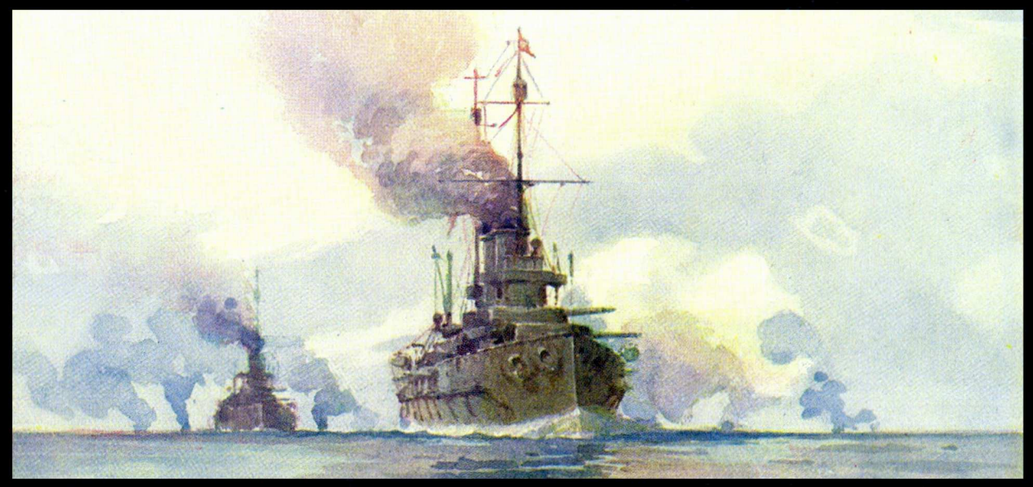


Haditengerészetünk Emlékei

Haditengerészetünk emlékei

A Tudományos Ismeretterjesztő Társulat
Hajózástörténeti és Hajómodellező Klubja

Osztrák-Magyar hajózástörténeti kiállításának albuma

Kedves Olvasó !

Most, amint tekintete a leírt sorokat követi, Ariadné fonalát követi egy elveszett világba, hogy egy hosszú történet elevenedjen meg újra. Mint, amikor a kíváncsi unoka először mászik fel egyedül a padlásra, hogy ott a dédnagyapa poros „kincses ládájában" kutasson.

Felpattan a zár és előkerülnek egy vén tengeri medve emlékei: egy gondosan összehajtogatott sötétkék egyenruha – poros és molyrágta, de rejtelmes-szépen csillognak rajta az epolett rojtjai – egy pár lakkcipő, egzotikus kikötők, hajók és bajtársak megsárgult fényképei, egy rozsdás kard – míves markolattal, fekete bőrrel vont hüvelyben – törött lencséjű messzelátó, egyszerű borotválkozó ecset és penge, fakult tükör, legvégül pedig egy triton-kürt öblös teste, amelyben a morajló Tenger hallik.

Ahogy a kürt a Tenger meséit suttogja, úgy e kötet a tengerészetről mesél. Egy elveszett ország elveszett flottája elevenedik meg tablóin. Mára letűnt, zászlaját többé nem lengeti, emlékeit pedig széthordta a szél. Ez az album azonban egybegyűjti az emlékekből azt, ami még megmaradt. Mint a lelkes kisgyerek, benéztünk minden padlásra, beszéltünk a dédapák unokáival, kutattunk és dokumentáltunk, hogy Ön, kedves Látogató egy lehessen azok közül, akik a Nagy Kékség birodalmába lépnek, ahová Magyarországról ma már csak ritkán érkezik vendég.

Ez a kötet a Tudományos Ismeretterjesztő Társulat Hajózástörténeti és Hajómodellező Klub kiállításának albuma, amely – mint az eredeti kiállítás – négy nagy témakör köré csoportosítva a kezdetektől napjainkig adja közre az egykori középkori magyar állam, majd az Osztrák-Magyar Monarchia Haditengerészetének, illetve a mai Magyarország folyami fegyveres erőinek történetét. Az egyes témaköröket egy-egy oldalon a későbbi illusztrált tablók szövegének tartalmi kivonata vezeti be, hogy azok is képet alkothassanak a flotta történetéről, akik nem akarják végigolvasni a teljes anyagot. Ezután közreadjuk magukat az eseményeket bemutató kronologikus tablókat, amelyeket további olyan tematikus tablók egészítik ki, amelyek a haditengerészet tevékenységének fontosabb területeit – a nemzetközi tudomány- és utazástörténetben, a földrajzi felfedezésekben és a békefenntartásban betöltött szerepét – és egyes híres hadihajóit is bemutatják.

A tablókon bemutatott anyagot a haditengerészet egykori hivatalos festőinek alkotásairól készült reprodukciókból, valamint a magyar és osztrák levéltárak archív dokumentumaiból és magángyűjtők képeslapjaiból válogattuk. Kiállításainkat a haditengerészet korabeli használati tárgyai és látványos – nagyméretű – hajómodellek teszik igazán teljessé, amelyek fotóit albumunk végén tekinthetik meg a Kedves Olvasók.

Jó szórakozást, kellemes és hasznos időtöltést kívánunk!

A Szervezők

Tudományos Ismeretterjesztő Társulat Hajózástörténeti és Hajómodellező Klub
Császári és Királyi Haditengerészet Egyesület
HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum

A flotta születése

1242-ben az addig csupán időszakosan létező (többször megújított, bérelt hajókból álló, alkalmi toborzású, idegen legénységű, rendszerint rosszul fizetett) középkori magyar adriai hadiflotta helyébe IV. Bélának sikerült először állandó magyar királyi hajóhadat szerveznie, amely a hűbéres tartományurak és városok által (a nekik juttatott adományok fejében) épített és felszerelt hajókból állt. Az Árpád-ház kihalása után azonban ez a flotta is elenyészett, ám I. Nagy Lajos királyunknak mégis sikerült minden korábbinál erősebb és sikeresebb flottát szerveznie 1358-ban. Ez a flotta már jelentős sikereket ért el, 1379-ben például Polánál szétverte Velence hajóhadát.

1382-ben az Árpádok és az Anjouk után az ausztriai Habsburg hercegek is felbukkantak az Adriánál, amikor a Velencétől rettegő Trieszt urának ismerte el III. Habsburg Lipótot. Tengeri flottájuk hasonló színvonalú volt, mint a korai magyar királyoké, és ők is többször nekilendültek minduntalan megszűnő flottájuk újjáalapításának. Ezek a magyar, illetve osztrák tulajdonú, illetve bérlésű flották azonban minden sikerük ellenére is csak funkcionális elődei voltak a majdani Osztrák-Magyar Monarchia hadiflottájának. Megszűnésükkel ugyanis nemcsak eredményeik, tapasztalataik és – ha volt – a hagyományaik, de még az emlékük is szinte nyomtalanul eltűnt.

1788. október 4-én VI. (III.) Károly és Mária Terézia sikertelen próbálkozásai után II. Józsefnek végre sikerült véglegesen is megalapítania a Habsburg Birodalom adriai hadiflottáját az osztrák-németalföldről az Adriára vezényelt „*Le Juste*” és „*Le Ferme*” kutterekkel, valamint a támogatásukra épített 10 ágyúnaszáddal és 5 felukkával (előbbiekről később kiderült, hogy a nyílt tengeren nem használhatók). Ezzel a 17 hajócskával született meg a modern osztrák, és a későbbi osztrák-magyar hadiflotta, ám a Napóleoni háborúk idején hamarosan még kisebbre zsugorodott, majd az osztrák tengerpart elvesztésének éveiben (1809-1814) átmenetileg meg is szűnt.

1814-ben Napóleon bukása után Ausztria visszakapta Velencét, Isztriát és Dalmáciát, s Olaszország egész hajóhadát, ennek fenntartását azonban nem bírta volna a kiürült kincstár, ezért a hajókat 3 fregatt, 8 brigg és 33 ágyúnaszád kivételével eladták, illetve lebontották.

1821-ben kitört a görög szabadságharc, s a görögök kalózkodással próbáltak pénzt szerezni a felkelésükhöz. 1821 nyarán megalakult az osztrák Levante-Hajóraj, amely török jóváhagyással Szmirna kikötőjét használta bázisul a kereskedelmet megdézsmáló kalózok elleni harcában.

1840-ben az osztrák flotta brit és török szövetségben 2 fregattal, 2 korvettel és 1 gőzössel részt vesz az Egyiptom elleni flottatűntetésen és elfoglalja a szíriai Saidát és St. Jean d’Arc várát.

Ezzel úgy tűnt, hogy a Habsburgok adriai hajóhada, oly sok viszontagság után végre erőre kap és megmarad. Alig 8 év múlva azonban újabb kihívásokkal kellett szembenézni…

1.

2.

3.

4.

5.

1. A folyamokon átúsztató honfoglaló magyarok
2. A folyami átkelés másik módja: felfújt bőrtömlőkbe kapaszkodó harcos rajza
3. Felfújt állatbőrökből készült tutaj Ázsiában.
4. Ugyanaz a szárazon.
5. I. (Szent) László átkel a Dráván és elindul Horvátország meghódítására.

Jóllehet a Magyar Királyságnak fennállása szinte teljes időszakában volt tengeri határa, volt hadiflottája, a köztudatban mégis úgy él; nem vagyunk hajós nemzet. Pedig az Adrián folytatott tengeri kereskedelem és az ellenséges hatalmakkal szembeni területvédelem feltételezte, hogy a magyarságnak állandó kapcsolata legyen a tengerrel, ezért a magyar állam szinte folyamatosan kisebb-nagyobb hajóhadat tartott fenn. E hajóhadak történetét mutatjuk be a következő tablókon.

A honfoglaló magyarság nem volt tengerésznép. Vándorlása során éppen elég nehézséget jelenthetett a folyókon való átkelés is, amelyet jellemzően a többi sztyeppei néphez hasonlóan egészében lenyúzott és felfújt állatbőrök segítségével, azokba kapaszkodva oldottak meg (ilyen megoldásokat a mai napig alkalmaznak szerte Belső-Ázsiában). A nagyobb műszaki felkészültséget igénylő, tervszerű folyami- és tengeri hadihajózással a magyarság csak a kalandozások idején ismerkedett meg, amikor a bizánci hajók az al-dunai bolgárok ellen szállították a szövetséges magyar csapatokat. Az ekkor szerzett tapasztalatok birtokában már sejthető volt, a Honfoglalás után azonban nyilvánvalóvá vált egy (támadásra és területvédelemre egyaránt alkalmas) saját folyami haderő szükségessége. A dunai hadiflotta megteremtéséről azonban ekkori adatok nem állnak rendelkezésre. Sőt, még a Búvár Kund történetét elbeszélő, 1358-ból származó Képes Krónika is csak a folyami haderő hiányáról tudott beszámolni III. Henrik német-római császár 1052-es magyarországi hadjáratával kapcsolatban.

Ennek ellenére a honfoglaló magyarság nemcsak a folyamokkal, de a tengerrel is elég korán kapcsolatba került. Árpád parancsára Kadocsa 899-ben nagy erőkkel betört Itáliába, a langobard hadat Brentánál szétverte, 900-as hazatérése idején pedig szárazon és vízen Velencére támadt. Hazatérve pedig az egykori Fiume (ma Rijeka) hegyén, a Tersattón (ma Trsat) elfoglalta és Tarcsatár néven birtokba vette azt a kardgyártó műhelyt, amelyet Bíborban született Konstantin bizánci császár krónikásai szerint még az avarok alapítottak.

A magyar államalapítást követően a X. században Szent István figyelmét sem kerülte el az Adria. Amikor a király sógora, Orseolo Otto velencei dózse dalmáciai hadjáratba kezdett, István király katonai segítséget nyújtott neki. Velencét, Isztriát és Dalmáciát még Nagy Károly engedte át Bizáncnak a 812-es aacheni szerződéssel, annak fejében, hogy I. Mihály elismeri őt császárnak. Velence ettől kezdve saját politikát folytatott, amelyet a távoli Bizánc képtelen volt befolyásolni. A IX. században végleg meggyengült Bizánc végül Dalmácia védelmét és igazgatását a formálisan még mindig bizánci vazallus Velencére bízta. 1000-ben a velenceiek elfoglalták Tengerfehérvárat (Biograd), 1002-ben Zárát (Zadar), Traut (Trogir), Sebenicót (Sibenik) és Ossero (Kres), Veglia, Arbe szigeteit. A hódítások után a velencei dózse felvette a Dalmácia hercege címet. Ekkor a horvátok akik már a magyarok honfoglalása idején is szerették volna birtokolni a dalmát partokat, hogy ott független államot hozzanak létre elfoglalták Tengerfehérvárat, amelyet fejedelmük, Zvojnimir a székhelyének nyilvánított és felvette a királyi címet. 1018-ban Orseolo Otto dózse hajóhaddal jelent meg a dalmát partokon, hogy korábbi foglalásait a horvátokkal szemben biztosítsa. Amikor a horvátok segítségül hívták II. Bazileosz bizánci császárt, Orseolo Ottó István királyhoz fordult, aki a segítségnyújtás ürügyén horvátországi és dalmáciai hódításba kezdett a maga javára. Foglalásait 1026-ban Imre herceg és a horvát király leánya közötti házassággal kívánta megpecsételni, de minden másképpen alakult és előbb csak Dalmácia, majd 1038-ban a magyar trón is István unokaöcse, a velencei dózse fia, Orseolo Péter kezébe került. Így alakult ki már elég korán az érdekellentét a magyar királyok és az Adriai tengeri uralmat magáénak valló Horvátország és Velence között, amely öt évszázadra meghatározta az Adria keleti partján lakók sorsát.

A magyarok az István király halálát követő trónviszályok miatt csak mintegy 10 évvel később, 1046-1050 között kerültek ismét kapcsolatba Dalmáciával, amikor a horvát főurak megnyerték szövetségesüknek I. András királyt, aki hadat vezetett a velenceiek ellen. Halála után 1062-ben azonban Velence újra elfoglalta Zára (Zadar) városát, mire Zvojnimír horvát bán Salamon király és Géza herceg segítségét kérte. Az 1064-es magyar hadjárat csak ideiglenes eredményt hozott. Zvojnimír halálakor a magyar király I. László beavatkozott a trónviszályba, s leánytestvére Ilona és sógora II. Kresimír (Zvojnimír elődje) fiát, Istvánt ismerte el Horvátország királyának. Amikor egy évvel később a horvát főurak Istvánt meggyilkolták s ezzel fiágon kihalt a horvát uralkodóház Ilona özvegy királyné a horvát főurak egy részének támogatásával I. Lászlónak ajánlotta fel a trónt, aki azt el is fogadta (a monda szerint a haldokló István megátkozta a királygyilkos horvátokat, hogy soha többé ne élhessenek horvát király uralma alatt, s mindig idegen királyokat szolgáljanak).

A kunok betörése miatt I. Lászlónak a tengerpart meghódítására vonatkozó terveit még fel kellett adnia, beérte azzal, hogy magyar királyi címe mellé felvette a Horvátország és Szlavónia királya címeket (mivel a velenceiek a dalmát partvidéket akkoriban sokszor Szlavóniának nevezték, László ezzel egyben a tengerpartra vonatkozó igényét is kifejezte).

Csak I. (Könyves) Kálmán terjesztette ki ténylegesen a magyar államhatalmat a tengermellékre, amikor Tengerfehérvárott horvát királlyá koronáztatta magát (1102). Kálmánnak azonban nem voltak hajói, ezért apósától, a Nápolyi Királyságot alapító normann Rogertől kért kölcsön. Így tett 1104-ben is, amikor 13 gályával Urga bán a Fiume közelében lévő Canale di Maltempo bejáratánál megtámadta és legyőzte a 2 velencei és arbei gályát, mire 1105-ben Kálmán felvette a Dalmácia királya címet. A meghódított terület számos gazdag kikötővárossal rendelkezett, amelyek gyümölcsöző kereskedelmet bonyolítottak. Raguza (ma: Dubrovnik), Spalato (ma: Split), Zára (ma: Zadar), vagy épp' Trau (ma: Trogir) hajói az Adrián kívüli vizekre is eljutottak. A kor szokásai szerint egyszerre voltak hadi- és kereskedelmi járművek, amelyek fő célja az áruszállítás volt, de háborúban önvédelemre és támadásra alkalmas fegyvereket és katonaságot is elhelyezhettek rajtuk. A hajókat meghajtás szerint csoportosították: voltak segédvitorlákkal felszerelt evezős hajók (gályák, fusták és condurák-godolák) és segédevezőkkel ellátott vitorlások (brigantino, brazzero, cocca-kogge, barca-bárka). Ezeket a hajókat jellemzően egy vagy két árboccal, azokon ferde keresztrúdra szerelt ún. latin vitorlákkal szereltek fel.

A kereskedővárosok hajóit először IV. Béla igyekezett egy királyi flotta szervezetébe integrálni, aki a tatár támadás elől Dalmáciába menekült és ott többször hajóra szállt. 1242-ben az őt befogadó Trau városától bérbe vett egy gályát, s a saját szolgálatába állította. Parancsnoka az első név szerint is ismert magyar királyi hajóstiszt Cernotai Balázs fia Marinus volt. A királyi gálya kiegészítésére a király a tatárjárás után elrendelte, hogy a tengerparti városok és főurak kiváltságaik megerősítése fejében a jövőben hajószolgáltatási kötelezettséggel tartoznak: háborúban felfegyverzett katonákkal és hajókkal kell segíteniük a királyt. A korabeli magyar flotta az ismert oklevelek tartalma alapján 17 egységet számlált. Ennek ellenére Velence mégis elhódította Dalmácia egy részét, mivel a főurak nem teljesítették a kötelességüket (legfeljebb csak a király jelenlétében), a dalmáciai városok pedig leginkább egymás elleni vitáik eldöntésére használták a kicsiny flottát, amely így területvédelemre egyáltalán nem, legfeljebb reprezentációs célokra és futárszolgálatra volt alkalmas. Így végül Zára, az akkori magyar tengerpart központi kikötőjének elvesztésével a magyar király első tengeri hajóhada is elenyészett.

Csak I. (Nagy) Lajos volt elég előrelátó és erős ahhoz, hogy állandó haditengerészetet alapítson (a francia eredetű nápolyi és szicíliai Anjouk rendszeresen tengeri harcot vívtak Bizánccal, Velencével és az arabokkal). Amikor öccsét, Endrét, Johanna nápolyi királynő férjét 1345-ben meggyilkolták Aversában, Lajos két hadjáratot vezetett Nápolyba, a gyilkosok megbüntetésére (1347 és 1350), ám akkor még Velencétől kellett hajókat kérnie. A magyar király 1357-ben azonban már saját hajóhada élén támadt a kereskedő köztársaságra. A háborút Velence elvesztette, s az 1358-as zárai szerződésben örök időkre lemondott az Adria keleti partjáról a Quarnerotól Durazzóig (a mai Rijekától az albániai Düresig). Az igazsághoz hozzátartozik, hogy ezt a jogot néhány helyen fegyverrel kellett kivívni (Cattaró, a mai Kotor például csak 1362-ig tartó harcok árán került ténylegesen a magyar király kezébe). I. Lajos flottájában a IV. Béla bevezette vegyes tulajdon (királyi, városi és főúri hajók) és a hűbéresek hajószolgáltatási kötelezettsége fennmaradt. IV. Bélához képest azonban Nagy Lajos a flotta hajóállományán kívül annak intézményeit is fejlesztette: bevezette a tengernagyi hivatalt, az officium admiratitiae-t (amelyet elsőként cesami Subich Jakab töltött be) a kikötőkben őrhajókat és védműveket (láncokból és cölöpökből álló műszaki zárat) rendszeresített, valamint az Adria magyar fennhatóság alatt álló teljes keleti partvidéke mentén hajógyárakat, hajójavítókat és fegyverraktárakat (arzenálokat) létesített a flotta kiszolgálására. A magyar király tengeri hajóhada olyan hatalmas volt, hogy Velencével is fel tudta venni a küzdelmet. 1379-ben, amikor Velence megpróbálta visszaszerezni egykori dalmáciai birtokait, a Genovával szövetséges magyar hajóhad vezére, Durazzói Károly elfoglalta Velence déli elővédjét, a várostól 25 km-re fekvő Chioggiát és a város bástyájára felvonta a magyar lobogót. Sőt, a király szolgálatában álló raguzai hajók ekkor használtak először ágyút a történelemben (ezzel kezdetét vette a speciálisan kereskedelmi és hadi célokra használt hajók szétválása és differenciálódása).

A középkori magyar haditengerészetről szóló beszámolók I. (Luxemburgi) Zsigmond és I. (Hunyadi) Mátyás alatt megritkultak. 1396-ban a török elleni harcokban még feltűntek a királyi gályák, ám Dalmácia az 1416-1420 közti háborúban ismét Velence kezébe került, s ekkor a flotta is megszűnt. A magyar királyi lobogó tengeri hajókon utoljára 1444-ben tűnt fel, amikor Hunyadi János és I. Ulászló balkáni felszabadító hadjárata során a Gallipolinál összegyűlt keresztes hadak francia, velencei, genovai és bizánci gályái a saját felségjelvényeik mellé a magyar király lobogóját is felvonták. A hadművelet azonban nem járt sikerrel: a törökök átkeltek a Boszboruszon és Várnánál megsemmisítő vereséget mértek a keresztényekre, s a flotta szétszéledt. 1469-ben Hunyadi Mátyás hadvezére, Magyar Balázs már csak szárazföldi hadak élén tudott sikert elérni a valonai (ma: Vlore, Albánia) pasa hajóhada ellen, amely Otrantót ostromolta: elvágta a megszállt város vízvezetékeit, mire a törökök feladták a várost és elvitorláztak. Ezután a magyar lobogó évszázadokra eltűnt a tengerekről, sőt a mohácsi csatavesztés után három részre szakadt ország 1699-ig (a karlócai békéig) szinte a teljes tengerpartját is elvesztette.

2.

3.

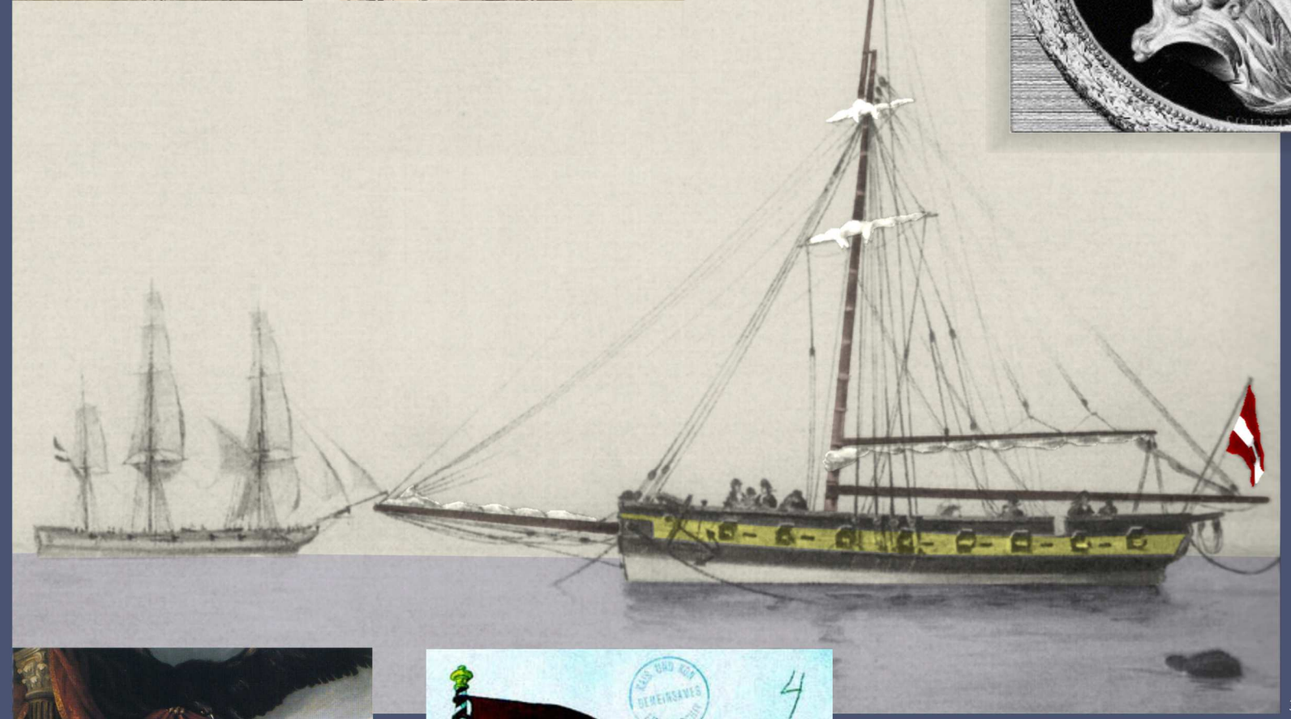
1.

4.

1. Chioggia ostroma, 1379-1381. Az előtérben velencei gályák támadják a várost őrző genovai hajókat. Balra a város tornyán a magyar lobogó.
2. Nagy Lajos fogadja a legyőzöttek hódolatát.
3. A magyar flotta lobogói az Árpádok és az Anjouk korában.
4. Cocca (kogge) ábrázolása Lázár deák térképén 1528.

1.

2.


3.

4.

1. VI. (III.) Károly
2. Az uralkodó reliefje a fiumei „Sas-torony” kapuja felett
3. A *Le Juste* kutter
4. Wenzel Anton von Kaunitz herceg
5. II. József
6. A piros-fehér-piros lobogó bevezetéséről szóló rendelet melléklete a lobogó képével

5.

6.

1382-ben a triesztiek megelégelve a két szomszédos tengeri hatalom (Velence és Aquileia) zaklatását, elhatározták, hogy követséget menesztenek Stájerország hercegéhez, Rudolf császár bátyjához, III. Lipót Habsburg hereghez és a védelmét kérik. Szokásosan ettől az évtől számítják Ausztria tengeri hatalmát illetve a Császári-Királyi haditengerészet történetét. 1478-ban a Habsburgok elhódították Magyarországtól Fiumét, majd a mohácsi csata után (1528-ban) a horvát-dalmát partvidéket is, amely addig Magyarország része volt, ám a mohácsi csatában elesett II. Lajos halálával birtokai örökösödési szerződés útján a Habsburgokra szálltak. Triesztben ekkor készítettek első ízben hadihajót. Ez a hajó a Német Nemzet Szent Római Birodalmának zászlaját viselte, éppen úgy, mint Magellán hajói 1519-es Földkörüli útjukon. A elkövetkező 300 évben azonban a törökök elleni küzdelemben elsősorban az osztrák dunai flotta jutott szerephez háttérbe szorítva a tengeri flottát. A török elől a Habsburgok partvidékére menekült horvátok - az uszkokok - ugyan harcoltak a török ellen az Adrián, ám martalóchadjárataiknak egyik-másik velencei kereskedelmi hajó is áldozatul esett, ezért Graz és Velence csakhamar háborúba keveredett. Ekkor a Habsburgok két nagy gálya építésébe fogtak Triesztben, ám ezek - az időközben megkötött béke miatt - sohasem készültek el. 1702-ben francia hajók támadták meg Triesztet és Fiumét, amelyeket a hajóhad nélküli birodalom nem tudott megvédeni. VI. Károly császár (Magyarországon III. Károly király) uralkodása alatt megváltozott a helyzet. A török magyarországi kiűzésével (1699) a birodalom kiszélesítette adriai tengerpartját, a spanyol örökösödési háborúban (1713) pedig megszerezte Dél-Itáliában a Nápolyi Királyságot, az Északi-tenger partján pedig az egykori Spanyol-Német- alföld (ma: Belgium) tartományait.

Az osztrák adminisztráció azonnal keresni kezdte a tengeri kereskedelem lehetőségeit. Míg a németalföldi és a dél-itáliai területek ideális flottabázist jelentettek, addig az adriai osztrák tengerpart alkalmatlan volt egységes tengeri uralom megalapítására, mert velencei birtokok szakították meg. Velence erős kereskedelmi és hadiflottája ekkor még vetélytárs nélkül uralkodott az Adrián, amelyet ekkor csak úgy emlegettek: „a Velencei-öböl”. A Habsburg Birodalom számára azonban a nápolyi és a németalföldi területek nem biztosítottak számottevő előnyt, mert távol estek a birodalom központi területeitől. Gyors és hatékony összeköttetést teremteni egyik tengerparttal sem lehetett csakis az Adriával. Ezért VI. Károly aki szilárdan hitte, hogy a tengeri kereskedelem fejlesztése a nagyhatalmi státus záloga utakat épített a tengerhez, helyreállította az Adria-parti kikötőket és intézkedéseket tett arra, hogy Trieszt nagy tengeri kereskedelmi gócponttá, Közép-Európa déli tengeri kapujává váljék.

1713-ban St. Hilaire báró öntötte formába az uralkodó terveit, amikor a kereskedelem védelmére Triesztben tengeri hajóhad felállítását javasolta. Az úgynevezett Első Trieszti Hajóhad részletes tervében 20 darab 40-50 ágyús sorhajó és fregatt építése szerepelt. Az új osztrák flotta kialakításához három sorhajót vezényeltek át Nápolyból, a flottilla élére pedig 1725-ben egy angol tengerészt, Deigham altengernagyot nevezték ki. A további fejlesztés azonban a pénzhiány miatt elmaradt. Csak két új hajót bocsátottak vízre Triesztben, amikor a spanyolországi zavargások miatt sürgősen szükség volt néhány hadihajóra. A *Kaiser Karl VI.* és a *Trieste* nevű első osztályú sorhajókat 1726. szeptember 28-án bocsátották vízre a császári udvar jelenlétében, és bár ezek a hajók sikerrel vettek részt Barcelona ostromában és bevételében, mégsem követte őket több egység.

1729-ben az uralkodó a Fiume (ma: Rijeka) melletti Potorét (Porto Re (olasz): "a király kikötője" ma: Kraljevica) szemelte ki a birodalom hadikikötőjének, arzenált létesített csúsztatókkal, műhelyekkel, sőt nyári palotáját is itt kívánta felépíttetni. 1733-ban azután, amikor Luca Pallavicini grófot a korábbi lombardiai helytartót nevezte ki a haditengerészet élére, új hajók is épülhettek itt. A nagylelkű gróf a saját költségén építtetett hadihajókat, amelyeket a Nápolyban állomásozó egységekkel és felfegyverzett trieszti, portoréi kereskedelmi hajókkal egészített ki. 1735-ben azonban a törökellenes osztrák-orosz katonai szövetség alapján létrehozták a dunai flottillát a Habsburg és az Oszmán Birodalmat elválasztó Száva- és Duna-szakaszok ellenőrzésére. Pallavicinit ekkor áthelyezték a flottillához, a tengeri hajók személyzetével és fegyverzetével egyetemben. A császári hadiflotta már elkészült egységeit pedig amelyek építési költségének visszatérítését Pallavicini hiába kérte az udvartól egyszerűen eladták Velencének! Pallavicini ugyan megkapta a „gályák és egyéb hadihajók generálisa” hangzatos címet, ám a tengeri flotta gyakorlatilag működésképtelenné vált. Ebben az évben a Nápolyi Királyság is a spanyol Bourbonok kezébe került, s VI. (III.) Károly haditengerészete elenyészett. 1737-ben pedig - amikor a fúrókagylóktól átlyuggatott testű *San Carlo*, az utolsó sorhajó, a móló mellett állva önmagától elsüllyedt - végleg megszűnt.

Ettől kezdve tíz éven át nem létezett osztrák hajóhad. A kereskedelmi hajózás is csak szűk keretek között mozgott, a birodalom partjait nem fenyegette közvetlen veszély. Ezért a flotta fejlesztésének teljesen elfeledett kérdése csak Mária Terézia uralkodása idején került ismét napirendre, amikor Algéria a tengeren hadat üzent Ausztriának 1764-ben. Gyorsan hozzáláttak két fregatt felszereléséhez Portorében, de a megkezdett munkák csakhamar abbamaradtak és csak két átalakított kereskedelmi hajót küldtek az Afrikai északi partjai mentén garázdálkodó kalózok és az őket támogató algíri hajóhad megrendszabályozására. Nagy szerencse, hogy nem találkoztak velük, mert különben mindenestül elpusztultak volna.

II. József a III. Károlyi hagyományokat folytatva a tengeri kereskedelem jelentőségének növelésére törekedett, és elhatározta, hogy ehhez felhasználja az addig elhanyagolt Németalföldet is. Angol és holland mintára Osztrák-Kelet-Indiai Társaságot alapított azzal a feladattal, hogy kereskedelmi telepeket létesítsen Indiában. Ezzel a rendeltetéssel indították útnak 1776-ban a *Josef* és a *Mária Terézia* nevű korvetteket, de ezek négy és fél év múlva visszatértek. Eredményként annyit tudtak felmutatni, hogy kereskedelmi telepet létesítettek az Indiai partokkal szemben az Indiai-óceánban fekvő Nikobár-szigetek egyik tagján, amelyet Mária Teréziáról neveztek el. A telepek ugyan néhány éven belül elvesztek, de a sziget a mai napig a nagy uralkodónő nevét viseli. A két hajó visszatérése után W. A. Kaunitz herceg, kancellár emlékiratot terjesztett a császár elé, s ebben kitért az Adriával kapcsolatos kérdésekre. Elsőrendű fontosságúnak ítélte a szervezett, önálló hadiflotta felállítását, amelynek biztosítania és védelmeznie kell a Habsburg-lobogó alatti kereskedelmi hajózást.

II. József megfogadta anyja kiváló kancellárjának tanácsát és 1786-ban Triesztbe irányította az Osztrák-Németalföldön épült *Le Juste* és *Le Ferme* nevű, 20-20 ágyús kuttereket, elrendelte több partvédő hajó építését, és 15 kereskedelmi hajó bérlését a tengerpartok állandó védelmére. Ezzel megvetette az 1918-ig fennállott haditengerészet alapját, amelynek központi parancsnoksága 1786-1797 között Triesztben, majd 1806-ig Velencében, 1809-ig ismét Triesztben, azután 1814-től 1848-ig megint Velencében volt. Ugyanesak II. József cserélte fel az addigi fekete-sárga lobogót piros-fehér-pirosra.

A színösszeállítás utalás a Habsburgok osztrák ágának egyik elődjére, a Babenberg dinasztiára. A monda szerint a II. Andrással és a keresztesekkel a Szent Földön hadakozó VI. Babenberg Lipót egy csata után a sátrában leoldotta az övet véres köntöséről. Az ellenség kiontott vérétől vörös köntös eredeti fehér színe csak a megoldott öv alatt maradt meg, s ekkor a nehéz harc emlékére vált a piros-fehér-piros a Babenbergek családi színeivé. Valójában - mivel a két kutter csak jelképes erőt képviselt az Adrián (nem igazán lehetett haditengerészetnek tekinteni, legfeljebb egyfajta vízi rendőrségnek) - II. József a Német-Római Birodalométól különböző lobogót adott a gyengécske „haderőnek”, nehogy a „hatalmas” birodalommal azonosítsák.

A hadilobogót ekkor még a német-római császári korona díszítette, amelyet 1806-ban amikor Napóleon nyomására I. Ferenc lemondott a német-római császári címről egy egyszerű heraldikus koronával helyettesítettek. 1867-ben a kiegyezés nyomán a lobogó egyik felében a magyar nemzeti színeket kapta a magyar címerrel, de csak a kereskedelmi hajók részére, míg a haditengerészet lobogója az 1866. évi dicsőséges lissai tengeri győzelem emlékére változatlan maradt. Végül az első világháború éveiben a hadilobogót is megváltoztatták, úgy, hogy abban a magyar nemzeti jelvények (a címer árpád-sávos fele a koronával) is megjelenjenek. Minderről az 1915. október 11-én kelt Legfelsőbb Uralkodói leirat rendelkezett, amelyet előzetesen Ausztria, Magyarország és az Uralkodó egyaránt elfogadott. Az új lobogó rendszeresítését az Uralkodó elhalálozása miatt a háború befejezéséig elnapolták, így a végrehajtásra (a közös haditengerészet megszűnése miatt) a továbbiakban már nem kerülhetett sor.

Amikor II. József 1786. október 4-én immár harmadik alkalommal, ezúttal végleg, megalakitotta az Osztrák Tengeri Hadiflottát, az új tengeri haderőnek rögtön hatalmas kihivással kellett szembenézni, hiszen a napóleoni háborúk Ausztria újsütetű tengeri hatalmát is fenyegették. Ekkoriban a Földközi-tengeren is a hagyományosan tengeri nagyhatalomként számon tartott Anglia játszotta a domináns szerepet és a szintén tengeri hatalomra törekvő Franciaországot támadta.

1797-ben a franciák egy az Isztriai-félszigeten fekvő velencei kikötő (Porto Quieto) függetlenségét megsértve igyekeztek elfogni a francia flotta elől odamenekült osztrák hajókat. Kikötőjük védelmében a velenceiek elűzték a francia hajókat, ám a **„porto quietói affér”** végül ürügyül szolgált Napóleonnak a Velence elleni támadásra. A harcok az ezeréves „Serenissima” végét jelentették. A campformói békében (1797, október 17-én) Napóleon Ausztriának ajándékozza Velencét és a köztársaság flottáját, amely 10 sorhajóból és 7 fregattból állt. 1798-ban Ancona kapitulációja után Ausztria további 5 sorhajót és néhány kisebb hajót is foglalt. Genovát ezután osztrák hajók vették körül, míg meg nem adta magát 1800. júniusában.
A megszerzett és részben még félkész állapotban lévő francia sorhajókkal a lehető leggyorsabban fel kellett állítani egy új ütőképes tengeri hadiflottát, az ún. **Osztrák-Velencei Hajóhad**at. A flotta parancsnoka de l'Espine gróf, központja Velence, hivatalos nyelve pedig az olasz lett. 1802-ben Velencében nyílt meg a haditengerészeti akadémia. A Napóleon elleni Harmadik Koalíciós Háború azonban véget vetett a hirtelen fejlődésnek: a harcok Ausztria velencei birtokainak elvesztésével értek véget 1805-ben. 1806, január 19-én Ausztria kivonult Velencéből átadva a császári-királyi flotta nagy részét is. Miután a francia csapatok elhagyják a megszállt Triesztet, a megmaradt flottából megalakult a Második Trieszti Haditengerészet (1806-1809). Az 1809-es schönbrunni béke eredményeként azonban Ausztria teljesen kiszorult a tengerről, s Triesztből is távoznia kellett. A császári-királyi flotta hajóit eladták.

Napóleon bukása után 1814-ben Velence, Isztria és Dalmácia ismét Ausztria birtokába került. Az újjáalakuló osztrák-velencei hajóhad 10 sorhajóból, 8 fregattból és 14 briggből állt. 1817-ben a haditengerészeti tisztek száma 96 fő (Császári-Királyi hadsereg 1817-es évkönyve), akik zömében olasz és szláv nemzetiségűek voltak. Ekkor bocsátották vízre az AUSTRIA és a PRINCIPESSA AUGUSTA nevű fregattokat, amelyek a haditengerészet évtizedekre meghatározó jellegzetes fregatt típusainak első példányai lettek. Ezekkel tettek először **tengerentúli utazás**t, mikor Ferenc császár Leopoldine nevű lányát vitték Brazíliába, kiszemelt vőlegényéhez, a portugál király fiához, Dom Pedro de Braganzához, a későbbi brazil császárhoz. Ezzel egy időben elkezdődött az osztrák hadihajók egész világra kiterjedő expedícióinak korszaka tengerészekkel, tudósokkal és kalandorokkal a fedélzeten. Idővel ezek az utak képezték a természettörténeti, művészettörténeti, hadtörténeti és néprajzi múzeumok még ma is megtekinthető gyűjteményeinek alapját. Ezen kívül a jövő tengerésztisztjei számára is kiváló kiképzést jelentettek.

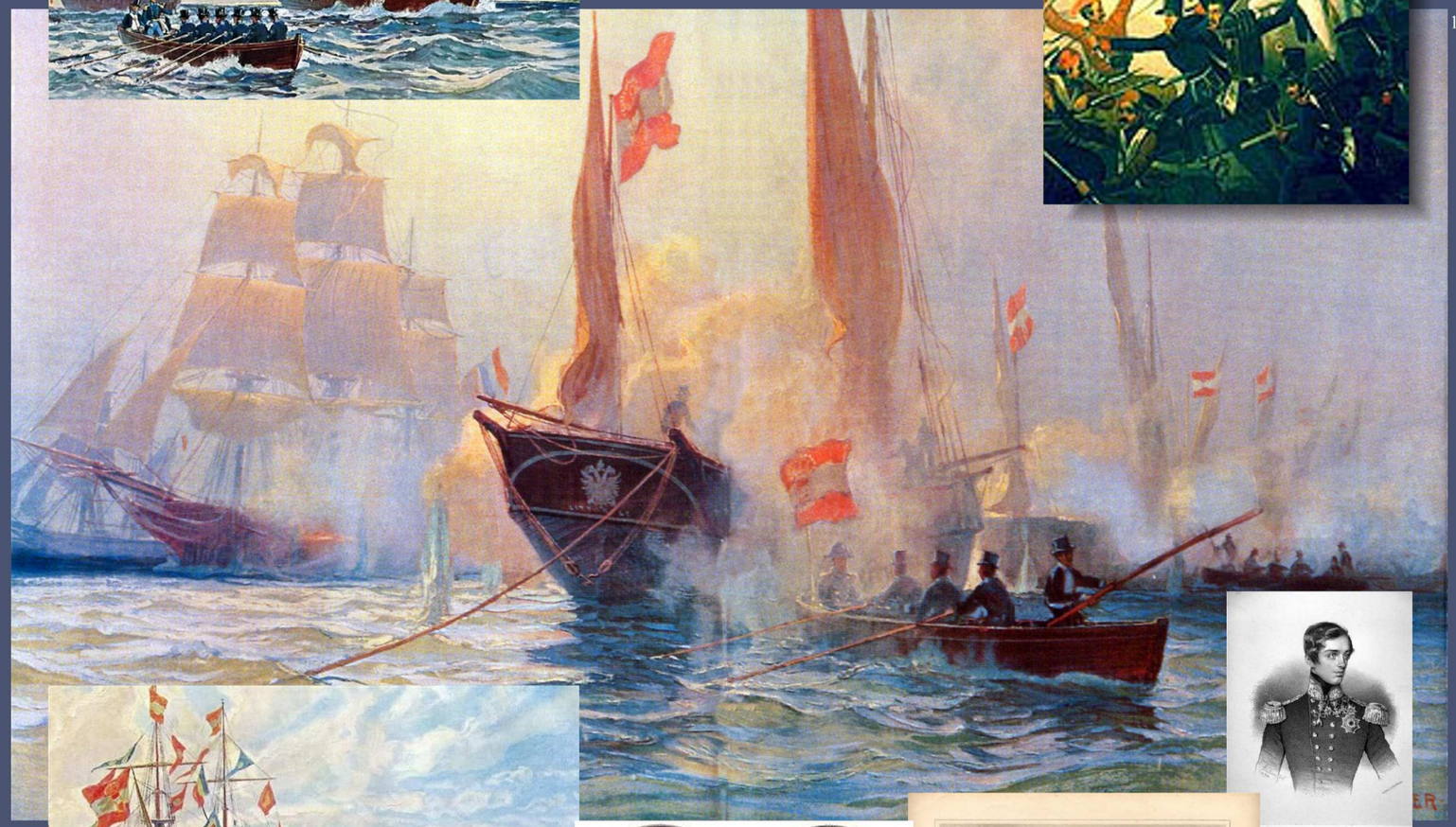
1821-ben a flotta 2 fregattal, 4 briggel és néhány sónerral Amilcaro Palucci tengernagy vezetésével részt vett a nápolyi forradalom leverésében, de az ellenség flottájával nem kerül összetűzésbe, mert csapataink a szárazföldön leverték a forradalmat. Ebben az évben alakult meg a **Levante hajóraj**, amelynek feladata a térség kalózainak legyőzése, a polgári hajózás biztonságának garantálás volta. 1824-ben Amilcaro Palucci delle Roncoe márki lett a flotta főparancsnoka. Létrehozza a haditengerészeti főparancsnokságot, új hajókat építtet és növelte a tisztikar létszámát. 1826, szeptember 28-án a CAROLINA korvett Skadamiránál elsüllyesztett egy görög kalózhajót. 1829-ben a marokkói El-Arais közelében tanyázó berber kalózok rablóakcióinak megfékezésére és a kalózok által elfoglalt osztrák-magyar kereskedelmi hajók visszaszerzésére indult büntetőexpedíció Francesco Bandiera vezetésével. Az akcióban résztvevő partraszálló különítmény egyik osztagparancsnoka magyar tengerésztiszt, Sepsimartonosi Gyújtó Károly volt.

1836-ban megalakult az **Osztrák Loyd**, az első igazi osztrák tengeri gőzhajózási társaság. 1840-ben Törökország egyik tartománya elszakadt a birodalomtól és elfoglalta annak szíriai területeit. Ekkor brit-török-osztrák koalíció sietett a törökök segítségére és biztosította az európai befolyást a Földközi-tenger keleti térségében. Franz Bandiera ellentengernagy, a hajóhad parancsnoka partraszálló egységet vezetett Saida, Libanon akkori fővárosa közelébe. A mindössze 19 éves Frigyes főherceg a GUIERRA fregatt parancsnoka Akkon erődjének megrohamozásával elnyerte a legmagasabb katonai kitüntetést, a Mária Terézia Rend Lovagkeresztjét, valamint szövetségesei legnagyobb elismerését.

4)

3)

6)


1)

2)

8)

5)

7)

1) A "potro quieto-i affér", 1797
2) I. Ferenc Zárában, 1818
3) A navarinói ütközet, 1827
4) Az el-arais-i expedíció, 1829
5) Saida (Szidon) ostroma, 1840
6) Frigyes főherceg Saidánál
7) Frigyes főherceg, az első Habsburg a flottánál
8) A saidai győzelem emlékére vert emlékérem előlapján a főherceg, hátlapján a GUERRIERA fregatt képével

A „népek tavasza”

1848. március 17-én az akkor Ausztriához tartozó Velencében fegyveres függetlenségi harc indult. Az olasz forradalmárok elfoglalták az itt állomásozó császári flotta nagy részét, a várost blokád alatt tartó többi hajóról pedig elszökött az olasz legénység. Pótlásukra két századnyi szerb sajkás érkezett a Dunáról az olasz forradalom leverésére. Ezzel összefüggésben 1849-ben a császári hadiflotta – pontosabban annak az a része, amely nem került a lázadó Velence kezére – a velencei forradalom leverésében játszott jelentős és igen kegyetlen szerepet, ezzel egy időben pedig a tengerről támogatta a Franz Wimpffen gróf altábornagy Ancona elleni ostromát. Ancona április 17-én, Velence augusztus 22-én adta meg magát. A teljesen tönkrement velencei hadiflottát és Arzenált sepsimartonosi Gyújtó Károly (1803-1885) korvettkapitány hozta rendbe. 1856-ban ő lett az első magyar ellentengernagy, a flotta parancsnokának helyettese.

A magyar kormány a forradalom és szabadságharc idején kísérletet tett egy adriai hadihajó, az „*Implacabile*" brigg Angliában történő felfegyverzésére, ez azonban a magyarellenes brit-osztrák összjáték miatt nem sikerült.

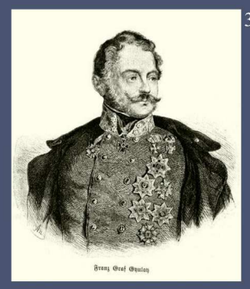
Több siker koronázta a forradalmi kormány folyami haderővel kapcsolatos kezdeményezéseit. 1848-ban a délvidéki szerbek bécsi sugallatra gyilkolni kezdték a magyar és német polgári lakosságot. Megfékezésükre a hajóhad nélküli magyar kormány egy személyszállító gőzhajóból hadihajót építtetett. A „*Királyi Hadigőzös Mészáros*" – az egész európai Duna első t géperejű folyami hadihajója – vízrebocsátására 1848. július 25-én kerül sor Óbudán. 1849. január 5-ig több sikeres hadműveletben vett részt, a szabadságharc bukásával azonban a rövid időre feléledt, önálló magyar dunai hadihajózás ismét megszűnt.

1853 júliusában az akkor Törökországhoz tartozó Szmirna kikötőjében a USS „*Saint Louis*" és az SMS „*Hussar*" brigg, valamint az SMS „*Artemisia*" goletta majdnem megütköztek, mert az amerikai állampolgárságára hivatkozó Koszta Mártont (egykori honvéd századost, aki az esemény idején Kossuth ügynöke volt) a „*Hussar*" kapitánya elraboltatta, és hajóján fogságba vetette. Az amerikai hajó parancsnoka ultimátumban követelte az amerikai állampolgár szabadon bocsátását (ez volt az első ultimátum, amit az USA adott egy másik hatalomnak). Az ügy végül diplomáciai megoldást nyert, Koszta megmenekült, mindkét fél hajóparancsnokait pedig kitűntették a saját feletteseik. Az amerikai hadihajó parancsnokának, Duncan Nathaniel Ingraham kapitánynak a nevét azóta mindig viseli egy hajó a US Navyben.

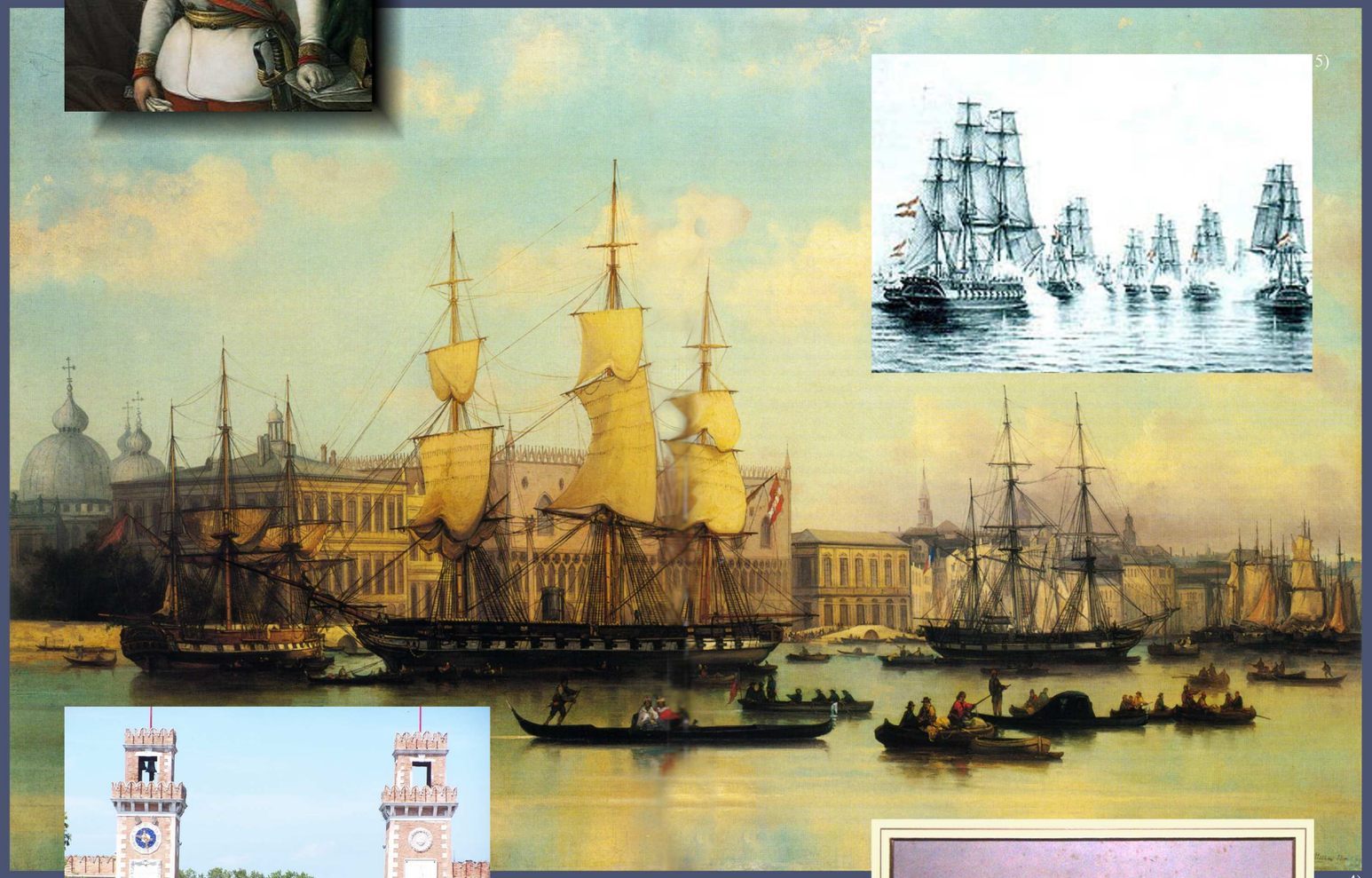
Ezzel a forradalmak jelentette megrázkódtatások időszaka is véget ért. Immár a békés gyarapodásé és építkezésé volt a terep…

1)

2)

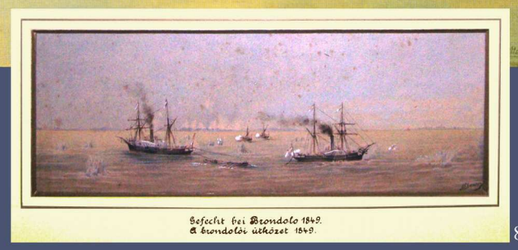

3)

7)


4)

5)

6)



8)

A haditengerészet 1848-ig osztrák-velencei elnevezése ellenére gyakorlatilag velencei volt, hiszen a hivatalos nyelv a fedélzeten az olasz volt, a tisztek és a legénység nagy része pedig velencei. Ez a „népek tavaszán” majdnem a flotta felbomlásához vezetett.

1848. február-márciusban forradalmi hullám söpört végig Európán. Március 17-én Velencében is kitört a forradalom. Március 22-én a tengerészeti fegyverraktár munkásai és tengerészei vakmerő csellel elfoglalták az Arzenált, megölték annak parancsnokát, von Marinovich sorhajókapitányt, a védelmet biztosító tengerészgyalogság parancsnokát, báró bátori Buday Gábor őrnagyot pedig megsebesítették. A flotta parancsnokát, von Martini tengernagyot, a törzsével együtt letartóztatták. Velence polgári kormányzója, gróf Pálffy ekkor átadta a hatalmat a város katonai parancsnokának, gróf Zichy Ferenc tábornagynak, aki azonban ekkor már nem tehetett mást, mint megadta magát. A független Velencei Köztársaság elnöke a börtönéből kiszabadított Daniele Manin ügyvéd, publicista lett.

A flotta tisztikarának kétharmada ekkor Velence mellé állt (az olasz származású tisztek és matrózok dezertáltak, csak 70 tiszt és 700 matróz maradt hű az osztrák lobogóhoz, a kapitányi rangú tisztek esetében 16-ból mindössze hárman maradtak osztrák szolgálatban). A cs. kir. haditengerészet ekkor 162 hajójából 113-at elvesztett, de Ausztria kezén maradt mindhárom fregatt, a 6 korvettből 2, a 10 briggből 6, valamint az egyik gőzhajó. A problémákat csak tetézte, hogy a Szárd Királyság március 25-én hadat üzent Ausztriának, melyhez csatlakozott Toscana, Róma és Nápoly, s várható volt egy Trieszt elleni támadás.

A megmaradt egységek fölött ekkor Trieszt parancsnoka, Gyulai Ferenc gróf vette át a parancsnokságot, és a hiányzó legénységet (saját katonáival töltve fel az állományt) a 22. gyalogezredből és a titeli sajkások két századából tudta részben pótolni. Az új Trieszti flotta már 1848 tavaszán blokádot vont Velence köré. A blokírozó hajóraj parancsnoka Kudriaffszky sorhajókapitány, segédtisztje gróf futaki Hadik Béla sorhajóhadnagy lett. Ausztriát végül csak az mentette meg, hogy június közepén Nápolyban restaurálták a régi rendet, s a nápolyi flotta ekkor hazatért. A szárd flotta azonban Radetzky marsall július 25-i custozai győzelméig fenntartotta a blokádot. 1849. március 23-án Radetzky Novaránál is tönkreverte a szárd csapatokat (győzelmeiért jutalomból a császári és királyi haditengerészet két későbbi hajója is az ő nevét kapta), s ekkor a flotta ellentámadásba ment át: április közepén a haditengerészet új dán származású parancsnoka, Hans Birsch von Dahlerup lövette, sőt bombázta a forradalmi Velencét. A világtörténelemben először itt használtak **hőlégballonból kihajított bombák**at.

A velencei vezetés április-májusban tárgyalásokat kezdett, majd ezek eredménytelensége után egyetlen természetes szövetségeséhez, Magyarországhoz fordult. Júniusban velencei-magyar szerződés született a magyar hadsereg és a velencei flotta együttműködéséről, ez azonban papíron maradt. Velence helyzete a nyár folyamán egyre rosszabbodott, júliustól már szárazföldi lövegekkel is lőtték, ráadásul felütötte a fejét a kolera. A lakosság egyre fokozódó nyomására és a magyar szabadságharc bukásának a hírére augusztus 22-én Velence végül kapitulált, a forradalom vezetői egy francia hadihajó fedélzetén távoztak a városból. A flotta 28-án feloldotta a város blokádját.

1) Az új császár, Ferenc József, 1848
2) Josef Wenzel von Radetzky gróf, tábornagy - a "birodalom megmentője"
3) Marosnémeti és Nádaskai Gyulai Ferenc gróf, táborszernagy - Trieszt katonai parancsnoka
4) A NOVARA (a velencei forradalom alatt ITALIA) fregatt Velencében, a Piazetta és a Dózse-palota előtt
5) Velence blokádja
6) A velencei Arzenál
7) A velencei flotta sikertelen kitörési kisérlete Malamoccónál ..., 1849
8) ... és Brondolónál, 1849

Március hava összefonódik az 1848-as forradalommal és a szabadsággharccal. Mégis az események szinte máig ismeretlen szereplője az "*Implacabile*" brigg (olaszul: „Engesztelhetetlen"), a szabadságharc egyetlen magyar tengeri hadihajója, amelyet Kossuth Lajos a magyar tengerpartot őrző osztrák hajókat felváltó magyar véderő részének, majd a forradalom radikalizálódásával a Habsburg Monarchiával szembenálló önálló magyar haditengerészet első egységének szánt.

Az 1848 tavaszán szentesített XXVII. törvénycikk „Fiume és Buccari szabad tengerkereskedési kerületekről" cím alatt külön foglalkozik a magyar tengerparttal. A magyar kormány a távolsági kereskedelemben kulcsszerepet szánt Fiumének, s kereskedelmi flotta, illetve vasútvonal kiépítését tervezte a város és Pest között. (Az 1880-as évek végén, hatalmas költséggel, meg is valósult az eltervezett kikötőfejlesztés. Az akkori építmények jórésze ma is látható és funkcionál. A kiegyezést követően a vasútvonal is megvalósult. Számos, Budapest és Fiume között félúton lévő településünk ennek a vasútvonalnak köszönheti nagyvárosi létét.) A terület lakosságát az említett törvénycikk „a tengeri kereskedés és hajókázás felvirágzása tekintetéből" a katonaállítás alól is felmentette. A Batthyány-kormány azonban nem tudott törvényes jogaival élni, és képtelen volt fennhatóságát biztosítani a terület fölött. Tulajdonképpen csak Fiume városa amelynek olasz polgárai a magyar kormány támogatásától jelentős gazdasági fejlődést vártak maradt lojális. Komoly erőfeszítések történtek a magyar közigazgatás megteremtésére, s a választásokat is rendben megtartották. A főkormányzói posztra gróf Endrődy Jánost nevezték ki, aki a város horvát megszállásáig ellátta tisztségét. Később Fiume, kellő fegyveres erő híján ellenállás nélkül került a horvát csapatok kezébe. A szabadságharc során ezt követően a magyar vezetés adriai politikája egy tengeri hadihajó szolgálatba állítására irányult.

Kossuth Lajos pénzügyminiszter (más forrás szerint Szemere Bertalan belügyminiszter) 1848. augusztus 3-án értesítette Endrődyt, hogy a kormány hadihajót szándékozik vásárolni, s szolgálatba állítani a fiumei tengeri kereskedelem védelmére. A Fiumében összeállított bizottság a trieszti Gopcevich Spiridion hajóépítő és kereskedő „*Imlacabile*" nevű briggjét javasolta megvásárolni 65 ezer forintért. Ezért az összegért a tulajdonos vállalta, hogy elvégzi a szükséges átépítést, majd a hajót Angliában felszerelteti és felfegyverezteti.

A brigg kétárbocos kereskedelmi vitorlás típus, mindkét árbocán keresztvitorlákkal. Az „*Implacabile*" 1846-ban épült Fiumében. Az Adrián használatos briggek befogadóképessége akkoriban 200-400 tonna között mozgott, az „*Implacabile*" 361 tonnás volt. A hajóátvételi bizottság 1848. augusztus 17-i jegyzőkönyve szerint a hossza 29,6 m, a szélessége 8,8 m volt. Az Országos Levélárból előkerült a hajó személyzetéről készült létszámtervezet, amelyben tisztekkel együtt 95 főről van szó, közöttük egy orvos, 44 matróz, 18 tüzér, 12 tengerészgyalogos.

Mészáros Lázár hadügyminiszter gróf Domini Vincét, a fiumei tengerésztiszti iskola tanárát nevezte ki a hadibrigg parancsnokává, két másik ifjút pedig tisztjelöltként segédjéül rendelt. A hajó írnoka az események során a „*Frane*"-ról ászállt Mayerffy és Kayser volt. A hajó nautikai parancsnoka Gopcevich embere, Petar Djurkovic volt. Mindannyian kötelesek voltak a hajót Angliába kísérni.

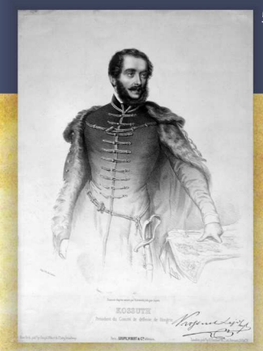
Vincenzo Domini gróf 1817-ben született Velencében és 1903-ban halt meg Fiumében. 1848/49-es szerepe nem teljesen tisztázott, későbbi tevékenységének köszönhetően mindenképpen pozitív megítélésű személyiségként vonult be a magyar történelembe. Régi velencei nemesi családból származott, így a velencei haditengerészeti iskolában végzett a 30-as évek elején, majd hadihajókon szolgált. 1845-től egykori iskolájában, majd 1846-tól a fiumei tengerészeti főiskolán tanított. A szabadságharc után, 1852-től hajózási és kereskedelmi magániskolát tartott fenn Fiumében, amelyet az 1871-es átszervezéskor beolvasztottak a tengerészeti főiskolába. 1893-ig ennek volt igazgatója. Nyugdíjba vonulásától haláláig tisztelt szereplője volt Fiume közéletének. Jellemző, hogy három fiából ugyancsak tengerészkapitány lett.

A megfelelően átalakított (a tüzérség telepítéséhez például megerősített) hajó szerencsésen megérkezett Angliába, ahol azonban kellemetlen hírek várták. Egyfelől egy új kormányrendelet értelmében idegen állam részére hajót csak az angol kormány írásbeli engedélyével lehet felfegyverezni. Másfelől az osztrák csapatok bevonultak Budapestre, a magyar kormány pedig elhagyta a fővárost.

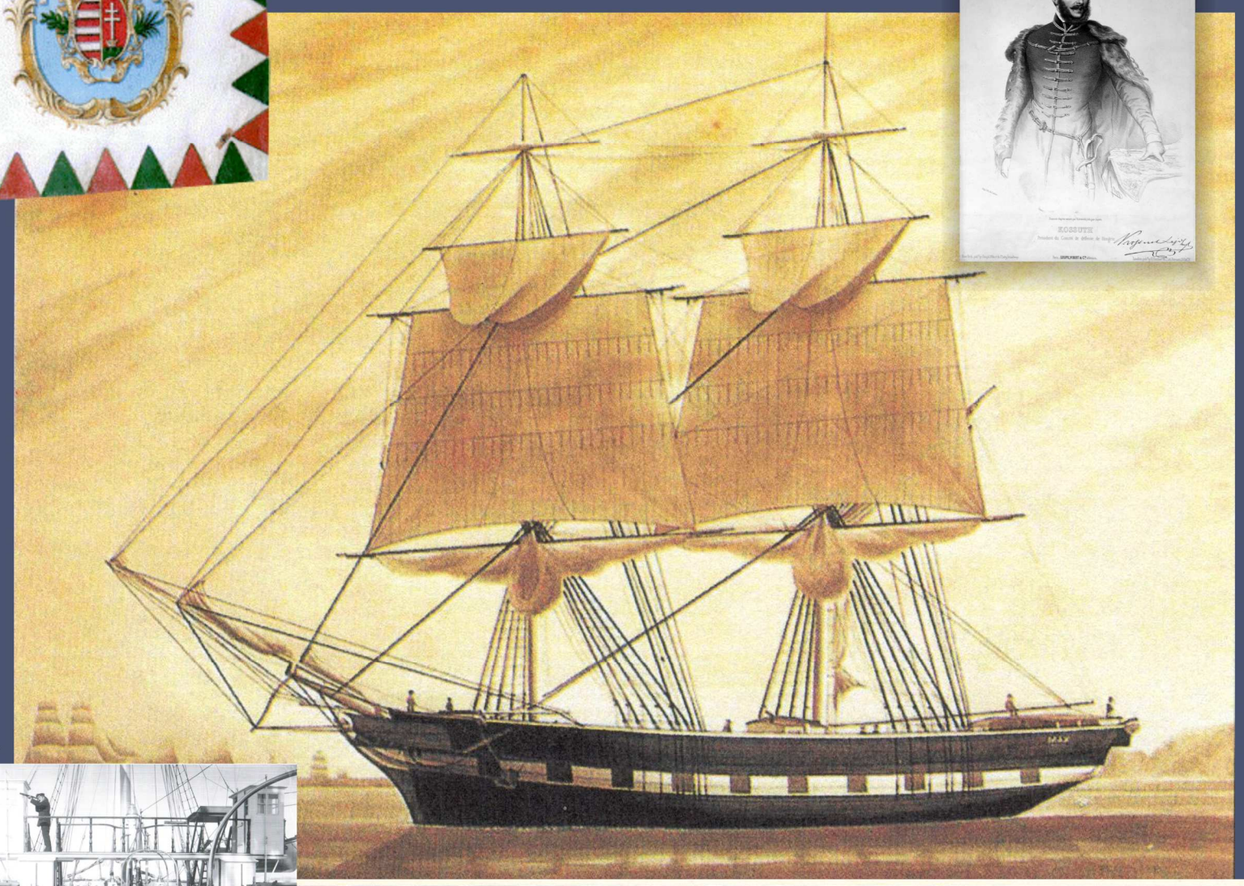
Ebben a bizonytalan helyzetben a hajó tulajdonosa nehogy a kormány bukásával veszteség érje a hajó teljes vételárát követelni kezdte annak ellenére, hogy azt még nem fegyverezte fel, és a magyar kormány megbízottjának sem adta át. A huzavona közepette Domini végül jelentkezett a londoni osztrák követnél és átadta neki a hajót, annak teljes iratanyagával együtt. Ezzel a tettével kapcsolatban mai napig két felfogás létezik. Van, aki azt állítja, hogy féltve a nyugdíját elárulta a magyar kormányt. Van, aki szerint a ránehezedő angol nyomás ellenében, a zűrzavaros helyzetben, teljesen magára hagyatva nem volt más választása. Bárhogy is volt, később bebizonyította tehetségét, és azt a magyar tengerésztiszt-képzés szolgálatába állította. Ám ennek a történetnek nem ő a főszereplője, hanem a magyar kormány, amely egy pillanatra sem feledkezett el a Tengermellékről és Fiuméről, valamint arról sem, hogy a világ kereskedelmi országútjára a tengeren át vezet az út.

Sajnos soha sem derült ki, hogy az ennek érdekében felszerelni tervezett hajó valóban "engesztelhetetlen" lett volna-e az ellenfeleivel szemben. Az osztrák kormány a tulajdonába került hajót később visszaszolgáltatta Gopcevichnek, aki mégis csak elhelyezett rajta nyolc ágyút. (A fegyverzet az akkori kereskedelmi hajókon sem volt ritka a kalózkodás miatt. Gopcevich „*Ida Kiss*" nevű másik hajóján például 20 ágyú volt.) 1853-ban még szerepelt az Annuario Marittimoban, de a kapitány nevének megadása nélkül, amiből arra lehet következtetni, hogy leszerelve állt. Valószínűleg az új Dél-amerikai állam, Argentína haditengerészete vásárolta meg.

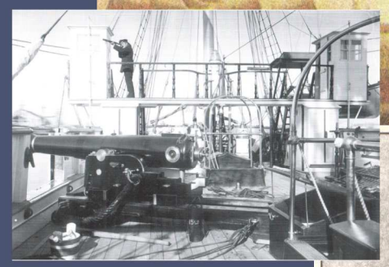
4.



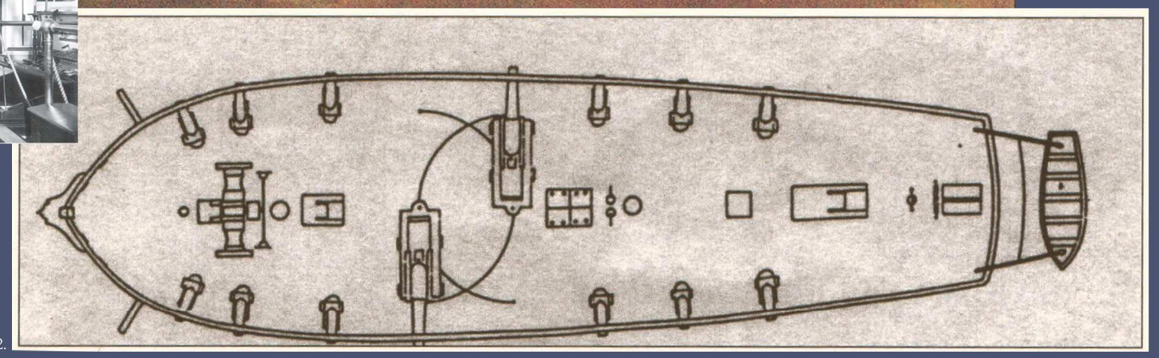
5.



1.



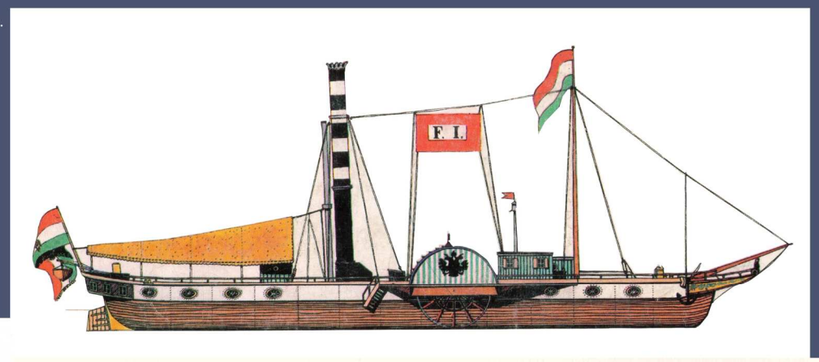
3.



2.

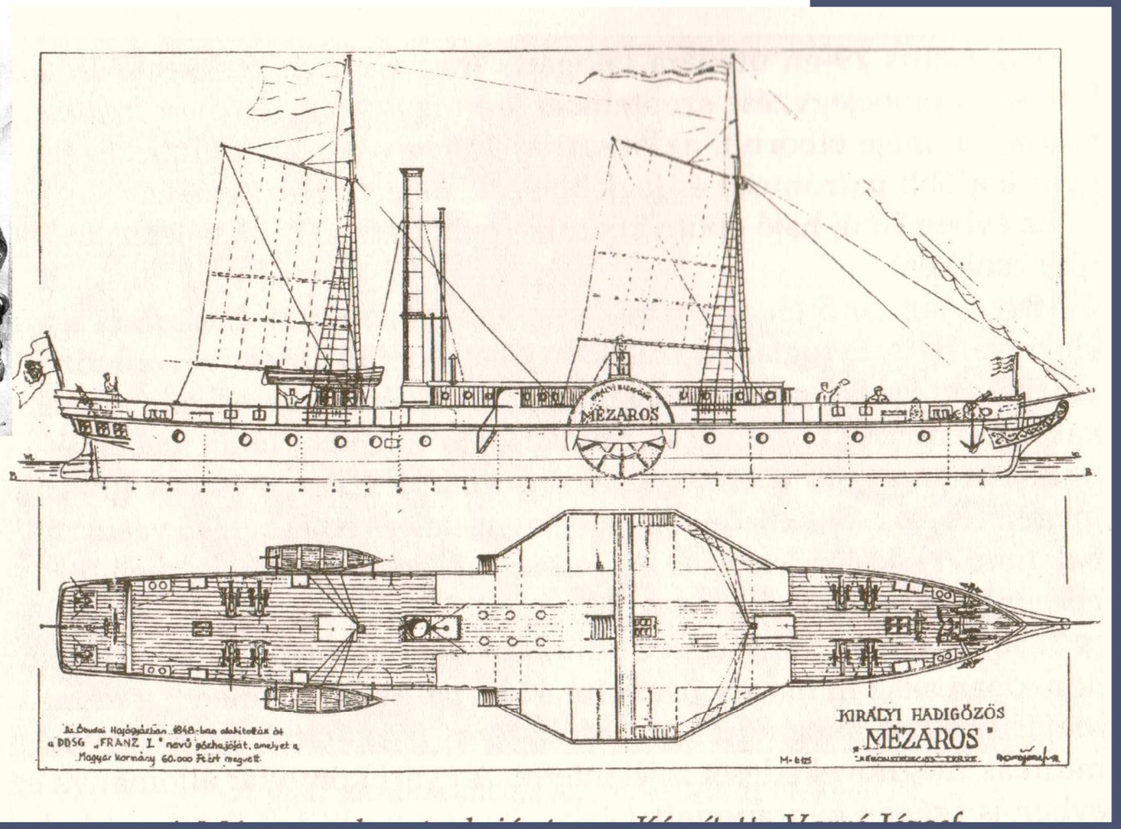
1. Magyar brigg az 1840-es évekből. Így nézhetett ki az „*Implacabile*" is.
2. Az ágyúk elhelyezése a brigg fedélzetén (Gopcevich jegyzetei nyomán).
3. A megkívánt stabilitás miatt a kisebb hajókon a nehéztüzérséget a fedélzet középvonalára helyezték. A mindkét irányba kifordítható nehéztüzérség telepítését a mellékelt kép mutatja.
4. A szabadságharc lobogója.
5. Kossuth Lajos, a magyar honvéd haditengerészet gondolatának pártfogója.

3.

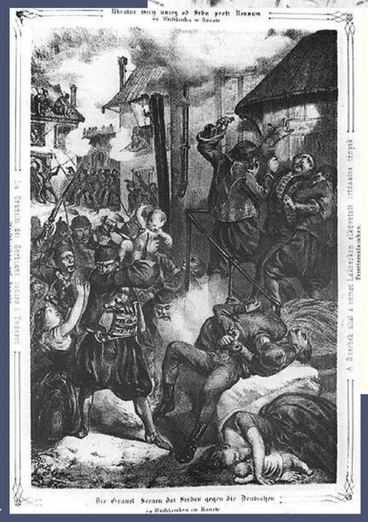


2.

4.



1.



1. Rác martalócok erőszakoskodása Palánkán.
2. Mészáros Lázár hadügyminiszter.
3. A „*Franz I.*" a legelső személyszállító folyami gőzhajó.
4. A „*Mészáros*" jellegrajza az átalakítások után.

Úgy hinnénk, az 1848-49-es eseményekről újat mondani szinte lehetetlenség. Nem így van. Kevesen tudják, hogy Európa első felfegyverzett folyami gőzösét az első felelős magyar kormány szerelte fel. A felfegyverzett gőzhajó ötlete Széchenyitől származik. Eredetileg a Dunagőzhajózási Társaság (DGT) járatait kívánta védelmezni, amelyek 1848. május végén már veszélyben voltak az Al-Dunán kibontakozó szerb mozgalmak miatt. A titeli sajkások (a katonai határőrvidék katonái) miután egy évszázadon át hűen oltalmazták a délvidéket, a szabadságharc idején a törvényes magyar kormány ellen fordultak, amely így hadihajók nélkül maradt. A közmunka és közlekedésügyi miniszter kezdeményezésére a június 2-i minisztertanács már érdemben foglalkozott a kérdéssel, s határozatában Széchenyit és Mészáros Lázár honvédelmi minisztert felhatalmazta néhány hajó megvásárlására. Egy, már korábban kiszemelt hajó ügye gyorsan tisztázódott, amikor a DGT a saját érdekében is - döntött annak áron aluli eladásáról. Az átalakítási munkálatok június 13-án kezdődtek az óbudai hajógyárban. Ezzel a Batthyány-kormány a legöregebb dunai személyhajó tulajdonosa lett.

