

KRÁMLI MIHÁLY PHD.

kramlim@mail.militaria.hu

kutató (HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum)

A trianoni békeszerződés és a dunai hajózás

Treaty of Trianon and the riverine merchant navigation on the Danube



ABSTRACT

The scope of this paper is to analyse the Danube policy of the Allied Powers after the First World War, their intention to create a new international régime, and to hone in on the impact of the Treaty of Trianon, the new Statute of the Danube of 1921 and the distribution of a part of the former Austrian and Hungarian riverine merchant fleets on the Hungarian navigation on the Danube. Before the end of the World War the Austro-Hungarian riverine merchant fleet was a dominant factor in the navigation on the Danube. The Allied Powers wanted to break this dominance and to formulate a new international régime on the Danube favourable for them. These efforts were present in the peace treaties. The Convention Instituting the Definitive Statute of the Danube was signed at Paris in July 1921. The provisions of the Convention formulated by the victors were very unfavourable for Germany, Austria, Hungary and Bulgaria. To capitalise on the benefits provided for them by the peace treaties and the Convention of 1921 in the Danube navigation, it had to create considerable merchant fleets for Czechoslovakia, Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes and Romania. For this scope the peace treaties provided that Germany, Austria, Hungary and Bulgaria should cede to the interested Allied Powers certain property pertaining to navigation on the Danube. Upon the decision of arbitrator Walker D. Hines of 2 August 1921, Hungary has lost nearly 50 percent of its Danube merchant fleet.

KEYWORDS

First World War, Treaty of Trianon, Danube, riverine merchant navigation

Cikkre való hivatkozás / How to cite this article:

Krámlí Mihály (2020): A trianoni békeszerződés és a dunai hajózás. *Belvedere Meridionale* 32. évf. 2. sz. 5–21. pp

ISSN 1419-0222 (print)

ISSN 2064-5929 (online, pdf)

(Creative Commons) Nevezd meg! – Így add tovább! 4.0 (CC BY-SA 4.0)

(Creative Commons) Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0)

www.belvedere-meridionale.hu

A trianoni békeszerződés (békediktátum) mindig is a hazai közérdeklődés homlokterében állt. Amúgy is gazdag irodalma most, a századik évforduló kapcsán újabb, komoly mennyiségű hosszabb-rövidebb írással gyarapodott. A Trianonról szóló irodalom – okkal – elsősorban a határok kérdésével foglalkozik. A békeszerződés közlekedési következményeiről már jóval szerényebb számú szakmunka közül válogathat az érdeklődő olvasó. Mint Ablonczy Balázs legújabb könyvében (*Ismeretlen Trianon*) fogalmaz: „Vasút és hajózás összefüggése, esetenként versenye, illetve a közlekedési rendszerek összeillesztése az egyik legfontosabb – a magyar historiográfiában némileg negligált – aspektusa a kornak.”¹ Trianon kapcsán, ha a közlekedésre gyakorolt hatásáról esik szó, akkor elsősorban a vasút dominál,² a dunai hajózás mellette szerényen a háttérbe szorul. Jelen írással ebből az adósságból próbálunk meg törleszteni valamennyit.

A MONARCHIA DUNAI HAJÓZÁSA 1918-IG

A Habsburg Birodalmon belül vízi útként mindig nagy jelentősége volt a Dunának, amely sokáig a legfontosabb kereskedelmi útvonalnak számított. Az 1856-ban nemzetközi vízi úttá nyilvánított Duna szerepe 1866 után a Monarchia számára felértékelődött. Miután Ausztria az 1866-os porosz–osztrák háború veszteseként kiszorult a Német Szövetségből, egyedüli lehetséges terjeszkedési és befolyási területévé a Balkán vált. E befolyás gyakorlásának egyik fontos eszközévé a Duna és a dunai hajózás lépett elő. A Monarchiának sikerült a dunai hajózásban megszerzett pozícióját megszilárdítania és megőriznie egészen 1918-ig.

1856 előtt a Dunán hajózni csak különleges engedélyek, privilégiumok birtokában lehetett. A Duna-probléma önálló szerephez a krími háború alatt jutott. 1854-ben a nyugati hatalmak kijelentették, hogy a Duna alsó szakaszán zajló kereskedelem európai jelentőségű, Oroszország pedig veszélyt jelent a hajózásra, és emiatt ki kell zárni a dunai vízi útból. Ausztria bejelentette azt az igényét, hogy folyamszakaszát vonják ki a nemzetközi ellenőrzés alól, illetve a Duna torkolata osztrák befolyási övezet legyen, de ezt elutasították. Végül kompromisszumos megoldás született: felállítottak egy nemzetek feletti szervezetet, az Európai Duna-bizottságot. E szervezet gyakorlatilag nemzetközi ellenőrzés alá vonta a folyam Bráila és a Fekete-tenger közti

¹ ABLONCZY 2020. 74.

² A rendszerváltás után készült egyik első összefoglaló Trianon és a vasutak kapcsolatáról: EPERJESI 1994.

szakaszát, miközben egyik legfontosabb feladta a Sulina-ágban a hajózás biztosítása volt. A krími háborút lezáró 1856-os párizsi béke kimondta, hogy a Dunán a hajózást semmiféle módon nem szabad akadályozni, sem a hajók, sem a szállított áruk után nem szedhető adó vagy vám.³

Az ellentétes hatalmi és gazdasági érdekek metszéspontjában álló Duna 1856-tól fogva ténylegesen olyan vízi útvonal volt, melyen szabad a hajózás, a korábbi monopóliumok és privilégiumok megszűntek. Mindez azt jelentette, hogy a folyamhajózással folytatott kereskedelemben – két dunai kikötő között – valamennyi parti állam hajói egyenjogúságot élveztek, de egy nem parti állam csak a tenger, illetve valamely dunai kikötő közti forgalomban vehetett részt. A parti államok belső hajózásának ezen szabadsága, az úgynevezett kabotázs mindig az erősebb félnek kedvez, mely jelen esetben az Osztrák–Magyar Monarchia volt. Románia és Szerbia belső hajózási forgalmát 1914 előtt jórészt a Monarchia ellenőrizte, illetve bonyolította le, elsősorban az 1829-ben alapított, osztrák érdekeltségű DDSG (k. k. Erste Privilegierte Donau-Dampschiffahrt Gesellschaft), magyarul DGT (Duna-gőzhajózási Társaság) által.⁴

Röviden meg kell emlékezni a dunai hajózás legnagyobb természeti akadályáról, a zuhatagi szakasról és a Vaskapuról. Regensburg és Sulina közt a legnehezebben hajózható része ez volt a folyamnak. Az 1830-as években Széchenyi István kezdeményezésére olyan sziklarobbanásokat végeztek, melyek jó vízállásnál akadálytalan hajózást biztosítottak, de kis víznél (évi 100-120 nap) továbbra is be kellett szüntetni a hajóforgalmat. 1878-ban a berlini kongresszus a Monarchia feladatává tette a Vaskapu-szabályozást. E munkát teljes egészében a magyar kormány vállalta magára, cserében Ausztria az Arlberg-alagutat építette meg. 1889-1896 között nagyszabású szabályozási munkákat végeztek, és szerb oldalon megépült a Vaskapu-csatorna, mely kis víz esetén is biztosította a hajózást. A költségeikért cserében Magyarországot felhatalmazták, hogy illetéket szedjen a Vaskapun áthaladó hajók után.

A Vaskapu-szabályozás befejezését követően dinamikusan növekvő kereskedelmi forgalmú Duna igen nagy jelentőséggel bírt a Monarchia számára. A belvízi hajózás fontosságát jelzik a következő tények. Az első világháború előtt a Monarchia tengeri kereskedelmi flottája a tizedik legnagyobb volt a világon. Ezzel szemben Ausztria–Magyarország belvízi kereskedelmi flottája toronymagasan felülmúlta a többi dunai államét, s nem mellékesen a birodalom tengeri flottáját is (840 000 tonna és 660 000 tonna hordképeség). A DDSG egyben a világ legnagyobb belvízi hajózási társasága büszke címet is viselte. Az első világháború előestéjén a Monarchia birtokolta - az úgynevezett görög uszályok⁵ kivételével – a dunai hajóállomány 67 %-át és uszályállomány 81 %-át. Ha a teljesítményt és a hordképeséget nézzük, még inkább a Monarchia javára billent a mérleg: a lóerőkben mért teljesítmény 79,5 %-a és a tonnákban mért hordképeség 83,5 %-a felett rendelkezett.⁶

A Monarchia legnagyobb folyami hajózási vállalata a már említett, osztrák DDSG volt. Az 1829-ben alapított vállalat 1914-ben 490 000 tonna hordképeséggel rendelkezett. A második legnagyobb hajózási társaság a magyar Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Rt. (MFTR) volt, 218 000 tonna hordképeséggel. E vállalatot a magyar állam 1895-ben hozta létre a dunai hajózásban a magyar érdekek nagyobb fokú érvényesítésére. A harmadik legnagyobb vállalat

³ PALOTÁS EMIL 1984.

