

# Spanyol vizeken horgonyzó olasz hajók ügye (1943–1945)

A spanyol polgárháború nemzetközi dimenzióinak vizsgálata igen kutatott témának számít a történészek körében. Olaszországnak a spanyol eseményekben való nagymértékű részvétele miatt a spanyol–olasz viszony is kiemelt figyelmet kap, azonban ennek II. világháborús hozományát már kevesebben érintik. A kettő között azonban szoros kapcsolat van, hiszen az olaszok magatartása a polgárháború idején egészen 1945-ig rányomta a bélyegét a spanyol külpolitika irányváltására.

## Előzmények

A II. világháború esztendeiben folyamatos volt a kapcsolat a két mediterrán ország között. 1939–1942 között Madrid igyekezett politikáját az olasz érdekekhez igazítani. 1939-ben, amikor Olaszország a hadba lépés mellett döntött, Spanyolország a kezdeti semlegességét azonnal a nem hadviselő státusra módosította.<sup>1</sup> A szövetségesek 1942-es Fáklya hadművelete után azonban, a hadi események alakulását mérlegelve, egy egészen másfajta spanyol külpolitika körvonalai kezdtek kirajzolódni. A tengelybarát és különösen olaszbarát külügyminiszter, Ramón Serrano Suñer<sup>2</sup> – aki egyébként Franco sógora is volt – leváltása és az angolszász szimpatizáns, monarchista Francisco Gómez-Jordana kinevezése jól mutatja az irányváltást. Spanyolország tehát visszatért kezdeti semlegességéhez, jóllehet ez még egy ingatag semlegesség volt, mindenesetre a tengelyhatalmaktól egyre távolodó külpolitikát jelentett.

Olaszország hadba lépésekor sem katonailag, sem gazdaságilag nem volt felkészülve egy elhúzódó háborúra. A konfliktusban elszenvedett katonai kudar-

1 Spanyolország 1939. szeptember 4-én deklarálta semlegességét (Boletín Oficial de Estado, 1939. szeptember 5.) Az olasz hadba lépés és a spanyol nem hadviselő státus körüli levelezést ld.: Documenti Diplomatici Italiani (= DDI). IX. sor. IV. köt. Roma, 1960. 620. Mussolini Francónak, Róma, 1940. június 9.; 630. Franco Mussolininak, Madrid, 1940. június 10.

2 Nem véletlen, hogy az olasz sajtó csak Olaszország embereként (*hombre de Italia*) emlegette Suñert.

cok egyre gyengítették Mussolini pozícióját is, s a nagyfokú belpolitikai elégedetlenség már a fasiszta vezetők körében is egyértelműen érezhető volt. 1943. július 25-én a Fasiszta Nagytanács gyűlésén a politikai vezetők megfosztották bizalmuktól a Ducét, így Mussolini 1922-től épített rendszere egy nap alatt összeomlott. Mint ismeretes, a Duce politikai karrierje azonban nem ért véget az említett dátummal. Fogságából német katonák kiszabadították, majd Észak-Olaszországba szállítva megbízták egy fasiszta bábállam felállításával. Mussolini vezetésével megszületett az Olasz Szociális Köztársaság (Repubblica Sociale Italiana, RSI), vagy ismertebb nevén a Salói Köztársaság.<sup>3</sup> Következésképpen Olaszországban egyidejűleg két kormány létezett. A Pietro Badoglio vezette hivatalos kabinet Dél-Olaszországban, a Mussolini irányítása alatt létrejött disszidens kormány Észak-Olaszországban kezdte meg működését. Ez a kettősség 1945-ig maradt fenn, amikor is Mussolini halálával (1945. április 28.) az RSI is megszűnt.

A két párhuzamos kormány megléte azonban nem pusztán olasz belügy maradt, hanem – az elismerés kérdése miatt – komoly nemzetközi problémává vált. Német nyomásra a tengely csatlós országai elismerték a salói kormányt, azonban Spanyolország kivétel maradt, hiszen Franco nem csatlakozott ezekhez az államokhoz.<sup>4</sup> Ennek ellenére a Caudillo mégis szemet hunyt a Mussolinin képviselő disszidens ügynök, Eugenio Morreale (volt málagai olasz konzul) spanyolországi tevékenysége felett. A spanyol kormány hallgatólagos beleegyezésével Morrealénak sikerült kiépítenie a nem hivatalos olasz képviselőt a hivatalos Badoglio-kormány diplomáciai testülete árnyékában. Jóllehet az angolszász hatalmak diplomatái (Carlton J. H. Hayes, Samuel Hoare) folyamatosan tiltakoztak szóban és írásban is a fasiszta ügynök tevékenysége ellen, a valóságban Franco és miniszterei semmit nem tettek a diplomáciai anomália megszüntetéséért, s a kettős képviselő egészen 1945-ig fennmaradhatott. Az olasz–spanyol kapcsolatokban a Mussolini bábállama elismerése körüli hintapolitika mellett egy másik, ezzel szorosan összefüggő, megoldásra váró problémát is találunk, nevezetesen a spanyol fennhatóságú területen állomásozó olasz hadi- és kereskedelmi hajók kérdését. A spanyol kormány ambivalens magatartása erre az ügyre is rányomta a bélyegét.

A semleges spanyol vizeken horgonyzó tengeri egységek körül támadt vita olyan összetett diplomáciai esetté vált, hogy nem maradhatott a két ország „magánügye”. Tekintettel arra, hogy Olaszország 1943-as kapitulációja után Badoglio nem dönthetett önállóan külügyi kérdésekben, a spanyol problémában is a szövetségesek politikája volt az irányadó. Következésképp a hajók ügyében is az USA

3 Pier Paolo Pasolini *Salò, avagy Szodoma 120 napja* (1975) címmel készített botrányfilmet a Garda-tó vidékének fasiszta megszállásáról.

4 Japán, Bulgária, Horvátország, Románia, Szlovénia, Magyarország, Kína, Mandzsúria, Thaiföld, Burma és San Marino ismerték el hivatalosan az RSI-t. *Mariano Viganò: Il Ministerio degli Affari Esteri e le relazioni internazionali della Repubblica Sociale Italiana 1943–1945.* Universitarie Jaca, Milano, 1991. 532. Magyarország álláspontjáról részletesen ld.: *Czettler Antal: Mussolini bukása és Kállay Miklós külpolitikájának veszélyes fordulópontja.* Magyar Szemle 8. (1999) 11–12. sz. 110–134. [http://www.magyzsemle.hu/cikk/mussolini\\_bukasa\\_es\\_kallay\\_miklos\\_kulpolitikajanak\\_veszelyes\\_fordulopontja](http://www.magyzsemle.hu/cikk/mussolini_bukasa_es_kallay_miklos_kulpolitikajanak_veszelyes_fordulopontja): A hozzáférés ideje: 2011. november 12.

