

MOLNÁR GYÖRGY

A Monarchia hadiflottájának utóélete

A Monarchia hadi és kereskedelmi hajózását a közvélemény, de még a történészek is hajlamosak jelentéktelen, inkább neveléses és csak a költségvetés terheit növelő dologként kezelni. Való igaz, hogy a világ nagy hajózó nemzetével összehasonlítva méreteiben és műszaki színvonalában egyaránt másodrendű volt, viszont a Monarchia legfőbb potenciális tengeri ellenfele, Olaszország, sőt Franciaország hajózása is ebbe a kategóriába tartozott. Az Adrián és a Földközi-tengeren egyedül az angol flotta jelenthetett valóban elsőrendű erőt, de annak modern főerői mindvégig az Északi-tengeren és az Atlanti-óceánon maradtak. Ilyen körülmények között Ausztria–Magyarország haditengerészete az I. világháború egész időtartama alatt sikeresen látta el stratégiai feladatát, az Adriai partvidék védelmét. A kereskedelmi tengerészet a költségvetés nagyrányú és átgondolt támogatásával, Triesztre és Fiuméra támaszkodva, 1914-ig biztosította a Monarchia külkereskedelmének a szükséges szállítókapacitást.

Magyar szempontból különösen érdekes, hogy a dunai hajóraj a háború első napjától az utolsóig főlényes biztonsággal látta el feladatait, és hogy a Magyar Folyamtengerhajózási Részvénytársaság (MFTR), valamint az osztrák Duna Gőzhajózási Társaság (DDSG) a Dunának és mellékfolyóinak vitathatatlanul legjelentősebb hajózási vállalatai voltak s maradtak az I. világháború után is.

Azt, hogy ez a hajózás valóban nem volt jelentéktelen, mi sem bizonyítja jobban, mint hogy a győztesek számára a hajók és a kikötők egymás közötti elosztása a békeszerződések fontos pontja lehetett.¹ A következőkben megkíséreljük nyomon követni a Monarchia hajóinak 1918 utáni, gyakran meglepően hosszú és kalandos pályafutását. Néhány jellemző karrier bemutatásával azt is megpróbáljuk érzékeltetni, milyen szerepet játszottak a Monarchia volt tengerésztisztjei az utódállamok életében.²

A tengeri hadihajók sorsa

A Monarchia tengeri flottája az igazi nagyhatalmak – Anglia, Németország, USA, Japán – flottáihoz képest nemcsak sokkal kisebb volt, de a hajók korát és minőségét tekintve sokkal heterogénebb is. Az Adria mint hadszíntér, és Olaszország mint ellenfél lehetővé tették, hogy viszonylag régi hajók is sokáig aktív szolgálatot teljesítsenek. Ugyanakkor a Ferenc Ferdinánd főherceg nevéhez köthető, a századfordulót követő tagadhatatlanul fokozott flottafejlesztés ellenére Ausztria–Magyarország anyagi teherbíróképessége sohasem tette lehetővé egy teljes egészében modern flotta kiállítását. Ezt tükrözi a győztesek között elosztott hadihajók sorsa.

Az I. világháború után a győztes államok is drasztikusan visszafogták fegyverkezésüket, amelynek legdrágább része éppen a flotta volt. Amikor lezárult „a háború, amely véget vet minden háborúnak”, általános, a törvényhozókat és a politikusokat is befolyásoló közhangulattá vált az az antinavalizmus, amely leglátványosabban az 1922-es Washingtoni Tengeri Fegyverkezési Egyezményben

¹ A hadihajók vonatkozásában a Naval Allied Commission for the Disposal of Enemy Vessels végzte el az elosztást a Monarchia egész területén, tehát az Adrián és a Dunán is. A dunai kereskedelmi hajóparkot W. Hines amerikai döntőbíró 1921. augusztus 2-i döntése alapján kellett felosztani. Vö. *Csoňkaréti K.*: Hadihajók a Dunán 221., és *Winckler István*: A magyar folyamhajózás. Bp. 1937. 8–10.

² A rendelkezésre álló anyag magyar, osztrák, német, lengyel és olasz példákra terjed ki. Sajnos a volt kisantantországokba került tisztokról nincs adatom.



1. kép. A német „HINDENBURG” csatacirkáló 1917-ben készült el. 1919-ben Scapa Flow-ban angol fogságban személyzete elsüllyesztette. A két világháború között egy élelmes vállalkozó komoly vagyont szerzett kiemeléssel és lebontásával.

nyilvánult meg.³ A világtendencia tehát az volt, hogy az államok igyekeztek megszabadulni flottáik nagyobbik, régebbi hajókból álló részétől. Ezeknek a háborúban elhasználódott egységeknek a fenntartását a korlátozott békeköltségvetések amúgy sem viselték volna el. Így kerülhetett ócskavasként értékesítésre az I. világháborút megelőző tengeri fegyverkezési verseny megannyi méregdrága hajócsodája, köztük maga a híres „DREADNOUGHT” is, amelynek neve a modern csatahajótípus nevévé vált az I. világháború körüli években.⁴

A saint-germain-i békeszerződés a Monarchia minden számba vehető nagyobb hadihajóját elosztotta a „négy nagy” között.

A háború utáni viszonyok ismeretében nem csodálkozhatunk azon, hogy a legnagyobb hajóegységek – a *csatahajók* – közül egyetlenegy sem állított szolgálatba egyetlenegy győztes állam sem. Maga az elosztás aránya azonban így is érdekes. A fő ellenfél, Olaszország öt csatahajót szerzett meg és 1920–1924 között ócskavasként értékesítette őket. Az antant legerősebb tengeri államának, Angliának ítélt öt csatahajót szintén Olaszországban bontották le 1921-ben.

Franciaország csak egyetlen csatahajót kapott, a „PRINZ EUGEN”-t, a legmodernebb „Tegethoff” osztályból, amelyet földközi-tengeri flottája lögyakorlatain célhajóként süllyesztettek el.⁵ Jugoszlávia, amely az Adrián Olaszország riválisa lehetett, mindössze egyetlen, rendkívül elavult, 1885-ös építésű csatahajót kapott, s ezt 1922-ben ki is selejtezte. Így állt elő az a groteszk helyzet, hogy a legdrágább és legnagyobb presztízű hajók – a csatahajók – közül a győztesek egyetlenegyét sem tartották meg használatra.

A második legnagyobb hadihajótípus, a *cirkálók* elosztása némileg eltérő képet mutat. A nagyhatalmak itt is a legnagyobb – és teljességgel elavult – páncélos cirkálókat szereztek meg: Anglia nyolcat, Franciaország egyet, s 1919–1920-ban könyörtelenül ki is selejtezték őket.

A háború harcaiban oly sok sikert elért modern könnyűcirkálók azonban kívánatos szákmányuk bizonyultak. A megmaradt három közül kettőt Olaszország, egyet Franciaország állított szolgálatába, s használták is ezeket az 1920-as, 1930-as években. Az olasz szolgálatába került „SAIDA” (új neve „VENEZIA”) és „HELGOLAND” (új neve „BRINDISI”) éppen azokkal a „OUARTO”, „NINO BIXIO” és „MARSALA” könnyűcirkálókkal került egy kötelékbe, amelyek ellen a leggyakrabban harcolt az I. világháborúban. A francia flotta „THONVILLE” cirkálója nem más volt, mint a korábbi nevezetes „NOVARRA”, amelyen Horthy Miklós ellentengernagy az otrantói áttörést vezette. Egyébként a német flotta felosztott hajói közül is a hasonló könnyűcirkálók bizonyultak a legnépszerűbbeknek a győztesek körében.⁶ Ez az a hajótípus, amely még elég olcsó ahhoz, hogy a flotta hadvezetősége gyakran merje harcban kockáztatni, viszont elég nagy és tűzerős ahhoz, hogy önállóan is sikeresen tudjon tevékenykedni.

Az I. világháború talán legfontosabb tengeri stratégiai tanulsága, hogy a nagy csatahajókat és csatacirkálókat drágaságuk és potlásuk többéves időtartama miatt mindig tétováztak kockáztatni. Ezért végül is hiába költötték rájuk folyamatosan a tengerészeti költségvetés túlnyomó hányadát, a

³ Az első világháború alatt a világ kereskedelmi tengerészete 15 millió tonna hajóteret veszített. Ez önmagában is súlyos csapás volt a világgazdaságra, de ehhez járult még a háború végén újrakezdődő tengeri fegyverkezési verseny veszélye. Az Egyesült Államok 6 csatahajó és 6 csatacirkáló építésébe kezdett. Erre válaszul Japán 4–4 hasonló és Nagy-Britannia is 4–4 hasonló egységgel készült felelni. Ezek mind nagyobbak és gyorsabbak voltak a meglévőknél és a korábbiaknál nagyobb kaliberű, 16 hüvelykes (406 mm) ágyúkat hordoztak. A tervezett hajók ára 252 millió font lett volna, ami nehezen elviselhető és indokolható terhet jelentett volna az éppen meginduló békés gazdálkodásban. Vö.: *Peter Kemp: The History of Ships.* 1978 London. 238–239.

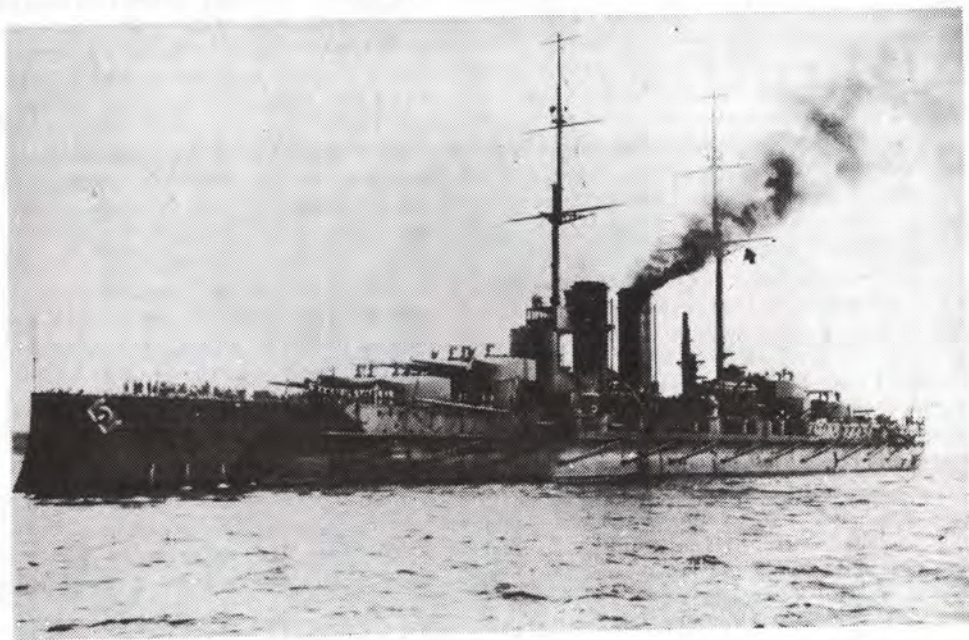
⁴ A „DREADNOUGHT” volt az első csatahajó, amelyet csak egyetlenegyféle nagykaliberű ágyúval szereltek fel, viszont abból tízet kapott forgó tornyokban. Hajtóműve az akkor új gőzturbina volt. 1906-ban építették és 1920-ban bontották le. Különös módon az egyetlen említésre méltó fegyvertényt nem ágyúival hajtotta végre, hanem 1915-ben egyszerűen legázolt egy útjába került német tengeralattjárót. *P. Kemp: i. m.* 223.

