

TURCSÁNYI KÁROLY¹ – HEGEDŰS ERNŐ² – BÁN ATTILA³**A nagyhatalmak tengeri hadviselése az elöltöltő fegyverek korában VI. rész****The Naval Warfare of the Great Powers in the Age of Muzzle-loading Weapons (1648-1866) Part 6****Absztrakt**

A cikksorozat első része Nagy-Britannia, Franciaország és Oroszország, illetve a Habsburg Birodalom haditengerészetének haditechnikai eszközeit és szervezeteit mutatta be az elöltöltő ágyúval felszerelt sorhajók korszakában. A második és a harmadik rész ugyanezen államok geostratégiai pozícióját, a gyarmatosításban betöltött szerepét, illetve gazdasági potenciálját mutatta be, különös tekintettel e tényezők haditengerészet fejlődésére gyakorolt hatására. A negyedik rész az ipari forradalom hatásait vizsgálja a haditengerészetekre. Az ötödik rész a brit, francia és amerikai haditengerészet szervezetét vizsgálja a sorhajók korszakában, míg a hatodik rész az Orosz és a Habsburg Birodalom haditengerészetét.

Kulcsszavak: tengeri hadviselés, elöltöltő fegyver, sorhajó, haditengerészet szervezete

Abstract

The first part of the article series introduced the military-technical means and organizations of the naval forces of Great Britain, France, Russia and the Habsburg Empire in the era of ship of the line equipped with muzzle-loading cannons. The second and third parts presents the geostrategic position of the same states, their role in the colonization and also their economic potential in the same period with particular reference to the effect of these factors on the development of the naval

¹ Nemzeti Közszerológiai Egyetem/National University of Public Service, E-mail: turcsanyi.karoly@uni-nke.hu, ORCID: 0000-0002-0161-6718

² MH Logisztikai Központ, Kutatás-fejlesztési Tudományos és Szabványosítási Osztály/HDF Logistic Center, Department of Research Development, Scientific and Standardisation E-mail: hegedus.erno@hm.gov.hu: ORCID: 0000-0001-8457-5044

³ Nemzeti Közszerológiai Egyetem, Katonai Műszaki Doktori Iskola, doktorandusz hallgató - National University of Public Service, Doctoral School of Military Engineering, PhD student, E-mail: ban.attila@hm.gov.hu, ORCID: 0000-0002-8254-1139

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 4. szám

forces. The fourth part studies the effects of industrial revolution on the navies. The fifth part of the study is about the British, French and US naval organizations in the era of ships of the line, while the sixth part is the Russian and the Habsburg Empire ones.

Keywords: naval warfare, muzzle-loading gun, ship of the line, naval organization

4.3. A KONTINENTÁLIS HATALMAK HADITENGERÉSZETE

4.3.1. Az orosz haditengerészet

A kontinentális „Oroszország a 17. század végén lényegében még nem rendelkezett számba vehető harcértékű hadiflottával.”⁴ *Nagy Péter és Nagy Katalin idejében – az uralkodásuk időszakára jellemző általános gazdasági fejlődés eredményeképpen – a flottafejlesztés is bizonyos fokú eredményt produkált*, ami már lehetővé tette a tengeri hatalom kiterjesztésével járó nagyhatalmi törekvéseket. 1669-ben Nagy Péter cár csapatai bevették Azov erődjét. A Finn-öböl partján alapított új orosz főváros, Szentpétervár, illetve a törököktől elhódított Azov a balti-és a fekete-tengeri orosz expanzió bástyái lettek. A cár – a Török Birodalom ellenében – az azovi erődre alapozva, elrendelte egy hadihajó kötelék felépítését a Fekete-tengeren. 1715-ben Szentpéterváron megnyitotta kapuit a Tengerészeti akadémia, amely jelentős szerepet játszott a hazai haditengerészeti szakemberek nevelésében. Az 1720-as években az orosz haditengerészet már tekintélyes erőt képviselt: a flotta állományában már három 90-, egy 80-, három 70-, öt 64-, két 60- és hét 52-ágyús hadihajó, – **összesen 21 sorhajó** – illetve kisebb egységek sokasága volt. Gazdasági okokból a kezdeti időszakban „az állandó tengerészeti hadiflotta megalapításakor I. Péter a *hangsúlyt... a fregattok építésére helyezte*. A sorhajók építése csak a következő lépés volt.”⁵ Később Nagy Péter flottája **34-re növelte sorhajóinak számát** és további 9 fregattot kapott.

