

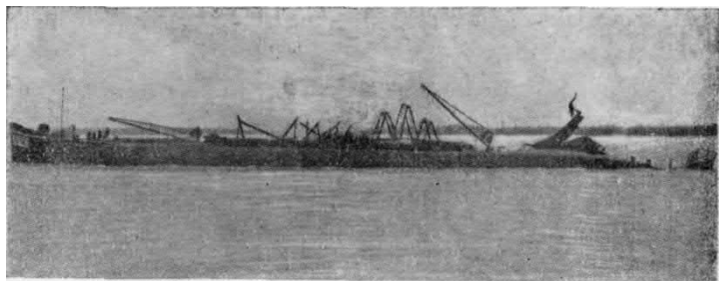
FOLYAMI HAJÓK A VILÁGHÁBORÚBAN

A DUNA ÉS A SZÁVA
HÁBORÚS TÖRTÉNELME

ÍRTA:

SIBA JÁNOS

A MAGY. KIR. FOLYAM- ÉS TENGERHAJÓZÁSI RT.
HAJÓSKAPITÁNYA



BUDAPEST, 1931.
A SZERZŐ SAJÁT KIADÁSA

„JAKAB-NYOMDA, BUDAPEST, II. ISKOLA UCCA 26.

I. FEJEZET.

Bevezetés.

Az 1912/1913. évi balkáni, majd az 1914/1918. években lezajlott világháborúban, Középeurópa legnagyobb víziútján, a Duna folyamon és egyik nagy mellékfolyóján, a Száván, fontos események játszódtak le. Ez a két folyó volt Magyarország és Szerbia, másrészt a Duna Románia és Bulgária között a természetes erős határvédelmi vonal, melynek átlépése a hadviselést nehéz feladatok elé állította. Itt várt a folyami hajókra legfontosabb szerep. A hadműveletek befejezése, illetve Szerbia és Románia megszállása után pedig a Duna megszűnt hadszíntér lenni, — visszanyerte régi szerepét, mint korlátlan teljesítőképességű közlekedési út és addig soha nem látott terjedelmű szállításoknak lett a színtere; A Duna. mindkét szerepében, de különösen a másodikban a folyami kereskedelmi hajózás felbecsülhetetlen értékes szolgálatokat teljesített, aminek megörökítése e könyv célja.

A folyami hajópark azon részét, amely a mozgósítási tervzet szerint a hadműveletekhez tartozott, egy katonai szervezet, — eleinte a szabadkai Táborig Szállítás Vezetőség (F. T. L.), majd később a wieni Központi Szállítás Vezetőség (Z. T. L Schiff) — irányította. *Döbrentey Gábor* fregattkapitány vezetése mellett. Nevezett elismert szervezőképessége és kitűnő irányítása tette lehetővé, hogy az egyes hajóegységek mindenkor ott voltak, ahol azokra a legnagyobb szükség mutatkozott és hogy minden egyes jármű feladatának mindenkor meg is felelhetett.

A fenti szabadkai, illetve wieni katonai szervezethez a hajózási vállalatok részéről *György Jenő* MFTR igazgató és *Brecht Sándor* és *Stöhr Károly* DGT főfelügyelők, *Radány*

Elemér MFTR hajóskapitány és *Schmittal József* DGT hajóskapitány, mint forgalmi tanácsadók is beosztottak.

A világháborúban a központi hatalmak akkori hajóparkjának mintegy 260 gőzhajója és 1400 uszályhajója vett részt, illetve a „Zentral Transport-Leitung“ (Központi Szállítás Vezetőség) bérletében teljesített hadiszolgálatot. Ebben a hajóparkban:

a Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Rt. 70 gőzössel, 358 uszályval,

az Első Dunagőzhajózási társaság 124 gőzössel 69!) uszályval,

Különböző magyar vállalatok 26 gőzössel, 98 uszályval,

a Délnémet Dunagőzhajózási Társaság (1915. IV-tóli 19 gőzössel, 145 uszályval,

a Bajor Lloyd Hajózási Rt. (1915. X-től) 21 gőzössel, 103 uszályval szerepelt.

A fenti nagy hajóparkot több hajócsoportha (Schiffsgruppenkommando) osztották fel és pedig 1914-től a szávai hajócsoportha parancsnokság Brckon, majd Belgrádban: Simkovics Sándor, az újvidéki hajócsoportha: Erdélyi István, a pancsovai hajócsoportha: Bayer Pál, 1916-tól a turnseverini (volt belgrádi) hajócsoportha: Simkovics Sándor, a calafati hajócsoportha: Radány Elemér MFTR hajóskapitányok, a corábiai hajócsoportha: Jeney Rezső és a turn-magurelei hajócsoportha: Menzyk Gyula DGT hajóskapitányok vezetése alatt működött. A hajócsoportha parancsnokságokon kívül katonai hajóállomásparancsnokságokat (Schiffsstationskommandp) is felállítottak, é. p. Zimonyban: Hiez Adolf őrnagy, Orsován: Vlcek János százados, Rustsukon: Ludwig Károly százados és Brailán. Luterotti százados parancsnoksága alatt. Ezenkívül még több kisebb hajóállomásparancsnokság is volt és pedig: Bród, Mitrovica, Zabres, Semendria. Ómoldova, a román hadjárat alatt pedig minden nagyobb román és bolgár kikötőben, a hadszíntér mögött pedig: Vukovár, Mohács, Budapest, Gönyü, Pozsony és Wienben. A négy nagyobb katonai hajóállomásparancsnokhoz a két nagy hajózási vállalat egy-egy tisztviselője mint forgalmi tanácsadó is beosztott. Mindezen parancsnokságok a F. T. L. illetve a Z.T. L. igazgatása alá tartoztak.

Az imént említett katonai irányításon kívül, a járómű-

veknek mindenféle üzemanyaggal és személyzettel való ellátása továbbra is a vállalatok vezetőségének nagy feladata maradt. A személyzet nagy része a harctéren volt, az üzemanyagok beszerzése pedig nagy nehézségekbe ütközött. A két nagy vállalat a MFTR és DGT vezetőségének nagy érdeme, hogy ezt a feladatot az egész háború folyamán olyan példás módon látták el, hogy munkájukért legfelsőbb helyen is számtalanszor elismerésben részesültek. Az őszinte elismerés a MFTR-nél elsősorban *Domony Móric dr.* min. tanácsos, vezérigazgatót és *Nikolits Béla dr.* igazgatóhelyettes, a hajózási osztály főnökét, a DGT-nál pedig *Csatáry Frigyes* udv. tanácsos, vezérigazgatót és *Suppan K. V.* igazgató, a hajózási osztály főnökét illeti meg, de hasonló érdemeket szereztek, a hadiforgalomba 1915. év tavaszán bekapcsolódó Délnémet Dunagőzhajózási Társaság részéről *Barday v. Bardenau* vezérigazgató és az 1915. év őszén csatlakozó Bajor Lloyd Hajózási Rt. részéről *dr. v. Donle Lajos* titk. tan., vezérigazgató és *Meyer Seeböhm* igazgató is, akik a két nagyobb vállalattal karöltve, eredményes munkával járultak hozzá a nagy sikerhez.

Az egész háború folyamán a hadiszolgálatra rendelt folyami hajóinknak bő alkalmuk volt tanúbizonyságot tenni a Központi Szállítás Vezetőség (Z. T. L. Schiff) kitűnő irányítása mellett kifejtett páratlan teljesítőképeességükről. De a járművek parancsnokainak és az alájuk rendelt személyzetnek igaz, hazafias lelkesedéséről, életüket is kockáztató és sohasem lankadó buzgalmáról a békeéveket is túlhaladó nehéz szolgálatáról is be kell számolnom, mert tevékenységük úgy I. Ferenc József király, mint a hadsereg főparancsnoka részéről, — amire egyébként megfelelő helyen még visszatérek — is elismerésben részesült.

Könyvem megírásánál épen ezért az a cél vezérelt, hogy a folyami hajópark személyzetének háborús tevékenységét, egyes hajók hőstetteit a késő utókor számára megörökítsem, nehogy ezen események — amelyekről az eddig megjelent világháborús művekben alig történt említés — feledésbe menjen.

Művemben csupán a kereskedelmi hajópark és azok személyzetének tevékenységére szorítkozom, mert a dunai hadihajóknak és kiváló tengerészeinek hőstetteiről az előző

években megjelent Wulf Olaf vezérfőkapitány „Österr. Ung. Donauflotte in den Kriegsjahren 1914—17“ és Suhay Imre tábornok: „A Duna szerepe a világháborúban“ című könyvei behatóan foglalkoznak.

Ebben a könyvben szereplő hajóknak és azok személyzetének példája szolgáljon a jelen idők emlékéül, a jövő nemzedéknek pedig buzdításul és főképen mintaképül, arra, hogy bátorsággal, megfontolással, minden akadályt leküzdve, egy cél lebegjen szemük előtt: a Haza védelme.

2. FEJEZET.

Az 1914-i hadüzenet és az Aldunán rekedt hajók sorsa.

A világháború kitörésekor igen sok hajó rekedt a Vas-kapu alatt és így az 1914. július 28-ika, a Szerbiának szóló hadüzenet napja, az Aldunán (Romániában) érte ezen hajókat.

A hadüzenet úgy a romániai magyar alattvalók, mint az ott közlekedő folyami hajók személyzete között nem kis nyugtalanságot idézett elő, főkép azért, mert nem remélhették, hogy egy megbízhatatlan államból mihamarabb hazai földre kerülhessenek, hogy kötelességüket a Hazával szemben teljesíthessék.

A gőzösök legénysége közül sokan a mozgósítási parancsra, konzulátusi segítséggel, útra is keltek, a gőzhajók tisztjeinek és altisztjeinek azonban a hadvezetőség rendelkezése értelmében, továbbra is az Aldunán utazó hajóinkon kellett maradniok mindaddig, amíg az ut a Dunán Magyarország felé ismét szabaddá válik. Azonban a szabad utazást a Timok folyótól felfelé az egész szerb part mentén, Belgrádig, a hadüzenet napján a szerbek már veszélyeztették. Az egyik védtelen személygőzöst, a „Ferdinánd Max“-ot VII. 28-án Orsova alatt már fegyverlövéses érték. Ugyanezen a napon a „Deák Ferenc“ gőzös aldunai utasokkal a rendes menetrendszerű időben Timok fölé *Gruia* román állomásra ért, amely Radujevác szerb állomással épen szemben van. Egy-két percnyi időzés után a hajó folytatta volna az útját Radujevácra és tovább Orsova felé. A hajón eb-

ben az órában, déli 12 órakor, még a hadüzenetről senki sem tudott, s így a hajó személyzete 15 perc múlva már szerb fogságba került volna. De Gruian épen ennek a hajónak három darab nehéz gabona tartány-mérleget kellett kiraknia, ami 15 percet vett igénybe. Abban a pillanatban, amint a harmadik mérleg kirakásával elkészültek, egy román kerékpáros sürgönykihordó ért a hajóhoz. Táviratot hozott, mely parancsot tartalmazott, hogy a gőzös ne folytassa útját, hanem szállítsa ki az utasokat Gruian és azonnal forduljon vissza az első román állomásra, mely a szerb part alatt van. Ez ebben az esetben Calafat volt.

Ez a 15 perc mentette meg a hajót és személyzetét a szerb fogságbajutástól. Később vett értesülés szerint Radujevac állomáson a vámépület mögött 20 fegyveres szerb, katona, a pontonon pedig a „Takovo“ szerb gőzös szintén fegyveres katonákkal úgy volt készenlétben, hogy a magyar hajó odaérkeztekor arra kívülről reá állt volna és így fogták volna el a hajót személyzetével együtt. De a véletlen, a három gabonamérleg kirakása megghiúsította tervüket.

Több gőzös a szerb fegyverlövésnek elől a gogosi dunaágba menekült, onnan később visszamentek a román és bolgár partok közé. A „Dániel“ és a „Magyar“ vontató gőzösöknek azonban sikerült a vöröskeresztes lobogó felhúzásával Zimonyig eljutni.

A „Vaskapu“ nevű magyar csatornahajó azonban nem kerülhette el sorsát, u. i. a hadüzenet napján a szerbek lefoglalták, személyzetét fogságba ejtették. Ez a hajó a Vaskapucsatornában a szerb parton állott. E hajót 1918. tavaszán „Szamos“ nevű monitorunk Oroszországban, Ghersonban találta meg és akkor adták vissza rendeltetésének.

1914. augusztus havában hírül hozták az Aldunán, hogy a szerbek a Vaskapun át úszóaknákat eresztettek el. A lent utazó hajók emiatt három hétig Rustsuk bolgár kikötőben vesztegeltek. Szeptembertől hajóink ismét csak az akkor még semleges Románia és Bulgária partjai között közlekedtek, utas- és áruforgalomban decemberig, amikor is a bulgáriai Ciftada-szigete mögé — egy része a macini Dunaágba — télikikötőbe vonultak. Decemberig azonban még igen sok — a háborúval kapcsolatos — esemény fordult elő. Ezután már nem egy esetben leskelődött reájuk a román internálás.

Ugyanis ezekben a hónapokban az egymást követő román koronatanácsok során az agg Károly román királyt a semlegességből való kilépésre akarták bírni, természetesen ellenünk. Ez azonban a király váratlanul bekövetkezett haláláig nem sikerült. Már ekkor készültek Filipescu tanár „Nagy románia“-térképei, amelyeken Románia nyugati határa a magyar Tisza volt. Ezekből több példányt küldtünk el a Temesvárott székelő hadtestparancsnokságnak.

Galatzban, ebben a nagy nemzetközi kikötőben, ahol minden nemzet hajója találkozott, ezidőtájt a magyar és osztrák hajók a románok között csak megtűrték voltak. Ezzel szemben az ott megforduló orosz kereskedelmi hajók személyzete annak ellenére, hogy már Oroszországgal háborúban álltunk, az ott szorult osztrák-magyar hajósokkal nem éreztettek ellenséges magatartást.

Nem hagyhatom említés nélkül, hogy a bulgárok már mielőtt részt vettek volna a háborúban, sok esetben jelét adták a magyarok iránti barátságos érzelmeiknek, hogy ne mondjam testvériségüknek. Ők voltak számkivetésünkben egyedüli támogatóink; hogy ezt némiképen viszonzozzuk, egy-egy hajóink személyzete a bolgár vöröskereszt alapjára nagyobb összeggel adakozott. Ez igen kedvező hangulatot keltett köztük.

3. FEJEZET.

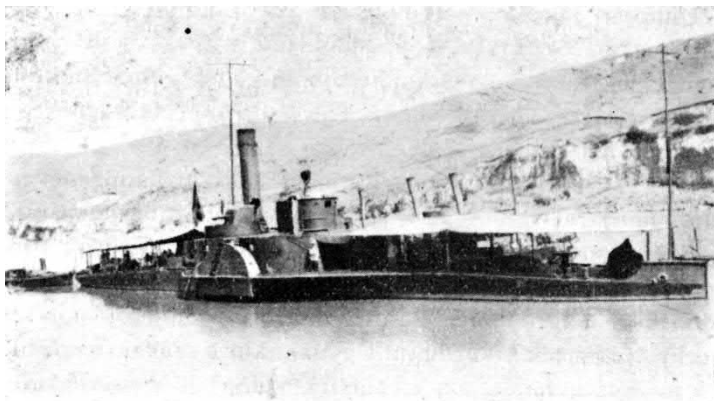
Az első szerbiai hadjárat és a téli visszavonulás 1914-ben.

A mozgósítási tervet a hadműveleti mozdulatokhoz az az elgondolás vezette, hogy úgy a Dunán, mint a Száván a dél felé irányított hadműveletek céljára, a csapatoknak a Dunán és a Száván való áthajózására, később pedig minden egyéb hadiszer szállítás részére, a folyami hajókat egyes helyeken összpontosítsák. Ezeken a helyeken a magyar és osztrák hajózási vállalatok kijelölt hajói a déli hadsereg rendelkezésére már a háború első napjaiban felvonultak. A Dunán és a Száván ezeknek a hajóknak a dunai monitorok és az utászok mellett igen fontos szerep jutott.

A csapatok, ágyuk, lovak stb. áthajózása úgy történt, hogy minden egyes átkelőgőzös 4—4 egymás mellé csatolt

uszályt vett vontatókötélre. Az uszályhajók fedélzetét — tekintettel arra, hogy vasból készültek, ami különösen lovak szállítására nem volt alkalmas, deszkákkal áthidalt padlózat-
tal, a két szélső uszályt pedig korláttal látták el. Az így felsze-
rel! uszályokon helyezkedtek el a csapatok.

A dunai monitorflottilához a folyami hajók közül több gőzöst vezényeltek ki, mint segédcirkálókat, amelyek páncé-
lozottak voltak és ágyúkkal is felszereltettek. Ezekre a fel-
fegyverzett gőzösökre — tekintettel arra, hogy azok nem
csavargőzösök, hanem oldalkerekes gőzhajók voltak és von-
tatásra is használtattak — a tengerészszemélyzetten kívül a ka-
tonai parancsnok mellé folyami hajóskapitányokat is beosz-
tották, mint nautikai tanácsadókat é. p.



A „Balaton“ felfegyverzett kerekes folyami gőzös.

„Álmos“ felfegyverzett gőzösre: Alscher János DGT
hajóskapitányt.

„Sámson“ felfegyverzett gőzösre: Schuhfried Annin
DGT hajóskapitányt,

„Balaton“ felfegyverzett gőzösre: Simon Antal MFTR
hajóskapitányt.

„Vág“ felfegyverzett gőzösre: Dujmovits Miklós DGT
hajóskapitányt,

„Helene“ felfegyverzett gőzösre: Héjas József MFTR
hajóskapitányt,

„Una“ felfegyverzett gőzösre: Mihajlovics Döme DGT
hajóskapitányt.

„Hebe“ flottilaparancsnoki hajóra: Györy Béla DGT hajóskapitányt,

„Andor“ aknaszedő hajóra: Koffler Béla DGT hajóskapitányt.

A monitorok és őrnaszádok, valamint lenti gőzösök mindegyikére pedig 1—1 folyami gőzőskormányost vezényeltek ki é. p.: vitéz Csikós István, vitéz Baranyai Ernő DGT kapitányok, Farkas Mihály, Baumgartner Ágoston, vitéz Vigh József, Erdélyi Pál, vitéz Tolnai (Piszer) György, Ágoston Lajos, Kovacevics Miksa, Juhász Ferenc, Juhász Gyula. Kovács Károly, Ferdinánd Sándor MFTR kormányosok, Kóhor Ignác. Bukletics István, Rátvai Pál, Bukovics József és Litomereczky Mátyás DGT kormányosokat.

A Szávára irányított hajókat azonban már a hadüzenet napján felrobbantott belgrádi Szávahídnak vízbe zuhant részei akadályozták a bejutásban. Így ott csak a már előzőleg közlekedő kevészámú kisebb hajót kellett a hadműveletek céljára igénybe venni. De hadd következzenek időrendben az események:

1914. július 28-án, a Szerbiának küldött hadüzenet napján e hadjárat vezetésére kijelölt hadseregparancsnokság rendeletére este 11 órakor a „Fertő“ és „József“ gőzösök 16 darab üres uszályal a Szávára indultak. A Szávára való befordulásakor, Belgrádból a Kalimegdán erőd tetejéről már fegyverlövéses érték a két hajót. Ugyanakkor a szávai vasúti hidat — mielőtt a hajók azt elérhették volna — a szerbek levegőbe röpítették. A felrobbantott hídrészek a folyóba zuhantak. a hajózási utat teljesen elzárták és így a gőzösök továbbhaladása lehetetlenné vált. Az erős gépfegyvertűzben haladó két gőzös erre megállt, „Fertő“ lehorgonyzott. „József“ parti zátonyra futott.

Másnap reggel a hadvezetőség az „Alkotmány“, „Medve“ és „Trinitas“ gőzösöket a megrekedt hajók segítségére küldte. A Száva torkolatánál azonban az „Alkotmány“ parancsnoka Ébeling Károly DGT hajóskapitány és első kormányosa, Gremesperger Mihály a szerbek golyóitól halálosan találtán, elesett. E két folyami hajós volt a világháború első hősi halottai. A hajó gőzcsöve szintén lövést kapott. A gőzösök erre erős ágyútűzben visszafordultak Zimonyba. A „Fertő“-t és „József“-et ezután már sorsára bízták. A személyzet ötödik

nap éjjel a zimonyi part felé kimenekült. A „Fertő“ gőzöst a szerbek eleinte még maguk használták, később azonban a cukaricai telelőbe vontatták és ott elsüllyesztve várta, míg

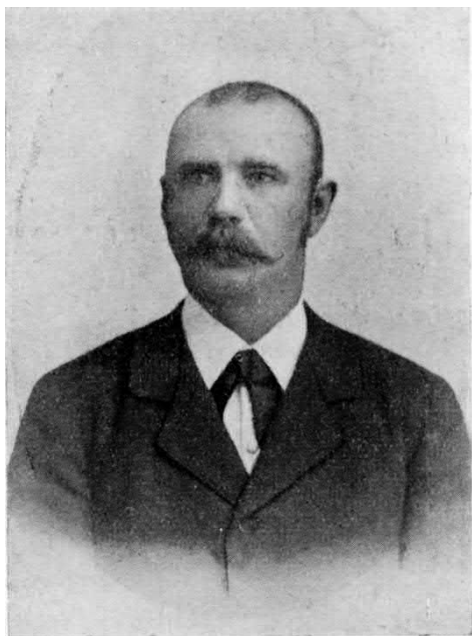


Ebeling Károly, az „Alkotmány“ gőzös hősi halált halt parancsnoka.

az 1916. év folyamán kiemeltük és Budapestre hoztuk. A „József“ gőzös azonban már az első belgrádi megszállás alkalmával szabadult meg.

A háború első napjaiban Orsován veszteglő bajóink is, bekapcsolódtak a partmenti harcokba. A „Zagyva“ gőzös a hadüzenet napján behajózott csendőrök segítségével az épen arra haladó „Vardar“ szerb hajót elfogta és személyzetét internálta. Az elfogott és „Diadal“ névre keresztelt gőzöst, mint őrhajót, szintén csendőrökkel, katonákkal ellátva, a „Zagyva“ mellé rendelték. Ez a két hajó Tekia szerb faluba többször átkelt s mindannyiszor bő zsákmánnyal tért vissza, végül az Orsován rekedt és felfelé menekülő hajócsoporthoz Ogradina szigetéig kísért. Onnan visszatérve a „Zagyva“ és a „Diadal“ gőzösök, az időközben a Tekia hegyeire vontatott ágyúk tüzelése elől Adakaleh sziget védelme

alá menekültek, ahol azonban a szerb ágyúk mindkét gőzöst mégis elsülyesztették. Innen csak a második szerbiai megszállás után emelték ki.



Gremesperger Mihály az „Alkotmány“ hősi halált haltelső kormányosa.

Az Orsováról menekülő gőzösök: az „Erzsébet királyné“ „Gr. Széchényi István“, „Ferdinánd Max“ „Albrecht“, „Hildegard“ személygőzösök a „Tokaj“ és „Galatz“ vontató hajók kb. 15 darab uszályal, a szerb ágyúzás miatt a Kazán szoroson keresztül már nem juthattak. A „Gr. Széchényi István“ és az „Albrecht“ tüzet fogott s emiatt az ógradinai sziget mögé menekült, de ott a szerb ágyúk a többiekkel együtt elsülyesztették.

A „Kornfeld Zsigmond“ és a „Pannonhalma“ gőzösök 15 darab uszályal már valamivel biztosabb védelmet leltek az ómoldovai sziget mellett. Ezek a járművek olyan helyzetben voltak, hogy veszély esetén elsülyeszthetők, szükség esetén pedig az átkelésekhez üzembehelyezhetők voltak. A „Kornfeld Zsigmond“ gőzös, mint később látni fogjuk, a

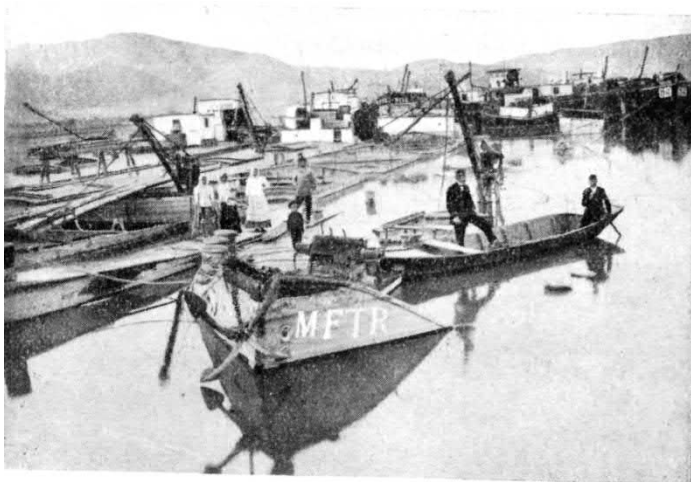
második szerbiai átkelésnél igen fontos szerepet játszott Omoldova szigetet 1914. augusztus havában a szerbek megtámadták és megszállták. A sziget mögé menekült hajók sze-



Az Orsováról menekült gőzösök Ógradinán elsüllyedve.

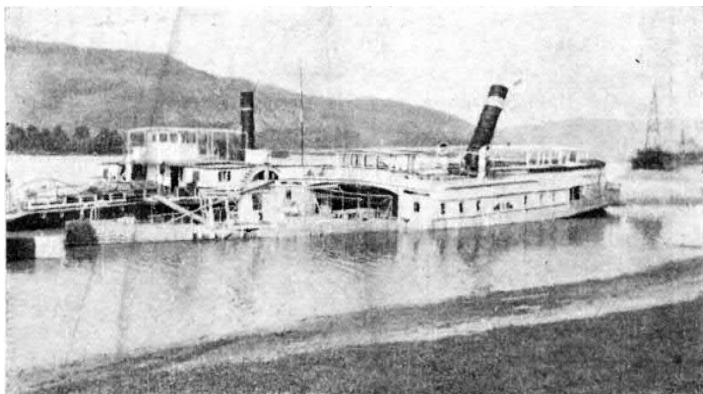
mélyzetének segítségével a magyar csendőrök azonban a szerbeket onnan rövidesen kiverték.

Ugyanekkor azonban az belgrád — orsovai vonal-



A Moldovai sziget mögé menekült járművek.

szakaszon, a partmenti ágyúharcok folyamán, tűzérésünk a szerb hajózás járműveit tette üzemképtelenné. Így Milanovácánál a „Car Nikola II“ és a „Morava“ nevű szerb gőzö-



„Car-Nicola II“ szerb gőzös Milanovácánál.

söket kényszerítettük zátonyra, ahol ágyúink elsüllyesztették. Gradistenél a „Srbia“, „Maéva“ és „Neretva“ szerb gőzö-söket hasonló módon, gránáttal felgyújtva, elsüllyesztettük. Ómoldován a „Krajna“, „Deligrad“ és „Sumadia“ szerb gő-zösöket a magyar csendőrök, az ott áiló magyar hajók sze-mélyzetének segítségével elfogták és zsákmányul ejtették, mely után MFTR személyzettel is ellátták. A „Beograd“ ne-vű szerb vontatót pedig a „Széchényi“ gőzös segítségével,



Gradistenél elsüllyesztett szerb járművek.

magyar vizén, Apatinnál fogtuk el. Ezt a gőzöst a háború végéig „Apatin“ név alatt szintén MFTR személyzettel a Központi Szállítás Vezetőség részére tartották üzemben.

