

A magyar kereskedelmi flotta első világháborús veszteségei az Adrián és Európán túl

Zsigmond Gábor

Történész, közgazdász, Magyar Nemzeti Múzeum; foigazgato@mnmm.hu;
ORCID: 0009-0005-9884-5830

Abstract

The Hungarian Merchant Navy in the First World War: Losses Beyond the Adriatic and Europe

The Hungarian merchant navy of Fiume, though not small by international standards, consisted mainly of modern steamships engaged in international trade. At the outbreak of World War I, Hungarian and Austro-Hungarian authorities, along with shipowners, worked to return these valuable vessels to home ports. Some were repurposed for military transport in the Adriatic, while others were hidden in safe Dalmatian harbors. However, by the end of 1914, 36 of the 74 most valuable ships had not reached home ports. Many were seized early on by enemy forces or later confiscated when previously neutral countries, such as Italy, Portugal, or the United States, entered the war. These ships were renamed, put to work, and their crews taken as prisoners. The remaining vessels spent the war interned in far-off ports, including Brazil, Argentina, and Sumatra. Very little is known about their eventual fate, and many details remain unclear to this day. Drawing on archival sources from Fiume/Rijeka, this study seeks to shed light on the fate of these ships and their crews, focusing particularly on those taken outside Europe. It aims to contribute to our understanding of the Hungarian merchant navy's wartime experience, especially in regions beyond the Adriatic.

Keywords maritime history, Fiume, WWI, United States, United Kingdom, Italy, Brazil, Argentina, Sumatra, Somalia, steamships

Bevezetés

A tanulmány arra keresi a választ, hogy a fiumei magyar kereskedelmi tengerészet nemzetközi forgalomban közlekedett, az Adriától távoli vizeken rekedt hajóinak és legénységeiknek miként alakult a sorsa az első világháború éveiben a világ különböző földrészein. A háború kitörésekor 549 hajót számláló magyar kereskedelmi flotta szállítóképességének több mint 90%-át azok a hajók adták, amelyek az Adrián kívüli forgalomban vettek részt.¹ Természetes, hogy ez a hajóállomány a háború kitörésekor is úton volt a világ tengerin és óceánjain. Noha az Osztrák–Magyar Monarchia diplomáciai szervei, valamint a budapesti kormány is törekedett arra, hogy 1914. július 28-át követően a legtöbb hajót hazai kikötőbe juttassa, számos esetben ez csak távoli, biztonságos, vagy – akár csak ideiglenesen is – annak vélt területen valósulhatott meg. Az Adriára való visszatérés már a háború első heteiben is túlságosan kockázatos lett volna bizonyos régiókból. Nem sikerült azonban eddig összegezni, hogy mi lett a sorsa azoknak a magyar tulajdonú hajóknak és azoknak a tengerészeknek, akik nem tudtak a Monarchia valamelyik adriai kikötőjébe befutni a háború elején.

A tulajdonos részvénytársaságok és az ágazatot irányító kormányzati szervek természetesen számos alkalommal igyekeztek kapcsolatba lépni a kapitányokkal, vagy a helyi hatóságokkal, ügynökökkel, illetve tájékozódni a diplomáciai iratokból, vagy a nemzetközi sajtó híreiből. Egyebet aligha tehettek, hiszen a Monarchia haditengerészete nem gondolhatott még Adrián kívüli kisebb akciókra sem, amelyek keretében esetleg biztosíthatták volna a távoli kereskedelmi érdekeket, vagy éppen a szóban forgó hajóállományt. Bár az osztrák–magyar hadiflotta a földközi-tengeri olasz és francia riválisaival szemben egyre jobb mutatókkal rendelkezett az 1910-es évek elejére, a haditengerészet alapvetően nem állt készen nagyobb, Adrián túli bevetésekre. Sőt a haditengerészet vezetői a háború kitörését még 1913-ban is legkorábban 1916-ra tették.² Noha a háború előtt a hármas szövetség rendszerében voltak olyan elképzelések, miszerint az osztrák–magyar flotta olasz szövetséges támogatással fog majd megküzdeni a brit és francia haditengerészettel szemben,

1 Zsigmond 2011: 59.

2 Krámlí 2014: 659.

azonban Olaszország semlegessége 1914 nyarán, később pedig az antant oldalán való beavatkozása végleg átalakította a császári és királyi haditengerészet korábbi elgondolásait.³ A távoli kereskedelmi érdekek, illetve a hazai kikötőkön kívül reked kereskedelmi hajóállomány védelmére így meglehetősen szűk eszköztár állt csak a Monarchia, illetve Magyarország rendelkezésére, lényegében csak a hírek figyelésére és információk felkutatására lehetett szorítkozni. Tanulmányunk elsősorban a fiumei levéltárban fellelhető, vonatkozó iratanyag elemzésével ezeket az erőfeszítéseket kívánja összegezni.

A tanulmányban megfogalmazott téma vizsgálatát – azon túl, hogy többet tudjunk meg a távoli kikötőkben rekedt hajók és embereknek sorsáról –, az a gazdaságtörténeti aspektus is motiválja, hogy pontosabb képet kapjunk az egykor Európa 10. legforgalmasabb kikötőjéből – Fiuméből – operáló, nemzetközi mutatók szerint is jelentős szállítóképességű magyar tengeri flottát, valamint a tulajdonos részvénytársaságokat ért károkról és veszteségekről. Az adriai hadszíntéren elszenvedett kereskedelmi veszteségekre nézve ugyan még találunk adatokat, az Adrián kívüli történések önállóan azonban eddig nem kaptak nagyobb figyelmet. Tanulmányunk ezen a problémán kíván enyhíteni.

