

AZ OSZTRÁK–MAGYAR HADI- ÉS KERESKEDELMI HAJÓZÁS A DUNÁN, 1914. JÚLIUS–DECEMBER

A Habsburg Birodalom dunai vízi hadereje 1866-ban történt időleges megszüntetése után 1871-ben alakult újjá. Az újraszervezés legfőbb indoka az volt, hogy a Török Birodalom az 1860-as évek második felében több pánccélozott ágyúnaszádot állított szolgálatba a Dunán.¹ A korábbi önállóság helyett a császári (és) királyi dunai flottilla a cs. (és) kir. haditengerészet szervezetének keretében működött egészen 1918 novemberéig. A dunai flottilla hajóállományának zömét az úgynevezett folyami monitorok adták. Az alapvető elgondolás az volt, hogy a tábori tüzérségnél hatásosabb ágyúkkal felszerelt, a tipikus tábori lövegek (7,5-8 cm) tüzének ellenálló páncélzattal ellátott hajók épüljenek, a monitorok e követelményeknek tettek eleget. Később kisebb, gyengébb fegyverzetű egységek, úgynevezett őrnaszádok is épültek, ezek elsődleges feladata a felderítés volt.

A Monarchia első két dunai monitora 1871–1872-ben épült Budapesten, LEITHA és MAROS néven. Fő fegyverzetüket egy Coles-féle forgó lövegtoronyban elhelyezett két darab 15 cm-es löveg alkotta. E monitorok eredményesen vettek részt 1878-ban Bosznia-Hercegovina okkupációjában. Az első monitorpárt két évtized múlva követte a második, az 1890–1893-ban épült SZAMOS és KÖRÖS. E hajók fő fegyverzetét kisebb kaliberű, de jóval korszerűbb 12 cm-es gyorstöltő lövegek alkották. 1902 és 1904 között épült meg a harmadik monitorpár, a TEMES és a BODROG, amelyeknek fő fegyverzetét szintén 12 cm-es lövegek alkották. A flottilla zászlóshajója a háború kezdetén a TEMES monitor volt. Az első világháború kitöréséig e hat monitor mellett nyolc őrnaszád épült a flottilla számára, melyek közül hét volt még szolgálatban 1914-ben. A háború kitörését követően négy újabb, a korábbiaknál nagyobb, valamint korszerűbb, 12 cm-es L/45 ágyúkkal felszerelt monitorral (ENNS, INN, TEMES II, SAVA) gyarapodott a flottilla állománya 1914–1915-ben. Az új monitorok mellett hat darab, a régi őrnaszádokhoz képest jelentősen nagyobb, már ágyúkkal felfegyverzett őrnaszád is épült, további kettő a háború végéig nem készült el.

A Dunán a legjelentősebb folyami haderővel a Monarchia rendelkezett. A második legerősebb flottillát Románia birtokolta, négy osztrák gyártású monitorával, melyek a TEMES és a BODROG megnövelt, erősebb fegyverzetű és páncélzatú változatai voltak, egyben a Duna legnagyobb monitorai. A többi dunai állam, Oroszország kivételével, nem rendelkezett a Dunán bevethető hadi egységekkel. A dunai hajóhad a békeévek során főképp a hajó-hajó elleni harcot gyakorolta, de a háború során ilyen jellegű összecsapásokra nem került sor. A megfelelő harcéljárásokat így a háború folyamán, a tapasztalatok során kellett kialakítani.

¹ Történeti érdekesség, hogy az 1877–78-as orosz–török háborúban a SEJFI nevű török páncélos naszádot az a CAREVICS nevű rúdtorpedóval felszerelt gőzbárka süllyesztette el, mely román kézben RÁNDUNICA néven részt vett 1916. augusztus 27-én a Rusze előtt álló cs. és kir. Duna-flottilla elleni sikertelen torpedótámadásban.

Az Osztrák–Magyar Monarchia számára gazdasági és kereskedelmi szempontból igen nagy jelentőséggel bírt a Duna, melynek kereskedelmi forgalma, különösen a Vaskapuszabályozás 1896-os befejezése óta dinamikusan növekedett. Ausztria–Magyarország belvízi kereskedelmi flottáját messze felülmúlta a többi dunai államét, sőt a Monarchia tengeri kereskedelmi flottáját is (840 000 t és 660 000 t hordképesség). Az első világháború előestéjén a Monarchia birtokolta – az úgynevezett görög uszályok kivételével, melyek kizárólag a Turnu-Severin alatti Duna-szakaszon közlekedtek – a hajóállomány 67%-át és az uszályállomány 81%-át. A löerőkben mért teljesítmény és a tonnákban mért hordképesség tekintetében még nagyobb volt az osztrák–magyar főlény. E kereskedelmi hajóparkra 1915 ősztől fontos szerep várt: a Romániában felvásárolt jelentős mennyiségű gabona behozatala, mely nélkül Ausztriában a városi lakosság ellátása megoldhatatlan lett volna, de a háború kitörésekor, illetve első néhány hónapjában erre még nem gondolt senki.

Az első világháború előtt az Osztrák–Magyar Monarchia hadvezetése nem számolt a dunai kereskedelmi hajópark – a vasutakéhoz fogható – komolyabb mértékű igénybevételével, illetve központi katonai irányító szervezet alá rendelésével. Ennek megfelelően a hadvezetésen belül nem létezett olyan központi szervezet, mely a szállítások (vasúti és vízi) háború esetén való megszervezését irányította volna. Békeidőben ezt a feladatot az 5. EB (Eisenbahnbüro) látta el, amely a vezérkar és a közös Hadügyminisztérium közös alárendeltségében működött, és mint nevéből kitűnik, csak vasúti kérdésekkel foglalkozott. A századforduló idején ugyan születtek elképzelések a folyami hajózás háború esetén való nagyobb mérvű igénybevételével, de ezeket rövid mérlegelés után elejtették, a folyami hajózás számos bizonytalansági tényezője (jégviszonyok, vízállás, köd), valamint az elsősorban gabonaszállításra épült uszályok csapatszállításra való alkalmatlansága miatt. A dunai kereskedelmi hajókat így csak átkeléseknél, illetve lőszer és katonai felszerelés utánpótlásának szállítására kívánták felhasználni.² Mindebben természetesen tükröződtek a hadvezetés elképzelései az eljövendő háborúról, melyek nem számoltak annak évekig tartó elhúzódásával, így azzal sem, hogy a katonailag igénybe vett dunai kereskedelmi hajózás fő feladata a nem közvetlenül katonai jellegű gabonaszállítás lesz, s e célra a korábban tervezettnél jóval nagyobb számú hajót lesz szükséges igénybe venni.

Természetesen mindez nem jelentette azt, hogy a hadvezetés teljes lemondott volna a kereskedelmi hajózás igénybevételéről. A közös Hadügyminisztériumban működő, a haditengerészetet irányító tengerészeti osztály (Marinesektion) által kidolgozott haditervekben szerepeltek a Közép- és az Al-Dunán hadihajók és kereskedelmi hajók együttműködésére vonatkozó elképzelések. Az 1912-ben Ausztria és Magyarország parlamentjei által megszavazott hadiszolgáltatási törvény (Ausztriában 26. XII. 1912, RGLB Nr. 236, Magyarországon 1912/LXVIII. tc.) lehetővé tette, hogy háború, illetve mozgósítás esetén birtokosaik – többek között – a vízi járműveket, térítés ellenében használatra, illetve akár véglegesen is átengedjék a hadseregnek, illetve a haditengerészetnek (12. §). Amennyiben a hajókat a hadsereg vette igénybe, az alá a parancsnokság alá rendelték, amely a partnak azon részén állomásozott. Az államsegélyben részesülő hajózási vállalatok (DGT, MFTR) számára az állammal kötött szerződés külön előírta háború, illetve mozgósítás esetére a hajópark átengedését hadi szolgálatra.

² *Döbrentei* 1934. 154. o.

A közös Hadügyminisztérium tengerészeti osztályán 1913. június 3-án tartott megbeszélésen, melyen a tengeri kereskedelmi flotta háborús feladatairól tárgyaltak, az elnöklő Karl Kailer von Kaltenfels ellentengernagy, a tengerészeti főnökének a helyettese, nem bocsátotta vitára a belvízi hajózás kérdését.³ Az adott helyzetben ez azonban teljesen érthető volt, mivel a megbeszélés kiegészítő részét képezte az éppen ekkor Bécsben a Hármasszövetség haditengerészeti egyezményének újbóli megkötéséről folyó háromoldalú tárgyalásoknak. A júniusban megkötött, és 1913. november 1-jén hatályba lépő egyezmény, támadó hadműveletekkel és a Földközi-tenger olasz–osztrák–magyar ellenőrzés alá vonásával számolt,⁴ amelyben természetesen a dunai kereskedelmi hajózásnak nem juthatott semmilyen szerep. Mindezen felül, a haditengerészet kevésbé volt érdekelt a dunai kereskedelmi hajópark igénybevételében, mivel a Duna-flottilla igényeit a dunai hajópark töredékét kitevő, viszonylag csekély számú bérelt kereskedelmi hajóval ki lehetett elégíteni. Mint közismert, a háború kitörésekor az események végül másként alakultak. Olaszország semlegességével, majd 1915-ös hadba lépésével az antant oldalán az Adriára bezárt osztrák–magyar kereskedelmi tengerészetnek jóval kisebb szerep jutott a háború során, mint a dunai hajózásnak.