Az 1830-ban készült *"Franz I."* gőzös eredeti faépítésű testét 1839-40-ben vasszerkezettel cserélték fel, ekkor alakultak ki végleges méretei: hossza 58.37 m, szélessége 7.92 m (a kerékdoboknál 13.82 m), merülése 1 m körüli, vízkiszorítása 318 tonna és egy 60 lóerős, széntüzelésű gőzgép hajtotta, bár a kor szokása szerint és a tengeri gőzhajókhoz hasonlóan vitorlázattal is rendelkezett. Megépítésétől kezdve állandó és rendszeres, menetrendszerű járatokban szállította az utasokat és az árut a Dunán. Megvásárlásakor Óbudán horgonyzott, ez tette lehetővé a munkálatok azonnali megkezdését, melynek során az utaskabinokat és a személyzeti férőhelyeket tiszti és legénységi szállásokká alakították át. A hajón - érdekes - kápolnát és kórtermet is kialakítottak. Hadihajóvá a beépített tüzérség tette. Fedélzetére 8 db. hatfontos, 2 db. tizenkét fontos ágyút és 2 db. hétfontos tarackot állítottak. A súlyos lövegek elhelyezése a fedélzet helyenkénti aládúcolását, merevítését tette szükségessé. Egy július 5-i tudósítás jelöli először "*Mészáros*" névvel a hajót. Ismerve azonban Mészáros Lázár visszahúzódó és iróniára hajló természetét, elképzelhetetlen, hogy a névválasztást ő kezdeményezte volna. Inkább arról lehet szó, hogy eldöntetett: az első magyar honvéd hadihajónak az első magyar honvédelmi miniszter nevét kell viselnie.

A hajót természetesen nem csak technikai szempontból kellett átalakítani, hanem el kellett látni megfelelő személyzettel is. Először a hajó leendő tüzéreit jelölték ki, az alakulóban lévő honvéd tüzérségből. A hajózó személyzetet a Honvédelmi Minisztérium polgári személyek szerződtetésével biztosította, többnyire a gőzös korábbi személyzetéből. Kijelölték a hajó katonai parancsnokát és összeállították a törzset, beleértve a tábori lelkészt és az orvosokat is. Ezzel a hadihajó személyzete együtt volt. A hajósok mellett azonban gyalogságot is elhelyeztek rajta, amit a személyszállító gőzös mérete lehetővé tett. Mivel a hajó már eleve képzett embereket igényelt, önkéntesek nem jöhettek szóba. A Honvédelmi Minisztérium Móga János, pesti hadosztályparancsnokkal kezdett tárgyalásokat, aki a magyar ajkú ezredekből ígért embereket. Végül is a "*Mészáros*" hadigőzös összesen 113 emberrel július végén készen állt a kifutásra.

A gőzös megkapta az ágyúkhoz és kézifegyverekhez szükséges lőszert és egyéb felszerelést. Július 25-én megtörtént a hajó felavatása és a legénység eskütétele, 30-án reggel pedig útnak indult. Széchenyi ötlete tehát mindössze két hónap alatt megvalósult. A helyzet időközben lényegesen megváltozott, különösen a dunai hajózás szempontjából. Ekkor már nem lehetett szó arról, hogy a *"Mészáros"* kizárólag, mint kísérőhajó működjék a kereskedelmi hajók védelmében. A *"Mészáros"* hadigőzös működését néhány hónapos dunai szolgálatának idején három szakaszra oszthatjuk:

Az első: augusztus 17 - szeptember 23. között a Duna alsó szakaszának biztosítása.
A második: szeptember 25 - október 5. között a dunai átkelőhelyek és a hajóforgalom ellenőrzése a Paks és Ercsi határolta szakaszon, a főváros védelmében.
Végül a harmadik: október 9-től december elejéig a Pozsony-Dévény-Hainburg közötti határvédelem és az osztrák területen történő előrenyomulás támogatása.

Az Al-Dunán
A Délvidékre induló hajó Pesttől délre, augusztus 19-én esett át a tűzkeresztségen ez egyben az egész magyar honvédség tűzkeresztsége is (addig nem lőtt magyar ágyú a szabadságharcban) , amikor Neszmély alatt sikeres tűzharcot vívott az országba betört horvát szabadcsapatokkal egy komp visszaszerzése érdekében. A hajó a Duna szerémségi szakaszán is jó szolgálatot tett, amikor rác martalócok a magyarlakta Palánkára támadtak. A „*Mészáros*" ladikokba ültetett honvédgyalogságot tett partra, amely a gőzös lövegeitől támogatva megrohanta és szétverte a rácokat. Ezután felderítő- és védelmi tevékenységgel támogatta a Futak-Palánka-Novoszelo között kiépült dunaparti magyar védvonalat és helyettesítette azt ott, ahol még nem volt kész. Vukovár és a Drávaszög között cirkálva szeptember első felében akadályozta a Veróce vármegyében megjelent horvátok átkelési kísérleteit a Bácskába, amivel alaposan megzavarhatták volna egy tervezett magyar támadás előkészületeit. Az ellenség a hajó működési területét parti tüzérség telepítésével és műszaki zárak létesítésével egyre szűkítette. Ezért, illetve mert a honvédelmi miniszter aggódott a fővárosért, a "*Mészáros*"-t szeptember 23-án Pest védelmére visszarendelték.

A középső Dunán
1848 szeptemberében fennállt a veszélye annak, hogy a horvát sereg átkel a Dunán és Pest ellen vonul. Ezt megakadályozandó Batthyány szeptember 18-án tüzérséget rendelt Dunaföldvárra. A 25-én Pestre érkezett hadigőzösnek a védelmi feladatokban fontos szerep jutott. Utasítást kapott, hogy Ercsény és Paks között folyamatosan cirkálva a jobb partról minden vízi járművet és eszközt szólítson, vagy kényszerítsen át a bal partra. Jellasich esetleges átkelési kísérleteit pedig minden erejével akadályozza meg. Ma már tudjuk, hogy a horvát támadás nem közelítette meg a Dunát (Jellasich szeptember 29-én Pákozdnál vereséget szenvedett), így a hadigőzös tevékenysége kimerült az őrjáratozásban és a forgalom ellenőrzésében. Végül október 5-én újra Pestre rendelték.

A felső Dunán
A hadihajót a Duna Komárom feletti szakaszára rendelték és ezzel megkezdődött tevékenységének harmadik szakasza: október 7-én már Gönyűnél állomásozott, majd Pozsony felett foglalt állást. Magyarország és Ausztria határa között cirkált, megakadályozandó az ellenség esetleges átkelését, ám a Honvédelmi Bizottmány október 15-i utasítása újra Pestre szólította. Onnan 18-án éjjel, fűtőanyag vételezése után visszafordulva Kossuthot Győrig kísérte. A "*Mészáros*" október 30-án a schwechati csata idején ott volt a magyar sereg jobbszárnyán. Nemcsak a sereget biztosította, hanem az annak szállítására menekítésére (?) - felrendelt hajókat is, ám ottani működésének részleteit nem ismerjük. Schwechat volt az utolsó alkalom a hadihajó érdemi szereplésére. Ismereteink szerint december elején Görgey telelésre küldte a hajót, majd egy 23-i intézkedéssel partra vezényelte a legénységet. A főváros kiürítését követően a bevonuló osztrákok 1849. januárjának első napjaiban jégbe fagyva találták az óbudai kikötőben. Amint a Duna jege engedett, Bécsbe hajózták és 1858-ban "*General Schlick*" néven szolgálatba állították a császári-királyi flottillában. Schlick grófi rangra emelése után "*Graf Schlick*" -re keresztelték át. 1866-ban végül eladták egykori tulajdonosának, a DGT-nek, ahol mint teher- és vontatógőzös szolgált 1899-ig. Ezután "*A-7*" néven uszállyá alakították a hosszú és dicsőséges pályát befutott hajót.

A magyar forradalom és szabadságharc az Egyesült Államok haditengerészetének történetét is befolyásolta. Történt ugyanis, hogy Koszta Márton a '48-as szabadságharc egyik katonatisztje, aki a szabadságharc leverése után az Egyesült Államokba menekült és ott állampolgárságért folyamodott - 1853 nyarán Kossuth Lajos megbízásából a törökországi Szmirna (ma: Izmir) városába utazott, hogy titkos tárgyalásokat folytasson a kibontakozó orosz-török háborúban a törökök oldalán harcoló 40.000 fős magyar csapat megalakításáról, amely aztán a magyar szabadságharc újraélesztésére is felhasználható. Ebben az időben a városban amelyet az „Égeitenger virágának" hívtak élnénk nemzetközi élet zajlott. Angol, francia, görög, orosz, bolgár, lengyel, magyar és olasz kereskedők, száműzöttek, ügynökök és kémek adtak találkát egymásnak a gyengülő Törökország e szegletében. Az erőtlen török államigazgatás nem tudta megakadályozni a konzuli bíráskodás, az ún. kapituláció bevezetését: a városban az európai hatalmak köztük Ausztria diplomáciai képviselői a török hatóságoktól függetlenül szabadon ítélkeztek saját állampolgáraik ügyében. Amikor június 22-én lovag Weckbecker, a város osztrák főkonzulja megtudta, hogy Koszta ott van, erre a jogra hivatkozva elfogatóparancsot adott ki ellene. Az üldözött Koszta a tengerbe ugrott, hogy egy hajóra meneküljön; a csónakkal utána eredő katonák azonban fejbe vágták egy evezővel, s mint felségáruló osztrák alattvalót a kikötőben állomásozó osztrák hajóraj egyik egysége, az S.M.S. „*Hussar*" hadibrigg fedélzetére vitték. Az eljárás általános felháborodást keltett, a jelentős olasz emigráns kolónia egyenesen az osztrák főkonzul házának felgyújtását tervezte, és mivel a törökök sem kedvelték jobban a dölyfösködő osztrákokat, nyílt zavargásoktól lehetett tartani.

Június 23-án egy amerikai hadihajó, a USS „*Saint Louis*" szlup érkezett a kikötőbe. Parancsnoka, Duncan Nathaniel Ingraham, amint tudomást szerzett a történtekről, felkereste az osztrák főkonzult és követelte az elfogott amerikai állampolgár azonnali szabadon bocsátását. Követelését természetesen elutasították. A konzul azt tervezte, hogy Kosztát a menetrend szerint június 29-én induló „*Africa*" nevű Lloyd-gőzössel Triesztbe küldi. A nyers visszautasítás a felháborodás újabb hullámát indította el, s ennek már emberélet is áldozatul esett. Június 23-án délután 17:00 órakor a felháborodott olaszok 30 fős csoportja egy belvárosi kávéházban rátámadt az S.M.S. „*Hussar*" három osztrák tengerésztisztjére. Von Aurnhammer fregatthadnagyot ütlegelni kezdték, majd egy lövés a fejét súrolta. Báró Hackelberg kadétot egy tördőfés érte az altestén. Dr. Hubna hajóorvost azonban mivel civilben volt nem ismerték fel. Ő kihasználva a helyzetet, nem nyújtott segítséget megtámadott tiszttársainak, hanem gyáván kereket oldott. A kavarodást kihasználva végül a sebesült fregatthadnagynak is sikerült megszökni és elérni a kikötőt, ahol úszva a hajójára menekült, s riasztotta az őrséget. Egy partraszálló különítmény azonnal kievezett és az eltűnt báró Hackelberg keresésére indult; csak a sapkáját találták meg a kávéházban és később a zubbonyát a tengerparton (holttestére másnap reggel bukkantak rá 2,5 méteres mélységben). Az orvos csak késő este került elő. Az osztrák hajóraj indulását a „*Hussar*" brigg parancsnoka, Schwarz sorhajóhadnagy elhalasztotta.

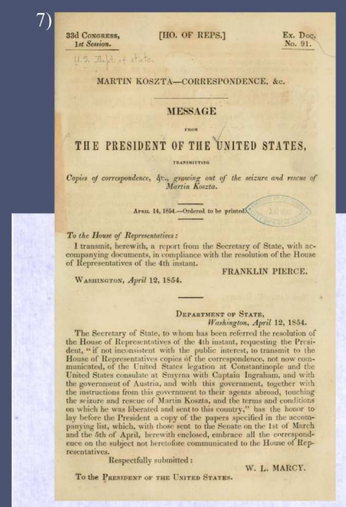
Weckbecker ekkor Alí pasa, szmirnai kormányzó segítségét kérte, a törökök azonban kárörvendön paszszívak maradtak és értésére adták, hogy az osztrákoknak ezúttal maguknak kell segíteni a bajukon. Schwarz sorhajóhadnagy ekkor elbarikádozta a konzulátust és egy szakasz tengerészgyalogost tett partra. A part és a hajó között pedig egy ágyús csónak cirkált beavatkozásra készen. Június 29-én befutott az „*Africa*". Ekkor Ingraham kapitány úgy döntött, hogy a saját kezébe veszi az irányítást. Beszélni akart a fogollyal, ami hosszas alkudozások árán végül július 2-án sikerült neki az osztrák kapitány kíséretében. A megláncolt Kosztától megkérdezte, hogy amerikai állampolgár-e? Koszta őszintén felelte, hogy nem (csak letelepedési kérvénye volt, de az állampolgárság megszerzéséhez szükséges 5 éves helyben-lakási feltételt még nem teljesítette), ő magyar, s magyarként akar meghalni is. Az osztrák kapitány erre kárörömmel kérdezte Ingrahamtól: Vajon nincs-e meg minden joga Koszta elfogásához? Ingraham ismét a fogolyhoz fordult: "*Do you claim the protection of the United States?*" Igényli-e az Egyesült Államok védelmét? "- *Yes I do*" - Igen, igénylem volt a válasz. "*Then yon shell have it*" - Akkor hát meg is kapja - felelt Ingraham és eltökélte, hogy minden áron megakadályozza Koszta átszállítását. Hajójára visszatérve előkészítette a „*Saint Louis*" ágyúit, felvonatta a horgonyt és az osztrák tengerészek nagy meglepetésére a „*Hussar*" közelébe úszott. Hogy mindenki tisztában legyen a helyzet komolyságával, kinyittatta a lőréseket, amelyekben feltűntek a megtöltött ágyúk. Az amerikaiaknak 20 db 30 fontos ágyúja volt, az osztrákoknak 12. Weckbecker természetesen megriadt, Ingraham pedig kijelentette, ha délután 16:00 óráig nem adják ki a foglyot, tűzparancsot ad, és akkor Ausztria szegényebb lesz egy hadihajóval. Ez volt az Egyesült Államok legelső ultimátuma egy másik hatalomhoz.

Weckbecker próbált az amerikaiak lelkére beszélni és előadta, hogy nem igazolható Koszta állítólagos amerikai állampolgársága, nincs amerikai útlevele, osztrák állampolgársága és 1848 miatti bűnössége ezzel szemben kétségtelen. Schwarz sorhajóhadnagy pedig bár elutasította Ingraham kapitányt és azt felelte, hogy az erőszakot erőszakkal fogja megtorolni egyúttal a feljebbvalóit is megsürgette, hogy tegyenek valamit, mert „ez az őrült jenki" képes és beváltja a fenyegetését. Amikor látta, hogy az amerikai hajót harckészültségbe helyezik, ő is utasítást adott a „*Hussar*" legénységének, valamint a kikötőben horgonyzó másik osztrák hadihajónak, a 2 db 6 fontos és 8 db 12 fontos ágyúval felszerelt „*Artemisia*" golettának, hogy harcra készen állja el az amerikai hajó útját és, ha megkezdődne az ágyúzás, viszonozza a tüzet, egyúttal megparancsolta, hogy ebben az esetben Kosztát lőjék agyon. Az oldalukkal párhuzamosan egymás mellett álló „*Hussar*" és „*Saint Louis*" ágyúit ekkor csak mintegy 15 lépés választotta el egymástól. A tüzérek szinte farkasszemet néztek: párbaj zsebkendővégről. Ahogy teltek az órák egyre tapinthatóbbá vált a feszültség. Ezután felgyorsultak az események. 15:45-kor negyed órával az ultimátum lejárta előtt megjelent az amerikai konzul és a szlupra vitette magát, ahol közölte Ingraham kapitánnyal, hogy az osztrák fél hajlandó beleegyezni, hogy Kosztát egy semleges országra bízzák. Franciaország szmirnai konulja vállalta a szerepet. Kosztát átadták a francia konzulnak, majd Ingraham kapitány további erélyes fellépésére az egykori honvédtiszt végül a „*Saint Louis*" fedélzetére került. Az esemény óriási felháborodást keltett Bécsben. A washingtoni osztrák nagykövet, Hülseman Ingraham megbüntetését követelte. A kongresszus azonban kész volt felvenni a háborút Ausztriával, s Ingraham eljárását helyeselve a világ összes nemzetével tudatta, hogy az Egyesült Államok hadserege az amerikai állampolgárok (bennszülöttek és honosított idegenek) személyes szabadságának megsértése esetén minden esetben hasonlóan fog eljárni.

A szereplők utóélete ismert: Duncan Nathaniel Ingraham (1802-1891) tíz éves korában lépett be a flottába. Hat évvel később már hadnagy, 1838-ban pedig már önálló hajóparancsnok. Részt vesz a Mexikó elleni háborúban. 1853-ban az Egyesült Államok Földközi-tengeri Hajórajának tisztje. A Koszta-affér után 1854 augusztusában Kongresszusi, majd elnöki kitüntetésben részesül. 1855 szeptemberében kapitányi rangot kap, 1856 márciusában pedig kinevezik a Hidrográfiai Hivatal vezetőjévé. 1860-ban az Egyesült Államok Földközi-tengeri Hajóraja zászlóshajójának, a USS „*Richmond*"-nak a parancsnoka. Amikor 1861-ben szülőhazája, Dél-Karolina kilép az unióból, felajánlja szolgálatait a Konföderációnak. Rábízzák a floridai Pensacolában működő Warrington Hadihajógyár parancsnokságát. 1863-ig aktív szolgálatot teljesít, 1863-65 között a charlestoni partvédelmi feladatok végrehajtását ellenőrzi. 1865-től 1891-ben bekövetkezett haláláig Charlestonban él. Nevét azóta mindig viseli egy hadihajó a US Navy-ben.

Koszta Márton (1819-1858) a Bihar megyei Bámsod (más források szerint: Belényes) községben született. A szabadságharcban az 55. honvéd zászlóalj századosa. Elöljárója, Ihász Dániel alezredes méltatja: „*... ha egy hazának csak egy harmadrészt ily lelkes hű- és ragaszkodó fiai volnának, soha se volna egy haza is elvészve.*" A szabadságharc bukása után Kossuthtal Törökországba menekül. Október 1-én összeküldöbözik az emigráció tagjaival és magával Kossuthtal is, amiért Kossuth a számüzetésben is kormányzóként viselkedik. 1851. május elején a török hatóságok hét fő kivételével mindenkit szabadon engedtek. Az emigránsok május 8-án a török szultán által fizetett hajójeggyel egy angol gőzös fedélzetén Angliába, s onnan az Egyesült Államokba utaztak. Út közben útitársa, Biró Ede volt honvéd őrnagy kémtevékenységgel vádolta. December 5-én érkezik New Yorkba, ahol ácsmesterséget tanul. A szmirnai eset után Alabamában földművelésből él és szabadságharcos mivoltát feledve rabszolgákat tart. Emigráns társa Újházi László írta róla, hogy „*van egy szerecseny rabszolga asszonya.* […] *Nagyon restelem, hogy magyar ember akadt, aki rabszolgát tartand. Be hamar fajul el sok ember.*" Nem tud azonban megállapodni: 1855-ben Chicagóban R. K. Swift bankjában a váltó-osztály főnöke. 1858-ban feleségül vette egy guatemalai ültetvény tulajdonosnőjét és Közép-Amerikába költözött, ahol még abban az évben meg is halt. Koszta ügynök-volta nem bizonyítható, egyben valószínűtlen is. Egyrészt az emigráció tagjai vitáikban a leggyakrabban választották egymás megalázásnak azt a formáját, hogy „lespionozták" egymást és feljelentő leveleket írogattak Kossuthnak. Biró vádjaiban semmi sem szólt Koszta ellen (hacsak az nem, hogy egy szintén kémtevékenységgel vádolt személytől kapott használt ruhákat). Kossuth nem is tulajdonított jelentőséget az ügynek. Másrészt, ha ügynök lett volna és a szmirnai incidenst az osztrákok csak megrendezték, hogy ezzel tisztázzák Kosztát az emigránsok előtt, azzal túl nagy kockázatot vállaltak volna: hisz' a USS „*Saint Louis*" váratlan megjelenésével a helyzet pattanásig feszült és csak percek kérdése volt a fegyveres összeütközés. Következményeit tekintve ráadásul az eset hatalmas diplomáciai „arculcsapás" volt a birodalom számára egy fiatal köztársaságtól. Az osztrákok ezt aligha kívánták maguknak.

1) A szmirnai incidens 1853. június 2-án (jobbról balra az "*Africa*", a "*Hussar*", a "*Saint Louis*" és az "*Artemisia*")
2) Az S.M.S. "*Hussar*" hadibrigg
3) A U.S.S. "*Saint Louis*" szlup
4) Koszta Márton képe 1853-ból
5) Duncan N. Ingraham képe 1861-ből
6) A New York Times 1853. július 13-i tudósitása a szmirnai eseményekről
7) A Koszta-affér összegyűjtött amerikai hivatalos levezésének cimlapja



33d Congress, 1st Session. [HO. OF REPS.] Ex. Doc. No. 91.

MARTIN KOSZTA—CORRESPONDENCE, &c.

MESSAGE

FROM

THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES,

TRANSMITTING

Copies of correspondence, &c., growing out of the seizure and rescue of Martin Koszta.

APRIL 14, 1854.—Ordered to be printed.

To the House of Representatives:

I transmit, herewith, a report from the Secretary of State, with accompanying documents, in compliance with the resolution of the House of Representatives of the 4th instant.

FRANKLIN PIERCE.

WASHINGTON, *April* 12, 1854.

DEPARTMENT OF STATE,
Washington, April 12, 1854.

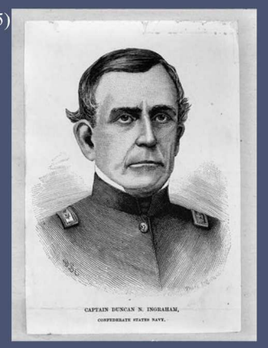
The Secretary of State, to whom has been referred the resolution of the House of Representatives of the 4th instant, requesting the President, "if not incompatible with the public interest, to transmit to the House of Representatives copies of the correspondence, not now communicated, of the United States legation at Constantinople and the United States consulate at Smyrna with Captain Ingraham, and with the government of Austria, and with this government, together with the instructions from this government to their agents abroad, touching the seizure and rescue of Martin Koszta, and the terms and conditions on which he was liberated and sent to this country," has the honor to lay before the President a copy of the papers specified in the accompanying list, which, with those sent to the Senate on the 1st of March and the 5th of April, herewith enclosed, embrace all the correspondence on the subject not heretofore communicated to the House of Representatives.

Respectfully submitted:

W. L. MARCY.

To the PRESIDENT OF THE UNITED STATES.

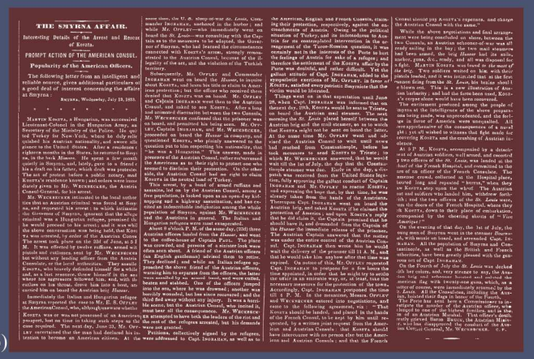
5)



3)

1)

2)



THE SMYRNA AFFAIR.

Interesting Details of the Arrest and Rescue of Koszta.

PROMPT ACTION OF THE AMERICAN CONSUL.

Popularity of the American Officers.

The following letter from an intelligent and reliable source, gives additional particulars of a good deal of interest concerning the affair at Smyrna:

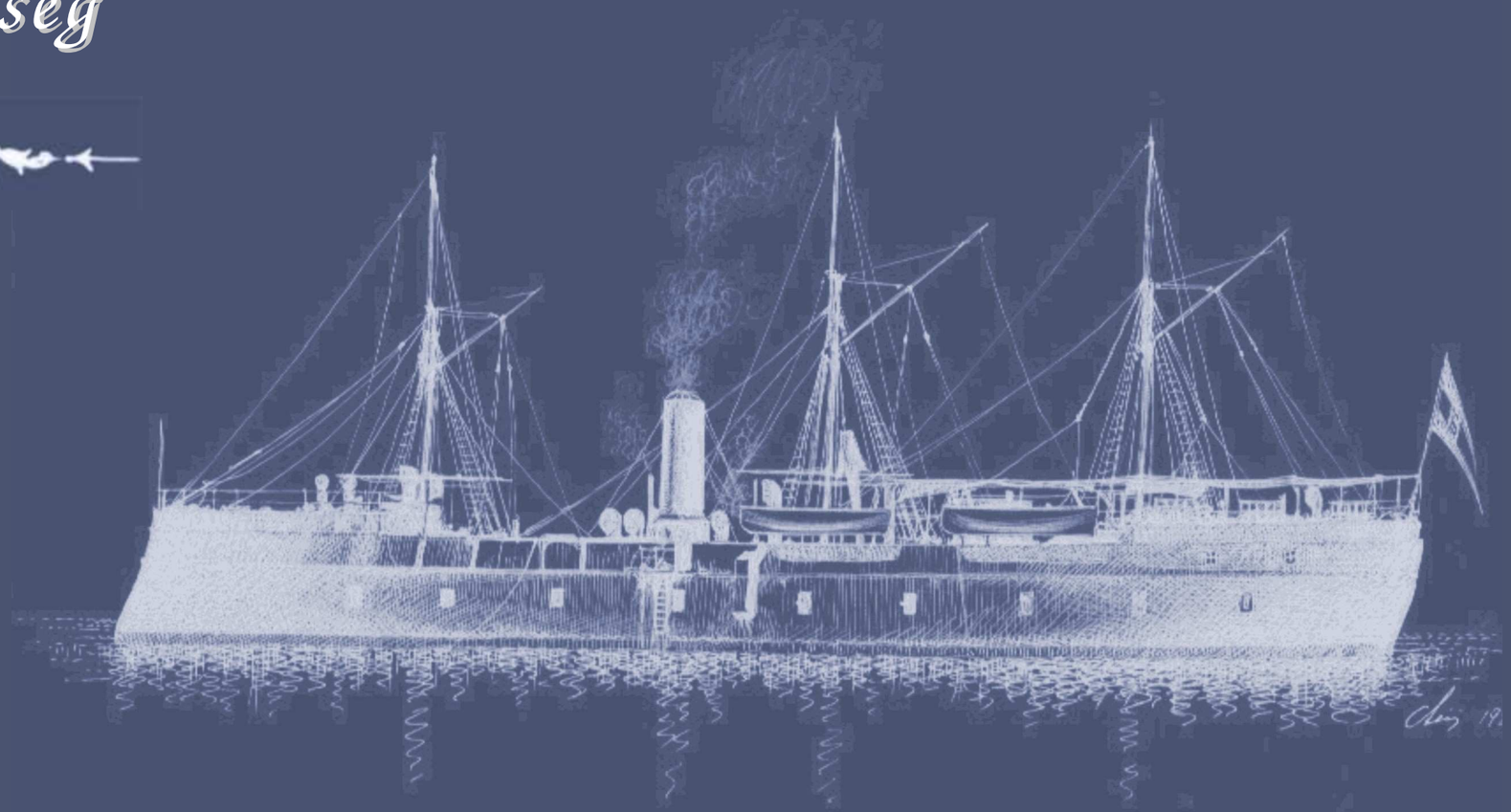
SMYRNA, Wednesday, July 26, 1853.

* * * * * * *

MARTIN KOSZTA, a Hungarian, was accompanied Lieutenant Colonel in the Hungarian Army, as Secretary of the Ministry of the Palace. He quitted Turkey for New York, where he duly gave notice to Austria (contrary to law) of his intention to become a citizen of the United States. Austria claims subjects in the Ottoman dominions, and, where she can, in the back Minaret. He spent a few months in Turkey, and, lately, gave as a friend a letter of introduction to a Greek, who proved to be a spy. The son of Greece, before a public meeting, read Koszta's evidence against him, and, when he slunk away, gave to Mr. WECKBECKER, the Austrian Consul-General, for his arrest.

Mr. WECKBECKER, consulting with the local authorities, obtained a warrant, was hoisted at sunset, and, requested his owner to which Koszta was the Governor of Smyrna, ignorant that the whole proceed was a Hungarian refugee, promised the Consul-General to detain the prisoner, and, when the above intermission was being held, that Koszta was conducted, to order of the American Consul. The news took place on the 21st of June, at 5 P. M. It was effected by twelve men, who manned a boat belonging to the Austrian Lloyd's, and, under an English gentleman, ordered them to retire. They departed, and while an Italian refugee approached the story, Koszta of the American officers, and, with a pistol, shot the Austrian officer, who was conducting the prisoner, in the arm, but missed his beaten and stabbed. One of the officers jumped into the boat, and, with a sword, pierced the Italian, who, in the meantime, had been dismissed, and, in the end of the intrigue, escaped, but his formerly third fled away without any injury. It was a bonbon, but the American Consul, who trained it, must bear all the consequences. Mr. WECKBECKER, the Austrian Consul-General, ordered the boat to the end of the intrigue

Újjászületés és tűzkeresztség



1854-ben kezdődött meg az osztrák császári hadiflotta igazi fejlődése, amikor Polába (ma: Pula) helyezték át az először Porto Rében (Kraljevicában) létesített, majd Triesztben és később Velencében, aztán átmenetileg ismét Triesztben működő flottaközpontot.

A hirtelen megindult fejlődés irányítója az uralkodó öccse, Ferdinánd Miksa (1832-1867) főherceg, az 1854-1864 közötti flottaparancsnok volt, 1856-tól már altengernagyi rangban. Neki köszönhető többek között a flotta első szolgálati szabályzata és első, tengerész jellegű egyenruhája is (kisebb változtatásokkal mindkettő 1918-ig kitartott). 1862-ben a flottát kivette a Hadügyminisztérium irányítása alól és külön Haditengerészeti Minisztériumot létesített (ő volt az egyetlen, akinek ez sikerült). Újjászervezte a Haditengerészeti Akadémiát, a hangsúlyt a gyakorlati képzésre fektetve, a nyugat-indiákat megjárt „*Venus*" fregattot iskolahajóvá alakíttatta. Átalakíttatta a Vízrajzi Hivatalt, megalapította a hajóépítő mérnöki kart és új, korszerű hajókat rendelt. 1857-ben pedig Alexander von Humboldttal és Charles Darwinnal, a kor híres természettudósaival egyeztetve, több magyar tudóssal (pl.: Xántus Jánossal) a fedélzetén földkörüli kutatóútra indította a „*Novara*" fregattot (amelynek parancsnokhelyettese gyulai Gaál Béla volt).

1859-ben a Franciaország és Piemont elleni háborúban az újjászervezett haditengerészet az Adria keleti partján párszor megütközött a franciákkal, de főleg Velence szárazföldi védelmének kiegészítése volt a feladata.

1860-ban Szicília előtt járőröztek, hogy megakadályozzák Garibaldi átkelését a Messinai szoroson (ez végül nem sikerült). Ekkor csatolták szervezetileg az összes flottillát (a Lagúna-, a Garda- és a Dunai Flottillát) is a tengeri flottához.

1864-ben a flotta az északi-tengeri Helgoland szigeténél két gőzfregattal és egy ágyúnaszáddal döntetlen ütközetet vívott a kor legjobbjai közé számító dán haditengerészettel. Ebben az évben Ferdinánd Miksa elfogadta a mexikói császári koronát, a flotta-parancsnokságot pedig visszaadta az uralkodónak. Kedves hajója, a „*Novara*" fedélzetén utazott Amerikába és miután ott 1867. június 19-én kivégezték, holttestét is ez a hajó hozta haza (parancsnokhelyettese egy másik Gaál, gyulai Gaál Jenő volt).

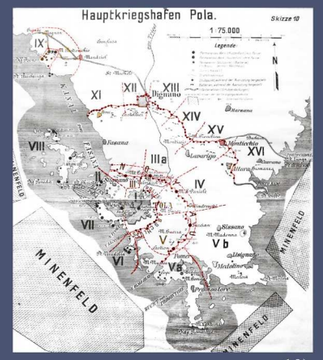
1866-ban (még Miksa életében) Lissánál a flotta egyértelműen megvert a nagyobb és erősebb olasz flottát. Az osztrák hajóhadat – akárcsak Helgolandnál – Wilhelm von Tegetthoff admirális vezette, aki 1868-tól haláláig volt a flotta parancsnoka.

1867-ben megszűnt az Osztrák Császári Hadiflotta és átadta helyét az osztrák-magyar Császári és Királyi Haditengerészetnek. Bár a „régi flottában" is szolgált jó néhány rendkívül tehetséges és sikeres magyar tengerésztiszt is, akik a ranglétra magasabb fokaira is feljutottak, Magyarországnak és a magyar nemzetnek ehhez a flottához – jogilag és érzelmileg – semmi köze sem volt. A központosított császári hatalom hatékony támaszának tekintették (joggal) és nem örültek sikereinek (az olasz forradalom leverésének és a lissai ütközetnek). Ez a helyzet a kiegyezés utáni 50 évben azonban gyökeresen megváltozott és a magyarok – legalábbis amikor a flotta ipari megrendeléseinek elosztása került szóba – a tengerészet lelkes támogatóivá váltak.

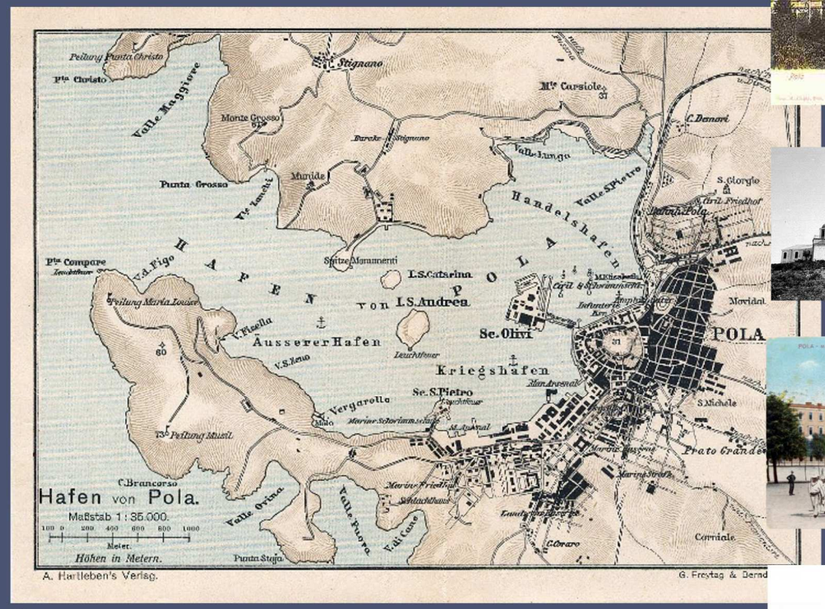
2)

1)

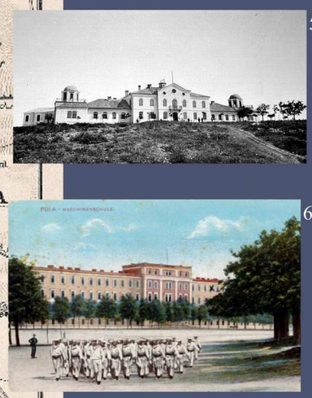
4)



10)



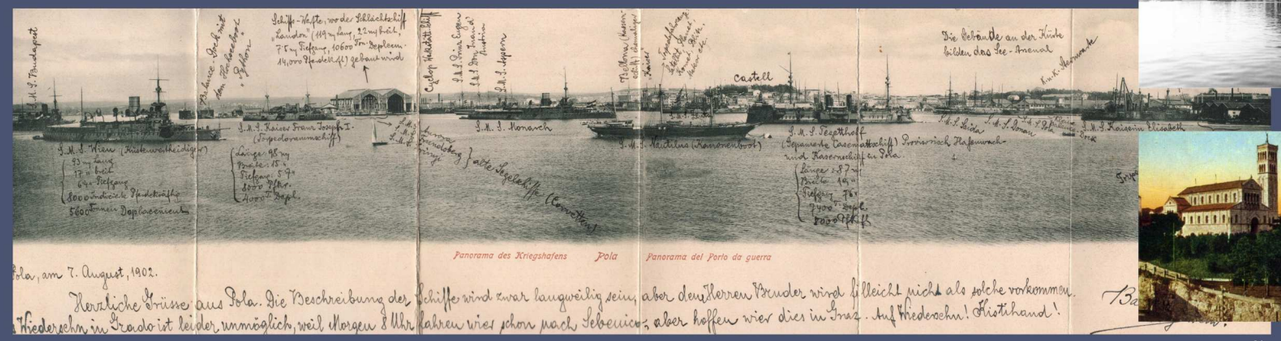
9)



5)

6)

7)



3)

8)

1) Ferdinánd Miksa főherceg, flottaparancsnok
2) Pola látképe a XIX. század '30-as éveiben
3) Pola látképe a XX. század elején (ua. látószögből)
4) A Tengerészkaszinó épülete
5) A Cs. és Kir. Hidrográfiai Hivatal épülete
6) A Cs. és Kir. Gépésziskola épülte
7) Az Építőarzenál szerelőcsarnokai az Oliva-szigeten
8) A Tengerésztemplom épülete
9) A nagyvárossá fejlődött Pola korabeli térképe
10) A Pola-környéki erődláncok térképe

1848-49 eseményei teljes mértékben feltárták a cs. kir. haditengerészet gyöngeségét: a lojalitás hiányát és a rendelkezésre álló hadihajók elégtelenségét, melynek következtében nem tudták megakadályozni Trieszt blokádját és a tengerpart gyakorlatilag teljesen védtelen maradt. Nem lehetett többé elodázni a haditengerészet radikális reformját, Ausztriának gyökeresen szakítania kellett a múlt szegénységi flottapolitikájával és le kellett zárnia az osztrák-velencei flotta fél évszázados korszakát. Ausztria legfőbb célja ekkor az volt, hogy a cs. kir. flotta ereje megegyezzen az itáliai flották egyesített erejével. A tengerészet dán származású parancsnoka, Hans Birch von Dahlerup főparancsnok ezért 6 sorhajó, 10 fregatt, 6 korvett, 24 gőzös, 6 brigg, 6 sóner és 36 ágyúnaszád építését írta elő a következő 12-16 esztendőre (természetesen ekkor még vitorlás sorhajókról és fregattokról volt szó). A tervet Ferenc József - aki 1848-ban 18 évesen lett Ferdinánd császár utóda és Ausztria császára - 1850. április 12-én szentesítette: flottatörvény lett belőle. A törvény megszületése mellett más fontos események is történtek ekkor a flotta életében: Ferenc József bevezette a német vezényleti nyelvet és a haditengerészet főparancsnoksága Velencéből az isztriai Polába költözött. A hadihajógyártást a megbízhatatlan Velence helyett pedig Triesztben szervezték meg és ide került a német tannyelvűvé váló haditengerészeti akadémia is. 1850-ben pedig Ferdinánd Miksa főherceg Ferenc József császár 19 éves öccse belépett a haditengerészet kötelékébe.

Dahlerup aki sohasem lelkesedett különösebben az osztrák szolgálatért ekkor megvált hivatalától, amelyet Franz von Wimpffen gróf altábornagy vett át ideiglenes jelleggel, amíg Miksa főherceg elég gyakorlatot szerez a főparancsnoki tisztség betöltéséhez. „*Érdeklődő, buzgó és kötelességtudó*" hadnagy dicsérte a tengernagy. Tehetségét és személyiségének dinamizmusát latba vetve egy évtizeden át küzdött azért, hogy Ausztria gyenge harmad vonalbeli országból erős másodrendű tengeri hatalommá váljon, amely hathatósan meg tudja védeni érdekeit az Adrián és a Földközi-tenger keleti medencéjében. Miksa személyében a flottának olyan parancsnoka lett, akinek ambíciói, képességei, és főleg lehetőségei minden addigi parancsnokéit messze meghaladták. 1866-ig neki köszönhetően a flottában megjelentek a kor nemzetközi újításai, a gőzüzemű meghajtás és a páncélos hadihajók: 7 páncélos fregatt, 1 sorhajó, 5 gőzfregatt és 2 gőzkorvett épült a vezetésével. Miksa azonban nem csak hajóépítésre költött nagy összegeket, hanem a flotta parti létesítményeire is. Polában újabb szárazdokkot építtetett és lerakatta az Arzenál a flotta központi hajógyára alapkövét, amelytől vasúti összeköttetést létesített Trieszt felé, az új haditengerészeti akadémiát pedig Fiumába költöztette.

Pola (ma: Pula), amelyből Miksa teremtette meg a birodalom új központi hadikikötőjét a mai napig magán viseli a keze nyomát. Az ókorban szebb időket élt városka 1840-ben még csak 110 lakosú álmos halászfalu volt az Isztria déli csücskén. A császári, királyi haditengerészet először 1846-ban, a velencei forradalom előestéjén létesített itt tárházakat, hogy hadihajói itt is kiegészíthessék készleteiket. A város lakossága gyarapodásnak indult, 1850-re már 600 lelket számlált. A település azonban továbbra is híján volt minden városi infrastruktúrának, mint a vezetékes ivóvíz vagy a kórház. A nagyberuházások azonban nem sokáig várattak magukra. Az 1848-1849-es események meggyőzték Ausztria hadvezetését arról, hogy a haditengerészeti arzenál Velencében nincs biztonságban, s annak Polába való végleges áthelyezéséről döntöttek. 1856. december 6-án azután I. Ferenc József jelenlétében letették az új Arzenál alapkövét, amely a hatalmas telep egy fenyőkkel övezett részén még ma is őrzi az esemény emlékét. A gyár az évek múltával lassacskán a külföldtől független saját osztrák, majd osztrák-magyar hadihajó-építő ipar fellegvára lett: felszerelő részlegében a különböző műhelyek, kötél-, csónak-, gerenda- és árbocraktárak, stb., lakó- és parancsnoki épületek, a torpedógyár, az akkumulátor-telep mellett volt kovácsműhely és víztorony is. A 629 hektáros, egykor olajfákkal övezett Oliva-szigeten működő építő arzenálban pedig két fedett és egy fedetlen, 200 m hosszú csúsztatópálya, egy úszó- és két, 8 000 tonnás hajók számára készült 130 m hosszú és 30 m széles szárazdokk zsúfolódott össze. De volt itt még egy 15 000, egy 22 500 és egy 40 000 tonna hordképességű úszódaru is. A két telepet 160 m hosszú vashíd kötötte össze, amelyen egyvágányú vasút szállította a hajóépítéshez szükséges anyagokat az építkezés helyszínére.

Az ipar fejlődése végül a várost is naggyá tette: Pola a Monarchia harmadik legjelentősebb, egyben a közös haditengerészet központi kikötőjévé vált. A városban az Admiralitás díszes, timpanonos palotája mellett a cs. és kir. Jachtklub és a Tengerészkaszinó épülete áll, ahol egykor Lehár Ferenc, a tengerészet karnagya Marinekapellmaister muzsikált (emlékét a kaszinóépület előtti utca neve ma is őrzi). A Monte Zaro dombon a cs. és kir. Haditengerészet Térképészeti és Hidrográfiai Hivatalának épülete és a városi csillagda állt, amelynek igazgatója, Kalmár Sándor képviselte a Monarchiát a kezdő hosszúsági kört kijelölő Nemzetközi Fokmérési Bizottságban (míg a nagyhatalmak a saját fővárosaikon áthaladó hosszúsági kör mellett kardoskodtak, Kalmár az atlanti-óceáni Ferro-sziget melletti délkört javasolta, amely egyetlen ország területén sem megy át; politikailag semleges javaslatát az országok egy része 1884-ig támogatta, ezért sok korabeli térképen nem Greenwich-től, hanem Ferrotól vették fel a fokhálózatot). Polában működött a Monarchia a polgári iskolákat is beleértve egyik legmagasabb szintű műszaki képzést nyújtó oktatási intézménye, a cs. és kir. Gépésziskola (Maschinenschule), s a haditengerészet hőseinek emlékére emelt, a Tengerek Nagyasszonyáról (Madonna dell'Mare) elnevezett tengerésztemplom is (hajóiban és altemplomában megannyi magyar tengerésznek emléket állító márványtáblával). A templomtól nem messze áll a világ talán legszebb ízlésesen megtervezett, pálmákkal és terméskövekkel díszített tengerésztemetője, ahová rangra, nemzeti és vallási hovatartozásra tekintet nélkül temettek tengerészeket (köztük számos magyar haditengerészt, pl.: a „*Szent István*" csatahajó áldozatait).

A Polában felhalmozott értékek védelmére a világ egyik legnagyobb tengeri erődrendszerét hozták létre, amely a maga nemében máig egyedülálló a világon (pl.: Kis-Brioni szigetén áll az egyetlen fennmaradt olyan tengeri erőd, amiben torpedóindító állás van). A Monarchia egész partvidékén nem volt (és nem is lehetett) összefüggő erődrendszer. Az igen tagolt több mint 150 szigettel rendelkező osztrák-magyar tengerpart védelmét alapvetően a flottára bízták, a szárazföld felől csupán néhány erőd-csomópont látta el a partvédelem feladatát. A szigeteket külön nem védték, mert nagy partraszálló műveleteket itt nem lehetett kivitelezni a szélsőséges domborzat, illetve az utak, vasutak, folyóvölgyek jóformán teljes hiánya miatt. Erősebb védelem ezért csak Trieszt, Pola, Sebenico (ma: Sibenik), Gravosa és Cattaro (ma: Kotor) környékén volt, az viszont nagyon egyenlőtlenül oszlott el: a legerősebb védelmet Pola köré koncentrálták. A három koncentrikus körben elhelyezett 170 állandó erőd, figyelőállás és támaszpont tűzereje összesen 261 db nehéz és könnyű lőveget számlált (ehhez járult még a kikötőben állomásozó hajók 147 db nehézlövege és a 900 aknából álló aknazár a kikötő bejáratánál). A 60 erődített osztrák-magyar harcálláspont közül 20 páncélozott ágyúállásokkal épült állandó erőd, 150 pedig kiépített tüzérségi megfigyelő állás, erődített támaszpont, vagy kaszárnya volt. 1894-től egy magyar alakulat is állomásozott itt (az 5. pozsonyi hadtest 3. vártüzér zászlóalja).

Miksa főparancsnokságának tíz esztendeje a haditengerészet történetének egyik legragyogóbb, legdinamikusabban fejlődő korszaka volt. Munkájának gyümölcsei még életében, de már Mexikóba távozása után értek be (Miksa 1864-ben lemondott főparancsnoki tisztéről, és elfogadta a felkínált mexikói császári címet): az olasz flotta felett aratott 1866-os a lissai tengeri győzelmet és a haditengerészet nemzetközi elismerését, amire nagyon vágyott még megérhette, s ha nem vitte volna keresztül fejlesztési programját, Ausztria és Magyarország történelme bizonyosan másként alakul.

Európában a XVII. századra kialakult és általánossá vált, majd világszerte elterjedt a fából épült vitorlás hadihajók három fő típusa, a sorhajó, a fregatt és a korvett. Az ezekkel való manőverezés különösen csatában nehéz és összetett feladat volt. Az ágyúkat akkoriban hosszú ütegsorokban a hajó oldalai mentén helyezték el egymás fölött egy-négy fedélzeten. Az ágyúcsövet célzáskor csak kis mértékben lehetett oldalirányban elforgatni, ezért az optimális sortűzhöz a hajónak kellett a megfelelő irányba állni. A tengeri csatákat tehát a kormányos és a tüzérség összmunkája döntötte el, illetve az, hogy melyik fél tudja jobban kihasználni a szélirány és a hajótípus előnyös tulajdonságait. E nehézség ellenére ezek a hajók annyira megfeleltek a kor technikai lehetőségeinek és igényeinek, hogy mintegy 200 évig lényegében változatlanok maradtak, csak a méreteik nőttek valamelyest.

A vitorlások korának legnagyobb hadihajója az „úszó erődként" használt sorhajó volt. Két-négy, a hajó teljes hosszában végighúzódó ütegsorában 74-120 ágyút hordozott. Vízkiszorítása 2.000-5.000 tonna volt. Valamennyi sorhajó háromárbocos, teljes vitorlázatú (mindhárom árbocán keresztvitorlákkal felszerelt) hajó volt. Az 1850-es években már segédgőzgépekkel épültek. A Habsburg Birodalom részére többször épültek sorhajók, először VI. (III.) Károly uralkodása idején, majd a napóleoni háborúkat követően (a velencei flotta megszerzésekor). Ezekről azonban alig maradt fenn adat, mert a többségüket idejekorán eladták, vagy lebontották. Az 1850-es flottatörvény szerint 6 sorhajót kellett építeni. Ebből végül egyetlen egység készült el, az 1858-ban vízrebocsátott „*Kaiser*". A sorhajók a XIX. század közepétől már segédgőzgéppel épültek, így a „*Kaiser*" is gőzgépet kapott. Ennek ellenére a fa és a vitorlás építési mód gyorsan avult, ezért 1869-72 között végül átépítették páncélos kazamatahajóvá.

A sorhajó után nagyságban a *fregatt* következett. A különbség nemcsak a nagyságban, de az építési módban rejlett: a fregattok felépítmény nélküli fedélzettel épültek, amely alatt egy zárt ütegsor kapott helyet 40-60 ágyúval. Vízkiszorításuk 1.000-1.500 tonna körül mozgott. Ezek is háromárbocos teljes vitorlázatú, gyors hadihajók voltak, a cirkálók elődei. Kiváló vitorlázási tulajdonságaik és gyorsaságuk miatt feladatuk a felderítés és az ellenséges kereskedelmi hajók elfogása volt. A Habsburg Birodalom vitorlás hajóhadának leggyakoribb egységei a fregattok voltak. 1818-ban bocsátották vízre az „*Austria*" és a „*Principessa Augusta*"nevű fregattokat, amelyek a haditengerészet négy évtizedre meghatározó jellegzetes fregatt típusainak első példányai lettek (az utolsó tisztán vitorlás fregatt a „*Fürst Felix Schwarzemberg*" 1853-ban épült). Ezekkel tettek először tengerentúli utazást, mikor I. Ferenc császár Leopoldine nevű lányát vitték Brazíliába, kiszemelt vőlegényéhez, a portugál király fiához, Dom Pedro de Braganzához, a későbbi brazil császárhoz. Az osztrák hadihajók egész világra kiterjedő kutatóexpedícióinak korszaka is javarészt a fregatt-típushoz köthető. Az 1850-es évektől ezekbe a hajókba is gőzgépeket építettek, 1854. után pedig páncélzatot is kaptak. Az 1867-es kiegyezésig 7 páncélos gőzfregatt, 8 kisebb gőzfregatt- és korvett, valamint 2 vitorlás fregatt épült a haditengerészet számára.

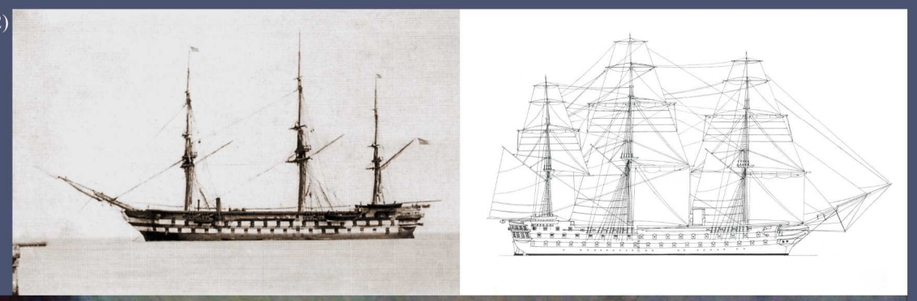
A fregattnál kisebb, de hasonló háromárbocos, teljesvitorlázatú hadihajó a *korvett* (az angolok a sloop [ejtsd: szlup] megnevezést használják). 20-28 ágyúját a nyitott felső fedélzeten, nem pedig zárt ütegsorban helyezték el. Vízkiszorításuk 500-1.000 tonna volt. Feladatuk a felderítés, a hírvivés és a kalózok elleni harc volt. A Habsburg Birodalomban a fregattok mellett a tengerentúli utazások másik kedvelt hajótípusa volt. Utolsó tisztán vitorlás példányuk a „*Saida*" 1855-ben épült. A XIX. század végén a gőzgép és a vitorlázat vegyes alkalmazásával építették őket. Vitorlázatukat csökkentették, első két árbocukon továbbra is keresztvitorlákat viseltek, hátsó árbocukra azonban hosszvitorlák kerültek. A korvett elnevezés helyett ekkor már elterjedtebb az *ágyúnaszád* megjelölés.

A fenti három alaptípus mellett számos további kisebb vitorlás hadihajó is szolgált a Habsburg Birodalom haditengerészetében. A *brigg* a legnagyobb kétárbocos hajótípus volt. Mindkét árbocán keresztvitorlákat hordozott, fő fedélzetén 12-18 ágyút helyeztek el. 300-500 tonnásak voltak, feladataik a korvettekéhez hasonlítottak. A *goelett* (vagy goletta) a brigghez hasonló, de kisebb testű és jellemzően hosszvitorlákkal felszerelt 4-10 ágyús hadihajó volt 200-300 tonna vízkiszorítással.

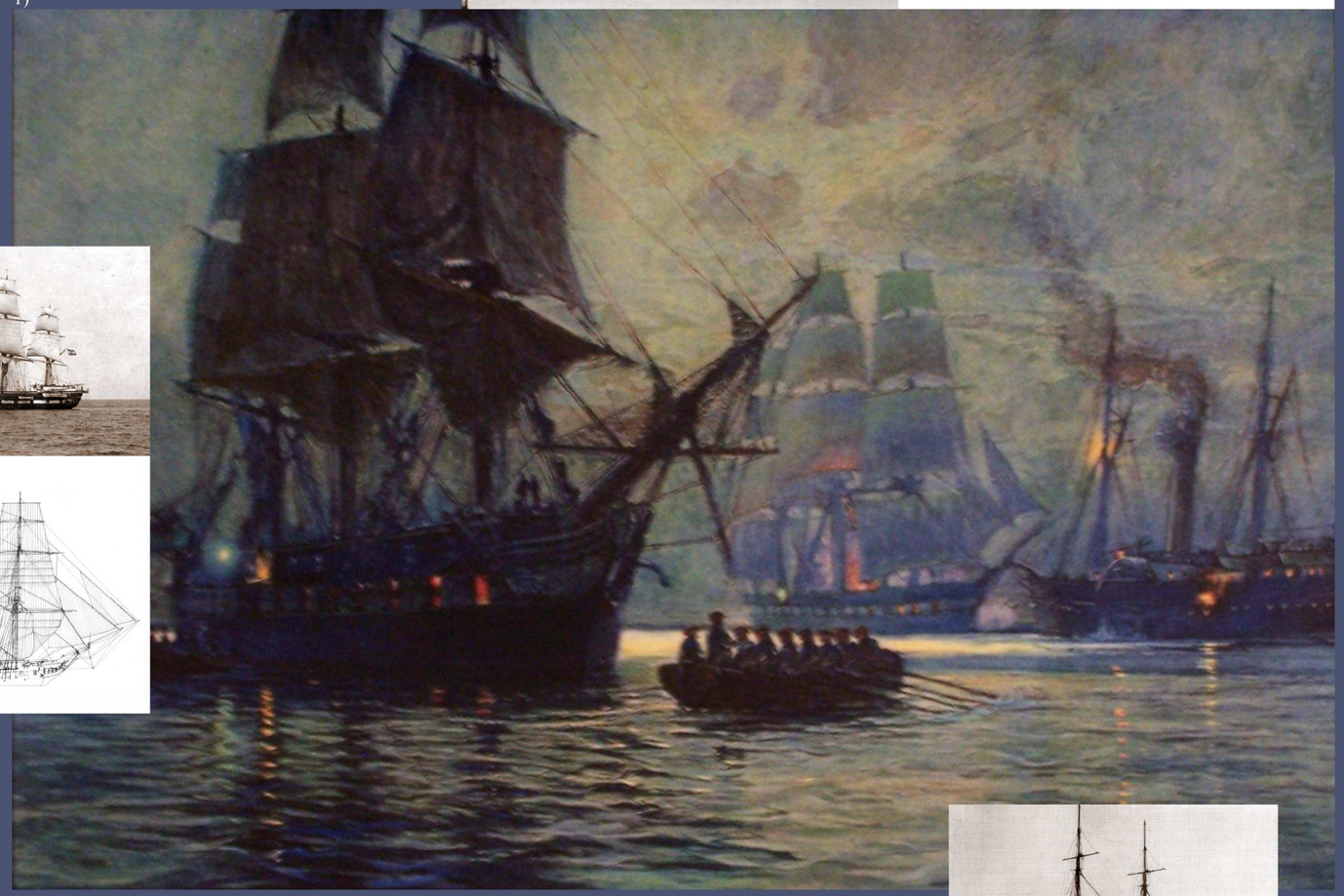
A XIX. század közepétől a vitorlásokat a cs. (és) kir. haditengerészetben is fokozatosan felváltották a gőzhajók. A flotta első hajócsavarral hajtott vastestű gőzhajója az Angliában vásárolt „*Waterlilly*" volt, amely „*Seemöwe*" néven állt szolgálatba 1849-ben, a szintén angol gyártmányú „*Graf Radetzky*" csavaros gőzfregatt 1852-ben követte. Az első hazai építésű csavargőzös, az „*Erzherzog Friedrich*" korvett 1857-ben épült Velencében. A XX. század elejére a modern csatahajók és cirkálók váltották fel a vitorlásokat, amelyek szinte teljesen eltűntek a flotta aktív kötelékéből. 1902 után leginkább iskolahajóként teljesítettek szolgálatot.

1) Velence blokádja - Alex Kircher festménye
2) A "*Kaiser*" sorhajó
3) A "*Saida*" korvett
4) A "*Fasana*" korvett
5) A "*Hum*" ágyúnaszád
6) A "*Fenice*" brigg

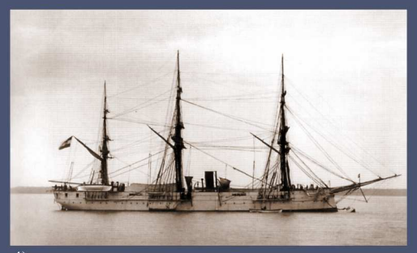
2)



1)

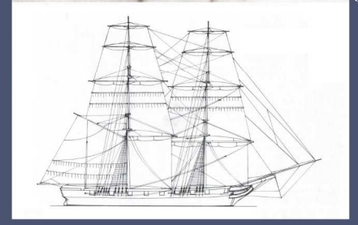


3)

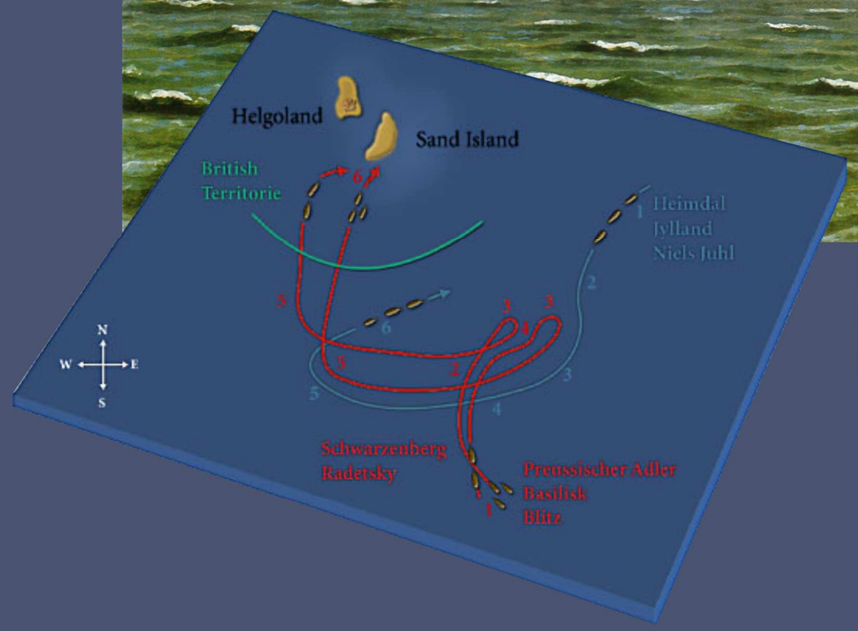


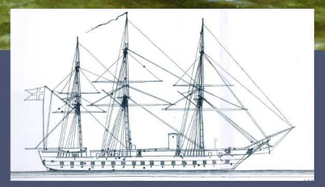
4)

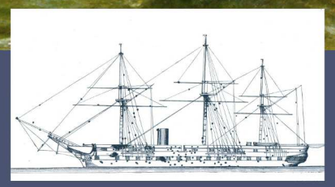
5)



6)







1863-ban IX. Keresztély dán király úgy határozott, hogy bekebelezi a szomszédos Schleswig-Holstein tartományt. Poroszország és az Észak-német Szövetség 1863. december 7-én a fegyveres beavatkozás mellett döntött. A szövetséges hadseregbe Poroszország, Szászország, Hannover és Ausztria küldött csapatokat. Wüllerstorf-Urbair ellentengernagy vezetésével pedig egy hajórajt is felszerelt a poroszok megsegítésére. A hajók előkészítése azonban csak vontatottan haladt, így 1864. március 2-án a Wilhelm Tegetthoff parancsnoksága alatt a Levante vizein cirkáló *Schwarzenberg* csavaros gőzfregattot és a *Seehund* ágyúnaszádot küldték az Északi-tengerre. A *Radetzky* csavaros gőzfregatt útközben csatlakozott. A tengeri hadviselésben járatos dánok biztosra vették a győzelmüket, hiszen a császári-királyi haditengerészet addig még sohasem vívott szabályos - azonos osztályú és erejű hadihajók közötti - tengeri csatát. A dán flotta nagyobbik része ezért a Balti-tengeren cirkált, az Északi-tengeren csak a blokádot fenntartó *Niels Juel* és *Jylland* csavaros gőzfregatt, valamint a *Heimdal* csavaros gőzkorvett tartózkodott. A dánok ráadásul számbeli és technikai fölényben voltak, hiszen összesen 26 db modern vontcsövű ágyúval rendelkeztek, míg a császári-királyi hajók csak 8 ilyennel voltak felszerelve.

Időközben a *Seehund* balesete miatt két egységre csökkent császári-királyi hajóraj május 1-én megérkezett a hollandiai Texel kikötőjébe, ahol csatlakozott hozzá három porosz ágyúnaszád, a *Basilisk*, *Blitz* és a *Preussischer Adler*. A hajóraj május 9-én futott ki, hogy felvegye a harcot a blokádot fenntartó dán hajókkal, és északnak Helgoland szigete felé vette az irányt A dánok déli irányban haladtak, és kevéssel 10:00 óra után füstöt észleltek délnyugati irányban. Ezután a két hajóraj megpillantotta egymást és a sebességet növelve támadáshoz készülődött. Oszlop alakzatot vettek fel és gyorsan közeledtek egymás felé, miközben a jóval lassúbb porosz ágyúnaszádok lemaradtak. Tegetthoff a szemmel látható túlerő ellenére azonnal megtámadta az ellenséget. 13:45-kor a *Schwarzenberg* kezdte meg a tüzelést az elülső forgatható lövegével 3800 m távolságból. A *Niels Juel* viszonozta a tüzet, majd fokozatosan a többi hajó is bekapcsolódott a tűzpárbajba. A dánok hamarosan találatokat értek el a *Schwarzenberg* fregatton és súlyos károkat okoztak. Az egyik gránátjuk az ütegfedélzetbe csapódott, és megölt vagy megsebesített 14 embert. A dánok ezután csökkentették a távolságot, és amikor Tegetthoff nyugat felé fordult, hogy "szabályos T-keresztezést" érjen el (hajóoszlopával keresztben elhaladva az ellenséges hajóoszlop előtt teljes oldalsortüzével tüzelhessen a dán hajókra), Svenson dán parancsnok balra fordult. A két hajóoszlop most 2000 méteres távolságban haladt el egymás mellett, miközben a dán hajók a *Schwarzenberg*re összpontosították a tüzüket. A porosz ágyúnaszádok nem vettek részt az ütközetben.

Miután a két kötelék elhaladt egymás mellett, a dánok jobbra fordultak, hogy megkíséreljék elvágni a még mindig az ágyúik lőtávolán kívül lévő ágyúnaszádokat. Tegetthoff azonnal észrevette a veszélyt és egy 180 fokos fordulatot hajtott végre. A két hajóraj ekkor egymástól kb. 900 méteres távolságban egymással párhuzamosan haladt déli irányba. A dán kötelék kissé jobbra fordult és ezzel mintegy 400 méterre csökkentette a távolságot. Mialatt a *Jylland* és a *Heimdal* a *Radetzky*re koncentrálta a tüzét, a *Niels Juel* a *Schwarzenberg*gel vívott elkeseredett tűzpárbajt. Nyilvánvalóvá vált a dán ágyúk fölénye. A becsapódó lövedékeknél is nagyobb veszteségeket okoztak a szilánkokra szakadó fából készült alkatrészek, melyektől sok tüzér elesett vagy megsebesült. Tegetthoff zászlóshajója kétszer is kigyulladt. Az első tüzet gyorsan eloltották, de a másodikat, mely a lőporkamra feletti vitorlaraktárban keletkezett, csak nagy nehezen sikerült megfékezni. A dán hajókat is komoly sérülések érték, különösen a *Jylland* szenvedett sokat. Egy lövedék behatolt a lövegfedélzetére és a 9. sz. ágyú mellett robbant, megölve vagy megsebesítve annak kezelőszemélyzetét. Az ágyúhoz máshonnét vezényeltek tüzéreket, és az hamarosan újra tüzelt.

Az ütközet már közel két órája tombolt, és a dánok a vontcsövű lövegeik pontosabb tüzével lassan fölénybe kerültek. A *Schwarzenberg* és a *Radetzky* tüzelése gyengült. A hajórajok Helgoland szigete felé közeledtek, amikor kb. 15:30-kor egy dán lövedék eltalálta és lángba borította a *Schwarzenberg* előderékárbocát. Ezzel eldőlt az ütközet sorsa. A zászlóshajó helyzete súlyossá vált, hiszen a tűz azzal fenyegetett, hogy elborítja az egész hajót. Tegetthoffnak egyetlen lehetősége maradt a hajóraj megmentésére: félbeszakította az ütközetet és Helgoland (abban az időben brit birtok) semleges vizeire vonult vissza. A dánok megpróbálták üldözni, de a *Jylland* kormányberendezését ért sérülés meggátolta őket. Váltottak még pár ágyúlövést, majd Svenson 16:30-kor parancsot adott az üldözés befejezésére. A császári-királyi hajóraj 15 perccel később lehorgonyzott Helgoland előtt. A két fél veszteségei a következőképpen alakultak: A császári-királyi hajók 37 halottat és 92 sebesültet vesztettek. A porosz ágyúnaszádokat nem érték sérülések és veszteségeket sem szenvedtek. A dán hajókon elesett 14 fő, 54 megsebesült. Összesen 1746 lövedéket lőttek ki az ellenséges hajókra.

Ami ezután következett, azt mind a két fél a maga szempontjai szerint ismerteti. Az osztrákok a következőket írták: *"Tegetthoff a tűz eloltása után azonnal visszatért az ütközet helyszínére, de Svenson ekkorra már elhagyta azt. A dán fregattok annyira megrongálódtak, hogy kijavításuk céljából Norvégiába kellett hajózniuk. Mint-hogy az ellenfél elhagyta a teret, Tegetthoff a hajóival befutott Cuxhavenbe."* A dán források viszont így írnak: *"A dán hajóraj ottmaradt a helyszínen, készen az ütközet folytatására, amennyiben az osztrákok megpróbálnának elmenekülni. A* Schwarzenberg*en annyira nagy volt a tűz, hogy csak hajnali 1 órára tudták nagy nehezen eloltani. Tegetthoff úgy döntött, hogy szerencsét próbál, és megkísérli az elmenekülést a német Cuxhavenbe. Az összes fényét kioltva elindult, és néhány óra múlva meg is érkezett."* A történetírókat láthatóan befolyásolta a nemzeti érzület. Mindenestre a dánok olyannyira győzelemként értékelték a nap eredményét, hogy ez a nap azóta is a Dán Királyi Haditengerészet Napja.

A taktikai győzelem kétségkívül a dánoké volt, hiszen jóval nagyobb károkat okoztak Tegetthoffnak, akit végül az ütközetből való visszavonulásra kényszerítettek. Mindamellett a stratégiai győzelem a császári-királyi erőké volt, hiszen a csata után megszűnt az északi-tengeri német kikötők blokádja, a dán szárazföldi erők veresége után pedig a vitatott Schleswig-Holstein is porosz és osztrák tulajdonba került (az már a sors fintora, hogy két évvel később a német egység létrehozásán fáradozó porosz vezetés elfoglalta az osztrákok részét, és az ezt követő porosz-osztrák háborúban hatalmas vereséget mért Königgrätz mellett volt szövetségesére). A helgolandi ütközet után Tegetthoffot előléptették ellentengernaggyá, és nagy szerepet játszott a császári-királyi hajóhad újjászervezésében. Nagy feladat várt rá, hiszen a helgolandi ütközet volt az utolsó, amelyet pusztán fából készült hajókkal vívtak.
A csata egykori résztvevői közül mára csak egyetlen hajó maradt fent, a dán *Jylland*, melyet többször is lebontásra ítéltek, de mégis megmenekült és végül szépen helyreállították. Manapság a dán Ebeltoft városka kikötőjében áll, mint elsőszámú turistalátványosság.

Az olasz egység kivívása után Ausztriának új ellensége akadt Poroszországban a Német Szövetségen belüli vezető szerep követelése miatt. 1866-ban Poroszország Olaszországgal szövetkezett Ausztria ellen. A segítség fejében Bismarck kancellár az Osztrák Császársághoz tartozó Velencét az olaszoknak ígérte. Az 1866. július 3-i königgrätzi csatavesztés nyomán az Itáliában állomásozó osztrák haderőt Bécs védelmére kellett átcsoportosítani. Az Adriai-tenger osztrák partvidékének védelme a hadiflottára maradt. Az olaszok egyik fontos célja az 1866. június 20-27 között szárazföldön elszenvedett vereségeik kiegyenlítésére a dalmát partoknál fekvő Lissa-sziget (ma: Vis (sziget), Horvátország) elfoglalása volt.

1866. május 9-én, helgolandi győzelme évfordulóján, az olasz tengeri háború küszöbén Tegetthoff ellentengernagyot kinevezték az osztrák hadiflotta főparancsnokává. Az olasz hadiflotta túlereje ellenére Tegetthoff úgy döndött, vállalja a harcot, miután 1866. június 27-én sikeresen felderítette az Anconai olasz flottabázist.

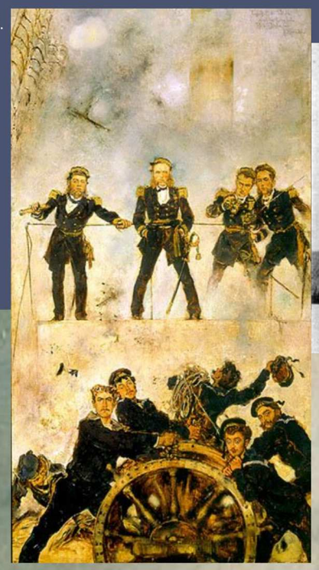
Az olasz hadiflotta a világ egyik legnagyobb és legmodernebb flottájának számított. A háború kezdetén az elsüllyeszthetetlennek tartott *„Affondatore”* páncélozott cirkálót kilencméteres vágósarkantyúval (döfőorral) is felszerelték. Tegetthoff ellentengernagynak csak elöregedett és gyengébb képességű osztrák hadihajók álltak rendelkezésére. A csavargőzössé átépített *„Novara”* tűzkár miatt súlyosan sérült volt. Az *„Erzherzog Ferdinand Max”* és a *„Habsburg”* hadihajók még nem álltak készen, de csatasorba állították őket. A legnagyobb, fából készült osztrák *„Kaiser”* hadihajó teljesen elavultnak és használhatatlannak számított, de ezt, és más fregattok testét szükségmegoldásként vasúti sínekkel és horgonyláncokkal erősítették meg.

1866. július 17-én az olasz flotta megjelent Lissa előtt, és ágyútűzzel támadta az osztrák erődítményeket. Tegetthoff flottája azonnal kifutott Pólából. Július 20-án érte el a Lissa előtti vizeket, és megütközött a jelentős túlerőben lévő olasz flottával. Tegetthoff tudta, hogy saját hajói elégtelen erőt képviselnek, és a régi építésű hajók hosszabb tüzérségi párbajt nem állnak ki. A közelharcot, a döfőorr-taktikát választotta. Saját hajójával, az *„Erzherzog Ferdinand Max”*-szal nekirohant a *„Ré d'Italia”* páncélozott cirkáló oldalának. Döfőorral meglékelte, az olasz hajó percek alatt elsüllyedt. A *„Palestro”* lőszerraktárát találat érte, felrobbant és elsüllyedt. Az elöregedett *„Kaiser”* megkísérelte meglékelni a *„Ré di Portugallo”*-t, közben súlyosan megsérült. Az *„Affondatore”* megpróbálta meglékelni a *„Kaiser”*-t, de az osztrák hajók tüzérségi találatai úgy megrongálták, hogy néhány nap múlva az Ancona-i kikötőben elsüllyedt. A két órán át tartó ütközetben az olasz flotta három páncélozott csatahajót vesztett, Ausztria egyet sem. A „Kaiser” sérüléseit a Lissa-i kikötőben kijavították. Az osztrák flotta embervesztesége (38 fő) is lényegesen kisebb volt az olaszokénál (612 fő). A lissai tengeri ütközet (a trafalgari csata után) a XIX. század legnagyobb tengeri ütközete volt. Ez volt az utolsó tengeri csata, amelyben árbocos-vitorlás fahajók is résztvettek, és az egyetlen, ahol a döfőorr (vágósarkantyú) szerephez jutott.

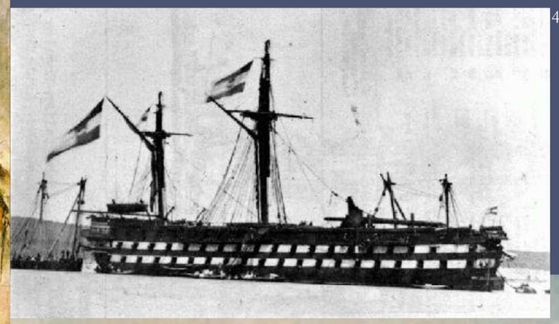
A csata után az olasz hajók visszavonultak, Tegetthoff győzelmesen tért vissza a pólai bázisra. Tegetthoff még aznap jelentést küldött I. Ferenc József császárnak a győzelemről. Az osztrák Lloyd egyik gőzhajója útján kapta meg a császár válaszát, amelyben Tegetthoffot altengernaggyá léptette elő. Megkapta a Katonai Mária Terézia-Rend *(MMTbO)* parancsnoki keresztjét is. (Mindazonáltal ez a győzelem nem befolyásolta érdemben a háború kimenetelét, amelyet az Olasz Királyság győztesként fejezett be).

A történethez tartozik, hogy az olasz, francia és brit sajtó hamis győzelmi híreket közölt a csatáról, és a *„Kaiser”* elsüllyesztéséről. Válaszul Tegetthoff külföldi tiszteket és a sajtó képviselőit meghívta az „elsüllyesztett” hajó fedélzetére, helyszíni szemlére. A Haditengerészeti Minisztérium bírálta Tegetthoff-ot önhatalmú eljárása miatt, és megtagadta e vendéglátás költségeinek megtérítését...

3.