⁴ FRISNYÁK 2005. 114.

⁵ Görög uszályoknak azokat a görög és román tulajdonban álló, nagyméretű uszályokat nevezték, melyek a Vaskapun nem tudtak áthajózni, és kizárólag Turnu-Severintől lefelé, illetve a Fekete-tengeren közlekedtek.

⁶ DÖBRENTÉI 1935. 153–169.; SUPPAN 1917. 120–121.

az 1888-ban alapított osztrák Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt Gesellschaft (SDDG, magyarul Délnémet Duna-gőzhajózási Társaság) volt, 78 000 tonna hordképességgel. E társaság részvényeit 1910-ben az osztrák kormány vette meg. A Monarchia négy nagyobb folyami hajózási társasága közül a legkisebb a magyar Magyar Belhajózási Rt. (MBR) volt, 56 000 tonna hordképességgel.

Az első világháború előtt az osztrák–magyar hadvezetés nem számolt a dunai kereskedelmi hajópark különösebb igénybevételével egy háború esetén. Azt pedig végképp nem látta előre senki, hogy ez a hajópark ténylegesen milyen szerepet fog játszani 1915 végétől kezdve. A háború nem várt elhúzódása, a rossz termés, és a brit tengeri blokád, mely 1914 novemberében az élelmiszereket is tiltott hadiárúnak minősítette, nehéz helyzetbe hozta a központi hatalmakat, ahol 1915-ben élelmészési válság rémképe vetült fel. A hiányt egyedül az ekkor még semleges Romániából lehetett pótolni, ahol mintegy 3 millió tonna gabonafelesleg halmozódott fel. A román gabonafelesleg felvásárlásáról a központi hatalmak 1915 első felében kezdték meg a tárgyalásokat. Mint arra Tisza István magyar miniszterelnök rámutatott, az egész román gabonaügylet tulajdonképpen az elszállítás problémáján állt vagy bukott. A tárgyalások 1915 augusztusától gyorsultak fel, miután Románia feloldotta a gabona exporttilalmát. Az első üzletet 1915. december 22-én kötötték meg.

Miután a megvásárolt gabonamennyiséget vasúton képtelenség volt elszállítani, előtérbe került a Szerbia legyőzésével 1915 novemberétől megnyíló Duna és az osztrák és magyar hajózási társaságok hajóparkja. Mint arra Tisza már júliusban rámutatott, a gabona-behozatal egyetlen lehetséges útja a Duna, és egyetlen lehetséges végrehajtója a dunai kereskedelmi hajópark volt. E célból a háború kezdetén létrehozott katonai szervezet, a Központi Szállításvezetőség (KSZV, Zentraltransportleitung, ZTL) vezetője, Kreneis vezérkari ezredes októberben tárgyalásokat kezdett a három legnagyobb hajózási társasággal hajóparkjuk bérbeadásáról és központi katonai vezetéséről. Ez végül a hadikárok megtérítésének az ígéretével sikerült, és 1915. november 18-án megalakult de facto a KSZV hajózási csoportja 121 gőzössel és 616 uszályal. E csoport vezetője egy reaktivált haditengerésztiszt, Döbrentei Gábor korvettkapitány, később fregattkapitány lett.⁷

A KSZV hajózási csoportja által irányított hajópark 1915 végétől 1918 októberéig mintegy 3,6 millió tonna árut, túlnyomórészt gabonaféléket szállított be a Monarchia területére, ezek egy része Németországba ment tovább. A Balkán felé a kivitel mintegy 1,2 millió tonna volt, ebből 900 ezer tonnát tett ki a vasutak és a hajózás számára szállított szén. A KSZV hajózási csoportja által bérelt hajópark a legnagyobb létszámát 1918 nyarán érte el, ekkor 228 gőzösből és 1377 uszályból állt. A hajókon 5849 fő, a parton 980 fő szolgált, míg a kikötőkben 5125 népfelkelő és hadifogoly dolgozott rakodómunkásként.⁸

Az Európai Duna-bizottság Románia hadba lépéséig gyakorlatilag változatlan formában tovább működött. A román kormány a hadba lépést követően kizárta a német, az osztrák–magyar és török delegátusokat a Galațiiban üléselő bizottságból. Ráadásul teljesíthetetlenül rövid határidőt szabott meg távozásukra, így internálótáborba kerültek. Románia ezzel a lépéssel súlyosan megszegte a bizottság statútumát. A bizottságban csak Nagy-Britannia, Franciaország, Oroszország, Olaszország és Románia képviselői maradtak. Ettől kezdve e szervezet már csak nevében

⁷ KRÁMLI 2009.

⁸ KRÁMLI 2009. 104.

funkcionált, mivel határozatait a központi hatalmak nem vették figyelembe. Az 1918. május 7-én a központi hatalmak és Románia között megkötött bukaresti béke rendelkezett az Európai Duna-bizottság helyett, annak jogköreivel a Duna-torkolati Bizottság létrehozásáról. Ebben csak a dunai államok, illetve a Fekete-tenger európai parti államai delegálhattak képviselőket. Emellett 1918 tavaszán megalakult a fekete-tengeri fegyverszüneti bizottságból az úgynevezett Nateko (Nautisch-technische Komitte), melynek elnöke Albert Hopmann német altengernagy lett. E szervezet feladata volt a fekete-tengeri hajózás irányítása, az aknamentes útvonalak biztosítása, a kikötők és a hajógyárak rendbehozatala.

1918. szeptember 25-én a bolgár front összeomlott, Bulgária fegyverszünetet kért. Döbrentei fregattkapitány aznap este felvetette a bérelt hajópark mentésének kérdését. Ekkor 995 KSZV által bérelt jármű tartózkodott Újvidék alatt a Dunán, és 167 a Száván. A kialakult helyzetben két, egymással ellentétes követelménynek kellett megfelelni. A hajótulajdonosok és a hajózási vállalatok érdekei a teljes hajóállomány kivonását és felfelé irányítását követelték meg, hogy járműveik ne kerülhessenek ellenséges kézbe. Ezzel szemben állt az, hogy a Monarchiának és Németországnak szánt élelmiszerek nagy része, illetve a bolgár, török, román és ukrán vasutaknak szánt szén még a Dunán úszott, és a vasúti kapacitás elégtelen volt a dunai szállítási kapacitás kiesésének fedezésére. Az élelmiszer-behozatal megszűnése igen érzékenyen érintette volna Ausztriát és Németországot. Bulgária szeptember 29-én kötött fegyverszünetet, ennek értelmében a német és osztrák–magyar csapatoknak, diplomatáknak és polgároknak október 27-ig kellett elhagyniuk Bulgáriát.