és Nagy-Britannia diplomatái többször is állást foglaltak, utasítva Francót a konfliktus rendezésére. A spanyol külügyi levéltár (AMAE) témához kapcsolódó gazdag iratanyaga – többségükben az olasz, az amerikai és a brit nagykövetek szóbeli jegyzékei – segítségével igen mélyen megismerhetjük az olasz hajók körüli huzavonát.<sup>5</sup>

A probléma az olasz fegyverszünet életbe lépésével (1943. szeptember 3.) vált igazán akuttá, mivel a dokumentum 4. cikkelye kimondta, hogy az olasz fegyveres erők „az olasz hadiflottát és az olasz légerőt haladéktalanul átadják a szövetséges főparancsnokság által megjelölt helyeken és az általa meghatározott részletes leszerelési előírások szerint”.<sup>6</sup> Tekintettel arra, hogy spanyol kikötőkben nemcsak hadihajók, hanem kereskedelmi egységek is horgonyoztak, figyelembe kell vennünk az említett dokumentum 5. pontját is, mely szerint: „Az olasz kereskedelmi flottát a szövetséges főparancsnok lefoglalhatja, hogy katonai-haditengerészeti programjának szükségleteit kielégíthesse.”<sup>7</sup>

A szövetségeseknek és a hivatalos olasz kormánynak ez az irat szolgált tehát a spanyolokkal való tárgyalások kiindulási pontjaként. A két fent idézett cikkelyhez azonban mindenképp hozzá kell tennünk az 1907-ben elfogadott hadijogi tárgyú XIII. hágai egyezményt, mely a semleges hatalmak jogait és kötelességeit szabályozta tengeri háború esetén.<sup>8</sup> Mivel mind a hágai megegyezés, mind a spanyol fegyverszünet különbséget tesz hadi- és kereskedelmi hajók között, ezért a továbbiakban e két kérdéskört érdemes külön vizsgálni.

## A spanyol kikötőkben horgonyzó olasz kereskedelmi hajók kérdése

A kereskedelmi hajók ügye egyszerűbb kérdéskörnek tűnt. A hágai szerződéseket részletesebben megvizsgálva azonban már ez az eset sem volt egyértelmű. Az egyik kitétel ugyanis megemlíti, hogy a kereskedelmi flotta egységei könnyen hadihajókká alakíthatók. Valószínűleg ez a kikötés is hozzájárult ahhoz, hogy a spanyol hatóságok csak igen lassan jutottak el az állásfoglalásig a kereskedelmi hajók esetében is.

A spanyol külügyi levéltár egyik datálatlan irata szerint az olasz királyi kormány és a spanyol kormány között született egy egyezmény, melynek értelmében

5 Archivo General del Ministerio de Asuntos Exteriores (Madrid), (= AMAE, R. 3219.), Exp. 1–10. Buques italianos.

6 Az olasz katonai fegyverszünet feltételeit ld: <http://www.bibl.u-szeged.hu/bibl/mil/ww2/doksi/k30903.html>. A hozzáférés ideje: 2011 novembere. Valamint: *Halmosy Dénes*: Nemzetközi szerződések, 1918–1945. A két világháború közötti korszak és a második világháború legfontosabb külpolitikai szerződései. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó–Gondolat, Bp., 1983. 554.

7 Uo.

8 A semleges országok tengeri háborúban érvényes jogairól és kötelességeiről szóló egyezmény, <http://www.icrc.org/spa/resources/documents/misc/treaty-1907-conv-rights-duties-neutral-powers-naval-war-5tdm2n.htm>. A hozzáférés ideje: 2011 novembere.

Olaszország átmenetileg Spanyolország rendelkezésére bocsátotta azt a 11 hajót, amely az olasz fegyverszünet aláírásakor spanyol kikötőkben állomásozott.<sup>9</sup> Ezek közül öt hajó (*Teresa Schiaffino, Taigete, Arcola, Madda, Andalusia*) Santa Cruz de Tenerife, három (*Orata, Cherca, Trovatore*) Las Palmas, kettő (*Lavoro, Olterra*) Algeciras, egy (*Isonzo*) pedig Villa Cisneros kikötőiben horgonyzott. Az irat kimondta, hogy Olaszország tehermentesen, az aktuális hajózási körülmények között adja át a spanyoloknak a felsorolt hajókat.<sup>10</sup>

Az egyezmény aláírása után a spanyol kormány a nemzeti lobogó kitűzésével szimbolikusan elfoglalta a tengeri egységeket, a tényleges birtokbavételre azonban csak később, a rakományok tételes leltározása után került sor. Az irat kimondta még, hogy minden járulékos költséget, valamint az aláírás utáni helyváltoztatások költségét a spanyol kormánynak kell fedeznie. A spanyolok vállalták a hajók legénységének fenntartását mindaddig, amíg a hajók nem térnek vissza Olaszország tulajdonába. A második cikkely kimondta, hogy Spanyolország nem bocsáthatja a hajókat Olaszországgal, illetve annak szövetségeseivel szemben álló hadviselők rendelkezésére sem.

A hajók átengedésének értéke közel 300 millió lírának felelt meg,<sup>11</sup> mely összeget Spanyolország egy meg nem nevezett madridi bankban<sup>12</sup> helyezte el az olasz állam javára *hajószámla* (*cuenta de barcos*) megnevezés alatt. Az összeg éves kamatát 2,25%-ban határozták meg. Azonban a letétbe helyezett összeg, valamint a hozzáadott kamatok sem részben, sem egészben nem kerülhettek jóváírásra adóig, amíg a háborús konfliktus fennállt.<sup>13</sup> Az *átmeneti átruházás* azt jelentette, hogy mielőtt a háború befejeződik és Olaszország békét köt ellenségeivel, megtörténhet a hajók kiváltása. Ha ekkor a hajók spanyol kikötőkben tartózkodnak, akkor a spanyol kormánynak haladék nélkül teljesíteni kell az átadást. Amennyiben a hajók külföldi kikötőkben vagy éppen útközben vannak, Olaszországnak kell megfizetnie a visszaút költségeit.

A spanyol kormány felelősséget vállalt az esetleges állapotromlásért és meghibásodásokért, melyek javítási költségeit kártérítésként kellett Olaszországnak megfizetnie. Spanyolország továbbá magára vállalta, hogy kényszerhelyzetben – ha a hadi események alakulása ezt indokoltá tenné – az olasz legénységet angol menlevelekkel látja el, valamint gondoskodik a legénység tagjainak hazaszállításáról spanyol vagy semleges hajókkal.

Az említett megállapodás mellett született még egy titkos jegyzőkönyv is, melynek első pontja kimondta: „*Abban az esetben, ha Spanyolország hadba lépne a tengelyhatalmak oldalán, az egyezményben említett és átadott olasz hajókat – melyek spanyol kontinentális kikötőkben találhatóak, illetve oda kell beérkezniük –*

9 AMAE, R. 3219., Exp. 1. Acuerdo de cesión temporal a España de los barcos italianos actualmente fondeados en puertos españoles.

10 Uo.

11 A 293 521 000 líra az egyes hajók értékének 12%-ából adódott össze.

12 A bank nevét az irat kipontozva hagyta.

13 AMAE, R. 3219., Exp.1. Acuerdo de cesión temporal a España de los barcos italianos actualmente fondeados en puertos españoles.