4.



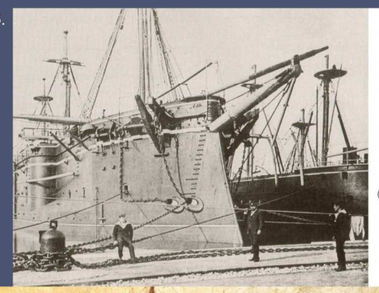
5.

2.

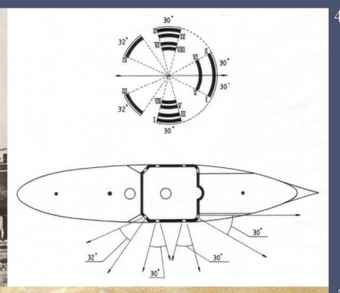
1.

1. A lissai ütközet vázlata.
2. C. Frederick Sorenson festménye az ütközetről.
3. Anton Romako festménye a parancsnoki hídon álló Tegetthoffról.
4. A sikeres öklelés után megsérült fatestű sorhajó, a *„Kaiser”*.
5. Wilhelm von tegetthoff egykorú fényképen.

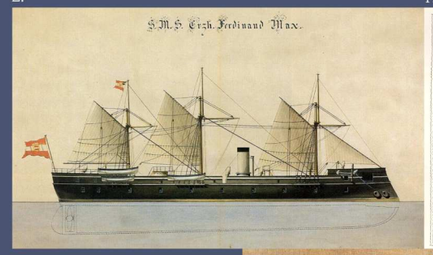
3.



4.



2.



1.

5.

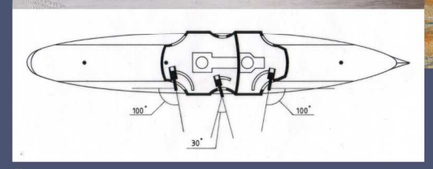
Bár a *Novara* fregatt sikere és hatalmas népszerűsége romantikus lelkesedést ébresztett a hatalmas vitorlák fehér szárnyai alatt suhanó hadihajók iránt, a haditengerészet főparancsnoka, Ferdinánd Miksa pontosan tudta, hogy a vitorlások ideje lassan lejár.

1859-ben Ignaz Plenert pénzügyminiszter befolyására az uralkodó elutasította fivére tíz gőzüzemű fregattból és hat sorhajóból álló flottafejlesztési tervét (a fregattokból csak három, a sorhajókból csak egy, a *Kaiser* épült fel). Ennek eredményeként a francia-piemonti-osztrák háborúban az osztrák flotta kénytelen volt kerülni az összecsapást a jóval erősebb franciákkal, s a szárazföldön is vereséget szenvedett (Magentánál és Solferinonál). 1861-ben egységes olasz állam alakult a Habsburg Birodalom szomszédságában, amely azonnal flottafejlesztésbe kezdett. Az ambíciózus főherceg ekkor Dalmáciát Ausztria Achilles-sarkának nevezve az 1859-ben vízrebocsátott francia *Gloire* mintájára a legújabb technikai megoldások alapulvételével két teljesen páncélozott fregatt (a *Salamander* és a *Drache*) felépítésére adott utasítást. Bár a főhercegnek (a többi állami tisztséget betöltő Habsburg családtaggal együtt) a parlamentáris intézmények bevezetése miatt röviddel ezután (1862-ben) le kellett mondania flottaparancsnoki beosztásáról, az általa megrendelt páncélosok győzelmet arattak az olasz flotta felett Lissa (ma: Vis) szigeténél az 1866-ban kitört porosz-olasz-osztrák háborúban.

A főherceget aki kedvenc *Novara* fregattja fedélzetén Mexikóba hajózott, hogy elfogadja a felkínált császári koronát (és 1867-ben dicstelen halált haljon a juaristák golyóitól) az általa ajánlott Wilhelm von Tegetthoff (a lissai győző) követte a flottaparancsnoki tisztségben. Ő és köre világosan látták, hogy a modern páncélhajók ellen pusztán parti erődökkel már nem lehet védekezni, ezért terveikben az olaszokénál nagyobb, 15 páncélhajóból álló nyílt tengeri flotta felépítése szerepelt. Ekkoriban a világon két alapvető hadihajó-építési iskola létezett. Az egyik a hajótestet csak a vízvonal alatt és felett kb. egy méteres sávban vette körül úgynevezett övpáncéllal, s a fegyverzetet a hajó középrészén egy „vasbástyában", vagy „kazamatában" (egy minden oldalról páncélozott helyiségben) helyezte el. Innen az ágyúk mindenek előtt oldalra, de korlátozott mértékben előre és hátra is lőhettek (ehhez azonban előbb „lőrésváltásra" volt szükség, vagyis az ágyútalpat hátra kellett húzni és a másik irányba néző lőréshez átigazítani). A másik irányzat az övpáncél helyett egészen a felső fedélzetig megerősítette a hajótestet, s a lövegeket elől és hátul forgatható páncél-tornyokban helyezte el. Ebben az esetben a több és nehezebb páncél miatt erősebb hajógépekre, több szénre és nagyobb létszámú személyzetre volt szükség, de a gyorsabb lövegirányzás és tűzvezetés bőséges kárpótlást nyújtott mindezért.

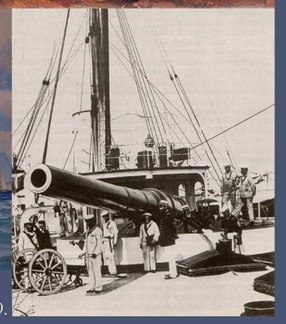
Az 1870-es évek derekára nyilvánvalóvá vált, hogy a vetélkedést a „toronyhajók" nyerték. A rivális olasz tengerészet idejében „kapcsolt": 1873-ban két tornyos csatahajó, a *Duilio* és a *Dandolo* építésébe kezdett. A Monarchia ekkorra már hét kazamata-páncélossal rendelkezett (*Salamander*, *Drache*, *Lissa*, *Kaiser* a régi fatestű sorhajó átépítésével , *Kaiser Max*, *Prinz Eugen*, *Don Juan d'Austria*), 1878-ban pedig még egy nyolcadik (a *Tegetthoff*, a későbbi *Mars*) felépítésére is sor került. Az első toronypáncélosok a *Kronprinz Erzherzog Rudolf* és a *Kronprinzessin Erzherzogin Stefanie* felépítése 1884-1890-ig váratott magára.

6.



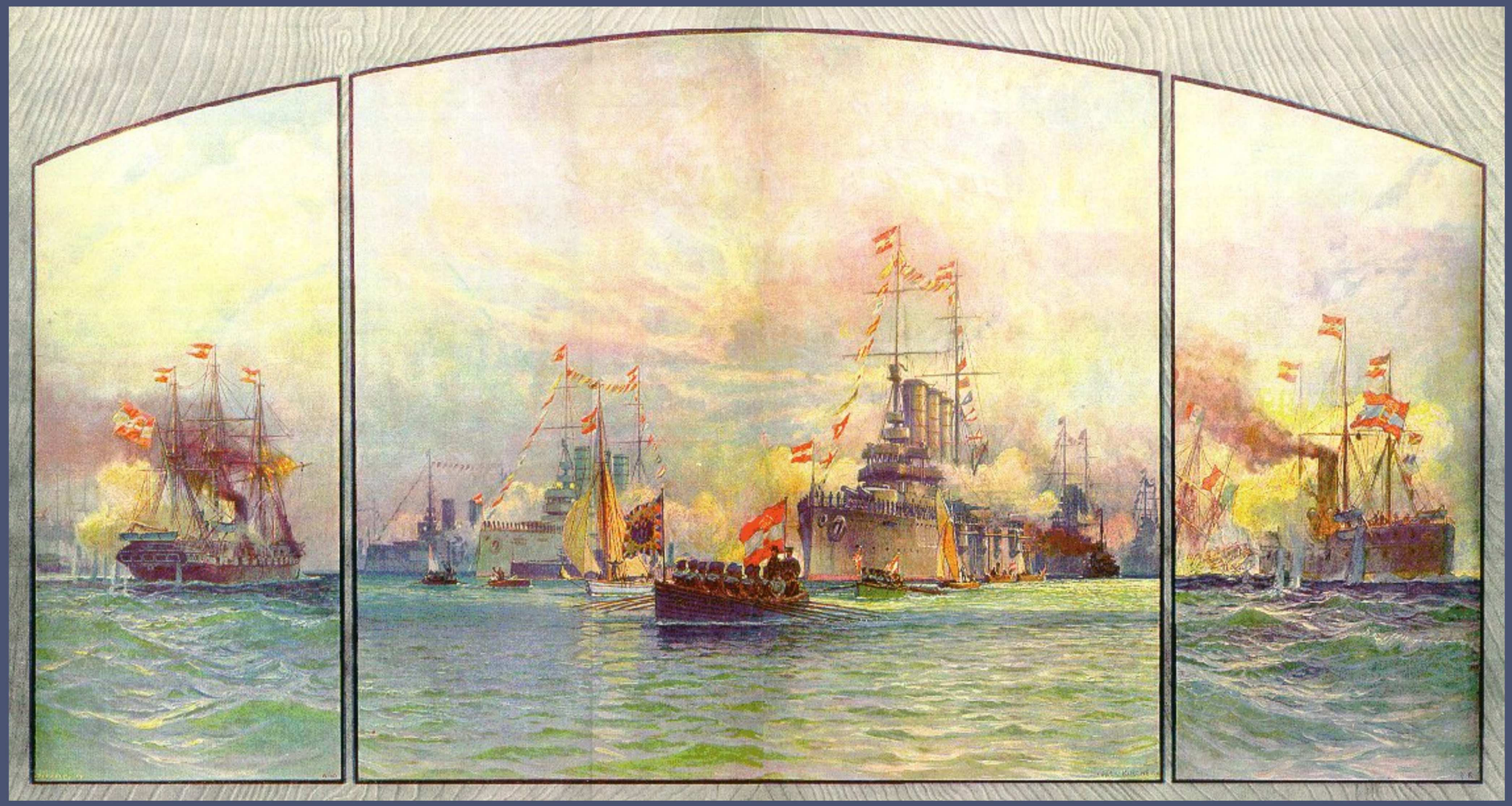
7.

8.



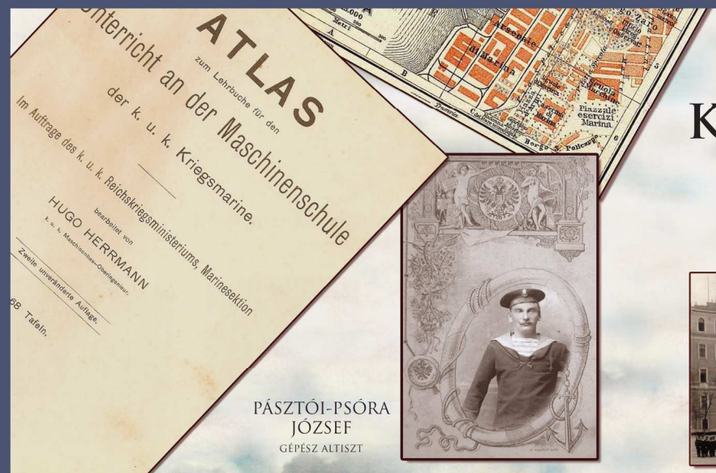
9.

1. Ferdinand Miksa főherceg, flottaparancsnok, mexikói császár.
2. Az egyik első páncélfregatt, az *Erzherzog Ferdinand Max*, Tegetthoff admirális zászlóshajója a Lissa-i ütközetben.
3. A *Custozza* kazamatapáncélos fényképen. Jól látható a lövegeket befogadó középrész.
4. A *Custozza* lőkörleti diagramja. Jól mutatja a lőrésváltás bonyolultságát.
5. A *Custozza* 1880-ban a Dulcigno török kiürítését ellenőrző nemzetközi demonstrációs flottában.
6. A *Tegetthoff* (később *Mars*), a Monarchia utolsó kazamatapáncélosa.
7. A *Tegetthoff* lőkörleti diagramján jól látható, hogy a lőrésváltások bonyolultságának mérséklését, illetve a tűzgyorsaság fokozását sínekre helyezett ágyúkkal próbálták biztosítani.
8. A *Kronprinz Erzherzog Rudolf*, a Monarchia első toronypáncélosa, egyben az első hazai gyártmányú modern csatahajó.
9. A *Kronprinz Erzherzog Rudolf* 30,5 cm-es fő tüzérsége a tat fedélzeti forgó páncélkupolában.



Alex Kircher - a Cs. és Kir. Haditengerészet hivatalos festője - triptihonja a "Lissai Ütközet"
Reprodukciója megjelent az "Oesterreich Illustrierte Zeitung"-ban 1908-ban.
A három kép közül a bal oldali a helgolandi ütközetet (1864), a jobb oldali a
lissai ütközetet (1866), a középső pedig a cs. és kir. flottát ábrázolja.

K.u.K. MASCHINENSCHULE
POLA



PÁSZTÓI-PSÓRA JÓZSEF
GÉPÉSZ ALTISZT

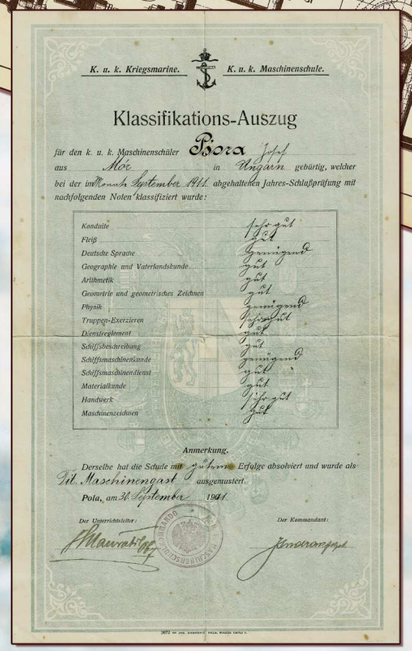
Vizsgálati bizonyitvány.
Attestato d'esame.

Ezennel hivatalosan bizonyittatik, hogy
Si certifica d'ufficio che il Signor
Psóra József úr, született 1892. évben
nato nell'anno in
Mór Fejér megyében
a tengeri hajók III ad osztl. gépészére nézve
ha deposto quest'oggi con buon esito l'esame prescritto per
elött vizsgát mai napon alólirt vizsgáló bizottság elött sikeresen letette.
di bordo in presenza della sottoscritta commissione esaminatrice.

Kelt Fiumében, 1914. évi november hó 28-án.
Fiume, li 191

A vizsgáló bizottság:
La commissione esaminatrice:

GÉPÉSZ OKLEVÉL, 1914. FIUME



K. u. k. Kriegsmarine. K. u. k. Maschinenschule.

Klassifikations-Auszug

für den k. u. k. Maschinenschüler Psóra József
aus Mór in Ungarn gebürtig, welcher
bei der im Monate September 1911 abgehaltenen Jahres-Schlussprüfung mit
nachfolgenden Noten klassifiziert wurde:

Kondaite	sehr gut
Fleiß	gut
Deutsche Sprache	genügend
Geographie und Vaterlandskunde	gut
Arithmetik	gut
Geometrie und geometrisches Zeichnen	gut
Physik	genügend
Truppen-Exerzieren	sehr gut
Dienstreglement	gut
Schiffsbeschreibung	gut
Schiffsmaschinenkunde	genügend
Schiffsmaschinendienst	gut
Materialkunde	gut
Handwerk	sehr gut
Maschinenzeichnen	gut

Anmerkung.

Derselbe hat die Schule mit zwei Jahren Erfolge absolviert und wurde als
Tit. Maschinengast ausgemustert.

Pola, am 30. September 1911.

Der Unterrichtsleiter: Der Kommandant:

K.U.K. MASCHINENSCHULE BIZONYÍTVÁNY, 1911. POLA

PÁSZTÓI-PSÓRA JÓZSEF ÉS OSZTÁLYTÁRSAI, 1910. POLA

AZ 1911.-BEN VÉGZETT „A" OSZTÁLY MAGYARJAI

SCHÜSZ ALBERT, PÁSZTÓI-PSÓRA JÓZSEF, VISZONY ISTVÁN, BACHNER FRIGYES, LÜBINA KÁROLY, JÜNEK SÁNDOR, FELSÖSZELI GYÜRTSY PÁL OSZTÁLYFÖNÖK, MITTELBRUNN JÁNOS

Tengerészaltiszti- és gépésziskola.

A cs. és kir. haditengerészet szervezetében két speciális *altiszt-képző-intézet* működik. Az egyik a polai Maschinenschule, a másik pedig a sebenicioi Unterofficierschule. Az elsőben *hajógépész* altiszteket képeznek, a másikban pedig *hajóaltiszteket* nevelnek.

Azonban a gépésziskolát végzett növendékekre még más, szebb jövő vár. Belőlük kerül ki a magasabb altiszti rangfokozatok hefutása után, valamint külön szakfolyamok elvégzésével a hajók vezető gépészeinek és villamossági üzemvezetőinek javarésze, olyan tiszti rangu és magasan javadalmazott hivatalnokokké tehát, akik manapság a haditengerészetben már a sorhajókapitányi (ezredesi) rangot is elérhetik.

N. 101226

BEFÄHIGUNGSDEKRET.

der Bestimmung des §. 19 der Verordnung vom 12. Juli 1906 R. G. B. N. 160 wird bestätigt, dass Herr Josef Psóra geboren in Mór (Ungarn) am 3. April 1892 heimatszuständig in Mór, die Befähigung zum Maschinisten dritter Klasse für Seedampfschiffe der Handelsmarine besitzt.

Triest, am 20. Mai 1914

DER PRÄSIDENT DER K. K. SEEBEHÖRDE:

GÉPÉSZ OKLEVÉL, 1914. TRIESZT

1911-BEN VÉGZETT „A" OSZTÁLY.
K.U.K. MASCHINENSCHULE, POLA

(PÁSZTÓI-PSÓRA JÓZSEF FELÜLRŐL A MÁSODIK SORBAN A HARMADIK SZEMÉLY.)

DISTINCTIONS-ABZEICHEN
der
k. k. Kriegs-Marine
(um 1880)

Flaggen-Officiere

Admiral — Vice-Admiral — Contre-Admiral

Stabs-Officiere

Linien-Schiffs-Capitän — Fregatten-Capitän — Corvetten-Capitän

Ober-Officiere

Linien-Schiffs-Lieutnant — Linien-Schiffs-Fähnrich

Epauletten

Flaggen-Officiere — Stabs-Officiere — Ober-Officiere

Anzahl der Sterne nach Rang

Bordkappen

Flaggen-Officiere 3 Bördchen
Stabs-Officiere 2 Bördchen
Ober-Officiere 1 Bördchen

Bootsmänner, Steuermänner, Maschinenwärter, Corps-Hornisten

Gasten, Quartiermeister, Depot-Hornisten, Ober-Kranken-wärter

Jungen, Matroser, Hornisten, Heizer, Krankenwärter, ohne Kaiser-krone

See-Cadet 1. Classe

Epaulette ohne Bouillons am Ärmel keine Distinction

Auszeichnung für freiwillig activ weiterdienende Mannschaft
1 Streifen für je 3 Jahre

Einjährig-Freiwilliger

Höhere Unter-Officiere

Ober-Bootsmann, Ober-Steuermann, (Gleichgestellte)

Bootsmann, Steuermann, Maschinenwärter, (Gleichgestellte)

Unter-Bootsmann, Unter-Steuermann, Unter-Maschinenwärter, (Gleichgestellte)

Niedere Unter-Officiere

Bootsmanns-Maat, Steuermanns-, Maschinen-, Waffen-, Sanitäts-Maat (Gleichgestellte)

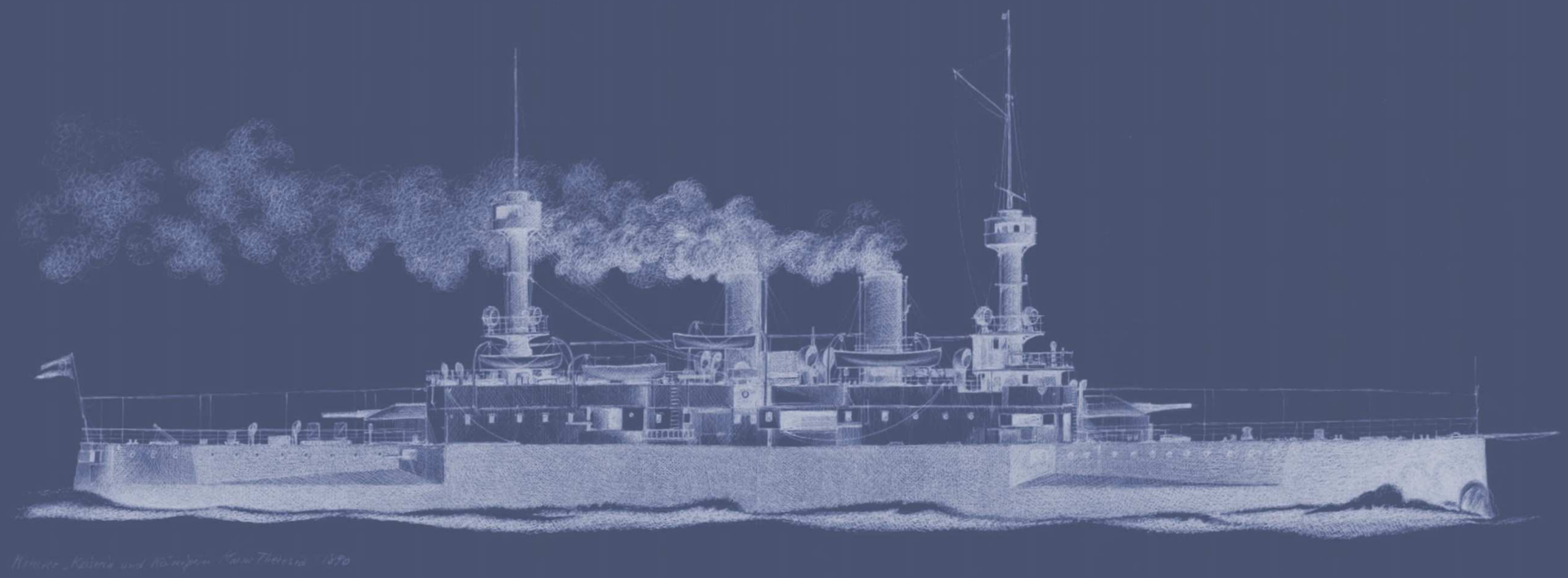
Mars-, Steuer-Gast, Maschinen-, Waffen-Gast, Quartiermeister, Oberkrankenwärter, (Gleichgestellte)

Matrosen 1. Classe, Steuermatrosen - Heizer 1. Classe Krankenwärter 1. Classe (Gleichgestellte)

Matrosen 2.-4. Classe Heizer 2. Classe Krankenwärter 2. u. 3. Classe (Gleichgestellte)

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil dieses Projekts darf ohne schriftliche Genehmigung des Herausgebers weiterverwendet werden.
All rights reserved. No part of this poster may be reproduced in any form without written permission of the publisher.
© Heeresgeschichtliches Museum Wien · «Die Oberste Prätorianerin» · FMTA

K.u.K. Kriegsmarine



1867-ben a kiegyezés előírásai szerint a közös hadsereg és a flotta költségvetésének egy részét Magyarországnak kellett biztosítania évenként újra megállapított arányban. Ez volt az ún. „kvóta”, amelynek magyar része kezdetben 30 % volt, ám 1918-ig fokozatosan 36,3%-ra nőtt. A közös finanszírozással az addig osztrák haditengerészet osztrák-magyarrá vált (a névhasználatban ez csak 1889-től mutatkozott meg, amikor elrendelték a *császári és királyi* jelző használatát az intézmény megjelölésében).

1868-ban megalakították a Cs. és Kir. Dunaflottillát, az adriai flotta dunai részlegét. Ahogy az Adrián az olasz és horvát hagyományok érvényesültek, addig a Dunán az osztrák, a magyar és a délszláv hajózás hatott. Ebben az évben elkészült a Triesztből a magyar tengermellékre, Fiumébe költöztetett Haditengerészeti Akadémia új palotája is.

1890 után megindult a császári és királyi haditengerészet fokozatos bővítése is, amely 1904 után komoly lendületet vett. Az első világháborút megelőző német-angol flottaversenyhez hasonló versengés bontakozott ki az Adrián Olaszország és Ausztria-Magyarország között is. Ennek hatására a Monarchia 1901-ben már négy, a legkorszerűbb dreadnought-típusú csatahajó építésébe kezdett. 1914-ben négy újabb szuperdreadnoughtot rendeltek, de a háború kitörése megakadályozta ezek felépítését.

1914-ben a fejlesztések nyomán az osztrák-magyar tengeri erő már 260 000 tonna össztömeget tudott felmutatni és ezzel Nagy-Britannia, Németország, USA, Franciaország, Japán, Oroszország és Olaszország után a nyolcadik volt a nagyhatalmak hadiflottái között (igaz a többi nagyhatalommal összehasonlítva a Monarchiának volt a legrövidebb védelemre szoruló tengerpartja). Elfogulatlan külső szakértők szerint azonban a kiképzett emberanyag szakértelme és szolgálati értéke szempontjából haditengerészetünk ennél előkelőbb helyezést érdemelt. A pár éve még jelentéktelen partvédő flottának elkönyvelt haditengerészet 1914-re földközi-tengeri hatalmi tényezővé vált, amelylyel a világelső Nagy-Britanniának is számolnia kellett. A tengerészet fergeteges iramú fejlesztését nem utolsó sorban az 1904-ben alapított Osztrák Flottaszövetség és testvérintézménye, az 1910-ben alapított Magyar Adria Egyesület által a tengerészet érdekében szervezett „public relations”-akcióknak lehetett köszönni (e szervezetek fénykorában alakult ki egyébként a gyermekek matrózruha-divatja is). A haditengerészet fejlesztését azonban egy másik – tisztán gazdasági – szempont is segítette: A Birodalmi Tanácsban és az Országgyűlésben is rögtön felhagytak a torzsalkodással, ha arra került a sor, hogy a flotta számára szavazzanak meg pénzt. Főleg a csehek profitáltak a honi nehéziparnak a flottától jutó megrendelésekből. Az 1910-es években azonban a magyar politikusok részéről már a közös Haditengerészeten belüli önálló magyar királyi hadiflotta megteremtésének gondolata is felmerült: „*Minden rendű és rangú hadihajónak egyharmada magyar névvel és magyar legénységgel láttassék el*” – volt a korabeli hivatalos magyar politika, amely a hajók építéséből is részt akart, hogy a közös haditengerészeti költségvetés magyar befizetéseit Magyarországon költsék el. Erre és a kvótarendszer alapján a flotta fenntartásából vállat magyar hozzájárulásra tekintettel a közös haditengerészetben egyre több magyar nevű egység tűnt fel. Bár a kiegyezés után sem soroztak azonnal nagyobb számban magyarokat a haditengerészethez (mert a magyar törvényhozás még évekig ragaszkodott hozzá, hogy a sorozott magyar katonákat magyar csapattestekhez osszák be, vagy oda, ahol egy tömbben maradhatnak). Mégis 1918-ra a közös hadiflotta magyar nevű egységeinek száma 19-re emelkedett („*Szent István*”, „*Zrínyi*”, „*Árpád*”, „*Budapest*”, „*Zenta*”, „*Szigetvár*”, „*Huszár*”, „*Honvéd*”, „*Csikós*”, „*Pandúr*”, „*Csepel*”, „*Réka*”, „*Balaton*”, „*Velebit*”, „*Uzsok*”, „*Uszkok*”, „*Tátra*”, „*Lika*”, „*Turul*”).

A haditengerészet vezényleti nyelve a német volt, azonban a tengerésztisztek számára elengedhetetlen volt a horvát és az olasz nyelv ugyanolyan szintű ismerete is, mivel a legénységnek mintegy a fele a partvidék lakóiból tevődött össze, noha a legnagyobb létszámú homogén nemzeti csoportot a magyarok alkották (34% délszláv, főleg horvát, 14% olasz, 20,4% magyar, 16,3% német és 12% északi szláv). A Dunaflottillánál a magyarok részesedése nagyobb volt, mintegy 40%, s sokszor a parancsnok is magyar volt. A flottánál uralkodó íratlan szabályok szerint a fedélzeten a horvátok és olaszok, a gépeknél a németek és a csehek, míg az ágyúknál magyarok szolgáltak. A tengerésztiszteket a fiumei (ma: Rijeka) Haditengerészeti Akadémián képezték ki. A fiumei akadémia a monarchia legkitűnőbb iskolái közé tartozott (a polgáriakat is beleértve), s joggal volt világhírű. Nemcsak alapos tengerészeti és katonai kiképzést, hanem általános műveltséget is adott. A tengerésztiszti vizsga 24 tantárgyból állt, a szaktárgyak (mint a hajóépítéstan, a hajógéptan, a navigáció, stb.) mellett kötelező volt az angol, francia, olasz, horvát, magyar és német nyelv is. Nem meglepő tehát, hogy az osztrák-magyar tengerészet nagyban hozzájárult az Adria, sőt egyes távoli vidékek tudományos feltárásához. A közös haditengerészet 1918. október 31-én szűnt meg, amikor a világháború végén a Monarchia nemzetiségei sorra létrehozták nemzeti tanácsaikat, s az uralkodó a Jugoszláv Nemzeti Tanácsnak adta át a haditengerészetet, remélve, hogy egy esetleges föderatív államberendezkedés kialakításával az még megmenthető a Monarchia számára. A győztes hatalmak azonban sorra elkobozták a flotta egységeit, amelyek hajóbontókban tűntek el a ’20-as években.

DISTINKTIONS-ABZEICHEN
der
k.u.k. Kriegs-Marine
(um 1910)

Flaggenoffiziere

Admiral

Vizeadmiral

Kontreadmiral

Stabsoffiziere

Linienschiffs-kapitän

Fregatten-kapitän

Korvetten-kapitän

Oberoffiziere

Linienschiffs-leutnant

Fregatten-leutnant

Epauletten

Flaggenoffiziere
Anzahl der Sterne nach Rang

Stabsoffiziere

Oberoffiziere

Seefähnrich, Seekadett, Seeaspirant Epaulette ohne Bouillons. Seeaspirant am Ärmel keine Distinktion

Fähnriche

Fähnriche

Einjährig-Freiwilliger

Präsenzdienstverlängerungs Abzeichen (Unterbootsmann)

Seefähnrich

Seekadett

Stabsunteroffiziere

Oberstabsbootsmann,
Oberstabssteuermann, Oberstabswaffenmeister
(Gleichgestellte)

Stabsbootsmann,
Stabssteuermann, Stabswaffenmeister
(Gleichgestellte)

Höhere Unteroffiziere

Unterbootsmann,
Untersteuermann, Unterwaffenmeister, Untermusikmeister
(Gleichgestellte)

Niedere Unteroffiziere

Bootsmannsmaat,
Steuermannsmaat, Maschinenmaat, Waffenmaat, Sanitätsmaat
(Gleichgestellte)

Marsgast,
Steuergast, Maschinengast, Waffengast, Quatiermeister
(Gleichgestellte)

Matrosen

Matrosen 1. Klasse,
Steuermatrosen, Heizer 1. Klasse
(Gleichgestellte)

Matrosen 2.-4. Klasse
Heizer 2. Klasse
(Gleichgestellte)

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil dieses Posters darf ohne schriftliche Genehmigung des Herausgebers weiterverwendet werden.
All rights reserved. No part of this poster may be reproduced in any form without written permission of the publisher.
© Österreichisches Museum Wien · ADn Oliver Prikoszovich · OMZN

A vitorlás sorhajók korát követően a flották gerincét az acélépítésű páncélozott hadihajók alkották. Felépítményük egyre erősebb páncélzatot kapott, amelyet ún. páncélövekben helyeztek el.
A páncélos hadihajók védelme azonban első sorban a tüzérségi tűz ellen volt hatásos, a vízvonal alatti részen nem volt jelentős. Ekkor jelent meg az új tengeri harcászati eszköz, a torpedó. A kialakulásához vezető út legfontosabb állomásai:

XV. sz.: A kínaiak kifejlesztette puskapor felhasználásával az arabok szigonnyal ellátott, körte-alakú robbanószerkezeteket gyártottak, amelyek befúrták magukat a hajók palánkozatába, majd felrobbantak.
1535: Az olasz Zambelli robbanóanyaggal megrakott bárkák segítségével a levegőbe repít egy hidat.
1800: Az amerikai Robert Fulton a „torpedó" nevet adja a „*Nautilus*" nevű, I. Napóleon számára készített tengeralattjárójára szerelt, víz alatt vontatott robbanóanyagnak, a torpediniformák rendjébe tartozó elektromos ráják után (a latin „torpere" elkábít, elzsibbaszt ige utalás arra, hogy az új fegyver a nagy hadihajókat is képes megbénítani).
1860: Az osztrák-magyar Luppis János elkészítette az első, még csak a partról kötéllel irányítható „partvédő fegyverét" (salvacoste), amelyet 1864-ben az angol származású fiumei gyáros, Robert Whitehead tökéletesít. Első, víz alatt közlekedő igazi „torpedó"-jukat 1866. december 21-én mutatják be a flottának, amely nagy mennyiségben rendelt belőle. Whitehead ekkor gyárat alapított, s 1880-ban már 10 országba exportált.

A torpedó új hajótípust teremtett a hadiflottákban. Hiszen, amint a torpedók megbízhatóan működtek nem kellett többé vontatni őket, iránytartásuk javult (az ellenforgó hajócsavarok felszerelésével oldalgásuk megszűnt), sebességük és bevetési távolságuk megnőtt lehetőség nyílt széleskörű alkalmazásukra. Olyan hajótípust kellett tehát konstruálni, amelyen a torpedók indítókészülékei megfelelően elhelyezhetők, elég kicsik, gyorsak és mozgékonyak, ugyanakkor az elégséges mértékben képesek ellenállni a tenger viszontagságainak. Számos próbálkozás után megjelentek a torpedónaszádok. Az új hadihajók jelentősége alapjaiban változtatja meg a haditengerészeti stratégák gondolkodását.

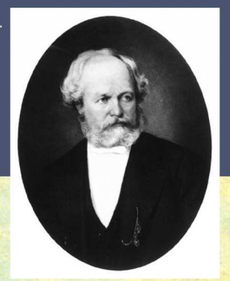
Mindaddig roppant egyszerű volt a hadiflották stratégiája: a hajóhad feladatának alapvetően azt tekintették, hogy vonuljon az ellenséges kikötők elé és nagyobb létszámával, túlerejű fegyverzetével zárja kikötőibe az ellenség hajóhadát. Ennek a stratégiának az elgondolása szerint a hadiflotta gerincét az erősen páncélozott és a legnagyobb ágyúkkal felszerelt csatahajók alkották, amelyek felvonultak az ellenséges kikötők előtt és ágyúikkal elsüllyesztették vagy sakkban tartották az ellenfél hadihajóit. Ám Franciaországban a torpedónaszádokra alapozott új haditengerészeti iskola született: a Jeune École, amely elutasította a nagy, nehézkes és drága páncélos csatahajók építését és a torpedókkal felfegyverzett fürge mozgékony egységeknek szánta a tengeri csaták fő szerepét. Elgondolása szerint a flotta feladata a blokádból kitörni és a háttérben portyázva az ellenfél kereskedelmi hajóforgalmát zaklatni, amíg az végzetesen meggyengül. Ezen az alapon a flotta alapegységeinek a torpedónaszádokat és a portyázó cirkálókat tekintették. A Jeune École szerint a torpedónaszádok sokasága könnyedén felszámolhatta a nehézkes csatahajókból a kikötők elé vont zárat. Megközelíthették és elsüllyeszthették a csatahajókat, hiszen: egyrészt a korabeli csatahajókon nem voltak kiskaliberű lövegek, amelyeket elég gyorsan és hatékonyan irányíthattak volna az olyan sebesen mozgó és kicsiny célpontokra, mint amilyenek a torpedónaszádok, másrészt a torpedónaszádok erős robbanóerejű torpedói a nagy csatahajólövegeknél sokkal hatékonyabban ütötték át a hajók páncélborítását. Így könnyen beigazolódhatott az iskola alapgondolata: „*A sok Dávid könnyedén legyőzheti Góliátot*".

Az új fegyverek hatása Ausztria-Magyarországon is elementáris erejűnek bizonyult. Az olcsó torpedónaszádok és rombolók építése a kitörés esélyét kínálta a pénzhiány miatti avulással szemben, így az osztrák-magyar haditengerészet akkori parancsnoka, Maximilian Daublebsky von Sterneck is csakhamar a Jeune École lelkes hívévé vált. Az általa összeállított flottafejlesztési program (1891, 3 hajórai, mindegyikben 3 páncélos hajó, 2 cirkáló, 4 torpedóhajó és 24 torpedónaszád) ugyan nem vetette el teljesen a csatahajók építését sem, de sokkal több cirkáló és torpedójármű (torpedóhajó- és naszád) építését irányozta elő. A torpedójárműveknél ez különösen fontos eredményekkel járt: az addigi vitorlás-lapátkerekes és vitorlás-csavaros aviso-járőrhajókat, torpedóvetésre átalakított vitrolás-gőzős naszádokat, kifejezetten torpedó-harcászatra konstruált, korszerű egységekkel cserélte le. Míg Ausztria-Magyarország első torpedónaszádja átalakított csavaros ágyúnaszád volt (a „*Seehund*"), addig 1874-1881 között már 10 modern, kifejezetten torpedóvetésre épített naszádot bocsátottak vízre, s minden más hatalmat megelőzve megkezdődött a torpedócirkálók építése is („*Zara*", „*Spalato*", „*Sebenico*", „*Lussin*", „*Panther*", „*Leopard*", „*Tiger*", „*Zenta*", „*Aspern*", „*Szigetvár*"). Az általa megkezdett fejlesztés alapvető jelentőségűnek bizonyult: a parancsnoksága idején felépített vagy építeni kezdett cirkálók közül egy kivételével az összes szolgálatban állt egészen az osztrák- magyar haditengerészet megszűnéséig. Az általa elrendelt torpedónaszád-építési program végén pedig az Osztrák-Magyar Monarchia nem kevesebb, mint száz hajóval rendelkezett ebből a típusból.

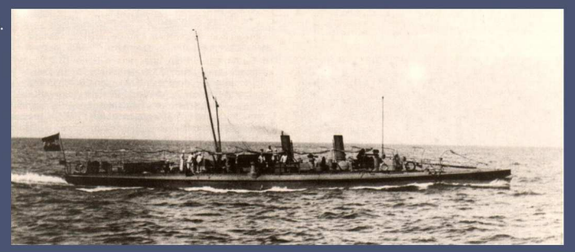
Sterneck flottaparancsnokságának végére esik az Osztrák-Magyar Monarchia „*Huszár*"-osztályú torpedórombolóinak a felépítése. A 420 tonnás *Streiter* is ebbe a tizennégy tagú rombolóosztályba tartozott, amelynek névadóját az angliai Yarrow-Poplair Hajógyárban készítették a Monarchia megrendelésére 1905-ben. A prototípus alapján az osztály többi hajója osztrák és magyar hajógyárakban épült. A trieszti Stabilimento Technico-nál vízre bocsátott hat egység német, a fiumei Ganz-Danubiusnál épült hét hajó pedig magyar nevet kapott. Ezek a kis egységek végigharcolták a háborút, szinte minden nap éles bevetésen voltak, szemben a nagy egységekkel, melyek ritkán mozdultak a védett kikötőkből. Az osztályból két rombolót vesztettünk: a *Wildfang* aknára futott 1917. június 4-én, a *Streiter* pedig éjszakai konvojkísérés közben összeütközött a *Petka* nevű gőzössel, 1918. április 16-án Moschenizze (ma: Moscenicka-Draga) előtt. A hajó roncsait 1997 májusa és 2003 áprilisa között tárta fel Czakó László, Czakó Ádám, Eke Zsolt, Hajas Pál, Kovács István, Dombovári Tibor, Molnár Attila Dávid, Rovó László, Tarpataki Pál és Dr. Balogh Tamás.

1. Luppis János Balázs (az osztrákok szerint Johhannes Blasius von Luppis, a horvátok szerint Ivan Blaž, az olaszok szerint Giovanni Luppis). Minden nemzet magáénak vallja a híres feltalálót. Legvalószínűbb a család olasz (aquileiai) eredete.
2. Robert Whitehead, a fiumei torpedógyáros, Georg von Trapp lovag, a haditengerészet egyik tengeralattjárós „ásza", az U5 tengeralattjáró parancsnokának apósa.
3. Maximilian Daublebsky von Sterneck zu Ehrenstein lovag, Tegetthoff zászlóshajójának parancsnoka a lissai ütközetben és utóda a flotta élén.

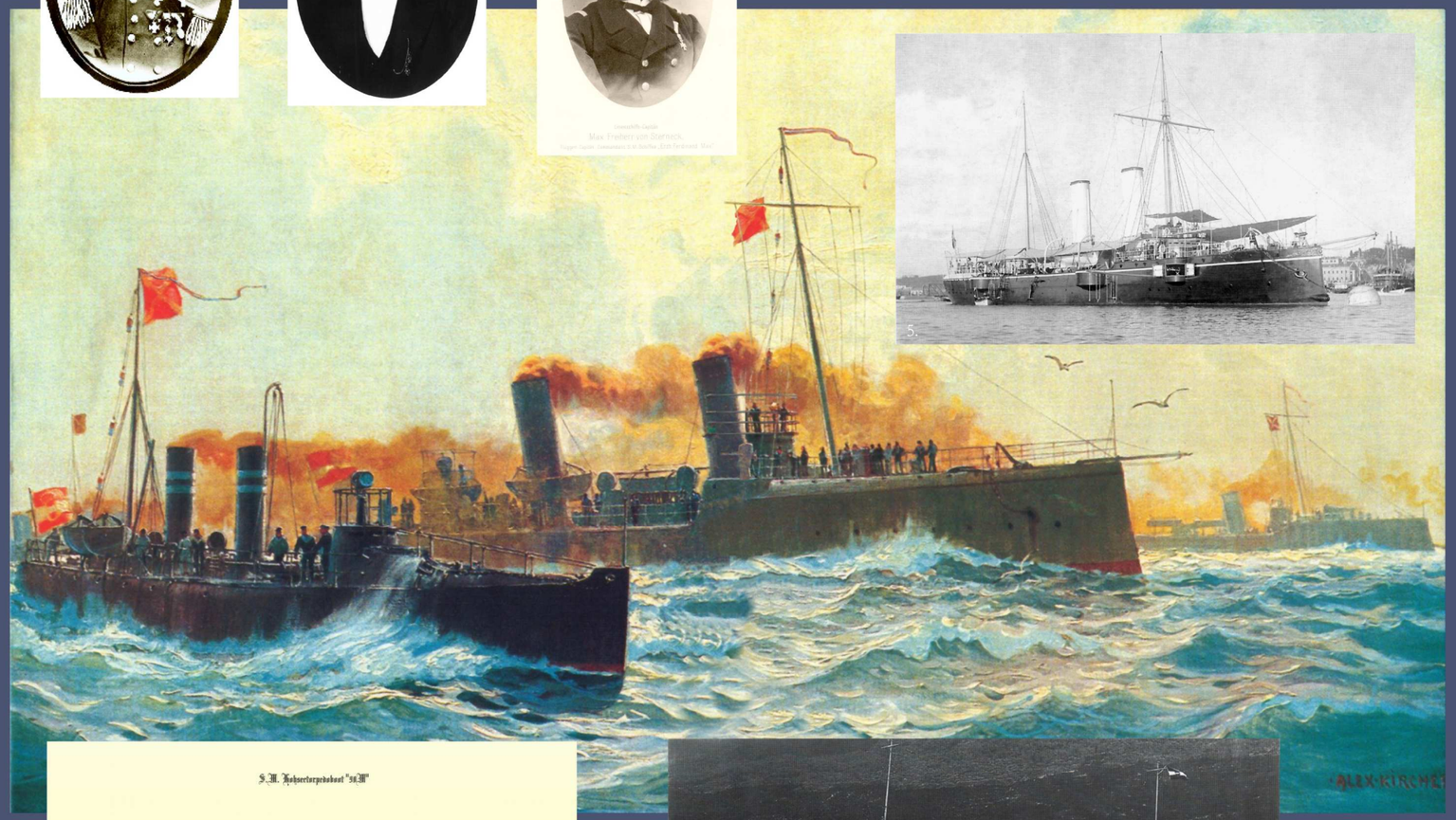
1.

2.


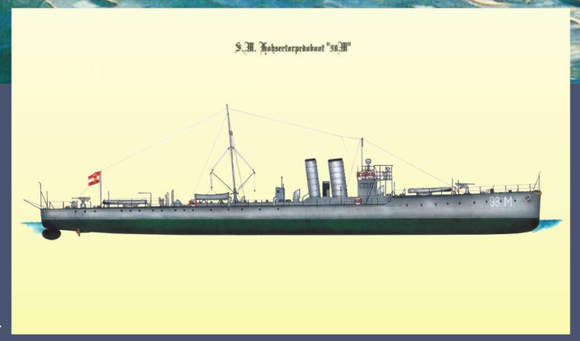
3.

4.


5.



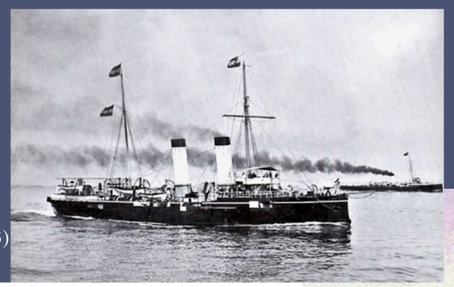
6.



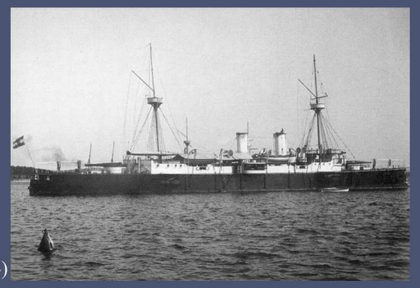
8.

7.

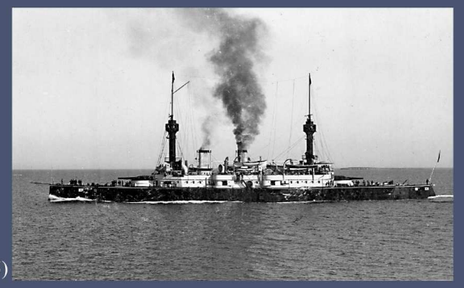
4. A „*Tb 28*" jelű torpedónaszád.
5. A „*Tiger*" torpedócirkáló.
6. A „*Magnet*" torpedóhajó.
7. A modern „*Dinara*" romboló.
8. A modern „*98 M*" torpedónaszád.



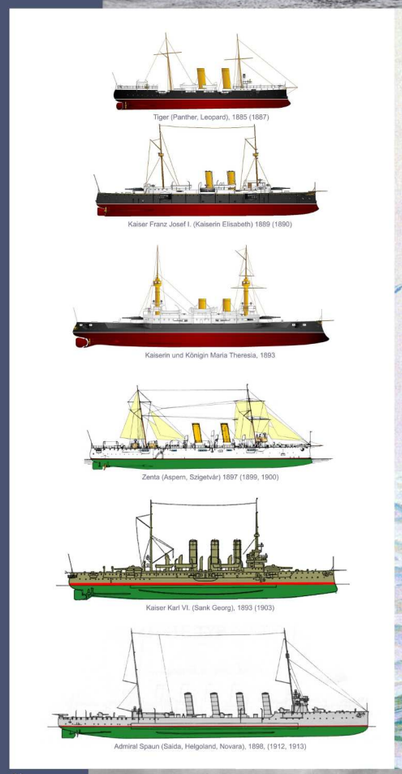
3)



4)

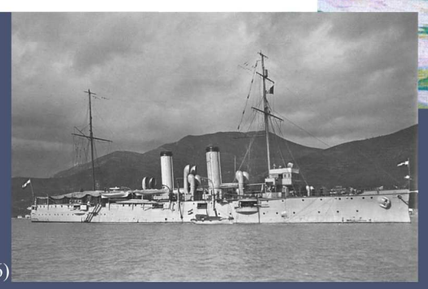


5)



1)

2)



6)

7)

8)

1) Osztrák-magyar cirkáló típusok
2) A "*Sankt Georg*" páncélos cirkáló
3) A "*Leopard*" torpedócirkáló
4) A "*Kaiser Franz Josef I.*" védett cirkáló
5) A "*Kaiserin und Königin Maria Theresia*" páncélos cirkáló
6) A "*Szigetvár*" torpedócirkáló
7) A "*Kaiser Karl VI.*" páncélos cirkáló
8) Az "*Admiral Spaun*" gyorscirkáló

Már a vitorlás hajók korában kettévált a hadihajók fejlődése. Egyes hadihajók nagy csoportban és zárt alakzatban a csatasorban haladva harcoltak. Ezek voltak a sorhajók. Más kisebb egységek viszont gyakorta ettől a csatasortól függetlenül, „szabadon cirkálva” önálló hadműveleti feladatokat teljesítettek, felderítést és más hasonló kötetlenebb feladatokat láttak el. Ezek voltak a fregattok és a korvettek. A gőzmeghajtás elterjedésével az elöltöltős ágyúkkal felfegyverzett vitorlás sorhajók helyére a hátultöltős ágyúkkal felszerelt sorhajók, vagy csatahajók léptek. A fregattok és a korvettek feladatát pedig egy vegyes rendeltetésű, változatos harci feladatokra képes új hadihajótípus vette át, amelyet átfogóan cirkálónak neveztek.

A cirkálók a csatahajóknál kisebb, kevésbé páncélozott (vagy egyenesen páncélozatlan), gyorsabb és könnyebb fegyverzetű hadihajók voltak. Az egyre drágább csatahajókra alapozott hagyományos tengeri stratégiával ekkor a francia haditengerészet fiatal tisztjeinek egy csoportja, a „Jeune École” (Ifjú Iskola) szembeszállt. Vezetőjük, Théophile Aube az olcsó, könnyű és gyors egységek mindenekelőtt a torpedójárművek tömeges bevetését javasolta a hazai partok védelmére és a nehézfegyverzetű, lomha ellenséges csatahajók megtámadására. Ausztria-Magyarországon, ahol a flotta a krónikusan alacsony költségvetési támogatástól szenvedett, Maximilian Daublebsky von Sterneck flottaparancsnoksága alatt (1883. november 11. 1897. december 5.) különös érdeklődést tanúsítottak az elgondolás iránt. A Robert Whitehead fiumei torpedógyára által alapított világszabadalom birtokában, a nagy és drága csatahajók hiányában a hosszú, tagolt adriai tengerparttal rendelkező osztrák-magyar tengerészeti vezetésnek, a torpedókra alapozott rajtaütésszerű tengeri támadások stratégiája mindennél jobban megfelelt. Ennek köszönhetően a Cs. és Kir. Haditengerészet a Sterneck-érában következetesebben ragaszkodott a „Jeune École” elveihez, mint a franciák az iskola szülőházájában.

A torpedókkal felszerelt kisebb-nagyobb egységek naszádok, rombolók és cirkálók valóságos családfája alakult ki ekkor. Tagozódásuk a cirkálók osztályozásához igazodott, amelyek az ütközetben vezették a torpedónaszád-rajokat. A harcrend élén álltak a „*védett cirkálók*”, amelyeken egyetlen összefüggő páncélfedélzet biztosított védelmet a gépek, kazánok és lőszerraktárak számára. Ebbe a típusba tartozott a „*Kaiser Franz Josef I.*” és a „*Kaiserin Elisabeth*”, amelyeket gyenge páncélvédelmük miatt csak „Sterneck szardíniásdobozai”-nak csúfoltak a flottánál. A krómnikkel páncéllemezek felületi szilárdságának fokozására kifejlesztett módszerek megjelenése változatlanul teljes értékű páncélvédelmet biztosított a lemezek súlyának csökkenése mellett. Így a vízszintes páncélfedélzet mellett hamarosan nagyobb kiterjedésű, függőleges vízvonali-, oldal- és ütegpáncélzattal védett cirkálók jelentek meg. Ezeket „*páncélos cirkálók*”-nak nevezték. Elég nagyok és erősek voltak ahhoz, hogy kötelékbe szervezve kis csatahajóként működjenek. Ebbe a típusba tartozott a „*Kaiserin und Königin Maria Theresia*”, a „*Kaiser Karl VI.*” és a „*Sankt Georg*”. Az osztrák-magyar haditengerészet olasz hatásra kisebb méretű páncélos cirkálók építésére törekedett, míg a nyílt óceáni fekvésű hatalmak jóval nagyobb méretű egységeket építettek. Ebből a fejlődési vonalból ágazott ki a „*kiscirkálók*” típusa, amely ismét csak egyetlen páncélfedélzettel rendelkezett, viszont könnyebb és gyorsabb maradt. Torpedó-fegyverzettel felszerelt változatukat „*torpedócirkáló*”-nak hívták. Ebbe a típusba tartozott a „*Panther*”, „Leopard” és a „*Tiger*”, valamint a „*Zenta*”, az „*Aspern*” és a „*Szigetvár*”. A gőzturbinás meghajtás megjelenése után ezekből lettek a korszerű felderítő- vagy „*gyorscirkálók*”, amelyek egy könnyű vízvonali páncélzatot is viseltek. Ez a típus igen jól bevált az Adrián. Ebbe a típusba tartozott az „*Admiral Spaun*”, a „*Saida*”, a „*Helgoland*” és a „*Novara*”.

A Monarchia 1911-ben hozta létre a csupa modern gyorscirkálóból és azoknak alárendelt korszerű torpedójárművekből álló cirkálóflottáját, amely a csatahajóflottától teljesen független rajtaütések és az ellenséges partok elleni tüzérségi támadások végrehajtására is képes volt. A Cs. és Kir. Haditengerészet az elsők közé tartozott a világon, azon hadiflották közül, amelyek a cirkálóikat önálló taktikai egységekbe szervezték. Ennek az értéke megmutatkozott az első világháború évei alatt, amikor a csatahajóflotta mint a legtöbb korabeli flottánál ideje legnagyobb részét a kikötőben töltötte, s a tengeri háború feladatait a rajtaütésektől az ellenséges partok ágyúzásán át a saját tengeralattjárókkal és repülőkkel közösen végrehajtott műveletekig, nagyrészt a cirkálóflotta látta el.

A páncélos hajók megjelenése (1859) után két évtizeddel, különböző kísérletek (kazamata- és torony-hajók, stb.) eredményeképp kialakult a páncélosok egységes típusa, a *csatahajó*, *sorhajó*, vagy 1906 után *pre-dreadnought*. Fő fegyverük 2 db, forgó páncéltoronyban elhelyezett 4 db 30,5 cm-es ágyú. A következő másfél-két évtizedben e sorhajók alkották a tengeri flották gerincét. Felmerült azonban a tüzerő fokozásának igénye: növelni kellett a közepes tüzérség kaliberét (15 cm), vagy a főtüzérség ágyúinak a számát. A britek az utóbbit tették, amikor 1905-ben megkezdték a „*Dreadnought*" építését. A minden korábbinál nagyobb (18.000 t) csatahajó a megszokott 4 helyett 10 db, 5 lövegtoronyban elhelyezett 30,5 cm-es ágyúval, s számos egyéb műszaki újdonsággal (pl.: gőzturbinával) rendelkezett. Megjelenése egy csapásra elavulttá tette a korábbi sorhajókat. Jelentőségét jelzi, hogy az új típust első képviselőjéről *dreadnought-nak* nevezték el. A Monarchia szintén kivette a részét a sorhajók és a dreadnoughtok építéséből. Az utolsó kazamatahajó (a „*Tegetthoff*", később „*Mars*") 1878-as felépítése után hosszú szünet következett, ám mintegy húsz évvel később a meglévő páncélosok avultsága miatt ismét égető szükség lett korszerű csatahajókra. Az új hadihajókat a tengerészet hajóépítési vezérfőmérnöke Siegfried Popper tervezte.

A lissai győzelem (1866) ellenére, vagy épp' azért, a flotta olyan nehéz-hadihajókat épített, amelyeket csak a sekély Adriai-tengeren használhattak. Köztük a mediterráneum legkisebb csatahajóit, a „*Monarch*"-osztály 5.500 tonnás „partvédő csatahajóit" (melyeket „partszégyenítőnek" csúfoltak). A *„Budapest"-et* és *a „Wien"*-t a Stabilimento Tecnico Triestino (STT), a „*Monarch"*-ot pedig a Haditengerészeti Szertár (Arzenál) építette azonos tervek szerint. Méretükhöz képest viszonylag erős páncélzattal és tűzerővel rendelkeztek (2 toronyban 4 db 24 cm-es ágyúval, 6 db 15 cm-es ágyúval és 27 hüvelykes Harvey-féle övpáncéllal), 17 csomós sebességük azonban szerény a kor modern sorhajóihoz képest. A „*Budapest*" volt a Monarchia első, vízcsöves kazánokkal épült csatahajója. Az I. világháborúban az V. csatahajóosztály tagjai. Kezdetben a Cattarói-öbölben, 1917-től Triesztben állomásoztak, ahonnan rendszeresen kifutottak az olasz állások bombázására. December 10-én *a „Wien"* egy olasz motoros torpedónaszád (MAS) éjjeli támadásának áldozatává vált. Ez volt az egész háborúban Ausztria-Magyarország addigi legnagyobb hajóvesztesége. A *„Budapest"-et* és a „*Monarch"-ot* a háború után Olaszországban bontották le 1920-ban.

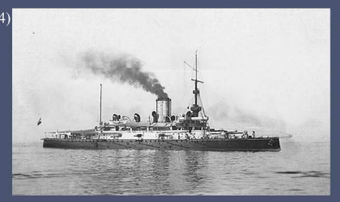
A Monarchia első igazi tengerjáró csatahajói a „*Habsburg"-osztály hajói* voltak. A dokkok befogadóképességéhez mérten viszonylag kisméretűek (8.500 t, a hasonló brit és francia hajók átlag 5.000 tonnával nagyobbak), ezért a szükséges súlycsökkentés miatt a hátsó ágyútoronyba csak 1 db 24 cm-es ágyút építettek a tervezett kettő helyett, a könnyebb 15 cm-es ágyúkból viszont 12 darabot kaptak. 20 csomós sebességük jó akciórádiuszt biztosított. Erős (22 cm-es Krupp) páncélzatot kaptak. A „*Babenberg*" számára már nem a Krupp, hanem a Skoda készítette az ágyúkat és a magyar vasipar is több mint 3.000 t alkatrészt és öntvényt szállított, sőt a dinamókat is a Ganz készítette. 1911-12 folyamán a hajók felső fedélzetsorát (a „*Babenberg*" kivételével) lebontották és korszerűsítették őket. A háborúban a IV. csatahajóosztály tagjai voltak. Ancona bombázásán kívül csak az *„Árpád" és* a „*Babenberg*" vett részt bevetésen: a „*Wien*" elsüllyesztése után az olasz állásokat lőtték. 1917 végén tisztikarukat és legénységüket a gyorscirkálók, a rombolók és a tengeralattjárók között osztották szét, ettől kezdve iskola- illetve börtönhajóként tevékenykedtek (a cattarói matrózlázadás elítéltjei is a „*Babenberg*"-en raboskodtak). 1921-ben Olaszországban bontották le őket.

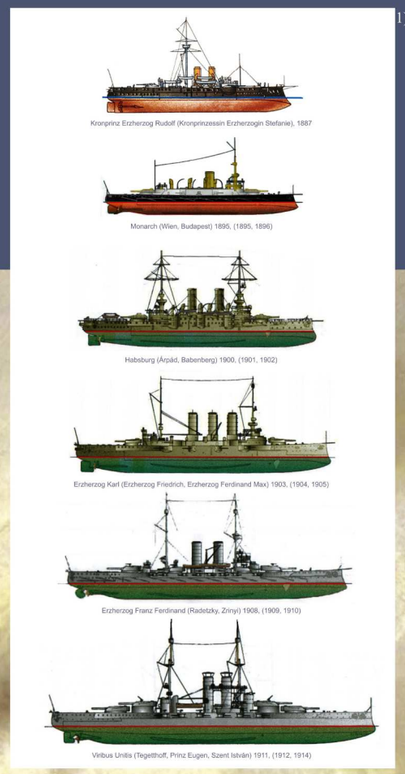
A „*Dreadnought*" előtti utolsó osztrák-magyar csatahajó-osztályt az „*Erzherzog Karl", az „Erzherzog Friedrich"* és az „*Erzherzog Ferdinand Max"* alkotta. A trieszti gyár még mindig erőteljesen korlátozta a méreteiket, így nagyon kompaktak voltak (10.500 t). A kisebb terhelés érdekében csak 24 cm-es főtüzérséget kaphattak, pedig külföldön már áttértek a 30,5 cm-esekre. Kárpótlásul jóval erősebb (19 cm-es) másodlagos tüzérséget kaptak. Sebességük nagy (20,5 csomó) páncélvédelmük pedig erős volt (25%-kal erősebb, mint a kortárs „*Mikasa*" japán csatahajóé). Fő tüzérségük gyengesége miatt mégis hátrányban voltak. Az I. világháborúban a III. csatahajóosztály tagjai. 1915. május 23-án az olasz partokat lövik. A háborúban leginkább a pólai hadikikötő védelme volt a feladatuk, más hadműveletben nem vettek részt. 1918-ban vezényelték őket a matrózlázadás elfojtására. A háború után egy kivételével az olasz haditengerészethez kerültek, ahol 1920-ban lebontották őket. Az „*Erzherzog Karl*"-t 1920-ban Franciaországnak ítélték, a Toulon felé vezető úton azonban a rossz időjárás miatt Bizerta mellett Sidi Abdalahhnál menedéket keresve lehorgonyozták, de ott helyben félig elsüllyedve meg-. feneklett. 1921-ben a helyszínen szétbontották.

A „*Dreadnought*" vízrebocsátásakor már tervasztalon voltak a „*Radetzky"*-osztály tervei, amelyeket a korszak legnagyobb és legerősebb csatahajóinak szántak, de a tireszti és a fiumei hajógyári dokkok miatt legfeljebb 16.000 t-sak lehettek. Eredetileg az „*Erzherzog*"-osztályra hasonlítottak, de az él- és fartoronyba nem 24, hanem 30,5 cm-es ágyúkat építettek. Azonban, hogy felvehessék a versenyt a „*Dreadnought*"-tal, növelték a nagyobb ürméretű másodlagos tüzérség számát (szintén forgó ágyútornyokban), s a vízkiszorítást 13.000-ről 14 500 t-ra. Így egy vegyes nehéz (30,5 cm) és félnehéz (24 cm) fegyverzetű hadihajót kaptak (*semi-dreadnought*), amely képes volt arra, hogy nagy tűzgyorsaságú, sokszámú közepes ágyújával jelentős károkat okozzon az ellenfél kevésbé páncélozott részein, nehézlövegeivel pedig megadja a kegyelemdöfést. Komoly fenyegetést jelentettek az olaszoknak; s felgyorsították dreadnought-programjukat. Az I. világháború alatt a II. Csatahajó Díviziót alkották. 1915-ben az olasz partokat lövik. 1918. októberében a „*Radetzky*" és a „*Zrinyi*" nem adta meg magukat az olaszoknak, csak az amerikaiaknak, ezért Sapatóba (ma: Split) hajóztak. Végül mindhárom hajót Olaszországban bontották le 1921-22 folyamán.

A „*Radetzky"*-ket át sem vették, 1908-ban máris egy új „*Dreadnought*"-típusú csatahajóosztályt kezdtek tervezni. 1913-ban már négy hajó építését javasolták. Ekkor kezdtek az azonos osztályú hajókból 3 helyett 4-et építeni (a korábbi 3 tűzerejét már 2 is biztosíthatta, így +1 építésével egyszerre 6 korábbi hajó tűzerejét nyerték 4 áráért). Az első két hajó 1910-ben épült (a pénzügyminiszter támogatása nélkül a flotta saját kockázatára), a másik kettő pedig 1912-ben Triesztben és Fiumében. Az olasz „*Dante Alighieri"*-vel a világ első háromcsövű ágyútornyos, nagy tűzerejű, korszerű dreadnought-típusú csatahajói. Páncélvédelmük erős, a víz alatti részeken azonban a még mindig túl kicsi hajótestben elég hely hiánya miatt hiányos maradt, ami két hajó (a „*Viribus Unitis*" és a „*Szent István*") pusztulásához vezetett. A világháborúban az I. csatahajóosztály tagjai voltak. Részt vettek Ancona ágyúzásában. A „*Prinz Eugen*"-t a franciák kapták, s 1922. július 28-án egy hadgyakorlat során elsüllyesztették mint tüzérségi célhajót. Kiszerelt 30,5 cm-es ágyúi még harcoltak a második világháborúban, mint az Atlanti Fal ütegei. A „*Tegetthoff*" a háború után az olasz haditengerészethez került. 1924-25-ben La Spezia-ban bontották le.

3)


4)

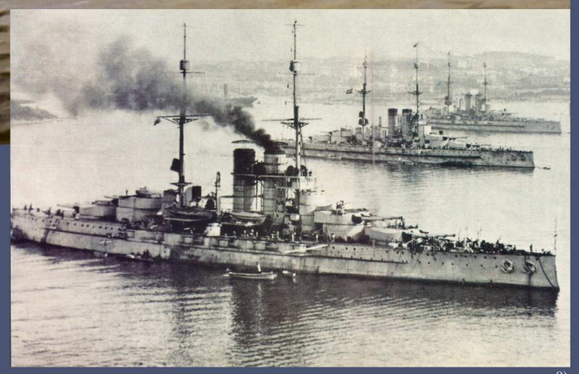


1)

5)

6)

7)


8)

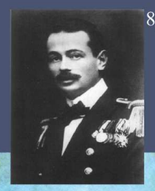
2)

1) Osztrák-magyar csatahajó tipusok
2) Cs. és Kir. kötelék az Adrián, August von Ramberg festménye
3) A "*Kronprinz Erzherzog Rudolf*" toronyhajó
4) A "*Budapest*" partvédő csatahajó
5) Az "*Árpád*" sorhajó
6) Az "*Erzherzog Ferdinand Max*" sorhajó
7) A "*Zrinyi*"semi-dreadnought (csatahajó)
8) A "*Szent István*"dreadnought (csatahajó)

5)

6)

7)



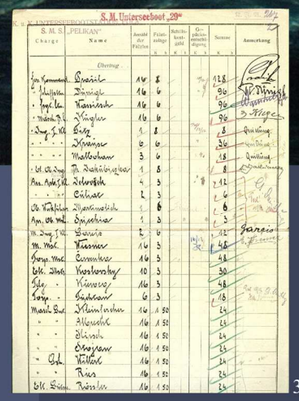
8)

9)

10)

1)

4)



3)

2)

A tengeralattjárók:
1) Az "U 27" Robert Teufl von Fernland és Hardy Kálmán hajója
2) Az osztrák-magyar tengeralattjáró-típusok
3) Az "U 29"-es szabadságosainak jegyzéke

A "zsákmányok":
4) A francia "Curie" tengeralattjáró elsüllyesztése
5) A francia "Leon Gambetta" páncélos cirkáló elsüllyesztése
6) Az olasz "Giuseppe Garibaldi" cirkáló elsüllyesztése
7) A brit "Liverpool" könnyűcirkáló megtorpedózása

Az "ászok":
8) Georg von Trapp
9) Thierry Ferenc
10) Déry Ernő

Az Osztrák-Magyar Monarchia tengeralattjáró flottillája

Ausztria-Magyarország történelme során összesen 27 tengeralattjárót állított szolgálatba. Mivel a haditengerészet meglehetősen szkeptikusan állt hozzá a tengeralattjárókhoz, mint fegyvernemhez, ezért a háború kitöréséig csak 6 db tengeralattjárót állítottak szolgálatba 3 különböző típusból. Ezek a naszádok tulajdonképpen azt a célt szolgálták, hogy gyakorló-útjaikkal segítsék a cs. és kir. haditengerészet mérnökeit és vezetőit abban, hogy kiválasszák a megfelelő típust a további fejlesztésekhez és kijelöljék a tengeralattjáró-flottilla fejlődésének irányát
A háború kitörése és a korai hadiesemények tették a cs. és kir. haditengerészet vezetői számára nyilvánvalóvá, hogy az Adriai harcokban nem a nagy hadihajók fogják meghatározni a háború menetét és stratégiáját, hanem a kisebb egységek, köztük a tengeralattjárók. A tengeralattjáró-flottilla bővítése égetően szükségessé vált.

1915 őszéig azonban csak 5 db B I-es partvédő és 4 db Havmanden-típusú, szintén partvédő naszád megrendelésére került sor. 1915. október 6-ikát lehet a cs. és kir. tengeralattjáró-flottilla újjászületésének tekinteni, ugyanis a közös minisztertanács ekkor fogadta el 6 db B II típusú és 6 db 800/1000 tonnás, nyílttengeri naszád beszerzését. Ezzel a cs. és kir. tengeralattjáró-flottilla átlépett az offenzív, nyílttengeri korszakába. Az 1917-től folyamatosan szolgálatba álló naszádok aktívan részt vettek a kereskedelmi hajók ellen folytatott korlátlan tengeralattjáró háborúban.

Mivel a B II-es naszádok sem jelentettek teljes megoldást a háború állította követelményekre, ezért 1916 és 1918 között összesen 32 db nagy tengeralattjáró került megrendelésre, azonban a háborús anyag- és munkaerőhiány okozta késedelem miatt már egy sem került leszállításra.

A 27 tengeralattjáróból 13 épült magyar hajógyárban és a magyar ipar általában a 36,4%-os kvóta felett részesedett a megrendelésekből, ami nemcsak a magyar politikusok sikerét jelzi, hanem azt is, hogy a tengeralattjáró fegyvernem ahogy a haditengerészet egésze is nemcsak politikai, hanem gazdasági szempontból is részben magyar tulajdon és érdek volt.

Végül, de nem utolsó sorban meg kell említeni a tengeralattjáró-flottilla sikerességét is. A 27 hajó a háború alatt bizonyítottan 108 kereskedelmi hajót süllyesztett el, ami 196 093 BRT hajóteret jelentett. 11 db, összesen 41 000 BRT hajótér elsüllyesztése nem bizonyított. Továbbá elsüllyesztettek 2 db páncélos cirkálót, 5 db rombolót és 2 db tengeralattjárót. Meg-rongáltak 1 db csatahajót, 2 db könnyűcirkálót és 1db rombolót, amelyek a további harcokból kiestek.

Összességében megállapítható, hogy a cs. és kir. tengeralattjáró-flottilla méreteihez és technikai színvonalához képest meglehetősen sikeresen működött, annak ellenére is, hogy ténylegesen a háború szűkös, és nehézkes viszonyai közt épült ki.

Tengerészeti repülés az Osztrák-Magyar Monarchiában

Az osztrák-magyar haditengerészet 1910-ben kezdte meg a haditengerészeti légierő kiépítését. 1911-ben a Póla (ma Pula) melletti Santa Catarina szigetén hozták létre az első repülőbázist, egy 20 repülő befogadására alkalmas hangárral és három pilótakiképzést kapott tengerésztiszttel. Kezdetben francia típusokkal kísérleteztek, majd 1913 novemberében megérkeztek az első hazai gyártású Lohner repülőcsónakok, melyek később kiválóan beváltak a háborúban.

A történelemben először 1913-ban került sor a repülőcsónakok alkalmazására, amikor egy nemzetközi flottakötelék tüntetett Montenegró partjainál, követelve, hogy Skodra városát adják át Albániának. A repülőcsónakok légi felderítést végeztek és fotókat készítettek a partvidékről.

A háború kitörésekor 25 repülőcsónak és 25 pilóta állt szolgálatban. A harcok első két évében az osztrák-magyar repülők uralták az Adria egét, azonban 1917-ben az ellenség javára billent a mérleg nyelve, a háború utolsó évében pedig totálissá vált az erőfölénye.

A háború alatt a következő városokban létesült repülőgép bázis: Trieszt, Cattaro (ma: Kotor), Fiume (ma: Rijeka), Sebenico (ma: Sibenik), Curzola (ma: Korcula), Lagosta (ma: Lahosto), Kumbor, Durazzo (ma: Dures) és Cosada.

Repülőink fő feladata az ellenséges területek megfigyelése, fényképezése, bombázása és az ellenséges repülőgépek lelövése volt. Emellett megfigyeléseikkel segítették az ellenséges partok bombázását végző hajóink tűzvezetését, az összecsapások során bombázták és géppuskával lőtték az ellenséges hajókat.

A háború alatt számos sikert értek el, ám az egyik legnagyobb az volt, amikor a Walter Zelezny és báró Otto Klimburg fregatthadnagyok vezette L134-es repülőcsónak 1916. szeptember 15-én bombákkal elsüllyesztette a francia Foucault tengeralattjárót. Ez volt a történelem során az első eset, hogy repülőgép elsüllyesztett egy felszín alatt lemerülve haladó tengeralattjárót (az Adria tiszta vizében nagy magasságból akár 10-15 méter mélyre is le lehet látni). Az osztrák-magyar pilóták azonban még lovagiasságból is példát mutattak: az elsüllyedő tengeralattjáró legénységének felszinre menekült tagjaiért gépükkel a vizre szálltak, s amikor a gépbe kapaszkodók súlytöbbletével nem tudtak ismét a levegőbe emelkedni, a gép csónaktestét használva és a szárnyak vászonburkolatából alkalmi vitolrát rögtönözve a tengeren indultak hazafelé. Végül az "eltűnt" pilóták keresésére kiküldött hadihajók találtak rájuk.

A háború végén 266 repülőgép állt szolgálatban, és összesen 583 épült. A gyártásban magyar gyárak is részt vettek. Az egész Monarchia legnagyobb repülőgépgyára Budapesten, Szolnokon és Albertfalván működött.

A tablón bemutatott fényképeket néhai vitéz Galgóczy Lajos tengerésztiszt készítette.

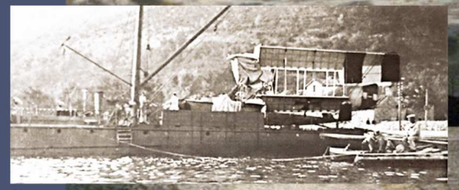
1) Az első hazai gyártmányú csónakrepülő bemutató repülése (1913)
2) A hazai gyártmányú "Lohner"-tipus jellegrajza
3) A főbb tengerészeti repülőgéptámaszpontok (Kumbor, Santa Catarina és a polai tartalék)
4) Repülőcsónak érkezik a santa catarinai hidroplántámaszpontra (1916)
5) Osztrák-magyar repülőcsónak és legénysége Santa Catarina szigetén (1916)
6) Pilóta "ászok"
7) II. Vilmos német császár kitűntetéseket oszt Santa Catarina szigetén (1917)
8) Santa Catarina szigete ma
9) Az egyik első "vizirepülőgép-anyagahjó" - az összecsukható szárnyakkal szerelt hidroplán szállítására alkalmassá tett "Tb 14"-es torpedónaszád (korábbi nevén: S.M.S. "Kigyó")
10) A "Fucault" elsüllyesztése

1)

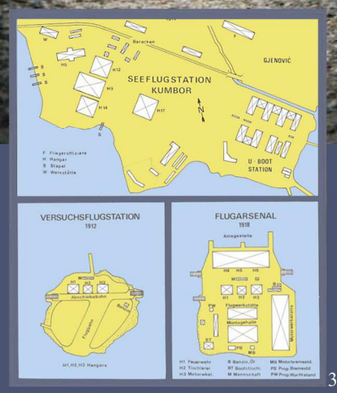
8)

10)

4)


9)

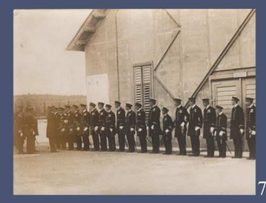
2)



3)

5)

6)


7)

Távoli utazások

Hadihajóink elsődleges feladata az európai birodalom hatalmi érdekeinek érvényesítése volt az Adrián, majd annak határain túl, a Földközi-tengeren, sőt a világtengereken is. Az osztrák-magyar haditengerészeti utazások a civil politikai, a tudományos szellemi élet és a haditengerészet összefogásával megvalósuló olyan expedíciók voltak, „amelyeken a hadiflotta hajói komoly tengerészeti tapasztalatokkal rendelkező admirálisok vezetésével, polgári tudósok és szakemberek részvételével diplomáciai és kereskedelmi kapcsolatok felvételére indultak és közben tudományos megfigyeléseket is tettek" (Nagy Miklós Mihály). Vagyis az utazások célja három szóban összefoglalva: tudomány, kereskedelem és diplomácia volt.

