

## Meghiusult merénylet II. Vilmos német császár ellen, 1917-ben

A „Pesti Hírlap“ 1926. évi február 9-iki számában a következő közlemény jelent meg:

„Egy román tengernagy leleplezése a Vilmos császár és Károly király ellen megkísérelt merényletről. Bukarestből jelenti a „Pesti Hírlap“ tudósítója: Gavrilescu román ellentengernagy érdekes visszaemlékezést közöl az Inn volt osztrák-magyar monitor történetéből, amelyet később Bernardu névre kereszteltek el. Hajszálon múlt, hogy nem az Inn lett Vilmos német császár és IV. Károly király közös sírja, amikor 1917-ben Brailában akartak látogatást tenni. A dunai útat az Inn monitoron akarták megtenni. Az összeesküvés olyan módon volt megszervezve, hogy a brailai kikötő bejáratát aknákkal zárták el úgy, hogy a monitor, amikor fedélzetén a két uralkodóval a kikötőbe ér, a levegőbe röpül. A német rendőrség azonban kinyomozta az összeesküvést és az uralkodók lemondtak az utazásról. A monitor mindamellet megkapta a parancsot, hogy menjen Brailába és a kikötőben valóban súlyosan megrongálódott. Ekkor felderítették az egész összeesküvést és a cinkosokat halálra ítélték, de az utolsó pillanatban sikerült nekik szerb területre menekülni.“

A kérdéses időben a cs. és kir. Központi szállításvezetőség hajózási csoportjához beosztva, oláh megszállt területen, Piu-Petri-ben voltam, mint cs. és kir. hajóállomás parancsnok. A megkísérelt merényletre vonatkozóan a következő adatokat tudom:

Midőn II. Vilmos császár 1917. évi szeptember hóban másodikban látogatta meg az oláh frontot, az útat Giurgiutól a Dunán, a Magyar Folyam- és Tengerhajós Társaság „Zsófia“ nevű luxusyachtján tette meg. Különös érdekessége ennek a hajóútnak, hogy egy jelentéktelennek látszó epizód közbejötté nélkül, igen tragikus vége lehetett volna.

Ugyanis a császár Giurgiun 1917. szeptember 21-én 8 órakor szállt kíséretével a gőzösre, mely azonnal elindult s teljes sebességgel haladt lefelé. Azonban Oltenica előtt 8 kilométernyire, 11 óra 30 perckor, a „Zsófia“ kormányvezetéke ismeretlen okból elszakadt és ezért azonnal meg kellett állni, mert a gőzös nem volt kormányozható.

Mivel ez a késés a német hadvezetőséget annyira jellemző, percnyi pontossággal megállapított programot megzavarta. Mackensen tábornagy azt akarta, hogy a császár a kísérő monitorok egyikén folytassa útját. Minthogy azonban a yacht

parancsnoka, Farkasits Béla hajóskapitány, kijelentette, hogy a „Zsófia“ 20 perc múlva tovább mehet, a tábornagy elállott tervétől. Farkasits kapitány, díszkabátját levetve, maga látott hozzá a kormányvezeték megjavításához s a különben egy órányi munkát 20 perc alatt be is fejezték.

Mindamellett a húsz percnyi késést jóvátenni nem lehetett és ezért a császár környezete elhatározta, hogy eredeti szándékuktól eltérőleg, nem Brailáig mennek a yachttal, hanem már Cernawodán kiszállva, sínautón folytatja útját a császár Constanzába.

Cernawodán a német császárt már várta Ferdinánd bolgár király és együtt tették meg az utat Constanzába. Constanzából Cernawodába visszatérve, Ő Felsegeik egymástól elváltak. Ferdinánd bolgár király Szófiába utazott, a német császár pedig Giurgiuba hajózott, honnan Bukaresten keresztül utazott tovább.<sup>1</sup>

Most lássuk, mi történt a Piua-Petri és Braila közti Duna részen?

Szeptember 21-én 15 óra 45 perckor indult Piua-Petriből Brailára, tehát lefelé, a „Latorca“ Mftr. vontató propeller. Vontatmányában volt az „MBR Berta“, az „MBR Vilma“, a „D. D. S. G. 67202“ és „65219“ számú megrakott uszály.

Szeptember 22-én 2 óraker indult Piua-Petriből a Mftr. „IV. Károly“ személyszállító gőzöse 580 útassal Brailába.

Ugyanazon a napon 8 óraker haladt el — lefelé — Piua-Petri előtt az „Enns“, 8 óra 5 perckor a „Bosna“, 8 óra 10 perckor a „Száva“ és 8 óra 15 perckor az „Inn“ monitor, teljes sebességgel.

Én magam ekkor a kikötő uszályán állottam és tisztelegtem az elhaladó monitornak, azon hiszemben is, hogy valamelyiken a német császár is rajta van.