A bolgár fegyverszünetet követően a németek október 6-án lemondtak a további szállítmányokról, az osztrák–magyar hadsereg-főparancsnokság (Armeoberkommando, AOK) pedig október 10-én adta ki az első utasítást a hajók mentésére. A vontatóhiány és a különféle katonai követelések ellenére október 20-ra sikerült szinte valamennyi járműnek Giurgiu fölé érnie. Ezek mentése mindenképp sikerült volna, ha francia csapatok október 19-én Lomnál nem zárják le a Dunát. A Corabiában összegyűjtött 155 osztrák, magyar és német jármű, mintegy 16 000 tonna áruval így elveszett, ezeket november 10-11-én francia és szerb csapatok foglalták le. A Lom alatt rekedt járművek, illetve a Száván maradt 170 hajó (ezek közel fele elsüllyedt volt) kivételével úgy tűnt, a további állomány mentése sikeres lesz. November 2-án azonban váratlan esemény történt: Vukováron a horvátok elkezdtek megállítani a hajókat. A következő napok zűrzavarában számos hajó és uszály rekedt Újvidék és a Dráva torkolata közt. Magyar részről még egy kísérlet történt november első felében a járművek mentésére. A Károlyi-kormány sikertelen kísérletét követően a zágrábi Nemzeti Tanács elvi engedélyét erre az akcióra. A STÖR őrnaszád Hartmann Gaszton sorhajóhadnagy parancsnoksága november 10-én érkezett meg Újvidékre. Itt Hartmannak szembesülnie kellett azzal, hogy a zágrábi elvi engedély mit sem ér a szerb csapatokkal szemben. Végül 5 gőzöst és 23 uszályt sikerült elhozni az itt rekedt járművek közül.⁹

Az újvidéki és a vukovári foglalások mellett a szerbek november első felében lefoglalták az összes, Vukovára és a Tisza torkolata között Duna-szakaszon álló járművet. Az előrenyomuló szerb csapatok november 20-án Apatinban, 1919. január 2-án Szegeden, február 25-én Mohácson foglalták le az ott található vízi járműveket. Ennek következtében a Vukováron megszerzett 40 gőzös és 190 uszály mellett további 33 gőzös és 439 uszály jutott szerb kézre. A háború utolsó heteiben összességében a KSZV által bérelt állományból 107 osztrák, magyar és német

⁹ KRÁMLI 2009. 112–121.

gőzös, valamint 831 uszály került délszláv és román birtokba.¹⁰ Ez volt az az állomány, melynek döntő többsége a békeszerződéseket követően 1921-ben felosztásra került a győztesek közt.

A DUNA ÉS A DUNAI HAJÓZÁS KÉRDÉSE 1918-1920

Mint láttuk, az 1856-os párizsi békét követően a nemzetközi vízi úttá nyilvánított Dunán olyan rezsím alakult ki – már csak a méretek és gazdasági erőviszonyok folytán is – mely a folyamat Regensburg és Turnu-Severin között gyakorlatilag osztrák–magyar *mare nostrum*-má tette, de a DDSG-én keresztül a befolyás egészen Sulináig kiterjedt. Románia 1917 elejére történő részleges megszállásával ez az osztrák–magyar „beltenger” Bräiláig ért. A háború alatt természetesen mindkét fél, bízva saját győzelmében, terveket kovácsolt a háború utáni számára kedvező dunai rezsím kialakítására. A befolyásszerzésre vonatkozó igényeken túl közös vonása volt ezeknek a törekvéseknek, hogy maradéktalan végrehajtásuk legnagyobb potenciális akadályja a saját szövetségeseik által támasztott konkurencia volt.

Elsőként röviden az osztrák–magyar tervekről ejtsünk néhány szót, melyeket a háborús vereség örökre ad acta tett. Mivel a fennálló rendszer eleve a Monarchiának kedvezett, természetesen annak megőrzésében, illetve számára még kedvezőbb továbbfejlesztésében volt érdekelt. A legnagyobb potenciális buktatót a német dunai térnyerési törekvések jelentették, melyeket a háború alatt ugyan részlegesen sikerült elhárítani, de a németek nem adták fel ezeket, továbbra is idegességben tartva a Monarchiát. Emellett ott voltak még a bolgárok is, akik elérkezettnek látták az időt dunai hajózásuk felfejlesztésére, akár a Monarchia rovására.¹¹ Ebben a törekvésben bizton számíthattak a németek támogatására, akik a bolgárokat előszeretettel játszották ki a Monarchia ellen. A központi hatalmak befolyásának egyik legfontosabb eszköze a bukaresti békében az Európai Duna-bizottság helyett felállítani rendelt Duna-torkolati Bizottság volt, melyben biztosítva lett volna Németország és a Monarchia dominanciája. A béke mellékleteként megkötött kereskedelmi megállapodás szintén az említett két hatalom dunai hajózásának kedvezett. A dunai német pozíciószerezést segítette a német és a román fél által kötött külön megállapodás, mely többek közt egy Giurgiuban létesítendő német hajógyárról rendelkezett. Az osztrák–magyar tervekben 1917 elejétől fogva hangsúlyosan szerepelt a görög uszályok háború utáni sorsa. Az osztrák–magyar kézen lévő uszályok háború utáni megvásárlását tervezték, melyeket az 1907-es hágai egyezmény alapján vissza kellett volna adni tulajdonosaiknak (ennek jelentőségét lásd később), hogy ezzel törjék meg az Al-Dunán a román és a görög tulajdonosok monopolhelyzetét.¹² 1918-ban a két legnagyobb hajózási társaság, a DDSG és az MFTR részletesen kidolgozott, ambiciózus terjeszkedési tervekkel állt elő a román kikötőkre vonatkozóan.¹³ Az természetesen megjósolhatatlan, hogy egy esetleges német győzelem

¹⁰ KRÁMLI 2009. 122.

¹¹ Románia megszállása után számos román vízi járművet zsákmányoltak, köztük olyanokat, melyeket osztrák vagy magyar tulajdonban voltak mielőtt 1916-ban a románok lefoglalták volna. Ezeket csak sokára és vonakodva voltak hajlandók visszaadni. Emellett a túlzó követelésekkel fellépő bolgárok akadályozták a járművek elosztásáról szóló tárgyalásokat, és a dunai hadizsákmányról szóló végleges megegyezést is ők buktatták meg. KRÁMLI 2009. 69–72

¹² MMKMA Mladiáta-gyűjtemény K. u. k. Armeoberkommando Eb. Nr. 8413/w, valamint K. u. k. Zentraltransportleitung Nr. 73561/II.

¹³ Bővebben lásd: KRÁMLI 2015.

esetén mi valósulhatott volna meg a Dunára vonatkozó osztrák–magyar elképzelésekből, az mindenestre intő jel volt, hogy hogyan zárta ki szövetségesét Németország az elfoglalt román olajmezők hasznosításából.

Miután a háborút a központi hatalmak elvesztették, az új dunai rezsimet a szövetséges és társult hatalmak elképzelései mentén alakították ki. A térség békecsinálásában domináns szerepet játszó franciák terveiben fontos helyet foglalt el a Duna. A franciák szorgalmazták más európai folyók mellett a Duna Bráila feletti hajózható szakaszának nemzetközivé tételét, a torkolati szakasz mintájára egy nemzetközi bizottság létrehozását. A francia béke-előkészítésen dolgozó bizottság (Comité d'Etudes) elé került Émile Bourgeois 1917-ben készített „*Liberté de navigation sur le Danube*” című memorandumja. Ebben a szerző a Duna, a Rajna, az Elba és a Visztula esetében, azok hajózható részére az Európai Duna-bizottsághoz hasonló jogkörökkel rendelkező nemzetközi bizottságok felállítását javasolta. Ez az ötlet végül elfogadásra talált, és ezek az alapelvek bekerültek a békeszerződésekbe.¹⁴ A koncepció mögött álló elképzelés szerint a győztes nyugati hatalmak, nem utolsó sorban Franciaország, a régi rezsimhez képest számukra sokkal kedvezőbb feltételekkel nyerhetek tért a dunai hajózásban és kereskedelemben. Ebben, mint később látni fogjuk, csatlakozniuk kellett.

A franciáknak a Dunán a kezdetek kezdetén számítaniuk kellett a brit konkurenciára. A békekonferencia Legfelsőbb Gazdasági Tanácsa 1919 májusában engedélyezte a Duna ügyének átmeneti intézésére a Szövetségek Duna-bizottság létrehozását, melynek vezetője Sir Ernest Troubridge tengernagy lett. Troubridge a GOEBEN „elszalasztójaként” híresült el.¹⁵ Ugyan a hadbírótság tisztázta, de tengeri parancsnokságot többé nem kapott, és 1915 januárjában mintegy büntetésként kinevezték a maroknyi emberből álló szerbiai brit haditengerészeti misszió élére. Troubridge ennek köszönhetően vált Duna-szakértővé. Szerbia elfoglalásakor követte a szerb hadsereget Korfura, és velük együtt tért vissza 1918-ban Belgrádba. Orsova felett a Dunán az irányítás közvetlenül Troubridge kezében volt, az Orsova alatti szakaszon a bizottság francia tagjában, de Belloy sorhajókapitányában. A Dunán a legjelentősebb erőt ekkor a brit haditengerészet képviselte, melyet kiegészített az újonnan felállított szerb flottilla, mely az egykori császári és királyi Duna-flottilla 1918 decemberében Budapesten elrekvirált legütöképesebb egységeiből állt. Troubridge támogatásával a River Syndicate Ltd-n keresztül megjelent az angol tőke a Dunán, és 1920-ban mind a DDSG-be, mind az MFTR-be bevásárolta magát. Mint hamarosan kiderült, ez egyáltalán nem volt előnyös a társaságok számára, a DDSG már lényegében 1923-ra meg is szabadult ettől.¹⁶ A magyar kormányok a következő másfél évtized során vásárolták ki az MFTR-ből az angol tőkét, részben a Magyar Államvasutakon keresztül.¹⁷ A franciák annak sem örültek túlságosan, hogy a tenger – Al-Duna forgalmat az angol Furness hajózási vállalat kezdte el a háború után dominálni. 1920 elején a franciák is létrehozták saját társaságukat az Al-Dunán Sociéte de Navigation Danubienne

¹⁴ ABLONCZY 2020. 73–74.