1776-ban került sor az első utazásra – bár a Habsburg Birodalom spanyol és portugál hajósai (Spanyolország és egy ideig Portugália is a Habsburgok jogara alá tartozott) a nagy földrajzi felfedezések keretében már a XVI. században jelentős utazásokat tettek – amikor a trieszti kereskedők által alapított Osztrák Kelet-Indiai Társaság „*Josef und Theresia*" korvettje útnak indult Afrika és India felé, hogy ott kereskedelmi telepeket és gyarmatokat alapítson. Bár sikeresen elérte a célját és egy-egy gyarmatot alapított Kelet-Afrikában és az Indiai-óceáni Nicobar-szigeteken, az osztrák flotta akkori fejletlensége miatt a tengeren túli területeket nem sikerült megtartani. Három évvel később, 1779-ben mégis újabb expedícióra került sor, amikor az Osztrák Kelet-Indiai Társaság egy másik hajója, a „*Kaunitz*" – Ausztriából elsőként – eljutott Kínába.

1817-ben került sor a következő alkalomra, amikor az „*Austria*" és a „*Principessa Augusta*" nevű fregattok Ferenc császár lányát, Maria Leopoldine főhercegnőt és kíséretét vitték Brazíliába, ahol férjhez ment a portugál trónörököshöz, a későbbi brazil császárhoz. Útjuk bevonult a flotta történetébe: ezek a hadihajók keltek át először az Atlanti-óceánon (vissza sose tértek: eladták őket Portugáliának, állítólag azért, mert az óceáni út annyira megviselte őket). Leopoldine Európa legjobb tudósaival érkezett, akik hozzáláttak Brazília addig ismeretlen belső területeinek feltárásához. A brazíliai Habsburg-császárné pedig később Ferdinánd Miksa fantáziáját is megmozgatta (fel is kereste dél-amerikai rokonait), és hozzájárult ahhoz, hogy – az amerikai Habsburg-császárságok ideája hatása alatt – később elfogadta a felkínált mexikói trónt.

1857-ben jött el a következő jeles alkalom, amikor első körülhajózása után mintegy 300 évvel végre Ausztria is elszánta magát a Föld körülhajózására. A „*Novara*" fregatt utazásának tervezésébe és megvalósításba Ferdinánd Miksa a kor legismertebb hazai és külföldi tudósait is bevonta. Kapcsolatba lépett például Alexander von Humboldttal, valamint az angol Sir Roderick Murchinsonnal, akik lelkesen támogatták az ötletét. Mindnyájan meglátták ugyanis azt a lehetőséget, amellyel a korábbi expedíciók munkájára építve, tovább bővíthetik a tudományos ismereteket és újabb természetrajzi mintákat gyűjthetnek a távoli földrészekről Az expedíció magyar tagjai (Gaál Béla, Semsey Gusztáv, Kalmár Sándor, Máriássy Mihály és Schwarz Ede) révén ugyanakkor a magyar hajózástörténet és földrajztudomány is sokat köszönhet neki.

1867-től 1914-ig az Osztrák-Magyar Monarchia Haditengerészete diplomáciai küldetésben, udvariassági látogatásként, kiképzés gyanánt, nyersanyagkeresés céljából vagy egyszerűen ún. „lobogómutatásként" 86 (!) a Földközi-tenger medencéjén túlmutató, jelentősebb tudományos kutatóutat (oceanográfiai vizsgálatot, geológiai kutatást, stb.) szervezett és bonyolított le. A haditengerészet kötelékében pedig számos magyar teljesített szolgálatot, akik bőségesen kivették a részüket ezekből a nyugat-európai, távol-keleti, óceániai, ausztráliai, Afrika körüli, valamint, észak-, közép- és dél-amerikai utazásokból. A Haditengerészet hajói a kiegyezés előtt egy, utána pedig még négy alkalommal utazták körbe a Földet (1857-1859 „*Novara*", 1874-1874 „*Erzherzog Friedrich*", 1889-1890 és 1891-1892 „*Fasana*", 1895-1897 „*Saida*").

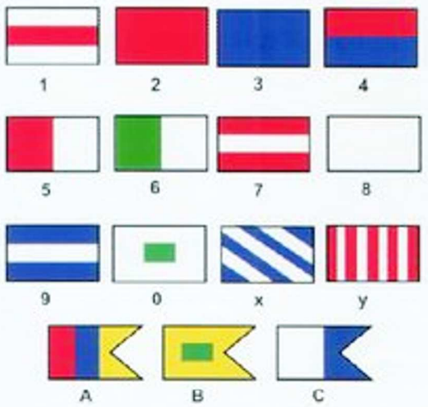
Signal-Flaggen

der

k. k. Kriegs-Marine

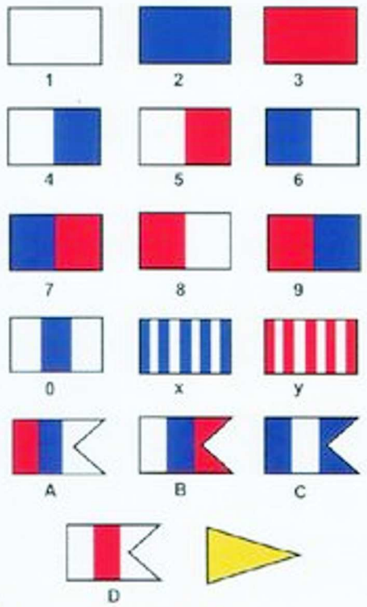
(1822 - 1878)

1822

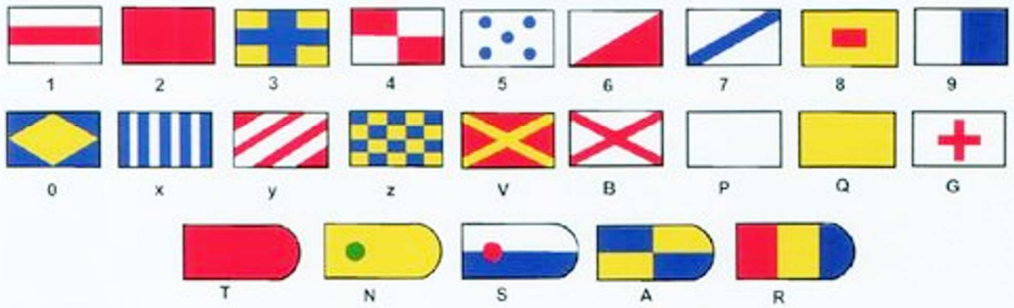


1852

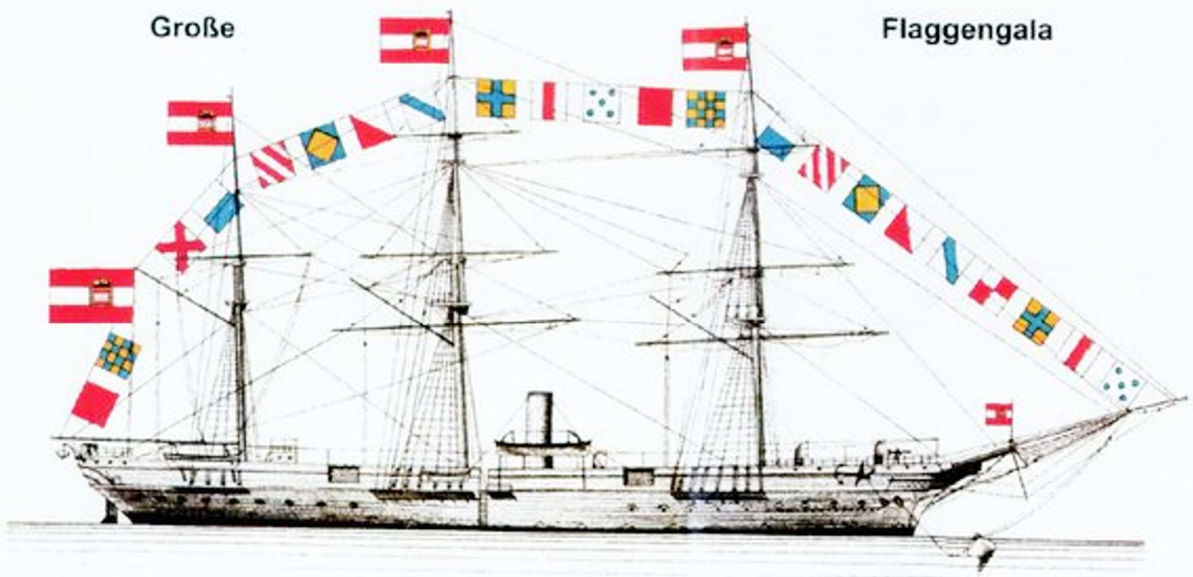
ab C. IV.



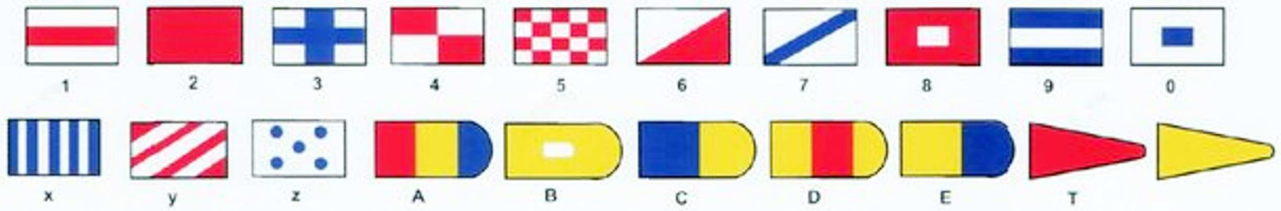
1878



Große Flaggengala



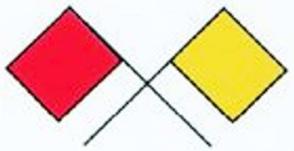
1865



1855

Flaggen des österr. Lloyd

Handsignal Flaggen



Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil dieses Posters darf ohne schriftliche Genehmigung des Herausgebers wiederverwendet werden.
All rights reserved. No part of this poster may be reproduced in any form without written permission of the publisher.
© Heeresgeschichtliches Museum Wien / ADr Oliver Pokorny / MTS

1 Lorenzo-Marques (ma: Maputo) Mozambik, az akkori Portugál Kelet-Afrika déli részén fekszik a Delagoa-öbölben. A hozzávetőleg 90 km hosszú és 30 km széles, nagy hajók fogadásához ideális, mélyvizű öböl partvidékére először 1502-ben vetődött európai ember, Vasco da Gama egyik tengerésze, Antonio de Campo személyében. Egy portugál kereskedő, Lourenço Marques 1544-ben azután alaposan fel is térképezte és hivatalosan is birtokbavette az öblöt, amelyet egészen 1720-ig a portugálok birtokoltak, ekkor azonban a Holland Kelet-Indiai Társaság hadihajói elragadták tőlük (a portugálok az öböl déli partjára szorultak vissza, ahol 1727-ben megalapították az inhambane-i kereskedő-telepet).

A hollandok az Indiába és Indokínába tartó kereskedelmi utak mentén a fontos közlekedési és kereskedelmi csomópont szerepét szánták az öbölnek, aminek egy erőd (a Fokgyarmatnak alárendelt Lijdzaamheid a mai Maputo közelében) és egy kereskedelmi lerakat (faktória) létesítésével is nyomatékot adtak. 1722. áprilisában azonban egy Taylor nevű angol kalóz elfoglalta a telepet, s csak augusztusban sikerült kiűzni az öbölből. 1730. december 27-én a hollandok az öböl európaiak számára kedvezőtlen éghajlata, a sok maláriás megbetegedés miatt végül feladták az öblöt és elhajóztak. 1777-ben a Habsburgok léptek a helyükre, akik 1781-ig háborítatlanul birtokolták a területet, amelyet végül tőlük hódítottak vissza a portugálok.

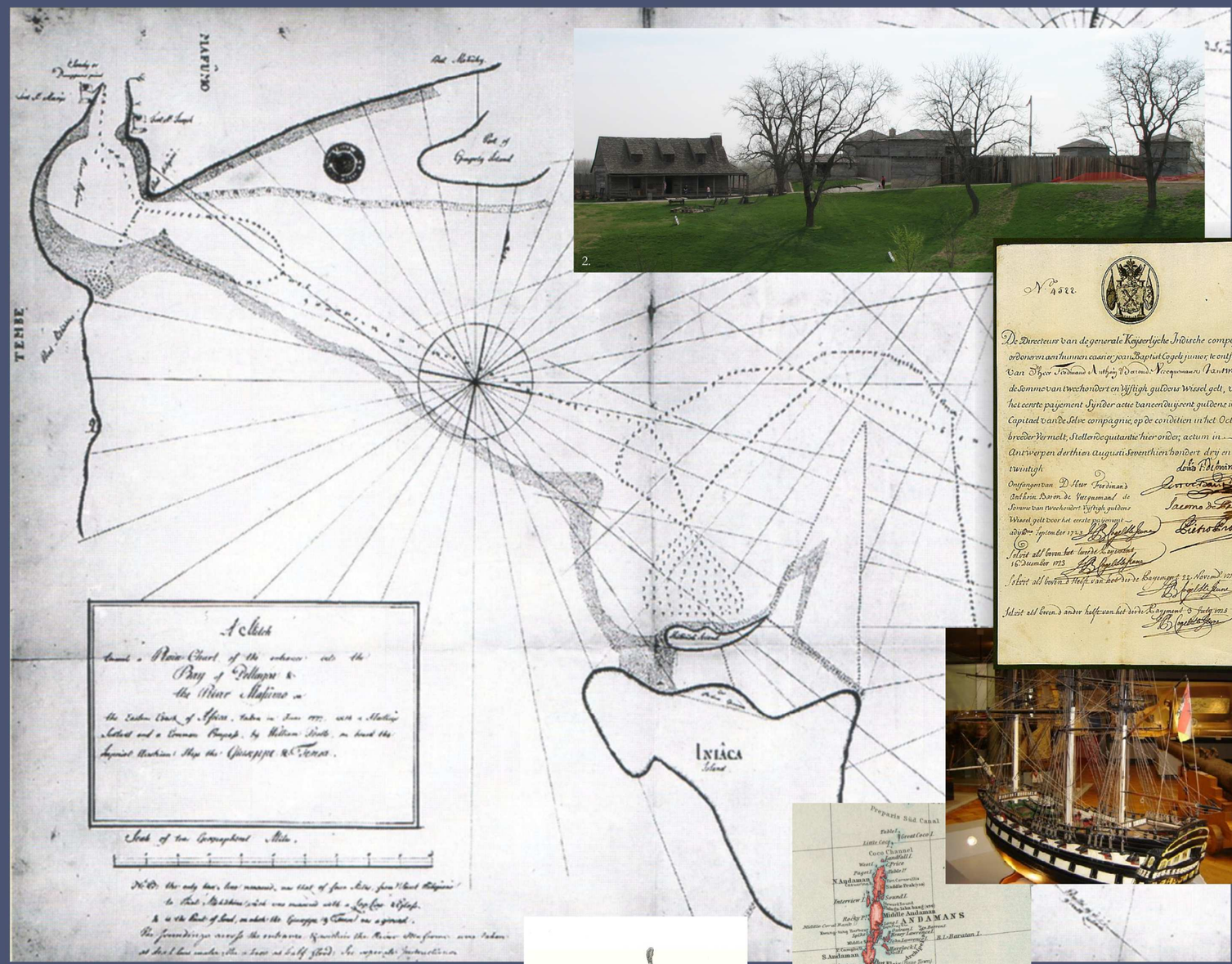
A Delagoa-öböl osztrák gyarmatát Wilhelm (vagy ahogyan gyakran írják: William) Bolts egy Mária Terézia hadseregében szolgáló, 1741-ben (más források szerint 1740-ben) Amszeterdamban német szülőktől született (sokszor még az osztrák szakirodalomban is tévesen skótként azonosított) tengerész alapította. Kalandokban gazdag élet állt mögötte: még fiatalon bekapcsolódott a lisszaboni gyémántkereskedelembe, majd a Brit Kelet-Indiai Társasághoz csatlakozott, s 1759-től kezdve 10 évig szolgált Indiában.Cége csődjét követően, amelyhez talán ő maga is hozzájárult azzal, hogy részt vett néhány alkalmazott illegális gyémánteladásaiban 1775-ben érkezett Londonba, ahol felajánlotta a szolgálatait Ausztriának: Egy memorandumot fogalmazott Ausztria londoni nagykövetének a birodalom indiai kereskedelmének szükségességéről, amely kedvező fogadtatásra talált Bécsben, s egy év múlva az akkor már valódi Keletázsia-szakértőnek számító szerencselovag Mária Terézia szolgálatába lépett.

1776. szeptember 26-án a trieszti kereskedők által alapított Osztrák Kelet-Indiai Társaság „*Josef und Theresia*" korvettjével és zsebében az uralkodó kiváltságlevelével vágott neki az útnak India felé, amely felhatalmazta, hogy 10 éven keresztül szabadon kereskedjen Ausztria adriai kikötőiből a keleten meghódítandó gyarmatokkal. 1781. május 6-án tért vissza Európába, addig azonban kereskedelmi ügynökségeket és lerakatokat alapított az Indiai-óceánon: a Delagoa-öbölben 1777-ben és a Bengál-öbölben fekvő Nicobar-szigetek egyikén, az általa a Habsburg uralkodónőről elnevezett Teressán 1778-ban. A hely kiválasztása nem véletlen: a közeli Bengáliában és a Coromandel-parton korábban már létezett egy-egy kérészéletű osztrák gyarmat, az Ausztria által megszállt Osztrák-Németalföldön a mai Belgiumban alapított Ostendi Kelet-Indiai Társaság, az Osztrák Kelet-Indiai Társaság elődje megbízásából: ez volt Banquibazar (1719-1744) és Cobelon (1719-1730). Boltsnak tehát a régi indiai kereskedelmi kapcsolatokat kellett újjáéleszteni.

Teressát illetően az volt a terv, hogy kereskedelmi központot alapítanak a szigeten, ahol adhatják-vehetik az Ázsián keresztül mindenünnen ideszállított javakat, majd hajóra rakva térhetnek vissza velük Triesztbe. A delagoai telep ehhez képest az Indiába vezető hosszú úton a köztes állomás szerepét kapta, ahol a hajók afrikai árukat elsősorban elefántesontot és rabszolgát vehetnek a fedélzetükre. 155 férfival és ismeretlen számú nővel ezért Bolts állandó települést létesített az öbölben a mai Maputo helyén, s kitűzte az osztrák lobogót. Jóllehet az elefántesontkereskedelem kiválóan működött, az előrelátó Bolts elhagyta a települést, ahol hamarosan felütötte fejét a láz. Ráadásul később megromlott a kapcsolat Maputoval, a helyi Ronga-törzs főnökével is (1976-tól az ő nevét viseli a mozambiki főváros). A hervadó kereskedelmet végül még a kalózok is megtizedelték: az óceánokon az angol kalózok (megtévesztésül porosz lobogó alatt) támadtak a Delagoa-öbölből hazatérő hajókra a hétéves háború alatt, az adriai forgalmat pedig Velence és Raguza sajátította ki magának. A települést elhagyta a szerencse, így 1781-ben egy portugál expedíció könnyűszerrel elkergethette a maradék telepest, akik bevonták a lobogót. Pollet helytartót és embereit fogságba vetették, az öbölben horgonyzó két osztrák hajót, a Bolts üzlettársa és amszterdami bankára, Charles Proli után elnevezett „*Proli*" és a „*Ferdinand*" teherhajókat pedig lefoglalták. 1787-ben azután a portugálok egy hatalmas erőd építésével végérvényesen biztosították uralmukat az öböl felett (egy 1835-1868 közötti rövid időszaktól eltekintve, amikor a szomszédos Transvaal búr állam szerezte meg magának tengeri kijárat gyanánt).

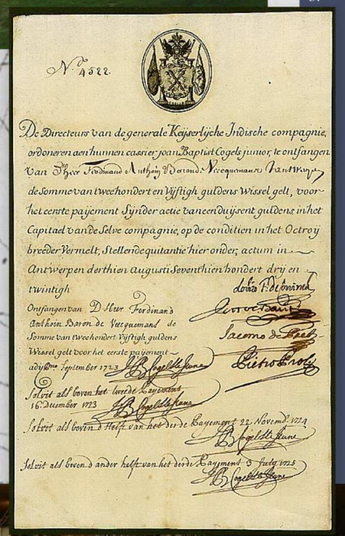
Ausztria egyik első kolonialista próbálkozása tehát hamar semmivé foszlott, a telepeket 1781-ben és 1783-ban felhagyták, az Osztrák Kelet-Indiai Társaságot pedig 1786-ban feloszlatták. William Bolts ezután az orosz és a francia uralkodónál próbált szerencsét, végül Svédországtól remélte tervei megvalósítását. Néhány útját finanszírozta is a stockholmi kincstár, de a gyakorlott és erőszakos brit haditengerészet ellenében tartós sikereket svéd szolgálatban sem tudott elérni. 1800. januárjában visszatért Angliába, a napóleoni háborúk azonban lerombolták reményeit. Lisszabonba utazott, ahol elkészítette a végrendeletét, hogy aztán 1808-ban Párizsban érje utol a vég, mint mondják magányosan halt meg egy szegényházban.

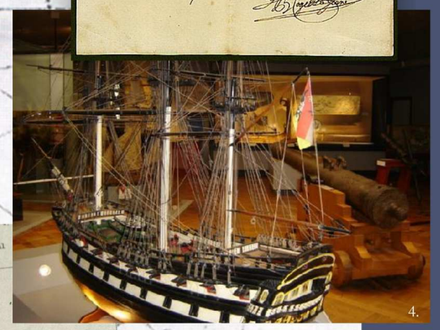
1.



2.

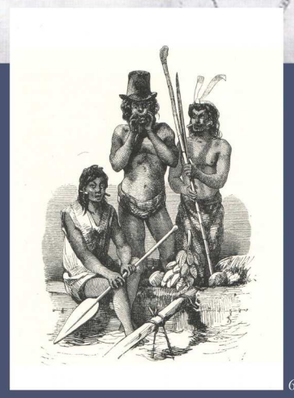
3.



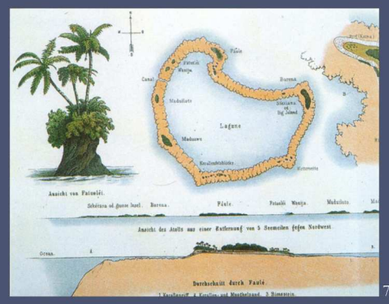


4.

5.



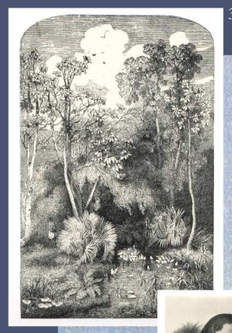
6.



7.

1. Bolts térképe a Delagoa-öbölről
2. Faktória-rekonstrukció az USA-ban
3. Az Ostend-Kelet-India Társaság alapító okirata
4. A társaság hajói (modell az Antwerpeni Tengerészeti Múzeumból)
5. A Nicobár-szigetek és Teressa
6. A Nicobár-szigetek lakói, (*Novara*-expedíció, 1858.)
7. Atoll a Nicobár-szigeteken (a *Novara*-expedíció, 1858.)

szegenynazban.



3.

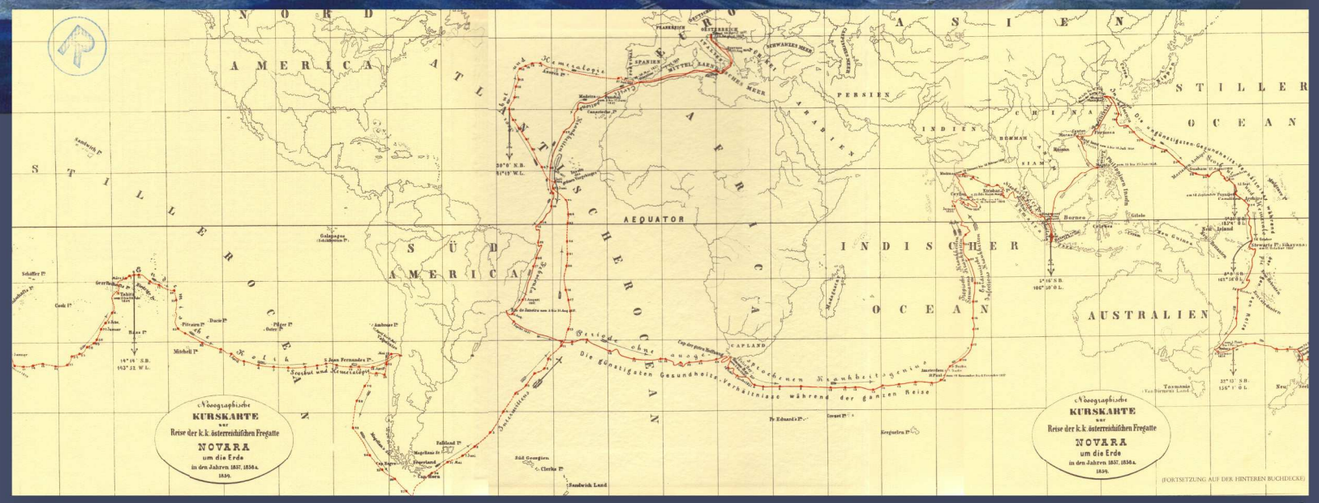
4.

5.

6.

1.

1. A földkerülő *S.M.S. Novara* fregatt.
2. Az expedíció útvonala.
3. Növénytani leletek (brazil őserdő).
4. Állattani leletek (Saint Paul-i pingvinek).
5. Embertani leletek (haiti bennszülöttek).
6. Kultur-amtropológiai leletek (tradicionális kínai gyógymód).



2.

Az Osztrák-Magyar Monarchia a Novara-expedícióval kapcsolódott be a tudományos igényű rendszeres nemzetközi oceanográfiai kutatásba, amikor első körülhajózása után több mint 300 évvel végre elindította első hajóját a Föld megkerülésére (az első utat a spanyol megbízásban álló Magellán tette 1519-1522 között, másodikként az angol Francis Drake következett 1577-1580-ban, a harmadik utat pedig a francia Louis Antoine de Bougainville tette 1766-1769 között). Az osztrák földkerülő expedíciót Ferenc József öccse, Ferdinánd Miksa főherceg, flottaparancsnok (a későbbi mexikói császár) kezdeményezte, s annak tervezésébe és megvalósításba a kor legismertebb hazai és külföldi tudósait is bevonta. Kapcsolatba lépett például Alexander von Humboldttal, valamint az angol Sir Roderick Murchinsonnal, akik lelkesen támogatták az ötletét. Mindnyájan meglátták ugyanis azt a lehetőséget, amellyel a korábbi expedíciók munkájára építve, tovább bővíthetik a tudományos ismereteket és újabb természetrajzi mintákat gyűjthetnek a távoli földrészekről. Bécsben ezen kívül jó alkalomnak tartották az expedíciót a fiatal és gyorsan növekvő Haditengerészet gyakorlati képzésére, valamint arra, hogy a földgolyó minden részén megmutassák a Habsburg Birodalom hatalmát.

Az expedíció magyar tagjai (Gaál Béla, Semsey Gusztáv, Kalmár Sándor, Máriássy Mihály és Schwarz Ede) révén ugyanakkor a magyar hajózástörténet és földrajztudomány is sokat köszönhet neki. Kalmár Sándor az expedíció kartográfiai és geodéziai eredményeinek feldolgozásával hazai és nemzetközi elismerést szerzett: előbb a cs. kir. Katonai Földrajzi Intézet elnöke, később az adriai tengerpart felmérésének vezetője, majd a Monarchia egész haditengerészetét egyedül kiszolgáló Polai Hidrográfiai Intézet igazgatója lett, de például ő képviselte a Monarchiát az Európai Fokmérési Bizottságban is, amelynek állandó tagja volt. Schwarz Ede pedig az expedíció egyedülálló orvosi-antropológiai gyűjteményének feldolgozásával írta be nevét a magyar tudománytörténetbe. A kutatók a klasszikus kínai irodalomtól a jótékony rebarbaragyökérig számos anyagot gyűjtöttek, sőt Új-Zélandról még két önként jelentkező maori bennszülöttet is Bécsbe vittek, ahol bemutatták őket Ferenc József császárnak. Az utazás tudományos eredményeit a cs. kir. Udvari- és Államnyomda 21 kötetbe gyűjtötte, amelyet Charles Darwin „a felvilágosító közlemények lenyűgöző gyűjteményének" nevezett.

Az SMS Novara útjának állomásai: A hajó útiterve eléggé szabálytalan volt, ugyanis a megállók a hajó szükségleteitől, a tudóscsoportjának igényeitől és bármilyen politikai vagy diplomáciai szempontoktól függően, néhány naptól 4-5 hétig tartottak.
1857: Április 30. Indulás Triesztből. Június 8-17. Madeira. Augusztus 5-31. Rio de Janeiro. Október 2-26. Jóreménység Foka, Dél-Afrika. November 9. St. Paul és Amsterdam szigetek. December 7. Indulás az Amsterdam szigetről a Dél-Indiai-óceánra.
1858: Január 8-16. Ceylon. Január 31. Madras. Február 10. Indulás Madrasból. Február 23. Nicobar-szigetek. Március 26. Indulás a Nicobar-szigetekről. Április 15-21. Szingapúr Május 5-29. Jáva. Június 15-25. Manila. Július 5-18. Hong Kong. Július 25. Sanghaj Augusztus 11. Indulás Sanghajból. Szeptember 17. Puynipet-sziget. Október 17. Sikyana (Stewart) - sziget. November 5. Sydney. December 7. Indulás Sydneyből. December 21. Új-Zéland.
1859: Január 2. Indulás Új-Zélandról. Február 2-23. Tahiti. Április 24. Valparaiso. Május 3. Santiago, Chile. Augusztus 1. Gibraltár. Augusztus 26. Megérkezés Triesztbe.

A *Novara* az expedíció során 51 686 tengeri mérföldet tett meg, 551 napot töltött a tengeren és 298 napot horgonyon vagy a part mellett kikötve. Mintegy 23 700 darab természetrajzi anyagot gyűjtött: 440 db ásvány és kőzetmintát, 300 csúszómászót, 1500 madarat, 1400 kétéltűt, 1330 halat, 9000 rovart, 8900 puhatestűt és kemény héjú rákfélét, 300 madártojást és fészket, számos csontvázat és 550 néprajzi tárgyat, köztük 100 emberi koponyát.

Az expedíció tartama alatt szigorú napirend uralkodott a fedélzeten. Minden nap megtisztították a hajó fedélzeteit, felszereléseit, és fegyelmet, valamint rendszerességet tartottak fenn a szolgálatukat végző tisztek és matrózok segítésére, míg a tudósok csoportja szintén a munkájával foglalkozott. A kikötői látogatások, vagy a dél-tengeri szigetek előtti horgonyzások alatt a tudósok sietve partra szálltak a helyi növény és állatvilág, geológiai és földrajzi viszonyok tanulmányozására, és sokféle tárgy összegyűjtésére. Joseph Selleny a hajó festőművésze buzgón készítette a vázlatait és mindent feljegyzett, amit látott látképeket, embereket, botanikai anyagokat hogy később az utazásról szóló hivatalos kiadványban reprodukálja a képeit.

A *Novara* ott szerezhette be a készleteit, ahol szüksége volt azokra, illetve az Európába visszainduló hajókkal küldhette haza a tudóscsoportja által gyűjtött nagymennyiségű anyagot a különböző múzeumokban, illetve kutatóintézetekben való letárolásra. Mivel az utazás egyben lobogómutogatást is jelentett, a tisztek és a tudósok gyakran részt vettek a helyi politikusokkal, valamint a kivándorolt osztrák és német közösségek tagjaival tartott társadalmi érintkezésekben. Ez segített könnyíteni a fedélzeten lévők honvágyán, illetve javította az olyan távoli országokba, mint Ausztrália és Új-Zéland, kivándorolt németek hangulatát. Maga a hajó, leszámítva a sanghaji indulás utáni, 1858. augusztus 11-i tájfunban keletkezett károkat, szinte nagyobb sérülések nélkül élte túl az utazást.

A hazatérés is tartogatott izgalmakat. Wüllerstorf-Urbair parancsnok Valparaisóban vette a hírt, hogy a Szárd-Piemonti Királyság és a vele szövetséges Franciaország Ausztriára támadt Lombardia és Velence birtoklásáért, ezért hogy hajóját hazája rendelkezésére bocsáthassa a további útról lemondott és május 11-én Európa felé indult. A nyílt tengeren azonban azzal a fényegetéssel került szembe, hogy a francia vagy az olasz hajók megtámadják, vagy lefoglalják. A *Novara*-expedíció egyedülálló eredményeit azonban még a harcoló felek is elismerték, s egyetértettek abban, hogy a hajó tudományos kincsekből álló rakománya, és a tudósok különleges védelmet érdemelnek. III. Napóleon ezért személyesen járt közben annak érdekében, hogy a hazatérő hajó szabadon átkelhessen az Atlanti-óceán és a Földközi-tenger vizein. Így a *Novara* 1859. augusztus 26-án nagy ünneplés közepette honi kikötőjébe, Triesztbe érkezett.
A fregatt tudományos feladatának befejezése a tudósok számára azonban csak a kezdetet jelentette: a következő 17 évet az expedíció leleteinek vizsgálatával, valamint a különböző gyűjteményeknek a helyi múzeumokba és intézményekbe történő szétosztásával töltötték.
A *Novara* legendássá vált útja pedig jó hatással volt a haditengerészetre, amely ezután nagyobb publicitást kapott, nőtt a népszerűsége és a tengertől távol eső területek fiataljai is kedvet kaptak a tengeri szolgálatra.

1869. november 17-én a világ hatalmasságai állam- és kormányfők, külügyminiszterek, a különböző államok hadi- és kereskedelmi hajói gyültek össze Szueznél, hogy áthaladjanak a frissen felavatott csatornán.

A Földközi- és a Vörös-tenger közötti mesterséges vízi út létesítésének ötlete már az ókorban felmerült. III. Szeszotrisz fáraó ásatott először csatornát a Nílus és a Vörös-tenger között, amely a Kr.e. XIII. századig, II. Ramszeszig fennállt. Amikor betemetődött, II. Néko (Kr.e. 610-595) kezdett új csatornát a Nílus és a Keserű-tavak között, amelyet a perzsa Dareiosz (Kr.e.522-486) fejezett be 100 évre rá. Ezt II. Ptolemaiosz (Kr.e. 285-247) bővítette a Vörös-tengerig. Idővel ez is betemetődött, de az actiumi csata idején (Kr.e. 31) Kleopátra néhány hajója még átjutott rajta a Vörös-tengerre. Ezután elhanyagolták, csak Traianus (98-117), majd Omár kalifa (VII. század) újította fel, de 767-ben al-Manszúr kalifa a nílusi lázadók elszigetelésére végleg betemettette. Egyiptomi hadjáratában Bonaparte Napoleon akarta újra kiásni, hogy megrendítse Anglia kereskedelmét. 1799-ben Charles Le Pere-t bízta meg a munkával, de ő elszámolta a Földközi- és Vörös-tenger szintkülönbségét, jelentve, hogy zsilipek nélkül az építkezés nem megoldható. A munkát így félbehagyták, ám 1847-ben francia tudósok bebizonyították, hogy nem jelentős a szintkülönbség. Erre Ferdinand Lesseps alexandriai francia konzul, aki miután 99 évre szóló koncessziót szerzet Szaíd egyiptomi alkirálytól 1858. december 15-én megalapította a Szuezi-csatorna Társaságot a tengerhajózási csatorna megépítésére és üzemeltetésére.

A nagy földrajzi felfedezésekkel az Adria - mint a Földközi-tengernek (vagyis az Atlanti-óceán melléktengerének) a melléktengere - a perifériára szorult. Hajósai nem versenyezhettek többé Anglia, Hollandia, Portugália és Spanyolország hajósaival. A Szuezi-csatorna azonban azt jelentette, hogy az Európa-Ázsia közti kereskedelem főútvonalai visszahelyeződnek a Földközi-tengerre. Ezzel a jelentéktelennek elkönyvelt Adria és Vörös-tenger is egy csapásra stratégiai fontosságra tett szert. Ausztria, felismerve ennek jelentőségét, viszonylag korán érdeklődést mutatott a csatorna és a Vörös-tenger iránt. Már 1857-ben (1 évvel a Csatorna-Társaság alapítása előtt!) Ferdinánd Miksa flottaparancsnok Wilhelm von Tegetthoffot, a későbbi híres tengernagyot azzal a titkos céllal küldte a Vörös-tengerre, hogy jó szenelőhelyeket és alkalmas támaszpontot keressen a haditengerészet számára, amely előnyös pozícióba juttatja a Monarchiát a csatorna megnyitása után. Tegetthoff von Heuglin alkonzullal Alexandriából Luxorba hajózott a Níluson, majd a sivatagon gyalogszerrel átkelve a Vörös-tengeri Koserból egy bérelt arab vitorlással indult Áden felé, ahol a konzult hátrahagyva egyedül vitorlázta végig Szokotra és Berbera partjait. 1857 márciusában Triesztbe érve megvételre javasolta Szokotra szigetét és Masszava kikötőjét. Az 1859-es francia- és az 1866-os porosz-osztrák háború, valamint a katasztrofális gazdasági helyzet azonban meghiúsította a terveket. Ekkor a Lesseps-féle Csatorna-Társaságban próbáltak befolyást szerezni, s a 400.000 részvényből 50 000-t Ausztria számára rezerváltak (végül mégis csak 1.246 került jegyzésre).

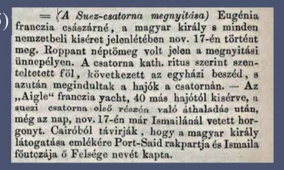
Ezek után nem lepett meg senkit, hogy Ferenc József személyesen vett részt a csatorna ünnepélyes megnyitóján. Az uralkodó és kísérete 1869. október 25-én vonattal indult Pestről Báziás felé, ahonnan a Dunán hajóval mentek tovább Ruszcsukig. Innen ismét vonattal Várnába, onnan hajóval Konstantinápolyba utaztak. Október 28-tól november 1-ig maradtak, s a császár-királyt Abdul Aziz szultán fogadta. November 1-én Athén érintésével indult tovább a delegáció a Szentföld városaiba, Jaffába és Jeruzsálembe, ahol „*... magyar zászlók, magyar éljenek is köszöntötték a »jeruzsálemi királyt«, a hogy II. Endre szentföldi hadjárata (1217-8) óta a magyar királyokat nevezték. II. Endre óta ő volt az első magyar király és IV. Frigyes (1436) óta az első Habsburg, a ki a szent sírnál újtatoskodott*”. Innen egy kiadós tengeri vihar után érkeztek meg a Szuezi-csatorna északi kikötőjébe, Port Szaidba, ahol november 17-én az európai hatalmakat reprezentáló hajóhad a Monarchia részéről a „*Habsburg*” és a „*Ferdinand Max*” páncélosok, valamint a „*Greif*” uralkodói jacht megkezdte áthajózását a csatornán. November 20-án értek Szuezbe, s néhány órára kifutottak a Vörös-tengerre, majd Ferenc József és kísérete vonatra szállt, s Kairóba utazott. November 25-én Alexandriából hajóval tértek haza.

A Szuezi-csatorna ezután is jelentős szerepet játszott az osztrák-magyar politikában. Megnyitása után negyed századdal, 1894 szeptemberében Sterneck admirális, a haditengerészet akkori parancsnoka újabb vörös-tengeri kutató utat kezdeményezett, s már nem titokban, mint Ferdinánd Miksa. A haditengerészet 1892 óta folytatott a Vörös-tenger partvidékén intenzív geofizikai és meteorológiai megfigyeléseket. Ezt a haditengerész tisztek által végzett munkát kívánták kiegészíteni zoológiai, kémiai és fizikai kutatásokkal és adatgyűjtéssel, a korábbi évek földközi-tengeri expedícióin részt vett tudósgárda segítségével. A tervezett expedíciók így jóval inkább katonai jelleget öltöttek, mint a korábbiak, mivel fontos feladatukul szabták a Vörös-tenger parti vizeinek haditengerészeti célú feltérképezését. Mindezt erősítette az a tény, hogy a Földközi-tenger, elsősorban a keleti-medencéje, az 1880-as évek végén oceanográfiai tekintetben még mindig szűz területnek számított. Az osztrák-magyar haditengerészet „*Pola*” nevű kutatóhajóvá alakított ágyúnaszádján két téli expedícióra került sor, amikor elviselhetőbb a klíma. Az első expedíció (1895. október 6. - 1896. május 18.) Szueztől Dzsiddáig, a második (1897. szeptember 4. - 1898. március 24.) Dzsiddától a Bab-el-Mandeb szorosig vizsgálta a Vörös-tengert. Az expedíciók tudományos stábja a következő volt: Franz Steindacher, Berthold Hatschek zoológusok, Konrad Natterer kémikus, Josef Luksch és Julius Wolff (haditengerészek, a fiumei Haditengerészeti Akadémia tanárai) fizikai oceanográfusok. A tudományos vezető Steindacher lett, a hajó parancsnoka Paul von Pott fregattkapitány volt. Az összes költség meghaladta a 40 000 forintot, a „*Pola*”-expedíciók tudományos eredményei azonban felbecsülhetetlenek: Az anyag mennyiségére jellemző, hogy a zoológiai gyűjtemény feldolgozásával csak az 1960-as (!) évek elején végeztek a bécsi Természettudományi Múzeumban. A vörös-tengeri expedíciók egyik első, kézzelfogható eredménye pedig az angol vörös-tengeri kalauz (Red Sea Pilot) 1900-as, javított kiadása volt, amely jórészt a megküldött osztrák-magyar térképek és adatok felhasználásával készült.

3)

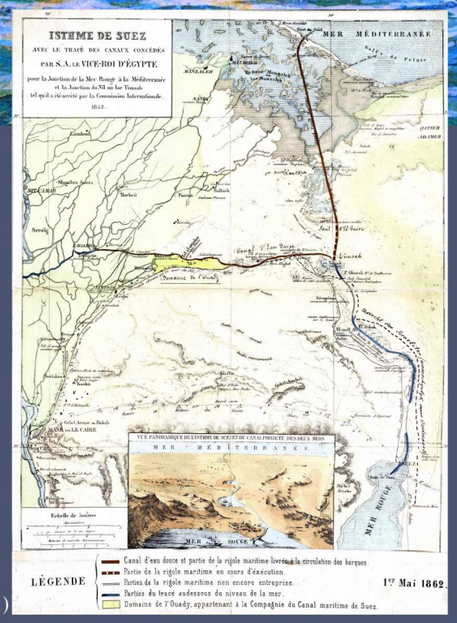
2)

5)

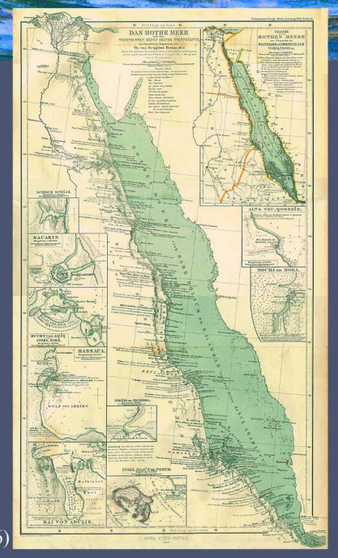


= (*A Suez-csatorna megnyitása*) Eugénia franczia császárné, a magyar király s minden nemzetbeli kisméret jelenlétében nov. 17-én történt meg. Roppant néptömeg volt jelen a megnyitási ünnepélyen. A csatorna kath. ritus szerint szentteltetett föl, következett az egyházi beszéd, s azután megindultak a hajók a csatornán. — Az „Aigle“ franczia yacht, 40 más hajótól kisérve, a suezi csatorna déli részén való áthaladás után, még az nap, nov. 17-én már Ismailánál vetett horgonyt. Cairóból távirják, hogy a magyar király látogatása emlékére Port-Saíd rakpartja és Ismaila főutczája ő Felsége nevét kapta.

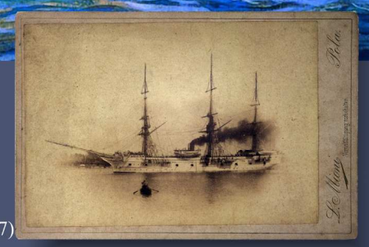
1)



6)

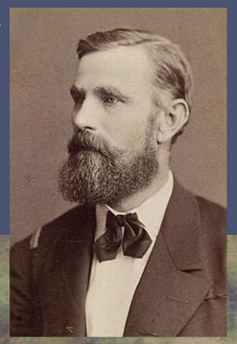


7)

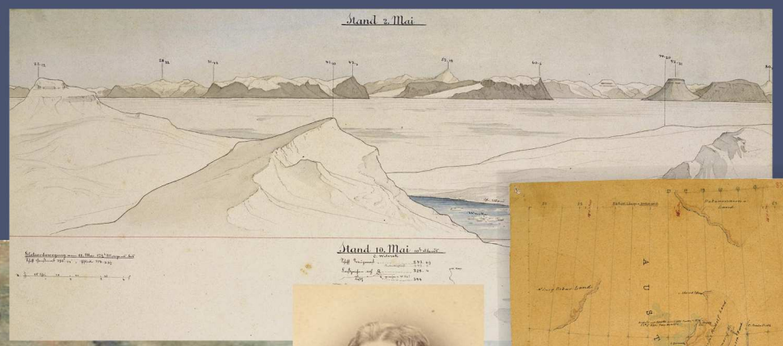


1) A Szuezi-csatorna korabeli francia térképen
2) Ferenc József bevonulása Jeruzsálembe
3) Viharban 1869. november 15-én Jaffánál
4) A "*Habsburg*", és a "*Ferdinand Max*" páncélosok, s a "*Greif*" jacht az 1869. november 17-i megnyitón
5) Korabeli magyarsajtó tudósitása az eseményekről
6) A Vörös-tenger, a flotta utolsó nagy tudományos kutató útjainak színhelye
7) A "*Pola*" ágyúnaszád, amely kutatóhajóként a Vörös-tengert járta.

1.



5.

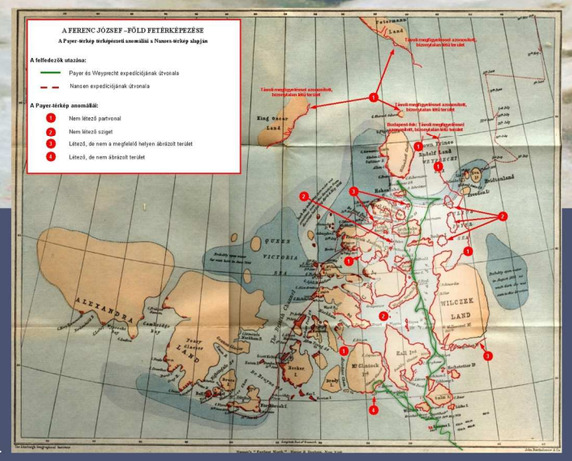


6.

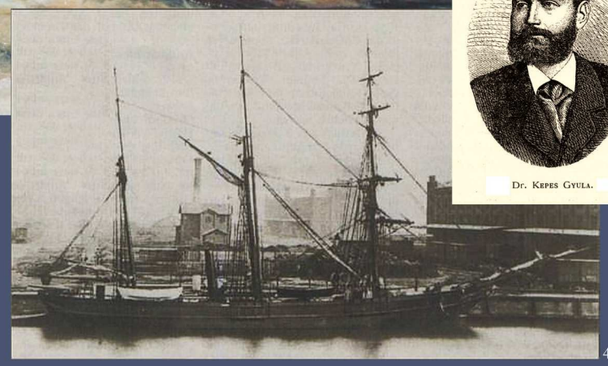
4.

2.

3.



7.



Dr. Kepes Gyula.

4.

Az 1860-as évektől felgyorsult az északi sarkvidék kutatása. August Petermann az északi sarkvidéket célzó német expedíciók támogatója az osztrákokat is bíztatta, hogy kapcsolódjanak be a kutatásba. Bécsben elhatározták, hogy osztrák-magyar északi sarkvidéki expedíciót vezetnek a Novaja Zemlja irányába, az északkeleti-átjáró megtalálására, esetleg az északi-sark meghódítására.

Az expedícióra Julis von Payer és Karl Weyprecht osztrák-magyar sorhajóhadnagyot szemelték ki, akik önként vállalták a feladatot. A két leendő expedícióvezető 1871. június 26-október 4. között "tájékozó utat" tett egy bérelt norvég vitorlás, az Isbjörn fedélzetén. A 73° 40' szélességi fokig jutottak, ahol bíztató jelet nyílt tengert találtak.

Az út teljes költsége 222 599 forint volt. Johann Wilczek gróf a bécsi Földrajzi Társaság vezetője 40 ezer forintnyi összeget ajánlott fel és sikerült megnyernie a kormány támogatását is. A költségek többi részét - 7 518 forintot - magyar támogatók, főképp arisztokrata családok (Zichy, Eszterházy, Széchenyi) és magyarországi bankok adták. A felfedezőútat hivatalosan magánadományokból finanszírozták de a közös hadügyminisztérium is támogatta és diplomáciai eszközökkel segítette a vállalkozást (az út parancsnoka, Karl Weyprecht sorhajóhadnagy és helyettese, az expedíció tudományos vezetője, Julius Payer főhadnagy rangja is az expedíció katonai jellegét mutatta).

Az expedíció hajója az Admiral Tegetthoff gőzös direkt e célból épült a Teklenborg és Beurmann cégnél Bremerhavenben. A hajó 220 tonna tömegű, 38,34 méter hosszú volt, egy 75 kW-s gőzgép működtette, de segédvitorlákkal is felszerelték. Az útra 130 tonna szenet vitt magával, ami 1200 óra hajóútra elegendő. A hajónak 24 fős személyzete volt, (főképp olasz tengerészek), osztrák tisztekkel. Az egyetlen magyar Dr. Kepes Gyula hajóorvos volt. Kepesre az expedíció orvosi feladatai és az állat- és növénytani gyűjtőmunka is hárult. Feladatát jól látta el: az expedíció két év alatt a rendkívül zord körülmények ellenére mindössze egy embert vesztett.

A legénység Bécsből vonattal érkezett Brémába 1872. május 31-én. Július 3-án a norvégiai Tromsøben csatlakozott hozzájuk Elling Olaf Carlsen norvég kapitány, az északi vizek ismerője. Útközben találkoztak Johann Wilczekkel, aki az Isbjörn hajón, élelmiszert helyezett el az expedíció számára a Novaja Zemlja sziget északi részén.

Az expedíció hajója augusztus 21-én jégtáblák közé fagyott, s észak felé sodródott, az eredeti terv tehát meghiúsult. Október 13-án az egymásra tornyosuló jégtáblák benyomultak a hajó alá, s a Tegetthoff az oldalára fordult. A expedíció tagjai megtettek minden előkészületet, hogy végleg elhagyják a hajót. A katasztrófa azonban nem következett be: a nyomás csökkent, a hajó nem roppant össze. A jég fogságából 1873 nyarán sem sikerült kiszabadulni. Tovább sodródtak északnyugat felé.

1873. augusztus 30-án északnyugatra szárazföldet pillantottak meg, ám a sarki tél meggátolta a partraszállást, amelyre így csak az áttelelést követően 1874. március 10-én került sor. A legénység egy része ekkor birtokba vette és elnevezte az új földet I. Ferenc József császár és király nevében. Március 20-án Payer hat emberrel jól felszerelt szánon útra kelt, hogy megállapítsa a sziget északi kiterjedését. Felfedezték, hogy a szárazföld a Spitzbergákkal azonos méretű szigetcsoport, melyet észak-déli irányban egy tengerszoros választ ketté. A szorost Ausztria-szorosnak, a keleti főszigetet Wilczek-földnek, a nyugati vidéket pedig Zichy-földnek nevezték el. Az északi főszigetet a Rudolf trónörökös nevet kapta. Északi pontjáról, a Fligely-fokról megpillantották az északi Jeges-tengert. A távolban felsejlő szárazföldet Petermannról nevezték el, keleti irányban pedig a Wilczek-föld legészakibb fokát sejtették, amelyet Pest-foknak neveztek (mivel az expedíció távollétében megalakult Budapest, a fokot később Budapest-fokra kereszteltték). Az expedíció egy palackba zárt rövid jelentést is hátrahagyott, amelyet egy sziklarepedésbe rejtettek (1921-ben norvég tengerészek találták meg és juttatták el Bécsbe). Payerék április 12-én fordultak vissza. A Tegetthoffhoz április 21-én érkeztek. Május elején meg egy kisebb utazást tettek északnyugatra, egy magaslathoz, amelyről áttekinthették a nyugati szigetcsoportot.

A kezdetleges eszközökkel felszerelt expedíció embertelen körülmények között élt. A sarki télben a -50 °C-os hideg átlagos volt, csontt fagyott minden élelmiszer. A kenyér haraphatatlanná és törhetetlenné vált; a vajat és a zsírt vésővel, baltával darabolták, hogy főzhessenek. Leginkább elejtett jegesmedvékkel táplálkoztak: az egész expedíció alatt 67-et lőttek, de fókára is vadásztak. A személyzet közben meteorológiai méréseket végzett, a jégmezők mozgását vizsgálta, illetve felderítés és vadászat céljából kutyaszánnal kisebb-nagyobb utakat tett. Az ünnepeket megtartották, karácsonykor jégkunyhót emeltek. A befagyott hajó lassú sodródása alatt a tisztek megtanították az analfabéta matrózokat írni, olvasni.

Az expedíció második évében már többen betegeskedtek, Otto Krisch hajógépész tüdőbajban meghalt. Temetése után a hajóról lehordták a felszerelést, élelmiszert és szánokkal elindultak dél felé (1874. május). Három csónakot is magukkal cipeltek. 3 hónapos gyaloglás után augusztus 13-án érkeztek a jégmező szélére, ahonnan már látták a Novaja Zemlja északi hegyeit. Csónakra szálltak, ám az áramlás a sziget másik pontjára sodorta őket, így az előzőleg létesített élelemraktárt nem érték el. Augusztus 24-én egy orosz bálnavadászhajó vette fel és a norvégiai Vardøbe vitte az expedíció tagjait. Néhány óra múlva telegráffal értesítették Bécset és Budapestet megmenekülé ükről és felfedezésükről. 1874. szeptemberében vonattal érkeztek Bécsbe, ahol a pályaudvaron ünnepi fogadtatásban részesítették az expedíció tagjait, szeptember 25-én pedig estélyt rendeztek a hős felfedezők tiszteletére, aki átvették a császári kitüntetést is.

812 napot töltöttek távol. A felfedezőút történetét és a felfedezett területeket Julius von Payer írta le a Die österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition in den Jahren 1872-1874 című könyvében (1876). Az eredményeket - a fent említett könyvön kívül - Weyprecht és Payer magyarul is kiadott jelentéseiből ismerhette meg a korabeli tudományos élet. Julius von Payer és Dr. Kepes Gyula a Magyar Földrajzi Társaságban 1874. október 19-én tartott előadáson mutatták be kutatási eredményeiket. Dr. Kepes pedig még az expedíció idején - Tromsøbe visszatérve - számolt be levélben a Vasárnapi Újság számára az utazás körülményeiről és a felfedezéseikről.

A felfedezést sokáig hitetlenkedve fogadták és mindenki arra gondolt, hogy az egészet csak a kutatók találták ki, hogy ne kelljen beismerni a kudarcukat. 1896-ban azonban Frithjof Nansen szinte teljesen feltérképezte a szigeteket, s ekkor végleg kiderült az igazság. Sajnos néhány fájó tény is. Payerék az elérhetetlenül távoli pontokat szabad szemmel történő megfigyelés útján azonosították. Egy-egy magaslatról körbetekintve a látottakról a helyszínen egy panorámaképet rajzoltak, majd este a szállásukon végleges térképet készítettek. Payer és Nansen térképét egymásra vetítve azonban kiderül, hogy néhány pont felvétele során az osztrák-magyar tengerészek tévedtek. Egy-egy magaslatnak, szirtfoknak tűnő távoli pont nem volt más, mint jégtorlasz a szigetvilágot ölelő tengert borító jégmezőn. Térképünkön feltüntettük ezeket az anomáliákat. Szomorú tény, hogy a Budapest-fok és a Deák-sziget is köztük van.

1. Julius Payer, az „Admiral Tegetthoff" kutatóhajó és az expedíció parancsnoka.
2. Karl Weyprecht, az expedíció tudományos vezetője.
3. Dr. Kepes Gyula, az expedíció orvosa és botanikusa.
4. Az "eredeti" és a jégbe fagyott „*Admiral Tegetthoff*".
5. A Ferenc József-föld felderítése: magaslatról készített panorámakép.
6. A felvett helyszínrajzok alapján készült első térkép a szigetcsoportról.
7. Frithjof Nansen pontosított térképe 1896-ból és a Payer-térkép anomáliái.

Kalr Weyprecht, amikor a Ferenc-József-földről visszatért, 1875-ben a német természetbúvárok és orvosok grazi gyűlésén azt indítványozta, hogy ne fecséreljenek annyi pénzt és munkaerőt a sarkvidéki felfedező utazásokra (önkényesen kijelölt földrajzi pontok öncélú elérésére), inkább létesítsenek a sarkvidék bizonyos pontjain tudományos megfigyelő állomásokat, amelyek rendszeres kutatásai a tudományra és a leendő felfedező utakra nézve is becsesebbek, hisz' megfelelő tapasztalatokkal szolgálhatnak a sarkvidékre indulóknak. (Az „*Admiral Tegetthoff*" jégbefagyása is megmutatta, hogy az ismeretlen időjárási körülmények a legjobban felszerelt expedíciót is egy csapásra megbéníthatják.) Javaslatai nyomán 1880-ban Bernben „Nemzetközi Sarkvidéki Bizottság" alakult, 1881-ben pedig Szent-Pétervárott Ausztria-Magyarország, Dánia, Franciaország, Hollandia, Kanada, Németország, Norvégia, Oroszország, Svédország és az USA elhatározta, hogy a világ különböző, sarkvidéki pontjain összesen 13 megfigyelő állomást létesít, ahol a megfigyelések egyöntetűsége érdekében ugyanazokat a méréseket végzik el. Ausztria-Magyarország az arktiszi Jan Mayen vulkanikus szigetén vállalta egy állomás létesítését. Sajnos Weyprecht nem érhette meg javaslata beteljesülését: 1881-ben 42 éves korában meghalt tuberkulózisban. A szervező munkát régi tudóstársa és barátja, Johann Nepomuk Wilczek gróf, Rudolf trónörökös nevelője folytatta, s saját költségén szerelte fel a Jan Mayenre induló expedíciót.

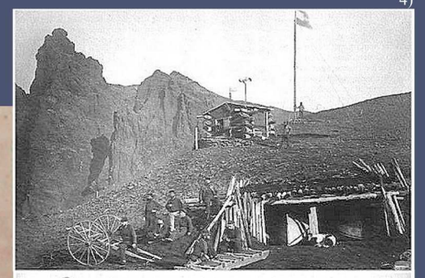
Jan Mayen egy 377 km^2 területű arktikus vulkáni sziget Izland és a Spitzbergák között, az Északi Szélesség 71° fokán Grönlandtól keletre, Észak-Norvégiától nyugatra. A sziget hossza 54 kilométer, szélessége 3-15 kilométer. Legmagasabb pontja a Beerenberg (2.277 m), egy vulkán, amely 1818-ban tört ki utoljára (1970-ben volt még egy kitörés). A feltételezhetően már a vikingek által is ismert szigetet 1607-ben Henry Hudson fedezte fel (újra). Nevét (1614-től) egy holland hajósról, Jan May-ról kapta (aki először jelölte be a szigetet egy amszterdami térképrajzolónál készült holland tengerészeti térképen 1610-ben). 1611-től a sziget holland bálnavadászok bázisa. 1633/34 telén hét holland bálnavadász első ízben próbált áttelelni a szigeten. Nyolc hónapos ott-tartózkodásuk alatt valamennyien meghaltak skorbutban. Megtalált naplójuk amelyet egymás után szó szerint a halálukig vezettek pontosan leírja szenvedéseik okait és történetét, ezért az osztrák-magyar expedíció felkészülésének egyik fontos forrása volt. 1873-1882 között egy norvég északi-tengeri expedíció már felkereste a szigetet, az első nagy igazán tudományos feltárást azonban az 1882-83-as osztrák-magyar expedíció jelentette.

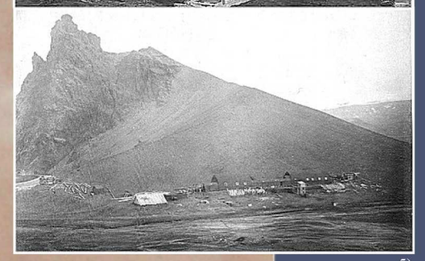
Az expedíció hajója, a „*Pola*" 1882. április 2-án futott ki a polai központi hadikikötőből, s Gibraltár és Lisszabon érintésével május 12-én érkezett a norvégiai Bergenbe, ahol behajózták az állomás személyzetét és a 200 tonnányi felszerelést (többek között 200 liter citromlevet a skorbut ellen és a speciális állomásépület előre gyártott elemeit, amelyeket a Haditengerészet készített Polában). Május 26-án indultak el Jan Mayen felé, a kedvezőtlen jégviszonyok és a szélsőségesen rossz időjárás miatt azonban nem tudtak kikötni a szigeten. Visszafordultak és a norvégiai Lödingenben várták az idő jobbra fordulását. Végül csak június 13-án tudtak partra szállni, de akkor is nagyon kellett igyekezniük a kihajózással, nehogy a „*Pola*" a jég fogságába essen. Az északi oldalon, a sziget két felét összekötő keskeny földszorosban fekvő Maria Muss-öböl partján a Vogelberg lábánál szélárnyékban állították fel a kettős falú (fűrészporral szigetelt) fából ácsolt, aszfaltalapra állított, belülről parafával, kívülről fémlemezzel és speciális festékkel vízhatlanná tett sátorforma épületeket. A lakóteret és a laboratóriumot fedett folyosó kötötte össze. A műszereket (hőmérőt, magnetométert, szélerősségmérőt, barométert, sugárzás-mérőt, stb.) és a készletek egy részét (alkoholt, petróleumot, szenet, stb.) a házon kívül, külön épületekben helyezték el. 14 nap alatt végeztek az állomás létesítésével, így a „*Pola*" augusztus 10-én elhagyta a szigetet, az állomás pedig megkezdte világtól elzárt magányos működését.

Az állomás legénysége a következő volt: Emil von Wohlgemuth sorhajóhadnagy állomásparancsnok, Richard Basso, Adolf Bobrik von Boldva, Adolf Sobieczky, August Gratzl, Dr. Ferdinand Fischer, Stefan Rocco, Johann Samanich, Gustav Marterer, Josef Baretincich, Engel Furlani, Natale Josef Giordana, Anton Kikacich, Thomas Diminich és vöröskői Pálffy József gróf. Egy évig gyűjtötték az adatokat és a mintákat, dokumentálták a sziget éghajlati és geológiai viszonyait, élővilágát, a környező jeges-óceán hajózási és időjárási tulajdonságait. Tevékenységüket a jégjelenségek, az északi fény és a vulkáni jelenségek leírása egészítette ki. A szigeten töltött 3.468 óra minden percét pontosan dokumentálták (2.382 óra esővel és havazással, 951 óra hófúvással telt). Felhőtlen napjuk sosem volt, csak nyirkos szürkeség és gyilkos hideg vette körül őket. A leggyengébb szél is 1,3 m/min sebességű volt (szélcsend csak 141 órán keresztül volt), egyébként olyan erős szelek és viharok uralkodtak, hogy az átlagos szélsebesség elérte az óránkénti 20 tengeri mérföldet (10 m/min). A heves légmozgások hatására a hőmérséklet gyakran órák alatt fagypont fölé emelkedett, amikor a hóréteg olvadt patakokban rohant a völgyekbe és a tengerbe. Ebben az időjárásban az expedíció lakóházai kiváteles szilárdságról és szárazságról tettek tanúbizonyságot (még 1923-ban is álltak, maradványaik pedig még napjainkban is láthatók). Az ivóvizet a hóból nyerték (amit elég messziről hordtak, mert a tengerparton az erős szél korbácsolta tengerből felcsapó vízpermet teljesen sóssá tette az ottani hómezőt). Mindenki állandó elfoglaltságban volt: a mérések szüneteiben a csoport a sziget első topográfiai felmérését végezte. Ennek köszönhetően a szigeten több földrajzi név máig osztrák-magyar, illetve egyenesen magyar vonatkozású (a sziget déli részén a Ferenc József-, Erzsébet-, Rudolf- és Stefánia-csúcsok, a Wien-fok, a Sterneck- és a Bombelles-csúcs, az északi part középső szakaszán a Pola-szirt, a sziget északi részén pedig a Weyprecht-gelccser, a Hochstetter-, Hohenlohe- és a Pálffy-kráterek őrzik emléküket).

A topográfiai felmérés során a sziget minden pontját bejárták. Egy alkalommal a sziget déli részén egy sírhant féle domb közelében megtalálták az 1633-as áttelelés 7 hollandi tengerészének maradványait. A tenger felől jól látható helyen keresztet állítottak, a helyet pedig elnevezték a Hét Hollandi öblének. Vöröskői Pálffy József gróf később megkísérelte a Beerenberg első dokumentált megmászását. A tábort elhagyva északnyugat felől indult egy hosszú lejtőn. Út közben elhaladt egy nagy kráter mellett, amelyet később róla neveztek el, 1.572 méteres magasságban 700 méterre a céltól azonban a rossz idő miatt vissza kellett fordulnia. 1883. augusztus 4-ig folytatták a munkát, amikor a Franz Müller korvettkapitány visszatért értük a „*Pola*"-val. Munkájuk nemcsak egy a Grönlandi-tengerben fekvő kis vulkáni sziget első teljes leírását jelentette, de a többi ország sarki állomásain gyűjtött adatokkal összevetve eredményeik hozzájárultak a sarkvidék mélyebb megismeréséhez. Munkájuk alaposságát és eredményeik időtálló mivoltát tükrözi, hogy az expedíció által készített 1:100.000 léptékű térkép egészen az 1950-es évekig használatban volt. Gyakorlati tapasztalataik pedig hozzájárultak a sarki expedíciók hatékonyabb megszervezéséhez és felszerelésük célszerűbb összeállításához, az áttelelés fizikai és lélektani hatásainak elemzéséhez. Amikor az osztrák-magyar expedíció elhagyta az állomást, az kiváló állapotban volt. Az elkövetkező években, a dán haditengerészet 1919-1926 közötti néhány látogatásától eltekintve, egyáltalán nem vagy csak minimális államgegovási munkákat végeztek rajtuk (Wilczek gróf 1917-ben vagy 1918-ban tudományos munkájához a dán kormány részéről nyújtott támogatás elismeréséül, a dánoknak ajándékozta). Ettől eltekintve az épületeket a szigetre látogató fóka- és prémvadászok használták, akik soha sem tették rendbe maguk után. 1926-27-ben használták utoljára az épületeket. A falak még 1932-ben is álltak, a tetőn azonban már több lyuk éktelenkedett a berendezést pedig teljesen elpusztították az emberek. Ekkor készítette róluk az utolsó felvételeket a második Nemzetközi Sarki Év osztrák expedíciója, amely a Jameson-öbölben létesült norvég rádióállomás épületében szállt meg.

3)


4)

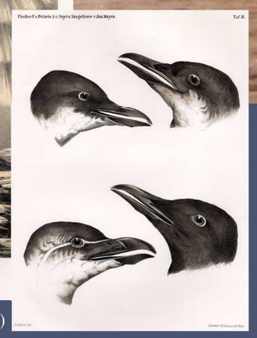

5)

2)

10)

1)

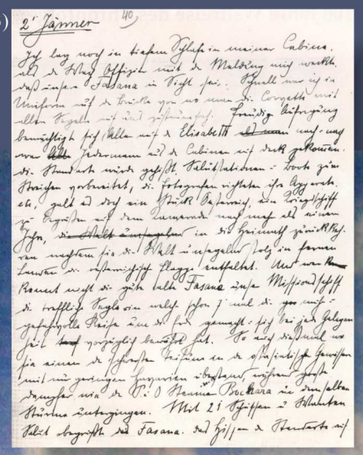
9)


8)

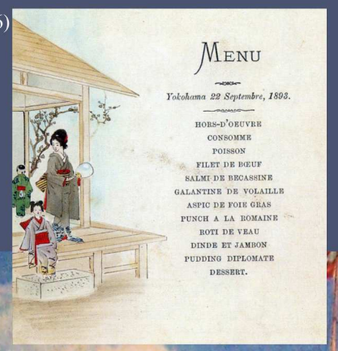
7)

Jan Mayen
nach der Aufnahme der österreich. arct. Beobachtungsstation
im Meisenthaleschen & Bobrik v. Boldva.
—im J. 1882—1883.—
Maßstab 1:100000
Zeichenerklärung
Mt. Beerenberg
Hochstetter Gl.
Weyprecht Gl.
Wien Fk.
Sterneck Mt.
Bombelles Mt.
Hohenlohe Mt.
Erzsébet Mt.
Ferenc Mt.
Rudolf Mt.
Stefánia Mt.
Pola Rf.
Hoch Fk.
Mariakap
Maria Muss Bay
Kap Hinlopen
Kap Hinlopen
Kap Hinlopen

3)



6)



MENU

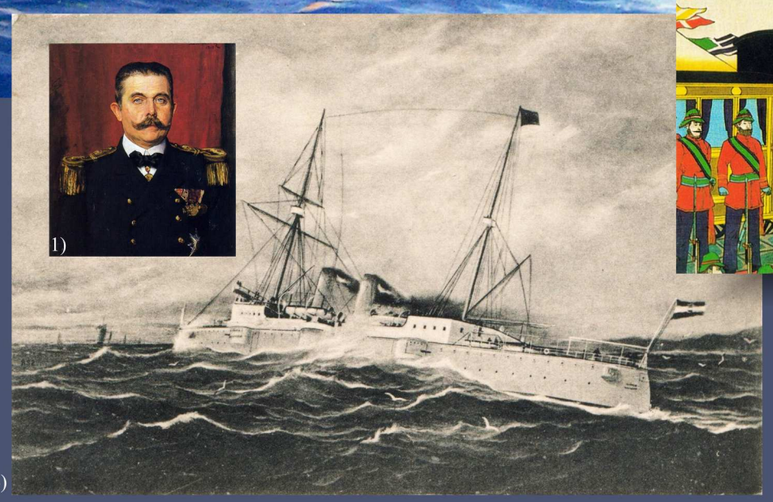
Yokohama 22 Septembre, 1893.

HORS-D'OEUVRE
CONSOMME
POISSON
FILET DE BŒUF
SALMI DE BECASSINE
GALANTINE DE VOLAILLE
ASPIC DE FOIE GRAS
PUNCH A LA ROMAINE
ROTI DE VEAU
DINDE ET JAMBON
PUDDING DIPLOMATE
DESSERT.

7)

2)

5)



1)

4)

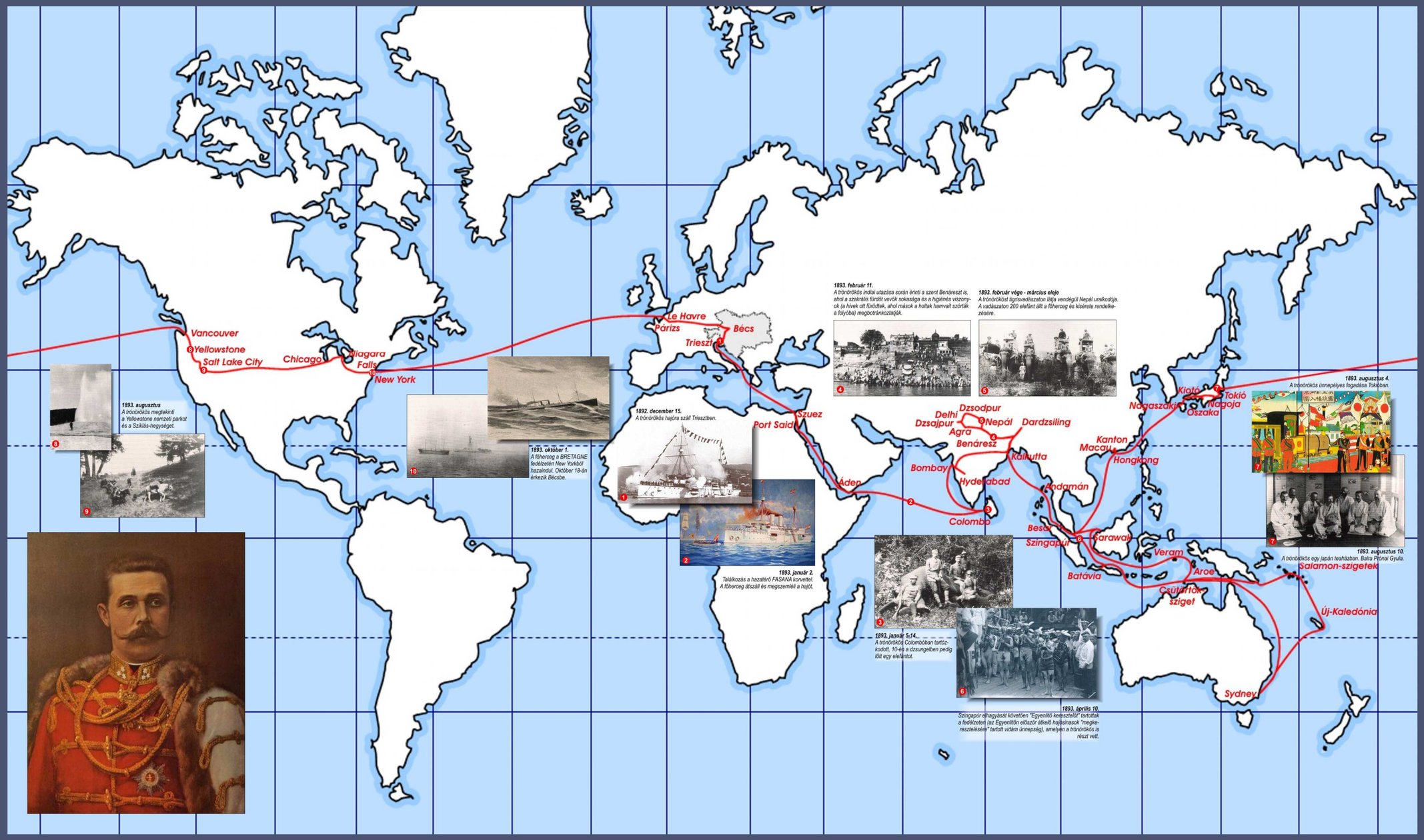
1) Ferenc Ferdinánd tengernagyi egyenruhában
2) A "*Kaiserin Elisabeth*" és a "*Fasana*" találkozása
3) Részlet Ferenc Ferdinánd útinaplójából, amely végül két kötetben jelent meg - magyarra nem fordították le
4) Viharban a Csendes-óceánon
5) A trónörökös fogadása Tokióban a Shimashi pályaudvaron - a kép közepén feltűnik Ausztria-Magyarország egyesített zászlaja, a piros-fehér-piros/zöld
6) Menükártya a jokohamai ünnepi fogadás vacsorájához
7) Málhás állatokkal Amerikában, a Yellowstone Nemzeti Parkban

Az elkészült, vadonatúj „*Kaiserin Elisabeth*”-et 1892. november 24-én helyezték szolgálatba, s szinte azonnal missziós feladatra indult. A missziócirkálók fogalma nem egy önálló cirkáló-típust jelöl, hanem a különböző típusú, de egy bizonyos sajátos feladatot ellátó cirkálók összefoglaló neve. Ez a feladat pedig a diplomáciai szolgálat pontosabban a mindenkori kül- és gazdaságpolitika támogatása volt, s azt a cirkálót hívták missziócirkálónak, amelyikre ilyen feladatot bíztak. Missziófeladaton elsősorban új kereskedelmi kapcsolatok (akár erőszakos) kiépítését és megvédését értették. A missziócirkálók örködtek a tengerentúlon tartózkodó állampolgárok biztonsága felett, ügyeltek a nemzetközi egyezmények betartására, vagy éppen kikényszerítettek ilyeneket. Ezen kívül tudományos expedíciók (még gyakrabban expedíciós haderő) szállítására is használták őket. Míg az 1800-as évek végén az osztrák-magyar flotta még mindig kizárólag vitorlás-gőzös hadihajókat (ágyúnaszádokat és korvetteket) használt a missziós utazásokhoz, addig más államok már modern cirkálókat rendszeresítettek erre a célra. A Monarchiának, ha nem akart lemaradni a tengerészeti versenyben, szintén korszerű egységekre volt szüksége. A császári és királyi haditengerészet éppen ilyen célra építette a „*Kaiserin Elisabeth*” cirkálót. Bár a magyar parlament ragaszkodott hozzá, jelentősége kezdettől fogva nem csupán a védelmi képesség erősítésében, de legalább annyira az államhatalom kifejezésében is állt. E feladatot a XIX. század végének gyarmati villongásokkal, törzsi háborúkkal, az alávetett népek lázadásaival terhes, egyszersmind az utolsó földrajzi felfedezéseket tartogató világában az úgynevezett misszió- és állomáshajók látták el.