⁵ *René Greger: Austro-Hungarian Warships of World War I.* London 1976. 25.

⁶ *Bak József–Csonkaréti Károly–Súrhiúai Gyula: Hadihajók.* Típuskönyv. Bp., 1984. 381–382. és *Weyers Taschenbuch der Kriegesflotten* 1940. München/Berlin 1940), 90–91. és 120.



2. kép. Az 1893-ban épült „BUDAPEST” régi típusú csatahajó nyomvonalban testvérhajójával, a „WIEN”-nel.



3. kép. A „PRINZ EUGEN” csatahajó, melyet Franciaország kapott.

harcokban mégis alig vettek részt. A „flet in being”⁷ – azaz a pusztta meglétével stratégiai fenyegetést kifejtő flotta – szinte teljesen haszontalan a tengeri háború mindennapos taktikai harcaiban, amelyeknek meghívása végül is a kisebb hajókra maradt. Winston Churchill – mint az admirális első lordja – tökéletesen kifejezte ezt a pszichóizist, amikor azt mondta, hogy a britek csatahajóból álló honi flottájának (Grand Fleet) parancsnoka, „Jellicoe az egyetlen ember, aki egy delután elvesztheti a háborút.”⁸

A teljességgel elavult, gőzgéppel hajtott ún. *torpedóhajók* közül Olaszország hatot, Franciaország egyet kapott, és 1920-ban azonnal szét is vágták őket ócskavasnak. A modernebb *rombolók* és *torpedónaszádok* esetében már teljesen eltérő képet kapunk. Igaz, a legrégebbi rombolók közül – amelyek elavultak és a feszített tengeri szolgálat miatt agyonhajszoltak is voltak – Olaszország 11-et, Franciaország kettőt küldött hajóbontóba. Ugyanakkor a győztesek oldalán álló, de szegény Görögország 1932-ig szolgálatban tartotta az „ULAN” rombolót „SMIRNY” néven.

A háború éveiben a „Helgoland” osztályú cirkálók állandó kíséretet adó „Tatra” romboló-osztály valamennyi túlélő egységén kapva kaptak a győztesek. Olaszország hetet állított szolgálatba közülük, s az utolsó kettőt csak 1939-ben selejtezte ki. A francia haditengerészet is kapott egyet ebből a típusból, és 1931-ig használta.

A torpedónaszádok közül a kisebbek, amelyek amúgy is teljesen elhasználódtak, viszonylag hamar selejtezésre kerültek. Olaszország 1920–1922 között 17 egységet bontott le. A használhatóbbakat – nyolc hajót – az olasz pénzügyórség 1925-ig működtette. Anglia – nagyhatalmi státusának megfelelően – 24 darabot szerzett ezekből a hajókból, azonban az összeset azonnal továbbadta olasz ócskavas-kereskedőknek. Hasonló sorsra jutott a négy Franciaországnak ítélt torpedónaszád is.

Jugoszlávia viszont, mint szegény győztes, szolgálatába állította a kapott nyolc öreg torpedónaszádot, és csak 1930-ban selejtezte ki őket. Dióhéjban ez a 78 és 110 tonnás torpedónaszád-típusok története.

Ezzel elérkeztünk a 250 tonnás torpedónaszádokhoz, amelyek talán a legkalandosabb pályát futották be az osztrák–magyar hajók közül. Építési helyük szerint három csoportra osztották őket. A „T” jelzésű csoport Triesztben, az „I” jelzésű Fiumében, az „M” pedig Monfalcone-ban épült. Az egyes csoportok között kisebb gépészeti és méretbeli eltérések adódtak, de alapvetően azonos típusról van szó. Ezek a hajók a 260 tonna körüli vízkiszorításukkal, 60 m körüli hosszukkal, vegyes, könnyűágyúból, torpedókból és vízbombákból álló fegyverzetükkel, s alig negyvenfőnyi legénységükkel a később bevezetett kísérő romboló kategóriának feleltek meg az I. világháború idején.⁹ Olcsó üzemükkel és univerzális felhasználhatóságukkal ideálisak voltak a kisebb államok flottái számára. Ennek megfelelően valamennyit szolgálatukba is állították a győztesek.

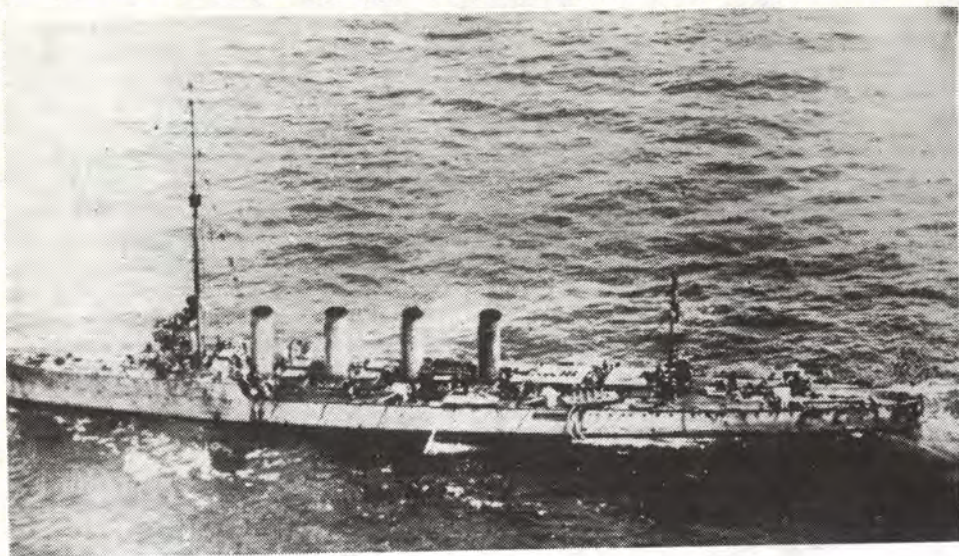
Románia hármat kapott a „T” csoportból és hármat az „F” csoportból. Egy még 1920-ban elsüllyedt a Boszporuszban, már román személyzettel, útban a Fekete-tengerre, hármat 1932-ben selejtezték ki. A megmaradt három a tengelyhatalmak oldalán harcolt a II. világháborúban a Fekete-tengeren.¹⁰ Egyet 1944. augusztus 20-án Constantában süllyesztett el a szovjet tengerészeti légierő, kettő azonban 1960-ig szolgálatban maradt. Jugoszlávia négyet szerzett a „T” és négyet az „F” csoportból. Közülük néhány 1941-ben az olasz haditengerészet állományába került, majd 1943-ban az olasz fegyverszünetkor némelyek a szövetségesekhez s onnan vissza a jugoszlávokhoz, mások a német haditengerészethez kerültek. A legtovább szolgáló egységet 1962-ben selejtezte a jugoszláv haditengerészet.

⁷ Philip Cowburn: *The Warship in History*. London/Melbourne 1966. 273–277.

⁸ John Winton: *Jellicoe*. London 1981. 153–154.

⁹ A hadihajók mérete a múlt század vége óta növekszik minden kategórián belül. Egy tipikus angol kísérő romboló a „Hunt” osztályból (86 épült) 1939–1945-ben már 1000 tonnás, 84 m hosszú, több és nagyobb kaliberű fegyverrel és 160 fős legénységgel. Vö.: *Peter Elliott: Allied Escort Ships of World War II*. London 1977., 159. Az 1974-től hiányzott olasz „Lupo” osztályú fregattok (14 épült eddig) 2500 tonnás, 113 m hosszú, a hagyományos fegyverek modern változatai mellett rakétákat és saját helikoptert is hordoz. Személyzete 185 tagú. Vö.: *Jane’s Fighting Ships 1982–83*. London 1982. 244. Mindhárom típus a maga idejében sokat szerepelt az Adrián és a Földközi-tengeren és jó, de olcsó hajónak számított.

¹⁰ *Cornel I. Scares: 100 Jahre rumänische Kriegsmarine*. Marie Rundschau 1977/9. München 1977. 493–501.



4. kép. A „SAIDA” könnyűcirkáló az otrantói áttörés után, 1917.



5. kép. A „SAIDA” már „VENEZIA” néven olasz lobogó alatt, Tarantóban

Görögország hat darabot kapott, hármat az „F”, hármat az „M” csoportból. Ezek 1941-ben Görögország német megszállásakor mind elsüllyedtek. A Görögországba került naszádok érdekes magyar vonatkozása, hogy ezek nagyjavításai 1925-től kezdve szinte az egyetlen jól jövedelmező megrendelést jelentették az egyébként csak vegetáló Újpesti Ganz Hajógyárnak. A gépi berendezések budapesti gyártásán kívül mérnökök és munkások tucatjai töltöttek hosszabb-rövidebb időt Görögországban ezen a munkán.¹¹

A legbizarrabb a Portugáliának juttatott hat darab „F” típusú 250 tonnás naszád sorsa. Kettő még 1921-ben elsüllyedt a Bone-foknál. A többi, nem éppen az Atlanti-óceán hajót próbáló viszonyaira épült naszádot azonban egészen az 1930-as évek végéig használták a portugálok. Látszólagos jelentéktelensége ellenére így bizonyult a 250 tonnás torpedónaszád a Monarchia nemzetközileg legsikeresebb hadihajójának. Érdekes megfigyelni, hogy a II. világháború alatt a Földközi-tenger térségében rögtönzésekre kényszerülő német haditengerészet milyen szívesen szerezte meg másod-, harmadkézből ezeket a hasznos kis hajókat, és használta őket 1945-ig. Ez része volt annak a rendkívül pragmatikus programnak, melynek keretében saját felszíni hajók híján a német haditengerészet 1941-től minden használható egységre rátette a kezét a Földközi-tenger medencéjében.¹²

Az I. világháború végén az antant hatalmak közvéleményét – a német korlátlan búvarhajóháború pusztító sikerei következtében – valóságos *tengeralattjáró-gyűlölet* hatotta át. Ha volt olyan hadihajótípus, amelynek használatát korlátozni akarták, akkor a tengeralattjáró volt az. A német tengeralattjáró-flotta zömét még csak nem is szétbontották, hanem alkalmas mély tengerrészekben elsüllyesztették, hogy soha többé ne lehessen kiemelni. Kisleptékben ezt a szellemet követték a Monarchiával szemben is.