át kell adni Olaszországnak, mihelyt a hajó pillanatnyi rakományának kipakolása megtörtént. Ezzel egyidejűleg a hajók átmeneti átengedéséről szóló egyezmény is hatályát veszti.<sup>14</sup>

Az olasz fegyverszünet bejelentése után a madridi brit nagykövet egy szóbeli jegyzéket küldött a spanyol külügyminisztériumnak, melyben nyomatékosan felhívta a spanyol fél figyelmét Andrew Cunningham admirálisnak<sup>15</sup> az olasz hadi- és kereskedelmi flottához intézett kijelentéseire. A tengernagy kérte az olasz hajók kapitányait, hogy térjenek vissza a szövetséges kikötőkbe, hogy folytathassák Olaszországnak tett szolgálataikat, élelmiszereket szállítva, valamint az Olaszországba tartó élelmiszer-szállítmányok tengeri útját biztosítva.<sup>16</sup>

Ezzel párhuzamosan a spanyol kikötővárosokban lévő olasz konzulok a helyi hatóságok segítségét kérték a hajók legénysége körében esetlegesen előforduló szabotázsakciók megfékezésére. Hasonlóan az angol diplomácia is számított a spanyol hatóságok együttműködésére az esetleges zavargások elhárításában. A brit nagykövetségnek tudomása volt arról, hogy olasz hajók – az átmeneti egyezményben említett kikötőkön kívül – állomásoztak még Vigo, La Coruña, Cádiz, Huelva, Algeciras és Cartagena kikötőiben is.<sup>17</sup>

Az angol kezdeményezések mellett olasz részről is megkezdődtek az óvatos puhatolózások. Badoglio 1943 őszén még bízott abban, hogy madridi nagykövete, Giacomo Paulucci di Calboli segítségével sikerül rendezni legalább a kereskedelmi hajók ügyét, és elérni, hogy a spanyol kormány szabadon engedje őket.<sup>18</sup> Amikor azonban a kereskedelmi hajók ügye továbbra is függőben maradt, az olasz kormányfő decemberben személyes üzenettel fordult Francóhoz. Badoglio a spanyol kormány segítségét kérte, hogy a hajók elindulhassanak a spanyol kikötőkből. Tekintettel Olaszország tragikus helyzetére, az olasz vezető bízott abban, hogy Franco nem fog akadályt gördíteni kérése elé.<sup>19</sup> Egy héttel később újabb sürgető üzenettel fordult Badoglio a spanyol államfőhöz, kérve Franco személyes közbenjárását az ügyben. Olaszország számára a hajók 60 000 tonnányi rakománya valóban létfontosságú volt.<sup>20</sup>

Az olasz nagykövet december végi jelentésében összefoglaló képet ad az olasz hajók szabadon engedése körüli problémákról.<sup>21</sup> Említést tesz a legénység hiányos technikai felkészültségéről és a fegyelem hanyatlásáról. Ez utóbbit két ok-

14 AMAE, R. 3219., Exp. 1. Protocolo secreto anejo al acuerdo de cesión temporal a España de los barcos italianos actualmente fondeados en puertos españoles. Aláírás és dátum nélkül.

15 A Földközi-tengeren a szövetségesek tengerészeti főparancsnoka, az itáliai partraszállás irányítója.

16 AMAE, R. 3219., Exp. 2. A brit nagykövetség szóbeli jegyzékének spanyol fordítása. Aláírás nélkül. Madrid, 1943. szeptember 9.

17 Uo.

18 DDI, X. sor, I. köt. Roma, 1992. 99–100. Badoglio Paulucci di Calbolinak. Brindisi, 1943. november 30.

19 Uo. 107. Badoglio Paulucci di Calbolinak. Brindisi, 1943. december 8.

20 AMAE, R. 3219., Exp. 2. Paulucci di Calboli levele, melyben a nagykövet Badoglio üzenetét közvetíti Francónak. Madrid, 1943. december 14.

21 DDI, X. sor, I. köt. Roma, 1992. 117–121. Paulucci di Calboli Badogliónak. Madrid, 1943. december 28.

kal magyarázza. Egyrészt a hosszú várakozás miatt lanyhult a fegyelem, másrészt Eugenio Morreale – a disszidens olasz ügynök – és társainak aknamunkája is jelentős hatással volt az olasz tengerészekre. Paulucci a hajók szabadon engedésének legnagyobb akadályaként azonban a spanyol kormány viszonyulását jelölte meg. A nagykövet Spanyolország ambivalens magatartását azzal magyarázta, hogy Franco nem mert Olaszország – és ezáltal a szövetségesek – számára kedvező döntést hozni, mivel tartott Berlin és Tokió szankcióitól. Paulucci jól érzékelte: Madrid helyzetét az sem könnyítette meg, hogy Berlin folyamatosan nyomást gyakorolt Francóra: Spanyolország ismerje el az Olasz Szociális Köztársaságot. A Pireneusok francia oldalán állomásozó német hadsereg fenyegető közelsége szintén óvatosságra intette a spanyol vezetőket. Nem elhanyagolható az a mozzanat sem, hogy – Paulucci szerint – a spanyolok érdekei a német megszállás alatt lévő Észak-Olaszországhoz kötődtek erősebben, nem pedig Dél-Olaszországhoz, ahol a hivatalos Badoglio-kabinet székelt. Ez utóbbi tény további diplomáciai bonyodalmakat is okozhatott a spanyol kormányzatnak. Jóllehet Gómez-Jordana külügyminiszter mindent megtett, hogy országa semlegességét minél erősebben érvényre juttassa, a spanyol politikában igen nagy befolyással bíró Falange azonban nem akarta, hogy egy a szövetségesek felé tett gesztus miatt megromoljon Spanyolország kapcsolata a tengelyhatalmakkal. Ugyan utóbbiak katonai sikerei már leáldozóban voltak, a háború egyelőre még nem dőlt el.

Az említett 1943. szeptember 9-i brit jegyzék már megfogalmazta az angol diplomácia kérését: a spanyol kormány tegyen meg minden tőle telhetőt a zavaros olasz politikai helyzet miatt a hajókon nagy valószínűséggel bekövetkező szabotázsakciók és zavargások ellen. A spanyol hatóságok azonban az angol nagykövetség újabb memoranduma után sem fordítottak különösebb figyelmet a probléma megoldására.<sup>22</sup> Az iratban a brit diplomácia tiltakozását fejezi ki a német ügynökök illegális spanyolországi, olasz hajókra is kiterjedő tevékenysége és szabotázsakciói ellen. Az angolok már nem hagyhatták szó nélkül a Cádizban állomásozó *Fulgor* fedélzetén kitört rendbontó megmozdulást, melyet bizonyíthatóan német irányítással szerveztek.<sup>23</sup> Hasonló hírek érkeztek Cartagenából is, ahol a német *Lipari* kapitánya tervezett szabotázsakciót az olasz *Lavoro* nevű hajó ellen. A tájékoztatás arról is beszámolt, hogy a *Lipari* egyik mentőcsónakja aknát akart elhelyezni a *Lavoro* alatt, azonban az akció meghiúsult, mivel a bomba idő előtt felrobbant. A sikertelen merénylet következményeként egy ember meghalt, egy súlyosan megsérült, a *Lipari* kapitánya pedig fejsérülést szerzett a robbanásban. Az említett események elegendő bizonyítékul szolgáltak az angoloknak arra, hogy

22 AMAE, R. 3219. Exp. 7. Nagy-Britannia Nagykövetségének memoranduma. Dátum és aláírás nélkül. Az irat beérkezésének dátuma azonban olvasható: 1943. november 8.