I. Péter az északi háború (1700–1721) sikeres befejezésével *kijáratot teremtett Oroszországnak a Balti-tengerre. Oroszország ekkorra valós tengeri hatalommá vált*. A svédek felett aratott tengeri győzelem – és általa a Balti-tenger keleti medencéje feletti uralom megszilárdítása - lehetett volna „Oroszország belépője az Európai politikába.”⁶ Mindez azonban csak a beltengeri haditengerészeti jelenlét megőrzését, az erőegyensúly fenntartását eredményezte és nem tette lehetővé a kijutást a világtengerekre. Ugyanis a balti-tengeri erőegyensúly tekintetében a britek – hasonlóan a következő száz évben folytatott

⁴ Mahan, Alfred Thayer: *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*. Dover Publications INC., New York, 1987. 102-103. o.

⁵ I. A. Ivanov - A. C. Konzstantyinov: *Korablja Ingermanlandü (Az Ingermanland sorhajó) Szudosztrojnyije*, 1979. évi 1. szám

⁶ Mahan, Alfred Thayer: *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*. Dover Publications INC., New York, 1987. 231. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 4. szám

politikájukhoz – kérelhetetlennek bizonyultak és balti szövetségeseik támogatásával *rendre megakadályozták az orosz flotta kijutását a világtengerekre.*⁷ Ezt követően – a kontinentális terjeszkedés által teremtett lehetőségek mentén – a Krim és a Fekete-tenger térségét próbálták meghódítani. Oroszország 1722-ben létrehozta a Kaszpi-flottát és Perzsia felé tört tovább, miközben – a flotta támogatása mellett – bevették a parti városokat, köztük Derbentet és Bakut. A fekete-tengeri és kaszpi-tengeri harcok során *fokozatosan kialakult egy harceljárás, amely szerint a flotta ffeladata a szárazföldön előre nyomuló haderő támogatása volt.*

1700 áprilisában adták át az első, két ágyúfedélzetes, 58 ágyús **orosz sorhajót**, amely brit és holland konstrukciós vonásokat egyaránt hordozott magán. Azonban csak az 1712-ben a pétervári Admirális selyájáról vízre bocsátott *54 ágyús POLTAVA volt az első olyan orosz sorhajó a Balti-tengeren, melyeket az akkori időkben a nyugati országok – a 18. sz. elején elfogadott terminológia szerint – a IV. osztályú hadihajók közé soroltak.* Tüzereje viszont kevésnek bizonyult, ezért döntés született arról, hogy a továbbiakban 64 ágyús sorhajókat építsenek. Az új irányelveknek megfelelően tervezett, mintegy 1600 tonna vízki-szorítású INGERMANLAND sorhajót 1715-ben bocsátották vízre a Péterváron. A két üteg-fedélzetes sorhajót a Balti Flottánál állították szolgálatba. Tüzerejét az alábbi hajóágyúk képezték: 24 db 30 fontos az alsó ágyúfedélzeten, 24 db 16 fontos ágyú a felső fedélzeten, míg a taffedélzeten 14 db 6 és 12 fontos, az orrbástyánál további 2 db 4 fontos ágyút helyeztek el. Hadrendbe állítás után néhány éven keresztül a Balti-tengeri flotta zászlóshajója volt. Az INGERMANLAND fegyverzetét 1715 és 1723 között kilenc alkalommal korszerűsítették – a hajót egyre nagyobb kaliberű ágyúkkal törekedtek átfegyverezni. A folyamatos-ságot mutatja az is, hogy az orosz flottában az INGERMANLAND nevet hat hajó viselte: az 1715-ös építésű, azután egy-egy az 1733, 1752, és 1773-as években, majd kettő az 1843-as építésűek közül. Ezekben a hajókon nyomon követhető az orosz haditengerészeti tüzér-ség eszközeinek fokozatos fejlődése. Az első INGERMANLAND, az 1715-ös hajó 64 ágyút hordozott, a következő három már 66-ot (a két utolsó – immár a 19. században – pedig 74-et). Az INGERMANLAND tervei alapján az évszázad végéig összesen mintegy 60 további hajót építettek, ezáltal többségében ez a 64-66 ágyús sorhajó képezte az orosz flotta alap-ját a 18. században és a napóleoni háborúk során. (A sekély vízű, zárt beltengeren ez a típus könnyebben mozgott, mint az Európában elterjedt 74 ágyús egységek.⁸)