Olaszország a kapott 16 tengeralattjárót 1920-ban azonnal szétvágatta ócskavasnak. Franciaország négy volt osztrák–magyar tengeralattjárót bontott szét. Csak az U-14-et, a korábbi francia „CURIE”-t állította újból szolgálatba.¹³ Olaszország elérte, hogy adria- és földközi-tengeri riválisai – Jugoszlávia és Görögország – egyáltalán ne kapjanak tengeralattjárót. Ebben a törekvésében Anglia és Franciaország lelkesen támogatták.

A Monarchia *aknarakó* és *aknaszedő* hajóállományából a győztesek minden túlélő egységet lebontottak. Az elosztásra jellemző, hogy a négy veszélyesebb aknarakó hajó közül kettőt Anglia és kettőt Franciaország kapott.¹⁴ A csak védekezésre alkalmas aknaszedőket 12:7 arányban Olaszország és Jugoszlávia között osztották el. Három elavult régi ágyúnaszád is Olaszországba került, azonnali lebontásra.

A *segédhajók* – különösen ha jól tervezik és építik meg őket – jóval tovább szolgálatban tarthatók, mint a harci egységek. Ugyanakkor maig érvényes tendencia, hogy a legtöbb – meg gondolatlan – vezérkar szívesebben költ az éppen divatos, nagy tűzerejű harci hajókra, mint a kevésbé látványos, de nélkülözhetetlen segédhajókra. Ezért aztán mindkét világháború végén a győztesek nagy lelkesedéssel osztozkodtak a vesztesek használható segédhajóin.¹⁵

A műhelyhajók közül a gazdagabb Olaszország egyet kicselezett, Jugoszlávia azonban a húszas évek közepéig használt egyet. A hajók mentésére szolgáló különleges mentőhajók közül mindet szolgálatba állították: Olaszország kettőt, Jugoszlávia egyet.

A széntüzelésről olajtüzelésre áttérő olasz haditengerészet átvette mindhárom osztrák–magyar haditengerészeti olajszállító hajót. Közülük egyet még a II. világháborúban is használtak.

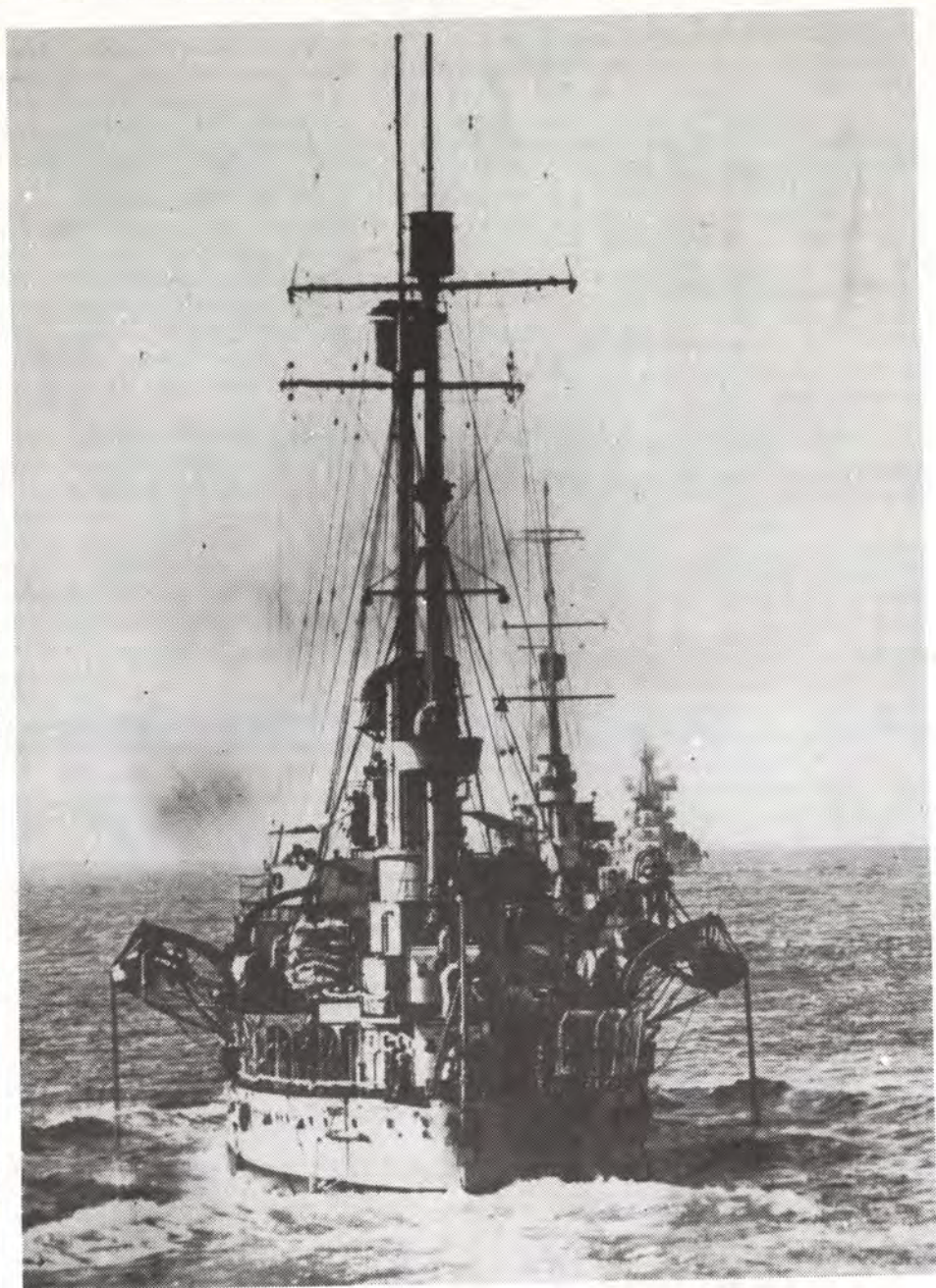
¹¹ Szekeres József: Az újpesti hajóépítés története. II. (1912–1944). Tanulmányok Budapest múltjából XV. Bp., 1963. 648.

¹² Heinz Ciupa: Die deutschen Kriegsschiffe. Flotteneinheiten von 1939–1945. Rastatt/Baden 1979.

¹³ René Greger i. m.: 74.

¹⁴ Az Angliának ítélt „CHAMÆLEON” egészen új volt, csak 1912-ben készült el, a két régi is 1890-es évjáratú volt, tehát még használhatóak lettek volna. Vö.: Taschenbuch der Kriegsflootten XVI. Jahrgang 1915. München 1915. 117.

¹⁵ Pl. még 1970-ben is Franciaország 5 és a Szovjetunió 7 nagyobb német segédhajót üzemeltetett saját flottájában, köztük tengeralattjáró rajhoz rendelt műhelyhajót és jégtörőt. Vö.: Weyers Flotten-Taschenbuch 1969–70. München 1970. 50–53. és 182–185.



6. kép. Az olasz haditengerészet német és osztrák–magyar eredetű cirkálói gyakorlaton az 1920-as években.

A legbékésebb segédhajók közül Olaszország négy *jacht*ot szerzett meg. Kettőt – köztük a híres „MIRAMAR”-t – kiselejtezett, de a két modernebbet az olasz tengerészeti vezérkar vette használatba. Egy *jacht* Jugoszláviának is jutott.

Az Adria szigeteire ivóvizet szállító hajók közül Olaszország egyet, Jugoszlávia hármat állított szolgálatába; gyakorlatilag ugyanott, ahol már a Monarchia idején is működtek. Ezek közül a legkülönösebb sorsa a „WT 250” jelzésűnek volt, amelyet a jugoszláv királyság örökölt, építésének éppen csak kezdeti állapotában. Végül 1933-ban (!) bocsátották vízre, igaz, már dieselmotorokkal. Ez jól példázza, hogy a kisebb országok számára mekkora nehézséget jelentett akár a legártatlanabb hadihajó elkészítése is.

A Monarchia haditengerészetének hajói még a kor korlátozott kereslete mellett is kelendő portékát jelentettek. Műszaki színvonalukat jól jellemzi, hogy közülük néhány egészen az 1960-as évekig szolgálatban maradhatott.

A folyami hadihajók sorsa

A tengeri hadihajók másodrendű szerepével ellentétben bizvást állíthatjuk, hogy a Monarchia dunai hadihajói az európai élvonalba tartoztak, ha éppen nem a legjobbak voltak.¹⁶

A Dunán és mellékfolyóin, sőt a Fekete-tengeren vívott harcok sikerei – melyek szinte példátlanok voltak a Központi Hatalmak hadtörténetében – meggyőzték a győzteseket arról, hogy ezeknek a hajóknak a megszerzése léte érdekük. Ennek megfelelően az antant 1920-ban Ausztriának és Magyarországnak mindössze 4–4 *őrnaszád*ot hagyott meg, míg a nagy harcértékű *monitor*okat Jugoszlávia és Románia kapta. Az, hogy Csehszlovákia nem kapott *monitort*, főképpen a csehszlovák érdeklődés hiányával magyarázható. A csehszlovákok viszonylag rövid Duna-szakaszukat nem haditengerész jellegű flottillára bízták, hanem a különleges V. utászedre.¹⁷

A csehszlovák folyami harci elképzelésekben az aknák kezdettől fogva sokkal fontosabb szerepet játszottak, mint a hajók. Ugyanakkor a csehszlovák ipar – lévén legfejlettebb a kisantant országai közül – alkalmas is volt, sőt igényelte is az új, modern hadihajók gyártását. A csehszlovák ipar – első sorban a Skoda-művek – szállította a szükséges pótalkatrészeket és lövegeket a jugoszláv és román *monitor*ok javításához és modernizálásához. Ez az együttműködés Románia vonatkozásában Csehszlovákia német megszállása után is fennmaradt.

