

URBÁN ALADÁR

## A „MÉSZÁROS HADIGŐZŐS” 1848-BAN

Közel hetven éve, hogy levéltári kutatásokon alapuló kisebb tanulmány jelent meg a Hadtörténelmi Közleményekben az 1848—49. évi szabadságharc első katonai célokra használt gőzhajójának, a „királyi magyar hadigőzös Mészáros”-nak a felszereléséről és hadműveleti tevékenységéről. A közlemény szerzője, Pelz Béla, a jelek szerint az elsők között volt, akik a szabadságharc katonai aktáit magánszorgalomból — tehát nem az osztrák hadbíróóságok számára — forgatták és abból publikáltak. „Az első magyar hadihajó” című írása mind a mai napig nélkülözhetetlen, többek között azért, mert Pelz még használt bizonyos iratokat, amelyeket ma már nem találni a helyükön a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium levéltárában. Munkája érthetően forrása a témát érintő újabb cikkeknek vagy könyveknek, jóllehet neve eltűnt a hivatkozásokból és irodalomjegyzékekből, pedig megállapítható az, hogy az újabb publikációk szerzői aligha kutattak az 1848—49. évi minisztérium levéltárában. Ezt az valószínűsíti, hogy semmiféle olyan új adatot nem hasznosítanak, amely az Országos Honvédelmi Bizottmány irattárából származik. Ennek anyagát ugyanis 1918-ban még Bécsben őrizték, így azokat Pelz Béla nem használhatta. Ismereteink természetesen bővültek az ő írásához viszonyítva témánk területén is, mindenekelőtt a hadihajó műszaki adatait és átalakításának körülményeit illetően, de ezek az információk más forrásból származnak.<sup>1</sup>

A jelen tanulmány célja a Mészáros hadigőzös történetének minél teljesebb áttekintrése, a Pelz által nem ismert okmányok hasznosítása, valamint azoknak a félreértéseknek vagy legendáknak a kiküszöbölése amelyek időnként felbukkannak az újabb publikációkban.

### *A hajó felszerelése*

A felfegyverzett gőzhajó alkalmazásának ötlete a jelek szerint Széchenyi Istvántól származik. Eredetileg a Dunagőzhajózási Társaság járatainak védelmét kívánta a miniszter vele biztosítani mindennemű fenyegetés vagy lefoglalás ellen. Ennek bekövetkezte 1848 májusának végén lehetségesnek tűnt, főleg a Duna alsó vidékén a szerb mozgalmak kibontakozása miatt. Nem ismeretesek azonban annak az előzményei, hogy miként került sor a naplójában említett május 29-i lépésére, amikor Széchenyi személyesen járt az óbudai hajógyárban és rendelkezett, hogy a FERENC nevű gőzöst

<sup>1</sup> A hadigőzsről szóló fontosabb irodalom: Pelz Béla dr.: Az első magyar hadihajó. „Királyi magyar hadigőzös Mészáros” 1848. *Hadtörténelmi Közlemények*, XIX. (1918) 98—109. o.; Dezsényi Miklós: Honvéd folyamierők a szabadságharcban. *Magyar Katonai Szemle*, 1942. 12. sz.; Dezsényi Miklós: Az 1848—49-es magyar szabadságharc folyami és tengeri hadihajói. *Katonai Szemle*, 1957. 8. sz.; Dezsényi Miklós—Hernády Ferenc: A magyar hajózás története. Bp., 1967.; Csonkaréti Károly: Hadihajók a Dunán. Bp. 1980. — A szerző korábbi ismereteinek népszerű összefoglalására l. Urbán Aladár: A Mészáros hadigőzös (1848). Élet és Tudomány Kalendáriuma 1963.

fegyverezzék fel hat ágyúval. Még ezen a napon levelet intézett a Társaság bécsi központjához és kérte, hogy a FERENC gőzöst bocsássák a magyar kormány rendelkezésére, hogy az ágyúkkal és legénységgel felszerelve „mint állandóan ide-oda járó kísérőhajó működjék” és így biztosítsa a hajóközlekedés biztonságát.<sup>2</sup>

Jelenlegi tudásunk szerint Széchenyi ilyen előzmények után ismertette javaslatát május 30-án a minisztertanácson a gőzös felfegyverzéséről. A tanácskozásról fennmaradt feljegyzéseken ez a téma nem szerepel, de Széchenyi naplójából megállapítható, hogy indítványát — amely a délvidéki fejlemények megvitatása során hangzott el — egyetértéssel fogadták, s minisztertársa kérésére Kossuth a szükséges pénzt is garantálta. A kérdéssel a június 2-i minisztertanács már érdemben foglalkozott, s határozatában Széchenyit és Mészáros Lázár honvédelmi minisztert felhatalmazta három vagy négy hajó megvételére. A FERENC gőzös ügye hamar tisztázódott: a Gőzhajózási Társaság már június 7-én döntött a hajó átadásáról: 60 ezer forintot kérve érte. Így az átalakítási munkálatok az óbudai hajógyárban június 13-án érdemben megkezdődtek. Rövidesen tisztázódtak a kormánynak a folyamhajózás védelmével kapcsolatos további elképzelései is: Széchenyi június 19-én Mészáros Lázárhoz intézett levele „az ország számára felkészítendő két, s újonnan építendő egy gőzhajó”-ról beszél.<sup>3</sup> Az ezekkel kapcsolatos, ugyancsak megkezdett munkálatokkal az alábbiakban nem kívánunk foglalkozni.

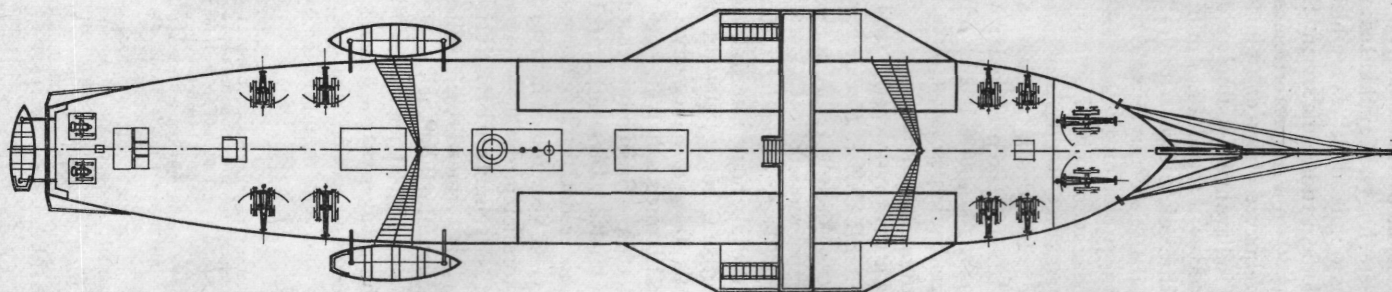
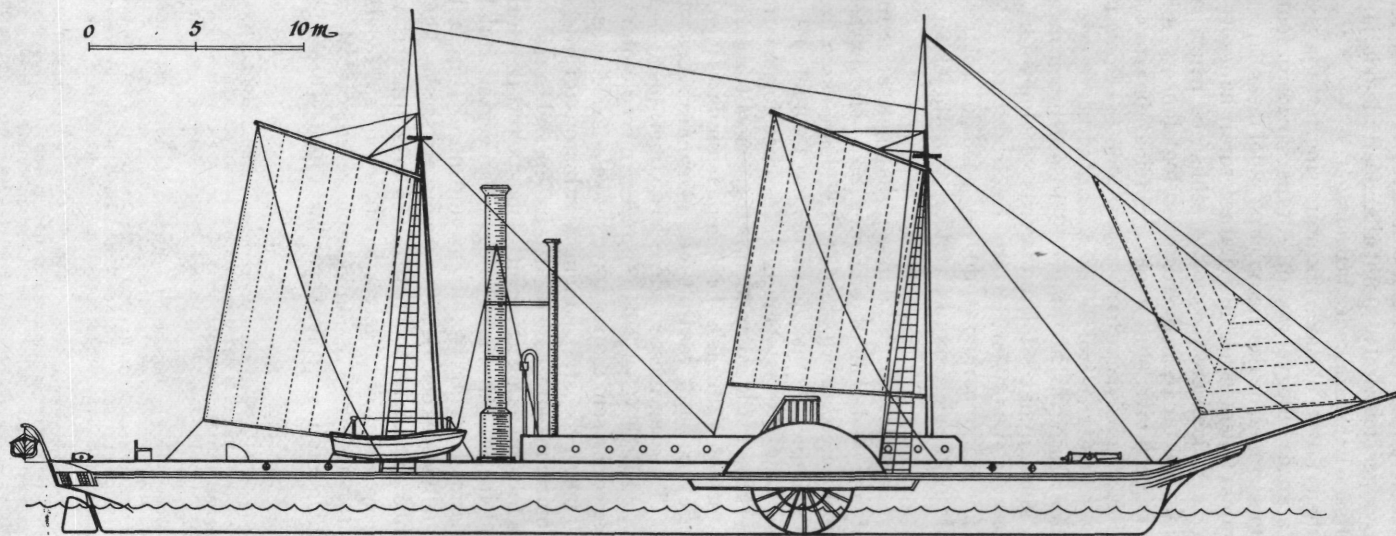
A Batthyány-kormány tehát birtokosa lett az első dunai gőzhajónak, az 1830-ban készült FRANZ I. gőzösnek, amelynek eredeti faépítésű testét 1839—40-ben vasszerkezettel cserélték fel. A hajó 318 tonna vízkiszorítású volt, s 60 lóerős széntüzelésű gőzgéppel rendelkezett. A szakirodalom nem említi, de a *Jelenkor* 1833 februárjában megírta, hogy az addig fatüzelésű hajó ezentúl baranyai kőszentet fog használni. Nem tudjuk, hogy a kazánát átépítették-e? A lóerő mindenestre nem változott, s az is kétségtelen, hogy 1848-ban nem történt változás a hajó gépi berendezésében. Így nem alaptalan az a megjegyzés, hogy öreg hajót vásárolt meg a kormány. Az azonban nem állja meg a helyét, hogy ez a Társaság mesterkedése lett volna, mert — mint említettük — Széchenyi válaszolta a FERENC-et, talán épp azért, mert olcsóbb vételárat remélt. A Társaság gyors beleegyezése sem csupán a kedvező eladási lehetőségnek szült (az eredeti érték feléért váltak meg a gőzöstől), hanem saját biztonságági érdekének amelynek védelmét a magyar kormány magára vállalta ezzel a lépéssel.<sup>4</sup>

A korabeli gőzösök — tengeri és folyami hajók egyaránt — megtartották vitorlázatukat, s ilyennel a FERENC is rendelkezett. Az óbudai hajógyárban végzett átalakítás során ezt természetesen változatlanul hagyták. Az elvégzendő munka így a belső térben az utasfülkéknek és egyéb helyiségeknek tisztí- és legénységi szállásokká történő átalakítását jelentette (továbbá egy kápolna és betegszoba kialakítását). A fontosabb tevékenység a lövegek elhelyezése volt, amely a fedélközben és a fedélzeten aládúcolást, esetleg más megerősítést igényelt. A munkálatok vezetésével Mészáros Lázár honvédelmi miniszter Adamich mérnökkari őrnagyot bízta meg és utóbbi kéré-

<sup>2</sup> Széchenyi naplója (S. a. r. *Oltványi Ambrus*) Bp., 1978. 1258. o. A máj. 29-i levelet l. *Bártfai Szabó László*: Adatok gróf Széchenyi István és kora történetéhez, 1808—1860. Bp., 1943. 687. o. és Széchenyi István válogatott írásai (S. a. r. *Barta István*) Bp., 1959. 408. o. A Dunagőzhajózási Társaság szállítmányainak fenyegetésére l. *Bártfai Szabó*: i. m. 683. o.; *Spira György*: 1848 Széchenyijé és Széchenyi 1848-a (Bp., 1964) nem foglalkozik a gőzhajók vásárlásának, felfegyverzésének, ill. építésének kérdéseivel.

<sup>3</sup> A minisztertanács jún. 2-i határozata és a Dunagőzhajózási Társaság jún. 7-i válasza: Az 1848—49-i minisztérium levéltára. A közmunka és közlekedésügyi minisztérium elnöki iratai (a továbbiakban: Kőzl. eln.) 1848: 207.; l. még *Pelez*: i. m. 98—99. o. (Utóbbi említi a jún. 13-i munkakezdet is) Széchenyi — Mészáros (jún. 19.); Honvédelmi minisztérium, beadványok (a továbbiakban: HM/b) 1848: 662. A hadigőzös munkálataival és költségvetésével kapcsolatban l. még Kőzl. eln. 1848: 307, 339; Kossuth Lajos Összes Munkái (a továbbiakban: KLÓM) XII. (S. a. r. *Sinikovics István*) Bp., 1957. 677. o.

