

reakciók meglehetősen szélsőségesek: feltűnően sokan dicsérik feltétel nélkül, de legalább ugyanennyien tartják élvezhetetlennek. A közép-európai hadtörténetben kevésbé járatosak számára külön magyarázat híján nyilván megérthetetlen a menetdandár vagy a menetzred fogalma, és zavartan kapkodják a fejüket a különféle seregtestek gyakran változó elnevezése láttán. Igazságtalan lenne azonban mindezt a szerzőt kárhóztatni: egy ilyen jellegű szakkönyv feltételez bizonyos szintű ismeretanyagot az olvasók részéről is. Azok a kritikák azonban, amelyek az egyébként csinos kiállítású kötet térképvázlatait illetik, sajnos nagyon is jogosak. Szinte felsorolhatatlanul sok hiba csúszott ezek kivitelezésébe, ráadásul nem is mindig a megfelelő helyre kerültek. Márpedig a klasszikus hadtörténetírás legjobb hagyományait követő kötet a hadműveletek bemutatására épül, ezek figyelemmel követése viszont megfelelő térképek híján az olvasók túlnyomó többsége számára reménytelen vállalkozásnak bizonyulhat. A kelet-európai földrajzi nevek írása az *idegen* szerzők legtöbbszörében általában megoldhatatlan feladatot szokott jelenteni. Én magam az Uzsoki-szoros írásmódját szoktam választóvívni tekinteni: amelyik munkában a z és az s sorrendjét sem képesek helyesen leképezni, az aligha lehet megbízható egyéb vonatkozásban is. Nos, ezen a téren Tunstall könyvével nincs gond, ám a diakritikus jelek használata legtöbbször elmarad. És ami különösen fáj: a hadműveletekben fontos szerepet

játszó Tersztyánszky lovassági tábornok nevét neki sem sikerült pontosan lerajzolni.

Mindezekkel együtt a kötet elérte célját: sikerült ráirányítani a figyelmet a világháború egyik kevésbé tárgyalt szakaszára. Igaz, a kép, amelyet az osztrák–magyar haderő szerepléséről élénk tár, elég negatív. Különösen éles kritikával illeti a hadvezetést, személy szerint Conrad von Hötzendorf vezérkari főnököt. Elismeri ugyan, hogy a körülzárt Przemysl felmentésének kényszere meglehetősen szűkre szabta a lehetőségeit, az előkészítetlen és megfelelő tüzérségi támogatást nélkülöző frontális támadások erőltetése miatt azonban a felelőséget egyértelműen rá hárítja. No és természetesen a hihetetlenül nehéz időjárás és terepvisszonyokra, amelyek ismételt felemlegetését egyes olvasók már-már túlzottnak is minősítik. Tény, hogy a rendkívül kedvezőtlen hegyi terep és a szélsőséges időjárás a támadási kényszerben harcoló osztrák–magyar csapatokat eleve hátrányos helyzetbe hozta. Ugyanakkor a zord időhöz jobban hozzászokott orosz alakulatok is hihetetlenül magas veszteségeket szenvedtek el. Végeredményben ezeknek a hadműveleteknek csak vesztesei lettek: a kárpáti téli csatában győztes cári csapatok mostani sikereit a májusi gorlicei áttörés tökéletesen lenullázta. Azaz, ha a Monarchia még 1914 őszén feladja Przemysl övvárát, mindkét fél jobban jár. Sajnos nem így történt...

Pollmann Ferenc

KRÁMLI MIHÁLY

A DUNAI VÍZI ÚT AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN

A cs. és kir. Központi Szállításvezetőség által irányított dunai hajózás

(HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum – Line Design, Budapest, 2009. 157 o.)

Az első világháború történetét feldolgozó, több könyvtárat megtöltő magyar és idegen nyelvű szakirodalomban meglehetősen kevés a Duna mint nemzetközi vízi út Nagy Háború alatti politikai, gazdasági és stratégiai szerepét taglaló tárgyilagos feldolgozás. A témakörben született munkák legnagyobb része a császári és királyi Dunaflozilla harcaival, illetőleg az osztrák–magyar szárazföldi csapatoknak a fo-

lyam mentén végrehajtott hadműveleteivel foglalkozik, a dunai kereskedelmi hajózás 1914–1918 közötti történetének tudományos igényű feldolgozása és összefoglalása mindeztől várható magára.

A szerző a bevezetésben hangsúlyozza a téma kutatásának fontosságát, áttekinti a legfontosabb hazai és külföldi levéltári forrásokat, és a csekély szakirodalmat.

Az első nagy témaegység a katonailag igénybe vett osztrák–magyar dunai hajózás 1914–16 közötti történetét foglalja össze. Ezen belül Krámlí Mihály időben két szakaszt különít el, az elsőt 1914 augusztusától 1915 novemberéig, amelyet a központi vezetés hiánya és a csekély bérelt hajópark jellemzett. A második szakasz 1915 novemberétől 1916 végéig tartott, amikor létrejött a magáncégektől bérelt hajóparkot irányító központi szervezet, a bérelt hajóállomány pedig jelentősen megnőtt.