23 Az angol követség egy korábbi jegyzékében (1943. október 26.) is felhívta a spanyol hatóságok figyelmét az említett illegális akcióra. A nagykövetnek információi voltak arról is, hogy a *Fulgor* nevű hajóról már korábban és rendszeresen végezték német tengeralattjárók üzemanyag-ellátását. Az ismételt tiltakozások ellenére sem tett Franco semmit, hogy az ilyen és ehhez hasonló tevékenységeket megakadályozza. *Samuel Hoare*: Embajador ante Franco en misión especial. Sedmay Ediciones, Madrid, 1977. 287–288.

a spanyolok semmibe vették ismételt tiltakozásaikat, és nyugodtan engedték, hogy országukban német ügynökök tevékenykedjenek. Sok esetben pedig akcióik célpontjai éppen az olasz hajók voltak, amelyeknek a kérdése amúgy is kényes diplomáciai ügy volt Spanyolország és a szövetségesek között.<sup>24</sup>

Az olasz hajókra vonatkozó hivatalos angolszász és olasz diplomáciai iratok mellett érdemes kiemelni egy magánszemély, egy bizonyos Giuseppe Cosulich leveleiben megfogalmazódó véleményt is. Az illető genovai származású férfi volt, aki Madridban tartózkodott hajózási társaságok ügyeinek intézése végett. Tisztségéből eredően úgy érezte, hogy állást kell foglalnia a hajók kérdésében. A spanyol külügyminiszterhez címzett levelében leírja, hogy véleménye szerint az olasz hajók helyzete az olasz fegyverszünetből adódó anomáliának köszönhető, valamint igazságtalannak és törvénytelennek minősíti a szövetségesek olasz hadi- és kereskedelmi flottára vonatkozó követeléseit (a fegyverszünet 4. és 5. pontja). Cosulich, bízva a spanyol kormány igazságérzetében, Jordanához fordult, kérve a minisztert, hogy akadályozza meg az említett igazságtalanságot, vagyis a hajókat ne juttassák a szövetségesek kezére. Cosulich levele ugyan az olasz kolónia közvéleményének egy vadhajtásaként is értelmezhető, azonban értékes információkkal is szolgál azokról a hajókról, amelyek pillanatnyilag spanyol vizeken tartózkodtak, megemlítve a tulajdonos hajótársaságok nevét és azok székhelyét.<sup>25</sup> Ez utóbbi adat igen fontos Cosulich további okfejtése szempontjából. A genovai kereskedő igen negatív véleményen volt III. Viktor Emánuel király és a Badoglio-kabinet „*látzólag legitim*” hatalmáról. Cosulich szerint ez a hatalom nem lehet törvényes, mivel a királyi kormány csak a szövetségesek által megszállt területeken rendelkezik hatalommal. A levél olyan fordulatai, mint az „*ál-legitim Badoglio-kormány*” vagy Mussolini államának „*legitimitása*” nyíltan kifejezik Cosulich politikai véleményét. A Duce a közvélemény által „*lázadó, zendülő és törvénytelen*” jelzőkkel illetett északi köztársasága a levél szerzője szerint sokkal inkább megtestesíti a valós hatalmat, mint a Brindisi-központú állam. Az olasz kereskedő azzal indokolja véleményét, hogy Mussolini jóval nagyobb területekre – Róma, Genova, Milánó, Torino, Trieszt – terjesztette ki a hatalmát, mint a Badoglio-kormány. Cosulich azonban itt nagyvonalúan elhallgatja, hogy az említett területek – hasonlóan a délolasz vidék szövetséges ellenőrzéséhez – német megszállás alatt álltak. Ez a hatalmi kettősség sok bonyodalmat idézett elő Olaszország nemzetközi kapcsolataiban.

Cosulich ugyan nem kérdez rá nyíltan Spanyolország álláspontjára, de bármi legyen is Madrid döntése, a kereskedő bízik abban, hogy Franco legalább *de facto* elismeri az Olasz Szociális Köztársaság létét. Ezzel együtt a spanyol kormány azt is elismerné, hogy Badoglio nem rendelkezik hatalommal a szövetséges megszálláson kívül eső területeken. A genovai hajózási megbízott feltesz egy igen fontos kérdést: tekintettel Olaszország politikai és hatalmi megosztottságára, a spanyol vizeken horgonyzó olasz hajók vajon melyik Olaszországhoz tartoznak?

24 Uo. 286.

25 Az alábbi hajókat említi: *Cherca, Isonzo, Andalusia, Lucia C., Trovatore, Orata, Madda, Teresa Schiaffino, Fulgor.*

Badoglióéhoz vagy Mussoliniéhoz? Ennek eldöntésére Cosulich azt javasolja, hogy a hajók regisztrációs helyét kell figyelembe venni, és ez alapján könnyen megállapítható, hogy az adott hajó melyik Olaszország tulajdonát képi. A hajójegyzék szerint a hajók Róma, Genova és Trieszt kikötőkben lettek lajstromba véve, vagyis semmiféleképp nem tartozhatnak a Badoglio-kormányhoz, mivel az említett városok felett Mussolini gyakorolja a hatalmat – érvel Cosulich. Ha Franco engedne Badoglio kérésének, az – a fenti okfejtés alapján – teljesen jogtalan eljárás lenne.

Spanyolország semlegessége a másik ok az olasz hajóügyi képviselő szerint, mely összeegyeztethetetlen a hajók szövetséges fennhatóság alá tartozó területnek való kiadásával. Egy semleges államnak „*tartózkodnia kell a hadműveletekbe való közvetlen vagy közvetett beavatkozástól bármelyik hadviselő fél oldalán*” – írja. Majd határozottan kijelenti Cosulich, hogy Spanyolországnak meg kell akadályoznia, hogy a hajók hadi céllal útnak induljanak.<sup>26</sup> Hogy hivatkozásának jogi alapot adjon, a kereskedő a Nagy-Britannia és az Egyesült Államok között 1871. április 8-án megkötött washingtoni szabályzatot idézi még, melyet egyébként alapvetően az 1907-es második hágai békekonferencia is átvett.

