

ZSIGMOND GÁBOR

## AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚ KITÖRÉSE ÉS A FIUMEI KERESKEDELMI TENGERÉSZET (1914. JÚNIUS - 1915. MÁJUS)

A tanulmány bemutatja, hogy mi történt a magyar kereskedelmi tengerészettel az első világháború első közel egy évében az olasz hadbalépésig, amikor az Adriai-tenger térségében végleg megváltoztak az erőviszonyok és ezek később átrajzolták a régió térképét is. Az írás ismerteti azokat a lépéseket, amelyeket az Osztrák-Magyar Monarchia, a magyar kereskedelmi kormányzat, a fiumei tengerészeti hatóság, illetve a fiumei kormányzói hivatal próbált megtenni az értékes hajóállomány megmentése, valamint a megváltozott helyzetben az Adriára korlátozódott tengeri forgalom mérsékelt fenntartása érdekében. A távolsági kereskedelemben működő, legértékesebbnek számító hajópark hazai kikötőkbe menekítése például csak részben sikerült, így ezek már a háború első pillanatától lényegében veszteségként, hiányként jelentkeztek a nemzeti vagyonban. Miközben a magyar külkereskedelem 8-10%-át lebonyolító fiumei kereskedelmi tengerészet lényegében lebénult, a távolsági forgalom leállt, az Adrián belül katonai óvintézkedések sorát vezették be. A polgári forgalmat számos tényező korlátozta: a többnemzetiségű tengerparton és a tengerészetnél kémeket szimatoltak, a tengerparton elsötétítést vezettek be, korlátozták a halászatot, jelentős méreteket öltött az aknaveszély, és az antant hadihajók adriai megjelenése súlyos riadalmakat okozott. A tanulmány Fiume több évtizedes békés és látványos fejlődésének megtörését mutatja be, a kikötői forgalom hirtelen leállítását a háború következtében, valamint a hatóságok intézkedéseit a nagyobb károk elkerülése érdekében.

### *A magyar kereskedelmi tengerészet*

Az Osztrák-Magyar Monarchia közös ügyeinek rendszere révén a hadügy keretén belül egy közös fenntartású haditengerészettel rendelkezett. Ennek finanszírozását a megfelelő kvóták arányában Bécs és Budapest közösen biztosította. A haditengerészet működésének és fejlesztésének pénzügyi biztosítása mögött jellemzően jelentős viták voltak, gyakran a magyar delegáció csak bizonyos feltételek – például magyar gyáraknak ígért nagyobb haditengerészeti megrendelések teljesítése – mellett volt hajlandó megszavazni, vagy

támogatni egy-egy programot. Sokszor felmerült a haditengerészet méretének és szerepének kérdése is, összefüggésben annak céljával, a kereskedelmi érdekek védelmével és biztosításával.

A közös haditengerészettel szemben a Monarchia kereskedelmi tengerészete nem volt az ún. közös ügyek része. A kereskedelmi tengerészetet a közlekedésügy, a kereskedelem részeként tekintették, de természetesen voltak a Monarchia közösségét kifejező elemek, mint például a közös – osztrák és magyar színeket egybefoglaló – lobogó, vagy a tengerészet működésére ható diplomáciai megállapodások. De a két ország már 1870-ben – Fiume helyzete politikai rendezésének idején – kettéválasztotta az osztrák és a magyar kereskedelmi tengerészetet. Előbbi fő kikötője Trieszt, utóbbié Fiume lett. Az osztrák kereskedelmi tengerészet a Monarchia fennállása alatt mindvégig nagyobb volt, de a fiumei magyar kereskedelmi tengerészet is gyorsan gyarapodott. A korábban nagy gőzhajók fogadására alkalmatlan fiumei kikötő 1910-ben már Európa tizedik legnagyobb forgalmú kikötőjévé vált.

A magyar állam a Budapest–Fiume vasút megépítése, a fiumei kikötő modernizációja révén – e két meghatározó közlekedési infrastruktúrafejlesztés mellett is számos egyéb módon – jelentősen fejlesztette Fiumét és a kereskedelmi tengerészetet. Ez a makrogazdasági jelentőségű megberuházás gazdaságilag komplex módon meg is térült a magyar állam számára.<sup>1</sup> A kikötő és a hajózás állami fejlesztésének hatására a fiumei kikötő összforgalma 1867 és 1913 között mind mennyiségben, mind értékben több mint hússzoros, évenkénti átlagos 8,3%-os növekedést produkált. Fiume kikötője és az innen operáló kereskedelmi flotta Magyarország számára stratégiai fontosságú volt. Magyarország világgpiaccal – vagyis a főleg Ausztriával zajlott belső külkereskedelmen túl – való külső külkereskedelmében a tengeri kereskedelem 8–10%-ot tett ki.<sup>2</sup>

