előtt e vállalatok tiszta nyeresége nem érte el az államsegély összegét, így anélkül minden évben veszteségesek lettek volna. 1915–1917-ben viszont akkora tiszta nyereséget sikerült elérniük, amely meghaladta az államsegély összegét. Az MFTR például 1,8 millió korona évi államsegély mellett 1915-ben 2,19 millió korona, 1916-ban 4,23 millió korona, 1917-ben pedig 4,54 millió korona tiszta nyereséget ért el. 1918–1919-ben az államsegély ellenére a vállalat veszteséges volt.⁵¹ A DGT profitját pedig még tovább növelte, hogy egy 1916 tavaszán a KSZV-vel kötött bizalmas szerződés

⁴⁶ HL I. VH 4486. d. ZTL Nr. 533695 Sch. A német márka esetében az aranyfrankban számolt tarifákat rögzített árfolyamon (1 K=1,47 Fr) koronára kellett átszámítani, és ezt napi árfolyamon átváltani márkára.

⁴⁷ HL I. VH 4486. d. ZTL Nr. 533695 Sch.; KMA Mladiáta-gyűjtemény, ZTL Nr. 71315/1 v. 1917.

⁴⁸ HL I. VH 4484. d. ZTL Nr. 70160/163.; K. u. K. Kriegsministerium Abt. 10. 356123/1917.

⁴⁹ HL I. VH 4486. d. ZTL Nr. 530740.

⁵⁰ *Döbrentei* 1934. 160. o.

⁵¹ KMA Kézirat-gyűjtemény, 978.: *Döbrentei Gábor a Cs. és kir. Hadügyminisztériumnak. 1917. július 28.*; KMA Kézirat-gyűjtemény, 60: *Az MFTR államsegélye és nyeresége (vesztesége) évente az 1895–1932 években.*

alapján a Balkánra induló szállítmányok nagy részét megszerezte magának, melyekért a bérleti díj mellett a fuvardíj 66 %-át is megkapta.⁵²

Az 1918-as hajózási szezon megindulása előtt, február 5-én a KSZV hajózási csoportjának vezetője, Döbrentei Gábor korvettkapitány 40 oldalas utasításcsomagban szabályozta a hajózási csoport helyi szerveinek a munkáját, mely a szénellátás kérdésétől a papírfelhasználásig tartalmazott előírásokat. Az egyik legfontosabb ezek közül a szénellátás kérdése volt, tekintettel a magas árakra és a fokozódó szénhiányra. Az 1915 novemberi megállapodásnak megfelelően a bérelt hajópark szénellátása továbbra is kizárólagosan a tulajdonosok kötelessége volt, ez alól kivételt csak a hadvezetőség tulajdonába átkerült gőzösök⁵³ képeztek. Az ellátási kötelezettségért cserébe, a magas szénárakra való tekintettel, kompenzációként fizették a gőzkész hajók után a kétszeres, míg a menetben lévők után a háromszoros óradíjat a hajózási társaságoknak. A hadvezetőség tulajdonában lévő gőzösök szénvételezéséről részletes nyugtát kellett kiállítani annak a katonai szervnek, melynek az illetékességi területén történt a vételezés. A különféle katonai szervezetnek a kérdésben való tájékozatlanságát kihasználva több esetben megtörtént, hogy a bérelt, de társasági tulajdonban álló gőzösök is vételeztek ily módon hadvezetőség tulajdonában lévő szenet. A további visszaélések megelőzése érdekében a KSZV hajózási csoport szerveinek kellett figyelni, hogy a társaságok ne vételezhessenek jogtalanul szenet, illetve nekik kellett felvilágosítani a többi katonai szervet a szénellátás rendjéről.⁵⁴

Ugyanitt szabályozták a szénvételezés tekintetében a társaságok közötti viszonyosságot. Ez azt jelentette, hogy például Lom kikötőjében csak MFTR tulajdonú szén állt rendelkezésre, abból egy DGT gőzhajó is vételezhetett nyugta ellenében, az elszámolás pedig a két társaság között történt. Így kellett a többi, kisebb társaság esetében is eljárni, melyek általában nem rendelkeztek saját szénkészlettel, hanem valamelyik nagy társasággal kötöttek a szénellátásról szerződést.⁵⁵

Amennyiben az a helyzet állt elő, hogy a tulajdonos nem tudott gondoskodni a szénről, a KSZV gondoskodott a szükséges szén beszerzéséről. Ebből a szénből valamennyi bérelt gőzös vételezhetett, ha ez szükségessé vált. Az egyre nagyobb szénhiány miatt ugyanis állami szénközpontokat hoztak létre, melyek szabályozták a rendelkezésre álló mennyiség elosztását, a feladatok fontossága szerint osztályozva. Mindazoknak a hajóállomás- és hajócsoport-parancsnokságoknak, melyek területén a hajózás üzeméhez szükséges szén (Regiekohle) tárolva volt, minden este részletes távirati jelentést kellett küldeniük az illetékes szénközpontnak az aznapi szénfelhasználásról, illetve a szénmennyiség változásairól.⁵⁶

Ugyan már nem sokkal a bukaresti békét követően történt, de itt kell megemlíteni a szénnel kapcsolatos ügyek újabb, részletes szabályozását, melynek leglényegesebb momentuma, hogy a KSZV a bérelt hajópark szénellátását, magára vállalta. A KSZV hajózási csoportjának vezetője 1918. május 29-én kiadott 14 oldalas utasításban szabályozta a (bé-

⁵² KMA Mladiáta-gyűjtemény, DDSG Nr. 22387/1 a 1916. (másolat)

⁵³ 1918 februárjában ezek az ÁLMOS, HELENE, VÁG, BANDI és FÜRGE nevű gőzösök voltak.

⁵⁴ HL I. VH 4486. d. ZTL Nr. 530740.

⁵⁵ Uo.

⁵⁶ Uo.

relt) hajózás szénellátását, illetve a vízi úton történő szénszállításokat.⁵⁷ Döbrentei a külön utasítás indokaként a szénszállítás körül tapasztalható mindennapos tévedéseket hozza fel.

Az utasítás a Dunán szállított szenet két kategóriába osztotta: az egyik az úgynevezett egyéb rendeltetési helyű szén, a másik pedig a hajózás számára szükséges szén (Regie-kohle). Az egyéb rendeltetési helyű szén alatt azt a szenet kellett érteni, melyet áruként más szervek számára szállítottak. A legfontosabb, rendszeres szállítmányok a cs. és kir. Déli Hadseregvasút,⁵⁸ a Szerbiai Katonai Kormányzóság és a maidanpeki katonai bányahatóság részére irányultak. Külön kezelték a német vezetés alatt álló szervek számára történő szénszállításokat, melyek német szám alatt futottak. A fent felsorolt szállítmányokat közvetlenül a KSZV hajózási csoportja irányította. E szénszállítások nagy része katonai szervek számára történt, mégis civil szállítmányként kellett ezeket kezelni, ugyanakkor más civil szállítmányokkal szemben elsőbbséget élveztek.⁵⁹ A civil szállítmány ez esetben azt jelentette, hogy a társasági tarifák, nem pedig a katonai szállításokra megadott tarifák voltak az érvényesek.

Jóval lényegesebb volt ennél a hajózás számára szükséges szénről szóló rendelkezés: az általános szénhiányra való tekintettel a KSZV a hajózási társaságoktól átvette a szénellátás feladatát.⁶⁰ A szénhiány mellett ezt az tette indokolta, hogy a szénközpontok megalakítása óta a társaságok már nem juthattak a szerződött szállítótól közvetlenül a szénhez, hanem csak a szénközpontokon keresztül. A társaságok hiába fizettek a szénért, a KSZV diszponált a meglévő szénmennyiség felett, és a saját belátása szerint osztotta el azt, nem pedig a társaságok vásárlásának arányában. A KSZV hajózási csoportja azzal a kéréssel fordult a szénközpontokhoz, hogy a hajózáshoz szükséges szénmennyiséget a DGT, az MFTR, a DDGT és a bécsi Dunai Kavicskotró Rt (Donausand Baggerungen A. G.) számára közvetlenül, a kisebb társaságok részére pedig a DGT-n vagy az MFTR-en keresztül utalja ki. Ennek a kb. napi 1700–1800 tonnás szénmennyiségnek kellett fedeznie a bérletben lévő gőzösök és egyéb magángőzösök, a DGT és MFTR hajógyárak és műhelyek, a kotrók és a gőzdaruk szükségleteit, valamint a hajós és a parti személyzet fűtőanyagát.⁶¹

A fenti szénmennyiség négy forrásból származott. A dabrovai katonai bánya napi 500 tonnát biztosított, a német szénkontingens havi 10 000 tonnát tett ki, az osztrák szénkontingens havi 18 500 tonnát jelentett, a magyar szénkontingens napi 200–250 tonna volt. Ez papíron havi 49 500–51 750 tonnát jelentett, ehhez jött még az MFTR kozlai bányájából származó szén. A fenti mennyiségből havi 23 000 tonna Németországból érkezett. A különböző kontingensekből, illetve helyről származó szenet a Duna egy-egy meghatározott szakaszán alkalmazták. A dabrovai szenet az Al-Dunán, a jó minőségű német (felső-sziléziai) szenet a zuhatagi szakaszon, az osztrák kontingens német eredetű szenét a

⁵⁷ HL I. VH 4486. d. ZTL Sch Nr. 535480. „Kohlenversorgung der Schifffahrt und Instruktionen für Kohlentransporte”.

⁵⁸ A cs. és kir. Déli Hadseregvasút az osztrák-magyar igazgatásban lévő szerb vasutakból állt. E vasút részére az AOK a dabrovai szénbányából napi 250 tonna szenet utalt ki, melyet Bécsből a DDGT szállított Belgrádba, külön csak erre a célra használt uszályokon. HL I. VH 4486. d. ZTL Sch Nr. 535480.

⁵⁹ Uo.

⁶⁰ Uo. „Die allgemeine Kohlenknappheit und die schwere Beschaffungs-möglichkeit der Kohle hat die ZTL veranlasst, die Kohlenversorgung von der Schifffahrtgesellschaften zu übernehmen.”

⁶¹ Uo.

Bécs–Regensburg vonalon, a rosszabb minőségű ostravait pedig Bécstől völgymentben, a magyar kontingensből származót meg a Duna magyar szakaszán használták.⁶²

A szénközpontok által kiutalt szén vasúton jutott el a kijelölt, Duna-menti elosztóállomásokra, ahonnan vízi úton ment tovább a szenelő állomásokra. A szenes uszályokat, fontosságukra való tekintettel gyorsgőzösök vontatták. A hajózás számára szükséges szenet elsősorban az állandóan és kifejezetten erre a célra igénybevett uszályok szállították, s ezeket mind megrakva, mind üresen a társaságoknak ingyen kellett vontatnia. Kivételes esetben igénybe lehetett venni e célra más uszályokat is, melyek esetében a vontatásért a hadvezetőség fizetett. Az uszályhiány kialakulásának megelőzése érdekében a KSZV helyi szerveinek intézkednie kellett a szenes uszályok azonnali kirakodásáról (ami a valóságban sokszor nem történt meg). A hajózás számára szükséges szén forgalmát a KSZV hajózási csoportja közvetlenül irányította.⁶³

A szénellátás feladatának KSZV általi átvétele egyáltalán nem jelentette azt, hogy a társaságok ezután ingyen kapták volna a szenet, továbbra is fizetniük kellett érte. Ezt ugyan az utasítás expressis verbis nem mondta ki, de szó szerint megismételte február 5-i utasításnak azt a részét, mely arról rendelkezett, hogy csak a hadvezetőség tulajdonába átkerült gőzösök vételezhetnek ingyen szenet, valamint a társaságok szénvételezési viszonyosságáról és egymás közti elszámolásáról szóló részt.⁶⁴ A DGT és az MFTR 1918 tavaszán–nyarán megfogalmazott újabb bérleti díjemelési követeléseiket is többek között az emelkedő szénárakra alapozták,⁶⁵ melynek alapján megállapítható, hogy fizetési kötelezettségük továbbra is fennállt.

A szénellátás kérdéskörében tett kitérő után visszatérve a KSZV helyi szerveinek munkáját szabályozó február 5-i utasításokhoz, annak igen lényeges pontja a bérelt járművekkel való rendelkezési jog kérdéskörét járta körbe. Ebben a kérdésben ugyanis fennállása óta a KSZV számtalanszor került összeütközésbe más katonai hatóságokkal. A vízi járművek bérletbe vétele, illetve bérletből való elbocsátásának joga, valamint a bérelt járművek feletti rendelkezési jog kizárólagosan a KSZV hajózási csoportját illette. Egyes járműveket más katonai szervek, a KSZV tudomásával és engedélyével igénybe vehettek, de ezek személyzete felett továbbra is a KSZV rendelkezett. Más katonai szervek önhatalmú jármű-igénybevétele azzal a következménnyel járhatott, hogy már egy, bérletben lévő hajót foglaltak le, vagy pedig a jármű nem állt bérletben, de ekkor a tulajdonos a költségeket a KSZV-vel fizettette meg.⁶⁶ Az már más lapra tartozik, hogy papíron meglévő jogait a KSZV hajózási csoportja, vagy helyi szerve nemigen tudta érvényre juttatni az esetlegesen erőszakosan fellépő más katonai parancsnoksággal szemben. Fegyveres hajófogalásokra, hadbíróssággal való fenyegetéssel nyomatékosított fellépésre, nem meglepő módon, elsősorban visszavonulások alkalmával került sor.

⁶² HL I. VH 4486. d. ZTL Sch Nr. 535480.

⁶³ Uo.

⁶⁴ HL I. VH 4486. d. ZTL Sch. Nr. 535480., 530740.

⁶⁵ KMA Mladiáta-gyűjtemény, „Referat über die mit Vertretern der Schifffahrtsgesellschaften DDSG und MFTR geführten unverbindlichen Verhandlungen über das Ansuchen der Gesellschaften um Mieterhöhung” 1918. július 29. (Referat 1918. július 29.) (másolat)

⁶⁶ HL I. VH 4486. d. ZTL Nr. 530740.

A gabonaszállítványok stratégiai jelentőségére való tekintettel minden hajóállomás- és hajócsoport-parancsnokságnak kiemelt figyelemmel kellett kezelnie a gabona be- és kirakodását, mely a hajózáshoz szükséges szén mellett feltétlen prioritást élvezett. A gabonauszályok be- és kirakodásáról, mozgásáról, a pontos gabonamennyiségek megjelölésével minden este 9 órakor távirati jelentést kellett küldeniük a KSZV hajózási csoportjának.⁶⁷

A dunai forgalom háború előtti szerkezte a román gabonaszállításokkal 1915 végétől gyökeresen megváltozott. Az a jelentős árumennyiség, mely korábban a román kikötők-ből a torkolat, illetve a tenger felé áramlott, részben angol, illetve francia lobogó alatt, most megfordult, és a Vaskapun keresztül a Monarchia felé vette az útját. Csakhogy a forgalmi szerkezet gyors megváltoztatását nem követhette a járműpark megváltozása, így a feladatot csakis a meglévő eszközökkel kellett megoldani. Az a jelentős járműpark ugyanis, mely az Al-Duna és a tenger közti forgalomra volt berendezkedve, gyakorlatilag hasznavehetetlennek bizonyult a Vaskapun túli szállításokban, ráadásul jelentős része a román háborúban meg is semmisült. Ennek következtében a Duna Regensburg–Orsova szakaszán vontatóerő és hajótér hiány lépett fel. A hiány fedezésére, a hajópark jobb kihasználására és a szállítványok meggyorsítása érdekében Döbrentei még 1917 júliusában javaslatot tett a közös Hadügyminisztériumnak a hajók éjjeli menetére vonatkozóan. Ebben hosszú távon az éjjeli járatok kötelezővé tételét, rövid távon pedig a Budapest–Ómoldova, illetve a Turnu-Severin–Giurgiu útvonalakon az éjjeli hajózási kísérletek azonnali megkezdését, valamint az éjjeli kitéréshez szükséges, tejüveg-gel ellátott, nem vakító világítóbóják megrendelését kérte. Felvetette még, hogy az al-dunai hajózás biztonságosabbá és jobbá tétele érdekében célszerű lenne újra felállítani a román hajózási hatóságot, természetesen a megszálló hatóságok felügyelete alatt.⁶⁸

Az éjjeli kísérletek már 1917. augusztus 5-én a BANHANS, HUBA, KOLOWRAT TAS, THOMMEN és TÖHÖTÖM DGT és MFTR gőzösökkel megkezdődtek. 1917 őszén a magyar, illetve a román–bolgár Dunán ideiglenesen kezdetleges petróleumlámpás világítást építettek ki, illetve 42 román bóját világítóbójává alakítottak át. A DGT és az MFTR magára vállalta, hogy saját költségén egészíti ki két fűtővel és egy kormányossal a kísérletben résztvevő minden hajó személyzetét. 1917 decemberében kezdődtek meg a kísérletek a fényszórókkal felszerelt hajókkal, melyekhez nagy reményeket fűztek. A kísérletek 1918 februárjában folytatódtak, és május közepéig tartottak. Az 1917. szeptember – 1918. március időszakban az éjjel is utazó úgynevezett gyorsvontatók többletjeljesítménye által a hajózási csoport 7,5 millió korona többletbevételt ért el, ami a nagyobb számú menet-óráért és a hajószemélyzet pénzbeli jutalmazásáért kifizetett egymillió koronát levonva 6,5 millió korona nyereséget jelent.⁶⁹ 1918. május 8–9-én, illetve május 13–15-én a CENTAUR és a MAGYARORSZÁG gőzösök vontatmánnyal több alkalommal áthaladtak éjszaka a Vaskapu-csatornán. Az egyik alkalommal meghívott vendégeket is vittek a fedélzetükön, demonstrálandó az éjszakai hajózás lehetőségét. Szeptember–október fo-

⁶⁷ HL I. VH 4486. d. ZTL Nr. 530740.