A „császárné” 1892-es avató útja azonban több volt a szokásos missziós utazásoknál. Az uralkodó ugyanis hozzájárult ahhoz, hogy Ferenc Ferdinánd főherceg is világkörüli útra induljon a fedélzetén a szűkebb törzsével, nagyobb számú személyzetével és tanácsadóival. Ferenc Ferdinánd első külföldi útját 1891 telén, Szentpétervárra tette. A nagyobb utazás gondolata 1892 májusa és júliusa között merült fel. Noha Rudolf koronaherceg halála után még Ferenc Ferdinánd apja, Ferenc József császár és király testvére, Károly Lajos főherceg volt a trónörökös, de Ausztria-Magyarországon mindenki számára világos volt, hogy a császárt valószínűleg Ferenc Ferdinánd követi majd a trónon. Ekkoriban ébredt fel benne a vágy, hogy bebarangolja a világot ahogy patetikusan írta hogy a saját szemével lássa a különböző világrészeket, a sok távoli népet, szokást és kultúrát, az idegen államokat, alkotásokat. Az is nyilvánvaló volt, hogy csak egyszer lesz lehetősége arra, hogy ilyen utazást tegyen amelyen úgy katonaként, mint Ausztria jövendő császáraként felkészülhet jövendőbeli kötelességeire. A kezdet azonban nem volt egyszerű, mivel Ferenc József egyáltalán nem lelkesedett a világutazás gondolatáért és, mint méltánytalan kérést, megtagadta Ferenc Ferdinándtól a körutazásra vonatkozó engedélyt. A császár és király állítólag azért nem akart hozzájárulni, mivel úgymond háza egy tagjának sem szokása ilyen utazásokon részt venni. (A rossz nyelvek szerint a tengertől való idegenkedése is közrejátszott a döntésben. 1869-es közelkeleti útján ugyanis a "*Greif*" nevű lapátkerekes jacht fedélzetén a heves viharokban olyan tengeri beteg lett, hogy többé egyáltalán nem vállalkozott hosszabb tengeri utazásokra, csak mint a fegyveres erők parancsnoka kötelességtudatból vett részt egy-egy flotta-hadgyakorlaton.) Ferenc Ferdinánd azonban nem hagyta annyiban és apja, valamint mostohaanyja, Mária Terézia főhercegnő, valamint Erzsébet császárné és királyné határozott közbenjárására a császár beleegyezésével együtt végül a vadonatúj „*Kaiserin Elisabeth*”cirkálót is megkapta.

A tengeri utazáson a személyzettel együtt 459 fő tartózkodott a hajón. A cirkáló parancsnoka lovag Alois Becker sorhajókapitány volt. Érdekességként: a tisztikarban magyarok is voltak: Reményi Ferenc sorhajózászlós, Mallinárich Jenő sorhajózászlós és a trónörökös környezetéből tótprónai és blatnyiczai Prónay Gyula huszár főhadnagy a 11-es huszárezredből, aki mint szolgálattevő kamarás. 1892. december 8-án Triesztből indultak el, majd a keletre tartó osztrák-magyar hajók szokásos útját követve végighajóztak az Adriai-tengeren, átszelték a Földközi-tenger keleti medencéjét, átkeltek a Szuezi-csatornán, a Vörös- és Arab-tengeren, majd Colombóban vetettek horgonyt 1893. január 5-én. Út közben (január 2-án) találkoztak a világ körüli útjáról hazatérő „*Fasana*” korvettel, s a trónörökös a nyílt tengeren átszállt, hogy megszemlélje a hajót. A ceyloni elefánt- és krokodilvadászatok, ornitológiai megfigyelés és gyűjtés, valamint az elmaradhatatlan fogadások után az indiai Bombaybe hajóztak, ahol január 17-én a kikötőben horgonyzó hajók ünnepélyesen fogadták a Monarchia trónörökösét. Ferenc Ferdinánd itt partra szállt, hogy megkezdje indiai körutazását, a „*Kaiserin Elisabeth*” pedig India megkerülésével Kalkuttába hajózott, hogy ott várja be az érkező trónörököst. Ezalatt Ferenc Ferdinánd keresztülutazott Indián; nevezetes helyeket keresett fel és vadászatokon vett részt. Március 29-én ért Kalkuttába, ahol addig elvégezték a „*Kaiserin Elisabeth*” szükséges karbantartását. Innen növény és madártani gyűjtések érdekében a Besár-szigetre (április 5.), majd Szingapúrba (április 6-9.), onnan pedig Jáva szigetére hajóztak (április 11-27.), ahol Ferenc Ferdinánd kéthetes vadászkirándulást tett. A következő állomás Ausztrália volt. Március 16-án vetették horgonyt Sydneyben, ahol kevésbé hivatalos programokra - bálokra, táncestélyekre és egy a kontinens belsejébe tartó rövidebb kirándulásra került sor. Pünkösd vasárnap másfél ezren voltak kíváncsiak a hajóra. Az osztrák-magyar cirkáló óceániai útja során érintette Új-Kaledóniát, a Salamon-szigeteket, Új-Guineát és Borenót, ahol a főherceg korál-, kagyló- és néprajzi gyűjtemény létesítésével foglalkozott. Július 12-én ismét Szingapúrban voltak. Itt a főherceg immár 100 ládából álló gyűjteményét áthajózták a Triesztbe tartó „*Vindobona”* Lloyd-gőzösre, majd Hongkongba hajóztak tovább. Július 28-án indultak Japánba. Ferenc Ferdinánd világutazásának ez volt a legfontosabb állomása. A cirkáló augusztus 2-án érkezett meg Nagaszaki kikötőjébe, ahol egész japán hajóraj fogadta a Monarchia trónörökösét, aki hivatalos látogatást tett a távol-keleti országban.

Japánban Ferenc Ferdinánd és a „*Kaiserin Elisabeth*” útjai végleg szétváltak. Augusztus 24-én Ferenc Ferdinánd főherceg ünnepélyes külsőségek között elhagyta a hajót, és az „*Empress of China”* gőzössel a Csendes-óceánon át Amerikába hajózott, ahonnan a kontinens átszelése után a „*Bretagne*” francia óceánjáróval rét haza Európába A „*Kaiserin Elisabeth*” októberben még Koreába hajózott, ahol Becker parancsnok kereskedelmi és hajózási egyezményt írt alá a távol-keleti országgal, majd október 30-án haza indult. December 9-én futott be Polába, ahol Ferenc Ferdinánd várta, aki a hajó teljes személyzetének kiosztotta az utazás emlékére készült érmet, és a tisztikarnak szóló kitüntetéseket. Bár Ferenc Ferdinánd utazása csak egy volt a dinasztia szokványos útjai közül, mégis tudományos eredményeket is hozott, amennyiben a világkörüli úton szerzett gyűjteményt önálló kiállításon mutatták be a bécsi Belvedere palotában (gazdagságát jól jelzi, hogy csak a kiállítási ismertetőfüzet közel száz oldal terjedelmű). A főherceg 13.729 tengeri mérföldet tett meg. Összesen 305 napig volt úton és életre szóló élményeket szerzett. Triesztből Indiába, Indonéziába, Ausztráliába, Japánba és Észak-Amerikába vezető útja meghatározó emléke maradt, amelynek hatására a flotta fejlesztésének is elkötelezett hívévé vált és haláláig az is maradt. A tengerészélettel kapcsolatos benyomásait jól kifejezi visszaemlékezésének néhány bensőséges sora: „*Esténként a tisztikar tagjai, mint általában, összegyűltek a fedélzeten Néhányan korábbi útjaikon átélt érdekes történeteket adtak elő. A hosszú tengeri utazás, az állandó együttlét a hajón, mindenkit közelebb hozott egymáshoz, a bajtársias élet pedig megerősített bennünket és a rég várt pihenés érzését nyújtotta. Az ember szerencsés, ha olyan kellemes körbe kerülhet, mint én, amikor az „Elisabeth”-re behajóztam s úgy érzi, mintha egy nagy család tagjává válna, amelynek örömében és bánatában is osztozik ezután*”.

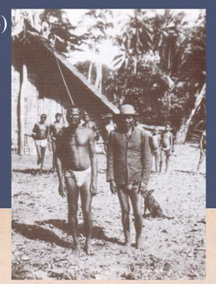


Ferenc Ferdinánd trónörökös 1892-1893 között - Ferenc József hosszas ellenkezése dacára (végül Erzsébet királyné támogatásával) - világ körüli útra indult a KAISERIN ELISABETH cirkáló fedélzetén ismeretei bővitése és egészsége erősitése érdekében. A főherceg 13.729 tengeri mérföldet tett meg útja során és 305 napig volt távol. Útja során életre szóló élményeket szerzett Triesztből Indiába, Indoneziaba, Ausztráliába, Japánba és Észak-Amerikába vezető útja élete meghatározó emléke maradt, amelynek hatására ráadásul a flotta fejlesztésének is elkötelezett hivévé vált és haláláig az is maradt.

2)

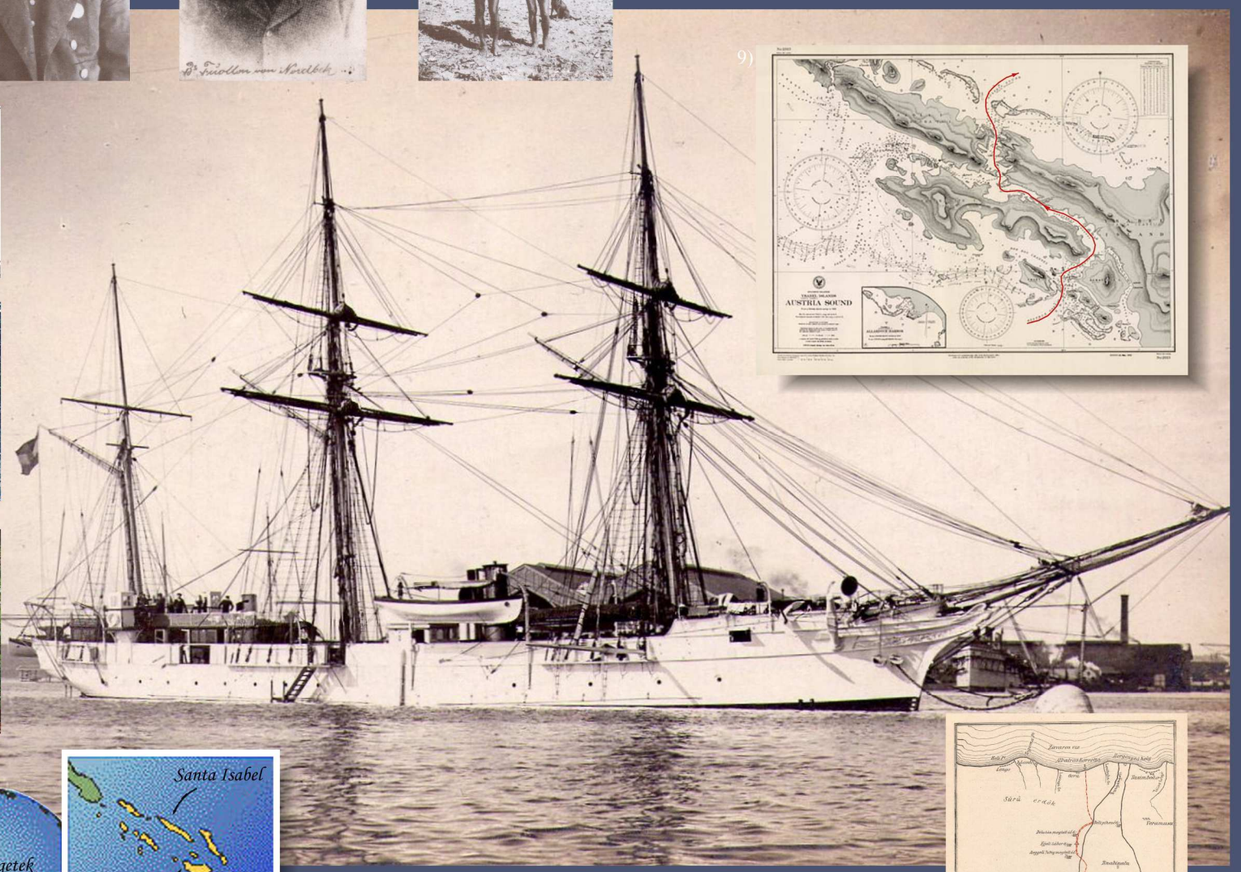
3)

4)



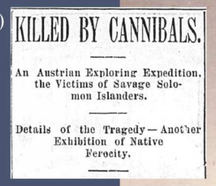
1) Az "*Albatros*" ágyúnaszád (1873-1924).
2) Báró Johann Mauler von Elisenau (1852-1916) fregattkapitány.
3) Báró Heinrich Foullon von Norbeck (1850-1896) geológus.
4) Jonni Parramatta, a guadalcanari vezető (jobbra).
5) A Salamon-szigetek áttekintő térképe.
6) Az "*Albatros*" különitményének partraszállása 1896. augusztus 6-án Tetere falu közelében.
7) Az "*Albatros*"-különitmény tagjai. Álló sor: Babic, Car, Lovric, Budik, Kovacevic, Neupor, Skoda, Wagemann; Ülnek: Curcic, Sepsic, Scarcic - A Hadtörténeti Múzeum tulajdona
8) Franz Budik helyszinrajzai a szárazföldi expedíció útjáról.
9) Az Ausztria-csatorna és az Albatros-sziget térképe Santa Isabel szigetének északi részén.
10) Korabeli ausztrál sajtó szalagcime a tragédiáról.
11)-12) A guadalcanali kereszt 1902-es és 2005-ös fotón (Oliver Trulei, Georg Schaller)

1)



9)

10)



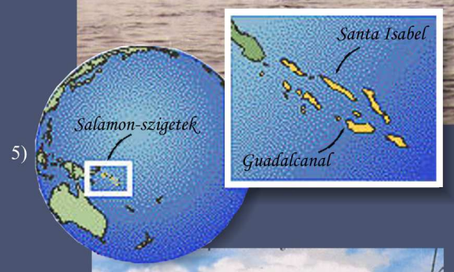
KILLED BY CANNIBALS.

An Austrian Exploring Expedition, the Victims of Savage Solomon Islanders.

Details of the Tragedy — Another Exhibition of Native Ferocity.

11)

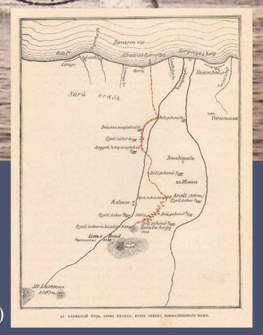
12)



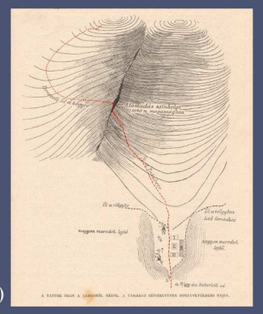
5)

6)

7)



8)



9)

A haditengerészet távoli útjai különösen embert próbáló feladatok elé állították a hadihajókat és a legénységüket egyaránt. A hazától távol végzett nehéz munka fáradtsága, a tengerészt egyébként is folyton próbára tevő heves viharok mellett sokszor bizony a távoli népek gyilkos dühével is szembe kellett nézni idegenbe vetődött hazánk fiának. Először az 1870-es évek végén, az „*Erzherzog Friedrich*" korvett utazásán, Borneó feltérképezése közben történt ilyen eset. A Siboku folyótorkolatánál a parancsnok - Tobias von Oesterreicher báró sorhajókapitány - elhatározta, hogy a kőszénkészlet kímélete érdekében az őserdő fáival látja el a hajót, ezért kirendelt egy favágócsapatot. A 30 embert azonban nyolcvanfős maláj bennszülött-csapat támadta meg, igyekezve elzsákmányolni a csónakjukat. A csónak védelmében a matrózok közül négyen elestek, köztük Horvát Mihály, az egyetlen magyar, aki Borneó szigetén ontotta vérét a piros-fehér-piros lobogóért. Néhány nappal később Szingapúrban kiderült, hogy talán tényleg maga a lobogó váltotta ki a malájok támadását, akik akkor háborúban álltak a közeli Fülöp-szigetek spanyol gyarmati kormányzatával, amely megpróbálta kiterjeszteni a befolyását több maláj szigetre. A malájok alighanem összetévesztették a piros-fehér-piros osztrák lobogót a piros-sárga-piros spanyollal. A térség később sem vált barátságosabbá az európaiak számára.

1896-ban az „*Albatros*" ágyúnaszád, a részben titkos csendes-óceáni útja során, a Salamon-szigeteken keresett ásványi anyagokat, elsősorban nikkelt. A hivatalos magyarázat szerint azért, mert a Monarchia át akart térni a nikkel pénzérme használatára. Az akciót azonban a Krupp család 1892-ben osztrákká lett tagja, Artur Krupp fegyvergyáros finanszírozta, így nyilvánvalóan más indítékok is voltak: Az akkor független Salamon-szigeteket 1892-ben Ferenc Ferdinánd trónörökös is érintette a „*Kaiserin Elisabeth*" cirkálón tett világ körüli útján. Ezután a szigetek gyorsan az érdeklődés középpontjába kerültek: még 1892-ben útra kelt a „*Saida*" korvett, fedélzetén az Udvari Geológiai Intézet vezetőjével báró Heinrich von Foullon-Norbeck geológussal. A bárót a szigetekre elkísérő matrózkülönitmény parancsnoka, az akkor ifjú kadét Horthy Miklós volt. Valódi úticéljukat és a szigeteket illetően az volt a benyomása, hogy „*abban az esetben, ha Foullon-Norbeck nikkelt talál rajtuk, Ausztria-Magyarország egyes szigeteket saját birtokába szándékozott venni.*" A különítmény parancsnokaként nagyon ügyelt a biztonságra: „*A bennszülötteket sohasem engedtem a közelünkbe, mérges dárdáik és nyilaik miatt. Mihelyt a látókörünkbe jutottak, lelőttem néhány kókuszdiót, éspedig nagyobb távolságból, hogy a fegyvereink számára szükséges tekintélyt megszerezzem.*" A matrózok figyelmét arra is felhívták, hogy egy percre se fordítsanak hátat a bennszülötteknek. Foullon-Norbeck következő útjára három évvel később került sor, amikor az „*Albatros*" ágyúnaszád 1895-ben útnak indult Polából. Az expedíció 1896. július 25-én ért a Salamon-szigetekhez tartozó Guadalcanar (ma: Guadalcanal) partjaihoz, ahol vezetőt kerestek a sziget belsejébe. Augusztus 5-ig senki sem jelentkezett, akkor azonban Tetere falu főnöke - akinek előzékenységét az angol „*Royalist*" korvett kapitánya írásban igazolta - segítséget ajánlott. A hajóról augusztus 6-án 27 fős kutatócsapat indult az expedícióra egy helyi, Jonni Parramatta vezetésével. A csapat parancsnoka Foullon-Norbeck báró volt, a biztonságért azonban Franz Budik sorhajózászlós felelt. A csapatban további két civil, a báró két szolgája is részt vett. Noha Mauler von Elisenau, az „*Albatros*" parancsnoka már március 13-án rögzítette a partraszálló különítménnyel kapcsolatos elveket és a csapat összetételét is, gyakorlatilag minden másképpen történt. Franz Budik egyáltalán nem volt kijelölve a csapatba, a kijelölt hajóorvos viszont partra sem szállt. Helyette csak egy egészségügyi matróz tartott a csapattal.

A baljós előjelek sokasodtak: Augusztus 8-án a tengerszint felett 300 m-en elérték Aroti falut, ahonnan a csapat 8, rosszulléttel és lábsérülésekkel küzdő tagját vissza kellett küldeni. A létszám 19 főre csökkent. Augusztus 9-én a csapat 950 m-en elérte a Tatube-hegy lábát, ahol egy jól védhető, kb. 100 m^2-es fennsíkon tábort ütöttek. Norbeck báró azt tervezte, hogy a készletek és némi őrség hátrahagyásával másnap innen kísérli meg a „csúcstámadást". Estére feltüntek a tábor körül az első „bozótlakók", akiket az előírt óvintézkedések ellenére Foullon-Norbeck a táborba invitált, és különböző ajándékokkal hegyi vezetőket kért tőlük. Mivel a jelenlévők közül egyedül Foullon-Norbeck járt már a szigeten (másoknak még partraszálló tapasztalata sem volt) Budik teljesen alárendelte embereit a báró akaratának, noha neki - mint a biztonságért felelős tisztnek - ellent kellett volna mondani, ha úgy látja, hogy a báró veszélyezteti a különítmény biztonságát. A báró azonban a bennszülötteket egyáltalán nem tartotta veszélyesnek, pedig Tetere lakói figyelmeztették, hogy a partvidékiek állandó harcban állnak a sziget belsejében lakókkal. Könnyelműsége végzetesnek bizonyult. Augusztus 10-én napkeltekor megérkeztek a hegyi vezetők egy sor társuk kíséretében, akik az alaptáborban maradtak. Norbeck megmagyarázta a tengerészeknek, hogy a bennszülöttek körében nem ritkaság, hogy a vezetőket a rokonaik is elkísérik. A 9 fős hegymászó csapat 07:30-kor útnak indult, az alaptáborban 10 tengerész és 8 bennszülött maradt. Az alaptábor katonai parancsnoka a nagyváradi születésű Armand de Beaufort hadapród volt. A táborban maradt három másik magyar hajós is: Neupor Kálmán Waffenmaat (a fegyveres szolgálat szakaszvezetőnek megfelelő altisztje), egyben a hajó prófosza, Berkovics Béla másodgépész és Wageman Rudolf matróz. Neupornak feltűnt, hogy a táborban a bennszülöttek úgy helyezkednek el, hogy minden tengerész mögé jusson egy közülük. Ekkor engedélyt kért a hadapródtól a lőfegyverek megtisztítására. Közben a hegymászó csapat a Tatubéra vezető úton egy sziklás falú, szűk és mély vízmosásba ért, ahol megálltak, hogy feltöltsék a kulacsaikat. Kb. 08:15-kor itt támadta meg őket a bennszülöttek első csoportja, s percek múlva egy másik csoport az alaptáborban maradt 10 emberre rontott.

A küzdelemben a meglepetés döntő szerepet játszott: a kókorszaki baltákkal felfegyverzett bennszülöttek Foullon-Norbecket és a hegymászó csapat két matrózát a nyakán és a fején súlyosan megsebezték (Norbeck bárónak az atlasz-csigolyája felett sérült a hús, Maras káplár homlokán kibuggyant az agyvelő, Lovrič matróznak pedig egy nagy lebenyt hasítottak ki a tarkójából). A többi 4 matróz és a 2 civil heves puskatűzzel végül elűzte a bennszülötteket, akik a számukra ismeretlen fegyverek gyilkos tüze elől percek alatt megfutottak. A szűk katlanban pattogzó golyók közül az egyik a bárót is eltalálta: a jobb vállán áthaladva a jobb oldalán hatolt be és a tüdőn keresztül a bal lapockája alatt távozott. Rögtönzött tépéssel próbálták bekötözni, majd 08:45-kor elindultak az alaptáborba, ahova kb. 10:45-kor érkeztek meg. A sebesülteknek a saját lábukon kellett megtenni az utat. Maras káplár rendszeresen elájult, Norbeck báró pedig sebesülését kezdettől halálosnak érezve kérte, hogy hagyják hátra. Végül magukkal vitték, de annak ellenére is erősen tántorgott, hogy ketten támogatták. Kb. 11:00-kor a táborban kiszenvedett. Nyaki sebe nem volt súlyos, mert a melegben hátratolt sisakja megvédte a tarkóját. A baltacsapás így csontot nem ért (le sem tudott volna jönni a hegyről, ha valamelyik nyaki csigolyája eltörik), úgyhogy végeredményben a tüdőlövésbe halt bele. Az alaptáborban sem volt jobb a helyzet. A bennszülöttek a tábort teljesen bekerítve a táborban lévő társaikkal összehangoltan támadtak. A fegyvergúlára vigyázó Wagemann matróz azonnal tüzelni kezdett, amivel megakadályozta a fegyverek megkaparintását, amíg a többi matróz utat tört a puskákhoz. Az ütközetben Armand de Beaufort hadapród a saját élete árán mentette meg Neupor Kálmánt. Három sebből vérezve még haldokolt, amikor a bennszülöttek már a hasára térdeltek, s azon igyekeztek, hogy sebeit újukkal kitágítva minél jobban kivérezzék, hogy chetőbb legyen a húsa. Rajta kívül egy tizedes és két matróz köztük az egyetlen szanitéc meghalt, négyen pedig megsebesültek. Csak ketten maradtak épségben. Az ellenfél vesztesége negyven halott és százhúsz sebesült volt.

Rögtönzött ima után Budik zászlós a küldetés megszakítása és a hajóra való visszatérés mellett döntött. A tetemeket - a sziklás talajon más lehetőség hiányában - sátorlapba és pokrócokba tekerve a lombok alá rejtették. Csak a legszükségesebbeket vitték magukkal. A sebesültek cipelése épp elég nehézséget okozott. 12:00-kor indultak el, s 6 óra múlva érték el a néptelen Arotit, ahol az éjszakát töltötték. Másnap útnak indították Jonni Parramattát az „*Albatros*"-ra. A 28 km-es utat 15:00 órára tette meg. Mauler kapitány azonnal útnak indított 28 embert Bublay Ferdinánd sorhajóhadnagy, a hajóorvos és két hadapród vezetésével, 4 napi élelemmel, kötszerrel, hordágyakkal. A két csapat éjfél előtt egyesült. Augusztus 13-án délelőtt elérték az „*Albatros*"-t. Bublayék 4 óra múlva visszafordultak a holttestekért, két napos hiábavaló keresés után azonban üres kézzel tértek vissza. Csak szeptember 3-ra sikerült annyira felerősíteni a sebesülteket, hogy útnak indulhattak. Szeptember 11-én értek Cooktownba, ahol Maras káplárt a helyi kórház gondjaira bízták, de három nappal később meghalt. Ott temették el. Mauler kapitányt a császár személyes jelentéstételre Bécsbe rendelte. Az „*Albatros*" pedig, amely Peter Mann személyében új geológust kapott, 1897 márciusában visszatért a Salamon-szigetekre, ahol a Guadalcanartól északra fekvő Santa Isabel sziget feltérképezetlen északi részén egy csatornát fedezett fel, amelyet Ausztria-csatornának kereszteltek. A csatorna előtt fekvő két kis sziget közül az egyiket az „*Albatros*"ról nevezték el. Az „*Albatros*" 1897. július 3-án indult el hazafelé és 1898 áprilisában érkezett Polába. 1901. február 9-én a haditengerészet „*Leopard*" nevű cirkálója egy 3 méter magas fekete porfirkeresztet állított fel Guadalcanal szigetén Tetere falu közelében az áldozatok emlékére. A kereszt átvészelte a két világháborút és ma is áll. 2005-ben osztrák hajózástörténészek áldozatos munkával felkutatták és restaurálták. 1910-ben a Déltengeri Evangélikus Misszió misszionáriusa egy revolver, egy szurony és néhány néprajzi tárgy mellett három koponyát és két combcsontot talált a Tatube-hegy közelében, amit az antropológusok európai maradványokként azonosítottak. A rokonokkal történt egyeztetések után 1911. augusztus 10-én, a tragédia 15. évfordulóján teljes katonai tiszteletadással egyesített érckoporsóban helyezték őket örök nyugalomra a polai Tengerésztemplomban, ahol ma is láthatók. Az „*Albatros*" 1902-1914-ig iskolahajó, majd az Arzenálmunkások lakóhajója volt Polában. 1920-ban Olaszországnak ítélték, ahol 1924-ben lebontották.

1900-ban a Japántól 5 éve elszenvedett vereség, a rossz termés, az aszályos nyár, a tömeges munkanélküliség és az éhínségek hatására a kínaiak dühe a keresztények és az idegen hatalmak ellen fordult. A megmozdulások élén a „békét és igazságot teremtő ököl", a Jihotuan, más néven bokszer mozgalom állt (ahogy a nyugati sajtó nevezte). Amint 1900 nyarán a támadások megszaporodtak, a nagyhatalmak fegyveres beavatkozásról döntöttek:

1) A pekingi követségi negyed ostroma (június 20-tól augusztus 14-ig)
Pekingben június 20-án lejárt a kínai kormány ultimátuma, amelyben felszólította a követeket a távozásra. Maradtak. Délután pedig megkezdődött az ostrom. A védelmet 20.000 kínai ellenében a Taku előtt horgonyzó szövetséges hadihajók kb. 500 tengerésze köztük az osztrák-magyar „*Zenta*" cirkáló 30 matróza látta el kezdetben a „*Zenta*" parancsnoka, később a brit követ vezetésével. Június 23-án a kínaiak megpróbálták felgyújtani a követségeket, de sikerült eloltani a tüzeket. Július 1-én a japánok megsemmisítették a kínai állásokat a követségi negyed északi részén, július 3-án pedig amerikai, brit és orosz erők a déli oldalon. Az aknák fenyegetésével is szembe kellett nézni: július 13-án a francia követséget felrobbantották. Állandó ágyúzás tette mind kilátástalanabbá a helyzetet. A harcokban a „*Zenta*" parancsnoka és 3 tengerész életét vesztette.

2) A Peking felmentésére küldött Seymour-expedíció vidéki harcai (június 10-től 26-ig)
A pekingi hírekre a Takunál horgonyzó külföldi hajóraj rangidőse, az angol Seymour altengernagy felmentő serege Tiencsin érintésével vasúton indult Pekingbe. Mivel a bokszerek megrongálták a vonalat, Lang-fangtól gyalogosan vonult An-tingig. Június 19-én azonban a nagy túlerő, s az erős ellenállás miatt meg kellett állnia. A Pei-ho folyó mentén vonult vissza. A 2.100 fős felmentő seregben a „*Zenta*" cirkáló 26 osztrák-magyar tengerésze is részt vett. A tüzérségi támogatást 7 tábori ágyú és 10 géppuska adta. A felszerelés és a sebesültek számára dzsunkákat rekviráltak, de az alacsony vízállásnál gyakran megfeneklettek. 3 napos lassú előrenyomulás után, június 22-én a kínai sereg Hsziku-i Szertárához értek, amelyet heves harcokban elfoglaltak. Élelmiszert, vizet, fegyvert és lőszert találtak, itt várták hát a segítséget. Az első felmentési kísérlet tehát kudarcba fulladt. A 2.100 emberből 62 halottat és 228 sebesültet vesztettek. A „*Zenta*" csapatából 1 fő életét vesztette, 1 fő megsebesült.

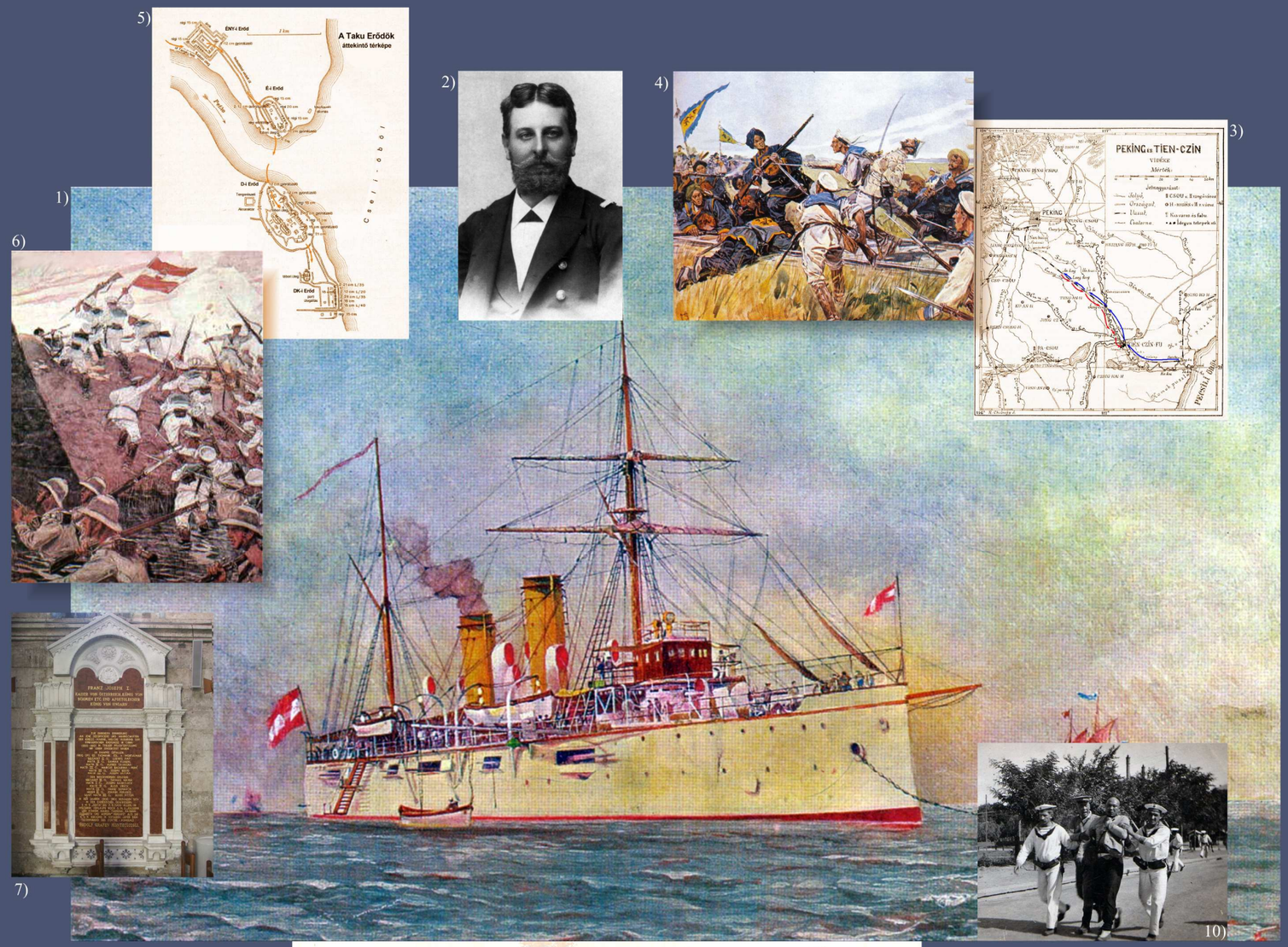
3) A tengerparti Taku-erődök elfoglalása (június 17.)
A Peking-Tiencsin kapcsolat megszűnésekor a szövetségesek az ország belsejébe nyomulás biztosítására elhatározták a tiencsini utat védő tengerparti Taku-erődök elfoglalását. Június 17-én ultimátumban követelték az erődök átadását, ám a kínaiak még a lejárat előtt ágyúzni kezdték a Pei-ho folyón horgonyzó 9 szövetséges hadihajót. Azok viszonozták a tüzet, és elhallgattatták a kínai ütegeket. Ezután a kb. 1.000 fős partraszálló különítmény - Ernst Stenner zászlós és Petri Ernő kadét a „*Zenta*" 20 fős csapatával - megrohamozta az erődöket és súlyos közelharc árán be is vette, majd újabb erőket tettek partra. A 4 erődből az észak-nyugatit az osztrák-magyar alakulat foglalta el, majd részt vett a déli erőd elleni harcokban.

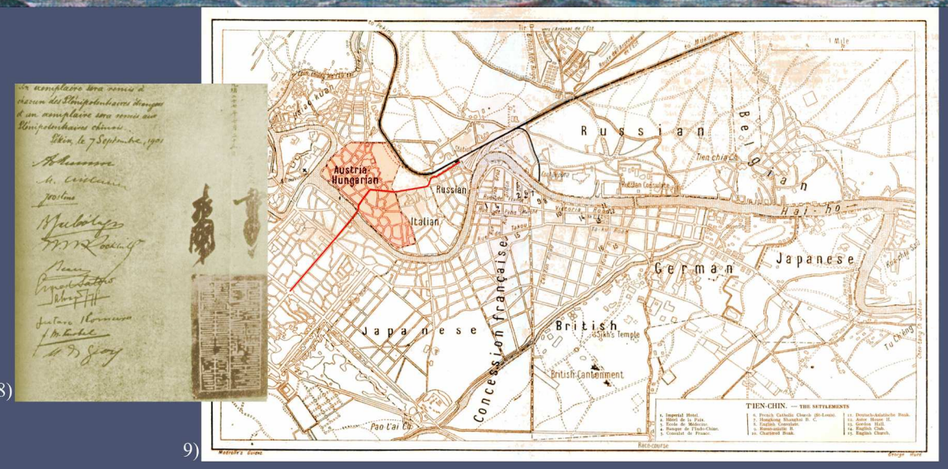
4) Tiencsin külföldi negyedének ostroma (június 15-től július 13-ig)
Tiencsin Peking tengeri kikötője a Pei-ho partján 25 km-re a tengertől. 600 külföldi esett csapdába itt kb. 1 mérföld hosszú, ½ mérföld széles területen. A külföldi negyedet és tőle északra a fallal övezett ódon Kínai Várost keskeny, gondozatlan sikátorok, kis üzlethelyiségek (ideális orvlövész-odúk) kötötték össze. Az egész várost 15 láb magas, négy ember széles földsánc védte, amelyet június 8-tól 1.300 katona - köztük Johann Indrak és a „*Zenta*" cirkáló 50 fős különítménye - tartott kb. 10.000 bokszer ellenében. A bokszer-támadások június 15-én indultak. A Taku-erődök elfoglalása után azonban a kínai sereg is csatlakozott: június 18-án ágyúzás kezdődött. Másnap az ostromlottak futára a tengerhez ért, a hová brit és orosz erősítés érkezett, így június 23-án 2.000 fős felmentő sereg indult Tiencsinbe. 26-án a várostól északra felmentették a Hsziku Arzenálba szorult Seymourt. Július 9-én bevették Tiencsin külföldi negyedét, 13-án az óvárost.

5) A Peking felmentésére küldött második expedíció harcai (augusztus 4-től 14-ig)
Az újságok szerint Pekingben ekkorra már mindenkit lemészároltak. Július 27-én azonban egy, a városból szökött futár elmondta: még kitartanak! Ekkorra már vagy 20.000 ember gyült össze Takuban és Tiencsinben, s augusztus 4-én elindultak. A sereg kb. felét a japánok adták 3-3.000 brit és orosz, 2.200 amerikai, 800 francia és összesen pársźáz német, osztrák-magyar és olasz kíséretében. 70.000 kínai katona és 50-100.000 bokszer állt közöttük és a főváros között. A Pei-ho mentén gyalog vonultak előre, amit nehezített az ismeretlen terep és a hatalmas hőség. Minden nap új csatát vívtak, míg augusztus 13-án este elérték Pekinget. 14-én hajnali 2-kor megkezdődött a tüzérségi előkészítés, majd a gyalogosroham. A csapattestek megcéloztak egy-egy a követségekhez közeli városkaput, az oroszok azonban a sötétben irányt tévesztve egy másik, erősen őrzött kapuhoz értek, s csapdába estek. Délután 14:00 órára érték el a követségi negyedet.

6) A vidéki „büntetőhadjáratok" (1900. augusztus 7-től 1901. január 22-ig)
A vidéki bokszer bandák felszámolásában a Monarchia részéről a „*Zenta*" cirkáló támogatására június 23-án elindított „*Kaiserin und Königin Maria Theresia*", és a július 18-án útra kelt „*Aspern*" és „*Kaiserin Elisabeth*" cirkálók -az Első Kelet-Ázsiai Osztrák-Magyar Hajóraj - legénysége vett részt. Négy akcióra került sor (Patacsu, szeptember 16-17., 100 fő; Peitang, szeptember 19., 82 fő; Sanhajkuan, október 2., 190 fő; Caolincun, november 6., 128 fő; Kalgan, november 12-19., 110 fő). A Peitang erőd ostrománál az „*Aspern*" cirkáló különítményét vezető Pap Lajos kadét (szili Pap Béla volt hadügyminiszter fia) 10 embere azonban aknamezőre került; ő és egy matróz a helyszínen meghalt, 13 súlyosan megsebesült. A kalgani expedícióban pedig Pekingtől 20 km-re, Sahocseng városában az osztrák-magyar tengerészek hadisarcot vetettek ki (a lakosokat 330 tael megfizetésére, valamint a Monarchia pekingi különítményének szén és zab beszolgáltatására kötelezték). Később a falu küldöttei állandó osztrák-magyar őrség állomásoztatását kérték remélve, hogy egy urat szolgálva megszabadulhatnak a többi sarcaitól de elutasították őket.

Az 1901 júniusi békekonferencián az a döntés született, hogy Kínát a saját költségvetése terhére a nagyhatalmak harminc évig (1930-ig) katonai megszállás alatt tartják, Tiencsint pedig kerületekre osztják, amelyek közül jóvátételként egyet a Monarchia fog megkapni. A pekingi osztrák-magyar tengerészcsapat ekkor 200 fős állandó követségi őrséggé alakult, Tiencsinben maradt 30, Takuban további 2 matróz. Kevesen tudják, hogy e 0,61 km^2 területű minigyarmat a tiencsini Hebei-kerület révén hazánk is egy volt a gyarmattartó hatalmak közül. A Ferenc József-föld jégszigeteiről már többen hallottak, de ott soha nem rendezkedett be az osztrák-magyar közigazgatás és a gazdasági kiaknázását sem kezdték meg. Kínában ezzel szemben az 1900-1901-es bokszerlázadás leverésében közreműködő Ausztria-Magyarország az akkori terminológia szerint settlementet, „letelepedési területet" lényegében gyarmatot szerzett magának, amely bár kisebb volt a belga zónánál, de nagyobb az olasznál, a fekvése pedig rendkívül előnyös volt: a városon belül a kínai óvárossal szemben, a Pei-ho partján, ahol nagy sótelepek és a Taku-Peking vasút működött. A terület formálisan Kína része volt, ahol a császár felségjoga érvényesült, de ezt lényegesen korlátozta, hogy a közigazgatás, a rendfenntartás, az igazságszolgáltatás és a gazdasági ügyek intézése (vámigazgatás, stb.) az osztrák-magyar szervek kezében volt. A városban bizonyos befektetésekre is sor került, amelyek eredményeként kiépült a terület saját kórháza, tűzoltósága, iskolája, barakkjai és börtöne. A Kínai Császárság és a Monarchia közötti szerződések alapján a Monarchia ipari szállításokkal és kiképzőkkel részt vállalt a császári hadsereg és flotta korszerűsítéséből, az osztrák-magyar vállalatok pedig bekapcsolódtak a gyarmat fejlesztésébe. A városrész - egyben egész Tiencsin - első városi villamos-vonalát a magyar Ganz-Művek gyártotta és a Pei-ho vashídját is hazai cég szállította. A rendfenntartás a pekingi követségi őrség fennhatósága alá rendelt „*K.u.K. öst.-ung. Niederlassungs Polizei*" feladata volt, amely 1 fregatthadnagyból, mint rendőrkapitányból, 1 sorhajóorvosból, 1 szolgálatvezető altisztből, 2 szakaszvezető altisztből és 40 matrózból állt, akiket 80 kínai rendőr ún.: csimbó segített, akik a városrész négy kerületében 1-1 csimbotó és ober-csimobtó parancsnoksága alatt teljesítettek szolgálatot. Kisebb vétségeknél még a területen élő kínai állampolgárok is osztrák-magyar joghatóság alá tartoztak, a kínai bíróság a vétkes kiadatása után csak a főben járó bünökkel vádoltak ügyeiben járt el. A kerület nagy népszerűségnek örvendett a kinaiaknál, akik tömegesen települtek be. Az első világháború kitöréséig a kétévente keletre látogató osztrák-magyar hadihajók biztosították a gyarmat és az anyaország összeköttetését, utoljára az 1914-ben útnak indított „*Kaiserin Elisabeth*". A háború kitörése után azonban a rendelkezésre álló tengerészeti erők kicsiny garnizonja a gyarmatot nem tudta megvédeni (a „*Kaiserin Elisabeth*"-et Csingtauba rendelték): 1917. augusztus 14-én Kína felmondta az 1901-es bokszer-protokollt és hadat üzent Ausztria-Magyarországnak, s csapatai elfoglalták a gyarmatot. Ausztria 1919. szeptember 10-én, Magyarország 1920. július 4-én hivatalosan is lemondott a területtel kapcsolatos igényeiről. Bár csak rövid 16 évig állt fenn Kína e szegletében az osztrák-magyar uralom, mégis maradandó nyomott hagyott a városészben, amelynek a századfordulóra jellemző építészeti emlékei a mai napig megtekinthetők.





8)

11)

1) A "*Zenta*" cirkáló a Taku-erődök előtt
2) Thomann Montalmar, a "*Zenta*" parancsnoka
3) Cholnoky Jenő korabeli rajza a hadszintérről
4) A "*Zenta*" tengerészei harcban Lang-fangnál
5) Stenner zászlós rajza a Taku-erődökről
6) A "*Zenta*" tengerészei az ÉNY-i erődben
7) A hősök siremléke a tengerésztemplomban
8) A"bokszer-protokoll", rajta Arthur Rosthorn, az osztrák-magyar ügyvivő aláírásával
9) A tiencsini gyarmat és villamosvonal (piros)
10) Munkában a tengerészek és kinai rendőreink
11) A Ganz-féle villamos az első útján.

AZ UTOLSÓ FELVONÁS — HÁBORÚ!

A TIENCSINI OSZTRÁK-MAGYAR GYARMAT 1917-ES FENNÁLLÁSÁIG A KAISERIN ELISABETH 1913.08.19-ÉN FUTOTT KI UTOLJÁRA KÍNA FELÉ. A VILÁGHÁBORÚ KITÖRÉSEKOR IS OTT TARTÓZKODOTT, S 1914.08.26-ÁN BEFUTOTT A JAPÁNOK ÁLTAL FENYEGETETT CSINGTAU NÉMET GYARMAT KIKÖTŐJÉBE, AZZAL AZ UTASÍTÁSSAL, HOGY TÁMADÁS ESETÉN VEGYEN RÉSZT A VÉDELEMBEN. 1914.09.02-ÁN A JAPÁNOK MEGKEZDTÉK CSINGTAU OSTROMÁT. A CIRKÁLÓ NÉHÁNY LÖVEGÉT LESZERELTÉK ÉS A SZÁRAZFÖLDI TÜZÉRSÉG TÁMOGATÁSÁRA A SZEMÉLYZET 294 TAGJÁVAL EGYÜTT PARTRA TETTÉK. AZ OSTROM SORÁN AZ ELLENSÉG ERŐSEN LŐTTE A KIKÖTŐT, ÍGY A HAJÓ CSAK GYAKORI HELYVÁLTOZTATÁSSAL TUDTA ELKERÜLNI, HOGY TALÁLATOT KAPJON. A TÚLERŐ VÉGÜL LEGYŰRTE AZ ELLENÁLLÁST, ÉS CSINGTAO NOVEMBER 7-ÉN MEGADTA MAGÁT. A KAISERIN ELISABETH-ET A SAJÁT SZEMÉLYZETE MÁR KORÁBBAN, NOVEMBER 3-ÁN ELSÜLLYESZTETTE. A VÁROS VÉDELMÉBEN A CIRKÁLÓ LEGÉNYSÉGÉBŐL 10 FŐ ESETT EL, A TÖBBIEK JAPÁN HADIFOGSÁGBA KERÜLTEK, ÉS CSAK 1920-BAN JUTOTTAK HAZA.

A FARLÖVEG MUNKÁBAN

SANGHAJ 1914

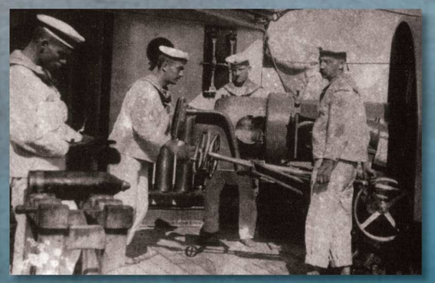
CSIFU 1914

A KAISERIN ELISABETH TÜZÉRSÉGE MUNKÁBAN

A CIRKÁLÓ TISZTJEI NYÁRI UNIFORMISBAN

AZ ÖTÖSSZÁMÚ LÖVEG SZEMÉLYZETE

AKCIÓBAN

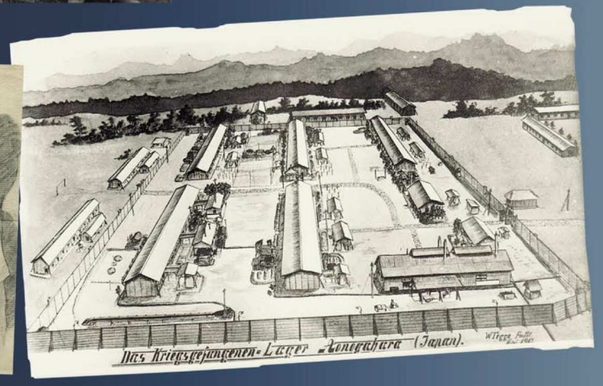


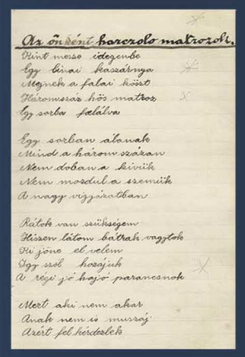
LŐGYAKORLAT

MAGYAR TENGERÉSZEK HADIFOGSÁGA JAPÁNBAN

NEMES JÁNOS 1891-1925

NEMES JÁNOS ÉS FOGOLYTÁRSAI





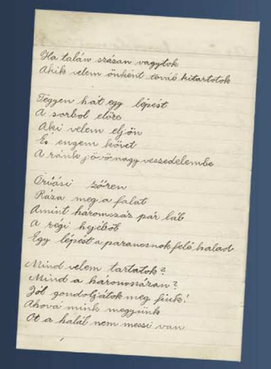
Az önként harczoló matrozok.

Mind mese idegenbe
Egy kicsi hazaárnya
Megnyik a falai közt
Háromszáz hős matrosz
Egy sorba felállva

Egy sorban utaznak
Mind a háromszázan
Nem dobban a kezünk
Nem mozdul a szemünk
A nagy vizgázban

Rátok van szükségem
Hűsen tartom bátrak vagytok
Ki jöne el velem
Egy szót hozójuk
A régi jó hajós parancsnok

Mert aki nem ahat
Azok nem is muszáj
Azért fel hívatlak

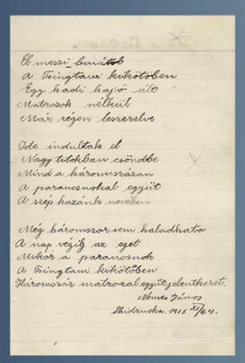


Ha tartám százan vagytok
Akik velem önként szívik hitartatok

Tegyen hat egy lépést
A sorból előre
Aki velem elj ön
Le engem hűvet
A ránta jó ön nagy vesszedelembe

Oriási sírem
Haza meg a falat
Amint háromszáz pár lab
A régi helyéből
Egy lépést a parancsnok felé halatt

Mind velem tartatok?
Mind a háromszázan?
Jól gondolgátok meg fiúk!
Ahova mink megyünk
De a halál nem messi van



El messzi barátok
A Tsingtaun kikötőben
Egy hadi hajó áll
Matrosok nélkül
Csak rájon lerakva

Ide indultak el
Nagy tetkkben csöndbe
Mind a háromszázan
A parancsnokal együtt
A szép hazánk nevében

Négy háromszor nem haladhatóa
A nap rejtő az ezet
Mikor a parancsnok
A Tsingtaun kikötőben
Háromszáz matrosszal együtt eltűnhetett.

Ábrahám János
Shidzuoka. 1918 [illegible]/10/4.

1914-BEN A CSINGTAOI NÉMET GYARMAT VÉDELMÉBEN HARCOLT AZ IDÉN KILENCVEN ÉVE MEGSZŰNT EGYKORI OSZTRÁK-MAGYAR HADITENGERÉSZET EGYIK HADIHAJÓJA, A KAISERIN ELISABETH CIRKÁLÓ. CSINGTAO ELESTE ÉS A CIRKÁLÓ ELSÜLLYEDÉSE UTÁN A HAJÓ LEGÉNYSÉGÉT JAPÁNBA VITTÉK, AHOL TÖBB HADIFOGOLYTÁBORBAN NYERTEK ELHELYEZÉST. A 308 OSZTRÁK-MAGYAR HADIFOGOLYBÓL 56 MAGYAR NEMZETISÉGŰ VOLT. NÉHÁNYUK FOGSÁGRÓL ŐRZÖTT EMLÉKEI A MAI NAPIG FENNMARADTAK. VISSZAEMLÉKEZÉSEIKBŐL TUDJUK, HOGY HADIFOGSÁGUK ALATT, A RABOK VISZONYLAGOS KOMFORTBAN ÉLTEK. A FENNMARADT JELENTÉSEK ALAPJÁN SAJÁT KERTET MŰVELHETTEK, MEGÜNNEPELHETTÉK A KARÁCSONYT, JÁTSZHATTAK, ZENEDARABOKAT ADHATTAK ELŐ, ÉS SZABADON ÉRINTKEZHETTEK A HELYI LAKOSOKKAL. A HAZULRÓL ÉRKEZŐ PÉNZ- ÉS KÖNYVKÜLDEMÉNYEKET BEENGEDTÉK HOZZÁJUK. A MAGYAR FOGLYOK 1920. MÁRCIUS 6-ÁN KERÜLTEK HAZAI LESZERELŐHELYÜKRE, CSÓTRA. INNEN 8-ÁN BOCSÁTOTTÁK OTTHONUKBA ŐKET. KÖZTÜK VOLT NEMES JÁNOS IS, AKI 1891-BEN SZÜLETETT NYERGESÚJFALUN NYOLC FIÚGYERMEK KÖZÜL A NEGYEDIKKÉNT. APJA HALÁLA UTÁN NAGYBÁTYJA, NEMES FLÓRIÁN GÉPLAKATOSNAK TANÍTTATTA A KIVÁLÓ MŰSZAKI ÉS RAJZKÉSZSÉGGEL RENDELKEZŐ FIÚT. HUSZONEGY ÉVESEN, 1912 OKTÓBERÉBEN VONULT BE NÉGYÉVES KATONAI SZOLGÁLATRA AZ OSZTRÁK-MAGYAR FLOTTA POLAI KIKÖTŐJÉBE, S A KAISERIN ELISABETH MATRÓZA LETT. CSINGTAU OSTROMÁNÁL A KEZÉN SEBESÜLT MEG. 1914 NOVEMBERÉBEN A SHIZUOKAI, 1918. AUGUSZTUS 25-ÉN PEDIG A NARASHINOI FOGOLYTABORBA VEZENYELTEK (NYILVÁNTARTÁSI SZÁMA: 1768). A HÉT ESZTENDEIG TARTÓ HADIFOGSÁG KEMÉNY PRÓBATÉTEL VOLT A SZÁMÁRA. AZ OTTHONIAKKAL VALÓ KAPCSOLATTARTÁS AKADOZOTT. AZ ÍRÁSBELI KAPCSOLAT EGYIRÁNYÚ ÉS RITKA VOLT. MÁSFÉL ÉV UTÁN ÚGY DÖNTÖTT, HOGY FELJEGYZI A VELE TÖRTÉNT ESEMÉNYEKET. A GONDOLATOK ABBA A NOTESZBE KERÜLTEK, AMELYET MÉG A TENGERRE SZÁLLÁS ELŐTT KAPOTT KEDVESÉTŐL A HŰSÉG FOGADALMÁVAL EGYÜTT. HETVENHÁROM BEJEGYZÉST TARTALMAZ A SHIZUOKAI FÜZET. A FOGSÁGBÓL KÜLDÖTT UTOLSÓ, NÉMET NYELVŰ ÉRTESÍTŐJÉT 1920 KARÁCSONYÁN KAPTA KÉZHEZ A CSALÁD AZ ALÁBBI SZÖVEGGEL: „AN FLORIAN NEMES ESZTERGOM MEGYE PÁRKÁNY ÖSTERREICH FRÖHLICHE WEIHNACHTEN UND GLÜCKLICHES NEUES JAHR! JOHANN NEMES." NEMES JÁNOS HÉT ÉV HADIFOGSÁG UTÁN 1921-BEN TÉRT HAZA VLAGYIVOSZTOKON KERESZTÜL. NÉMES MARISKA, AKI KILENC ÉVEN ÁT TARTOTTA A REMÉNYT VŐLEGÉNYÉBEN HŰSÉGGEL VÁRTA ŐT. 1921 MÁJUSÁBAN KÖTÖTTEK HÁZASSÁGOT A PÁRKÁNYI TEMPLOMBAN. EGYETLEN GYERMEKÜK A NAGYRA BECSÜLT NAGYBÁCSI UTÁN A FLÓRIÁN NEVET KAPTA. A SORS AZONBAN KEGYETLEN FORDULATTAL ZÁRTA RÖVIDRE NEMES JÁNOS ÉLETÉNEK UTOLSÓ – EGYBEN LEGBOLDOGABB – SZAKASZÁT. 1925 NYARÁN EGY CSÉPLŐGÉP SZERELÉSE KÖZBEN SZERZETT APRÓ SEBESÜLÉS NYOMÁN VÉRMÉRGEZÉST KAPOTT, AMELY A 34 ÉVES SOKAT SZENVEDETT, DE ÉLETERŐS FÉRFIÚT NEM HAGYTA TOVÁBB ÉLNI. A CSALÁD GYÁSZA ANNÁL NAGYOBB VOLT, HOGY HÁROM FIVÉRE: IMRE, LAJOS ÉS SÁNDOR A VILÁGHÁBORÚ EURÓPAI HARCTEREIN ESTEK EL.

JAPÁN

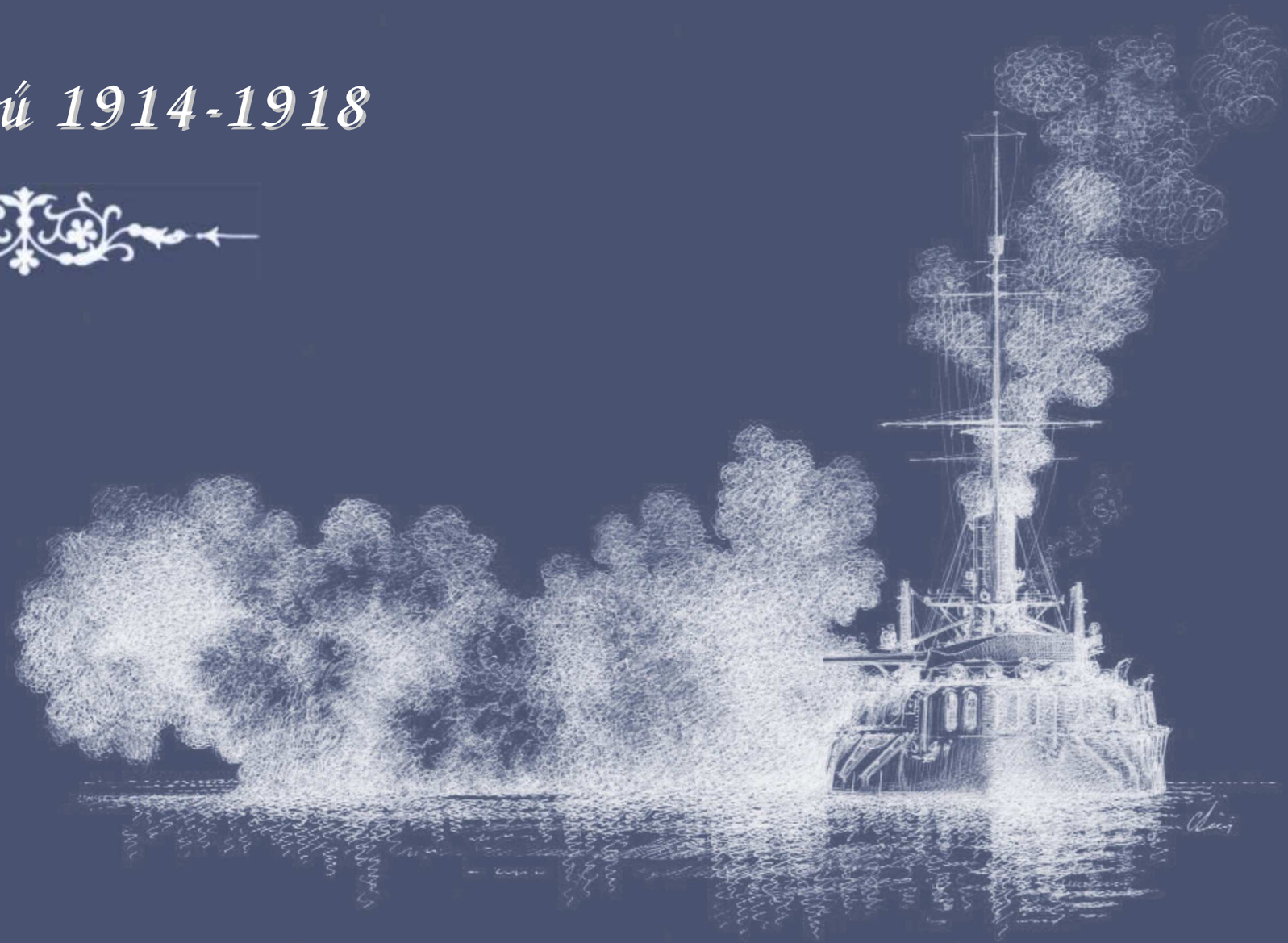
HADIFOGOLYTÁBOROK
1914-1920

1. Aonogahara
2. Aszakausza
3. Bando
4. Fukuoka
5. Himeji
6. Korodai
7. Kumamoto
8. Kurume
9. Kurume
10. Marugame
11. Matsuyama
12. Matsuyama
13. Matsuyama
14. Nagoya
15. Narashino
16. Ninoshima

AZ ALÁHÚZÁSSAL JELÖLT TÁBOROK 1920-I MŰKODTEK

TENGERÉSZEINK A PIROSSAL JELÖLT TÁBOROKBAN RABOSKODTAK

Világháború 1914-1918



1900- ban a központi hatalmak úgy rendelkeztek, hogy egy valamennyiüket érintő háború esetén a német flotta az Északi-tengeren marad, míg az olasz és az osztrák-magyar flottaerők osztrák-magyar parancsnokság alatt összevontan operálnak a Mediterráneumban. 1912-ben az antanthatalmak hasonló megállapodásban rögzítették, hogy a brit hajóhad garantálja Franciaország atlanti partjait, amely cserébe minden hadihajóját a Földközi-tengerre küldi. Háború esetén tehát az osztrák-magyar-olasz egyesített hajóhad és a teljes francia hajóhad mérkőzött volna a Földközi-tenger ellenőrzéséért. Olaszország azonban 1914-ben semleges maradt, egy év múlva pedig hadba lépett a Monarchia ellen az antant oldalán. Így a Monarchia nyomasztó hátrányba került. Természetesen erre is készültek tervek, ezek azonban elsősorban a 2113 km hosszú saját partszakasz védelmére koncentráltak, maximális célként csak az adriai olasz partok elleni rajtaütéseket jelölték meg, illetve a szárazföldi hadműveletek támogatását a közös olasz-osztrák-magyar határ mentén, amely az Isonzó folyótól nyugatra a tengerparttól húzódott a kontinens belseje felé 570 km hosszan. Ezekben a támogató hadműveletekben a hadiflotta gyakorlatilag az a biztos támasz volt, amelyre a front balszárnya támaszkodott, és amely megakadályozta, hogy az olaszok tengeri csapatszállítással megkerüljék és hátba támadják a frontvonalat. Azonban ez a B terv is csak akkor működhetett hatékonyan, ha az osztrák-magyar haditengerészet legalább az Adria feletti uralmat kivívja magának.

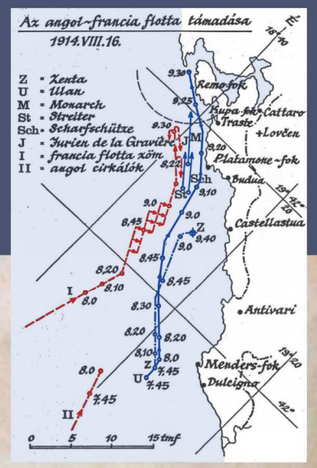
1914-1918 között ezt sikerült is elérni. A háborús években számos sikeres hadműveletet hajtott végre a cs. és kir. hadiflotta. Tengeralattjárói számtalan tonnányi ellenséges hadi- és kereskedelmihajó-teret megsemmisítettek (elsüllyesztették például a francia *Léon Gambetta* és az olasz *Giuseppe Garibaldi*, valamint az *Amalfi* páncélos cirkálókat, harcképtelenné tették a francia *Jean Bart* csatahajót, valamint a birt *Dublin* és *Liverpool* cirkálókat stb.). E hadműveletek sikere hatására a francia egységek a háború négy éve alatt később egyáltalán nem merészkedtek be az Adriára, inkább az Otranto és Valona között kiépített zár mögött várakoztak. Az olasz egységek pedig soha nem kezdeményeztek nagyobb összecsapást az osztrák-magyar flottával, amelynek sorsa ezután a csaknem teljes tétlenség volt. Az Osztrák-Magyar Haditengerészet világháborús teljesítményét értékelve összességében elmondható, hogy – bár az osztrák-magyar haditengerészet mindössze néhány akcióban vett részt, s Olaszország hadba lépése előtt ideje nagy részét polai bázisán töltötte – az olasz hadüzenetet követően a teljes olasz és francia földközi-tengeri erőket egyedül kötötte le, úgy, hogy 1917-ig lényegében sértetlen maradt. Működésének sikerét az USA elnöke számára 1918-ban készített katonai jelentés így ismerte el: „Az Adria gyakorlatilag osztrák-magyar beltenger".

A flotta sikere a Cs. és Kir. Hadsereg teljesítményéhez képest is feltűnő. A közös hadsereg – különösen a keleti fronton – a honvédség és a népfölkelő alakulatok is súlyos gyengeségtől szenvedtek. Ezzel szöges ellentétben a flotta nagyon jól szervezetten működött, tele csupa jó tervezésű hajóval, megfelelően motivált tisztekkel, jól kiképzett legénységgel és Anton Haus személyében Franz Conrad von Hoetzendorf-nál sokkal rátermettebb vezetővel. A flottánál szerencsésen mellőzték a birodalom osztrák és magyar fele között egyébként meglévő ellentéteket, amelyek a szárazföldi hadseregben nagyon is jelen voltak és súlyosan bomlasztották a cseh és horvát elem morálját. A flotta kétségtelenül profitált abból, hogy elutasították a "regionális" szervezésű legénységet és törekedtek az állomány nemzetek feletti jellegének megőrzésére, egy tipikus korabeli hadihajó legénységét ennek megfelelően horvátok, magyarok, osztrákok, csehek és olaszok vegyesen alkották. Egészen 1917 végéig sem dezertálás, sem lázadás nem fordult elő a legénység körében, legfeljebb csak egy-egy hajón, elszigetelt esetekben.

A sikerhez hozzájárult az is, hogy az antant szövetségesek adriai jelenléte a vezetésben és irányításban jelentős koordinációs nehézségekbe ütközött. Az Adriát 11 zónára osztották, amelyek közül a brit tengerészeti hatóság négyért, a franciák szintén négyért, az olasz flotta pedig a maradék háromért felelt. Az eltérő vezényleti struktúrák, nemzeti büszkeség és a nyelvi korlátok megakadályozták a szövetséges tengeri haderő összehangolt alkalmazását, olyan helyzetet teremtve, amely kedvezett a német és osztrák-magyar U-hajók támadásainak. (A *Minas* olasz csapatszállító 870 áldozatot követelő 1917 februári katasztrófája jó példa erre, hiszen az Olaszországból Szaloniki felé tartó hajót a brit zónában torpedózták meg azután, hogy az olasz kísérőhajók a brit zóna határán visszafordultak és a kíséret feladatát átadták a briteknek, a brit kísérőhajók azonban nem értették az olasz üzeneteket.)

3)

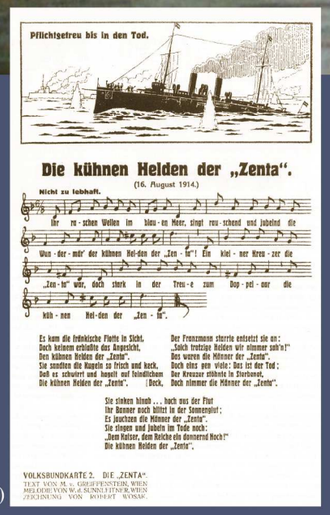
2)



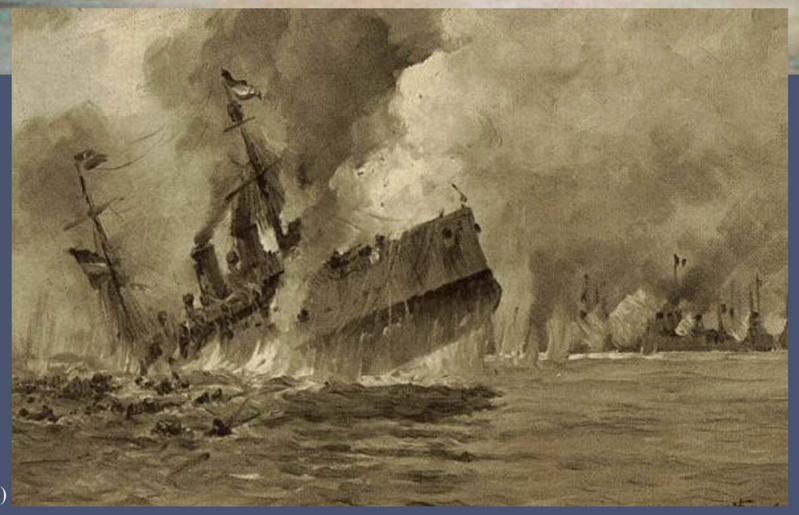
1)

5)

4)



7)



6)

1914 júliusának második felében az osztrák-magyar haditengerészet parancsnokságának számolnia kellett egy esetleges szerb konfliktus lehetőségével. Megkezdődött a mozgósítás. A II. Csatahajó Divízió egységeit Cattaróba irányították, a legdélebbi támaszpontra. Július 24-én indultak meg a támaszpont felé az *„Admiral Spaun" gyorscirkáló*, az *„Uskoke"*, *„Ulan"* és a *„Streiter"* rombolók, a 61T, 66F és 68F torpedónaszádok, valamint az E18, E20, és E21 jelű tengerészeti csónakrepülőgépek. A haditengerészeti parancsnokság sürgette a készülő egységek építését. A sürgetés eredményeként augusztus 1-jén a *„Saida"*, 29-én pedig a *„Helgoland" gyorscirkáló* is szolgálatba állt. Július 28-án az OsztrákMagyar Monarchia hadat üzent Szerbiának. A mozgósítás eredményeként a tengerészeti állomány 33 736 főre duzzadt. A külföldön állomásozó hajókat, a *„Szigetvár"* cirkálót és a *„Taurus"* állomáshajót hazarendelték.

Július 28-án még a hadüzenet éjszakáján a Dunai Flotilla egységei leadták a világháború első lövéseit: a *„Temes"*, a *„Bodrog"* és a *„Szamos"* monitorok 2 óra 20 perckor bombázni kezdték Belgrádot.

Augusztus 5-én Montenegróval is beállt a hadiállapot. Ki kellett üríteni azokat a helyeket, amelyeket a montenegrói ütegek hatótávolságában voltak. Augusztus 8-án a tengeri flotta első hadműveleti napján Montenegró ellen, a *„Szigetvár"* és a *„Zenta"* cirkálók, az *„Uskoke"* romboló valamint a 64F torpedónaszád elkezdte lőni az Antivariban felállított rádióállomást és a környező vasúti berendezéseket és blokád alá vette Montenegrót. A blokádszolgálatot felváltva a *„Zenta"* és a *„Szigetvár"* cirkálók, az *„Uskoke"*, *„Ulan"* és *„Streiter"* rombolók, valamint a 64F, 68F, 72F torpedónaszádok látták el. Augusztus 12-én a Monarchia, Nagy-Britannia és Franciaország között is beállt a hadiállapot. Számolni kellett a nagyobb hatalmak haditengerészetének megjelenésével az Adrián. Augusztus 16-án a *„Zenta"* és az *„Ulan"* volt szolgálatban, amikor két oldalról is számos füstoszlopot észleltek. A két osztrák-magyar hajó Cattaro felé vette az irányt, de gyűrűn csak a gyorsabb *„Ulan"* tudott áttörni. A *„Zenta"* a 11 egységből álló francia és a 8 egységből álló angol hajóhaddal vette fel a küzdelmet. A francia vezérhajó, a *„Courbet"* csatahajó felszólította a hajót, hogy adja meg magát, de Pachner Pál fregattkapitány válaszul felvonta a hadilobogót. Ezzel megkezdődött az egyenlőtlen küzdelem. Az ellenséges erők már messziről lőni kezdték, de a *„Zenta"* csak 10 000 méterről tudta megkezdeni a tüzelést. Egy telitalálat megbénította hajót, ami süllyedni kezdett. 173 tengerész lelte halálát. Aki túlélte, több mint 5 órás úszás után esett montenegrói fogságba.

Augusztus 9. és október 22. között a *„Kaiser Karl VI"*, a *„Kaiser Franz Joseph I."*, a *„Szigetvár"* és a *„Radetzky"* bombázta a cattarói-öböl felett magasodó hegyen található Lovcsen-ütegeket.

Augustus 27-én német nyomásra a Monarchia megszakitotta a diplomáciai kapcsolatokat Japánnal. A Távol-Keleten tartózkodó "*Kaiserin Elisabeth*" osztrák-magyar cirkáló ekkor befutott a kinai Csingtau német gyarmat kikötőjébe. Szeptember 28-án a kikötőt körbezárták a japán és a szövetséges brit seregek és flotta. A "*Kaiserin Elisabeth*" részt vett a kikötő védelmében. A hajó 122 tengerészét, orr-és farlövegét, valamint 4 db gyorstüzelőt a partra vittek. Október 31-én érte őket az első veszteség, amikor 5 matrózt megölt, 4-et pedig megsebesitett egy japán gránát. A hajó gyakori helyzetváltoztatással kerülte, hogy bemérjék. November 1-én a hajó lőszerkészletei kimerültek, ezért másnapra elrendelték az elsüllyesztését, nehogy az ellenség kezére kerüljön. November 7-én Csingtau megadta magát. A cs. és kir. haditengerészek 10 halottat és 10 sebesültet vesztettek. Az életben maradottak - köztük 56 magyar matróz és 2 magyar tiszt - japán hadifogságba kerültek, ahonnan csak 1920-ban térhettek vissza Európába Vita János és Ónody Mihály kivételével, akik a fogságban betegség következtében meghaltak.

November 29-én a Dubois sorhajóhadnagy által parancsnokló *„Cugnot"* tengeralattjáró merészen behatolt a Cattarói-öbölbe. Két hajó azonnal észrevette és lőni kezdte, ezért a tengeralattjáró visszavonult. Nem járt ilyen sikerrel O'Byme sorhajóhadnagy alatt hajózó *„Curie"* tengeralattjáró, amely beakadt egy védőhálóba. A *„Satellit"* és a *„Turul"* észrevette és elsüllyesztette.