A háború kitörésekor a magyar kereskedelmi tengerészet legnagyobb társaságai az alábbiak voltak: Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Részvénytársaság, Atlantica Tengerhajózási Részvénytársaság, Magyar Keleti Tengerhajózási Részvénytársaság, Orient Magyar Tengerhajózási Részvénytársaság, Magyar-Horvát Szabadhajózási Részvénytársaság, Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársaság, Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársaság. Az első világháború kitörésének évében a fiumei magyar kereskedelmi tengerészet hajóflottájában 549 tengeri jármű szerepelt, a legkisebb bárkáktól az óceánjáró gőzhajókig. Ennek a flottának a szállítóképesége közel két-

<sup>1</sup> PELLÉS Márton – ZSIGMOND Gábor: Egy sikeres magyar közlekedés- és gazdaságfejlesztési beruházás: a fiumei magyar kereskedelmi tengerészet eredményei (1868–1913), *Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle*, 2019, 72–95. p.

<sup>2</sup> PELLÉS Márton – ZSIGMOND Gábor: *A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet története (1868–1921)*, Szülőföld kiadó, Szombathely, 2021, 55–57. p.

szerepen haladta meg a Törökország vagy Portugália tengeri kereskedelmi szállítóképességét.<sup>3</sup>

### *Felkészülés a háborúra*

Az Osztrák-Magyar Monarchia mintegy kétezer kilométer hosszú tengerparttal és számos szigettel rendelkezett az Adrián. Az Adriai-tenger keleti partja – az olasz partokhoz képest – lényegesen kedvezőbb földrajzi adottságokkal rendelkezett, a tagolt partszakasz számos jó kikötő létrehozását tette lehetségessé. Ugyanakkor az Adriai-tenger a Földközi-tenger beltengere, utóbbival csak egy viszonylag keskeny szoros, az Otrantói-szoros köti össze. A Monarchia földrajzi helyzete nagyban meghatározta geostratégiai és geopolitikai lehetőségeit.

A magyar kereskedelmi tengerészetet – ahogyan az osztrák tengerészetet is – bizonyos szempontok szerint felkészítették egy lehetséges háborúra. A felkészülés stratégiája azonban korántsem volt olyan kidolgozott, mint amilyen a brit vagy a francia tengerészet esetén. Ennek több oka is volt, részben azok a földrajzi adottságok, melyekről korábban esett szó. Ezek erősen korlátozták a Monarchia mozgásterét. Másrészt az Olaszországgal való viszony többször arra készítette az Osztrák-Magyar Monarchiát, hogy átgondolja stratégiai céljait.

Az első világháború előtti években többször is világossá vált, hogy Olaszország és a Monarchia érdekszféráinak jelentős közös metszete van, különösen a Nyugat-Balkánon. Az olasz és az osztrák-magyar kereskedelmi célok között is szerepelt a balkáni terjeszkedés, még a magyar kereskedelmi tengerészet is bővítette a háború előtt járatait és piacait Albániában.<sup>4</sup> A Balkán-háborúk az európai nagyhatalmi érdekellentétekre is rámutattak.

A Monarchia tengeri pozícióinak szempontjából mindenekelőtt a két földközi-tengeri hatalom, Franciaország és Olaszország felkészülése bírt jelentőséggel. A világháború előtt egy Franciaország elleni olasz-osztrák-magyar összecsapással, vagy egy Ausztria-Magyarország elleni olasz, esetleg olasz-francia-brit konfliktussal is számolni kellett. Ám ugyanakkor az olasz vezérkarban egy időben komolyan tanulmányozták a Monarchia elleni tengeri támadások lehetőségeit is.<sup>5</sup> Nem véletlen, hogy az ingadozó Olaszország megnyugtatóására 1913-ban a két évvel korábban megújított Hármas Szövetség is haditengerészeti egyezményt hozott tető alá. Ennek értelmében az osztrák-magyar és olasz flottát egyesítették volna, mégpedig osztrák-magyar

<sup>3</sup> ZSIGMOND Gábor: *A magyar kereskedelmi tengerészet az első világháborúban*, doktori (PhD) értekezés, Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, Budapest, 2011, 28. p.

<sup>4</sup> PELLEŠ-ZSIGMOND: *A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet...*, 299. p.

<sup>5</sup> HALPERN, Paul G.: *The Mediterranean Naval Situation 1908-1914*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1971, 221. p.

haditengerészeti irányítás alatt. Ez az összevonás feltehetően nem vezetett volna a francia haditengerészet legyőzéséhez, de sakkban tudta volna tartani a térségbeli antant erőket, köztük a máltai brit támaszpontot is.<sup>6</sup>

Mindezek a nehézségek és korlátok nem könnyítették meg az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének, és benne az osztrák és a magyar kereskedelmi tengerészetek felkészítését a háborúra.