1914. szeptember 8-án, a szerbeknek a Dunán való át-törése és Szerem megye megszállása idején, a zimonykörnyéki menekülteket a „Vértes“ gőzös vette fel és szállította el. Ezt a feladatot a „Temes“ monitor védelme alatt, erős el-lenséges tűzben hajtotta végre.

1914. szeptember 9-én Pancsován, a hol a déli had-sereg rendelkezésére a „Kazán“, a „Kinizsi“, a „Zoltán“, a „Stefánia“, a „Baross“ és a „Wilhelm“ nevű gőzösöket összpontosították, nagy ijedelmet keltett egy váratlan kiüri-tési rendelet. U. i. a szerb hadseregnek a Szerémségbe tör-tént betörésekor Pazua-t ki kellett üríteni. Az erre az intéz-kedésre vonatkozó táviratot tévesen Pancsovára irányítot-ták. A Temes folyón álló fenti járműveket, miután menekülési útjukat a Duna felé elválták, Pancsován üzemképtelen állapotba helyezték. Az ugyanitt álló „d“ és „g“ őrnaszádot pedig felrobbantották. Ezekről a robbantásokról a „Kazán“ nevű gőzös is kigyulladt és elsüllyedt. Ezt a gőzöst azonban a háború alatt kiemelték és a háború után felépítve ismét üzembe állították.

A hadüzenet napján a déli 7-ik hadtest részére a „Re-gensburg“, „Korneuburg“ „Baranya“, „Zágráb“, „Száva“, „March“ és „Enns“ gőzösöket kb. 40 uszályal Kevevárán Összpontosították. A szerb tüzelés miatt ezek a járművek a kevevárai sziget mögött helyezkedtek el, csupán az „Enns“ gőzös végzett a kevevárai partról a szigetre őrségcsapat-szál-lítást. Szeptember 10-én azonban Pancsova kiürítésének té-ves hírére, miután menekülési útjuk mindkét irányban el volt vágva, az összes járműveket felsőbb parancsra saját személyzeteik elsüllyesztették.

A pétervárad-i várparancsnoksághoz ezidőtájt több gőz-hajót rendeltek ki, amelyekhez még egy több egységből álló motorcsónakflottila társult. A hajók a „Lukács Béla“, „Achil-les“ és „Gizella“ gőzösök voltak. A „Lukács Béla“ kizáróan a várparancsnokság rendelkezésére állott, az „Achilles“ az újvidéki hajóhidat pótolta, mint gőzkomp, mely minőségben csapatok, ágyúk és lovak áthajózását végezte a seregek fel-vonulásához. A „Gizella“ pedig az első belgrádi átkelések

idején Zimonyban, mint sebesültfelvevő és kötőzhajó működött.

Ezek a hajók a péterváradai várparancsnokság vezérkari főnöke dormándi Dormándy Géza vezérkari százados rendelkezése alá tartoztak. A hajósok nagy csodálkozására a vezérkari főnök a hajózási dolgok iránt annyi érzéket tanusított, hogy nemsokára az Ő utasításai szerint alakították át csapatszállításra Péterváradon a folyami uszályokat. Dormándy Géza igazi katonához méltóan vette ki részét az ellenforradalomból is. Az alkotmányos uralom helyreállítása után nyugdíjba ment és ekkor a sors szerencsés alakulása úgy hozta, hogy mint nyug. tábornok újból a hajózásba kapcsolódhatott bele, mert a Dunagőzhajózási Társaság budapesti forgalmi igazgatója lett.

A Szerémségbe betört szerb csapatok kiűzése alkalmával, a Zimony felett 18 km-re fekvő Óbanovce dunamenti horvát községben, a templom tornyából gépfegyverrel tüzeltek megszálló csapatainkra és hajóinkra. Erre az egyik őrnaszádunk a templomtornyot ágyútűz alá vette és több lövéssel két gépfegyvert a szerb katonákkal együtt a toronyból kilőtt. Sajátságos, hogy a templom tornyára irányított első lövést leadó ágyúnak a csöve tőből leszakadt. A későbbi lövések alatt, a szemléltető képen is látható templom tornya továbbra is állva maradt. Ebben a községben a megszállás



Óbanovce-i összelőtt templomtorny.

után csendőrőrzáratunk egy szerb temetési menettel találkozott. A koporsó nehéz volta miatt gyanúsnak tűnt fel, az őrzárat vezetője a menetet megállítva, a koporsót felnyitatta és abban fegyvereket és kézigránátokat talált, amelyeket a délvidéki szerb lakosság esetleges későbbi használatra el akart ásní. Az értelmi szerzőket azonnal elfogva, hajón elszállították.

Az „Andor“ kerekas vontatógőzöst a háború első napjaiban aknakereső hajónak osztották be megfelelő felszereléssel. Ez abból állt, hogy a gőzöshöz jobbról és balról mellécsatolt 1—1 uszályra elől egy vashálózatot szereltek fel, amit a vízszin alatt lehetett tartani. Így az abba kerülő aknákat kifoghatták, mielőtt azok a hajótestekhez ütődtek volna. Ennek a gőzösnek tehát az volt a rendeltetése, hogy az aknáktól veszélyeztetett szakaszokon a monitorok előtt haladva, azokat az aknarobbantásoktól a lehetőséghez képest megóvja.

Az „Andor“ aknáshajó 1914. szeptember havában éjjel a „Bodrog“ monitorral Pancsovára ment. Útját a szerb parttól erős fényszóró és a legnagyobb ellenséges tüzelés kísérte, sőt a balparttól saját csapataink részéről — melyek az éj homályában ellenséges hajónak vélték — szintén lövések érték.

Pancsováról a Holjevác szigetre csapatokat hajózott át, nappal azonban a sziget védelme alá állt, mely alatt egyik uszályát ágyúlovés érte. Az akciót befejezve, harmadnap visszahajóztak Zimonyba.

A Kevevára-szemendriai átkelésnél, november 7-én, a pancsovai hajók közül a „Kinizsi“, a „Stefánia“ és a közben Keveváránál kiemelt „Korneuburg“ gőzösök szállították át csapatainkat. Ezekben a harcokban a „Kinizsi“ gőzös parancsnoka, Kollinay József MFTR hajóskapitány megsebesült, Uglesits Sándor és Otoltics János matróz pedig golyótól találtán, életét veszítette. A „Stefánia“ gőzös egyik uszályát kartácsrobbanás fúrta át, sok sebesülést okozva.

A hadüzenetet követő napokon a Száván is megindult az ottrekedt hajók tevékenysége. A „MÁV VI“ Zupán járói Brzovo-Poljera a Drinán való felvonuláshoz csapatokat szállított. Augusztus 12-én pedig a sabaci átkeléshez a „MÁV VI“, „Kamp“, a „Traun és az „Una“ vontatók uszályokkal,

a „Leitha“ és a „Maros“ monitorok fedezete mellett csapatokkal és nehéz tüzérséggel Hrtkovce-ra mentek. Ezzel a csoporttal ment a „Traisen“ kórházhajó is.

Augusztus 13-án éjjel heves ágyútűzben kezdődött a csapatok áthajózása Klenákról — Sabacra. Augusztus 18-án azonban csapataink a túlerő elől kénytelenek voltak Sábáéból ismét kivonulni, így tehát az akkor hadianyagokkal odaérkező „Inn“, „MÁV II“, „MÁV VII“ gőzösök is visszafordultak. Szeptember 8-án a Drinán keltek át csapataink és a Száva mentén párhuzamosan operáló csapatokkal már gőzöseink is együtt haladtak lefelé, ellenséges tüzelés közben a Száván.

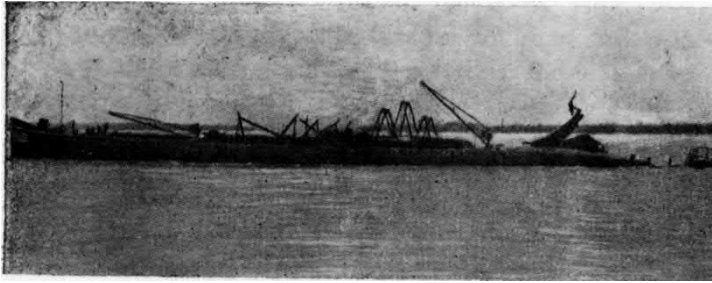
A Drinai harcoknál — miután az ott épült hadihídat a szerbek ellőtték — a csapatok átszállítását a „Máv VII“ és a „Nyugat“ gőzösök hajtották végre. Ugyanekkor a „Máv VII“ gőzös 2000 sebesültet Mehana-Ustjeról Mitrovicára szállított.

Október havában a szávai monitorok erősítésére a Szávába hatolt „Temes“ és „Körös“ monitorok mellé „Andor“ is kirendelték. Ezen az igenheves ellenséges tüzeléssel kísért útkon „Andor“ aknaszedő hálójába egy elsülyedt f aha jó testrészt került, ami útját megnehezítette. Bár a monitoroktól elmaradt, lassú menettel mégis sikerült Progarig eljutnia és ott a sziget védelme alatt a hasznavehetetlenné vált aknaszedő hálót leszerelte, jelenlétét azonban felfedezték és otttartózkodása alatt a gőzöst és uszályát 364 fegyvergolyó érte. kéményét pedig ágyúgolyó fúrta át.

Másnap a „Körös“ monitor „Andor“ keresésére Progarba érkezett, ahol a „Körös“-nek szánt ágyúlövés az egyik uszályt elsülyesztette. Innen együtt továbbhaladva („Andor“ már az aknaháló és egyik uszály nélkül) a sabaci szerb ágyútűzelési vonalon szerencsésen átjutva, Jarakra érkeztek, ahol csapataink már átkeltek a szerb partra. „Andor“-t innen Mitrovicára irányították, ahol új aknakeresővel látták el.

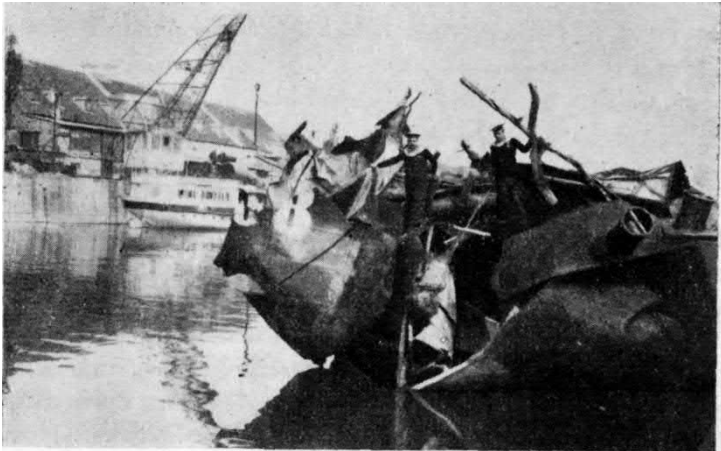
A sabaci harcok közben, október 22-én hős monitorunk, a „Temes“ Grabovce-nél aknára futva felrobbant és elsülyedte. 31 hős tengerészt követelve áldozatul. Pár napra reá pedig a „MÁV II“ csapatszállító gőzös 65122. sz. uszálya ugyanott futott aknára. Az uszály kormányosa, Maurer Fe-

renc családjával együtt és Hungár János segédkormányos életüket vesztették s kívülük még számos katona is megsebesült.



Aknán felrobbant 65122 sz. uszályhajó Grabovcén.

Sabác elfoglalása után november 3-án „Andor“ a Szávának a várostól lefelé eső szakaszát kutatta át. E kutatások közben Grabovcén — ahol a „Temes“ is felrobbant — egy akna a kereső hálóra ütközött és nyomban felrobbant, elpusztítva a hálót és az egyik uszály elejét. A robbanásra figyelmessé lett szerb ágyúk megindították a tüzelést, hogy a mentést megnehezítsék. „Andor“nak ezúttal csak nagy nehézségek és az uszályok eleresztése árán sikerült megmenekülnie.



Az „Andor“ aknaszedő gőzös felrobbant uszályhajója.

Miután a robbanások után az aknakeresésnek más módjára (kisebb hajókkal) tértek át „Andor“ ezután az aknahalász-személyzet szálláshajója és anyagraktára lett a téli visszavonulásig.

November 25-én egy tengerészkülönítményt motorcsónakon a Kolubara folyó partjára felderítő szolgálatra küldtek. A partraszállás alatt a különítmény soraiban az ellenséges tüzelés súlyos veszteséget okozott. Farkas Mihály MFTR gőzhajókormányosnak sikerült azonban a motorcsónakot a sebesült tengerészekkel együtt megmentenie.

Az előbbieken emiittett gőzösökön kívül ezen első hadjáratban még a „Böös“, a „Pécs“, a „Banhans“, az „Achilles“ „Thommen“ és a „Zrínyi“ mint szállítógőzösök voltak a Dunára beosztva. „Báttaszék“ pedig az aknakeresésnél segédkezett.

A szerb partok megszállása után hajóink most már a Szerbiában operáló hadsereg részére voltak elfoglalva hadianyag- és élelmiszer, valamint sebesültek szállításával 1914. december 14-ig, a Potiorek-féle gyászos visszavonulásig.

Ennek a visszavonulásnak a Dunán való gyors lebonyolításához december 14-én reggel a „Medve“, a „Böös“, a „Zoltán“ és a „Bodrogköz“ gőzösöket két-két uszályal a Belgrád alatt 9 km-re fekvő Visnjica szerb község alá rendelték, hogy a visszavonuló csapatokat, ágyúkat behajózzák, s a magyar partra szállítsák. Ezeknek a gőzösöknek odaérkeztek a visszavonuló csapatok nagy része 12 ágyúval meg is érkezett. Ezt a négy gőzös behajózta és az onnan 8 km-re lefelé fekvő Pancsovára vitte. Krausz altábornagy dandárparancsnok is a „Medve“ gőzössel jött át. Másnap Pancsován az ágyúk kirakása közben hírül hozták, hogy Visnjicán megkésve még kb. 2000 ember érkezett a szerb partra és várja a behajózást, mert hátuk mögött már szerb csapatok üldözik őket. A „Medve“ gőzös parancsnoka, miután erre határozott parancsot nem kapott, önként jelentkezett és két uszályal visszasietett Visnjicára az ott rekedt katonáért. Az ott talált teljesen kimerült csapatokat a „Medve“ gőzös éppen akkor hajózta be, amikor a szerb tüzérség már a hegyi utón vágatva közeledett. A behajózást az éppen akkor alulról jövő „Enns“ monitorunk fedezte és megakadályozta a szerb ágyúk felállítását. A „Medve“ ezúttal is szerencsésen

Pancsovára érkezett, ahonnan a gőzös állandó tűzben Zimonyfőlé hajózott. A „Medve“ gőzös parancsnokát Molnár József MFTR hajóskapitányt bátor magatartásáért a hadi díszékitményes Ferenc József rend lovagkeresztjével tüntették ki.

A belgrádi hadihídon december 13. és 14-én visszavonult csapatok oly gyorsan és tömegesen vonultak át Ziraonyba, hogy a hadihíd egy percre sem lehetett kinyitni, így a híd fölé szorult néhány gőzöst és uszályt a szerbek elől el kellett sülyeszteni. Azonban a híd szétszedésekor még sok katona, állat és hadiszer maradt a belgrádi parton, miket már a csapatszállító „Kinizsi“, „Korneuburg“, „Apatin“, „Croatia“ és „Körös“ gőzösök hajóztak be. A „Croatia“ fedélzetén Frank Liborius tábornok és a belgrádi városparancsnokság kelt át Zimonyba. Végül a szétszedett hadihídat „József“ és „Szob“ gőzös vontatta Zimonyba. December 15-én, amikor Belgrád már ismét a szerbek kezében volt, a „Szentendre“ gőzös egész nap még sebesülteket szállított át Zimonyba.



1914. decemberi visszavonulás után felrobbantott belgrádi vasútihíd.

A Száván Sábaénál és Zabresnél volt a visszavonulás útja. A Száva partjára özönlő csapatokat, ágyúkat a „Rábca“, a „Cserhát“, a „Milleneum“, a „Zrínyi“ az „Una“ és a „Kalocsa“ gőzösök, a Zabres-i trajeklet és vasutasezredet a „Máv VII.“

gőzös, a sebesülteket pedig a „Máv II“ gőzös szállította el. Azután ezek a gőzösök Brckóra irányítottak, ahol a többi szávai járművekkel egyesülve, 1915. októberig a hadsereg átcsoportosításával voltak a Száván elfoglalva.

Az első szerbiai hadjárat hadműveleteiben, valamint a decemberi visszavonulásban részt vett folyamihajók személyzetének önfeláldozó és bátor magatartásáért Őfelsége a király a Budapesti Közlöny 1915. január 16-án kelt 13. számában megjelent legmagasabb elismerését alábbiakban szó szerint közlöm:

„A mozgósítás és a hadi felvonulások a katonai vasúti hatóságok és a közlekedési intézetek végrehajtó közegeivel szemben a legfelsőbb hivatalnoktól kezdve az utolsó vasúti munkásig úgy a hűséges kötelességteljesítés, mint az önálló cselekvés és a tetterő tekintetében a legmesszebbmenő követelményeket támasztották, melyeknek mindannyian kifogástalanul megfeleltek.

A háború tartama alatt is a monarchia összes vasutai és hajózási vállalatai erejüknek teljes megfeszítését igénylő-fokozott tevékenységet fejtettek ki; a vasúti alkalmazottak és a hajók személyzete ellenséges tűzben ismételten bátorságot és hidegvérűséget tanúsítottak.

Ezt örömmel ismerem el és mindazoknak, kik a vasutaknak és a hajózási vállalatoknak fényes teljesítményei körül érdemeket szereztek. Köszönetemet és legteljesebb Megelégedésemet fejezem ki.

Megbízom önt, hogy ezen elismertemnek közhírré tétele iránt intézkedjék.“

Kelt Bécsben. 1915. évi január, 12-én.

Ferencz József s. k.

4. FEJEZET.

Orosz lőszerszállítás Szerbiának az AIDunán.

Két héttel a Szerbiának szóló hadüzenet után, az egyik orosz kereskedelmi tengeri hajó magyar származású tisztje, Galatzban bizalmasan közölte az ott megforduló magyar hajósokkal, hogy Réni, orosz dunai kikötőben hajókat raknak

meg ágyúkkal, fegyverekkel és lőszerrel Radujevac szerb állomás rendeltetéssel. Ez, sajnos igaznak bizonyult, mert ezekkel a hajókkal a hajóink az Aldunán találtakoztak is. Ezt a körülményt a rustsuki osztr. magyar konzulátusnak be is jelentettük. Erre a hadvezetőségtől jött intézkedés alapján a szófiai követség katonai kirendeltséget állított fel Vidin bolgár kikötőben, hogy az orosz hadianyagszállítás megakadályozását megszervezze.

Ennek többféle módja kínálkozott, de a kirendeltség intézkedései sajnos nem végződtek eredménnyel. A hadianyagszállítás Szerbia felé továbbra is akadálytalanul folyt. Egy ízben arra a hírre, hogy a déli órákban egy orosz gőzös két hadiszeres uszályal Lom bolgár kikötőhöz közeledik, egy kisebb magyar hajó a „Latorcza“ küldetett eléje azzal a rendelettel, hogy annak továbbhaladását megakadályozza, illetve a hajót süllyessze el. Ez azonban nem sikerült, mert bár az összeütközés megtörtént, az orosz hajó ebből a kísérletből csak kisebb sérüléssel került ki, míg a „Latorcza“ üzemképtelenné vált. Ezután a kísérlet után az oroszok már nem egyenként, hanem csoportosan (8—10 jármű) haladtak Szerbia felé hadianyaggal megrakva, de ekkor már kisebb ágyúkkal felszerelt 1—1 őrnaszád kíséretében. Az aldunán közlekedő folyami kereskedelmi hajóink azonban még egyetlen fegyverrel sem rendelkeztek.

Egy másik esetben Kalafaton, az egyik magyar személyszállító hajót, a „Deák Ferenc“-et menetrendszerű indulása előtt egy román őrjárat minden indokolás nélkül visszatartott, elindulását megtiltotta. Másnap kitűnt, hogy azon az éjjelen haladt el egy orosz hadianyag szállító hajó és a miatt tartották vissza a „Deák Ferenc“-et, nehogy a magyar hajó megtámadja az orosz hajót. A román lapok ellenben azt írták, hogy ezzel a visszatartással a magyar hajót akarták megvédeni, holott nem volt kitől, mitől, mert az orosz hajóknak akkor nem állt érdekükben a semleges Aldunán bennünket megtámadni.

Ezek után másodízben próbálkoztunk a Szerbia részére szóló hadianyagszállítás megakadályozásával, és pedig olyképen, hogy 63 osztrák-magyar tengerész Románián át Vidin bolgár kikötőbe küldetett avégből, hogy az ottani katonai kirendeltség rendelkezésére álljanak. E csoportnak a „Deák

Ferencz“ gőzöst bocsátották rendelkezésére. Ezek az újabb kísérletek sem sikerültek, mert céljukat már a beutazásuk napján a román lapok szellőztették. Az utánuk küldött két vagon felszerelést pedig a románok Verciorován, a határon lefoglalták. Azonban ezeket a vagonokat onnan egy bátor magyar mozdonyvezető éjjel megmentette és visszavitte Orsovára.

Az oroszok ezekután most már hathatósabban védekeztek a hajóikon és pedig úgy, hogy több gőzös csoportokban haladt, az uszályok oldalait pedig az elsüllyesztés veszélye ellen fenyődorongokkal borították be. A csoportok előtt és mögött fegyveres őrhajók haladtak.

A leküldött osztrák-magyar tengerészcsoporthoz — miután célját nem érte el — a tél folyamán visszarendelték. Hogy a románok zaklatását kikerüljék, egyenként, polgári ruhában mint munkások tértek vissza Orsovára.

Még egy módja lett volna a hadianyag Szerbiába jutásának megakadályozására. T. i. a bolgár határhoz közel fekvő zajcári alagút felrobbantása, mert a Radujevácon kirakott hadianyag tovább szállításának egyetlen vasúti vonala ezen az alagúton vezetett keresztül. Természetes, hogy ez hosszú időre megakasztotta volna véreink ellen szállított hadianyagnak rendeltetési helyére való jutását. Azonban az önként vállalkozott embereinknek ez a veszélyes és bátor feladat végrehajtása, rajtuk kívül álló okokból meghiúsult.

5. FEJEZET.

Kényszerteelés a Dunán és a Száván. Lőszerszállítás Törökországnak.

Az 1914-iki tél beköszöntésekor az Aldunán rekedt kereskedelmi hajóknak és pedig: „I. Ferencz József“, „Deák Ferencz“, „Latorcza“, „Hernád“, „Garam“, „Berettyó“, „Sajó“ gőzösöknek menedéket kellett keresniök. Olyan tetalót kellett találni, ahol nemcsak a jégzajlástól, hanem egy netaláni román beavatkozás esetére is védve legyenek. Erre a célra legalkalmasabb téli menhelynek a Vidin alatt 13 km-nyire fekvő „Gift-Ada“ sziget kínálkozott, mert e sziget mögött a bolgár part mentén hajóink pár hónapi védelmet

nyerhettek. Rövid időre itt talált elhelyezést az előbbi fejezetben említett tengerészcsoport is, ahonnan később visszatértek Magyarországra. Bár a hajók a tél folyamán tétlenségre voltak kárhoztatva, a személyzet egy része a szerbiai offenzívára rendelt déli hadseregnek fontos kurír szolgálatokat végzett.

A „Tausig“, „Carl Ludwig“, „Sulina“, „Morava“, „Drau“, „Béla“, „Gyula“, „Turnseverin“, „Russe“ és „Giurgiu“ gőzösök a macini Duna-ágban teleltek át.

Az 1914. decemberi szerbiai téli visszavonulás után a Szerbia fölött lévő dunai gőzösöket Újvidéken csoportosították, a Száván rekedt gőzösök pedig Brckon teleltek át és 1915 októberig, a második szerbiai hadjáratig a hadsereg átcsoportosításában és a hadjárat előkészítésében vettek részt.

Az 1914—15. év telén a dardanellai török hadihajók löszerkészlete fogytán volt, s mivel más úton löszert odaküld-



A felrobbant „Belgrad“ löszerszállítóhajó Vincánál.

ni nem lehetett, a központi hatalmak tehát elhatározták, hogy 1914. december 24-én a „Trinitas“ gőzös két uszályal egy monitor fedezete mellett a Dunán lefelé Bulgáriába löszert vigyen, hogy onnan keresztül Törökországba jusson. Ez a hajó azonban a Vaskapu csatorna állítólagos elzárása miatt, heves ellenséges tűzben csak Semendriáig jutott, ott visszafordult és ködös éjjel zátonyra futott, ahonnan folytonos tűzben leszabadulva, visszament Pancsovára.

1915. március 28-án. a „Belgrád” nevű dunai csavaros teherhajó lőszerrel megrakva Budapestről indult el Bulgária tele, hogy a lőszerakkományát onnét Törökországba vigyék. Ennek a hajónak az akkor még meg nem szállott szerb part mentén 328 km. hosszban kellett volna elhajóznia, ami előre is aggodalmasnak látszott. Errevaló tekintettel az volt a terv, hogy a szerb part mentén csak éjjel halad el. nappal pedig mindig valamelyik sziget védelme

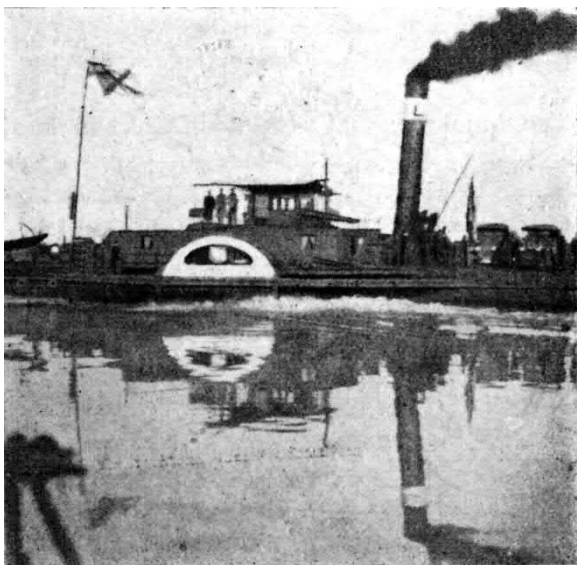


Kring Henrik a „Belgrád” gőzös hősi halált halt kapitánya.

alatt marad, amely célból a hajót zöld gályákkal maszkírozták körül. Sajnos az aggodalom nem volt alaptalan, mert dacára ezen óvintézkedésnek már Zimonytól lefelé 30 km-nyire fekvő Vinca falunál a szerb part mentén a szerb ágyúk tüzelése közben március 30-án egy úszó aknán felrobbant és csaknem teljes folyami hajós- és tengerész személyzetével együtt elpusztult. A hajó katonai parancsnoka Böszl sorhajóhadnagy és Kring Henrik MFTH hajóskapitány igaz hősköz méltóan szintén életüket vesztették. Csupán Kovacsevics Miksa kormányos és egy matróz menekült meg úszva

a magyar part felé, Michel J. kalauz pedig a szerb partra úszott, ahol fogságba jutott. A robbanás oly nagy erejű volt, hogy a gőzös kazánja is kirepült a hajótestből, a roncsokká vált test pedig elsüllyedt.