Az első világháborúval foglalkozó tekintélyes mennyiségű szakirodalmon belül a tengerészeti vonatkozású kutatások száma is láthatóan gyarapodik. A vizsgált témánk esetében érdemes kiemelni Wladimir Aichelburg osztrák történész és levéltáros munkásságát⁴. A tekintélyes angol nyelvű szakirodalomban a témánkat érintően Lawrence Sondhaus⁵ és Paul Halpern⁶ munkáit kell megemlíteni. Olasz szerzők között elsősorban az Ernesto Gellner és Nereo Castelli szerzőpáros 1990-es években közreadott kötetei⁷ mutatnak fel értékes adatokat. A legfrissebb olasz kutatások közül pedig Matteo Barbano friss monografikus munkája tűnik ki⁸. Magyar történészek között Balla Tibor, Krámlí Mihály és Pelles Márton történészek munkáit szükséges kiemelni, előbbieket a hadtudományi,

3 Halpern 2007: 19.

4 Aichelburg 1988.

5 Sondhaus 1971.

6 Halpern 1971; 2007.

7 Leginkább Gellner–Castelli 1991.

8 Barbano 2022.

utóbbi a gazdaságtörténeti aspektusokat illetően gazdagította a téma szakirodalmát. A horvát publikációk száma is kezd megélni, mindennekelőtt Ervin Dubrović⁹ és Igor Stipanović¹⁰ összegző munkáira érdemes a figyelmet felhívni. Nemcsak az első világháborút érintő széleskörű történettudományi kutatások, hanem a tengerek gazdasági és globális jelentőségének historikus értelmezése is számos új szakmunkát eredményezett az elmúlt években¹¹. E szakirodalmi kontextusban teszünk kísérletet arra, hogy az első világháború előtt még nemzetközi léptékben is jelentősnek mondható, ám hosszú időre mind a történettudományi, mind a gazdaságtörténeti kutatások perifériájára került fiumei magyar kereskedelmi tengerészeti történetének eddig kevésbé ismert epizódjáról adjunk áttekintést.

A magyar kereskedelmi tengerészet

Az első világháború kitörésének idejére a fiumei kikötőből működő magyar tengeri kereskedelmi flotta már jelentős eredményeket tudott felmutatni. Hajói bejárták a világ számos kikötőjét. Az 1870-től az Osztrák–Magyar Monarchián belül is önálló, Ausztriától független magyar tengerészeti közigazgatás Fiumében működött. A történelem során az ekkoriban immáron harmadszor Magyarországhoz került adriai kikötőváros fejlesztését a magyar állam biztosította. A várost összekötötték Budapesttel és a Kárpát-medence jelentős részével, majd a korábban jelentéktelen kikötőt egy intenzív modernizációs program révén Európa tizedik legnagyobb forgalmú kikötőjévé sikerült fejleszteni. A magyar állam brit mintára állami támogatások rendszere révén hozta létre a magyar tengeri kereskedelmi flottát.¹²

Az első világháború előtt, 1914 nyarán a magyar tengeri kereskedelmi hajók nyilvántartásában 549 hajó szerepelt.¹³ Ebből 137 gőzhajó, a többi kisebb vitorlás, yacht, vagy bárka volt. Utóbbiak együttesen is alig

9 Dubrović 2001.

10 Stipanović 2016.

11 Miller 2012; Osterhammel 2014. Utóbbi eredeti megjelenése: Osterhammel 2009.

12 Pelles-Zsigmond 2021: 5–11.

13 *Magyar Tengerészeti Évkönyv az 1915. évre.* (továbbiakban: MTÉ): LV.

képviseltek érdemi szállítási kapacitást (a 412 egység összesen 1837 NRT tonnatartalommal bírt). A 137 gőzhajó viszont összesen 236.040 bruttó-regisztertonnát (BRT), vagyis 147.906 nettó-regisztertonnát (NRT) tett ki.¹⁴ A magyar tengeri hajópark szállítóképessége ekkor nagyobb volt, mint az Oszmán Birodalomé. Utóbbi mindössze 142 gőzhajóval és 60 vitorlással rendelkezett, ezek együttes tonnatartalma 133.158 tonna volt. Nagyjából a magyar flotta szállítóképességének felével rendelkezett ekkoriban Portugália is.¹⁵ Természetesen lényegesen nagyobb volt az osztrák, a görög, az olasz, különösen pedig a brit, a német, vagy a francia kereskedelmi flotta. Mégis figyelemre méltó, hogy Magyarország egyetlen tengeri kikötővel, a magyar állam által fejlesztett Fiumével milyen jelentős eredményeket tudott elérni viszonylag rövid idő, vagyis alig fél évszázad alatt.

A magyar kereskedelmi tengerészet szállítóképességének mintegy 92%-a az Adriai-tengeren kívüli forgalomban vett részt.¹⁶ Ebben a forgalomban közlekedtek a legnagyobb hajók. Jelentős részük menetrend szerinti hajózást látott el, másik részük az ún. szabadhajózásban vett részt, vagyis a tulajdonos vállalat a várható haszon függvényében döntött a fuvarok elfogadásáról.

A magyar kereskedelmi tengerészet a világháborúban

A magyar tengeri kereskedelmi flotta – csakúgy, mint az osztrák hajópark, vagy a közös haditengerészet – a háború idején lényegében az Adriai-tengeren belül rekedt, ráadásul a Földközi-tengerre való kijutást biztosító Otrantói-szorost az antant erők a háború során lezárták. Az Adrián maradt hajókat leginkább szállítási feladatokra vették igénybe, amit a Nyugat-Balkán gyenge szárazföldi közúti és vasúti kapacitásai is indokoltá tettek. A magyar kereskedelmi hajók katonai célú felhasználását illetően az alábbi csoportosítást végezhetjük el: 1. a katonai szállításokra felhasznált hajók, 2. felfegyverzett hajók, 3. egyéb katonai célokra igénybe vett hajók (pl. tiszti szállás). A Monarchiában még egy további felhasználási mód is