A háborút megelőző évek fegyverkezési versenye nagyban meghatározta azt is, hogy a nagyhatalmak milyen erővel, szállítási kapacitással és tervekkel vágtak neki a világméretűvé vált konfliktusnak. Az első világháborút megelőző háborúkban általános gyakorlat volt a kereskedelmi hajók katonai szállításokra történő alkalmazása. A Monarchia – és benne Magyarország is – úgy adott állami támogatást a tengeri kereskedelmi társaságoknak, hogy azokat kötelezte arra, hogy szükség esetén katonai szállításokban részt vegyenek. Ez tehát érvényes volt a magyar állam által szubvencionált gőzhajózási társaságokra is. A háborúra való felkészülés jegyében a Monarchia haditengerészeti vezetése is a kereskedelmi hajóállomány igénybevételével számolt. Ennek technikai megvalósítására a többi nagyhatalomhoz képest egy bonyolultabb rendszert dolgoztak ki. Ennek nehézkes működése később a háború idején be is igazolódott.<sup>7</sup> Ugyan nagy távolságú szállításokra végül nem került sor, de a Monarchia teljes partvonalán az osztrák és a magyar kereskedelmi hajókat intenzíven vették igénybe a háború éve alatt.

A kereskedelmi hajók katonai felhasználására a közös hadsereg és a honvédségek tisztjei és tisztí iskolái számára a Hadügyminisztérium Tengerészeti Osztályán egy részletes szakmunkát állítottak össze 1911 végére. Ez a munka 1914-ben magyarul is megjelent, *Tengerészet tansegédlet a hadsereg és honvédségek tisztjei és tisztí iskolái számára* címmel. A tisztek számára készült tananyag összeállítóinak kiváló elméleti felkészültsége jól érzékelhető a számos nemzetközi gyakorlatot is jól bemutató tansegédletből. Ugyanakkor az is megállapítható, hogy a Monarchia bürokratizmusa a hajók katonai igénybevételére is rányomta bélyegét, és egy lassú és bonyolult rendszert kínált a katonai és polgári (kereskedelmi) szervek számára.

A Monarchia tengeri szállítóképessége a nagyhatalmak között nem volt jelentős, a legkisebb különbség éppen az olasz és az osztrák-magyar kereskedelmi hajóállomány között volt, de előbbi így is majdnem háromszor volt nagyobb.<sup>8</sup> Ugyanakkor az Adrián belüli szállításokat végül a háború idején a

<sup>6</sup> Uő.: *Otrantói ütközet. Az Adria bejáratának ellenőrzése az I. világháborúban*, Laurus Kiadó, Győr, 2007, 19. p.; SONDHANUS, Lawrence: *The Naval Policy of Austria-Hungary 1867–1918. Navalism, Industrial Development and the Politics of Dualism*, Purdue University Press, West Lafayette, 1994, 234. p.

<sup>7</sup> ZSIGMOND: *i.m.*, 151–152. p.

<sup>8</sup> *Magyar Tengerészeti Évkönyv az 1915-iki évre*, Fiume, LXXX. p.

Monarchia osztrák és magyar kereskedelmi hajói tudták biztosítani. Azt természetesen nem tudhatjuk, hogy mi lett volna, ha nagyobb távolságú és összetettebb szállítási feladatok hárultak volna a Monarchiára például egy esetleges olasz szövetségi együttműködésben. Azt viszont megállapíthatjuk, hogy az osztrák és a magyar kereskedelmi tengerészet elméleti felkészítése, a hajók katonai igénybevételének kidolgozása a nemzetközi gyakorlatoknak megfelelően történt meg a háború előtt.

1914-ben a Földközi-tenger térségében „papíron” nagyjából kiegyenlített erők álltak egymással szemben: a brit egységekkel támogatott francia flotta, valamint a néhány német egységgel kiegészített olasz-osztrák-magyar haditengerészet. Amikor nyáron kitört a háború, Olaszország azonban semleges maradt, az osztrák-magyar flottának így egyedül kellett szembenéznie az antant erőivel, és a francia főlény nyilvánvaló volt. A Monarchia haditengerészete nem is gondolhatott Adrián kívüli műveletekre, a haditengerészeti vezetés célja az volt, hogy Olaszország kiszámíthatatlan helyzete mellett mindenáron megőrizze a flotta épségét.<sup>9</sup>