1915 október végén, az egész szerb part megszállása után azonban már sikeresen szállítottunk Törökország részére hadiszereket. Ezeket a szállításokat a „Tas“ „Pusztaszer“, „Neptun“ és a BL. „D—I.“ gőzösök hajtották végre. A BL. „1). 1.“ gőzös három viszályában levő lőszer a Dardanellákban harcoló „Göben“ és „Breslau“ német hadihajók.



A Bajor Lloyd D 1“ lőszerszállító hajója, fedélzetén a Mecklenburgi nagyherceg és autói.

részére szólt és ezeket Reichenbecker sorhajóhadnagy 12 német tengerésszel kísérte. A hadiszereket október 24-én megrakva Lom. illetve Sistov és Rustsuk bolgár állomásokra vontatták gőzöseink, ahonnan a szállítmányt vasúton továbbították Törökországba. Fenti gőzösöket Omoldovától két monitor és két őrnaszád kísérte. A gőzösök uszályaikkal október 30-án a zuhatagokon keresztül igen nagy viharban, Kladvánál pedig aknák között haladtak át.

A szerb part mentén, Burdelynél azonban több komitácsi fegyverlövés is érte őket.

Lom, bolgár kikötőbéli épen a hajók odaérkezésekor ke reszteltek át a bolgárok „Várna“ névre a „Beograd“ nevű zsákmányolt orosz folyami hajót.

Tekintettel arra, hogy a világháború kitörésétől 1915. október haváig Törökországgal és Bulgáriával az érintkezést másutt felvenni nem lehetett, Giurgiu és Kustsuk kikötők között a „Garam“ és a „Sajó“ gőzösök mindkét követség részére (Sofia, Konstantinápoly) igen fontos összekötő szolgálatokat végeztek.

5. FEJEZET.

A folyami hajók szerepe a második szerbiai hadjáratban, 1915-ben.

Mint már korábban említettem, az első szerbiai hadjárat. majd a Potiorek hadsereg visszavonulása után folyami jár-



A dunai és szávai szerb hadszíntér.

műveinket a Dunán, Újvidéken, a Száván pedig Brekon csoportosították. A Duna és a Száva között — az első hadjárat alatt még épen maradt belgrádi hídrészek teljes lerobban-

tása miatt — ismét nem volt összeköttetés. Az 1915. október 6-án megindult második szerbiai hadjáratban az újvidéki és a brekói hajók feladata ismét az volt, hogy a csapatok átkelését a Dunán és a Száván a monitorok fedezete mellett végrehajtsa. Azonban a hajósok már a legelső gyalogsági csapatok szállításánál az átkelő utászokkal egyetemben aknák és elsülyedt járművek között a legnagyobb ellenséges tűzbe kerültek.

Ennél a hadjáratnál kapcsolódtak bele a déli hadszíntéren a német csapatok és ezzel kapcsolatban a Délnémet Dunagőzhajózási Társaság és a Bajor Lloyd Hajózási R. T. hajói is.

Az offenzíva megindulása előtt egy hónappal a német csapatoknak a dunai frontra és a szávai frontra való átcsoportosításában Titelről — Ilokra a „Trinitas“, a „Zoltán“ a „Baross“, a „Wilhelm“ és a „Magyar“ gőzösök vettek részt.

Az 1915. évi második szerbiai offenzívában „Andor“, „Baja“ és a „Bácska“ aknáshajókat Belgrád elé rendelték. Ez alkalommal az „Andor“ gőzösről Koffler Béla DGT hajókapitány önkéntes elhatározásából másodmagával csónakon a Kosara szigethez vezetett, hogy az ott megsérült átkelő utász motorcsónakokat megmentse, ami sikerült is.

A belgrádi átkeléshez Kövess tábornok 57. és 59. osztárak- magyar hadosztályának, valamint János mecklenburgi herceg német csapatainak átszállításához a „Tátra“, „Torontál“, „Kékes“, „Dániel“ és a „Banhans“ szállító gőzöset osztották be

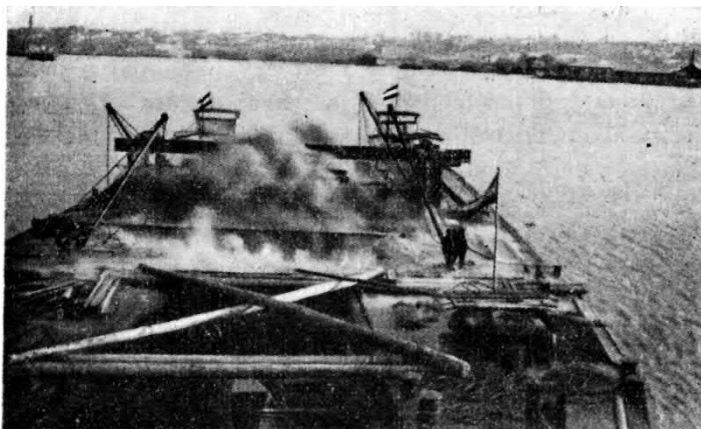
A „Tátra“ gőzös a borcsai partról két napon át az aláaknázott Dunán tüzérséget szállított át a 30.5-ös ágyúkkal Belgrádba, ami után onnan négy nap, négy éjjel csapatokat majd pedig Palánkáról egy vasutasztag csapatait és lovait szállította a Belgrádtól lefelé operáló csapatok után.

A „Gr. Szápáry Gyula“ és a „Croatia“ gőzös az átkelés előtt Surdukról és Belegisről a Belarica szigethez három, héten keresztül az áttörés előkészítéséhez szükséges csapat- és ágyúszállítást bonyolította le.

A „Torontál“ gőzös fedélzetén a második szerbiai offenzíva előtt az átkelési pontot és annak keresztülvitelét illetően, Banovcén haditanácsot tartottak. Ebbe a tanácsko-

zásba a „Torontál“ gőzös parancsnokát. Schopf Tivadar MFTR hajóskapitányt is bevonták.

A támadás megkezdésekor a belgrádi átkeléseknél, szereplő hajók a csapatokat négy-négy darab uszályal vitték át. A városban már saját csapataink, a kikötőben pedig már a fenti gőzösök tartózkodtak, amikor a város előtt a Száván lerakott szerb aknákat földalatti villamos vezetékkel a még bent rejtőzködő szerbek egyenként felrobbantották. Hajóink a robbanások között közlekedtek, de szerencsére kár nem tör-



Aknarobbanás Belgrád előtt.

tént bennük. Előbb említett gőzösökön kívül az átkelések után az utánpótló csapatok szállítását a „Haladás“, „Korneuburg“, „Mars“, „Mátra“ és „Turul“ gőzösök végezték. A „München“ gőzös pedig a német csapatokat vitte a Cigány-szigetre.

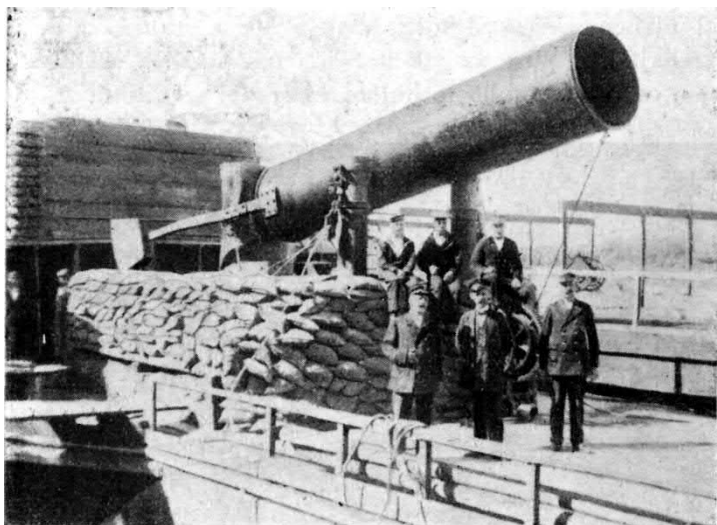
Belgrád bevételét követő hetedik napon Frigyes tábornagy Őfenségét a „Torontál“ vitte Belgrádba.

Az október 8-án, Keveváránál átkelt, Gallwitz tábornok német hadosztályait az előzőleg a kevevárai sziget mellett kiemelt „Orsova“ gőzös négy uszályal heves ellenséges tűzben több napon keresztül szállította át Szemendriába.

E napokban a „Bánffy“, „Stefánia“, „Bácsbodrog“ gőzösök csapatszállítványokkal a német seregek részére különféle hadiszereket, továbbá osztrák-magyar utászokat vitt

Semendriára. E hajók útját Zimonytól lefelé, éjjel igen heves ellenséges tüzelés kísérte.

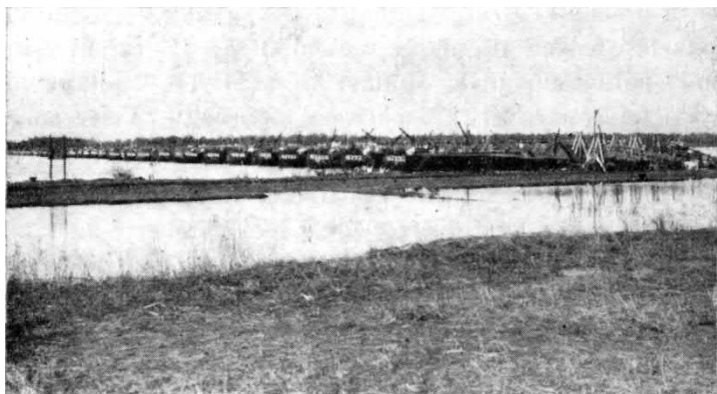
Október 17-én 8 gőzös: a „Tas“, „Trinitas“, „Bánffy“, „Apatin“, „Kolowrat“, „Erlaf“, „Haladás“ és „Európa,, az



A csapatszállító „Orsova“ gőzös Semendriánál barikáddal ellátva.

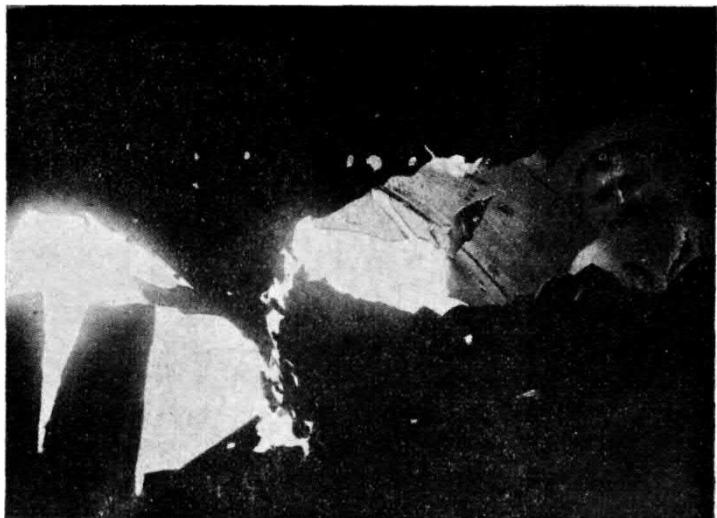
átkelő csapatok részére a 64 uszályból összeállított hadihídat vitte le Kevevárára és Szemendria közé.

A „Kornfeld Zsigmond“ gőzös, amely hajó csaknem egy évig az ómoldvai sziget mögött, a szerb ágyúktól veszélyez-



Kevevár—Semendria között létesített hadihíd uszályokból.

tetve rejtőzött, a második offenzíva előtt pár héttel a legénységi lakosztályába egy 15 cm.-es szerb gránátlovést kapott. Ez a hajó Omoldováról, a sérülés kijavítása után, október 4-én éjjel Dunadombóra ment, a német átkelő sereg rendelkezésére. Onnan 6-án hajnalban ellenséges ágyú és gyalogsági tűzben, keresztül tört, hogy a bázis-zatonjei átkelést végrehajtsa. Ebben az átkelésben, erős kossova szélben, a német csapatokat több fordulóban egyedül szállította át, mi-



A „Kornfeld Zsigmond“ gőzös gránátsérülése a személyzeti lakosztályban

közben a 636 sz. uszálya gránát lövést kapott. A gőzös ezen az átkelési helyen 16 napig működött. A „Kornfeld Zsigmond“ parancsnokának, Müllner Géza MFTR kapitánynak ezért a teljesítményért Mackensen tábornagy Versecen, a német II. o. vaskeresztet személyesen adta át.

A bázis-zatonjei átkelő csapataink részére, az átkelést megkönnyítendő, Lászlóvárról-Golubáczra október 6-án színleges átkelést kíséreltünk meg, abból a célból, hogy a Dunadombóval szemben elhelyezkedő szerb csapatokat ide csoportosítsák. Ennél a színleges átkelésnél 9 önként jelentkező hajós, Bognár János MFTR uszály-kormányos vezetésével dereglyékkal kb. 80 katonával sikeresen átkelt és onnan 11 szerb fogollyal szerencsésen vissza is tért.

Október 25-én a „Croatia“, „Fischamend“, „Tisza“, és „Thommen“ gőzösök a Herbert-féle hadihídat, a német utánpótlás céljaira, Újvidékről Gradistére vontatták. Október vége felé a „Kereskedés“ gőzös csapatokkal, kocsikkal, lovakkal telt uszályokkal az újvidéki hadihíd jégtörőjére szaladt, ahol az egyik uszály leszakadt és az uszályokon keresztül épített hidpadlókról emberek, lovak, kocsik estek a Dunába. Az épen akkor odaérkező „Tátra“ és „Tas“ gőzösök mentésükre sietve sok embert, lovat mentettek meg. Ezzel a szállítmánnyal a „Tátra“ egyik uszálya, amelyen az



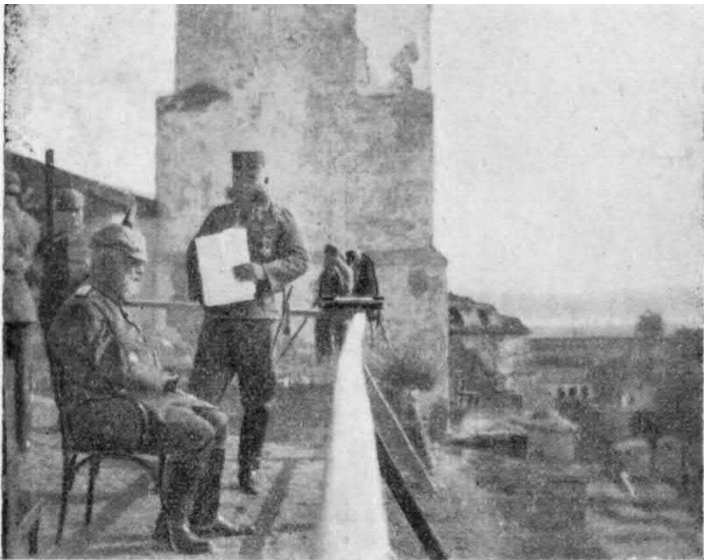
A szász király és a szász trónörökös a Kalimegdánon.

Újvidéken kimentett emberek voltak. Grocka felé haladtában, a ködben Vincsánál felrobbant, ugyanazon a helyen, ahol hat hónappal azelőtt a török muníciót szállító „Belgrád“-ot is hasonló sors érte. Ennek a robbanásnak 36 ember esett áldozatul, de a süllyedő uszályt a többi emberekkel együtt sikerült megmenteni.

1915. november havában a német hadsereg parancsnoka, a szerb Morava folyón hajókkal akart utánpótlást végrehajtani s hajózhatás szempontjából végig kutatta a folyót. Négy dunai hajós, Farkas Mihály MFTR kormányos vezetésével és egy utásztiszt részvételével 18 napot csónakon

töltött, a folyót végigvizsgálta, de végül is hajózhatatlannak találta.

Az október 7-i belgrádi átkeléssel egyidőben a Száván is megindult a Drina, valamint a horvát partok felől az osztrák-magyar csapatok támadása. Egy október 6-án éjjel kapott parancsra a „Szamos“ és az „Una“ monitorok vezetése alatt a „Cserhát“, a „Millenium“ és a „Kanip“ csapatszállító gőzösök, a „Pulton“ és az „Arad“, mint aknaszedők, a „MÁV VI“ és „Kalocsa“ gőzösök pedig mint lőszer- és vasútiszerelvények és egyéb hadiszerszállítóhajók Jarakra

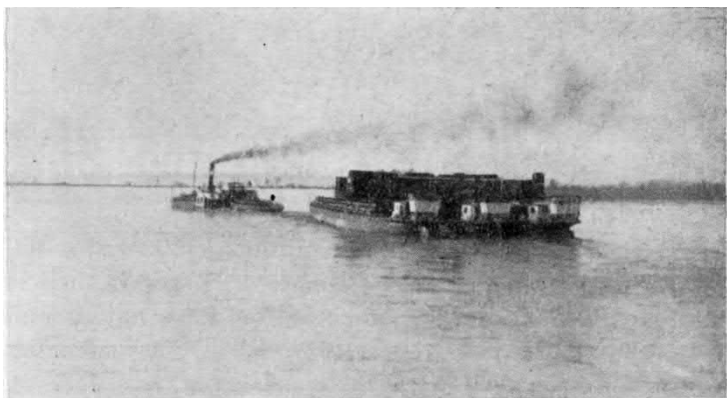


A bajor király a Kalimegdánon

hajóztak. Ezek a gőzösök éjjel a Drinától lefelé az átkelési pontokig folytonos szerb tüzelés közben, úszó aknák között haladtak. Azonban az „Arad“ és a „Fulton“ a Drinánál már annyira megsérültek, hogy útjukat nem folytathatták. A „Cserhát“ pedig Ravanjnál zátonyra futott, onnan másnap délben áradó vízben leszabadult és folytatta útját. A felakadás alatt Sertics Sándor fűtő ellenséges golyótól találtán, életét vesztette. Jaraknál és Progarnál az előbb említett gőzösök az ellenség heves tüzelése közben átkeléseket hajtottak

vége több napon keresztül. — „Cserhát“ gőzöst ezen útjában és az átkelések alatt 600 fegyvergolyó érte. —

Szerbiának megszállása után, szükségesnek mutatkozott a Duna és a Száva több pontján vasúti összeköttetést létesíteni Szerbia felé. Ekkor építették fel újra a felrobbantott belgrád-szávai vasúti hidal. Miután ezen az egyetlen hídon kívül más híd nem volt Szerbia felé, a Dunán: Kevevára-Szemendria, a Száván: Boljevci-Zabres és Klenak-Sabac között hajókkal létesült összeköttetés a vasúti vonalakkal, és pedig u.gy, hogy egy-egy gőzös 3—3 egymás mellé kötött, több aláágyazott és keresztbe fektetett sínpárral ellátott



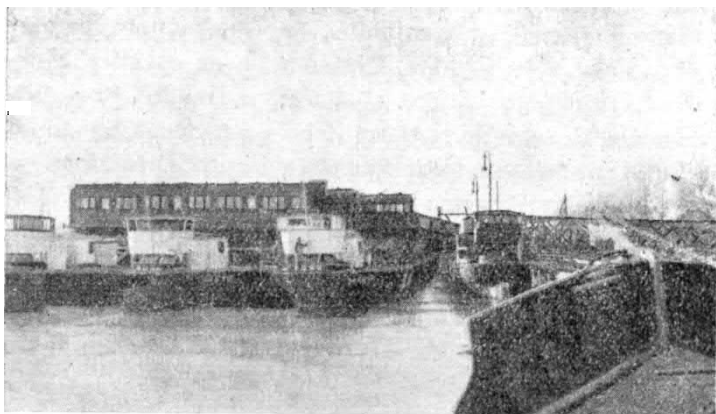
A Kevevár—Semendria-i „Trajekt“ vasúti gőzkomp.

uszályt („Trajekt“) vitt ide-oda a két part között. A parti sínekről ezekre az uszályokra egy egész vonatszerelvényt is reá tudtak tolatni. (Öt sínpáron 34 drb. G kocsi.) A kevevár-semendriai „Trajekt“ Schmittal József főhadnagy. DGT hajókapitány utasítása szerint készült el és az ő katonai vezetése alatt állott. A trajekteken kívül a főbb pontokon még állandó gőzkompok (Dampfähre) közlekedtek.

A szerb part egész hosszában való megszállása után aknaszedőcsoportunk „Baja“, „Bácska“, „Sebes“, „Futár“, „Marianna“ és „Nyugat“ gőzösök kb. 300 aknát szedtek ki a Dunából.

A szerbiai hadjáratokhoz a mozgósítási-tervezet szerint kórházhajónak a dunai flottilla mellé a „Kulpa“ személygőzöst osztották be. Az első hadjáratnál, miután a Szávában

külön monitorcsoport működött, a „Kulpa“ pedig a Dunán volt, szükségesnek bizonyult ide külön kórházhajót kijelölni, A Szávában személy hajók hiányában a „Traisen“ vontatót



A vasúti gőzkomphídja Keveváron.

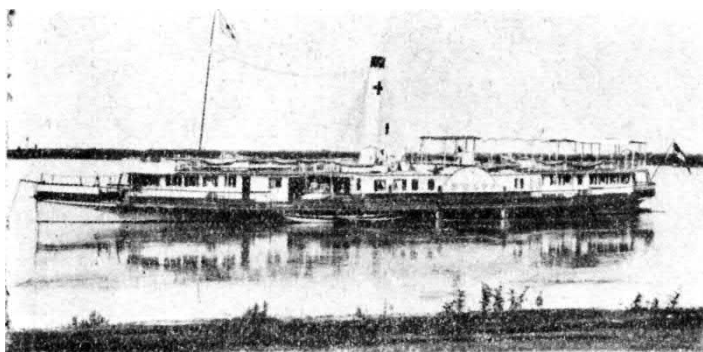
rendezték be kötöző és sebesültszállítóhajónak. Ezt a hajót e célra, primitív berendezése ellenére, dr. Barcsay Ábris sorhajóorvos igen megfelelően rendezte be. Ez a hajó a monitorflottilát állandóan követte a tűzvonalban s így nemcsak a



A „Traisen“ kórházhajó a Száván.

flotta, hanem az együtt operáló szárazföldi csapatoknak a tűzvonalban lévő sebesültjeit is felvette és első segélyben részesítette. A „Traisen“ kórházhajó mind a két szerbiai hadjáratban kb. 40.000 saját és ellenséges sebesültnek nyújtott első segélyt. A háború első hajóskitüntetettjei között szerepelt bátor magatartásukért e hajó személyzete is.

A „Traisen“ kórházhajót a monitor flottilának a Dunán



A „Kulpa“ kórházhajó a Dunán.

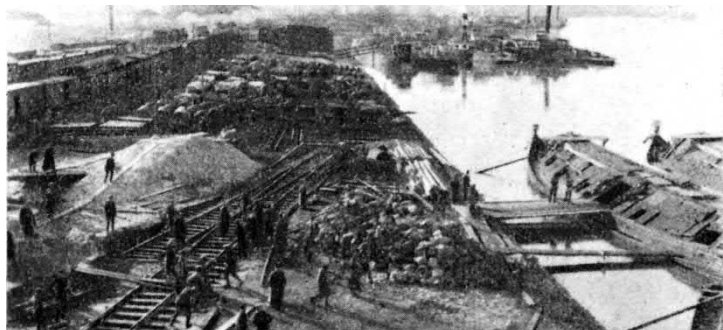
való egyesülése után 1910. február 9-én leszerelték és szolgálatát a „Kulpa“ vette át.

A „Kulpa“ kórházhajó a belgrádi átkeléseknél, azután pedig 1910. év október-novemberében a román hadjáratban különösen a sistovi Mackensen-féle átkelésnél teljesített igen jó szolgálatot.

Tekintve, hogy a „Kulpa“ kis férőhelye és elavult berendezése miatt már nem felelt meg teljesen rendeltetésének, helyette 1917-ben a „Franz Ferdinánd“ modernebb személygőzös állíttatott be a legnagyobb igényeket is kielégítő berendezéssel kórházhajónak.

Fenti három kórházhajón kívül a szárazföldi csapatokhoz tartozó hadikórházak sebesültjeinek az ország belsejébe való szállításához a „Sophie“, „Elisabeth“, „Melk“, és „Széchenyi“ személyhajókat és néhány uszályhajót, mint kórházhajót szintén besoroztak pécsújfalusi Pécsy Henrik tengerész törzsorvos tervei szerint. „Elisabeth“ a második szerbiai átkelés alkalmával úszóaknáttól megsérült. Ugyancsak a romániai hadjárat folyamán az „E“ jelzésű uszály-

hajót mozgó fürdő- és fertőtlenítőhajónak rendeztek be. Az „E“ fürdőhajót a háború után Budapesten katonai célra még egy ideig üzemben tartották.



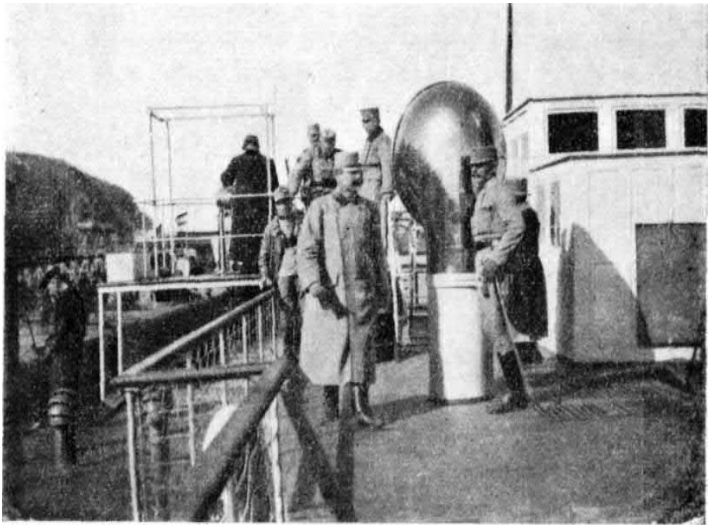
Semendria hadi kikötője.

7. FEJEZET.

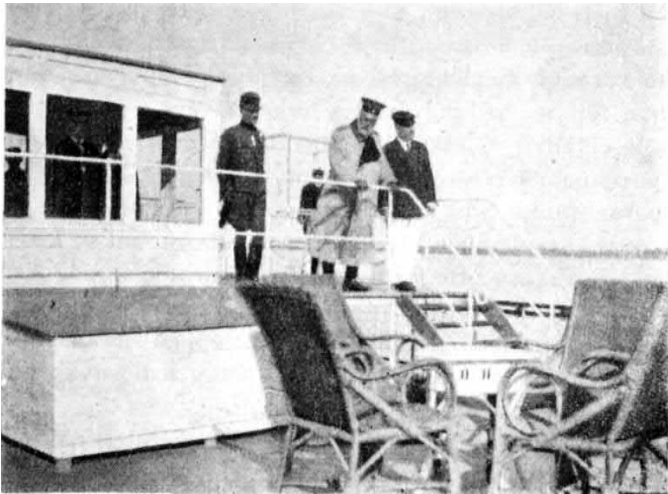
A folyammenti harcvonalak szemléje a Dunán és a Száván.