14 MTÉ 1915: LV.

15 MTÉ, 1915: LXXX.

16 MTÉ 1915: LXIV. és LV.

létezett, amikor egykori kereskedelmi hajókat kórházhajóvá alakítottak át, ilyenre azonban csak az osztrák flotta egységei között került sor.¹⁷

A magyar kereskedelmi flotta jelentős része természetesen úton volt a háború kitörésekor, és azoknak csak egy részét sikerült hazai, vagyis osztrák–magyar kikötőbe szállítani. A hazatért hajók egy része Fiumébe került, egy részét a szigetekkel tarkított, védett dalmáciai területekre menekítették. Utóbbira különösen az olasz hadba lépést követően került sor, amikor Trieszt és Fiume a front közelébe került, azokat akár légi úton is támadni tudták.¹⁸

A hajók egy részét azonban sosem sikerült hazai kikötőbe vinni, azokat megpróbálták távoli, de biztonságos, semleges kikötőbe eljuttatni. Néhány esetben a hajók ellenséges kézre kerültek (például a brit vagy gyarmati kikötőkben álló hajók), illetve több esetben egy-egy ország háborúba lépésével (például Olaszország, Portugália, Amerikai Egyesült Államok) a korábban semlegesnek számító kikötőben ugyancsak lefoglalták ezeket az egységeket. Néhány hajó pedig egészen távoli területeken vészelt át a háborút, például Argentínában, Brazíliában, vagy Szumátra szigetén.

Az Adrián kívül, főként Európán túli vizeken rekedt magyar tengeri hajók helyzete 1914 végéig

Természetes, hogy a magyar kereskedelmi tengerészeti hajóinak egy része a világháború kitörésekor valahol úton volt a világ tengerein, vagy éppen kikötőiben. Ezek hazamenekítése a háború első heteiben és hónapjaiban komoly feladat elé állította a magyar tengerészeti hatóságot, a fiumei vállalatokat, valamint az Osztrák–Magyar Monarchia diplomácia munkatársait. A már említett 549 hajóból álló fiumei magyar kereskedelmi flottában már nem voltak a távolsági vitorlásforgalomban részt vevő egységek, csak korszerű gőzhajók. A part menti, adriai forgalomban működő kisebb vitorlások, valamint az Adrián közlekedő 63 gőzhajó esetében nem okozott gondot a biztonságos fiumei kikötőbe történő eljutás. Azonban a 70 hosszújárdatú és 4 nagyparti (vagyis a Földközi-tenger térségében hajózó) gőzhajó hazajuttatása jelentős kihívássá vált. Ez a 74 gőzhajó a legtávolabbi kikötők

¹⁷ Zsigmond 2015: 219–222.

¹⁸ Zsigmond 2022: 167.

elérésével tudta szolgálni a magyar külkereskedelmet, egyben ezek voltak a legnagyobb méretű egységek. Ennek a 74 hajónak csupán kevesebb mint felét sikerült hazai kikötőbe hívni 1914. augusztus végéig.¹⁹ Egy részük ellenséges, vagy semleges európai kikötőkben, egy részük pedig Európán kívül rekedt.

A flotta megóvása érdekében a közös Külügyminisztérium és a budapesti Kereskedelemügyi Minisztérium már július végén a hivatalos hadiállapot beállta előtt javasolta a tengerhajózási vállalatoknak, hogy lehetőleg kerüljék el a brit, francia, orosz és gyarmati kikötőket. A felhívásokat ekkor még szóbeli úton adták, augusztus elején írásban is kiértékeltek az érintett cégeket.²⁰ A magyar hajókat augusztus elején már az észak-afrikai gyarmati kikötőkbe sem engedték útnak.²¹ Az Adria Rt. és a brit Cunard társaság közötti szerződéses járatokat szolgáló kivándorlóhajók már augusztusban sem indultak el New Yorkba. Nagy-Britannia hadüzenete előtt két nappal a Fiumében éppen kivándorlókra váró *Carpathia* gőzöst a brit hatóságok Máltára rendelték.²² A *Cunard* hamarosan megszakította kapcsolatait a magyar Adria Rt-gal, majd a *Cunard* engedélyét formálisan is visszavonta a magyar kormány. Az amerikai kivándorlóhajók útjai ezzel véget értek.

Az Adria Rt. mellett a Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. tevékenységét és flottáját is súlyosan érintette a nyáron kialakult háborús helyzet. A Keleti Rt. *Tátra* nevű hajója Port Saidban rakodott július végén, (augusztusban Bejrútban kötött ki²³), a *Turul* Sidneyben horgonyzott, a *József Ágost Főherceg* Ausztráliából tartott hazafelé Colombó előtt, az *Orsova* pedig ugyanitt tartózkodott éppen Ausztráliába feladott rakománnyal. Ez utóbbi három hajót a társaság vezetése Holland-Indiába utasította.²⁴

Az Atlantica társaság *Magyarország* nevű gőzhajója Cardiffból szénrakománnyal tartott Fiume felé, amikor Algír közelében egy francia hadihajó akarta megállítani. A magyar hajó sikeresen kitért, majd augusztus 10-én befutott Fiumébe. A társaság számos hajója volt úton valahol Európában,

19 Zsigmond 2011: 72.

20 DAR JU-9 1914. III. 185/elő

21 DAR JU-9 1914. III. 6010.

22 Szerződésszegő-e a Carpathia? *Az Est*, 1914. augusztus 11: 6.

23 DAR JU-9 1914. I. 6623.

24 DAR JU-9 1914. I. 222/elő

például a *Gróf Serényi Béla* július végén haladt el Konstantinápoly előtt, a *Polnay* ugyanekkor a Gibraltárnál járt. Utóbbi Rotterdam felé tartott, de a britek elfogták és Falmouthba, később Londonba kísérték.²⁵ Mindközben a *Morawitz* nevű gőzösük éppen az Atlanti-óceánt szelte Cardiffból a Mexikói-öböl felé, Galveston kikötőjébe. Ugyancsak Amerikába tartott a vállalat *Budapest* nevű hajója.²⁶