A Duna menti államok hadiflottillái (1919–1944)

Ahhoz, hogy a hajók sorsát megértsük, vázlatosan át kell tekintenünk alkalmazásukat.

Szervezeti szempontból a román, a jugoszláv, a később megjelenő német és szovjet flottilla a haditengerészet része, az osztrák és a csehszlovák az utászok különleges egysége volt. A magyar folyamórség rejtetten, a Belügyminisztérium alá rendelt folyamrendészeti szerveként működött 1938-ig. A különböző államok folyami erői a fegyveres erők kicsi, egzotikus részét képezték, létszámuk és költségvetésük eltörpült a hagyományos szárazföldi fegyvernemek és az újonnan megjelent divatos és drága légi erő mellett. Eltéréseik, furcsaságaik ellenére közös jellemzőjük, hogy irányítóik gondolkodásmódját és felszerelésüket még az 1930-as években is inkább az előző, semmint a kitörni készülő világháború igényei befolyásolták. (A fontosabb hajók adatait – köztük külön kiemelve a volt k. und k. hajókat – a 2. táblázat tartalmazza.)

¹⁶ Vö.: *Bornemissa Félix*: Magyar hajóhadak a Dunán. Bp., 1928. 57–170. *Csonkaréti Károly*: i. m. 140–200.

¹⁷ Vö.: *René Greger*: Die tschechoslowakische Donau-Flottile 1919–1939. Marine Rundschau 1975/6. München 1975. 345–352.

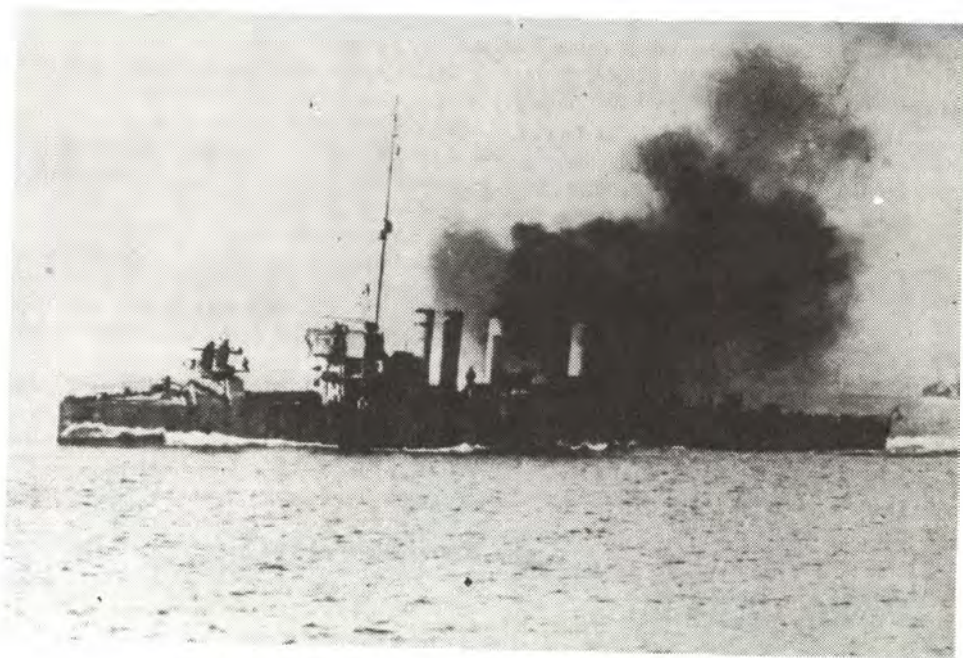
¹⁸ A „LEITHA” hajótestét „FK 201”, a „SZAMOS” testét „FK 202” néven a mai napig elvetőhajóként üzemelteti a Folyam- és Kavicskotró Vállalat.



7. kép. Lőszerrakodás a „SZAMOS” monitoron.



8. kép. A „BALATON” Tatra osztályú romboló Velencében olasz lobogóval, „ZENSON” néven.



9. kép. A régi „CSIKÓS” rombolót az olaszok azonnal lebontották.

Az Osztrák–Magyar Monarchiában épített dunai hadihajók története (1920–1966)

Az I. világháború végén a császári és királyi Duna Flottilla tíz darab monitorral és hat darab korszerű őrnaszáddal rendelkezett. Ezeket, miután egy részük 1919-ben részt vett a Tanácsköztársaság harcaiban, 1920-ra a N.A.C.D.E.V. gyűjtötte ellenőrzése alá, majd osztotta el az utódállamok között. Az elosztás elve az volt, hogy Ausztriát és Magyarországot megfosztották a nagy harcértékű monitortól.

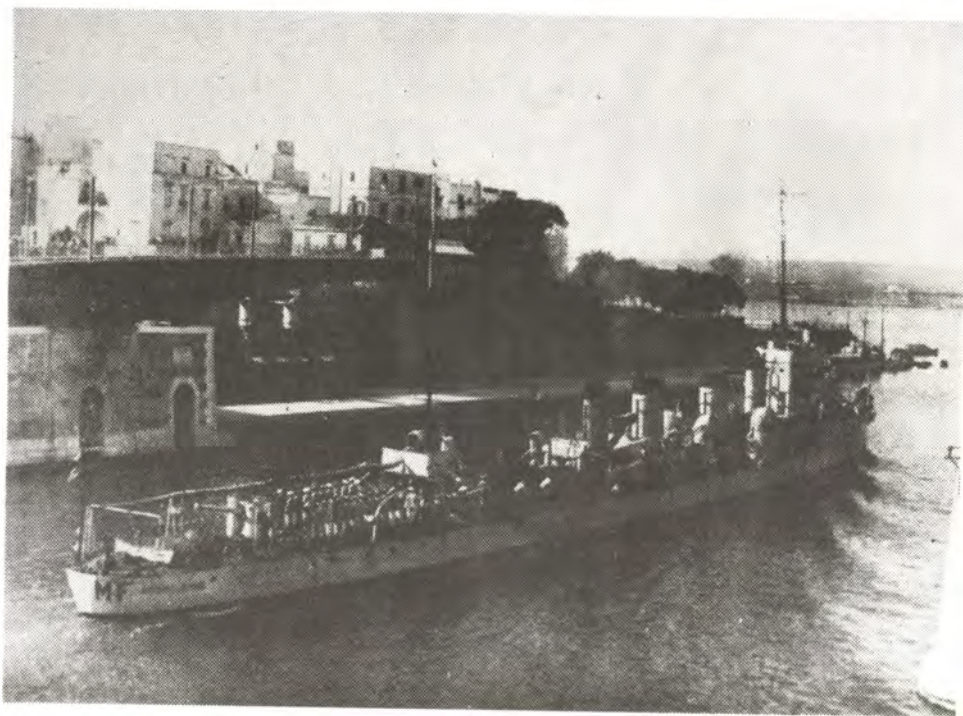
A Szerb–Horvát–Szlovén Királyság (a későbbi Jugoszlávia) négy monitort kapott: „BOSNA” (új neve „VARDAR”), „ENNS” (új neve „DRAVA”), „BODROG” (új neve „SAVA”), „KÖRÖS” (új neve „MORAVA”). A Román Királyság három monitorhoz jutott: „SAVA” (új neve „BUCOVINA”), „INN” (új neve „BESARABIA”), „TEMES–I.” (új neve „ARDEAL”). A legrégebbi és legelhasználtabb három monitort a Nemzetközi Dunabizottság kapta, hogy leszerelve polgári célra hasznosítsa őket. Ezek a „SZAMOS”, „MAROS” és a „LEITHA” voltak. Az Osztrák Köztársaság négy őrnaszádot kapott: „STÖR”, „BARSCH”, „COMPO”, „FOGAS”. A Magyar Királyság is négy őrnaszádot kapott: „LACHS”, „WELS”, „VIZA”, „CSUKA”. Az őrnaszádok átadásuk idején üzemképtelen, kirabolt állapotban voltak. Mind a négy Jugoszláviához került monitort a budapesti Ganz Danubius Hajógyár építette 1829–1915 között, és a Magyar Folyamórség idősebb tisztjei közül sokan szolgáltak rajtuk 1918 előtt. (Például az I. világháború dunai harcainak legendás parancsnoka, Wulff Olaf, aki 1920-ban a Magyar Folyamórséget szervezte újjá.) Ezeket az egységeket 1941-ig javítgatva, de lényegében az eredeti fegyverzetükkel üzemeltették. Bár papírforma szerint a Duna legerősebb hadihajói maradtak, 1941-re már nem tekinthetjük őket korszerűnek. Előregedtek és a hadihajók új ellenségének, a repülőgépek túlságosan nagy és lassú célpontot nyújtottak. Miután ágyúk elleni harcra épültek, páncélzatuk a vízvonalon és a tornyok oldalán volt vastag, fedélzetüket csak vékonyabb lemez védte. A háború elején használatos repülőbombák ezt a 25 mm (a „MORAVA”-n csak 19 mm) páncélt könnyen átütötték. Légvédelmi fegyverzetük szintén a Monarchiától örökölt ágyúból és géppuskából állt, ami éppen csak megfelelt az óránként 200 km/óra sebességű, vászonborítású repülőgépek ellen 1918-ban, de teljesen hatástalan volt a kétszer-háromszor gyorsabb, modern fémgépek ellen 1941-ben.