<sup>4</sup> A hajó további műszaki adatai: hossza 58,37 m, szélessége kerékdobok nélkül 7,92 m (kerékdobokkal 13,82 m), merülése 0,95 m. *Dezsényi—Hernády*: i. m. 74—75. o. *Csonkaréti* a hajó merülését 1,1 m-re teszi — a lövegek elhelyezése előtt; i. m. 128. o. A hajót *Dezsényi—Hernády* munkájának megjelenéséig fatüzelésűnek írták le, holott a korabeli *Marcius Tizenötödike* 1848. jún. 16-án megjegyezte: „a hajó alsó része temérdek szentet fogad be”. A gőzgép 60 lóerős voltára l. *Pressburger Zeitung*, 1848. nov. 24. A hajó sebességét Dezsényi Miklós 1962-ben jelen sorok írója által nyújtott adatok alapján völgymentben 13, hegymentenben 5 km-re becsülte.



sére melléje rendelte Navarra százados tűzmestert is. Kettőjük feladata volt azután a hajóra szánt ágyúk elhelyezése.<sup>5</sup>

A hadihajót végül több mint kétszer olyan erősen fegyverezték fel, mint azt Széchenyi képzelte: 8 darab hatfontos, két darab 12 fontos ágyút és két darab 7 fontos tarackot (haubicot) helyeztek el rajta. Mivel sem pontos leírás, sem ábrázolás nem maradt fenn a Mészáros hadigőzsről, el kell fogadnunk a szakember Dezsényi Miklós 1942. évi feltételezését, amely szerint a hatfontos lövegeket a hajó két oldalán, a tizenkétfontosakat a hajó orrában és farán (mint ún. „vadászágyúkat”) helyezték el, míg a közvetlen irányzással el nem érhető célok ellen használt tarackok beépítésének helyét pontosan meghatározni nem lehet. A közvetlen irányzású lövegek — ugyancsak Dezsényi Miklós szerint — „alacsony oldalpofás hajói lövegtalpon kerültek beépítésre, mely a fedélzeten körbe csúsztatható volt az oldalirányzás szükségleteinek megfelelően”. Megállapíthatóan a hat- és tizenkétfontos ágyúk lövegtalpaihoz (lafettáihoz) egy-egy mintapéldányt a komáromi helyőrségi tüzérszertárból kellett a honvédelmi minisztériumnak megszereznie. Ebből következik, hogy a löveganyagot sikerült a cs. kir. tüzérandár-parancsnokságnak a pesti Újépületben raktározott készleteiből biztosítani. Ha a belső átalakítási munkálatok még nem is fejeződtek be, az ágyúk elhelyezése július 4-éig megtörtént. Ezt bizonyítja a délutáni lapként megjelenő *Marczius Tizenötödike* július 5-i száma, amely így tudósított az országgyűlés aznapi ünnepélyes megnyitásáról: „Mészáros hadi gőzös előállott, s a Dunán le s fel cirkálva, hatalmasokat lődözgetett az égbe.”<sup>6</sup>

Ekkor már — mint a tudósításból kiderül — neve is volt a hadihajónak, s azt az első magyar honvédelmi miniszterről nevezték el. Ismerve Mészáros Lázár inkább visszahúzó és ironikus természetét, kissé furcsának tűnik, hogy ez a saját minisztériumának ellenőrzése (sőt a miniszter személyes felügyelete) mellett készülő harci jármű az ő nevét kapta. Emlékirataiban nem tesz erről említést, csak arra utal, hogy a MÉSZA-ROS hadigőzös — a tervezett dunai „gőz-flottilla” előfutára — már önmagában némi remegést okozott. Elképzelhetetlennek tűnik, hogy a névadás Mészárostól indult volna, még akkor is, ha volt előtte kortársi példa: Kossuth maga választotta újságjának a *Kossuth Hírlapja* elnevezést. (De más, bár meg nem valósult előzmény is akadt. Így a győri *Hazánk* április 13-án azt követelte, hogy a Dunagőzhajózási Társaság Batthyány Lajosról nevezze el a LUDWIG gőzöst.) Nem tudjuk, hogy a döntés mikor született, s azt sem, hogy kik határozták el, hogy az első magyar hadihajónak az első magyar honvédelmi miniszter nevét kell viselnie. Valószínűleg ez lehetett az elhatározás oka, s ezt Mészáros Lázárnak is méltányolnia kellett. A *Nemzeti* c. újság minden esetre már június 29-én jelentette, hogy „az első 6 ágyús hadihajó már végmunka alatt van... A hadügyminiszter nevét fogja viselni.” (A lövegek számáról tehát a tudósítónak meg nem volt pontos információja.) A honvédelmi minisztérium irataiban július 1-től egyértelműen a „hadigőzös Mészáros” megjelölés szerepel. Maga a miniszter azonban a hajóskapitányi pályázatról szóló, s a kormány hivatalos lapjában, a

<sup>5</sup> Az átalakítás vezetőire l. Mészáros — a tüzérbrigád-parancsnokságnak (jún. 13.): Honvédelmi minisztérium, kiadványok (a továbbiakban: HM/k) 1848: 364; *Pelz*: i. m. 99. o. A feldolgozások emlegetik még Mollinár Károly csajkás alezredes és Kenessey Béla tengerészkapitány részvételét is. Mindketten az épülő hadihajó munkálataiban vették részt; Mollinára l. Honvédelmi minisztérium általános iratok (a továbbiakban: HM) 1848: 9009; Kenesseyre: HM 1848: 9020. Kenessey 1848 októberében folyamodott, hogy tüzértisztí kiképzést kaphasson, s azt követően átvehesse a hadigőzös parancsnokságát. Téves azonban a *Vasárnapi Újság* 1869. 34. számában megjelent állítás, hogy nov. 1-től már mint hadnagy szolgált a hadihajón; l. még HM 1848: 10 687.

<sup>6</sup> A hadigőzös löveganyagára: HM/k 1848: 1535; a Honvédelmi minisztérium biztossági osztályának iratai (a továbbiakban HM bizt.), 1848. — 51 — 167; *Pelz*: i. m. 99. o. A kolozsvári *Ellenőr* pesti tudósítója, Kővári László szerint a hajó még hat tartalékágyút is vitt magával; *Ellenőr* 1848. júl. 21. A lövegek elhelyezésére: *Dezsényi*: i. m. 1942. 633. o. A Komáromból elküldött lafettákra: HM/k 1848: 224. A FRANZ I. gőzhajóról készült festményt reprodukálja *Dezsényi—Hernád*: i. m. 74. o.; a MÉSZA-ROS hadigőzös korabeli primitív (famtetszetes) ábrázolását l. *Putnoki József*: A buda-pesti nemzetőr c. verses ponyva (1848) címlapján; közli *Rózsa György—Spira György*: Negyvennyolc a kortársak szemével. Bp., (1973) 163. o. A hadigőzös rajzos rekonstrukciója: *Dezsényi* 1957. 115. o. A gőzös fantáziarajzát l. *Barey Zoltán—Somogyi Győző*: A szabadságharc hadserege. Bp., 1986. 168—169. o. A szöveg mellékleteként közölt ábrázolás a legújabb és feltételezhetően a valóságot leginkább megközelítő rekonstrukció: *Bak—Csonkaréti—Lévai—Sárhídi*: Hadihajók. Típuskönyv. Bp., 1984. 311. o.

Közlönyben július 10-én megjelent felhívásában még csak „az újonnan épített hadi gőzhajón” betöltendő állásról beszélt. A kinevezésekről két hét múlva megjelent közleményben azonban már a MÉSZÁROS hadigőzös elnevezést találjuk.

Az első magyar folyami hadigőzösnek tudomásunk szerint az osztrák oldalon nem volt ellenpárja. Az ismeretes, hogy a Foulton által 1807-ben a Hudson folyón kipróbált lapátkerekes gőzhajó mintájára az amerikaiak az 1812—14. évi angol-amerikai háború idején építettek egy lapátkerekes hadihajót a New York-i kikötő védelmére, amelyet 1814-ben bocsátottak vízre, de végleges felszerelése csak 1815-ben, a békekötés után fejeződött be. Az angolok hasonló hajót 1821-ben vásároltak és állítottak tengeri szolgálatba, de csak egy 1827-ben készült újabb egységet vettek fel először a Royal Navy hajójegyzékébe. Mindezek tengeri hajók voltak. Így — egyelőre más adatok hiányában — jogosnak tűnhetett az a Csonkaréti Károly munkájában is megtalálható kijelentés, hogy a MÉSZÁROS volt „a világ első folyami hadigőzöse”. Ez azonban nem tartható amiatt, hogy az egyik amerikai történelmi kézikönyv szerint az amerikai flotta 1823-ban megvásárolta a SEA GULL elnevezésű kis lapátkerekes folyami gőzöst, amelyet felfegyverezve a nyugat-indiai szigetek kalózái ellen használt. Ez tehát folyami gőzös volt — partmenti szolgálatban. Mindenesetre, ha elfogadjuk a fentieket, akkor — amíg a külföldi kutatások ezt meg nem cáfolják — a pontos fogalmazásnak úgy kell hangzania, hogy a MÉSZÁROS volt az első felfegyverzett folyami gőzös *Európában*.<sup>7</sup>

A hajót természetesen nemcsak technikailag kellett felszerelni, de gondoskodni kellett a megfelelő legénységről is. Megállapíthatóan először a hajó leendő tüzéreit jelölték ki. Az alakulóban lévő *honvéd tüzérségtől*: az 1. hatfontos tüzéruteggtől vezényelték ki 3 főagyúst és 27 alagyúst, akiknek kiképzésére a honvédelmi minisztérium még június 29-én kikérte az Országos Nemzetőrségi Haditanácsshoz beosztott Orsonits Gáspár főtüzért. Az ő vezetésével és az 5. tüzérezredtől ideiglenesen kirendelt őrmester és két altiszt segítségével készültek fel azután az önkéntes honvédtüzérek a július 5-i, az épülő Lánchíd közelében lehorgonyzott hadihajóról leadott dísztüzre. Másnap Mack József hadnagy, az 1. hatfontos honvéd tüzéruteg parancsnoka a legnagyobb meglepéssel jelentette a történeteket Baldacci ezredesnek, a Nemzetőrségi Haditanács elnökének. A kiképzés kezdetén álló honvéd tüzérek mellé a hajó kiindulása előtt Schmidt Ferenc tüzemestert és három tizedest helyeztek át az 5. tüzérezredtől a MÉSZÁROS hadigőzörsre, akik egyben maguk is a honvédség állományába kerültek. Július 25-én azután Orsonits megkapta a hadnagyi kinevezést, mint a hajó tüzérségének parancsnoka.<sup>8</sup>

Ami a hajó szokásos személyzetét: a kormányost, gépészt, fűtőt és a többieket illeti, arról nem lehetett szó, hogy azok is a katonák sorából kerüljenek ki. Így a honvédelmi minisztériumnak polgári személyeket kellett szerződtetnie, — köztük többnyire a FERENC gőzös korábbi személyzetének a tagjait. Július 4-én fejlődtek odáig a dolgok, hogy a honvédelmi minisztérium az igazságügyminisztériumtól egy ügyvéd kirendelését kérte Adamich őrnagy mellé, hogy a hajó polgári személyzetével kötendő szerződést előkészítsék. A szerződés aláírása július 8-án megtörtént, — bár nem zökkenő nélkül. Mint Eötvös Józsefnek, a királyi jogügyigazgatónak (nem azonos a miniszterrel!) aznap Mészáros Lázárhoz intézett leveléből értesülünk, a hajó kapitányával

<sup>7</sup> Az elmondottakra l. The New Cambridge Modern History. Vol. X. The Zenith of European Power, 1830—1870. (Ed. by J.P.T. Bury) Cambridge University Press, 1967. 277. o.; Concise Dictionary of American History (Ed. by Wayne Andrews) Charles Scribner's Sons, New York, 1962. 997. o. (Utóbbi kézikönyv azt is közli, hogy az első csavar-gőzös hadihajót, a PRINCETON-t 1844-ben az amerikaiak bocsátották vízre — némileg megelőzve ezzel az angolokat.)

<sup>8</sup> Orsonits kikérése: HM/k 1848: 836. Mack júl. 6-i jelentése: HM/b 1848: 3230. (Melléte a 30 honvédtüzér névsora.) Az 5. tüzérezredtől júl 20-tól áthelyezett tüzemester és 3 tizedes személyére: HM/k 1848: 1342; intézkedés honvéd egyenruhájukról: HM/k 1848: 1435. A hajó tüzérség személyi állománya l. még a júl. 17-i létszámljelentést: HM 1848: 4102; a júliusi „Tápjegyzék”-et: HM bizt. 1848 — 51 — 231. Orsonits kinevezése: HM/k 1848: 1513, 1621. (Holczer Józsa tüzérhadnagy pályázatára l. HM/k 1848: 981.)

még nem kötötték meg a szerződést, mert az az „adott feltételek mellett” a megbízást nem vállalta. De módosítani kellett a szerződés szövegét amiatt is, mert a polgári alkalmazottak nem voltak hajlandók magukat a hadbírósnak alávetni, így a bűntetésről csak általában történik említés. A szerződést aláíró polgári alkalmazottak július 1-től kerültek állományba. A személyi állomány kimutatása szerint a „hajóvezér” mellett 1. és 2. gépész, 1. és 2. kormányos, továbbá 2 hajóács, 1 vitorlamester, 6 kazánfűtő, 9 matróz, 1 szénhúzó és 1 hajósinas szolgált a MÉSZÁROS hadigőzösn. A polgári személyzet is kapott valamiféle „egyenforma ruházatot”: a létszámjegyzéken lévő megjegyzés szerint a legénység kabátot (rockot), nadrágot, kalapot és cipőt a kincstártól kap.<sup>9</sup>

Mivel a hajó kiszemelt kapitánya nem írta alá július 8-án a szerződést, másnap Mészáros Lázár nyilvános pályázatot tett közzé a hajóskapitányi állásra. A felhívás közölte a feltételeket is, amelynek leglényegesebbje az, hogy a kapitány „a hadihajóra kinevezendő vezérő alá” tartozik. Közben a minisztérium igyekezett megtalálni azt a katonai személyt is, akire az egész hajó parancsnokságát rábízhatják. Így július 11-én Kaufman tüzér hadnagyot, 15-én pedig a Komáromban állomásozó Fleischacker főhadnagyot szólították fel, hogy vállalná el a hadigőzös parancsnokságát. Mészáros nem nagyon bízhatott ezekben a próbálkozásokban, mert július 13-án levelet írt Majtényi István őrnagynak, a Nemzetőrségi Haditanács lovassági osztálya vezetőjének, amelyben arra kérte, hogy estig — amikor személyesen meglátogatja — keressen ki neki a szolgálatra jelentkezett tisztek közül „egy tősgyökeres magyar érzelmű gyalogos századost”, akit ő a MÉSZÁROS hadigőzös parancsnokként kinevezhet. Majtényi keresése és az esti beszélgetés úgy látszik nem járt megfelelő eredménnyel, mert végül egy Kossuth Lajos által ajánlott személy kapta a megbízatást. A pénzügyminiszter július 17-én küldte meg Baldacci ezredesnek Palóczy Lászlónak, a 62. Turszky gyalogezred századosának folyamodványát, aki magát eredetileg a zempléni nemzetőrség őrnagyául kérte kinevezni. Mivel az előző jelöltektől nemleges válasz érkezett, s Palóczyról pedig Kossuth mint földijéről és személyes ismerőséről nyilatkozott, akit bátran mer ajánlani, az ő alkalmazása mellett döntöttek. Július 25-én megtörtént Palóczynek „mint az összes személyzet főparancsnokának” kinevezése, egyidejűleg Lehmann János hajóskapitányi és Orsonits tüzérparancsnoki megbízatásával. A kinevezéseket két nap múlva a *Közlöny* is nyilvánosságra hozta.<sup>10</sup>

Míg a hajó parancsnokának keresése folyt, megtörtént a törzs kiépítése is. Mészáros Lázár július 6-án Máray Zsigmond csajkás hadfit (kadetot) honvéd őrmesternek és a hajóparancsnok segédtisztjének nevezte ki. Július 8-án sor került a hajó számvevőjének, Hernvoich (Hernvoych) Antal nyugalmazott őrmesternek a kinevezésére is. A honvédelmi minisztérium megkeresésére Dr. Anton Bee tábori főorvos intézkedett a hajóorvosokról: a 62. gyalogezredtől Herdegen Ede fő- és Tombor Jusztin alorvosokat vezényelte szolgálatra a hadihajóra. Nevezettek Mészáros július 22-én szólította fel, hogy jelentkezzenek új szolgálati helyükön. Kinevező oklevelüket július 28-án állították ki. Mivel a hajón kápolnát is rendeztek be, szükség volt egy tábori

<sup>9</sup> A szerződés előkészítéséről: HM/k 1848: 1012. Eötvös J. — Mészáros (júl. 8.): HM/b 1848: 3390. A szerződés szövegét l. HM bizt. 1848 — 51 — 454; közli *Pelz.*: i. m. 100. o. A Personalstand, a polgári személyzet létszámjegyzéke (név, beosztás, fizetés, nyelvtudás): HM/b 1848: 3390. (Itt még Georg Guna szerepel mint „hajóvezér”, de a gőzös Lehmann János kormányossal futott ki első útjára.) Arra, hogy a személyzet korábban a Gőzhajótársaságnál szolgált, l. HM/k1848: 1588. Az alkalmazottak létszámát foglalkozás szerint közli *Pelz.*: i. m. 88—100. i. A polgári legénységnek adandó egyenruhára (sőtéték posztó ujjas és nadrág — utóbbi talpalló nélkül, az ujjas felálló gallérral, oldalt egy-egy vasmacskaival, két sorban 6—6 vasmacskaival jelölt sárga gombbal): HM/k 1848: 1574.