Augusztus 12-én az Adria társaság több hajója is úton volt, vagy a legközelebbi kikötőbe jutott, így például a *Báró Fejérváry* gőzös Odesszában, a *Báthori* Havre-ban, a *Tibor* Bordeaux-ban, a *Nagy Lajos* Glasgowban, a *Carola* Máltán volt. Az Orient társaság *Kobe* nevű gőzöse Manchester kikötőjében horgonyzott. A Magyar Keleti társaság *Attilája* a brit partok előtt volt, a *Kárpát* Newcastleben állt. Ugyanitt tartózkodott a Magyar-horvát szabadhajózási társaság *Buda* gőzöse, ami később Norvégiába ment. Még úton volt, de európai vizeken tartózkodott az Adria társaság *Ferencz József Király* nevű hajója, valamint a *Kassa*, a *Széchenyi* és a *Stefánia*, de még Brazília felé tartott az Atlanti-óceánon a vállalat *Széll Kálmán* gőzöse.²⁷ A Magyar-horvát szabadhajózási társaság *Korana* gőzöse Cardiffból Máltára, a Pajkurić-féle cég *Kostrenája* az azovi-tengeri Taganrogból a német Emdenbe tartott. Az *Indeficienter* gőzös a Fekete-tengert még a háború kitörése előtt hagyta el és Glasgow felé haladt. A *Magyar* nevű nagyparti gőzös a szicíliai Cataniából hazafelé tartott. A magyar hatóságok augusztus 12-i kimutatása szerint összesen még tizenhét magyar hajó volt úton a nyílt tengeren. Sem semleges, sem szövetséges, vagy hazai kikötőbe nem sikerült befutniuk.²⁸ Éppen augusztus 12-én a Magyar Keleti társaság *József Ágost Főherceg* nevű gőzhajója a brit Admirális intézkedésére elhagyta Colombót és ismeretlen kikötő felé vette útját. Ugyanezen a napon az *Orsova* gőzös befutott a szumátriai Padang kikötőjébe. Eredetileg dalmáciai cementet vitt volna Ausztráliába, de a hajót kénytelenek voltak semleges helyre vinni.²⁹ A gőzöseit főleg távol-keleti és más szabadhajózási forgalomban közlekedtető Orient társaságnak csupán egyetlen hajóját sikerült hazai kikötőbe hozni, a *Burmát*. A *Borneo*

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

26 DAR JU-9 1914. I. 6398.

27 DAR JU-9 1914. I. 6398.

28 DAR JU-9 1914. I. 6366.

29 DAR JU-9 1916. V. 697.

a floridai Port Inglisben, a Siam Buenos Airesben, az *Orient* Spanyolországban, a *Java* Rotterdamban a *Luzon* az olaszországi Piombinóban állt augusztus végén.³⁰

Augusztus 22-én tájékoztatta a Kereskedelemügyi Minisztérium a fiumei magyar tengerészeti hatóságot, hogy az Atlantica társaság jelentése szerint a *Gróf Serényi Béla* gőzöst a Franciaországhoz tartozó Algírban visszatartották a helyi hatóságok.³¹ A Magyar-horvát szabadhajózási társaság *Korana* gőzhajóját egy brit és egy francia hadihajó vizsgálta át. A britek Gibraltárnál, a franciák Bisertánál állították meg a magyar hajót, ami végül Máltára, majd onnan a görög Patras kikötőjébe ment. Máltán a brit hatóságok a személyzet minden tagját kötelezték arra, hogy nem vállalnak katonai szolgálatot Nagy-Britannia és Franciaország ellen.³² Augusztus végén még mindig 16 magyar hajó volt úton a világ tengerein.³³

A magyar kereskedelmi tengerészetet ért első veszteség az Adria Rt. Báthori gőzösének elsüllyesztése volt. A magyar hajót a brit *Minerva* cirkáló süllyesztette el a spanyol Vigo kikötőjétől nagyjából 30 tengeri mérföldnyire. A kapitányt és a személyzetet a brit hadihajó fogságba ejtette. A személyzetet előbb Dorchesterben helyezték el, majd egy részük a Man szigeten lévő douglasi táborba került, másik részük Handforthba. A tiszteket külön kezelték, őket a La Manche csatornában fekvő Wigh szigetre vitték, ahol egy hajón kellett lakniuk. Innen a Bristol melletti Avonmouth-ba vitték őket, majd a Temze torkolatában fekvő Southend-on-Sea-be, ahol szintén egy hajón szállásolták el őket. A túlélők csak 1915. március 25-én szabadultak a fogságból, ekkor indulhattak haza Magyarországra.³⁴

1914 végére a hetvennégy hosszújaratú vagy nagyparti gőzhajóból harminchatot még mindig nem sikerült osztrák-magyar adriai kikötőbe menekíteni. Összesen hét magyar gőzhajó ellenséges, vagy aggályosnak tekintett kikötőbe került. Az Adria Rt. flottájából a *Széchenyi* Lisszabonban, a *Báró Fejérváry* Nikolajeffben, a *Tibor* Bordeauxban maradt, a Magyar Keleti társaság *Attila* gőzhajója Glasgowban, a *Turul* Sydneyben, a *Kárpát*