¹⁵ Az 1912-ben létrehozott német Mittelmeerdivision a GOEBEN csatacirkálóból és a BRESLAU cirkálóból állt. A háború kitérése után a német hajók az Adria, majd a Dardanellák felé vették az utat. Troubridge a minden szempontból hátrányban lévő páncélos cirkálóival üldözte a németeket, és vállalta volna az ütközetet. Zászlóskapitánya, a tüzérségi szakértő Fawcett Wray erről végül lebeszélte, mondván, az akció öngyilkossággal érme fel. Troubridge végül megszakította az üldözést. A háború későbbi tapasztalatai alátámasztották Wray igazát.

¹⁶ GRÖSSING – FUNK – SAUER – BINDER 1979. 63–66.

¹⁷ KRÁMLI 2012. 118–124.

(SND) néven a Corabiában zsákmányolt járművekből. E társaság állománya azonban egyrészt nem volt túl jelentős, másrészt a járművek tulajdonjoga nem volt rendezve az 1921. augusztusi arbiteri ítéletig.

A román elképzelésekbe a békekonferencia Legfelsőbb Gazdasági Tanácsának 1919. június 28-án benyújtott memorandum¹⁸ enged betekintést. Ennek bevezetőjében a háború előtti helyzetről szólva saját önzetlen, a közjóért végzett erőfeszítéseiket ecsetelték szembeállítva a Monarchia egoista törekvéseivel. Kiemelték, hogy Románia a közjó érdekében a Dunán és 115 millió frankot költött a kikötők és a hajózárok fejlesztésére. A háborús viszonyokra rátérve elpanaszolták, hogy a kikötő-berendezések és a járművek nagyobb részét az ellenség megsemmisítette vagy elrekkvirálta. Az ország részleges megszállását követően „a Duna Bräilától felfelé egy ellenséges szervezet, az úgynevezett Zentral-Transport-Leitungschiff (sic!) irányítása alá került, mely Ausztria–Magyarországnak a Duna feletti teljes politikai és gazdasági befolyás megszerzésének régi programját folytatta.” Ezt követően a memorandum azzal folytatta, hogy a fegyverszünetet követően az ellenség minden mozdíthatót a Duna Vaskapu feletti részére vitt, azt állítva, hogy a román hajók nagy része is erre a sorsa jutott, ami tételelesen nem igaz. Ugyanitt említést sem tesznek a Corabiában rekedt járművekről.¹⁹

A memorandum második része a Németországgal kötött versailles-i béke Dunára vonatkozó rendelkezéseit ismertette röviden, majd arról panaszkodott, hogy a Troubridge vezette bizottság szerinte túllépi hatáskörét. Ugyanígy panaszkodott az amerikai segélyszervezet beavatkozására. Végül a következő kéréseket terjesztette a Tanács elé: „(1)A Román állam ruháztassék fel a háború előtti jogaival és a hajózás háború előtti szabadsága állíttassék vissza, először a szövetséges államok számára a háborús helyzetből és az ellenség által okozott körülményekből következő megszorításokkal. A célból, hogy Románia újrakezdhesse dunai aktivitását, a szövetséges hatalmak adjanak vissza Romániának minden, az ellenség által a Vaskapun túlra vitt vízi járművet. (2) A hajózás háború előtti teljes szabadsága az összes szövetséges lobogó számára visszaállítandó, addig az időig, amíg a békeszerződések által előírt végleges dunai státutum meg nem születik. Ezeknek az intézkedéseknek a végrehajtása következőként képzelhető el: (a) Azzal a segítséggel, melyet Románia adhat a szövetségeseknek a szükséges szállítások elvégzésével, ugyanakkor a háború előtti kereskedelmi szabadsághoz való joga elismerésével. (b) Az amerikai, az angol és a francia misszió jogainak a Dunán a szövetséges csapatok ellátására való korlátozásával. (c) A szövetségesek által megszállt más (ellenséges) államok vizein való szállítási szolgálat koordinálásával oly módon, hogy az amerikai-angol-francia bizottságba kerüljön egy együttműködő román delegátus, a bizottságnak pedig legyen egy képviselője a Román államnál.”²⁰

A fentiekhez itt csak két rövid megjegyzést fűznénk – arról, hogy Románia miként képzelte a gyakorlatban a hajózás szabadságát, a későbbiekben még lesz szó. Elsőként, jól látható mind a panaszokból, mind a javaslatokból, hogyan igyekezik a Dunán megszabadulni győztes nagyhatalmak gyámkodásától. Másodikként, érdemes egy kicsit jobban megvizsgálni az adjanak vissza minden, az ellenség által a Vaskapun túlra vitt járművet kitételt. A megfogalmazás itt kissé

¹⁸ *Memorandum from the Roumanian Delegation* 512–517.

¹⁹ Corabiában maradt 155 osztrák, magyar és német jármű, 26 gőzös, 122 uszály, 5 ponton és 2 evezős hajó. Ebből 12 gőzös és 58 uszály a DDSG-é, 7 gőzös és 29 uszály az MFTR-é volt.

²⁰ *Memorandum from the Roumanian Delegation* 516–517.

homályos, ugyanis nem azt írják, hogy minden román járművet, hanem minden járművet. Az igazság az, hogy a bolgár front összeomlása után az Al-Dunán lévő hajópark visszavonásakor vajmi kevés román járművet vagy egyéb, úszó berendezést vittek magukkal. Ez már csak technikailag is kivitelezhetetlen volt, mivel a román tulajdonú járművek nagyobb része képtelen volt áthaladni a Vaskapun, a visszavonás pedig az osztrák, magyar és német tulajdonú járművekre vonatkozott elsősorban. Ami elvihető volt, és el is vittek, azok főként kikötői pontonok voltak, melyeket a román állami birtokolt.²¹ Szóval itt nagy valószínűség szerint nem az egykori, a Monarchia által elvitt román tulajdon visszakeréséről van szó, hanem burkolt módon az osztrák és magyar hajózási társaságok járműállományának jelentős részére való bejelentkezéstről. Ez már csak azért is valószínű, mert ekkor már megszületett a döntés a vesztes államok belvízi kereskedelmi flottájának részbeni felosztásáról a győztesek számára, a felosztásról szóló arbiteri ítélet meghozatalával a békekonferencia az Egyesült Államokat bízta meg (a versaillesi béke 339. cikke).

A győztes hatalmak Dunával kapcsolatos elképzeléseit a Németországgal 1919. június 28-án megkötött versaillesi béke XII. fejezete foglalja össze. Az Ausztriával, Magyarországgal és Bulgáriával kötött békeszerződések lényegében szó szerint veszik át később ennek a Dunára és a dunai hajózásra vonatkozó rendelkezéseit. A 331. cikk más folyók mellett nemzetközi vízi úttá minősíti a Dunát, illetve annak mellékfolyóit, amennyiben azok nem csak egy ország területén fekszenek. A 332. cikk kimondja ezeken a vízi utakon minden lobogó egyenlőségét, ugyanakkor elvette a német hajózás kabotázs jogát a szövetséges és társult hatalmak területén. A 338. cikk a nemzetközivé minősített folyók, így a Duna vonatkozásában rendelkezik egy, az új rezsimit meghatározó nemzetközi szerződés megkötéséről, mely a Duna esetében 1921 nyarán történt meg. A 339. cikk rendelkezett a német járműállomány egy részének átadásáról a majdan meghozandó arbiteri ítélet alapján. A Dunára vonatkozó speciális záradékokat a 346-352. cikkek tartalmazták. A 346. cikk az Európai Duna-bizottság visszaállításáról, a 347-348. cikk pedig az előbbi hatóköre fölötti folyamszakaszra egy nemzetközi bizottság felállításáról rendelkezett. A 349. cikkben Németország kötelezte magát, hogy elismeri a győztesek által majdan összehívott konferencia által megalkotott új dunai rezsimit. A 350. cikk megszüntette Magyarország Vaskapuvál kapcsolatos különleges jogosítványait. A 351. cikk jogot adott Csehszlovákiának, a Szerb-Horvát-Szlovén Királyságnak (SHS Királyság) és Romániának, hogy a határszakaszokon végzett folyamszabályozási vagy egyéb munkák esetén a másik partot is használhassa. A 352. cikk rendelkezett az Európai Duna-bizottságnak adandó kártérítésről.