#### *Intézkedések a tengeri kereskedelem korlátozása és védelme érdekében*

Az 1914. június 28-i Ferenc Ferdinánd trónörökös elleni szarajevói merénylet után az Osztrák-Magyar Monarchia és Szerbia között kiéleződött a konfliktus. A július 28-i hadüzenet előtti napokban megtiltották a magyar hajóknak is a montenegrói kikötők érintését.<sup>10</sup> Tilos volt például lovak, fegyverek, lőszer, gyújtószerkezetek, galambok kivitele Szerbiába.<sup>11</sup> Augusztusban a sor különféle gabonaneműkkel, telefonkábelekkel, patkókkal, vasúti kocsikkal, torpedókkal, hajócsákyákkal és sok egyéb áruval bővült, valamint azzal, hogy a kiviteli tilalom Szerbián túl általában is érvénybe lépett. A Szerbiának küldött hadüzenet után augusztus 5-én a Monarchia és Montenegró között is megszakadtak a diplomáciai kapcsolatok és 6-ától beállt a hadiállapot a kis balkáni ország és a Központi Hatalmak között. A Monarchia cattarói haditengerészeti támaszpontjának közelében a montenegrói tüzérségnek leginkább kitett településeket kiürítették, az osztrák-magyar hadihajók löni kezdték a montenegrói partokat, rádióállomásokat, vasúti berendezéseket semmisítve meg.<sup>12</sup>

<sup>9</sup> KRÁMLI Mihály: Az osztrák-magyar haditengerészet felkészülése a Nagy Háborúra, *Hadtörténelmi Közlemények*, 2014/3. szám, 660–661. p.

<sup>9</sup> Krámlí Mihály: Az osztrák-magyar haditengerészet felkészülése a Nagy Háborúra, *Hadtörténelmi Közlemények*, 2014/3. szám, 660–661. p.

<sup>10</sup> Državni arhiv u Rijeci (DARi), JU-9 (0046), Pomorksa oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci (1870–1918) (Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság iratai) 1913–1918 közötti közötti iratok. DAR, JU-9 1914, III. 169/eln.

<sup>11</sup> DAR, JU-9 1914, III. 175/eln.

<sup>12</sup> CSONKARÉTI Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei

Augusztus 11-12-én beállt a hadiállapot Ausztria-Magyarország és Franciaország, valamint Nagy-Britannia között, így hamarosan megjelentek az antant hadihajói az adriai térségben. Augusztus 16-án a montenegrói blokádfeladatokat ellátó Zenta cirkálót francia és brit túlerő süllyesztette el. Ez volt a Monarchia haditengerészetének első vesztesége. A Monarchia ettől kezdve felhagyott a blokáddal és inkább aknákkal, tengeralattjárókkal, a montenegrói ütegek elhallgatásával próbálta érvényesíteni akarátát Montenegróval szemben. Viszont a montenegrói Antivari (ma: Bar) kikötőjébe francia kereskedelmi hajók többször is tudtak lövegeket, rádióállomásokat, élelmiszert, egészségügyi felszerelést szállítani.<sup>13</sup>

A fiumei magyar tengerészeti hatóság szeptember 19-én szigorúan bizalmas körrendeletben (7090/914. sz.) utasította a révhivatalokat és a kirendelt ségeket, hogy ellenséges államok alattvalóit nem alkalmazhatják a kereskedelmi hajókon, illetve meg kell kezdeni azonnali elbocsátásukat.<sup>14</sup> Napokon belül több brit, francia és montenegrói tengerészt tartóztattak le.<sup>15</sup> További óvintézkedésként szigorúan megfigyelték a nyaralóhelyeket, a hatóságok kémek után szimatoltak, a tengerparti fényeket és világítótornyokat elsötétítették, a tengeri halászatot a helyi révhivatalok és a katonai szervek együttes engedélyéhez kötötték.<sup>16</sup> Utóbbira a tengeri aknák és a katonai vagy haditengerészeti fényjelzéseket megzavaró halászok miatt is szükség volt. Később az elhúzódó háború miatt ez az intézkedés csak fokozta a tengerparti területeken, így Fiumében is meglévő élelmiszerhiányt.<sup>17</sup>

Augusztus 31-én futott be Fiume kikötőjébe az első Montenegróból érkező sebesültszállítmány a kórházhajóvá átalakított Elektra nevű Osztrák Lloyd-gőzössel. A hajó a vártnál később érkezett meg, mert a francia úszó aknák miatt csak nappal, jó látási viszonyok között tudott haladni. A kórházhajókon érkező sebesültek és fertőző betegek száma egyre nőtt a városban, Fiume fokozatosan a nyugat-balkáni hadmozdulatok logisztikai támaszpontjává vált.

A francia és osztrák-magyar erők között több találkozásra is sor került, az antant erők világítótornyokat lőttek, behatoltak a part menti szigetek közé, és támogatták a montenegrói erőket. Egy Cattaro elleni nagyobb támadás, például egy expedíciós hadsereg ideszállítása ugyanakkor már túlságosan kockázatos lett volna a francia vezetés számára.<sup>18</sup> A francia Curie tengeralattjáró egészen Poláig eljutott, hogy a Monarchia fő hadikikötőjében károkat

---

az első világháborúban. A háború kitörésétől Olaszország hadbalépéséig, *Hadtörténelmi Közlemények*, 1985/2. szám, 309. p.