⁶⁸ KMA Kézirat-gyűjtemény, 978.: Döbrentei Gábor a cs. és kir. Hadügyminisztériumnak. 1917. július 28.

⁶⁹ KMA Kézirat-gyűjtemény, 322.: *Döbrentei Gábor*: A dunai éjjeli utazásokkal való kísérletezések eredményei. 1918. április 28. A kísérletek tapasztalatai alapján azt állapították meg, hogy a keskenyebb szakaszon a fényszóróval (35 cm) való hajózás a leghatékonyabb, míg az 1 km-nél szélesebb Al-Dunán mindenképpen szükséges a világítóbóják alkalmazása. Tervezték tovább az éjjel járó hajók ellátását egy-egy Zeiss éjszakai látesővel.

lyamán az ELŐD gőzössel akarták bizonyítani, hogy éjjel-nappali menetel a Braila–Regensburg–Braila út harminc nap alatt teljesíthető. A bolgár különbéke miatt azonban az ELŐD útját szeptember 30-án Bécsben meg kellett szakítani.⁷⁰ Szeptember 1-jétől az éjszakai járatok érdekében külön prémiumrendszert vezettek be a teljesített éjszakai órák után, de ennek már nem sok foganatja volt, már csak az alacsony többlet-óradíjak miatt is.⁷¹

A breszt-litovszki békének volt egy olyan következménye is, amely közvetlenül kihatót a hajózás mindennapjaira. Az al-dunai kikötőkben 1114 orosz hadifogoly dolgozott, akiket a békekötés után repatriálni kellett, és nem lehetett többé hadifogolyként dolgoztatni. Az orosz hadifoglyok már a béketárgyalások idején, februárban többször megtagadták a munka felvételét, illetve megszorodtak a dezertálások. Ezért a KSZV kérte, hogy az orosz hadifoglyokat vonják vissza az ország belsejébe, és helyettük 1000 olasz hadifoglyot küldjenek. A KSZV ígéretet kapott, hogy az orosz hadifoglyokat átcsoportosítják a tavaszi mezőgazdasági munkákra.⁷² A békekötés után az orosz hadifoglyokat hazatérésükig szabad munkásokként akarták foglalkoztatni, és ehhez a közös Hadügyminisztérium kidolgozott egy bérezési és premizálási javaslatot.⁷³ Az orosz hadifoglyok helyett küldött olasz hadifoglyokkal sok volt a baj, nagy részük alkalmatlan volt a nehéz rakodási munkákra, sokat közülük különféle betegségekkel kórházba kellett küldeni, és ugyanúgy dezertáltak Románia fele, mint az oroszok.⁷⁴

A dunai szállításokról, illetve a Romániából történt behozatalról rendelkezésre álló statisztikák alapján, mivel azok az egész év összesített teljesítményeit mutatják, az 1918. március-májusi forgalomról kevés megállapítást lehet tenni. Az egész éves adatok alapján valószínűsíthető, hogy a Vaskapun völgyemenetben áthaladó forgalom, melynek nagy részét a szénszállítmányok tették ki, az 1917-es évihez hasonló intenzitású volt. A román gabonakészletek kimerülése miatt, különösen a tavaszi, aratás előtti időszakban, a hegymentben történő gabonaszállítások mennyisége jó ha elérte az előző év hasonló időszakának harmadát. Hegyemenetben egyedül az olajszállítás mutat növekedést, de a romániai olaj 85–90 %-át nem a Dunán, hanem vasúton szállították.

Dunai hajózás a bukaresti béke után

A központi hatalmak és Oroszország között 1917. december 16-ra virradó éjjel kötött fegyverszünet a Fekete-tengerre vonatkozóan egy hat pontos egyezményt tartalmazott, melynek 5. pontja kimondta, hogy a Fekete-tengeren szabad a kereskedelem és a kereskedelmi hajózás. A kereskedelem szabályozása az Odesszában székelő fegyverszüneti bizottság feladata. Az orosz béketárgyalások és a román fegyverszüneti tárgyalások keretében a fekete-tengeri fegyverszüneti bizottság Albert Hopmann német altengernagy elnökletével 1918. január 12-én kezdte meg működését Brailában. A román–orosz delegációt Constantin Balescu ellentengernagy, a román haditengerészet parancsnoka vezette.

⁷⁰ *Döbrentei* 1934. 171. o.

⁷¹ HL I. VH 4493 d. ZTL Nr 539739/Sch.

⁷² HL I. VH 4484 d. KM 10. Abt. 1918. febr. 17.

⁷³ HL I. VH 4484 d. ZTL Nr. 12308.

⁷⁴ HL I. VH 4484 d. ZTL Nr. 34246.

A tárgyalások már január 14-én félbeszakadtak, mert a korlátozott meghatalmazással ellátott román és orosz felek nem volt hajlandók a fekete-tengeri hajózás újrafelvételére egyezményt kötni.

A breszt-litovszki tárgyalásokkal párhuzamosan Németország és a Monarchia megállapodott az Ukrajnából történő behozatal irányítására egy közös kartellszervezet létrehozásáról, illetve az egyes áruféleségek esetében meghatározták a két hatalom közt a részesedési arányokat. Később e kartellhez formálisan Bulgária és Törökország is csatlakozott.⁷⁵

A breszt-litovszki béke biztosította a központi hatalmak számára a szabad hajózást a Fekete-tengeren, s az orosz kikötőkben a legnagyobb kedvezmény elve érvényesült számukra. A Szovjet-Oroszországgal kötött béke után az addig akadozó román fegyverszüneti tárgyalások is fordulatot vettek, s március 5-én megkötötték a bufteai előzetes békét. Ezzel lényegében a Fekete-tengerig megnyílt a dunai vízi út a központi hatalmak számára, megteremtve az ukrán gabona fekete-tengeri–dunai behozatalának elvi lehetőségét. Ez ebben az időpontban még valóban csak elvi lehetőség volt, mert még nem kötötték meg Romániával a végleges békét, másrészt a Duna Sulina-ága, illetve a torkolat környéke el volt aknásítva.

A cs. és kir. Dunaflottilla március 8-án kapott parancsot a Braila alatti Duna-szakasz aknamentesítésére. Az aknamentesítési munkákat március 9-én kezdték meg, s március 17-re a rossz időjárás dacára a Sulina-torkolatig az összes aknát eltávolították a folyómederből. Május 28-án az osztrák–magyar TEMES monitor fedélzetén Mackensen tábornagy személyesen utazta be a Duna Braila-Sulina szakaszát. A Braila-Sulina Duna-szakasz aknamentesítése után a központi hatalmak igyekezete arra irányult, hogy a Constanzába és Várnába irányuló tengeri útvonalakat is megtisztítsák az aknáktól. A Fekete-tenger Duna-torkolat környéki vizein nem csak az oroszok és a románok, de a németek is létesítettek aknamezőket a BRESLAU cirkáló⁷⁶ és aknarakó tengeralattjárók bevetésével. Az aknamentesítést a német és az osztrák–magyar haditengerészet közösen végezte. Osztrák–magyar részről az aknamentesítést a Dunaflottilla őrnaszádjaiból és szákmányolt motorcsónakokból álló aknakutató osztag végezte, Schmidt Győző sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt.⁷⁷

Az osztrák–magyar aknakutató osztag áprilisban kezdte meg a működését a Sulinába vezető aknamentes útvonal megnyitásával. Miután a német aknatelepítésekről kapott adatok megbízhatatlannak bizonyultak, a sulinai útirányokon többször változtatni kellett, mert a kijelölt utakon német aknákat találtak. Június folyamán a már aknamentesnek ítélt útvonalat még egyszer felülvizsgálták. A fekete-tengeri hajózási ügyekben illetékes, fekete-tengeri nautikai-technikai bizottság (Nateko)⁷⁸ augusztusban úgy döntött, hogy újabb, rövi-

⁷⁵ *Krauss–Klingenbrunner*: i. m. 369. o. Németország és a Monarchia között a következő kulcsokat határozták meg árunemenként: gyapjú 62:38, gyapot 8:5, köölaj 2:1, len 55:45.

⁷⁶ A német földközi-tengeri hajóraj 1914-ben a GOEBEN csatacirkálóból és a BRESLAU cirkálóból állt. 1914. augusztus elején e két hajó áttört Konstantinápolyba, ahol török lobogó alá kerültek, de gyakorlatilag továbbra is német parancsnokság alatt álltak.

⁷⁷ A fekete-tengeri osztrák–magyar aknakutatásra ld. *Wulff*: i. m. 115–118. o.

⁷⁸ A Nateko (Nautisch-technische Komitee) a fekete-tengeri fegyverszüneti bizottságból alakult a központi hatalmak tengerész és szárazföldi tisztjeiből, valamint az orosz haditengerészet képviselőiből. Elnöke Albert Hopmann német altengernagy volt. A Nateko feladata volt a Fekete-tengeren az aknamentes útvonalakat létrehozni és biztosítani, a hajóforgalmat szabályozni és irányítani, valamint a kikötőket és a hajógyárakat rendbe hozni.

debb útvonalat választ a sulinai hajózásra. Az új útvonal kijelölését és aknamentesítését augusztus-szeptemberben szintén az osztrák–magyar aknakutató osztag végezte el.

Mint azt már a bevezetőben röviden említettük, a központi hatalmak vérmes reményeket fűztek a breszt-litovszki békéhez (Brotfrieden, kenyérbéke), az ukrán gabona és egyéb élelmiszerek behozatalától remélve a fenyegető éhínség elhárítását. A Duna és a Fekete-tenger aknamentesítésére tett erőfeszítések mind azt a célt szolgálták, hogy a vasúti szállítás mellett a Fekete-tengeren és a Dunán keresztül vízi úton is minél hamarabb megkezdhessék az összegyűjtött élelmiszer és egyéb nyersanyagok elszállítását a központi hatalmak területére. Az ukrán Radával február 9-én kötött békeszerződésben az ukránok a központi hatalmak nyomására 1 millió tonna gabonát, valamint számos élőállatot, szenet és más ásványi anyagokat ígértek. A gabona tekintetében, ha a korábbi berlini megállapodás kvótáját (7:5 Németország és a Monarchia között) vesszük alapul, akkor a Monarchiának ebből az 1 millió tonnából nagyjából 417 ezer tonna jutott volna. A központi hatalmak által megfogalmazott kívánalmak azonban, mint ez később kiderült, az ukrán lehetőségek alapos túlbecsülésével születtek, s a gyakorlatban teljesíthetetlennek bizonyultak.

Az előző évi készletek vésses fogyása és a hátszágot fenyegető éhínség miatt 1918 márciusában az osztrák gabonaközpont, a Kriegsgetreide-Verkehrsanstalt 100 millió koronát utalt át sürgős élelmiszervásárlásokra az osztrák–magyar megszállás alatt lévő Odesszába. A megszálló osztrák–magyar csapatokra nehezedő nyomást fokozta az uralkodó, IV. (I.) Károly 1918. április 1-jei távirata, melyet a 2. hadsereg főparancsnokságnak küldött. Ebben hangsúlyozta, hogy a háború folytatása azon múlik, milyen eredményesen gyűjtik be az élelmiszert Ukrajnában a csapatok, amely elsősorban nem is a hadsereg, hanem a hátszág ellátása miatt fontos.⁷⁹ A felülről jövő kívánalmak és sürgetés ellenére az AOK-n tudták, hogy a feladatot lehetetlen végrehajtani. Az elvárt mennyiséget az osztrák–magyar csapatok képtelenek voltak összegyűjteni, volt olyan nap, hogy mindössze csak 30 tonna élelmiszert tudtak továbbítani.⁸⁰ A központi hatalmak reményeivel ellentétben a megszállt területeken korántsem volt annyi élelmiszer, mint amennyit vártak, s további nagy csalódást jelentett, hogy a Donyec vidéki szénbányák termelését sem lehetett beindítani. Ukrajna lakossága, habár a megszállók felszabadítóként tekintettek magukra, ellenséggként kezelte mind a német, mind az osztrák–magyar csapatokat. A közbiztonság gyakorlatilag megszűnt, fegyveres bandák garázdálkodtak mindenütt, a szovjet területekről pedig több alkalommal fosztogató vörös csapatok törtek be Ukrajnába. Az ukrán állapotokra jellemző, hogy június 30-án meggyilkolták a brutális módszerei miatt közutálatnak örvendő Emil von Eichhorn tábornagyot, a német megszálló csapatok főparancsnokát. Júliusban pedig az osztrák–magyar kézben lévő fekete-tengeri Mariampol kikötőparancsnokának kinevezett Hermann Marchetti nyugállományú sorhajókapitányt és Zandomeni Miksa DGT hajóskapitányt útban új szolgálati helyük felé a bolsevikok elfogták és megölték.

Az ukrán lehetőségek túlbecsülése, a lakosság ellenséges hozzáállása és az infrastruktúra, valamint a közállapotok katasztrofális volta természetszerűleg oda vezetett, hogy 1918 őszéig a remélt mennyiségeknek mindössze a töredékét tudták összegyűjteni és elszállítani

⁷⁹ Krauss–Klingenbrunner: i. m. 370–371. o.

⁸⁰ Uo. 379. o.

a megszállók. Németországba összesen 92 930 tonna gabonaféle és 45 670 tonna ásványi anyag jutott el, míg a Monarchiába, ezen belül Ausztriába 46 225 tonna gabona és 11 157 tonna hüvelyes érkezett Ukrajnából.⁸¹

1918 tavaszán, a bukaresti béke megkötése idején a katonákkal ellentétben a politikusok még bíztak abban, hogy a februárban kialakult élelmiszerhiány Ukrajnából behozható lesz. Ezért a békeszerződésben a román kőolaj- és élelmiszerkészletek központi hatalmak részéről való kiaknázása mellett hangsúlyos szerepet kapott a dunai vízi út és a hajózás biztosítása a torkolatig, illetve a Fekete-tengerig, hogy az ukrán kikötőkből vízi úton juthasson el a gabona Németországba és a Monarchiába. Az 1918. május 7-én a központi hatalmak és Románia között megkötött bukaresti béke hatodik fejezete foglalkozott a dunai hajózás kérdésével. E fejezet előírta egy új dunai hajózási egyezmény megkötését Németország, Ausztria–Magyarország, Törökország és Bulgária, valamint Románia között, az alábbi fő pontok alapján.

A. A Duna torkolati szakaszán, Brailáig bezáróan vissza kell állítani az Európai Duna Bizottságot, annak minden jogkörével együtt, „Duna-torkolati Bizottság” néven. E bizottságba csak a Duna-menti, illetve a Fekete-tenger európai parti államai delegálhatnak képviselőket. A bizottság hatásköre a torkolat összes fő- és mellékágára kiterjed.

B. Románia a román Duna-szakaszon, beleértve a kikötőket is, biztosítja a szabad hajózást a szerződő államok számára. A szerződő államok hajói és azok rakományai után Románia a vizein való hajózás jogcímén semmiféle adót vagy illetéket nem szedhet. A jövőben a dunai hajózás után csak a megkötendő egyezményben meghatározott adókat és illetékeket szedheti.

A Duna-torkolati Bizottság felállásáig Románia kötelességévé tették az Európai Duna Bizottság területén található javainak megőrzését és jó karban tartását. A békeszerződés alapján Németország, Ausztria–Magyarország, Törökország, Bulgária és Románia tartott hadihajókat a Dunán. A hadihajók lefelé szabadon közlekedhettek a Fekete-tengerig, míg felfelé az országok saját határáig. Ez leginkább Németországnak kedvezett, melynek hadihajói így a Duna teljes hajózható hosszában szabadon közlekedhettek.