Jugoszlávia 1931–1937 között jelentős flottafejlesztési programot valósított meg az adriai olasz fenyegetés hatására. Négy új rombolót, öt aknarakót, egy kísérőhajót és nyolc nagy gyorsnaszádot állítottak szolgálatba. 1941 tavaszán építés alatt állt még három romboló és két tengeralattjáró is. A balkáni mértékkel mérve grandiózus program a Dunát – pénz híján – teljesen figyelmen kívül hagyta. A jugoszláv haditengerészetnek a dunai hajóraj mindvégig mostohagyermeké maradt.¹⁹

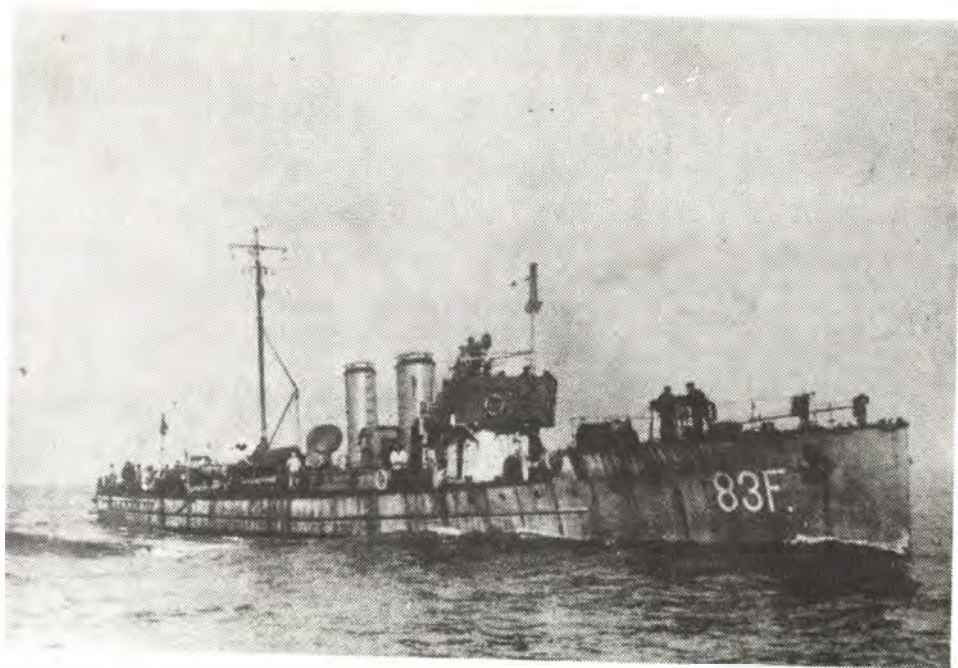
1941 április elején a négy monitort a magyar határ közelében vonták össze, de azok a „DRAVA” kivételével a német támadás hírére azonnal visszavonultak a Száva-torkolathoz. Ott aztán április 12-én mindhárom önelsüllyesztést hajtott végre. 1942 tavaszán kiemelték őket, és rendbehozta a Horvát Köztársaság haditengerészetéhez kerültek. Amikor a partizánok és a szovjet csapatok 1944 őszén elérték Belgrádot, ez a három monitor harc nélkül újra elsüllyesztette magát a Száva torkolatában. 1945-ben újra kiemelték őket, fegyverzetüket modernebb lövegekre cserélték, és 1947–1956 között tovább szolgáltak a jugoszláv dunai hajórajban. 40–50 éves pályafutás után ekkor végül kisejezték őket. Harcban, ha mindössze kb. két percig is, csak a „DRAVA” vett részt 1941. április 12-én Duna-csébnél. Egy német Ju–87B Stuka zuhanóbombázó támadta meg a hajót, és egy telitalálattal 10 perc alatt elsüllyesztette. A „DRAVA” légvédelme azonban olyan súlyos sérülést okozott a támadó repülőgépeknek, hogy az egy közeli réten kénytelen volt kényszerleszállást végrehajtani. Miután a „DRAVA” magyar felségvízen süllyedt el, a magyar folyamórség 170 főből álló kiemelő különítményt küldött a helyszínre. Több sikertelen próbálkozás után csak 1943 március elején tudták a hajót kiemelni és Budapestre vontatni. Helyreállítását húzták-halasztották, míg 1944 nyarán a partra vontatott monitort amerikai repülőbomba találta el. A kijavítás így végleg lekerült a napirendről, és 1946–47-ben szétvágták ócskavasnak. Egyes visszaemlékezések szerint a hajó kijavítását a folyamórség németellenes beállítottságú parancsnoka, Hardy Kálmán vezérőrkapitány szándékosan késleltette, hogy az ne kerüljön a németek kezére.²⁰

¹⁹ Vö.: Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten 1940. München/Berlin 1940. 120–125.

²⁰ Petneházy Zalán volt folyamórkapitány visszaemlékezése, 1980. Közlekedési Múzeum Archivuma.



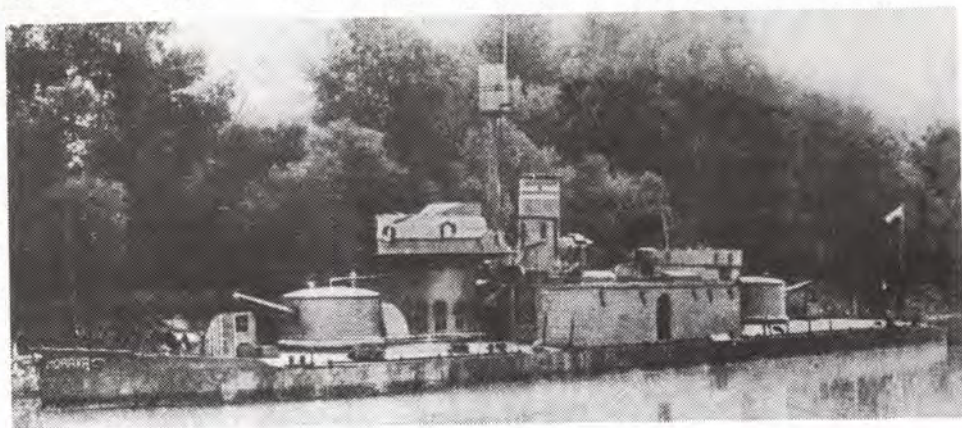
10. kép. Az „UZSOK” „MONFALCONE” néven kifut egy olasz támaszpontról.



11. kép. A „83 F” torpedónaszádot Románia „ZMEUL” néven 1958-ig használta.



12. kép. A „MIRAMAR” jacht



13. kép. A „KÖRÖS” monitor a jugoszláv haditengerészet kötelékében, mint „MORAVA”

A román dunai hajóraj ütőerejét is monitorok alkották. A három volt osztrák–magyar hajót a jugoszlávokéhoz hasonlóan Budapesten, a Ganz Danubius Hajógyárban építették. Négy további monitort még 1907–1908-ban a Stabilimento Tecnico linzi hajógyárától vásárolt a román állam, de ezek is hasonlóak voltak a Monarchia korabeli monitorjaihoz. Románia azonban Jugoszláviától eltérően a harminc évben folyamatosan modernizálta dunai hadihajóit. 1935-ben a Skoda-művek Románia flottája számára egy új, 12 cm-es hajóágyút fejlesztett ki. Ezt mind tengeri, mind folyami hajókra beépítették. 1937 38-ban először a „Bratianu” osztály négy linzi építésű monitorja, majd az „ARDEAL”, a „BESARABIA” és a „BUCOVINA” is kapott az új lövegekből. A fő fegyverzet korszerűsítésével párhuzamosan a légvédelmi fegyverzetet is kicserélték. Valamennyi monitor modern, Rheinmetal, 37 mm-es légvédelmi gépágyúkat és 13,2 mm-es Astra iker légvédelmi géppuskákat kapott. Végül 1942-re a „BESARABIA” olyan új 12 cm-es fő lövegtornyokat kapott, amelyekkel légi és felszíni célokra egyaránt tüzelhetett. Az ilyen kategóriájú és jellegű fegyverzet a tengeri hadihajókon ekkorra már teljesen elterjedt, a dunai monitorok közül azonban csak ez az egyetlen rendelkezett vele.

1944. augusztus 24-én a fekete-tengeri szovjet flotta repülőgépei Braila térségében elsüllyesztették a „LASCAR CATARGIU” és a „MIHAIL KOGALNICEANU” monitorokat. A megmaradt öt egységet a fegyverszüneti egyezmény rendelkezései szerint 1944. augusztus 31-én Reniben átadták a szovjet Duna-flottillának. Szeptember-októberben légvédelmi fegyverzetüket szovjet típusokra cserélték, és természetesen új nevet is kaptak. „C. BRATIANU” új neve „AZOV”, az „A. LAHOVARI”-é „MARIUPOL”, a „BESARABIA”-é „KERCS”, a „BUCOVINA”-é „IZMAIL”, az „ARDEAL”-é „BERDJANSZK” lett. 1944 őszén az új zászló alatt Eszékig nyomultak az öreg monitorok. A további harcokban a Duna elaknásítása és a beálló jégzajlás miatt már nem vettek részt. 1951-ben a Szovjetunió visszaadta őket a Román Népköztársaság haditengerészetének, ahol korábbi nevükön 1955-ig szerepeltek. 1955–1956-ban végül lebontották őket.

A kisebb őrnaszádok története – akárcsak a kisebb tengeri hadihajóké – sokkal érdekesebb, mint a monitoroké. A nyolc üzemképtelen, kifosztott őrnaszádból 1920. november 30-án Óbudán Ausztria és Magyarország is négy-négy darabot kapott. A hivatalos átadófélf, a N.A.C.D.E.V. csak a formális átadási ceremónián képviseltette magát a „ZSÓFIA FŐHERCEGNŐ” luxusgőzös fedélzetén, a hajó tényleges átadásán a bizottság képviselői már meg sem jelentek.²¹ Erre az antantmissziók hagyományos rosszindulatú érdektelensége mellett az is jó okot adott, hogy valamennyi üzemképtelenül visszakapott naszád korábban teljes felszereléssel és saját erejével távozott az országból. Ausztria és Magyarország egymás között cserélt is, vásárolt is őrnaszádokat. 1927-ben Magyarország három őrnaszádot vásárolt meg Ausztriától. 1929 nyarán a 60 tonnás „SIÓFOK”-ért cserébe az osztrákok átadták a 133 tonnás, leszerelt „BARSCH”-ot. Így 1929-re Ausztria egyetlen őrnaszáddal rendelkezett. Ez a „SIÓFOK”, új nevén „BIRAGO” volt, amely az anchlussig az osztrák, majd 1939-es szétbontásáig a német dunai hajórajban szolgált.²²

Magyarország összesen hét őrnaszádot szerzett meg. Ezek: „WELS” (új neve „SZEGED”), „VIZA” (új neve „KECSKEMÉT”), „LACHS” (új neve „DEBRECEN”), „FOGAS” (új neve „GÖDÖLLŐ”), „COMPO” (új neve „GYŐR”), „STÖR” (új neve „SOPRON”), „BARSCH” (új neve „BAJA”). Ezeket 1929-től lassú ütemben modernizálták, eredetileg egységes és radikális korszerűsítésüket tervezve. A gőzturbinákat valamennyin dieselmotorra kívánták cserélni, lövegeiket pedig korszerű, 8 cm-es típusra. A „BAJA”-t és a „GÖDÖLLŐ”-t végül egyáltalán nem helyezték üzembe – se ilyen, se olyan hajtóművel –, a „SZEGED”, a „KECSKEMÉT” és a „DEBRECEN” megtartotta régi gépeit, de két-két darab, a korábbinál korszerűbb, egycsövű, 8 cm-es lövegtornyot kapott. Ezek azonban továbbra is csak felszíni célokra tudtak tüzelni. A „SOPRON” volt az egyetlen, amelybe két darab 1600 LE-s, valóban nagyon korszerű MAN dieselmotort építettek be, viszont ez is csak a már említett 8 cm-es ágyúkat kapta. A „GYŐR”-t ezzel szemben új tornyokkal és két darab 9 cm-es Bofors légvédelmi ágyúval látták el. Ez volt az egyetlen őrnaszád, amely fő fegyverzetével repülőgépekre is tudott tüzelni, ennek viszont a gépeit nem cserélték ki újakra.