<sup>10</sup> Mészáros pályázati felhívása a *Közlöny* júl. 10. és a *Kossuth Hírlapja* júl. 14-i számában jelent meg. (Széchenyi már jún. 19-én ajánlott három személyt kapitánynak a készülő hajókra, de ezek valamiért nem jöttek számításba; l. HM/b 1848: 662.) Kaufman hadnagy felszólítására: HM/k 1848: 1194; Fleischacker főhadnagyra: HM/k 1848: 1225. Mészáros—Majtényihez (júl. 13.): HM/k 1848: 1225. Kossuth—Baldaccinak (júl. 17.): az Országos Nemzetőrségi Haditanács (a toványbiakban: ONöHT) iratái 1848: 1823; közli KLÖM XII. 456. (Palóczy neve szerepel Palóczy-ként is; ő többnyire egyik ékezetet sem tette ki névalírására.) Palóczy, Lehmann, Orsonits kinevezése: HM/k 1848: 1513; l. *Közlöny* 1848. júl. 27. Palóczy egyelőre megmaradt létszámfeletti állományban a 62. gyalogezrednél; l. Hadtörténelmi Levéltár, a budai Generalkommando iratai, P. sorozat 1848 — 5 — 94; a honvédséghez csak őrnagyi előléptetése után került; l. *Bona Gábor*: Tábornokok és törzstisztek a szabadságharcban, 1848—1849. Bp., 1983. 261. o.

lelkészre is. Vetsei Czizler Ignác táborigazgató („táborigazgató”) Markovits Antal áldozópapot jelölte ki a szolgálatra, akinek a honvédelmi minisztérium július 23-án küldte ki a kinevezéséről szóló értesítést. Ezzel együtt is volt a MÉSZÁROS hadigőzös törzse (a „hajótelep”): a kapitány és hajóparancsnok, a tüzérség parancsnoka, a számvizsgáló és segéde, a segédtszáz, a lelkész, a fő- és az orvos, — összesen nyolc személy.<sup>11</sup>

Ezzel együtt is lett volna a hadihajó személyzete, ha a tervezők nem kívántak volna rajta gyalogságot is elhelyezni, illetve ha azt nem tette volna lehetővé a korábban személyszállító gőzös mérete. Elméletileg vezényelhetek volna a hajóra honvéd gyalogságot, jöhet a Pesten toborzott két zászlóalj már június 24-én elhagyta a fővárost. A pesti toborzási bizottmánytól folyamatosan jelentkező önkénteseket azonban kiképzés nélkül a vidéki zászlóaljokhoz irányították. Ezeket a hajóra vezényelni nem lehetett volna, hiszen ott a körülmények nem biztosították kiképzésüket. A ki nem képzett újoncok pedig nem voltak kívánatosak, hiszen a kiindulás után bármikor sor kerülhetett alkalmazásukra. Így a honvédelmi minisztérium Móga János pesti hadosztályparancsnokkal tárgyalt, aki magyar legénységű ezredkből 1 őrmestert, 3 tizedest, 1 dobost és 50 közlegényt ígért a hadihajón teendő szolgálatra — július 20-tól. A jelek szerint azonban a megadott időpontra csak a 2. Sándor gyalogezredből érkezett meg 1 őrmester, 2 tizedes, 1 dobos és 34 közvitéz (összesen 38 fő). Július 22-én a honvédelmi minisztérium megsürgette a pesti dandárparancsnokságnál a 60. Wasa gyalogezredből áthelyezendő 1 tizedest és 14 közembert. Az összesítő kimutatás szerint végül 1 tizedes és 15 közvitéz érkezett. Ha ehhez hozzáadjuk a Palóczy százados mellé a 62. gyalogezredből kirendelt tisztiszolgát, akkor sorozzunk altisztet és közvitézt összesen 55 főt számlálhatunk. Ez a létszám, továbbá az összesen 34 főnyi honvédtiszt, az egy önkéntessel kiegészült, tehát 26 emberből álló polgári személyzet, s a 8 főnyi törzs mindösszesen 113 embert jelentett. Ezzel a létszámmal állott útra készen július végén a MÉSZÁROS hadigőzös.<sup>12</sup>

Rövidesen a kiindulás időpontja is elérkezett. Adamich őrnagy július 16-án igényelte az éleslövészethez szükséges lőszer, s a gyakorlatot július 20-án meg is tartották. (A *Közlöny*ben Mészáros Lázár július 18-án előre figyelmeztette a lakosságot, nehogy az ágyúdörgés nyugtalanságot okozzon.) Adamich őrnagy július 19-i és 25-i igénylése alapján a hajó megkapta az ágyúkhöz és kézifegyverekhez szükséges lőszerket és egyéb tartozékokat, felszerelési tárgyakat. Július 25-én megtörtént a hajó felavatása és a legénység eskütétele. Adamich őrnagy július 27-re tette a hadigőzös indulását, de arra — nem tisztázott okokból — csak július 30-án, vasárnap reggel került sor. Mint a *Kossuth Hírlapja* jelentette: „tegnap reggel hagyá el önkénytesek és sorkatonákból álló legénységével [a MÉSZÁROS hadigőzös] fővárosunkat, s vígan lengő lobogókkal indult a duna- és tiszaparti lázadók ellen...”<sup>13</sup>

11 Máray Zsigmond kinevezésére: HM/k 1848: 1130, 1137. Hernvoych Antal kinevezésére: HM/k 1848: 1150, 1613. Az orvosok kinevezésére: HM/b 1848: 3029; HM/k 1848: 1389, 1461, 1590. (Csak vezénylésről és nem áthelyezésről volt szó: HM/k 1848: 1462.) Herdegen 1848 augusztusában Kardossyra változtatta nevét: HM 1848: 5088. *Zótény Győző*: A magyar szabadságharc honvéddorvosai, 1848—49. Bp., (1948) 136., 146. o. két személyként tartja nyilván Herdegen—Kardossyt. A szükséges orvosi felszerelésekről: HM/k 1848: 1395, 1398. A táborigazgató lelkész kinevezésére: HM/b 1848: 3416; HM/k 1848: 1496. A kápolnára: HM/k 1848: 1372. A „hajótelep” létszáma és névsora: HM bizt. 1848 — 51 — 231. (A számvizsgáló segéde Palóczy Mihály volt.)

12 A sorozat létszámára és összetételére: HM/k 1848: 1344, 1457, 1558. Az összesített létszámadatokra: HM bizt. 1848 — 51 — 231.

13 Az éleslövészetre l. HM/b 1848: 1325—1326; HM bizt. 1848 — 51 — 167. (A *Nemzeti* júl. 27-i száma szerint júl. 24-én is volt próbálkozás Téténynél.) A hadigőzös készleteinek feltöltésére: HM bizt. 1848 — 51 — 167; HM/k 1848: 1535; l. *Pelez*: l. m. 101. o. Az avatásra és eskütételre: HM/k 1848: 1467. A tervezett kiindulásra: HM/b 1848: 3828. A kiindulásra: *Kossuth Hírlapja* 1848. aug. 1.

Széchenyi ötlete tehát két hónap alatt megvalósult. A helyzet azonban ezalatt lényegesen megváltozott, különösen a dunai hajózást illetően. Már szó sem lehetett arról, hogy a MÉSZÁROS kizárólag mint kísérőhajó működjék a személy- és áruszállítás védelmében. A délvidéki szerb mozgalom kibontakozása, de mindenekelőtt a titeli sajkások június eleji lázadása nemcsak a szerémségi Duna-szakaszon tette bizonytalanná a hajózást, de azzal fenyegetett, hogy a sajkások vitorlás-evezős, ágyúkkal felszerelt járműveikkel — főleg ha azokat elfogott gőzhajók vontatják — akár a Tiszán Szeged ellen, akár a Dunán felfelé egészen a fővárosig hatolhatnak. Ezt a veszélyt a kormány is reálisnak tartotta, ezért a honvédelmi miniszter a Tiszán Óbecsénél, a Dunán pedig Monostorszegnél (mindkét esetben tehát a Ferenc-csatorna torkolata közelében, vagy afölött) fél-fél ágyúüteget helyezett el, amelyről a belügyminiszter június 26-án tájékoztatta az érintett hatóságokat. Mészáros Lázár ezt követően még külön kívánt gondoskodni Budapest védelméről egy ilyen meglepetés ellen, s ezért július 13-án véleményt kért Batthyány miniszterelnöktől, hogy hol tartana célszerűnek egy ilyen „őr ágyútelepet”. A választ nem ismerjük, de feltehetően valahol a Csepel-sziget csúcsa felett kínálkozott erre megfelelő helye.<sup>14</sup>

A hadigőzös kiindítása előtt, július 19-én Mészáros Lázár levélben kérte Szemere Bertalan belügyminisztert, hogy a hatóságokat értesítse a hadihajó rendeltetéséről, s hagyja meg a Duna-menti helységeknél, hogy ott, ahol a hajó kiköt, megfelelő mennyiségű jó tüzfáról gondoskodjanak (ti. a kazánok begyújtására). Az előjárók, vagy megbízottaik pedig tartsák kötelességüknek, hogy a hajó kapitányát — ha az felkéri őket — ellássák a szükséges felvilágosítással. A körlevelet Szemere Bertalan fogalmazta meg s július 21-i kelettel Pozsony megyétől Heves megyéig másnap gyorspostával küldte azt meg a Duna és a Tisza mindkét partján elterülő megyéknek és városoknak. A körlevél bevezetésében így fogalmazta meg röviden a hadihajó feladatát: „Az alsó vidékeken kiütött lázadás elnyomása tekintetéből a Dunán és Tiszán ezután egy »Mészáros« nevű hadi gőzhajó is fog járni...”<sup>15</sup>

Ilyen előzmények után indult meg július 30-án reggel a MÉSZÁROS hadigőzös lefelé a Dunán. A honvédelmi miniszter a kiindulást megelőzően többször tárgyalt Palóczy századossal. Július 30-án azonban vagy nem volt jelen az elindulásakor, vagy másnap figyelhetett fel arra Mészáros Lázár vagy titkára, hogy a hajó parancsnoka nem kapott írásos utasítást. Ezért másnap futár útján küldték a hajó után az alábbi miniszteri parancsot:

„A Mészáros hadigőzhajó parancsnokának.

Valamint már előbbi értekezéseimben nagyobb részint kimerítettem általános nézeteimet a hadi hajónak működésére, rendeltetésire és biztosságára nézve, midőn ezeket ismétlem, nem mulaszthatom el újra emlékezetébe hozni a parancsnokságnak, miszerint azon intézkedések, amelyek a fennebbi célok elérésére szükségesek, annál nagyobb szorgalommal és pontossággal megtétessenek, hogy ezen első hadi gőzhajónak fenntartása, más részről pedig a Duna hajókázása, és mint két partjának ellenségtől megóvása sikeresen eszközölthessék, fő feladata ennél fogva tehát a százados úrnak ezekre kellően figyelmeznie és ha a hadi gőzhajónak veszélyeztetése nélkül Péterváradot elérheti, ott szint a fenn elsorolt cél elérésére működjék, más különben pedig minthogy ott báró Hrabovszky János hadnagyvezér és főhadi parancsnok rendelkezése alá esik, jelentse be ő méltóságának a hadi gőzhajó állapo-

14 A titeli csajkásokra l. *Csonkaréti*: i. m. 105—114. o. A lázadásra l. *Thim József*: A magyarországi 1848—49-iki szerb fölkelés története. I., Bp., 1940. 119—135. o. Az Óbecsénél és Monostorszegen elhelyezett ágyúkra: Belügyminisztérium, rendőri osztály 1848 — 1 — 96. Mészáros—Batthyányhoz (júl. 13.): HM/k 1848: 1240: l. *Pelz*: i. m. 98. o.

15 Mészáros—Szemerének (júl. 19.) HM/k 1848: 1371; Belügyminisztérium, elmőki iratok (a továbbiakban: BM eln.) 1848: 604; a körlevél: HM/b 1848: 3754, 3757. A rendeletet a *Közlöny* júl. 27-i száma közölte.



tát, megtámadási és védelmezési erejét, ne titkolja [mulassza?] el a főhadi parancsnok urat a hadi hajó más tulajdonai felől is oly kimerítőleg értesíteni, amely által a vizeni egész működhetését felvilágosítsa, hogy a hadnagyvezér úr ez által a hadi hajó egész használatát belátása szerint elintézhesse.

Felhívom továbbá a százados urat, szoros felelősség terhe alatt mindazon intézkedéseket megtenni, amelyek a fennidézett célra vezetők lennének; ha pedig Péterváradra nem mehetne, és ott veszteglenie kellenék, tehát a Dunán felfelé cirkáljon akár egészen Pestig, ahol az utazásban észre vett hibákat lehetőleg orvosoltatni fogja és magát a szükségességekkel ellátandja.