A Duna-flottilla működése (1914. szeptember–december)

A Nagy Háború kitörésének esztendejében a Duna-flottilla helyzete nem volt a legrosszább. Pápron ugyan a Duna legerősebb hajóhadát birtokolta a Monarchia, de a hajók állapota sok kívánnivalót hagyott maga után. Az ekkor már több mint negyven éves MAROS és LEITHA fenéklemezei és tengelytartói részben átrozsdásodtak, valamint több helyen megrepedtek. A háború kezdetére e hibákat úgy-ahogy helyrehozták. A BODROG monitornak pedig a csavarszárnyain jelentkeztek repedések, ami szintén sürgős javításra szorult. A KÖRÖS monitor Krupp gyártmányú 12 cm-es toronylővegei olyan rossz állapotban voltak, hogy 1914 júliusában már azt fontolgatták, hogy a LEITHA és a MAROS lövegtornyait leszerelik és átrakják a KÖRÖS-re, míg a két veterán monitort lakóhajóvá alakítják. A hadüzenet követően azonban minden bevethető egységre szükség volt, így a KÖRÖS a veszélyesen rossz állapotú lövegeivel vonult a háborúba.⁵ A haditengerészet a problémára végül azt a megoldást találta, hogy a SPALATO tüzérségi iskolahajót leszerelték és annak a 12 cm L/35 lövegeit szerelték be szeptemberben a KÖRÖS lövegtornyaiba.⁶ Egyébként, amikor a KÖRÖS szeptember 12-én visszatért Zalánkeménrről, ahol a lövegcserét végezték, még aznap délután bevetették, egy géppuskafészeknek használt templomtornyra tüzeltek. A frissen cserélt hátsó löveg tizenegy lövés után beragadt, így a monitornak újra javításra kellett mennie.⁷ A TEMES hátsó

³ Letschev 2002. 58. o. A tengeri kereskedelmi hajópark irányításának a feladata a tábori szállításvezetőségekkel azonos státuszú tengeri szállításvetőségi (Seetransportleitung) volt.

⁴ Halpern 1998. 84–92. o.

⁵ Tömítetlenségi problémák miatt lövéskor a zárból méteres lángok csaptak ki, míg az eredetileg percenként tízlövéses tüzgyorsaság négy percenként egy lövésre csökkent.

⁶ Prasky 2004. 65–66. o.

⁷ HL I. VH 4500. d. K. u. K. Donauflottillenkommando Res. Nr. 353.

tarackjával is problémák voltak, augusztus elején a polai Arzenálból utaztak Zimonyba szakemberek ennek javítására.⁸

1914 őszén a monitorokon több átalakítást hajtottak végre, hogy jobban megfeleljenek a háború kihívásainak. A magaslatokról tüzelő ellenséges tüzérség miatt a lőszerkamrák rakodónyílásainak fedeleit páncélfedelekre cserélték, és minden monitor parancsnoki tornyának a tetejét 30 cm vastag vasbetonnal öntötték ki. A TEMES és a BODROG hátsó, szabadon álló tarackja köré két lemez közé öntött 30 cm betonból készítettek 80 cm magas „barbettát”. A meglévő lövegpajzsot részegecselt lemezekkel nagyobbították meg. Utóbbi csak a srapelgolyóktól védett, de a morális hatása kedvező volt.⁹ A MAROS és a LEITHA felépítménye a kézfegyverek tüze ellen 12 mm vastag kazánlemez burkolatot kapott, és e két hajó parancsnoki tornyát szintén 12 mm-es kazánlemezek részegecselésével erősítették meg. Miután a monitorok szabadon álló másodlagos tüzérségének kezelőszemélyzete súlyos veszteségeket szenvedett, különösen a Száván a kézfegyverek tüzétől, minden rendelkezésre álló lemez felhasználásával rögtönzött burkolatokat építettek e lövegek köré. A LEITHA a tatfedélzetén egy 7 cm L/45 ágyút helyeztek el, ezzel növelve a hajó tüzerjét.¹⁰ Problémát jelentett, hogy a szerb mesterlövészek a partról még a parancsnoki tornyok kémlelőnyílásain is be tudtak lőni, ezért ezeket utólagosan zárható páncélfedelekkkel kellett ellátni.

Az 1914-es szerbiai harcokban, majd a későbbi aknamentesítésben fontos szerep jutott az osztrák–magyar folyami hajóhadnak. A szarajevói merényletet követően 1914. július 26-án mozgósították a teljes flottillát. A Duna felső szakaszán gyakorlatozó TEMES és BODROG július 21-én hagyta el Linzet, 23-án Budapesten feltöltötte a készleteit, majd július 26-án ért Zimonyba, ugyanezen a napon érkezett ide az újra felszerelt SZAMOS és KÖRÖS. A mozgósítási parancs már itt érte őket 26-án délután öt órakor.¹¹ A LEITHA és a MAROS ekkor már a Száván tartózkodott. A flottillát július 25-én a 7. gyaloghadosztály parancsnoksága alá rendelték.¹² Július 27-én a SZAMOS monitor Kevevárára kísért három, a hadsereg által bérelt vontatót és vontatmányukat.¹³

A Duna-flottillát három csoportra osztották, a Zimonyban állomásozó Duna-csoportra, a Brodban állomásozó Száva-csoportra és a Pancsován állomásozó Pancsova-csoportra. Zimonyban a TEMES, BODROG, SZAMOS és KÖRÖS monitorok, valamint a „b”, „c” és „f” őrnaszádok, Brodban a MAROS és a LEITHA monitorok és a „h” őrnaszád, Pancsován a „d” és „g” őrnaszád. A flottillához tartozott még a KULPA és a TRAISEN kórház-hajó, valamint az ACHILLES, a BANHANS és a TRAUN gőzös. A flottilla parancsnoka Friedrich Grund fregattkapitány volt. Szeptember 15. és október 2. között ideiglenesen Wulff Olaf sorhajóhadnagy vette át a parancsnokságot, majd ezt követően 1917 decemberéig Lucich Károly sorhajókapitány volt a parancsnok.

Július 28-án megérkezett a hadüzenet híre, mely a szokásos félhavi jelentés szerint „nagy lelkesedést váltott ki”.¹⁴ A hadüzenet éjszakáján a TEMES, a BODROG és

⁸ HL I. VH 4500. d. K. u. K. Donauflottillenkommando Res. Nr. 244.

⁹ HL I. VH 4500. d. K. u. K. Donauflottillenkommando Res. Nr. 244.

¹⁰ *Praky* 2004. 66. o.

¹¹ HL I. VH 4500. d. K. u. K. Donauflottillenkommando Res. Nr. 160.

¹² HL I. VH 4500. d. Eredeti jelzet: OK/MS (Operationskanzlei/Marinesektion) Nr. 3174/1914 (másolat).

¹³ HL I. VH 4500. d. K. u. K. Donauflottillenkommando Res. Nr. 160.