A fentiek alapján láthatóak a fő törekvések: egy olyan új dunai rezsím létrehozása, ahol az eddig nemzetközi felügyelet nélküli folyamszakasz a győztesek által dominált nemzetközi szervezet ellenőrzése alá kerül, s ahol a hajózás szabadságának jelszavával a győztesek, köztük a nem parti államok kerülnek előnyös, míg a vesztes parti államok hátrányos, jogkorlátozott helyzetbe. A jog betűje által nyújtott előnyök azonban önmagukban keveset értek, ezeket valódi, kézzelfogható előnyökké csak a dunai hajópark újjászervezésével lehetett átváltani. Ebben a folyamatban kevésbé maguk a békeszerződések az érdekesek, ezek lényegében csak előkészítették az új dunai rezsimit, hanem ennek a létrehozása, mely 1921 nyarán történt meg, az új Duna Egyezmény Párizsban történő aláírásával, majd ezt követően a vesztesek hajóparkjának szétosztásáról rendelkező arbiteri ítélettel.

²¹ A pontonok kérdése különösen érdekes. A DDSG és később az MFTR a román kikötőkben saját építésű és tulajdonú pontonokat akart elhelyezni még jóval a háború előtt. A román állam ezt nem engedte, úgy járult csak hozzá a pontonok létesítéséhez, hogy azokat a társaságoknak el kellett neki adniuk, majd tőle visszabérelniük.

Magyarországon a béke-előkészítő munkák a bolgár front összeomlása után kezdődtek meg gróf Teleki Pál, az Országos Hadigondozó Hivatal vezetőjének kezdeményezésére. Október 8-án Buday Lászlóval, a Központi Statisztikai Hivatal igazgatójával közösen javasolták a Kereskedelemügyi Minisztériumnak a békekonzferencián felhasználható speciális statisztikák és térképek készítését. Az őszirózsás forradalmat követően a Károlyi-kormány idején a Kereskedelemügyi Minisztériumban készült néhány, a közlekedésre vonatkozó béke-előkészítő anyag, ezek egy része azonban elveszett, a fennmaradtak meg nem igazán voltak alkalmasak békekonzferencián való felhasználásra. Egy ilyen anyag volt „*A béketárgyalások előkészítésére való vasúti, belhajózási és tengeri összeköttetés biztosítására vonatkozó anyag*” című dokumentum, mely valamikor 1919 februárjában készülhetett. A közlekedéssel kapcsolatos prioritásokat jól jelzi, hogy a 26 fejezetből 23 a vasúttal, 3 a belhajózással foglalkozott. Maga a dokumentum leginkább a hamis illúziók tárháza.²²

A Tanácsköztársaság bukása után ismét a hazatérő Teleki vette át a béke-előkészítő munkák koordinálását. Augusztus 21-én megalakult Teleki vezetésével a Béke-előkészítő Iroda. Budapest román megszállása miatt a munkák titokban, a minisztériumokban decentralizálva folytak. Miután 1919. szeptember 10-én Ausztriával megkötötték a saint-germaini békét, Friedrich István miniszterelnök utasította a minisztériumokat, hogy biztosítsanak feltétlen prioritást a béke-előkészítő munkáknak. Már a Németországgal, de különösen az Ausztriával megkötött béke után, annak ismeretében elég nagy bizonyossággal lehetett tudni, hogy mi vár a magyar dunai hajózásra.

A Párizsba 1920. január 7-én megérkező békedelegációban Jármay Elemér²³ miniszteri tanácsos képviselte szakértőként a hajózási, valamint a dunai ügyeket. A Szövetséges és Társult Hatalmak 1920. január 15-én adták át az előzetes békefeltételeket. Ezeknek a Dunára, illetve a dunai hajózásra vonatkozó rendelkezései azonosak voltak az Ausztriával kötött békeszerződésével, illetve a később Magyarországgal aláírt végleges békéével. 1920. január 21-én a hazatért békedelegáció többek közt Huszár Károly miniszterelnök és Horthy Miklós részvételével tartott értekezleten elemezte az átadott békefeltételeket. Más témák mellett a közlekedésre vonatkozó feltételeket Popovics Sándor, a Wekerle-kormány volt pénzügyminisztere ismertette. Mint rámutatott, a hajózást érintő rész, akárcsak a pénzügyi, gazdasági és jóvátételi rendelkezések hasonlóak az Ausztriával kötött békében foglaltakkal, ugyanakkor a vasutakra nézve új, és rosszabb rendelkezéseket tartalmaznak a Magyarországnak átadott békefeltételek.²⁴

Az 1920. június 4-én aláírt trianoni békeszerződés XII. fejezetének (Kikötők, vízi utak és vasutak) 274-291. cikkei rendelkeztek a Dunáról és a dunai hajózásról. Mint ezt már említettük, ezek a rendelkezések lényegében szó szerint megegyeztek a másik három dunai vesztes állammal kötött békeszerződések vonatkozó részével. A 274. cikk a hajózás szabadsága címszó alatt arról rendelkezett, hogy a Szövetséges és Társult Hatalmak hajói ugyanolyan elbánásban kell, hogy részesüljenek a magyar kikötőkben, mint a magyar hajók. A 275. cikk mondta ki, hogy a Duna Ulmtól nemzetközinek minősül. A 277. cikk a magyar hajók számára valamely Szövetséges és Társult Hatalom területén, annak két kikötője közt a szállítást az adott állam különös engedélyéhez kötötte. A 284. cikk rendelkezett a magyar hajóállomány egy részének egy majdani

²² EPERJESI 1994. 141–142.

²³ Hagyatékának egy részét az egykori Közlekedési Múzeum, ma Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum archívuma őrzi.

²⁴ *A magyar béketárgyalások*. XI-XII.

döntőbírói ítélet alapján az érdekelt Szövetséges és Társult Hatalmak részére való átadásáról. A 285. cikk rendelkezett az Európai Duna-bizottság hatáskörének visszaállításáról, a 286-287. cikk pedig az Ulm alatti szakaszra felállítandó új nemzetközi bizottságról. A 288. cikk rendelkezett egy összehívandó konferenciáról, mely az új dunai rezsimit véglegesíti. Magyarország ezen részt vehetett (mint látni fogjuk, nem teljes jogú félként), ugyanakkor köteleességévé tették a majdani új rezsím szabályainak elfogadását. A 289. cikk eltörölte Magyarország különleges jogosítványait és illetékszedési jogát a Vaskapunál. A 291. cikk kötelezte Magyarországot jóvátétel fizetésére az Európai Duna-bizottságnak okozott károkért.

A trianoni békeszerződés jól ismert területi rendelkezései mellett, melyek következtében a Duna magyarországi hossza 941 km-ről 417 km-re csökkent, a magyar dunai hajózást leginkább érintő események az új dunai rezsím megalkotása és a döntőbírói ítéletek voltak. Ezekre 1921 júliusában és augusztusában került sor.

