



TÓTH GERGELY MÁTYÁS – ZSIGMOND GÁBOR

Két magyar gőzös elkobzása az orosz–japán háború idején

Az 1904–1905-ben lezajlott orosz–japán háborúnak számos aspektusa jól ismert a magyar olvasóközönség előtt. A téma nagyszámú külföldi – különösen katonai és diplomáciai szempontú – feldolgozása mellett a hazánkban született tanulmányok és elemzések száma sem csekély. A világszerte megdöbbenést, elemzést, értékelést kiváltó konfliktus az egész 20. századi történelemre hatást gyakorolt. A történetírás mégis mind a mai napig adós a magyar veszteségek bemutatásával. Az orosz–japán háború idején ugyanis a katonai célú szállításokban az egyik Fiumében bejegyzett tengerhajózási társaság is részt vett. Noha a kapitányok nem magyar származásúak voltak, sőt maga a cégvezetés és a legénység is többségében olasz vagy tengerparti lakos volt, a két hajó a magyar hajóregiszterben, a cég pedig a magyar gazdaságban, a magyar állam támogatásával, szubvenciójával volt jelen. A tulajdonos társaság két nagy méretű, elsőosztályú gőzhajója veszett el az események sodrában. A két hajó történetének alapos feldolgozása ez idáig még nem történt meg.

Tanulmányunkban ismertetjük a két gőzös útját, elfogásuk idejét, az elkobzás körülményeit, a bírósági viták anyagát. Ehhez elengedhetetlen röviden bemutatni a korabeli szereplőket és körülményeket, például a hajóbérelti viszonyok rendszerét, a háborús feleket, a tulajdonos társaságot. Mivel vizsgálódásunk a két magyar gőzösrre fókuszál, ezért a tömörségre és jobbra a vonatkozó információk lényegretörő, főleg hajózástörténeti szempontú felvázolására törekedtünk. Véleményünk szerint az események illetően bemutatása a két hajó történetének megértését, a konfliktus kronológiájába való elhelyezését könnyíti meg. A két gőzös elkobzása rendkívül összetett jogi problémává nőtte ki magát, melynek vizsgálata minden bizonnyal további következtetésekhez vezethet a zsákmányjog, tengeri, katonai jog szempontrendszerét illetően. Tanulmányunkban az esetleges további elemzések érdekében a Japánban fellelhető hadizsákmány-bírósági jegyzőkönyvek szinte forrásközlő részletességű közreadására törekedtünk.¹ Fontos megemlítenünk még, hogy a két hajó sorsát Kádár F. Iván kapitány a MAHART már megszűnt dolgozói lapjában, a Magyar Hajózás hasábjain tárgyalta először.² Ebben a rövid írásban egyes helyeken pontatlanságokat is fel lehet fedezni, és a források megjelölése is elmaradt. Mindezek ellenére a kapitány japán kollégáitól kapott értesüléseinek közzététele fontos kiindulópont volt a részletekbe menő kutatások megkezdéséhez. A budapesti, bécsi és fiumei levéltári anyag szűkszavú a hajótulajdonos

¹ A dolgozatban a japán tulajdonnevek átírásában a japán nyelv átírására vonatkozó és a magyar kiejtést alapul vevő, hivatalos hazai helyesírási útmutatásokat alkalmaztuk, a japán személynevek esetében pedig a családnév szerepel elől.

² Kádár F. Iván: Két magyar hajó története 1905-ből. Magyar Hajózás, internetes tartalom: www.mahart.hu letöltve: 2003. január 13.

társaság tekintetében. A gőzösök elvesztésével kapcsolatos konkrét iratanyagra végül a japán Waseda Egyetem központi könyvtárában sikerült rábukkanni. A két hajó elvesztése a fiemei magyar kereskedelmi tengerhajózás 1914 előtti legnagyobb, háború idején elszennvedett vesztesége volt, így a történetek hiteles közlése reményeink szerint tovább gazdagíthatja a magyar hadi történetírás ilyen vonatkozású kutatási eredményeit.

A szereplők

Japán

Japán évszázados elzárkózási politikája a 19. század második felében fellazult. Látva a szomszédos Kína vereségét az első ópiumháborúban (1839–1842),³ Japán számára egyre nyilvánvalóbbá válhatott, hogy addigi politikája – a jelentős, ugyanakkor hiábavalónak tűnő áldozatok ellenére – nem tartható fenn. 1853. július 8-án Matthew C. Perry⁴ sorhajókapitány „fekete hajói” váratlanul megjelentek az Edo-öbölben (ma: Tokiói-öböl). A SUSQUEHANNA és a MISSISSIPPI gőzfregatt és vontatmányaik, a SARATOGA és PLYMOUTH vitorlások kikötése mélyreható változásokat indított el a szigetországban, és a nagyhatalmak által már régóta hangoztatott követelések teljesítéséhez vezetett. Az amerikaiaknak régi sérelme volt, hogy a japánok a hajótöröttekkel nem bántak megfelelően, de természetesen ez csak az egyik tárgyalási alap volt. Az Egyesült Államok kedvezményeket és szenelőállomásokat kívánt biztosítani magának. A Fillmore elnök levelét hozó Perry kapitány Okinavára érkezve a pozsonyi születésű Bettelheim Bernát tolmácsolásában kérte a kikötők megnyitását, a kereskedelmi kapcsolatok felvételét, s további kedvezményeket.⁵ Az USA-val kötött 1854-es kanagawai szerződés alapján az amerikai hajók előtt megnyitottak két kikötőt, Simodát és Hakodatét, ahol az amerikaiak szemet vehettek fel. A megállapodás a hajótöröttek sorsáról is rendelkezett, sőt Japánnak fogadnia kellett egy kinevezett amerikai konzult is. Ezt köve-

³ 1842-ben a HMS CORNWALLIS fedélzetén Nagy-Britannia és Kína aláírta az úgynevezett nankingi szerződést, melynek értelmében az angolok megkapták Hongkongot, és további négy kínai kikötőt kellett megnyitni a kereskedelmi forgalom számára. A szerződést francia–kínai és amerikai–kínai megállapodások követték. Diószegi István: *Klasszikus diplomácia – modern hatalmi politika*. Budapest, 1967. 126.

⁴ Matthew Perry (1794–1858) az Amerikai Egyesült Államok haditengerészetében csaknem ötven évet töltött el. Részt vett az 1812-ben kirobbant amerikai–brit háborúban, és úttörő szerepet játszott a modern, gőzenergiával hajtott hadiflotta megteremtésében. Lavery, Brian: *Hajók*. Prága, 2005. 198.

⁵ Bettelheim Bernát (1811–1871) Magyarországon és Morvaországban végezte iskoláit, majd orvosi diplomát szerzett Pádovában. A kolerát tanulmányozva beutazta a keleti Mediterráneumot. Zsidóságát elhagyva 1840-ben Londonban megkeresztelkedett, és később anglikán lelkészként a rjúkjúi tengerészeti misszió szolgálatában utazott a Távok-Keletre. Összesen 14 nyelven beszélt. A japán Biblia-fordításairól is ismert Bettelheim Perry kapitány személyi tolmácsa – és vélhetően kitűnő információforrása is – volt Okinaván. Egyházi és világi röpiratai közül több is eljutott a Szacuma uradalom vezetőihez is, melyekből azok a legfrissebb nyugati tudományos és eszmei vívmányokat ismerhették meg. Bizonyára ez az ismeretanyag is az alapja lehetett annak, hogy a Szacuma uradalom később jelentős szerepet játszott a Meidzsi restaurációban. Bettelheim életrajzát ismerteti: Dandzsiró, Hattori: *Okinawa kiriszutokjói*. Kiriszutosinbunsa, 1966. 66.; *Magyar írók élete és munkái*. 3. kötet. Szerk.: Gulyás Pál. Budapest, 1941. 34–35.

tően hasonló megállapodást voltak kénytelenek kötni a többi korabeli európai nagyhatalommal is.⁶