¹⁴ HL I. VH 4500. d. K. u. K. Donauflottillenkommando Res. Nr. 160

a SZAMOS monitor kifutott Zimonyból, és 29-én hajnalban a Belgrád–Zimony vasúti híd hídfőjét, valamint a Topčideren lévő állásokat lőtték. Ugyanezen a napon, már világosban a rádióállomást és a Kalimegdánt lőtték. A szerbek csak kézfegyverekkel válaszoltak, mivel Belgrád gyors elfoglalásával számolva a hatóságok a katonaságot kivonták a városból, és csak kisebb biztosító csapatokat hagytak hátra. A már említett félhavi jelentés július 29-én, 30-án és 31-én „kisebb vállalkozásokat” említ, melyekről külön jelentés készült.¹⁵

A következő időszakban a három csoport egységeit szinte minden nap bevetették. A Duna-csoport augusztus közepéig a belgrádi tüzérségi állásokat lőtte, és a szeptember 7–8-i szerb átkelési kísérlet megakadályozásában is részt vett. Augusztus 12-én indult meg a Szávánál a Šabac elleni osztrák–magyar támadás.¹⁶ Ennek megkönnyítésére a 7. hadosztály Belgrád ellen figyelemelterelő támadásokat hajtott végre. E színlelt támadás főként a szerb állások, illetve egyes belgrádi célpontok ágyúzására korlátozódott. A négy Zimonyban állomásozó monitornak az a feladat jutott, hogy célpontként prezentálja magát, és az osztrák–magyar csapatokról magukra vonják az ellenséges tüzet. A monitorok ilyen formában való bevetésére augusztus 2-a és 17-e között nyolc alkalommal került sor. A szerbeknek ugyan okoztak némi kárt, de csak aránytalanul magas lőszerfelhasználás mellett. A monitorok e műveletek közben számos találatot kaptak, de az elavult, páncéltörésre alkalmatlan szerb tábori lövegek kevés kárt tudtak okozni bennük. Augusztus 4-én a KÖRÖS 1800 méterre közelítette meg a gyárnegyedben lévő belgrádi ütegeket, amelyekről hat telitalálatot valamint számos srappelitalálatot kapott. Ennek ellenére komolyabb károk csak a páncélozatlan felépítményben keletkeztek, amely a monitor harcértékét érdemben nem befolyásolta, csak a komfortot rontotta.¹⁷

Az itt lévő osztrák–magyar tüzérség orosz frontra való átcsoportosításával augusztus 28-a után már a védekezés került előtérbe. Az osztrák–magyar csapatok meggyengülését, valamint a Száva alacsony vízállását kihasználva a szerbek szeptember elején támadólag léptek fel. A Száván való átkelésükkel egy időben, szeptember 7-éről 8-ára virradó éjszaka megkíséreltek Zimonymál átkelni a Dunán. Ezt az átkelést a három hadra fogható monitor (TEMES, BODROG és SZAMOS) akadályozta meg. Az előrenyomuló szerb csapatok miatt döntés született Zimony kiürítéséről. 10-én hajnalban az osztrák–magyar csapatok felrobbantották a Zimony–Belgrád vasúti hidat. A Zimonyban lévő átkelési eszközöket megsemmisítették, a menekülőket pedig gőzhajókompokra hajózták be. E gőzhajókompok négy összekötözött és deszkával lefedett uszályból álltak, melyet egy gőzhajó mozgatott. A flottilla egységei e menekülőkkel teli kompokat Banovciig kísérték. Zimonyt utolsóként a TEMES monitor hagyta el.¹⁸

A szerbek felett Mitrovicánál aratott győzelmet követően a szerbek szeptember 13-án kiürítették Zimonyt, majd a következő nap egész Szlavóniából visszavonultak. A dunai monitorok ezen a napon a belgrádi szerb állásokat ágyúzták. Szeptember 15-én Zimonyt a monitorok és egy partra szállt tengerész-különítmény szállta meg, és biztosította a szárazföldi csapatok odaérkezéséig. A zimonyi elektromos műveket a BODROG legény-

¹⁵ HL I. VH 4500. d. K. u. K. Donauflottillenkommando Res. Nr. 160. Sajnos az említett jelentések nem találhatóak meg a Hadtörténelmi Levéltár állományában lévő anyagban.

¹⁶ A hadiesemények modern feldolgozásához lásd *Hajdu – Pollmann* 2014. 79–93. o.

¹⁷ HL I. VH 4500. d. S. M. S. KÖRÖS Gefechtsbericht 4 Aug. 1914.

¹⁸ *Wulff* 1934. 31–32. o.

sége szállta meg és biztosította, majd helyezte ismét üzembe. Az erről készült jelentésben említik, hogy a szerbek „repülő ördögöknek” nevezték az osztrák–magyar monitorokat.¹⁹

A Pancsovai-csoport szeptember 9-ig állandó járőrszolgálatban és erőszakos felderítésekben vett részt. A „d” őrnaszád július 30-án esett át a tűzkeresztségen Višnjicánál. Másnap a „d” és „g” őrnaszád együtt kísért szállítmányt Zimonyba, s mind az oda, mind a visszaúton tűzharcba kerültek. Augusztus 5-én a Nova Ada sziget szerb megszállásának hírére a „d” őrnaszád odahajózott. Útközben átlőtték a kormányvezetékét, melyet a naszád parancsnoka, Bublay Hermann saját kezűleg javított ki. Visszatérőben az őrnaszád heves tűzbe került és megbízhatatlan motorjai pont ekkor mondták fel a szolgálatot. A hajó huszonöt percig sodródott tehetetlenül, míg sikerült újra beindítani a motorokat. Tekintettel a benzinmotorok rossz állapotára és megbízhatatlanságára, ezt követően szüneteltették a két őrnaszád bevetését. A csoport sorsát végül az osztrák–magyar csapatok visszavonulása pecsételte meg. Szeptember 9-én Pancsováról elrendelték a visszavonulást, a Temes torkolatában pedig uszályokat süllyesztettek el, megakadályozandó, hogy a szerbek az itt álló hajókat elvigyék. A flottilla többi részétől így elvágott két őrnaszádot szeptember 9-én felrobbantották.²⁰

A Száva-csoport a saját hadsereg Száva menti, váltakozó szerencsével folyó hadműveleteit támogatta, ám augusztus második és szeptember első felében az alacsony vízállás tétlenségre kárhoztatta. A Száván az első akcióra július 30-án került sor, a LEITHA és a MAROS Mitrovicánál néhány szerb megerősített vámőrházat lőtt szét. A hajók itt nem ütköztek semmilyen ellenállásba. A Száva-csoport az osztrák–magyar csapatok balszárnyának fedezése közben több akcióban vett részt. A tűzkeresztségen Hritkovicánál estek át két gőzkomp kísérete közben. Augusztus 12-én a monitorok segítségével sikerült elfoglalni a drenovaci szigetet. Ugyanezen a napon foglalták el a cs. és kir. csapatok Šabacot, a monitorok a város alatt fekvő Mišar magaslaton lévő szerb csapatokat ágyúzták. Augusztus 14-én a szerbek tüzéséget telepítettek a Mišar-magaslatra, és onnan lőtték Šabacot. A két monitor eredményesen harcolt a magaslatra telepített két üteg ellen. A Šabac környéki harcok augusztus 23-áig tartottak, 24-én vissza kellett vonni az osztrák–magyar csapatokat, hogy az orosz frontra vonulhassanak. A Száva-csoport egységei fedezték a cs. és kir. csapatok átkelését a Száván.²¹

Augusztus végén a Száva alacsony vízállása miatt a monitoroknak a Drina torkolatánál lévő račai gázló fölé kellett vonulniuk. Augusztus 27-én völgyemenetben még egyszer átkeltek a gázló felett és lőtték a Mitrovicánál lévő szerb csapatokat. Augusztus 29-én a két monitor hegymenetben még épp át tudott hajózni a gázló felett, majd szeptember 17-éig az alacsony vízállás miatt ezen a szakaszon maradtak. A gázló alatti szakaszt ebben az időben csak főként népfelkelőkből álló parti őrség védte. A szerbek ki is használták ezt a számukra kedvező helyzetet és szeptember 5-én átkeltek Novoselónál és Kupinóvónál a Száván. A szerb csapatokat a cs. és kir. 29. gyalogoshadosztály Mitrovicától keletre megverte, így azok visszavonultak a Száván túlra. Az osztrák–magyar csapatok szeptember 14-én átkeltek a Drinán, melyet a monitorok tüzükkel támogattak. Szeptember 17-én

¹⁹ HL I. VH 4500. d. S. M. S. BODROG Besetzung des Elektrizitätswerkes.

²⁰ Wulff 1934. 29–30. o. A pancsovai eseményekről bővebben Pollmann 2015. 709–719. o., valamint Pollmann 2016. 1140–1147. o.

²¹ Wulff 1934. 18–19. o.

a Száván is átkeltek. Ezen a napon, bár a vízállás még mindig alacsony volt, a monitorok völgyemenetben teljes gőzzel időnként meder fenékét súrolva jutottak át a račai gázlón, hogy részt vehessenek az átkelés támogatásában. Ezt követően szeptember 23-áig az osztrák–magyar csapatok balszárnyát fedezték Šabacnál. A Száva-csoport szeptember 29-én a flottilla-parancsnokság közvetlen vezetése alá került, amikor megérkezett a Szávára a TEMES és a KÖRÖS monitor, valamint a „b” őrnaszád Wulff Olaf sorhajóhadnagy, ideiglenes flottillaparancsnok parancsnoksága alatt.²²

A Dunán ebben az időszakban az alábbi fontosabb események történtek. Szeptember 19-éről 20-ára virradó éjjelen a TEMES monitor és a „b” őrnaszád Belgrád előtt elhaladva áttört a Cigányszigethez. A monitornak nagy szerencséje volt, mivel csak a hajót kormányzó MFTR vonalkormányos ügyességének köszönhetően, hogy sikerült elkerülni az aknára futást. A vállalkozást vezető Wulff Olaf az akciót amúgy teljesen feleslegesnek nevezte.²³ A pancsovai tüntetésnél a BODROG monitort 22-éről 23-ára virradó éjszaka a SZAMOS monitor váltotta fel, mivel előbbinek már fogytán volt a lőszer. A SZAMOS 26-áig volt Pancsova előtt, 23-án egy vízvonaltalatti találat rövid időre harcképtelenné tette. Szeptember 25-én a BODROG monitor felépítménye kapott telitalálatot a Szávpárt ágyúzása közben.²⁴

A Belgrádnál lévő útegekkel vívott tüzérségi párbajok, mint fentebb is említettük, aránytalanul magas lőszerfelhasználással jártak, bár szinte minden parancsban kiadták a lőszerrel való takarékosagra az utasítást. A lőszer fogyásának ütemét jelzi, hogy a TEMES, a BODROG és a SZAMOS számára szeptember közepén már az ötödik teljes lőszerkészletet rendelték meg.²⁵ Hibás lövegei miatt a KÖRÖS lőszerfelhasználása messze elmaradt a három másik monitortól.