A bukaresti béke mellékleteként született egy három részből álló kereskedelmi megállapodás is. Ennek első része a kőolaj megállapodás volt, amely a Kőolaj Haszonbérleti Társaságnak biztosított 30 évre kizárólagos jogokat a román olaj kitermelésére. A második melléklet a román élelmiszer és nyersanyag-szállításokat szabályozta. Ennek alapján Romániának 1919-től kezdődően hét évig élelmiszer és növényi nyersanyag (textilnövények, fa) feleslegét fel kellett ajánlania eladásra Németország és a Monarchia számára, fix áron, melyeket a német és az osztrák–magyar fél állapított meg. A hajózásról kötött egyezmény kimondta, hogy a német, osztrák és magyar hajókat, hajózási társaságokat és képviselőket a román hajókkal, társaságokkal és képviselőikkel teljesen azonos elbánás illeti meg minden tekintetben. A román államnak 30 évre területeket kellett bérbe adnia a német, osztrák és magyar hajózási vállaltok számára, cserébe megígérték a lehetőségét, hogy román hajózási vállalkozások is bérelhetnek területeket ezen államok területén. Abban az időszakban, ameddig Romániának kötelessége gabonafeleslegét Németországnak és a Monarchiának eladni, a németek jogot kaptak az általuk a román kikö-

⁸¹ Krauss–Klingenbrunner: i. m. 389. o.

tőkbe telepített gabona- és szénelevátorok használatára. Ezen időszak lejártá (hét év) után kellett megegyezni, hogy milyen feltételekkel kerüljenek át a berendezések a román állam tulajdonába. Minden egyéb, a háború alatt a központi hatalmak által a román dunai kikötőkben létesített berendezéseknek, beleértve a vasúti vágányokat is, díjmentesen átadásra kellett kerülniük Romániának, a békeszerződés ratifikálása után.

A fenti kereskedelmi megállapodáson túl Németország és Románia külön kereskedelmi megállapodást kötött, melynek részét képezte, hogy a román állam a giurgiui téli kikötőben 40 évre bérbe ad egy meghatározott területet, melyen német tulajdonú hajógyár és javítóüzem létesül. A bérleti időszak kezdő időpontjaként a békeszerződés ratifikálását jelölték ki.

A breszt-litovszki béke és a bufteai előzetes béke megkötését követően Bécsben 1918. március 9–12-én összeültek a KSZV hajózási csoportjának és a német dunai hajózási csoportnak a képviselői a fekete-tengeri szállítások fuvarvételeinek megállapítása céljából. A német fél itt elmondta, hogy a Birodalmi Gazdasági Hivatal (Reichswirtschaftsamt) a bérletében álló tengeri kereskedelmi hajókért havi 18 márkát fizet nettó tonnánként, azaz a hordképesség után, emellett állja a háborús károk elleni biztosítást, valamint fizeti a szent, a kikötői díjakat és a rakodási költségeket. Ezzel szemben az Euxina nevű cég égisze alatt összegyűjtött osztrák és magyar hajók esetében a KSZV a fekete-tengeri kikötőkből Brailába tartó szállítmányokért tonnánként 65–75 koronát fizetne. A KSZV az első hat hónapra 3 millió korona minimális fuvardíj bevételt garantált az Euxinának. A kikötői díjakat, a szén- és rakodási költségeket az Euxina viselte.⁸²

A teljesen eltérő német és osztrák–magyar gyakorlat miatt, valamint a nagyobb fekete-tengeri áruforgalom reményében ültek össze a két hajózási csoport képviselői, hogy egységes fuvardíjakban állapodjanak meg, mindkét érdekelt állam hajói és szállítmányai esetében. Az itt közösen megállapított fuvardíjak a KSZV számításain alapultak. Gabona, illetve ércek, fémek esetében 120 korona volt a fuvardíj tonnánként, kőolaj esetében pedig 180 korona tonnánként, tekintet nélkül a kiindulási és a célkikötőre. E fuvardíjak nem tartalmazták a biztosításokat, de a ki- vagy folyami hajóra való átrakodás költségeit igen. Német hajók esetében a fuvardíjat a német hajózási csoportnak, az Euxina hajói esetében a KSZV hajózási csoportjának kellett fizetnie. A két fél rögzítette, hogy a megállapított fuvardíjak csak addig maradnak érvényben, amíg a gyakorlati tapasztalatok alapján a felülvizsgálatuk meg nem történik.⁸³

A fenti, márciusi időpont után felettébb érdekes, hogy a trieszti székhelyű Euxina hajózási vállalattal csak május 5-én kötötte meg a szerződést a hadvezetőség részéről a KSZV hajózási csoportja. A szerződés ratifikálása egy nappal, a bukaresti békét követően, május 8-án történt meg.⁸⁴ Miután májusban az Euxinával a szerződést a fentebb említett 65–75 koronás tonnánkénti díjtételekkel kötötték meg, s nyoma sincsen benne a német hajózási csoporttal közösen megállapított magasabb díjtételeknek, kérdésesnek

⁸² KMA Mladiáta-gyűjtemény, „Protokoll der Beschprechung über die Schwarze-Meer-Frachten”.

⁸³ Uo.

⁸⁴ KMA Mladiáta-gyűjtemény, „Übereinkommen zwischen der k. u. k. Zentraltransportleitung und der Euxina Schiffahrtsgesellschaft m. b. H.” (a továbbiakban: Euxina-szerződés). Aláírói az Euxina részéről Gerolimich és Lubelsky, a hadvezetőség részéről Döbrentei voltak. A szerződést a közös Hadügyminisztérium részéről Zahradniczek altábornagy szignálta.

tűnik, hogy e megállapodást valóban 1918 márciusában kötötték-e meg. Az események egymásutánosságának logikája azt diktálná, hogy az osztrák–magyar–német megállapodásnak az Euxina-szerződés megkötése után kellett születnie. A kérdéses iratokon azonban egyértelműen ezek a dátumok szerepelnek. Lehetséges, bár erre nincs kifejezett utalás, hogy az Euxinával korábban már született valamilyen előzetes megállapodás, akár csak szóban is, s ez csak a végleges, írásba foglalt változat. Közvetett módon viszont ezt a vélelmet támasztják alá bizonyos szerződési pontok, melyek a márciusi állapothoz képest megváltoztak. A márciusban megállapított egységes tarifa, és a KSZV Euxinának fizetendő fuvardíja közti különbségre magyarázat lehet, hogy a magasabb, egységes tarifákat már a KSZV számlázta ki a megrendelőnek, például gabona esetén az érintett gabonaközpontnak. Egy valami azonban egyértelműen kiderül a szerződésből: 1918. május elején a Fekete-tengeren még semmiféle osztrák–magyar kereskedelmi hajózás nem folyt.⁸⁵

A szerződésben a hadvezetőség fenntartotta magának a rendelkezési jogot az Euxina teljes hajóparkja felett, de elismerve, hogy a társaság maga viseli a hajózással járó kockázatokat, engedélyezte, hogy a hajópark egy része más fuvarokat is vállalhasson, addig a mértékig, amíg nem veszélyezteti a hadvezetőség érdekeit. A szerződés hatálya a háborús akadályok elhárulásáig, és a normális kereskedelmi hajózás újraindulásáig tartott, azaz a kitételrel, hogy a társaság ezt követően is a hadvezetőség rendelkezésére áll, az akkori piaci helyzetnek megfelelő tarifákkal.⁸⁶ A fenti szerződés alapján beindítandó fekete-tengeri hajózás elsődleges célja, mint az a szövegből megállapítható, a megszállt tengeri kikötőkből az élelmiszerek és egyéb nyersanyagok Brailáig szállítása, és ott dunai uszályokba való közvetlen átrakása volt.

A nem túl jelentős fekete-tengeri hajózás ismertetése előtt röviden meg kell emlékezni a cs. és kir. Dunaflottilla átkeléséről a Fekete-tengeren, és az ukrán folyókon való működéséről.⁸⁷ A déli ukrán területeket nagy és hajózható folyók (Dnyeszter, Bug, Dnyeper) osztják több részre, s a terményeket nagyobb részt e folyókon szállították a tengerhez, így kézenfekvőnek mutatkozott az ötlet, hogy a Dunaflottilla egységeinek egy részét átvezénylik ezekre a folyókra, a szállítmányok biztosítása és védelme érdekében. Az 1918 márciusában megszületett döntés alapján 1918. április 1-jén Wulff Olaf korvettkapitány parancsnoksága alatt külön hajórajt alakítottak ki.⁸⁸ A hajóraj április 12-én hajózott át Odesszába. Május 13-án a hajóraj zöme áttelepült Herszonba, majd május 15-én megkezdték a Dnyeper felderítését. A Dnyeper hajózható szakaszának bejárása és feltérképezése mellett a Bugon is végeztek felderítő utakat. A hajóraj egységeit a nyári zavargások idején rendfenntartó célokra, illetve a fegyveres begyűjtés támogatására többször bevetették. Az augusztusi viszonylagos nyugodt időszakban a Dnyeszter bejárására készültek, amikor az AOK váratlanul visszarendelte a hajókat Brailára. Szeptember 10-én keltek át ismét a Fekete-tengeren, és Reni érintésével szeptember 12-én érkeztek meg Brailába.

⁸⁵ KMA Mladiáta-gyűjtemény, Euxina-szerződés.

⁸⁶ Uo.

⁸⁷ Wulff: i. m. 119–135. o.

⁸⁸ A hajóraj a BOSNA, BODROG, KÖRÖS és SZAMOS monitorokból, a BARSCH és WELS őrmászádkból, valamint az egy-egy szenes- és tankuszályt vontató ODESSA és BESSARABEC gőzösökből állt.

Az osztrák–magyar hajózás a Fekete-tengeren az Odesszában, Herszonban és Mariampolban zsákmányolt, különböző nemzetiségű, május és június folyamán helyreállított gőzösökkel indult meg. Korábban csak a Dunaflorellához beosztott vontatók vittek a Duna-torkolathoz egy-egy uszálynyi, a hátországoknak szánt élelmiszert. A Fekete-tengeren működő gőzösök szénellátását eredetileg a donyeci szénbányákból kívánták megoldani, de a termelés újraindításának problémái miatt ez kivitelezhetetlennek bizonyult.⁸⁹ A központi hatalmak, így az amúgy is szénhiánnyal küzdő Monarchia a kikötőkben zsákmányolt szén mellett a hazai utánpótlásra voltak utalva. A szénhiány Ukrajnában nem csak a gőzhajózást sújtotta, de az ukrán vasutakat is a központi hatalmaknak kellett szénrel ellátnia. 1918 május–júniusától kezdve a Dunán lefelé irányuló szénzállítmányok egy része az ukrán vasutak és hajózás részére érkezett. E szállítmányokat Brailában rakták át és innen továbbították a fekete-tengeri célkikötőkbe. Az Al-Dunára irányuló szénzállítások jelentőségét és növekedését jól jelzi, hogy 1917 míg folyamán 405 ezer tonna szén haladt át völgyemenetben a Vaskapun, addig 1918 első kilenc hónapjában 434 ezer tonna, miközben a dunai hajózás intenzitása csökkent.⁹⁰

Az összeomlásig hátralévő rövid időszakban jelentős osztrák–magyar hajózás a Fekete-tengeren nem bontakozott ki. Az antant blokád által elzárt Adriáról kereskedelmi hajók átvezénylése eleve reménytelen vállalkozás lett volna, ezért a Monarchia csak a Dunán, illetve a fekete-tengeri kikötőkben zsákmányolt, tengeri hajózásra alkalmas egységekre számíthatott. Néhány orosz, román és angol hajót sikerült hajózható állapotba hozni, s ezekkel indult meg a Fekete-tengeren a hajózás, melynek elsődleges feladata a szén eljuttatása volt a Duna torkolatától az osztrák–magyar kézen lévő fekete-tengeri kikötőkbe. Arra nézve nem rendelkezünk adatokkal, hogy az Ukrajnában az osztrák–magyar csapatok által összegyűjtött és továbbított valamivel több mint 57 000 tonna élelmiszer mekkora hányadát szállították el vízi úton.

Az osztrák–magyar meg szállás alatt álló kikötőkben, legalábbis részlegesen, kiépült a hajózást irányító szervezet. Odesszában és Herszonban a kikötő-parancsnokságok mellett felállították a hajóállomás-parancsnokságokat is, Odesszában például a GRAF PLATOV nevű zsákmányolt orosz hajó fedélzetén.⁹¹ Mint már fentebb említettük, a Mariampolba kikötőparancsnoknak kinevezett Hermann Marchetti sorhajókapitányt, s a hajócsoporthajóparancsnoknak kinevezett Zandomeni Miksa hajóskapitányt júliusban a bolsevikok megölték, mielőtt elérték volna a kikötőt. Összességében elmondható, hogy az osztrák–magyar fekete-tengeri hajózás mind időtartamát, mind pedig volumenét tekintve teljesen alárendelt szerepet játszott a dunai hajózás mellett.

A Dunára visszatérve, a bukaresti békét követően a két nagy hajózási vállalat, a DGT és az MFTR alapvetően két dologgal volt elfoglalva: a bérleti díjak felemelését célzó törekvással, valamint a román Duna-szakaszon, illetve kikötőkben való térnyeréssel.

Az 1917. évben történt 30 %-os bérleti díjemelés után 1918 nyarán a DGT és az MFTR újabb díjemelési követeléssel álltak elő. A két vállalat képviselőivel július 29-én Döbrentei szóbeli megbeszélést folytatott, melyen nem sikerült végleges egyetértésre jut-

⁸⁹ KMA Mladiáta-gyűjtemény, Euxina-szerződés.; *Wulff*: i. m. 131. o.

⁹⁰ KMA Mladiáta-gyűjtemény, *Döbrentei* 1920. 34. o.

⁹¹ *Horst Mayer–Dieter Winkler*: *Aus Donauwellen durch Österreich-Ungarn*. Wien, 1989. 190. o.

niuk. A tárgyalás során a két társaság a következőket terjesztette elő, mint lehetséges megállapodási módozatokat. Az első javaslat szerint a hadvezetőség az összes, katonai célokat szolgáló járművet vegye bérletébe, beleértve azokat is, melyek államérdekből, például az ukrán gabonaimport miatt, üresen várároznak. A közel 1600 jármű közül egyenként kellene megítélni, hogy melyik áll üresen államérdekből, és melyik a társaságok magánérdekből. Döbrentei ezt a javaslat megvitatását, mint fizikailag kivitelezhetlent, elutasította.⁹²

A társaságok előterjesztették azt is, hogy valamennyi nem katonai szállítmányt két tarifa, az 1911-es és az 1918-as szerint is el kellene számolni, majd a különbséget a bérleti díj mellett a társaságoknak kifizetni. A társaságok véleménye szerint ugyanis a hadvezetőség így a polgári szállítmányok után a bevétel 43 %-át visszatartja, amennyiben a bérleti díjak emelése nem történik meg. Az előterjesztésből nem derült ki, hogy a társaságok az aranyfrankban számolt tarifák esetén a KSZV által megállapított árfolyam (1 Fr=147 haller) és a hivatalos árfolyam különbségére (1 Fr=232 haller), mely akkor 85 hallerra rúgott, igényt tartanak-e. Döbrentei, mint a hadvezetőség számára túl megterhelőt, ezt a javaslatot is kategorikusan visszautasította.⁹³

A társaságokkal való nézeteltérések rendezésére 1918. augusztus 6-ra megbeszélést hívtak össze a közös Hadügyminisztériumba, Zahradnicek altábornagy elnöke alatt. Dél előtt a KSZV és a Hadügyminisztérium képviselői belső egyeztetést tartottak a délutáni tárgyaláson képviselendő álláspontjukról. A délutáni megbeszéléseken a DGT és az MFTR mellett a DDGT is képviseltette magát. A DDGT képviselője bejelentette, hogy a vállalata megelégszik a bérleti díjak 10 %-nak megfelelő emeléssel. Ezt követően érdemi megbeszélés nem történt, hanem a felek abban állapodtak meg, hogy a kérdést véglegesen az augusztus 16-án tartandó miniszterközi értekezleten rendezik, ahol a közös Hadügyminisztérium mellett részt vesznek az AOK, a közös Külügyminisztérium, illetve inkább pénzügyminisztérium és kereskedelmi minisztérium képviselői is. A konferenciának kellett arról döntenie, hogy a hadvezetőség vállalja-e a vállalatok követeléseiből adódó anyagi többletterheket, vagy pedig csak a kifejezetten katonai szállításokhoz szükséges hajópark irányítását tartsa meg, és a társaságokkal semmiféle szerződést ne kössön. Kikötötték, hogy a kérdés végső rendezésének határideje is augusztus 16. legyen, nehogy további jegyzékváltások napolják el bizonytalan időre az ügy megoldását.⁹⁴

A közös Hadügyminisztériumban megtartott miniszterközi értekezleten a DGT lemondott arról, hogy a hadvezetőség elbocsássa a bérletből a hajóit, és maga vegye át a polgári szállításokat. Ellenkező esetben ugyanis a szén és az élelmiszer beszerzéséről magának kellett volna gondoskodnia, amelyre a társaság képtelen lett volna. Az értekezlet résztvevői megállapították, hogy a KSZV hajózási csoportja, illetve a vezetése alatt álló hajópark a Monarchiának olyan nagy katonai, politikai és gazdasági érdekét képviseli, hogy fenntartása mindenképpen kívánatos, és csökkenő forgalom esetén 10 millió korona erejéig áldozatot lehet hozni a hajózási vállalatokkal kötendő megállapodás érde-

⁹² KMA Mladiáta-gyűjtemény, „Referat über die mit den Vertretern der Schiffahrtsgesellschaften DDSG und MFTR geführten unverbindlichen Verhandlungen über das Ansuchen der Gesellschaften um Mieterhöhung” (a továbbiakban: Jelentés a bérleti díjemelési tárgyalásról). (másolat)

⁹³ Uo.