<sup>13</sup> Uo., 315–316. p.

<sup>14</sup> DAR, JUR-9 1914, I. XIV.

<sup>15</sup> DAR, JUR-9 1914, I. XIII.

<sup>16</sup> DAR, JUR-9 1914, mozgósítási iratok 273.

<sup>17</sup> ZSIGMOND: *i.m.*, 140. p.

<sup>18</sup> HALPERN: *Otrantói ütközet...*, 22. p.



okozzon, de december 20-án a naszád fennakadt a kikötő előtti védőhálón. A Monarchia hadihajói elsüllyesztették az ellenséges búvárnaszádot, a túlélőket pedig fogságba ejtették.<sup>19</sup> Másnap a Valona előtti Saseno-szigetnél az U.12 megtorpedózta a Jean Bart francia csatahajót, amelynek fedélzetén tartózkodott Lapeyrère flottaparancsnok is. A csatahajó annyira megsérült, hogy bevetésére már nem került sor a háború ideje alatt.<sup>20</sup> A franciákat mindez komoly óvatosságra intette, rövid időre még a montenegrói kikötőbe befutó szállításokat is beszüntették, csatahajóikkal pedig nem merészkedtek többé az Adriára.<sup>21</sup>

A Monarchia hadikikötőinek védelme érdekében védőhálókat, torlaszokat és aknamezőket telepített a tengerbe. A Zenta cirkáló elsüllyesztése után a montenegrói partok elé is aknákat telepítettek, hogy a francia szállításokat megakadályozzák. A késő nyári és őszi szelek sok aknát elszabadítottak a rögzítő láncokról. Az elszabadult aknák több osztrák-magyar hajót is elsüllyesztettek, néhány akna a még semleges észak-olasz partok elé sodródva olasz emberéleteket is követelt. A legnagyobb veszteségek között szerepel az Osztrák Lloyd Baron Gautsch gőzösének aknára futása augusztus 13-án Pola előtt. Ez volt a Monarchia első tengerészeti vesztesége az Adrián, három nappal megelőzve a Zenta cirkáló elsüllyesztését is. Tíz nappal később a Monarchia 26-os számú torpedónaszádjá is aknára futott, és számos alkalommal pusztult el osztrák vitorlás, vagy éppen olasz halászhajó is. Éppen ezért a Monarchia kénytelen volt aknászegységekkel az elszabadult aknák megsemmisítését megszervezni. Elrendelték, hogy a kereskedelmi hajók az útkjuka kerülő aknákat puskalövésekkel semmisítsék meg. Ehhez ugyan a kereskedelmi tengerészek nem rendelkeztek kiképzéssel, de még puskával sem, így a fiumei Haditengerészeti Akadémia puskákat, lőszert adott át a tengerészeti hatóságnak, és felajánlotta segítségét a kereskedelmi hajók legénységének kiképzésében.<sup>22</sup> Szeptember 21-én kötelezővé tették „az összes révhivataloknak és révkirendeltségeknek, valamint a területi vizeken közlekedő magyar gőzösök parancsnokainak”, hogy nappal külön megfigyelő szolgálatot szervezzenek az elszabadult aknák figyelésére.<sup>23</sup> A szabadon úszó aknákat lehetőség szerint a Haditengerészeti Akadémia rendszeresen jelezte a hatóságnak, aki időszakosan elrendelhetette a hajózás teljes beszüntetését is.<sup>24</sup> A Fiume előtti Querneró-öblöt (ma: Kvarner-öböl) a magyar tengerészeti hatóság saját hajóival rendszeresen átvizsgálta. Az aknaveszély a hajók mozgása mellett ellehetlenítette a tengerparti halászatot és a fürdőzést is. Az Adria legkülönbözőbb

<sup>19</sup> CSONKARÉTI: i.m., 320–321. p.

<sup>20</sup> Uo., 332–333. p.

<sup>21</sup> HALPERN: *Otrantói ütközet...* 21. p.

<sup>22</sup> DAR, JU-9 1914, I. XI.

<sup>23</sup> DAR, JU-9 1914, I. 6995.