Jelentős eredmény volt az 1770-ben Cesménél a török flotta felett aratott nyílt tengeri győzelem, illetve 1783-ban az, amikor Nagy Katalin meghódította és az orosz birodalom-hoz csatolta a Krímet. A fekete-tengeri térségben hamarosan haditengerészeti bázisok – Odessza, Nyikolajev, Herszon, Szevasztopol – létesítésébe fogtak, ami jelentős mértékben javította haditengerészeti pozíciójukat. A haditengerészet fokozott szerepvállalása követ-keztében újabb flottafejlesztésre került sor, amelynek eredményeképpen 1787-re már 44

⁷ Uo. 239-240. o.

⁸ I. A. Ivanov - A. C. Konsztantyinov: Korablja Ingermanlandü (Az Ingermanland sorhajó) Szudosztro-jenyije, 1979. évi 1. szám

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 4. szám

orosz sorhajó állt rendelkezésre.⁹ A sikereket betetőzte az 1790-ben a svédek felett aratott viborgi győzelem, ugyanakkor az orosz haditengerészet gyengeségeire jól rávilágított az alig egy héttel később Svensksundnál elszenvedett megsemmisítő vereség. Ugyanakkor – a hatékony brit egyensúly-politika következtében – északon ezután sem sikerült tartósan kilépni a világtengerekre, hiszen a britek a meleg vizű orosz kikötővel rendelkező Balti-tenger kijáratát ellenőrző hatalmak közül legalább egyet mindig támogattak az oroszokkal szemben, a Barrents-tenger pedig csak az év egy részében volt hajózható.

Oroszország haditengerészeti ambíciói elsősorban a beltengerek védelméhez kötődtek, emellett gazdasági lehetőségei is korlátozottak voltak, így ennek alapján alakította ki a **zömében fregattokból, briggekől és korvettekből, illetve evezős-vitorlás ágyúnaszádokból álló flottáját**. A Nagy Péter és Nagy Katalin uralkodása alatt megvalósított flottafejlesztés ugyanakkor a korábbi állapothoz képest jelentékeny eredményt ért el, és valós haditengerészeti hatalommá tette Oroszországot. **Az ország gazdasági lehetőségei hosszabb ideig nem tették lehetővé jelentősebb számú sorhajó fenntartását. A növekedés – megfelelő gazdasági alapok nélkül – csak időlegesen volt fenntartható.** A korszerű sorhajók vonatkozásában „a 19. század első felében... **a flotta egyre jobban elmaradt fő vetélytársaitól... mivel állandóan csökkentették az új, korszerű hajók építésére szánt támogatásokat, összegeket.**”¹⁰ 1745-ben az orosz flotta 270 hajóegységből – 36 sorhajóból, 5 bombázó hajóból (egy-két nagy űrméretű mozsárral felszerelt kisebb hadihajó), 9 fregattból, 150 kétárbocos briggből, és 77 kiegészítő hajóegységből – állt. *A korábbi flottához képest a legnagyobb fejlődést a briggek és a kiegészítő hajóegységek számának növekedése mutatta.* A Nagy Katalin idején épített hajók az 1790-es évekre futottak ki, ekkor szétbontották őket. (Az orosz hajók élettartama – a nyugati haditengerészetek egységeihez képest – csekélyebb volt az építésükre alkalmazott olcsóbb fenyőfa anyag és az orosz hajókarbantartó-háttérpar fejletlensége miatt.) Az utolsó orosz gályát 1796-ban építették meg, és a napóleoni háborúk alatt végig szolgálatban állt néhány ilyen egység. (A franciák már 1748-ban kivonták ilyen hajóikat.¹¹) A napóleoni háborúk idejére az orosz flotta korábbi fénye már megkopott, létszáma lecsökkent. Közvetlenül a háborúk kitörése előtt az orosz flotta már csak 28 sorhajóból, továbbá 149 fregattból és briggből, illetve nagyszámú kisebb hajóegységekből állt. **A Nagy Péter és Nagy Katalin utáni idők orosz flottafejlesztése tehát – igazodva a gazdasági lehetőségekhez – a fregattok és a briggek számának növelését célozta meg. A sorhajók száma elenyésző volt, így a flotta erejének zömét továbbra is az egy- és kétárbocos hajókaté adta. A háborús flottafejlesztés eredményeképpen 1803-ra a sorhajók számát végül 48-ra növelték.** Ám az orosz flotta ezzel a sorhajó mennyiséggel is csak harmadrangú erő maradt a britek és a franciák, illetve a