1) A francia flotta (pirossal) támadása a "*Zenta*" cirkáló és az "*Ulan*" romboló (kékkel) ellen
2) Az "*Ulan*" romboló, amely parancsot kapott az áttörésre a francia flotta ágyútüzében
3) A "*Zenta*" bátor hősei - korabeli levelezőlap ábrázolása a csata feltételezett lefolyásáról
4) Pachner Pál, a "*Zenta*" parancsnoka
5) A lövések és becsapódások füstjébe burkolózott "*Zenta*" August Ramberg festményén
6) A lengő lobogókkal süllyedő "*Zenta*"
7) A "*Zenta bátor hősei*" cimű dal, amelyet az események emlékére komponáltak

A franciák nem mondtak le arról, hogy ismét felvegyék a kapcsolatot a montenegrói kikötőkkel. Gőzösöket, vitorlásokat indítottak fegyver- és utánpótlás céljából. A vitorlásokat szélcsendben a "*Rumija*", a montenegrói király felfegyverzett jachtja vontatta. Március 1-jéről 2-ára virradó éjjel Meixner Pál fregatthadnagy különítménye, a "*Csikós*", az "*Ulan*" és a "*Streiter*" rombolókkal, elindult, hogy elfogja a "*Rumija*"-t. Akció sikerrel járt, sikerült elzsákmányolni a hajót. A vontatás azonban a viharos tengeren az ellenséges ágyútűzben egyre nehezebbé vált, ezért végül az 57T jelzésű torpedónaszád egy torpedóval elsüllyesztette a jachtot, amely két darabra tört és elmerült.

Április 26-án éjjel 0:10-kor az U-5 tengeralattjáró (Georg von Trapp sorhajóhadnagy) megtorpedózta a "*Léon Gambetta*" francia páncélos cirkálót, amely alig 9 perc alatt elsüllyedt. 574 tengerész és a fedélzeten tartózkodó Sénes ellentengernagy veszett oda a hajóval. Május 2-án a "*Novara*"-nak és a "*Triglav*"-nak két német tengeralattjárót az UB 7-est és az UB 8-ast kellett elvontatnia a Jóntengerig. A "*Triglav*" nem találkozott ellenséggel, a "*Novara*" pedig nagy sebességének köszönhetően áttört a két francia romboló harapófogóján. Eközben a politika terén nagy változások következtek be. Május 4-én Olaszország felmondta a hármas szövetséget a központi hatalmakkal. 1915. május 23-án, pünkösd vasárnap, 15:30-kor Avarna herceg, bécsi olasz nagykövet, átnyújtotta az Olasz Királyság hadüzenetét. Az erőviszonyok megváltoztak. Csatahajókból mindkét ország 15-15-tel rendelkezett. Páncélosokból Ausztria-Magyarországnak 3, Olaszországnak 10 volt. Cirkálóból 7:11, rombolókból 9:33, torpedóhajókból 7:6, torpedónaszádokból 47:128, tengeralattjárókból 7:17 volt az arány.

Ehhez még hozzászámolandók a jelentős francia és brit hajók. A hadüzenet nem érte váratlanul Haus tengernagyot és törzsét. Még a hadüzenet éjszakáján a "*Saida*" vezetésével egy felderítő csoport indul el Pólából, majd egy óra múlva a többi hajó. Közte a "*Habsburg*" csatahajó fedélzetén Anton Haus tengernaggyal. A "*Csikós*" és a "*Velebit*" rombolók behatoltak Ancona kikötőjébe, míg a "*Habsburg*" a kikötő ütegeit és a vasútállomást, a "*Babenberg*" a trafóállomást, az "*Árpád*" három kaszárnyát és a gázműveket lőtte. Az "*Erzherzog Ferdinand Max*" az északi kaszárnyára, a rádióállomásra és a tengeri jelzőkészülékre, az "*Erzherzog Friedrich*" a déli laktanyára és a gyártelepekre, míg az "*Erzherzog Karl"* a parti ütegekre és harmadik kaszárnyára összpontosította tüzét. Ez a támadás megrendítette az olaszokat. A városnak megszakadt az összekötettése a külvilággal és nem tudott időben jelentést tenni az eseményekről. Ezen az éjszakán még öt másik helyen is olasz célpontokat támadtak a császári és királyi hajók.

Május 28-án kellemetlen affér történt. Az U-12-es tengeralattjáró megtorpedózta a kivilágítatlanul hajózó görög "*Virginia*" gőzöst. A kormány kártérítést fizetett a semleges országnak. Június 17-én a "*Sankt Georg*" vezette harccsoport rimini kikötőjét, míg a "*Szigetvár*" a Fano és a Pessaro katonai célpontokra tüzelt. Július 10-én az olaszok a francia "*Bisson*" romboló vezetésével elfoglalták Pelagosa szigetét. 17-én az olasz "*Garibaldi*" és még néhány kisebb hajó megtámadta Ragusát. Az U-4 tengeralattjáró felfedezte őket és feléjük lopakodott. Rudolf Singule sorhajóhadnagy 600 méterről kilőtt két torpedója telibe találta a páncélos cirkálót, ami 3 perc alatt elsüllyedt.

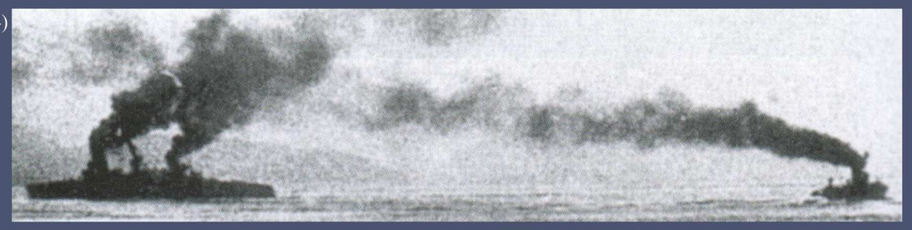
Augusztus 7-én az U-12-es egység Velence kikötőjében aknára futott. Augusztus 13-án az U-3-as tengeralattjárót süllyesztette el a *Bisson*. November 4-én XV. Benedek pápa tiltakozott Velence bombázása ellen, mivel fontos műemlékek sérültek meg. Haus tengernagy válaszában azt írta: "*Ezen indokkal egész Itáliát kímélni kéne*".

Még ebben az évben felszínre hozták az 1914-ben hálóba futott "*Curie*" tengeralattjárót, és U-14-es néven szolgálatba állították. Szerbia megadta magát. A két hónapos hadjárat sikeres volt. Ám az antant hadvezetőség ki akarta juttatni a megvert szerb hadsereg maradványait. Erre az egyetlen lehetőség a tenger volt. Az evakuálás megzavarása, megakadályozása a flottára várt. Ezért az osztrák-magyar hajóhad könnyű egységei támadásokat intéztek az albán kikötők ellen. A december 4-ről 5-re virradó éjjeli támadást a "*Novara*"-csoport hajtotta végre. Összesen 4 tehergőzöst, 10 nagy vitorlást és 5 szállítóhajót süllyesztettek el. Hazafelé még a ágyútűzzel megsemmisítették a francia "*Fresnel*" tengeralattjárót, ami zátonyra futott.

December 28-án indult meg a háború első nagy földközi-tengeri csatája, amit később I. otrantói, vagy durazzói csata néven ismert meg a történelem. A "*Helgoland*" gyorscirkáló kíséretével több romboló indult útnak Durazzo felé. A "*Lika*" romboló behatolt a kikötőbe, ám a sűrű köd miatt a két ellenséges rombolót nem találta meg, azonban egy tehergőzöst és egy vitorlást elsüllyesztett. A parti ütegek lőni kezdték a rombolót, ezért az kicsit kitért balra. Ekkor aknára futott, és hatalmas robbanás rázta meg a hajót. De hajó még tovább tudott menni. Még egy robbanás történt, melyet szintén egy akna okozott. A hajó elől kitérni akaró "*Triglav*" szintén aknára futott. A "*Triglav*"-ot a "*Balaton*" vette vontára, de 6 mérföld múlva lekapcsolta, mert ellenséges hajók tűntek fel a közelben. A "*Helgoland*" riasztotta Cattarót, ahol felfűtötték a "*Kaiser Karl VI*", a "*Budapest*", a "*Novara*" és az "*Aspern*" kazánjait. 13:30-kor feltűnt az ellenséges hajóraj. A brit "*Darthmouth*" és az olasz "*Quarto*" cirkálók és öt francia romboló közeledett a hajók felé. Az első lövések 14:00 óra körül dördültek el. A "*Helgoland*"-ot több találat érte, de a hajók egérutat nyertek és sikerült áttörniük.

1) A "*Léon Gambetta*" páncélos elsüllyesztése
2) A "*Habsburg*" csatahajó Anconát bombázza
3) A "*Novara*" cirkáló Porto Corsinit lövi
4) A "*Garibaldi*" elsüllyesztése korabeli fotón
5) A "*Garibaldi*" elsüllyesztése korabeli képeslapon

4)

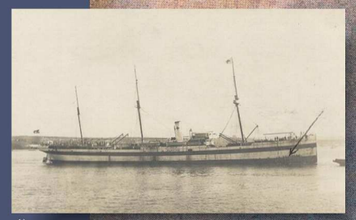


5)

2)

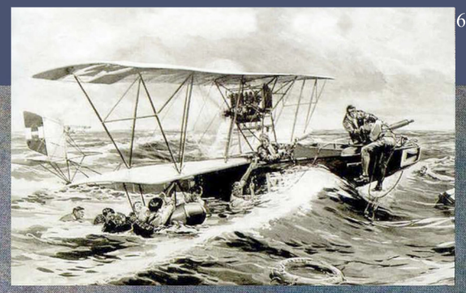
3)

1)

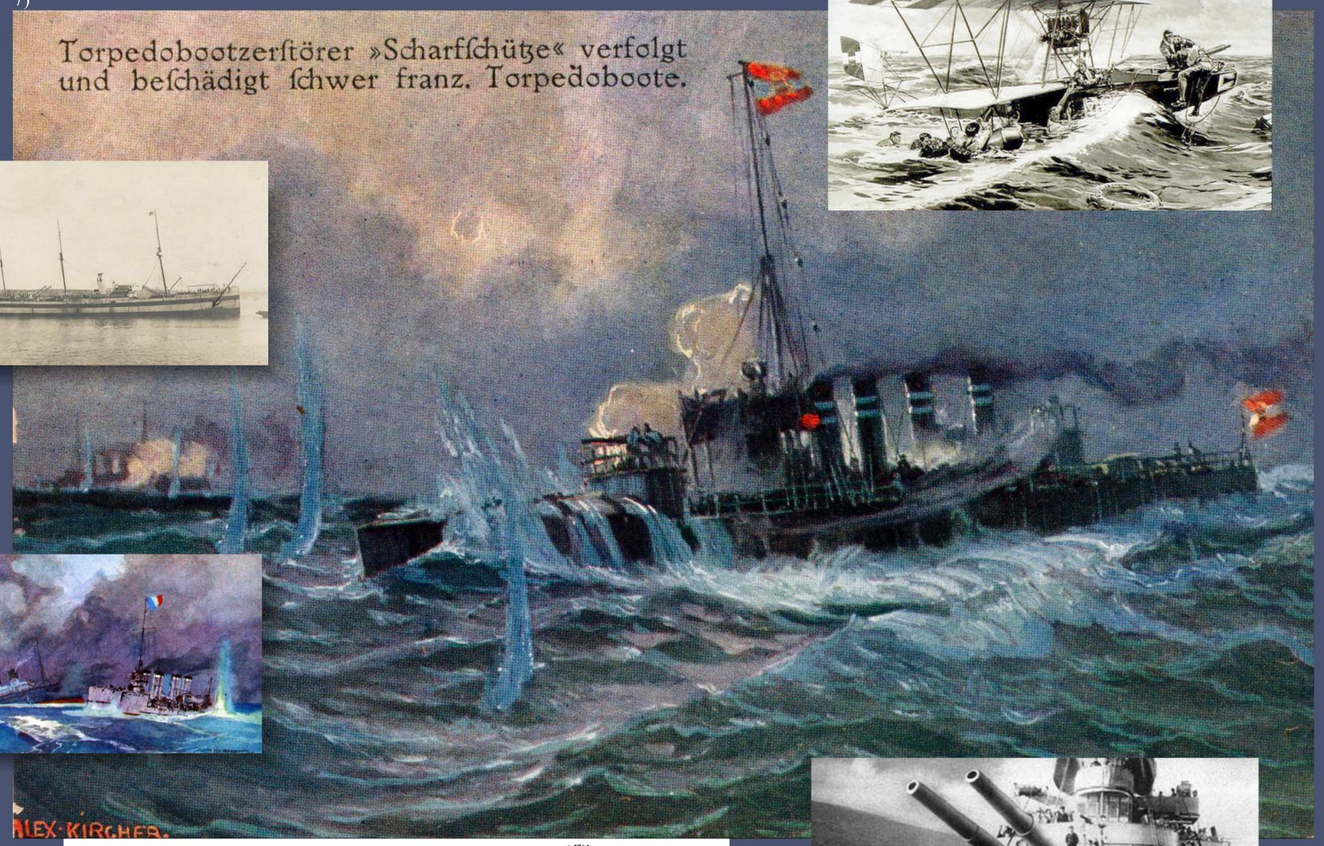


4)

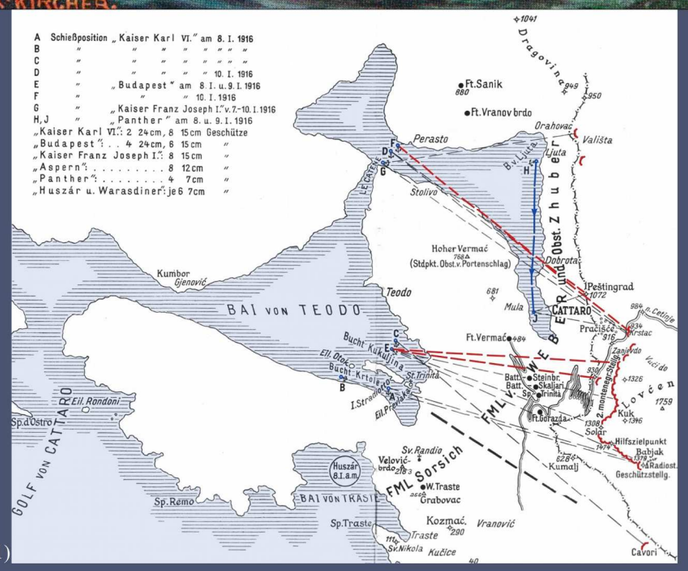
5)



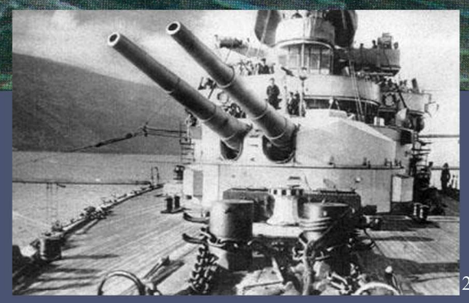
6)



7)



1)



2)

3)

Szerbia veresége ellenére Montenegró még nem adta fel a háborút. Főleg a Cattarói-öböl felett található ütegek okoztak sok gondot az osztrák-magyar hajóknak. A vezérkar szárazföldi és tengeri támadást rendelt el. A hadihajók az *„Aspern"*, a *„Budapest"* és a *„Kaiser Karl VI"* január 8-án elfoglalták tüzelőállásaikat. Másnap megindult a roham. A *Lovcsen-ütegek* voltak a legveszélyesebbek, de egyik hajót sem találták el. A hadsereg bevette a fővárost, Cetinjét, igy Nikita király kénytelen volt letenni a fegyvert.

Február 25-én a hadsereg elfoglalta az albániai Durazzót (ma: Düres), így a haditengerészet újabb támaszpontot szerzett. Március 18-án az U-6-os tengeralattjáró elsüllyesztette a francia *„Renaudin"* rombolót. Még aznap a szintén francia *„Ampére"* búvárnaszád, nem törődve a vöröskereszt-jelzéssel, megtorpedózta az *„Elektra"* osztrák-magyar kórházhajót, de az nem süllyedt el. Az ellenséges egységek a teherhajókat sem kímélték. Az olaszok új motoros naszádjai, a MAS-ok, több osztrák-magyar szállítóhajót elsüllyesztettek. Az U-15-ös búvárnaszád június 23-án elsüllyesztette az olasz *„Citta di Messina"* segédcirkálót - amely 2.800 katonát szállitott az Albániában harcoló olasz csapatok megerősitésére - és a védelmét ellátó francia *„Fourche"* rombolót. A naszád parancsnoka a budapesti születésű Fächndrich Frigyes sorhajóhadnagy, második tisztje Tóth István fregatthadnagy, harmadik tisztje Ricsóváry Sándor fregatthadnagy volt. Amikor kiderült, hogy a két elsüllyedt hajó összesen egy mentőcsónakot tudott csak a vizre tenni, az U-15-ös - nem törődve az antant egységek hamarosan várható érkezésével - a felszinre emelkedett és a saját mentőladikját, valamint az összes mentőövét és minden egyéb nélkülözhető úszó tárgyat a vizbe dobott, hogy a túlélők megkapaszkodhassanak. A mentéssel annyi időt töltött, hogy mire ismét alámerült, az ellenség közeledő hadihajói már csak 2.000 méternyire voltak.

Tengeralattjáróink kijutása az Adriáról a Földközi-tengerre idő közben egyre több nehézségbe ütközött. A fokozódó tengeralattjáró-tevékenység hatására még 1915. májusában döntöttek úgy az antant szövetségesek, hogy 50 db felfegyverzett halászhajót küldenek az Adria déli kapujába, az Otrantói-szorosba, hogy ott maguk után vontatott hálókkal fel-le cirkálva akadályozzák a tengeralattjárók forgalmát. Az első halászgőzösök 1915. szeptember 22-én álltak szolgálatba. Ezzel megkezdődött a később hiressé/hirhedté vált "otrantói zár" kiépitése. Tengeralattjáróparancsnokaink megszaporodott jelentései nyomán a flottaparancsnokság elhatározta, hogy lazit a záron. 1916. július 8-án ezért a *„Novara"* cirkáló Horthy Miklós sorhajókapitány vezetésével betört az Otrantói-szorosba, ahol két őrjáratozó gőzöst süllyesztett el. Ugyanezzel a céllal portyázott a szoros környékén december 26-án a *„Scharfschütze"* romboló vezette romboló-kötelék is, amely heves harcba keveredett a halászgőzösökre vigyázó olasz és francia rombolókkal. A rossz időjárási és látási viszonyok mellett vivott éjszakai ütközetből mégis az osztrák-magyar kötelék került ki győztesen, mivel a franciák szerint: "... nagyon jól manővereztek, és annak ellenére, hogy hátrányban voltak, ragyogóan és bátran vágták ki magukat". A "*Scharfschütze*" több magyar lövegkezelője - Budás és Kovács - is kitüntette magát (előbbi a "*Velebit*" rombolónkra irányuló ellenséges fényszórók szétlövésével megmentette a "*Velebit*"-et, utóbbi pedig a "*Scharfschütze*"-t üldöző "*Casque*" romboló kazánházaiban ért el jelentős találatokat, amelyek miatt a "*Casque*" sebessége lecsökkent és nem üldözhette tovább a "*Scharfschütze*"-t). Az ütközetben saját hajó nem sérült (csak a "*Dinara*" egyik kazánjában keletkezett kisebb havaria), a francia *„Riviére"* és *„Casque"* rombolók viszont komolyabb sérüléseket szenvedtek el (amelyeket súlyosbitott, hogy az akcióba késve bekapcsolódó olasz "*Abba*" romboló a helyszinre érve a sötétben beléjük rohant). Az akció merőben szokatlan az egész első világháború történetében: az éjszakai ütközetekre eleve ritkán került sor, itt viszont olyan gyorsan (22 csomós és mégnagyobb sebességgel) mozgó kisméretű egységek vivtak egymással, amelyek ráadásul közvetlen közelből - olykor mintegy 100 méterrről - lőttek egymásra.

Az év folyamán sor került még egy rekordra: szeptember 15-én az L-135 jelzésű haditengerészeti vízirepülőgép vízibombákkal hullámsírba küldte a francia *„Foucault"* tengeralattjárót. Ez volt az első eset a világtörténelemben, hogy repülőgép elsüllyesztett egy a felszin alatt, lemerülve haladó tengeralattjárót. Repülőseink Walter Zelezny és báró Otto Klimburg fregatthadnagyok érdemeit azonban növeli, hogy gépükkel a vizre szállva ezúttal is megmentették a túlélőket.

1) A Lovcen elleni osztrák-magyar hadműveletek vázlata. A "*Budapest*" lövései piros szaggatott vonallal.
2) A "*Budapest*" éltornyának 24 cm-es lövegei maximális csőemelkedés mellett is csak a hajótest megbillentésével tudták elérni az 1.000 m feletti hegyi célokat.
3) A "*Monarch*", a "*Wien*" és a "*Budapest*" a Cattarói-öböl védelmében.
4) A nemzetközi hadijoggal ellentétesen megtámadott "*Elektra*" osztrák-magyar kórházhajó. A nyil a torpedótalálat helyét mutatja.
5) A "*Citta di Messina*" csapatszállitónak hazsnált olasz óceánjáró és a rá vigyázó "*Fourche*" romboló elsüllyesztése.
6) Az elsüllyesztett "*Foucault*" tengeralattjáró legénységét kimentő L-135-ös hirdoplán.
7) Az Otrantói-szorosban vivott ütközetek egyik első összecsapása: A "*Scharfscütze*" osztrák-magyar romboló harcban a "*Riviére*" és a "*Casque"* francia rombolókkal.

Az Otrantói-szorsban létesült blokád kiépítésére eredetileg azért került sor 1915-1916 folyamán, mert amikor 1915 februárjában a Földközi-tenger keleti végében megkezdődött a Dardanellák ostroma, az addig elsősorban a brit szigetek körül összpontosuló német tengeralattjáró-tevékenység súlypontja is áthelyeződött a Mediterráneumba. Több nagy német U-boot érkezett Polába a tengeren és néhány kisebb, alkatrészeire szedve, vasúton. Az így megerősített osztrák-magyar tengeralattjáró-flotta ellen - a Törökország elleni felvonulás biztosítására - hozták létre a zárat.

Kezdetben csak néhány felfegyverzett halászhajó látta el a blokádszolgálatot, amelyek 20 m-es mélységben 1.000 m hosszú, érintőszarvas aknákkal megtűzdelt halászhálót húztak magukkal lefel a szorosban, remélve, hogy beleakad egy óvatlan tengeralattjáró. Amikor a tengeralattjáró-tevékenység az év végéig sem csökkent, 18 felügyeleti zónára osztották fel a Földközi-tengert, ahol brit, francia és olasz hadihajók járőröztek. 1916 februárjában azonban még mindig kénytelenek voltak tudomásul venni, hogy a tengeralattjárók elsüllyesztette hajók száma nemhogy csökkent volna, de nőtt; a tengeralattjáró-veszély nagyobb, mint volt. Ekkor merült fel először az Otrantói-szoros fizikai lezárásának gondolata. A halászhajók tevékenységének körzetét először 15, majd 50, végül 80 mérföld széles sávban határozták meg, és torpedónaszádokkal, cirkálókkal egészítették ki. A megfigyelés pontosságát Korfuról, Valonából és Otrantóból felszálló repülőgépekkel tökéletesítették. 1917 áprilisában pedig megkezdték az Otranto városától a Korfuhoz közeli Fano-szigetig húzódó, 66 km hosszú, szilárd hálórendszer kiépítését. A rendszer 2.200 m hosszú elemei 50 m mélyre nyúltak a tengerfelszíne alá. A hálók felső pereme 10 m-rel volt a vízszint alatt. Az egész rendszert több mint 400 bója és 100 horgony rögzítette. A blokádot (hadihajókkal történő őrzést) tehát felváltotta a tengerzár (a szoros fizikai lezárása). A rendszert csak nagy türelemmel és kitartással lehetett kijátszani. Az átjutni próbáló tengeralattjárók sohasem tudhatták, mikor éri őket támadás. Mindez a bevetésről érkező, elcsigázott legénység számára annyira megnehezítette a hazatérést, hogy 1917. május 15-én a cs. és kir. hadvezetőség a zár áttörésére adott utasítást.

Az akcióra a három legmodernebb hajót, a „*Novara”-t*, a „*Helgoland”-ot* és a „*Saida”-t* szemelték ki. Őket a „*Csepel”* és a „*Balaton”* rombolók, valamit a 5 tengerészeti repülő és 2 tengeralattjáró támogatta. A hadművelet megtervezésével és irányításával Horthy Miklóst bízták meg. A cirkálók feladata a szorosban a zárt őrző hajók megsemmisítése, a rombolóké pedig az albán partok előtti elterelő hadműveletekkel az ellenség figyelmének elterelése volt. A tengerészeti repülők az ellenséges hajók felderítését és bombázását végezték, a tengeralattjárók pedig az antant hadihajók várható útvonalán álltak lesben. Ezzel a Horthy-tervezete hadművelet volt az első háromdimenziós (légi-tengeri-tengeralatti) ütközet a történelemben. A hajnali 03:26-tól délután 17:30-ig tartó hadműveletek teljes sikerrel zárultak (az antant 83 halottjával, 14 elsüllyedt és 5 megrongálódott hajójával a Monarchia 15 halottja állt szemben), a cs. és kir. hadiflotta nem vesztett hajót, bár a „*Novara”* a kondenzátorát ért találat miatt mozgásképtelenné vált, a „*Saida”* orrát pedig átlőtték. A támadást vezető nagybányai Horthy Miklós sorhajókapitányt aki az ütközetben 5 gránátszilánktól súlyosan megsebesült a fején, ennek ellenére tovább irányította a köteléket a legnagyobb osztrák-magyar hadvezérekkel, sőt magával Tegetthoff-fal együtt emlegették. Az osztrák-magyar hadihajók, miután ők okoztak súlyosabb veszteséget az ellenségnek, komolyabb veszteség nélkül hazatértek. Kiderült, hogy - bár a tüzérségi és létszámfölény az ellenségé - a sebességi fölény kétségkivül az osztrák-magyar egységeké, vagyis bebizonyosodott, hogy a hasonló, gyors egységekkel végrehajtott zártörő támadások sikerrel kecsegtetnek mindaddig, amig sikerül elkerülni, hogy az ellenség a saját hajók és a támaszpontjuk közé férkőzzön. Sőt egyértelművé vált, hogy a keskeny Adrián egyedül ez a fajta - könnyű egységekkel végrehajtott gyors rajtaütésekre és nehéz egységekkel támogatott visszavonulásra épülő - tengeri hadviselés lehet sikeres. Ez a taktika később arra inditotta Horthyt, hogy 1918 nyarán megtervezze az addigi legnagyobb osztrák-magyar haditengerészeti vállalkozást, az ún. Korfu-hadműveletet, aminek az volt a célja, hogy az Otrantói-szorosban műveletező könnyű egységeinkre támadó és őket Cattarótól elvágni igyekvő nehéz antant egységeket megsemmisitse.

Aharmadik otrantói ütközet haditengerészetünk világraszóló fegyvertényévé vált (pl. az Egyesült Államok Haditengerészeti Akadémiáján a mai napig tananyag). A tengerzár megszűnésével pedig tengeralattjáróink zavartalanul kifuthattak a Földközi-tengerre. Június 9. és október 19. között 16 különböző hajót küldtek a hullámsirba. Június 9-én a Robert Teufl von Fernland parancsnoksága alatt haladó U-27-esnek (második tiszt Hardy Kálmán, harmadik tiszt Déry Ernő) a japán "*Sakaki*" rombolót is sikerült megtorpedózni. Ezzel a Monarchia megfizetett Japánnak a "*Kaiserin Elisabeth*"elsüllyesztéséért. Az év hátralévő részében a flotta egységei a szárazföldi harcokba is beavatkoztak. Október 24-én a hadsereg áttörte a Rombon és Auzza közötti védelmi vonalat, ezért az olaszok egészen a Piave-folyó vonaláig vonultak vissza. Az osztrák-magyar hadsereg előrenyomulásának támogatására ezért november 16-án a „*Wien”* és a „*Budapest”* partvédő csatahajók tűzharcot vívtak a cortellazoi olasz parti ütegekkel. A két hajó nagy veszélyt jelentett az olasz frontra, ezért a velencei főparancsnokság elrendelte a két hajó elsüllyesztését. Két MAS-naszád december 9-án megközelítette a Trieszt melletti muggiai kikötőt. A „*Wien”* két találatot kapott és öt perc alatt elsüllyedt. A „*Budapest”* sértetlen maradt.

1) Az Otrantói-szorosban kiépült antant tengeri zár
2) Horthy Miklós sorhajókapitány, az 1917 májusi támadás tervezője és vezetője
3) A rombolók támadása az olasz konvoj ellen, hajnali 03:26-kor
4) A cirkálók támadása a szorosban járőröző halászgőzösök ellen, hajnali 04:20-kor
5) A hazatérő cirkálók és az útjukat álló antant főerők ütközete 09:30-tól 12:07-ig
6) A "*Novara*" mesterséges ködöt fejleszt manőverei álcázására 09:38-kor

1)

6)

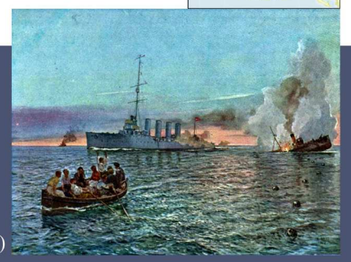
2)

Horthy Miklós sorhajókapitány

Az első felvonás – a cirkálók harca:

1917.02.-03.-05.10.: a cirkálóraj összevonása Cattaróban
1917.05.13.: a támadási parancs elláttása
1917.05.14.: kifutás (19:45-kor)
1917.05.15.: szétválás (01:15-kor)
1917.05.15.: egyesülés (07:30-kor)
Nagy kockázat: a támadó egységek Brindisivel a hátukban és megosztva operálnak. Előny: a megosztottság az antanttól is elmondható.

1) **03:50** – Az ellenség első optikai észlelése a HELGOLAND által.
2) **04:20** – A SAIDA kizárt nyit.
3) **04:25** – A HELGOLAND megfordult és kizárt nyit.
4) **04:32** – A MIRABELLO egy elfogott csónakszemélyről értesül a támadásról és dönnek inkább.
5) **05:00** – Az első FBA felszáll Valonából.
6) **05:23** – A NOVARA fordulat vezényel. A cirkálók a tárolószás port felé mennek.
7) **06:29** – A MIRABELLO utoljára észlel a NOVARA-t és megnyitul tűz.
8) **06:30** – A Valonából felszáll FBA érkezi, majd bombázza a NOVARA-t.
9) **07:10** – A MIRABELLO lőszer nyit a kiszakadó NOVARA-ra.
10) **07:17** – A NOVARA utálta fogja a MIRABELLO-csoportot, amely kőler és tárolóvitt kezd, tevékenysége a visszáta lapossárfárlásra korlátozódik.



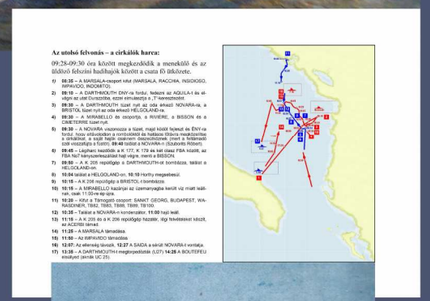
4)

A második felvonás – a rombolók harca:

Az ellenség megzavarására rombolók és cirkálók két párhuzamos hadműveletet terveznek. A rombolók feladata a konvojzavarás, a rárohás, az ellenség összezavarása és a visszaütés – erőbáztatny esetén – a túlerő elvonása a cirkálókról. A Kamborhoel felszálló gépek felderítése és megfigyelést végeznek a hajók számára, segítik a tűrvezetést.

1) **03:20** – Az osztrák-magyar rombolók egy díszes felkínó csaló konvojra támadnak (SCHISK, VETTA, BERSAGLIERE, CARNICCIO).
2) **03:40** – A szétszórt ellenséges rombolókat egy erős csapat kezdeti a szétszórt, a szőjt hajók szétszórt csoportokban vonul a fedőszárd felé. Ezzel a szétszórt ellenséges rombolókat szétszórja.
3) **04:40** – A szétszórt ellenséges rombolókat szétszórja a bevetett hajók (amelyek gépkárot szenvedtek).
4) **04:50** – A szétszórt ellenséges rombolókat szétszórja a bevetett hajók (amelyek gépkárot szenvedtek).
5) **05:00** – Rombolókat felszáll a K 177 és a K 179 jéli riensa-Brandenburg repülőtérre.
6) **06:40** – A K 153 és a K154 jéli repülőtérre is felszáll.
7) **08:10** – Az AQUILA tűzet nyit a BALATON-ra.
8) **08:15** – A K 205 és K 206 jéli repülőtérre is felszáll.
9) **08:20** – A CSEPEL egy 10:cm-es gránátja megérkezik az AQUILA-t.
10) **08:20** – A CSEPEL Durazzóval a saját parti ütegek tűzkörülöte ar és ezen a NOVARA-val, de inkább az ütközte ügy a rombolóket akarja megszabadítani, hogy szigorúan szétszórjanak Cattarótól.
11) **09:10** – A KOSTOS-ra a SCHIAFINO fellegy a rombolók utcázásával.
12) **09:11** – A DARTMOUTH ÉNY-ra fordul, felszáll az AQUILA-t és 09:30-kor a NOVARA-val szemben megáll.
13) **09:45** – Az utolsó kárelvi a BERNOULLI lerpodál indít a BALATON-ra.
14) **13:45** – A rombolók szétszórjuban horgonyt vetnek Gjenovában.

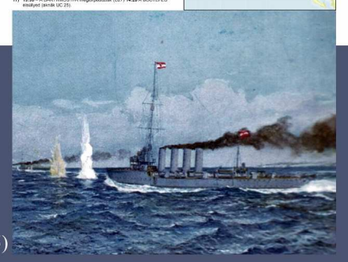
3)



Az utolsó felvonás – a cirkálók harca:

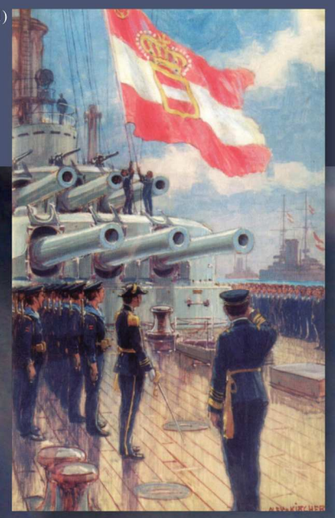
09:28-09:30 óra között megkezdődik a menekülő és az üldöző délszíni hadihajók közötti a csata fő ütközete.

1) **08:00** – A MARSALA-csoport rátér SWASLA, PAGONA, INSIDIOSO, IMPAVIDO, INDOMITO.
2) **09:10** – A DARTMOUTH ÉNY-ra fordul, felszáll az AQUILA-t és elvágjuk az utat Durazzóba, ezzel kénszerítve a „T” szerepcsinit.
3) **09:30** – A DARTMOUTH tüzet nyit az utolsó erőszál NOVARA-ra, a BRISTOL tüzet nyit az utolsó erőszál HELGOLAND-ra.
4) **09:35** – A NOVARA és a HELGOLAND az csoporta, a RIVIERE, a BISSON és a DEMETRIOS tüzet nyit.
5) **09:38** – A NOVARA vezérszóz a tüzet, majd kizárt fejlesztő és ÉNY-ra fordul, hogy szétszórjuban a rombolókat és hatásos füstöcs mesterszerűen a cirkálóra, a szőjt hajók szétszórjuban csapnak a rombolókat. Ezzel a szétszórt ellenséges rombolókat szétszórja a bevetett hajók (amelyek gépkárot szenvedtek).
6) **09:45** – Légifaro kezdődik a K 177, K 179 és két class FBA tüzet, az FBA NIZ tekinszerkezeszüket hagt vége, mentő a BISSON.
7) **09:50** – A K 205 repülőgép a DARTMOUTH-ra szorítódza, tálálot a HELGOLAND-ot.
8) **10:04** tartott a HELGOLAND-on. **10:10** Horthy megszétesszi.
9) **10:15** – A K 206 repülőgép a BRISTOL-t bombázza.
10) **10:18** – A MIRABELLO hajóinak az üzemanyaga került víz miatt leállítódik. A MIRABELLO
11) **10:20** – Attól a Tánogató csoport: SANKT GEORG, BUDAPEST, WASSERER, TIBIS, TIBIS, TIBIS, TIBIS.
12) **10:30** – Tartott a NOVARA-n kondenzátor. **11:00** hajó leáll.
13) **11:10** – A K 205 és a K 206 repülőgép hazatér, ügy felvétesszi kézjét, az ACETISI tárnak.
14) **11:20** – A MARSALA tartadása.
15) **11:50** – Az RIPAVIRCO tartadása.
16) **12:07** Az ellenség tárolók. **12:27** A SAIDA a sárát NOVARA-t vontatja.
17) **13:30** – A DARTMOUTH-t megtorpedózták (L07) **14:28** A BOLITFEU elsüllyedt (akrób UC 25).



5)

1)



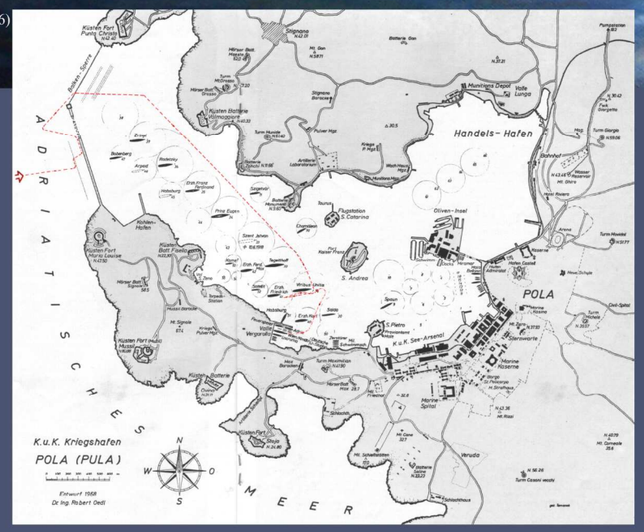
1) 1918. október 31. 16:45: a lobogó bevonása a "*Viribus Unitis*" fedélzetén
2) Rosetti és Paolucci aláaknázzák a "*Viribus Unitis*"-t
3) A "*Viribus Unitis*" elsüllyedése festményen
4) A "*Viribus Unitis*" elsüllyedése korabeli fotón
5) A robbantáshoz használt mágneses akna - "mignatta" - modellje Milánóban
6) Rosetti és Paolucci útja a polai öböl bejáratától a "*Viribus Unitis*"-ig
7) Giovanni Raffaele Rosetti
8) Raffaele Paolucci

3)

2)

5)

6)



7)

8)

4)

1918 eleje az osztrák-magyar tengeralattjárók sikereit hozta. Január 1-jén az U-40-es Málta közelében a brit „*Sandon Hall”* gőzöst, január 22-én az U-27-es három kereskedelmi hajót küldött hullámsírba. A veszteségek nyomán az antant-vezetés február 8-9-i római konferenciáján az otrantói zár újjáépítéséről döntött.

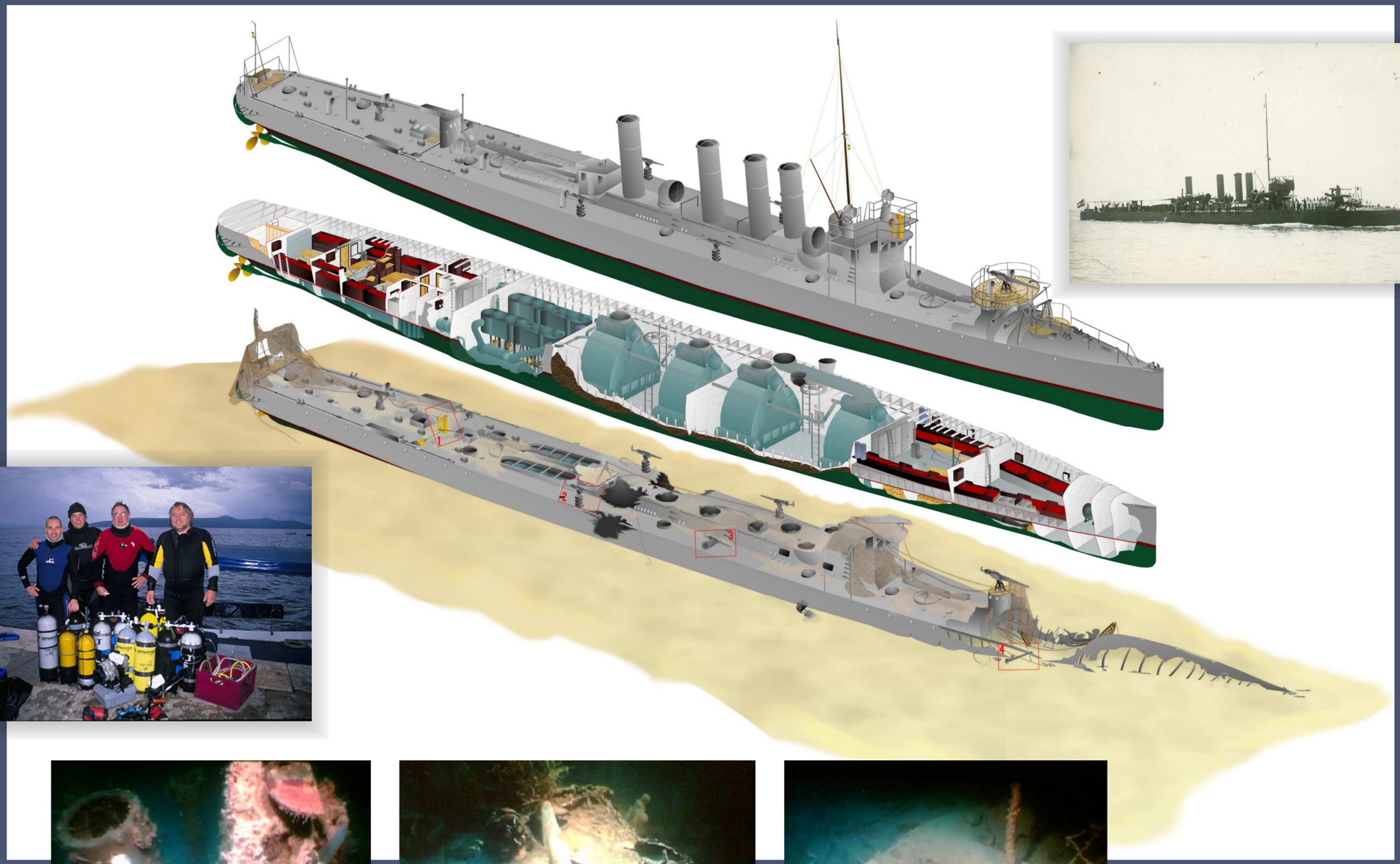
Közben munkássztrájk volt a polai Arzenálban január 22-én. Eszméit az arzenálmunkásokkal dolgozó matrózok a hajókra is magukkal vitték. Amikor az Arzenál cattarói üzemében hasonló megmozdulás volt, február 1-én a cattarói hajók legénysége is a sztrájk mellé állt. A háború végén már jellemzően rossz ellátási körülmények miatt a matrózok néhány hajón átvették az uralmat és különböző szociális követeléseket terjesztettek a parancsnokság elé (jobb élelem és ruházat, a háború befejezése, stb.). Tárgyalások kezdődtek, ám a III. Csatahajó Divíziót Polából sürgősen Cattaróba rendelték Karl Seidensacher ellentengernagy vezetésével. Közben a *„Sankt Georg”* páncélos fedélzetén Központi Matróztanács alakult, amelynek elnöke, Franz Rasch hajómester és Anton Sesan tengerész zászlós felszólította az összes hajót, hogy álljon a lázadás mellé, különben löni fognak. Rádión próbáltak kapcsolatba lépni a Monarchia cseh és délszláv szeparatista mozgalmaival, ez azonban nem sikerült, mert a rádiós idejében üzemképtelenné tette a rádiót. Ekkor Olaszországba akartak hajózni. A matrózok szociális követelésekből táplálkozó mozgalmát tehát felkelésből nyílt lázadásba fordították. A matrózok azonban csak éhesek voltak, nem árulók: Február 2-án több hajó a külső öbölbe távozott, másokon pedig visszaadták a tisztek szabadságát. A lázadás magától elült: Rasch és Sesan látva a matrózok hűségét, egy éjszaka ellopott hidroplánnal Olaszországba menekült. Mire február 3-án a csatahajók Cattaróba értek, már csak a „*Sankt Georg*”-on lengett a vörös lobogó, ám a túlerő láttán az utolsó felkelők is megadták magukat. Aznap teljesen helyreállt a rend. A közvélekedéssel ellentétben Horthy Miklós a lázadás leverése miatt sem ekkor, sem később nem járt Cattaróban. Az Otrantónál szerzett sebesülése miatt Bécsben műtötték, majd Polában átvette a „*Prinz Eugen”* parancsnokságát. Az uralkodó az ítélkezést egyébként is kivette a flotta kezéből és a szárazföldi hadsereg tisztjeiből összeült hadbíróságra bízta (hogy a matrózoknak ne legyen okuk haragudni a saját tisztjeikre). Az ún. „megtorlás” sem volt kegyetlen: a 40 kiszabott halálos ítéletből csak 3-at hajtottak végre. A többieket a börtönhajóvá alakított „*Babenberg*”-re vitték.

Az uralkodó leváltotta az idős Maximilian Njegovan tengernagyot és utódjául a fiatal és energikus Horthy Miklóst nevezte ki. Márciustól nyár elejéig amíg újra kiépült az otrantói zár az osztrák-magyar tengeralattjárók 6 ellenséges hajót süllyesztettek el. Ám a flottát is érte veszteség. Április 16-án a „*Streiter”* rombolóval összeütközött a „*Petka*” gőzös és elsüllyesztette azt. Nyárra az otrantói zár helyreállt: 40 brit romboló, 76 felfegyverzett halászgőzös, 26 brit tengeralattjáróvadász és egy amerikai tengeralattjáróvadász-flottilla őrizte a szorost. Horthy elhatározta, hogy ismét megsemmisíti a zárat. Meglepetésre alapozott tervébe ezúttal a csatahajók köztük a legújabb „*Szent István”* is bekerültek. A terv szerint az osztrák-magyar támadó ék cirkálói rövid akciót követően a honfoglaló magyarok harcmodorához hasonlóan menekülést színlelve maguk után csalták volna a Brindisiből kifutó üldöző egységeket egyenesen a távolabb lesben álló osztrák-magyar csatahajók elé, amelyek az ütközetet után kitörtek volna a Jón-tengerre, hogy megütközzenek a hátramaradt antant egységekkel. A flotta június 8-án futott ki. Horthy a „*Viribus Untis”-ról* vezette a támadást. Június 9-én két MAS futott ki Anconából. Másnap már hazaindultak az őrjáratból, amikor füstoszlopot észleltek. A két MAS 300 méterre közelítette meg a „*Szent Istvánt*”, majd a torpedóikat kilőve elmenekültek. A sérült hajón mindent megtettek a mentés érdekében. Megfeszített munka árán még három óra hosszat a víz szinén tartották. Ezalatt a „*Tegetthoff”* megkísérelte partra vontatni, de sikertelenül. Végül a „*Szent István*” reggel 6 óra 10 perckor felborult és néhány perc múlva elsüllyedt. Június 10-ét az olasz haditengerészet ünnepnappá, majd 1939-ben Benito Mussolini hivatalos nemzeti ünnepé nyilvánította.

E csapás ellenére a flotta aktív maradt. Október 2-án, amikor antant hajók megtámadták Durazzo kikötőjét, az U-31-es búvárnaszád sikeresen megtorpedózta és elsüllyesztette a brit „*Weymouth”* cirkálót. A flotta sikerei azonban nem tudták megváltoztatni a tényt, hogy a központi hatalmak elveszítették a háborút. A Monarchia minden fronton visszavonult (jellemzően nem vereség, hanem a sok dezertálás miatt). 1918. október végén az uralkodó utolsó kísérletet tett a birodalom megmentésére: felhívta a Monarchia népeit, hogy hozzák létre Nemzeti Tanácsaikat, s azok közösen állapítsák meg az Ausztria-Magyarország helyén létrehozandó új, nemzeti etnikai alapú szövetségi állam alkotmányát. Egyúttal gesztusokkal igyekezett a birodalomban maradásra bírni az egyes nemzetiségeket: október 31-én (a parancstovábbítás lassúsága miatt Cattaróban csak másnap reggel 08:00 órakor) a teljes flottát átadta a délszlávoknak, az uralkodó nemes, de elhibázott proklamációja által legitimált Nemzeti Tanácsok azonban sorra mondták ki a Monarchiától való elszakadást. Az átadási ceremóniára Polában, a „*Viribus Unitis*” flotta-vezérhajó fedélzetén került sor, ahol a flotta főparancsnoka, Horthy Miklós altengernagy írta alá az átadási jegyzőkönyvet. Bár a délszláv nemzeti Tanács küldöttei mohón sürgették, Horthy ragaszkodott hozzá, hogy a lobogó bevonására aznap is csak az előírt időben, napnyugtakor kerülhet sor, ami akkor 16:45-kor következett be. Ezt követően a haditengerészet hajóin a délszláv tengerésztisztek vették át az irányítást (akik a német és a magyar tengerészeknek azonnal megtiltották, hogy a hajókra lépjenek, ezzel a legénységük kb. felét elvesztett hajók harcképtelenné váltak). IV. Károly utolsó gesztusként Horthy Miklóst előléptette altengernaggyá.

Másnap hajnalban olasz búvárok tapadóaknákkal elsüllyesztették a horvát legénysége javaslatára időközben „*Frankopan*”-ra átkeresztelt „*Viribus Untis*”-t. Giovanni Raffaele Rosetti a hadbalépés óta arra vágyott, hogy az egyik ellenséges flottabázison végrehajtott látványos akcióval írja be a nevét a történelembe. Tudta: ha valóban sikerül elsüllyeszteni egy hajót a saját támaszpontján, az nemcsak az ellenséges hajók számát csökkenti, hanem az ellenfél harci morálján is végzetes sebet üthet. (a sors fintora, hogy már csak a „földön fekvő oroszlánba” tudott belerúgni). 1918. október 31-én éjjel Rosetti és társa, Raffaele Paolucci, a MAS 94, 95 jelű naszádokon 1 000 méterre megközelítette a polai hadikikötőt. A magukkal vitt mágneses tapadóaknákat a kikötő közelében kirakva, úszva közelítették meg a „*Viribus Unitis*”-t. Ahhoz, hogy bejussanak a kikötőbe, három torpedóelhárító acélhálón kellett átverekedni magukat. Drótvágóval dolgozva csak éjfél után vágták át a harmadik hálót is, majd november 1-én hajnali egy órakor végeztek az aknák rögzítésével. Mindkettőt a hajó oldalán, mélyen a vízvonal alatt helyezték el. Amikor végeztek már hajnalodott. Az őrség közben észrevette az átvágott hálókat a kikötő bejáratánál és keresni kezdte a békaembereket. Mindenfelé fényszórók pásztáztak és végül egy motorcsónak észrevette és elfogta a menekülő olaszokat, akiket a vezérhajó fedélzetére vitték, ahol az elkerülhetetlen vég tudatában, büszkén közölték Janko Vukovic de Podkapelsy sorhajókapitánnyal, hogy aknákat helyeztek el a hajó oldalán. Azonnal megkezdték a kiürítést, de az aknák csak nem akartak felrobbanni. A legénység már éppen visszakapaszkodott a fedélzetre, amikor az időzítő-szerkezet hibája miatt csaknem háromórás késéssel 04:45-kor bekövetkezett az első detonáció.

Aznap vége volt. Tengerészek ezreit eresztették szélnek egyetlen délután, a tengerre alapozott karrierek roppantak meg néhány óra leforgása alatt, a tenger mellett született németeknek és magyaroknak tiltották meg örökre, hogy a szülőföldjükre lépjenek: egy új és számukra ismeretlen Ausztriában és Magyarországon kellett mindent újrakezdeni. Túl fájdalmas alkalmazkodás volt: a tengerről hazatértek soha többé nem, legfeljebb nagyritkán és akkor is csak keveset beszéltek arról, amit a „rot-weiß-rot” alatt a tengeren átéltek.



1)

2)

3)

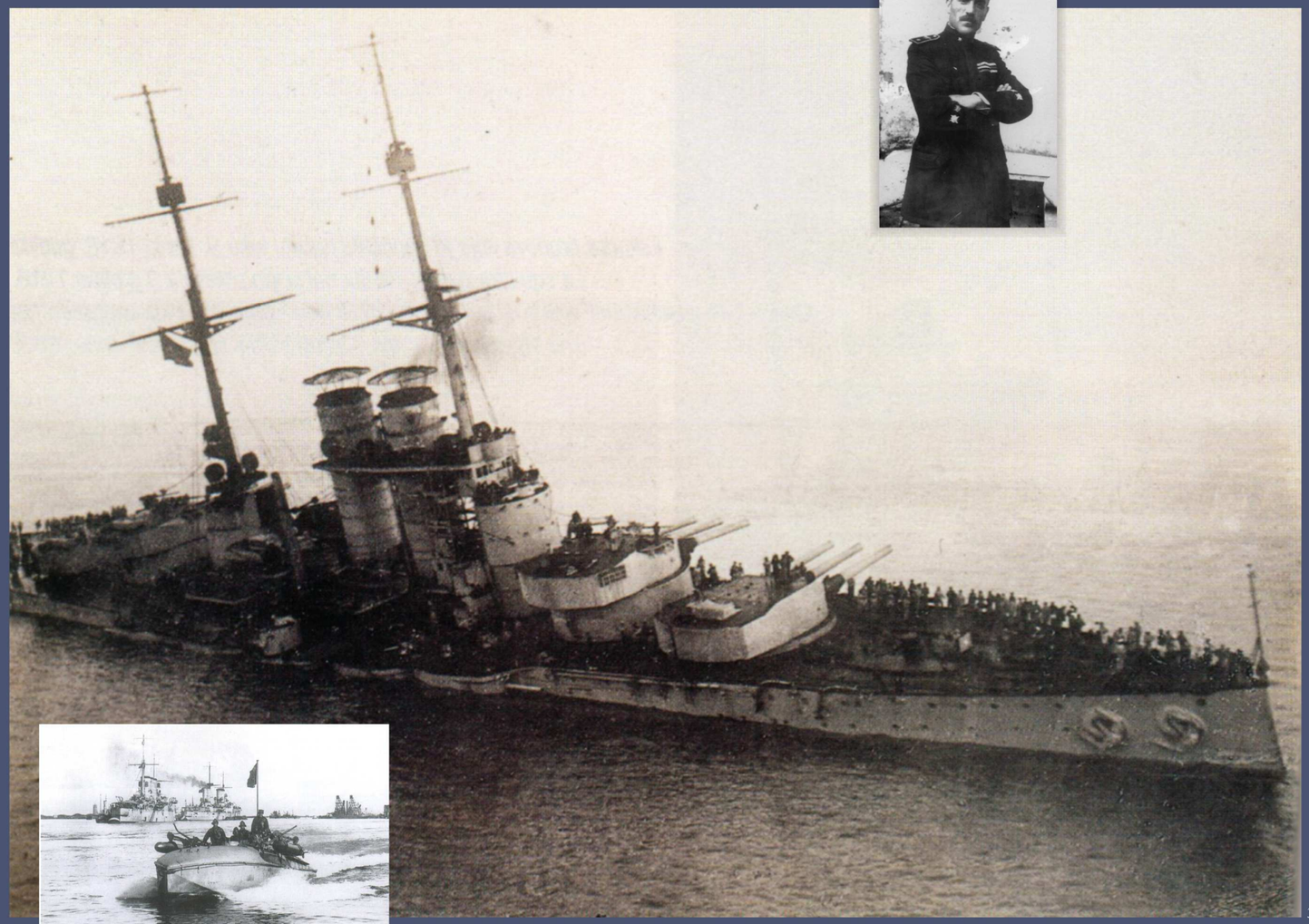
4)

5)

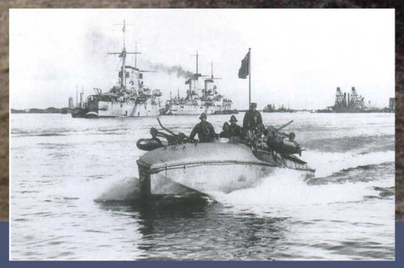
6)

1) Az 1918. április 16-án ütközéses balesetben elsüllyedt "*Streiter*" torpedóromboló
2) A hajó belső tereit mutató robbantott kép és a roncsok, amelyekre 1997-ben bukkant rá Czakó László, s 2002 októberében, 2003. májusában tárt fel részletesen
3) A merülőcsapat: Tarpataki Pál, Molnár Attila Dávid, Czakó László és Dombovári Tibor
4) A gépvezénylő táviró és a kormányoszlop maradványai
5) Egy pár bakancstalp
6) A hajó horgonya

2.



3.



1.

A csatahajó a legnagyobb kaliberű tüzérséggel (30,5-46 cm) és a legvastagabb páncélzattal (20-40 cm) ellátott 30 000-60 000 tonna vízkiszorítású hadihajó. A különböző alakzatú kötelékekben felvonuló csatahajók feladata a tengeri csaták eldöntése, az ellenséges flottaerő megsemmisítése és az ellenséges partvidék katonai létesítményeinek lerombolása volt. Szén-, majd olajtüzelésű kazánjaik és nagy teljesítményű gőzturbinás hajtóműveik révén elérhető nagy sebességük (12-22 csomó, azaz 22-41 km/h) nagy távolságokra bevethetővé tette őket, így azokat a repülőgép-hordozók és a rakéták megjelenéséig a flotta fő csapásmérő erőinek tekintették. A többi hadihajótípus eredetileg alárendelt szerepet játszott: a csatahajót segítették feladata végrehajtásában.

A csatahajók a XVIII. századi, fából készült vitorlás sorhajókból fejlődtek ki. A XIX. század végére már számtalan méretben és formában készültek, egyvalami azonban közös volt mindegyikben: a hadiflották legnagyobb és legerősebb egységei, igazi „úszó várak" voltak. Különböző kísérleti típusok után 1905-ben Nagy-Britanniában született meg a modern csatahajó, a Sir John Fisher admirális által tervezett *Dreadnought* (ejtsd: drednót, jelentése: „Ne félj semmitől" régies angol kifejezés az admirális jelmondatából: „Fear God, dread nought!", vagyis „Féld Istent, és ne félj semmitől!"). A hajót már nem a régi, korszerűtlen dugattyús gőzgépek, hanem gőzturbina hajtotta előre, fedélzetén pedig 5 db páncélozott forgó lövegtoronyban párosával állították fel a 30,5 cm-es páncéltörő ágyúkat. A forgó ágyútornyok mint megannyi önállóan harcoló kis erőd a hajó fedélzetén a hajó haladási irányától függetlenül (tehát akár menekülés közben is) folyamatosan tűz alatt tarthatta az ellenfelet. A tornyokat és a hajó oldalát többszörösen edzett, hengerelt acéllemezekből álló helyenként akár 40 cmvastagságú páncél borította. A hajótest belsejét pedig egymástól vízmentesen elzárható rekeszekre osztották. A *Dreadnought* ezekkel az újdonságokkal új típust teremtett és meghatározó szerepet játszott a hadihajók fejlődésében. Felépítését követően rövidesen valamennyi tengeri nagyhatalom dreadnought-ok gyártásába kezdett.

Az Osztrák-Magyar Monarchia 1908-ban kezdett hozzá első, tisztán dreadnought-okból álló hajóhad-osztályának felépítéséhez. Az új osztályba négy egység a *Viribus Unitis* (1911. 06. 24.), a *Tegetthoff* (1912. 03. 11.), a *Prinz Eugen* (1912. 11. 30.) és az utolsóként vízrebocsátott *Szent István* (1914. 01. 18.) tartozott, amelyek ugyanazon tervek alapján épültek fel, tehát egymás testvérhajóinak számítottak. A típust Ferenc József császár és király jelmondata után *Viribus Unitis*-nak nevezték (régi latin kifejezés, jelentése: „Egyesült erővel" utalás a soknemzetiségű Monarchia népeket egyesítő funkciójára). A hajók tervezésével a kor leghíresebb osztrák-magyar hajóépítő mérnökeit, a cseh származású Siegfried Poppert és Theodor Novotnyt, valamint a magyar Scharbert Gyulát és Schlesinger Jánost bízták meg, akik világviszonylatban is új és mintaadó konstrukciót alkottak.

A dreadnought-ok tervezésében az 1910-es évektől kezdve az egyik legfontosabb szempont az ágyútornyok célszerű elhelyezése volt. A forgó tornyokat úgy kellett felállítani, hogy a fő lőirányokba előre, oldalra és hátra a lehető legkedvezőbb kilövéssel rendelkezzenek. Az osztrák-magyar tervezők ezt úgy érték el, hogy a lövegtornyokat a hajófedélzet középvonalára állították egymás után egy sorba, de két szintre, vagyis a magasabban elhelyezett lövegtornyok ágyúi akadálytalanul ellőhettek az alacsonyabban elhelyezett tornyok felett. Ráadásul a tornyokból elegendő volt kevesebbet alkalmazni, mint más nemzetek dreadnought-jai esetében, hiszen az osztrák-magyar mérnökök a történelemben első ízben a *Viribus Unitis*-osztály hajóinak mindegyik lövegtornyába 3-3 ágyút építettek.

Leleményességüknek köszönhetően így a nehéz páncélzatú, súlyos a hajó súlyát növelő és ezzel a sebességét korlátozó lövegtornyokból 4 db is elég volt ahhoz, hogy a hajók ugyanolyan tűzerővel rendelkezzenek, mint a többi flotta hasonló hajói. Valójában az osztrák-magyar hajók még erősebbek is voltak, mint a legtöbb rivális dreadnought, hiszen az 1910-es években még az 5 lövegtornyos 10 ágyús konstrukció volt a legelterjedtebb. Így a Popper-Novotny-Scharbert-Schlesinger tervezőgárda egy „világszabadalom", az úgynevezett hármas (vagy tripla csövű) ágyútorony első megalkotójává vált.

A *Viribus Unitis* osztályú hajók felépítése közvetlen hatást gyakorolt a hazai ipar fejlesztésére is, hiszen a német gyártmányú horgony, horgonylánc és a hajócsavarok kivételével minden alkatrész és gép, valamint a felszereléshez szükséges hadianyag osztrák-magyar üzemekben készült.
A hajótest elkészítése 21 000 000 koronába került, a fegyverzet és a páncélzat tehát a teljesen felszerelt hajó további 60 000 000 koronát igényelt. És ez csak egyetlen csatahajó ára!
A Monarchia számára alapvető érdek volt, hogy ezt a pénzt belföldön költsék el. A hajótesteket a trieszti hajógyárban készítették (Stabilimento Technico Triestino - STT), az ágyúkat az Emil von Škoda alapította pilseni fegyvergyárban gyártották (Waffenfabrik der Škodawerke AG), a páncélzatot a csehországi Witkowitz Acélmű szállította, a gépeket kazánokat és turbinákat pedig a polai haditengerészeti hajógyár, az Arzenál (K.u.K. Konstruktionsarzenal Pola) készítette.
A gyártási folyamatba magyar gyárak is bekapcsolódtak: az ágyúkhoz szükséges lőszert Diósgyőrben, az elektromos vezetékeket és felvonókat pedig a Ganznál Budapesten gyártották. Köteleket a Szegedi Kenderfonó biztosított.

A hatalmas bevétel a magyar politikusokat és üzletembereket is arra ösztönözte, hogy a négy *Viribus Unitis*-osztályú hajó építéséből Magyarország is hasznot húzzon. Rövidesen azt követelték, hogy a négy hajó közül legalább az egyik Magyarországon, magyar gyárban és kizárólag magyar anyagokból épüljön. A megrendelés elnyerése érdekében a Ganz Gépgyár egyesült a Danubius Hajógyárral és megvásárolták az akkor Magyarországhoz tartozó tengerparti Fiumében működő kis Howaldt Hajógyárat, amelyet jelentős állami támogatással Magyarország legnagyobb hajógyárává fejlesztettek. Az gyáróriás hosszas politikai és pénzügyi alkudozások után 1911. január 31-én megkapta a hőn áhított megrendelést. Bizonyossá vált, hogy magyar csatahajó épül, amit az uralkodó 1913. áprilisában azzal is megerősített, hogy a hajó számára a „*Szent István*" név használatát engedélyezte.

A hajót 1915-ben állították szolgálatba. A „*Szent István*" élete java részét gyakorlatozással töltötte. Első igazi bevetésére 1918. júniusában került volna sor, amikor az osztrák-magyar haditengerészet frissen kinevezett új főparancsnoka, Horthy Miklós ellentengernagy elhatározta, hogy a korábbi vezetéssel ellentétben a flotta legnagyobb és legütőképesebb egységeit is beveti ezúttal nem a védekezés, hanem a támadás érdekében. Horthy az osztrák-magyar tengeralattjárók Földközi-tengerre való akadálytalan kijutását és visszatérését akadályozó, az Otrantói-szorosban kiépített műszaki zár megsemmisítése érdekében már több sikeres hadműveletet végrehajtott a háború folyamán. 1918-ban azonban arra készült, hogy a minduntalan újjáépített zárat őrző hadihajókon kívül, az azok védelmét ellátó nagy csatahajóflotta egységeit is megsemmisítse, s ezzel az antant délkeleti hadszíntérre koncentrált flottaerőinek zömét szétzúzza. Erre tekintettel került bele a meglepetésre alapozott hadműveletbe a „*Szent István*".

A „*Szent István*" azonban maga vált meglepetés áldozatává: az előző éjjel Anconából kifutott két olasz MAS típusú motorcsónak (MAS 15, MAS 21) közül a MAS 15 (1. kép) parancsnoka Luigi Rizzo korvettkapitány (2. kép) a felvonulási terület mellett fekvő kicsiny Premuda-sziget előtt, 1918. június 10-én a hajnali órákban megtorpedózta. A hátsó kazánház és néhány széntároló megsérült, de a hajó csökkentett sebességgel egy ideig még folytatta az útját, s a közeli sziget felé vette az irányt. 10 perc elteltével azonban a sérült hajó a belsejébe került több száz tonna víz súlyának engedelmeskedve 10°-ra megdőlt jobb felé (3. kép), s az út folytatása lehetetlenné vált. A „*Szent István*" mégis csaknem három óra hosszat a felszínen maradt. Ezalatt az idő alatt a legváltozatosabb módokon próbálták megmenteni: lékponyvákat igyekeztek a lékekre húzni, majd amikor a ponyvák beszakadtak, a hajó egyenként 52 tonnás ágyúcsöveit is balra forgatták, a dőlés ellensúlyozása érdekében pedig vizet vettek fel a bal oldali kiegyenlítő tartályokba, míg a jobb oldalon betörő vizet folyamatosan szivattyúzták. A sebesült hajó partra vontatását is megkísérelték, ez a próbálkozás azonban sikertelen maradt.

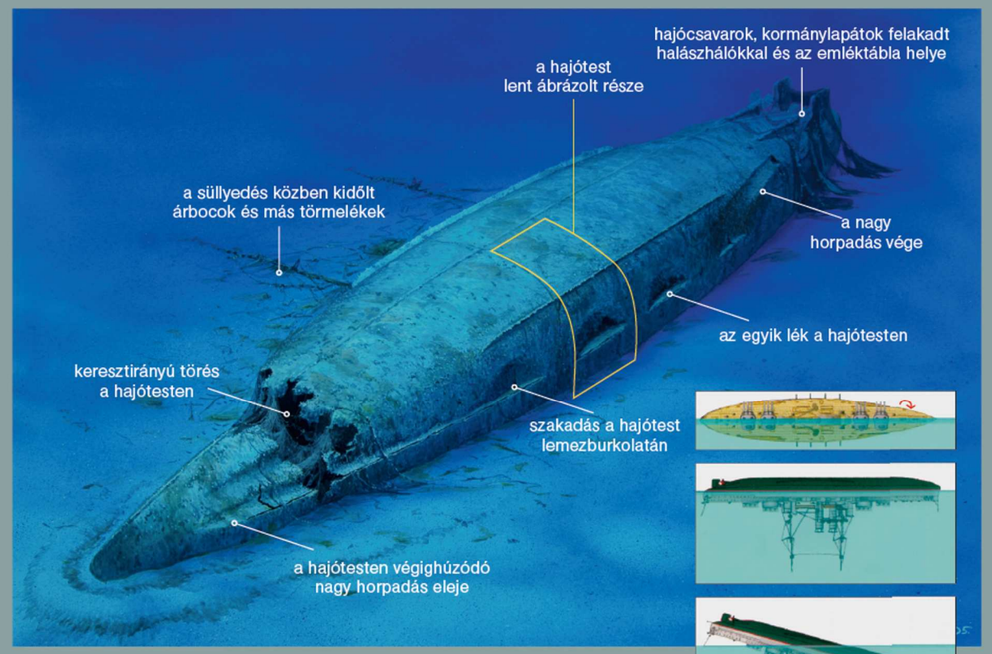
A „*Szent István*" testét a tervezői 11, egymástól vízmentesen elzárható rekeszre osztották, s úgy tervezték, hogy ha ezek közül bármelyik háromba behatolt a tenger, a csatahajó még úszóképes maradt. A sérülés mértékétől függetlenül azonban a hajó mindenképpen elsüllyedt, ha a két kazánházat magába foglaló két középső rekesz egyszerre sérült meg és a sérülést nem lehetett kijavítani. A kazánházak elárasztása ugyanis a legnagyobb befogadóképességű rekeszek lévén mindenképpen azzal járt, hogy a hajótestbe végzetes mennyiségű víz kerül. Amikor a torpedótalálattól megsérült hátsó kazánház végleg víz alá került, a legénység az első és a hátsó kazánház közötti vízhatlan rekeszfal megerősítésére fordította minden erőfeszítését. Röviddel hajnali 6 óra után azonban a rekeszfal nem tudott tovább ellenállni a hatalmas egyoldalú nyomásnak és átszakadt. Ezzel a „*Szent István*" sorsa megpecsételődött. A hajó felborult, majd 6 óra 12 perckor örökre eltűnt a hullámsírban.

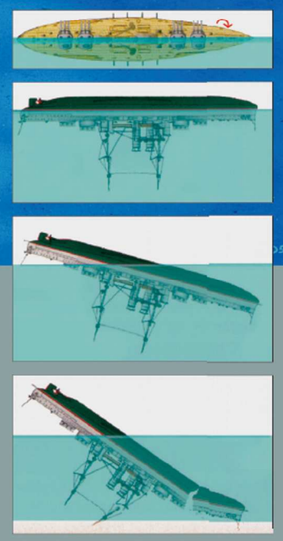
Mivel az Osztrák-Magyar Haditengerészetnél elvárták, hogy a tengerészek tudjanak úszni (a Monarchia 12 haditengerészeti toborzási körzetéből 4 Magyarország területére, természetes vizek, vízfolyások Duna-, Tisza- és Dráva-mente, Balaton vidékére esett, ahol az ifjúság nagyobb arányban tudott úszni), a hajó 1087 főnyi legénységéből mindössze 85 matróz és 4 tiszt vesztette életét.

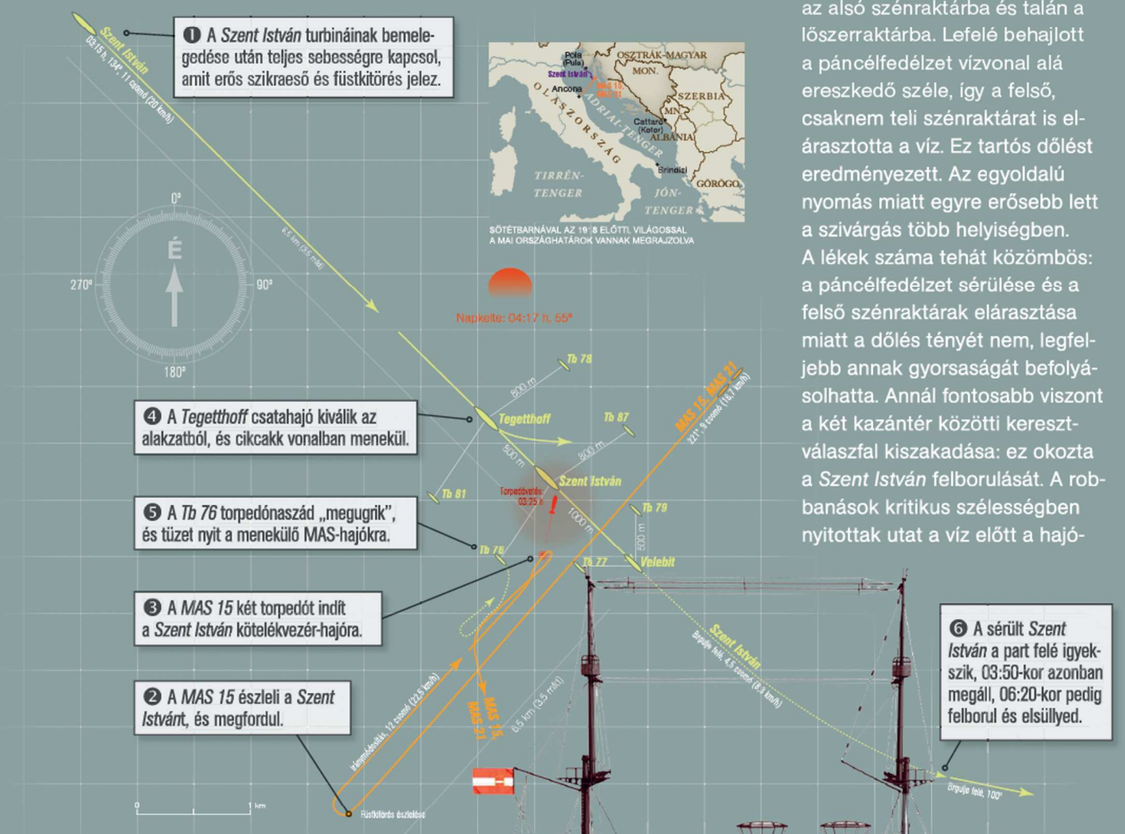
A Szent István egyike annak a kevés hadihajónak (a USS Arizona és az HMS Barham mellett), amelynek az elsüllyesztését filmre vették. A filmből befolyó pénzt a Vöröskeresztnek ajánlották fel.

Két robbanás, négy lék

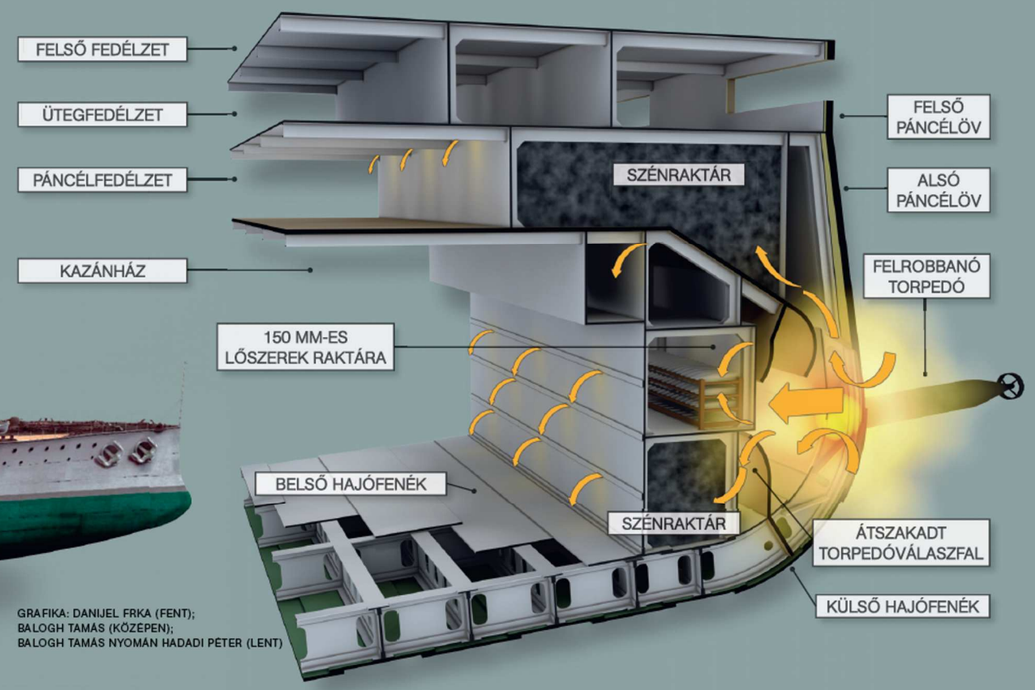
A *Szent István* elsüllyesztése kizárólag mindkét kazánházának egyidejű elárasztásával volt csak lehetséges. Eddig úgy gondolták, hogy a hajó azért merült a mélybe, mert a hátsó kazánházban, a két kazánházat elválasztó nyomásálló rekeszfal közelében felrobbanó torpedó megrongálta a keresztválaszfalat, ezért az elülső kazánház is megtelt vízzel. Ha így volt, akkor a hajó elsüllyesztéséhez elegendő víz egyetlen léken keresztül is bejuthatott. Ám ha a robbanás következtében nem szakadt ki a válaszfal, akkor az első kazánházba csakis egy másik léken keresztül juthatott be a víz: vagyis valószínű, hogy a többi sérülés szintén a támadáskor keletkezett. 1997 óta minden érintett csak a lékekről beszélt – senki nem vizsgálta, hogy miként jutott el a víz a kazánházakig. Pedig a hajótest sérülései sokat elárulnak az utolsó percekről. A külső burkolat átszakadt, megsérültek a hossztartók, víz került a kettős oldalba, valamint az oldalfal és a torpedóválaszfal közé. A külső héjtól alig 2,5 méterre beépített torpedóválaszfal is átszakadt, víz jutott az alsó szénraktárba és talán a lőszerraktárba. Lefelé behajlott a páncélfedélzet vízvonal alá ereszkedő széle, így a felső, csaknem teli szénraktárat is elárasztotta a víz. Ez tartós dőlést eredményezett. Az egyoldalú nyomás miatt egyre erősebb lett a szivárgás több helyiségben. A lékek száma tehát közömbös: a páncélfedélzet sérülése és a felső szénraktárak elárasztása miatt a dőlés tényét nem, legfeljebb annak gyorsaságát befolyásolhatta. Annál fontosabb viszont a két kazántér közötti keresztválaszfal kiszakadása: ez okozta a *Szent István* felborulását. A robbanások kritikus szélességben nyitottak utat a víz előtt a hajótest vízvonal feletti helyiségeibe, a két kazántér közötti válaszfal átszakadása pedig felgyorsította és visszafordíthatatlanná tette a süllyedés folyamatát. A felszínen átfordult, majd lesüllyedő hajótest orra a fenéknek ütközve letört. A test az orr mögé zuhant, közben balra és előre mozgott. Erre utalnak a jobbra kidőlt árbocok, s hogy a letört, 15 tonnás csónakdaru mintegy 30 méterrel hátrébb esett. Az előrecsúszó hajótest maga előtt tolta a letört orr-részt, végül a kolosszus ráfutott az elakadt első ágyútoronyra és kiemelkedett (a törésnél 1,8 méter a szintkülönbség).