<sup>24</sup> DAR, JU-9 1914, I. XI.

pontjain kellett számolni az úszó aknákkal. Óriási számukat mutatja, hogy az év végéig osztrák-magyar részről 583 aknát fogtak ki és semmisítettek meg.<sup>25</sup>

A kereskedelmi forgalom fenntartása szinte lehetetlenné vált már ekkoriban is. Ráadásul a háború kitörésekor természetesen a kereskedelmi tengerészeket is behívták katonai szolgálatra. A tengeri szállítások fenntartásához elengedhetetlenül szükséges tengerész személyzet a katonai szállításokat koordináló Tengeri Szállítások Vezetőségétől (németül: Seetransportleitung) felmentési igazolást kaphatott. A tengerészeti társaságok természetesen arra törekedtek, hogy saját hajóparkjuk karbantartása, a remélt forgalom újraindítása, az esetleges egyedi menetek elindítása érdekében megtartsák kapitányaik, forgalmi, vagy irodai személyzetük egy részét. Ilyen felmentési kérelemmel legnagyobb eséllyel a Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Társaság tudott élni, ugyanis a dalmát partokkal és a szigetekkel való forgalom fenntartását még – a katonai óvintézkedések keretén belül – ellátta.<sup>26</sup>

A Monarchia tengerpartja előtt egy több mint ezer szigetből álló valóságos szigettenger terült el, ami belső útvonalaival, átjáróival jól védhetőnek és biztonságosnak számított, de az ellenséges hadihajóktól való félelem, a világítótoronyok elsötétítése, az aknaveszély, a személyzet egy részének bevonulása, és egyéb katonai intézkedések a kedvező földrajzi adottságok ellenére is szinte lehetetlenné tették a forgalom megszervezését. A balkáni területek gyenge szárazföldi közlekedési lehetőségei miatt ugyanakkor már a háború elején fontos volt a katonai tengeri szállítások megszervezése, sőt a lehetőségekhez mérten a tengerpart mentén kívánták tartani a polgári áru- és személyszállítást is. Az amortizációs és a személyzeti költségek mellett a kőszénrel való takarékossgal és persze a hajók esetleges aknára futásával vagy megtámadásával is számolva, a cégek számára a szükséges kötelezettségek teljesítése mellett a járatok indítása nem volt mindig vonzó.<sup>27</sup> Az áru- és személyforgalom esése miatt több vonalon is elhagyták vagy ritkították egyes kikötők érintését, különösen a közelgő téli időszakban.<sup>28</sup> Békeidőben a fiumei kikötő forgalmában a brit szén a legfontosabb importáruk között volt, a háború kitörésekor Fiume felé tartó hosszújáratú hajók egy jó része is szénrel tartott anyakikötője felé. A háború miatt leállt behozatal hiányát a belső piacról kellett pótolni, ahol nem állt rendelkezésre megfelelő mennyiségű jó minőségű hajószén, így a háború elejétől fogva spórolni kellett az értékes készletekkel.

A Monarchia tengerparti áru- és személyforgalma – az osztrák hajózási társaságok jóval kisebb forgalma mellett – gyakorlatilag egyetlen cégre hárult, a magyar tengerészethez tartozó, fiumei Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási

<sup>25</sup> CSONKARÉTI: *i.m.*, 325. p.

<sup>26</sup> ZSIGMOND: *i.m.*, 50. p.

<sup>27</sup> DAR, JU-9 1914, I. 19. III.

<sup>28</sup> DAR, JU-9 1914, I. 19.



Részvénytársaságra.<sup>29</sup> A korábban konkurens olasz cégek tengeri forgalma az aknaveszély miatt jelentősen mérséklődött.<sup>30</sup>

Az Adrián kívüli, nemzetközi forgalomban részt vevő nagy kereskedelmi gőzhajók adták a fiumei kereskedelmi hajóállomány szállítóképességének valamivel több mint 90%-át.<sup>31</sup> Ez a hajóállomány jellemzően brit hajógyárakból került ki, első osztályú, korszerű gőzhajókat foglalt magába. A legnagyobb magyar hajózási társaságok ilyen hajókkal látták el a forgalmat Fiume és az európai, amerikai, afrikai és ausztráliai vonalakon. Az értékes hajóállomány a háború kitörésekor is teljesítette útjait, hazarendelése a magyar tengerészet előtt álló első legfontosabb feladat volt 1914 nyarán. A helyzet komolyságát mutatja, hogy augusztus végéig a 74 szóban forgó gőzösnek csak kevesebb, mint a felét sikerült hazai vizekre hozni. A fiumei tengerészeti hatóság a cégeket a július 28-i hadiállapot hivatalos beállta előtt még bizalmasan, szóbeli úton, majd augusztus elején írásos formában is értesítette. Utóbbi alkalommal már egyenesen felszólították a tulajdonosokat a hajók hazaküldésére is.<sup>32</sup>

A magyar kereskedelmi tengerészet első háborús vesztesége is a távoli vizeken működő hajók közül került ki. Az Adria társaság Báthori gőzöst szeptember 1-jén Vigótól mintegy 30 mérföldnyire a brit Minerva cirkáló elsüllyesztette. A kapitányt és a személyzetet foglyul ejtették.<sup>33</sup> A brit kormány diplomáciai úton jelezte, hogy szerint a magyar gőzös elsüllyesztése félreértésen alapult, és a béke helyreálltával a kölcsönös kártérítési igények tárgyalásába be fogják vonni a hajót. Jellemző az Adrián kívül rekedt hajókkal és légénységükkel való kommunikációs kapcsolat minőségére, hogy mindezekről a tulajdonos cég is csak a Kereskedelemügyi Minisztérium 1915. február 17-i tájékoztatásából kapott pontos információt.<sup>34</sup>