Az elkövetett vagy történt hibákra nézve utolsó beszélgetéseinkre hivatkozok, elvárva tudósítását minden állományról [állomásról]. Végtére az előfordulandó ellenséges erőre nézve kikötöm a hajó biztonságát szem előtt tartani, s inkább visszatérni, mintsem veszélyeztetni, okot adván, hogy hibák mutatkoztak, melyek orvoslását itten kelletik eszközölni.

Pest, július 31. 1848

Mészáros Lázár  
h.ü.m.”<sup>16</sup>

Az utasítás teljes szövegének ismeretében megállapíthatjuk, hogy Mészáros Lázár valóban sokat foglalkozott a hadihajóval, s annak gyalogos százados parancsnokával megbeszélte az alkalmazás lehetőségeit, a vállalkozások kockázatát. Mivel a hadigőzös neki is újdonság volt, s maga inkább a lovas fegyvernemet ismerte, a hadügyminiszter feltehetően Adamich őrnagytól tájékozódott. A szakértők felhívhatták a miniszter figyelmét a hajó sebezhetőségére: a lapátkerekeit ért találat, vagy a gépházba becsapódó ágyúövedék mozgásképtelenné teheti a járművet. (Az amerikai polgárháborúban — ha a kellő merülési mélység biztosítva volt — az átalakított lapátkerekes hajókat páncélzattal védték.) Ez magyarázza a figyelmeztetést, hogy csak akkor menjen Péterváradra (illetve Újvidékre), ha ezzel a hajót nem kockáztatja. Ezért az utasítás, hogy Hrabovszky altábornagyot kellően tájékoztassa a hadigőzös használhatóságáról illetve gyengéiről. Ezen rendelkezés értelmében tehát Mészáros Lázár a szerémségi Duna-szakaszon működő hadihajót Hrabovszky, a szerémségi főhadparancsnok rendelkezése alá kívánta helyezni. Ha az erődöt nem tudja elérni, akkor a Dunán feljebb cirkáljon, s ebben az esetben a hajó „bázisa” Pest lesz.

Mészáros utasításának van egy fontos, eddig figyelemre nem méltott kitétele: csak a dunai hajózás védelméről beszél és már a kiindulás pillanatában kérdésesnek tartja azt is, hogy a hadihajó Péterváradot elérheti-e. Láttuk, mind Szemere körlevele, mind a sajtó feltételezte, hogy a hadigőzös a Tiszán is szolgálatot fog teljesíteni. A szakirodalomban visszatérően szereplő állítással ellentétben azonban a MÉSZÁROS hadigőzös Péterváradnál lejjebb, illetve a Péterváradot Újvidékkel összekötő hajóhídon túl nem járt. Ha ki is nyitják előtte ezt a hidat, azon túl a szerb felkelők már komolyan veszélyeztették volna, s ahhoz, hogy a Tiszán felhajózzon, le kellett volna küzdenie Titelnél a sajkások pontonhídját, illetve ennek a hídnak a védelmét.<sup>17</sup>

A hadigőzös első útján nem jutott el Péterváradig. Július 31-én Baján vesse, ahol — a *Nemzeti* tudósítása szerint — sok csodálója akadt, bár a hajóállomás messze esett a várostól. Ezt követően Apatinba ment, de innen nem jutott tovább. Az ok, vagy az okok nem teljesen világosak, mert Palóczy százados jelentése nem maradt fenn. A hadügyminisztérium iktatókönyvében csak egy rövid bejegyzés található, amely

16 Hadügyminisztérium, általános iratok (a továbbiakban: HM) 1848: 4146; szövegét közli *Peiz*: i. m. 101—102. o. A Hrabovszky altábornagynak küldött értesítés, amelyhez a parancs másolatát mellékeltek: HM/k 1848: 1654.

17 A MÉSZÁROS hadigőzös 1848. évi tiszai szerepléséről szóló megjegyzések *Dezsenyi*: i. m. 1942. 636. o. félreértésére vezethetők vissza. Az itt hivatkozott munkában 1849. évi eseményekről van szó, s ott szerepel egy MÉSZÁROS nevű tiszai hadihajó. (A magyar Duna-szakasztól elszigetelt Szegeden 1848 őszén a KÁROLY gőzös átalakítását foglalkoztak.)

az augusztus 4-én érkezett jelentés kivonatát tartalmazza. Eszerint a gőzös gépe rossz, a kapitány nem ért a dologhoz, — utasítást kér Apatinba. A jelentés dátuma tehát nem ismeretes, de feltételezhetően augusztus 2-án kelt a hajóparancsnok jelentése. Ugyanis akár alkalmi, felfelé közlekedő hajóra bízta azt, akár a felkészületlen hatóságok útján, vagy saját emberével továbbította azt, kellett két nap, hogy a jelentés illetékesek kezébe kerüljön. A választ nyilván futár vitte, s a hajónak további két nap kellett, hogy az árral szemben Pestet elérje. A belügyminisztérium keretében működő, a fővárosban megforduló idegenek ellenőrzésével és a közhangulat figyélésével foglalkozó Országos Rendőri Hivatal augusztus 6-án jelentette Szemerének, hogy a hadigőzös csak Apatinig jutott el, s „onnan holnap vissza jövend”. Másnap a Hivatalt ellenőrző Hajnik Pál rendőrtanácsos foglalta össze miniszterének a hajóval kapcsolatos információkat. „Mészáros című hadi gőzösünk — írta — csak ugyan vissza jött. Vissza jövetelének okát homály és titok fedezi egy részt, mint a honvéd tüérek hallgatagságukból és ingerültségükből következtethetni. Más részt bizonyos az, hogy a hajó kapitányt tudatlannak mondják, — mondják a gépészt, első azért mert sokszor zátonyra vezette a hajót, másikat mert gyakran a legsebbe-sebb haladásban is elfogyva gőzük, csupán a víz által vitettek. Általában a gépezetre is utalják vissza jöttüket, — de úgy vettem magam is észre, a visszajövetelnek más oka is lehet.”<sup>18</sup>

Augusztus 7-én Széchenyi feljegyezte naplójába: a „MÉSZÁROS” gőzös visszajön. Majd hozzátette: „Azt hiszem, szerencse.” Bővebb magyarázatot azonban nem ad, ami — ha a Naplóban rögzített gondjait figyelembe vesszük — érthető. (Igaz, ekkor még nem tudta, hogy a hadihajó visszatérése miatt támadás fogja őt érni.) Mindenesetre Széchenyi feljegyzései nem segítenek megoldani a visszatérést körülvevő „homályt és titkot”. Palóczy százados augusztus 7-i jelentése sok részletet tartalmaz, jól informál a hadigőzös kisebb-nagyobb problémáiról. Megtudjuk, hogy a gyalogság gyakorlatoztatására gyutacsos vaktöltésre van szükség (vagyis a sorkatonaság gyutacsos fegyverrel volt ellátva), s hogy túl kevés a hely a katonák számára, főleg esős időben, s félő, hogy a zsúfoltság járványt okozhat. Ezért 9 közlegény felesleges, mert a maradék 40 ember „az apróbb kiküldetésekre” elegendő lesz. Értesülünk arról, hogy a Sándor gyalogság egy tizedesét visszaküldte ezredéhez, mert goromba volt, s hogy az említett ezredtől 37 pár cipő jár — nyilván tartalékként — a közlegények és altisztek számára. A jelentés szól többek között arról is, hogy a „percussios ágyulakatokkal” baj van, s hogy a konyhát fedéllel kell ellátni, mert ha esik az eső, csak részletekben lehet főzni. Így augusztus 5-én három részletben, több órás eltolódással étkezhettek, ami elégedetlenséget okozott. A jelentés azonban nem ad magyarázatot a visszatérés igazi okára. Nem kétséges, hogy erről megérkezésekor szóban jelentett magának a miniszternek, — aki másnap indult a déli táborba.<sup>19</sup>

Láttuk, hogy Hajnik rendőrtanácsos sem rendelkezett pontos információval, s csak a honvédtüérek mogorva hallgatásából sejtette, hogy valami nincsen rendben. A közvélemény kíváncsiságát a sajtó igyekezett kielégíteni — hallomás alapján. A *Népelem* augusztus 8-án megjelent száma arról írt, hogy a hajó gőzgépe nem felel meg a célnak, El is akadt, s most az óbudai hajógyárba igyekszik, hogy használhatóvá tegyék. Másnap a kormányt jobbról kritizáló *Figyelmező* az előbbi hírt azzal egészítette ki, hogy ez azért következhetett be, mert egy ócska, hasznavehetetlen gépet javítottak ki. A gépezet elromlását ugyanakkor fenntartással kezelte, s hangot adott annak a szóbeszédnek is, hogy a hajó szerb foglyokat hozott magával, azért tért vissza. Augusztus 9-én délután a *Marczius Tizenötödike* élcelődő rovata, a „Mákvirágok” így foglalta össze a helyzetet: „Első magyar hadigőzösünk »Mészáros«

<sup>18</sup> Bejegyzés az elveszett jelentésről: HM ált. iratok ikt. kve 1848: 4192. A rendőrségi jelentésekre l. Belügyminisztérium, rendőri osztály napi jelentései.

<sup>19</sup> Palóczy aug. 7-i (részben sértült) jelentése: HM 1848: 4532.

visszajött, mert gépezete rossz; első magyar felelős független hadügy ministerünk Mészáros elment, mert törvényjavaslata silány; következésképp a hasonlóság a kettő között az, hogy állását egyik sem tudja betölteni; a különbség pedig az, hogy míg »Mészáros« gőzös feljött, addig Mészáros minister leszállóban van.” Mindez valójában semmi újat nem mondott, csak arra adott alkalmat Csernátoni Lajosnak, hogy a táborba utazott — és ezzel az újoncozási törvény vitáját halasztó — hadügyminiszterben döfjön egyet. A többnyire jólétesült lap azonban rövidesen érdemi információval is szolgált. Augusztus 14-i számában, a „Mákvirágok” rovatban a következőt írta: „A Mészáros gőzös nem azért jött vissza, mert gépezete rossz, hanem azért mert a gépésze által rossznak lenni állíttatott. A kapitányt és gépészt gróf Széchenyi ajánlotta; a kapitány és gépész immár elcsapatott. Hja! a gróf úr ismeretes emberösmeretéről.”

A *Marcius* információja megfelel a valóságnak. A hadihajó aznap, augusztus 14-én benyújtott „Tápjegyzék”-e név szerint sorolja fel a polgári alkalmazottakat. Itt a „hajósvezér” (kormányos) Lehmann János neve mögött az a megjegyzés áll, hogy augusztus 10-től lemondott, míg az „Iső erőművész” (gépész) Németh János nevénel megjegyzik, hogy augusztus 10-től elbocsátva. Az azonban nem derült ki egyértelműen, hogy volt-e valami hiba a hajógéppel — vagy a lemondásnak, illetve elbocsátásnak az volt az oka, hogy a hajógyári ellenőrzés nem találta hibásnak a gépezetet. Tény, hogy a hajó több mint egy hétig tartózkodott a fővárosban, igaz, a fedett konyha kialakítása is igényelt némi időt. Palóczy augusztus 13-án benyújtott kérelme (vegyék el a felesleges embereket) jelzi, hogy ekkor már újból készültek az elindulásra. Talán a hajó parancsnokának is szerepe volt abban, hogy kiindulás előtt bővült a hadigőzös feladatköre: még augusztus 9-én arra kérte a hadügyminisztérium az ipar- és kereskedelemügyi minisztériumot, hogy a belügyminisztériummal együtt olyan rendeletet bocsásson ki, amely felhatalmazza a hadihajót, hogy ellenőrizze a Dunán közlekedő hajókat, hogy nem csempésznek-e fegyvert (ti. a szerbeknek). A belügyminisztérium a szokásos gyorsasággal intézkedett és két nap múlva már kibocsátotta a kért rendeletet. A MÉSZÁROS hadigőzös augusztus 16-án még Pesten volt, mert ekkor nyújtotta be kimutatását a szeptember—októberi pénzügyi és anyagi ellátmányra. Másnap, augusztus 17-én indulhatott meg a hajó ismét, mert a következő reggelen, 18-án Dunaföldvállról jelentett. Ez a jelentés is hiányzik, így nem tudjuk, hogy Palóczy kapitány miről kívánta tudósítani a honvédelmi minisztériumot.<sup>20</sup>

Joggal feltételezhetjük, hogy ha volt érkezése Mészáros Lázárnak a délvidéki szemléről való visszatérése után (14-én este jött meg) és az újoncozási törvény vitája előtt fogadni a hadigőzös parancsnokát, akkor sürgette, hogy hajózzon Péterváradig. Ugyanakkor ismételten hangsúlyozhatta az óvatosságot. De a sajtó is óvatosságra intett. A *Népelem* augusztus 12-én arról tudósított, hogy a szerbek nyolc elfogott és összeláncolt hajóval akarják Újvidék táján elzárni a Dunát a hadigőzös elől. A helyzet zavaros és veszélyes voltáról a hajó legénysége és parancsnoka rövidesen meggyőződhetett. A gőzös 18-án délután már Apatinból indult tovább, s este kilencre Palánka magasságába érkezett. Mindkét oldalon őrtüzek égtek a folyó mentén, s mindkét oldalról megszólították őket. A hajó legénységének magyar kiáltozására és éljenzésére a magyar oldalról (a balpartról) két lövés esett, majd egész sortüzet kaptak, mire a hajó három ágyúlovést tett, s a gyalogság is tüzet nyitott. „Szerencsére nem találtunk senkit” — jelentette Palóczy százados. Ugyanis baranyai szerb anyanyelvű

<sup>20</sup> Az említett „Tápjegyzék”: HM bizt. 1848 — 51 — 231. Palóczy aug. 13-i jelentése: HM 1848: 4857. (Ebben a parancsnok egy pár „büntető zárvast” is kér, ami azt sejteti, hogy már előfordultak fegyelmi problémák.) A HM — az ipar- és kereskedelemügyi minisztériumhoz (aug. 9.): HM 1848: 4663; l. *Pelz.*: i. m. 102. o. A BM aug. 11-i rendelete: BM rendőri oszt. 1848: 7817. (Fogalmazványa hiányzik. Egy példányát l. Pest város lt. Közigazgatási ir. 1848—49. 580. sz.) A hadihajó aug. 16-i kimutatása: HM bizt. 1848 — 51 — 363. Az elveszett aug. 19-i jelentésre: HM ált. iratok ikt. kve 1848: 5424.