Ugyanezen a napon 15<sup>h</sup> 22<sup>m</sup>-kor a „Barsch“ és 15<sup>h</sup> 23<sup>m</sup>-kor a „Viza“ őrjárónaszád, 15<sup>h</sup>-kor a „Helene“ és 15<sup>h</sup> 01<sup>m</sup>-kor a „Sámson“ nevű, a monitorok mellé beosztott gőzösök haladtak el az állomás előtt lefelé. 16<sup>h</sup>-kor érkezett az állomásra a „Mars“ D. D. S. G. gőzös, mely Piua-Petritől a „Borcea“ csatornában bonyolította le a személy- és a teherforgalmat. A „Mars“ kapitánya estefelé az uszályon levő irodamba jött s ott hosszabb ideig beszélgettünk. Egyszerre csak az ablakom előtt erős fény-sugár jelenik meg. A nálam levő kapitány megjegyezte, hogy valamelyik monitor jött vissza. Ez 19<sup>h</sup> 5<sup>m</sup>-kor történt. Mivel a monitorok nem tartoztak kikötés után nálam jelentkezni, tovább nem törődtem a dologgal.

Valamivel később kopogás hallatszott és bejön egy haditengerésztiszt, a „Viza“ parancsnoka, Bublay Hermann sorhajóhadnagy, és a hajóskapitány távozása után jelenti, hogy a Dunát Piua-Petritől Brailáig, Marconi-sürgöny útján kapott felsőbb parancsra lezárták és további rendeletig nem szabad hajót indí-

<sup>1</sup> A fenti adatokat Helvey Aladár Mftr. hajóskapitánytól tudtam meg, aki akkor a „Zsófia“ yachton másodkapitány volt.

tani lefelé. Rögtön azt kérdeztem, hogy mi az oka a lezárásnak, mire a következő választ kaptam:

„A „Latorcza“ vontatmányának egyik uszálya aknán felrobbant és így járt az „Inn“ monitor is, amely elsúlyedtt és két halottja, valamint több sebesültje van. A halottak: lovag Förster korvettkapitány és a markonista, akik lent voltak kabinjaikban. A többi tiszt és a legénység a robbanás után úszással menekült meg a biztos haláltól. A „Barsch“ őrzárónaszád ott maradt, a metalan odaérkező hajók kalauzolására és feltartóztatására. Én a „Vizá“-val ide jöttem, hogy a Dunát lezárjam.“ Erre rögtön azt mondtam, hogy csakis ellenségeink helyezhették el az aknákat.

A „Viza“ parancsnokának távozása után, azonnal megsürgönyöztem a történeteket Bécsbe a „Cs. és Kir. Központi Szállításvezetőség“ hadihajózási osztályának, valamint felettes parancsnokságnak, az „Expositur III“-nak Russéba (Ruschuk). Sürgönyömben mindjárt kértem az aknakereső osztag kirendelését is.

Sürgönyöm beérkezte után Bécs azonnal felhívott telefonon és sehogy sem akart hitelt adni jelentésemnek.

E közben érkezett felfelé az állomásra 19<sup>h</sup> 40<sup>m</sup>-kor a „Helene“, 19<sup>h</sup> 42<sup>m</sup>-kor a „Sámson“ és további parancsig kikötött. A kirendelt aknakereső osztag beigazolta feltevésemet, mert még hat aknát találtak a kérdéses helyen.

Szeptember 24-én 10<sup>h</sup>-kor érkezett Brailából a „Latorcza“ Mftr. vontató propeller, két uszály bolgár szállítmánnyal Lom és két üres uszályal Oltenitza részére. Kapitányától ezt tudtam meg:

Piua-Petriből négy megrakott uszályal indult el. Útközben az ötödiket is vontatmányába vette és így haladt Braila felé. Tichilesti helységet elhagyva, az úgynevezett „Raskruch“ helyhez érkezett, mely a sziget északi csúcsától és Brailától délre 14 km.-re, Piua-Petritől északra 59 km.-re van.

Ide érve, a propeller mögött második sorban levő D. D. S. G. 67.202. számú uszály farán nagy dördülés reszkettette meg a levegőt. Az uszály fara a levegőbe emelkedett, a rajta levő, német csapatoknak szánt, katonai szekerek mind a Dunába repültek, a szekerek egyikén alvó német katona szintén repült, de már megsebesülve. Megsérült egy másik német katona és az uszály kormányosa is.

A robbanás után a hajóskapitány azonnal a partra dobta az egész vontatmányt; a sebesülteket felvette a propellerre és teljes gőzerővel ment le Brailába jelenteni és a sebesülteknek segítséget hozni. Még mielőtt oda érkezett volna, találkozott a felfelé tartó „IV. Károly“ Mftr. személyszállító gőzessel. Ennek lefelé történt áthaladása után és a „Latorcza“-nak odaérkezése előtt helyezték (valószínűleg oláh halászok) a már előre elkészített aknákat a Dunába.