A fiumei kereskedelmi hajók közül több idegen, semleges, vagy a háborúba később belépő ország kikötőjében rekedt. Augusztus végéig 29 nagy gőzhajó rekedt semleges, vagy baráti ország kikötőjében, olasz, spanyol, amerikai, brazil, görög, német, afrikai vagy távol-keleti gyarmati kikötőkben. Ellenséges, vagy aggályosnak minősített kikötőbe tudott bemenni hét gőzhajó. Ezek orosz, portugál, francia, brit, ausztrál kikötőben rekedtek, az ellenséges országok le is foglalták őket. Később Olaszország hadba lépésével a korábban olasz kikötőbe menekült magyar hajók is olasz kézre kerültek.

<sup>29</sup> ZSIGMOND: *i.m.*, 59. p.

<sup>30</sup> *A Tenger*, 1915/III., 122. p.

<sup>31</sup> ZSIGMOND: *i.m.*, 59. p.

<sup>32</sup> DAR, JU-9 1914, III. 185/eln.

<sup>33</sup> ZSIGMOND Gábor: Az első világháború első magyar tengerészeti vesztesége, *Haditechnika*, 2014/6. szám, 71-73. p.

<sup>34</sup> DAR, JU-9 1915, III. 853.

*Kereskedelmi hajózás a háború szolgálatában*

A Monarchia balkáni hadmozdulatai lassúságának egyik oka az elégtelen nyugat-balkáni szállítási útvonalak, a gyenge vasúti kapacitások és a gyér közúti szállítási képességek voltak. Ezeket a hiányosságokat a partmenti hajózással tudták orvosolni. A csapatok, sebesültek, hadianyagok szállításában mind az osztrák, mind a magyar kereskedelmi tengerészet hajóit igénybe vették a háború során, azoknak a terveknek és módszereknek az alkalmazásával, ahogyan a háború kitörése előtt számoltak.

Az úgynevezett hosszújaratú – a világ óceánjain való közlekedésre tervezett – gőzhajók a part menti katonai szállításokban a parti hajók mellett nagyobb befogadóképességük miatt felértékelődtek. Az Adriát ugyan nem hagyhatták el, de a nyugat-balkáni katonai szállításokban nagy szükség volt rájuk. Ezeket a legnagyobb hajótársaságoktól vette bérbe a hadsereg, vagy a haditengerészet. Az osztrák hajók között kórházhajókat is kialakítottak, a magyar kereskedelmi hajók inkább szállításokban vettek részt, vagy később felfegyverezve konvojokban is végezték szállítmányok kísérését.<sup>35</sup>

A tengeri szállításokat már az olasz hadüzenet előtt is szinte állandóan veszélyeztették az antant, főleg a francia hadihajók. A Jean Bart 1914. december 21-ei megtorpedózása után azonban a franciák Korfu környékénél beljebb már nem küldtek többé csatahajót, az 1915. április 26–27. éjjelén elsüllyesztett Léon Gambetta cirkáló esete után pedig ezek őrzáratozási vonalát még délebbre, Kefalónia szélességi körére vonták vissza.<sup>36</sup> Úgy tűnt, hogy a Monarchia haditengerészete sikeresen védte meg saját partvidékét. Ezek az eredmények azonban nem tudták megváltoztatni az antanthatalmak tárgyalásainak menetét Olaszországgal. Április 26-án Olaszország aláírta a londoni egyezményt, amelyben vállalta, hogy egy hónapon belül belép a háborúba.<sup>37</sup> Az olasz hadüzenet másnapján, május 24-én kora reggel a Monarchia meglepetésszerűen végrehajtotta az olasz partok bombázását. Május 26-án az olasz kormány kijelentette, hogy a Monarchia teljes partvidékét és az albán partokat is blokádnak tekinti.<sup>38</sup> Később az olasz király az egész Adriára kiterjesztette a blokádot.<sup>39</sup> Ezek a nyilatkozatok ugyan nem feleltek meg a valóságnak, de tény, hogy az Otrantói-szorosban és az albán, montenegrói partok előtt gyakrabban jelentek meg a francia és brit hajók mellett az olasz haditengerészet egységei is. A valóságban a blokádnak, mint a gazdasági hadviselés egyik eszköze, a külkereskedelmi kapcsolatok erőszakos megszakítása céljára történő

<sup>35</sup> ZSIGMOND Gábor: Az osztrák-magyar katonai tengeri utánpótlás-szállítások az első világháborúban, *Katonai Logisztika*, 2015/2. szám, 215–228. p., 215. p.