A madridi német diplomáciai képviselő is hasonló véleményen volt, mint az idézett olasz magánszemély. Hitler nagykövete jegyzékben fordult a spanyol külügyminiszterhez, utalva egy október 2-i beszélgetésükre, amikor a német diplomata kifejezte Jordana gróf előtt az olasz hajók spanyol kikötőkben maradásának jelentőségét. Akkor Jordana ígéretet tett, hogy személyesen fog eljárni az ügyben. A nagykövet azonban jól érzékelte, hogy a Badogliót képviselő olasz diplomácia igen erős nyomást gyakorolt a spanyol kormányra a hajók kiadatása ügyében. A német diplomata erre némi hajlandóságot is vélt felfedezni a spanyol kormányban. Ennek egyik jele például az volt, hogy a Cesena hajó kapitányát és egy másik vezető tisztet leváltottak, mivel azok nem akarták elhagyni a kikötőt. Ennek ellenére a német diplomácia bízott abban, hogy a spanyol kormány a jövőben visszautasít majd hasonló segítségeket.<sup>27</sup> Összességében a dokumentumokból jól kiolvasható tehát, hogy a németeknek és Mussolini bábá államának is az volt az érdeke, hogy a hajók spanyol fennhatóság alatt maradjanak, és semmiképp ne kerüljenek az ellenség – vagyis a szövetségesek – kezére.

Madrid hivatalos álláspontja a Külügyminisztérium Nemzetközi Jogi Tanácsadó Hivatalának jelentéséből válik egyértelművé.<sup>28</sup> E dokumentum szerint egy hadviselő ország kereskedelmi hajói esetében „*a semleges országoknak semmiféle, a semlegességből eredő különleges eljárást nem kell gyakorolniuk*”. Vagyis ha ezek a hajók semleges kikötőkbe lépnek, a semleges országnak nem kell kü-

26 AMAE, R. 3219., Exp. 2. Giuseppe Cosulich levele Jordanának. Madrid, 1943. november 20. Cosulich még egy hasonló tartalmú levelet is írt szintén a spanyol külügyminiszternek. Uo. Madrid, 1943. november 29.

27 AMAE, R. 3219., Exp. 2. A német nagykövetség aláírás nélküli jegyzéke a spanyol külügyminisztériumnak. Madrid, 1943. november 29.

28 AMAE, R. 3219., Exp. 2. A Külügyminisztérium Nemzetközi Jogi Tanácsadó Hivatalának jegyzéke. Olvashatatlan aláírás. Madrid, 1943. december 7.



lönleges intézkedéseket hoznia. A hajókat nem kell internálnia, ami hadihajók esetében viszont indokolt volna.

Az irat úgy véli, hogy a hatóságok jogtalanul járnának el, ha az olasz kereskedelmi hajók szabad mozgását korlátoznák, mivel semleges államnak nincs joga megakadályozni ezen hajók szabad kereskedelmét. Ez csak abban az esetben változhat, ha a hajók tevékenysége veszélyeztetné az ország semlegességét és a semleges kikötők biztonságát – vonja le a következtetést a hivatal jegyzéke.

1943 utolsó napján datált levelében a madridi brit nagykövét újra tiltakozását fejezte ki a spanyol külügyminiszter előtt Eugenio Morreale ügynök illegális tevékenysége miatt, melynek beszüntetéséért a spanyol hatóságok semmit nem tettek. Az ismételt tiltakozás közvetlen oka az volt, hogy a fasiszta megbízott arra utasította a Las Palmas és Tenerife kikötőiben horgonyzó hajók kapitányait, hogy ne engedelmesséjének az olasz királyi kormány utasításainak. Az angol diplomácia remélte, hogy Franco intézkedéseket fog tenni, hogy hasonló esetre ne kerüljön sor a jövőben, és bízott abban is, hogy a spanyol hatóságok minél hamarabb elrendelik Morreale és más fasiszta ügynökök kiutasítását.<sup>29</sup>

Az iratokból kiderül, hogy a vitás helyzet még 1944-ben is fennállt, amikor Jordana az amerikai követségnek írt szóbeli jegyzékben fejezte ki kormánya álláspontját.<sup>30</sup> Az irat általános irányelvként kiemeli, hogy „amíg a háború tart, minden elsüllyesztett [spanyol] hajót kártéríteni kell egy másik hajóval”. A négy elsüllyesztett spanyol hajó közül kettőért (*Castillo Oropesa*, *Monte Igueldo*) már Olaszország vállalta a felelősséget, azonban a másik két hajó elsüllyedéséért – az angol tengeralattjárók támadása miatt – Nagy-Britanniát tartották a spanyolok felelősnek. Mivel Franco kormánya ragaszkodott a „hajót hajóért” elv betartásához, a spanyolok hét olasz hajó közül ötöt hajlandóak lettek volna átengedni, míg kettőt (*Madda*, *Trovatore*) a saját elsüllyedt hajóik kompenzációjaként tartottak volna meg. A spanyol külügyminiszter ezt az engedményt igazán „baráti és előzékeny” eljárásnak minősítette, és remélte, hogy az angolszász kormányok is értékelné fogják ezt a gesztust.<sup>31</sup>

Feltehetőleg 1944. februári keltezésű az az irat, mely újabb részleteket tár elénk az olasz kereskedelmi hajók ügyében folyó tárgyalásokról.<sup>32</sup> A jegyzék tizenöt, spanyol kikötőben horgonyzó olasz hajóról tesz említést, melyek közül Spanyolország csak nyolcnak adott eltávozási engedélyt.<sup>33</sup> A fennmaradó hét hajó

29 AMAE, R. 3219., Exp. 2. Hoare Jordanának. Madrid 1943. december 31.

30 AMAE, R. 3219., Exp. 3. A spanyol külügyminiszter szóbeli jegyzéke az Egyesült Államok Nagykövetségének. Madrid, 1944. január 17.

31 Néhány nappal később Jordana Paulucci előtt is kifejtette kormánya álláspontját. AMAE, R. 3219., Exp. 3. Gómez Jordana szóbeli jegyzéke Paulucci di Calbolinak. Madrid, 1944. január 21. Ebben a jegyzékben Jordana hivatkozik a Bonomi és Carceller között született nizzai megállapodásra is, mely szerint Spanyolország nem teljesítheti Nagy-Britannia kérését az olasz hajók kiadása ügyében.

32 Az irat nincs datálva, azonban a szövegbeli február 16-ra való utalás miatt valószínűleg február második felében született a dokumentum.

33 Vissza kell utalnunk a hajók átmeneti átadását rögzítő egyezményre, mely csak tizenegy hajóról ír. Egy 1944. végi dokumentum viszont tizennégy hajót nevez meg. Archivo Storico del Ministero degli Affari Esteri (Roma), Serie Affari Politici, 1931–1945 (= ASMAE, SAP), Spagna, b. 66. Marchiori jegyzéke a

nem kapta meg az engedélyt, tekintettel arra, hogy ezek a két ország között fennálló tárgyalások részét képezték.<sup>34</sup> Ennek ellenére a szövetségesek és az olasz királyi kormány továbbra is ragaszkodott a maradék hét hajó kiadatásához is. Erre a spanyol kormány válaszában a korábbi álláspontját ismételte meg, vagyis hogy hajlandó volna öt hajó (*Orata, Andalusia, Cerca, Isonzo, Teresa Schiaffino*) szabadon engedésére, kettőt azonban (*Madda, Trovatore*) az elsüllyedt spanyol hajók kompenzációjaként kívánja megtartani.

Nagy-Britannia nem értett egyet a spanyol javaslattal, viszont beleegyezett volna, hogy Spanyolország hajóbérleti díj megfizetésével megtarthassa a kért hajókat. Ellenkező esetben megtiltották volna az elsüllyedt *Monte Gorbea* hajóért kompenzációként Németországtól kapott *Corrientes* hajó közlekedését is.