²¹ Vö.: *Csonkaréti Károly*: i. m. 221.

²² Vö.: *Wolf-Dieter Thanhäuser*: Österreichs „Mariner” tragen Grau. Köhlers Flotten-Kalender 1980. Herford 1980. 214–215.

A fejlesztés felemáságát az magyarázza, hogy a pénzügyi eszközök nemcsak szűkösek, hanem több évre elapróztak voltak, s az I. világháborús hajók műszaki állapota ugyancsak sok kompromisszumra kényszerítette a folyamórséget. Ehhez járult még, hogy a magyar–csehszlovák viszony ellenségessége miatt a Monarchia hagyományos haditengerészeti fegyverzet gyártója, a pilseni Skoda művek a magyar hajók esetében szóba sem jöhetett szállítóként. Így kerültek a nehezen honosítható svéd Bofors lövegek és svájci tervezésű nehézpuskák azokra az őrnaszádokra, melyek eredetileg Skoda lövegtípusok hordozására készültek. A naszádok kiegészítő fegyverzete az akkoriban rendszeresített Schwarzlose és Gebauer géppuskákból és az Oerlikon-licence alapján gyártott nehézpuskákból állt. Az 1944-es harcok során ezt hajónként eltérő számú és típusú különféle légvédelmi gépágyúkkal és aknavetőkkel egészítették ki. Ezek a fegyverek főleg német eredetűek voltak.

Harcban egyetlen magyar őrnaszád veszett oda, a „DEBRECEN” 1944. november 25-én, a Budapest alatti Duna-szakaszon. Az üzemén kívül álló „GÖDÖLLŐ” 1944 nyarán amerikai bombától megsérült, majd 1945-ben Újpesten lebombázták. A szintén üzemképtelen „BAJA”-t a négy megmaradt őrnaszáddal együtt 1945-ben az amerikai csapatok ejtették zsákmánnyul a Felső-Dunán, majd különféle polgári vállalatoknak adták el őket. Legtovább a „SOPRON”-t használták, amely vontatóhajóvá átépítve 1966-ig közlekedett a Rajnán.²³

„Hova tűntek a katonák?”

(A Monarchia haditengerésztisztjei a Monarchia megszűnése után)

A többi haderőnemhez hasonlóan. sőt talán még inkább, a Monarchia haditengerész tisztikara sajátos, zárt, nemzetek feletti vagy még inkább nemzeteken kívüli réteget alkotott. Származásuk a hadsereg tisztjeihez hasonló képet mutat, heterogén jellegű. A flotta kisebb létszáma, a jóval kevesebb és egységesebb színvonalú tisztképző intézet (Fiume és Pola), s a szolgálatnak a helyőrségi jellegnél sokkal zártabb volta miatt képzettségük a többi tiszténél magasabb színvonalú és homogénabb volt.

A haditengerésztisztek a kor technokratái voltak, a hadihajók a legmagasabb szintű műszaki berendezéseket sűrítették magukba. Ezek irányítása, karbantartása és tervezése, s a tisztekre bízott, velük együtt élő legénység vezetése jóval igényesebb feladat volt, mint a gyalogos bakák, a 150 éve hatosfogatokkal vontatott ágyúk, vagy éppen a nyalka huszárok vezénylése. A hadihajó békében is veszélyes üzem, hiszen a legveszélyesebb ellenség, a tenger, mindig jelen van. A veszélyekben pedig a tengerészek, tengernagytól a leggyyszerűbb matrózig, olyannyira kénytelenek egyenlően osztozni, ahogy az a szárazföldön – különösen a közlegények és a magasabb rangú tisztek között – elképzelhetetlen.²⁴ A haditengerésztiszteknek ráadásul a világról is jelentősen tágabb ismeretei voltak, mint szárazföldi társaiknak. A Monarchia flottája iskolahajóit és nagyobb hadihajóit rendszeresen világ körüli utakra küldte, hogy a tisztikar gyakorlatot szerezhessen minden tengeren.²⁵ A szolgálat nemzetközi jellegéből adódóan az idegen nyelvek ismerete is jóval elterjedtebb volt a haditengerésztisztek között.

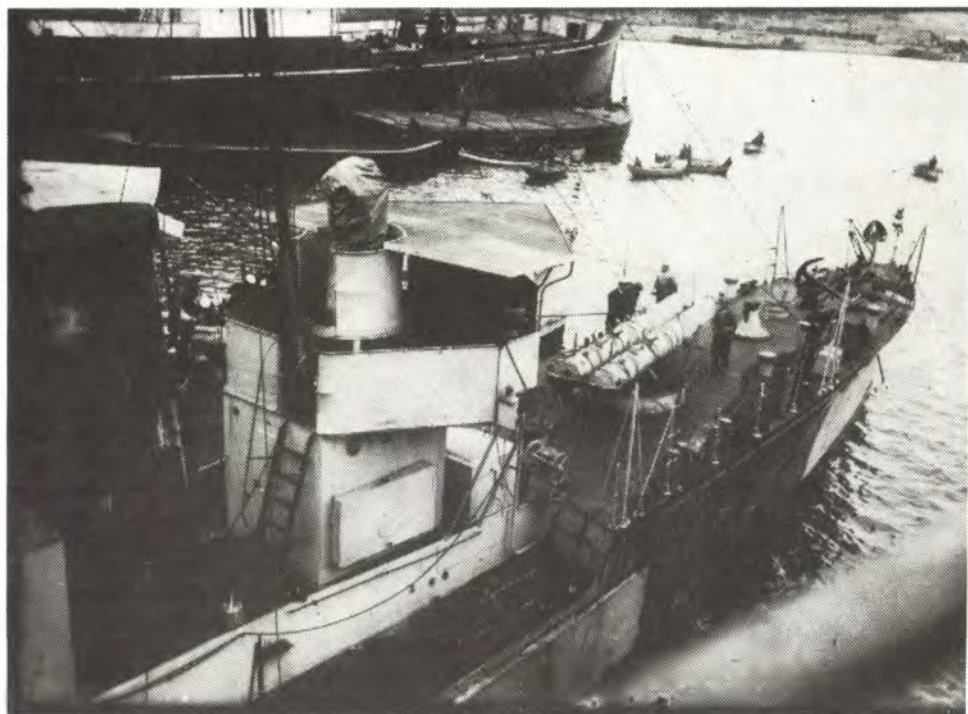
Néhány jellemző életpályán keresztül megpróbáljuk vázolni, miként alakult a haditengerésztisztek sorsa a Monarchia széthullásának sokkja után.

A legismertebb magyar haditengerésztiszt kétségkívül Horthy Miklós altengernagy. Az I. világháború harcaiban sikeresen és bátran vezette a leggyakrabban harcra vetett „Helgoland” osztályú könnyű cirkálókból és rombolókból álló köteléket. Az 1917. május 15-i ütközetben, amikor ezek a hajók az otrantói szorosban áttörtek egy túlerőben lévő antant hajórajon, a „NOVARA” vezérhajó

²³ Vö.: *Bak – Csonkaréti – Lévy – Sárhidai*: i. m. 318.

²⁴ A két világháborúban a vezénylő tengernagyok zászlóshajói az első vonalban küzdöttek a többi hasonló hajóhoz hasonlóan. Ugyanakkor a nekik beosztásban kb. megfelelő hadsereg és hadseregcsoporthoz hasonlóan. Ugyanakkor a nekik beosztásban kb. megfelelő hadsereg és hadseregcsoporthoz hasonlóan. Ugyanakkor a nekik beosztásban kb. megfelelő hadsereg és hadseregcsoporthoz hasonlóan. Ugyanakkor a nekik beosztásban kb. megfelelő hadsereg és hadseregcsoporthoz hasonlóan. Ugyanakkor a nekik beosztásban kb. megfelelő hadsereg és hadseregcsoporthoz hasonlóan.

²⁵ Vö.: *A. E. Sokol*: *Seemacht Österreich*. Verlag Fritz Molden. Wien–München–Zürich 1972. 81–129.



14. kép. A Görögországnak ítélt egyik 250 tonnás torpedónaszád javítása a Ganz hajógyár közreműködésével.

parancsnoki hídját is lerombolta egy lövedék. A sebesült Horthy hordágyról vezényelte tovább az ütközetet. Később, mint a Monarchia flottájának utolsó főparancsnoka ő kapta a hálátlan feladatot: a flotta átadását a győzteseknek. Akármiként is vélekedünk későbbi kormányzói működéséről, tény, hogy vezető szerepének megszerzésében döntő jelentőségű volt 1919-ben még senki által sem vitatott kiváló katonai pályafutása.

Horthy hadműveleti tisztje, s az Osztrák Magyar Haditengerészet utolsó vezérkari főnöke, Norvalli Konec Emil altengernagy a két világháború közötti években vezető szerepet játszott a magyar folyami és tengeri hajózás újjászervezésében.²⁶ Érdemei elismerésképpen m. kir. titkos tanácsossá nevezték ki 1937-ben. Befolyását nem kismértékben a különféle volt haditengerészeket is tömörítő, hajós egyesületek révén fejtette ki.