Megfelelő katonai erő híján Japán nem utasíthatta vissza a követeléseket, ám a változások több mint tíz évig tartó belső feszültséget és polgárháborút eredményeztek. 1868-ban Mucuhito császár nevével fémjelezve az ország szinte valamennyi területére – elsősorban a katonai és tengerészeti felzárkózásra – kiható ún. Meidzsi-reformok vették kezdetüket. Néhány gyenge hajóból és külföldről vásárolt elavult egységekből már 1869-ben létrehozták a Császári Japán Haditengerészetet.⁷ A korábban elzárkózó Japánban Tengerészeti Főiskolát (*Naval College*) nyitottak.⁸ A tisztképzés némi módosítással a brit rendszer másolata volt. Az első japán gőzös a kicsiny, 400 tonnás EMPEROR yacht volt, amelyet 1858-ban Lord Egin ajándékozott a sógunnak Viktória királynő nevében.⁹ A szigetország 1869-ben vásárolta meg első korszerű páncélos cirkálóját, a KOTETSU-t. A nyolcvanas években már több modern hadihajót is rendeltek nyugati gyárakból, elsősorban Nagy-Britanniából, ahol fiatal japán tisztek tanulmányozták a legeredményesebb tengeri nagyhatalom legújabb ismereteit. 1885-ben a Yusen Kisen Mitsubishi Kaisha és a Kyodo Un'yu Kaisha cég egybeolvasztásával létrehozták a tekintélyes kereskedelmi hajózási cég, a Nippon Yusen Kaisha alapját.¹⁰ 1901-ben szolgálatba állították az angol Vickers Sons and Maxim hajógyárban (Barrow-in-Furness) épített MIKASA sorhajót, ami pár évvel később Tógó admirális zászlóshajójaként Csuzimánál írt történelmet.¹¹

A látványos sikerek külpolitikai eredményekhez is vezettek: 1874-ben Tajvant, 1879-ben a Rjúkjú-szigeteket vonták japán ellenőrzés alá, majd a Korea kapcsán kialakult többéves konfliktus a kínai–japán háborúba (1894–1895) torkollott, amelyben már a modern japán flotta vonult fel.¹² Az ország tíz éven belül előbb Kína (1894–1895), majd Oroszország (1904–1905) ellen is győztesen került ki egy háborúból. Az egyenlőtlen szerződésekkel induló kényszerű nyitást Japán előnyösen használta ki, részben saját érdekszférájának növelésére.

1899-ben Nagy-Britannia már elismerte az ország egyenrangúságát, 1900-ban a kínai boxerlázadás leverésében pedig Japán már a nyugatiak oldalán vett részt. Ráadásul Japán itt jelentős erőket vetett be, például a Peking irányába megindított augusztus 4-i hadjárat intervencióinak mintegy egyharmada – 5400 fő – japán katona volt.¹³ Az 1902. évi an-

⁶ Az Osztrák–Magyar Monarchia 1869. október 18-án kötött kereskedelmi egyezményt Japánnal. Józsa Sándor: *Kína és az Osztrák–Magyar Monarchia*. Budapest, 1966. 33.; *Corpus Iuris Hungarici* 1871:XXIX. tc.

⁷ Lavery: *Hajók*, 197.

⁸ Lavery: *Hajók*, 117.

⁹ Dyer, Henri: *Dai Nippon – The Britain of the East*. London, 1904. 116. Henry Dyer az *Imperial University of Tokyo* emeritus professzora volt, így elsőrendű forrásokkal rendelkezhetett.

¹⁰ A cég néhány évtizeden belül a legfontosabb nemzetközi hajózási társaságok közé emelkedett. Az első világháború előtt 78 gőzessel Kína, India, Ausztrália és Európa legnagyobb kikötőibe indított rendszeres járatokat. Szende Gyula: *A világkereskedem technikája – kézikönyv felsőbb kereskedelmi tanintézetek részére*. Budapest, 1913. 70.

¹¹ A hajó 1922-ig szolgált a japán hadiflotta kötelékében. Ma múzeumhajóként áll Jokoszuka kikötőjében. Urban, Eberhard: *Schiffe*. Köln, é. n., 129.

¹² 1894. szeptember 17-én a Jalu folyónál a modern japán hadiflotta fényes győzelmet aratott a kínai hajóhad felett. Lavery: *Hajók*, 223.

¹³ Szeptember közepén a Cseliben (ma: Hopej tartomány) állomásozott 62 ezer fős szövetséges hadseregben a legnagyobb kontingens a 20 ezres japán katonai csoport volt. Józsa: *Kína és az Osztrák – Magyar Monarchia*, 109–110.

gol–japán szövetségi szerződéssel az ország megjelent a formálódó hatalmi szövetségek rendszerében is.¹⁴ Mindez nem bizonyult mellékesnek az orosz–japán háború alakulásában és megítélésében sem. Japán a nyugati imperializmust másolva területi expanzióra és saját érdekszféra kialakítására törekedett, így el tudta kerülni Kína sorsát, miközben a 19. század végén felemelkedett új haditengerészetek közül – mint amilyen a német, az amerikai vagy akár az osztrák–magyar is – talán a legmeglepőbb eredményeket produkálta. Míg a kínai–japán konfliktusra még jobbára csak néhány katonai teoretikus figyelt oda, az orosz–japán háborúból már messzemenő következtetéseket lehetett levonni.¹⁵ Ez utóbbiban Japánt már felkészült, hirtelen megerősödött tengeri hatalomként látjuk a nemzetközi erőterben.

Oroszország és a háború

A Japán és Oroszország között évekig tartó feszült légkör vezetett el az 1904–1905. évi háborúhoz. A japán–kínai konfliktus idején és azt követően az orosz diplomácia elérte, hogy Port Arthurt (ma: Lüshun) 1898-tól huszonöt évre bérbe vették Kínától. A meleg tenger mentén elhelyezkedő kikötő nagy jelentőséggel bírt, mivel Vlagyivosztkkal ellentétben itt nem kellett a hajózást több hónapon át a jég törésével kezdeni. Az oroszok hozzáláttak a Port Arthur közelében fekvő Dalnyij (ma: Talien) kereskedelmi kikötőjének fejlesztéséhez is, mivel komoly gazdasági érdekeket fedeztek fel a Kelet-Kínai Vasút és a Transzszibériai Vasút bővítésében. Az 1900. évi kínai boxerlázadás alatt, majd ezt követően az orosz katonai és diplomáciai mozgások további területi és gazdasági igényeket sejtettek. Jevgenyij Alekszejev tengernagy, II. Sándor törvénytelen fia létrehozta az orosz Csendes-óceáni flottát, és idővel a cár távol-keleti helytartója lett. Az érdekszférákért – különösen a Mandzsúria és Korea kapcsán – zajló viták folytán egyre feszültebbé vált a helyzet a térségben.¹⁶ A diplomáciai viszály odáig vezetett, hogy 1904. február 8–9. éjszakáján a japán haditengerészet egységei megelőző csapást mértek a Port Arthurban állomásozó orosz hajókra. Két orosz csatahajó és egy cirkáló süllyedt el. Másnap reggel Tógó¹⁷ admirális rövid ütközet után blokád alá vette az orosz flottát. A hivatalos hadüzenetre csak február 10-én került sor.

Áprilisban az orosz távol-keleti flotta parancsnoka, Makarov tengernagy PETROPAVLOSK névű zászlóshajójával japán aknára futott, és életét veszítette.¹⁸ Május elején a Jalu folyónál aratott japán szárazföldi győzelem után az oroszok elveszítették Dalnyij kereske-

¹⁴ Nagy-Britannia természetesen ellensúlyozni akarta az oroszok távol-keleti terjeszkedését. Farkas Ildikó: *Az elégedetlen győztes*. História, 26. évf. (2004) 6–7. sz. 47.

¹⁵ A háború elemzését Alfred T. Mahan is elvégezte, aki nagyhatású művei közül az 1911-ben megjelent *Naval Strategy* című munkájában kiemelten tesz említést három tengeri háborúról, melyekből az 1898. évi amerikai–spanyol kivételével kettő Japán konfliktusa volt: az 1894–1895. évi japán–kínai és az 1904–1905. évi japán–orosz háború. Mahan, Alfred T.: *Naval Strategy*. London, 1911. 383–431.

¹⁶ A háború előzményeiről, valamint a háború számos részletét illetően lásd bővebben: Kolonits Ferenc: *Az András-kereszt és a felkelő nap háborúja*. Hadtörténelmi Közlemények, 116. évf. (2003) 1. sz. 77–144.

¹⁷ Tógó Heihacsiró (1848–1934) a befolyásos és a hajózásban is érdekelt Szacuma uradalomban született. 1863-ban még szamuráj páncélban jelen volt, amikor a britek Kagosimát ágyúzták megtorlásul egy brit állampolgár haláláért. 1871–1873 között a Temzén a brit WORCESTER iskolahajón szolgált. 1894-ben a kínai–japán háborúban ő adta le az első lövéseket. A következő évtől kezdve vezető szerepet játszott a japán tisztképzés reformjában. Lavery: *Hajók*, 273.