A PÁRIZSI DUNA EGYEZMÉNY, 1921

A négy vesztes dunai állammal kötött békeszerződésekben körvonalazott új dunai rezsimit a Párizsba összehívott Duna-konferencia volt hivatva formába önteni és véglegesíteni. A franciáknak törekvéseik átnyomásakor a brit konkurencia mellett az elvben szövetséges utódállamokkal is meg kellett küzdenie bizonyos kérdésekben. Mint majd látni fogjuk ez nem is sikerült maradéktalanul, vagy pedig bizonyos esetekben az egyezményben megszövegezett dolgokat később egyes utódállamok egyszerűen negligáltak. Mint arról már korábban is szó volt, Románia meg akart szabadulni a nagyhatalmi gyámoktól a Duna torkolati szakaszán, és egyenesen az Európai Duna-bizottság feloszlását szerette volna elérni. Az újonnan dunai hatalommá váló Csehszlovákiának sem tetszett a nemzetközi ellenőrzés gondolata. A franciák pedig, hol a magyar felet fenyegették a konferenciáról való kizárással, hol pedig azért lobbiztak, hogy az új bizottság, a Nemzetközi Duna-bizottság székhelye Budapesten legyen, ezzel is bosszantva renitenskedő szövetségeseit. A konferencia légköréről így írt a magyar kiküldött, Jármay Elemér Csáky Imre külügyminiszternek: „Úgy a Dunabizottság, de különösen a Dunakonferencia egész működését a kis-entete-nak egységes és felette agresszív fellépése jellemzi. Közös platformon állanak, javaslataikat kölcsönösen támogatják, a nagyhatalmakkal pedig, amint azok más nézetten vannak, kíméletlenül szembe szállanak. [...] Folyton tiltakoznak, nem engedik magukat majorisáltatni, de mást sem tesznek, mint terrorisálnak.”²⁵

A Dunáról szóló egyezményt²⁶ végül 1921. július 23-án írták alá Párizsban. Megszövegezői Nagy-Britannia, Franciaország, Belgium, Olaszország, Görögország, Románia, az SHS Királyság és Csehszlovákia voltak. Mellettük aláíró félként szerepelt Németország, Ausztria, Magyarország és Bulgária, de az egyértelműen kiderül, hogy a megszövegezésben nem vehettek részt, csak aláírhatták a kész egyezményt. Magyar részről miklósvári Miklós Ödön államtitkár, a Nemzetközi Duna-bizottság magyar tagja volt az aláíró.

Az egyezmény 1. cikke kimondta, hogy a Duna teljes hajózható hosszán szabad a hajózás minden lobogó számára azonos feltételekkel. A 3. cikk rendelkezett két külön nemzetközi

²⁵ ABLONCZY 76–77.

²⁶ Az egyezmény teljes neve angolul: Convention Instituting the Definitive Statue of the Danube.

bizottság felállításáról, a torkolati szakaszon az Európai Duna Bizottságéről, az afeletti hajózható szakaszon pedig a Nemzetközi Duna Bizottságéről. Ez lényegében a már fennálló helyzetet szentesítette, s látható, hogy Romániának nem sikerült elérnie az Európai Duna-bizottság megszüntetését. A 22. cikk kimondta, hogy a Duna nemzetközi szakaszán a személyek és az áruk szállítása két különböző állam, valamint egyazon állam két kikötője közt – utóbbi a kabotázs – minden lobogó számára szabad, egyenlő feltételek mellett. Kivételt képeztek a rendszeres helyi járatok, illetve az állami tulajdon szállítása, ezt idegen lobogó egy országon belül csak az adott parti állam engedélyével végezhetette. Ez ellentmondásban állt a vesztes dunai államokkal kötött békeszerződésekben foglaltaknak, így a trianoni békeszerződés 274. és 277. cikkének, melyek a szövetséges és társult hatalmaknak engedélyezte a kabotázst a magyar szakaszon, míg a magyar hajókat kizárta az utódállamok területén a kabotázsból. Ezt az ellentmondást az ideiglenes rendelkezések 43. cikke oldotta fel, amely kimondta, oly módon kell értelmezni az egyezményben foglaltakat, hogy azok nem sérthetik a békeszerződések rendelkezéseit. Ennek alapján továbbra is fennállt az a helyzet, hogy a vesztes államoknak tűrniük kellett a területükön a győztesek által folytatott kabotázst, míg a vesztesek a győztesek területén ki voltak tiltva abból.

Mint azt már az elején említettük, a háború előtti dunai rezsím az erős félnek kedvezett. A párizsi Duna Egyezményben szentesített új rezsím még inkább a kiváltságos erős félnek kedvezett. Franciaország természetesen magának szánta az erős fél szerepét, azonban végül nem bizonyult elég elszántnak és erősnek, hogy ezt a pozíciót megszerezze. Ironikus módon éppen legnagyobb ellensége, Németország lett az, aki a 30-as évek második felében bejelentkezett erre. Önmagából a dunai hajózásból hasznot remélni pedig döreség volt, hiszen a háború előtt a két legnagyobb társaság a nekik kedvező körülmények között is csak rendszeres államsegéllyel fedezte a veszteséget, a háború utáni viszonyok pedig sokkal nyomorúságosabbak voltak, mint 1914 előtt. A dunai hajózás dominálásának csak egy működő, összefüggő rendszer részeként lett volna igazán értelme.

AZ ARBITERI ÍTÉLET, 1921

Az új dunai rezsím jogi formulába öntését villámgyorsan követte a vesztesek vízijármű-állományának szétosztása. A békeszerződések rendelkezései valamint a Duna Egyezmény által biztosított előnyök kézzelfogható előnyökké váltása ugyanis csakis a meglévő vízijármű-állomány újraosztásával volt lehetséges. Erről az elosztásról rendelkezett a négy vesztes állammal kötött békeszerződés, mely erre vonatkozólag szó szerint ugyanazt a cikket tartalmazta (a versaillesi szerződés 339., a saint-germaini 300., a trianoni 284. és a neuilly-i 228. cikke). A cikk így hangzott: „Legkésőbb három hónap alatt a neki szóló felszólítás vétele után Magyarország az érdekelt Szövetséges és Társult Hatalmaknak átengedi azoknak a vontatógőzösöknek és uszályhajóknak egy részét, amelyek megtérítés és jóvátétel címén történő anyaglevonás után a 275. cikkben említett vízhálózatok kikötőiben maradnak bejegyezve. Ugyancsak átengedi Magyarország ezeknek a hálózatoknak a kihasználásához az érdekelt Szövetséges és Társult Hatalmaknak szükséges mindenféle anyagot is. A vontatók és uszályhajók számát és az átengedett anyag mennyiségét, valamint azoknak elosztását az Északamerikai Egyesült Államokból kijelölt egy vagy több döntőbíró határozza meg, figyelemmel az érdekelt felek jogos igényeire és különösen

a háborút megelőző öt év hajózási forgalma alapján. Az összes átengedett járműveknek tartozékaikkal és felszerelésükkel ellátva, jó állapotban, áruszállításra alkalmasaknak és a legújabban készültek közé tartozóknak kell lenniük.”

Döntőbíróvá Walker D. Hines amerikai vasúti szakembert nevezték ki. Érdekes módon a korabeli magyar irodalom Walker M. Hynes néven emlegeti őt. A Dunán kívül ő osztotta el az érintett folyók (Rajna, Elba etc.) német hajóállományát is. A döntőbíráskodás hosszú, több mint egy éves folyamat volt. Az érintett államok delegátusainak részvételével több formális konferenciát rendeztek, 1920 júliusában Bécsben, majd Párizsban 1921 február-márciusában. Ezek mellett számtalan informális megbeszélést tartottak Párizsban, Passauban, Bécsben, Pozsonyban, Budapesten, Belgrádban, Bukarestben és Ruzsében. Asszisztensei kíséretében Hines beutazta a Dunát Passautól Giurgiuiig. A román és a délszláv fél megpróbálta kétségbe vonni Hines jogosultságát, hogy minden, a járművek végleges elosztását érintő kérdésben dönthessen. Hines ezt azonban határozottan visszautasította.²⁷ E két fél azért tiltakozott ennyire, mert – nem is alaptalanul – attól tartottak, hogy a döntőbíró az igényeiknél kevesebb hajót ítél meg nekik.