TÉRKÉP: BALOGH TAMÁS NYOMÁN BÁBA IMRE, *NATIONAL GEOGRAPHIC MAGYARORSZÁG*

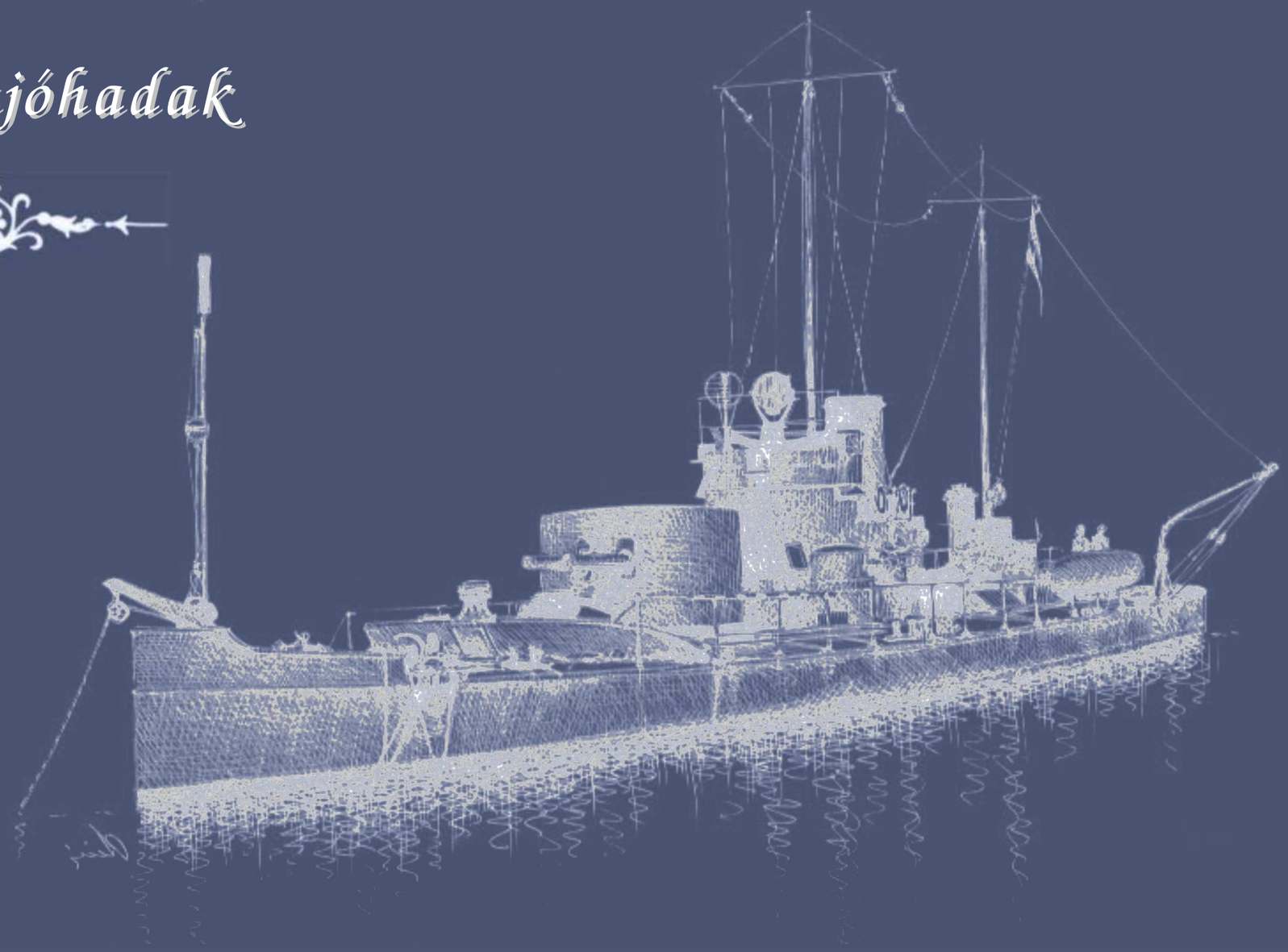


GRAFIKA: BALOGH TAMÁS, ANDREW W. WILKIE

A tabló megjelent a *NATIONAL GEOGRAPHIC MAGYARORSZÁG* 2009. februári számában.

GRAFIKA: DANIJEL FRKA (FENT); BALOGH TAMÁS (KÖZEPEN); BALOGH TAMÁS NYOMÁN HADADI PÉTER (LENT)

A folyami hajóhadak



A Duna teljes hossza a forrástól a tengerig 2.860 km, amiből 2.588 km hajózható. Ebből a történelmi Magyarország területére 935 km jutott, de a mai Magyarországra is 417 km jut. Ez a vízi út évszázadokon át Nyugat-, Közép-, és Dél-Európa, sőt a fekete-tengeren a klasszikus értelemben vett Kelet természetes összekötője volt. Ez az egyedülálló útvonal, amelyet sem megépíteni, sem karbantartani nem kellett egyedülálló kereskedelmi és katonai jelentőséggel bírt.

A középkorban a legtöbb támadás dél felől érte hazánkat, ahol a Kárpátok nem védték, a Duna ellenben természetes felvonulási útvonalat kínált az ellenségnek. Hajóhad nélkül a folyam nyitott kapu lett volna, ezért már az Árpádok állandó hajóhaddal gondoskodtak a védelméről. A középkori magyar dunai hajóhadak jelentős sikereket könyvelhettek el a magyar királyok hódításaiban, a XV. századtól pedig a török elleni harcok főszereplőivé váltak. Ebben az időszakban olyan - világviszonylatban is egyedülálló – eredményeket értek el, mint az első folyami tűzfegyver használata, vagy az első női parancsnok által irányított vízi csata. A kor hajói eredetileg nem voltak hadihajók, hanem a nagyobb királyi szállítóhajók differenciálódásával jöttek létre. Kezdetben csak evezőkkel, majd evezőkkel és vitorlákkal hajtották őket. Később speciális hadihajók is megjelentek a folyón, amelyek lényegében a tengeri gályák kicsinyített másai voltak. Az első igazi folyami, kifejezetten a Dunára kifejlesztett – könnyű és fordulékony – hadihajók, a naszádok Hunyadi Mátyás idején jelentek meg, amikor a magyar király dunai hajóhada a legerősebb volt.

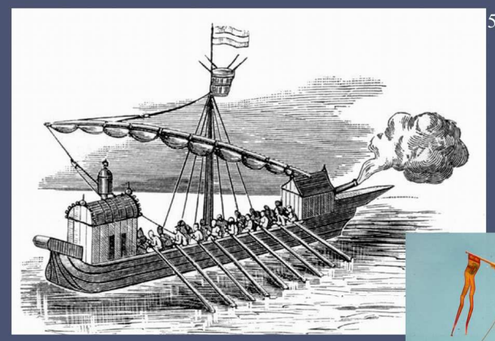
A török hódoltság idején a hadihajók a magyar Dunán magyar legénységgel a fedélzetükön, Magyarország védelmében, de a Habsburg-uralkodók lobogója alatt vívták harcaikat. Ebben az időben két hadihajós alakulat létezett: a császári Armada és a királyi naszádos had. Előbbi a tengeri hajók mintájára épített nagy és esetlen Duna-fregattokból és gályákból állt idegen (francia és angol) parancsnokság alatt és idegen (genovai és hamburgi) legénységgel hajózott. Utóbbi hajóállománya a nazsádok továbbfejlesztett típusából, csajkákból állt, legénységét pedig magyarok adták, akik 1764-ig Komárom központtal saját földbirtokokkal is rendelkeztek. 1764 után (a Bécs elleni török fenyegetés végleges megszűnése - vel) azonban központjukat délre, a Duna és a Tisza torkolatánál fekvő Titelbe helyezték, működtetését pedig szerb menekültekre („rácokra” – a latin rascianus, „menekült”, szóból) bízták. Vezetésükkel 1873-ig létezett ez a haderőnem.

A hajóhad természetesen nemcsak a hadműveletekben volt nélkülözhetetlen, hanem egyéb feladatok ellátása során is, mint például az utánpótlás-szállítás a harcoló szárazföldi csapatok és a hátország polgári lakossága számára. A hadihajózás e funkciójának különösen a két világháborúban volt nagy szerepe. A Monarchia fennállása és az első világháború idején az osztrák-magyar Császári és Királyi Dunaflottilla Európa legerősebb és legkorszerűbb folyami hajóhada volt. Fő egységei az amerikai mintára már hat évvel az eredeti után Ausztria-Magyarországon is gyártott monitorok voltak, amelyek kiválóan helytálltak 1878-ban Bosznia okkupációjánál és 1914-1918 között az első világháborúban. A nehézfegyverzetű és erősen páncélozott folyami hadihajótípus tervezését és építését a Monarchia fejlesztette tökélyre, amit az is jól bizonyít, hogy a szomszéd országok is a Monarchiától rendeltek. A monitorokat őrnaszádkötelékek egészítették ki, amelyek a háború elvesztése után az ország folyami fegyveres erőinek zömét alkották.

A második világháborúban és utána pedig a folyami erők az aknamentesítés terén végeztek kiemelkedő munkát. Nem véletlen, hogy a máig létező folyami hadihajós alakulat hadihajói máig aknamentesítő- és aknásznaszádok. A mai magyar dunai hadihajós alakulat a román kivételével az egyetlen dunai folyami haderő. Alkalmazása a felső Duna-szakaszok fegyveres védelme tekintetében az Európai Unió egésze és az európai NATO-szövetségesek közös érdeke lehet. Ennek megfelelően készülnek jövendő fejlesztésének tervei.

Ebben a fejezetben bemutatjuk a különböző korok dunai hadihajóit, technikai eszközeit és vázlatosan a hadihajós alakulatok szervezetét, működését is. Ennek során figyelmet fordítunk olyan – csak rövid ideig fennállt – hadihajós alakulatok történetére is, mint az 1688-1711 között működött kuruc dunai hajóhad, vagy az 1848-1849-es szabadságharc dunai hadihajós alakulata.

1)

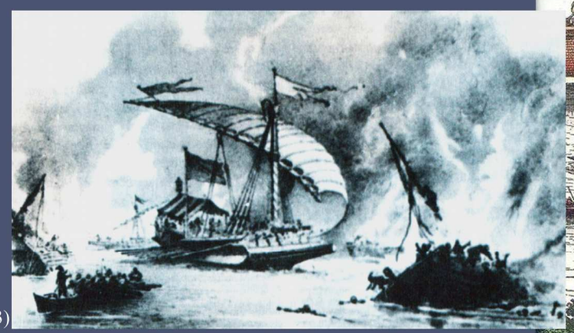


5)

6)

1) A Képes Krónika miniatúrája Búvár Kundról
2) Zsigmond Király menekülése a nikápolyi csatából, 1396 (Lohr Ferenc festménye, Vaja 1896). A kép eredetileg a galambóci csatát ábrázolta, ám a művész a megrendelő kérésére később átfestette. Rozgonyi Cecilia azonban ott maradt a bal oldalon.
3) Rozgonyi Cecilia támadása a török ellen, 1428 (Zichy Mihály rajza)
4) Mátyás király naszádjai akcióban a felső-Dunán
5) Magyar naszád korabeli ábrázolása
6) Magyar naszád modellje

2)



3)

4)

A középkorban a magyar királyok dunai hajóhada a tengeri flottájukkal ellentétben csaknem folyamatosan fennállt, jelentős erőt képviselt és majdnem mindig megfelelt az adott kor technikai és katonai elvárásainak. Első formáját Szent István alakította ki a folyó menti hajós telepek honvédelmi célú megszervezésével. Az akkor még új fegyvernem első diadalát 1030-ban aratta, amikor a monda szerint Búvár Kund elsüllyesztette II. Konrád német-római császár Dunára betörő hajóit. Ezt követően 1071-ben Salamon király flottája elfoglalta a bizánci kézen lévő Nándorfehérvárt (ma: Belgrádot) megnyitva ezzel a városért folyó harcok csaknem ezeréves sorát. 1127-ben II. István megint elfoglalta a várost, de két évvel később a Fekete-tengerről felnyomuló bizánci flotta teljesen elpusztította a magyar hajóhadat, lerombolta Zimonyt és megszállta a Szerémség nagy részét. 1164-ben a bizánciak III. István flottáját is megsemmisítették. A flottillát csak III. Bélának sikerült újjáalapítania 1189-ben, amikor a Szentföldre induló I. Barbarossa Frigyes Zimonyban neki adta a hajóit. Az utolsó Árpádok és Károly Róbert alatt (1270-1340 között) ismét nem volt flottilla, de a polgári hajósokat (a király folyami szállításait, révek, átkelők szolgáltatásait bonyolító ún. „királyi hajósnépeket”) kötelezték arra, hogy háború esetén saját hajóikon teljesítsenek katonai szolgálatot. A magyar folyami „hadihajók” ebben az időben evezőkkel hajtott nagyméretű hajók voltak (jellemzően nagy befogadóképességű kereskedelmi hajók, szerémségi borszállítók, stb.). A vízi ütközetek sem nagyon különböztek a szárazföldi csatáktól: a harcosok nyíllal lőtték egymást, majd, amikor a hajók egymás mellé értek, átszálltak és karddal, lándzsával ember-ember elleni harc kezdődött. „Tűzfegyvere” ekkoriban csak a bizánci hajóknak volt (a kátrányos kőolajszármazék, a görögtűz, amelyet meggyújtva fújtak vagy edényekben hajítottak, s mindent elégetett, oltani nem lehetett).

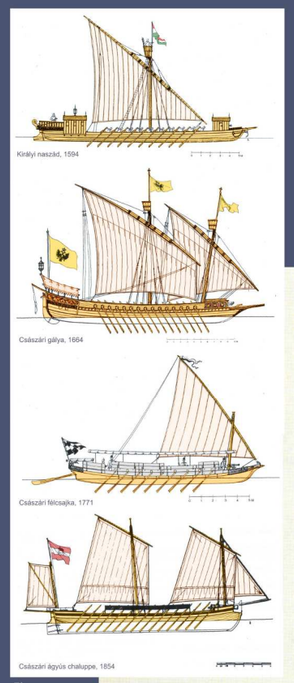
Az Anjou királyok közül Nagy Lajos használt ismét hajóhadat katonai céljai elérésére, 1366-ban Szalánkeménnél, majd 1368-ban a Szörényi Bánság meghódításakor a Dunán való átkelések támogatására. A magyar király katonailag szervezett állandó dunai hajóhada a XIV. század végétől, vagyis a török megjelenésétől működött megszakítások nélkül. Többször biztosította a támadó magyar seregek dunai átkeléseit, hatékonyan támogatta az ország déli kapuja, Nándorfehérvár védelmét, sőt e dunai hajóhadnak még sikeres tengeri akciója is volt, amikor 1444-ben a Dunán végighajózva a Fekete-tengeren délnek fordulva a Kamcsija-folyó torkolatáig hatoltak, ahol megsemmisítették az ott épülő török hajóhadat. Ekkoriban Zsigmond király idején kezdték alkalmazni a dunai hajókon a vitorlákat és az ágyúkat (a tengeri hajók az 1379-es chioggiai ütközetben). A hajóhad ebben az időben 70 egységből állt, parancsnoka Jean de Vienne francia tengernagy volt. A hajók többsége azonban még nem magyar, hanem francia vagy velencei gyártmány volt, illetve a Johannita-rend gályája. A kor egyik legnagyobb hadművelete a nikápolyi (ma: Nikopol, Bulgária) csata volt 1396. szeptember 25-én. A magyar hajók blokád alá vették az ostromlott várost, hogy kiéheztessék a védőket. Ez azonban nem járt sikerrel, mert Bajazid szultán vezetésével megjelent a török felmentő sereg. Az ütközetben az egyesült magyar-francia-havasalföldi keresztes sereg vereséget szenvedett a szultán török-szerb seregétől, amit a francia lovagok önhitt előrenyomulása okozott. A törökök csapdába ejtették őket, s ettől a sereg többi részén pánik lett úrrá, a segédhadak elmenekültek, a magyar fősereget pedig a török túlerő szétverte. Zsigmond király is néhány főúr társaságában csak egy hajó segítségével tudott elmenekülni. A magyar dunai hajóhad következő jelentős akciójára 1428-ban Galambócnál került sor. Galambóc az Al-Dunán, Szendrő (ma: Smederevo, Szerbia) és Szörényvár (ma: Turnu Severin, Románia) között a Duna jobb partján fekvő erősség, határvár volt. 1391 óta a török birtokolta és bázisként használta magyarországi betöréseihez, ezért a király úgy döntött, hogy elfoglalja. Az ostromban a király is részt vett, a sereg vezetője Rozgonyi István temesi főispán volt. A magyar sereg a szárazföldön körülzárta a várat, a hajóhad pedig a Duna felől támogatta az akciót, amikor megjelent a felmentő török hajóhad. A döntetlenül végződött vízi csatának két érdekessége is volt: a magyar folyami hadihajók itt lőttek először ágyúval és a *folyami hajóhadat egy nő* Rozgonyi Istvánné, Szentgyörgyi Cecília *vezényelte* (erről az ütközetről írta Arany János „Rozgonyiné” c. balladáját).

Dunai flottánk Mátyás király idejében volt a legerősebb. Az egyre ritkább gályák mellett ekkor kezdték alkalmazni a mind népszerűbb naszádokat (a szót ma már „kisméretű hadihajó” értelemben használjuk, de akkor egy bizonyos típust, a „nassauer”-t, vagyis a Nassauban épült 23-24 m hosszú, 4,5 m széles, 1,1 m merülésű, hegyes orrú, lapos fenekű hadihajókat hívták így). A naszádokat kedvező szélben a középen álló árbocra szerelt vitorla, szélcsendben a kétoldalt ülő 10-10 evezős hajtotta 20 evezővel. A tatra épített kabin volt a parancsnok és a kormányos helye, akik innen irányították a naszádot. Felszerelték kisméretű, forgatható ágyúkkal is, melyeket az orr-részen helyeztek el. Hogy a puskaport megvédjék a nedvességtől, az ágyúkat és a lőszert használaton kívül a naszád orrára épített bódé takarta. A naszádot kővel megtöltött vesszőkosárral horgonyozták le. Az árboc csúcsára vesszőből font árbockosarat szereltek, amelyre kötéllétrán lehetett feljutni. Itt volt a figyelő őrhelye, aki állandóan szemmel tartotta a közeli és távoli vidéket, s ha gyanús jelenséget észlelt, azonnal jelentette. A naszádok árbocán fecskefarok alakú, általában piros vagy piros-fehér (a XVII. századtól piros-fehér-zöld) színű lobogó lengett. A hajóhad Mátyás idején (aki nagyhatalmi törekvéseihez jelentősen megerősítette azt) egy firenzei oklevél szerint 364 egységből állt. A király egyidejűleg létrehozta a rendszeres zsoldot és földbirtokot kapó, állandó szolgálatban álló királyi naszádos hadat, amely 1526-ig állt fenn. A flotta kikötői általában a dunai várak tövében létesültek. Ez a hajóhad már nemcsak területvédelemre, de külföldi hódításra is alkalmas volt: részt vett az Al-Dunán Szendrő, a Felső-Dunán pedig Hainburg, Klosterneuburg, Korneuburg és Bécs elfoglalásában. 1490. április 11-én pedig ők hozták haza a király holttestét is Bécsből Budára.

1514-ben a naszádosok vajdája, Sajnovics István csatlakozott a Dózsa-féle parasztlázadáshoz, amiért később felnégyelték. 1521-ben a nándorfehérvári, a zimonyi és a szalánkeméni naszádosok már 3 éve nem kaptak zsoldot. II. Lajos fogadta küldöttségüket és utasította Várdai Pál kincstartót a hátralék kifizetésére. A kincstartó azonban felhajtotta a köntösét és a döbbent naszádosok szeme láttára kitörölte az alfelét a királyi paranccsal. Erre a naszádosok zászlóikat hátrahagyva eleveztek. Többé senki sem látta őket, Két hétre rá a törökök a víz felől - ahol már nem védték a naszádosok - elfoglalták Nándorfehérvárt. Az 1526-os mohácsi csatavesztés, a kettős királyválasztás, majd az ország három részre szakadása után a Magyar Királyság önálló nagyhatalmi szerepe örökre elveszett. Az eredeti nevet viselő és a Szent Koronát birtokló országrész viszont egy új, európai nagyhatalmi államalakulat meghatározó és komoly autonómiával rendelkező része lett. A jelentős katonai erőt képviselő dunai flotta ekkor hagyományaival együtt beilleszkedett a Habsburg Birodalom hadrendjébe, és mint császári, királyi naszádos had 1655-ig hatékony szereplője maradt a török elleni vízi harcoknak. 1527-ben részt vettek Buda ostromában, ahol sikeresen áttörtek a záróláncon. 1541-ben Révay István parancsnoksága alatt Visegrádnál a császári sereg átszállítását bonyolították az ellenség és a török flotta jelenlétében - sikerrel. 1598-ban Pálffy Miklós parancsnoksága alatt egy éjszakai támadásban Budánál megrohanták a török flottát és 25 hajót elsüllyesztettek, egy évvel később pedig a tolnai vízi csatában tönkre verték a Buda felé igyekvő török flottát, s 58 dereglyét, 60 szállítóhajót, 1 gályát és 32 naszádot zsákmányoltak.

Mivel I. Ferdinánd császár II. Lajoshoz hasonlóan szintén pénzzavarba került és nem tudta fizetni a naszádosok zsoldját, zálogba adta nekik Almás, Füzitő és Neszmély falvakat, ám mivel adósságát később sem tudta rendezni, a falvak örökös naszádos-birtokká alakultak, amelyet Komárom központtal közösen kezeltek. A vajdák ebben az időben a legénységért, a kiképzésért, az élelmezésért és a zsoldért feleltek. Egy vajda 2-3 naszádnak volt a parancsnoka. A naszádos testületnek a császári flottába való betagozódásával azonban az intézmény elsorvadt. Az utolsó naszádos vajda a győri Pázmány Ferenc volt 1636-ban. 1691-ben a bécsi udvar a francia Fleury márkit bízta meg a dunai flotta újjászervezésével. Ekkor Bécsben 22 nagy gályát építettek, ám ezek túl nehezek voltak és a fürge naszádokhoz képest gyakorlatilag használhatetlenek. 1688-1711 között létezett egy kuruc hajóhad is a Dunán (Rákóczy generálisa, Vak Bottyán is komáromi naszádos volt valaha), amely Thököly idején Palánkán, Szendrőn és Nándorfehérváron állomásozott, a török számára vesztes zentai csata (1697) és a karlócai béke (1699) után azonban szétszéledt. 1704-ben újjászervezték alakulataikat, Dunaföldvár bevételében még közreműködtek, 1709 után azonban már egyre kevésbé tudtak ellenállni a császári naszádosoknak (a Dunántúlról visszavonuló Vak Bottyán sem Dunaföldvárnál, sem Soltnál nem tudta átvinni csapatait a Dunán). A Fleury márki újjászervezte dunai hajóhad, amely ekkoriban két (egy osztrák császári és egy magyar királyi) hajóhadból állt, 1715-ben Savoyai Jenő vezetésével Nándorfehérvárnál esett át a tűzkeresztségen. Ebben az időben a flottilla nehézkes, tengeri hajók mintájára épített vitorlás- evezős hadihajókból (két, illetve háromárbocos 16-22 evezős „Duna-fregattok”-ból) valamint 10 evezős bárkákból és szállítódereglyékből állt. A bécsi hajójavítóban azonban Savoyai Jenő további 10 db két ütegsoros Duna-fregattot és 12 db 30-50 ágyús gályát készítetett. Ezeken a hajókon jellemzően külföldiek, genovaiak, hamburgiak és liverpooliak, szolgáltak a vitorlarudak kezelése miatt több százan (1738-ban az összlétszám tisztekkel, altisztekkel, matrózokkal és tüzérséggel együtt 1562 fő volt).

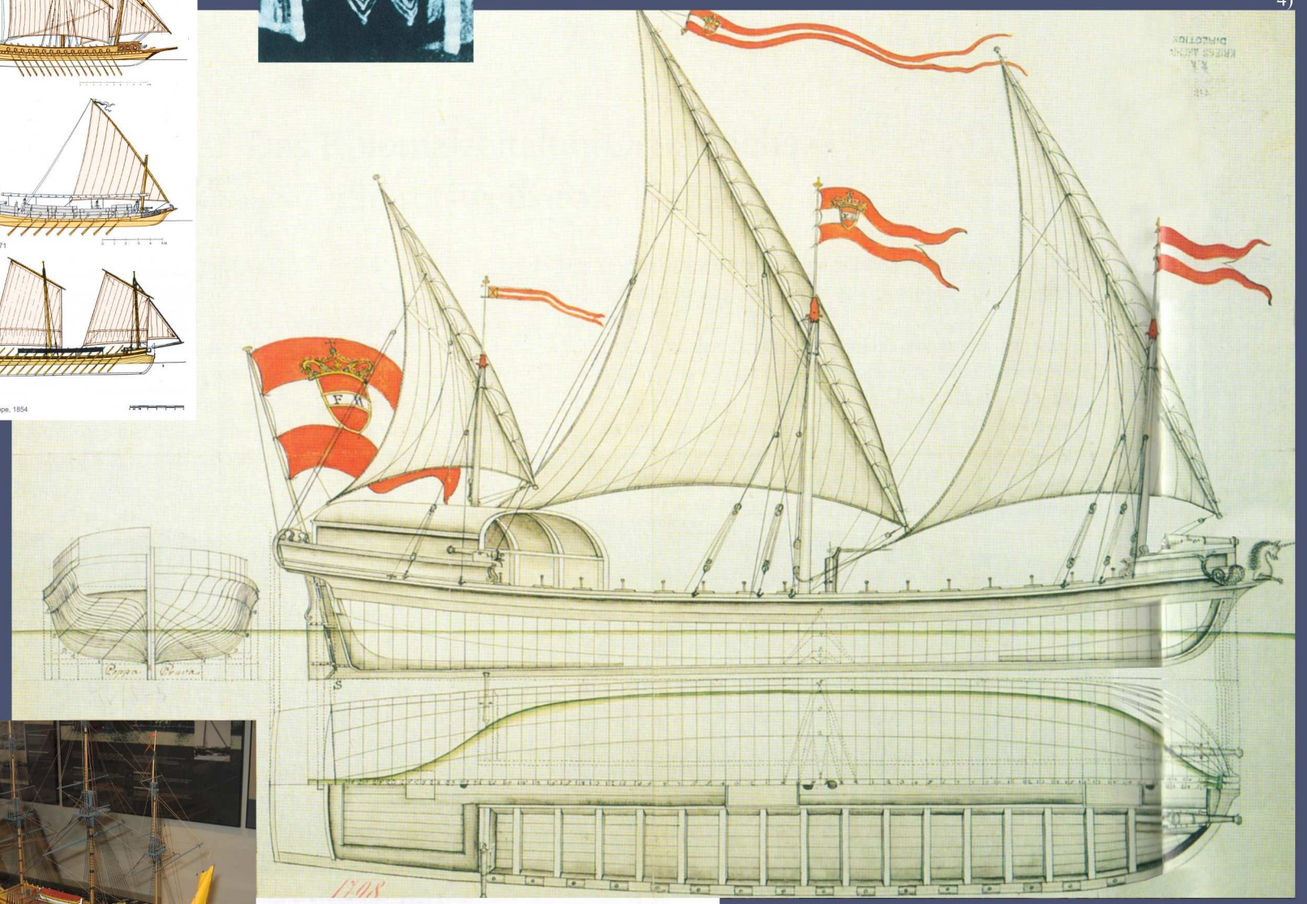
Mária Terézia uralkodása alatt a Császári Armadát és a Királyi Dunai Flottát egyesítették. A hajóállományban a duna-fregattok mellett tovább éltek a továbbfejlesztett naszádok, amelyeket most már az orosz csajka, „sirály” szóval jelöltek (a törökök a doni kozákoknál és a krimi tatár kánság területén hasonló kicsi és fürge hajókkal találkoztak, amelyeket a helyiek így neveztek, amikor a Dunán is ilyen hajókkal találkoztak, „átörökítették” a nevet). A csajkát sokszor sajkának is nevezik, ez azonban téves, hazai jogszabályaink ugyanis az intézmény 1853-as fennállásáig mindig csajkákról beszéltek. A csajkák többféle méretben épültek. Volt kettős-, egész-, fél- és negyed-csajka (első példányaik még Klosterneuburgban, 1770-től azonban Titelben készültek). Az új hajótípus fokozatosan kiszorította az eredeti naszádokat, amelyek a naszádosokkal együtt végleg el is tűntek. Helyüket a császári, királyi csajkások vették át, akik a Bécs elleni török fenyegetés elmúltával 1764-ben Komáromból a Délvidékre, Titelbe települtek (az utolsó komáromi csajkás fővajda Fehérváry László volt). A Mária Terézia alapította déli katonai Határőrvidék részeként kialakított Titeli Csajkás Kerület és Titeli Csajkás Zászlóalj (Czaikisten Batallion) legénységét azonban már nem magyarok, hanem kizárólag szerbek adták. A Kerültehez 15 szerb falu tartozott, amelyek 6 századot állítottak ki. Mozgósítás esetén a támaszpontjuk Zimonyban és Pancsován volt. Harcoltak az Elbán a bajor örökösödési háborúban és a Dunán az 1787-91 között kiújuló török elleni harcokban. 1795-ben egyik századukat angol (!) parancsnokkal még a Rajnán is vitézkedett, amikor 7 csajkával elfoglalták Bodenheimet. Lengyelországban és Itáliában is harcoltak a Habsburg Birodalom érdekeiért. 1848-ban a csajkások a magyar kormány ellen harcoltak, míg Guyon Richárd szét nem verte őket. Kerületük különállását az 1873. XXVII. törvénycikk szűntette meg, amely Bács-Bodrog vármegyével egyesítette.



5)

7)

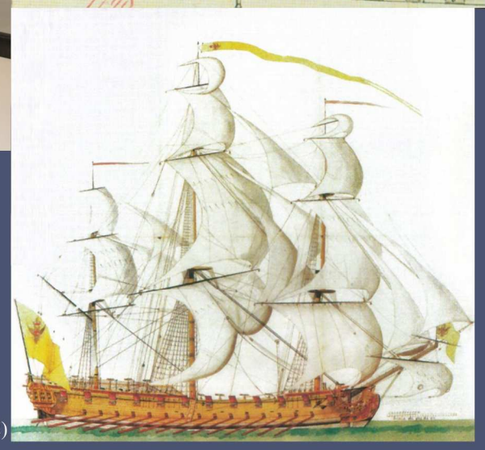
6)

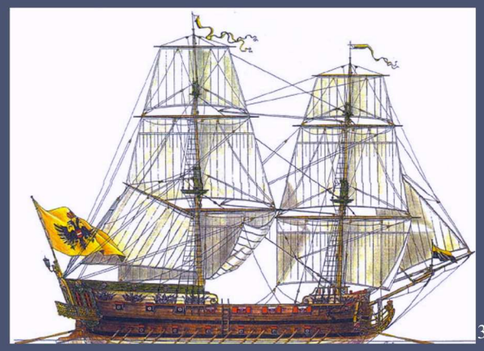


4)

1)

1) Duna-fregatt modellje (GALLERION)
2) Duna-fregatt korabeli ábrázolása
3) A "*Theresia*" 38 ágyús fregatt 1768-ból
4) Duna-gálya tervrajza 1798-ból (a hajón már II. József piros-fehér-piros lobogója)
5) Dunai hadihajók jellegrajzai
6) A déli Határőrvidék és a Csajkás Kerület
7) Fehérváry László, az utolsó komáromi csajkás fővajda

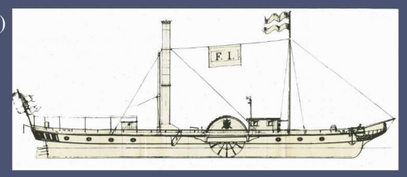

2)


3)

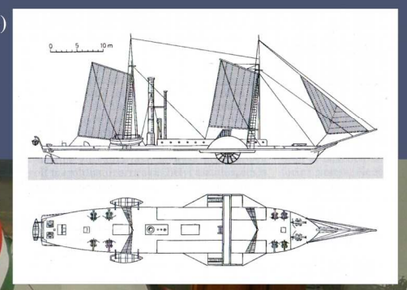
1)

2)

3)



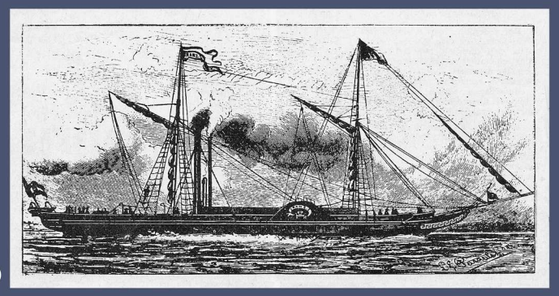
4)



5)

7)

8)



6)

1848-ban a délvidéki szerbek (4 század csajkás és a fejedelmük parancsára az országba betört martalócok) bécsi sugalmazásra gyilkolni kezdték a magyar és német polgári lakosságot. Megfékezésükre a hajóhad nélküli Felelős Magyar Kormány 1848. június 2-án 4 dunai gőzös hadicélokra történő megvásárlását, ill. megépítését engedélyezte. A „*Franz I*" személyszállítóból átépített első hadigőzöst, a „*Mészáros*"-t (Mészáros Lázár hadügyminiszter után) 1848. július 25-én bocsátották vízre Óbudán. A hajó a Duna első géperejű folyami hadihajója, egyben Európa legelső felfegyverzett folyami hadigőzöse volt, amellyel megkezdődött a magyar dunai géperejű hadihajózás története. A hajó navigációs parancsnoka Lekmann János hajóskapitány, katonai parancsnoka Pálóczy László százados, tüzérségi parancsnoka Orsonits Gáspár tüzér hadnagy, a gyalogság parancsnoka pedig Máray Zsigmond őrmester volt. A hajó fedélzetéről Neszmélynél dördültek el a honvéd tüzérség első lövései 1848. augusztus 19-én (ez azóta a magyar honvéd tüzérség napja), az arra kószáló horvát szabadcsapatokra. Másodszor lenn, délen a Palánkát támadó szerbek ellen lépett akcióba, harcolt a Tiszán is, a Dunán pedig felhatolt egészen Hainburgig. 1848 októberében Kossuthot szállította Esztergomba, majd Győrbe. 1848-1849 telén befagyott az Óbudai-öbölbe és január 5-én a bevonuló osztrákok lefoglalták.

1848 augusztusától novemberéig az Óbudai Hajógyárban megkezdték 2 új, páncélozott hadigőzös építését. A páncélosok terveit Mészáros Lázár hadügyminiszter, Pálóczy László, a „*Mészáros*" parancsnoka és Mollináry Károly (a titeli csajkás ezred egyetlen magyar tagja, akit a szerbek 1848-ban letartóztattak, ezért átszökött a forradalmi kormányhoz) és az angol Pretions hajóépítő mérnök készítette. A 100 LE-s gépeket Angliából rendelték, az 55,15 m hosszú, 7,25 m széles hajótestek Óbudán készültek. 1848 októberében már készen álltak, a gépeket azonban nem sikerült átcsempészni a határon. Bár a belső terek, a fedélzetek és a tüzérségi alépítmények felszerelése folytatódott, a szabadságharc bukásáig már nem sikerült befejezni a hajókat. A kormány azonban további hajókat és uszályokat is a szabadságharc szolgálatába állított: a Dunán további 10 hajót, a Tiszán pedig 5 gőzöst foglaltak le, majd fegyvereztek fel katonai célokra. A Duna-gőzhajózási Társaságtól (DGT) egy vontató gőzőst, egy nagy- és több kisméretű vasuszályt vásároltak. A vontatót „*Batthyány*" néven állították szolgálatba. A Dunán ezen kívül több hajót is lefoglaltak: „*Béla*", „*Boreas*", „*Ceres*", „*Ferdinand II*", „*Galathea II*", „*Győr*", „*Johann*", „*Nádor III.*", „*Semlin*", „*Stadt Linz*", „*Ludwig*" („*Szabadság*" néven). A Tiszán lefoglalt hajók a „*Buda*", „*Carl*", „*Neptun*", „*Pannónia*" és a „*Szolnok*" volt (a „*Carl*" a „*Honvéd*" nevet kapta). A tiszai védelem megszervezésével a „*Honvéd*" parancsnokát, Medgyaszay Istvánt bízták meg. Hajóját az akkor használatos Congreve-rakétákkal is felszerelték, amelyeket a honvédség tüzérségi szakértői 1849 februárjában tökéletesítettek, s azóta rendszeresen alkalmazták őket (rakétákkal felszerelt uszályok Buda 1849 tavaszi ostromában is részt vettek).

A szabadságharc leverése után a haditengerészeten kívül csak egy vízi haderő, a csajkás ezred létezett. 1850. november 30-án azonban a korszerűtlenné vált csajkás alakulat helyett létrehozták a Császári-Királyi Flottillahadtestet Klosterneuburg székhellyel, amely a dunai alosztály mellett magában foglalta az itáliai Garda-tavon és a Lago Maggiorén működő egységeket, továbbá a velencei Lagúnaflottillát is. A Dunaflottilla legénységét a hadsereg háromszázadnyi utásza és tüzére adta. 1850-ben a Dunaflottilla még csak egy hajóval, a Magyarországtól zsákmányolt „*Mészáros*" hadigőzössel rendelkezett, amelyet a „*General Schlick*" névre kereszteltek. Az osztrákok azonban birtokba vették az Óbudán épülő félkész „pattantyús hajókat" is és egyiküket „*Erzherzog Albrecht*" néven szolgálatba is állították 1852-ben. Mivel a páncélzatot az eredeti tervek szerint felszerelték a hajóra, ez let a világ első (magyar tervezésű) gőzüzemű páncélos hadihajója. 1853-ban ez a hajó szállította haza a menekülő Kossuth-kormány által 1849-ben Orsován elrejtett Szent Koronát. Ezt 1854-ben újabb egység, az „*Adler*" parancsnoki törzshajó, 1856-ban egy lapátkerekes és egy csavargőzös ágyúnaszád, 1857-ben pedig a „*Schönbrunn*" hadigőzös szolgálatba állítása követte. Ekkor jelent meg a Dunaflottilla tiszti névsorában az első magyar név: jobaházi Némethy Norbert főhadnagy neve. 1860-ban azonban az addig az utászokhoz vagyis a szárazföldi hadsereghez tartozó összes vízi haderőt a haditengerészet alá rendelték. 1866-ban (Ferdinánd Miksa főherceg, flottaparancsnok Mexikóba távozásakor) azonban a folyami haderő egységeit eladták a DGT-nek, a a dunai hajóhadat pedig megszűntették. A hadvezetőség úgy gondolta, hogy háború esetén a DGT hajóinak felfegyverzése, az utászok, hidászok és aknászok felkészültsége megfelelő vízi haderőt jelent.

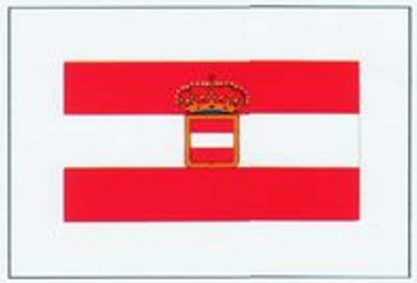
1) Az Óbudai Hajógyár
2) A "*Franz I.*"személyszállító gőzös modellje...
3) ... és tervei az átalakitás előtt ...
4) ... és a hadigőzösség való átalakitáása után
5) A "*Mészáros*" Hadigőzös modellje
6) A "*Mészáros*" a korabli sajtóban
7) A "*Mészáros*" tisztje
8) A "*Mészáros*" legénye
} Hocza István alkotásai

Dienst-Flaggen und Standarten
der
k.u.k. Kriegs-Marine

Wien 1896 (Nachtrag 1902)

Heck-Flagge 1:1 1/2

Bug und Boots Flagge 1:1 1/4



Lotsen-Flagge 1:1 1/2

Dienst-Flagge 1:1 1/8
Feldmarschall

Standarte 1:1
Seiner Majestät des Kaisers und Königs

Standarte 1:1
Ihrer Majestät der Kaiserin und Königin

Standarte 1:1
für Erzherzoge und Erzherzoginnen

Dienst-Flagge 1:1 1/8
Feldzeugmeister oder General der Cavallerie

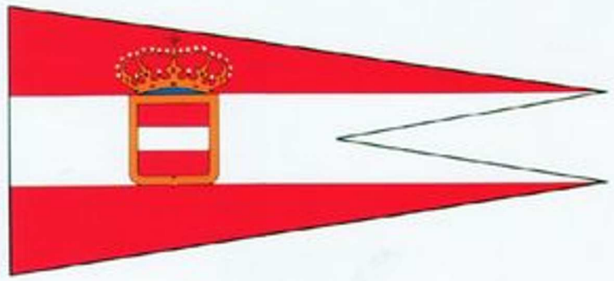
Dienst-Flagge 1:1 1/8
Feldmarschall-Lieutnant

Dienst-Flagge 1:1 1/8
General-Major

Commando-Flagge 1:1 1/7
Admiral

Commando-Flagge 1:1 1/7
Vice-Admiral

Commando-Flagge 1:1 1/7
Contre-Admiral



Commodore- und Anciennetäts-Stander
1:2 1/4

K.u.k. Wimpel
1:100

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil dieses Posters darf ohne schriftliche Genehmigung des Herausgebers weiterverwendet werden.
All rights reserved. No part of this poster may be reproduced in any form without written permission of the publisher.
© Heeresgeschichtliches Museum Wien / A.Dr. Oliver Pribosiovich - FMTS

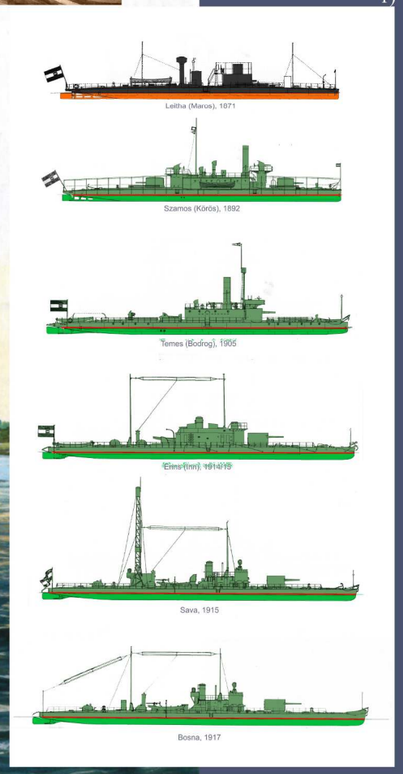
1) Az Osztrák-Magyar Monarchia monitor-tipusainak jellegrajza
2) Belgrád ágyúzása 1914. október 7-9.
3) A rjahovói román hadihid szétrombolása, 1916. október 1-3.
4) A sistovi osztrák-magyar átkelés, 1916. november 23.
5) A "*Bodrog*" Odesszában, 1918 nyarán
6) A fekete-tengeri különitmény működési területe

3)

7)

2)

1)



4)

5)

6)

Amikor 1866-ban megszüntették a Császári, Királyi Flottillahadtestet, a folyam őrzés nélkül maradt. Az 1867-es kiegyezéssel (és az azt megelőző porosz-osztrák háborúban elszenvedett vereséggel) azonban a Habsburg Birodalom feladta hagyományos nyugati, nagynémet orientációját és a kelet, vagyis a Balkán felé fordult. Az Al-Dunán azonban egyik háború a másikat érte; orosz, török és román hadihajók cirkáltak, amelyekkel a Monarchiának nem volt mit szembeszegeznie. Ráadásul a felfegyverezett lapátkerekes gőzösök koncepcióját időközben túlhaladta a technika, ezért amikor a Császári, Királyi Haditengerészet 1870-ben újra felállította budapesti különítményét, az új egység számára vadonatúj folyami páncélos hadihajókra volt szükség, nem is annyira a folyóra merőlegesen támadó szárazföldi erők feltartóztatására, sokkal inkább a folyó hosszában történő csapásmérésre. A mintaadó típus a polgárháborús Amerikában született meg és „*Monitor*”-nak hívták. 1861-ig a hadihajók ágyúit az oldalfalak mentén, hosszú ütegsorokban helyezték el, a lövegeket pedig nem lehetett forgatni. Így a hajóknak oldalukkal a célpont felé fordulva kellett tüzelni, ami különösen bonyolulttá tette a hajók együttes manőverezését Az 1858-ban épült első tengeri páncélos hadihajók még ugyanígy épültek. 1861-ben azonban Ericsson svéd mérnök az USA számára olyan páncélos hadihajót tervezett, amelynek az ágyúit a felső űfedélzeten egy forgatható páncélozott ágyútoronyban helyezték el. A „*Monitor*” névre keresztelt hajó alig emelkedett ki a vízből (hogy minél kisebb célt jelentsen), gépei és kazánjai a vízvonal alatt, védve helyezkedtek el. Kis merülése miatt azonban a tengeren és a folyókon is hasznát vehették. A hajó oldalát és fedélzetét páncéllal borították, akárcsak a 2 db 27,9 cm-es ágyút befogadó forgatható ágyútornyot. A hajó 1862. március 9-én csapott össze a Konföderáció „*Virginia*” nevű páncélosával. Egyik sem tudta elsüllyeszteni a másikat, s nagy meglepetést okozott, hogy a kicsi „*Monitor*”-t a nála jóval nagyobb (10 ágyús) hajó nem tudta legyőzni. A kicsiny hajót szárnyára vette a világhír, s világszerte építeni kezdték a hozzá hasonló rendszerű alacsony felépítésű, kis merülésű, forgatható ágyútoronnyal felszerelt - páncélos hadihajókat, a monitorokat.

Az USA-n kívül elsőként a Monarchia épített ilyen hajót, s egyszerre mindjárt kettőt is, a „*Leitha*”-t és a „*Maros*”-t, amelyeket 1871-ben bocsátottak vízre Újpesten kifejezetten folyami használatra (a magyar Hadtörténeti Intézet és Múzeum tulajdonát képező „*Leitha*” a mai napig létezik és az egyetlen a világon, amely a monitor-típus keletkezésének évtizedéből fennmaradt). Tervezőjük az a Josef Romako volt, aki Ferdinánd Miksa felkérésére a Monarchia első tengeri páncélos (kazamata-) hajóit is tervezte. Feladata hihetetlenül bonyolult volt, hiszen míg az eredeti „*Monitor*” tervezőit nem korlátozta semmi, addig neki figyelembe kellett venni, hogy a Duna és a Tisza sekély gázlói miatt csak rendkívül kis merülésű hajók építhetők (ami viszont a nélkülözhetetlen páncél súlya miatt szinte kivitelezhetetlen), illetve, hogy alacsony vízállás mellett a szűkké vált mederben a hajók esetleg nem tudnak megfordulni, valamint, hogy a Duna magas jobb partját a mélyen lévő vízről nem lehet majd hajóágyúkkal hatásosan lőni. Romako kisebb ellenállású (csak 6 fontos ágyúknak ellenálló), vagyis könnyebb páncél és az ún. „csíkbogár-fedélzet” alkalmazásával elért súlycsökkentéssel oldotta meg a problémát (az orr- és a tat felé ereszkedő fedélzet miatt az oldal kevesebb páncélzatot igényelt). A hajófenék teljesen lapos volt, kivéve a farnál, ahol a hajócsavarok helyének biztosítására felfelé futott. A csavarok így nem nyúltak a hajófenék alá és akkor is tudtak forogni, amikor alacsony vízállásnál a hajó már szinte a folyó medrén csúszott. A „*Leitha*” és a „*Maros*” volt az osztrák-magyar haditengerészet első forgatható lövegtoronnyal felszerelt hadihajója, a tornyokban 2 db 15 cm-es löveggel. Alacsony merülésük lehetővé tette, hogy a Duna minden szakaszán vontató nélkül haladjanak, Sebességük óránként 8,3 csomó (15,3 Km) volt. Az 1873-tól Dunaflottillának nevezett a folyami haderő részére 1871-1917 között összesen 10 monitor épült, amelyeket a Birodalom folyóiról neveztek el (1871 „*Maros*”-„*Leitha*”, 1892 „*Szamos*”-„*Körös*”, 1905 „*Temes*”-„*Bodrog*”, 1914/15 „*Enns*”-„*Inn*”, 1915 „*Sava*”-„*Temes II*”, 1917 „*Bosna*”). A közös tulajdonú hajókon vegyes nemzetiségű legénység dolgozott, az egyre növekvő számarányú magyar (50%) mellett elsősorban horvát és délszláv, s csak kismértékben osztrák. Amennyire a tengeri flottánál dominált az osztrák részvétel, annyira jelentős volt a Duna-flottillánál a magyar.

Már az első hajók is jól beváltak Bosznia-Hercegovina okkupációjánál 1878-ban, amikor a Száván Szabács ostrománál ágyúik elűzték a törököket, az első világháború azonban egyértelműen bebizonyította e hajók alkalmasságát. A háború legelső lövéseit is a Duna-flottilla egységei adták le. A hadüzenet éjszakáján (1914. július 28.) a „*Temes*”, a „*Bodrog*” és a „*Szamos*” kifutott zimonyi bázisáról, és másnap hajnali 02:20-kor bombázni kezdték Belgrádot. A flottillát két monitorosztályra és egy őrnaszádosztályra osztották. Az első monitorosztályt 2 csoportba szervezve a 4 újabb, a második monitorosztályt a 2 régebbi monitor alkotta. Az őrnaszádosztály 4 csoportra tagolódott. A monitor a mellé beosztott 2 őrnaszáddal alkotott egy osztagot, s 2 osztag 1 harci csoportot. A háború elején három ilyen harci csoport volt, a Duna-, a Száva-, és a Pancsovai-csoport. A hadüzenet napjától kezdve mindhárom csoportot naponta harcba vetették. **1914.** augusztus-szeptember folyamán kivették a részüket Belgrád lövetéséből és a szerb átkelési kísérletek megakadályozásából. Egy ilyen akció alkalmával azonban a „*Temes*” aknára futott és elsüllyedt október 22-én. Ezután a hajókat aknafogó hálókkal szerelték fel. November 1-én a monitorok támogatta osztrák-magyar csapatok elfoglalták Szabácsot, 10-én pedig a Misar-magaslatokat. Mivel Szerbia nem készült fel a folyami hadviselésre, szövetségesei támogatták: az angolok és a franciák tengerészeket és ágyúkat, az oroszok pedig aknákat és felfegyverzett gőzösöket küldtek. **1915.** április 23-án egy angol torpedónaszád éjszakai támadást hajtott végre a monitorok ellen Zimonynál. A „*Körös*” azonban időben észlelte és lőni kezdte, mire előbb kilőtték a torpedót, amely így célt tévesztve a partra futott. Április 29-én légitámadással próbálkoztak, az „*Enns*” azonban megrongálta az egyik támadó gépet, mire a társai elmenekültek. Október 7-én megindult az osztrák-magyar hadsereg átkelése a Dunán, amelyet a monitorok fedeztek magukra vonva az ellenséges tüzérség figyelmét. Míg a „*Leitha*” és a „*Körös*” egészen partközelbe úszva az ellenséges gyalogságot lőtte, addig a többi monitor ezeket fedezte, délután pedig váltották egymást. Október 9-én az osztrák-magyar csapatok elfoglalták Belgrádot. Ezzel az osztrák-magyar monitorok előtt megnyílt az út a Vaskapuig. Az orosz hadihajók a Fekete-tengerig vonultak vissza. **1916**-ban Románia feladva semlegességét, hadat üzent a központi hatalmaknak. Augusztus 27-én 21:00 órakor egy román torpedónaszád támadást indított a Ruszcsuk előtt horgonyzó monitorokra (amelyek ebből tudták meg, hogy Romániával is hadban állnak, mert a hadüzenetet ekkor még nem adták át). A kilőtt torpedó szerencsére nem a célba vett „*Sava*” monitort, hanem egy uszályt talált el. A flottilla már másnap megtámadta Gyurgyevó kikötőjét, ahol megsemmisítették az ottani hajókat és hadianyagot. Szeptember 8-tól a Dunaflottilla a Románia ellen vonuló Mackensen német tábornagy hadműveleteit támogatta. Szeptember 19-én a Belene-Corabia közötti folyószakaszon elsüllyesztettek 3 orosz gőzöst és több uszályt, szétrombolták a pályaudvart és a raktárakat. Október 1-én pedig meghiúsították a rjahovói átkelést, amellyel a románok megpróbálták hátba támadni Mackensen német hadseregét. November 23-án a flottilla a saját egységek sistovi átkelését támogatta Románia rövidesen kapitulált. Ezt követően a flottilla feladata a Duna aknamentesítése volt (113 aknát távolítottak el). **1917.** szeptember 22-én az „*Inn*” mégis aknára futott és elsüllyedt. **1918** májusában egy kötelék (a „*Bosna*”, „*Bodrog*”, „*Körös*”, „*Szamos*” és 2 őrnaszád) kifutott a Dunáról a Fekete-tengerre, hogy Odesszába hajózzon a Dnyeszter-, Bug- és Dnyeper-folyók mentén harcoló osztrák-magyar csapatok támogatására. Három napos tengerhajózás után veszteség nélkül értek Odesszába, ahonnan szeptember 12-én tértek vissza a Dunára. Szeptember 30-án Bulgária fegyverszünetet kötött, ezzel összeomlott a balkáni front, megkezdődött a visszavonulás. Harcok között visszavonulva a flottilla biztosította az al-dunai osztrák-magyar hajók védelmét és a visszavonuló szárazföldi csapatok átkelését. Október 25-én sikeresen végrehajtották a Kövess-hadseregcsoport átkelésének fedezetét, 31-én éjjel azonban a „*Bodrog*” a ködben zátonyra futott. Másnap a szerb tüzérség lőni kezdte, a zátonyon fennakadt hajó azonban viszonozta a tüzet, amíg használhatatlanná nem váltak az ágyúi. Manőverképtelensége miatt több találat érte, végül a legénysége elhagyta. Az uralkodó a tengeri flotta mintájára utolsó parancsai egyikével a flottillát is átadta Magyarországnak. A bajtársiasság gyönyörű példája, hogy a szerb állásokon keresztültörő hajók horvát legénysége, bár már küszöbön állt a szerbek és horvátok közös államban egyesülése, a magyarokkal és a csehekkel közösen harcolt a szerbek ellen. Vukováron azonban a horvát legénység kiszállt. A maradék személyi állománnyal immár magyar lobogó alatt november 6-án érkezett Budapestre.

A Budapesti Tengerész Különítmény, a Dunaflottilla hajóállománya nemcsak monitorokból állt. A felderítés és járőrszolgálat ellátásához kisebb egységekre őrnaszádokra volt szükség. Az első ilyen kicsi őrhajót az Adriáról vezényelték át a Dunára 1893-ban. Neve nem volt, csupán számmal jelölték. A Cs. és Kir. Haditengerészet I. számú torpedónaszádja volt. Angliában, a chriswick-i Thornycroft és Tsa. Cégűnél rendelték meg 1874-ben, a Luppis János Balázs fregattkapitány feltalálta, majd a Robert Whitehead-del közösen tökéletesített önjáró torpedó hordozására. 1907-ig szolgálta a flottillát, amikor eladták a budapesti Szohner Károly cégének, amely „*Bandi*" néven a '20-as évekig használta.

1893-ban Németországból is rendeltek egy kifejezetten a Dunára tervezett őrnaszádot, amelyet alkatrészekre szedve vasúton szállítottak Linzbe, ahol összeszerelték. Ez volt az „*A*" jelű őrnaszád, amely már a kézifegyverek lővedékei ellen védő 4,5 mm-es páncéllal is rendelkezett. Fegyverzete 2 db rúdtorpedó és 1 db 8mm-es géppuska volt. Sebessége meghaladta a 10 tmf/h-t. 1895. május 1-én az átépített „*Leitha*" monitorral együtt állt szolgálatba.

A következő őrnaszád (a „*B*" jelű) megrendelésére 1904-ben nyílt lehetőség. Ez már Budapesten épült, s ez lett a Flottilla egyúttal az egész haditengerészet első benzinmotorral hajtott hajója. A 2 db nyolchengeres Daimler típusú benzinmotor 14 tmf/h (26 km/h) sebességgel hajtotta előre a 36,5 tonnás naszádot. A próbajáratok annyira megnyugtató eredménnyel zárultak, hogy a haditengerészet műszaki vezérkara elhatározta, hogy fokozatosan áttér az új hajtómű alkalmazására. A naszádok fegyverzete 1 db 37 mm-es Hotchkiss-gyorstüzelőből és 2 db 8 mm-es Skoda géppuskából állt, amelyeket jellegzetes, hengeres géppuska-tornyokban helyezték el, amelyeket 5 mm-es páncél védett. Az oldalfalak, a parancsnoki torony és a felépítmény ugyanilyen, a fedélzet 4 mm-es páncélt kapott.

Az őrnaszádállomány gyarapodására 1908-ban került sor, amikor az ausztriai Lustenauban épült „*C*" és „*D*", valamint az angol Yarrow cégtől rendelt „*E*" és „*F*" naszádok szolgálatba álltak. A „*C*" és a „*D*" külsőre a „*B*"testvére volt (eredetileg csak 1 géppuska-toronnyal készültek, de később a „*C*"-re a „*B*"-hez hasonlóan egy másikat is szereltek). Az „*E*" és „*F*" naszádok nagy (22,4 tmf/h) sebességükkel tűntek ki. Fegyverzetük 1 db 8 mm-es géppuska volt, védelmük pedig ugyanolyan 5 mm-es páncéllemezekből állt a gépháznál és a kormányállásnál. Ezek már három hajócsavarral készültek, amelyket 2 db 120 LE-s nyolchengeres és 1 db 60 LE-s négy engeres benzinmotor mozgatott. Hatósugaruk teljes feltöltéssel (1453 l benzin) 516 tmf volt. Az „*E*" és „*F*" őrnaszád mintájára 1909-ben két további naszádot rendeltek („*G*" és „*H*").

1912-ben a Haditengerészet egyszeri rendkívüli hitelt kapott két dunai monitor („*Inn*", „*Enns*") és két őrnaszád építésére. A hajókra nagy szükség volt, mert 1912-ben és 1913-ban az őrnaszád-állomány csökkent: az I. számú torpedónaszád után eladták az „*A*" és az „*E*" jelű naszádokat is. Ezután láttak hozzá a legújabb, az addigi legnagyobb őrnaszádnál is kétszer nagyobb őrnaszád-pár terveinek elkészítéséhez. Ezek voltak az „*I*" és a „*K*" őrnaszádok. Az építkezés 1914. augusztusában kezdődött Óbudán, s az „*I*" jelű naszádot 1915. július 7-én, a „*K*" jelűt pedig augusztus 26-án már vízre is bocsátották. Ezen hajók is 5 mm-es speciális golyóálló páncélt kaptak, fegyverzetüket pedig 1 db 7 cm-es ágyú (toronyban) és 1 db 8 mm-es géppuska biztosította. 600 LE-s gépeikkel 23,4 km/h sebességet értek el. Időközben a tengerészeti parancsnokságban az az álláspont alakult ki, hogy a továbbiakban az őrnaszádok is nevet kapjanak, ezért 1916 márciusában az „*I*"-t „*Fogas*"-ra, a „*K*"-t pedig „*Csuka*"-ra keresztelték (a két hajót később „*Fogas*"-osztályként emlegették).

1914 decemberében további 4 naszád az „*L*", „*M*", „*N*", „*O*" építését kezdték meg Óbudán. A hajókat később „*Wells*", „*Barsch*", „*Compó*" és „*Víza*" névre keresztelték (és később „*Wells*"-osztály néven emlegették). Ezek már jelentős fegyverzettel 4 db 7 cm-es ágyúval (kettesével két toronyban) és 4 db 8 mm-es Schwarzlose géppuskával rendelkeztek. Páncélzatuk is erősebb volt: a parancsnoki tornyon 10 mm-es, a lövegtornyokon 7,5 mm-es, egyebütt 5 mm-es volt.

Az utolsó őrnaszádok a „*P*" és „*Q*" jelűek már 1917 júliusában épültek a Dunaflottilla számára a „*Wells*"-osztály tervei alapján. Az új hajók tornayai azonban magasabbak voltak és lövegtornyaikba is csak 1-1 db 7,5 cm-es tábori ágyút szereltek.

1914-ben a háború kitörésekor Belgrád ostrománál a Bublay Ferdinánd parancsnoksága alatt haladó „*D*" őrnaszád veszélyes helyzetbe került, amikor az elakadt gyújtás miatt 25 percig gépek nélkül csorgott a folyón kiszolgáltatva az ellenség tüzének. Szerencséje volt: csak 3 srapnel-szilánk és puskalövések érték, viszont megállapította, hogy a szerb part magaslatain végig tüzérséget helyeztek el, amely az őrnaszádokat ilyen kis távolságból megsemmisítheti, ezért a naszádok járőrszolgálatát átmenetileg leállították. Szeptember folyamán a szerbeknek átmenetileg sikerült átkelni a Dunán és betörni a Szeréménségbe. Ekkor a Zimonyból visszavonuló osztrák-magyar alakulatok nehogy a szerbek kezébe kerüljön elsüllyesztették a „*D*" és „*G*" őrnaszádokat. Szeptember 28-án a „*B*" őrnaszád a „*Temes*" monitorral együtt áttört a Szávára, hogy az ottani osztrák-magyar szárazföldi akciókat támogassa, illetve akadályozza a szerbek átkelését. Október 22-én Skelánál partra szállt az őrnaszád két matróza, hogy átvágja a szerb telefonvonalakat, a vezetékeket azonban nem találták meg. November 6-án a „*B*" őrnaszád a Mirsar-magaslatokat ostromló osztrák-magyar gyalogság támogatása közben szerb katonákat ejtett fogságba, ezzel az egyetlen olyan hadihajó volt, amely szárazföldön ejtett foglyokat.

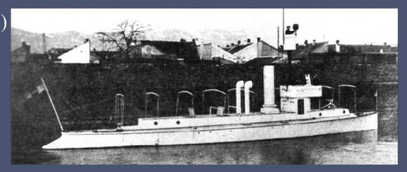
1915. május 15-én az „*Inn*" monitor és a „*C*" őrnaszád megjelent a Kalemegdán a belgrádi fellegvár alatt, ám heves tüzérségi tűz fogadta őket. A naszád benzintankját találat érte, mire a hajó felrobbant. A fáklyaként égő kormányozhatatlan naszád kiváló célpont volt. A golyózáporban báró Doblhoff Erik fregatthadnagy sietett a segítségükre egy motorcsónakkal, megpróbálva a közeli sziget mögé vontatni őket. A naszád azonban csakhamar újabb találatot kapott, a fenéklemezei is megsérültek, süllyedni kezdett. Ekkor más lehetőség híján a partra futtatták, s a legénysége elhagyta. 4 halottat és 4 sebesültet vesztettek. Október 6-án 17:20-kor a Belgrádot lövő monitorok visszavonultak éjszakára. Az „*F*" és „*H*" őrnaszádok szolgálata azonban csak ekkor kezdődött: a „*Linz*" páncélozott motorcsónakkal együtt az osztrák-magyar gyalogság által használt átkelőpontonokat kellett összeszedniük és az utászok állásaihoz vontatniuk.

1916 közepére a régiő őrnaszádok leszerelésével és az újabbak szolgálatba állításával már csak az „*F*" és „*H*" jelű naszádok maradtak a régi hajók közül. Ekkor ezek is nevet kaptak: „*Stöhr*" és „*Lachs*" névre keresztelték őket. Október elején a hajók a monitorokkal együtt részt vettek a rjahovói román hadihíd lerombolásában. Az október 1-én felderítésre kiküldött „*Compó*" azonban homokpadra futott, ezért másnap a „*Víza*" és a „*Barsch*" is kifutott a megsegítésére. A két őrnaszád 200 méterre közelítette meg a hidat és a Lungu-szigetet, s heves géppuskatűzzel árasztották el a szigeten berendezkedett és a hídon átkelő román gyalogságot. A bolgár partra átkelt román tüzérség közepes űrméretű ágyúi ekkor heves tüzelésbe kezdtek, amelyet a naszádok addig viszonoztak, amíg el nem fogyott a lőszerük. A „*Barsch*"-ot azonban találat érte, s két magyar, Dávid József fűtő és Lenner József tengerész meghalt, hárman súlyosan sebesültek.

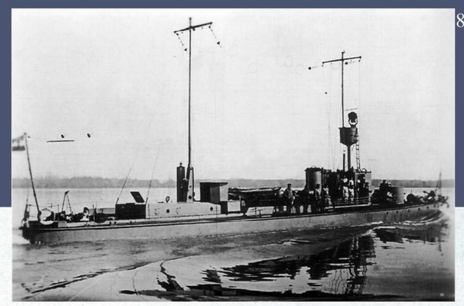
1917. február végén, március elején a „*Stör*" és a „*Lachs*" naszádokat a Dunáról a tengerre, Triesztbe vezényelték. Az utat vasúton tették meg április 13-án és 19-én. Szeptemberben II. Vilmos német császár szemlét tartott a romániai német csapatok felett. Al-Dunai útjához a „*Zsófia Főhercegnő*" termes gőzöst bocsátották a rendelkezésére, amelyet a „*Barsch*" és a „*Víza*" őrnaszád kisért.

1918. október 21-én a „*P*" őrnaszádot a Triesztbe szállított régi társa után „*Stör*"-nek, a „*Q*"-t pedig „*Lachs*"-nak nevezték. Az év hadieseményei a Duna-delta aknamentesítésével kezdődtek. Ebben jórészt a Dunaflottilla őrnaszádjai a „*Barsch*", a „*Wells*", a „*Compó*" és a „*Víza*" vettek részt Schmidt Győző sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt. Az aknakutató különítmény személyzetét jórészt német aknák pusztították: az I-es számú segédgőzös április 8-án olyan német aknára futott, amit a németek aknazár-térképei nem is jelöltek. Április 9-én a „*Barsch*" és a „*Wells*" az Odesszába vezényelt „*Bosna*", „*Bodrog*", „*Körös*" és „*Szamos*" monitorral kifutott a Fekete-tengerre. Helyükre a „*Fogas*" és a „*Csuka*" érkezett. Április 19-én a „*Barsch*"-csoport a „*Szamos*" monitorral Odesszából a Dnyeper, április 26-án pedig a Dnyeszter torkolatába indult szintén aknakeresésre. Május 20-án a „*Barsch*" Nikopolig haladt felfelé a Dnyeperen. Az egyik folyószakaszon olyan erős volt a sodrás, hogy a 660 méteres szakaszt a hajó 6 perc alatt tette meg, míg az ugyancsak erős sodrású, de háromszor hosszabb (2.133 m) Vaskapu-cstornában ehhez 7 perc is elegendő volt. Az addig sosem látott vízi jármű nagy feltűnést keltett a folyóparti lakosság körében. Szeptember 30-án Bulgária letette a fegyvert, ezzel a balkáni front összeomlott. Az aknakutató-osztagot ekkor feloszlatták, az őrnaszádokat pedig visszarendelték a Dunára a hadsereg műveleteinek támogatására.

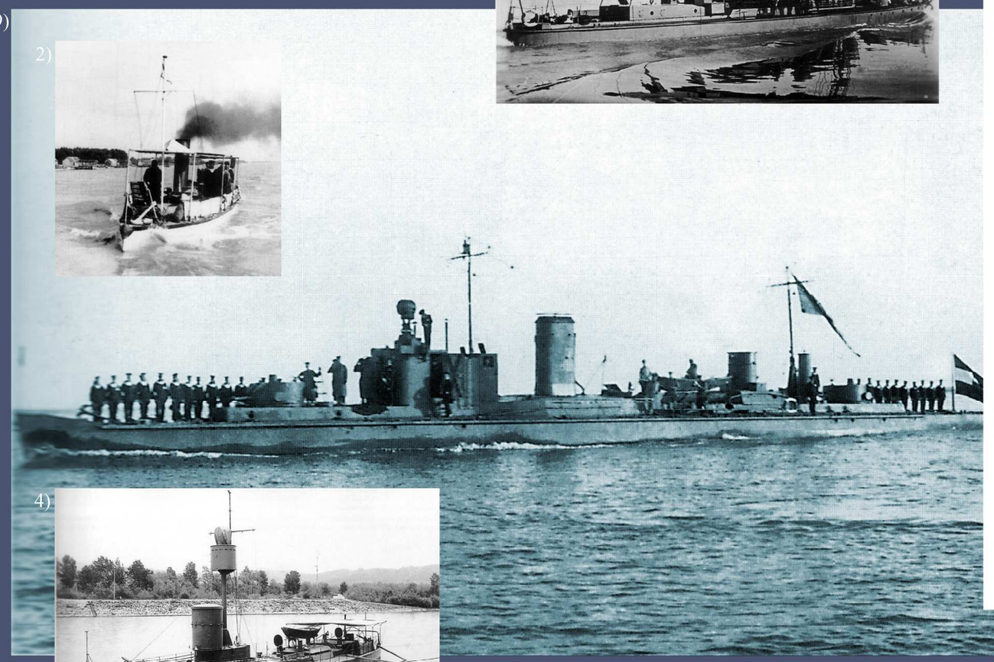
3)



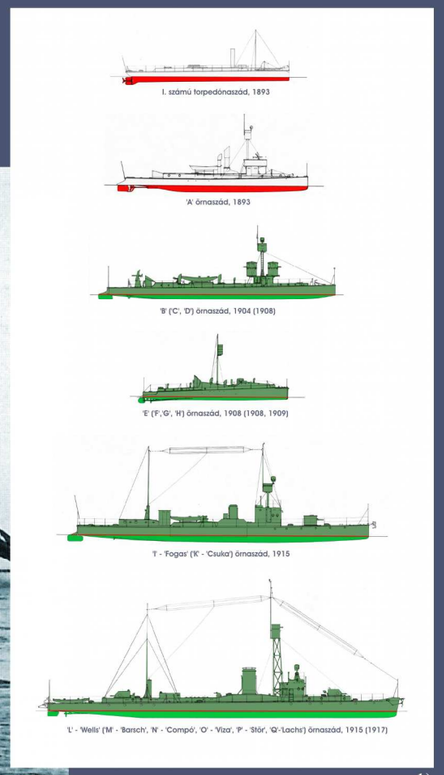
8)



9)



2)

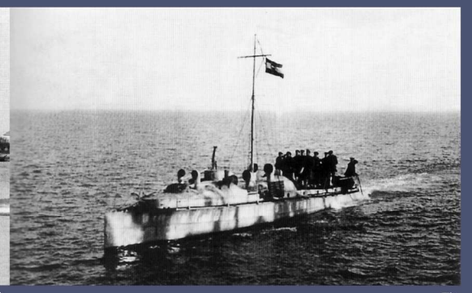


1)

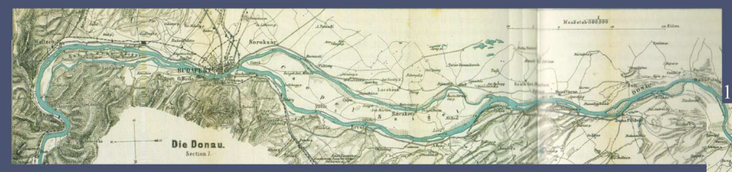
4)

5)

6)



7)

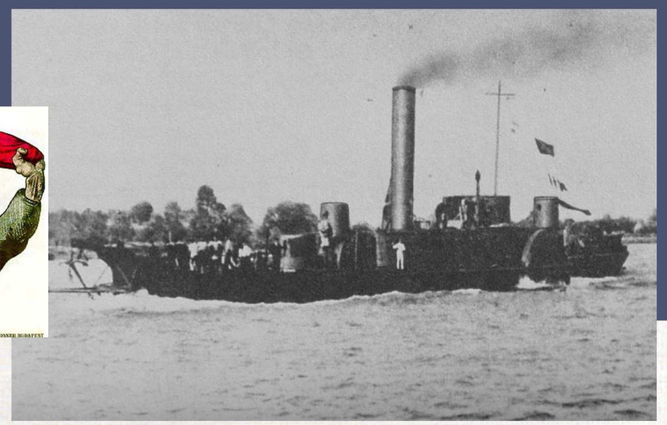


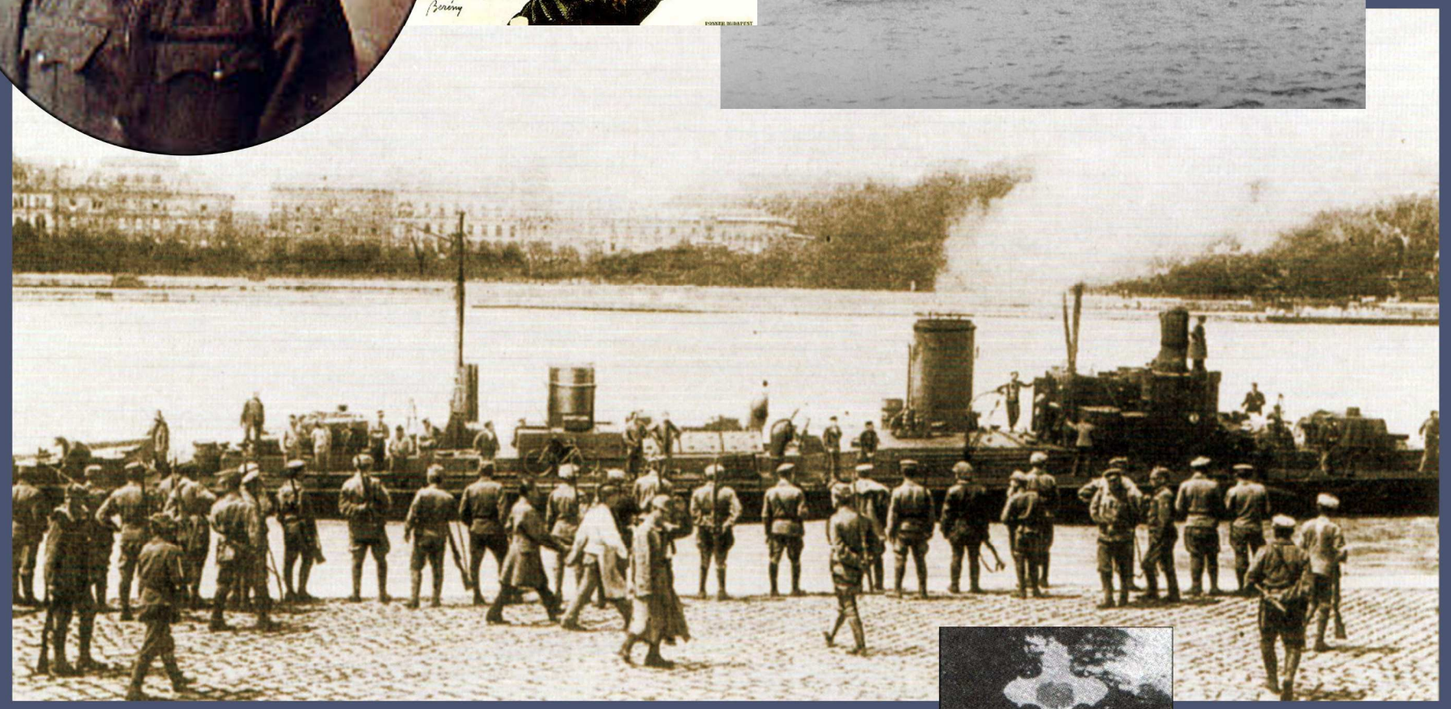
10)

1) A Dunaflottilla őrnaszád-tipusai
2) az I. számú torpedónaszád
3) az 'A' őrnaszád
4) a 'B' őrnazsád
5) a 'C' őrnaszád
6) a 'G' őrnaszád a Dunán
7) a 'H' őrnaszád a tengeren
8) az 'I' őrnaszád - később 'Fogas'-osztály
9) az 'L' őrnaszád - később 'Wells'-osztály
10) a Duna Szob és Dálja közötti szakasza

2)

3)

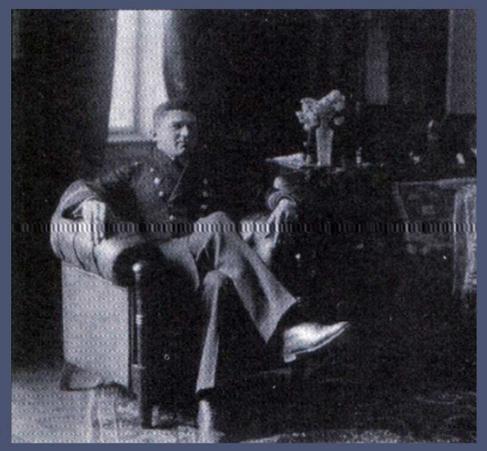




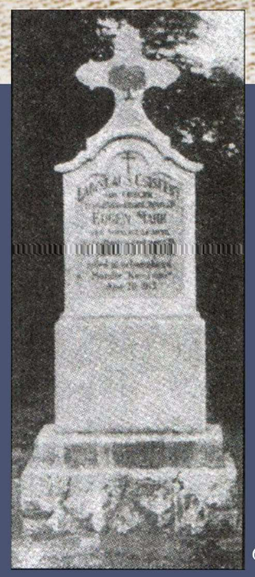
4)

1)

1) A Cs. és Kir. Dunaflottilla egységei szerb-horvát-szlovén lobogó alatt Orsován 1919-ben (balra "*Wells*"-osztályú őrnaszád, középren a "*Bosna*", jobbra a "*Bodrog*" monitor)
2) Folyamőr a Vörös Hadihajó Raj egyenruhájában, 1919.
3) A "*Munka*" (ex "*Una*") felfegyverzett gőzös
4) A "*Compó*" őrnszád vöröskatonákkal (Pakson őrizte az aknazárat, nem csatlakozott az ellenforradalmi kisérlethez - a kép az események után készült Budapesten)
5) Csicsery László sorhajóhadnagy ...
6) ... és az angol haditengerészek által Baján felállított, Mahr Jenővel közös siremléke
7) A Vörös Hadihajós Raj állományjelzője



5)



6)

7)

A Dunaflottilla az osztrák-magyar haditengerészet szerves részeként végig harcolta az I. világháborút és az egyik legsikeresebb fegyvernemnek bizonyult. A végjáték azonban szomorú volt: 1918. október 30-án Újvidéken fogták szikratávírón IV. Károly király parancsát, amely elrendelte a flotta felosztását a Monarchia államai között. *„A dunai hajóhadat át kell adni a magyar kormánynak; ennek megfelelően lehetővé kell tenni a nem magyar legénység elbocsátását.”* Ekkor a parancsnokságot Wullf Olaf Richárd fregattkapitány vette át. Azonnal megkezdődtek az összetűzések a horvát fegyveres szárazföldi csapatokkal, amelyek 1918. november 1-jétől már önállósították magukat és az ország minél nagyobb részének elfoglalására törekedtek. Ratkovic sorhajókapitány, aki maga is horvát volt, nem tudott hatni honfitársaira, ezért a délvidéki legénységgel együtt Újvidéken kiszállt.