<sup>36</sup> HALPERN: *i.m.*, 21. p.

<sup>37</sup> *Uo.*: 23. p.

<sup>38</sup> Az első világháború 1914–1918, (szerk.: M. kir. Hadilevéltár), IX. kötet, Bp., 1940, 728–729. p.

<sup>39</sup> *Az Est*, 1915. július 9., 3. p.

alkalmazása inkább kommunikációs értékkel bírt, hiszen a Monarchia kereskedelmi tengerészete az olasz hadüzenet előtt sem vett már részt a nemzetközi áruforgalomban.

Ha túlzó is volna kereskedelmi háborúról beszélni, kétségtelen, hogy a szembenálló felek gyorsan felismerték a tengeri kikötők, utánszállítási feladatok, tengeri útvonalak és a katonai szállításokra jól használható nagyméretű gőzhajók jelentőségét.

Az olasz hadbalépéssel a fiumei magyar kereskedelmi tengerészet korábban olasz kikötőben rekedt nyolc nagy gőzhajója is olasz kézre került. Ezeket később Olaszország ugyancsak szállítási feladatokra használta a Monarchiával szemben.

Kétségtelen, hogy a katonai erőviszonyok a Monarchia számára a tengeren már az olasz hadbalépést megelőzően eldőlték, a francia és brit egységek mellé az olasz haditengerészet megjelenése lényegében egyértelművé tette a Monarchia helyzetét, és lehetőséget adott arra, hogy később a régió térképét átrajzolják. Az olasz hadbalépésig tartó közel egy évben a Monarchia haditengerészete arra törekedett, hogy saját erőit megvédje a bizonytalan olasz szövetséges szomszédságában, miközben Ausztria és Magyarország is számos intézkedést vezetett be tengeri kereskedelmi hajóparkjának, értékeinek, vagyonelemeinek megmentésére. A kereskedelmi tengerészet azonban éppúgy súlyos veszteségeket szenvedett, mint a hadiflotta. A háború számos kényszerű katonai intézkedést is hozott magával, a nyugat-balkáni szállításokban súlyos teher hárult a hirtelen Adriára bezárt kereskedelmi hajózásra, melynek működését az antant hadihajók, tengeralattjárók, az aknaveszély és a körülményesebb hajózási viszonyok is megnehezítették. Fiume lényegében katonai logisztikai központtá vált, ezt a szerepét pedig csak tovább erősítette az olasz front megnyitása, hiszen szerepe még inkább felértékelődött az Olaszországhoz közelebb eső osztrák Trieszttel szemben. A háború elején rögzült nehézségek ráadásul hosszú évekre megmaradtak, ez a korábbi évtizedekben a semmiből kiépített fiumei tengerészetet és az ettől lényegesen függő – jelentős részben olaszos lakosságú – kikötőváros életét megnehezítette, lehetőséget adva a társadalmi viszonyok kieleződésének is.

### Összegzés

Az első világháború kitörésekor a fiumei magyar kereskedelmi tengerészet nemzetközi összetételben is egy jelentős méretű flottát működtetett, melyben a hajók meghatározó többsége újnak és korszerűnek, így értékesnek is volt tekinthető. Fiume kikötője és az innen működtetett tengerhajózás Magyarország számára stratégiai jelentőségű volt, a világpiaccal való kapcsolat egyik fontos láncszeme. Az első világháború előtti évtizedekben a magyar állam egy

megtérülő nemzetgazdasági jelentőségű fejlesztést hajtott végre a kikötő modernizálása, a Kárpát-medencei gazdasági háttérrel való összeköttetés, és a fiumei magyar kereskedelmi tengerészet felépítése érdekében. Az 1870-es évek elején elkezdett, a magyar állam számára megtérülő beruházás Európa tizedik legforgalmasabb kikötőjét hozta létre Fiumében. A sikernek az első világháború hirtelen, szinte sokkszerűen vetett véget, a város gyors fejlődése megtorpant. Noha Olaszország csak 1915 májusában lépett be a háborúba, a hajóállomány egy része már az első hónapokban nem volt hazai kikötőbe hozható, az aknaveszély és a katonai óvintézkedések miatt a tengerhajózás javarészt már korán leállt, a vállalatokat jelentős pénzügyi veszteségek és károk érték. A tengeri flotta már a háború elején lényegében az Otrantói-szoroson belüli területre, majd egyre inkább a Monarchia saját tengerpartjára korlátozódott. Ez bénítóan hatott a korábban látványosan fejlődő, gyorsan gyarapodó Fiume életére. A korábbi évtizedek sikereinek fényében a változás sokkszerű volt, és magyarázatot ad arra is, hogy végül 1918 őszére miért tudtak olyan hirtelen felszínre kerülni a nemzetiségi ellentétek és társadalmi feszültségek az egykor sikeres tengerparti városban.