Mint azt látni fogjuk, a döntőbíráskodás a Duna esetében túlnyomórészt az egykor a KSZV által bérelt, és a háború végén az utódállamok kezére jutott állomány körül forgott. Bár magában a munkában *expressis verbis* nincs benne, a KSZV hajózási csoport volt vezetőjének, Döbrentei Gábor fregattkapitánynak 1920-ban írott vaskos elaborátuma e formális és informális konferenciák számára készült. A „*Beschlagnahmen von Donaufahrzeugen während des Krieges*” (A dunai járművek igénybevétele a háború alatt) című munka azt igyekszik bizonyítani, rengeteg adattal, valamint szerződések és egyéb dokumentumok mellékelésével, hogy a KSZV által 1915 novemberétől bérelt hajópark, illetve a KSZV által irányított hajózás túlnyomórészt polgári célokat szolgált. A kimutatások szerint a szállítmányoknak mindössze néhány százaléka volt hadianyag, a behozatal szinte teljes mértékben élelmiszerből állt, mely elsősorban a városi lakosság ellátását szolgált. A kivitel esetében a szén dominált, mellyel a balkáni vasutakat, illetve az al-dunai hajózást üzemeltették.²⁸ A Döbrentei által összeállított elaborátumnak, akárcsak más osztrák és magyar kéréseknek, végül semmilyen hatása nem volt az arbiteri döntésre.

Az egész eljárás arra a hajóállományra fókuszált, mely egykor a KSZV bérletében állt, majd a háború végén nagyrészt szerb, kisebb részt román és francia kézbe került. Jól mutatja, hogy a döntőbíráskodás mennyire ennek az állománynak a megtartásáról szólt, hogy a 107 gőzös és 831 uszály közül végül 90 gőzöst és 711 uszályt a győzteseknek ítélték. Persze, ebben a helyzetben a békeszerződések azon kitétele, hogy a járműveknek jó állapotban kell lennie, nehezen volt értelmezhető, hiszen több mint két és fél éve már nem az eredeti tulajdonosaik kezében voltak.

A döntést megelőző konferenciák során az osztrák és a magyar delegációk arra az álláspontra helyezkedtek, hogy az 1907-es negyedik hágai egyezményben foglaltak alkalmazandók a szárazföldi háborúra, illetve ezek szolgálnak megfelelő alapul az arbiteri döntés meghozatalához. Ezt az álláspontot egyik fél sem vitatta komolyabban. Az osztrák és a magyar delegáció így az egyezmény 46. és 53. cikkére hivatkozva visszakérte az utódállamok kezében lévő vízi járműveket. A 46. cikk kimondta, hogy magántulajdon nem kobozható el, míg az 53. cikk pedig arról rendelkezett, hogy a magántulajdonban lévő járművek (is) háború esetén igénybe vehetőek, de

²⁷ *Cession of Vessels* 94–103.

²⁸ MMKMA Mladiáta-gyűjtemény Döbrentei Gábor: *Beschlagnahmen von Donaufahrzeugen während des Krieges*. 1920.

a békekötés után vissza kell azokat szolgáltatni eredeti tulajdonosaiknak.²⁹ Mint azt a bevezetőben láttuk, a Monarchia e rendelkezések betartását komolyan gondolta, amikor 1917-ben a görög uszályok egy részének a háború utáni megszerzését tervezgették. A dokumentumokból kiviláglik, hogy a fenti cikkek alapján azzal terveztek, hogy a háború után a járműveket vissza kell adni eredeti tulajdonosaiknak, így vételi ajánlatokkal próbáltak volna minél több uszályt megszerezni.³⁰ A KSZV által bérelt hajópark nagy része, kivéve az SDDG járműveit – utóbbi társaság az osztrák állam tulajdonában volt – magántulajdon volt.

Hágai egyezmény ide, hágai egyezmény oda, a békeszerződésekben már el volt döntve, hogy ezt a hajóparkot szét kell osztani a győztesek közt, a döntőbíró feladata a megfelelő jogi érvelés megkreatálása volt. Azt, hogy mi fog következni, már a bolgár fegyverszünet után a Dunát lezáró franciák álláspontja mutatta. 1918. október 21-én Eduard Korparic sorhajóhadnaggyal, mint hadikövettel Lomban a franciák közölték, hogy a Dunán lévő osztrák és magyar kereskedelmi hajókra is hadianyagként tekintenek.³¹ Hines több oldalas jogi érveléssel alapozta meg, hogy miért nem tekinthetők az egykor a KSZV által bérelt járművek magántulajdonnak. Azzal érvelt, hogyha az állam bérbe veszi ezeket ellenséges használat céljára, akkor elvesztik hétköznapi értelemben vett magántulajdon jellegüket.³² A Döbrentei által készített elaborátum részben ezt az „ellenséges használatot” volt hivatva cáfolni, rámutatva, hogy a szállítások 99 %-a polgári volt. Hines továbbá azt mondta, hogy a KSZV hajózási csoportja egy katonai szervezet volt, így a bérbevett járművek a bérlet időszakára elvesztették magántulajdon mivoltukat. Kifejtette továbbá, hogy az állam azzal, hogy bérbe vette ezeket a járműveket, magára vállalta a kártérítési kötelezettséget (ami tényleg így volt a bérleti szerződésekben). Hines végül kijelentette: „Az arbiter sem a nemzetközi jog elveiben, sem a fegyverszünet vagy a békeszerződések rendelkezéseiben nem talált olyat, amelyek alapján a KSZV járműveket a Szerb-Horvát-Szlovén Királyságnak, Romániának vagy Franciaországnak vissza kellene szolgáltatnia Ausztriának és Magyarországnak.”³³

Hines úgy döntött, hogy a délszláv állam és Románia kezén lévő, nem a KSZV bérletében állt járműveket ezeknek az államoknak vissza kell szolgáltatni eredeti tulajdonosaiknak. Románia tiltakozott e döntés ellen, azzal érvelve, hogy ezeket a hajókat román haditengerésztisztek foglalták le, így esetükben a tengeri zsákmányjogot kell alkalmazni. Hines ezt azzal utasította vissza, hogy a Duna folyó mentén szárazföldi háború zajlott, és a szóban forgó járművek kifejezetten folyami járművek. A délszláv állam kezén lévő, nem a KSZV bérletében álló személyszállító hajók esetében úgy döntött, hogy az SHS Királyság opcionálisan dönthet úgy, hogy a személyszállító hajók helyett azonos értékben vontatókat és uszályokat ad át az eredeti tulajdonosoknak. Végül kötelezte Csehszlovákiát, hogy az 1919-ben lefoglalt magyar hajókat adja vissza.³⁴

A vesztesek hajóparkjának felosztása az úgynevezett „jogos szállítási igények” alapján történt. A parti államok jogos igényeit a Duna és a Száva 1911. évi forgalmi adatai alapján

²⁹ *Cession of Vessels* 104–105.

³⁰ MMKMA Mladiáta-gyűjtemény K. u. k. Armeeoerkommando Eb. Nr. 8413/w, valamint K. u. k. Zentraltransportleitung Nr. 73561/II.

³¹ MMKMA Mladiáta-gyűjtemény S. M. Patruillenbbot Viza Res. No. 242.

³² *Cession of Vessels* 108.

³³ *Cession of Vessels* 114.

³⁴ *Cession of Vessels* 115–117.

állapították meg. Ezeket a számításokat Brice Clagett, Hines vezető asszisztense végezte el. Hines 1921. augusztus 2-án meghozott ítélete alapján, mint már említettük, 90 gőzös és 711 uszály került Románia, Franciaország és a délszláv állam tulajdonába. Ezeken felül Csehszlovákia is kapott hajókat, de ezekért kompenzációt kellett fizetnie. A magyar MFTR-nek 4 személyhajót, 22 vontatót, 157 uszályt és 1 pontont kellett átadnia Romániának, Franciaországnak és az SHS Királyságnak. Ezeken felül további 1 vontatót és 25 uszályt kellett átadnia kompenzáció ellenében Csehszlovákiának. 1914. és 1921. közt így az MFTR elvesztette személyhajóinak 45 %-át, vontatóinak 50 %-át és uszályainak 60 %-át.

Az 1921. augusztusi arbiteri ítélet legnagyobb nyertese az újonnan alapított délszláv állami hajózási társaság lett, mely 10 személyhajót, 46 vontatót és 440 uszályt kapott. A vállalat így a DDSG után a Duna második legnagyobb társasága lett. A román állami vállalat, az NFR (Navigație Fluvială Română) 11 vontatót és 25 uszályt kapott, valamint az övé lett a német ZEG által az Al-Dunán bérelt vontatópark.³⁵ Egy rövid időre így az NFR lett a harmadik legnagyobb társaság a Dunán, de az MFTR hamarosan megszerezte ezt a pozíciót. Nem parti államként egyedül Franciaország részesült a szétosztáskor a vesztesek dunai hajóparkjából, azonban az 1920-ban alapított SND szerény, 19 vontatóból és 78 uszályból álló hajóparkja nem igazán passzolt a dunai befolyásról szőtt nagyralátó tervekhez.