30 DAR JU-9 1914. I. 6623.

31 DAR JU-9 1914. I. 6623.

32 DAR JU-9 1914. I. XIV. csoport

33 DAR JU-9 1914. I. 6790.

34 Zsigmond 2014: 72–73.

Newcastle-ben rekedt, míg az Atlantica vállalat *Polnay* nevű gőzöse Londonban. További huszonkilenc gőzhajó Fiumétől távol, de szövetséges, vagy semleges állam területén állt.³⁵ Az Adria Rt. 8 hajója járt így, köztük a Santosban rekedt *Buda II.* és a Pernambucóban maradt *Szél Kálmán*. A többi spanyol, vagy olasz kikötőben állt. Az Orient társaság öt hajója közül a *Borneo* a floridai Tampa, a *Siam* az argentinai Rosario kikötőjében volt, a többi európai kikötőkben. A *Siam* a háború elején még Buenos Airesben állt, valamikor később ment át Rosarioba.³⁶ Az utazás pontos idejét nem tudjuk, de valamikor a háború elején vitték át a hajót az argentin fővárostól a Paranáy folyón felfelé nagyjából 300 kilométerre fekvő, biztonságos Rosario kikötőjébe.³⁷ A Magyar Keleti társaság flottájából négy hajóból kettő ugyancsak nem tudott Európába eljutni: az *Orsova* a szumátrai Padang, a *József Ágost Főherceg* pedig az afrikai Mogadiscio kikötőjében maradt. A Magyar-Horvát szabadhajózási társaságnak hat hajója állt semleges, vagy szövetséges kikötőben, de ezek legalább mind Európában, spanyol, német, holland, olasz, vagy görög területeken. Az Atlantica 4 hajójából kettő nem tért vissza európai kikötőbe: a Galvestonban rekedt *Morawitz* és a szintén Amerikában maradt *Budapest*. Mindezeknél az Indeficienter és a Sodich-féle vállalkozás egy-egy hajója állt még spanyol kikötőkben.³⁸ Ezeknek a hajóknak a hazahozatalára 1914 végével már számítani sem lehetett. Később egy részük ellenséges kézre került, ahogyan például Olaszország, Portugália, vagy az Amerikai Egyesült Államok belépett a háborúba. Egy részük pedig a legénység tartós nélkülözése mellett vészelt át a háború idejét, például a Brazíliában, Argentínában, vagy Szumátrán rekedt hajók, melyek mindennapjairól csak elenyésző forrásaink vannak. A hajókról már a korszakban is kevés hír állt rendelkezésre, a tulajdonos vállalatok gyakran sajtóhírekből, magánértesülésekből, az egyes kikötőkben dolgozó ügynökségeik útján, vagy a konzulátusok révén jutottak leginkább információkhoz.

35 DAR JU-9 1915. I. 32.

36 DAR JU-9 1914. I. 648.

37 DAR JU-9 1915. III. 89.

38 DAR JU-9 1915. I. 32.

Távoli vizeken rekedt magyar hajók és legénységük sorsa

A külföldön rekedt hajók személyzetéről alig voltak hírek, de tudjuk, hogy a semleges kikötőkben leszerelten álló hajók kapitányai szigorú utasítást kaptak, hogy semmilyen beszerzést nem kezdeményezhettek külföldön.³⁹ Az ellenséges országokban rekedt hajókat eközben jellemzően lefoglalták, sőt használatba is vették, a személyzetre pedig hadifogság várt.

Egészen különös az Oroszországban lefoglalt *Báró Fejérváry* sorsa, ahol a személyzet számára a társaság rendszeres anyagi támogatást küldött, ami el is jutott a hajó parancsnokához. Erről a kapitány levelei, valamint a hajó első gépészeinek beszámolója is tudósítanak. A hajóról Tuchten Jenő első gépész 1915. május 25-én Oroszországból Budapestre érkezett és a Kereskedelemügyi Minisztériumban beszámolt arról is, hogy a pénzküldemények megérkezésig nagy nélkülözésben töltötték napjaikat, és a rendszeres segélyeknek köszönhetően azonban javult az ellátásuk. Az orosz kormány 1915 augusztusában világossá tette, hogy a háború befejezése előtt a hajót illető kérdésben nem hajlandó nyilatkozni.⁴⁰

A Magyar Keleti társaság hajói közül a *József Ágost Főherceg* az afrikai Mogadiscio közelében Olasz-Szomáliában zátonyra futott, az *Orsován* pedig Szumátrán tűz ütött ki 1915 során.⁴¹ Mindkettő hajó megmenekült, de minden bizonnyal jelentős károkat szenvedtek, amelyeket legfeljebb a személyzet helyben tudott orvosolni. Az Atlantica társaság Nagy-Britannia által lefoglalt *Polnay* gőzöse már 1915. május elején Ausztráliába indult egy nagyobb szénrakománnyal immáron brit lobogó alatt.⁴² A hajó több utat is megtett a háború alatt Ausztrália és Nagy-Britannia között, 1916-ban már biztosan átnevezték és *Polruan* néven használták.⁴³ 1916. október 25-én zátonyra futott Dunkerque-be tartott egy szénrakományával, nem is lehetett megmenteni.⁴⁴

39 DAR JU-9 1916. I. 11.

40 DAR JU-9 1915. III. 2073

41 DAR JU-9 1915. I. 453.

42 DAR JU-9 1915. I. 819.

43 DAR JU-9 1916. I. 46.

44 Castelli–Gellner, 1991: 50.

Az olasz hadba lépéssel, 1915. május 23-a után jelentősebb hajóállomány került ismét ellenséges kézre. Ezeket jellemzően szállítási feladatokra már korán igénybe vették, kivéve az *Olga* nevű gőzhajót, amit Velence előtt a malamocói bejáratnál torlaszhajóként elsüllyesztették.⁴⁵ Az olasz kézre került hajókat rendre átnevezték és mivel Olaszországnak nagy szüksége volt a többi antant országból érkező szállításokra, így a hajókat szívesen vették használatba. Az *Adria Rt. Mattlekovits* gőzösét viszont már 1915 nyarán tripoliszi szállításokra használták.⁴⁶ Később a *Mattlekovits* már *Antonio Sciesa* néven az Egyesült Államok és Olaszország kikötői között is tett utakat.⁴⁷ A hajót 1918. május 3-án Nápoly közelében a Georg von Trapp parancsnoksága alatt álló U.14 osztrák-magyar tengeralattjáró süllyesztette el. Az Olaszországban lefoglalt hajók személyzete jellemzően még 1915-ben hazautazhatott.