⁹ Mitchell, Martin: The Maritime History of Russia 848 – 1848. Sidgwick and Jackson Limited, London, 1949. 126. o.

¹⁰ Zichermann István: A kaukázusi tűzfészek. Anno Kiadó, Budapest, 2008. 39. o.

¹¹ Marjai Imre - Pataky Dénes: A hajó története. Corvina Kiadó, Budapest, 1973. 232. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 4. szám

spanyolok mögött, mivel erői a Balti- és a Fekete-tengeren szétagoltan jelenhettek csak meg.

Mint már említettük, az orosz flotta sorhajóinak döntő többségét a 64-66 ágyús III. osztályú sorhajók tették ki a 18. század és a napóleoni háborúk folyamán. A 66 ágyús SZLAVA ROSSZIJI osztály hajóiból 59 egység épült 1733-1791 között, hasonlóan a 28 hajóegységből álló, 1773-1791 között épült 66 ágyús ÁZSIA hajóosztályhoz.¹² Az 1784-1803 között épült 19 hajóegységet felsorakoztató JAROSZLAV osztály már 74 ágyús volt, akárcsak a 23 hajóegységet felsorakoztató SZELAFAIL osztály 1803-1833 között. *Még a napóleoni háborúk alatt is, az orosz flotta sorhajói főként a 66 ágyús III. osztályú típusokból tevődtek össze,* amelyeket csak lassan váltottak fel a 74 ágyús harmadosztályú sorhajók.

Miként a többi európai haditengerészetnél, úgy az orosz esetében is a flotta hajóinak többségét nem a sorhajók és a fregattok, hanem a korvettek, briggek, ágyúnaszádok és kisméretű evezős-vitorlás hajók adták. Az oroszok a napóleoni háborúkban is rendszerben tartották – 2500-3500 tengerész állománnyal – az 1803-ban mintegy 330 könnyű hajóegységet magába foglaló **vitorlás-evezős flottájukat.** Ennek hajóállományát – a néhány továbbra is rendszerben tartott gálya mellett – **kisméretű vitorlás-evezős hajók és ágyúnaszádok** alkották. Csekély *merülésű – partközeli vizeken is biztonságosan mozgó – hajók nagy száma lehetővé tette számukra kisebb partraszálló műveletek sikeres végrehajtását.* A nagy kaliberű tüzérségi eszközöket hordozó **ágyúnaszádok** segítségével megszervezték a partraszálló erők hatékony tűztámogatását is. Az ilyen, sekély vizekben is biztonságosan mozgó, ugyanakkor nagy tűzerejű hajók a partszakaszok védelmére és támadására egyaránt alkalmasak voltak. „Az oroszok a különböző gályaféléket... **a szárazföldi seregekkel együttműködve végrehajtott kételtű hadviselés** keretében... vetettek be.”¹³ A hadiflotta a Földközi tengeri és Adriai műveletei során is nagy hasznát vette evezős-vitorlás hajóinak a partraszálló műveletei során. A kisméretű partraszálló-támogató ágyúnaszádokat esetenként **a sorhajó teherterében, szétszerelve** szállították e távoli hadszíntérre.¹⁴