nemzetőrök állomásoztak a magyar őrvonalon, akik a hajóról hangzó magyar beszédet a szerbek cselvetésének tartották, s maguk szerbül feleltek. Ez a vaklárma, ami után a gőzös kikötött „és minden lecsendesedett”, csak előjáték volt a másnapi igazi harcérintkezéshez. A szerémségi Nestyén (Nestin) helység szerb lakossága ugyanis elfoglalta a 200 főt befogadó kompot, s azzal fenyegette a balparti magyar Ópalánkát, hogy átkelve elpusztítják. Palóczy százados nyilván a lövöldözés után kikötve értesült erről. Másnap, augusztus 19-én megközelítve a jobbpartot, egy ladikon hat katonát és öt evezőst küldött ki, hogy — mint jelentette — „az ottani néptől szép szóval a kompot visszakérjék”. A komphoz közeledve, a ladikot a parti házakból lövöldözés fogadta, mire a hajó egyik hatfontos ágyúja felelt. Erre a hegyről két kisebb ágyúval a felkelők a hajót vették célba. Ekkor Palóczy kapitány tüzet nyitott, amit a túlpartról a palánkai nemzetőrség ágyúi is támogattak. A szerb ágyúk — a jelentés szerint — ekkor elhallgattak, a kiürített falu (pontosabban a szerbek által lakott része) kigyulladt és a szerb templomot kivéve, leégett. Az ismét kiküldött katonák ekkor „az ott álló kompot minden ellenzés nélkül a hajóhoz vonták”, Így zajlott le a MÉSZÁROS hadigőzös első harctevékenysége, amely egyben — s ezt érdemes hangsúlyozni — a *honvéd tüzérség* első bevetése volt. Zsitvay József, Szerém megye alispánja és királyi biztosa másnap tömören így jelentett Szemere belügyminiszternek: „Mészáros hadigőzös Nestin Szerém megyei helységet (első Illok alatt), hol a rácok által reája ágyúztatott, felgyújtotta és a szerbeket szét űzte.”<sup>21</sup>

A hadigőzös ezt követően, augusztus 21—23. között járhatott Péterváradon — ha ugyan eljutott odáig. Augusztus 20—29. között ugyanis hiányzanak a jelentések (sorszámuk alapján valószínűleg három darab), de augusztus 24-től ismerjük a hadihajó mozgását. A honvédelmi minisztérium iktatókönyvének rövid bejegyzéséből tudjuk viszont, hogy 29-én azt jelentette Palóczy százados, miszerint Eszékre (?) nem mehet, mert Bánostornál két ágyút állítottak fel ellene. Mivel Bánostor a Duna jobb partján van, 4—5 mérfölddel Újvidék, illetve Pétervárad fölött — ott, ahol a folyam sodorvonala a szerb oldalon halad — feltehetően az iktatókönyv vezetője tévesztette össze a két erődöt. Az is valószínű, hogy ez a jelentés válasz volt a honvédelmi minisztérium augusztus 7-i intézkedésére, amely értesítette Hrabovszky péterváradi főparancsnokot, hogy helyesli a Zimonyba tartó ANDRÁS gőzös feltartóztatását, s azt a MÉSZÁROS hadigőzös fogja majd a fővárosba „escortirozni” (kísérni). Mivel az ANDRÁS gőzös még 1848 novemberében is a péterváradi híd mellett állomásozott, így joggal feltételezhetjük, hogy a MÉSZÁROS hadigőzös nem jutott el odáig. Azt, hogy az erőd megközelítésére csak augusztus 21—23. között kerülhetett sor, Palóczy augusztus 29-én kelt, az akkor már a verbászi táborban tartózkodó Mészáros Lázárhoz intézett jelentéséből tudjuk. A Drávaszögből, vagyis a Duna—Dráva összefolyásától kelt levél beszámol az elmúlt napok eseményeiről. Eszerint augusztus 24-én Palánkáról Vukovárra ment (hová 1400 határőr érkezett), 26-án a Dráván felhajózott Eszékgig, ahol szemet rakodott, majd még aznap este Apatinba ment. A szén igen rossz volt, ezért — mint jelenti — 27-én Apatinban maradt, majd másnap visszatért Eszékre, s a rossz szemet kidobatta. De az új sem sokkal jobb, ezért kéri Mészáros Lázárt: intézkedjék, hogy egy jó szénnel megrakott uszályt (vonszhajót) küldjenek Apatinba. A jelentés beszámol az eszéki vár helyzetéről, s a parancsnok információjáról, miszerint Jellasics augusztus 31-től Vukovártól Eszékgig — sőt feljebb is — a Duna és a Dráva jobbpartján őrvonalat húz. Ez azt jelenti, vonja le Palóczy százados a következtetést, hogy rövidesen veszélyes lesz Vukovárig hajóznia. A közelben tartózkodó Mészáros Lázár már másnap válaszolt s meghagyta, hogy a Duna és Dráva jobbpartjának fejleményeit tartsa szemmel, a hajót ne kockáztassa,

<sup>21</sup> A két jelentést csak a *Közöny* aug. 25-i számából ismerjük; közli *Pelz.*: i. m. 103—105. o.; I. még *Pap Dénes*: Okmánytár Magyarország függetlenségi harcának történetéhez. Pest 1868. I. 372—373. o. Zsitvay J. — Szemerének (aug. 20.): Az 1848—49-i minisztérium levéltára. Szemere B. iratai, 555. pag.

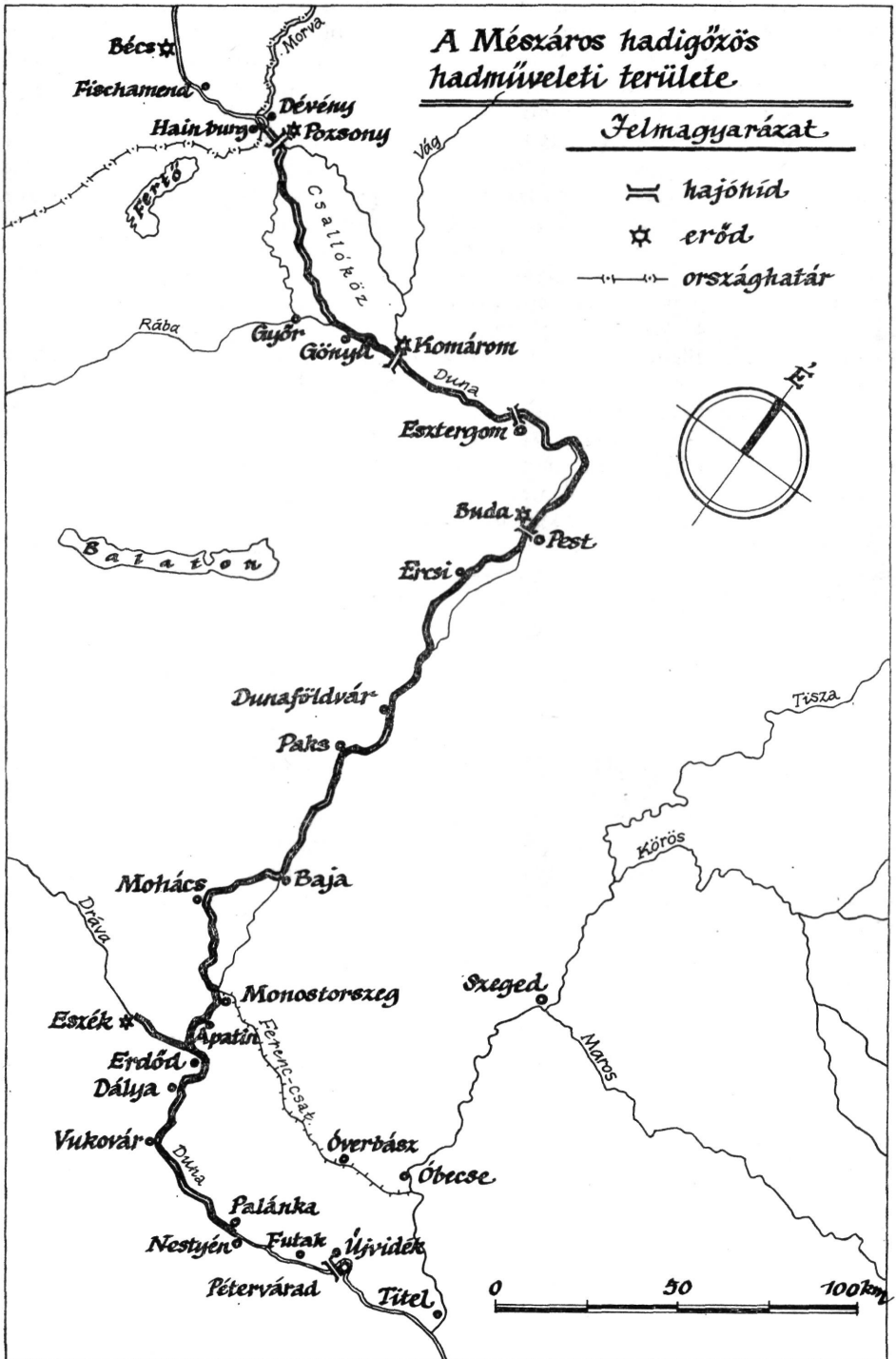
# A Mészáros hadigözsés hadműveleti területe

## Felmagyarázat

≡ hajóhid

☆ erőd

--- országhatár



s ha lejjebb hajózik, Palánkánál lépjen kapcsolatba Bezerédy őrnaggyal és a parti őrlánc nemzetőrségével.<sup>22</sup>

A hadigőzös azonban a továbbiakban már Palánkáig sem jutott el. Ebben egyaránt szerepe volt az ellene tett intézkedéseknek, s a katonai helyzet megváltozásának. Jellasics nyilvánvaló készülődése a támadásra (aminek lehetőségével számolva Batthyány már augusztus 15-én készenlétbe helyezte a dunántúli megyék népfelkelését), horvát határőrvidéki katonaság megjelenése Verőce és Szerém megyében, módosította a MÉSZÁROS hadigőzös feladatát. Feltételezhető volt ugyanis, hogy a horvátok átkelnek Bács megyébe, hogy az ostromlott szenttamási szerb táborot felmentsék, illetve együttes erővel támadjanak a Verbászon és környékén települt magyar taborra. Palóczy százados szeptember 2-án azt jelentette a Drávaszögből Mészárosnak, hogy a horvát őrvonal Eszékig Erdődig (egy szakaszon tehát már a Duna mentén is) kiépült. Ezért másnap a hajóval lemegy Dályáig, hogy a helyzetet felmérje. „Egy átkelés az ellenség részéről Dályánál, a Drávaszögnél és Eszéken felül lehetséges” — mérlegeli a jelentés a lehetőségeket. Dályánál (ahol az Eszékéről jövő út átkelőhelye volt a Bácskába) csak akkor lehet megakadályozni az átkelést — folytatja Palóczy százados —, ha a magyar oldalon erős őrvonalat húznak, amire ő már fel is szólította az illetékes főszolgabíróat. A Drávaszögnél a hadihajó meg tudja akadályozni az ellenséges kísérletet. Eszéken felül azonban a Dráva alacsony vízállása miatt nem tudnak biztonságosan hajózni, mert a „felüléstől” és a hajó összelövésétől kell tartani. Mivel pedig a Dráván mindjárt a Dunába torkolásánál valamint Eszék-nél lehet csak megfordulni, vagyis nincsen manőverezési lehetőség, s mivel a Drávaszögtől Eszékig a magyar oldal olyan mocsaras, hogy átkeléstől nem kell tartani, „nem nyereséges a Dráván hajózni” — összegezi a helyzetet a jelentés. A terve tehát az, hogy Dályáról visszatérve a Drávaszögnél fog állomásozni. Befejezésül Palóczy ismét visszatér a megoldatlan fűtőanyagellátásra: szene alig elég két napra. Így ha „valamikép” szénhez nem jut (ti. nem érkezik meg az augusztus 29-én kért szállítmány), akkor Mohácsra kell mennie vételezni a Gőzhajótársaság készleteiből. Ez azonban nem gazdaságos, mivel az oda-vissza út a berakodott tüzelőanyag egy negyedét felemészti.<sup>23</sup>

A hadihajó következő jelentése szeptember 6-án Apatinból kelt. Eszerint a szeptember 3-i szemleút alkalmából a Dráva-torok alatt közvetlenül Almásnál (ahol tudtával 150 határőr van) nem látott senkit, de Erdődnél a hegyoldalban katonákat és civileket egyaránt lehetett látni. Dályáig nincs őrvonal — egyik oldalon sem. Még aznap este visszatértek Apatinba. 4-én a Drávaszöghöz hajóztak, majd ismét Apatinba mentek. Itt Hrabovszky altábornagy látogatta meg a hajót — útban a fővárosba, hogy átvegye a budai főhadparancsnokságot. Palóczy ezekben a napokban nyilván azért tartózkodott Apatinban, mert várta a szénszállítmány megérkezését. Mivel azonban 5-éig semmi nem érkezett, szene pedig teljesen kifogyott, kénytelen volt utánpótlásról gondoskodni. Eszékre a Dráva alacsony vízállása miatt nem mehetett, ezért a kétszer olyan távoli Mohácson vételezett 500 mázsa szent. A jelentés végül beszámol a polgári személyzettel kapcsolatos problémákról: „Tegnapelőtt a vitorlamester miután részegében lázító beszédeket tartott, a hajóról eleresztődött; tegnap pedig az első kormányos és 4 matróz szinte elmenni kéredeztek, mi meg is történt.” A kis történet jól mutatja, hogy a politikai helyzet romlásával itt is

<sup>22</sup> Az aug. 29-i elveszett jelentésre: HM ált. iratok ikt. kve 1848: 5706. Az ANDRÁS gőzös „eskortirozására”: HM 1848: 9600, 9777. Palóczy—Mészárosnak (aug. 29): Az 1848—49-i minisztérium levéltára. Mészáros Lázár verbászi iratai, beadványok (a továbbiakban: Verbászi ir. B) 23. Apatin akkoriban lesz a hadigőzös gyakori állomáshelye. De a szénszállító uszályt valójában nem rendszeresítették, mint azt *Dezsenyi—Hernády*: i. m. 76. o. feltételezi. Mészáros—Palóczynak (aug. 30.): Mészáros Lázár verbászi iratai, kiadványok (a továbbiakban: Verbászi ir. K) 21. Kossuth aug. 29-én javasolta a honvédelmi minisztert helyettesítő Szemerének, hogy a hadigőzös a Dráva-torkolattól Eszékig cirkáljon: KLÓM XII. 823. Erdemes még megemlíteni, hogy Kossuth tanácsadói javaslatára ezekben a napokban sürgette egy, a hadigőzshöz csatolandó „ágyútalp” (tutajra szerelt lövegek) készítését; l. Pénzügyminisztérium elnöki iratok ikt. kve 1848: 1500; HM 1848: 5743.