1918. november 6-án, az ellenséges vizeken zátonyra futott és harcban elveszett egységek kivételével, az összes hadihajó megérkezett Budapestre. A komoly erőt azonban sem a déli Duna-szakaszon rekedt uszályok és vontatók mentésére, sem a szerb-horvát csapatok visszaverésére nem használták fel. A Károlyi-kormány ugyanis a Monarchia felbomlása közben végbemenő eseményeket (pl. egyes országrészeknek a Monarchia területén létrejött Nemzeti Tanácsok fegyveres erőivel történő megszállását) kizárólag a nyugati diplomáciában bízva, az antant hatalmakkal való tárgyalásos rendezés útján próbálta kezelni. A katonai erődemonstrációt ebből a szempontból károsnak, (a rendelkezésre álló erőforrások szűkösségére tekintettel pedig lehetetlennek is) ítélte. Az antant azonban a Nemzeti Tanácsok oldalán állt… Az eredmény a hajók lefoglalása, kiszolgáltatása, és Újvidéken, Zimonyban történő internálása lett. Az 1918. november 03-án kötött fegyverszüneti szerződés a magyar kormányt 6 monitor átadására kötelezte, de ellenfeleink végül 5 monitort és 2 őrnaszádot követeltek, amelyeket ők választottak ki. Roppant veszteség érte ezzel a magyar hadihajózást. A megmaradt 4 monitorból 2 a legőregebb volt, már alig szolgálatképes, 1 pedig javítás alatt állt. Az egyetlen még hadra fogható hajót, a *„Szamos”*-t, is 1892-ben bocsátották vízre. Az 5 őrnaszádból is az egyik alig egy hónapja volt a vízen és az új hajók gyermekbetegségeivel küzdött, a többi 4 azonban teljes értékű, harcban kipróbált egység volt. Ez a hajóraj azonban még az átadott egységekkel sem vehette fel a harcot, a román dunai flottilláról nem is beszélve.

1919. március 20-án Vix francia alezredes átnyújtotta hírhedté vált második jegyzékét, amelyben újabb területek kiürítését és átadását követelte. Ennek hatására a kormányfő, Károlyi lemondott. Az ország nagy részének elvesztése az események radikalizálódásához vezetett, március 21-én megalakult a Tanácsköztársaság. Válaszul májusában a csehek és a románok támadást indítottak Magyarország ellen és a védekező háborúból ezúttal végre a folyami hadihajók is kivették a részüket. Elsőként a *„Pozsony”* (a korábbi "*Lachs*") őrnaszád esett át a tűzkeresztségen, május 10-én, majd attól kezdve folyamatosan harcérintkezésben volt az ellenséggel. A hadihajózás új szervezetét a hadműveletek alatt dolgozták ki. A hadihajós főparancsnokság hadműveleti szempontból a Vöröshadsereg Parancsnokságának volt alárendelve. A harci egységek a hadihajós parancsnokság alá tartoztak. Bár a tanácshatalom külpolitikai szempontból megtette azt, amit Károlyi nem mert (a háború utáni eseményeket élethalálharcnak fogta fel és minden rendelkezésére álló katonai erőt mozgósított az ország védelmére), belpolitikai szempontból koránt sem aratott osztatlan sikert. Május végén a Duna-menti paraszti ellenforradalom leverése különösen véres mozzanatokkal járt, június 24-én pedig az egykori Monarchia egyik legtekintélyesebb tisztképző intézményében, a Lajos (Ludwig, latinul Ludovicus) főherceg alapította „Ludovika”-n is lázadást tört ki a Tanácsköztársaság ellen. A katonatiszti lázadás nyomán a Tanácsok Országos Gyűlésének (az ideiglenes Országgyűlés) munkáját berekesztették, a megmaradt hadihajók egy része pedig csatlakozott az ún. „ludovikás ellenforradalom”-hoz.

A megmozdulás központja az Óbudai Tengerészlaktanya, a Ludovika Akadémia és a Róbert Károly körúti Vilmos Főherceg (akkor Engels) Tüzérlaktanya volt. A terv szerint a lázadás kitörését jelző ágyúlövésekre a pesti munkásság csatlakozik a lázadókhoz, a laktanyákban felfegyverzik őket, majd megszállják a stratégia pontokat (a telefonközpontot, a kommunista párt székházát, az ún. Szovjet-házat és a hidakat), katonai diktatúrát vezetnek be, majd a rend helyreállítása után szociáldemokrata kormányt alakítanak, amely megszervezi az ország védelmét és az általános választásokat. A hadihajók feladta a hidak lezárása, az Országgyűlés és a Szovjet-ház sakkban tartása volt. Június 24-én 16:00 órakor a *„Maros”* monitor, valamint a *„Pozsony”* és a *„Csuka”* őrnaszád bevonta a vörös lobogót és felvonta a nemzeti trikolórt. Óbudáról Budapestre hajóztak és az Erzsébet híd fölött a *„Pozsony”* több lövést adott le a Szovjet-házra. Miután a partról heves géppuskatüzet kapott, visszavonult a déli összekötő vasúti hídig. Másnap délelőtt a *„Lajta”* monitor és a *„Komárom”* (a volt "*Stör*") őrnaszád hajózott le Budapestig, ugyancsak a nemzetiszínű lobogó alatt, hogy csatlakozzanak fellázadt társaikhoz. A két hajó nem adott le lövéseket, őket azonban erős géppuska- és ágyútűz fogadta. A lázadók terve arra alapozott, hogy a budapestiek azonnal melléjük állnak, az állítólag szociáldemokrata érzelmű városparancsnok pedig támogatja az akciót. Az előbbi tévedésnek, a második félreértésnek bizonyult, ami megpecsételte az akció sikerét. A puccskísérlet rövid tűzharc után összeomlott. A lázadásban részt vett hajók ekkor ultimátumot kaptak a városparancsnoktól, ám még annak lejárta előtt június 25-én éjjel déli irányban elhagyták a várost. Az volt a tervük, hogy a Baján álló britektől kérnek üzemanyagot és lőszert, s azzal térnek vissza Budapestre, megpróbálva ismét fellázítani a fővárost. Paks magasságában a *„Munka”* nevű felfegyverzett gőzös azonban kivált a kötelékből, újra felhúzta a vörös lobogót és tüzet nyitott az őt követő *„Komárom”* és *„Csuka”* őrnaszádra. A tűzharcban a *„Munka”* elsüllyedt, de találat érte a *„Komárom”* parancsnoki tornyát is két tiszt halálát okozva. Ezután a kötelék sikeresen átjutott egy aknazáron és tüzérségi tűzzel sem sikerült feltartóztatni őket (a török kor óta nem volt rá példa, hogy a dunai hadihajók ágyúval lőjék egymást). Bajára érve az ott állomásozó szövetséges hajók (pár brit ML naszád, a *„Ladybird”* ágyúnaszád és a szerbeknek juttatott osztrák-magyar monitorok, a *„Vardar”*-*„Bosna”*, *„Drava”*-*„Enns”* *„Drina`*-*„Temes”*, *„Morava”*-*„Körös”* és a *„Neretva”*-*„Barsch”* őrnaszád) tüzet nyitottak rájuk, majd internálták a hajókat, a legénységet és a tisztikart (a Nemzeti Szállóban és egy gimnáziumban), meghiúsítva azon tervüket, hogy csatlakozzanak az akkor már szerveződő szegedi kormányhoz.

A „paksi csata” áldozatait, csicseri Csicsery László sorhajóhadnagyot és oraviczabányai Mahr Jenő sorhajóhadnagyot június 28-án szombaton a bajai temetőben helyezték örök nyugalomra a szerb városparancsnokság, az angol tiszti küldöttség és hajóink legénységének tíz küldötte jelenlétében. Augusztusban a Baján szolgáló angol haditengerész tisztek saját költségükön angol nyelvű síremléket állítottak a két magyar haditengerész tisztnek. A holttesteket később exhumálták és a *„Szeged”* őrnaszád 1921 novemberében az angol emlékművel együtt Pestre szállította őket. Az emlékmű további sorsa ismeretlen. A proletárdiktatúra belső ellenzékének nem maradt ereje és ideje sem több komoly kísérletre, hiszen a tanácshatalom bukása gyorsan bekövetkezett. A Tanácsköztársaság időszaka után a Duna-flottilla egységeit szétosztották az utódállamok között. A főváros is megszálló román csapatok november 14-i távozása után a maradék hajókkal együtt a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság csapatai által megszállt Újvidékre vitték őket. Később a '20-as években, amikor a flottilla helyét átvette a Magyar Királyi Folyamőrség, az őrnaszádok többsége ismét magyar tulajdonba került.

A teljesen magyar tulajdonú és vezetésű folyami erőket jogilag 1918. november 1-jével létrehozták, de 1920 novemberére a régi Duna-flottillából alig maradt valami. 1920 áprilisában az Európai Duna-bizottság elnöke, a brit Troubridge altengernagy előterjesztette javaslatát a Bécsben ülésező antant tengerészeti bizottságnak a K.u.K. Duna-flottilla felosztásáról. Ebben az Szerb-Horvát-Szlovén Királyság kapott 3 monitort, s megtarthatta az ott zátonyra futott negyediket (a „*Bodrog*”-ot), Románia kapott 3 monitort, és 3 régi típust lebontott. Ausztria és Magyarország kapott 4-4 őrnaszádot. Az egyéb, kereskedelmi hajópark elosztásáról egy Himes nevű amerikai döntőbíró határozott, egyszerűen elosztva a magyar kereskedelmi hajók 2/3-át 3 állam között. 1920. október 4-én Wullf Olaf benyújtotta javaslatát a HM-nek, hogy a volt haditengerészetből meg kell alakítani a folyamőrséget, hogy a trianoni békeszerződés által engedélyezett 35 000 fős hadsereg létszámát ezzel ne terheljék. Az 1921. január 3-i minisztertanács elfogadta azokat a javaslatokat, amelyek szerint az államrendészeti szervek és fegyveres őrtestületek fejlesztésével ellensúlyozzák a Nemzeti Hadsereg csonkítását. Mivel 1920. november 29-én Magyarország jogilag is átvette a használhatatlan állapotban lévő „*Wells*”, „*Pozsony*”, „*Viza*” és „*Csuka*” őrnaszádokat, megkezdődött a folyamrendészet kialakítása, melyet a belügyminiszter alá rendeltek a rendőrséggel, a vámőrséggel és a pénzügyőrséggel együtt. A létszám 3.240 fő lehetett összesen, de a pénzhiány miatt ezt évekig nem tudták elérni. Hivatalosan az új szervezet 1921. március 1-jétől kezdett működni, nem kevés nehézség közepette, és a Szövetségközi Katonai Ellenőrző Bizottság állandó zaklatásai közben.

A kor szomorú szenzációja volt IV. Károly király két visszatérési kisérlete 1921. március 26.-április 6. és október 20.-november 1. között. A restaurációt sem a nagyhatalmak, sem a kisantant nem támogatta, tanácsadói azonban rosszul mérték fel a helyzetet. A magyar társadalom jelentős része legitimista volt (a király 1918. november 3-i eckartsaui nyilatkozatában csak az államügyektől vonult vissza, a trónról nem mondott le, s a trianoni béke sem tiltotta meg a monarchikus államformát, sem a Habsburgok uralkodását). A kormány azonban másodlagosnak tartotta a királykérdést a belső és külső békét igénylő konszolidáció mögött. A kormányzó pedig, bár formailag legitimista volt, nem mondott le hatalmáról, amikor törvényes uralkodója kérte (nem tudjuk, hogy szándékában állt-e egyáltalán lemondani). A kockázatos vállalkozás mindenesetre a király számüzetésével, s 1922-ben korai halálával végződött. Baján a Duna-parton, a vasúti hid tövében, ahol hajóra szállt, hogy elhagyja az országot, ma emlékmű áll, rajta az intelem: "*IV. Károly, Magyarország felkent apostoli királya e helyről hagyta el hazáját és szállt hajóra, hogy az ellenség számkivetésbe vigye őt. Erről emlékezvén, magyarok, tanuljátok jobban szeretni a hazát, mint ahogy egymást gyűlölitek!*".

1921-1927 között felszerelték a „*Szeged*”, „*Kecskemét*” 133 t-s, a „*Siófok*” 60 t-s és a „*Debrecen*” 140 t-s őrnaszádokat. 1926/27-ben megegyezés jött létre az osztrák kormánnyal, hogy a magyar fél átvesz mérsékelt áron 3 őrnaszádot, a régi „*Compo*”, „*Stör*” és „*Fogas*”-t, és elcseréli a „*Siófok*”-ot a nagyobb „*Barsch*”-ért. Ez megvalósult, 1929 végén a régi Duna-flottilla utolsó 8 őrnaszádjából 7 magyar kézen volt, s megkezdődhetett a korszerűsítésük és átfegyverzésük. A régi hajók átépítése azonban igen nehezen haladt, a régi gőzturbinákat csak a „*Sopron*”-nál tudták 1.600 LE-s dízelmotorra lecserélni, a „*Gödöllő*” csak 1944 nyarán készült el, de egy bombázásban szeptember 20-án megsemmisült a Ganz-gyári sólyán. A „*Baja*” befejezetlen maradt, még 1944 nyarán is gépek nélkül állt a hajógyárban, majd Nyugatra vontatták, s 1949-ben lebontották. A „*Győr*” 8 cm-es Bofors légvédelmi ágyúkat kapott, ezt a hajót légvédelmi feladatokra igyekez-tek felszerelni. A többi 4 egység 18.M. 8 cm-es L/30-as átalakított tábori ágyúkat kapott, mert jobb nem volt, s a lövegtornyokat sem lehetett teljesen átalakítani. A régi, vízhűtéses, 8 mm-es Schwarzlose géppuskák használatlanok maradtak, csak 1940 körül kaptak a hajók Gebauer ikergéppuskát és 20 mm-es nehézpuskát erősítésül.

1937. október 10-én került sor a Horthy Miklós (ma: Petőfi) hid budai hidfőjénél a cs. és kir. haditengerészet és magyar hősi halottai emlékművének felavatására Miskolczi László építész és Szentgyörgyi István szobrász tervei szerint. Az emlékműnek a "*Novara*"cirkáló orrát mintázó alsó részén a riadót fúvó tengerész 6,5 m magas alakja és a harc géniusza (7 m), felettük pedig a fiumei világítótorony pontos mása állt. A világítótorony lábazatában a hid járdájáról megközelíthető emlékcsarnokot alakítottak ki falain a haditengerészet jeles eseményeire emlékeztető bronz domborművekkel, lobogókkal, modellekkel és - a csarnok fékörives apszisában - egy oszlopon nyugvó, a flotta történetét feldolgozó kódex-szerű remekmivű emlékkönyvvel (1956-ban Bécsbe "menekitették"). Az avatáson jelen volt az Osztrák Köztársaság őrnaszádja (a "*Birago*", ex "*Siófok*"), az osztrák Marine Verband és a német haditengerészet hivatalos küldöttsége (a hábroúban épségben maradt emlékművet 1947-ben lebontották, szobrait pedig a budapesti a Sztálin-szoborba olvasztották be).

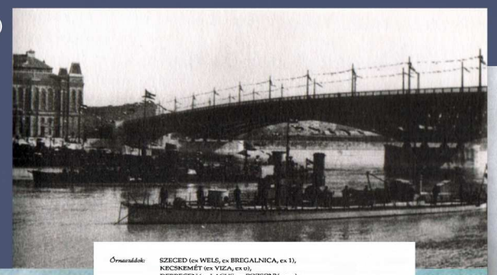
1938-ban a felvidéki mozgósítás megmutatta a hiányokat, s ha késve is, megkezdték az új hadihajók építését, amelynek tervei egy idő óta már megvoltak. A PM (páncélmotoros)-sorozatból elkészült az első, mint prototípus, de a 2-6. egység építéséhez csak 1943-ban fogtak hozzá. Balatonfüreden elkészült az AM-jelű aknászmotoros első 4 példánya, amelyek párban tudtak minden típusú aknát keresni és mentesíteni. A további nagyobb egységek (AM5-től 12) építésébe azonban már a háború alatt, 1941-ben kezdtek bele azzal, hogy a tapasztalatok nyomán megindult egy nagyobb PAM (páncélozott aknászmotoros)-sorozat tervezése is. Az 1941. áprilisi jugoszláv hadműveletek során a flottilla a hajók elleni harcot kivételéve már mindenben részt vett. A műszaki egységei megkezdték a Dunacsébnél Ju87B zuhanóbombázó által elsüllyesztett „*Dráva*” (a volt „*Enns*”) monitor kiemelését. Tervek készültek a korszerűsítésére, s ekkor úgy tünt, hogy 25 év elteltével ismét lesz monitora az országnak. A kiemelés csak 1943 tavaszán sikerült, de a hajó kijavítása 1944 őszéig nem történt meg. A folyamerők legnagyobb harcértékű egysége használhatatlan maradt. Már 1941 végén és 1942 nyarán az Őrnaszádezred egységei egymást váltva hajóztak a Száván és részben a Dráván német főparancsnokság alatt, mivel a szervezés alatt álló horvát haditengerészet nem tudta ellenőrzés alatt tartani a vízi utakat. Már akkor megindult a Tito-féle partizánharc. 1943-ban a műszaki egységek a Duna- és Tisza-hidak roncsainak kiemelésén dolgoztak, és számos víz alatti robbantást végeztek el. A hajók ekkor Pozsony és Szendrő (Smederevo) között hajóztak, és csak biztosító feladatuk volt. 1944. március 19. után a folyamerők működése fokozottan német parancsokság alá került, bár a tisztikar jórésze továbbra is kormányhű és németellenes volt. Az április 13-tól megkezdett brit mágneses aknatelepítés (a Gardening-hadművelet) a folyamerőket nagy válságba taszította. A mentesítéshez eszközei nem voltak, és technikailag nem is volt képes ezeket előállítani. Csak 1944. augusztus végén sikerült az első 3 db brit aknát magyar tiszteknek leszerelniük, és így a szerkezetét megismerniük. A német haditengerészet már áprilisban különleges alakulatokat küldött a Dunára, aknakereső Ju52-es repülőgépeket vetett be, demagnetizálta a hadi- és kereskedelmi hajókat. Ekkor alkalmazták először a Dunán a vontatott trálra szerelt aknarobbantó berendezéseket. Ezek ellenére a veszteség jelntős volt, s az aknaveszélyt nem lehetett teljesen felszámolni.

Az 1944. október 15-i kiugrási kísérletben a folyamőrzászlóaljaknak és az őrnaszádezrednek is részt kellett volna venniük. A kiugrás fegyveres támogatására - mint a németekkel való szembefordulás esetén is a kormányzóhoz feltétlenül hű egységeket - a folyamerőket rendelték a fővárosba. Hardy Kálmán - első világháborús tengeralattjárós "ász" - a folyamerők parancsnoka szeptember 26-tól fokozatosan Újvidékről Dunaföldvárra rendelte a fontosabb egységeket, az október 15-én (egy héttel a megbeszélt időpont előtt) váratlanul beolvasott proklamáció azonban őt is meglepetésként érte. A riadóztatott őrnaszád-ezred késve érkezett a Vár alá. A folyamerők 1941-től 3 folyamzárzászlóaljat is szerveztek, amelyek parti alakulatok voltak, elavult fogatolt tüzérséggel, de így fedezték a telepített érintő és megfigyelt aknazárakat, és védtek hosszú Duna-szakaszokat. Ezek az 1944 őszi-téli harcok során felmorzsolódtak, alkalmazási feltételeik nem voltak meg. A folyamerők fő feladatait jól látták már a háború előtt. Számítottak folyamátkelésekre, úszó és lehorgonyzott aknák elleni harcra, hidak, hajóroncsok kiemelésére, objektumok légvédelmére, ellenséges hadihajók elleni harcra, folyamelzárásra, parti célok elleni harcokra. Ami 1940-ig nem volt látható, arra nem készültek fel, s ez okozta a háború végén a gondokat. Ezek: a repülőgépek okozta veszély, mert nincs légi fölény, a partról tüzelő páncéltörő ágyúk, harckocsik és a mágneses, indukciós aknák. A légvédelmet növelték, 1944-ben 10 légvédelmi gépágyús üteg került a folyamerőkhöz, a nagy hajóegységek 20, 37, 40 mm-es gépágyúkat kaptak erősítésül, a páncélzatot viszont nem volt mód átépíteni. Aknakeresésre német erőket és műszereket kaptak a Dunára, számos segédhajót is felfegyvereztek és bevetettek. Ezek a szükségmegoldások némi eredményt hoztak, de az angol aknaveszély a háború végéig megmaradt, nem volt már mód új fejlesztésű mentesítő berendezések legyártására. A hajóegységek 1944. november végén elhagyták Budapestet, a bázisokat javarészt kiürítették. Az erők a szigetközi szakaszra vonultak, majd 1945 márciusában visszavonulva, az osztrák felső Duna-szakaszra kerültek, ahol május 8-án amerikai fogságba került a hajóállomány 60%-a. Egyetlen egység sem került vissza Magyarországra, ezeket a következő 10 év során lebontották. A tisztikar a hazához hű és Magyarországra viszszatért kisebb részét itthon bebörtönözték vagy kitelepítették. Életük végéig méltatlan üldöztetésben volt részük.

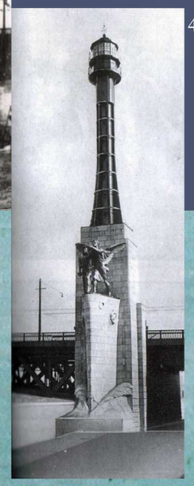
1) IV. Károly király, Zita királyné, Hunyadi József gróf főudvarmester és hitvese a "*Cardiff*" könnyűcirkálón útban Madeire felé
2) Emlékmű a bajai Károly-lépcső mellett
3) Őrnaszádok a haditengerész-emlékmű avatásán, elöl a "*Birago*"
4) A cs. és kir. haditengerészet és magyar hősi halottainak emlékműve
5) A m. kir. Folyamőrség hadihajó-tipusai
6) A "*Huszár*" páncélos motorcsónak Szegeden
7) A "*Sopron*" őrnaszád Újvidéken

1)

3)

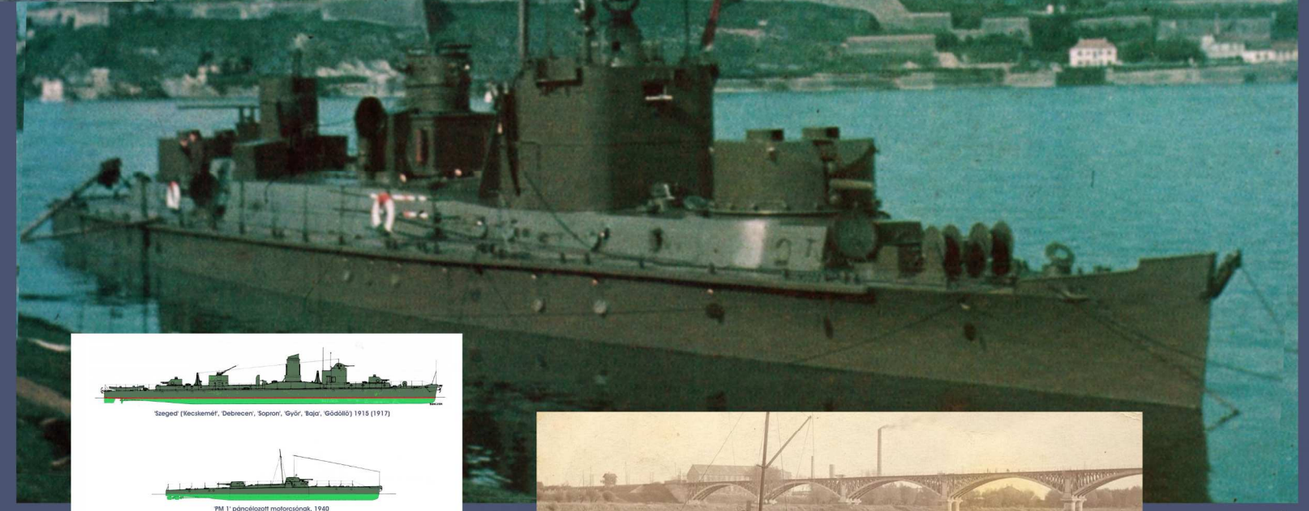


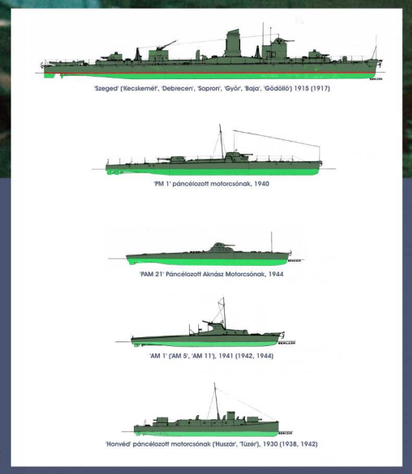
4)



2)

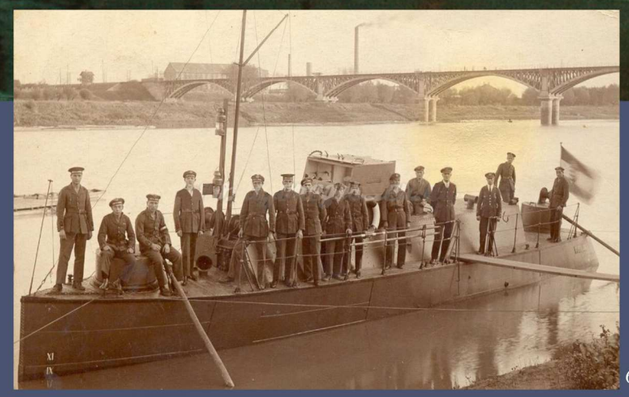
Őrnaszádok: SZEGED (ex WELS, ex BREGALNICA, ex 1),
KECSKEMÉT (ex VIZA, ex o),
DEBRECEN (ex LACHS, ex PUZSONY, ex q),
SOPRON (ex COMPÓ, ex n),
GYŐR (ex STÖR, ex KOMÁRÓM, ex p),
BAJA (ex BARSCH, ex NERETVA, ex m),
GÖDÖLLŐ (ex i, ex FOGAS).
Segédhajók (vontatók, aknahajók stb.): KŐRÖS (ex LISELOTTE),
MAROS, BADACSONY (ex BALATON),
CSOBÁNC, HEGYALJA (ex BAJA),
MECSEK (ex TEREZ),
VULKÁN műhelyhajó, E jelű fürdőhajó (ex SB-2Li 458):
páncélos motorcsónakok: HONVÉD (ex MARGIT ex MSB. 5.),
TÜZÉR (ex MÁRIA ex b),
HUSZÁR (ex MAGDA ex a);
gőzbárkák: GŐZBÁRKA I., GŐZBÁRKA II.;
jachtok: ANIKÓ, ÁGNES (ex HR),
GERTY, LILI, MAGDI, IRMA (ex DRÁVA),
NÓRA;
nagy motorcsónakok: JOLÁN, JULISKA, GIZI, SÁRI, VERA, SÓLYOM, EMMA, FRZSI;
kis motorcsónakok: ETEL, ENIKŐ, GUSZTI, HÉDI, HILDA, ICA, ILONA, IRÉN, KATÓ, KLÁRA, PAULA (ex PAULETTE), FIRI, ZSUZSI;
vitorlások: ALBATROS, DARU, FECSKE, PINGVIN, Mentőkutter;
tanpalhajók: I., II., III., IV.;
pontonok: P 1, P 2, P 3, P 4;
utcálynk: I., II., III., IV., V., VI., VII., VIII., IX.
A SÓLYOM rendkívül gyors, hárommotoros motorcsónak volt.





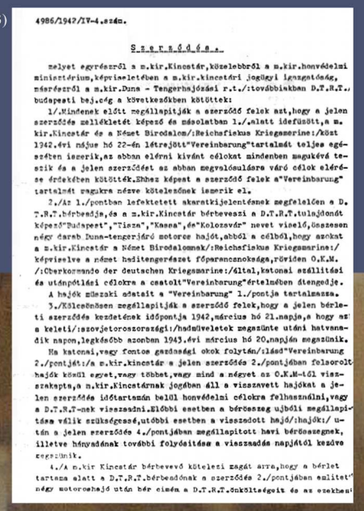
5)

7)



6)

3)



4986/1942/IV-4.szám.

S z e r z ő d é s .

melyet egyrészről a m.kir.Kincstár,közlekedésügyi és m.kir.honvédelmi minisztérium,képviseletében a m.kir.kincstári jogügyi igazgatóság, másrészről a m.kir.Duna - Tengerhajózási r.t.,továbbiakban D.T.R.T., budapesti bej.cég a következőkben kötötték:

1/.Mindenek előtt megállapítják a szerződő felek azt,hogy a jelen szerződés zaklóczikét képező és másolatban 1./alatt idefűzött,a m. kir.Kincstár és a Német Birodalom/Reichsfiskus Kriegsmarine:/köst 1942.évi május hó 22-én létrejött"Vereinbarung"tartalmát teljes egészében ismerik,az abban elérni kívánt célokat mindenben magukévá teszik és a jelen szerződést az abban megvalósuláshoz való célok elérése érdekében kötötték.Ebben képest a szerződő felek a"Vereinbarung" tartalmát szóban sem néve köteleznek ismerik el.

2./Az 1./pontban lefektetett akaratkijelentésnek megfelelően a D. T.R.T.bérbeadja,és a m.kir.Kincstár bérteveszi a D.T.R.T.tulajdonát képező"Budapest","Tisza","Kassa",és"Kolozsvár" nevet viselő,összesen négy darab Duna-tengerjáró motoros hajót,abból a célból,hogy azokat a m.kir.Kincstár a Német Birodalomnak/Reichsfiskus Kriegsmarine:/ képviselve a német haditengerészet főparancsnoksága,röviden O.K.M. /:Oberkommando der deutschen Kriegsmarine:/által,katonai szállítási és utánpótlási célokra a csatolt"Vereinbarung"értelmében igénybe.

A hajók műszaki adatait a "Vereinbarung" 1./pontja tartalmazza.

3./Különösképpen megállapítják a szerződő felek,hogy a jelen bérleti szerződés kezdetének időpontja 1942.március hó 21.napja,s hogy az a keleti/szovjetoroszországi:/hadműveletek megszűnte utáni hatvanadik napon,legkésőbb azonban 1943.évi március hó 20.napján megszűnik.

Ha katonai,vagy fontos gazdasági okok folytán/lásd"Vereinbarung 2./pontját:/a m.kir.kincstár a jelen szerződés 2./pontjában felsorolt hajók közül egyet,vagy többet,vagy mind a négyet az O.K.M-től visszakapta,a m.kir.Kincstárnak jogában áll a visszavett hajókat a jelen szerződés időtartamán belül honvédelmi célokra felhasználni,vagy a D.T.R.T-nek visszaadni.Előbbi esetben a bérösszeg ujbóli megállapítása válik szükségessé,utóbbi esetben a visszadott hajó/hajók/ után a jelen szerződés 4./pontjában megállapított havi bérösszegnek, illetve bérnapdának további folyósítása a visszaadás napjától kezdve megszűnik.

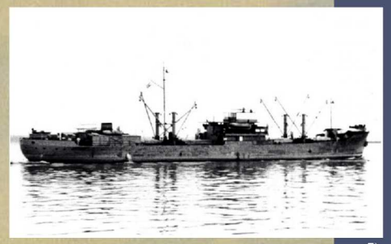
4./A m.kir Kincstár bérbevevő kötelezi magát arra,hogy a bérlet tartama alatt a D.T.R.T.bérbeadónak a szerződés 2./pontjában említett négy motorcshajó után bér címén a D.T.R.T.önköltségeit és az esetben

1) A Duna-tengerjárók első generációja, a "*Szeged*"
2) A második generációs hajók tipusterve, a "*Kassa*"
3) A szerződés, amely háborúba vitte a hajóinkat
4) Az "*Ungvár*" tragédiája 1941. november 8-án Burgasznál
5) A "*Duna*" hajótöröése, 1940. május 1-én Podimánál

5)

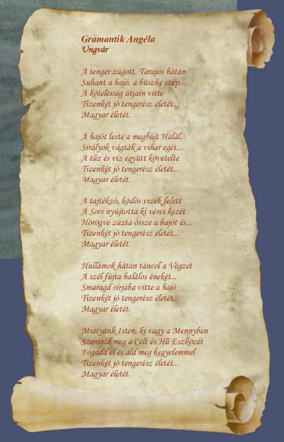
6) A "*Kolozsvár*" megtorpedózása, 1943. január 22-én
7) A "*Kolozsvár*" hadiszolgálata idején
8) A "*Magyar tengerész*" vizrebocsátása
9) A "*Debrecen (ex-Kassa)*" napjainkban Budapesten, egy világszabadalom magyar hajótipus utolsó létező egysége

6)



7)

8)



Gramantik Angela
Ungvár

A tenger zúgott. Tarajos hátán
Suhant a hajó, a búcsúig sírt.
A kötelesség útjain vitte
Tizenkét jó tengerész életét...
Magyar életét.

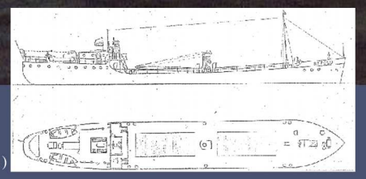
A hajós leste a meghűlt Halál.
Sirályok vágták a vihar egét...
A tűz és víz együtt kívánetlie
Tizenkét jó tengerész életét...
Magyar életét.

A tajtékzó, kődön vizek felett
A Sors nyújtotta ki véres kezét
Hörgésre zúzta összes a hajót és...
Tizenkét jó tengerész életét...
Magyar életét.

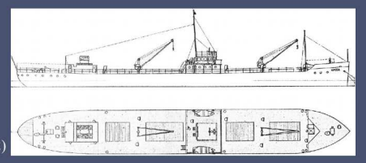
Hullámok hátán táncoló a Végzet
A szél fújta halálos énekét...
Smaragd sírjába vitte a hajó
Tizenkét jó tengerész életét...
Magyar életét.

Miértünk Isten, ki vagy a Mennyben
Szentelt meg a Cél és Hű Eszközöt
Fogadd el az áld meg hegyelemmel
Tizenkét jó tengerész életét...
Magyar életét.

1)



2)



9)

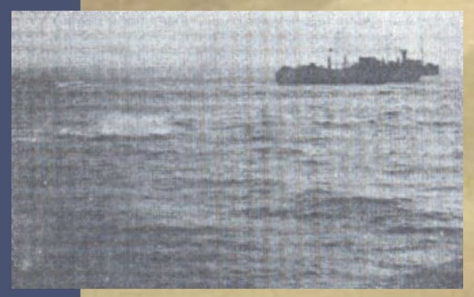
Az első világháború lezáró békeszerződések hatására Magyarország elvesztette kereskedelmi tengerészetének bázisát, Fiumét. Az ország jelentős tengeri hajóparkját a győztes hatalmak elkobozták. Míg Németországnak meghagyták az 1.000 bruttoregisztertonnánál kisebb hajóit, addig Magyarországnak a teljes hajóparkját át kellett adnia. A gazdaságilag lassan konszolidálódó Magyarország mezőgazdasági termékeit főleg Nyugat-Európában, az iparcikkeket többnyire a közel-keleti és a dél-amerikai országokban értékesítette. Tengeri kikötő és megfelelő hajópark hiányában a szállítást Budapesttől Triesztig vagy Fiuméig (esetenként Hamburgig) vasúton bonyolították, majd ott hajóra rakva jutott el a megrendelőhöz. A harmincas évek elején azonban hazánk várható gazdasági fejlődése lehetővé és szükségszerűvé tette, hogy a növekvő külkereskedelmi forgalom jelentékeny része magyar építésű és tulajdonú hajókkal tengeri útra legyen terelhető, ezáltal az áru más államok vám- és tarifapolitikája alól felszabaduljon. Nem beszélve az idegen érdekeltségű vasúti és vízi szállítás és átrakodás valutában elszámolt magas költségeiről. Ebben a szituációban természetszerűleg vetődött fel ismét a közvetlen folyam-tengerhajózás gondolata, amelynek gyakorlati megvalósulása az 1933. március 18-án tartott koronatanácson kapott lendületet, ahol maga a kormányzó szólalt fel e kérdésben. Az általa megfogalmazottak lényege: a kormány hajlandó megelőlegezni egy Duna-tengerjáró hajó építésének költségeit, amennyiben kísérletileg bizonyítottá válik, hogy a módszer valóban alkalmazható, tehát az állami hitel nem hazárd módon kockáztatott pénz, hanem valóban, a magyar gazdaság számára hasznos befektetés. Ezt követően a kormányzat megbízásából kereskedelmi, pénzügyi, valamint hajózási szakemberek javaslata alapján a "Hungypt" Magyar-Egyiptomi Kereskedelmi Rt. a kísérleti útra bérbe vette az "*Apollinaris III.*" nevű, apró holland hajót. (hoszsza: 33.03 m, szélessége: 6.23 m, hordképessége: 240 t, főgépteljesítménye: 120 LE). A hajó 1933 tavaszán indult súlyos tragédiától sem mentes, kalandos útjára Rotterdamból, majd Alexandria érintésével szeptember 20-án Bornemissza Félix hosszűjáratú tengerészkapitány irányításával futott be Budapestre. Onnan Kádár Ferenc hj. tengerészkapitány vitte vissza Rotterdamba. Erről az útról - amely megérdemelne egy külön tanulmányt - nem lehet eldönteni, hogy kereskedelmi hajózásnak, vagy sportteljesítménynek minősítsük-e. Egy biztos, hogy a résztvevő tengerészek megalapozták a magyar Duna-tengerhajózást, és ezzel örökre beírták nevüket a kereskedelmi tengerészetünk történetébe. A sikeres kísérlet hatására 1934. január 23-án a Magyar Kir. Kereskedelemügyi Miniszter 3179/IV./1934.K.M. számú levele alapján a MFTR megrendelte az első Duna-tengerjáró hajót, a "*Budapest*"-et.

A Duna-tengerjáró hajók minden bizonnyal a magyar hajóépítés és tengerészet történetének leghíresebb típusai. A Ganz és Társa R.T. építette őket a Magyar Kir. Folyam- és Tengerhajózási R.T. megrendelésére, Rendeltetésük az volt, hogy Budapest és a Földközi-tenger keleti kikötői, esetleg a Fekete-tenger kikötői között tömeg- és darabáruforgalmat bonyolítsanak le, mégpedig közvetlenül, átrakodás nélkül. Az új hajónak tehát meg kellett felelnie úgy a folyami, mint a tengeri hajózás egymásnak sokszor ellentmondó követelményeinek. Előbbinél figyelembe kell venni a vízállás változásait, a gázlóviszonyokat, a meder (vízi út) szélességét, kanyarulatait, a zuhatagos szakaszokat, a hidak magasságát, és sorolhatnánk. A tengeri hajózás viszont olyan hajót igényel, amely ellenáll az időjárási tényezőknek, a hullámverésnek. A fellépő nagy mechanikai igénybevétellel szemben erősnek, merev szerkezetűnek kell lennie, és nem szabad oly mértékű ingó-bukdácsoló lengéseket végeznie, melyek miatt a rakomány károsodást szenvedne vagy a személyzet veszélybe kerülne. Mindezeken túl egy tengeri hajónak bőséges tolóerő-tartalékkal kell rendelkeznie. A tengerre tervezett hajók erre a feladatra alkalmatlanok voltak (sem kormányszerkezetük, sem a gépeik nem alkalmasak a folyami viszonyokra), így a magyar szakembereknek nem egy tengeri hajó kicsinyített mását, vagy egy kis tengeri hajót kellett tervezni, hanem egy valóban új hajótípust kellett kifejleszteni a folyam-tengerhajózás számára. Ez a felsorolt, egymásnak részben ellentmondó követelmények okán a rendeltetésének valóban megfelelő folyam-tengerjáró hajó építése érdekében a kompromisszumok egész sorát követeli. Nos, a Ganz és Társa R.T. tökéletesen oldotta meg a feladatát, számtalan úttörő-jellegű technikai megoldást alkalmazva az egész világ számára mintaadó típust tervezett.

A magyar kereskedelmi élet rövid időn belül magáévá tette a megindult Duna-tengerhajózást, mint export-segítő tényezőt, és hamarosan nyilvánvalóvá vált, hogy az egyetlen hajó képtelen kielégíteni az egyre növekvő igényeket. A *"Budapest"* mellé hamarosan új hajó épült, a "*Szeged*" *(1935),* 1936-ban pedig megalakult a Magyar Kir. Duna-tengerhajózási Rt-t, a minden magyar tengerész tudatában máig legendaként élő DTRT, amely átvette a két újonnan épített hajót, és egy harmadikat, a Neptun Tengerhajózási Rt. által megvásárolt öreg francia gőzöst (a "*Marquise de Lubersac*"-ot), amelyet *"Duna"* néven állítottak szolgálatba. A következő újonnan épülő hajónak, a "*Tisza*" motorosnak már ez volt a prototípusa (a korábbi hajóknak az „*Apollinaris*"-t idéző „papucs"-formáját ekkor változzák fel a hátsó és középső „sziget"-felépítményekkel és a nagyobb szabad oldalmagassággal). A tervezésbe ettől kezdve a volt cs. és kir. haditengerészet egykori tervezői is bekapcsolódtak, mint például Mladiáta János, vagy Scharbert Gyula (annak idején mindketten részt vettek a „*Szent István*" csatahajó tervezésében). Vezetésükkel épült ki a magyar Duna-tengerjáró flotta, amelyhez a második világháború kitöréséig még egy egység, a „*Kassa*", a háború évei alatt pedig a „*Kolozsvár*" (1941), az „*Ungvár*" (1941), a „*Komárom*" (1944) és a „*Szolnok*" (1944) csatlakozott.

A háború körülményei között a tengeri szállításokat lassan felváltották a hadi szállítások, a Duna-tengerjárók fedélzetén magyar tengerészek is bekapcsolódtak a második világháborúba (egy tengerpart nélküli országból!). A Szovjetunió elleni német hadjárat megindulása után a Fekete- és az Azovi-tenger medencéje is felértékelődött, hiszen az ott harcoló csapatok utánpótlása a tengeren keresztül volt a legegyszerűbb. Ebben 1941-től részt vettek a magyar Duna Tengerhajózási Részvénytársaság hajói is. (A DTRT 4 hajójának igénybevételéről szóló végleges szerződést mégis csak 1942. május 22-én írták alá. Ez alapján a hajókat a magyar kincstár bérelte és átengedte a német Kriegsmarine számára hadi szállítási és utánpótlási célra. Bár a szerződés 1943 júniusában lejárt, azt később megújították és a DTRT összes hajójára kiterjesztették.) A hajók a romániai Sulina, Brăila, Galați, Constanța kikötőiből futottak ki Nyikolajevbe, Khersztonba, Ogyesszába, később, az erőd eleste után Szevasztopolba, Novorosszijszkba, vagy távolabbi Azovi-tengeri kikötőkbe szállítottak hadianyagot. Ugyancsak részben magyar hajók bonyolították sokáig az Azovi-tengeren a Jejszk Mariupol „ingajáratot". A hajók mozgását a német Fekete-tengeri Haditengerészeti Parancsnokság irányította, s a magyar hajók kíséretül gyakran kaptak román felszíni egységeket, vagy tengeralattjárót.

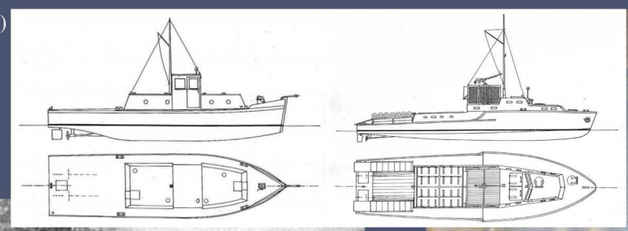
A hajóparkot rövidesen komoly veszteségek érték: előbb a „*Duna*", majd 1941. november 8-án Odesszától délre Bugasz előtt az „*Ungvár*" is füzéraknára futott. A rakományát képező több száz tonnányi repülőbomba és benzin felrobbanása milliárdnyi darabra tépte a hajót (lásd oldalt August Ramberg festményét). Halálát lelte tizenkét magyar tengerész, Milassin Lajos tengerészkapitány, hajóparancsnok, 28 német katona, öt tiszt és egy korvettkapitány. A túlélők mentésében román gyorsnaszádok is részt vettek. A hajó horgonyának másolata (az eredeti horgony a katasztrófa után felavatott „*Ungvár*"-emlékmű része volt), az 1993-ban a Magyar Tengerészek Egyesülete által állított tengerész-emlékmű része a budapesti Duna-korzón. 1943. január 22-én a „*Kolozsvár*" Duna-tengerjárót is támadás érte: a Fekete-tengeren megtorpedózta egy szovjet tengerészeti repülőgép. A súlyosan sérült hajót felvontatták Budapestre, ahol javítása a háború végéig nem fejeződött be. 1944 tavaszán, Szevasztopol kiürítésekor részben magyar hajók menekítették a csapatokat és a felszerelést, így például a „*Budapest*" is. Május 6-án hajnalban 600 román hegyivadásszal a fedélzetén hajózott ki a magyar motoros Zentai János hosszűjáratú tengerészkapitány parancsnoksága alatt. Az út során több légitámadást kaptak, ezek közül a legsúlyosabb az egyik kora délutáni volt. A szovjet 8. gárda csatarepülő ezred három Il-2 típusú csatarepülőgépe bombát ugyan nem vetett talán bevetésből visszatérően voltak azonban gépágyúikkal, géppuskáikkal többször végiglőtték a fedélzetet, ahol az összezsúfolódott katonák közt csúnya pusztítást végeztek a sorozatok. A magyar legénység mindent megtett, hogy elsősegélyben részesítse a szerencsétlenül jártakat. A legsúlyosabb sebesülteket nem sokkal később a nyílt tengeren sikerült átadni a német haditengerészeti légierő egy repülőcsónakjának. A bajtársias jelenetek mellett azért tudunk olyan esetről, ahol megmutatkozott a hagyományos magyar-román „barátság": 1943 júniusában a „*Budapest*" a Bugon fölfelé hajózott Nyikolajevbe, amikor a partról géppuskával rájuk lőtt egy román járőr a szemtanú szerint akkor, amikor meglátta a hajó magyar lobogóját. A fedélzeten szolgálatot teljesítő német légvédelmi tüzérek nem sokat tketóriáztak, s a hajóorrban elhelyezett 2 cm-es légvédelmi gépágyúval viszonozták a tüzet. A románok a parton kitűzték a fehér zászlót, s ezzel az ügy el volt rendezve. A második világháború idején, 1939-40-ben kezdte el az újpesti Ganz-Danubius hajógyár a Magyar Orient Vonal Tengerhajózási Vállalat részére építeni a korszak két legnagyobb Budapesten gyártott hajóját, a 4.000 tonnás "*Magyar Tengerész*"-t és a "*Magyar Vitéz*"-t. Az 1941-ben Budapesten vízrebocsátott hajók felépítményeit - méretük miatt - csak Galacban szerelhették fel. A magyar hajógyártás e két büszkesége szintén német hadiszolgálatban - mint "*Totilla*" és "*Teja*" - süllyedt el a Fekete-tengeren 1944-ben.



GANZ
BUDAPEST

1) Az első FAM-ok egyike
2) A FAM jellegrajza
3) A KÁN jellegrajza
4) A KÁN 2 jellegrajza
5) A PN 31-es jellegrajza
6) A PM jellegrajza
7) A PM modellje
8) A PM 1-es
9) A PM 2-es
10) AN-naszád festményen
11) AN naszád jellegrajza

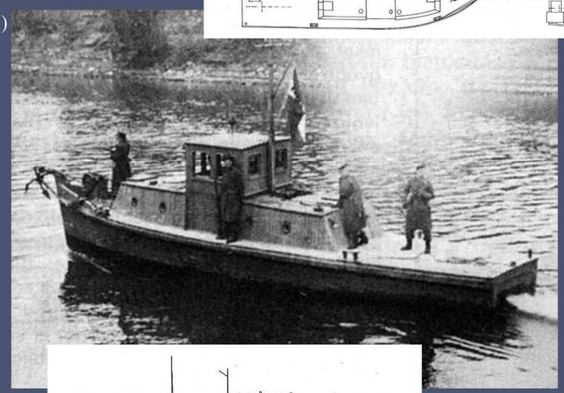
2)



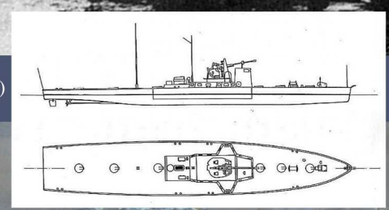
11)

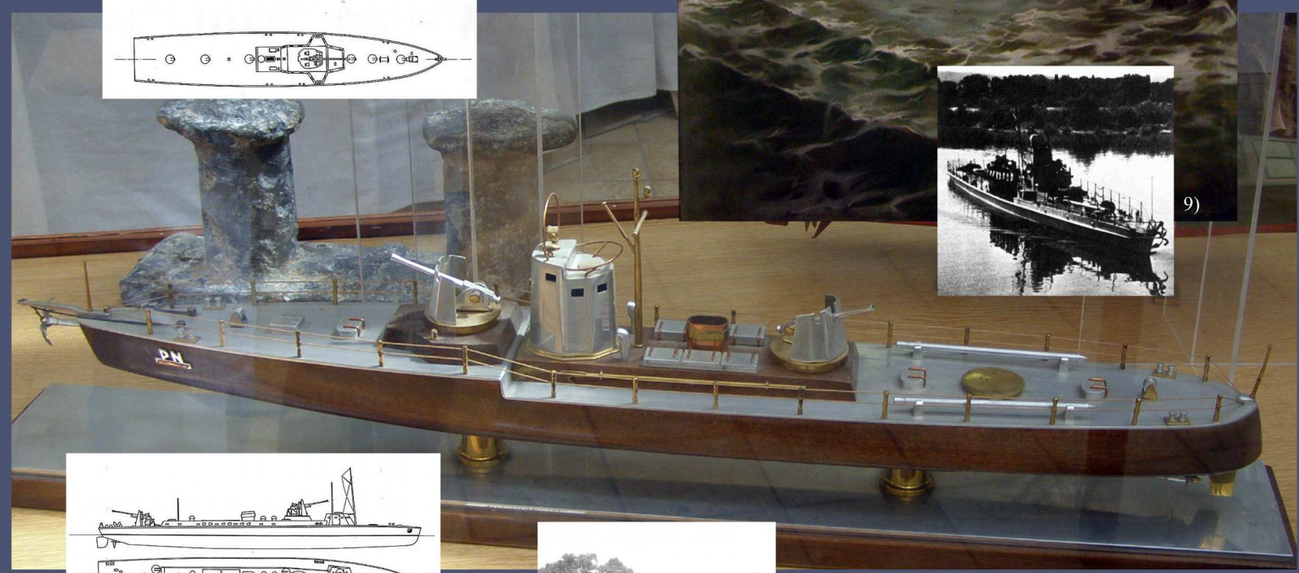
10)

1)



3)

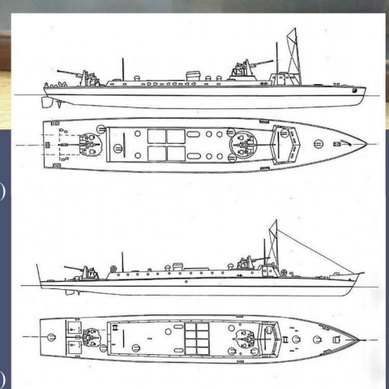




9)

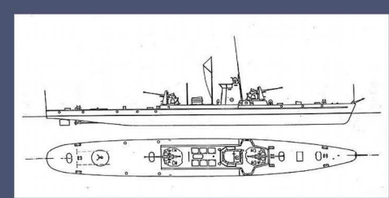
7)

4)



5)

8)



6)

Újrakezdés immár másodszor:
1945-ben kezdtek minden t elölről: 1945. január 20-án kötötték meg a fegyverszünetet az Ideiglenes Nemzeti Kormány és a szövetséges hatalmak között, ezután jelentek meg a hadsereg szervezésére vonatkozó konkrét intézkedések, de ezek jó része papíron maradt. A flottilla és légierő szervezéséhez nem tudtak hozzákezdeni. 1945 február közepén került Debrecenbe Dezsényi Miklós folyamőr százados, aki személyes okokból vett részt a Szent-Györgyi Albert-féle ellenállási mozgalomban, majd a letartóztatás elől szökve, átállt a szovjet csapatokhoz. Mivel egyedüli tiszt volt ott a folyamerőktől, őt bízták meg az új egység megszervezésével, amelyhez egyetlen embere sem volt. Ekkor Trainin szovjet ellentengernagy, a Szövetséges Ellenőrző Bizottság (SZEB) haditengerészeti osztályának főnöke beszélt Vorosilov marsallal, a SZEB elnökével, hogy be kell vonni a magyarokat a Duna aknamentesítésébe, mert a saját erők elégtelenek. Az elnök bólintott, Trainin átiratot intézett az ideiglenes kormányhoz, és ezzel tulajdonképpen létrehozta az új hadihajós osztályt. A HM 1945. március 16-án intézkedett a flottillások összegyűjtéséről, de ennek sok eredménye nem volt. Április 15-én, a Budapestre költözéskor csak 27 volt folyamőr állt Dezsényi parancsnoksága alatt. Ezután csak úgy lett 70 fő a létszám, hogy szovjet fogolytáborokból töltötték fel Trainin parancsára. Végül a HM kiadta a Honvéd Hadihajós Osztály állománytábláját 1945. május 14-én, amely később a hivatalos megalakulási dátummá vált.

Fellendülés az '50-es években:
A flottilla 1945-ben ép hajóval nem rendelkezett, ami úszóképes volt, az Nyugatra hajózott. A PM2-es elpusztult az újpesti hajógyárban, a PM3-as elsüllyedt a bagoméri Duna-ágban. A PM4, 5, 6-os kezdeti állapotban a gyárban maradt. Az AM12-es naszád befejezetlen maradt Balatonfüreden, a PAM2326-os jelű hajók félig készen maradtak ugyanott. 1945-ben még kiemelték a Sióból az AM1-est, a Dunából 1946-ban az AM3-ast. Ezekből kijavították és 1947 szeptemberében vízrebocsátották az AM1-est. A Duna aknamentesítéséhez azonban új hajókra volt szükség. A szovjet flottilla elvileg egy 200 m széles hajózóutat aknamentesített 1946-ban, de ez csak papíron volt igaz. Sem a brit mágneses aknákat, sem a beiszaposodott hagyományos érintőaknákat nem sikerült felszedni. 1946-48-ban 2 gőzös robbant fel aknán, egy magyar és egy szovjet, az utolsó robbanás 1951-ben történt a „*Dömös*" személyhajó alatt, amely azonnal el is süllyedt. Mindenesetre 1946-ban megkezdték 2 db fatestű, FAM aknásznaszád építését, ezeket 1948. június 5-én állították szolgálatba. Itt csak a motor volt vasból, jóformán minden faácsolatból készült. 1949-50-ben még 12 db hasonló egység épült, ezek fejezték be a Duna mentesítését, majd 1952 után lebontották őket. 1950-ben indult el a hadihajós osztály utódjaként a Honvéd Folyami Flottilla nagy fejlődése, mivel a kiélezett viszony Jugoszláviával újra felvetette a dunai hadműveletek lehetőségét és az aknazárak alkalmazását. Ekkor a jugoszláv flottilla újra rendelkezett a volt horvát monitorokkal is (3db), és egyéb hadihajói is voltak. Itthon intenzív hajóépítés kezdődött, főleg hazai típusokkal, sokszor rögtönözve, mert 1944-ből fennmaradt darabokat használtak fel. 1948-ban kiemelték a PM3-as naszádot, 1950-ben szolgálatba állították, PN11-es jellel. A balatonfüredi hajógyár 1950-51-ben 29 db AN1 sorozatú, könnyű, 10,3 t-ás alumíniumtestű naszádot épített, aknarakási és vízibombavetési célra. A semminél jobb volt, de az 1 db légvédelmi géppuskával felszerelt ki hajók harcértéke csekély volt. Még 1952-ben a váci hajógyár beindította 53 db AN2-es naszád gyártását, és 1956-ig ezt befejezte. A balatonfüredi hajógyár utasítást kapott a félbehagyott PAM páncélos naszádok befejezésére. Ezeket áttervezték, megnövelték és megváltoztatták fegyverzetüket, így sokkal rosszabbak lettek, mint az eredetiek. 1950-ben állt szolgálatba a KÁNI (majd PN 21), 1953-ban a KÁNII (PN 33); 1956-ban a PN31 és 32-es. A fellendülés csúcspontja 1956 volt, amikor a flotta a legtöbb hajóegységgel rendelkezett, és feladatkörét is kellően értékelték. Az 1954 és 1956-os jeges árvíz tanulságait is levonták. Ennek ellenére 1958 után leépülés következett.

A második fellendülés és a stagnálás
1958 után, a légvédelem előtérbe kerülése miatt, a flottilla vegetált, az új hajóegységek beszerzése abbamaradt. Közben 1976-ig az összes AN1-es típusú naszádot fokozatosan selejtezni kellett. A MAHART selejtezései nyomán pár uszály és vontató, ill. motoroshajó átkerült a flottilla állományába, mint ellátóhajó, de ez a harcértéken nem változtatott. A takarékossági intézkedések címén 1965 után a kék egyenruhát is elvették, és az egységet „formálisan" a műszaki csapatok szintjére degradálták. 1973 őszén került sor a már kivont 4 db páncélos naszád feldarabolására, mert sem megőrizni, sem korszerűsíteni nem voltak hajlandók. A flottilla lényegében harci egységek nélkül maradt, csak az AN2-es naszádok voltak alkalmazásban a segédhajók mellett. Az 1970-es évek végén sikerült a korábbi szemléletet megváltoztatni, és a hajósokat jobb pozícióba juttatni. Ekkor, nagy harc után, a fejlesztés részeként megrendeltek a jugoszláv Brodotechnika (Belgrád) hajógyártól 6 db AM jelű folyami aknamentesítő hajót, amelyeket ott régóta gyártottak saját folyami és tengerparti célokra. Ezek már az 1970-es évek elektronikai eszközeivel felszeret hajók voltak (francia licenc alapján), és nagy előrelépést jelentettek a korábbiakhoz képest. Elsősorban aknafelderítésre és -mentesítésre, másodsorban telepítésre alkalmasak, és tudnak vízibombákat is vetni, ill. vízi és légi célokra tüzelni. 1980-ban 2 hajó érkezett az AM11 (Újpest) és az AM12-es (Baja), majd 1981-82-ben még 4 db, az AM21, 22, 31, 32-es jelzésűek. Ekkor a beszerzés leállt, a tervezett további 4 egységre már nem volt pénz. A 72,3 t max. vízkiszorítású naszád hossza 27 m, szélessége 6,5 m, merülése 1,2 m, személyzete 17 fő. Hajtóműve 2 db Torpedo típusú 12 hengeres dízelmotor, 2 db hajócsavar és kettős kormánylapát. Teljesítménye 2 x 190 kW (2 x 260LE), max. sebessége 10,5 csomó (20km/h), fegyverzete 1 x 4 db és 2 x 1 db 20 mm-es gépágyú. Ez a hajótípus volt ellátva elsőként a magyar hadihajók közül egyidejűleg fedélzeti szonarral, rádiólokátorral, ultrahangos mélységmérőkkel és nagy teljesítményű rádiókészülékekkel. Fő feladata, hogy közelségi gyújtóval szerelt folyami aknákat hatástalanítson, ill. felrobbantson trál alkalmazásával (ún. ráhatásos módszerrel). Ez egy műanyag testbe épített, kombinált elektromágneses és akusztikus aknamentesítő berendezés, amelyet a naszád hosszú kábelen vontat, és fedélzeti áramforrásból lát el árammal. Ez a trál a hajótestekre jellemző fizikai hatásokat nagy térerősséggel állítja elő, és ezzel kiváltja az aknák gyújtójának működését a hajótól biztonságos távolságra. Ezzel egyidejűleg a saját fizikai erőtereit csökkentenie kell egy beépített önműködő mágnesvédelmi rendszerrel gyakorlatilag demagnetizálást végez. Egy hajó adott esetben 2 trált is vontathat, és általában 2-2 egység párban dolgozik. Így bizonyos sávokat lehet átkutatni és szimulálni több hajó áthaladását, amely az aknák számlálószerkezetét fokozottan működésbe hozza. Ezt a berendezést egyébként normál esetben a hajó farára emelve szállítják. A régebbi AN2-es naszádokat időközben igyekeztek korszerűsíteni, ezek 1-1 23-mm-es gépágyút kaptak fegyverül, és több módosítást is végeztek rajtuk, de ma már élettartamuk határához közelednek. Egy pozitívum volt a flottilla életében, hogy 1985-re a kék egyenruhát újra bevezették, előbb átfestve, majd újraszabott formában. Ez a morális helyzeten és tartáson sokat javított, de az anyagi eszközök szűkösségét sajnos nem pótolja.

1989-től a haderőreform keretében az alakulat megnevezése Honvéd Folyami Flottillára változott. Magyarország NATO tagfelvételét követően a Flottillát 200l. június 30-ával az akkori katonapolitikai elképzeléseknek megfelelően megszüntették. A megmaradt csökkentett létszámú hadihajós alosztályt - megtartva fő feladatait, hagyományait és a három megmaradt aknamentesítő hajót - egy egységbe vonták össze a tűzszerészekkel, így 2001. július 1.-től Magyar Honvédség Tűzszerész és Hadihajós Ezred néven szolgálnak Magyarország hajózható belvizein. Az ezred vízijárműveinek száma 2005. szeptemberében egy járőrhajóval gyarapodott. Az "*Ercsi*" névre keresztelt naszád már nemcsak a Dunán, de közúti szállíthatósága miatt Magyarország összes hajózható álló- és folyóvizén képes segíteni a tűzszerészek munkáját. A tervek szerint a járőrhajó parancsnoka, és aknász beosztású katonája is tűzszerész képesítést szerez a közeli jövőben.

A jelenleg rendszerben lévő honvédségi AM-naszádokat a belgrádi Brodotechnika hajógyár építette. 1980-ban 2 hajó érkezett az AM11 (Újpest) és az AM12-es (Baja), majd 1981- 82-ben még 4 db, az AM 21, 22, 31, 32-es jelzésűek. Ezután a beszerzés leállt, a tervezett további 4 egységet törölték. A 72,3 t maximális vízkiszorítású naszádok hossza 27 m, szélessége 6,5 m, merülése 1,2 m, személyzete 17 fő. Hajtóműve 2 db Torpedo típusú 12 hengeres dízelmotor, 2 db hajócsavar és kettős kormánylapát. Teljesítménye 2X190 kW (2X260LE), csúcssebessége 10,5 csomó (20km/h), fegyverzete 1X4 db és 2X1 db 20 mm-es gépágyú. Ezek már az 1970-es évek elektronikai eszközeivel felszerelt hajók voltak, és nagy előrelépést jelentettek a korábbiakhoz képest. A magyar hadihajók közül elsőként ez a hajótípus volt ellátva egyidejűleg fedélzeti sonar-ral, rádiólokátorral, ultrahangos mélységmérőkkel és nagy teljesítményű rádiókészü- lékekkel.

A hajók elsősorban aknafelderítésre és -mentesítésre, másodsorban aknatelepítésre alkalmasak, de tudnak vízibombákat vetni, illetve vízi és légi célokra tüzelni. Fő feladatuk, hogy közelségi gyújtóval szerelt folyami aknákat hatástalanítsanak, ill. robbantsanak fel trál alkalmazásával (ún. ráhatásos módszerrel). A trál egy műanyag testbe épített, kombinált elektromágneses és akusztikus aknamentesítő berendezés, amelyet a naszád hosszú kábelen vontat, és fedélzeti áramforrásból lát el árammal. Ez az eszköz a hajótestekre jellemző fizikai hatásokat nagy térerősséggel állítja elő, és ezzel kiváltja az aknák gyújtójának működését a hajótól biztonságos távolságra. Ezzel egyidejűleg természetesen a naszádnak a saját fizikai erőtereit csökkentenie kell egy beépített önműködő mágnesvédelmi rendszerrel gyakorlatilag demagnetizálást végezve. Egy hajó adott esetben 2 trált is vontathat, és általában 2-2 egység párban dolgozik. Így bizonyos sávokat lehet átkutatni és szimulálni több hajó áthaladását, amely az aknák számlálószerkezetét fokozottan működésbe hozza. Ezt a beren- dezést egyébként normál esetben a hajó farára emelve szállítják.

Az eredetileg megvásárolt 6 db hajó közül ma már csak 3 db van rendszerben. A „Baja" és az „Újpest" teljesen átalakítva, üvegezett panoráma-felépítménnyel kirándulóhajóként még látható Budapesten a belvárosi Duna-szakaszon. A régen szeb napokat látott hajók gúnyneve „Buborék", ennek ellenére a többi hajóhoz képest már az orrhullámáról is felismerhető áramvonalasabb és erőteljesebb testük még a kevésbé gyakorlott szemű laikusok számára is sejteni engedi, hogy komoly hajókról van szó. Sajnos a Nemzeti Katonai Stratégia sem kedvez a hadihajózásnak. Az önálló haderőnemi státuszát a rendszerváltással elvesztő alakulat fejlesztéséről szó sincs. Sőt, a „víz" és a „hajó" szavak vagy bármilyen összetételük az egész dokumentumban még csak elő sem fordulnak.

A 42. pontból kiderül, miért. *„Az elkövetkező időszakban a légierő folyamatban lévő korszerűsítésével párhuzamosan, fokozatosan növekvő mértékben a szárazföldi erő fejlesztésére koncentrálunk. A többnemzeti műveletek sikeres végrehajtása érdekében szakosodott- és résképességeket is létrehozunk, amelyek hozzájárulnak a két szervezetben fennálló kritikus képességhiányok csökkentéséhez, egyben megfelelnek az ország igényeinek és lehetőségeinek."*

Vagyis bár a hadihajós alakulat kétségkívül „*szakosodott-és résképességet*" jelent, fejlesztésére mégis csak akkor és abban a mértékben kinálkozik halovány esély, ha és amennyiben bebizonyosodik róla, hogy képes hozzájárulni a szárazföldi-és légierő „*kritikus képességhiányainak csökkentéséhez*". Csodát persze ne várjon senki: még ebben az esetben is csak annyi fejlesztésre van kilátás, amennyi „*megfelel az ország igényeinek és lehetőségeinek.*" Egy pillanatra tegyük félre a realitásokat és gondolkozzunk el rajta: Vajon volna miért fejleszteni? A válasz nem is lehet kétséges:

- Az európai és az észak-atlanti szövetségesek felségterületén a Duna teljes szakaszán ma csak Németországnak és Romániának vannak folyami védelmi képességei. Ausztria a semlegesség okán teljesen megszűntette, Magyarország meg ki tudja miért három egységre mérsékelte vízi védelmi képességeit.

- Pedig a Duna az európai vízrendszerben a legfontosabb nemzetközi vízi út, a kereskedelmi szállítás kiemelt útvonala, amit az Európai Unió közlekedési miniszterei azzal is egyértelművé tettek, hogy 1994-es helsinki konferenciájukon beemelték a hét legfontosabb fejlesztendő transzkontinentális közlekedési folyosó közé.

- Ezzel hatalmas ellentmondás alakult ki: a Duna egyfelől kiemelten fontos, másfelől felső- és alsó szakaszától eltekintve teljesen védtelen. A Dunán nemcsak a fontosnak tartott kereskedelmi forgalom bonyolódik, hanem veszélyes anyagok (sugárzó, illetve hasadó anyagok) legális szállítása és potenciálisan bármilyen hadi- vagy egyéb (veszélyes) anyag akár illegális szállítása is (csempészet). A schengeni határ ráadásul még előre láthatóan több mint egy évtizedig Magyarország déli határa mentén húzódik majd (Horvátország Uniós tagállammá válása valószínű, Szerbiáé azonban még a közelmúltban aláírt társulási megállapodás ellenére sem).

- A felsorolt kockázatok kezelésére, határőrizeti, és a vízről megközelíthető, szárazföldi közlekedési infrastruktúrával roszszul feltárt vidékek esetében a területvédelmi feladatok ellátására a hadihajós alakulatok potenciálisan jóval nagyobb mértékben alkalmasak, mint a szárazföldi- vagy a légierő. Az ezen területeket hadműveleti célra felhasználó különböző diverzáns-és/vagy deszant alakulatok felderítése és fel- számolása szintén a hadihajós egységek tipikus feladata, akárcsak az ilyen tevékenységet végző saját ala- kulatok támogatása.

- Arról nem is beszélve, hogy ha az Európai Unió közös védelmi képességének kialakítása során egyszer úgy döntenek, hogy mégiscsak szükség van a közlekedési, áruszállítási szempontból már most is fontosnak tartott dunai vízi út és a kapcsolódó vízrendszerek fegyveres védelmére, akkor erre a célra a német és a román hadihajós egységek nem alkalmasak. Regensburgból ugyanis nem lehet gyorsan elérni Sulinát, mint ahogy fordítva sem: közös dunai fegyveres erő felállítására csak Magyarország területe alkalmas, pontosan ugyanúgy, mint Ausztria-Magyarország fennállása idején. Lehet tehát olyan ok, amely magyar-országi hadihajós alakulatok létrehozását és fejlesztését indokolhatja. Az már más kérdés, hogy lehet-e egyúttal újra olyan magyarországi gyártó- és javítókapacitás is, amely az ilyen hadihajós alakulatok szükségleteinek kielégítésére alkalmas. Amennyiben a szükségletek indokolják, és előrelátó, körültekintő tervezés készíti elő, talán ismét kialakítható. Bízunk benne.

2)

3)

1)

4)

5)

1) A MH 1. Honvéd Tűzszerész és Hadihajós Zászlóalj - a Cs. és Kir. Dunaflottilla, a M.Kir. Folyamerők, s a Honvéd Folyami Flottilla hagyományainak mai örököse - csapatjelvénye
2) Honvédségi AM-naszád
3) Az újra rendszerbe állított AN-naszádok egyikének modellje
4) Kötelékgyakorlaton az AM-naszádok
5) Lőgyakorlat az AM-naszád hátsó fedélzetén elhelyezett légvédelmi ágyúkkal

Referenciáink

- kamarakiállitás 30 hajómodellel (a TIT HTK tagjainak gyűjteményéből),
- az ütközetről készült 11 korabeli festmény reprodukciója (Heinrich Seitz, a "*Helgoland*" parancsnokának alkotásai) ...
- ... és egy korabeli ágyú

Az Otrantói Ütközet 90. évfordulójára rendezett osztrák-magyar hajózástörténeti kiállitásunk a Stefánia Palotában, 2007.december 1-7.

A magyar hadihajózás emlékeit bemutató kiállitásunk a Magyar Honvéd Folyami Hadihajózás fennállásának 160. évfordulóján, 2008. július 26. - augusztus 10. között a "Debrecen", ex-"Kassa" motoros Duna-tengerjáró fedélzetén

Hajózástörténeti kiállításunk a nagykanizsai Kanizsa Centrum Bevásárlóközpontban
2009. május 2-24. között.

A(z) (osztrák-)magyar-japán diplomáciai kapcsolatok felvételének 140. évfordulója és
a "*Kaiserin Elisabeth*" cirkáló elsüllyesztésének 95. évfordulója alkalmából
rendezett emlékkiállítás Leányfalun, 2009. március 21. - április5. között

Hajózástörténeti kiállitás a Műzeumok Éjszakáján 2009. június 20. - július 11. között
a "Debrecen" ex-"Kassa" Duna-tengerjáró fedélzetén

Kiállitás Dunaszigeten a Nemzetközi Duna Nap magyarországi rendezvényei keretében 2009. június 25-27 között
Kiállitásunkat Szabó Imre miniszter is megtekintette (fent).

Az elsüllyedt "*Zenta*" cirkáló fedélzetének egy darabja és a Lovcen-csúcsról származó osztrák-magyar 24 cm-es tengerészeti lövedékek és gyűjtők maradványai

Egykori osztrák-magyar haditengerészek használati tárgyai