A haditengerészet műveleteinek támogatására – különösen a kisebb deszant-feladatok során felmerülő élőerő- és ellátmányszállításokra – nagyszámú többfeladatú, folyami-tengeri **evezős-vitorlás könnyű szállító hajót** is rendszerben tartottak. *Nagy Péter 1715-ben kiadott rendeletében bevonta a svédek elleni tengeri háborúba az északi vizeken hajózó kocsock egy részét.* A Fekete-tenger térségében a **salanda** használata terjedt el. A napóleoni háborúk korában a kocshoz és a salandához hasonló, folyami, folyamtorkolati, beltengeri és tengerpart menti hajózásra alkalmas, viszonylag kis költségen előállítható kategóriából került ki az orosz flotta kiegészítő hajóegységeinek többsége. A néhány sorha-

¹² Chernyshev A. A.: Russian Sailing Fleet. Voenizdat, Moskva, 1997. továbbá Veselago F. F.: List of Russian naval ships from 1668 to 1860. Tipographia Morskogo Vedomstva, St. Peterburg, 1872.

¹³ Marjai Imre - Pataky Dénes: A hajó története. Corvina Kiadó, Budapest, 1973. 136. o.

¹⁴ Marjai Imre - Pataky Dénes: A hajó története. Corvina Kiadó, Budapest, 1973. 136. o., illetve Zachar József: Csatak, hadvezérek, katonák a XVIII. században Tankönyvkiadó, Budapest, é.n. 231. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 4. szám

jóából és fregattból álló flottacsoportosításokat rendszerint 8-10 ilyen kisebb hajó kísérte.¹⁵ A könnyű evezős-vitorlás szállítóhajó-típusok kiválóan alkalmasak voltak a mozgásra part menti, kismélységű vizeken, ami különösen alkalmassá tette ezeket a partraszállások támogatására. Az oroszok még a krími háborúban is használtak hadi célokra – a Balti-tengeren – kisméretű vitorlás-evezős hajókat.

Milyen feladatokat láthatott el a kevés sorhajóval, ám annál több könnyű, csekély merülésű hajóegységgel rendelkező orosz flotta a napóleoni háborúk során? Első sorban kisebb partraszállásokat hajtott végre. A napóleoni háborúk alatt „az orosz flottának a Földközi-tengeren nem a francia flotta elleni közvetlen harctevékenység volt a feladata, hanem csak kisebb szigetek és partszakaszok birtokbavétele.”¹⁶ Zömében kis- és közepes méretű hajókat így főként gyalogság szállítására vették igénybe. A flotta tehát kisebb partraszállásokat - többségében *tengerészgyalogság deszantolásán vagy gyalogság kirakásán alapuló partraszálló műveleteket* hajtott végre a kelet-mediterráneum területén. A *tengerészgyalogságot* még 1705-ben alapították, amikor I. Péter aláírta az első ezred felállításáról szóló rendeletet. A tengerészgyalogos ezred csak két zászlóaljából állt, mindegyikben öt-öt századal. *1812-ben négy tengerészeti ezred és egy önálló zászlóalj képviselte ezt a fegyvernevet.* A tengerészeti ezredek és zászlóaljak – azaz a haditengerészet szárazföldi alakulatai szárazföldi egységekkel együtt tevékenykedtek mindaddig, amíg a műveleti helyzet nem kívánta meg tengeri szállításukat. A haditengerészet 1799 és 1812 között nagyszámú, viszonylag kis létszámú (500-2000 fő), rendszerint partközeli szigeteken végrehajtott partraszállásokkal **támogatta a szárazföldi haderő tevékenységét.**¹⁷

A napóleoni háborúkat követően a flotta egy csoportosítása – egy brit, francia és orosz egységekből álló kötelék részeként – részt vett az 1827-es navarinói ütközetben, amely során lényegében megsemmisítették a török-egyiptomi flottát. Emellett „Nagy-Britannia, Franciaország és Oroszország 1827-ben, a mai Görögország partvidékének egy részét *blokádnak alá vonva* igyekeztek nyomást gyakorolni a Török Birodalomra, s egyben véget vetni a görög vizeken dúló kalózkodásnak is.”¹⁸