A mű írója először osztrák–magyar szempontból mutatja be a dunai kereskedelmi hajózás szerepét, fontosságát 1856-tól, a Duna nemzetközi vízi útta nyilvánításától kezdve 1914-ig, a Nagy Háború kitöréséig, továbbá megismerteti az olvasót a Habsburg-monarchia dunai kereskedelmi hajóparkjának fejlődési tendenciáival az említett időszakban. Áttekintést kapunk a négy legnagyobb forgalmat lebonyolító cég: az 1829-ben alapított, osztrák érdekeltségű Duna-Gőzhajózási Társaság, a Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Rt., az 1888-ban létrehozott Délnémet Duna-Gőzhajózási Társaság, valamint a Magyar Belhajózási Rt. Hajóállományának, azonkívül a német, a román, az orosz, a szerb és a bolgár kereskedelmi hajóparknak a fejlődéséről.

Mindezek után a szerző a dunai hajózás katonai igénybevételére vonatkozó, 1914 előtt keletkezett tervek veszi számba. Elemzéséből kiviláglik, hogy a Monarchia hadvezetése nem számolt – a vasutaktól eltérően – a dunai kereskedelmi hajóparknak központi katonai irányító szervezet alá rendelésével. A kereskedelmi hajókat csupán folyóátkeleknél, löszér, valamint katonai felszerelés szállítására kívánták igénybe venni, továbbá számításba vették hajók bérlését is a fentebb felsorolt nagy társaságoktól.

A következőkben az auktor részletesen bemutatja az osztrák–magyar dunai hajózás katonai igénybevételét 1914 augusztusa és 1915 októbere között. Röviden összefoglalja a Monarchia Szerbia elleni hadműveleteit 1914 őszén, illetőleg a Dunaflozilla harcait 1914–15-ben. Ír a háborús szállítások központi irányítását végző Központi Szállításvezetőség és a Tábori Szállításvezetőségek létrehozásáról és feladatairól. Kiemeli, hogy a Duna és a Száva szerb ellenőrzése miatt a dunai kereskedelmi hajóparknak kevés szerep jutott (pl. csapatszálítási feladatok) az első időszakban, viszont az 1915 októberében a központi hatalmak által a

szerbekre mért vereség után már a Törökországnak és Bulgáriának szánt fegyverszállítás is akadálytalanul folyhatott a folyamon.

Külön alfejezet tárgyalja a Központi Szállításvezetőség hajózást irányító csoportjának megalakítását. Megtudhatjuk, hogy Németország és az Osztrák–Magyar Monarchia 1915 végén és 1916 márciusában közel kétfélmillió tonna gabonát vásárolt Romániától, amelynek elszállítását a Dunán hajtották végre olyan módon, hogy 1915 novemberétől a Központi Szállításvezetőség bérletébe kerültek a három nagy dunai hajózási vállalatnak az Orsova alatti Dunaszakaszon tartózkodó gőzösei és uszályai.

Krámlí Mihály ezek után a hajózási csoport szervezetének kialakítását elemzi. A Központi Szállításvezetőség hajózási csoportja 1915. november közepétől 1916 februárjáig Szabadka, majd Bécs székhellyel működött. A négy, majd öt szakaszra felosztott Dunán kirendeltségek irányították a hajózást. Bemutatja az alárendelt szervek működését, a kereskedelmi hajók személyzetének ellátását, a német és az osztrák–magyar – kezdetben eltérő – érdekeket a hajózás terén, végül ír a német dunai hajózás ésszerűségéből történt beolvasztásáról a Monarchia hajózási szervezetébe.

A témakör utolsó részében a Központi Szállításvezetőség által irányított dunai hajózás 1915–16-os történetét foglalja össze a szerző. Nyomon követi a bérelt kereskedelmi hajópark nagyságának változását, a Romániából a dunai birodalomba, illetőleg Németországba irányuló gabonaszállítások, továbbá az onnan Bulgáriának szánt lőszerszállítások lebonyolítását, az 1916 augusztusában bekövetkezett román hadbalépés után a gabonaexport leállítását a Monarchia irányába. Részletezi a dunai Vaskapu-szoros környékén, illetve az azon át történő hajózás nehézségeit, s röviden összefoglalja a Dunaflozilla 1916-os Románia elleni hadműveleteit az Al-Dunán.

A kötet második nagy fejezetében a katonailag igénybe vett osztrák–magyar dunai hajózás 1917–18-as történetét foglalja össze a mű írója. Véleménye szerint ez az időszak is két szakaszra bontható: 1917 elejétől 1918. május 7-ig, a központi hatalmak és Románia között megkötött bukaresti békéig, majd azon időponttól 1918 októberéig.