A folyammenti harcvonalaknak és azok mentén felállított csapatoknak szemléjére az uralkodókat és hadvezéreket időközönként a „Zsófia“ gőzös vitte. Ezzel a gőzössel utaztak el Budapestről 1914. november 13-án a haditudósítók is. A „Zsófia“ gőzös november 13-ától 17-ig sajtófőhadiszállás, 1915. május 24-től pedig Jenő főherceg, hadvezér főhadiszállása volt. Ugyanekkor István Károly főherceg is megjelent rajta. 1915. november 4-én János Mecklenburgi herceg, majd november 11-én Mackensen tábornagy, hadvezér utazóit Semendriára. December 31-én pedig Ferdinánd bolgár cár, Boriss trónörökös és Frigyes főherceg tartózkodott a Zsófián. 1916. január havában Vilmos német császár és Joachim herceg tettek rajta egy utat a Dunán lefelé. 1918. július 9-én ismét Mackensen tábornagy és szeptember 6-án Lajos magyar király utaztak Belgrádból-Lomra a „Zsófiá“-val a német csa-

patok megszemlélésére. Szeptember végén másodízben utazott a „Zsófia“ yachttal Vilmos német császár Giurgmlól-Gsernavodáig, ahonét útját a hajó ellen tervezett akname-rénylet miatt nem folytatta. Ugyanis Braila felett a romá-



Jenő főherceg a „Zsófia hercegnő“ yachtton



Lajos bajor király, Domony Móric v.-ig-val a „Zsófia hercegnő“ yachtton

nok úszóaknákat raktak le, amelyeken egy nappal a Zsófiának útja előtt a „Latorca“ gőzös vontatmánya és az „Imi“ monitor felrobbant. A Zsófián, ez útjában találkozott Vilmos császár Ferdinánd bolgár királylyal.



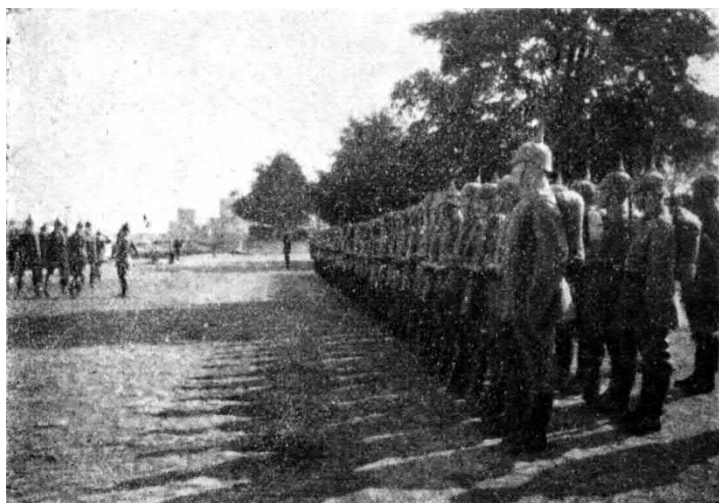
A bajor király a belgrádi hősök temetőjében.

1915. szeptember 8-án Sarkotic tábornok, Bosznia katonai kormányzója a Száva jobbpartján felállított csapatokat és a folyómenti községeket megszemlélte s ez alkalommal a fenti napon autón Bosnagradszkára érkezett. Programjában szerepelt a Száva túlsó horvát partján lévő Stara-Gradiska várának megtekintése is. Ugyanis a tábornok ebben a várban töltötte hadnagyéveit s hajón kívánt — a vár megtekintése céljából — átkelni a Száván. Bosnagradska kerületi előljárójának kérésére az éppen ott veszteglő „MÁV VI“ gőzös parancsnoka, Siba kapitány, a gőzöst felajánlotta. A „MÁV VI“ gőzös szeptember 8-án délben a tábornokot és kíséretét Stara Gradiskára áthajózta, ahol a tábornok a még az okkupáció idejéből származó vár összes részeit megtekintette, a vár közepén lévő templomban az éppen akkor tartott misén is megjelent. A szemle után pedig a bosnyák partra visszahajózott és autón folytatta útját.

A „MÁV VI“ gőzös Bosna Gradiska kerületi előljárójának kívánságára — tekintve, hogy azon a napon ünnep is volt — a község lakosságát két órai sétahajózásra vitte. Ez az utazás a lakosság nagy lelkesedése közben folyt le. Az

előjáróság részéről a hajónak ezért az útjáért, jótékony célra felajánlott 300 koronát, a gőzös személyzete a Bosnyák Vörös Kereszt Egyesület elesettek özvegyei és árváinak alapja javára fordította.

A serajevói lapokban is megjelent eme jótékonyság még szorosabbá tette a bosnyák-magyar bajtársi érzést, hiszen a harctéren is egymás mellett harcoltak. Ezzel az ágyúdörgeéstől hangos napok közé ékelt derűsebb nappal is viszonzni óhajtottuk a bosnyák lakosságnak az egész háború



A bajor király szemléje Semendrián.

tartama alatt ebben a községben megforduló magyar katonák és hajósok iránt kifejtett jóindulatát.

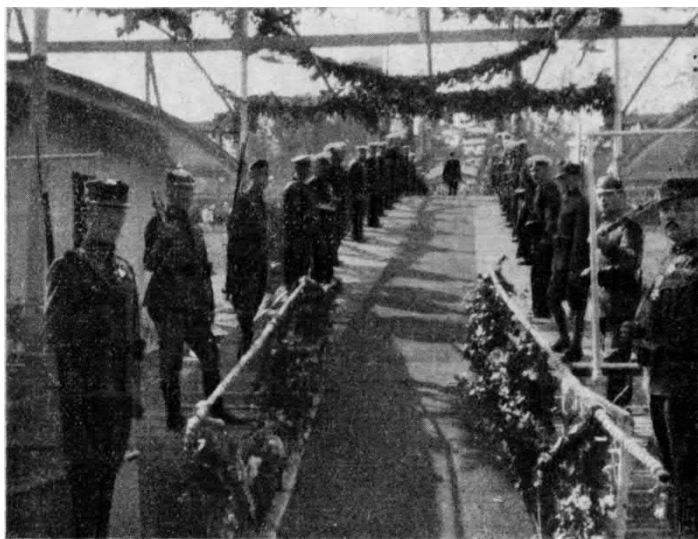
1918. július havában IV. Károly királyt dunai útjára az „I. Ferenc József“ gőzös vitte. Ugyanezen gőzös kísérte 1918. szeptember 6-án a bajor királyt vivő „Zsófia“ yachtot Belgrádtól Lomig.

8. FEJEZET.

A román hadüzenet és annak hatása a Dunán 1916-ban.

Romániában a több egymást követő koronatanácsok során sikerült a román kormánynak a királyukat a semle-

gesség feladására bírni, és a központi hatalmaknak a hadat megüzenni. Ez 1916. augusztus 27-én vált nyilvánvalóvá, amikor is este 9 óra 30 perckor Rusfcsuk bolgár kikötőben — ahol az egész monitor-flattilánk és folyami hajócsoportunk állott — egy benzinnel és szénrel rakott uszály felrobbant és ketté tört. Rövidesen kitűnt, hogy a szemben lévő Giurgiu kikötőből a románok torpedózták meg. Ezzel adták tudunkra a hadüzenetet. Másnap már ágyútüzelést is zúdítottak hajóinkra, mire a válasz részünkről a giurgiu-i kőolajtartá-



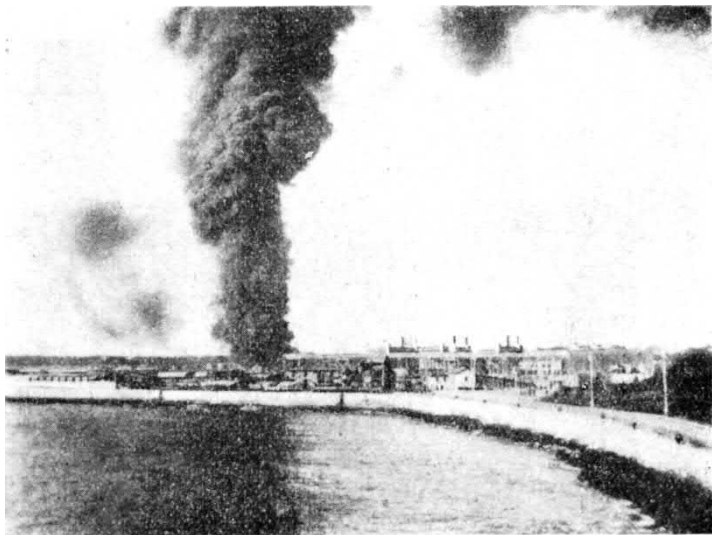
Az uralkodókat váró diszörség Lom kikötőjében.

lyok és a vasútállomási-épületeknek monitorjaink által való bombázása és felgyújtása volt.

A Rustsukon álló dunai monitorok, valamint 22 dunai gőzös és kb. 80 uszály, amelyek a román és bolgár partok mentén haladtak augusztus 28-án reggel a Sistov fölött 6 km-nyire lévő Belene-csatornába menekültek. A „König Ludwig III.“ motortankhajó azonban Giurgiuról, a románok feltartóztatása dacára, elmenekült Rustsukba, ahol a vasútállomásnál állva kb. 3 hónapig a bolgár katonáknak fedezékül szolgált.

A „Törökbecse“ gőzösnek, amely hajó már jóval a hadüzenet előtt román felügyelet alatt volt üzemben azáltal,

hogy 6 fegyvered román katonái helyeztek el rajta-, bolgárparton nem köthetett ki. a hadüzenet napján félórai időt adtak hogy a katonák kihajózása után eltávozzék, amely idő

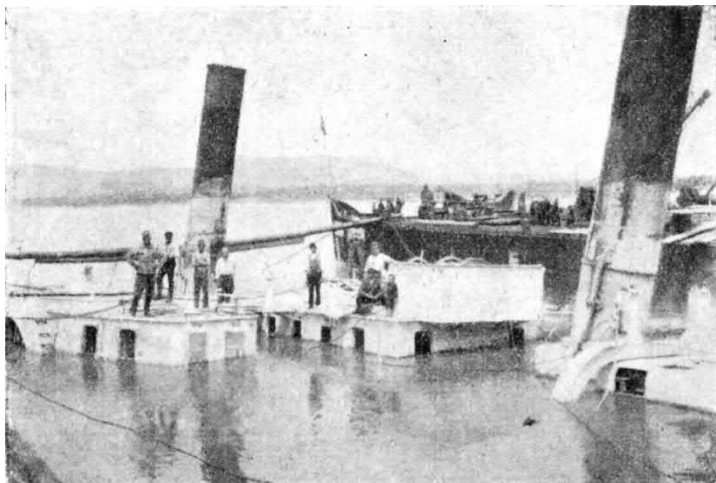


Dunai monitorjaink által felgyújtott olajtartályok Giurgiun.

alatt Giurgiuról sikerült is elmenekülnie a helenei csatornába.

Turn-Severinben a román hadüzenet előtt már négy nappal hajóink kikötését megnehezítették, vagyis az ottani hosszabb tartózkodási a románok már nem engedték meg. Kikötni csak reggel 8-tól este 6-ig terjedő időben lehetett. A hadüzenet napján d. u. 2 órakor — mikor még a hadüzenet nem volt hivatalos — „Sajó“ és „Berettyó“ gőzös Turn-Severinbe érkezve gyanús jelenségeket észlelt. Ugyanis a románok már akkor az ott álló járműveink összes személyzetét családtagjaikkal együtt internálták. Mindkét gőzöst szintén zsákmányul akarták ejteni. A gőzösök azonban nem ott kötöttek ki. hanem a jóval a város fölött álló három uszályhajóval együtt Kladvára hajóztak. Mikor azután éjjel a kladvai hajózási ügynökség a hadüzenet megtörténtét a hajókkal és az ott álló „Almos“ segédmonitorral közölte, a „Sajó“ „Berettyó“, „Góliáth“ és BL. „M 2“ motorhajó parancsot kaptak, hogy Orsovára meneküljenek. Először „Sajó“ kísé-

relte meg az utat, de már Turn-Severin felett 7 km-nyire, a dudási saroknál erős ágyútűzbe került, mire visszafordult Kladovára és tekintettel arra, hogy menekülési útjuk most már el volt vágva, a „Goliáth“ és a „M 2“ motor pedig már



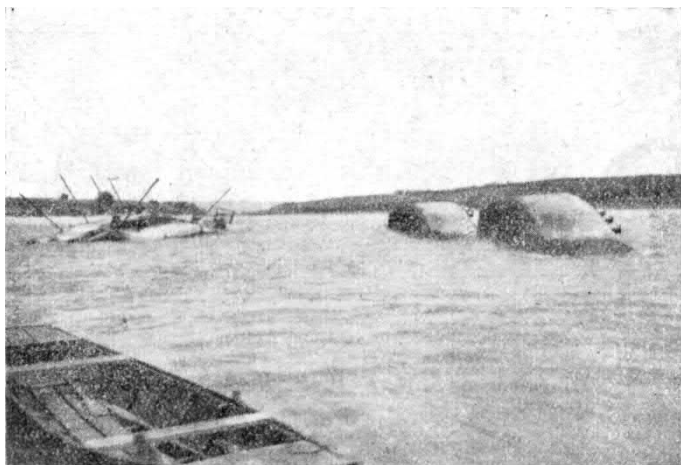
Az elsülyedt „Goliáth“ gőzös Kladován

román ágyúk tüzelései következtében elsülyedtek, a „Sajó“ és „Berettyó“ gőzöst is elsülyesztették. Az „Álmos“ segédmonitor azonban Turn-Severin villanytelepének és hajógyárának felgyújtása után román ágyúkkal való folytonos harc közben Orsovára menekült. Azért, hogy a Vaskapu-csatornán a menetét gyorsíthassa, a hajótestből 2.5 vagon szenet dobott ki a Dunába.

A románok ugyanakkor Simiannál folyamzárt rendelkeztek el és pedig úgy, hogy több osztrák-magyar uszályt, amelyekre még felfelé álló vasútsíneket is helyeztek el, a folyam mederben keresztben elsülyesztettek.

A román hadüzenet napján, a „Morava“ gőzöst Turn-Severin alatt Simiannál egy már lefoglalt „ZEG“ gőzöson utazó fegyveres román katonák feltartóztatták és megadásra szólították. A gőzös parancsnokát, Dollschagg János DGT hajóskapitányt, mivel a reábízott gőzöst nem akarta átadni, puskatussal súlyosan bántalmazták, mely után a már internált Muntyán Márius. Kirchgässer József, Eichenberger Antal

DGT hajóskapitányokkal együtt Moldvába hurcolták. Innen, Románia megszállása után a német csapatok szabadították meg. Döllschägg kapitány súlyos betegen tért haza Zimonyba, ahol a bántalmazások következtében meghalt.



A Simian-i folyamzár, 10006, 65184 és 87. sz. elsüllesztett uszályok.

Muntyán kapitány pedig a Benderi internálótáborban halt meg.

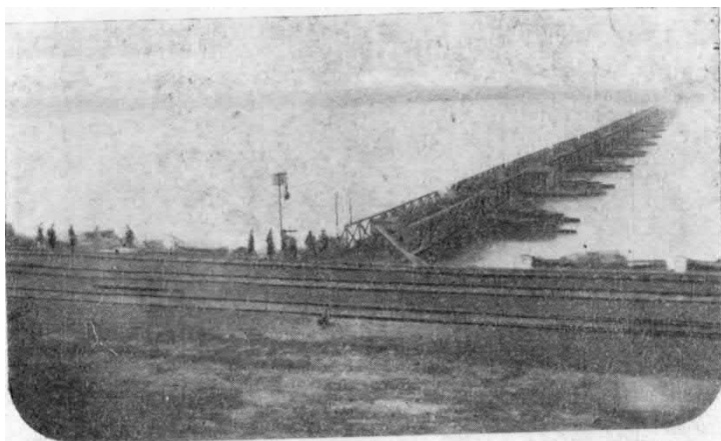
A románok betörése elől Orsovát is ki kellett üríteni. Ez alkalommal az ott tömegesen lakó magyar hajócsaládokat, valamint a révkapitányságok s hajógyár személyzetét. „Kornfeld Zsigmond“, „Előd“, „Cserhát“, „Dániel“, „Vulkán“ gőzösökre behajózták és Bázisra illetve Zimonyba szállították. Ezután a Dunán, Kevevára alatt a kulici romnál a románok feltörése ellen fenyőkkal és úszóaknákkal folyamzárt készítettünk. Ennél az aknazárnál a „Tisza Kálmán“ aknászahajót ágyúval is felszerelték.

Közvetlen a román hadüzenet után — Délmagyarország megbízhatatlan szerb és román lakosságát a „München“ és a „Fischamend“ gőzösök szállították el egy Linz feletti internáló táborba.

Okóber 1-től az „Álmos“, „Csobánc“, „Szigliget“ segédmonitorok Mrakonyától Orsováig lefelé nyugtalanító támadásokba bocsájtkoztak. November 14-én a románokat Orsváról kiűzték. Ez alkalommal a „Huba“, „Előd“, „Cserha-

én a „Nyíl“ gőzös ellenséges tűzben Bechetnél zátonyra jutott ahonnan a „Szamos“ monitor szabadította meg.

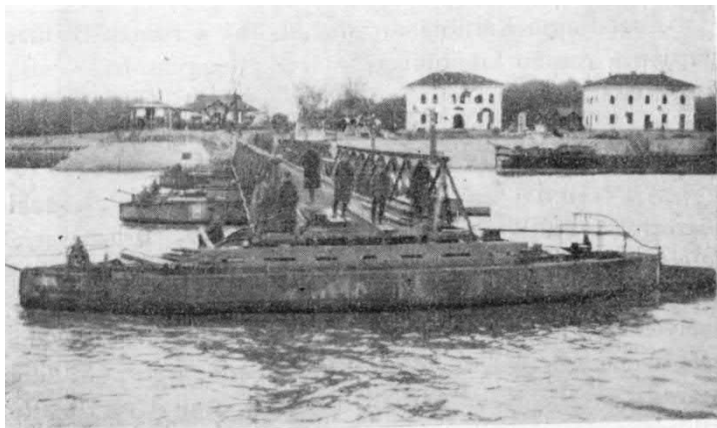
A József főherceg“ gőzös november közepétől Ómoldovától lefelé követte az Orsova felé operáló Szivó-csapatot.



a Mackensen-hadsereg átkelő hídja Sistovnál

úszóaknák között lejutott a Vaskapu-csatornán, november 26-án utcai harcok között rakta ki Turn Severinben a csapat lőszer és élelmiszer készletét.

A románoknak Orsováról való kiűzésével a Dunán lefelé is mindjobban tért nyerve, a Vaskapun keresztül aknák között



A sistovi német hadihíd románparti része Zimmánál.

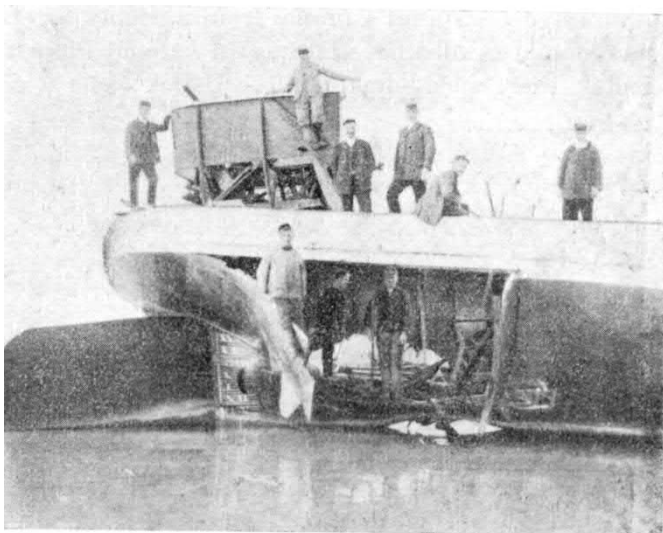
és a Simiánál alkalmazott román folyamzárnak robbantások által való eltávolítása után hajóink már Calafatig jutottak le, ahol a felteieé operáló monitorokkal és folyami hajókkal november 29-én találkoztak.



A simiáni folyamzár 500 kg. ekrazittal történt eltávolítása.

Csapataink Korábiában megtalálták a román hadüzenet napján a román kikötőkben internált magyar hajócsaládokat, kiket a „Komárom“ és „Wilhelm“ gőzösök szállítottak vissza Orsovára. Korábiába gőzöseink a harcvonalon keresztül érkeztek meg, amikor a város még tűz alatt állott.

A „Torontál“ gőzös 1916. november 28-án csapatokkal, lőszerrel, vasútikocsikkal telt uszályokkal Turn-Severinből lefelé indult. Korábiánál az „Inn“ monitor parancsnokától értesült, hogy ott még a harc áll, így a fontos hadiszerek veszélye miatt útját csak az éj beálltával folytatta. Turn-Magurele-ben egy német századostól kapott parancsra a kikötőben maradt, hogy a harcvonálnak a románok által való esetleges áttörése esetén a kikötőben álló gabonauszályok mentését végrehajtsa. Az áttörést azonban a Szívó dandár megghiúsi-

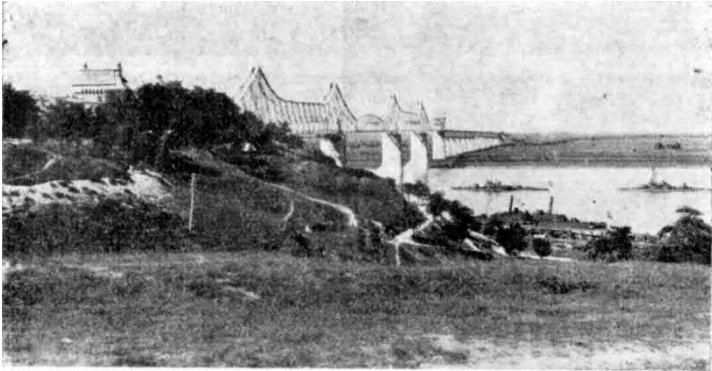


Az aknán felrobbant B. L. 9. sz. uszályhajó kormányos lakása.

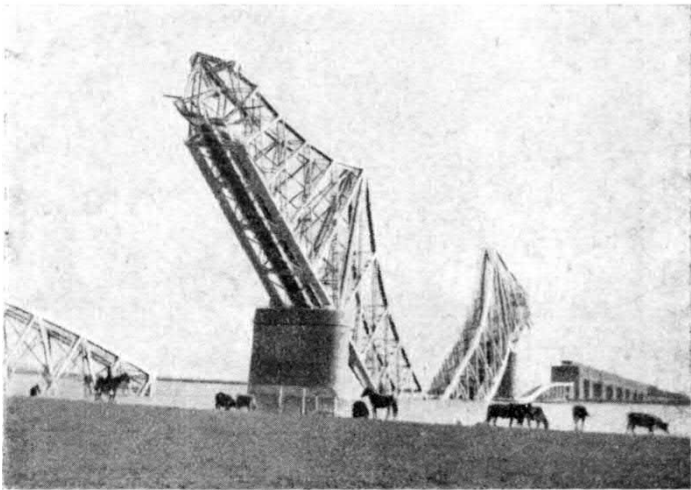


A Vaskapu alatt kiapadt „Sinius“ orosz hajó.

totta. „Torontál“ gőzös december közepén Turn-Severinből egy török ezredet szállított a brailai frontra. Ennek az ezrednek macedóniai és albániai származású katonái Piupetrinél felláztak, mely alkalommal a török tisztek életét a gőzös



A Cernavoda-i dunahíd, alatta az osztrák-magyar monitorflottila.



A Cernavoda-i híd felrobbantott boréai része Feřestinél.

parancsnoka mentette meg. A macini Duna beágazásánál a gőzöst ellenséges repülőtámadás érte, visszafelé útjában pedig Rustsukba irányított bolgár csapatokkal együtt jégzajlásba került, több léket is kapott, de sikerült a bolgár csapatot baj nélkül Rustsukban kihajóznia.

A kalimoki aknazárnak december 12-én történt eltávolítása után hajóink már Brailáig mennek le, ahová december 30-án, Braila bevétele napján jutnak el. Ekkor ismét megindult a kereskedelmi hajóközlekedés Romániával.



A „Vág“ és a „Bagomér“ aknazáros hajók jégben.

A román hadjáratban előbb említett gőzösökön kívül a „Croatia“, „Gyula“, „Béla“, „Szulina“, „Russe“ és a B. L. „D. I.“ gőzösök vettek részt. A B. L. „D II“ gőzöst a németek monitorrá alakították át.

A Cernavoda-i hidat, amely a Dunát és 17 km. mocsárterületet ível át, saját csapataink a borcai ágba felrobbantották.

1917. január havában „Stefánia“ gőzös, amely Braila bevétele után német csapatokat és lőszert szállított, onnan internáltakkal visszatérve veszélyes jégzajlásba jutott. Ez

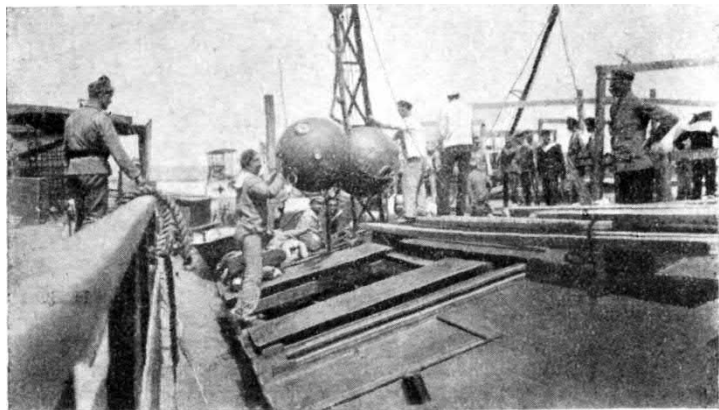
alkalommal több lőszeres uszályt megmentett, — amelyeket a zajló jég magával sodort. — sikerült Oltenitzára feljutnia és a lőszeres uszályokat biztonságba helyezni. 1917. március közepén azonban a „Vág“ és „Bagomér“ aknakutató hajók a



Aknán elsülyedt „Inn“ monitor és a „Latorca“ uszálya.

jégzajlás megindulásánál, annak Brailánál való elvonulásakor léket kaptak, „Bagomér“ elsülyedt, de később kiemelték.

1917. szeptember 21-én Braila fölött 12 km-nyire a „Zsófia“ gőzösön utazó Vilmos császárnak szánt aknákon a „Latorca“ gőzös 67202 számú lőszeres uszálya felrobbant. Ugyan



Aknahalászat Romániában.

ezen aknák egyikén s Korábián rekedt uszályaink megmentője az „Inn“ monitor is felrobbant és elsülyedt.

1917. év folyamán az Aldunának aknáktól való megtisztítását végezték el aknakutatóink: a „Vág“, a „Braila“, „Bagogomér“ és a „Garam“ gőzösök a „Balaton“ aknáshajó vezetésével. Kb. 200 aknát halásztak ki. A Dunát egész Szulináig megtisztították, ahonnan azután monitorjaink és néhány folyami jármű a román különbéke megkötése után, 1918. április 12-én kifutottak a Fekete tengerre. A feketetengeri szalina-odesszai vonalat, valamint a Konstanza-Várna felé eső vonalat szintén végigvizsgálták és aknáktól megtisztították. Ezeket a kutatásokat az oroszoktól zsákmányolt „Bessarabee“ hajó és a „Tender 1.“ s „Tender 11.“ aknáshajók hajtották végre. Ezeknél a műveleteknél a „Tender I.“ aknára futott, felrobbant, több áldozatot rántott magával, 5 nehéz sebesültet azonban sikerült megmenteni és Brailába szállítani.