NÉGY ÉV UTÁN – A HINES-JELENTÉS, 1925

A Népszövetség felkérése alapján Walker D. Hines, aki 1921 augusztusában a vesztes dunai államok hajóparkjának szétosztásáról meghozta a döntőbírói ítéletet, 1925-ben újra beutazta a Dunát, és tanulmányozta a háború utáni dunai hajózás helyzetét. Erről szóló jelentését³⁶ 1925 augusztusában adta át a Népszövetségnek.

A jelentés megállapította, hogy az 1923-1924. években a dunai forgalom csak 56 %-a volt a bázisnak tekintett 1911. éviének Mindez úgy, hogy a Duna össz-hajóállománya mintegy negyedével volt nagyobb a háború előttiének, és a kikötői kapacitások is növekedtek. A hajóállomány jóval „nemzetközibb” lett, elsősorban az osztrák és magyar hajóállomány egy része győzteseknek való átadása következtében. A forgalom jelentős csökkenését az általános európai gazdasági visszaesése mellett a térség speciális helyzetével magyarázta. Mint írja: „de ez jobban sújtja a Duna-menti országokat, az Osztrák–Magyar Monarchia idején létezett nagy szabadkereskedelmi zóna feldarabolásával. Jelenleg ez a szabadkereskedelmi zóna hét állam vámhatárai-val van felszabdalva, és ez komoly mértékben csökkenti a kereskedelmet közöttük, és a jövőben is ez várható, hacsak nem kötnek kereskedelmi szerződéseket egymással.”³⁷

Külön fejezetben foglalkozik Románia és az SHS Királyság kabotázásra vonatkozó politikájával. E két állam ugyanis minden idegen lobogót kizárt a belső hajózásából. E két állam ugyanis úgy értelmezte a Duna Egyezmény 22. cikkét, hogy az jogot ad az idegen lobogók mindenfajta kabotázsból való kizárására. Görögország és Franciaország erősen sérelmezte ezt

³⁵ A német ZEG (Zentrale Einkauf-Gesellschaft) egy, a háború kezdetén alapított német félállami szervezet volt, mely a külkereskedelmet és a háborús élelmiszerellátást centralizálta. Német részről a ZEG vásárolta fel a román gabonát, illetve az Al-Dunán görög uszályokat és vontatókat vett bérebe.

³⁶ *Report on Danube Navigation*

³⁷ *Report on Danube Navigation* 183–184.

a román gyakorlatot. A fenti két állam, valamint Németország, Ausztria és Magyarország sérelmezte továbbá ugyanezt a délszláv gyakorlatot. Az SHS Királyság azzal érvelt, hogy a saját hajózásának védelme és fejlesztése érdekében tiltja a kabotázst. Panaszok hangzottak el egyes társaságok részéről, hogy két, az adott országon belüli hajóállomásuk között a saját személyzetük utaztatását és az üzemanyag vagy egyéb készletek szállítását is kabotázsnak minősítik és tiltják a két említett országban. Román és délszláv tisztviselők erre Hinesnak azt mondták, hogy ők aztán ilyen gyakorlatot nem folytatnak.³⁸ Hines felhívta továbbá a figyelmet, hogy az új határok és a határellenőrzések jókora gazdasági veszteséget okoznak a dunai hajózásnak. A határellenőrzésekkel elvesztegetett időt évi 6000 uszály-napban adta meg, hozzátevé, hogy sok esetben a késedelmek nagy hányadát a helyi tisztviselők packázásai okozzák. Végezetül, összefoglalásként a hajózás hatékonyságának növelését, valamint a vasutakkal való jobb együttműködést javasolta.³⁹ Hines jelentéséből, még ha igen visszafogottan és bonyolult jogi nyelven fogalmaz is, nem éppen egy sikertörténet képe bontakozik ki. Éppen úgy tetten érhető benne a Monarchia feldarabolása utáni gazdasági visszaesés és kilátástalanság, mint a dunai francia törekvések kudarca.

Az új dunai rezsím, a gazdasági visszaesés és az egykori saját hajóikkal versenyt támasztó új vállalatok megjelenése a két korábbi riválist, a DDSG-t és az MFTR-t szorosabb együttműködésre ösztönözte. 1924-ben közösen felvásárolták az SDDG részvényeit, majd 1926-ban a három vállalat létrehozta az úgynevezett üzemközösséget (Betriebsgemeinschaft), melyhez később a német Bajor Lloyd és a holland-osztrák COMOS is csatlakozott. E társaságok 1928-ban a még szorosabb együttműködés mellett döntöttek az úgynevezett Együttműködő Hajózási Vállalatok keretében, és e megállapodáshoz csatlakozott a csehszlovák, valamint a francia hajózási társaság. Az eladósodott MFTR-en ez sem segített, 1929-ben felmerült a társaság megszüntetése. Végül a kormány a vállalat (1926. után immár a második) szanálása mellett döntött, mivel úgy vélték, hogy az állam érdeke a nemzeti hajózási társaság megőrzése. Végül az 1932-es szanálás sem érte el a célját. A harmadik, 1935-1936-os szanálás végül sikeres volt, melynek következtében az MFTR állami vállalattá vált. Az 1930-as évek második felében, a békecsinálók eredeti szándékával szemben a Duna egyre inkább a német befolyás fontos eszköze lett. Az Anschluss után a Harmadik Birodalom lényegében felrúgta az 1921-ben létrehozott dunai rezsímet, s a Dunát a magyar határtól fölfelé német folyóvá nyilvánította.

IRODALOM

ABLONCZY BALÁZS (2020): *Ismeretlen Trianon*. Az összeomlás és a békeszerződés történetei, 1918–1921. Budapest, Jaffa.

A magyar béketárgyalások. Jelentés a magyar békeküldöttség működéséről Neuilly S/S-ben, 1920. januárius-március havában. II. kötet, Budapest, 1921.

Cession of Vessels and Tugs for Navigation on the Danube (Arbitrator Walker D. Hines) In *Reports of International Arbitral Awards*. 1. kötet

³⁸ *Report on Danube Navigation* 24–26.

³⁹ *Report on Danube Navigation* 185–187.

DÖBRENTAI GÁBOR (1935): A dunai kereskedelmi hajóraj a háborúban. In Wulff Olaf: Az osztrák–magyar dunai flottilla a világháborúban. Budapest, Madách Könyvkiadó.

EPERJESI LÁSZLÓ (1994): Magyarország közlekedése a trianoni békeszerződés után. A nemzetközi kapcsolatok alakulása 1920–1938 között. *A Közlekedési Múzeum Évkönyve IX.* 1988–1992. Budapest, Közlekedési Dokumentációs Kft.

FRISNYÁK ZSUZSA (2005): Magyarország Európa közlekedési térszerkezetében a 19. század végén. *A Közlekedési Múzeum Évkönyve XIV.* 2003–2004. Budapest, Közlekedési Dokumentációs Kft.

GRÖSSING – FUNK – SAUER – BINDER (1979): *Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen.* 150 Jahre DDSG. Wien, DDSG.

KRÁMLI MIHÁLY (2009): *A dunai vízi út az első világháborúban.* Budapest, Line Design.

KRÁMLI MIHÁLY (2012): Adatok a Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság 1932. évi szanálásához. *A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Évkönyve I.* 2009–2011. Budapest, MMKM.

KRÁMLI MIHÁLY (2015): A Duna Gőzhajózási Társaság és a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Rt. al-dunai terjeszkedési tervei 1918. *A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Évkönyve IV.* Budapest, MMKM.

Memorandum from the Roumanian Delegation Regarding the Administration of the Danube. In: Papers Relating to the Foreign Relations of the United States. Paris Peace Conference 1919. Volume X. U. S. Government Printing Office 1947.

MMKMA Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívuma.

PALOTÁS EMIL (1984): *A nemzetközi Duna-hajózás a Habsburg Monarchia diplomáciájában, 1856–1883.* Budapest, Akadémiai.

Report on Danube Navigation Submitted to the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit of the League of Nations by Walker D. Hines.

SUPPAN, C. V. (1917): *Die Donau und ihre Schifffahrt.* Wien, Selbstverlag.