Elsőként Románia 1916-os központi hatalmak általi katonai megszállásának gazdasági következményeiről tudunk meg részleteket, majd a Központi Szállításvezetőség által irá-

nyitott dunai hajózás 1917-es összefoglalását olvashatjuk. Krámlí ír a Duna aknamentesítéséről, a lefoglalt román gabona szállításának problémáiról, a hajópark növelése érdekében tett osztrák–magyar erőfeszítésekről, így például a korábban elsüllyedt és a Dunából kiemelt hajók által, illetve zsákmányolt hajókkal és uszályokkal folytatott szállításokról, a központi hatalmak egymás közötti, a dunai forgalom és szállítások szabályozását célzó megállapodások lényegi vonatkozásairól.

Ezt követően az 1918-as évben a május 7-én Romániával megkötött bukaresti béke előtti időszak dunai hajózásának főbb eseményeit foglalja össze. Részleteket tudhatunk meg az egyes hajózási társaságok 1915-től elért hasznáról, a hajók kazánjainak fűtéséhez szükséges szénellátás megoldásáról. Kiderül, hogy akkoriban a forgalom túlnyomó részét az élelmiszer- és nyersanyagszállítmányok tették ki.

A szerző harmadikként a dunai hajózás helyzetét elemzi a bukaresti béke megkötése utáni időszakban. Mint kiderül, akkoriban az időközben megszállt Ukrajnából származó gabona Monarchiába történő akadálytalan szállítása volt a Dunán végzett legfontosabb tevékenység. A szerző röviden bemutatja az osztrák–magyar Dunaflottilla átkelését a Fekete-tengeren és az ukrajnai folyókon, ír a nagy hajózási cégek bérleti díjainak emeléséről, számot ad a Központi Szállításvezetőség irányítása alatt álló dunai kereskedelmi hajópark bővüléséről, annak amortizációjáról, javításáról, a személyzet ellátásáról.

Krámlí Mihály külön alfejezetet szentel a Központi Szállításvezetőség által irányított hajózás mindennapjainak. Ezen belül ismerteti a hajózási cégek alkalmazottainak munkakörülményeit, az élelmiszerral, dohánnyal, ruhane-

mével való szűkös ellátásukat, képet kapunk a fegyelmi helyzet változásairól is, utóbbi esetben különösen a hajósok által előszeretettel üzött csempészet, továbbá a gabona-, szén- és olajlopások érdemelnek említést.

A központi hatalmak 1918. őszi összeomlásának dunai hajózást érintő következményeiről az utolsó alfejezetben kapunk összefoglalást. Megismerhetjük a Bulgária szeptember 29-én háborúból történt kilépésével a Balkánon és a Dunán kialakult helyzetet, melynek következtében az osztrák–magyar és német gőzösöket és uszályokat október hónapban az Al-Dunáról kimentették és a Zimony feletti Dunaszakasza irányították. Tudomást szerezhetünk a délszlávok és a románok 1918 novemberében végrehajtott jogellenes hajófoglalásairól is.

A könyv zárszavában a szerző összegzi a korábban leírtakat, továbbá áttekintést ad az egykori osztrák–magyar és német dunai hajóparknak 1918 után bekövetkezett, az új utódállamok közötti felosztásáról. A kötet végi mellékletekben megtalálhatjuk a Vaskapun áthaladó uszályok számát és az általuk szállított árumennyiséget 1916–18 között, a Romániából kivitt élelmiszerek mennyiségét tonnában, a Központi Szállításvezetőség szervezeti felépítését, az osztrák, magyar valamint német 1914–18 között hadiszolgálatban állt dunai kereskedelmi hajók és járművek névszerinti listáját.

Krámlí Mihály hiánypótló művében a Nagy Háború egy újabb, alig ismert fejezetét foglalja össze tudományos igényességgel, amelyet egyaránt bátran ajánlhatunk a hajózás története iránt érdeklődő nagyszámú olvasóközönség, illetőleg a korszak elkötelezett kutatóinak szíves figyelmébe.

Balla Tibor

SZABÓ DÁNIEL (SZERK.)

AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚ

(Nemzet és Emlékezet 10., Osiris Kiadó, Budapest, 2009. 838 o.)

Immáron tizedik kötetéhez érkezett az Osiris Kiadó *Nemzet és Emlékezet* nevet viselő sorozata azzal a kiadvánnyal, amelyet az alábbiakban a Tisztelt Olvasó figyelmébe ajánlok. Mielőtt azonban ezt tennem, kihasználom *e ki-*

sebbfajta jubileum kínálta alkalmat és magáról a sorozatról is ejtek néhány szót. Jó három évtizeddel ezelőtt, a múlt század nyolcvanas éveiben futott már a magyar könyvpiacra egy nagyszerű széria ugyanezen a néven, a Mag-