⁹⁴ KMA Mladiáta-gyűjtemény, Jelentés a bérleti díjemelési tárgyalásról.

kében. Az értekezlet alkalmával a német legfelső hadvezetés táviratilag kérte, hogy a hajózási csoport változatlan hatáskörrel továbbra is fennálljon.⁹⁵

Az augusztus 16-án megtartott miniszterközi értekezlet eredményeként megszületett a DGT és az MFTR, valamint a hadvezetőség között a megállapodás a bérleti díjak emeléséről.⁹⁶ Ezzel párhuzamosan a hadvezetőség a kisebb vállalatokkal (DDGT, MBR) véglegesen megállapodott a korábban már írásba lefektetett, a két nagy vállalaténál jóval szerényebb mértékű díjemelésről.⁹⁷ A hadvezetőség, valamint a DGT és az MFTR között létrejött megállapodás 11 pontból állt. A jelentősen megemelkedett szén- és élelmiszerárak kompenzálására a hadvezetőség visszamenőlegesen 1918. április 1-jétől fizetendő pótlékot állapított meg a DGT és az MFTR számára. A pótlék számításának alapjául a két társaságnak 1917-ben kifizetett bérleti díjak 30 %-át vették, majd a háborús szénárak miatt ezt még további 5 %-kal toldották meg. A kiszámított összeget a bérelt DGT és MFTR gőzösök 1917-ben teljesített üzemóráival osztották el, s az így kapott végösszeg illette meg a vállalatokat minden egyes teljesített üzemóra után a normál bérleti díj feletti pótlékként. Ezen felül a hadvezetőség magára vállalta a bérelt hajópark üzeméhez szükséges szén terhelő adók kifizetését, valamint négy üzemben álló gőzösönként egy-egy uszályt a szénszállításokra a társaságok rendelkezésére bocsátott. Megállapodtak abban is, hogy a KSZV hajózási csoportjának feloszlata után az 1916. január 1. óta felhalmozódott nyereséget az ezen időszak alatt kifizetett bérleti díjak arányában felosztják a társaságok között.⁹⁸

A két nagy hajózási vállalat az augusztus 16-i megállapodással ha nem is maradéktalanul, de lényegében elérte a célját, a bérleti díjak jelentős mértékű megemelését. Ezt a sikert azonban a két vállalat már nem tudta kiaknázni, a szállítások volumenének csökkenése, majd az összeomlás véget vetett kedvező helyzetüknek.

Mint említettük, a Romániával történt békekötés lehetőséget teremtett a két nagy hajózási vállalat számára a román kikötőkben való térnyerésre. Az 1918. március 5-i búfteai előzetes békét követően Bukarestben rögtön összeültek a KSZV és a DGT, valamint az MFTR képviselői, hogy a két vállalatnak a végleges békekötést követően a román kikötőkre vonatkozó kívánságairól tárgyaljanak. A vaskos, negyven oldalas kívánságlista két részből állt: egy 13 pontot tartalmazó általános részből, és egy részletes, Verciorovától Ostrovig 26 kikötőre vonatkozó, konkrét kívánságokat tartalmazó részből. Az általános kívánságok között első helyen állt, hogy a két társaság hajói ne csak az általuk bérelt rakpart-szakaszokon, hanem a kikötők bármely részén rakodhassanak, illetve hogy a társaságok a saját területükön szabadon épületeket építhessenek és rakodó berendezéseket létesíthessenek, s ezek tulajdonjoga is náluk maradjon. A társaságok kérték azt is, hogy a területükön saját tulajdonú pontonokat létesíthessenek.⁹⁹ A bérelt rakpart-szakaszon túl a

⁹⁵ *Döbrentei* 1934. 163. o.

⁹⁶ KMA Mladiáta-gyűjtemény, „Der interministeriellen Konferenz zur Entscheidung vorgelegte Vereinbarung der k. u. k. Heeresverwaltung mit den Schiffahrtsgesellschaften” (a továbbiakban: Miniszterközi konferencia). (másolat)

⁹⁷ KMA Mladiáta-gyűjtemény, ZTL Nr. 532299.

⁹⁸ KMA Mladiáta-gyűjtemény, Miniszterközi konferencia.

⁹⁹ KMA Jármay-gyűjtemény, ZTL Schiff Nr 531741. A saját tulajdonú pontonokra vonatkozó kívánságnak az a magyarázata, hogy amikor az egy évvel korábban alapított MFTR 1896-ban a román kikötőkben saját pon-

társaságok külön szelőlhelyeket is szerettek volna bérelni vagy vásárolni, méghozzá limitált áron. Fontos kívánság volt, hogy a román kikötőkben a DGT és az MFTR hajói után csak azokat az adókat és illetékeket kelljen megfizetni, melyeket a hasonló nagyságú román hajók után is le kellett róni, emellett a helyi szervek nem román állampolgárságú alkalmazottjainak a román állam részéről adómentességet kértek. Kérték a háború előtti, az osztrák és magyar hajózás számára kedvezőtlen román vasúti tarifarendszer eltörlését is. A társaságok fontosnak tartották, a megnövekvő al-dunai forgalom reményében, új téli kikötők létesítését a román Duna-szakaszon. Végezetül visszakértek minden olyan épületet és kikötő-berendezést, melyet a háború kitörése előtt használtak.¹⁰⁰

A konkrét kívánságok listáján, különösen annak április–május folyamán pontosított, és helyszínickekkel ellátott változatán¹⁰¹ végigtekintve megállapítható, hogy a kívánságok maradéktalan teljesítése igen komoly pozícióerősödést, néhány kikötőben pedig szinte monopolhelyzetet eredményezett volna a két vállalat számára, elsősorban a román állami folyami hajózási vállalat (NFR) kárára. Az is rögtön látható, hogy a szinte mindegyik paritásos alapon megfogalmazott igények teljesítésének fő nyertese a „később jött”, s így az addig gyengébb pozíciókkal rendelkező MFTR lett volna. A DGT, mely már hosszú évtizedek óta jelen volt a román kikötőkben, s döntő részesedése volt az al-dunai kabotázs forgalomban, a legtöbb helyen azt kérte vissza, csekély kiegészítéssel, ami a háború előtt is az övé volt, vagy hasonló nagyságú területeket kért, csak más, kedvezőbb helyen. Ezzel szemben az MFTR, melynek háború előtti pozíciói jóval gyengébbek voltak, szinte hajszálra megegyező igényekkel lépett fel, mint a DGT. Ezeket az igényeket a kikötők nagy részében csakis a NFR rovására, területeinek és épületeinek elvételével lehetett kielégíteni. Ez persze egy csepp szívfájdalmat sem okozott volna az osztrák félnek. A gond inkább az volt, hogy a korábban hátrányos helyzetben lévő MFTR-t kívánságainak teljesítése a román kikötőkben egyenrangúsította volna a DGT-vel.¹⁰²

A rendelkezésre álló források e tekintetben ugyan igen szűkszavúak, de a sorok között néhol kitapintható a lappangó feszültség, mely e kérdésben a két vállalat viszonyát jellemezte. A MFTR-nek a román kikötőkben való helyzetbe hozása leginkább a DGT érdekeit sértette. Itt azonban állami, méghozzá összmonarchiai szintű osztásról volt szó, azaz a Monarchiának kellett a tárgyalóasztalnál nyomást gyakorolnia Romániára, hogy az teljesítse az osztrák és a magyar vállalat kívánságait. A kérdés így már más dimenzióba került, nem lehetett azt az osztrák vállalat gazdasági fölényével rendezni. A sajátságos dualista viszonyok között meg kellett kötni az osztrák és a magyar fél között a szokásos politikai alkut. Ebből az alkuból most a magyar fél jött ki előnyösen: sem a kvóta szerinti elosztás elve (Ausztria 63,6 %, Magyarország 36,4 %), sem pedig a magyar félre nézve még kedvezőtlenebb, a KSZV által alkalmazott, a szállítmányok elosztására alkalmazott kulcsok (DGT 6:11, MFTR 3:11) elve nem került alkalmazásra. Végül a magyar fél számára jóval előnyösebb paritásos elv győzedelmeskedett, s a tárgyalások is már ennek

tonokat akart elhelyezni, a román állam ezt nem engedte neki. A már legyártott pontonokat az MFTR kénytelen volt eladni Romániának, és visszabérelni azokat a Vízügyi Szolgálaton (Serviciul Hydraulic) keresztül.

¹⁰⁰ KMA Jármay-gyűjtemény, ZTL Schiff Nr 531741.

¹⁰¹ KMA Jármay-gyűjtemény, ZTL Schiff Nr 533508.

¹⁰² KMA Jármay-gyűjtemény, ZTL Schiff Nr 531741., 533508.

alapján indultak meg Bukarestben.¹⁰³ A DGT-nek ezt a békát le kellett nyelnie, mely Romániában a korábbinál jóval erősebb konkurensévé tette a magyar vállalatot.

A megfogalmazott igények alapján a korábbi állapotokhoz képest mindkét társaság a legnagyobb térnyerést a tengeri kapuknak tekinthető Braila és Galac kikötőiben kívánta elérni, a legjobb kikötőhelyeket sajátítva ki maguknak.¹⁰⁴ Ez már előrevetítette a fekete-tengeri kereskedelemben való intenzívebb részvétel szándékát is. A bukaresti béke mellékleteként született hajózási egyezmény kötelezte a román államot az osztrák, magyar és német hajózási vállalatok számára parti területek bérbeadására, illetve a román társaságokkal azonos bánásmódban részesítésére. Rendelkeztek az Al-Dunára és a Torkolatvidékre vonatkozó részletes hajózási egyezmény kidolgozásáról is, de erre már, akárcsak a bukaresti béke román részről történő ratifikálására, nem került sor. A balkáni forgalomban való további térnyerésre, pozíciószerezésre a DGT és az MFTR által szőtt tervekből semmi nem valósult meg, az összeomlással azok örökre a történelem süllyesztőjébe kerültek.

1918 júniusa-júliusa folyamán, akárcsak egy évvel korábban, az Osztrák–Magyar Monarchia ismét megállapodott Németországgal (Poroszországgal) és Bulgáriával a dunai szállítások elszámolásáról, illetve a német és a bolgár hadsereg szolgálatában álló személyek utazásáról a KSZV személygőzösein, utóbbiak a szállítások elszámolásáról kötött szerződések mellékletét képezték. A közös Hadügyminisztérium és a porosz királyi Hadügyminisztérium között a dunai szállítások elszámolásáról július 3-án született meg a megállapodás. A bolgár Hadügyminisztérium, illetve a bolgár tábori vasútgyegek főnöke és a KSZV között a megállapodás július 5-én jött létre.¹⁰⁵

A németekkel 1917 májusában kötött előző megállapodás visszamenőlegesen a háború kezdetétől 1918. április 1-jéig volt érvényben. Az új megállapodást 1918. április 1-jétől kötötték, határozatlan időre, háromhavi felmondási idővel. A szállítások döntő többségét kitevő polgári szállítmányok, a civil lakosság ellátására szolgáló gabona is e körbe tartozott, az adott időpontban érvényes társasági tarifákat tekintették mérvadónak. A KSZV által bérelt hajókon történő német szállítások esetén a szállítási díjról készült számlát a KSZV-nek a német Dunai Hajózási Csoporthoz kellett benyújtania, melyt az felülvizsgálta és hitelesítette, a porosz Hadügyminisztérium csak ezután fizetett. A német katonai szállítások esetén az eljárás megegyezett a fentivel, csak itt rögzített tarifákon (hegyemenetben 4,10 korona, völgyemenetben 2,50 korona kilométerenként és uszályonként) történt a szállítás. Katonai szállítások alatt a csapat-, hadianyag- és a német balkáni hadseregek számára történő utánpótlás-szállítást értették. A német hajókon (BL) történő osztrák és magyar, katonai és polgári szállítások alkalmával a fentiek analógiájára kellett eljárni, bár erre a gyakorlatban igen ritkán került sor. Megállapodtak abban, hogy a hajózás zavartalanságát biztosító, és a szövetségesek általános érdekeit szolgáló létesítmények

¹⁰³ KMA Jármay-gyűjtemény, AOK Chef des FEWs Eb Nr 42246.

¹⁰⁴ KMA Jármay-gyűjtemény, ZTL Schiff Nr 531741., 533508.

¹⁰⁵ KMA Mladíata-gyűjtemény „Vereinbarung zwischen dem kgl. Preussischen und dem k. u. k. Kriegsministerium über die Art der Verrechnung und Bezahlung von Donaufrachten” (továbbiakban: Megállapodás a dunai szállításokról Poroszországgal, 1918.) valamint „Vereinbarung zwischen den Vertretern des kgl. Bulgarischen Kriegsministeriums, des kgl. Bulgarischen Feldeisenbahnchefs und der k. u. k. Zentraltransportleitung über die Art der Verrechnung und Bezahlung von Donaufrachten” (másolat), (a továbbiakban: Megállapodás a dunai szállításokról Bulgáriával, 1918.). Bár Németországgal (Poroszországgal) papíron a megállapodást magasabb szinten kötötték, aláírója valójában a KSZV hajózási csoportjának vezetője, Döbrentei, illetve a német Dunai Hajózási Csoport vezetője, Reichenbacher volt.

és berendezések (jégtörők, kompok, kórházhajók, lakóhajók, pontonok, kotrók, kitűzőhajók, téli kikötők stb.) költségeit a két fél közösen, a teljesített tonnakilométerek arányában viseli. Kivételt képzett ez alól a Zabrez-Boljevci komp, melynek költségeit az osztrák–magyar hadvezetőség, illetve a Kevevára-Semendria és a Giurgiu-Rusze komp, melyek költségeit a német Dunai Hajózási Csoport viselte. A porosz Hadügyminisztérium ugyan ezt a gyakorlatot 1917-ben már kifogásolta, de az új megállapodásban a polgári szállításoknál továbbra is aranyfrankban voltak megadva tarifák, melyek átszámítása rögzített, 1 aranyfrank=1,47 korona árfolyamon történt. Végezetül a felek kimondták, hogy a Bajor Lloyd járműveinek KSZV általi nautikai irányításáról korábban kötött megállapodás továbbra is változatlanul fennáll.¹⁰⁶

A fenti megállapodás melléklete alapján a KSZV bérletében álló személygőzösökön azok a német hadsereg szolgálatában álló személyek utazhattak, akik szabályosan kiállított katonai jeggyel rendelkeztek. E személyek menetdíjának kifizetése a porosz Hadügyminisztérium által ugyanazon metódus szerint történt, mint a polgári és katonai áruszállítás esetén. A kabinhasználatért viszont a helyszínen, készpénzben kellett fizetnie az azt igénybevevőnek. A balkáni német hadseregvasutakon, viszonyossági alapon az osztrák–magyar hadsereg szolgálatában álló személyek, beleértve a bérelt járművek civil személyzetét is, hasonló módon utazhattak.¹⁰⁷

Az 1918. július 5-én a bolgár Hadügyminisztériummal, illetve a bolgár tábori vasútügyek főnökével megkötött megállapodás a lényegi részét tekintve a porosz Hadügyminisztériummal kötött megállapodásnak a szó szerinti megisméltése volt. A technikai jellegű különbség annyi volt, hogy az elszámolásokat jóváhagyásra két helyre, a bolgár Hadügyminisztériumba, illetve a bolgár tábori vasútügyek főnökéhez is el kellett küldeni. A bolgárokkal 1917 szeptemberében kötött megállapodás alapján az osztrák–magyar hadvezetés háború utáni elszámolással meghitelezte a Bulgáriának szóló katonai szállításokat, ez továbbra is érvényben maradt.¹⁰⁸