¹⁸ Bak József – Csonkaréti Károly – Lévy Gábor – Sárhidai Gyula: *Hadihajók – típuskönyv*. Budapest, 1984. 41.

delmi kikötőjét.¹⁹ Augusztus 10-én Vitgeff tengernagy 6 csatahajóból, 4 cirkálóból és 14 rombolóból álló flottája kitört Port Arthurból, és megütközött Tógó 4 csatahajójával, 10 cirkálójával, valamint 48 rombolójával és torpedónaszádjával. A sárga-tengeri csatában a nagy távolságból vezetett ágyútűz japán sikerrel zárult, és az orosz kitörés megghiúsult.²⁰ A támadásokra sem a szárazföldön (Liaojang, Mukden), sem a tengeren nem sikerült az oroszoknak sikeres választ adni. 1904. október 14-én Libavából (a mai lettországi Liepāja kikötőjéből) Rozsgyesztvenszkij tengernagy vezetésével erősítést küldtek a Távol-Keletre. A hajóraj élén 2 régi és 5 újonnan épített csatahajó állt. A hajók egy része a Szezei-csatornán át jutott el Keletre, míg a többség Európa és Ázsia megkerülésével technikai bravúrt hajtott létre, miközben nem csekély diplomáciai bonyodalmat okozott, amikor Dogger Bank-nél október 21–22-e éjszakáján japánnak vélt angol halászhajókra lőtt.²¹ Az oroszok, attól tartva, hogy a britek megtámadják őket a Földközi-tengeren, Afrika megkerülését választották, miközben a Szezen csak a kisebb és öregebb hajók haladtak át. Rozsgyesztvenszkij Madagaszkárnál értesült Port Arthur elestéről, de folytatta útját a Szeze felől érkező Nyebogatov vezette egységekkel megerősítve.²²

1905. május 27-én a Korea és Japán között húzódó Csuzima szorosban a Tógó vezette japán flotta komoly vereséget mért az orosz flottára. A kiválóan kiképzett legénységgel és gyors hajókkal rendelkező Tógó megakadályozta ellenfele északra való áttörését. Sikerült elsüllyeszteni a SUTOROV zászlóshajót, és Rozsgyesztvenszkij is megsebesült, így Nyebogatov altengernagy vette át a parancsnokságot. Másnap reggel még egy rövid ütközetre került sor, végül az oroszok a flotta oroszlátnrészét, összesen mintegy 45 egységet veszítettek el. A hajók elsüllyedtek vagy japán kézre kerültek, néhány semleges kikötőbe menekült. A japánok ugyanakkor mindössze 3 torpedónaszádot és az orosz emberi veszteség 10%-át, körülbelül 600 tengerészt veszítettek.²³

A Baltikumból átvezényelt flotta útja logisztikai, technikai értelemben is óriási teljesítmény volt. Ekkora hajóhad esetében a szükséges utánpótlás megszervezése, a hadihajók felfűtésére szolgáló szén készletezése rendkívül fontos és nehéz feladat volt. A Távol-Kelet egyik legnagyobb hadi- és kereskedelmi kikötője, Vlagyivosztk birtokában Oroszországnak minden lehetősége adott volt egy kiváló logisztikai központ létrehozására. Az orosz hajók felfűtéséhez szükséges szén ideszállításával többek között a fumei Orient Magyar Tengerhajózási Részvénytársaságot is megbízták. A társaság két gőzöse közel 8000 tonna szenet szállított el a Távol-Keletre, a hajókat azonban a célbaérkezés előtt japán hadihajók fogták el.

A fumei Orient Magyar Tengerhajózási Részvénytársaság

Az Osztrák–Magyar Monarchia Japánhoz hasonlóan az új tengerészetek között foglalt helyet, noha az osztrák hadi- és kereskedelmi tengerészet korábban is létezett, és külön-külön is számon tartott intézmény volt – elsősorban a maga geográfiai környezetében.²⁴ A

¹⁹ Krausz Tamás – Szilágyi Ákos (szerk.): *Oroszország és a Szovjetunió XX. századi képes történeti kronológiája 1900–1991*. Budapest, 1992. 25.

²⁰ Lavery: *Hajók*, 270.

²¹ Krausz–Szilágyi: *Oroszország és a Szovjetunió*, 26.

²² Mitchell, Mairin: *The maritime history of Russia 848–1948*. London, 1949. 178–179.

²³ Lavery: *Hajók*, 272.

²⁴ Az osztrák, majd osztrák–magyar tengeri jelenlét nem járt együtt az orosz–japán konfliktushoz hasonló, nagyarányú, nyílt tengeri ütközetekkel (vitatható összehasonlítást ad, de megjegyezzük a lissai és az 1915. májusi otrantói csatát). A kereskedelmi hajózás emellett a Szezei-csatorna kiépí-

Monarchia születésével megerősödött Európa egyik tradicionális szárazföldi nagyhatalma, amely egyre erőteljesebben jelent meg a tengereken is, noha nem lett hagyományos értelemben vett tengeri hatalom.²⁵ A Monarchia tengeri kereskedelmi hajóállománya 1904-ban 290 gőzöst és 17 vitorlást számlált összesen 618 194 tonnatartalommal, melyből Magyarország 144 056 tonnatartalommal, 86 gőzössel és egy vitorlással vette ki részét.²⁶ Az újonnan alakult dualista állam tengeri jelenlétére és erejére jellemző volt, hogy míg a hadiflotta közös fenntartású intézmény volt (1889-től nevében is úgynevezett császári és királyi), addig a kereskedelmi tengerészetet közigazgatásilag szervesen elkülönítve kezelték.²⁷ Ilyen módon létezett önálló magyar kereskedelmi tengerészet, amely 1905-ben komoly veszteséget könyvelhetett el magának.

Fiume közjogi helyzetét az 1868:XXX. törvénycikk 66.§-a szabályozta, kikötőjének fejlesztéséről pedig 1871-ben alkotott törvényt a magyar országgyűlés.²⁸ A tengerészeti közigazgatás alapsejtje, a Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság 1870. október 3-án jött létre, miután Ausztria és Magyarország megállapodott a kereskedelmi tengerészeti közigazgatás szétválasztásáról.²⁹ A közös lobogó használatáról az Ausztriával megkötött és az 1867:XVI. törvénycikkbe foglalt vám- és kereskedelmi szerződés rendelkezett.³⁰ A hetvenes években vasúti összeköttetést sikerült teremteni Magyarország belső területei és Fiume között. A kikötő forgalma már 1890-ben 177,4 millió koronát tett ki, a húsz évvel korábbiak mintegy hat és félszeresét.³¹ Miután az Osztrák–Magyar Lloyd magyar állami támogatása megszűnt – a források átcsoportosításával –, az Adria Magyar (Királyi) Tengerhajózási Rt. a legnagyobb magyar társasággá válhatott, miközben hozzáláttak a kisparti hajózás³² és a szabad-

téség csak a Földközi-tengerre terjedt ki, ekkor még elsősorban csak az Osztrák Lloyd tevékenysége révén.

²⁵ A tengeri hatalom kérdéseire nézve csak utalunk Alfred Thayer Mahan munkáira, Szergej G. Gorskov jelentős munkájára (Az állam tengeri hatalma), valamint Nagy Miklós Mihály: *A tengeri hatalom geopolitikája*. In: Pap Norbert – Tóth József (szerk.): *Változó világ, átalakuló politikai földrajz*. Pécs, 1999. 293–298. munkákra.

²⁶ Ugyanekkor Olaszország 375 gőzössel és 834 vitorlással (összesen 1 189 066 tonnatartalommal), Görögország 214 gőzössel és 176 vitorlással (398 383 tonnatartalom), Oroszország 661 gőzössel és 704 vitorlással (862 909 tonnatartalommal), Japán 691 gőzössel és 6 vitorlással (873 552 tonnatartalommal) rendelkezett. Németország összesen közel 2000 (3 564 798 tonnatartalommal), Nagy-Britannia a gyarmatok nélkül is több mint 9300 gőzössel és vitorlással járta a tengereket. Az adatokban a 100 tonnánál kisebb hajók nem szerepelnek. Az adatok azonosak a Magyar Királyi Tengerészeti Évkönyv (a továbbiakban: MTÉ) az 1905. évre. Fiume, 1906. 318. és Kemény Ödön: *A tengeri kereskedelem*. Fiume, 1906. 78. által közöltekkel.