<sup>23</sup> Palóczy szept. 2-i jelentése: Verbászi ir. B/49.

megkezdődött a lemorzsolódás. Mészáros Lázár tudomásul véve a történeteket szeptember 9-i válaszában azt ajánlotta, hogy az elbocsátott matrózok és a kormányos helyett a Gőzhajótársaságtól kérjen másokat. Ez a levél egyben arra figyelmeztette a hadihajó parancsnokát, hogy Vukovár felé óvatosan közlekedjék, mert az ellenség Dályánál „láncokat vetett föl”.<sup>24</sup>

A hadigőzös működési területe tehát egyre szűkült. A honvédelmi miniszter már szeptember 5-én megfelelő utasítással látta el a hajó parancsnokát, ez azonban szövegében jelenleg nem ismert. Palóczy szeptember 9-én kelt levelében nyugtázza annak két nappal korábbi vételét, s közli: szigorúan ahhoz tartja magát. Ez a jelentés is Apatinban kelt, de hangsúlyozza: a Drávaszögnél szokott állomásozni, s ezzel akadályozza az Almáson lévő határőrök esetleges átkelési kísérletét. A parancsnok ebben a levélben — ami egyidejűleg kelt Mészáros előbbi figyelmeztetésével — a hadihajó elleni komoly készülődésekről jelentett: „Dályától innen a Duna mentében erősen sánczoltatik, valamint az erdői hegyen is, az elsőre 10, az utolsóra 3 ágyú helyeződött.” Szeptember 11-i jelentésében a Drávaszögből Palóczy százados semmi fenyegetőről nem tudott számot adni: „Tegnap és ma a Drávaszögnél tartózkodtam, de még eddig semmi ellenségeskedést észre nem vettem.” Széngondja változatlan, s Mohácson a gőzhajózás ágensénél kevés a szén. A Kamara rakhelyén azonban nagy készletek vannak, ezért kéri, hogy egy hajóval küldessenek abból Apatinba. A szeptember 14-i jelentés az őrvonal kisebb átcsoportosításáról tudósít (Almásról a Dráva mellé vittek el a katonaságból, s helyükre Dályáról jöttek újak), „különben minden a réginél van”. A szén fogytán, „nem marad más hátra, mint újra fölmenni Mohácsra és a Kamarától 500 mázsa szenet be venni”. Ehhez az utóbbi jelentéshez mellékeli Palóczy a hajó főorvosának, Kardossy (Herdegen) Ede betegszabadsági kérelmét és egyben megjegyzi: sok a beteg a hajón, naponta 14 fő is akad.<sup>25</sup>

A hajón természetesen kisebb-nagyobb személyi gondok is adódtak. Így kiderült, hogy a sorkatonák között nincs se szabó, se varga. Ezért a parancsnok szeptember 9-én Mészáros Lázártól azt kérte, hogy a táborból a Sándor gyalogezredtől vezényeljen két ilyen mesterembert, akik helyett ő visszaküld két másikat. Az intézkedés gyors volt, s a honvédelmi miniszter 14-én már közölte, hogy a kért mesterembereket útnak indítja Apatinba. Szeptember 16-án Palóczy már azt jelentette, hogy a két köztitűz megérkezett, s küldi vissza a „csereembereket” — egy tizedes kíséretében, aki használhatatlan „hétalvó”. A miniszter 14-i levele egyben választ adott a parancsnok egy korábbi (a 17. számú, elvesztett) jelentésének kérelmére, amelyre Palóczy szeptember 9-i levelében emlékeztette felettesét. A megismételt kérelem Csasznek József „hajóvezető személyét” érintette, de nem ismételte meg a korábbi — megállapíthatóan augusztus végi — felterjesztés részleteit. Mészáros szeptember 14-i válasza is igen szűkszavú: egyszerűen „megengedvén” a hajóvezető iránti kérelmet. Így a kérés, illetve az engedmény tárgya nem világos. Az azonban, hogy Csasznek (Csasznic) József mint hajóvezető szerepel, arra enged következtetni, hogy az eredetileg önkéntesként csatlakozó Csasznek maga is ellátott kormányosi feladatokat. Az a tény, hogy Mészáros engedőlegesen nyilatkozata az első kormányos szeptember 5-én Mohácson bekövetkezett távozása (és a szeptember 9-i sürgetés) után született, valószínűsíti, hogy Palóczy kérelme az eredetileg önkéntesként szereplő — de kormányosi képességgel rendelkező — Csasznek átminősítésével volt kapcsolatos.<sup>26</sup>

<sup>24</sup> Palóczy szept. 6-i jelentése: Verbászi ir. B/50. (A jelentés tartalmaz adatot a hajó völgyemeneti sebességére: Mohácsról este 1/2 9-kor indult és éjjel 12-kor volt Apatinban.) Mészáros—Palóczynak (szept. 9.): Verbászi ir. K/24.

<sup>25</sup> Palóczy szept. 9-i jelentése: Verbászi ir. B/92. (A jelentés szerint Apatinban sikerült három matrózt felfogadnia.) A szept. 11-i jelentés: Verbászi ir. B/105; a szept. 14-i: Verbászi ir. B/122. Mészáros szept. 15-i intézkedése a Kamara mohácsi szénkészleteinek igénybevételéről: Verbászi ir. K/105—106.

<sup>26</sup> Mészáros—Palóczynak (szept. 14.): Verbászi ir. K/96. Palóczy szept. 16-i jelentése: Verbászi ir. B/128. Mészáros a *Közöny* júl. 17-i számában hivatalos közleményben jelentette be, hogy Csasznic József „mint magát kitüntetett kormányos” ezen minőségében 3—4 havi fizetés nélküli szolgálatra jelentkezett a Mészáros hadigőzsrre. A már idézett aug. 14-i „Tápjegyzék” feltüntetve Csasznekné (így) József önkéntes nevét, megjegyzte, hogy nevezett minden illetményéről lemondott, csak a napi kosztot kéri.

A hadigözös parancsnoka időközben kapcsolatba került a hivatalát szeptember 12-én újra elvállalt Batthyány Lajos miniszterelnökkel. Szeptember 1-én a hajó az ellenséges őrvonalra igyekvő gabonaszállító és más cikkekkel rakott bárkákat tartóztatott fel, s azokat átadta az illetékes főszolgabírónak. (Ezt szeptember 2-i jelentésében közölte Mészáros Lázárral is.) Amikor azonban arról értesült, hogy a főszolgabíró a járműveket elengedte, az esetet szeptember 7-én jelentette Szemere belügyminiszternek — hozzátéve, hogy Apatinból naponta szállítanak búzát és lisztet Eszék felé az ott megjelent, s egyelőre nem ellenségesen viselkedő határőröknek. A belügyminisztérium nem válaszolt, de Jellasics megindulása után az ügy megítélése egyértelművé vált. Ezért Batthyány tanácsadói a belügyminisztériumban indokoltnak tartották a választ. Így született Batthyány szeptember 13-án kelt rendelete, amely meghagyta, hogy „mind azon élelem vagy akármiféle hadi szerekkel terhelt hajók, mellyek az ellenségtől megszállott vagy elfoglalt vidékekre eveznek, azonnal lefoglalandók”. A 14-én útnak indított parancsot Palóczy 16-án vette kézhez. Másolatát azonnal megküldve Verbászra egyben azt kérdezte Mészárostól: Pestnek tartson-e, vagy maradjon a horvát betörés után is a Drávaszögben, ahol nem történik semmi? (Az esetleges rendelkezés érdekében megjegyzi: szene már alig elég, ezért 18-án ismét Mohácsra megy rakodni.) A honvédelmi miniszternek, ki jobban volt tájékozva a horvát seregek mozgásáról, mint a hadihajó parancsnoka, be kellett látnia, hogy Palóczy századosnak igaza van. Szeptember 18-án tehát utasította: álljon készen, hogy a főváros védelmére megy, jelentsen a miniszterelnöknek — és tartalékoljon szentet! Egyidejűleg kelt levelében Mészáros felhívta Batthyány figyelmét a Duna és a Dráva átjárásait őrző hadihajóra, amelynek — mint közölte — meghagyta, hogy a Duna jobb partjáról történő ellenséges átkelést akadályozza, „vagy különben is a székvárosok védelmére készen legyen”.<sup>27</sup>

A hadigözös néhány napig még a helyén maradt. Szeptember 19-én parancsnoka prózái ügyben fordult feletteséhez: beállott a hideg idő, ezért kéri, hogy a honvédtüzérek számára esedékes téli atillákat, nadrágokat és mellényeket küldjék meg. Jelentésének második fele fontos információkat tartalmazott. Ezek szerint egy eszéki magyar orvos közölte a 4. honvédszászlóaljjal, az pedig jelentette a hadihajó parancsnokának, hogy az ellenséges erők egy tábornoka és egy mérnökkari tisztje járt a Dráva-toroknál. Mindent megvizsgáltak és érdeklődtek a hajó szokott állásáról. Valószínűleg egy ágyútelepet akarnak ott felállítani. Ő aznap járt ott, de még semmit sem látott. Mindenesetre nagy figyelmet fog fordítani az esetleges sáncolásra. Ezek szerint napok kérdése volt, hogy a MÉSZÁROS hadigözös komoly kockázat nélkül nem hajózhat lejjebb a Dráva torkolatánál. Így szinte ezzel összhangban érkezett meg Batthyány szeptember 21-én kelt rövid parancsa: „Oda utasítom százados urat, hogy ezen rendeletem vételével azonnal feljönni siessen, s állomását a pesti parton vegye.” Palóczy az utasítást szeptember 23-án reggel a Drávaszögben kapta kézhez. Kilenc órakor így jelentett Mészáros Lázárnak: „8 órakor reggel vettem a minister elnök úrtól mellékelt rendeletet, mellynek folytán utamat azonnal Pestnek tartsam, mit is azonnal cselekedek”.<sup>28</sup>

Az elmondottakból jól érzékelhető, hogy a MÉSZÁROS hadigözöst lépésről lépésre szorították ki a Duna alsó szakaszáról. Először Palánka térségében, majd Vukovár felett, végül a Duna—Dráva torkolatánál sem volt biztonságban. Ennek ellenére nyilván Apatinban maradt volna, s onnan tesz rendszeres szemleutat a Dráva-torok fe-

<sup>27</sup> Palóczy—Szemerének (szept. 7.) és Batthyány válasza: BM eln. 1848: 861. Palóczy szept. 16-i jelentése: Verbászi ir. B/128. Mészáros—Batthyánynak (szept. 18.): Verbászi ir. K/133. (Ugyanitt a Palóczynak küldött levél fogalmazványa.)

<sup>28</sup> Palóczy szept. 19-i jelentése: Verbászi ir. B/159. Batthyány parancsa (másolat) és Palóczy szept. 23-i jelentése: Verbászi ir. B/163. A hadihajó utolsó megfogható eseménye a Drávaszögben Palóczy szept. 20-i kérelme, hogy egy rossz magaviseletű tüzér helyett másikat küldjenek: ONöHt 1848: 4439.



lé, ha nem kerül sor a horvát támadásra. Jellasics előrenyomulása a Balaton déli partján azonban új helyzetet teremtett. Fennállott ugyanis annak a veszélye, hogy a horvát sereg nem a Fehérvár—Martonvásár—Buda útvonalon halad, hanem átkel a Dunán és Pest ellen vonul. Ezt megakadályozandó Batthyány már szeptember 18-án tüzérséget rendelt Dunaföldvárra, majd a Duna—Tisza közén felkelt népet a rác-kevei Dunaág mentén helyezte el. A hadigőzösek a védelmi tervekben fontos szerep jutott. Az Apatinból 23-án reggel elindult gőzös 25-én érkezett Pestre. Ekkor kapta meg a parancsot Batthyánytól: „A legszigorúbb felelősség terhe alatt meghagyom önnek, miszerint a hadi gőzhajóval holnap virradat előtt elindulván Ercsény és Paks közt szüntelen czirkáljon, minden a Duna jobb parton található közlekedési eszközöket, mint hajókat, kompokat, malmokat stb. haladéktalanul a bal partra szállítson, szóval mindent megtegyen, miszerint Jellasics a Duna balpartjára átke- lését meggátolhassa; ha netalántán némely fennevezett közlekedési eszközöket a czirkálás közben ismételve a túlparton találna, úgy hatalmat adok önnek azokat rögtön szétrombolni.” A feladatok végrehajtásában Batthyány a Dunán cirkáló ARGÓ gőzhajót is Palóczy parancsnoksága alá helyezte. Egyben azt is meghagyta, hogy sem a Dunán lefelé, sem Pakstól fölfelé semmiféle hajót ne engedjen, hanem parancsolja ki azokat is a bal partra. Ha pedig a horvátok valahol megkísérelnek hajóhidat verni, úgy azt igyekezzen „minden kigondolható módon szétrombolni.”<sup>29</sup>

Tudjuk, hogy a horvát támadás nem közelítette meg a Dunát. Így a hadigőzös feladata kimerült az őrjáratokban, a folyami közlekedés ellenőrzésében. Mivel semmi különösebb esemény nem adódott szolgálata idején, ennek megfelelően kevés információval rendelkezünk tevékenységének részleteiről. Szeptember 29-én a miniszterelnökhöz küldött rövid jelentéséből arról értesülünk, hogy a szénellátás kérdése még mindig nincs megoldva: „A szén melly a hajón van, csak 4 óráig elégséges; ennél fogva, ha holnap reggelig szén számomra nem érkezik, kéntelen vagyok Pestre menni azt bevenni.” Az iratra utólag rávezették: „Maga a kapitány feljövén elintéztetett.” Nyilván ekkor adta le a honvédelmi minisztériumban a szeptember 30-i dátummal elkészült októberi költségvetést, amely 3687 Ft-ot irányzott elő. Az október eleji napokat — mint tudjuk — a magyar hadvezetés némi tétovázása jellemzi azzal kapcsolatban, hogy mi várható a Fehérvárról elvonult horvát sereg részéről, illetve hogy miként üldözzék azt. A hadigőzös esetében október 5-én történik a döntés. Ekkor meghagyják a parancsnoknak, hogy térjen vissza Pestre és azonnal jelentkezzen. Megállapíthatóan ez még ezen a napon megtörtént.<sup>30</sup>

A hadihajót ekkor a Duna Komárom feletti szakaszára irányították, s ezzel megkezdődött tevékenységének harmadik időszaka. Október 7-én már Gönyűnél állomásozik, s onnan jelenti — tévesen —, hogy Jellasics előző napon Pozsonyba érkezett. Október 9-én azonban saját felderítői és futárok útján arról értesült, hogy a horvátok nem vonultak be Pozsonyba, így aznap délben megérkezett a városba — jelentette október 10-én Palóczy a Honvédelmi Bizottnáynak. Eszerint további rendelkezésig itt marad. A város felett foglalt állást, hogy így biztosítsa a Duna elzárását. A jelentésre október 11-én a honvédelmi miniszter felelt. Rövid utasítása a következő volt: „E hó 10-kén 52. szám alatt kelt jelentését tudomásul vevén, meghagyom önnek a gőzössel Magyarország és Austria határa közt czirkálni és minden netalán történhető ellenséges seregek átkelésére főfigyelmet fordítani, tekintve pedigin mindig arra, nehogy a víz leszállása által a hajót veszélybe vigye.” A hadigőzös ekkor már nem rendelkezett a régi (40 főnyi) gyalogsági létszámmal. Palóczy október 10-én kelt jelentése szerint a Sándor gyalogezred pozsonyi irodájából egy tizedes és

<sup>29</sup> Batthyány rendelete: Miniszterelnök elnöki iratok 1848: 756.