A brit, orosz, francia kikötőkben tartózkodó hajók személyzetének egy-egy tagjának, vagy egy teljes csoportnak a hazautazásáról is vannak információink. Például a már említett *Báthori* gőzösének személyzetének hadifogságán és hazatérésén túl ismerjük a Magyar Keleti társaság *Attila* nevű hajójának sorsát is. Maga a kapitány, Laczkó Mihály írta meg hazautazásuk történetét a magyar hatóságoknak. A kapitány a háború elején megkísérelte, hogy Nagy-Britanniából a norvégiai Bergenbe vigye a hajót, de a semleges kikötőbe való menekülést a brit hadihajók megakadályozták. A kapitány és a legénység többek között megjárta a dublini, redfordi, stobsi, vagy a man szigeti hadifogolytáborokat.⁴⁸ Az *Attila* pedig időközben *Clutha* néven a brit szigetország ellátására létrehozott londoni *The Shipping Controller* tulajdonába került.

Az olasz hadba lépéssel a Magyar Keleti társaság *Tátra* gőzösét is lefoglalták az olasz hatóságok. Ez volt a legfiatalabb, legkorszerűbb magyar hajó, amely olasz kézre került, a gőzöst ugyanis alig egy évvel a világháború kitörése előtt építették Nagy-Britanniában. A hajó 1914 júliusában Port Saidba vitt árut, ahonnan augusztus 13-án Bejrútba, majd november 8-án az 1912 óta olasznak számító Rodoszra menekült. A hajót itt foglalták le 1915. május 23-án az olasz hadba lépés napján, de hogy a hajó ne menekülhessen

45 DAR JU-9 1915. I. 819.

46 DAR JU-9 1915. III. 2073.

47 DAR JU-9 1916. I. 46.

48 DAR JU-9 1916. I. 904.

el, már az előző napon titkos őrizet alá vetették, a gőzös berendezéseit pedig az éjjélkor beállt hadiállapot előtt elkezdték átvenni a helyi olasz hatóságok.⁴⁹ A hajót később Nápolyba vitték, ahol a szükséges javítások után használatban vették és *Cervino* névre átkeresztelve augusztus 30-án már Amerikában, a virginiai Norfolkban találjuk.⁵⁰ A teljes legénységet a Dodekanésszosz-szigetekhez tartozó Scarpantoson internálták.⁵¹

Az Olasz-Szomáliában állt *József Ágost Főherceget* lefoglalták. Pár hónappal korábbi zátonyra futása után a legnagyobb valószínűség szerint a terület fővárosának számító Mogadiscio kikötőjében tartózkodott, de a lefoglalás helyeként felmerült Itala vagy más helyi kikötő is. Rakományja az ausztráliai Brisbane-ben felvett 691 bála gyapjú volt, amit Triesztbe kellett volna vinnie. Ezen kívül egy láda, Melbourne-ben bera-kott cserzett bőr is volt a hajón Port Saidba címezve, továbbá 203 darab nyersbőr, valamint egy köteg cserzett bőr Sydneyből szintén Triesztbe feladva.⁵² Szeptember 27-én zürichi hírek szerint a gőzös Messinában állt. A legénység egy részét alexandriai, más részét szardíniai fogolytáborokban internálták. November 19-én és 29-én a hajó első gépésze és szakácsa Alexandriából, december 6-án a másodgépész egy szardíniai táborból adott életjelet magáról. A levelek szerint a kapitány az afrikai Mogadiscióban maradt.⁵³ Később a hajót amerikai szállításokra vették igénybe, majd 1916. április 22-én a wales-i Barryból Livornóba tartó útján szénrakománnyal a fedélzetén a német U19 tengeralattjáró megtorpedózta és elsüllyesztette.⁵⁴ A hajó értéke ekkoriban 2.250.000 korona volt.⁵⁵

1915. június 19-én az Adria Rt. Rio de Janeiró-i vezérügynöksége jelentette John A. Thom ügynök lemondását, ami azt jelentette, hogy a braziliai Pernambucóban *horgonyzó Széll Kálmán* érdekeinek védelmét az osztrák-magyar konzulátusra hagyták. A gőzös parancsnoka július 31-én tájékoztatta a tulajdonos társaságot, hogy a hajó egyik rakterében –

49 DAR JU-9 1915. I. 2771.

50 DAR JU-9 1915. I. 819.

51 DAR JU-9 1916. V. 697.

52 DAR JU-9 1915. I. 2771.

53 DAR JU-9 1916. V. 697.

54 DAR JU-9 1916. V. 967.

55 DAR JU-9 1916. I. 29.

ahol a hajó kőszénét tárolták – tűz ütött ki, a raktár egyes részei leégtek.⁵⁶ A tüzet a legénység oltotta el, és a szükséges javításokat – eszközbeszerzés hiányában – maguknak kellett elvégezniük.⁵⁷

Az év során a Magyar Keleti társaság Ausztráliában lefoglalt *Turul* gőzhajóját átnevezték és *Carawa* néven vették használatba. A gőzös a Nagy-Britannia ellátását segítő, 1916-ban alakult *Commonwealth Government Line of Steamers* flottájához került. Különféle árukat, főleg élelmszert vitt a brit kikötőkbe. A hajó értékét a bíróság csupán feleannyiban állapította meg, mint a tulajdonos, ami nem volt lényegtelen a társaság számára, hiszen a rekvirált hajók becsértéke volt a biztosíték a hajó megsemmisülése vagy megrongálódása esetén. A cég londoni ügyvédek is felkért a helyzet tisztázására, de rövid időn belül világossá vált, hogy a hajót a háború végéig visszatartják. Mivel a *Turul* nem szállított dugárut, a tulajdonos társaság bízott a háború utáni békés rendezésben.⁵⁸