A „Latorcza“ vontatmányának partra helyezése után robbant a második akna. Ez azonban kárt nem tett, mert az egyik uszály mögött valami 30—40 lépés távolságra robbant.

A partra vitt és horgonyt vetett vontatmány egyszerre csak meglátja a monitorokat. Segítséget kérve vörös zászlót lengetnek, de az elől menő „Enns“, „Bosna“ és „Száva“ a segélyhívást nem veszik észre és tovább haladnak. A negyediknek haladó „Inn“ monitor észreveszi a segélyhívást. Jelentik a kabinban levő lovag Förster korvettkapitánynak, mire az „Inn“ a partra kihelyezett vontatmányhoz akar fordulni, illetve rondót csinálni. A tiszték és a legénység a monitor fedélzetén voltak, kivéve lovag Förster korvettkapitányt és a marconistát.

Fordulat közben egyszerre csak rémes dördülés hallatszik, a fedélzetén levők a levegőbe, egyesek egyenesen a Dunába repülnek, mások, mihelyt lábuk újra erős talajt érzett, a már súlyedő monitorról a vízbe ugorva, úszással menekültek ki a partra. Mindezt a partra vitt vontatmány legénységétől tudtam meg későbbben; hitelességét igazolja az elsőnek robbant (D. D. S. G. 67.202.) uszály kormányosának elbeszélése, aki szintén lábát törte.

A leírt események nem kerültek nyilvánosságra. A napilapok október 5-én csak azt közölték, hogy lovag Förster korvettkapitány, az osztrák-magyar dunai flottilla vezérkari főnöke, szeptember 22-én hősi halált halt. Nem sokkal előbb Vilmos császár, Ferdinánd király és Mackensen tábornagy jelenlétében, személyesen adta át neki az I. osztályú Vaskeresztet.

A Duna ága a kérdéses helyen körülbelül 3—400 lépés széles. Akkor valami 6—7 méter volt a vízállás, tehát bárhol közlekedhettek az arrajáró gőzösök. Mindamellett, hogy az alsó Duna több ágra oszlik és mindkét partja mocsaras, a gőzösök a kis vízállásnak, valamint a mederalakulatnak megfelelően, közvetlen a sziget keleti partja mellett haladtak el.

Ezt ellenségeink hosszabb időn keresztül megfigyelhették, amint be is bizonyult, hogy jó helyre rakták az aknákat. Az aknakereső osztág, a három felrobbant aknán kívül, még hatot talált és megtalálta a parton mind a kilencnek rejtekhelyét is.

Ha szeptember 21-én 11<sup>h</sup> 30<sup>m</sup>-kor nem szakad el a „Zsófia“ kormányvezetéke, akkor a német császár, a megállapított terv szerint, egyenesen Brailába megy s a robbanás talán őt is megölte volna. Hogy a kérdéses időben IV. Károly király is lejött az alsó Dunára, mint azt Gavrilescu oláh ellentengernagy állítja, nem felel meg a valóságnak, mert erről szó sem volt.

Térjünk vissza még egy pillanatra az első akna robbanásához. A vontatmány a „Latorcza“ mögött két sorban volt. Még szerencse a szerencsétlenségben, hogy az akna a második sorban levő uszály farát fogta el; mert mi történt volna, ha magát a „Latorcza“-t éri a robbanás? A vontató propeller tönkremegy, elsúlyed. A vontatmányban levő öt uszály, nem csak a test tehetetlensége, de a víz vívó ereje következtében sem tud azonnal megállni, nekimegy a súlyedő propellernek, összeütköznek és a kár még nagyobb. Az uszályok orrán van a vasmacska. Ha ezt azonnal le is engedik, az uszály magától megfordul és orrával a vízfolyás ellen áll meg jó időre a leeresztett és megkapaszkodó vasmacska segítségével. Még számításba kell venni azt is, hogy ez egy uszályal is bajos, hát még öt megrakott uszályal. Kér-

dés, hogy ebben az esetben a még ottlevő aknák nem robbantak volna-e fel, s nem szaporították volna-e halottakban vagy sebesültekben a szerencsétlenül jártak számát.

A fentieket kötelességemnek tartottam leírni. Kétségeket eloszlatni, talán egy szomorú epizód pontos megörökítésével a háború adatait kiegészíteni és a történelem s az utókor számára megörökíteni, ez volt céloom.

Az „Inn” felrobbanásáról Lucich Károly nyug. altengernagy úr tudna közelebbi adatokat közölni, aki akkor ezen a hajón tartózkodott.

*Görgey Victor.*