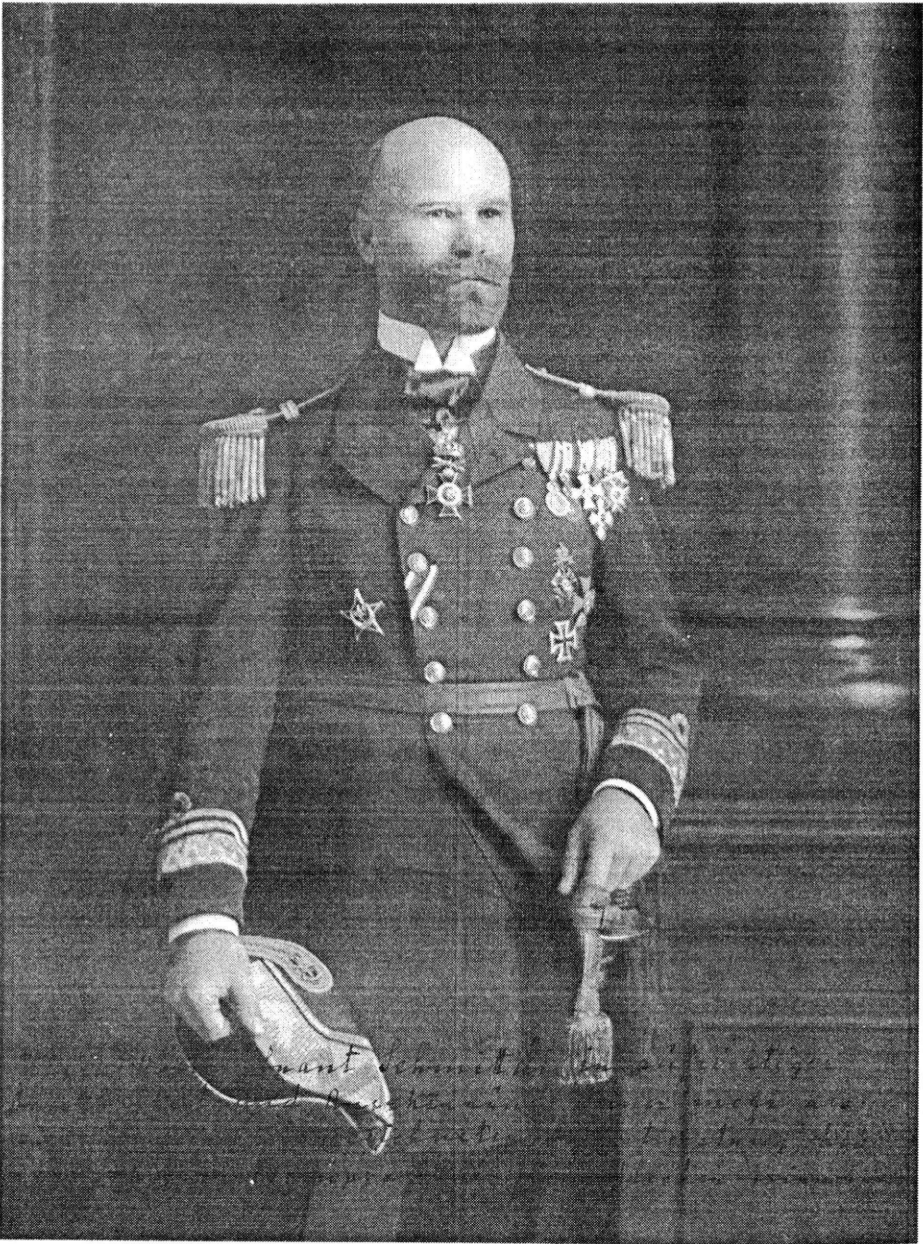
A bolgár hadsereg szolgálatában álló személyeknek a KSZV személyhajóin való utazásáról kötött megállapodás már jelentősen eltért a németekkel kötött hasonló megállapodástól. Ennek oka kimondatlanul a német és a bolgár katonák morálja és viselkedéskultúrája között tapasztalható óriási különbség volt. Míg a német katonák a német parancsnokságok által kiállított jegyekkel utazhattak, a bolgárok csak a KSZV által kibocsátott kártyákkal. A KSZV a bolgár tábori vasútügyek főnökének 5000 db biankókártyát adott át e célból. A kártyának az utazónál lévő, letéphető részét (a másik rész az azt kitöltő bolgár parancsnokságon maradt) az utazás végén szigorúan át kellett adni a KSZV hajó személyzetének. A menetdíj elszámolása már hasonló módon történt, mint a német katonák esetében. A kabin és ágyhasználatért szintén készpénzben, helyben kellett fizetni. Viszonyossági alapon az osztrák–magyar hadsereg szolgálatában állók, beleértve a bérelt hajók személyzetét, fél áron utazhattak az összes bolgár vasútvonalon, nyílt parancssal rendelkezők pedig ingyen, melyet utólagos elszámolással a közös Hadügyminisztérium fizetett ki.¹⁰⁹

¹⁰⁶ KMA Mladiíta-gyűjtemény, Megállapodás a dunai szállításokról Németországgal, 1918.

¹⁰⁷ Uo.

¹⁰⁸ Uo.

¹⁰⁹ Uo.



januar 1920.

Döbrentei Gábor

Döbrentei Gábor fregattkapitányi díszben

Mint arról már többször is szó esett, az ukrán gabonához fűzött remények nem váltak valóra, és a román készletek is lényegében kimerültek, így a hegymeneti forgalom az előző évhez képest a felére csökkent. 1918 nyarán az ukrainai aratásban bízva, számos uszályt tartottak vissza üresen az al-dunai kikötőkben, olyan gabonára várva, mely soha nem érkezett meg.¹¹⁰ A csökkenő forgalom ellenére a kirakodatlan uszályok száma egyre nőtt, augusztusban már elérte a 306-ot, az összesen 1377 uszályból, ami korábban példa nélkül állt. Az uszályok kirakását elvileg minden alkalommal négy nap alatt meg kellett volna tenni. A kirakodatlan uszályok fele Ausztria és Magyarország területén, főleg Bécsben és Budapesten állt, ahol pedig az éhezõ lakosságnak igen nagy szüksége lett volna rakományukra. Kirakodásukra szeptemberbe külön erre a célra katonákat vezényeltek Bécsbe, Pozsonyba és Budapestre.¹¹¹

A KSZV által bérelt hajópark a legnagyobb létszámát 1918 nyarára érte el. Ekkor 228 gőzös és 1377 uszály állt a hadvezetőség bérletében.¹¹² Októberre a gőzösök száma nem változott, de az uszályok száma 1352-re csökkent.¹¹³ A KSZV által irányított park ennél természetesen nagyobb volt, 1488 osztrák és magyar, 135 német és 152 egykori ellenséges vízi járműből állt, 1 millió tonna hordképességgel. A hajókon 5849 fő, a parton 980 fő teljesített szolgálatot, és a kikötőkben 5125 népfelkelő és hadifogoly rakodómunkás dolgozott.¹¹⁴ Hiába volt azonban ekkor a hajópark és a szervezet létszáma a legnagyobb, a teljesítménye már csökkent, és ennek nem csak a szállítandó áru hiánya volt az oka. 1918-ban a KSZV hajózási csoportja által irányított dunai hajózás, mind az eszközpark, mind az emberi oldal tekintetében a kifáradás jeleit mutatta.

Az anyagi jellegű kifáradást jól tükrözi a hajóállomány amortizációja. Az 1916-tól kezdődő nagy háborús igénybevétel következtében a bérelt hajópark, különösen a vontatógőzösöké, 1918-ra rendkívül elhasználódott. 1918 tavaszán már a gőzhajópark 35–40 %-a javítás alatt állt. A helyzet annak ellenére volt ilyen rossz, hogy a háború alatt, 1916–1917-ben mind a DGT, mind az MFTR, jelentős állami segítséggel nagyszabású hajóépítő-programot hajtott végre. A hajózási csoport 1918 júniusára adminisztratív intézkedéscsomagot dolgozott ki, melytől a hajópark üzemképességének javulását várták. Miután a hajójavító kapacitásokat érdemben nem lehetett növelni, a hajók műszaki állapotának nyilvántartásával, és a javítási munkák jobb megszervezésével akarták a célt elérni. Ennek érdekében minden kirendeltséghez egy ügynevezett műszaki referenst küldtek, aki nyilvántartotta a gőzösök műszaki állapotát, és koordinálta a javítási munkákat. A műszaki referens minden megtett út után minden főgépésztől jelentést kért a gépek állapotáról és az esetleges hibákról. Ezek alapján kalkulálta ki az elvégzendő javítási munkákat és azok költségeit. A műszaki referens értesítette a hajózási társaságokat, hogy egy javítást hol lehet a leggyorsabban elvégezni. A referensnek csak akkor volt önálló intézkedési joga, ha a javítás költségeit teljes egészében a hadvezetőség állta, különben a tulajdonossal egyeztetnie kellett. A javítóműhelyekkel a szerződéseket csak a budapesti „Flussfahrzeuge/S”-en keresztül lehetett megkötni, és jóváhagyás végett fel kellett terjesz-

¹¹⁰ KMA Mladiáta-gyűjtemény, Jelentés a bérleti díjmelési tárgyalásról. (másolat)

¹¹¹ HL I. VH 4493 d. ZTL Mr. 540214/Sch.

¹¹² *Döbrentei* 1934. 160. o.

¹¹³ KMA Mladiáta-gyűjtemény, *Döbrentei* 1920. 11. o.

¹¹⁴ *Döbrentei* 1934. 160. o.

teni a hajózási csoporthoz.¹¹⁵ Az intézkedések az összeomlásig terjedő időszakban már nem érték el a kívánt eredményt, októberben a bérelt gőzös-park 30 %-a, ezen belül a teljesítőképes vontatók 40 %-a javítás alatt állt.¹¹⁶

Ákárcsak az eszközpark esetében, az emberi oldalon mutatkozó kifáradásban sincs semmi csodálkoznivaló, hiszen 1918-ra már mindenki belefáradt az ötödik éve zajló háborúba. Fokozódtak az ellátási nehézségek, a fejadagok csökkentek, de a személyzet időnként még ezt a csökkentett fejadagot sem kapta meg. Ez különösen a hajósszemélyzetnél jelentett problémát, ugyanis egyre gyakrabban fordult elő, hogy három-négy napos útra egy napi fejadaggal kellett elindulniuk, mert az ellátó helyek nem tudtak többet kiszolgáltatni. A hús, a zsír és a hüvelyesek után már a krumpli is a ritkán látott különlegességek listájára került.¹¹⁷ A fegyelmi ügyek száma, különösen az önkényes eltávozásoké, megnőtt az előző évekéhez képest, a kikötői munkára vezényelt népfelkelők közül pedig 1918 nyarán-őszén egyre kevesebben tértek vissza önként az otthoni mezőgazdasági munkák idejére kapott szabadságukról. Maga a szervezet is meggyengült, a parti személyzetből sok helyen elvezényelték a hozzáértő embereket, akiket a hajózási ügyekben teljesen járatlan személyekkel pótoltak.¹¹⁸

Az 1917 eleje óta viszonylagosan békés körülmények között zajló dunai hajózásnak, mely 1918 májusától egészen a torkolatig kiterjedt, Bulgária szeptember 25-i kilépése a háborúból vetett végett. Az események ezt követően felgyorsultak, s alig több mint egy hónap múlva bekövetkezett az Osztrák–Magyar Monarchia összeomlása, s megkezdődött a dualista államalakulat széthullása.

Az összeomlás

A jelentősen megerősített balkáni antant haderő szeptember 15-én támadásba lendült Bulgária ellen. Másnap az egész front mozgásba jött, megindult az antant offenzíva Szerbia és Montenegró irányába is. A bolgár hadosztályok alig tanúsítottak valami ellenállást, és a bolgár 1. hadsereg 20-án a frontot elhagyva Szófia felé visszavonult. Az antant támadás így néhány nap alatt átütő sikert ért el. Bulgária kormánya, nem törődve szövetségségei hozzájárulásával szeptember 25-én békét kért. Szeptember 29-én este Szalonikiben aláírták a másnap érvénybe lépő fegyverszüneti megállapodást.

A bolgár arcvonal áttöréséről a hajózási csoport parancsnoka, az ELŐD gőzös fedélzetén tartózkodó Döbrentei fregattkapitány szeptember 25-én este értesült. Bulgária küszöbön álló összeomlása felvetette az Al-Duna kiürítésnek és a hajópark mentésének a kérdését. Szeptember 25-én a KSZV bérelt állományából 995 jármű tartózkodott a Duna Újvidék–Sulina szakaszán, és 167 jármű a Száván.¹¹⁹ A kialakult helyzetben két, egy-

¹¹⁵ HL I. VH 4493. d. ZTL Nr. 536297. 1918. A kijelölt műszaki referensek a következők voltak: Budapest: Otto Popper I. osztályú mérnök, Bécs: Nagy Károly MFTR főgépész, Orsova: Jurkovic László MFTR főgépész, Rusze: Josef Spaits DGT gépüzemvezető, Braila: Wilhelm Wetzl DGT gépüzemvezető.

¹¹⁶ KMA Mladiáta-gyűjtemény, ZTL Sch Nr. 542689. (másolat); *Döbrentei* 1934. 186. o.

¹¹⁷ HL I. VH 4486 d. Exp II. 11246/5, ZTL Nr. 704318.

¹¹⁸ HL I. VH 4483 d. ZTL 530007/4 Sch., ZTL Nr. 530012/62 Sch.

¹¹⁹ *Döbrentei* 1934. 183. o.

mással ellentétes követelménynek kellett megfelelni. A hajótulajdonosok, a hajózási vállalatok érdekei a teljes hajóállomány kivonását és felfelé irányítását követelték meg, hogy járműveik ne kerülhessenek ellenséges kézbe, s lényegében az államnak is ez volt az érdeke, hiszen az amúgy is már elkerülhetetlen háborús vereség küszöbén kevés értelme volt a nemzeti vagyoni felesleges kockázatásának. Ezzel szemben állt az, hogy a Monarchiának és Németországnak szánt élelmiszerek nagy része, illetve a román, bolgár, török és ukrán vasutak részére szállított német köszén még a Dunán úszott, a vasutak pedig nem fedezhették a dunai forgalom kiesésével jelentkező szállítás-igényt, s az élelmiszer behozatal megszűnése igen érzékenyen érintette volna Ausztriát és Németországot. A hajózási csoport vezetője, a KSZV vezetője, illetve az AOK nélkül saját elhatározásából ilyen horderejű kérdésben nem rendelkezhetett. Döbrentei ebben a helyzetben úgy döntött, hogy a mentést megkezdi, de csak a forgalom fenntartására okvetlenül nem szükséges járműveket vonja el az Al-Dunáról. Szeptember 27-én és 28-án ezzel összefüggésben a következő rendeleteket adta ki:

- a. A hajópark újabb és nélkülözhető része rakománnyal Ómoldovától hegymenet, a már megrakott és hegymenet haladó uszályok, illetve a fertőtlenítő hajó kivételével az összes kórházhajó Zimonytól felfelé irányítandó.
- b. A Bulgáriába rendelt szállítmányok Orsován maradnak.
- c. A hajóemelő csoportok működése megszűnik, a javítandó járművekkel és minden felszerelésükkel, a továbbiakban nélkülözhető pontonokkal együtt Zimony fölé irányítandók.
- d. A bolgár parton álló szenes uszályokat állítsák a román partra. A bolgár parton csak be- és kirakó uszályok állhatnak, üres uszályok nem.
- e. A Szófiában tartózkodó Weis őrnagy esetleges figyelmeztetésére mindent menekítsenek át a román partra.¹²⁰

A szeptember 30-ra Bécsbe rendelt Döbrenteinek annak ellenére sikerült e rendelkezéseit megvédenie, hogy ekkor még mind a KSZV, mind az AOK illetékesei közt optimista hangulat uralkodott a bolgár helyzet megítélésében, ugyanis Szófiába és Nisbe német, illetve osztrák–magyar csapatok érkeztek. Az előző nap kötött, aznap életbe lépett fegyverszünetről szeptember 30-án este értesültek Bécsben. A fegyverszüneti egyezmény értelmében a Monarchia és Németország négy hét haladékot kapott, hogy csapataikat kivonják, illetve diplomatáik és állampolgáraik elhagyják Bulgáriát. A határidő október 27-én éjfélkor járt le. Ez azt jelentette, hogy ezen a napon már valamennyi hajónak a Timok folyó torkolata felett kellett lennie.