²⁷ Bővebben: Zsigmond Gábor: *A fiumei magyar tengeri kereskedelmi gőzhajózás kialakulása*. In: KÚT, VI. évf. (2007) 1–2. sz. 60–61.

²⁸ Corpus Iuris Hungarici 1868:XXX. tc.; 1871:XIX. tc.

²⁹ Dubrović, Ervin (szerk.): *Riječka luka*. Rijeka, 2001. 344.

³⁰ A hajók eme sajátos lobogó alatt – a magyar trikolórt is hordozva – közlekedtek, ellenben a hadiflotta piros–fehér–piros lobogójával. A 1867:XVI. tc VI. paragrafusában megfogalmazásában: „Mindkét fél kereskedelmi hajói egy és ugyanazon lobogót használnak, mely az eddigi jelvényekkel a magyar korona alatti országok színeit és czimerét egyesíti.” Corpus Iuris Hungarici 1867:XVI. tc.

³¹ MTÉ: 1891. 1. kötet 50.

³² A kisparthajózás, nagyparthajózás és a hosszújratú hajózás fogalmait az 1879:XVI. törvénycikk az alábbiak szerint írta le: „6. § A kis parthajózás az adriai tengerre terjed, még pedig nyugat felé Santa Maria di Leuca hegyfokig, kelet felé Cap-Clarenzáig, ideértve a lepantói öblöt a joniai szigetekkel, valamint Zante kikötőjét és csatornáját, végre mindazon folyókra, melyek az említett vizekbe ömlenek 7. § A nagy parthajózás az adriai és a földközi tengerre terjed, ideértve Gibraltár szorosát is, melyen azonban túl menni nem szabad. Továbbá a fekete és az azovi tengerre, s Suez csatorná-

hajózás³³ állami támogatásához. Ekkor még csak egyetlen gőzhajóval, az ORIENT-tel folytattak szabadhajózási tevékenységet. A hajó tulajdonosai – a komoly tőkésnek számító Luigi Ossoinack és a vitorlástulajdonos Antonio F. Luppis kapitány – 1893-ban hozták létre az Orient Magyar Tengerhajózási Részvénytársaságot.³⁴ A cég szabadhajózásra vállalkozott, és az 1893:XXII. törvénycikk értelmében állami támogatást kapott. A társaság székhelye Fiume volt, elnökévé Luppis kapitányt nevezték ki, míg Luigi Ossoinack vezérigazgatóként, Luigi Cossulich lovag és Giuseppe Gorup igazgatóként alkották a cégvezetést. A megválasztott felügyelő bizottságba bekerült Enrico Bacchich, Carmine Deseppi, dr. Giovanni Randich és Faustino Weber. A társaság vezetésében tehát többségében helyi vállalkozókat találunk. Már az első éves tevékenység 77 878 Ft hasznot hozott.³⁵ Az ORIENT mellé megvásárolták az 1893-ban Nagy-Britanniában épült BURMA és SIAM teherhajókat. Ezek egyenként mintegy 3000 bruttóregisztertonnával rendelkeztek, méreteik csaknem pontosan megegyeztek egymással. Mindkét hajó közel száz méter hosszú és majdnem 13 méter széles gőzös volt. A 4630 tonna hordképességű BURMA 1893 júniusában állt szolgálatba, a 4680 tonna hordképességű SIAM pedig júliusban indult el először Giovanni Randich kapitány parancsnoksága alatt.³⁶ A hajótulajdonosi társulás az év május 17-én részvénytársasággá alakult egymillió forint alaptőkével, ami 2000 darab, egyenként 500 Ft-os részvényből tevődött össze. Az új társaság különösen a Távol-Keletre irányuló forgalomban kívánt részt venni, kihasználva, hogy az ezeken a vonalakon aktív trieszti Osztrák Lloyd nem különösebben vette figyelembe a fiumei magyar igényeket. Az Orient az 1896. évi ezredévi kiállításon már bemutatta tevékenységét a széles hazai közönség előtt is.³⁷ A társaság tevékenysége rendben folyt, két komolyabb balesetet leszámítva: 1902. február 15-én a JAVA fedélzetén, Townsende kikötőjében tűz ütött ki, és ugyanebben az évben március 7-én a SIAM gőzös Adelaide közelében megfeneklett.³⁸

Az Orient 1904-ben egy minden bizonnyal kedvezőnek ígérkező üzletet kötött egy londoni cégen keresztül az orosz kormánnyal jelentős mennyiségű szén Vlagyivosztkba szállítására. A cég vezetői még nem sejtették, hogy az ügylet fennállásuk legnagyobb veszteségéhez fog vezetni. A társaságnak ekkor hat hajója volt: BURMA, SIAM, KOBE, BORNEO, JAVA,

ra, a vörös tengerre, az Adenig terjedő partokra és mindazon folyókra, melyek az említett vizekbe ömlenek. 8. § A hosszújáratú hajózás valamennyi tengerre és az azokból megjárható minden vizekre terjed ki. 9. § Kis- vagy nagy parthajózású hajóknak megengedhető, hogy a 6. és 7. §-ban megszabott határokon túl is üzhessék a parthajózást, számukra külön kijelölt partrészekre és az ott beömlő folyókra, a nélkül, hogy ezért minőségüket meg kellene változtatniok.”

³³ Alapvetően megkülönböztetjük a vonalhajózást, szabadhajózást, valamint a később kialakult speciális hajózást. A szabadhajózásban a hajók azokat a kikötőket keresik fel, azt az útvonalat járják, amelyre a legnagyobb fuvardíjat kapják.

³⁴ A Fiumében gyakori olasz elnevezéssel: *Società anonima ungherese di armamento marittimo Oriente*. Az 1891-ben Sunderlandben épített ORIENT gőzös tulajdonosai döntően fiumeiak voltak, de egy trieszti és egy párizsi lakos mellett egy keszthelyi is találunk, aki a kimutatásokban Rosenberg Luigi di Samuele néven szerepel. Lásd: MTÉ: 1893. 290.

³⁵ Castelli, N. – Gellner, E.: *Armatori liberi*. Trieste, 1991. 7. A vonatkozó részek Veperdi András ny.á. tengerészkapitány fordításában.

³⁶ A SIAM vízrebocsátása után rövid ideig RESOLVE néven egy newcastle-i cég, a Mc Intyre Bros. and Co. tulajdonában volt. Castelli–Gellner: *Armatori liberi*, 7.

³⁷ A társaság a BURMA, a SIAM és az ORIENT gőzösök makettjeit, a három hajó leírását és egy villamos fényszórót mutatott be a millenniumi kiállításon. Az 1896-iki ezredéves országos kiállítás általános katalógusa. 10. csoport. Közlekedés. Hajózás. Tengerészet. X/3. Tengeri hajózás (Solymásy Endre) Kiállítási tárgyak jegyzéke. Budapest, 1896. 62.

³⁸ Castelli–Gellner: *Armatori liberi*, 7.

LUZON. A gőzösök 4600 és 7000 tonna közötti hordképességgel bírtak, valamennyit a távolkeleti kereskedelemre szánták. Az Orient ezzel a flottával a hajók tonnatartalmát nézve (15 010 tonna) a második legnagyobb társasága volt az akkori magyar tengerészetnek.³⁹ A cég két legkisebb hordképességű hajóját adta bérbe az orosz szénszállítás céljaira. Az orosz–japán háborúban az európai nagyhatalmak állásfoglalását követően az Osztrák–Magyar Monarchia február 17-én jelentette be semlegességét. Gołuchowski külügyminiszter hivatalos – a magyar delegáció külügyi albizottságának ülésén elhangzott – álláspontja szerint a Monarchia egyenlően fog eljárni mind az orosz, mind a japán fél irányába, fegyvert és élelmiszert egyik félnek sem fog szállítani. Ugyanakkor Gołuchowski az esetleges egyéb megrendelések teljesítését nem zárta ki.⁴⁰

A BURMA és a SIAM sorsa

A hajók útja

A flumei kikötőben regisztrált BURMA és SIAM gőzösök 1904. november 11-én Londonban az Orient és a londoni Mann George Co. között létrejött hajóbérlési szerződésben foglaltak alapján indultak útnak a szerződés megkötése után néhány nappal.⁴¹ A későbbi hadizsákmány-bírószági vizsgálati jegyzőkönyvek szerint Londonban a glasgow-i Saint Vincent nyegyed 127-es számon bejegyeztet, Grabovszky nevű kereskedőn keresztül jött létre a szerződés.⁴² Minden bizonnyal a megállapodás minél nehezebben követhető megkötése volt a cél.