Wulff Olaf ideiglenes flottillaparancsnok azt a javaslatot tette a hadseregcsoportparancsnokságnak, hogy a jóval fontosabb szávai hadszínteret két monitor áttörésével erősítsék meg. A Belgrád elleni akciókat felesleges lőszerpazarlásnak tartotta, míg a Száva-menti harcok támogatását valós értékűnek.²⁶ A hadseregcsoportparancsnokság ezt a javaslatot elfogadta, és szeptember végére a Száva vízállása már annyit emelkedett, hogy a monitorok valamennyi gázló felett áthaladhattak. Szeptember 28-án a szerb csapatok átkeltek a Száván és megkezdték egy hadihíd építését. A szerb átkelés hírére Zimonyt ismét kiürítették. Aznap este 18:30-kor Wulff kifutott a TEMES és KÖRÖS monitorokkal, a „b” őrnaszáddal és az ANDOR aknazedővel. A kötelék csak lassan haladhatott, az aknafogó készülékkel elől haladó ANDOR 7-8 km/h-s sebességéhez igazodva. A Száván heves puska- majd ágyútűzbe került hajók, elsősorban a monitorok, számos találatot kaptak. Az áttörés során a kötelék két halottat és tizennégy sebesültet veszített. Késő este az ANDOR-nak meg kellett állnia, hogy elakadt aknafogóját rendbe hozza, a másik három hajó folytatta az útját, majd szeptember 29-én 11:40-kor csatlakoztak a Száva-csoporthoz. A Szávára meglepetésszerűen áttört cs. és kir. hadihajók megakadályozták, hogy az átkelt szerb csapatok erősítést, különösen tüzérséget és lovasságot kapjanak, így végül a már

²² Wulff 1934. 19–20. o.

²³ HL I. VH 4500. d. Eredeti jelzet: OK/MS Nr. 6049/1914 (másolat).

²⁴ HL I. VH 4500. d. K. u. K. Donauflottillenkommando Op. Res. Nr. 588.

²⁵ HL I. VH 4500. d. K. u. K. Donauflottillenkommando Res. Nr. 425.

²⁶ Uo.

átkelt csapatokat is kénytelenek voltak visszavonni. A sikeres áttörésért Wulff 1922-ben megkapta a katonai Mária Terézia-rend lovagkeresztjét.²⁷

1914. október 1-jén Lucich Károly sorhajókapitány vette át a flottilla parancsnokságát Wulff Olaf ideiglenes parancsnoktól, aki a TEMES monitor parancsnoka lett. A Duna-flottilla egymástól távol lévő két csoportra osztott helyzetét, és az ezzel kapcsolatban a mindennapokban felmerülő problémákat látva Lucich október 9-én azt a javaslatot tette, hogy a TEMES-ről helyezték át a flottilla parancsnokságát Mitrovicára, ahol az 5. Hadsereg parancsnoksága is tartózkodott, melynek alárendeltségében a Száva-csoport állott. Mindezt azzal indokolta, hogy a flottilla bevetéseire vonatkozó utasítások ügyében amúgy is állandóan Mitrovicába kell utaznia, egyszerűbbnek tartotta onnan tartani a kapcsolatot rádióon vagy telefonon a különböző helyeken állomásozó egységekkel.²⁸ Október 17-én a tengerészeti osztály engedélyezte, hogy a Duna-flottilla parancsnoka a szolgálat érdekében, a saját belátása szerint ideiglenesen a szárazföldön állomásozhasson.²⁹

Október 1-jén a BODROG monitor Budapestre indult javítás végett, így Zimonyban csak a SZAMOS monitor maradt. Október 15-én a BODROG visszatért, ekkor a SZAMOS hajózott Budapestre szintén javításra. Október 24-én a négy újépítésű monitor közül az elsőként szolgálatba állított ENNS megérkezett Zimonyba. A másik három 1915-ben állt szolgálatba. Az új monitor korszerűbb 12 cm L/45 ágyúinak lőtávolsága több mint három kilométerrel haladta meg a régebbi monitorok 12 cm L/35 ágyúinak lőtávolságát. Ezek az új egységek szén helyett már olajtüzelésűek voltak, ami számos előnnyel járt.

Szeptember 29-én kora délután Wulff a KÖRÖS monitort visszaküldte az ANDOR gőzösért. A monitor útközben két telitalálatot kapott egy szerb ütegtől. Az éjszaka folyamán sikerült a két hajónak visszatérni, és reggel csatlakozni a többi egységhez Jaraknál.

Október 3-án a LEITHA monitor több órás tűzpárbajt követően átmenetileg harcképtelenné vált, ezért Brodba kellett javításra küldeni. A parancsnoki torony alját ért találat következtében a toronyban tartózkodók egy ember kivételével mind meghaltak, emellett a monitor összes lövege működésképtelenné vált. A LEITHA javítása november 7-én fejeződött be. A munkák során a testvérhajójától eltérő másodlagos fegyverzetet kapott.³⁰

Október 4-éről 5-ére virradó éjjelen a TEMES erőszakos felderítést hajtott végre a Száván, egészen a Cigányszigetig hatolva. A már nappal történő visszatérés közben a monitor öt találatot kapott. A következő napokban a monitorok elsősorban Šabacot és a Mišar-magaslatot lőtték.

A legnagyobb veszteségét a flottilla október 23-án szenvedte el. Október 22-én a TEMES azt a parancsot kapta, hogy a légi felderítés által észlelt, a Száva Skela ágában összegyűjtött szerb átkelési eszközöket semmisítse meg. Aznap este a TEMES a „b” őrnaszád kíséretében kifutott, és elérte a Skela-szigetet. Itt egy szerb üteg tüzebe kerültek. A TEMES úgy manőverezett az alsó szigetcsúcsnál, hogy lövegeivel egyszerre tudja lőni a szerb üteget és az átkelési eszközöket. Miután az utóbbiakat sikerült elsüllyeszteni, a két hajó hegymenetben visszaindult. Október 23-án hajnali 2:45-kor a TEMES a Grabovci nevű sziget mellett haladva aknára futott. A monitor jobb oldalával ütközött az

²⁷ Wulff 1934. 36–37. o.

²⁸ HL I. VH 4500. d. Aus einem Brief von Lsch. Kpt. Lucich vom 9./X. 1914. (másolat).

²⁹ HL I. VH 4500. d. Eredeti jelzet: OK/MS Nr. 5784/1914 (másolat). A parancsnoknak ugyanakkor tudomásul kellett vennie, hogy a szárazföldön való szolgálat idejére nem jár a behajózási pótlék.

³⁰ Wulff 1934. 21. o.; Margitay-Becht 2007. 193–194. o.

aknának, a detonáció a 12 cm-es löszerek egy részét is felrobbantotta. A robbanás a jobb oldali lövegtornyot a folyóba dobta, a két lövegtorony és a löszerkamrák személyzete egy fő kivételével életét veszítette. A jobb oldali lövegtorony körüli páncélfedélzet úgy felpöndörödött, mint egy szardíniásdoboz teteje, és majdnem lehetetlenné tette a kijutást a parancsnoki toronyból. A monitort a hátsó horgonnyal lehorgonyozták és megkezdték a szivattyúzást, de ez nem segített, a TEMES a négy méter mély vízben hamar megfénkellett. A túlélőket a „b” őrnaszád vette a fedélzetére, amit megnehezített a szerbek folyamatos tüzelése. A TEMES összesen 31 halottat veszített, a túlélők száma 51 volt.³¹ A flottilla parancsnoksága még aznap kiküldött egy sorhajóhadnagyot megszemlélni a TEMES roncsát.³² A monitorok jelentőségét jelzi, hogy a TEMES elsüllyedése után lobogódíszbe öltöztették Belgrádot. A monitorokat és a flottilla többi egységét az esetből okulva ezután aknafogó hálókkal látták el. A TEMES monitort 1917-ben kiemelték és átalakítva újra szolgálatba állították.