Az antanttal kötött bolgár fegyverszünet után az al-dunai helyzet egyértelművé vált: a központi hatalmaknak október 27-ig be kell szüntetniük a hajózást ezen a Duna-szakaszon, avagy hajóik hadiszákmánnyá válnak. Ennek ellenére mind az osztrák–magyar, mind a német legfelső hadvezetés késlekedett a hajópark mentésének elrendelésével. Döbrentei a mentést saját hatáskörében nem rendelhette el, de 17 vonatát átirányított az osztrák és a bajor Duna-szakaszról az Al-Dunára, hogy a parancsok kiadása után hatéko-

¹²⁰ Döbrentei 1934. 184. o. A fenti, fontosabbakon kívül a rendelkezések még a következőket tartalmazták: a személyhajók Lomon álljanak készen a polgári menekülők részére, vigyázzanak a megbízhatatlan vonalkalauzokra, oszlássák fel a nélkülözhető hajóállomás-parancsnokságokat.

nyabb legyen a mentés. Végül október 6-án a német hadvezetés lemondott az összes további Balkánra irányuló szállítmányról. A német magatartás azonban ebben a kérdésben a későbbiekben meglehetősen ambivalensnek bizonyult, mivel ezután még egészen október 28-ig különféle szállításokra vonatkozó követelésekkel álltak elő.¹²¹

Az AOK október 10-én adta ki az első határozott mentési rendeletet, miszerint a dunai forgalom Orsovától lefelé megszüntetendő, és új szállítmányok már nem vehetők fel.¹²² Döbrentei a következő nap jelezte az AOK-nak, hogy Orsovától lefelé még 533 bérelt jármű tartózkodik, és ezek mentése még a legnagyobb erőfeszítések ellenére is két nappal túl húzódnak a Bulgária elhagyására szabott határidőn. Hozzátette, hogy ez is csak úgy lehetséges, ha a Brailán álló 109 uszályt a ki- és berakodás mellőzésével azonnal elvontatják. Kifogásolta, hogy a Fekete-tengeri Hatóság a szénnel rakott uszályokat továbbra is vissza akarja tartani, és kérte az AOK-t annak elrendelésére, hogy 3000 tonna szenet rakjanak ki, a többi szenes uszályt pedig vontassák azonnal el. Ennek ellenére Brailán tovább folytatódott a berakodás, és 15 szénnel rakott uszályt végleg visszatartottak.¹²³

1918. október 13-án a hajópark mentésére és a dunai hajózásra vonatkozóan újabb rendeleteket adtak ki. Ezek első pontja elrendelte a polgári hajóforgalom beszüntetését a Duna teljes hosszán, illetve, hogy a katonai szállításokat is csak a KSZV hajózási csoportjának kifejezett parancsára szabad végrehajtani. Ez utóbbi a helyi katonai parancsnokságok önkényeskedéseitől volt hivatott megvédeni a KSZV-t és a hajózást, de mint látni fogjuk, e zavaros időkben már nem mindig eredményesen. Elrendelték továbbá az Al-Dunáról minden üres uszály Belgrádba irányítását, valamint a kórházhajók Belgrádban állomásoztatását. Minden német üres uszályt és tankuszályt Semendriára utasítottak, a vontatóknak téli kikötőül pedig Dunapentelét jelölték ki. A hajózás számára szükséges szénről úgy rendelkeztek, hogy azt csak a KSZV utasítására lehet kiadni.¹²⁴

Bulgária háborúból való kilépése után október 15-től módosították a KSZV hajózási csoportja kirendeltségeinek struktúráját, illetve illetékességi területüket. A bécsi kirendeltség ettől kezdve a Duna Regensburg–Bécs, a budapesti a Bécs–Budapest szakaszon irányította a hajózást. Budapest és Ómoldova között létrehozták az újvidéki kirendeltséget. Az orsovai, a ruszei és a brailai kirendeltségek illetékességi területe nem változott, de a ruszei kirendeltség Giurgiuba költözött át.¹²⁵ Az újonnan létrehozott újvidéki kirendeltségnek már elsősorban a hajópark mentésében szántak fontos szerepet, ugyanis az Al-Dunáról ide irányították a megrakott uszályokat.

A Monarchia határai felé nyomuló balkáni antanthadsereggel szembeni védelem céljából október 8-án hadseregcsoporthoztak létre Kövess Hermann tábornok parancsnoksága alatt. A Kövess-hadseregcsoporthoztak belgrádi parancsnoksága különféle szállítási feladatokra folyamatosan egyre több uszályt és vontatót követelt a hajózási csoporttól: október 11-én 6 gőzöst és 13 uszályt, október 12-én 83 uszályt és legalább 12 gőzös, október 13-án további 2 gőzöst és 6 uszályt.¹²⁶ A KSZV által bérelt hajóraj azonban erre

¹²¹ Döbrentei 1934. 185–186. o.

¹²² Uo. 186. o.

¹²³ KMA Mladiáta-gyűjtemény, ZTL Sch 542590. (másolat); Döbrentei 1934. 186. o.

¹²⁴ HL I. VH 4493. d. ZTL Sch 542252/II.

¹²⁵ Uo.

¹²⁶ Döbrentei 1934. 187. o.

képtelen volt. A hajózási csoport elvileg 228 gőzessel rendelkezett, de közülük csak 102 volt az üzemképes vontatók száma, 70 hajó ugyanis a már korábban említett nagyfokú elhasználódás miatt javítás alatt állt, a maradék 56 pedig személygőzös vagy gyenge helyi hajó volt. A 102 vonatból 16 már más szolgálatot látott el, így összesen 86 vontatóra maradt a több mint 1200 uszály mentése.¹²⁷ Az ilyen kéréseknek egy részét akkor sem lehetett visszautasítani, mivel a hadsereg egyszerűen erőszakkal vette el a kívánt járműveket. Habár október folyamán hivatalosan még mindig kendőzni próbálták, az elkerülhetetlen vereségnek egyre szélesebb körökben ébredtek tudtára. Ennek egyenes következménye volt a teljesíthetetlen követelések megszaporodása, amelyek megindokolt visszautasítása is idővesztéssel járt. Október 18-án a Kövess-hadseregcsoport parancsnoksága újabb 9 gőzöst és 27 uszályt követelt, hogy Belgrádban átkelési célokat szolgáljanak.¹²⁸ Kövess tábornok október 21-én rendelte el a Duna-Száva vonal mögé történő visszavonulást.

A vonatató hiány és az osztrák–magyar valamint a német katonai követelések ellenére október 20-án szinte valamennyi járműnek sikerült Giurgiu fölé érnie. Mindössze Brailában maradt 15 osztrák és magyar, valamint két német szenes uszály, a fekete-tengeri hajózás számára szállított, kirakatlan szénnel, illetve Fetestiben három német gőzös, hat német és egy osztrák uszály, melyek a lerombolt vasúti híd helyén láttak el kompszolgálatot.¹²⁹ A Lom és Giurgiu között ekkor tartózkodó 128 osztrák, magyar és német járműnek az antant által szabott határidőn belüli mentése mindenképpen kivitelezhető lett volna, csak a Brailán és Fetestin lévő további 27-é nem, ha a francia csapatok Lomnál október 19-én, több mint egy héttel a határidő lejárta előtt nem vágták volna el a hajózás útját.

1918. október 19-én a DGT CROATIA gőzöse három DGT, három MFTR, valamint az OLGA nevű uszályval és egy pontonnal¹³⁰ délután egy óraker hegymenetben a bolgár Lom kikötőjéhez ért, ahol egy bolgár gőzösről megállásra adtak jelzést. Az őrszolgálatot ellátó kezelő látta, hogy a kikötőben már nincsenek saját hajók, és francia katonák vannak a parton, erre rögtön a román part felé fordította a hajót. A partról ekkor géppuskatűz alá vették a CROATIA-t, majd ágyútűzvet nyitottak rá. A tűzben a gőzös egyik kormányosa életét vesztette. Az időközben felébresztett Franz Klemm kapitány felhívta a fehér lobogót, elvágta a vonat kábeleket, és a hat telitalálatot kapott, súlyosan sérült gőzöst felfutatta a román part mellett húzódó homokzátonyra. A megfeneklett vontatót a franciák még öt percig lötték, ez alatt a személyzet a román parton álló német őrházba menekült.¹³¹

Miközben a parancsnok a német őrházból telefonon jelentette az esetet, addig egy francia tiszt átkelt a hajóhoz, ahol közölte, hogy a továbbiakban is szabad a hajózás, csak a gőzös keljen át Lomba a vonatmánnal együtt, ahol átvizsgálják, majd folytathatja útját. Klemm kapitány közölte, hogy az átvizsgálást helyben is elvégezhetik. Végül abban egyeztek meg, hogy Vecera kezelő a hajó papírjaival átkel Lomba. Eközben hegymenet-

¹²⁷ KMA Mladiáta-gyűjtemény, ZTL Sch Nr. 542689. (másolat); *Döbrentei* 1934. 186. o.

¹²⁸ *Döbrentei* 1934. 189. o.

¹²⁹ KMA Mladiáta-gyűjtemény, Exp. Giurgiu Nr. 5514 20./10. (másolat)

¹³⁰ Az OLGA uszályon az 1702. sz. hadifogoly munkásszárad, a pontonon pedig DGT és MFTR ügynökségi személyzet utazott. A további hat uszály gabonával, fával és kereskedelmi áruval volt megrakva.

¹³¹ KMA Mladiáta-gyűjtemény, A CROATIA parancsnokának, Franz Klemmnek a jelentése a KSZV részére (másolat).

ben feltűnt a DGT VINDOBONA gőzös, melyet egy ladikkal figyelmeztetni akartak, de a franciák ezt megakadályozták. A német őrségnek azonban sikerült értesítenie a gőzöst a veszélyről, és az még időben visszafordult. Sötétedés után Lomból a bolgár gőzös átkelt, és a vontató hátsó uszályát elkötve, zsákmányként azokat elvontatta.¹³²

Klemm kapitány látva a franciák és a bolgárok magatartását telefonon segítséget kért Calafatból a megmaradt három uszály elvontatására. 19-én este 10 órakor az ENNS és a TEMES monitorok megjelentek, és a franciákra erősen tüzelve két uszályt elvontattak. 20-án hajnali 2 órakor sikerült a harmadik uszályt is elvontatniuk.¹³³ Aznap reggel, miután a megmaradt uszályokat sikerült megmenteni, Klemm kapitány parancsot adott a hajógép használhatatlanná tételére, és a személyzet Calafatba való visszavonulására. Időközben Vecera kezelő is visszatért Lomból, s beszámolt a francia ezredessel folytatott beszélgetéséről. Az ezredes közölte, hogy a bolgárok bármiben megállapodhattak, ők azt nem tekintik érvényesnek, mivel a Duna már francia ellenőrzés alatt áll, és többet egyetlen gőzös sem haladhat Lomnál át.¹³⁴

Október 21-én a Döbrentei kérésére Wulff Olaf korvettkapitány, a Turnu-Severinben álló monitorosztály parancsnoka a VIZA őrnaszáddal hadikövetet küldött Lomra, a helyzet tisztázására. A parancsnokló francia tábornok közölte a követtel, Eduard Korparic sorhajóhadnaggyal, hogy az antant Bulgáriával, és nem Ausztria-Magyarországgal, illetve Németországgal kötött szerződést, és nem engedheti meg, hogy a szeme láttára csapatokat és hadianyagot szállítsanak. Korparic erre közbevetette, hogy ebben az esetben szóba jöhetne a rakomány szigorú kontrollja, mire a tábornok azt válaszolta, hogy magukat a hajókat és az uszályokat is hadianyagnak tekintik, s távozásra szólította fel a sorhajóhadnagyt.¹³⁵ Ezt követően az AOK kérte a közös Külügyminisztériumot, hogy tiltakozzon a Duna határidő előtti lezárása ellen, és eszközölje ki erre való tekintettel a határidő hét nappal való meghosszabbítását.¹³⁶ Ha a Külügyminisztérium részéről meg is történt a tiltakozás, annak már semmi foganatja nem volt.

Október 25-én az ekkor még Szófiában tartózkodó Künzel vezérkari őrnagy útján bolgár részről ajánlatot tettek arra, hogy az eltávozni már nem tudó járműveket bolgár tulajdonnak deklarálják a békekötésig, megelőzendő az antant által hadizsákmányként való lefoglalásukat.¹³⁷ A Monarchia ezt az ajánlatot nem fogadta el, mivel a hajók többsége román kikötőkben állt, s Romániával májusban békét kötöttek. A bukaresti békében bízva, noha azt román részről nem ratifikálták, úgy vélték, a háború után ezeket a hajókat visszakaphatják tulajdonosaik. Ez azonban később hiú reménynek bizonyult, a Lom alatt rekedt 155 osztrák, magyar és német jármű, 26 gőzös, 122 uszály, öt ponton és két evezős hajó, mindörökre elveszett. A Corabiában összegyűlt hajókat és uszályokat november 10–11-én francia és szerb csapatok lefoglalták.¹³⁸

¹³² KMA Mladiáta-gyűjtemény, A CROATIA parancsnokának, Franz Klemmnek a jelentése a KSZV részére (másolat).

¹³³ KMA Mladiáta-gyűjtemény, S. M. Schiff „Enns” Nr. 303 (másolat); KMA Mladiáta-gyűjtemény, K. u. K. Donauflottillenkommando Res. Nr. 2271. (másolat)

¹³⁴ Ld. 131. j.

¹³⁵ KMA Mladiáta-gyűjtemény, S. M. Patrouillenboot „Viza” Res. Nr. 242. (másolat)

¹³⁶ KMA Mladiáta-gyűjtemény, AOK Chef des Generalstabes Op. Geh. 2035. (másolat)

¹³⁷ KMA Mladiáta-gyűjtemény, Telegrammabschrift ZTL Schiff 13481. (másolat)

¹³⁸ KMA Mladiáta-gyűjtemény, *Döbrentei* 1920. 54–55. o. Október utolsó napjaiban Corabiában gyűjtötték

Az antant csapatok megjelenése a Dunánál, illetve Szerbiában történő előrenyomulásuk előrevetítette, hogy a Duna–Száva vonal már nem lesz sokáig tartható. A riasztó hírek tükrében úgy tűnt, hogy az ellenség előbb elérheti e vonalat, mint ahogyan az itt lévő hajópark teljes mentése megtörténhet. 1918. október 22-én kiadták a parancsot a Tisza és a Száva teljes kiürítésére, valamint arra, hogy a megrakott uszályokat ezentúl ne Újvidékig, hanem azon túl vontassák. Ugyanaznap elrendelték az Újvidéken összegyűlt járművek hegymenet történő elvontatását. A rendelet eredményeként 1918. október 23. és november 2. közt összesen 85 gőzös és 476 uszály távozott Újvidékről.¹³⁹

A hajópark mentését nagymértékben megkönnyítette, hogy, mint azt már említettük, október első felében, az ukrán és román áruk behozatalának meggyorsítására a Duna felső szakaszáról az alsó szakaszra irányították a még rendelkezésre álló vonatató gőzösöket. A Szerbiából való evakuálás céljaira, csapatszállításra és a kincstári javak elszállítására üres uszályokat és gőzösöket vezényeltek Belgrádba. A katonák átszállításához elég hajó és uszály állt rendelkezésre, sőt, több mint elegendő. Ennek ellenére a Kövess-hadseregszázada újabb és újabb kívánásokkal állt elő. A kincstári javak evakuálásához viszont csak a szükséges hajótér ötóde állt rendelkezésre, mindössze 60 uszály.

1918. október 24-én hagyta el az utolsó hajó Orsovát, s október 29-én este a csapat szállítók, a Lom alatt rekedt, illetve az orsovai és a turnu-severini javítóműhelyben álló, mozgásképtelen egységek kivételével minden jármű Zimony felett volt. Október 28-án Döbrenteit, saját kérésére, mint az AOK meghatalmazottját beosztották a Kövess-hadseregszázada mellé, hogy a csapatátkezelésnél a hajóparkot irányítsa. Október 29-én Dubrovicánál, október 30-án Semendriánál és Vincánál a visszavonuló csapatok átkeltek a Dunán, majd az ezekben résztvevő járműveket Belgrádba és Újvidékre irányították. Október 31-én az összes hajó elhagyta a Szávát, november 1-jén pedig végrehajtották az utolsó csapatátkezeléseket. E nap délelőttjén az utolsó gőzösök és uszályok is elhagyták Belgrádot és Zimonyt.¹⁴⁰

A már fentebb említett, Lom alatt rekedt 155 jármű mellett a Dunán Sulina és Zimony között, illetve a Száván még további 170 úszóeszköz maradt november 1-je után, beleszámítva az elsüllyedt egységeket is: 24 gőzös (13 elsüllyedt), 97 uszály (44 elsüllyedt), egy elsüllyedt tankuszály, 17 ponton (5 elsüllyedt), illetve 31 motorcsónak, evezős hajó és kotró (ebből 26 elsüllyedt). A 170 járműből 99 (ebből 46 elsüllyedt) állt a KSZV bérletében.¹⁴¹ A KSZV bérletében osztrák és magyar járművekből így összesen 229 maradt Zimony alatt a Dunán, illetve a Száván.

1918. november 1-jén délelőtt az osztrák, magyar és német kereskedelmi hajópark zöme Zimonytól felfelé biztonságban volt. A mentés így majdnem teljesen sikerült, hiszen még az ellenállás nélkül előrenyomuló antant erők sem érték volna utol a felfelé menekülő hajórajt. November 2-án azonban teljesen váratlan esemény jött közbe: Vukováron német katonák puskatűzzel kényszerítették megállásra az áthaladó PUSZTA-SZER gőzöst és az utána jövő hajókat.

össze a hajók nagy részét, és ide költözött át a giurgiu-i kirendeltség is Csoma alezredes parancsnoksága alatt. A lefoglalt járművek közül 12 gőzös és 58 uszály a DGT, 7 gőzös és 29 uszály az MFTR tulajdonát képezte. A hajókkal együtt több mint 16 000 tonna áru is az antant kezébe került.

¹³⁹ Döbrentei 1934. 190. o.

¹⁴⁰ Uo. 191–192. o.