A nehézkes tárgyalások eredménye végül az lett, hogy a spanyol külügyminiszter beleegyezett az öt olasz kereskedelmi hajó szabadon engedésébe. Egy hónap múlva a hatóságok a tizenegyből hat hajót adtak át végül a szövetségeseknek.<sup>35</sup> A maradék hajók átadásának ügye két ok miatt is tovább húzódott. Egyrészt a spanyol kompenzáció kérdése, másrészt a németországi volfrámszállítmányok kapcsán egyre élesebbé váló vita miatt. Az 1944. április 29-én aláírt spanyol–amerikai egyezmény azonban pontot tett az ügy végére, a szövetségeseknek kedvező módon rendezve a hónapok óta húzódó problémát. A kereskedelmi hajók elhagyhatták tehát a spanyol kikötőket, és a május 2-án nyilvánosságra hozott egyezmény előírányozta a hadihajók ügyének mihamarabbi döntőbírói megoldását is.

## A spanyol felségjogú vizeken állomásozó olasz hadihajók körüli jogi vita

Az említett spanyol–amerikai egyezmény rendezte ugyan a kereskedelmi hajók ügyét, a hadihajók problémájának megoldásáig még további kilenc hónapra volt szükség. Az iratokból az is kitűnik, hogy míg az angol diplomácia főleg a kereskedelmi hajók ügyében emelte fel a hangját, az amerikaiak a hadihajók körül támadt vita megoldásán dolgoztak.

Az olasz fegyverszünet megkötése után, 1943. szeptember 10-én Mahón kikötőjében horgonyzott a cirkáló *Attilio Regolo* és három torpedóromboló, a *Mitragliere*, a *Fuciliere* és a *Carabiniere*. Ugyanazon a napon lépett be Polensa kikötőjébe három torpedóromboló, az *Orsa*, az *Impetuoso* és a *Pegaso*. A két utóbbi hajó kapitánya úgy döntött, hogy 24 órán belül elhagyják a kikötőt és a nyílt

Politikai Főigazgatósághoz Paulucci di Calboli tevékenységéről. Róma, 1944. december 23. Az olasz külügyminisztérium egyik későbbi irata ismét tizenöt kereskedelmi hajót említ. ASMAE, SAP, Spagna, b. 83. Róma, 1945. július 23.

34 Ezek a tárgyalások a Mussolini hatalma alatti nizzai megállapodásra vonatkoztak.

35 Hayes emlékirataiban szintén tizenegy hajóról tesz említést. *Carlton J. H. Hayes: Misión de guerra en España. Epesa Argentina, Buenos Aires, 1946. 238.* Az idézett iratokban felbukkanó adatok pontatlan-sága – 11, 14, 15 hajó – is jól mutatja az ügy egészen kaotikus jellegét.

tengeren horgonyoznak le. A többi hajót az előírás szerinti 24 óra elteltével a spanyol hatóságok internálták. A hajók kapitányai együttműködőnek bizonyultak, megígérték, hogy segítenek a hajók kötélzetének és vitorláinak a leszerelésében, hogy azok a spanyol döntés értelmében ne tudják a kikötőt elhagyni. Ugyanakkor kifejezték azt is, hogy nem értenek egyet az internálással. Ellenvetésük alapjául a XIII. hágai egyezmény 19. cikkelyét hozták fel, mely kimondta, hogy a 24 óra további 24 órával meghosszabbítható abban az esetben, ha „a hajók a megérkezésüktől számított 24 órán belül nem kapnak szemet a semleges államtól”.<sup>36</sup> Néhány nap múlva megérkezett még Mahón kikötőjébe az M. Z. 780 jelzésű partraszálló csónak, valamint a Vöröskereszt egyik csónakja, R. A. M. A. jelzéssel. Barcelonába futott be további két partraszálló csónak, az M. Z. 778 és az M. Z. 800. A spanyol hatóságok 24 óra elteltével ezeket is internálták.<sup>37</sup>

Természetesen a spanyol eljárás az angolszász és az olasz diplomácia heves tiltakozását váltotta ki. Mindhárom fél diplomáciája szóbeli jegyzékkel fordult Gómez-Jordanához.<sup>38</sup> Az internálás ellen érvként az olasz fegyverszünet 4. pontját hozták fel, melynek értelmében a hajók éppen úton voltak a megjelölt szövetséges kikötők irányába, és csak azért érintettek spanyol kikötőket, hogy üzemanyagot vételezzenek, valamint a sebesülteket biztonságba helyezték. Mindhárom ország képviselője, hivatkozva az említett cikkelyre, kifejezte reményét, hogy Spanyolország feltehetőleg nem fogja megakadályozni, hogy az olasz hadihajók elhagyják a kikötőket. Bízta abban is, hogy a spanyolok majd üzemanyaggal is ellátják a szóban forgó hajókat.<sup>39</sup>

Jordana október 6-án válaszolt mindhárom szóbeli jegyzékre. A külügyminiszter kifejtette, hogy kormánya nem tudja teljesíteni sem az olasz, sem az angolszász hatalmak kérését, mivel a hajók érkezésüktől számított 24 óra elteltével sem hagyták el a kikötőt, ezért a hatóságok teljesen jogszerűen jártak el az internálásukkal. Jordana azzal is érvelt, hogy az olasz fegyverszünet a semlegesek számára *res inter alios acta*, és ennek betartása vagy be nem tartása jogilag nem érinti a semleges államokat. Továbbá, tekintve, hogy a fegyverszünet csak az ellenségeskedést szüntette be, s nem teremtett békét, a semleges hatalmak számára továbbra is életben maradtak a semlegesség jogai és kötelességei. A 24 órás meghosszabbítás tekintetében Spanyolország a hágai döntést egyrészt *választhatónak* („*facultativo*”), másrészt a semlegesség kitételeinek fenntartásával értelmezte.<sup>40</sup>

36 <http://www.icrc.org/spa/resources/documents/misc/treaty-1907-conv-rights-duties-neutral-powers-naval-war-5tdm2n.htm>. A hozzáférés ideje: 2011 novembere.

37 José de Yanguas Messía: *La cuestión de los buques de guerra italianos internados en puertos españoles* (1943–45). Artes Gráficas Diana, Madrid, 1950. 19.

38 Az USA Nagykövetsége szeptember 13-án, Nagy-Britannia Nagykövetsége szeptember 15-én, Olaszország Nagykövetsége pedig szeptember 27-én fejezte ki írásbeli tiltakozását a spanyol külügyminiszter előtt.