Az aknát, mely a TEMES-t elsüllyesztette, valószínűleg nem sokkal korábban rakták le. A hadsereg parti őrsége a kérdéses helyen nem sokkal korábban csónakokat látott, de nem tüzeltek rájuk, mert azt hitték, hogy saját halászhajók. Egy nappal később egy csapatzállításra használt uszály futott ugyanitt aknára, megölve két kormányost és megsebesítve számos katonát. November 3-án az ANDOR aknafogó készülékében robbant fel egy akna.³³

Az osztrák–magyar Duna-flottilla elleni harcban a szerbeket orosz, francia és brit különítmények is támogatták. Az oroszok aknákat és mintegy hetvenfős képzett aknászszemélyzetet küldtek Belgrádba a háború kitörését követően. November elején érkezett meg a százfőnyi francia különítmény három 13,8 cm-es hajóágyúval Edouard Picot parancsnoksága alatt. A britek kezdetben Hubert Cadale fregattkapitány (commander) parancsnoksága alatt álltak. A britek azt tervezték, hogy kövekkel megrakott és elsüllyesztett uszályokkal zárják el a Szávát, de ezt nem tudták kivitelezni. 1915 februárjában a britek parancsnokságát Ernest Troubridge ellentengernagy vette át, akit a GOEBEN német csatácirkáló elszalasztása miatt büntetésből küldtek Szerbiába. Ezzel párhuzamosan a brit különítményt 12 cm-es ágyúkkal, torpedó- és aknászanyagokkal erősítették meg.

November 6-án a MAROS monitor és a „b” őrnaszád vette a fedélzetére azt a mintegy nyolcvan szerb hadifoglyot, akik részben a MAROS és a KÖRÖS ágyútüzének hatására adta meg magát. November 8-án a kijavított LEITHA csatlakozott a Száva-csoporthoz. A Belgrád felé előrenyomuló cs. és kir. csapatokat időlegesen a monitorok nem tudták támogatni az aknák miatt. Az ANDOR november 14-én csatlakozott a flottillához, miután új aknafogót kapott, s megkezdte az aknamezők felszámolását és a hajózóút kitűzését. November 22-én érték el a Kolubara torkolatát, ahol a három monitor ismét bekapcsolódott a harcba, Lucich Károly személyes vezetésével.³⁴

November 26-a után a Száva-csoport ismét elszakadt a szárazföldi csapatok előretörésétől, mivel a Száván újabb aknazárakba ütköztek. Az utolsó aknákat december 7-én távolították el, ezen a napon a flottilla egységei Belgrád előtt egyesültek. December 2-án az

³¹ Wulff 1934. 23–24. o.

³² HL I. VH 4500. d. K. u. K. Donauflottillenkommando Op. Res. Nr. 588.

³³ Prasky 2004. 75. o.

³⁴ Wulff 1934. 26–27. o.

osztrák–magyar csapatok bevonultak Belgrádba. Ezen a napon a BODROG, a SZAMOS és az ENNS lobogódíszben horgonyt vetett a Kalimegdan alatt.³⁵

December 10-én megkezdődött az osztrák–magyar csapatok általános visszavonulása. A Szabácsnál átkelni szándékozó csapatok fedezésére december 11-én a Szávára küldték a SZAMOS és a MAROS monitorokat, melyek 13-ig biztosították az átkelést, majd elpusztították az átkelési eszközöket és a hátrahagyott hadianyagot. A Szávából visszarendelt két monitor 15-én a belgrádi hadihídnál szállította át az osztrák–magyar utóvédet. A dunai monitorok december 15-én a Višnjicánál átkelő osztrák–magyar csapatokat fedezték.³⁶ December 16-án megérkezett a parancs a Duna-flottilla Budapestre, teelésre való visszavonására, a tervezett al-dunai expedíció törésével egyetemben. A hadihelyzetre való tekintettel egy monitor, a SZAMOS a Száván maradt, számára téli kikötőként Brodot jelölték ki.³⁷

A flottilla 1915 tavaszán tért vissza a szerb frontra. Az év folyamán további három, új építésű monitor állt szolgálatba (INN, SAVA, TEMES II), így a monitorok száma, az elsüllyedt TEMES-sel együtt tízre nőtt. A flottilla egységei ez év tavaszán és nyarán jórészt csak őrzéskorok, illetve kisebb összecsapásokban vettek részt.

A Duna-flottilla a harci egységeken kívül különféle segédhajókkal és felfegyverzett gőzösökkel is rendelkezett. Ezeket részben bérelte, részben meg is vásárolta. E hajók DGT vagy MFTR gőzösök voltak, és polgári személyzettel álltak a flottilla szolgálatába, de parancsnokuk, illetve a fegyverek kezelői haditengerészek voltak. A flottilla a háború kitörésekor a TRAUN, a BANHANS és az ACHILLES DGT gőzösökkel rendelkezett, 1914-ben ezeket követték az ANDOR, BÁTASZÉK és SÁMSON DGT, illetve az ÁLMOS és TRINITAS MFTR gőzösök. 1915-ben újabb segédhajók vonultak be: a VÁG, BAJA, BÁCSKA, UNA, BELGRÁD és HELENE DGT, illetve a BALATON MFTR gőzösök. A gőzösök mellett természetesen uszályokat és pontonokat is igénybe vett a flottilla, mely kezdetben 14 uszályal rendelkezett.³⁸ Később az uszályok száma megnőtt, és a szénszállítók mellett tankuszályok is csatlakoztak a flottillához, ahogy szolgálatba álltak az új, olajtüzelésű monitorok és őrnaszádok.

A Duna-flottilla tapasztalatait a háború első két és fél hónapjáról Wulff Olaf egy terjedelmes jelentésben foglalta össze október 19-én a Duna-flottilla parancsnoksága számára. A jelentés meglehetősen sötét képet fest a Duna-flottilla fölött rendelkező szárazföldi parancsnokságokról, néhol személyeskedésig menően. Az együttműködés kezdeti nehézségeire utal, hogy számos alkalommal a flottilla parancsnokának hosszúságú személyes kérés volt szükséges a kiadott, de végrehajthatatlan parancsok visszavonásához. A monitorok beavatkozását kérő, és a parancsokat kiadó szárazföldi tisztet hozzáértéséről és hozzáállásáról így fogalmaz. „A csapattiszt számára minden, a térképen folyóként feltüntetett vonal a monitorok számára hajózható; a vízállás és a merülés olyan fogalmak, melyek csak az utáztisztnek mondanak valamit. A monitorra, mint sebezhetetlen páncélosra tekintenek, melynek végtelen az akcióradiusza és lőszerkészletei kifogyhatatlanok,

³⁵ Wulff 1934. 41. o.

³⁶ Wulff 1934. 41–42. o.

³⁷ HL I. VH 4500. d. Eredeti jelzet: OK/MS Nr. 7223/1914 (másolat).

³⁸ MMKMA Mladiáta-gyűjtemény, *Döbrentei Gábor*: Beschlagnahmen von Donaufahrzeugen während des Krieges. Kézirat, 1920. 14. o.

sebessége pedig lehetővé teszi, hogy egyszerre két helyen legyen jelen, és kizárólag gépek, nem pedig emberek üzemeltetik.”³⁹

Wulff említ egy esetet, amikor a BODROG-ot az Al-Dunára akarták küldeni, és őt, mint összekötőt megkérdezték, veszélyes-e ez. Wulff azt válaszolta, hogy a küldetés nagy valószínűséggel a monitor elvesztésével jár, de a parancsot nem vonták vissza, míg a flottillaparancsnokság táviratban magasabb helyen nem tiltakozott ellene. Ezután érkezett Potiorek tábornagy távirata, melyben a következőt írta: „a monitorok bevetése becsülhetbeli ügy”. A parancsnokság a következőt táviratozta vissza Potioreknek: „A monitorok bevetése a végső adu.”⁴⁰

A tengerészeti osztály utasítása szerint a flottillának a csapatok minden kérésének eleget kellett tennie. Wulff ennek ideiglenes parancsnokként állítása szerint mindig eleget tett, bár számos akciót teljesen feleslegesnek ítélt. Sokkal fontosabbnak tartotta a saját kezdeményezést, melynek legfőbb példája a Szávára való áttörés. A flottilla békeidőben való felkészítését rossznak tartotta, a gyakorlatokon a tengeri hadmozdulatok imitálása és gyakorlatoztatása szerinte teljesen értelmetlen volt. A flottilla elválasztását a haditengerésztől és szárazföldi csapatok parancsnoksága alá rendelését csak úgy tartotta működőképesnek, ha e parancsnokság mellé rendelnek egy tapasztalt tengerésztisztet, akit naprakészen és teljes mértékben tájékoztatnak a hadi helyzetről, és a flottillának szóló parancsokat kizárólag rajta keresztül adják ki.⁴¹