9. FEJEZET.

Elsülyedt járművek kiemelése.

Az 1916—17—18 években, a háború folyamán a harc-vonalak mentében levő víziúton elsülyedt járművek kiemelését is végezték. Az összes emelésekhez hidászokból és hajósokból emelőcsoportok (Hebegruppe) alakultak. Ezek a csoportok emelték ki az összes elsülyedt hajótesteket, pontonokat, hidakat sly. ilyen emelőcsoport működött a Száván Belgrádban, két helyen, egyik a város alatt, a másik a cukaricai telelőben és Grabovcén. a Dunán Szemendrián, Kevevárán. Gradistén. Ogradinán és Adakaleh szigetnél, Kladován. Giurgiun, Brailán, Izakcan és Tulcsán.

Az emelőcsoportok a Hromek ezredes vezetése alatt álló Orsovai „Emelőcsoport-főparancsnokság“ alá tartoztak. Hat emelőcsoport volt. A két nagyobb csoport Tiefenthaler József utászörnagy és Fába János utászszázados parancsnoksága alatt állott.

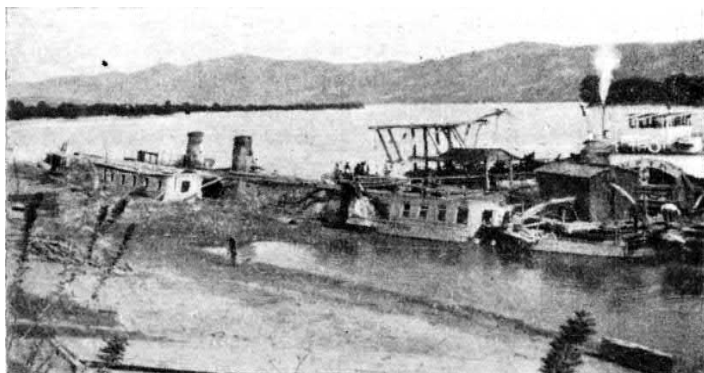
A kiemelés úgy történt, hogy a kiemelendő test körül búvárok segítségével láncokat alkalmaztak és a lékeket eltömítették. Ezután az emelendő test fölé helyezett két-két

uszályon alkalmazott amerikai csavaremelőket szereltek fel, amelyekhez a láncokat kapcsolták. Az emelés közben a vizet és az iszapot a mentőhajók gőzszivattyúk segítségével eltávolították, miáltal azok újra úszóképessé váltak. Ehhez a munkához sok hadifoglyot is igénybe vettek.



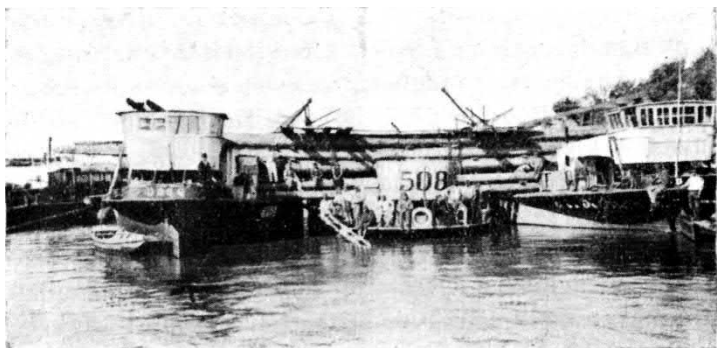
A „Zagyva“ és a „Diadal“ emelése Adakaleh szigetnél.

A MFTR hajóparkja közül 10 gőzös, 45 uszály és 13 ponton; a DGT hajóparkja közül 13 gőzös, 70 uszály és 7 ponton, ezeken kívül: 3 különféle gőzös és 25 különféle uszályhajó sülyedt el. Az ellenséges járművek közül saját ágyúink által 8 szerb gőzös és több szerb és román uszályhajó került víz alá.



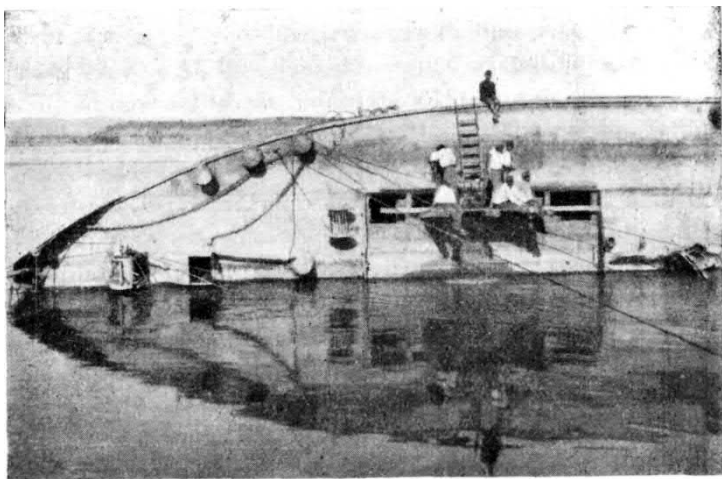
Az „Erzsébet királyné“ gőzös kiemelése Ogradina szigetnél.

Ezekből, saját járműveink közül kiemelték a „Zagyva“ „Kazán“, „Pannonhalma“, „Fertő“, „Erzsébetkirályné“, „Sajó“, „Berettyó“ MFTR gőzösöket; „Kornenburg“, „Orsova“, „Enns“ és „Goliáth“ DGT gőzösöket, 20 MFTR és 32 DGT uszályhajót, kh. 8 pontont és ezeken kívül még 5 ellenséges



Az 508. sz. uszály emelése.

gőzhajót valamint több szerb és román uszályt. Mindezeket a kiemelt járműveket nagyobbrészt hajógyárainkban megjavítva újra forgalomba helyezték. A kiemelt ellenséges jár-



Simiánál elsüllyedt 65184. uszály emelése.

műveket, valamint a zsákmányolt „Apatin“ („Beograd“) vontatóhajót a békekötéskor a szerbeknek vissza kellett adnunk.

Megemlítendő még, hogy az első szerb harcok idején Grabovcenél elsülyedt „Temes“ monitort 1916. augusztus havában kiemelték és a „Cserhalom“ gőzös Budapestre vontotta, ahol újra felépítve ismét üzembe helyezték. Ezenkívül a román hadjárat után, 1917. őszén aknára futva elsülyedt „Inn“ monitort szintén kiemelték és kijavítás céljából a turn-severini hajógyárba vontatták. Az emeléseknél mint szivattyús hajók a „Bóós“, a „Wien“ és a „Deutschland“ gőzösök működtek közre.

Az 1918-as összeomláskor az emelőcsoportok közül csak a Fába János százados parancsnoksága alatt álló V. sz. csoport menekült meg. Ezen csoport emelőszerkezetei és berendezései uszályokban Giurgiuról — Dunapenteléig vontattott, ahol leszereltetett. Ellenben a többi csoport szerkezetei az ellenség kezei között maradt.

10. FEJEZET.

Román- és ukrán gabona elszállítása.

A háború harmadik évében, 1916. végén a központi hatalmak élelmiszerkészlete már fogytán volt. Miután a megszállandó Romániában rengeteg gabona és egyéb élelmiszer volt felhalmozva, sürgős szükség volt arra, hogy ezek az élelmiszerek onnan a Monarchiába, de különösen Németországba mihamarabb eljuthassanak.

Miután a vasutakat a többi hadszínterek erősen igénybe vették, a nagy szállítások lebonyolításának oroszlnrésze a folyamihajózásra várt.

A fenti okok folyománya volt az 1916. szeptember 4-én Budapesten megtartott Duna-konferencia is, amelyen a központi hatalmak szakkiküldöttei a dunai víziút fontosságát felismerve, a hajózási forgalmat hátráltató akadályok elhárítását és a hajóforgalom fokozásának mindenkori biztosítását határozták el.

Románia megszállásakor és az Aldunának a román aknáktól való megtisztítása után 1916. decemberében lehetővé vált, hogy Romániából felfelé a Monarchia és Németország

felé az áruforgalom ismét meginduljon. Különösen nagymennyiségű román gabona, kőolaj, benzin és olajos magvak kerültek elszállításra. Romániának kb. 3 évi termése jutott kezünkre, amelyhez csatlakozott még igen nagy mennyiségben 1918. tavaszán az ukrán gabona, miután Oroszországgal és Romániával külön békét kötöttünk és a tengeri összeköttetést Szulinától — Odesszáig monitorjaink már létrehozták. Az ukrán bevásárlásokat a „Z. E. G.“ (Zentral Einkauf Gesellschaft) részére a Brailán felállított „Schwarze Meerstelle“ intézte. Ezen szervhez tartozott még az Odesszában székelő „Schiffsoberleitung“ Gaugl tábornok vezetésével is, amelynek kötelékébe P. Molnár Imre MFTR hajóskapitányt osztották be.

1918. április 12-én, mint már említettem, az első monitor-hadosztályunk, továbbá az „Odessa“, a német „Fasold“ és „Fafner“ csavargőzösök és két uszályhajó a Fekete tengeren Odesszáig jutottak, sőt behajóztak a Dnyeszter, Dnyeper és a Bug orosz fotyókba is, aminek az volt a célja, hogy az ukrán gabona szállítását a forradalmasított orosz hadihajók ellen biztosítsák. Monitorjaink részére ez nem volt könnyű feladat, mert a jóval erősebb orosz flotta magatartása — az orosz különbéke ellenére — még mindig ingadozó volt, azonkívül monitorjaink nem tengerre épültek. A helyzet ellenére ezt a feladatot az első monitor-hadosztály akkori parancsnoka, Wulf Olaf korvettkapitány sikerrel oldotta meg mert az ukrán gabona szállítása hónapokon keresztül egészen szeptember közepéig eredményesen folyt le, amikor is, úgy a monitorokat mint az orosz partokon felállított szerveinket a bizonytalanra vált helyzet miatt visszarendelték.

Az ukrán gabonát egyrészt Szulinán át tengeri hajókkal, másrészt Rénibe vasúttal szállították, ahol folyami uszályokra rakták, amelyeket azután már kereskedelmi gőzöseink vontattak felfelé a Vaskapun keresztül.

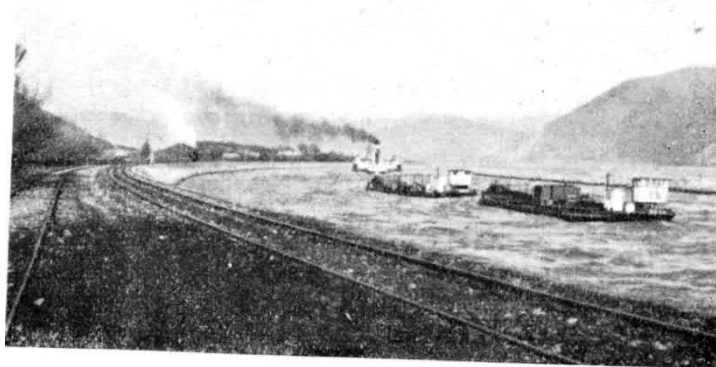
Úgy a román, mint az ukrán gabona elszállításához 1917 és 1918. évek alatt jóformán az e könyv függelék táblázataiban szereplő összes folyami gőzöseinket és Összes uszályhajóinkat kellett igénybevenni. Elszállításra került kb. 450 ezer tonna gabona, több ezer tonna kőolaj és benzin. Az egész forgalmat a Központi Szállítási Vezetőség (ZTL Schiff)

Döbrentey Gábor korvettkapitány tervei szerint igen nagy körültekintéssel irányította. A ZTL. egyik nagy horderejű intézkedése volt a gyorshajók beállítása, amelyek éjjel-nappal vontatták a gabonás uszályokat és tankokat olyan szakaszokon is, hol azelőtt az éjjeli utazás lehetetlen volt. Hogy ezt mégis lehetővé tegyék, a veszélyes szakaszokat világító bójákkal jelölték meg, az összes vontatógőzöket pedig erős fényszórókkal szerelték fel.

Ugyanekkor a Z. T. L. megbízta Kormos István hajókapitányt, hogy az Apatini — Ómoldovai szakaszon a nagy szállítások ideje alatt a kisvízi hajóút jelzéseit és kitézését a „Tisza Kálmán“ gőzössel végrehajtsa.

A nagy áruforgalom teljes egészében a Dunán felfelé a Vaskapu csatornán bonyolódott le. Tekintettel arra, hogy ott az uszályokat csak egyenként és a „Vaskapu“ sodronykötélhajó segítségével lehetett volna átvontatni — ezt a segítőhajót azonban a szerbek Oroszországba juttatták — gondoskodni kellett tehát olyan pótlásról, amely a csatornán való keresztülvontatást még a réginél is intenzívebbé tegye. Ezt a problémát a német hadsereg mérnökei igen elmésen oldták meg.

A sodronykötél előfogató hajó helyett a kőparton lefektetett síneken járó nagy lóerejű vasútmozdonyt (Treidelbahn) szereltek fel és állítottak be, amelyről az alulról jövő vontatmányra adott sodronykötél segítségével egymásután von-



Uszályvontatás a Vaskapu csatornán gőzmozdony segítségével

tatta fel a csatornán a gabonaszályokat és tankokat. Minden nap olyan teljesítményt produkált ami a Vaskapu-csatornán sem azelőtt, sem azóta nem volt. Naponként átlag 30 uszályt vontattak ily módon keresztül. Egyik nap azonban oly rekordvontatást mutattak fel, amikor 36 terhelt és 12 üres uszály jutott fel a csatornán (épen IV. Károly király születése napján.)

Hogy az uszályok minél előbb kiürüljenek és minél gyorsabban ismét az Aldunára, rakomány alá jussanak, a Duna mentén Magyarországon több vasúti átrakodó állomás létesült, ahol a partra épített szívbóberendezés (elevátor) a gabonát az uszályokból közvetlenül a vasúti kocsikba rakták és így továbbították rendeltetési helyükre. Ilyen állomások létesültek Orsován, Pancsován, Zimonyban és Vukovárott. Ezekhez a munkálatokhoz is sok hadifoglyot vettek igénybe.

Ez a Dunán felfelé irányuló rendkívül nagy gabonaszállítás jó időre biztosította a központi hatalmak haderejének és lakosságának élelmezését.

A Dunán lefelé pedig Németországból igen nagy mennyiségű szénszállítmányt is bonyolítottak le hajóink, az elfoglalt területek, valamint Bulgária vasutai részére.

Egy borzalmas és sajnálatos eseményről is be kell számolnunk. Egy zsákmányolt őrnaszád osztrák-magyar tengerészekkel és Zandomeni Miksa hajóskapitánnyal a Fekete tengeren át a Don folyóba akarván behatolni, 1918. május 30-án a Krím félsziget keleti felén egy 20—25 egységből álló orosz bolsevista flotillával találkozott, amelyik a Kaukázus felől szintén a Donba igyekezett. A bolsevisták az őrhajót elfogták, a parancsnokot és Zandomeni Miksa DGT hajóskapitányt a legkegyetlenebb módon lemészárolták, a legénységet pedig megkínózva partra tették.

Az élelmiszereknek Romániából való elszállítása alkalmával a hajózási vállalatok a hadsereg főparancsnokságtól a következő elismerést kapták:

A cs. és kir. hadseregfőparancsnokság. — A vezérkar főnöke.

Eb. 12712/B. szám.

A katonailag szervezett dunai hajózás teljesítményének elismerése.

A cs. és kir. központi szállítási vezetőségnek, Wien.
 A hadsereg főparancsnokság székhelyén, 1917. július
 21-én.

Az élelmiszerek elszállítása Romániából a katonailag



A bolsevisták által lemészárolt Zandomeni Miksa hajóskapitány.

szervezett dunai hajózásra rendkívüli követelményeket rótt úgy az 1916. mint a folyó évben.

Az ezen szervezet keretében működő tisztek, hivatalnokok és hajózási alkalmazottak fáradhatatlan buzgalommal és odaadó kötelességtudással minden erejüket megfeszítve közremunkáltak a számos és jelentékeny nehézség leküzdésében.

Csak ezáltal voltak elérhetőek azok a fényes teljesítmények, melyek a várakozásoknak teljes egészben megfeleltek és amelyek a szövetségesek élelmiszerekkel való ellátására döntő jelentőségűek voltak.

Teljesen elismerem ezeket a kiváló teljesítményeket. Mindazoknak, a kik ebben érdemesen közreműködtek, a leg-

magasabb szolgálat nevében köszönetem és megelégedésem tudtul adandó.

Arz s. k. gyalogsági tábornok.“

Wien, 1917. július 28.

Sz. tudomásul végett.

A központi szállítási vezetőség nem mulasztja el ezt az alkalmat, hogy a társasági hajósalkalmazottak és személyzet kimagasló részvételét a katonailag szervezett dunai hajózási forgalomban különösen ne méltányolja és dicsérőleg el ne ismerje.

A Ztl. hajózási csoport I—III. sz. kirendeltségei és a hajóállomásparancsnokság Wien rendeletet kaptak, hogy a hadseregfőparancsnokság, a vezérkar főnöke, ezen elismerésének egy-egy lenyomati példányát, a körzetükbe beosztott gőzösök parancsnokainak a hajószemélyzet előtt való kihirdetés céljából kiszolgáltassák.

Plentzner s. k. alezredes,“

11. FEJEZET.

Általános visszavonulás 1918-ban a Dunán és a Száván.

1918. szeptember 29-én Bulgária kivált a központi hatalmak szövetségéből és különbékét kötött. Ekkor az Entente négy heti időt adott arra, hogy az Aldunán lévő járművek ez alatt az idő alatt Bulgária partjait hagyják el. Azonban a lejárát előtt 10 nappal a Dunánál francia csapatok jelentek meg, melyek Korábiánál október 12-én átkeltek és ott 26 gőzhajót és áruval megrakott 130 uszályt lefoglaltak, a B. L. „Stauss“ gőzöst pedig elsüllyesztették. Október 19-én Lom bolgár kikötőnél a francia ütegek a 8 uszályval felfelé haladó „Croatia“ gőzöst tűz alá vették.

Korábiában a gőzösök és uszályok személyzetét ugyan nem internálták, de minden ingóság nélkül a járművekről eltávolították. Így azután részint vasúton, részint gyalog jutottak vissza Magyarországra.

1918. október elején Bulgária Lom kikötőjében a bolgárok kiválása következtében, az osztrák-magyar menekülteket, élén a szófiai követség s valamennyi konzulátus személyzetével, azonkívül az osztrák-magyar érdekeltséghez

tartozó bankok személyzetét a „IV. Károly“ gőzös hajózta be és szállította Budapestre. Belgrádból október hó második felében a szerbiai katonai és politikai kormányzóság személyzetéi a „Sophie“ és a „Drau“ gőzösök szállították el Budapestig. Kövess tábornagy pedig az „I. Ferenc József gőzössel utazott előbb Újvidékre, majd onnan a fegyverszüneti szerződés után Wienbe.

Kövess tábornagy újvidékre való visszavonulása után jutott újabb szerep a dunai hajósokkal 1914-ben Péterváradon együttműködött dormándi Dormándy Géza vezérkari



Elsüllyesztett német hajók Turn-Severinnél.

alezredesnek, ki mint a tábornagy parlamentairja, a fegyverszüneti feltételeket vitte a „Mohács“ gőzöson Újvidékről — Belgrádba és ugyancsak a „Mohács“-on tért vissza.

Időközben folytatódott csapatainknak Szerbiából és Bómániából történt visszavonulása is. A visszavonulás folyamán, október 31-én a „Bodrog“ monitor Belgrád alatt Visnjicánál zátonyra futott, a segítségére leküldött „Vulkán“ és „Donau“ gőzösöket azonban a francia ütegek ellőtték. A „Vulkán“ a helyszínen, a „Donau“ pedig Zimonyig eljutva, elsüllyedt.

A hajóegységek visszavonulása a Dunán Újvidékig rendben történt, onnan felfelé azonban már fejtelenség uralkodott. Újvidéken és Vukováron rengeteg gőzös és áruval és lőszerrel megrakott uszály torlódott össze, mert a horvátok magatartása miatt teljes bizonytalanság uralkodott. A forradalom kitörését megelőzően több hazakerült horvát ezred-

béli katona fellázadt az ezekből alakult úgynevezett „zöld káder“ a horvát partok mentén haladó összes járműveinket: 63 gőzhajót és 583 uszályt október végén a Dunán, valamint a Száván lefoglalt. Ez alkalommal rengeteg mennyiségű élelmiszer, állat, lőszer, valamint igen sok német hadiszer jutott kezeik közé.

A Száván történt visszavonulás után a „Bács-Bodrog“ gőzös Zabresről jövet a Tiszába menekült. Szegedre érkezve azonban az ottani nemzeti tanács visszarendelte a Dunára, de Titelnél november első napjaiban szerb fogságba került.

A lefoglalás után egyesek Vukovárról még az első éjszaka megkísérelték menekülésüket Budapest felé. Ez az „Árpád“, „Vértes“, „Pannonhalma“, „Pusztaszer“, „Szigliget“, „Cserhát“, „Atlas“, „Achilles“, „Tausig“, „Lom“ és „Vukovár“ gőzösöknek sikerült is. „Nürnberg“ és „Bagomér“ Dunabökönybe, „Tátra“ pedig a Tiszába menekült. A Dunabökönybe menekült két gőzöst néhány nap múlva a felfelé jövő „Stör“ őrnaszád kísérte onnan Budapestre. A „Hébe“ gőzös, amelyen a dunai monitorflotilla vezérkarának volt a hadiszállása, november 3 és 4-ike közti éjjel szökött át Vukovárnál.

Kormos István hajóskapitányt, kit a Z. T. L. október havában az újvidéki hajócsoport parancsnokságával bízott meg, a visszavonulás után a szerbek Újvidéken 1919. január közepéig visszatartották.

Pár nappal később egy bizottság ment le hajóval Budapestről — Vukovára, hogy a hajók kiadatásáról a horvátokkal tárgyaljon. Ez azonban nem vezetett eredményre. A járműveket az akkor hirtelen alakult szerb-horvát-szlovén királyság zsákmánynak tekintette és magának foglalta le. A járműveken lévő személyzetet részben elbocsátották, ezek gyalog menekültek Magyarországra — részben pedig szükségből — rövid időre szolgálatuk helyén megtartották. A megtartott személyzet kényszerűségből a kommün végéig ottmaradt, a kommün után azonban mindannyian visszatértek Magyarországra.

E szomorú visszavonulással a világháború a folyami hajóparkra nézve is befejezést nyert és a négy és félévi hadiszolgálat után a következő téli hónapok a járművek személyzetére nézve csak kényszerű pihenéssel teltek el.

12. FEJEZET.

A balkán háború eseményei.**Egy aldunai utashajó leégése. Román utáshajók elsüllyedése**

Hajóparkjaink, különösen az Aldunán járó hajók háborús közreműködése, már a szláv népek hódító balkánpolitikájának következtében megindult 1912/13. évi balkán háború alatt kezdődik. Ugyanis Bulgáriának nem lévén dunai hajóparkja, a bolgár ezredeknek a balkán háborúban való felvonulásához a magyar és osztrák hajókat vették igénybe.

Mielőtt azonban a balkán háború megindult volna, olyan események játszódtak le az aldunai hajókon, ami már a balkán háborúval volt összefüggésben és figyelmen kívül nem maradhat.

Amíg a világháború alatt az elpusztult sok folyami kekedelmi hajót, az irgalmat nem ismerő ellenség pusztításainak következményei közé számítják, nagyon feltűnő és annál megrendítőbb volt egy nagy hajót elveszteni idegen vizeken, már a balkán háború előtt 1912. június 20-án. Ez a hajó is, mint alább kitűnik, már háborús áldozatnak tekinthető.

Ez a hajó az „Erzsébet Királyné“ MFTR aldunai személyszállító gőzös volt, amely Zimony—Orsova és Galatz között közlekedett. Erre a hajóra 1912. június 19-én Galatzon a „Russe“ orosz tengeri hajóról több utassal együtt, egy Saravov nevű bolgár tábornok is átszállt, kinél — az orosz vezérkartól visszautazóban — a balkán háború tervezetét sejtették. Az indulás után rövid időre az utasok között feltűnt két ismeretlen nemzetiségű egyén, kik a tábornok minden lépését figyelték. A feltevésünk tehát az volt, hogy ez a két ember (álruhában az egyik nőnek öltözve) valószínűleg kém, kiknek az lehetett a feladatuk, hogy a háborús tervezetet a tábornoktól megkaparintsák, vagy a tábornok elpusztítását megkíséreljék mielőtt hazájába visszatér. Mivel azonban a tábornok fülkéjéhez és így az iratokhoz a hajón hozzá nem férhettek, aljas gonosztetre határozták el magukat. Mielőtt a hajó hajnali 3 órakor a bolgár partokhoz közeledett volna — már éjjel 1 órakor Oltenita és Cernavoda román állomások között a nyílt vízen a hajónak azt az oldalát, hol

a tábornok fülkáját sejtették, gyúlékony folyadékkal leöntötték és felgyújtották, s a tűz okozta zűrzavarban remélték a haditervezet megkaparintását. Azonban céljuk nem sikerült és látva a nagy veszedelmet, amelybe maguk is belekerültek, valószínűleg a vízbe ugorva, úszva elmenekültek, mert a hajóról nyomtalanul eltűntek és így nem lehetett megtudni, hogy kinek a szolgálatában állottak.

A tűz kitörése az éjszakában, a jórészt alvó, vegyes nemzetiségű utasok között rémes pánikot idézett elő. Románok, bolgárok, törökök, mindegyik a maga nyelvén könyörgött az életéért. Mindnyájan a vízbe akartak ugrani és csak Weichinger Miklós hajóparancsnok és tisztjeinek higgadt magatartása és gyors mentési munkálata előzte meg, hogy valamennyien oda nem pusztultak. A lángok 5 perc alatt már az egész I. osztályt és a fedélközt ellepték, sőt a mentőcsónakok közül az egyik már menthetetlen volt. Ekkor a gőzös zátonyra futott. A gépek megálltak.

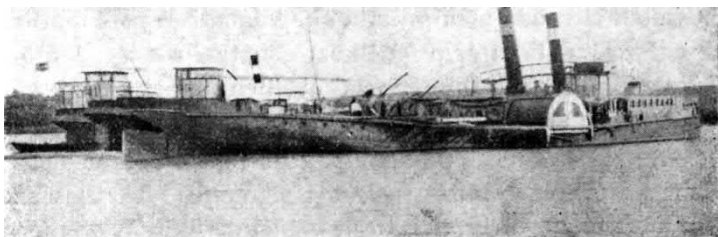
Az ijedség első pillanatában 11 utas rémületében a vízbe ugrott, ezek közül négyet kimentettek, hét utas azonban — mind romániai lakosok — elmerült. A személyzet közül Strotzka Norbert gépüzemvezető, ki a kazánok gőzszelepeit a robbanás meggátlása céljából akarta kinyitni, a kazánok között rekedt és bennégett, kívülre még egy pincér, akit — nem lévén szolgálatban — álmában lepett meg a tűz. A megmaradt mentőcsónakkal a hajószemélyzet 86 utast Fermecatú szigetére szállított ki. Ezek eleinte az árvízben lévő sziget fáin helyezkedtek el és csak virradatkor tudtak száraz helyet találni, amikor a délelőtt folyamán a segítségül hívott „Hernád“ és „Berettyó“ mentőhajók Cernavoda román kikötőbe szállították őket.