39 J. de Yanguas Messía: i. m. 19–20.

40 Uo. 20.

Mivel a hajók ügyében továbbra sem történt érdemi változás, 1943. október 12-én<sup>41</sup> az amerikai követ, Hayes személyesen adott át egy újabb jegyzéket a spanyol külügyminiszternek.<sup>42</sup> Jordana megígérte, hogy a minisztérium jogászai ki fogják vizsgálni az ügyet, és remélte, olyan döntés fog születni, mely egyrészt kielégíti a szövetségeseket, másrészt viszont nem sérti a nemzetközi jog szabályait sem.<sup>43</sup> Az amerikai diplomácia bízott a gyors ügyintézésben, azonban ez nem következett be, a hadihajók problémája olyan összetett kérdéssé vált, hogy rendezése egészen 1945 januárjáig elhúzódott. Végül az amerikai diplomácia belement a spanyol javaslatba, ami alapján az ügyet döntőbírói jogkörbe utalták.<sup>44</sup>

Az Egyesült Államok követe 1944 januárjában újra hangot adott panaszának az olasz hajók visszatartása miatt. Jordana válaszában úgy ítélte meg, hogy az USA túlságosan nagy nyomás alatt tartja a spanyol kormányt, és igényei egyre csak nőnek.<sup>45</sup> Február 3-án Hayes újra indítványozta, hogy rendezzék végre a két ország közötti függő ügyeket. Első helyen az olasz hadihajókat, másodsorban pedig a kereskedelmi hajókat említi.<sup>46</sup>

Jordana váratlan halála után (1944. augusztus 3.) az új külügyminiszterre, a korábbi vichyi nagykövetre, José Félix de Lequericára várt az olasz hadihajók megoldatlan problémája. Ő sem tudta teljesen normalizálni a két ország közötti furcsa diplomáciai viszonyt, az olasz hajók ügyében azonban néhány fontos lépést tudott tenni. Hayes Lequerica előtt kifejtette, hogy ha Spanyolország végre kiadná az olasz hadihajókat, azzal Franco a gyakorlatban kinyilvánítaná jóindulatát az USA iránt, tekintve hogy a szövetségesek a visszajuttatott hajókat a Japán elleni hadműveletekben fel tudnák használni. Ennek ellenére a spanyol kormány továbbra is kitartott álláspontja mellett, azonban Lequerica megígérte, hogy amint olyan megoldást tud kormánya találni, amely a nemzetközi joggal összeegyeztethető, akkor a spanyol hatóságok nem késlekednének a kérés teljesítésében.

Hayes és Lequerica október–november folyamán háromszor is találkozott személyesen. Ezekon a megbeszéléseken a külügyminiszter biztosította a nagykövetet arról, hogy a hajók rövid időn belül elhagyják a spanyol kikötőket, azonban a pontos dátumról még nem született döntés. Hayes már távozását tervezte Madridból, azonban a hajók ügyének megoldása előtt nem akarta elhagyni a spanyol fővárost. Lequerica megígérte az ügymenet felgyorsítását, és szellemesen hozzá-

41 Hayes először október 22-i dátummal említi az irat átadását. *C. J. H. Hayes*: i. m. 207. Azonban néhány oldallal később (238., 245.) a feljegyzés dátumaként október 12-ét jelöli meg. Mivel más utalásokban is ez utóbbi időpont fordul elő, az előző keltezés feltehetőleg csak nyomdahiba lehetett.

42 Uo. 207., 238., 245.

43 Uo. 207.

44 Uo. 326–327.

45 Uo. 245.

46 Harmadik megoldásra váró ügyként a németországi volfrámszállítmányok beszüntetését nevezte meg. A negyedik pontban a tangeri német konzulátus bezárását, a német náci ügynökök spanyol területről való kiutasítását, valamint a német kém- és szabotázsakciók tiltását említi Hayes. A lista utolsó pontja a Kék Hadosztály maradékának a visszavonását írja elő. Uo. 251.

fűzte még, hogy Hayes nyugodtan elutazhat Spanyolországból „*az ezüsttálcán felkínált olasz hadihajókkal*”.<sup>47</sup>

Lequerica egy ismert nemzetközi jogászhoz, José de Yanguas Messíához<sup>48</sup> fordult, hogy – ha sem az angolszászoknak, sem az olasz nagykövetnek nincs el- lenvetése – vállalja el a döntőbíráskodás feladatát. Egyik félnek sem volt végül ki- fogása a nagy tiszteletben álló és szakmailag elismert jogász személye ellen. Mind- annyian elfogadták, hogy Yanguas Messía határozatát döntőbírói értékűnek tekintik, és ennek alapján egyezsége jutnak az olasz hadihajók ügyében. A bírói döntés 1944. december 29-én készült el. A jogászdoktor számára a kérdésnek alapvetően két oldala volt. Egyrészt meg kellett vizsgálnia, vajon a spanyol kor- mány jogosan járt-e el a hajók internálásával. Másrészt el kellett döntenie, hogy a hajók az adott pillanatban visszaadhatóak voltak-e, és ha igen, melyik peres felet illeti meg a birtoklásuk.

Yanguas Messía kiindulási pontja a XIII. hágai egyezmény 19. cikkelye volt, ami szerint a spanyol hatóságok elvileg jogszerűen jártak el, amikor a 24 óra elteltével internálták az idegen hajókat. Akkor a kapitányok elfogadták a döntést azzal az észrevétellel, hogy a spanyol kormány ugyanannak az egyezménynek egy kiegészítését is figyelembe vehette volna, mely szerint a 24 órás határidő abban az esetben kitolható, ha a hajók nem kapnak elegendő üzemanyagot ahhoz, hogy a saját nemzetükhöz tartozó legközelebbi kikötőbe elérhessenek.

Spanyol részről tehát a vitatott pont az egyezmény 19. cikkelyének értel- mezéséből eredt. Egy semleges ország kötelezhető-e arra, hogy egy hadban álló nemzet hadihajóját üzemanyaggal lássa el, vagy ellenkezőleg, a hajóknak maguk- nak kell-e gondoskodni az utánpótlásról? Abban az esetben, ha a hajók erre kép- telenek, felmerül a második kérdés, vajon a 24 órás határidőt szigorúan be kell-e tartani vagy sem. Messía szerint az alapvető probléma onnan eredt, hogy a felek különböző módon értelmezték az üzemanyag-ellátásra vonatkozó részt. Míg a szövetségesek és Olaszország kötelezőnek, a spanyol kormány *fakultatívnak* értel- mezte ezt a pontot.

Valójában a döntőbírói határozat az említett cikkely értelmezésére szo- rított. Tekintve, hogy ez a rendelkezés nem írta elő az üzemanyag-ellátás kö- telezettségét, ez alapján Yanguas Messía döntése kimondta, hogy nem létezett olyan meghagyás, mely egy semleges államot hadviselő hajók ellátására kötele- zett volna.

A spanyol álláspont másik meggyőző érve az olasz fegyverszünet már em- lített 4. pontja, mely Spanyolország számára valóban *res inter alios acta* volt. Azért is, mert a háború Németország ellen tovább folyt, így Spanyolországnak továbbra is tiszteletben kellett tartania a semlegesség kritériumait.

A peres felek szinte teljesen figyelmen kívül hagyták a jogtörténetés egyik fontos megállapítását. Yanguas Messía bírói döntésében ugyanis kiemelte, hogy az

47 Uo. 328.

48 Yanguas Messía a madridi egyetem nemzetközi jogi tanszékének tanára volt. Korábban a Vatikánál akkreditált nagykövetként diplomáciai tisztséget is betöltött.