Az osztrák–magyar dunai kereskedelmi hajózás háborús szerepe 1914-ben

A dunai kereskedelmi hajózás háborús igénybevételének kérdéskörével kapcsolatban mindenekelőtt szemügyre kell vennünk a háborús szállítási feladatok irányítását végző szervek át-, illetve kialakulását. Az Osztrák–Magyar Monarchia hadvezetésében békeidőben a szállítások irányítására hivatott szerv, a 27 vasútvonal-parancsnoksággal rendelkező 5. EB. a háború előestéjén, 1914. július 27-én az előzetes mozgósítási terveknek megfelelően feloszlott és átalakult. Az egykori 5. EB három részre vált szét: a tábori vasútügyek főnökére (Chef der Feldeisenbahnwesens), a központi vasúti és hajózási szállításvezetőségre (Zentrale Eisenbahn und Dampfschifftransportleitung) és a Hadügyminisztérium vasúti osztályára (Eisenbahnsektion). A szállítások stratégiai jelentőségének felismerése már 1914 végén oda vezetett, hogy a vasútügyek főnökét közvetlenül a hadsereg-főparancsnokságnak (Armee-Oberkommando, AOK) rendelték alá. Az ő fennhatósága alatt működött az újonnan felállított Központi Szállításvezetőség (KSZV; Zentraltransportleitung, ZTL), melynek parancsnoka egy magas rangú vezérkari tiszt lett. A KSZV alárendeltségében működött ezután a 27 vasútvonal-parancsnokság.⁴² A KSZV 1915-ig gyakorlatilag csak a vasúti ügyekkel foglalkozott, a hajózást irányító csoportja csak 1915 novemberében jött létre, a 27 vasútvonal-parancsnokság mellett 28. csoportként.

³⁹ HL I. VH 4500. d. Eredeti jelzet OK/MS Nr. 6049/1914 (másolat).

⁴⁰ Uo.

⁴¹ Uo.

⁴² Bővebben lásd *Kéri* 1986.

A KSZV-t a katonai szállítások előkészítésére és végrehajtására, illetve a hadiszállítással kapcsolatos ügyek kezelésére hozták létre a Hadügyminisztérium önálló osztályként, ideiglenes hatállyal, a háború időtartamára. A felvonulás időszakában a felvonással kapcsolatos ügyekben közvetlenül az AOK parancsnoksága alatt állt, és hatásköre kiterjedt a Monarchia összes vasútvonalára, illetve hajózási útvonalára. A Táborig Szállításvezetőségeknek (TSZV, Feldtransportleitung) a hadtápparancsnokságok, illetve a hadsereg-hadtápparancsnokságok alá rendelése után a KSZV hatásköre hivatalosan a TSZV-k körzetén kívül eső vonalakra korlátozódott az előzetes tervek szerint. A KSZV felvonulást utáni önállóan ellátandó feladatkörét a következőkben határozták meg: a hátországi vasutak és hajózás irányítása a fő-hadtápparancsnokságok és a Hadügyminisztérium utasításai alapján. A járművek elosztása és irányítása, mind a vasúti, mind a vízi közlekedés esetében, ugyanakkor nem csak a hátországban, hanem a frontokon is a KSZV hatáskörében maradt, némi önellentmondást okozva.⁴³ A dunai hajózás tekintetében a háború első hónapjaiban meglehetősen zavaros viszonyok uralkodtak, többek között a hatáskörök kérdésében.

A KSZV hatáskörét illetően közvetlenül a hajózást érintették a következő rendelkezések. A fontosabb kikötőkben a KSZV hajóállomás-parancsnokságokat állíthatott fel, melyek működésére a vasúti állomásparancsnokságokra vonatkozó szabályok voltak érvényesek. A hajózás jobb kihasználása érdekében a KSZV a hajóállomás-parancsnokságok mellett elrendelhetette újabb ki- és berakodó helyek létesítését, illetve újra szolgálatba állítását. E munkák elvégzése, az utászcsapatok segítségének igénybevételével, illetve ezek üzemeltetése a hajózási vállalatokra hárult.⁴⁴

A dunai kereskedelmi hajórajnak, különösen a későbbiekhez képest, viszonylag csekély szerepe volt az 1914 augusztusától 1915 októberéig terjedő időszakban. A Duna Zimonytól Orsováig terjedő szakasza, illetve a Száva ez idő alatt szinte mindvégig a szerb csapatok ellenőrzése alatt állt. A szerbek tüzérségi eszközökkel, illetve aknazárak telepítésével tették lehetetlenné a hajózást.

Az első világháború kitörésekor, a szerb Duna-szakasz lezárásával az osztrák–magyar folyami kereskedelmi flotta lényegében kettészakadt. 1914. július 28-án hozzávetőlegesen 300–350 osztrák és magyar jármű rekedt a Duna Vaskapu alatti szakaszán, román és bolgár kikötőkben. A gőzösök legénysége közül sokan a mozgósítási parancsra, konzulátusi segítséggel, hazautaztak. A hajók tisztjeinek és altisztjeinek a hadvezetőség rendelkezése alapján továbbra is hajóikon kellett maradniuk. 1914 ősze folyamán e hajók egy része nem állt tétlenül, hanem részt vett a Románia és Bulgária közti hajóforgalomban. A hajók egy része Vidin mellett egy Duna-ágban telelt át 1914/15-ben.⁴⁵

A kettészakítás és semleges kikötőkben rekedés mellett már a háború első napjaiban több veszteséget szenvedett az osztrák–magyar folyami kereskedelmi hajópark. Az MFTR DEÁK FERENC személyszállító gőzöse július 28-án délben éppen csak elkerülte a szerb fogságba kerülést, mert még időben visszafordult.⁴⁶ A folyami hajók közül a háború első

⁴³ MMKMA Mladiáta-gyűjtemény, Dienstbuch E-57 V. C.

⁴⁴ MMKMA Mladiáta-gyűjtemény, Dienstbuch E-57 V. C. 186., 203.

⁴⁵ *Leves* 2000. 363. o.

⁴⁶ A menetrend szerint közlekedő gőzös déli 12 órakor ért az utolsó román állomásra, Gruirára, ahonnan a szemben lévő szerb Radujevára indult volna, ahol már fegyveresek várták. A hajót az mentette meg, hogy kirakodása elhúzódott, és így a román biciklis táviratkihordónak sikerült a visszafordulásra felhívó parancsot kézbesítenie. *Siba* 1931. 6–7. o.

áldozata az MFTR FERTŐ vontatógőzös lett. A FERTŐ és a JÓZSEF gőzösök július 28-án este a Potiorek főparancsnokság rendelkezésére 16 üres uszályal a Szávára indultak, hogy az osztrák–magyar csapatok átkelésében részt vegyenek. Mielőtt a szávai vasúti hídát elérték volna, azt a szerbek felrobbantották. A mederbe zuhanó hídrészek a hajózási utat teljesen elzárták, így a gőzösök továbbhaladása lehetetlenné vált. A rájuk zúduló erős szerb géppuskatűzben a FERTŐ lehorgonyzott, a JÓZSEF parti zátonyra futott. A folyamatos szerb tüzelés elől a FERTŐ személyzete a hajó magyar part felőli részére húzódott, majd miután helyzetük tarthatatlanná vált, és a gőzös megmentésének a reménye szeretefoszlott, az ötödik nap éjszakáján partra szálltak.⁴⁷ A FERTŐ gőzös szerb kézre került, és később elsüllyesztették. A JÓZSEF-et sikerült még 1914 novemberében leszábadítani a zátonyról és visszaszerezni.

Július 29-én reggel a főparancsnokság kísérletet tett az előző este megrekedt két gőzös kiszabadítására, a DGT ALKOTMÁNY, illetve az MFTR MEDVE és TRINITAS gőzöseit a Szávára küldve. A hajók már a Száva torkolatánál erős szerb tűzbe kerültek, és az ALKOTMÁNY parancsnoka, Ebeling Károly hajóskapitány, illetve első kormányosa, Gremesperger Mihály elesett. Miután az ALKOTMÁNY gőzvezetéke is találatot kapott, a három hajó visszafordult Zimonyba.