Mindkét hajó Cardiffban körülbelül 4000–4000 tonnányi antracitot⁴³ vett fel. A *charter party*ban és a hajóraklevélben mindkét hajó esetében Hongkong, Sanghaj, illetve Csingtao⁴⁴ úticélokot jelölték meg. Itt máris megjegyezzük, hogy a *charter partynak*, avagy hajóbérlési szerződésnek nem volt jól körülírható, egységes, nemzetközileg elfogadott szabályozása, ami a hajók sorsát illetően sem mellékes tényező. Általánosnak tekinthető, hogy az ilyen szerződések esetében mindkét fél – nyilván kölcsönös érdekből – számos ponton kikötötte, hogy a vitára okot adható események orvoslására mely törvények, szabályok tekinthetők irányadónak. A felek a vitatható, kényes kérdések ügyében igyekeztek megállapodni, de ez a pontos szabályozás hiányában mindig kétes, többféleképpen értelmezhető maradhatott. Ráadásul a jelen esetben háborús környezetben kellett a hajóknak az utat teljesíteni. Ebből adódóan a hajóraklevélben a címzettet például „utasítástól függő”-ként jegyezték, de az útvonallal kapcsolatosan is számos olyan intézkedés történt, ami a hajó elfo-

³⁹ A legnagyobb magyar tengerhajózási társaság az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. ekkor 32 hosszújratú gőzössel és 41 578 tonnatartalommal rendelkezett. MTÉ: 1905. 290.

⁴⁰ Szerdahelyi István: *Az orosz–japán háború és a magyar politikai közvélemény*. In: Farkas Ildikó – Szerdahelyi István – Umemura Yuko – Wintermantel Péter (szerk.): *Tanulmányok a magyar–japán kapcsolatok történetéből*. Budapest, 2009. 50–51.

⁴¹ *Meidzsi szándicsúnáná hácsinen Szen eki Hokáku Sinkensi*. (Háborús hadizsákmány-bírószági vizsgálati jegyzőkönyvek. (a továbbiakban: *Jegyzőkönyvek*) Meidzsi 37–38. évében. Tokió, 483. Meidzsi 39. 6. hó, vagyis 1906. 6. hó. A jegyzőkönyveket a Legfelsőbb Hadizsákmány-bírószág Elszámoló Bizottsága adta ki.

⁴² *Jegyzőkönyvek*: 484., 520.

⁴³ Az antracit a legtokéletesebb minőségű kőszén. Majdnem tiszta szén, széntartalma 85–94% között van. A fekete és barna kőszénhez képest kevésbé füstöl, ám bányászata költségesebb, így maga a szén is drágább. Kiváló fűtőértéke miatt a gőzhajók üzemanyagaként is használták.

⁴⁴ Csingtao kikötőváros neve több alakban is ismert. Németül: Kiautschou; pinyin átírásban: Jiaozhou bay, angolul: Kiaochau; mai neve: Quingdao. A szövegben a mai magyar nevet használtuk.

gása után jogi problémákat vetett fel. Az Adria Rt. titkára, későbbi cégvezetője, Kemény Ödön 1906-ban írt kitűnő munkájában így írt a *charter party*ről: „A hajónak egészben vagy részben való bérlése esetén hajóbérlési szerződés (*charter party*) állítatik ki [...] A hajóbérlési szerződés lényegileg abban különbözik a darabáruk, egyes áruküldemények elhajózására vonatkozó egyéb megállapodásoktól, hogy tárgya nem az elszállítandó áru, hanem a hajó, vagy annak egy része. A hajóbérlési szerződésnél, amelynek megkötését az általánostól eltérő, merőben különleges feltételek teszik szükségessé, elméletben alig állapíthatók meg azon pontok, amelyek az ilyen szerződésbe felveendők. Az egyes országokban erre vonatkozólag fennálló törvények, hatósági rendeletek, a helyi szokások és a gyakorlat esetről-esetre változó körülményekre utalják a feleket.”⁴⁵ Létezett olyan bérlési forma is, ahol a hajót nem egy útra, hanem egy meghatározott időszakra bérelték ki (*time charter*), de nemzetközi formája ennek sem volt. A *charter party* teljesítéséért ugyanakkor mindenkor szavatolt maga a hajó, annak felszerelése, rakománya, valamint fuvardíja.⁴⁶ A bérlési szerződésben a hajótulajdonos ugyanis a szerződésben megnevezett hajót volt köteles rendelkezésre bocsátani, azt még a megnevezett hajóval mindenben azonos besorolású hajóval sem pótolhatta egyikőnyen. A rakományt csak tengeri baleset vagy veszély esetén lehetett más hajónak átadni.

A BURMA – japán források szerint – a *charter party*ban és a hajóraklevélben Hongkong, Sanghaj, illetve Csingtao úticélokkal megjelölve, november 19-én hagyta el a cardiffi kikötőt.⁴⁷ Az út során a hajó kapitánya N. Valentin volt, mellette a hajó első tisztje az ugyancsak tapasztaltnak számító, évek óta az Orient társaság alkalmazásában álló Giuseppe Paicurich. A SIAM négy nappal később, november 23-án hajózott ki Cardiffból ugyanezen úticélokka.⁴⁸ A SIAM kapitánya S. Xigga volt, aki mellett elsőtisztként A. Stipanovich másodosztályú kapitány szolgált. Többhetes út után – egymástól pár nap eltéréssel – mindkét hajó befutott Hongkongba. A BURMA 1905. január 9-én érkezett meg a hongkongi kikötőbe, ahol további úti célként Csingtaót nevezték meg. A kiléptető dokumentum átvétele után azonban megkísérelte az átkelést a Hokkaidó északi és Szahalin déli partja között húzódó Soya-szoroson. A SIAM ugyanígy járt el.

A mintegy 40 km hosszú Soya-szorosban az úszó jég miatt veszélyesnek tűnhetett az út folytatása, így délebbre kellett fordulniuk, és a Hokkaidó és Honsú közötti Cugaru-szoroson keresztül próbálták eljutni Vlagyivosztkba.⁴⁹ Kádár F. Iván kapitány szerint a kapitányoknak két választásuk lehetett: vagy áttörnek a két japán sziget között, vagy a Japán és Kína közötti vizeken folytatják útjukat.⁵⁰ Ez utóbbi legalább tíz napig tartott volna, amire valószínűleg nem voltak felkészülve, sem az élelem, sem a vízkészlet nem volt elegendő, ráadásul saját szénük is fogytán lehetett. Így a Cugaru-szoroson át vezető út kínálta az egyetlen gyors és reális – ám a japán felségvizek miatt kockázatosabb – lehetőséget Vlagyivosztkba. A szorost a japánok jól őrizték. A BURMA gőzöst 1905. január 25-én este 21.15 órakor

⁴⁵ Kemény Ödön: *A tengeri kereskedelem*. Fiume, 1906. 104.

⁴⁶ Kemény: *A tengeri kereskedelem*, 104.

⁴⁷ Jegyzőkönyvek, 484.

⁴⁸ Jegyzőkönyvek, 519.

⁴⁹ Kettősfenék híján az úszó jég okozta sérülés miatt a hajók könnyen elsüllyedhettek volna. Ráadásul nem konvojban haladtak, így egymás megsegítésére sem számíthattak.

⁵⁰ Kádár F. Iván: *Két magyar hajó története 1905-ből*. Magyar Hajózás, internetes tartalom: www.mahart.hu letöltve: 2003. 01.13.

fogta el a 30. sz. japán torpedóhajó.⁵¹ A SIAM gőzöst pár nappal később, január 31-én délután 16.45 órakor találta meg Hokkaidó előtt az ASAMA császári cirkáló.⁵² Az ASAMA részt vett a csemulpói, majd a csuzimai ütközetben is, de a háború egy részében Hokkaidó és a Kuril-szigetek partjainál, valamint a vlagyivosztoki kikötő blokádjánál osztották be járőr szolgálatra. A hivatalos hadijelentések gyűjteménye⁵³ pontosan megadja a hajók elfogásának helyét is. Ezek szerint a BURMA-t a Hokkaidó sziget délkeleti csücskénél fekvő Shiokubi-fok közelében (Shiokubi misaki), attól délkeletre körülbelül 10 tengeri mérföldre, a SIAM gőzöst az Erimo-foktól (Erimo-misaki) délnyugatra körülbelül 10 tengeri mérföldre, az előbbitől valamivel keletebbre fogták el.