A személyzet önfeláldozó munkával a tűz eloltásán fáradozott, ami csak négy órai nehéz és életveszélyes munka után sikerült. A hajónak háromnegyed része elpusztult, csupán az elején levő II. és III. osztályt s a legénységi lakosztályt sikerült megmenteni folytonos locsolással.

Az I. osztályú utashelyiségek és tisztifülkék helyén, gép- és kazánok körül csak összegörcbült vasváz, összeolvadt bútorrugók, egybeolvadt pénz- és üvegdarabok, stb. voltak találhatóak. A kazánokból az el nem használt gőzmenyiség fűlsiketítő sistergéssel a közben felrobbant főgőzcsövön tá-

vozott a szabadba, magával ragadva az égő, szikrázó fa- és vasdarabokat, ami a szigetre kimentett utasoknak rémesen szép tűzijátékot nyújtott.

A kisgyermekek őrzőangyala, kinek védő- és segítőkeze a legnagyobb veszélyben is láthatatlanul jelen van, ezúttal is megható módon adta tudtul jelenlétét. Egyik nőutas négy hónapos csecsemőjét a sorsra bízva a hajón hagyta, ő maga vízbe ugrott és úszva egy halászkunyhóhoz ért, ahol még élve kifogták. A gyermek a puszta fedélzeten éjjel, utasok és podgyászdarabok között feküdt és csak reggel öt óraker, a tűz lokalizálása és az utasok kiszállítása után vette észre a



Az „Erzsébet királyné“ leégése Romániában.

hajón maradt személyzet. Csodálatosképen semmi baja sem történt, bár körülötte a sötétben 86 utas, egymást lökdösve várta megmentését. Rövid idő múlva egy, csónakjával arra haladó halásztól megtudták kié a gyermek, ugyanazon a halászcsonakon vitte el az elveszettnek hitt gyermeket az érte aggódó anyának, e könyv írója, aki e csónakkal a segélyhajókért ment Rassovára.

Saravov tábornok szintén a megmentettek között volt, akinek csak úgy sikerült megmenekülnie, hogy hálófülkéje a hajó azon oldalán volt, ahonnan a mentőcsónak az utasokat kiszállította és a tábornok, fülkéje ablakán kibújva, kis kézitáskájával épen a csónakba ugrott.

A merénylőknek a haditervezet megszerzésére irányuló terve nem sikerült; a balkánháború ezen eset után három hónapra megindult, de egy magyar hajónak és egy csomó emberéletnek már előre áldozatul kellett esnie.

Az „Erzsébet királyné“ gőzös égése után három hónapra, közvetlen a balkán háború kitörése előtt — valószínű

beavatkozásra való tekintettel — egyik román utászezred Bulgária határa közelében a Dunán 1912. szeptemberben hadgyakorlatokat tartott. Egyik ilyen hadgyakorlat befejezése után egy utáshajó (shalupa) a „Trotusul“ este 9 órakor a bolgár határtól Braila felé utaztában, teljes gőzzel lefelé haladt. Az éjszaka koromsötét volt, a hajó azonban az Aldunán előírt jelzőlámpák nélkül haladt. Ugyanebben az időben ment felfelé a MFTR személyszállító hajója, a „Gróf Széchenyi István“, hogy menetrend szerint Hirsova állomást érintse; „Széchenyi István“ a kivilágítatlan kis hajót nem láthatta, míg a román hajó a teljesen kivilágított személyhajót figyelembe sem véve, Hirsova alatt kb. 2 km-re teljes erejével a kerék előtt, beleszaladt a hajóba. Az összeütközés következtében a „Trotusul“ eleje betörött, a kis hajóba a víz nyomban betódult és teljes személyzetével kb. 6 utásztisztal és 25 katonával azonnal elsülyedt.

A „Gróf Széchenyi István“ mentőcsónakokkal azonnal a mentésükre sietett, azonban csupán 4 katonát és a hajó kapitányát sikerült a vízből kimenteni, míg a többi, a csapat parancsnokával (egy román ezredessel) együtt, kik a kis hajó belsejében rekedtek, elmerülve vízbefultak. Az elsülyedés után a román hajónak csak az árboc széliránymutatója látszott ki a vízből.

„Gróf Széchenyi István“ gőzöst az összeütközés után, a román hatóságok Hirsován feltartóztatták, utasait pedig a másnap odaérkező DGT „Széchenyi“ gőzös vette át. Az utasok átszállítása csónakokon történt, mert a román hatóságok az utóbbi gőzöst az előbbi mellé kikötni sem engedték.

A sülyedéssel kapcsolatban a sok emberáldozat miatt a románok és a magyar vállalat között per keletkezett, de végül is a románok vétkes mulasztásukat beismerték és ezzel a per a mi javunkra dőlt el.

A határon gyakorlatozó román csapatokat ebben az időben gyakran érték a Dunán balesetek. Rövid időre a „Trotusul“-nak sok emberáldozattal történt elsülyedése után a „Teleorman“ nevű ugyanilyen utáshajó Galarasnál, Siliştria akkori bolgár határvárossal szemben, fényes nappal, túlterhelés következtében a vízbe fordult, minek kapcsán szintén sok katona vízbe fűlt.

A balkánháború második fázisában a románok is megindították hadjáratukat a bolgárok ellen, akkor amikor a bolgár seregek még a török csatatéren voltak lefoglalva. A románok, a védtelen bolgár határokon átkelve a Dobrudsza-ban egy széles sávot a Dunától a Fekete tengerig elfoglaltak, amely területet az akkori békeszerződés szerint Romániához csatoltak. Ezzel a területtel két fejlődésnek indult bolgár dunai kikötő Tutracan és Silistria is gazdát cserélt.

1912. október 1-ével megindult balkán háború alatt, különösen annak első napjaiban Bulgáriában, mivel annak dunai hajóparkja nem volt a bolgár katonák bevonulása idején és e hadsereg felvonulásához sok aldunai folyami hajót vettek igénybe, é. p. a „Deák Ferenc“, „I. Ferenc József“, „Gróf Széchenyi István“, „Garam“, „Albrecht“ „Tausig“ és „Sophie“ gőzösöket. Ezek a hajók szállították a dunamenti bolgár helyiségek között a csapatokat és különféle hadiszereket.

Az Osztrák-Magyar Monarchia a balkán háborúba való esetleges beavatkozása esetére, a Száván Brcko kikötőjében katonai hajócsoport parancsnokságot állított fel, Simkovics Sándor MFTR hajóskapitány vezetésével. Folyami hajóink egy része a balkán háború egész tartama alatt itt állott készenlétben. Minthogy azonban a Monarchia a balkán háborúba nem folyt be, így hajóink különösebb tevékenységet akkor nem fejtettek ki.

13. FEJEZET.

A folyami hajók helyzete a forradalmak alatt és a kommün után.

Amíg a világháború egész tartama alatt a folyami hajókat és azok személyzetét állandóan foglalkoztatták, addig a forradalmak alatt úgyszólván tétlenségre voltak kárhóztatva. A személyzettel sajnos itt is a „bizalmi tanácsok“, illetve „termelő biztosok“ rendelkeztek, a hajóközlekedés pedig az egész országban szünetelt. A Károlyi kormány alatt az őszi és téli hónapok a megmentett uszályhajók hadiszere és egyéb rakományainak kirakásával, valamint a járműveknek a téli

kikötőkbe való helyezésével, továbbá a Z. T. L. (Központi Szállítás Vezetőség) felszámolásával teltek el. Ezeket a munkákat és intézkedéseket a Z. T. L. utóda, a Magyar Hajózási Intézőség (MAHI) végezte el. Az októberi forradalom után a budapesti katonai hajóállomásparancsnokság is feloszlott, miután az oda beosztott katonai tisztviselők helyüket elhagyták. Az akkori magyar kormány ennek helyébe a „Magyar Állami Katonai Révkapitán}^ság“-ot állította fel, melynek vezetésével a román hadjárat alatt felállított calafati hajócsoport parancsnokság vezetőjét: Radány Elemér MFTR hajóskapitányt bízta meg. Későbbi időben ez a hivatal ismét címet változtatott és mint a MAHI (Magyar Állami Hajózási Intézőség) kirendeltségét szervezték meg, Schopf Tivadar MFTR hajóskapitánnyal az élén.

A forradalmat követő napok fosztogatásait, amelyek a Lágymányoson veszteglő több száz igen értékes hadianyaggal és élelmiszerral megrakott uszályon történtek, ennek a hhatálnak erélyes intézkedései szüntették meg. A MAHI-nak jutott az a szomorú és fájdalmas feladat is, hogy a Károlyi-féle szerb békeszerződés értelmében a Szerbiának — a tömördek zsákmányolt járműveken kívül — az odaitélt 20 gőzhajó és 60 uszálynak kiadását és leszállítását végrehajj s;a.

Az októberi forradalom utáni napokban, a Budapesten székelő német tisztviselőket és családtagjait, és a Mackensen-hadsereg vezérkari tisztjeit a „Deák Ferenc“ gőzös szállította Wienig.

A tanácskormány 1919. márciusban a Budapesten álló Bajor Lloyd járműveket is lefoglalta, a „Rhein“ gőzösnek azonban sikerült a lefoglalás elől Wienbe menekülnie.

A kommün alatt a hajózás a csonkaországban megrövidített dunaszakaszon a Budapest környéki gyenge utas- és élelmiszerszállításban s a vörös május elsejei sétahajózásban merült ki.

A hajósokat a kommün alatt szintén besorozták az úgynevezett „vörös-hajószredbe“, de az egész működésük csak különféle őrségállásokkal telt el. Fegyverrel nem látták el őket, mert a tanácskormány szerint nem voltak eléggé megbízhatók, s ennél fogva a vörös frontra sem küldték ki ezen csapatot.

A júliusi ellenforradalomban azonban már a dunai monitorokkal együtt a folyami hajók közül többen is résztvettek és pedig az épen úton lévő „József főherceg“ „Carl Ludwig“ és a „Sajó“ gőzös. Ezek a gőzösök Budapestre jövet a vörös lobogó helyett a magyar nemzeti lobogót vonták fel, ami miatt a „József Főherceg“-re az újpesti hídról a „Carl Ludwig“-ra pedig a Lágymányoson a vörös katonák gépfegyvertüzélést adtak le és a „József főherceg“ utasai közül egyet agyonlőttek, többet pedig megsebesítettek. Az ellenforradalom leverése után a „Sajó“ gőzös parancsnokát, Kolinay József MFTR hajóskapitányt és kormányosát, Csonka Istvánt Budapesten elfogták és a Hungária szálló pincéjében különféle kínzásoknak vetették alá. Dömötör József MFTR hajóskapitányt pedig, — ki a „Sajó“-val az ellenforradalomban résztvett monitoroknak szóló titkos paranccsal utazott — Nagymaroson elfogták és autón Budapestre szállítva a Parlament pincéjében napokon át kínozták. A megkínzott hajósokat Romanelli olasz ezredes közbelépése szabadította meg.

A forradalmak alatt Budapesten a nagyhatalmak hadihajói is megjelentek, amelyek az itteni külföldi alattvalók védelmére hosszabb ideig itt tartózkodtak. Eleinte angol és francia őrnaszádok, később egy olasz monitor is érkezett ide. Sok esetben a folyami hajósok érdekében is közrejártak.

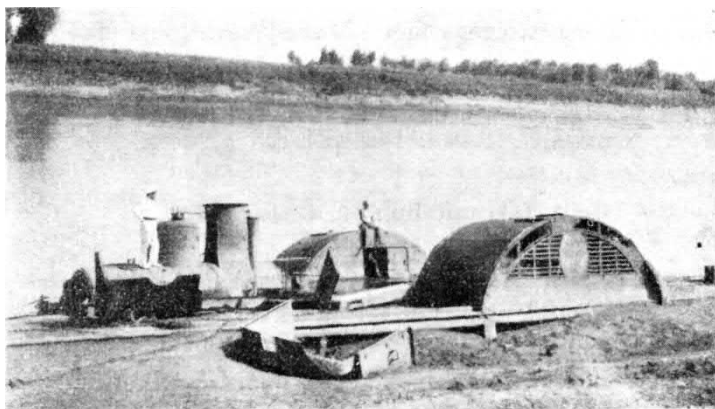
A vörös katonák a Dunát aknákkal is elzárták. Ilyen aknazár létesült Dunaföldvár fölött, Derecskepusztánál és 5 km-nyire Paks alatt. A paksi aknazár lerakásánál a „Bácska“ gőzös szerencsétlenül járt, aknára futva felrobbant és egész személyzetével együtt elpusztult. Az ellenforradalom alkalmával azonban az ellenforradalmi monitorok ezen aknazár közelében szerencsésen átjutva — a paksi vörös monitorokkal való harc után — Bajára menekültek, ahol a szerbek a monitorokat lefoglalták, személyzetét lefegyverezték és a kommün végéig internálták.

A kommün bukása után 1919. augusztus havában az aknazárakat „Sajó“ gőzös távolította el. Ezen munkálatnál az egyik angol őrnaszád is segédkezett. Összesen 64 aknát szedtek ki Derecske és Paks között.

A MAHI és kirendeltsége a kommün alatt is fennállott a bukás után azonban rövid időre a ZTL teljes felszámolása

és az összes járműveknek az egyes hajózási vállalatoknak, való visszaadása után, szintén feloszlott.

A Tiszán rekedt „Csele“ és „Zenta“ gőzösök, azonkívül 3 uszály és 5 ponton a románok és a vörösök közötti harcok, alatt a román ágyúktól találat, Csongrádon elsüllyedtek.



A Tiszán elsüllyedt „Csele“ gőzös a kommün alatt.

A kommün után, 1919. augusztusában a Duna már ismét élénkebb lett. amennyiben a hajózás rendes mederben újra megindult a határon túlra is. Elsőnek a „Tihany“ gőzös ment át a határon, az Európai Dunabizottság lobogójával. A dunai hajózás újból a régi képét kezdte felvenni, ha eleinte nem is olyan mértékben, mint a háború előtt és alatt, csak amennyire az erősen megcsönkített hajóparkkal a külföldi hajókkal való versenyt felvenni képes volt.

A magyar hajózás, a háború után gomba módra megsaporodott külföldi hajózási vállalatokkal szemben nehéz helyzetbe került, mert a háború előtti időben a Duna egész forgalma — ami összehasonlíthatatlanul nagyobb volt a mostaninál — úgyszólván csak négy nagyobb hajózási vállalat között oszlott meg, míg a mostani gazdasági helyzet a Dunán csak igen csekély forgalmat biztosít, amelyet most azonban nem négy, hanem nyolc nagyobb és számos kisebb hajózási vállalat bonyolít le

Az elmondottak után megállapítható, hogy a régi folyami hajósok, kik a Dunának — az új külföldi hajósokkal

szemben — egyik legkipróbáltabb hajósnemzedéke, akiknél a Duna iránti szeretete úgyszólván apáról-fiúra száll, bármennyire is szeretné tudását kifejteni, ezidőszerint csak kisebb tevékenységre kényszerült. Megalkuszik azonban abban a reményben, hogy egy eljövendő jobb időben — amikor a Dunának a magyarok hazájában még igen fontos szerep fog jutni — rátermettségét ismét a Haza javára fogja érvényesíthetni.

14. FEJEZET.

A folyami hajópark vesztesége.

A központi hatalmak kereskedelmi hajóinak vesztesége a háború alatt az elsülyedt járművekkel, a visszavonulás alkalmával lefoglalt hajókkal, valamint a békekötés után, a békeszerződés következtében átadott járművekkel együtt az alábbi táblázat szerint összesen 137 gőzös és 943 uszályhajó, ezenkívül kb. 46 ponton.

Vállalat	Jármű	Szerbek birtokában	Románok birtokában	Franciák birtokában	Csehek birtokában	Elsülyedve	Összesen	
							gőzös	uszály
MFTR	gőzös	20	3	4	2	3	32	
	uszály	142	22	15	20	25		224
DGT	gőzös	35	8	5	3	9	60	
	uszály	344	43	25	10	38		460
S. D.	gőzös	6	—	—	5	—	11	
	uszály	64	6	7	42	2		121
B. L.	gőzös	10	5	1	—	1	17	
	uszály	42	15	3	7	2		69
váll. Egyéb	gőzös	14	1	—	1	1	17	
	uszály	54	2	—	3	10		69
Összesen							137	943

A szerbek a birtokukba került járművek közül 63 gőzhajót és 583 uszályt a visszavonulás alatt foglaltak le, 20 gőzhajót és 60 uszályt pedig a békekötés után a Károlyi-féle békekötési szerződés értelmében adtuk át. A románok és franciák birtokában lévő hajókat a visszavonulás alatt, az Aldunán foglalták le. A csehek birtokába jutott járművek pedig szintén a békekötés után, — Hines amerikai döntőbíró

kijelölése szerint — 1920-ban kerültek átadásra. Az elosztásnál a Dunai államoknak háború előtti utolsó öt évi áruforgalma volt a mértékadó és így a táblázat szerint Jugoszláviának jutott a legtöbb hajó, amelynek a háború előtt 14 gőzöse és 78 uszálya volt, ma pedig 120 gőzhajója és kb. 700 uszálya van.

A dunai hajózás legfontosabb eseménye a trianoni békeszerződés 284. szakasza alapján működött Hines amerikai döntőbíró ítélete volt.

A folyami hajótér alakulására vonatkozólag mindenképp az arbiternek, a felmerült vitás tulajdonjogi kérdéseket eldöntő, következő megállapításai voltak különös fontossággal:

1. A belgrádi katonai egyezmény alapján kiszolgáltatott úszóművek véglegesen Jugoszláviának Ítéltettek.

2. A tengeri hadijognak folyami hajókra való alkalmazása, tehát ezeknek a zsákmánybírósági eljárás alapján való elkobozhatása jogosságát az arbiter nem ismerte el és kizárólag a szárazföldi hadijog elvei alapján tartotta eldöntendőnek azon vitás tulajdonjogi kérdéseket, amelyek egyrészt a központi hatalmak, másrészt Jugoszlávia, Románia és Franciaország között felmerültek. Az arbiter nevezetesen hajlandó volt a Baja alatt lefoglalt hajók kérdését az általunk hivatkozott IV. hágai egyezményhez csatolt Reglement 45. és 53. cikkei alapján elbírálni, de, sajnos, arra a következtetésre jutott, hogy a volt cs. és kir. hadügyminisztérium bérletében állott és a volt cs. és kir. központi szállításvezetőség által üzemben tartott hajók rendeltetésüknél fogva magántulajdon jellegüket elvesztették és hadianyaggá váltak, mely a nemzetközi jog szerint elkobozható. Ennek folytán:

a) Jugoszláviának, Romániának és Franciaországnak ítéltettek oda az általuk lefoglalt azon hajók, amelyek a volt cs. és kir. hadügyminisztérium bérletében voltak.

b) Jugoszlávia, Románia és Franciaország köteleztettek hogy a birtokukban levő azon hajókat, amelyek nem voltak hadibérletben, volt tulajdonosaiknak szolgáltatassák vissza.

3. A csehoszlovák köztársaságot a döntő bíró arra kötelezte, hogy a Komáromban birtokba vett hajókat a tulajdonosoknak visszaszolgáltassa

A vitás tulajdonjogi kérdések eldöntése tehát, sajnos,

igen tekintélyes hajópark elvesztését eredményezte, de megjegyzendő, hogy az arbiter idevonatkozó döntése nem az összeomlás óta, illetve az ítélet közzététele idejében birtokunkban levő hajópark további csökkentését vonta maga után hanem nagyrészből tulajdonképpen az összeomlás által előállott tényleges helyzetnek szankcionálását jelentette.

A vitás tulajdonjogi kérdések eldöntése folytán a hajóparkot ért igen súlyos veszteségektől elkülönítve kell továbbá reámutatnom azokra a veszteségekre, amelyek a hajózást a trianoni békeszerződés 284 szakaszában megállapított hajótér repartíció révén érték.

E tekintetben a döntés úgy szólott, hogy Jugoszlávia és Románia „jogos igényei“ a döntőbíró által szankcionált hajólefoglalások révén már ki vannak elégítve, viszont, hogy Csehszlovákiának 4450 lóerőre és uszályokban 70.000 tonna hajótérre van jogos igénye.

E határozat folytán a MFTR egy 1200 HP gőzöst és 12593.3 tonna uszályt szolgáltatott ki a csehszlovák államnak, kártalanítás ellenében, a többi járművet pedig a DGT és a Délnémet Dunagőzhajózási Társ. szolgáltatta ki.

A Dunára vonatkozó végleges szabályzat, illetve az ezen szabályzatot magában foglaló 1921. évi párisi egyezmény — miként a trianoni békeszerződés 275. cikke — elvileg kimondja ugyan a dunai hajózás szabadságát, tényleg azonban a hajózás szabadságának igen jelentékeny korlátait állítja fel.

A legyőzött államokat már a trianoni békeszerződés rekesztette ki a rendszeres cabotageforgalomból, a gyakorlatban pedig ezen rendelkezés még súlyosabb alakot öltött, amennyiben a győző államok egynémelyike partjain a tőmegáruforgalmat is gátolja, illetve megnehezíti.

E mellett a Dunára vonatkozó végleges szabályzat, mely a békeszerződésnek általános rendelkezése alapján a nemzetközi vízhálózat részletes megállapítására hivatva veit. a Száván kívül a Ferenc-csatornát, a Fernc József-csatornát és a Begát is kizárta a nemzetközi forgalomból, aminek folytán ezeken a vizeken, amelyek környéke középeurópa gabonakamrájának nevezetett, mozgási szabadságunkban legalább egyelőre akadályozva vagyunk.

Hősi halottak. Háborús kitüntetések.

A MFTR, DGT,SD és BL, valamint a többi kisebb magyar hajózási vállalat járműveinek személyzete nagyobb részben magyar alattvalókból állott, de közöttük elég tekintélyes számban voltak osztrák és németbirodalmi állampolgárok is. A hajósszemélyzet legnagyobb része a háború folyamán, a járműveken, tehát szolgálati helyükön teljesített hadiszolgálatot, de elég tekintélyes része azonban a harctérre is került. Összesen 6800 folyami hajós teljesített hadiszolgálatot.

Ezúton is kegyelettel emlékezem meg a folyami hajósok hősi halottairól, akik részben a harctéren, részben a járműveken, haltak hősi halált, vagy az ott szerzett betegség következtében vesztették életüket.

A magy. kir. Folyam- és Tengerhajózás R. T. hősi halottai:

Kring Henrik hajóskapitány
 Bánki Ödön hajóskapitány
 Szauter József hajóskapitány
 Zsiross István hajóskapitány
 Lugosy Miklós főellenőr
 Fehérvári József hivatalnok
 Frankovski Ernő hivatalnok
 Szmolka József hivatalnok
 Dr. Vingai József hivatalnok
 Velicesku Miklós hivatalnok
 Laskay Géza hivatalnok
 Vida Ernő hivatalnok
 Schwartz Béla h. gyakornok
 Mórocz Kálmán h. gyakornok
 Schönauer Jenő gépüzemvezető
 Varga Mihály gépüzemvezető
 Kratz Károly díjnok
 Zahumensky Ferenc díjnok
 Dominkus Miksa rakfelvigyázó
 Mester János rakfelvigyázó
 Matkovits Alajos uszálykormányos
 Hungár János uszálykormányos
 Haág István uszálykormányos
 Kiss József Sándor uszálykormányos

Major Pál uszálykormányos
 Bognár István uszálykormányos
 Nagy János uszálykormányos
 Held Gusztáv matróz
 Cseresznyés Antal matróz
 Otoltics János matróz
 Uglesits Sándor matróz
 Sertics Sándor fűtő

A Dunagőzhajózási Társaság hősi halottai:

Ebeling Károly hajóskapitány
 Muntyán Márkus hajóskapitány
 Zandomeni M ksa hajóskapitány
 Dollschag János hajóskapitány
 Gremesperger Mihály gh. kormányos
 Mader Rezső tiszt
 Peithner Rezső Ritter v. Lichtenfels tiszt
 Ackel Vilmos tiszt
 Edgár du Bois de Fennies gyakornok
 Kukov Béla gyakornok
 Mager Fritz gyakornok
 Marocchia Domenico Edler v. Marcaini gyakornok
 Lányai Viktor irodatiszt
 Rieg Kasper irodátiszt
 Staik József irodatiszt
 Ackermaim Sándor felvigyázó
 Radonovits István felvigyázó
 Kurmann N. F. segédtsiszt
 Maurer Ferenc uszálykormányos
 Hegyi Lajos matróz
 Knott Ruppert matróz
 Hadnagy Vilmos fűtő
 Osman Ali hídőr
 Lovász István ir. segéd

Egyéb vállalatok hősi halottai:

Sternád József M. B. R. gépezemvezető
 Stróbl János M. B. R. matróz

A Rendeleti Közlöny első háborús száma szerint az első háborús kiténtettek között, már hajósok is szerepeltek.

A hadiszolgálatban volt folyami járművek személyzete közül az ellenség előtt tanúsított vitéz magatartásáért, valamint igen sok partiszeméllyel együtt a hadiforgalom terén kifejtett buzgó szolgálataért a következők részesültek háborús kiténtetésekből.

A Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Rt.-nál:

- Dr. Domony Móric min. lan., vezérigazgató: Fer. J. r. köz. k. cs. h. é.,
 vör. k. II. tj. cs. h. é., Osmanje r. kk. cs., bolg. Sánd. K. I.,
 por. kor. r. II. cs., por. vör. k. II., baj. kor. rk., bolg. vör.
 k. I. hj. h. e. é.
- Végh Károly udv. lan. alelnök: Fer. J. r. köz. k., vör. k. II. tj.,
 bolg. n. é. tk., bolg. vör. k. I., hj. h. e. é.
- Dr. Jármay Elemér h. államtitkár, igazg.: sign. la. Fer. J. r. Ik.,
 p. é. k. II.
- György Jenő, kir. tan., igazgató: Fer. J. r. tk., bolg. vör. k. hj., por.
 vör. k. hj. II. h. e. é.
- Mende Rezső, kir. tan., igazgató: vör. k. II. tj., bolg. Sánd. r. tk.,
 bolg. vör. k. L, por. vör. k. III., baj. sz. M. III., h. e. é., polg.
 h. é. II.
- Roeszler Ernő, korm. tan. igazgató: Fer. J. r. Ik., polg. h. é. II.,
 por. kor. III., por. vör. k. III., bolg. vör. k. L, h. e. é. baj. sz.
 Mih. III., dics. elism.
- Dr. Nikolits Béla, korm. tan., igazg. h.: Fer. J. r. Ik., vör. k. II. tj.,
 baj. sz. M. III., bolg. vör. k. tj. I., Osmanje r. kk. polg.
 é. k. II. bolg. n. é. tk., por. kor. r. III., por. vör. k. III.
 ném. b. hé., h. e. é.
- Dr. Langsch József korm. tan. igazg. h.; Fer. J. r. Ik., vör. k. II. tj.,
 bolg. vör. k. I. hj. h. e. é.
- Dr. Sebők Imre, korm. tan., igazg. h.: vör. k. II. dj., bolg. vör. k. L,
 polg. ék. II.
- Bauer Béla igazg. h.: polg. h. ék. II., vör. k. II. tj., h. e. é.
- Merkner Gyula kormtan., főfelügyelő: polg. ék. II., baj. sz. M. r. III.,
 bolg. n. é. tk., bolg. vör. k. hj. I., Osmanje r. tk., h. e. é. n. b. hé.
- Nádas Viktor korm. tan., főfelügyelő: Fer. J. r. Ik., por. kor. r. III.,
 ppr. vör. k. III., vör. ker. j. II., bolg. n. é. tk., bolg. vör. k. h. é.
 II., baj. sz. M. r. III., Medjidje r. tk.
- Fejérváry Tibor főfelügyelő: por. vör. k. III., bolg. vör. k. I.
- Radány Elemér főfelügyelő: kor. ar. ék., bolg. vör. kj. II., Medjidje -
 r. tk., ném. b. hé., h. e. é.
- P. Molnár Imre főfelügyelő: k. ar. ék., h. e. é.