A háború első napjaiban az Orsovánál megrekedt hajókat is érték veszteségek. A Tekia hegyre vontatott szerb tüzérségnek sikerült az Ada-Kaleh-sziget védelme mögé menekült ZAGYVA és DIADAL gőzösöket elsüllyesztenie. Ugyanígy járt az Orsováról Ógradinára menekült GR. SZÉCHENYI ISTVÁN és ALBRECHT gőzös. Szeptember 10-én, Pancsova kiürítésének téves hírére a Keveváranál összevont REGENSBURG, KORNEUBURG, BARANYA, ZÁGRÁB, SZÁVA, MARCH és ENNS gőzösöket, valamint 40 uszályt felsőbb parancsra saját személyzeteik süllyesztették el.⁴⁸

Az osztrák–magyar hajóvesztésekkel párhuzamosan a Belgrád–Orsova szakaszon gyakorlatilag sikerült a teljes szerb hajóparkot megsemmisíteni. Még a hadüzenet napján behajózott magyar csendőröknek sikerült a VARDAR szerb gőzöst elfoglalniuk. A DIADAL névre át keresztelt hajót, mint már említettük, nem sokkal később a szerb tüzérség süllyesztette el. A CAR NIKOLA II, a MORAVA, a SRBIA, a MAČVA, a NERETVA gőzösöket az osztrák–magyar tüzérség elsüllyesztette. A KRAJNA, a DELIGRAD, a SUMADIA és a BEOGRAD gőzösöket pedig sikerült elfogni és zsákmányul ejteni.⁴⁹ E hajók elsüllyesztésével, illetve elfogásával Szerbia elvesztette hajóparkjának négyötödét. 1914–1915-ben a Száván és a Duna Belgrád–Orsova szakaszán összesen 351 jármű süllyedt el, ebből 236 volt a gőzös, uszály és ponton, a többi evezős bárka és dereglye.⁵⁰

Mint azt már említettük, a Duna és a Száva szerb ellenőrzése miatt a folyami kereskedelmi hajóknak a háború első 15 hónapjában meglehetősen kevés szerep jutott. A főként vontatókból és uszályokból álló dunai kereskedelmi hajóállomány amúgy is kevéssé volt csapatszállításra alkalmas, különösen a front közelében, részben a novembertől márciusig tartó időszak kiszámíthatatlan jégviszonyai, részben pedig az elsősorban gabonaszállításra épült uszályok miatt. Egy 60 vagon befogadóképességű uszály ugyanis maximálisan

⁴⁷ MMKMA Kézirattár, 287. Az MFTR Fertő gőzhajó lövetésről készült jelentés.

⁴⁸ *Siba* 1931. 14. o.

⁴⁹ *Siba* 1931. 17. o.

⁵⁰ *Döbrentei* 1934. 175. o.

18 vagonban elhelyezhető katonát tudott szállítani, de csak a legprimitívebb körülmények között, tehát igen rövid, egy napnál hosszabb utazást nem igénylő távon.⁵¹ Ebből következett, hogy a dunai kereskedelmi járműveket közvetlen katonai – csapatszállítási – célra elsősorban folyamatkezeléseknél vették igénybe. Ennek megfelelően már a háború előtti tervek szerint is az igénybe vett kereskedelmi hajók fő feladata az utánpótlás szállítása lett volna. A háború kezdetén néhány kísérlet történt kereskedelmi hajók igénybevételére a visszavonuló csapatok megsegítésére, ám ez nem volt túl sikeres.

A háború kezdetén a bérebe vett DGT és MFTR hajókkal azok a helyi katonai hatóságok rendelkeztek, amelyek hatáskörében a járművek éppen tartózkodtak. Mint láttuk, elvileg a frontokon is a járművek elosztása és irányítása a KSZV hatáskörébe tartozott, de különösen a vízi járművek esetében, amikor még a hajózás irányítását hivatott szerve sem volt, a helyi parancsnokságokkal szemben egyszerűen képtelen volt e jogát érvényre juttatni. E parancsnokságok időnként minden formáság nélkül igénybe vettek olyan járműveket is, amelyeket nem bérelt a hadvezetőség. A parancsokat többnyire az általános helyzet ismerete nélkül, sokszor a hajózás követelményeinek nem megfelelően adták, sőt, azok nem egyszer egymással teljesen ellentétesek voltak. Ebben a helyzetben nem csoda, különösen az első hónapokban, hogy súlyos konfliktusok alakultak ki a hajók kapitányai és a demoralizált csapatok parancsnokai közt.

A kaotikus helyzetet látva a központi vezetés felé tett első lépés a szabadkai 4. tábori szállításvezetőségén belül 1914. november 1-jén felállított katonai hajózási csoport megalakítása jelentette. A Dittrich Ede vezérkari őrnagy parancsnoksága alatt álló szállításvezetőség feladata volt a dunai hajózás mellett a szerb front felé irányuló vasúti forgalom irányítása is. A hajózási csoport megalakításával az volt a cél, hogy a különböző vállalatoktól bérelt hajóparkot központi vezetés alatt álló, használható egységgé alakítsák át. Mindezt úgy tervezték, a vasúttal ellentétben, hogy a katonai hajózási csoport a hajókat a tulajdonosoktól teljesen függetlenül vezesse. Az elgondolás alapvetően helyes volt, de a megvalósítás feltételei, elsősorban a Duna szerb csapatok általi ellenőrzése miatt, ekkor még nem voltak meg. A bérelt hajóparkot irányító központi szervezet létrejöttére még egy esztendő várni kellett. A 4. TSZV hajózási csoportja 1914 decemberében 45 gőzössel és 200 uszályal rendelkezett.⁵²

Habár, mint láttuk, 1914. november 1-jén megalakult Szabadkán a katonai hajózási csoport, a központi irányítást még sokáig nem tudták bevezetni. A helyzetet jól jellemzi a következő jelentés, melyet a 4. TSZV küldött a hadsereg-főparancsnokságnak 1915. január 20-án: „A hajóparkkal rendelkeznek: a balkáni haderők FP-a és HT-a (főparancsnokság, hadtápparancsnokság – Döbrentei alapján) az újvidéki és titeli hídépítés vezetősegei, a petrovaradini erődpárancsnokság, a TSZV és a KSZV. Rendszerint egyik hatóság sem ismeri a másik szükségletét és rendelkezését. A hatáskör széjjelosztásának természetes következménye az, hogy például két uszályt két külön gőzös vonatott ugyanazon az úton. Ehhez járul a rendelkezési joggal felruházott parancsnokságok gyakori változása, úgy hogy a hajók kapitányai már nem tudják, kinek engedelmesséjébe kerülnek.”⁵³ A valóban hatékony központi irányítás feltételei azonban csak Szerbia legyőzése, és a dunai vízi út megnyitása után, 1915 novemberében jöttek létre.

⁵¹ MMKMA Mladiáta-gyűjtemény, ZTL Nr. 72330 1917 (másolat).

⁵² *Döbrentei* 1934. 160. o.

⁵³ *Idézi Döbrentei* 1934. 156. o.

BIBLIOGRÁFIA

- Döbrentei* 1934. *Döbrentei Gábor*: A dunai kereskedelmi hajóraj a világháborúban. In: Az osztrák–magyar dunai flottilla a világháborúban. Szerk. *Wulff Olaf*. Budapest, 1934.
- Hajdu – Pollmann* 2014. *Hajdu Tibor – Pollmann Ferenc*: A régi Magyarország utolsó háborúja. Budapest, 2014.
- Halpern* 1998. *Paul G. Halpern*: Anton Haus. Österreich-Ungarns Großadmiral. Graz, 1998.
- Kéri* 1986. *Kéri Kálmán*: Az Osztrák–Magyar Monarchia vasúthálózata 1914-ben és felhasználása az első világháborúban. *Hadtörténelmi Közlemények*, 33. (1985) 2. sz. 225–295. o.
- Letschev* 2002. *Weliko Letschev*: Österreich-Ungarische Donauhandelsschiffahrt 1915–1916. *Bulgarian Historical Review*, 3. (2002) 1–2. sz. 57–59. o.
- Лечев* 2000. *Велико Лечев*: Създаване и начална дейност на Австро-унгарското военно-транспортно ведомство по р. Дунав 1914–1915 г. In: Българите в Северното Причерноморие. Изследвания и материали. Т. VII. В. Търново, 2000.
- Margitay-Becht* 2007. *Margitay-Becht András*: A Leitha monitor... és a többiek. Budapest, 2007.
- Pollmann* 2015. *Pollmann Ferenc*: Az 1914. szeptemberi bánági szerb betörés (a pancsovai pánik). *Hadtörténelmi Közlemények*, 128. (2015) 3. sz. 709–719. o.
- Pollmann* 2016. *Pollmann Ferenc*: A pancsovai polgármester jelentése az 1914. szeptember 10-i eseményekről. *Hadtörténelmi Közlemények*, 129. (2016) 4. sz. 1140–1146. o.
- Prasky* 2004. *Friedrich Prasky*: Donaumonitoren Österreich-Ungarns. Wien, 2004.
- Siba* 1931. *Siba János*: Folyami hajók a világháborúban. Budapest, 1931.
- Wulff* 1934. *Wulff Olaf*: Az osztrák–magyar dunai flottilla a világháborúban. Budapest, 1934.