1907-es hágai megállapodás óta eltelt majdnem negyven évben olyan jelentős változások történtek, melyek közvetve vagy közvetlenül hadi döntésekre is kihatással lehetnek. Amikor a század elején megszületett a döntés, a hajók szénellátása nem jelentett különösebb problémát, és a szabadpiac működésének köszönhetően az állam passzívan figyelhette az ilyen akciókat, a semlegesség szabályainak áthágása nélkül. A háborús esztendőkből azonban az üzemanyag-ellátás már központi kérdés volt, főleg azoknak az országoknak, amelyek nemzeti területükön kevés nyersanyaggal rendelkeztek. A világháború idején Spanyolországban bevezették a jegyrendszert az üzemanyag elosztásában is, és az azt irányító szervnek állami meghatalmazásra volt szüksége az üzemanyag eladásához. Az állam azonban abban az esetben megtagadhatta ezt az engedélyt, ha semlegessége az üzemanyag eladásával sérült volna, vagy ha saját belső ellátása emiatt hiányt szenvedett volna. A döntőbíró Messia mindkét korlátozást jogosnak ítélte meg: az elsőt a semleges státusból adódó nemzetközi kötelezettségek, a másodikat az állam saját létfenntartási joga miatt, hiszen háborús években az üzemanyag igen fontos érték volt mind a hadviselő, mind a semleges államoknak.<sup>49</sup>

A hágai döntés, mint korábban említettük, előírta, hogy hadviselő hajók normális esetben nem tartózkodhatnak 24 óránál többet semleges kikötőkben. Az olasz hadihajók spanyol kikötőkbe lépése óta eltelt tizenöt hónap miatt ez a kikötés azonban már hatályát veszítette. Mégis, mi módon lehetne megoldást találni egy már elévült jog felelevenítésére? Erre Messia úgy adja meg a választ, hogy a bírói döntés kihirdetésétől kell számítani az új 24 órás határidőt.

A december 29-én megszületett döntőbírói határozat elfogadására Hayes és Lequerica egy külön egyezményben vállalt kötelezettséget. Az egyezményhez csatolt első jegyzőkönyv előírta, hogy az ítélet addig nem léphet hatályba, amíg a brit nagykövetség, kormánya képviselőjében, nem csatlakozik Hayes és Lequerica megállapodásához. A második jegyzőkönyv pedig azt rögzítette, hogy a spanyol külügyminiszter és az amerikai nagykövetség együttesen fogják ismertetni az egyezmény szövegét az olasz nagykövettel.<sup>50</sup> Brit részről január 6-án, olasz részről január 9-én történt meg a december 29-i egyezményhez való csatlakozás.<sup>51</sup>

Messia bírói döntésének kihirdetésére 1945. január 14-én került sor az amerikai nagykövetség Goya Szalonjában. Ludovico Gallarati Scotti a döntésről szóló elemzésében a ceremónián részt vevő személyek közt felsorolja a spanyol külügyi államtitkárt, az angol és az olasz ügyvivőket, valamint az amerikai tanácsost, Butterworthot.<sup>52</sup> Messia 1950-ben megjelent retrospektív magyarázatában azonban arról ír, hogy a jelenlévők között nem volt ott a spanyol külügyi államtitkár. Gallarati Scotti felsorolásából viszont Hayes maradt ki, akinek jelenléte nélkül

49 *J. de Yanguas Messia*: i. m. 23–24.

50 *Uo.* 26–28.

51 Angol oldalról James Bowker, olasz részről a Paulucci távozása utáni ideiglenes megbízott, Luciano Mascia szignálta az iratot. *Uo.* 28–29.

52 *Ludovico Gallarati Scotti*: *L'Internamento di navi da guerra italiane nella Spagna neutrale*. Dott. A. Giuffrè, Milano, 1948. Őt idézi: *J. de Yanguas Messia*: i. m. 10.

azonban nem kerülhetett volna sor az irat ismertetésére és aláírására. Messía arról is beszámol, hogy a határozat felolvasása után ő maga ment a Santa Cruz Palotába, ahol Lequerica is szignálta az Egyesült Államok nagykövetségén már ismertett iratot.

A döntőbírói határozat ismertetésére tehát január 14-én került sor. Messía utal rá, hogy az eredeti dátum január 13. lett volna, azonban a Baleári-szigetek kedvezőtlen időjárási körülményei miatt az üzemanyag-ellátást vállaló olajszállító hajók érkezése veszélybe került. Az egynapos haladék azonban elegendő volt ahhoz, hogy az üzemanyag megérkezzen az olasz hadihajókhoz, s így azok a bírói döntés ismertetésétől számított 24 órán belül, 1945. január 15-én elhagyhatták a spanyol kikötőket.

A kereskedelmi hajók ügyében idéztük Giuseppe Cosulich fellépését. Az olasz hadihajók körüli vitában is érdemes megvizsgálni a *dissidens* Olaszország álláspontját. Ez alkalommal nem egy magánszemély, hanem az RSI spanyolországi nem hivatalos képviselője, Eugenio Morreale szólalt fel. Amikor a fasiszta ügynök tudomást szerzett a bírói határozat elfogadásáról, egy Lequericához írt szóbeli jegyzékben adott hangot tiltakozásának.<sup>53</sup> Mussolini megbízottja az amerikai külügyi államtitkár január 19-i nyilatkozatából értesült arról, hogy a visszakövetelt hajók a szövetségesek haderejét fogják végül erősíteni, vagyis az Olasz Szociális Köztársaság – melynek érdekeit Morreale képviselte – ellen is bevethetők lesznek. A fasiszta megbízott kormánya nevében panaszt emelt a spanyol külügyminisztériumban, mivel a döntőbírói határozat aláírásával a barátinak tekintett spanyol kormány az RSI ellenségeit részesítette támogatásban. Lequerica Morrealénak küldött válaszához csatolta Messía határozatának másolatát, melynek értelmében a spanyol kormány megszüntette az olasz hajók internálását. A döntés jogosságának alátámasztására a külügyminiszter a XIII. hágai egyezmény 19. cikkelyére hivatkozott a fasiszta ügynök előtt is.<sup>54</sup>

A semleges spanyol vizeken horgonyzó olasz hajók kapcsán támadt diplomáciai vita jelentőségét az a tény mutatja, hogy az angolszász diplomaták Spanyolországgal szembeni panaszai között 1943–1945 során, mint láthattuk, folyamatosan napirenden maradt a hajók megoldatlan ügye. A náci ügynökök Spanyolországból való kitiltása, a németországi volfrámszállítmány felfüggesztése, a tangeri német konzulátus bezárása, valamint a Kék Hadosztály keleti frontról történő teljes kivonása mellett a szövetségesek elvárták Spanyolországtól az olasz hajók problémájának rendezését is, mintegy garanciájaként a szövetségesek iránt tanúsított jóindulatú semlegességnek.

53 AMAE, R. 3219., Exp. 6. Morreale szóbeli jegyzéke Lequericának. Madrid, 1945. január 29.

54 Uo. Lequerica Morrealénak. Madrid, 1945. február 1.