Az *Adria Rt. Tibor* gőzöst a franciák vették használatba, leginkább New York-i szállításokra. A hajó 1916 március végén, illetve április elején Philadelphiában tartózkodott, majd a francia *St. Louis du Rhone*-ba indult.⁵⁹ Később, 1916. augusztus 17-én Marseille előtt leégett és elsüllyedt.⁶⁰ A rakomány benzin volt, és a hajón több robbanás is volt.⁶¹ Mivel a kiégett hajót nem lehetett megmenteni, a kapitány elsüllyesztette, de október elején kiemelték.⁶²

1916 márciusában Portugália is belépett a háborúba, így a háború eleje óta Lisszabonban rekedt *Széchenyi* gőzhajó is ellenséges kézre került. A tulajdonos *Adria* társaság május elején tájékoztatta a magyar Kereskedelemügyi Minisztériumot, hogy vigói ügynökük még április 29-én jelezte a hajó portugál lefoglalását. A Vigóból érkezett tájékoztatás szerint a hajó parancsnokát és a legénység tizenkét tagját Portugáliában helyezték el, illetve öt főt szabadon bocsátottak, akik a spanyol Vigóban

56 DAR JU-9 1915. III. 2073.

57 DAR JU-9 1915. III. 2073.

58 DAR JU-9 1915. III. 89.

59 DAR JU-9 1916. I. 904.

60 DAR JU-9 1916. I. 46.

61 DAR JU-9 1918. I. 66.

62 Magyar hajó balesete francia kikötőben *Budapesti Hírlap*, 1916. október 10: 9.

horgonyzó *Nagy Lajos* és *Stefánia* hajókra kerültek.⁶³ A közös Külügyminisztérium 1916. május 4-én jelezte a magyar kereskedelemügyi miniszternek, hogy a madridi követség értesülései szerint a portugál tengerészeti hatóság a hajót május 18-án átkeresztelte *Lagosra*.⁶⁴

A háború elején cementrakománnyal Ausztráliába tartó, majd Padang kikötőjében menedékre talált *Orsova* hajó parancsnokának 1916. áprilisi jelentése szerint a gőzös raktárponyvái tönkrementek, azokat Holland-Indiában kellett beszerezni. A hajó minden szükségletét csak helyben tudta fedezni, Magyarországról ugyanis nem tudták ellátni megfelelő anyagokkal.⁶⁵ A bécsi Külügyminisztérium 1917. szeptember 21-én kelt levelében arról tájékoztatta a magyar kereskedelmi minisztert, hogy a hágai nagykövetség útján a holland-indiai főkormányzóságtól kapott hírek szerint a háború eleje óta Szumátrán rekedt hajót a legénység elhagyta, de a tengerészek egészségügyileg jól vannak.⁶⁶

1917 őszén a Brazíliában rekedt *Széll Kálmán* gőzösének első tisztje levelet írt az Adria társaságnak, amelyben tájékoztatta a tulajdonos céget, hogy a hajón zavargások törtek ki. A feszültséget a levél szerint a kapitány túlkapásai okozták.⁶⁷

A le nem foglalt, de távoli kikötőkben rekedt hajókon minden bizonnyal gyakorivá vált a nélkülözés és a feszültség. Ráadásul amint a befogadó, semleges ország belépett a háborúba az antant oldalán, akkor a személyzetre rendszerint hadifogság várt. A teljesebb kép érdekében jegyezzük meg, hogy a szövetséges német kikötőkben rekedt magyar hajókat is használatba vették a háború során, leginkább a német és svéd kikötők között láttak el szállítási feladatokat, mint az Adria társaság *Arad*, vagy a Magyar-Horvát Szabadhajózási Társaság *Dunav* nevű gőzösei.⁶⁸

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

64 DAR JU-9 1916. I. 46.

65 DAR JU-9 1916. I. 11.

66 DAR JU-9 1918. god.

67 DAR JU-9 1917. I. 11.

68 DAR JU-9 1915. III. 2073. és DAR JU-9 1917. I. 11.

Magyar tengeri hajóveszteségek az Amerikai Egyesült Államok hadba lépésekor

A világháború ideje alatt a kontinensek közötti, illetve általában a tengeri szállítások díjai megemelkedtek, a megnövekedett számú katonai szállítványok szinte végtelen hajóteret igényeltek. A háborús felek igyekeztek vásárlások, lefoglalások, hajóbérlések útján is növelni szállítási képességeiket. A háborús konjunktúra hívta életre többek között az amerikai *Kerr Steamship Company* nevű vállalatot is. Miután 1917. április 6-án az Amerikai Egyesült Államok belépett a háborúba, az 1914 nyara óta Amerikában rekedt osztrák-magyar hajók közül többet is ez a cég vásárolt meg.⁶⁹

A Kerr flottájába ilyen módon három egykori magyar hajó is bekeverült. Az egyik az Orient társaság *Borneo* nevű hajója volt, ami a háború ideje alatt előbb a floridai Port Inglisben, majd a közeli Tampában állt. A másik kettő az Atlantica társaság tulajdona volt: a virginiai Newport Newsban, majd Norflokban rekedt *Budapest*, valamint a texasi Galvestonban horgonyzó *Morawitz*.⁷⁰ A *Borneo* a Kerkenna, a *Budapest* a Kerwood, a *Morawitz* a Kermoor neveket kapta az új tulajdonostól. Az intézkedés tizenhárom osztrák hajót is érintett, ezek neveiben ugyancsak a „Ker” előtag szerepelt.⁷¹ A hajók természetesen bekapcsolódtak az atlanti szállításokba. Ezzel pedig az antant országok kezére került magyar hajók száma 19 egységre emelkedett a háború kitörése óta.