<sup>30</sup> Palóczy—Batthyáynak (szept. 29.): Az Országos Honvédelmi Bizottnáyi iratai (a továbbiakban: OHB) 1848: 2386. A költségvetés: HM bizt. 1848 — 51 — 361. (A tiszti telep havi illetménye 782,— Ft, a tüzérség és gyalogság zsoldja 1310,— Ft, a polgári személyzet fizetése 1095,— Ft; előre nem látott kiadásokra 500,— Ft.) A HM okt. 5-i parancsa: HM 1848: 7926.

két közlegény önként jelentkeztek, s ő felvette őket, mert egyetlen tizedese sincs — és csak 15 közlegénye. Nem világos, hogy miért fogyatkozott meg ennyire a sorgyalogság létszáma, de azt egy október 12-i jelentésből tudjuk, hogy két közlegény megszökött — s Pozsony közelében honvédnak állt. A tisztikarban is változás állott be: a *Közlöny* október 6-i és 21-i számában egyaránt új kinevezések jelentek meg.<sup>31</sup>

A következő napokra is a hadvezetés határozatlansága nyomta rá bélyegét. A hadigőzös parancsnokának október 13-i jelentése szerint előtte nap Ujházy László kormánybiztos parancsára felhajózott Hainburgig, mivel olyan jelentések érkeztek, hogy a Morva határfolyón (közel a torkolathoz) az osztrákok hidat építenek. Hidat nem látott, de egy osztrák vértés ezrednek kompon való átszállítása akkor fejeződött be, az egész ezred a parton állott. Palóczy azonban nem támadta meg őket, mert — mint jelentette — erre nem volt parancsa, s egyébként is „egyik partjáról Austriának a másikra tétetett át lovassága”.(?) Aznap Ujházy megint előre küldte Hainburgig, de mert ott semmi katonaságot nem talált, visszahúzódott Dévényig, hogy majd a szárazon előnyomuló sereget a vízen kísérje. Tudjuk, ebből a tervezett ausztriai behatolásból mi sem lett. A gőzös azonban nem maradt Pozsony — Dévény térségében, mert parancsnoka október 15-i kelettel a Honvédelmi Bizottmánytól a következő utasítást kapta: „Ezennel meg hagyatik önnek, hogy tüstént e levél vétele után hajójával Pestre jöjjön; a további rendeletért a honvédelmi bizottmányhoz járuljon.” Palóczy az utasítást 17-én kapta meg, s azonnal megindult Pestre. Eltávozását nem jelentette Ujházy kormánybiztosnak sem, aki 18-án panaszt tett a Honvédelmi Bizottmánynak. A rendeletet minden bizonnyal Kossuth írta alá, ez magyarázza, hogy a hajó tapasztalt parancsnoka feletteseinek nem tett jelentést elindulásáról. Mint az időközben őrnaggyá előlépett Palóczy október 21-én a hadügyminiszterhez intézett jelentéséből megtudjuk, a hadihajó október 18-án Vác és Pest között találkozott a táborba induló Kossuth hajójával, akitől azt az utasítást kapta, hogy Pesten a szükséges üzemanyag felvétele után térjen vissza Esztergomba ahol Kossuth megvárja. A hadigőzös még aznap éjjel elindult Pestről és 19-én reggel érkezett Esztergomba. Aznap Kossuthot Komáromig kísérte, majd másnap délben azt a parancsot kapta tőle, hogy menjen Pozsonyba, s ott várja a további parancsokat. Délután Győrig mentek tovább. Kossuth itt éjszakázott, s ő is a város közelében vetett horgonyt. 21-én éjfél után érkezett a futár Ujházytól, „engem azonnal Pozsonyba hívandó, hol is — mint a jelentés mondja — a seregnek jobb szárnyát, mely tegnap Haimburgban hált, oltalmazzam”. Október 21-én tehát a hadihajó Pozsonyban volt. Másnap — mint Pulszky Ferenc Csányi László kormánybiztoshoz írott október 22-i leveléből megtudjuk — „hajnalban felment seregünk felé”. A MÉSZÁROS hadigőzös október 30-án a schwecháti csata idején ott volt a magyar sereg jobbszárnyán Fischamendnél. Nemcsak a sereget biztosította, hanem a Kossuth által felrendelt hajókat is, amelyek a sereg szállítására — vagy menekítésére — várakoztak. Részletes tudósítással azonban nem rendelkezünk a hadihajó itteni szereplését illetően.<sup>32</sup>

Schwechat nemcsak a magyar sereg kudarca volt, hanem az utolsó alkalom a hadigőzös érdemi szereplésére. Palóczy őrnagy november 1-én hivatalosan jelentette

31 Palóczy okt. 7-i jelentése: OHB 1848: 982; az okt. 10-i jelentés: OHB 1848: 1587. Mészáros okt. 11-i rendelkezése: HM 1848: 8115; közli *Pelz*: i. m. 105. o. Palóczy okt. 10-i jelentése a létszámról: HM 1848: 7756. (Ez a probléma már korábbi lehetett, mert okt. 1-én a honvéd főparancsnokság közölte a honvédelmi minisztériummal, hogy nem rendelkezik katonai erővel — ti. sorgyalogsággal — a MÉSZÁROS hadigőzös gyalogságának kiegészítésére; HM 1848: 7644.) A szökevényekről szóló jelentés: ONöHt 1848: 5836.

32 Az okt. 13-i jelentés: HM 1848: 8374; közli *Pelz*: i. m. 105—106. o. Az OHB okt. 15-i parancsa: OHB 1848: 1089. (A parancsot valószínűleg Kossuth írta alá; ui. az egyidejűleg a HM-nek küldött értesítésen Kossuth aláírása áll: HM 1848: 8256.) Ujházy — az OHB-nek (okt. 18.): OHB 1848: 1487. (Ugyanitt az okt. 22-i válasz fogalmazványa, amely „az aldunai vidék megvédését” adta meg a gőzös lerendelésének indokául.) Palóczy okt. 21-i jelentése: HM 1848: 8674; közli *Pelz*: i. m. 106. o. Palóczy jelentéséből nem következik — mint azt többen feltételezik —, hogy Kossuth a hadigőzősön utazott. Palóczy őrnagy kinevezését a *Közlöny* nem közölte. Pulszky — Csányinak (okt. 22.): Az 1848—49-i minisztérium levéltára. Csányi László iratai. Beadványok 219. (A dátum tévesen szept. 22.) Kossuth a csata idején a Dunán felrendelt gőzösökről: KLÓM XIII. 306.

a honvédelmi minisztériumnak, hogy visszavonult Pozsonyba. Tennivalója nem igen akadt, bár a *Pressburger Zeitung* november 24-i száma szerint naponta felhajózott Dévényig, majd visszatért. November 10-ről ismerjük a parancsnok egy jelentését, amelyben arra figyelmezteti a honvédelmi minisztériumot, hogy egy dévényi lakos szerint a Hainburg és vidékén szállásoló horvátokat Stirián (Gräzen) keresztül haza akarják szállítani — feltehetően Perczel serege ellen. November 13-án Palóczy őrnagy a közeledő hideg miatt a hajó és a legénység „bebiztosítását” kérte. Mészáros Lázár november 18-án áttette Palóczy kérelmét a Honvédelmi Bizottmányoknak és kérte, hogy hozzanak döntést a hadihajó téli szállásra helyezéséről. Egyidejűleg írt Palóczynak is és tanácsolta: amíg a döntés megszületik, a hideg elviselhetővé tételére rövidítse az őrszolgálatot és állítson be — ha ez veszély nélkül lehetséges — „melegítő katlanokat”. November 20-án a Honvédelmi Bizottmány helyettes elnöke, Perényi Zsigmond döntéshozatalra Kossuthhoz továbbította Mészáros levelét. Másnap, november 21-én a Bizottmány Görgeyhez továbbította Palóczy eredeti kérelmét és megbízta: „vizsgálja meg valjon Mészáros hadi gőzös az ottani környékben szolgálat tétele szükséges-e még vagy sem”. Ha igen, Csányival egyetértésben intézkedjenek a legénység téli ruhával való ellátásáról, esetleg leváltásáról. Ha nem, küldje a gőzöst a fővárosba téli szállásra. Görgey egyelőre nem válaszolt. Azt azonban tudjuk Kempen tábornok naplójából, hogy november 30-án a határ menti osztrák előőrsoket szemlélve azt javasolta, hogy ha a MÉSZÁROS hadigőzös folytatja útjait Dévény felé, úgy ágyúkkal kell lövetni.<sup>33</sup>

Görgey december elején minden bizonnyal téli szállásra küldte a gőzöst. Ismerjük ugyanis december 2-án a Honvédelmi Bizottmányhoz intézett levelét, amelyben „rossz alkatú hadi gőzösünknek” a télen történő „tetemes átalakítását” javasolja, — de ez a levél nem szól a hadihajóval kapcsolatos intézkedésről. Az is a hajó téli szállásra rendelése mellett szól, hogy Kossuth december 18-án Csányinak arról írva, hogy az ellenség a Duna halpartján hamarabb elérheti a fővárost, a jobbparti erők átszállítására — többek között — a MÉSZÁROS hadigőzöst ajánlotta és rögtön hozzátette: „mit Komáromhoz még ma felküldök”. Azonnal megszületett Kossuth rövid utasítása is a honvédelmi minisztériumhoz: „Utasításul adatik a hadügyminisztériumnak, hogy Mészáros hadi gőzös legénységét filtz csizmákkal és kapuczos szűrőkkel rögtön ellássa és a gőzöst Komárom és Gönyű közé utasítsa czirkálásra. Ennek lehető sietséggel kell megtörténni.” Erre a küldetésre az erős tél, a bekövetkezett jégzajlás miatt nem került sor. December 23-án a honvédelmi minisztérium intézkedett: mivel a Duna zajlása miatt a vízen szolgálatot nem lehet tenni, a legénységet Budán a vízivárosi laktanyában helyezik el és helyőrségi szolgálatot fog adni. Egy december 28-i kimutatás szerint a tartaléksereg részeként a MÉSZÁROS hadigőzös 60 főnyi legénysége a budai Henrik-laktanyában volt elszállásolva. A hajó parancsnoksága december 30-án azt javasolta a minisztériumnak, hogy a tüzéreket át kell adni a tüzérfőparancsnokságnak, a hajón lévő ágyúkat pedig le kell szerelni, mert azok „most jobb czélokra fordíthatók”. Valószínű, hogy ez utóbbira már nem került sor. Másnap megkezdődött a főváros kiürítése és a jégtáblák közé fagyott hadigőzös 1849 január első napjaiban az osztrákok kezére került.<sup>34</sup>

Tudjuk, hogy kitavasodván, az osztrákok a GENERAL SCHLICK névre keresztelt hadihajót maguk is szolgálatba állították. Április 20-án azonban a magyar seregek,

<sup>33</sup> Palóczy nov. 1-i jelentése: OHB 1848: 2955. Palóczy nov. 13-i jelentése és Mészáros nov. 18-i két levelének fogalmazványa: HM 1848: 9662; az OHB-ez intézett levelet közli *Pelz.* i. m.: 106—107. o. (Tehát nincs arról szó, mint azt a fentiek alapján félreértésből a publikációk feltételezik, hogy a gőzös nov. 18-án már befutott volna az óbudai hajógyár kikötőjébe.) Perényi—Kossuthoz, az OHB — Görgeyhez: OHB 1848: 3389. Das Tagebuch des Polizeiministers Kempen von 1848 bis 1850. (Herausgegeben von J. K. Maysr) Wien—Leipzig, 1931. 118. o.

<sup>34</sup> Görgey dec. 2-i levele: OHB 1848: 5154. Kossuth—Csányihoz (dec. 18.): KIÖM XIII. 793; Kossuth — a HM-hez: (dec. 18.): OHB 1848: 5909. A HM dec. 23-i intézkedése: HM 1848: 12367. A dec. 28-i kimutatás: Pest megye levéltára Alispáni iratok 1848. (12. Katonaság elhelyezése.) A dec. 30-i levél hiányzik; tartalmáról l. HM ált. iratok ikt. kve. 1848: 12982.

Perczel csapatai elfogták, s nevét HONVÉD-re változtatták. A szabadságharc bukása után az osztrákok visszaadták neki a maguk választotta elnevezést, majd 1858-ban Schlick grófi rangra emelése után GRAF SCHLICK-nek nevezték...<sup>35</sup>

### A MÉSZÁROS hadigőzös helye 1848 hadműveleteiben

Az elmondottak alapján három szakaszra oszthatjuk a Dunán valójában alig néhány napos szolgálatot teljesítő hadihajó működését: az első időszak augusztus 17 — szeptember 23. között a Duna alsó szakaszának biztosítása Palánka és a Dráva-torok között; a második szakasz szeptember 25—október 5. között a dunai átkelőhelyek és hajóforgalom ellenőrzése Paks és Ercsi között; végül a harmadik szakasz október 9-től december elejéig a Pozsony—Dévény—Hainburg közötti határvédelem, illetve az osztrák földön való előnyomulás támogatása a Fischamendig történt felhatolással.