Mladíata A. János mérnök sorhajókapitány az 1920-as 1930-as években a Ludovikán a folyamőr tisztjelölteket oktatta. 1938-tól jelentős szakirodalmi munkásságot is kifejtett, mint a Magyar Adria Egyesület lapjának, „A tenger”-nek a szerkesztője. Fontos szerepe volt az 1934-től gyártott Duna-tengerjáró hajók terveinek kialakításában. Válogatott szakkönyvtára és dokumentumgyűjteménye ma a Közlekedési Múzeum legjobb hajózási anyagai közé tartozik.

A fiatalabb tisztek közül a már említett Wulff Olaf sorhajókapitány az 1920-as években a magyar folyamőrség újjászervezését vezette, annak első felügyelője volt 1932-ig. 1934–1941 között a MI-TR alelnöke, majd 1944-ig elnöke lett. 1934–1944 között a Hajózási és Kikötőügyi Tanács – a

²⁶ Vö.: A Tenger. A Magyar Adria Egyesület Közlönye, 1940/II. Budapest, 6–9. o.



15. kép. A sebesült Horthy az otrantói áttörés után a „NOVARA” fedélzetén.

Kereskedelmi Minisztérium mellett működő legmagasabb szintű hajózási szervezet – elnöke is volt. Ugyanekkor felügyelőbizottsági tagként működött a Belvízi Hajóosztályképző Tanfolyam és a m. kir. Kereskedelmi Tengerésztisztképző Tanfolyam mellett. Megalapításától, 1934-től 1944-ig országos elnöke volt a Magyar Hajózási Szövetségnek. Ez a szervezet összefogta valamennyi kisebb hajós egyesületet.²⁷ 1937-ben megkapta a titkos tanácsosi címet.

Bornemissa (Schmidt) Félix ezüst vitézségi éremmel kitüntetett tengerészrepülő fregattadnagy 1920-ban a visszakapott őrnaszádok felügyelője. Az 1920-as 1930-as években már civilként ő a Csepeli Szabadkikötő alapító igazgatója. 1934–1944 között a Magyar Hajózási Szövetség ügyvezető elnöke. Számos cikket és könyvet írt a magyar hajózás történetéről illetve a Szabadkikötő propagálására.²⁸ 1944. október 15-én az ő irodájából, s vele együtt rabolják el az ifjú Horthyt a Gestapo ügynökei. Éppen a kereskedelmi hajózás révén kialakult nemzetközi kapcsolatainak köszönhetően került a kiugrási kísérletet előkészítő csoportba.

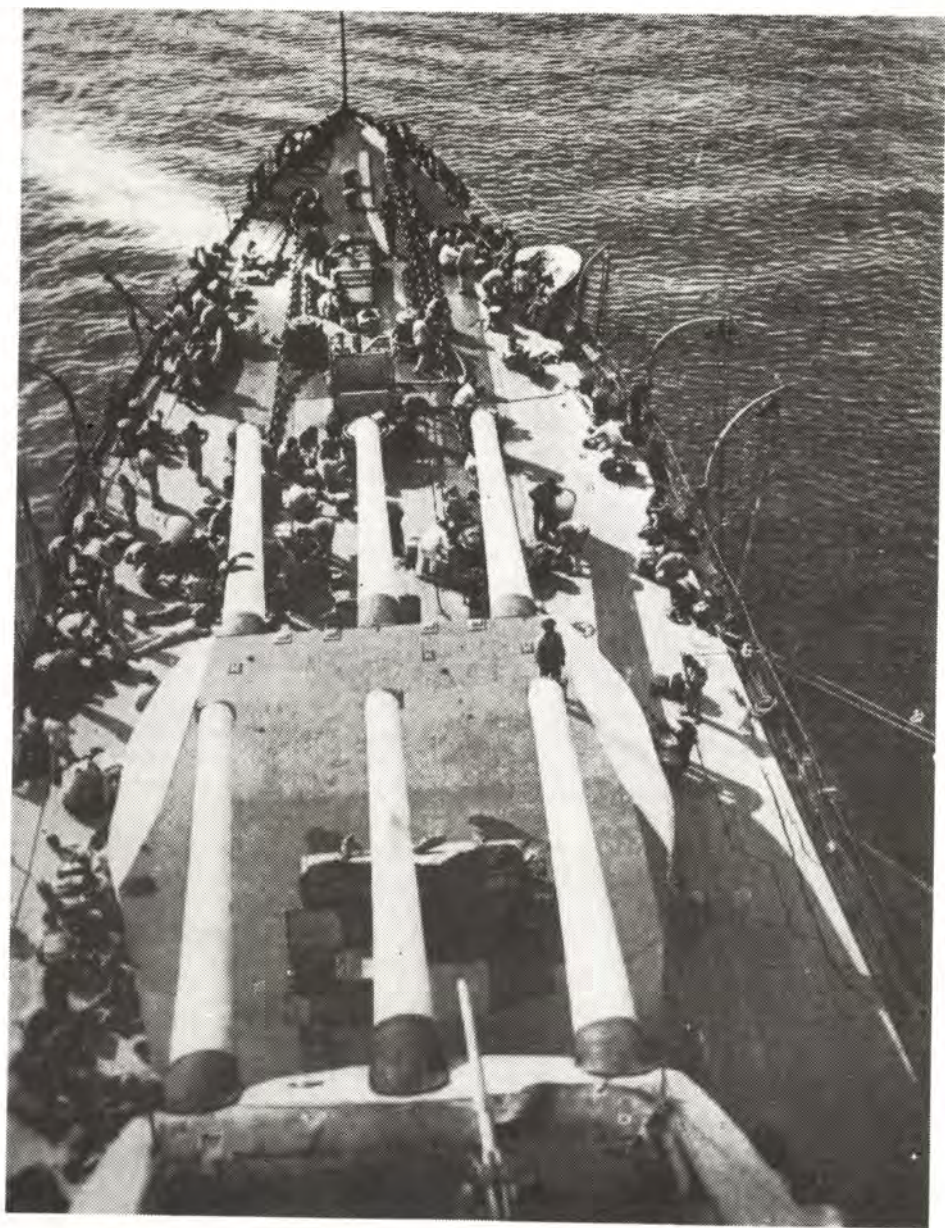
A folyamórség utolsó főparancsnoka, Hardy Kálmán az I. világháborúban tengeralttjárókon szolgált mint beosztott tiszt, majd parancsnok. Érdekességként megemlíthetjük, hogy ekkor ismerkedett meg Polában két szintén ott szolgáló német haditengerésztiszttel, az ugyancsak tengeralttjárót vezénylő Karl Dönitz-cel és a II. világháborús német kémfőnökként ismertté vált Wilhelm Canaris-szal.

Nagy Ernő tengerészszázados, aki 1919-ben a Tanácsköztársaság paksi aknazárát védte a fellázadt monitorok ellen, 1944-re már mint törzskapitány (alezredes) vezényelte a II. folyamzár zászlóalját, és jelentős szerepe volt abban, hogy Dunaföldvár viszonylag könnyen került a szovjet csapatok kezére.²⁹

²⁷ Magyar Folyamhajózási Évkönyv 1934. Bp., 1934. 19.

²⁸ L. Irodalomjegyzék.

²⁹ Petneházy Zalán visszaemlékezése. Közlekedési Múzeum Archivuma.



16. kép. „Tegethoff” osztályú csatahajó legénysége pihenőben az előfedélzen.

Számos kevésbé ismert fiatal tiszt is a magyar folyamórséget választotta szolgálati helyéül, amely szellemében sokat megőrzött a korábbi haditengerész-hagyományokból. E hagyományok közé tartozott Anglia és az Egyesült Államok – e két haditengerészeti szuperhatalom – tisztelete, s az idegenkedés mindenféle politikai radikalizmustól. Az I. világháborúban szerzett harci tapasztalataik alapján láthatták, hogy Németország minden erőfeszítése ellenére reménytelen harcot vív a túlerő ellen. Míg a szárazföldi harcokban Galíciában és Olaszországban a németek sokszor nyújtottak segítséget szorongatott szövetségésüknek, az Adrián és a Földközi-tengeren éppen fordítva volt a helyzet. Az ide áthelyezett német tengeralattjárók nagyon is rászorultak a Monarchia flottájának támogatására.³⁰ Talán ez a magyarázata, hogy a magyar folyamórség tisztikarában a német és nyilas orientáció mindig gyengébb maradt, mint a többi fegyvernemnél. A civil életben használhatóbb ismereteik miatt a leservert haditengerésztisztek is könnyebben találtak maguknak munkát és megélhetést, mint szárazföldi bajtársaik.

Végül szerepük nagyon fontos volt a magyar kereskedelmi tengerészet létének fenntartásában és a Duna-tengerhajózás megteremtésében.

A nem magyar haditengerésztisztek közül³¹ Bogumil Nowotny ellentengernagy, a független Lengyelország haditengerészetének Pilsudski tábornagy által kinevezett első parancsnoka szintén a Monarchia haditengerészetéből ment haza. Utolsó parancsnoki beosztása a III. Csatahajóosztály vezetésére volt. 28 év szolgálat után 1918 októberében négyszáz lengyel származású osztrák–magyar haditengerészt vezetett haza. 1933-ban, nyugdíjba vonulásakor visszatért az Adriához, és Abbáziában telepedett le. 1939-ben, Lengyelország német megszállása után régi bajtársa, Horthy tengernagy közbenjárására kapott továbbra is nyugdíjat. 1945-ben egy egykori matróza akadályozta meg, hogy a partizánok kivégezzék a német nyugdíjat kapó öregembert. Ekkor egy másik régi bajtárs, Gottfried Banfield báró csempészte át Olaszországba. 1960-ban Rómában halt meg.³²

Maga Banfield angol neve ellenére a Monarchia legeredményesebb haditengerész-pilótája volt. Külön vadászgépet építettek személyes használatára. A háború után családja trieszti hajómentő vállalatánál dolgozott. Matuzsálemi kort ért meg, 1986-ban halt meg.³³

A II. világháború végén a német dunai flottillát vezénylő tisztek is jórészt a Monarchia osztrák származású régi parancsnokai közül kerültek ki. Kosuch, Seifert korvettkapitányok és Hellepart fregattkapitány,³⁴ aki a magyarországi dunai harcokat is vezették, tevékenyen részt vettek az októberi kiugrási kísérlet meghiúsulásában, számos régi bajtárssal kerültek szembe, közöttük például Hardy Kálmánnal.

Az emberek sorsa tehát legalább olyan kalandos és kacskaringós volt, mint a hajóké.