A hajók elfogásáról a magyar sajtó is hírt adott – igaz, csak távirati stílusban: „London, január 27. (Magántávirat) A japániak által elkobzott Burma nevű magyar gőzös novemberben indult el szénnel megrakva Cardiffból Vladivosztkba. A Burma értékének negyedrézéig volt biztosítva. Ez a hetedik elkobzott szénszállító hajó. Eddig 30 angol gőzös jutott el Vladivosztkba és 50 még uton van”⁵⁴ – írja a Magyarország című lap. Pár nappal később ugyanitt közlik: „A Reuter-ügynökség jelenti Tokióból: A Vladivosztkra szánt kardiffi szénnel megrakott Sziám nevű magyar gőzöst tegnap Hokhaido magasságában elfogták.”⁵⁵ A gőzösöket elkobozták, amire természetesen a tulajdonos Orient keresetet nyújtott be. A cég képviselője Akijama Genzó ügyvéd volt. A hadizsákmány-bíróság vizsgálatához a 30. sz. japán császári torpedóhajó helyettes parancsnoka Akijosi Sóicsi eskü alatt tett írásbeli nyilatkozata, valamint Valentin kapitánnyal és első tisztjével, Giuseppe Paicurichcsal folytatott kihallgatások jegyzőkönyvei, a hajóregiszter, a *charter party*, a hajóraklevél, a hajónapló és a hongkongi kiléptető dokumentumok szolgáltak. A SIAM ügyének kivizsgálásához az ASAMA japán császári cirkáló helyettes parancsnoka, Ogura Josiaki eskü alatt tett írásbeli nyilatkozata, valamint a SIAM gőzös hajókapitányával, Xiggával és első tisztjével, Stipanovichcsal folytatott kihallgatások jegyzőkönyvei, valamint a hajó iratai szolgáltak. Az elfogott hajók ügyét a Jokoszukai Legfelsőbb Hadizsákmány-bíróság vizsgálta.⁵⁶

A tárgyalások

A magyar sajtó az elkobzásról is beszámolt, igaz, február 11-én csupán ennyi jelent meg: „London, február 10. A Lloyd-társulatnak jelentik Nagasakiból, hogy a »SIAM« nevű magyar gőzöst szállítmányával együtt jogos kobozmánynak minősítették.”⁵⁷ Az újságok nem verték nagy dobra a nehezen nyomon követhető szerződéssel Oroszországnak szentet szállító két hajó sorsát. A hajók ráadásul az iratokban megnevezett útvonaltervek helyett látszólag titokban indultak el Vlagyivosztk felé. 1905. április 28-án (Meidzsi 38. 4. hó 28.) a Jokoszukai Legfelsőbb Hadizsákmány-bíróság a gőzösöket hadizsákmánynak minősítette. A döntés ellen az Orient fellebbezést nyújtott be. A cég képviseletében az elnökök, Luigi

⁵¹ *Nyicsiro Rikukájgun Kóhosú* (Japán–orosz hivatalos hadijelentések gyűjteménye) (a továbbiakban: Hadijelentések) 4. kötet. Tokió, 1905. 95.

⁵² *Nyicsiro Kájgunki* (A japán–orosz háború tengeri ütközeteinek története) Tokió, 1906. 237. „Háborúban szerzett hajók/Egyéb hajók” című függelékben. Érdekes, hogy ez a forrás a hajóregiszter besorolásánál Ausztriát jelöli meg tulajdonosként, de a Jegyzőkönyvek már helyesen osztrák–magyar gőzösről írnak.

⁵³ *Hadijelentések*, 120–122.

⁵⁴ Magyarország, 1905. január 28. 9. Az újságcikk-szövegeket eredeti helyesírásuk szerint közöljük.

⁵⁵ Magyarország, 1905. február 3. 6.

⁵⁶ Jegyzőkönyvek, 484., 519.

⁵⁷ Magyarország, 1905. február 11. 6.

Cossulich, illetve Cunradi jogi képviselőjük és ügyvédjük, Akijama Genzō által adták be papírjaikat.

Akijama több pontból álló érvelésével kérte az elkobzásról szóló határozat visszavonását. A cég jogi képviselője azzal érvelt, hogy a *charter party*ban megjelölt rendeltetési helyeken kívül eső egyéb kikötők érintése a bérlő saját felelősségi körébe tartozik. Erről a tulajdonos értesítése nem követelhető meg. Mivel az ítélet a hajó hadi csempészárúnak minősített rakományát a hajótulajdonos tulajdonának tekintette, és ezért mindkettőt elkobozta, elsődlegesen azzal védekezett, hogy a hajó rakománya és a hajó tulajdonosa nem azonos, következésképpen a hadi csempészárúnak minősített rakománnyal együtt a hajó nem kobozható el. Az úticél elhallgatásának vádját cáfolva rámutatott arra, hogy Hongkongban a kiléptető dokumentumban Csingtao feltüntetése csupán egy kényelmes megoldás lehetett, ami adminisztrációs könnyebbséget jelentett a gőzösöknek.⁵⁸ Akijama elmondta, hogy bár a bíróság határozatában a hajó elkobzásának okaként a csalást, az adatok meghamisítását és a hadi csempészáru szállítását jelölte meg, véleménye szerint a csalást és a csempésztést egyáltalán nem lehet bizonyítani. Kifejtette továbbá, hogy az elfogásból eredő állásidőből a hajó tulajdonosának szállítási díj és egyéb költségek tekintetében anyagi kára származott, amelyet meg kell téríteni. Hozzátette, amíg a hajótulajdonosok csalásban történő közrejátszása nem bizonyítható egyértelműen, addig a hajó nem is kobozható el. Szerinte a bíróságnak nincs elég bizonyítéka a szándékos megtévesztésre és az elfogás kikerülésének szándékára. Akijama azzal is védekezett, hogy a hajó tulajdonosa a hajót bérbe adta a rakomány tulajdonosának, így az Orient nem számíthatott arra, hogy az iratokban megnevezett úticélokra kívül más rendeltetési hely is várható. A hajóbérleti szerződést az angol törvények szerint kötötték, amelyek szerint bérleti viszonyban a hajó felügyelete és birtokjoga ideiglenesen a bérlőre terhelődik. Eszerint a hajótulajdonos nem felelős a hajóbérleti szerződésben foglalt rendeltetési helyeken kívüli eseményekért. Akijama érvelése szerint, ha a hajó bérlője titokban a hajó kapitányának úticélként Vlagyivosztokot rendelte el, és a kapitány eszerint járt el, az nem jelenti azt, hogy abban a hajó tulajdonosa is közreműködött volna. Noha a hajó kapitánya a hajó tulajdonosának törvényes képviselője, amennyiben túllépi hatáskörét, és szabálytalanságot követ el, az nem róható fel a hajó tulajdonosának. A védekezés ötödik pontja arról szólt, hogy a hajó elindulásakor a kapitány a bérlő utasításának megfelelően Hongkongba érkezett, majd ellenkező utasítást kapott, hogy változtassa meg úticélját Vlagyivosztokra. A hajó elindulása pillanatában tehát nem volt még eldöntve, hogy Vlagyivosztok lesz a rendeltetési hely, csak a Hongkongba érkezés után jövő utasításban esett szó először az orosz kikötőről. Ez megmagyarázná a dokumentumokban található ellentmondásokat. A Hongkongból való kilépő dokumentumban szereplő Csingtao úticélt a bonyolult ügyintézés leegyszerűsítése érdekében tüntették fel, ami csupán egy, a hatóságok felé történő szabálytalan bevallásnak minősülhet. Ehhez tartozik még, hogy Hongkong elhagyása után a hajónaplóban viszont feltüntették Vlagyivosztokot, amiből látható, hogy nem akartak a császári hadihajók elől rejtőzködni. Akijama szerint a kiléptető dokumentum egyébként sem elsődleges fontosságú a hajó okmányai között, ahogy az az angol hadizsákmányolásról szóló szabályzat 177. és 194. paragrafusában is áll. A kiléptető iratokra hivatkozva nem volna szabad olyan horderejű ítéletet hozni, mint a hajó elkobzása. Végül megjegyezte, hogy a japán hadizsákmányolásról szóló törvényben a szén hadiárúnak minősül, ugyanakkor a Vlagyivosztokba mint kereskedelmi kikötőbe szállított szén katonai célú felhasználása nem igazolható.