¹⁴¹ KMA Mladiáta-gyűjtemény, Döbrentei 1920. 62–63. o.

Az Osztrák–Magyar Monarchia 1918 októberében meginduló felbomlásakor újonnan formálódó nemzeti államok természetesen igyekeztek az egykori Monarchia ingó és ingatlan vagyonából minél többet megszerezni, s ez a magatartás jellemezte az október 29-én létrejött zágrábi Horvát Nemzeti Tanácsot is. Az ilyen jellegű törekvéseket számos esetben támogatták a korábban a Monarchia valamely intézményénél szolgáló, s a felbomláskor hirtelen nemzeti öntudatra ébredt személyek magánakciói. A dunai hajózásban példa erre a DGT TITEL gőzös szlovén nemzetiségű kapitánya, Turina, aki a szigorú parancs ellenére a gőzöst vontatmányával együtt október 31-én Vukovárra vitte. Itt a kapitány és a legénység egy része sapkájáról a DGT jelvényt levéve a „horvát forradalmat” ünnepelte, majd a kapitány telefonon az újvidéki kirendeltségnek jelentette, hogy a horvátok lefoglalták a hajót, rakományával együtt. Újvidéken már tudtak az esetről, és a valóságról, s Erdélyi százados megparancsolta Turinának az út folytatását. A kiadott parancsnak ekkor még volt foganatja, Turina Budapestre vitte a gőzöst vontatmányával együtt.¹⁴²

1918. november 1-jén az újvidéki Nemzeti Tanács – mely magyarokból állt – megparancsolta az újvidéki hajócsoporthoz, hogy a „nemzeti érdekek védelmében” valamennyi Újvidéken álló hajót és uszályt tartson vissza.¹⁴³ Az újvidéki Nemzeti Tanács a hajókat és a rakományukat a magyar állam számára kívánta biztosítani, ám valójában ezzel épp az ellenkezőjét sikerült elérniük. A parancs hatására az újvidéki hajócsoporthoz feloszlott, és az itt lévő, még jelentős hajópark szervezett mentése megszűnt, s már csak kevés hajó hagyta el ezt a kikötőt.¹⁴⁴

A TITEL-eset után a hajófoglalások Vukováron november 2-án délelőtt kezdődtek meg. A hegymenet hajózó MFTR PUSZTASZER gőzöst a vukovári horvát Nemzeti Tanács megállította. Amikor a gőzös tovább akart haladni, a vukovári német kikötő-parancsnokság népfelkelőkből álló német őrsége puskatüzet nyitott rá, ezzel kikötésre kényszerítve. A német katonák parancsnokuk távollétében egy horvát nemzetiségű csendőr főhadnagy parancsainak engedelmessé állították meg fegyvereikkel a gőzöst. A zágrábi nemzeti tanács eredetileg arra utasította a vukovári nemzeti tanácsot, hogy az összes uszályt rakodják ki, de a gőzösöket és az üres uszályokat engedjék tovább. A vukovári Nemzeti Tanács elnöke, Rajačić báró ezt önhatalmúlag megváltoztatta, és november 2-án elrendelte minden hajó feltartóztatását.¹⁴⁵

A vukovári zár nem bizonyult hermetikusnak. Néhány gőzösnek sikerült elmenekülnie Vukovárról, és elérnie Budapestet, más hajók pedig hegymenetben elhaladtak a város előtt. A cs. és kir. Duna-flottilla vonata, a SÁMSON gőzös, lőszerrel és üzemanyaggal rakott uszályokkal például sikeresen túljutott Vukováron. November 3-án a Szerbiából távozó Kövess és von Rhemen tábornokok a DRAU, I. FERENC JÓZSEF és a SOPHIE személygőzösökkel háborítatlanul haladtak át Vukovárnál. November 4-én hajnalban a német kikötő-parancsnokság személyzete távozott, négy gőzössel, hat motorcsónakkal és egy motoros uszályval. A német katonák helyét a frontról hazatérő horvát nemzetiségű katonák vették át.¹⁴⁶

¹⁴² KMA Mladiáta-gyűjtemény, *Döbrenței* 1920. 66. o.

¹⁴³ KMA Mladiáta-gyűjtemény, Az újvidéki Nemzeti Tanács írásbeli parancsa, 1918. november 1. (másolat)

¹⁴⁴ KMA Mladiáta-gyűjtemény, *Döbrenței* 1920. 67. o.

¹⁴⁵ Uo.

¹⁴⁶ Uo. 68. o.

IV. Károly híres október 29-i táviratában az osztrák–magyar haditengerészet tengeri egységeit az újonnan megalakuló horvát államnak, míg a folyami egységeket Magyarországnak adta át.¹⁴⁷ Az ekkor már elméletileg a magyar állam tulajdonát képező Duna-flottilla egységei november 2-án, 3-án és 4-én probléma nélkül haladtak át Vukovárnál, sőt, az itt partra szálló délszláv legénység a legnagyobb barátságban vált el egykori bajtársaitól. A Duna-flottilla november 4-én leköszönő parancsnoka, a horvát nemzetiségű Marius Ratković sorhajókapitány felismerte a vukovári horvát szervek eljárásának törvénytelen voltát, és megpróbált közbenjárni a feltartóztatott járművek elengedéséért, ám sikertelenül. November 3-án felmerült a monitorok bevetésével a fegyveres beavatkozás lehetősége is, de Károlyi Mihály gróf, magyar miniszterelnök, akit dr. Nikolits Béla, az MFTR igazgatóhelyettese tájékoztatott a helyzetről, elvetette ezt.

November 4-én a horvát–szlovén kormányzat elrendelte minden, a felségvizein található hajó lefoglalását, és a velük való minden magánközlekedés tilalmát. Erről a rendelkezésről Vukováron csak november 6-án szereztek tudomást.¹⁴⁸ November 16-án a BL november 11-i távirati érdeklődésére Zágrábból szintén táviratilag közölték a vállalattal, hogy az SHS kormányzat, egy semleges állam képviselőjeként lefoglalta a Zimony és Apatin között úszó, „hadianyagokkal” megrakott uszályokat.¹⁴⁹ November 17-én Belgrádból egy bizottság érkezett Vukováriba, az itt megállított járművek átvételére. Ezzel egy időben szerb delegáció utazott Zágrábba, hogy megtárgyalják, a lefoglalt rakományokból mi kerüljön Szerbiába, és mi maradjon Horvátországban. A Vukováron álló, gabonával rakott uszályok egy részét Eszékre vezényelték, ahol kirakodásra kerültek. A szén és a petróleum döntő hányada is Szerbiába került.¹⁵⁰

November első felében még egy kísérlet történt magyar részről az Újvidék és a Dráva torkolata közt rekedt járművek mentésére, miután a Károlyi-kormány kieszközölte a zágrábi Nemzeti Tanács elvi engedélyét. A STÖR őrnaszád önkéntesekből álló legénységgel november 7-én futott ki Budapestről és 10-én érkezett meg Újvidékre. A hajó parancsnokának, Hartmann Gaszton sorhajóhadnagyának mind Újvidéken, mind Vukováron szembesülnie kellett azzal, hogy a zágrábi elvi engedély, amit időközben vissza is vontak, nem sokat ér a parancsokat Belgrádból kapó szerb katonasággal szemben. Végül összesen 5 gőzöst és 23 uszályt sikerült megmenteni, és Apatinig kísérni. A STÖR november 19-én tért vissza Budapestre.¹⁵¹

A vukovári hajómegállítások és lefoglalások következtében 40 gőzös, 190 uszály és 8 egyéb úszómű, összesen 238 objektum jutott horvát, majd jugoszláv kézre. A járművek közül 172 a KSZV bérletében állt, négy a magyar állam tulajdonát képezte, 34 német járművet pedig a berlini hajózási csoport bérelt. A 190 uszály összesen 48 834 tonna

¹⁴⁷ IV. Károly a tengeri egységeket kifejezetten Horvátországnak szánta, nem az újonnan alakuló délszláv államnak. Egyes vélemények szerint ezzel a gesztussal azt igyekezett elérni, hogy a háború után valamilyen föderatív formában Ausztria mellett tarthassa Horvátországot. Az antant hatalmak természetesen nem tartották tiszteletben ezt a döntést, a haditengerészet egységeit hadizsákmányként kezelték, s ezek közül még a győztesnek minősülő SHS királyság is alig kapott valamit.

¹⁴⁸ KMA Mladiáta-gyűjtemény, *Döbrenței* 1920. 72. sz. melléklet.

¹⁴⁹ KMA Mladiáta-gyűjtemény, BL Telegramm Nr. 4986. (másolat)

¹⁵⁰ KMA Mladiáta-gyűjtemény, az „Obzor” című horvát újság cikke, az 1918. november 24-i számból, német fordításban, „Konfiszierter Waren in Vukovar” címmel. (másolat)

¹⁵¹ Hartmann Gaszton jelentése. Közli: *Döbrenței* 1934. 194–195. o.

áruval volt megrakva, melyek 27,6 %-a származott szerb kikötőkből.¹⁵² Ezt azért érdemes kiemelni, mert a későbbi szerb érvelés ezen áruk 100 %-ára, mint „ellopott szerb magánjavakra” hivatkozott.

Mint az már korábban említésre került, az osztrák, magyar és német kereskedelmi hajópark nagyobb része Zimony felett volt a Dunán. A vukovári események, illetve a rend és a fegyelem gyors felbomlása következtében a legtöbb jármű Újvidéken maradt. A november elején megalakult újvidéki Szerb Nemzeti Tanács megkezdte az itt álló uszályok kirakását, majd a szerb hadifoglyok hazaszállítását. A távozó német csapatok nyomában november 8-án reggel szerb csapatok szállták meg a várost. November 9-én a hajócsoporthatóság parancsnokságon megjelent Nikolić szerb hajóskapitány, és közölte Erdélyi századossal, hogy a hajópark irányítást átveszi. A padovai fegyverszünetre hivatkozó Erdélyivel közölte, hogy a szerb hadvezetőség az ott álló teljes kereskedelmi hajóparkot, rakományt és személyzettel együtt hadizsákmánynak tekinti.¹⁵³

Az újvidéki és a vukovári foglalatások mellett november első felében a szerbek lefoglalták az összes, Vukovár és a Tisza torkolata közötti Duna-szakaszon lévő járműveket. Az előrenyomuló szerb csapatok november 20-án Apatinban, 1919. január 2-án Szegeden, február 18-án Baracskán, február 25-én Mohácson foglalták le az ott található vízi járműveket. E lefoglalások következtében, a Vukovárban már megszerzettekén túl még összesen további 633 úszóeszköz jutott délszláv kézre, köztük 33 gőzös és 439 uszály, melyek 97 %-a korábban a KSZV bérletében állt.¹⁵⁴

*

A háború utolsó heteiben, illetve már nagyjából a padovai fegyverszünetet követően, a KSZV irányítása alatt álló 266 gőzösből és 1352 uszályból összesen 107 osztrák, magyar és német gőzös, illetve 831 uszály került román és délszláv kézbe, többségében rakományával együtt.¹⁵⁵ Ebből az állományból 90 osztrák, magyar és német gőzöst, valamint 711 uszályt, mint jogos zsákmányt 1921-ben a győztes államoknak ítélték meg.

A hadvezetőség által bérelt, a KSZV hajózási csoportja által vezetett teljesítménye 1918-ban a következőképpen alakult: a Vaskapun hegymenetben 2204 megrakott és 142 üres uszály, míg völgyemenetben 1264 megrakott és 766 üres uszály haladt át. Ebben a számban benne vannak a hajópark októberi mentésének a számai is. 1918 folyamán a Vaskapun hegymenetben 636 010 tonna áru, míg völgyemenetben 513 028 tonna áru haladt át. A hegymenetben áthaladt áruk közül 215 836 tonna volt a gabonaféle és hüvelyes, ezeknek túlnyomó része Romániából származott, és 192 467 tonnát tett ki a kőolaj. A gabonafélék és egyéb szemes termények közül a legnagyobb mennyiséget a kukorica tette ki, 152 502 tonnával.¹⁵⁶ Az Ukrajnából származó, a Dunán szállított gabona meny-

¹⁵² KMA Mladiáta-gyűjtemény, *Döbrenței* 1920. 71–73. o. A lefoglalt járművek közül 13 gőzös és 90 uszály a DGT, 10 gőzös és 36 uszály az MFTR, 3 gőzös és 22 uszály a DDGT, 4 gőzös és 6 uszály a MBR, 9 gőzös és 25 uszály a BL tulajdonát képezte.

¹⁵³ KMA Mladiáta-gyűjtemény, *Döbrenței* 1920. 77. o.

¹⁵⁴ Uo. 78. o.

¹⁵⁵ Uo. 11., 79. o.

¹⁵⁶ Uo. 34. o.

nyiségére nincs adatunk, de túl nagy mennyiséget nem tehetett ki. Annyit tudunk, hogy a Vukováron lefoglalt 48 834 tonna áruból 1760 tonnát tett ki az ukrán gabona.¹⁵⁷ Románia kimerülést jelzi, különösen a kenyérgabona tekintetében, hogy amíg 1918-ban a megszállt Szerbiából 105 460 tonna kenyérgabonát szállítottak Ausztriába, addig Romániából néhány tízezer tonnát. Ennek ellenére nem szabad lebecsülni Románia szerepét Ausztria gabonaellátásában, hiszen ha az 1917–1918-as adatokat összességében nézzük, akkor azt látjuk, hogy onnan 643 726 tonna kenyérgabona érkezett Ausztriába, míg Szerbiából 195 320, és ekkor még nem beszéltünk a 260 000 tonna román kukoricáról, valamint a Németország részére szállított 480 000 tonna kenyérgabonáról.¹⁵⁸ Az 1918-as csonka hajózási időnyben, bár teljesítménye elmaradt az 1916. és 1917. éveiktől, a KSZV által vezetett dunai hajózás forgalma még mindig messze meghaladta a háború előtti legjobb békeévékét.

Az osztrák–magyar dunai kereskedelmi hajópark, melynek nagyobb méretű igénybevételével a Monarchia hadvezetése háború előtti terveiben nem számolt, az 1916–1918. háborús években az ellátás szempontjából a központi hatalmak egyik legfontosabb forgalmi eszközzé vált. A háború nem várt elhúzódása és az antant blokádja következtében beálló élelmezési krízisen csak a román gabona segítségével lehetett úrrá lenni, és az csak a dunai vízi úton érkezhettek meg időben. E feladatot nem sikerült volna végrehajtani ama jelentős hajópark nélkül, melyet az osztrák és a magyar vállalatok birtokoltak a Dunán, sem pedig a háború során létrehozott központi irányító szervezet nélkül, mely a különböző vállalatoktól bérelt hajókból álló flotta egységes irányítását megvalósította.

A KSZV hajózási csoportja által irányított dunai hajózás minden probléma és nehézség dacára mindvégig eredményesen teljesítette feladatát. Sikerral szállt szembe a német al-dunai törekvésekkel és beavatkozási kísérlettel is, megőrizve a Monarchia hegemoniáját a dunai hajózásban. 1917-ben a németek is kénytelenek voltak elismerni ezt, és dunai hajóparkjuk nautikai vezetését rábízták a KSZV-re. Ugyancsak eredményesen tudta kezelni a tulajdonos hajózási társaságok túlzó követeléseit, annál is inkább, mivel a társaságok egyre inkább rászorultak a KSZV segítségére: 1916-ban az élelmiszer-ellátást, 1918-ban pedig a szénellátást is magára vállalta a hadvezetőség. A KSZV által irányított hajózás teljesítményét és szerepét jól jelzik a következő adatok: 1916–1918-ban a Vaskapun át összesen 2 787 512 tonna gabonafélét és 373 053 tonna olajt hoztak be vízi úton Romániából, a Monarchia és Németország számára míg ugyanebben az időszakban a Balkán irányába 874 765 tonna szenet vittek ki, elsősorban a megszállt vasutak részére. Az élelmiszerszállítások területén a dunai vízi út kiemelkedő fontosságát jelzi, hogy 1916-ban a román gabona kétharmada, 1917–1918-ban pedig a négyötöde a Dunán keresztül érkezett. A Dunán időben érkező gabona nélkül mind 1916-ban, mind 1917-ben a központi hatalmak polgárait, elsősorban az osztrák lakosságot az éhínség réme fenyegette volna.

¹⁵⁷ KMA Mladiáta-gyűjtemény, *Döbrentei* 1920. 72–73. o.

¹⁵⁸ *Kerchnawe, Hugo*: Die k. u. k. Militärverwaltung in Serbien. In: Die Militärverwaltung in den von den österreichisch-ungarischen Truppen besetzten Gebieten. Wien, 1928. 144–148. o.; *Schafarik*: i. m. 136–137. o. A Romániára vonatkozó kiviteli adatok 1917–1918-ra a két évre együttesen vannak megadva, így a 1918-as adatokra csak következtetni tudunk a vízi szállítás adataiból.