Mihály Krámlí

AUSTRO–HUNGARIAN MILITARY AND COMMERCIAL SHIPPING ON THE DANUBE,
JULY–DECEMBER 1914

Abstract

In 1914 it was the Austro–Hungarian Monarchy that possessed the biggest fluvial military force and commercial fleet on the Danube. Following the outbreak of the world war both the river flottilla and the Danubian commercial fleet had to face tasks which were hardly or not at all foreseen in prewar plans.

At the outbreak of the war the Imperial and Royal Danube Flottilla included six monitors and seven patrol-boats, while four other monitors were under construction. The Austro–Hungarian river flottilla played an important part in the fight in Serbia in 1914, operating on the Sava and the Danube. The flottilla was mobilized on 26 July 1914, the ships were ordered to sail to Zemun and onto the Sava. The World War started with the cannon shots of three monitors at dawn 29 July. The flottilla, split in two, took part in the fight on the Danube, around Belgrade, and on the Sava. On 29 September, two monitors under Olaf Wulff's command broke through from the Danube to the Sava and joined the two monitors which were already there. The new commander of the flottilla, Captain Károly Lucich, was appointed on 1 October. The flottilla suffered its biggest defeat on 23 October, when the monitor TEMES stroke a mine and sank. Following the occupation of Belgrade the units of the flottilla united on the Danube on 7 December. They covered the retreat of the Austro–Hungarian troops after 10 December, then they set out for Budapest to lie up for the winter on 16 December.

The commercial fleet played a minor role until October 1915, when the river way opened up under Zemun. Following the outbreak of the war, about 300–350 Austro–Hungarian vessels got stuck under the Iron Gate. The Serbian artillery managed to sink several ships. The large-scale and centralized utilization of the commercial fleet on the Danube started with the Romanian corn transports in November 1915.

Mihály Krámlí

DIE ÖSTERREICHISCH-UNGARISCHE HANDELSCHIFFFAHRT AUF DER DONAU,
JULI-DEZEMBER 1914

Resümee

Im Jahre 1914 verfügte die Österreichisch-Ungarische Monarchie über die größte Kriegsflotte und den größten Handelsschiffpark auf der Donau. Nach dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges versahen sowohl die Flussflottille als auch die Donau-Handelsflotte Aufgaben, mit denen in den Plänen vor dem Krieg nicht oder nur geringfügig gerechnet wurde.

Beim Ausbruch des Krieges verfügte die k. u. k. Donauflottille über sechs Monitore und sieben Patrouillenbote; vier weitere Monitore waren im Bau befindlich. In den serbischen Kämpfen des Jahres 1914 auf der Save und der Donau kam der österreichisch-

ungarischen Flussflottille eine wichtige Rolle zu. Die Flottille wurde am 26. Juli 1914 mobilisiert, die Schiffe wurden nach Zimony (Semlin) bzw. auf die Save abkommandiert. Am 29. Juli in der Früh begann der Weltkrieg mit den Kanonenschüssen dreier Monitore. Die in zwei Teile aufgegliederte Flottille nahm an den Kämpfen auf der Donau, in der Gegend um Belgrad sowie auf der Save teil. Am 29. September brachen unter dem Kommando von Olaf Wulff zwei Monitore von der Donau auf die Save durch und schlossen sich den dortigen beiden Monitoren an. Am 1. Oktober wurde Schiffskapitän Károly Lucich zum neuen Kommandanten der Flottille. Den größten Verlust erlitt die Flottille am 23. Oktober, als der Monitor TEMES auf eine Mine lief und versank. Nach der Besetzung Belgrads vereinten sich die Einheiten der Flottille am 7. Dezember auf der Donau. Nach dem 10. Dezember deckten sie den Rückzug der österreichisch-ungarischen Truppen und machten sich am 16. Dezember auf den Weg nach Budapest, um dort zu überwintern.

Der Handelsschiffpark spielte bis Oktober 1915, bis zur Eröffnung der Wasserstraße unter Zimony (Semlin) eine kleine Rolle. Nach dem Ausbruch des Krieges steckten etwa 300-350 österreichisch-ungarische Fahrzeuge unter dem Durchbruchstal des Eisernen Tores fest. Der serbischen Artillerie gelang es, gleich mehrere Schiffe zu senken. Der Handelsschiffpark auf der Donau wurde unter zentraler Leitung ab November 1915, mit dem Beginn der rumänischen Getreidelieferungen, verstärkt in Anspruch genommen.

Mihály Krámlí

LA NAVIGATION MILITAIRE ET COMMERCIALE AUSTRO-HONGROISE
SUR LE DANUBE, JUILLET–DÉCEMBRE 1914

Résumé

En 1914, c'est la Monarchie austro-hongroise qui possédait les plus grandes forces fluviales et le plus grand parc de navires commerciaux. Après le déclenchement de la Première Guerre mondiale, la flottille fluviale et la flotte commerciale danubienne ont accompli des missions qui n'avaient pas été prévues ou peu dans les plans établis avant la guerre.

Au moment du déclenchement de la guerre, la flottille danubienne impériale et royale disposait de six monitors et de sept patrouilleurs, tandis que quatre monitors étaient en construction. Dans les combats de Serbie de 1914, la flottille fluviale austro-hongroise a joué un rôle important sur la Save et le Danube. La flottille fut mobilisée le 26 juillet 1914, les navires ont été envoyés à Zemun et sur la Save. Le 29 juillet à l'aube, la guerre mondiale a commencé par les tirs de canon de trois monitors. La flottille divisée en deux parties a participé aux combats menés sur le Danube, la Save et dans les environs de Belgrade. Le 29 septembre, deux moniteurs sous le commandement de Wulff Olaf ont réussi à rejoindre deux moniteurs de la Save depuis le Danube. Le 1^{er} octobre, le capitaine de vaisseau Károly Lucich fut nommé commandant de la flottille. Le 23 octobre, la flottille a subi sa plus grande perte lorsque le monitor TEMES est passé sur une mine avant de couler. Après la prise de Belgrade, les unités de la flottille se sont réunies sur le Danube le 7 décembre. Après le 10 décembre, elles ont couvert le retrait des troupes austro-hongroises avant de partir à Budapest, le 16 décembre, pour y passer l'hiver.

Le parc de navires commerciaux n'a joué qu'un rôle minime jusqu'à octobre 1915, ouverture du passage fluvial en amont de Zemun. Après le déclenchement de la guerre, 300 à 350 véhicules austro-hongrois sont restés bloqués en amont des Portes de Fer. L'artillerie serbe a réussi à faire couler plusieurs navires. Dès novembre 1915, début des transports de blé de Roumanie, les navires commerciaux danubiens ont été massivement utilisés par le haut commandement.

Минай Краммли

АВСТРО-ВЕНГЕРСКОЕ ВОЕННО-ТОРГОВОЕ СУДОХОДСТВО НА ДУНАЕ,
ИЮЛЬ–ДЕКАБРЬ 1914-ОГО ГОДА

Резюме

В 1914-ом году Австро-Венгерская Монархия располагала самой большой речной военной силой и самым большим парком торговых судов на Дунае. Вследствии вспышки первой мировой войны как речная флотилия так и дунайский торговый флот выполняли такие задания, которые не были учтены в плане работ до войны или были указаны в нём в незначительном размере.

Во время вспышки мировой войны императорская и королевская Дунайская флотилия имела в своём распоряжении шесть мониторов и семь сторожевых катеров, четыре монитора (бронированные контролирующие корабли) находились в стадии строительства. В сербских сражениях 1914-ого года на Саве и Дунае важную роль сыграла австро-венгерская речная флотилия. 26-ого июля 1914-ого года произошла мобилизация флотилии, корабли были направлены в Земун и на Саву. 29-ого июля на рассвете пушечными выстрелами из трёх мониторов началась Мировая война. Разделенная на две части флотилия участвовала в сражениях на Дунае, в окрестностях Белграда, и на Саве. 29-ого сентября два монитора под командованием Олаф Вульфа прорвались с Дуная на Саву, присоединились к двум, находящимся там мониторам. 1-ого октября новым командиром флотилии стал Карой Лучич, капитан линейного корабля. 23-его октября флотилия понесла наибольшую потерю, когда монитор ТЕМЕШ подорвался на mine и затонул. 7-ого декабря, после захвата Белграда подразделения флотилии объединились на Дунае. После 10-ого декабря они прикрывали отступление австро-венгерских войск, после чего 16-ого декабря были отправлены на зимовку в Будапешт.

Торговый корабельный парк играл незначительную роль до октября 1915-ого года до открытия водного пути под Земун. После начала войны около 300-350 австро-венгерских судов застряло под Железными воротами. Сербской артиллерии удалось потопить много кораблей. Крупномасштабное использование дунайского торгового флота, под центральным управлением началось с ноября 1915-ого года, с началом перевозки зерна в Румынию.