⁵⁸ Jegyzőkönyvek, 484.

A Jokoszukai Hadizsákmány-bíróság államügyésze, Ucsida Sigenari válaszában – röviden összefoglalva – a következőket fejtette ki: A vlagyivosztoki úticél már a cardiffi kihajózás előtt biztos lehetett, azonban ennek ellenére a hajóbérleti szerződésben és a hajóraklevélben a semleges Hongkong, Shanghai, illetve Csingtao úticélokot jelölték meg. A Hongkongból való kihajózás után a kiléptető dokumentumon Csingtao szerepelt, ami nem egyszerű figyelmen kívül hagyás vagy a bonyolult ügyintézés elkerülése érdekében tett lépés volt, hanem a rendeltetési hely szándékos elhallgatását és az elfogás előli rejtőzködést célozta. Ucsida kitért arra, hogy Vlagyivosztoki Oroszország jelentős hadikikötője, az orosz–japán háború óta az orosz erők bázisa, ahol a hagyományos kereskedelmet beszüntették. Az ő felfogásában a szállított finomszén egyértelműen katonai felhasználású, háborús tiltott áruknak minősíthető. A hajók így csalással háborús csempészárú szállítását vállalták, ezért rakományukkal együtt elkobozhatók. Ucsida Sigenari nem tért ki részleteiben a hajótulajdonos szerepére, de vélelmezte, hogy a hajóbérleti szerződésben feltüntetett hamis úticélok megállapításáról a tulajdonosnak tudnia kellett. Akijama felvetésére reagálva ugyanakkor szóvá tette, hogy a csalásban a tulajdonos részvétele nem hat ki a végső ítéletre, vagyis a tulajdonos akár részt vett benne, akár nem, az nem változtat az ítéleten. Megjegyezte még, hogy a hajó irányváltatása és a Soya-szoroson megkísérelt átkelés annak bizonyítéka, hogy a hajók megpróbálták elkerülni az elfogást. Az Akijama által felvetett többi kérdés Ucsida államügyész szerint nem igényelt választ.⁵⁹

Egy másik jegyzőkönyv tanúsága szerint a felperes Orient kérelmében azzal is támadta a döntést, hogy semleges állam polgáraként hadviselő országok egyik kikötőjébe történő szállítás a semleges kereskedelem szabadsága alá esik. A fiumei cég álláspontja szerint a kereskedelmi kikötői státuszt birtokló Vlagyivosztockba szállított szenet ipari felhasználásra és nem katonai felhasználásra szánták. Bizonyíték hiányában azonban ezt nem fogadták el.⁶⁰ A vizsgálati jegyzőkönyv azt írja, hogy a hajó cardiffi szénrakományának vlagyivosztoki rendeltetése már a Cardiffból való kihajózásakor eldőlt. A *charter party*-ban és a hajóraklevélen semleges kikötők (Hongkong, Sanghaj, Csingtao) feltüntetése, majd a Hongkongból való kiléptetés során Csingtao megnevezése nem volt védhető, miközben a hajók a kikötő elhagyása után megfordultak, és a Soya-szoroson próbálták meg Vlagyivosztockba jutni. Mindez nyilván nem történhetett pusztán figyelmen kívül hagyásból. A japán vélemény szerint mindezek azt igazolták, hogy szándékosan elhallgatták a rendeltetési helyet, és próbálták elkerülni, hogy japán hajók észleljék és elfogják őket. Érdekes ugyanakkor, hogy a Hongkongból való kihajózás után a hajónaplóban Vlagyivosztockot szerepeltették. A japán fél értelmezése szerint ez is azt mutatta, hogy az addigi dokumentumokat megtévesztésül hamis adatokkal állították ki.⁶¹ Az esetet tovább bonyolította, hogy Vlagyivosztock egyszerre kereskedelmi és hadikikötő is volt, a szállított szenet pedig kereskedelmi, ipari felhasználásra alkalmas áruként törvényesen vihették Vlagyivosztockba. Ehhez azonban hozzá kell tenni, hogy Vlagyivosztock nemcsak a Távol-Kelet egyik legfontosabb kikötője és az orosz flotta álmáshelye, de a japán–orosz háború óta az orosz hadsereg egyik ellátó bázisa is volt. A hadianyagok készletezése komoly erőkkel folyt a kikötőben, miközben szinte teljesen beszüntették a szokásos kereskedelmi tevékenységet. Japán a szénszállítmányt katonai felhasználásra szánt háborús dugárúnak tekintette, ellenkezőjére nem sikerült egyértelmű bizonyítékokat találni.

⁵⁹ Jegyzőkönyvek, 488–494.

⁶⁰ Jegyzőkönyvek, 496.

⁶¹ Jegyzőkönyvek, 486.

Csak a BURMA rakománya 4106 tonna szén volt.⁶² A SIAM 4100 tonna szenet vitt.⁶³ Természetes tehát, hogy a Mann George Co. is keresetet nyújtott be. Míg a fiumei Orient első-sorban a hajó, a londoni cég a rakomány elkobzása ellen ágált.⁶⁴ A Mann George képviselői a BURMA esetében N. Valentin, a SIAM esetében Xigga kapitányok voltak, a fellebbezést Akijama Genzó ügyvéd nyújtotta be. Akijama a már ismertetett álláspontot fogalmazta meg, hivatkozva a semleges, kereskedelmi célú szállításra. Egyik fél sem tudta azonban egyértelműen bizonyítani, hogy a rakomány milyen felhasználási rendeltetéssel indult útnak. A legfelsőbb bíróság döntése szerint logikus feltételezés, hogy a háború idején katonai támaszpontként működő Vlagyivosztkba a szén a hadihajók felfűtésére érkeztetett volna. Ennek tényét a hajó iratainak zavara is alátámasztja.⁶⁵ A jegyzőkönyvek Meidzsi 38. év, 4. hó 28-án és Meidzsi 38. év. 8. hó 26-án, vagyis 1905. április 28-án és augusztus 6-án keletkeztek. Az ügy vizsgálata tehát több hónapokig tartott.

Fentebb már jeleztük, hogy korabeli egységes, nemzetközi jogi álláspontok hiánya hossz-szas tárgyalásokra, vitákra, az ügyek elhúzódására adott módot. Bár a két hajó sorsa további jogi szempontú elemzést is megérdemelhet, röviden megjegyezzük, hogy definíciószerűen „a zsákmányjog szempontjából a hajórakományt hadi dugáruvá az a minősége teszi, hogy az ellenség számára szánták, és annak számára használható vagy hadicélokra alkalmas”.⁶⁶ Csupán a vonatkozó részleteket emelve ki a hadi dugáru (*konterband*, *contra bannum* = tilalmat megszegő) fogalmából, megjegyezzük, hogy a hadicélokra szánt javakra (például lőszer, fegyverek stb.) az abszolút *konterband* kifejezés ismert, míg az úgynevezett relatív *konterband* az, „amit civil és katonai célra egyaránt lehet használni, így az élelmiszer, takarmány, ruházat, üzemanyag stb”.⁶⁷ Vagyis a két hajó által szállított szén ez utóbbi kategóriába tartozik. Bár abszolút dugáru esetében az ellenséges kikötőbe tartó semleges hajó akár el is kobozható, a jelen esetben relatív dugárurol beszélhetünk, ám egy-szersmind vitatható érvelésekről és rendezetlen jogi környezetről.

A hajók későbbi sorsa

A jogi polémiákat követően végül mindkét hajót elkobozták. A Fiumében megjelent 1906. évi Magyar Királyi Tengerészeti Évkönyv kimutatásában csupán a következő bejegyzés szerepel a két hajó neve mellett: „A japánok által lefoglalva.”⁶⁸ Az Orient a megmaradt négy gőzösével – BORNEO, JAVA, LUZON, KOBE – folytatta tovább tevékenységét.⁶⁹

A BURMA ekkor már ESAN MARU néven járta a vizeket. A hajó új neve az elfogás helyére utalt. A Cugaru-szorosban található Esan-fok Hokkaidó déli kiszögellésének a neve, amelynek közelében a 30. sz. japán torpedóhajó a gőzösre rátalált. Az ESAN MARU anyakikötője 1913-ban Javara lett, a tulajdonos pedig a Sósó Jókó. 1920-ban visszakerült a kormány tulajdonába, tíz évvel később pedig újra Javara kikötővel, de Takahasi Rikicsi tulajdonában találjuk. A gőzös 1935-ben kapott újabb nevet, ekkor kínai tulajdonba került, és LEE SHUN-

⁶² Jegyzőkönyvek, 495.