- Weichinger Miklós főfelügyelő k. ar. ék. k., h. e. é., n. b. h. é.
 Schopf Tivadar főfelügyelő: k. ar. ék. k., vör. k. tj. II., h. e. é.,
 n. b. h. é., j. e. é., pro Ec. pk.
 Simkovics Sándor főfelügyelő: Fer. J. r. lk., k. ar. ék. k., vör. k. tj.
 II., baj. k. é. IV., n. vask. II., Mekl. kat. ék., h. e. é., bolg. vör.
 k. I., n. b. h. é.
 Erdélyi István Fer. J. r. lk., vör. k. tj. II., p. é. k. II.,
 Bayer Pál főfelügyelő: Fer. J. r. lk., h. e. é.
 Kormos István hkpt. (vas. és haj. felügyelő): kor. az. é. k.
 Theodor Sándor főfelügyelő: Fer. J. r. lk., bolg. vör. ker. I.,
 Erdős Béla főfelügyelő: k. ar. ék., vör. k. tj. II., Por. vör. k. III.,
 bolg. vör. k. II., Megdidje r. tk.
 Nagel Mihály főfelügyelő: h. e. é.
 Steininger Sándor p. é. k. III., vör. k. ez. j.
 Kanizsa Árnin főfelügyelő: polg. ék. II., h. e. é.
 Schön Mór főfelügyelő: polg. é. k. II.
 Erber Béla főfelügyelő: polg. é. k. III., vör. k. tj. II.
 Schwarz Izor főfelügyelő; polg. é. k. II.
 Garzuly Gyula főfelügyelő: polg. é. k. II.
 Sauer Ferenc főfelügyelő: polg. é. k. II.
 Biró Menyhér főfelügyelő: polg. é. k. III.
 Szegő József főfelügyelő: polg. é. k. III., h. e. é.
 Bánki Géza főfelügyelő; polg. é. k. II.
 Rockenbauer István főfelügyelő vör. k. ez. é.
 Dr. Dános Kálmán főfelügyelő p. é. k. III.
 Ács Elemér főfelügyelő: p. é. k. III.
 Brügger Hugó felügyelő: Fer. J. r. lk., n. vask. II.
 Miklós Endre, felügyelő: kor. ar. é. k., bolg. vör. k. I.
 Steiner Dénes felügyelő: k. ar. ék.
 Vájna József felügyelő k. ar. ék.
 Niki E. Béla felügyelő: polg. é. k. III.
 Kigyósi Oszkár felügyelő; polg. é. k. III., baj. Ludw. k.
 Lakos Pál felügyelő vör. k. tj., II.,
 Zsengeri F. Pál felügyelő sign. laud., Kár. csk., h. e. é.
 Ács Ervin felügyelő: k. ar. ék.
 Dr. Gosztanyi Ervin felügyelő: p. ék. III.
 Kainz György felügyelő: p. ék. III., n. b. h. é., h. e. é.
 Balázs Károly felügyelő: p. ék. III., h. e. é.
 Engländer Mór felügyelő: p. é. k. III.
 Lindtner Károly felügyelő dics. elis., baj. sz. M. IV., h. e. é.
 Breiner Zsigmond felügyelő: dics. el., bolg. vör. k. hj.
 Schlieszer Lajos felügyelő: ar. é. k., h. e. é.
 Tyahun János felügyelő: ar. é. k.
 Willner Ferenc felügyelő: p. h. ék. III.
 Gelb Miksa felügyelő: k. ar. ék., vör. k. ez. é.
 Biellussich Ede fel. hajóskapitány; dics. el., bolg. vör. k. L,
 Didraga Sándor fel. hajóskapitány: Fer. J. r. lk., bolg. vör. k. I., baj.
 sz. M. IV. r. k. I.

- id. Farkasics Béla fel. hajóskapitány: k. ar. ék. vör. k. h. é. por. vör.
k II., por. sasr. IV., bolg. n. ék., vend. kor. r. a. é., n. h. é.,
Müllner Géza fel. hajóskapitány: k. ar. é. k., m. é. k. III. o. n. vask.
II. oszt.
- Dömötörffy Oszkár fel. hajóskapitány: vör. k. hj. II., p. ék. III. por.
sasr. IV., por. vör. k. III., bolg. vör. k. II., n. b. h. é.
- Hencz Károly fel. hajóskapitány: n. b. h. é., h. e. é.
- Kiss Gyula fel. hajóskapitány; k. ar. ék. k., bolg. vör. k. I., n. b. h. é.,
h. e. é.
- Molnár József fel. hajóskapitány: Fer. J r. lk., dics. el., n. b. h. é.,
h. e. é.
- Simon Antal fel. hajóskapitány: k. ar. ék. k., Kár. cs. k. n. b. h. e.,
h. e. é.
- Piegel Gyula hajóskapitány (főtiszt): ar. ék., dics. el.
- Nagy György hajóskapitány (főtiszt): dics. el.
- Svastics János hajóskapitány (főtiszt): kor. ar. ék., n. b. h. é., h. é. é.
- Kollarits Lajos hajóskapitány (főtiszt): kor. ar. ék., h. b. h. é., h. e. é.
- Christman János hajóskapitány (főtiszt): kor. ar. ék., p. é. k. III.,
dics. el. por. sasr. IV., tör. félhold.
- Héjas József hajóskapitány (főtiszt): kor. ar. ék. k., ez. és br* kat. é.,
Kár. cs. k., n. vask. II. h. e. é.
- Siba János hajóskapitány (főtiszt): k. ar. ék. k., dics. el., Kár. cs. k.,
n. b. h. é., h. e. é.
- Kner Károly hajóskapitány (főtiszt): k. ar. ék. k., Kár. cs. k., n. h.
e. é., h. e. é.
- Chalupka József hajóskapitány (főtiszt): k. ar. ék. k., dics. el.
- Láczay Sz. Jenő hajóskapitány (főtiszt); k. ar. ék. k., ez. vit. é. II.,
he. e. é.
- Cornides Béla hajóskapitány (főtiszt): k. ar. ék. k., n. b. h. é., h. e. é.
Kár. cs. k.
- Kolinay József hajóskapitány (főtiszt): k. ar. ék. k., h. e. é.
- Móroc Andre hajóskapitány (főtiszt): dics. el., h. e. é.
- Vasváry Lajos hajóskapitány (főtiszt): n. b. h. é. h. e. é.
- Hencz Ferenc hajóskapitány (főtiszt): n. b. h. é., h. e. é.
- Kring Márton hajóskapitány (főtiszt); k. ar. ék.
- Szauter József hajóskapitány (főtiszt): k. ar. ék.
- Plank Vencel hajóskapitány (főtiszt): k. ar. ék.
- Karika Endre hajóskapitány (főtiszt): k. ar. ék.
- Balog Bertalan hajóskapitány (főtiszt): k. ar. ék. k.
- Bánky Ödön hajóskapitány (főtiszt); k. ar. ék.
- Érczy János hajóskapitány (főtiszt): p. ék. III.
- Schweiger Sándor hajóskapitány főtiszt: dics. elism. h. e. é.
- Vugrincics István hajóskapitány főtiszt: ar. é. k., baj. sz. M. é., n. b.
hé., h. e. é.
- Csébi Gyula hajóskapitány: k. ar. ék., n. b. h. e.
- Neuburger Lajos hajóskapitány: bolg. n. ék.
- Müller Lajos hajóskapitány: dics. el., br. sign. la., I. cz. vit. é., Kár. cs. k.
- lov. Forget Alfons hajóskapitány: I. ez. vit. é., br. v. é., Kár. cs. k.

- Helvey Aladár hajóskapitány: n. II. o. vask., por. kor. r. IV.. por.
 sasr. II. baj. k. é. IV., würt. h. e., Kár. cs. k., seb. ér., h. e. é.
- Kund Béla hajóskapitány: k. ez. ék.
- Kis János hajóskapitány: dics. el.
- dr. Andrásovits N. hajóskapitány: n. b. he., he. e. é.
- Székely Zoltán hajóshadnagy: II. o. ez. vit. é., Kár. cs. k.
- Rubovszky Ferenc hajóshadnagy: sign. 1.
- Szabó Jenő hajóshadnagy: sign. 1., br. vit. é., Kár. cs. k., n. b. hé...
 h. e. é.
- Skerletz Viktor hajóshadnagy Kár. cs. k.
- Paul Károly gépüzemvezető fel.: bolg. h. ék. VI.
- Gönczy István gépüzemvezető fel.: n. b. hé.
- Csikaszk István gépüzemvezető fel.: n. n. hé.
- Holzer Adolf gépüzemvezető fel.; ar. ék.
- Heim Nándor gépüzemvezető ft.: ar. ék. k., vör. k. hé.
- Gottsmann Árpád gépüzemvezető ft.: ar. ék., baj. sz. M. ek.
- Szűcs Zoltán gépüzemvezető ft.: ar. ék.
- Siposs István gépüzemvezető ft.: dics. el.
- Vodoseg Milán gépüzemvezető ft.: ném. b. he.
- Ohegyi János gépüzemvezető ft.; p. h. ék. III.
- Gall Mihály gépüzemvezető ft.: ar. ék.
- Halmi Kálmán gépüzemvezető ft.: ar. ék.
- Szakáll László gépüzemvezető ft.: por. kor. r. IV.. vend. kor. r. é...
 baj. sz. M. IV., n. b. hé.
- Tóth József gépüzemvezető ft.: ar. é. k.
- Nagy Károly gépüzemvezető ft.: ar. é. k.
- Spiller Béla gépüzemvezető ft.; ar. é. k.
- Schlesinger Ignác gépüzemvezető ft.: ar. é. k.
- Holzer János gépüzemvezető ft.: ar. é. k.
- Füglein Rezső gépüzemvezető ft.: ar. é. k. k.
- Sohr Ignác gépüzemvezető ft.: ar. é. k.
- Baugartner Károly gépüzemvezető ft.: p. ék. III.
- Reitz Béla gépüzemvezető ft.; ar. é. k., dics. el.
- Balogh Ferenc gépüzemvezető ft.: bolg. k. e. V.. n. b. hé., h. e. é...
 Kár. cs. k., por. ék.
- Sedlacek Antal gépüzemvezető baj. Mih. ék.
- Palik Gyula gépüzemvezető: ar. ék. k., h. e. é.
- Esztergályos Gyula gépüzemvezető: K. ez. é. k.
- Máté Mihály gépüzemvezető: K. ez. ék., h. e. é.
- Szatala Emil főintéző: p. ék. III., por. vör. k. III., h. e. é.
- Nagy Dezső főintéző; p. ék. III., baj. Ludw. k.
- Krémer Károly főintéző: p. ék. III.
- Zeller Nándor főintéző: ar. ék. bolg. vör. k. I. h. e. é.
- Németh Árpád főintéző: p. ék. III. vör. j. he.
- Szekulesz Béla főintéző: p. ék. III., dics. el.
- Werner Dávid főintéző: ar. ék.
- Hadanich Béla főintéző; II. kat. é. k., II. ez. vit. é., Kár. cs. fc..
 Seb. é.

- Toplak Ferenc intéző: II. ez. vit. é.
 Schwertl István intéző: por. vör. k. III., n. b. hé., h. e. é.
 Uden László intéző: ném. b. he. dics. el.
 Fehérváry Rezső intéző: II. ez. vit. ér., Kár. cs. k.. seb. ér.
 Fehérváry József intéző: sign. 1., III. kat. ék.
 Zapf Ede intéző; n. b. h. é.
 Dobos S. Sándor intéző: dics. el.
 Pusztay Pál intéző: kor. ar. é. k.
 Csillag József intéző: p. ék. III., h. e. é.
 Parecco H. Vilmos intéző: ez. és br. sign. 1., III. kat. ék., I—II. ez.
 br. vit. é., Kár. cs. k. seb. é.
 vitéz Galgóczy Lajos intéző: I. ez. vit. é., Kár. cs. k., n. b. h. e., h. e. é.
 Janisch Árpád tiszt: sig. la., br. vit. é., Kár. cs. k., seb. é.
 Hajdú Sándor ir. tiszt: p. ék. IV.
 Vadas János ir. tiszt; p. ék. IV.
 Kocsoba Mirkó ir. tiszt: k. ez. ék.
 Móser Lőrinc ir. tiszt: k. ez. ék.
 Farkas Károly raktáros: p. ék. IV.
 Börcsök Sándor raktáros: p. ék. IV.
 Kulik János raktáros: p. ék. IV.
 Klukovits János ir. tiszt; k. ez. é. k., k. v. é. k., Kár. cs. k.
 Hajnál Sándor szertáros: ez. é. k.
 Schell Károly művezető: ez. é. k.
 Lovász Béla művezető: ez. é. k.
 Ökrös György művezető: p. é. k. IV.
 Vámos Samuné kezelőnő: vörös k. e. é.
 Doleviczényi Margit kezelőnő; p. é. k. IV.
 Fail Teréz kezelőnő: vör. k. e. é.
 Csiki Erzsébet kezelőnő: vör. k. e. é.
 Klszák Margit kezelőnő: vör. k. e. é.
 Jaskula Lenke kezelőnő: vör. k. e. é.
 v. Farkas Mihály hajóvezető: ar. vit. é., I. o. vit. é., m. é. k. V., h. e. é.
 vit, Vigh József hajóvezető; I. o. vit. é., II. o. vit. é., h. e. é.
 Kovács József hajóvezető: br. vit. é., h. e. é., Kár. cs. k.
 Ágoston Lajos hajóvezető: h. e. é., Kár. cs. k.
 Betta Cs. József hajóvezető: por. vör. k. III.
 Káldy János hajóvezető: II. vit. é., k. ez. ék.
 Kállay Sándor hajóvezető br. vit. é., Kár. cs. k.
 Nagy Antal hajóvezető br. vit. é., Kár. cs. k.
 Bödök Istvánhajóvezető: ez. é. k.
 Szauer János hajóvezető: Frigy. ez. e. é., baj. Min. é. k.
 Baumgartner Ágost főkormányos: ar. vit. é., I. vit. é., dics. el.
 vit. Tolnay P György főkormányos: ez. I. vit. é., ez. II. vit. é., dics. el.
 Kovácsovits Miksa főkormányos: II. ez. vit. é., baj. k. ék., Ottomán h.
 csill., hákat h. é.
 Greif Mihály főkormányos: k. ez. é. k.
 Varga István főkormányos: k. ez. é. k., m. ék. V.
 Baranyai Sándor főkormányos: k. ez. é. k.

Habenschusz Ferenc főkörmányos: II. o. vit. é.
 Tyirity László főkörmányos: baj. Ludw. k.
 Juhász Ferenc főkörmányos: I. o. vit. é., Kár. cs. k.
 Juhász Gyula főkörmányos: br. vit. é., Kár. cs. k., baj. Ludw. é. k.
 Schügerl József főkörmányos: k. ez. é. k., II. o. vit. é.
 Kiss Dániel főkörmányos: ez. é. k.
 Bangha Kálmán főkörmányos: p. é. k. IV.
 Erdélyi Pál I. kormányos: II. ez. vit. é., Kár. cs. k.
 Hornik András I. kormányos: II. ez. vit. é.
 Kring Antal I. kormányos: II. ez. vit. é., br. vit. é., n. h. é., Frigy. ez. é.
 Judy János főkörmányos: p. é. k. IV.
 br. Korff István főkörmányos: k. ez. é. k.
 Eperjes Ker. I. kormányos: k. ez. ek., dics. el.
 Ferdinánd Sándor I. kormányos: II. vit. ez. é., k. ez. é. k.
 Hum Ferenc I. kormányos: k. ez. é. k., h. e. é.
 Vass Ferenc I. kormányos: br. vit. é.
 Káldy Zsigmond I. kormányos: k. ez. é. k.
 Freischl Miklós I. kormányos: dics. el.
 Pető Mihály I. kormányos: II. ez. vit. é.
 Szigeti János I. kormányos: II. vit. ez. é., baj. k. é. k.
 Lendek Sándor I. kormányos: ez. é. k.
 Manz Bálint I. kormányos: br. vit. é.
 Vincze József I. kormányos: k. ez. é. k.
 Biczok Sándor I. kormányos: br. vit. é., Kár. cs. k.
 Szögi Szilveszter I. kormányos: k. ez. é. k., vör. k. é.
 Molnár Mihály I. kormányos: k. ez. é. k.
 Repka Pál I. kormányos: baj. Ludw. k. k.
 Kis J. Albert II. kormányos: k. ez. é. k.
 Thuróczy Döme II. kormányos: k. ez. é. k.
 Bozóky István II. kormányos: k. ez. é. k.
 Nyáry Károly II. kormányos: k. ez. é. k.
 Fojtovits János II. kormányos: n. b. h. é.
 Munteán Illés II. kormányos: baj. Mih. e. é.
 Pozsgai István II. kormányos: r. vas. é. k.
 Schaad János parti kormányos: ez. é. k., m. e. k. V.
 Tóth József parti kormányos: m. é. k. V.
 Joó Lajos parti kormányos: p. é. k. IV.
 Moser Lőrinc parti kormányos: p. é. k. IV.
 Ménessy István parti kormányos: p. é. k. IV.
 Járó István iroda altiszt: p. é. k. IV., baj. Ludw. k.
 Járó András iroda altiszt: p. é. k. IV.
 Patai János iroda altiszt: p. é. k. IV., baj. Mih. k.
 Lengyel Gyula II. kormányos: ez. é. k.
 Horján István uszálykalauz: ez. é. k.
 Németh József II. kormányos: bolg. k. é. k. IV.
 Zsurkán Sándor parti kormányos: bolg. k. é. k. IV.
 Zapf Mihály g. k. II. vask.
 Varga János uszálykormányos: II. ez. vit. é.

Sipos Sándor uszálykormányos: dics. el.
 Sipos Pál uszálykormányos: dics. el., II. ez. vit. é.
 Kanizsai József uszálykormányos: dics. el.
 Horváth IV. Mihály uszálykormányos: II. ez. vit. é.
 Tatay I. György part.; kormányos: vör. k. b. é.
 Gyarits Ferenc uszálykalauz: vas. é. k.
 Gombos Sándor uszálykormányos: p. é. k. IV.
 Szabó Mihály vitorlás: vas. é. k.
 Andricsek Antal uszálykormányos: vör. k. h. é.
 Alnbert János raktáros: vör. k. h. é.
 Gorschbacher József raktáros: ez. é. k.
 Bognár II. János uszálykormányos: II. ez. vit. é.
 Holpert István uszálykormányos: II. ez. vit. é.
 Kiss I. István uszálykormányos: II. ez. vit. é.
 Szabó György uszálykormányos: II. ez. vit. é.
 Szalay József uszálykormányos: II. ez. vit. é., k. ez. ék.
 Mészáros Sándor uszálykormányos: II. ez. vit. é. k. ez. ék.
 Kozma Lajos uszálykormányos: II. ez. vit. é.
 Csoknya Imre uszálykormányos: k. ez. ék.
 Odry Sándor uszálykormányos: ez. é. k.
 Beér István matróz: ez. é. k.
 Áron Antal matróz: vas. é. k.
 Takács András matróz: p. é. k. IV.
 Árvai István fűlő: br. vit. é.
 Ferency Pál fűtő: ez. é. k.
 Ollári Mór fűtő: vas. é. k.
 Sáringer Fer. fűtő: vas. é. k.
 Mayedr Mihály fűtő p. é. k. IV.
 Repka Pál fűtő: p. é. k. IV.
 Kónyi István hídőr: I. vit. ez. é., br. vit. é.
 Jeremits Sándor hídőr: p. é. k. IV.

A Dunagőzhajózási Társaság (DGT)-nál.

Csatáry Frigyes udv. tan., v. igazgató: Fer. J. r. tk., III. vask. r., vör. k. I. tj., por. kor. r. II., por. sasr. III., baj. Mih. r. II., bolg. vör. k., Medjidje r. IV.
 Wertheimer Lajos udv. tan. v. igazgató: Fer. J. r. n. k., vör. k. tj. II., bolg. vör. ker. tj.
 dormándi Dormándy Géza, ny. táborn. igazg.: Fer. J. r. tk., III. vaskor., III. kat. ér. k., ez. és br. sign. la., II. vör. k. tj. n. II. vask., por. h. é., por. vör. k. é.
 Suppán C. V. igazgató: Fer. J. r. n. k., vör. k. tj. II., por. sask. III., bolg. Sánd. r., bolg. vör. k. tj.
 Müller Vilmos igazgató: Fer. J. r. tk., vör. k. tj. II.
 Sárváry Oszkár korm. főt. igazgató: polg. é. k. II., vör. k. II. tj., k. ar. é. k.

- Neumann Alfréd igazgató: Fer. J. r. tk., vör. k. tj. II., bolg. vör. k.
 Dr. Barna K. J. igazgató h. jogtan.: polg. é. k. II., vör. k. t. II.
 Schulze Frigyes igazgató: vör. k. ez. é., p. é. k. II., por. vör. k. II.
 Glaser Károly igazgató: III. vask. r., p. é. k. II.
 Brecht Sándor közp. felügyelő: Fer. J. r. lk., vör. k. ez. é.
 Maux Sándor közp. felügyelő: F. J. r. lk., II. o. vaskei. vör. k. II. Ij.
 Stöhr Károly főfelügyelő: F. J. r. lk. II. vask.
 Wilfinger Sam. főfelügyelő: p. é. k. II., vör. k. t. II.
 Buchberger Leó főfelügyelő: Fer. J. r. lk., vör. k. é. II., II. o. vask..
 török h. é.
 Piperkovits Sándor főfelügyelő: vör. k. ez. é.
 Bigler Antal főfelügyelő: Fer. J. r. lk., por. kor. r. III.
 Eichberger Antal főfelügyelő: k. ar. ó. k.
 Schlemmer Oszkár főfelügyelő: vör. k. ez. é.
 Jenev Rezső főfelügyelő: kor. ar. é. k.
 Ledvinka F. főfelügyelő: br. sign. la.
 Bandi Emil felügyelő: kor. ar. é. k.
 Schultheisz Lajos főfelügyelő: Fer. J. r. lk.
 Schönböck Manó főfelügyelő: Fer. J. r. lk.
 Herges József felügyelő: Fer. J. r. lk., bolg. Sánd. r. IV.
 Miletics Mátyás felügyelő: Fer. J. r. lk., k. ar. é. k., bolg. Sánd. r.
 bolg. vör. k. I.
 Zepeniag György felügyelő: ez. és br. sign. la., I. o. vit. é., II. o.
 n. vask., bolg. kat. é. V., Medjidje V.
 Schmittal József révkapt.: sign. la., II. o. vask., n. b. hé., Kár. cs. k.
 Gaup József felügyelő: vör. k. ez. é.
 Wötzl Oszkár felügyelő: vör. k. ez. hé.
 Spáits Mihály felügyelő: ar. é. k.
 Kottás Arthur áll. főnök: k. ar. ék., bolg. ar. ék., bolg. Sánd. ì,
 bolg. vör. k. I.
 Nagy István áll. főnök: ar. é. k.
 Weisz József áll. főnök: ar. é. k.
 Rockstroh Frigyes irodafőnök: II. o. vask. r.
 Klein Marcel tisztviselő: II. o. vask., Fr. Ág. K. II.
 Muntyán Márius főkpt.: Fer. J. r. lk., vör. k. ez. é.
 Schuhfried Ármin főkpt.: Fer. J. r. lk., II. o. n. vask., k. ar. ék.,
 Kár. cs. k.
 Eimann János főkpt.: k. ar. é. k.
 Kleifel János főkpt.: bolg. l. r. k.
 Erbler Rezső főpt.: Fer. J. r. lk. Kár. cs. k.
 Farkas Kálmán főkpt.: vör. k. e. é.
 Grieblinger Károly főkpt.: k. ar. ék.
 Eckhardt József főkapitány: bolg. Sánd. VI., K. ar. ék.
 Gubatta Kálmán főkapitány: vör. k. hé., por. sasr. IV.
 br. Guretzky Alfréd főkapitány: k. ar. ék.
 Herges Péter főkapitány: k. ar. é. k.
 Jáger Gyula főkapitány: k. ar. é. k.
 Menzyk Gyula főkapitány: k. ar. é. k.

- Neumann János főkapitány: baj. Mih. ré.
 Neumeister Mátyás főkapitány: k. ar. é. k.
 Ebeling Károly főkapitány: k. ar. é. k.
 Suic Simon főkapitány: k. ar. é. k., k. ez. é. k.
 id. Swoboda Gusztáv főkapitány: k. ar. é. k.
 Vantsa Lajos főkapitány: k. a. é. k.
 Wallenta Béla főkapitány: k. ar. é. k.
 Zuber Károly főkapitány: k. ar. é. k., vör. k. h. é.
 Hönich Károly főkapitány: k. ar. é. k.
 .Türk Antal főkapitány: k. ar. é. k.
 n. Kovács Géza főkapitány: Fer. J. r. lk.
 Eilingsfeld János főkapitány: k. ar. é. k.
 Flajnek István főkapitány: Fer. J. r. lk.
 Alscher János főkapitány: Fer. J. r. lk., k. ar. ék., II. n. vask., Kár. cs.
 Dobó Aladár főkapitány: k. ar. é. k., vör. k. hé.
 Dujmovits Miklós főkapitány: k. ar. é. k., Kár. cs. k.
 Győry Lajos főkapitány: kor. ar. é. k., Kár. cs. k.
 Tanos Ferenc főkapitány: k. ar. é. k.
 Kofflor Béla főkapitány: k. ar. é. k., ar. é. k., Kár. cs. k.
 Hambach Béla főkapitány: k. ar. é. k.
 Hadanich András főkapitány: kor. ar. é. k.
 Mihajlovits Döme főkapitány: kor. ar. é. k. Kár. cs. k.
 Bába Viktor főkapitány: kor. ar. é. k.
 Istenic Oszkár főkapitány: kor. ar. é. k.
 Prokesch Rezső főkapitány: k. ar. é. k.
 Reisinger Miksa főkapitány: kor. ar. é. k.
 Ruderschmidt Miklós: k. ar. é. k.
 Schnepel Félix főkapitány: por. sasr. IV.
 Sterrer Alfréd főkapitány: k. ar. ék.
 Vuksán Miklós főkapitány: k. ar. ék.
 Wallner Nándor főkapitány: vör. k. hé., sign. la.
 vitéz Csikós István főkapitány: ar. vit. é., II. ez. vit. é., por. sasr.
 Zackaria Ferenc főkapitány: k. ar. ék.
 Zandomeni Miksa főkapitány: k. ar. ék.
 Zwipp Lajos hajóskapitány: bolg. ék.
 ifj. Swoboda Gusztáv hajóskapitány: k. ar. ék.
 Hanisch Ferenc hajóskapitány: sigm. la.. Kár. cs. k.
 Landa Géza hajóskapitány: ar. ék.
 vitéz Baranyai Ernő hajóskapitány: II. ez. vit. é., kj. ez. ék.
 Rátvay Péter hajóskapitány: k. ez. ék.
 Hartmann Nándor hajóskapitány: II. ez. vit. é.
 Hévész István hajóskapitány: k. ez. ék.
 Du Bois Ferenc hajóskapitány: cz. é. k.
 Schmittal Károly hajóskapitány: Kár. cs. k.
 Bellin Vince h. ellenőr: ez. ék.
 Schmidt András ellenőr: I. ez. vit. é.
 Szabó János főgépezemvezető: por. sasr.
 Beér Zs. János főgépezemvezető: ar. ék.