A Birodalom a napóleoni háborúk haditengerészeti stratégiájához hasonló tengeri hadviselési szemlélettel vívta meg *az 1853-ban kitört krími háborút* is. Jelentős orosz tengeri győzelemmel vette kezdetét ez a háború: a törökök elleni *szinopi csata* az orosz flotta technikai fölényéről tett tanúbizonyságot 1853. november 30-án. Haditengerészeti alkalmazásban ugyanis először itt debütált – sikerrel – a robbanógránát. A csatában az oroszok ezzel az új lövedéktípussal könnyedén megsemmisítették a törökök szinte teljes, meglehetősen elavult fekete-tengeri flottáját. *Ezzel az újítással végleg elavulttá tették a fából épült*

¹⁵ Mediterranean Sea Battles. <http://rusnavy.com/history/hrn6-e.htm> (2011. 04.11.)

¹⁶ Mitchell, Martin: The Maritime History of Russia 848 – 1848. Sidgwick and Jackson Limited, London, 1949. 115. o.

¹⁷ Mitchell, Martin: The Maritime History of Russia 848 – 1848. Sidgwick and Jackson Limited, London, 1949. 115. o.

¹⁸ Kaiser Ferenc: A blokádnak elmélete és gyakorlata a tenderi hadviselésben. Aetas, 22. évf. 2007. évi 4. sz. <http://epa.oszk.hu>. 50. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 4. szám

hadiflottákat. Ezt követően azonban az oroszok – lévén esélytelenek a nagyobb és modernebb egységekkel felszerelt egyesített brit-francia flottával szemben – a veszteségek minimalizálása érdekében lényegében beszüntették nyílt tengeri, nagy hajóegységekkel folytatott haditengerészeti aktivitásukat és hajóikat Kronstadt és Szevasztopol biztos, jól védhető kikötőibe vonták vissza. A nagy hajóegységek csak a háború kezdeti szakaszában folytattak aktív műveleteket, de akkor sem az ellenfél flottájával szemben, hanem mozgósítható szállítókapacitásként, partraszálló műveletek során (Anakria, 1853. 09.). A flotta visszavonása a kikötőkben azonban nem feltétlenül a harc kerülését jelentette, hanem sokkal inkább a haditengerészet hajóegységeinek és part menti erődítményeinek összegzett erejére építő defenzív harctevékenység felvállalását. Ezzel ugyanakkor lemondtak az ellentevékenység lehetőségéről: egyáltalán nem tettek semmit azért, hogy legalább megpróbálják megzavarni az ellenség tengeri hadműveleteit és a csapatszállításokat. Az orosz tengernagyi kar úgy döntött, hogy a létszámfölényben lévő szövetséges flottával szemben a 27 sorhajóból, 8 fregattból és számos kisebb hajóból álló Balti Flottát a brit-francia csapás tompítására az erődökkel (pl.: Kronstadt) sűrűn ellátott Finn-öböl keleti csücskébe vonja össze. A flotta erődítményekkel védett vizekre való visszavonása ellenére a brit kormány egyik legfőbb stratégiai célja továbbra is az orosz haditengerészetre való csapásmérés volt. A szövetséges flotta ereje ugyan elegendő lett volna az ellenfél nyílt vízi csatában való megsemmisítésére, azonban – jelentős veszteségek felvállalása nélkül – messze nem gondolhattak komolyan a tüzérséggel alaposan megerősített Kronstadt tenger felőli ostromára. Az erődök tüzerejére hagyatkozó defenzív harcászat nem minden esetben vezetett eredményre.