Az Egyesült Államokhoz került három magyar hajó története azért is különös, mert közülük kettő a háború után újra magyar lobogó alá került. Az Atlantica társaság ugyanis sikeresen újjászervezte magát és a Kerr vállalattól hét egykori osztrák-magyar gőzhajót vásárolt meg. Köztük volt kettő magyar hajó is, a *Morawitz* (*Kermoor*) és a *Borneo* (*Kerkenna*). Ez utóbbit jegyezték be előbb a magyar hajóregiszterbe, és *Alföld* néven ezzel indult újra az első világháború után a magyar tengeri hajók lajstromkönyve.⁷²

69 *A souvenir of New York City – old and new*. 1918: 294.

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

71 DAR JU-9 1918. I. 66.

72 Zsigmond 2014.

Összegzés

A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet nemzetközi összehasonlításban sem tartozott a legkisebb tengerészetek közé, ráadásul a flotta nagyobb része korszerű, viszonylag fiatal, illetve a nemzetközi távolsági hajózásban alkalmazott gőzhajóból állt. Ez a hajóállomány rendkívül értékes volt, így a háború első heteiben, hónapjaiban a magyar és osztrák-magyar hatóságok, illetve a tulajdonos vállalatok mindent megtettek, hogy ezeket hazai, osztrák-magyar kikötőbe menekítsék. Egy részükre az adriai katonai szállítások során szükség is mutatkozott, más részüket biztonságos dalmáciai kikötőkben rejtették el. A hajók egy része azonban sosem tért haza. A legértékesebb, az Adrián kívüli szállításokra, illetve a világ óceánjain alkalmazható hetvennégy gőzhajóból harminchatot 1914 végére sem sikerült hazai kikötőbe eljuttatni. Ezeknek a hajóknak egy része korán ellenséges (brit, vagy francia) kézre került, jelentős részük azonban csak idővel, amint egy-egy – korábban biztonságosnak, semlegesnek ítélt – ország hadba lépésével lefoglalták azokat. Így jártak például az Olaszország, Portugália, vagy az Amerikai Egyesült Államok kikötőiben menedéket kereső magyar gőzhajók. A hajókat ilyenkor rendre lefoglalták, átnevezték és használatba vették, míg a személyzet és a tisztikar hadifogságba került. Az egykori fiumei magyar kereskedelmi tengerészet további hajói egyik eddig említett halmazba sem helyezhetők el, azok mindvégig, a háború négy éve alatt távoli kikötőben vészelték át a háborút, így Brazíliában, Argentínában, vagy Szumátrán. Az egykori magyar hajók és személyzetük sorsáról rendkívül kevés információnk állt eddig rendelkezésre, illetve számos további részletkérdés ismeretlen a mai napig is. Tanulmányunk elsősorban fiumei levéltári forrásokra alapozva kívánt képet adni az Adrián kívül, főként Európán túli területekre került egykori magyar tengeri hajókról és személyzetük sorsáról.

Források

Državni arhiv u Rijeci (DARi) JU-9 (0046) Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci (1870–1918) (A fiumei állami levéltár Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai)

A souvenir of New York City – old and new. New York Commercial, New York, 1918.

Magyar Tengerészeti Évkönyv az 1915. évre. Fiume.

Az Est 1914.

Budapesti Hírlap 1916.

Hivatkozott irodalom

Aichelburg, Wladimir 1988: *Die Handelsschiffe Österreich-Ungarns im Weltkrieg, 1914–1918.* Graz.

Barbano, Matteo 2022: *Steamers for the Empire: Austrian Lloyd and the Transition from Sail to Steam in the Austrian Merchant Marine (1836–1914).* Leiden–Boston. https://doi.org/10.1163/9789004514195_017

Castelli, Nereo – Gellner, Ernesto 1991: *Aramatori liberi.* Trieste.

Dubrović, Ervin 2001: *Riječka luka: povijest – izgradnja – promet.* Rijeka.

Halpern, Paul 1971: *The Mediterranean Naval Situation 1908–1914.* Cambridge.

Halpern, Paul G. 2007: *Otrantói ütközet. Az Adria bejáratának ellenőrzése az I. világháborúban.* Győr.

Krámli Mihály 2014: Az osztrák–magyar haditengerészet felkészülése a Nagy Háborúra. *Hadtörténelmi Közlemények*, (127.) 3. 646–662.

Miller, Michael B. 2012: *Europe and the Maritime World: A Twentieth-Century History.* Cambridge. <https://doi.org/10.1017/CBO9781139170048>

Osterhammel, Jürgen 2009: *Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts.* Beck. <https://doi.org/10.17104/9783406615016>

Osterhammel, Jürgen 2014: *The Transformation of the World: A Global History of the Nineteenth Century.* New Jersey. <https://doi.org/10.1515/9781400849949>

Pelles Márton – Zsigmond Gábor 2021: *A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet története 1868–1921.* Szombathely.

Sondhaus, Lawrence 1994: *The Naval Policy of Austria-Hungary 1867–1918.* West Lafayette, Indiana.

- Stipanović, Igor 2016: *Parobrodarstvo Rijeke u vrijeme Austro-Ugarske monarhije*. Kostrena.
- Zsigmond Gábor 2011: *A magyar kereskedelmi tengerészet az első világháborúban*. (Doktori disszertáció.) Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, Budapest.
- Zsigmond Gábor 2014: Az első világháború első magyar tengerészeti vesztesége. *Haditechnika* (58.) 6. 71–73.
- Zsigmond Gábor 2014: *Fiumei magyar hajók az Amerikai Egyesült Államok lobogója alatt 1917-1918-ban*. Hajózástörténeti Közlemények 1. <https://kriegsmarine.hu/hk/zsg01401.html> – utolsó letöltés: 2025. január 3.
- Zsigmond Gábor 2015: Osztrák–magyar katonai tengeri utánpótlás-szállítások az első világháborúban. *Katonai logisztika* (23.) 2. 215–228.
- Zsigmond Gábor 2022: Az első világháború kitörése és a fiumei kereskedelmi tengerészet (1914. június – 1915. május). *Pro Minoritate* 2022 ősz. 159–168.