³⁰ Pl. a német tengerészek műhelyeket, lakóhajókat kaptak a Monarchia támaszpontjain. A tengeralattjárók előtt osztrák–magyar aknakeresők fésülték át a tengert, és felszíni kísérlet is a Monarchia flottájától kaptak ki- és befutásukhoz.

³¹ A haditengerészet állományának 20,4 %-a volt magyar származású. Ennél csak horvátok szolgáltak nagyobb arányban, ők az állomány 31,3 %-át adták. Vö.: *Csonkaréti* i. m.: 161.

³² *Christian Sandauer*: Konteradmiral Bogumil Nowotny, der Begründer der polnischen Kriegsmarine. Marine – Gestern, Heute. 1984/I. Wien. 16–19.

³³ *W. M. Lamberton*: Gottfried Banfield. Austrian Naval Air Ace of World War I. Air Pictorial London 1987/I. 18–21.

³⁴ V.ö.: *Hans Sokol*: Die deutsche Donauflottille 1935–1945. Marine Rundschau 1969/6. 413.

Irodalom

- Bokor Péter* (1982): Végjáték a Duna mentén. – RTV Minerva – Kossuth Kiadó (Budapest)
- Bornemissza Félix* (1928): Magyar hajóhadak a Dunán. – Turcsányi A. kiadása (Budapest)
- Bornemissza Félix* (1943): Szabadkikötőink és a Balkán. – Balkán füzetek (szerk. Baross Brucker, Gy.). A Magyar Külügyi Társaság Balkán-bizottsága kiadása (Budapest)
- Bornemissza Félix – Bartos Dezső* (1942): Magyarország és a tengerhajózás. – A Kikötő-Tengerhajózás kiadása (Budapest)
- Heinz Ciupa* (1979): Die deutschen Kriegsschiffe. Flotteneinheiten von 1939–1945. – Erich Pabel Verlag (Rastatt/Baden)
- Csonkaréti Károly* (1980): Hadihajók a Dunán. – Zrínyi Katonai Kiadó (Budapest)
- Dezsényi Miklós* (1942): Tengeri és folyami hajóhadaink kimagasló fegyvertényei 1052–1942. – M. Kir. Hadimúzeum kiadványai (Budapest)
- René Greger* (1976): Austro-Hungarian Warships of World War I. – Ian Allan Ltd (London)
- Magyar Folyamhajózási Évkönyv 1926–1944 közötti kötetei. – A MFTR Hajóoszték „Gróf Széchenyi István köre” kiadása
- Nikolaus von Martiny* (1939): Bilddokumente aus Oesterreich-Ungarns Seekrieg 1914–1918. – Leytan Verlag (Graz)
- Christian von Sandauer* (1984): Konteradmiral Bogumil Nowotny, der Begründer der polnischen Kriegsmarine. – Marine – Gestern, Heute 11/11: 16–19.
- Szekeres József* (1963): Az újpesti hajóépítés története II. (1912–1944). – Tanulmányok Budapest múltjából. Akadémiai Kiadó (Budapest)
- Weyers Taschenbuch der Kriegsflotte 1929, 1939, 1940, 1942 – Lehmanns Verlag (München/Berlin)

A tengeri hadihajók sorsa

Hajótípus	Eredeti vételár	Olaszország		Jugoszlávia		Országok, ahová a hajók kerültek											
		A	B	A	B	Anglia		Franciaország		Görögország		Portugália		Románia			
						A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
Csatahajó	17 592 989,- kr. (1901)	5	-	1	-	5	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
	60 600 000,- kr. (1914)																
Cirkáló	4 210 132,- kr. (1897)	-	2	-	-	8	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-
	18 077 945,- kr. (1903)																
Torpedós ágyúszád	1 130 147,- kr. (1897)	6	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Romboló (rég)	1 500 000,- kr.	11	7	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-
átlag	(1904-1909)	-	7	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
„Tátra” osztály	3 000 000,- kr. (1912)																
Torpedónaszád	192 570,- kr. (1889)	11	5	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
„Schichau” 78 t osztály	700 000,- kr.	1	-	-	4	19	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
„Kalinan” osztály átlag	500 000,- kr.	5	2	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
110 t osztály átlag		-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
250 t osztály „T” csop.		-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
250 t osztály „F” csop.		-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
250 t osztály „M” csop.		-	-	-	-	-	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	-
Tengeraltjárók		16	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aknarakók		-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aknaszedő-vontató		-	12	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ágyúszád		3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Műhelyhajó		-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kórházhajó		-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Olajszállító		-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vízszállító		-	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mentőhajó		-	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jacht		2	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

A — ócskavas

B — szolgálat

2. táblázat

Dunai hadihajótípusok

(1919–1944; a Monarchiából származó egységek neve *-gal jelölve)

Nemzetiség	Típus/osztály	Méreték	Fegyverzet, személyzet	Vételár (ahol ismert)
osztrák/német	„ALBERICH”	150 t, 540 LE	2x12 cm, 2x2 cm Flak	
	„GUNTHER”	150 t, 540 LE	40 fő	
	„BEHELAREN”	185 t, 2300 LE	2x6,6 cm, 1x3,7 cm 4x2 cm Flak, 50 fő	
	„KRIEMHILD”	200 t, 800 LE	2x2 cm Flak 38 fő	
	„BRÜNHILD”	200 t, 800 LE	2x2 cm Flak 38 fő	
	FR-1-6	20 t, 260 LE	2 géppuska 6 fő	
	FHR-1-6	nincs adat	nincs adat	
	„ALZEI”	70 t, 300 LE	1-2 géppuska	
	„TRONJE”	70 t, 300 LE	12 fő	
	„GERNOT”	250 t, 300 LE	1-2x2 cm Flak	
	„AMSEL”	30 t, 250 LE	légvédelmi géppuskák önvédelemre, 2-3 db, 15 fő	
	„DROSSEL”	„	„	
	„FORSCH”	„	„	
	*„BRÜSTERORT”	60 t, 800 LE	1x7 cm, 4 géppuska 27 fő	387 000,- kr. (1915)
	csehszlovák	„PRESIDENT MASARYK”	230 t, 2300 LE	4x6,6 cm, 2x2 géppuska, 10 akna, 50 fő
OMm 35,36 aknarakó		60 t, 900 LE	2x2 géppuska, 22 akna	
OMh 3-5		25 t, 100 LE	2 géppuska	
OMs 17-22		10 t, 65 LE	1 géppuska	
OMvt 29-32		26 t, 200 LE	1 géppuska	
OMvl 24-28		12 t, 110 LE	-	
MiPI, II		11,5 t	aknák	
magyar		*„SZEGED” ex-„WELS”	133 t, 1100 LE	2x8 cm, 1 nehézpuska, 5 géppuska, 44 fő
	*„KECSKEMÉT” ex-„VIZA”	„	„	1 125 000,- kr. (1916)

2. táblázat folytatása

Nemzetiség	Típus/osztály	Méreték	Fegyverzet, személyzet	Vételár (ahol ismert)
	* „GYŐR” ex-„COMPO”	133 t, 1100 LE	2x8 cm Bofors légvédelmi ágyú, 1 nehézpuska, 5 géppuska, 44 fő	1 125 000,— kr. (1916)
	* „DEBRECEN” ex-„LACHS”	140 t, 1200 LE	2x8 cm, 1 nehézpuska, 5 géppuska, 44 fő	1 125 000,— kr. (1916)
	* „SOPRON” ex-„STÖR”	140 t, 1600 LE	2x8 cm, 1 nehézpuska, 5 géppuska, 40 fő	1 125 000,— kr. (1916)
	* „TÜZÉR” PM 1	30 t, 140 LE 38 t, 480 LE	2 géppuska, 9 fő 2x4 cm harcokcságyú 2–3 géppuska, 16 fő	
	PAM 21, 22	28 t, 180 LE	1–2 nehézpuska, 3 géppuska, 8 fő	
	AM 1–11	25 t, 150 LE (AM 9–11 : 180)	1x2 géppuska, 3 fő	
	„MAROS”	90 t, 100 LE	2 géppuska, 10 akna, 8 fő	
jugoszláv	* „VARDAR” ex-„BOSNA”	530 t, 1500 LE	2x12 cm, 2x12 cm tarack, 2x6,6 cm és 2x4 cm légvé- delmi ágyúk, 8 géppuska, 100 fő	
	* „DRAVA” ex-„ENNS”	450 t, 1500 LE	2x12 cm, 2x6,6 cm lég- védelmi ágyú, 7 géppuska, 96 fő	
	* „SAVA” ex-„BODROG”	380 t, 1400 LE	2x12 cm, 1x6,6 cm, 1x4 cm légvédelmi ágyú, 5 géppuska, 78 fő	1 394 090,— kr. (1904)
	* „MORAVA” ex-„KÖRÖS”	390 t, 1200 LE	2x12 cm, 1x6,6 cm, 1x4 cm légvédelmi ágyú, 4 géppuska, 78 fő	738 030,— kr. (1896)
román	* „BESARABIA” ex-„INN”	550 t, 1700 LE	2x12 cm, 3x12 cm tarack, 2x4,7 cm, 9 géppuska, 100 fő	
	* „BUKOVINA” ex-„SAVA”	550 t, 1500 LE	2x12 cm, 2x12 cm tarack, 2x6,6 cm, 2x4,7 cm, 6 géppuska, 100 fő	

2. táblázat folytatás

Nemzetiség	Típus/osztály	Méreték	Fegyverzet, személyzet	Vételár (ahol ismert)
	*„JON C. BRATIANU”	680 t, 1800 LE	3x12 cm, 1x7,5 cm lég- védelmi ágyú, 2x4,7 cm, 4 géppuska, 110 fő	
	*„LASCAR CATARGIU”	”	”	
	*„ALEXANDRU LAHOVARI”	”	”	
	*„MIHAIL KOGALNICEANU”	”	”	
	*„ARDEAL” ex-„TEMES”	450 t, 1400 LE	2x12 cm, 1x9 cm, 2x4,7 cm, 4 géppuska, 77 fő	1 394 090,- kr. (1904)
	7 őrnaszád „Capitan Nicolae Lascar Bogdan” osztály	50 t, 600 LE	1x4,7 cm, 1 géppuska, 20 fő	
szovjet	BKA 1124	26 t, 1600 LE	1x7,6 cm, 2x2 cm, 1-2 géppuska,	
	BKA 1125	42 t, 1600 LE	2x7,6 cm, 1x2 cm, 1-2 géppuska	