A Fekete-tengeri Flotta hajóit már jóval azelőtt leszerelték, s fegyverzetét és tengerészeit partra szállították, hogy az ellenséges csapatok egyáltalán megérkeztek volna Szevasztopol alá. Eredményesen és aktívan harcoltak viszont a kisméretű orosz hajóegységek. A kikötőket és a partvidéket támadó szövetséges hajóhad ellen – partvédelmi feladatok ellátására – sikerrel alkalmazták 40 darab kisméretű ágyúnaszádjukat 1854-55-ben.¹⁹ Az oroszok dunai flottillája szintén eredményesen tisztította meg a folyamot a török hajóktól a háború során. Kis, folyami hajóegységeik sikeres tevékenységének eredményeképpen a törökök folyamátkelési kísérletei sorra kudarcra végeztek. A flotta nem szállt szembe nyíltan a Krímet támadó szövetségesek hajóival. Állományát és ágyúinak egy részét a szárazföldi harctevékenységek során használták fel.

Oroszország elvesztette a krími háborút, ami csökkentette nagyhatalmi státuszát – szárazföldön és tengeren egyaránt.

4.3.2. A Habsburg Birodalom haditengerészete

Ausztria először 1382-ben jutott tengeri kijáráshoz, amikor megszerezte Trieszt kikötővárosát. Az ország erőforrásait azonban a következő századok során még a török elleni küz-

¹⁹ Zichermann István: A krími háború. Anno Kiadó, Budapest, 2009. 83. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 4. szám

delem – a szárazföldi belterületeken vívott harctevékenységek – kötötték le. Ilyen körülmények között ekkor még nem kerülhetett sor haditengerészet felállítására, viszont annál nagyobb hangsúlyt kapott a szárazföldi haderő műveleteinek támogatása a folyami hadviselés eszközeivel.

A harmincéves háború lezárultát követő 150 évben, a törökök elleni harcokban nagy jelentőségre tett szert az **osztrák dunai flotta**, háttérbe szorítva a tengeri flottát. Az osztrák haderő török háborúk idején felállított folyami hajós alakulatát a dunai naszádosok, később pedig a sajkások képezték.²⁰ A Duna vonal védelméhez nagy szükség volt hajókra és az azokon szolgálatot teljesítő hajósokra, akik hol a vízen, hol a szárazföldön vették fel a harcot. Az osztrák haderő folyami hajós alakulatát a török háborúk idején a főként szerb (rác) etnikumból toborzott sajkások képezték. A [kis úrméretű ágyúkkal](#) felszerelt sajkákat elsősorban a folyamhatárok őrzésére és védelmére használták. E könnyű hajóegységek állomáshelye előbb Komáromban (naszádosok), később a [Tisza](#)-torkolatánál fekvő [Titel](#) városban volt (sajkások). „A török hódoltság alatt – már a Habsburgok által bevezetett szervezeti változások következtében – a naszádosokat fokozatosan a sajkások váltották fel. A sajkás had jobbra a török elől menekült és az országba befogadott rácokból (szerbekből) verbuválódott.”²¹

A naszádosok, majd a sajkások feladatai közé tartozott a vízen támadó török hajók visszaverése, a katonák, a hadieszközök és az élelem szállítása a harcoló egységek számára, ellenséges vízi szállítások, hídépítések megakadályozása és saját hidak őrzése. Hajóikról partra szállva gyalogosként küzdöttek. A harcba induló sajkákat a parton velük együtt haladó lovas felderítő járőr biztosította a váratlan támadások ellen. Az ellenség megközelítése előtt a hajók ék alakú harci rendbe fejlődtek, majd rátámadtak az ellenséges hajóhadra. Lőtávolságba érve először a tüzérek nyitottak tüzet. Az ágyúpárbaj után a pusksók igyekeztek minél több ellenséget kilőni, ezután pedig megkezdődött a közelharc. Mindkét fél arra törekedett, hogy összetörje a másik evezőit és hogy megcsákyázza az ellenség hajóját. Ha ez sikerült, akkor az ember-ember elleni küzdelem döntötte el a hajók sorsát. *A sajkások kötelesek voltak hajóikkal kíséni a királyi élelmiszer-szállítmányokat, elősegítve ezzel a Dunán zajló vízi kereskedelmet.* A nagyobb dunai hadihajókat az ausztriai Gmundenben olasz és német hajóépítő mesterek építették. 150 folyami hadihajó került ki hajóépítő műhelyeiből. A 17. századtól már Komáromban, Győrött, Szegeden és egyéb Duna menti magyar településeken is készítettek kisebb folyami hadihajókat.