MELLÉKLET

A Vaskapun áthaladó uszályok száma¹⁵⁹

	<i>hegymenetben</i>		<i>völgymenetben</i>	
	1917	1918	1917	1918
megrakott uszály	2785	2204	1672	1264
üres uszály	576	142	1654	766

A Vaskapun áthaladó árumennyiségek fajtánként, tonnában¹⁶⁰

	<i>hegymenetben</i>		<i>völgymenetben</i>	
	1917	1918	1917	1918
hadianyagok	19 986	29 541	104 146	36 500
búza	863 320	28 583		
kukorica	161 512	152 502		
árpa	21 249	13 151		
egyéb gabonaféle és hüvelyes	47 425	21 600		
szálastakarmány	11 797	71 807		
olajfélék	120 499	192 467		
egyéb nyersanyagok	18 184	21 583		
fa	9563	47 867		6 718
nyersvas			1 158	
szén és koks	600	52 397	405 318	434 035
egyéb árucikkek	326	4 912	68 164	35 775
összesen	1 274 461	636 010	578 786	513 028

¹⁵⁹ KMA Mladiáta-gyűjtemény, *Döbrentei* 1920. 34. o.

¹⁶⁰ Uo.

A Romániából 1916. december – 1918. szeptember 10. között kivitt élelmiszerek, tonnában¹⁶¹

	<i>Németország</i>	<i>Ausztria- Magyarország</i>	<i>Törökország</i>	<i>Bulgária</i>
búza	480 459	643 726	124 584	4 630
rozs	11 284	12 128	1 528	
liszt	9 403	13 561	90	782
kukorica	196 856	259 857	27 645	6 385
zab	10 306	6 991	43	153
egyéb gabona	10 216	1 528	109	1
hüvelyesek	1 374	1 063	337	360
olajmagvak	28 995	14 096		6
só	184	5 932	1	85 182
marha (db)	9 537	52 818	126	1 500
sertés (db)	29 537	71 519		
juh, kecske (db)	1 208	404 444		

¹⁶¹ Schafarik: i. m. 136–137. o.

THE MILITARY EMPLOYMENT OF AUSTRIA-HUNGARY'S DANUBE MERCHANT FLOTILLA
IN THE FIRST WORLD WAR

The Activities of the Central Transportation Board's Shipping Group, 1917–1918

Summary

In March 1917, after the partial occupation of Romania at the end of 1916, the Danube waterway was opened again for the Central Powers, right down to Brăila. Restarting corn imports from Romania was a question of vital importance for the Austro-Hungarian Monarchy. Due to the limited capacity of the railways, four fifths of all imported corn arrived on the Danube. Besides the restarting of shipping, discussions about the watercraft found in Romanian territory were also started, with a focus on their distribution, as they had been regarded as spoils of war. A preliminary decision on the distribution of the booty was finally reached only in June 1918, according to which the vessels would have been distributed equally among the four allies. Owing to the demands of the Bulgarian party, a final agreement had not been concluded until the end of the war. In 1917, the Austro-Hungarian Monarchy reached an agreement with both Germany and Bulgaria, on the regulations and the accounting of transportation activities on the Danube. The agreements, somewhat modified, were signed again in 1918. In 1917, 1,093,506 tons of Romanian corn were shipped to the Monarchy and to Germany, a quantity that fell short of the hoped-for amount of 1.5 million tons. The main reason being the incipient exhaustion of Romanian resources.

The exhaustion of Romanian resources influenced the capacity of Danube shipping significantly in 1918. At the same time, the Central Powers had high hopes for peace with the Rada (the Parliament) of Ukraine, and with the Russian Soviet Republic, which included the promise of 1 million tons of corn. In compliance with the Peace of Bucharest signed with Romania on 7 May 1918, the Danube was opened to the Black Sea for shipping under the direction of the Central Transportation Board. The Board signed a contract with the Euxina Shipping Company on crop transportation from Ukrainian ports to Brăila, but no significant shipping activity took place between May and September on the Black Sea. In May 1918, with regard to coal shortages, the Central Transportation Board took over the supply of coal to the flotilla that it hired. In August 1918, the two big Austro-Hungarian shipping companies forced the supreme military command to pay much higher fees. At its height in the summer of 1918, the charter flotilla consisted of 228 steamboats and 1,377 barges. By then, the signs of wartime exhaustion were already showing – 40% of the steamboats were under repair. In 1918, until the fall of the Monarchy, only 215,836 tons of corn were imported from Romania by water, owing to the exhaustion of the Romanian resources.

After Bulgaria quit fighting, the most important task was to save the flotilla from the lower reaches of the Danube. The Entente allowed four weeks to evacuate Bulgarian territories, but breaking that promise, French troops closed the waterway of the Danube at Lom, before the deadline. It seemed that watercraft above Lom could be successfully saved, but on 2 November, the seizure of boats at Vukovar was started. In the chaos of the disintegration of the Austro-Hungarian Monarchy, mostly after the armistice, 107 Austro-Hungarian and German steamboats and 831 barges were captured by Romanians and Southern Slavs. 90 of the steamboats and 711 of the barges were later awarded to the victorious countries by the American arbitrator.

L'UTILISATION MILITAIRE DE LA NAVIGATION COMMERCIALE AUSTRO-HONGROISE
SUR LE DANUBE DANS LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE.

Navigation dirigée par le Service de Navigation de la Direction Centrale
des Transports, 1917–1918

Résumé

Avec l'occupation partielle de la Roumanie fin 1916, la voie fluviale danubienne redevint libre devant les Empires centraux jusqu'à Braila en mars 1917. Relancer l'importation du blé roumain fut alors une question vitale pour la Monarchie austro-hongroise. En raison de la faible capacité des chemins de fer, 80 % de l'importation se fit sur le Danube. Outre la reprise de la navigation, des négociations furent engagées sur la répartition des bateaux saisis en Roumanie à titre de butin. Au sens de la décision préalable prise seulement en juin 1918, le butin aurait dû être réparti à part égale entre les quatre alliés. Toutefois l'accord définitif ne put pas être signé avant la fin de la guerre à cause des revendications de la partie bulgare. Durant 1917, la Monarchie s'entendit à la fois avec l'Allemagne et la Bulgarie sur la réglementation et la facturation des transports sur le Danube. Après quelques modifications, ces accords furent conclus en 1918. Au cours de 1917, 1 093 506 tonnes de blé roumain pouvaient être acheminées en direction de la Monarchie et de l'Allemagne, ce qui fut moins que les 1,5 millions de tonne escomptées. Cela s'explique principalement par le fait que les stocks roumains ont commencé à s'épuiser.

En 1918, le résultat des transports danubiens fut déterminé par l'épuisement des stocks roumains. Cependant les Empires centraux mettaient leurs espoirs dans les traités de paix conclus avec la Rada ukrainienne et la Russie soviétique et dans les 1 million de tonnes de blé y promises. Du fait de la paix de Bucarest conclu avec la Roumanie le 7 mai 1918, le Danube devint ouvert jusqu'à la Mer noire pour la navigation dirigée par la Direction centrale des Transports. Celle-ci a signé un contrat avec la société de navigation Euxina sur les transports de blé depuis les ports ukrainiens jusqu'à Braila, mais la navigation sur la Mer noire ne fut finalement pas importante entre mai et septembre. En raison du manque de charbon, la Direction centrale des Transports prit en charge, dès mai 1918, l'approvisionnement en charbon de son parc de bateaux affrétés. En août 1918, les deux grandes sociétés de navigation (DDSG, MFTR) extorquèrent au commandement militaire une importante augmentation du prix de location. C'est en été 1918 que le parc de bateaux affrétés fut le plus grand : il comptait alors 228 vapeurs et 1377 chalands. A cette époque, les signes d'épuisement furent déjà perceptibles, 40 % des vapeurs étaient en réparation. En raison de l'épuisement des stocks roumains, en 1918, jusqu'à l'effondrement, seules 215 836 tonnes de blé ont pu être acheminées de Roumanie par voie fluviale.

Après la sortie de la Bulgarie de la guerre, la tâche principale résidait dans le sauvetage du parc de bateaux sur le Bas-Danube. L'Entente accorda quatre semaines pour le retrait des territoires bulgares, mais les troupes françaises, contrairement à leur promesse, fermèrent le Danube à Lom avant l'expiration du délai. Le sauvetage des bateaux en amont de Lom semblait réussir jusqu'à ce que la saisie de bateaux ne commence à Vukovár le 2 novembre. Dans les circonstances chaotiques de la Monarchie en décomposition, 107 vapeurs austro-hongroises et allemandes et 831 chalands furent pris par les Roumains et les Slaves du Sud dont 90 vapeurs et 711 chalands furent attribués aux États vainqueurs par l'arbitre américain.

DI INANSPRUCHNAHME DER ÖSTERREICHISCH-UNGARISCHEN DONAU-
HANDELS-SCHIFFFAHRT DURCH DAS MILITÄR IM ERSTEN WELTKRIEG

Die von der Schifffahrtsabteilung der Zentraltransportleitung gelenkte
Schifffahrt 1917–1918

Resümee

Mit der teilweisen Besetzung Rumäniens Ende 1916 öffnete sich den Zentralmächten im März 1917 die Donau-Wasserstraße bis nach Braïla. Für die Österreichisch-Ungarische Monarchie war die Wiederaufnahme des Imports von rumänischem Getreide eine Schicksalsfrage. Infolge der geringen Kapazität der Eisenbahnen erfolgten Vierfüntel des Imports über die Donau. Neben der Wiederaufnahme der Schifffahrt begannen auch die Verhandlungen über die in Rumänien gefundenen Wasserfahrzeuge als Kriegsbeute und über ihre Aufteilung. Über die Aufteilung der Beute wurde im Juni 1918 provisorisch entschieden; demnach wäre die Aufteilung zwischen den vier Verbündeten zu identischem Anteil erfolgt. Zu einer endgültigen Entscheidung kam es jedoch infolge der Forderungen der bulgarischen Partei bis zum Kriegsende nicht. Im Laufe des Jahres 1917 traf die Monarchie sowohl mit Deutschland, als auch mit Bulgarien eine Vereinbarung über die Regelung und Abrechnung der Donau-Transporte. Diese Vereinbarungen wurden – mit gewissen Änderungen – auch im Jahre 1918 abgeschlossen. Im Jahre 1917 konnten schließlich 1 093 506 Tonnen rumänisches Getreide auf dem Wasserweg in Richtung der Monarchie und Deutschland weitergeleitet werden, was jedoch unter der erhofften Menge von 1,5 Millionen Tonnen blieb. Der Grund hierfür war in erster Linie, dass die rumänischen Bestände langsam, aber sicher an ihre Grenzen stießen.

Der Transportleistung des Jahres 1918 auf der Donau drückte die Ausschöpfung der rumänischen Bestände ihren Stempel in bedeutendem Maße auf. Die Zentralmächte setzten jedoch große Hoffnung in den, mit dem ukrainischen Rada und später mit Sowjet-Russland geschlossenen Frieden, sowie in die hier versprochenen 1 Million Tonnen Getreide. Infolge des mit Rumänien geschlossenen Friedens von Bukarest vom 7. Mai 1918 öffnete sich der von der Zentraltransportleitung gelenkten Schifffahrt die Donau bis zum Schwarzen Meer. Für die Getreidetransporte aus den ukrainischen Häfen bis Braïla schloss die Zentraltransportleitung einen Vertrag mit der Schifffahrtsgesellschaft Euxina ab, aber schließlich bildete sich in der Zeitspanne Mai-September keine bedeutende Schifffahrt auf dem Schwarzen Meer heraus. Im Mai 1918 übernahm die Zentraltransportleitung angesichts des Kohlemangels die Versorgung des von ihr gemieteten Schiffsparks mit Kohle. Die beiden großen Schifffahrtsgesellschaften (DDSG, MFTR) konnten im August 1918 eine bedeutende Mieterhöhung von der Kriegsführung erzwingen. Den größten Bestand erreichte der gemietete Schiffspark im Sommer 1918: zu dieser Zeit bestand er aus 228 Dampfern und 1377 Schleppbooten. Zu dieser Zeit zeigten sich bereits die ersten Anzeichen der Kriegerschöpfung; 40% der Dampfer befanden sich in der Werft. Infolge der Verringerung der rumänischen Bestände gelang es 1918, bis zum Zusammenbruch, nur mehr 215 836 Tonnen Getreide auf dem Wasserweg aus Rumänien zu importieren.

Nach dem Ausstieg Bulgariens aus dem Krieg galt bereits die Bergung des Schiffsparks auf der Unteren Donau als die wichtigste Aufgabe. Die Entente-Mächte gewährten vier Wochen, um aus den bulgarischen Gebieten abzuziehen, aber die französischen Truppen hielten ihr eigenes Versprechen nicht ein und schlossen die Donau noch vor Ablauf der Frist bei Lom ab. Es schien, als würde die Bergung der Fahrzeuge über Lom erfolgreich sein, als am 2. November in Vukovar die Schiffsbesetzungen begannen. Inmitten der chaotischen Verhältnisse der sich auflösenden Monarchie kamen schließlich – größtenteils bereits nach dem Waffenstillstand – insgesamt 107 österreichisch-ungarische und deutsche Dampfer, sowie 831 Schleppboote in rumänische und südslawische Hände. Aus diesem Bestand sprach der amerikanische Schiedsrichter 90 Dampfer und 711 Schleppboote den Siegermächten zu.

ПРИМЕНЕНИЕ В ВОЕННЫХ ЦЕЛЯХ АВСТРО-ВЕНГЕРСКОГО ДУНАЙСКОГО
ТОРГОВОГО ПАРОХОДСТВА В ПЕРВУЮ МИРОВУЮ ВОЙНУ

Пароходство, руководимое группой Судоходства
Центрального Транспортного Управления, 1917–1918

Резюме

Благодаря частичной оккупации Румынии в конце 1916 года для Центральных Держав в марте 1917 года вновь открылся Дунайский водный путь вплоть до Браилы. Для Австро-Венгерской Монархии было вопросом жизненной важности вновь начать ввоз румынского зерна. По причине малой мощности железных дорог четыре пятых импорта хлеба осуществлялось по Дунаю. Наряду с возобновлением судоходства начались переговоры о найденных в Румынии водных транспортных средствах: как военных трофеях, и о их распределении. О разделе трофеев предварительное решение в конечном счете было вынесено лишь в июне 1918 года, согласно ему раздел добычи между четырьмя союзниками должен был проходить в равных размерах. Окончательное соглашение из-за требований болгарской стороны не было заключено до конца войны. В течение 1917 года Монархия заключила договоренность как с Германией, так и с Болгарией о регулировании транспортировок по Дунаю и о связанной с этим отчетности. Эти соглашения в несколько скорректированной форме и были заключены в 1918 году. В течение 1917 года в конце концов удалось переправить водным путем для Германии и Монархии 1 093 506 тонн румынской пшеницы, что не достигало предполагаемых 1,5 миллионов тонн. Главной причиной этого было начавшееся истощение румынских запасов.

В 1918 году истощение румынских запасов наложило серьезный отпечаток на исполнение дунайских поставок хлеба. В то же время Центральные Державы возлагали большие надежды на мир, заключенный с Украинской Радой и затем с Советской Россией, и на обещанный здесь 1 миллион тонн хлеба. С заключенным с Румынией 7 мая 1918 года бухарестским миром по всему Дунаю вплоть до Черного моря открылся путь для Дунайского пароходства, управляемого Центральным Транспортным Управлением. На поставку зерновых из украинских портов до Браилы Центральное Транспортное Управление заключило договор с судоходным предприятием Эуксина, но в конечном итоге значительное движение грузовых судов по Черному морю в мае-сентябре месяцах не смогло осуществиться. В мае 1918 года в виду отсутствия угля Центральное Транспортное Управление взяло на себя снабжение углем арендованного им парка судов. Два крупных судоходных предприятия (DDSG, MFTR) в августе 1918 года сумело выбить из армейского руководства значительное повышение тарифов за аренду. Арендный судоходный парк к лету 1918 года достиг своих самых больших размеров: он состоял из 228 пароходов и 1377 барж. Однако уже в это время стали проявляться признаки военного истощения сил, 40 % пароходов находилось в ремонте. Вследствие истощения румынских запасов в 1918 году до военного обвала по водному пути удалось вывезти из Румынии уже лишь 215 836 тонн хлеба.

После выхода из войны Болгарии самой важной задачей было спасение судоходного парка, находившегося на Нижнем Дунае. Антанты дала четыре недели на выход с болгарской территории. Но нарушив собственные обещания, французские войска до истечения данного срока перекрыли Дунай у Лома. Казалось, что спасение судов, находившихся выше Лома, будет успешным, пока 2 ноября не начался захват судов выше Лома. В хаотических условиях распадавшейся Монархии, большей частью уже после заключения перемирия, в конечном итоге 107 австро-венгерских и немецких пароходов, а также 831 баржа попали в руки румын и югославов. Из этого контингента 90 пароходов и 711 барж американский арбитраж присудил государствам-победителям.