⁶³ Jegyzőkönyvek, 532.

⁶⁴ Jegyzőkönyvek, 494–495., 498.

⁶⁵ Jegyzőkönyvek, 499–501.

⁶⁶ Kajtár István: *A tengeri zsákmányjogról*. Tudományos Dialóg Jogtörténeti Különszám Pécs, 2000. 9.

⁶⁷ Kajtár: *A tengeri zsákmányjogról*, 9.

⁶⁸ MTÉ: 1906. 301.

⁶⁹ MTÉ: 1906. 214.

ként szerepelt, a Lee Shun társaság hajójaként járta a vizeket.⁷⁰ Anyakikötője az a Tientsin lett, ahol az 1900. évi kínai boxerlázadást követően egykor osztrák–magyar *settlement*, vagyis kereskedelmi telep működött. Egyes adatok szerint a második világháború közepén japán rendeltetéssel közlekedett RIJUN GO néven, majd a háború utolsó évében (1945. január 17-én) tájfunkatasztrófát szenvedett.⁷¹ A hajót 1955-ben törölték a *Lloyd's Register of Shipping*ből.⁷²

A SIAM nem volt ilyen hosszú életű. A hajó ERIMO MARU néven került japán tulajdonba. Megjegyezzük, hogy a hajó neveként egyes helyeken szereplő KINSHOO név az ERIMO fok ideogrammáinak másik lehetséges olvasata. Japánban vélhetően nem a KINSHOO olvasattal nevezték el a hajót, mivel az elfogás helyének neve is Erimo, így a hajó esetenként feltűnő KINSHOO elnevezése vagy KINSHOO-ról ERIMO-ra történő átkeresztelése minden bizonnyal ebből a tévedésből fakad. A gőzös Oszaka kikötővel, az „Osaka Shosen Kabushiki Gaisha” néven jegyzett társaság tulajdonában volt. 1920-ban a hajó újra európai regiszterbe került, ekkor spanyol lobogó alatt közlekedett IGNACIO névvel. Anyakikötője Bilbao volt. A hajót 1924-ben Spanyolországban bontották el.⁷³

Az Orient saját veszteségét a brit sunderlandi hajógyárból rendelt, 4600 bruttóregisztertonnás SIAM II. megvásárlásával kompenzálta. A gőzös 1906 januárjában állt szolgálatba.⁷⁴ A cég BURMA névvel csak 1912-ben állított forgalomba új hajót. A tekintélyes méretű, 7450 tonna hordképességű BURMA II. ugyanabban a gyárban épült, ahol az ekkor már ESAN MARU néven működő „társaság”.⁷⁵ Az Orient az első világháború kitörésekor 6 hajóval rendelkezett (BORNEO, BURMA II., JAVA, KOBE, LUZON, SIAM II.).⁷⁶ A BURMA és a SIAM elfogása az orosz–japán háború időszakában a magyar kereskedelmi tengerészet legnagyobb, háború idején elszenvedett vesztesége volt 1914 előtt. Ezt a veszteséget az akkori második legnagyobb magyar tengerhajózási cég szenvedte el, amely hajóit csak jóval később tudta pótolni. Maguk a gőzösök évtizedekkel túléltek a fiumei magyar tengerészet megszűnését és a Monarchia széthullását.

⁷⁰ Castelli–Gellner: *Armatori liberi*, 12–13.

⁷¹ Magyar hajóregiszter honlapja: www.hajoregiszter.hu Letöltve: 2009. november 7.

⁷² Castelli–Gellner: *Armatori liberi*, 13.

⁷³ Castelli–Gellner: *Armatori liberi*, 16. A kitűnő olasz munka is KINSHO MARU, majd YERIMO MARU olvasatot ad meg, mintha a hajót átvennének volna, amikor a kormány átadta azt az említett oszakai cégnek. A hajó neveit itt természetesen nem a magyar átírás szabályai szerint adja meg.

⁷⁴ Castelli–Gellner: *Armatori liberi*, 7.

⁷⁵ MTÉ: 1913. LXII.

⁷⁶ MTÉ: 1915. 166.

Függelék

A SIAM adatai⁷⁷

Építés éve	1893
Építés helye:	Hebburn on Tyne (Nbr.)
Legnagyobb hossz:	98,88 m
Legnagyobb szélesség:	12,50 m
Tonnatartalom teljes és tiszta súly szerint: ⁷⁸	3160/1991
Hordképesség: ⁷⁹	4680 t
Lóerő:	220/1050
Menetsebesség:	10 csomó
Legénység:	22 fő

A Burma adatai⁸⁰

Építés éve	1893
Építés helye:	West-Hartlepool (Nbr.)
Legnagyobb hossz:	99,21 m
Legnagyobb szélesség:	12,60 m
Tonnatartalom teljes és tiszta súly szerint:	3071/1974
Hordképesség:	4630 t
Lóerő:	240/1200
Menetsebesség:	10 csomó
Legénység:	22 fő

⁷⁷ MTÉ: 1905. 246–247. adatai szerint

⁷⁸ A fogalmak tisztázására a már idézett Kemény Ödön – az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt. titkáráként írt – 1906-ban Fiumében megjelent kitűnő szakmunkáját idézzük: „Köbméter alapján történő számítás esetén a köbméternek 2,83-al való elosztása adja a tonnatartalmat. A hajó összes helyiségeinek felmérése és kiszámítása után nyert tonnatartalom a hajó bruttó tonnatartalma. A tiszta tonnatartalom azon hajóterület, amely a gépháznak, a kőszéntárnak és a személyzet részére szolgáló résznek a bruttó-tonnatartalmából való levonása után fennmarad.” Kemény: *A tengeri kereskedelem*, 93.

⁷⁹ „Hordképességnek (Tragfaehigkeit, dead weight) nevezik azon árumennyiség súlyát, amelyet a hajó tengerálló képességének veszélyeztetése nélkül elbir és amelylyel rendesen hajózni képes. Ezen súly egysége a súlytonna. (Az osztrák–magyar monarchiában 1000 kg., Angliában 1016 kg.)” Kemény: *A tengeri kereskedelem*.

⁸⁰ MTÉ: 1905. 230–231. adatai szerint

GERGELY MÁTYÁS TÓTH – GÁBOR ZSIGMOND

The seizure of two Hungarian steamships during the Russo-Japanese War

Prior to World War I, the only military losses of the Hungarian navy were two steamers called Burma and Siam seized by the Japanese war prize court. The story of these two ships has never been discussed in Hungarian historiography yet.

The ships belonged to the Orient Hungarian Maritime Transport Company founded in 1893. The company was founded by local entrepreneurs in the town of Fiume, which had been the part of Hungary again since 1870. Both steamships were built for long-distance transport of goods, and were plying primarily to Far Eastern ports. The ships were part of the independent Hungarian merchant marine, which was independent of Austria, and operated in the free shipping market, that is, their owner, Orient focused on the most profitable cargoes, as opposed to booked shipments according to timetable. On the basis of a lease contract with the English Mann George Co. signed in London on 11 November 1904, the ships transported coal to the Russian side during the Russo-Japanese War of 1904-1905. Both ships picked up about 4000 tons of good-quality coal that could be used by ships as well in Cardiff. In the lease contract as well as in the bill of lading the destinations indicated for both ships were Hong Kong, Shanghai and Qingdao. Burma left the port of Cardiff on 19 November, and Siam followed on 23 November. After the several-week-long journey, both ships sailed into Hong Kong within a few days of each other, but abandoning their planned route they set off for Japan. The ships wanted to get to Vladivostok through the Tsugaru Strait between Honshu and Hokkaido, but a Japanese torpedo ship (No. 30) guarding the strait captured Burma, then a few days later an Asama class cruiser caught Siam as well. On 28 April 1905, the Supreme Prize Court in Yokosuka declared the two steamers war prizes.

A long legal dispute followed, but in the end Burma was put to use as Esan Maru while Siam as Erimo Maru in Japan. While the story was only briefly discussed in the Hungarian press at the time, the Japanese sources made it possible to precisely reconstruct the events.