- Dorn János főgépüzemvezető: ar. é. k.
 Engel Rezső főgépüzemvezető: ar. ék.
 Fatur Gyula főgépüzemvezető: ar. ék.
 Hain Adolf főgépüzemvezető: ar. ék.
 Holler Gusztáv főgépüzemvezető: por. kor. r.
 Hönich Gyula főgépüzemvezető: k. ar. ék., vör. k. ez. hé.
 Kari Konrád főgépüzemvezető: ar. ék.
 Kraft Rezső főgépüzemvezető: ar. ék.
 Márk Flórián főgépüzemvezető: k. a.r. ék., vör. k. hé., bolg. hé..
 Pierer Tivadar főgépüzemvezető: k. ar. ék.
 Schaffer Richárd főgépüzemvezető: ar. ék., bolg. hé.
 Schmidt Lothar főgépüzemvezető: ar. ék.
 Schrader Henrik főgépüzemvezető: ar. ék.
 Schreier Gusztáv főgépüzemvezető: ar. ék.
 Sulzbacher Ede főgépüzemvezető: ar. ék.
 Voltolino fiiovanm—főgépüzemvezető: ar. ék.
 Wühelm Lajos főgépüzemvezető: ar. ék.
 Rindfleisch István főgépüzemvezető: ar. ék.
 Svaty Viktor gépüzemvezető: ez. és br. kat. é. é.
 Bartalos Lajos főkormányos: II. vit. é., k. ez. ék.
 Gremesperger Mihály I. kormányos: I. ez. vit. é.
 Bevardi Sándor I. kormányos: vör. k. b. é.
 Biga Miklós I. kormányos: I. ez. vit. é., k. ez. ék.
 Bogár Gyula I. kormányos: II. ez. vit. é.
 Bukletics István I. kormányos: I. ez. vit. é., k. ez. ék.
 Bukovits József I. kormányos: II. ez. vit. é.
 Freischl Henrik I. kormányos: k. ez. ék.
 Fröhlich János I. kormányos: k. ez. ék.
 Fuchs János I. kormányos: k. ez. ék.
 Hatalik Károly I. kormányos: por. sasr. ék.
 Ginder Ferenc I. kormányos: II. vit. é.
 Herceg Gyula I. kormányos: I. vit. é.
 Horváth Károly I. kormányos: br. vit. é., k. ez. ék., Kár. cs. k.
 Iskum Pál I. kormányos: I. ez. vit. é.
 Kóbor Ignác I. kormányos: I. ez. vit. é., K. ez. ék.
 Krammer Nándor I. kormányos: II. ez. vit. é., Kár. cs. k.
 Laufer Ferenc I. kormányos: k. ez. ék.
 Litomerecky Mátvás I. kormányos: I. és II. ez. vit. é., k. ez. ér., K. eslc
 Mészáros Imre II. ez. vit. é.
 Mihajlovits Const. I. kormányos: II. ez. vit. é.
 Mihalovits Osk. I. kormányos: k. ez. ék.
 Popescu Antal I. kormányos: II. ez. vit. é., k. ez. ék. Kár. csk.
 Sütkei János I. kormányos: br. vit. é., vör. k. hé.
 Szabó Sándor I. kormányos: br. vit. é., vör. k. hé.
 Uratorin Miklós I. kormányos: I. vit. é.
 Vidinich Giov. I. kormányos: II. vit. é., kor. ez. ék.
 Wagner Antal I. kormányos: baj. sz. M. r. III.
 Stancsu Miklós I. kormányos: k. ez. ék.

Vidakovits Mihály I. kormányos: k. ez. ék.

Kövesdi Mihály II. kormányos: k. ez. ék.

Müller József II. kormányos: k. ez. ék.

Moesku János II. kormányos: k. ez. ék.

Pelcer Ádám II. korm. k. ez. ék.

Egyéb hajózási vállalatoknál:

Horti Elemér B. L. igazgató: Sig. Ja., Kár. cs. k., baj. sz. M. r., seb. é.

Neumeister János S. D. hajóskapitány: k. ar. ék.

Sichra Jenő S. D. hajóskapitány: k. ar. ék.

Winkler Vilmos B. L. hajóskapitány: k. ar. ék., baj. Ludw. k., tör.

Liakat r., tör. félhold

Garai László M. B. R. hajóskapitány: k. ar. ék.

Herczog Arthur M. B. R. hajóskapitány: k. ar. é. k.

Schweiger Károly B. L. gh. kalauz: ez. é. k.

Rövidítések.

MFTR = Magyar kir. Folyam- és Tengerhajózási R. T.

DGT — Dunagőzhajózási Társaság

S. D. = Délnémet Dunagőzhajózási Társaság

B. L. = Bajor Lloyd Hajózási R. T.

M. B. R. = Magyar Belhajózási R. T.

M. É. R. T. = Magyar Építő R. T.

sz = Szerb Hajózási Szindikátus

fr = Marine France Hajózási vállalat

ro = Román kir. hajózás

cs = Csehszlovák hajózás

I. Táblázat.
a MFTR hadiszolgálatban volt járműveiről.

A gőzös neve	Parancsnokok	Jelenlegi neve és tulajdonosa
Álmos	Dömötör József	Dubrovník sz
Árpád	Kormoss István (1916) Schwarzleitner A. (1917)	Mftr
Aranka	Bolits Gyula	Skadar sz
Badacsony	Balogh Aladár	Rudnik sz
Baross	Plank Vencel	Deligrad sz
Bakony	Siba János	Krf sz
Bánffy	Piegl Gyula (1914) Kormos István (1915) Neuberger Lajos (1916)	Mftr
Berettyó	Christmann János (1914) Kiss János (1915) Vasváry Lajos (1916)	Mftr
Böös	Héjas József (1914) Schweiger S. (1915-16)	Jean Millott fr
Bodrogköz	Schwarzleitner A. (1915) Cornides Béla (1916) Keményfy István (1918)	Bród sz
Cserhalom	Csengery Géza (1914) Bánki Ödön (1915) Neuberger Lajos (1916)	Mftr
Csaba	Vasváry Lajos (1915) lov. Forget Alfons (1916) Langhammer Adolf (1917)	Mftr
Csobánc	Chalupka József	Miron Gostin r
Cserhát	Weichinger Miklós (1914) Kner Károly (1915-16) Henz Ferenc (1917)	Mftr
Deák Ferenc	Didraga Sándor (1914) Radány Elemér (1915) Biellusich Ede (1916)	Mftr
Előd	Kring Márton (1915) Piegl Gyula (1916)	Mftr
Ferenc Ferdinánd	Schopf Tivadar (1914) Biellusich Ede (1915) Karika Endre (1916)	Mftr
I. Ferenc József	Hoitsy Sándor (1914-15) Didraga Sándor (1916-18) Dömötörffy Oszkár (1917)	Karagyorgye sz
Fertő	Weichinger Miklós	üzemen kívül cs
Fulton	Balogh Bertalan (1914) Cornides Béla (1915)	Mftr

A gőzös neve	Parancsuokok	Jelenlegi neve és tulajdonosa	
Garam	Lázár Vilmos (1914) Christmann János (1915) Mihalik Béla (1916)	Lavoisir	fi
Hernád	Füke Sándor (1914) Müller József (1915-16)	Descartes	fr
Hegyalja	Szauter József (1915) Füke Sándor (1916) Müllner Oszkár (1917)	Lovcen	sz
Huba	Henz Károly (1916) Schweiger Sándor (1918)	Alba Julia	ro
József fhg.	Schopf T.vadar		Mftr
IV. Károly	Kiss Gyula		Mftr
Kazán	Kiss Gyula		Mftr
Kékes	Kollarits Lajos (1914) Kormoss István (1916) Hegedűs Rezső (1917)		Mftr
Kinizsi	Kollinay József (1914) Szántó Sándor (1915) Herter Herbert (1917)	Hajduk Velko	sz
Komárom	Radány Elemér (1915) Szántó Sándor (1916)		Mftr
Kornfeld Zsigmond	Müllner Géza		Mftr
Latorca	Vasváry Lajos (1914) Hencz Ferenc (1916) Lotter Ferenc (1917)	Elena Doamna	ro
Leányfalu	Márton Dénes (1914) Didraga Sándor (1915) Makay Jenő (1916)	Franchet de Esperay	sz
Margit	Dömötörffy Oszkár (1914) Farkasits Jenő (1915) Weichinger Miklós (1915)	Zagreb	sz
Magyarország	Kring Márton	Svatopluk	cs
Mátra	Zsiros István (1914) Kormoss István (1915) Marócz Endre (1915) Auguszt István (1916)		Mftr
Marianna	Csébi Gyula (1915) Rózsa Kálmán (1916)	Korana	sz
Medve	Molnár József (1914) Milován Sándor (1915-16)	Srem	sz
Pannonhalma	Kring Henrik		Mftr
Pusztaszer	Kollarits Lajos	Kraljevič Márkó	sz
Rábca	Karika Endre (1914) Gonda Nándor (1918)	Senjanin Ivó	sz

A gőzös neve	Parancsaokok	Jelenlegi neve és tulajdonosa
Szigliget	Henz Károly (1916) Láczy Sz. Jenő (1916-18)	Mftr
Gr. Szapáry Gyula	Henz Károly (1914) Dömötörffy Oszkár (1916) Svastics János (1915)	Mftr
Stefánia	Kiss Gyula (1914) Neuberger Lajos (1915) Helvey Aladár (1917)	Mftr
gr. Széchenyi István Tas	Bielussich Ede Kiss Gyula (1915) Kring Márton (1916) Makay Jenő (1917)	elsülyedt Mftr
Tátra	Kring Márton (1914) Molnár József (1915) Schwarzleitner A. (1916)	Mftr
Tihany Torontál	Chr'stmann János Farkasits Béla (1914) Schopf Tivadar (1915) Molnár József (1916)	Kralj Kresimir Mfta sz
Trinitás	Svastics János (1914) Vasváry Lajos (1915) Bodor György (1916-18)	leszerelve fr
Sajó	Láczy Sz. Jenő (1914) Herter Herbert (1916)	Mftr
Mohács Tőhötöm	Szabó László János Kner Károly	Triglav sz Mftr
Tisza Kálmán	Kiss János (1915-16) Timora Gyula (1917) Kormoss István (1918)	sz
Lukács Béla	Kormoss István (1914) Lázár Vilmos (1916)	Mftr
Vértes	Svastics János (1914) Chalupka József (1915) Csengery Géza (1916)	Mftr
Visegrád Wekerle Sándor	Dömötörffy Oszkár Kreselics Miklós (1914) Piegl Gyula (1915) Kiss Gyula (1916)	Mftr Mftr
Wilhelm Zagyva	Abiöschér Gusztáv Bánki Ödön (1914) Füke Sándor (1916)	Srečko sz Mftr
Zoltán Zsófia hgnő	Dömötör Ödön Farkasits Béla	Mftr Mftr
Máv I. (Ercsi)	Weichinger Miklós (1915) Kollinay József (1916)	Mftr

A gözös neve	Parancsnokok	Jelenlegi neve és tulajdonosa
Máv II. (Csepel)	Cornides Béla (1914) Balogh B. (1915)	Mftu
Máv III. (Tahi)	P. Molnár Imre (1916) Dömötör József (1915-16) Füke Sándor (1917)	Mftr
Máv IV. (Szentendre)	Morócz Endre (1914) Lázár Vilmos (1917)	Mftr
Máv V. (Csele)	Érczy János	elsülyedt
Máv VI. (Ödön)	Szauter József (1914) Siba János (1915-16)	Mftr
Máv VII. (Zenta)	Kner Károly (1914) Kaynár Frigyes (1915)	elsülyedt
Máv VIII. (Algyő)	Auguszt István (1914) Füke Sándor (1915-16)	Cetinje sz
Leontin	Bodor György (1915) Kreselics Miklós (1916)	Vojv.Putnik sz
Apatin (Beograd)	Nagy György	Beograd sz

II. Táblázat.

A Dunagőzhajózási Társaság (DGT) hadiszolgálatban volt hajói.

A gőzös neve	Parancsnokok	Jelenlegi neve és tulajdonosa	
Achilles	Foerg Norbert		Ggt
Adler	Suič Smon		Cgt
Alkotmány	Ebeling Károly		Ggt
Almás	Erbler Rezső		Cgt
Aluta	Albrecht Ferenc		Ggt
Andor	Koffler Béla		Ggt
Atlas	Zakaria Ferenc	Katmakčalan	sz
Ausztria	Neumeister Károly		Ggt
Albrecht	Krasofszky István		Ggt
Arad	Bandl E. (1914.) Bajatz Emil (1916)	Presern	sz
Banhans	Major Imre	Hrvatska	sz
Bácsbodrog	Eimann János (1914-15) Erbler Rezső (1918)	Vojv. Bojonvics	sz
Baranya	Kayenburg Mátyás	elsúlyedt	
Bátaszék	Artz Hugó Hambach Sándor, Eigner Alajos		Dgt
Béla	Frankó Antal	Ieszerve	fr
Blocksberg	Zakaria Ferenc	Mura	sz
Baja	Kalocsay Sándor		Dgt
Braila	Geidl Károly	Sava	sz
Budapest	Markovits Adolf		Dgt
Carl Ludwig	Herges Péter		Dgt
Cerna	Ludwig Lipót		Dgt
Centaur	Zegler Károly		Dgt
Cyclop	Vuksán Miklós		Dgt
Croatia	Schmittal József	Ieszerve	ro
Dániel	Welkó László		Dgt
Drau	Zandomeni Miksa	Car Dusan	sz
Drina	Gabriel Nándor		Dgt
Enns	ifj. Svoboda Gusztáv		Dgt
Erlaf	Eilingsfeld J. Wittek József		Dgt
Europa	Gasparovits Domonkos	Slovenija	sz
Elisabeth	Dahmer Henrik	Karlj Petár	sz
Fischamend	Neumann Ágost		Dgt
Franz Ferdinand	Ziebland Károly	Franz Schubert	Dgt
Fecske	Tatay János	Strommayer	sz
Ferdinand Max	Muntyán Márius	etsúlyedt	
Giurgiu	Paltinger Miksa	Cuza-Voda	ro
Gizella	Siebert Róbert	Princesa Elena	sz

A gőzös neve	Parancsnokok	Jelenlegi neve és tulajdonosa
Galatz	báró Tunkel Rezső	elsülyedt
Glanz	Ballaban Ferenc	France
Gyula	Vičević Leonhard Barsulj Emil	
Góliáth	Kecskés Christán	Dgt
Hainburg	Frey Antal	Dgt
Haladás	Menzyk Gyula	Sarmizetegusa
Hebe	Győri Lajos	Dgt
Herkules	Neumeister Mátyás	Dgt
Hungária	Turin Antal	Petár Zrinyski
Hildegard	Erbler Rezső	elsülyedt
Hattyu	Siposs Gyula	Avala
Inn	Flajnek István	Hrvat
Iris	Grieblinger Károly	Dgt
József	id. Svoboda Gusztáv	Lyudevít Gaj
Juno	Sátor Károly	Dgt
Josef Carl	Buchberger Leó, Erbler Rezső	Dgt
Kereskedés	Scherrer János	Kumanovo
Kolowrat	Lauffer Károly	Dgt
Korneuburg	Tóth György	Dgt
Kalocsa	br. Guretzky A., (1914-15); Toma J. (1916)	leszerelve
Körös	Ruderschmidt Miklós	Dgt
Kamp	Kraskovitz Arthur	Bačka
Kulpa	Farkas Kálmán Dobó Aladár	Dgt
Léda	Kecskés Christian	Dgt
Lajta	Geidl Károly	Dgt
Lom	Gödölle Ferenc	Dgt
Magyar	Schimek János	Srbin
March	Lauffer Károly	Ljubljana
Millenium	Vuksán Miklós (1914-15); Hönich Károly (1916)	Milos Obilić
Morava	Dellschagg János	Dgt
Maros	Djukovits Károly	
Mars	Dimovich Milán	Bitolj
Merkur	Weinbrenner Ernő	Dgt
Melk	Etl Emil	Dgt
Neptun	Gall István	Dgt
	Lister János	Dgt
	Heim Alajos	
Nyíl	Pröll Gusztáv	ro

A gőzös neve	Parancsnokok:	Jelenlegi neve és tulajdonosa
Orsova	Braun Rezső (1914) Hambach B. (1915)	Dgt
Ordódy	Bába Viktor	Zadar sz
Pécs	Szalma Béla	Dgt
Petőfi	Pollák Lajos	Preradovits sz
Pollux	Gschossmann József	Dgt
Regensburg	Dahmer Henrik	elsülyedt
Rudolf	Welkó László	Dgt
Ressel	Marinich Márió	Dgt
Russe	Szerényi Sándor	Dgt
Sámson	Dollschagg János	Dgt
Salzach	Schuhfried Ármin	Dgt
Sarajevo	Braun Rezső	Zlatorog sz
	Eilingsfeld J. (1914)	Avram Janku ro
	n. Kovács Géza (1916)	
Schabatz	Casparovits Kajetán	Sabac sz
Stein	Stankovszky Károly	Dgt
Szamos	Major Imre	Dgt
Száva	Csavoljatz József	elsülyedt
Szob	Sieber Lajos	Dgt
Szövetség	Wallenta Béla (1914)	leszerelve ro
	Tanos Ferenc (1915)	
Sistov	Schissel János	Abrud ro
Sulina	Suič Simon	Jaques Vinčino fr
Széchenyi	Wachl Artur	Dgt
	Kirchgässer József	
Sophie	Gubatta Kálmán	Dgt
Sophie v. Hohenberg	Petris Giovanni	Johann Strauss Dgt
Schönbrunn	Jeney Rezső	Dgt
Tausig	Eichberger Antal	Alexander sz
Tegetthoff	Wernett Károly	Dgt
Temesvár	Varga Antal	Sibenik sz
Thommen	Reisinger Miksa	Dgt
Tisza	ifj. Svoboda Gusztáv	Dgt
Titel	Paltinger Miksa	Dgt
Tokaj	Lonzarits Gratian	elsülyedt
Törökbecse	Sátor Károly,	Bánát sz
	Kraft E.	
Tolna	Sátor Károly	Knez Pavle sz
Traisen	Zuber Károly	Crna Gora sz
Traun	Prokesch Rezső	Bosna sz
Timok	Kalocsay Sándor	Dgt
Turnseverin	Jelacs András	Pasteur fr
Una	Mihajlovits Döme	Cocia ro
Vág	Dujmovits Miklós	Slovenac sz

A gőzös neve	Parancsnokok	Jelenlegi neve és tulajdonosa
Vulkan	Neumeister Mátyás	elsülyedt
Vindobona	Jürk Antal	Romania Mare r.o
Verseny	Buchall Ferenc	Tamasko Raič sz
Vukovár	Kleifel János	Dgt
Venus	Bajati Emil	Dgt
Vesta	Zwipp Lajos	Kraljica Maria sz
Wien	Suič Simon	Dgt
Zrinyi	id. Svoboda Gusztáv	Minerva Dgt
Zágráb	Hadánics Endre	elsülyedt
Zemun	Stancsics Károly	Dgt
„IV“	Menzyk Károly	Osek sz
Gönyű	Heim Alajos	Morava cs
Isar	Szabonay Lajos	Dije cs
Radetzky	háboru utolsó évében épült	Vojev. Misits sz

III. Táblázat.

Különféle Magyar Vállalatok hadiszolgálatban volt járművei.

A gőzös neve	Parancsnokok	Jelenlegi neve és tulajdonosa
Alföld	Línk János	Bragalnica sz
Csongrád	De Jonge Ede	leszerelve sz
Haza	Straub József	Mftr
Turul	Herczog Artur	Dgt
Futár	Szántó Mihály	Jablanac sz
Kati	Langmár Ignác	Mftr
Lehel	Lingauer András	leszerelve sz
Nemzet	Brachinger József	Velebit sz
Sebes	Garai János	Dom sz
Vezér	Küzdi István	Karlovec sz
Sirály	Stadler Rezső	leszerelve sz
Bajtárs	Simonyi Sándor	Jizera cs
Vándor	Hartmayer László	Viljor sz
József Lajos	Gaszner Mihály	Antigone gör
Gajári Ödön	Spitznagel Péter	Bakony Mft:
Észak	Balogh István	leszerelve sz
Nyugat	Eberling István	Mért
Viktória	Chmeli Antal	Roham Ujbátonyi Rt
Bagomér	Poder Mihály	Fleischmann
Apostag	Müller Sebestyén	Bezdán sz
Aladár	Ziegler János	Vladimir sz
Bandi	Einfeld Frigyes	leszerelve Mftr
Baja	a tengerészetnél	Keresk. kikötő
Bácska	a tengerészetnél	elsülyedt
Hazám	Fischer János	leszerelve sz
Hajnal Lajos	Böttkös Lajos	eladva gör

IV. Táblázat.

A Délnémet (S. D.) Dunagőzhajózási Társaság hadiszolgálatban volt hajói 1915. áprilistól.

A gőzös neve	Parancsnokok	Jelenlegi neve és tulajdonosa
Aniela	Strigl Miksa	Kralj Zvonimir sz
Bayern	Stauber János	Sazava sz
Deutschland	Riska Henrik	Kraljevič Gyorgye sz
Helene	Héjas József	Cer sz
Ludwig	Martini Rezső	Vojv Stepanovits sz
Luitpold	Pance János	S. D.
München	Sichra Jenő	Vltava cs
Nürnberg	Fenyvessy Sándor	S. D.
Slavonia	Bogyay László	Slavonia sz
Wien	Bartofszky Ede	Labe cs
Wittelsbach	Haaga József	Berounka cs
Cecilia	Krafta Nándor	S. D.
Irene	Mayer János	Orlice cs
Ister	Neumeister János	Srbija sz
Bolinder	Randl György	S. D.
Übigau	König Román	S. D.
Linz	Fassberger Frigyes	S. D.
Melk	Schöppl Mátyás	S. D.
Krems	Grill József	S. D.
Tulln (bérben a Monitorflottilánál)	Kofler Béla	M. 20. (Mftr bérben) teng.

V. Táblázat.

Bajor Lloyd (B. L.) nadiszolgálatban volt hajói.
1915. októbertől.

A gőzös neve	Parancsnokok	Jelenlegi neve és tulajdonosa
D. I.	Winkler Vilmos Stelzhammer N.	Jug Bogdan sz
D. II. (Stauss)	Reslav N.	elsülyedt Romániában
Car Ferdinand	Simonyi János	Président Frasinét fr
Save	Kálmán Ferenc	Makedonia sz
Donau	Killian Willibald	Dalmatia sz
Ems	Sims N.	Hercegovina sz
Weser	Wanke Ferenc	Dobre Polje sz
Weichsel	Lehermayer Ferenc	Kralj Tvrtko sz
Kronprinz Ruprecht	Winkler Vilmos	Decebal ro
Elbe	Haslinger József	B. L.
Rhein	Gehardinger György	B. L.
Neckar	Pette István	B. L.
Isar	Rocke N.	B. J.
Mosel	Feld N.	Dunav sz
Lahn	Albrecht N.	ro
Aller	Cselei Iván	sz
M. II.	Haslinger József	B. L.
König Ludwig III.	Macek János	B. L.
	Forget Alfons de Barst	
Sprree	Schiesel N.	sz
Havel	Theodorovits N.	Mostar sz
Main	Taisán János	Raska sz
Fasold	Z. E. G. szolgálatában	eladva törököknek
Fafner	Z. E. G. szolgálatában	elsülyedt
Salzer	Z. E. G. szolgálatában	ro
Memel	Z. E. G. szolgálatában	ro
Alster	Z. E. G. szolgálatában	re
Brigach	Z. E. G. szolgálatában	ro
Lech	Z. E. G. szolgálatában	ro
Pregel	Z. E. G. szolgálatában	ro
Ruhr	Z. E. G. szolgálatában	ro
Saale	Z. E. G. szolgálatában	ro

Források

Könyvemben előforduló események időrendbeli adatait részben saját, részben hajóstársaim feljegyzései, továbbá *Wulff Olaf* vezérfőkapitány: „Östr.-Ung.: Donauflotte in den Kriegsjahren 1914-17“ és Suhay Imre tábornok: „A Duna szerepe a világháborúban“ továbbá az „Ordó“ Törvény és Rendeletár: Magyar Békeszerződés és becikkelyező törvény szövege és magyarázata című könyve és az 1916-iki Budapest-i Dunakonferencia jegyzőkönyve szolgáltatták. Munkámban a fenti műveken kívül *Fába János* folyamőr-főkapitány, *Barcsay Ábris* folyamőr ezredorvos, a Magy. kir. Folyam- és Tengerhajózási Rt. Elnöki osztálya, a Dunagőzhajózási Társaság budapesti forg. Igazgatósága, úgyszintén a Délnémet Dunagőzhajózási Társaság és a Bajor Lloyd Hajózási Rt. budapesti képvisellete támogattak, amelyért ezúton is hálás köszönetet mondok.

A SZERZŐ

TARTALOM:

1. Fejezet: Bevezetés.	3
2. Fejezet: Az 1914-i hadüzenet és az Aldunán rekedt hajók sorsa.	6
3. Fejezet: Az első szerbiai hadjárat és a téli visszavonulás 1914-ben.	8
4. Fejezet: Orosz lőszerszállítás Szerbia részére az Aldunán.	22
5. Fejezet: Kényszer telelés. Lőszerszállítás Törökországnak a Dunán.	24
6. Fejezet: Folyami hajók szerepe a második szerbiai hadjárat alatt 1915-ben.	28
7. Fejezet: Folyammenti harc vonalak szemléje a Dunán és a Száván.	38
8. Fejezet: A román hadüzenet és annak hatása a Dunán 1916-ban.	41
9. Fejezet: Az elsüllyedt járművek kiemelése	53
10. Fejezet: A román és az ukrán gabona szállítása.	56
11. Fejezet: Általános visszavonulás 1918-ban a Dunán és a Száván.	61
12. Fejezet: A balkánháború eseményei. Egy aldunai utashajó leégése. Utáshajók elsüllyedése.	64
13. Fejezet: A folyami hajók helyzete a forradalmak alatt és a kommün után.	68
14. Fejezet: A folyami kereskedelmi hajópark veszteségei	72
15. Fejezet: Hősi halottak. Háborús kitüntetések.	75
Függelék: Hajópark-táblázatok.	89