Áttekintve a MÉSZÁROS hadigőzös tevékenységét, megállapíthatjuk, hogy nagyobb siker nem fűződik nevéhez, bár a maga nemében egyedülálló volt, hisz az ellenfelek nem rendelkeztek hasonló vízijárművel. Az a gondosság azonban, amivel tevékenységének első szakaszán kiszorították a Duna alsó szakaszáról, jól mutatja, hogy léte komoly aggodalmat keltett. Láttuk, az osztrák határon is felkészültek leküzdésére. Újdonság volt, kényszerű lelemény, amely — mondhatjuk — a fejlett technikát kísérte meg alkalmazni a kereskedelmi folyamhajózás védelmére, majd katonai célokra. Az újszerűség azonban a sajátos és korlátozott mozgáslehetőséget biztosító körülmények között nem hozott sikert, s a hadihajóra beosztott honvéd tüzéreknek nem nyílt módjuk, hogy olyan teljesítményt nyújtsanak, mint ütegbe szervezett bajtársaik Pákozdnál. A sikert hiányolva, nem szabad lebecsülnünk a hadigőzös szerepét. A Duna szerémségi szakaszán jó szolgálatot tett felderítő és védelmi tevékenységével, amivel támogatta a Futak—Palánka—Novoszelo között már kiépült dunaparti magyar védvonalat — és helyettesítette azt ott, ahol még nem volt. Vukovár és a Drávaszög között cirkálva szeptember első felében akadályozta a Verőce vármegyében megjelent horvátok átkelési kísérleteit a Bácskába, amivel alaposan megzavarhatták volna a Szenttamás elleni harmadik magyar támadás előkészületeit. Jelenléte a Csepel-szigetnél, illetve az Ercsi és Paks közötti Duna-szakaszon jelentősen növelte a főváros biztonságérzetét. Schwechátnál pedig — bár szereplésének részletei még tisztázandók — lehetséges, hogy a hadigőzös biztosította Kossuth és kísérete visszatérését Pozsonyba. Ezt követően pedig a határvédelmet szolgálta az osztrák főserég támadásának megindulása előtt. Elmondhatjuk tehát, hogy a MÉSZÁROS hadigőzös az 1848—49-es szabadságharc hadtörténete szempontjából sajátos és egyedi szerepet töltött be, amely — bár nem döntött el csatákat — figyelmet és megbecsülést érdemel.

Mind ezt számba véve feltehetjük a kérdést: volt lehetőség arra, hogy a hadigőzös eredményesebben működjék? A korabeli kritikák azt sugallják, hogy igen. A *Pressburger Zeitung* 1848. november 24-i számában megjelent egy, a szerzőt L-r betűkkel jelölő cikk a magyar folyami hadierőről, amelynek írója magát volt csajkás és a Dunagőzhajózási Társaság szolgálatában a Fekete-tengerig közlekedett hazafiként jellemezte. A pénzügyi és stratégiai szempontokat egyaránt számbavevő írás lényege, hogy a hadigőzös gépezete gyenge a hajó testéhez, s főleg a lövegek miatt előállott megterheléshez. Mindemellett nagy a hajó merülése is, ezért nehezen mozog.

<sup>35</sup> A GENERAL SCHLICK elfogására l. *Hentaller Lajos: Verrózsák II.* (Jászay Pál naplója) Bp., 1906. 191—192. o.; *Mészáros Lázár* Emlékiratal II. Pest, 1867. 243. o. A GRAF SCHLICK-ről — *Stefan Csikós* 1977. évi publikációja alapján — *Csonkaréti.*: i. m. 131., 135. o. Az óbudai hajógyárban 1848 őszén építeni kezdett páncélos hadihajót 1852. május 31-én avatták fel; l. *Magyar Hírlap*, 1852. jún. 5.

Így bármilyen nagy és jól felfegyverzett a MÉSZÁROS, egy kis, de jól elhelyezett ágyús csónakot sem támadhat meg, mert elég egy háromfontos ágyúgolyó a hajó gépházába, hogy az tehetetlenné váljék.

A tájékoztatott szerző szerint a katonai célra használt folyami gőzhajók nem utánozhatják a tengeri hajókat. Ez utóbbiak mély merülésűek, gépeik a vízvonallal alatt védettek, míg a folyami gőzösökön minden a vízvonallal felett van, s ha ezt védeni akarnák, az nagy súlyt és mély merülést eredményezne. Így egy folyami hajó nemhogy erődöt tudna leküzdeni (mire a tengeri hajók esetében már volt példa), de még egy százrazföldi üteget sem tanácsos megtámadnia. A MÉSZÁROS hadigőzös használható az ellenségnek a partokról való elűzésére, hidak lerombolására, hajók közlekedésének és ezzel az utánpótlásnak zavarására — de csak abban az esetben, ha nincs vele szemben tüzérség, de még egyetlen jól elhelyezett löveg sem.

Az írás szerint a csajkások ágyús csónakjainak használata lenne a megoldás, s ha a magyar sereg ilyenekkel rendelkezne, a MÉSZÁROSt le kellene szerelni, s csak egy ágyút és egy mozsarat hagyni rajta, hogy könnyebb legyen. De még így is ki kell 60 lóerős gépét cserélni 100 lóerősre. Ebben az esetben a hadigőzöst az ágyús csónakok vontatására, azok utánpótlásának biztosítására és futárszolgálatra lehetne használni. (Ezt követően a cikk igen részletesen foglalkozik az ágyús csónakok építésével, azok használatával.)

A *Pressburger Zeitung* november 24-i számát egy Pesten december 23-án kelt aláírás nélküli, ugyancsak a MÉSZÁROS hadigőzös célszerűtlen építéséről szóló levél kíséretében megküldték a Honvédelmi Bizottmánynak. A cikk szerzője feltehetően azonos azzal a Leuthner János tüzérfőhadnaggal, akit december 2-i a hadihajó átalakításával foglalkozó levelében Görgey mint a hajón szolgáló — de most Pesten betegeskedő — szakértő személyt a kormány figyelmébe ajánlott. Görgey tehát magáévá tette azokat a kritikai észrevételeket, amelyeket a főparancsnoksága székhelyén megjelenő sajtó publikált. Görgey levelének, amelynek fő mondanivalója az volt, hogy a hadigőzöst „tetemesen át kell alakítani” van még egy érdekessége: nem az ágyús csónakok, hanem tüzérséggel ellátott „úszó telepek” építését javasolta. Ez pedig valójában nem volt más, mint a szeptemberben Kossuth által szorgalmazott, a MÉSZÁROS hadigőzöshöz rendelendő „ágyútalp” gondolata. Akkor a tervek mögött Ivánka Imre őrnagy állott, akivel együtt dolgozta ki Görgey azokban a napokban a kerületi táborokba szervezett önkéntes nemzetőrség kiképzési terveit. Ivánkát mint parlamentert október 25-én Jellasics elfogatta, s az osztrákok nem engedték szabadon. A tervről Görgeynek is tudomása lehetett, s azzal egyetértve, most ő hívta fel arra a kormány figyelmét.<sup>36</sup>

Végül még néhány szót a parancsnok, Palóczy László tevékenységének értékeléséről. Csasznek József „hajóvezér” december 26-án, tehát a gőzös teljes szolgálaton kívül helyezése után írásban fordult Kossuthhoz. A rossz magyarsággal írott levél elégedetlenségnek ad hangot: sok költséget okoztak, de kevés hasznot hoztak. Állítása szerint megszerezhetők volna a szerbek által elfogott gőzösöket, s elfoglalhatók volna a csajkások pontonhidját Titelnél. Ehhez azonban olyan parancsnok kell — mondja, aki önállóan mer cselekedni, s nem vár mindenre felülről utasítást, mert a miniszter nem tudhat mindent. Emellett olyan tüzérparancsnok kell, aki tudja ágyúit alkalmazni, s akkor együtt a „hajóvezérrel” (a kormányossal) sokat tehetnek. Az elnök gondoljon rájuk — fejeződik be a levél — hogy jövőre ne csak ide-oda jártanak...<sup>37</sup>

\*

<sup>36</sup> A *Pressburger Zeitung* id. cikkét a Bizottmánynak megküldő levél: OHB 1848: 6626. Görgei dec. 2-i levele: OHB 1848: 5154. (Ugyanitt Kossuth dec. 10-én kelt megkeresése a hajógyárhoz: jelentsék, hogy Mollináry alezredes rende lezére hány hadi sajkát készítenek.) A Kossuth által támogatott „ágyútalp” tervére: HM 1848:5743.

<sup>37</sup> Ifj. Csaszneek (így) József — Kossuth Lajoshoz (dec. 26.): OHB 1848d: 6274.

A fentiek ismeretében tehát elmondhatjuk: a MÉSZÁROS hadigőzös a körülményekhez képest túlfegyverzett volt, ezért lassú, mély merülésű és nehezen manőverező. Feladatához képest mérete túl nagy, gépezete pedig gyenge volt. Mindez, valamint a páncélzat kényszerű mellőzése növelte a hajó sebezhetőségét. Ez magyarázza a honvédelmi miniszter megújuló figyelmeztetéseit, a parancsnok óvatosságát — talán túlzott aggályosságát, ebből és járatlanságából fakadó önállótlanágát. A bácskai hadszíntér szomszédságában az ellenség: a szerb felkelők a csajkások vitorlás-evezős járművei jóvoltából rendelkeztek folyami erővel, sőt a szerbek fogtak el dunai gőzösöket is. A magyar hadihajó tehát fontos szerepet játszott abban, hogy 1848 augusztus—szeptemberében nem ezek az erők cirkáltak Titeltől a Dráva-torokig. A hadigőzös alkalmazása előzmény és tapasztalat nélkül történt, fogyatékosai elsősorban ebből erednek. Tapasztalatai viszont jelentősen hozzájárultak az 1849. évi — csak részben megvalósult — folyamvédelmi tervek kidolgozásához. A Széchenyi által kezdeményezett hadi gőzhajó szükségességét az osztrák hadvezetés igazolta: nemcsak a MÉSZÁROSt tartották meg 1849 után is, hanem 1852-ben a birodalom folyami flottillája második egységként sorolták be azt a hadihajót, amelynek építését meg a Batthyány-kormány idején kezdték meg az óbudai hajógyárban.

*Аладар Урбан*

#### «ВОЕННЫЙ ПАРОХОД МЕСАРОШ» В 1848 ГОДУ

*Резюме*

Единственным боевым транспортным средством в период освободительной борьбы Венгрии 1848 года был военный пароход «Месарош», преобразованный из пассажирского парохода, оснащенный двенадцатью пушками и названный по имени первого министра по военным делам Венгрии. В статье излагается история приобретения, снаряжения парохода и обеспечения экипажем, а также история его оперативных действий. Автор статьи по сравнению с более ранними публикациями использует новый материал на основании документов 1848 года, находящихся в Венгерском государственном архиве. Благодаря этим документам исследователь выясняет, что капитан, штурманы, механики и другие члены экипажа корабля раньше находились на службе австрийского Общества Дунайского пароходства. Расчет для обслуживания пушек был получен от формировавшейся тогда гонведской артиллерии, в то время как пехота, которая транспортировалась пароходом, была командирована от двух венгерских линейных полков. Весь экипаж военного корабля обязан был подчиняться майору пехоты, — командиру, назначенному военным министром.

25 июля торжественно спущенный на воду корабль пять дней спустя направился из Будапешта вниз по Дунаю, его целью была крепость Петерварад, которая была штаб-квартирой серемшегского главнокомандования. Однако военный корабль не мог подойти к месту своего назначения, — по заключению автора статьи, — вследствие сербских пушек, установленных на правом берегу Дуная. Пушки, развернутые на Серемшегских берегах, всё более суживали возможности передвижения корабля, так как его командир — в соответствии с указаниям — очень оберегал легко ранимый пароход. После того, как военный корабль был вытеснен с участка Дуная, находившегося под устьем реки Дравы, Военный корабль «Месарош» был отозван на защиту столицы.

*Aladár Urbán*

DER „KRIEGSDAMPFBOOT MÉSZÁROS“ IM JAHRE 1848

*Resümee*

Ein einzig dastehendes Kampffahrzeug des ungarischen Freiheitskrieges von 1848 war das Kriegsschiff, das aus einem Personenschiff umgebaut, mit zwölf Geschützen ausgerüstet und zu Ehren des ersten ungarischen Kriegsministers „Kriegsdampfboot Mészáros“ benannt wurde. In der Abhandlung wird die Geschichte des Kaufes, der Ausrüstung und Bemannung sowie der Operationstätigkeit des Schiffes beschrieben. Im Vergleich zu den früheren Publikationen über dieses Thema werden hier neuer Belege genutzt, die der Autor im Ungarischen Saatsarchiv unter den Schriften aus dem Jahre 1848 fand. Aufgrund dieser Belege weist er nach, daß der Kapitän, die Steuerleute und Maschinisten des Schiffes sowie sein weiteres Personal früher bei der österreichischen Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft angestellt waren. Das Bedienungspersonal der Geschütze rekrutierte sich aus der zu jener Zeit organisierten Honvédartillerie, während die auf dem Schiff beförderte Infanterie von zwei regulären Regimentern mit ungarischer Mannschaft abkommandiert wurden. Die ganze Besetzung des Kriegsschiffes schuldete einem von Kriegsminister ernannten Major der Infanterie Gehorsam.

Das Ziel des am 25. Juli eingeweihten, nach fünf Tagen von Budapest ausgelaufenen und donauabwärts fahrenden Schiffes war die Festung Peterwardein, der Sitz des Generalats von Syrmien. Dem Autor zufolge konnte es jedoch sein Ziel wegen der am Rechtsufer der Donau aufgestellten serbischen Geschütze nicht erreichen, die dann seinen Spielraum immer mehr einengten, denn der Kapitän gab — anweisungsgemäß — auf das leicht zu beschädigende Schiff sehr acht. Nachdem der „Kriegsdampfboot Mészáros“ von der Donaustrecke unterhalb der Draumündung verdrängt worden war, wurde er Ende September 1848 zur Verteidigung der Haputstadt kommandiert. Kurz danach war Preßburg sein Einsatzort und in der Schlacht bei Schwechat am 30. Oktober sichtete er den rechten Flügel der ungarischen Armee. Anfang Dezember wurde das Schiff wegen der Vereisung der Donau in die Hauptstadt zurückbeordert, wo es Anfang Januar der einziehenden österreichischen Armee zur Beute fiel.