A könnyű naszádok és sajkák mellett azonban nagyobb hajóegységekből – erős tüzérséggel felszerelt vitorlás-evezős gályákból – álló **dunai hajóhad** felállítására is szükség volt. Ennek érdekében 1692-ben egy, a hadihajózás terén járatos francia tengerésztisztet hívtak meg és neveztek ki admirálisnak. Vezetésével elkészült *7 db nagy gálya*, amelyek

²⁰ A mohácsi csata előtti magyar haderőben a szerb folyami hajósokat még naszádosoknak, majd a 17. század eleje óta sajkásoknak nevezték. Liptai Ervin (főszerk.): Magyarország hadtörténete. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1985. I. k. 115. o.

²¹ Bornemisza Félix: Magyar hajóhadak a Dunán Turcsány Antal Kiadója, Budapest, 1928. 47. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 4. szám

fegyverzete nagyszámú ágyú és tarack volt, személyzetük pedig holland matrózokból állt. A hajók feladata volt visszafoglalni Nándorfehérvárt a törököktől. A felvonuló hajóhad gályákból és 50 ágyúnaszádból állt.²² 1697-ben 196 belföldi és 291 külföldi, tengeri tapasztalattal is rendelkező matróz szolgált a dunai flottillánál. A tisztek is képzett és már tengereket járt tengerészek voltak, akiket a haditengerészettől a Dunára helyeztek át. A gályák és sajkák személyzete szerb sajkások voltak. 1698-ban a császár *40 db. kisebb, úgynevezett félgályát* építtetett. 6 gálya Bécsben épült 24 ágyú és 300 fegyveres katona befogadóképességgel. A hajók kiszolgálására Hamburgból 400 matrózt hozattak, akik mind képzett tengerészek voltak. A dunai hajóhad fejlesztése területén jelentős eredményeket értek el. Ugyanakkor azt is meg kell jegyezni, hogy a nagyméretű hajóegységek csak nehézkesen mozogtak a Dunán, illetve hogy maguknak a tengerhajózásból bevont tengerészeknek is csak kevés tapasztalatuk volt a folyami hajózással kapcsolatban.

III. Károly (1711–1740) uralkodása alatt a Habsburgok megkezdték a **haditengerészet** fejlesztését az akkor uralmuk alatt lévő Nápolyban. Szardínia és Szicília is Habsburg kézen volt, ami fokozta az osztrák politika flottafejlesztéssel kapcsolatos érdekeltségét. A tengeri flotta magját ekkor három Nápolyból származó sorhajó alkotta. Ezeket később több újonnan épített hajó egészítette ki, mivel Trieszt arzenáljában 1725-től sorhajókat és fregattokat építettek. Az osztrák haditengerészet hajói kereskedelmi konvojokat kísérték az Osztrák-Németalföld irányából.

1716-1718 során, a törökök ellen vívott háborúban Savojoy Jenő herceg szárazföldi hadseregével Belgrád meghódításához a Duna mentén vonult le, támogatására folyami hadihajókat vetettek be. **Az adriai haditengerészet kénytelen volt átadni felszerelésének nagy részét a gyakran 20-40 nagyméretű, 24-60 ágyús hajóegységet felvonultató dunai flottának.** Az 1716-os törökök elleni háború során a dunai hajóhad újabb 12 nagy és közepes dunai gályával gyarapodott.²³ A hajótervek elkészítésére egy dán tengernagyot kértek fel, aki nagy tengeri hajók alkalmazását javasolta. A tervek megvalósítására hamburgi, londoni és bécsi hajóépítő mestereket bízták meg. A munka Bécsben, Péterváradon és Eszéken folyt. 1717-ben 3 újabb gálya készült el, fedélzetükön 30-64 ágyúval.²⁴

Belgrád 1717. augusztus 15-17-i ostroma során a dunai hajóhad 10 hadihajója is bekapcsolódott a harcba és az egész dunai török hajóhad az osztrák csapatok kezébe került.

Mindeközben a III. Károly által alapított nápolyi **haditengerészet** sorsa megpecsételődött. 1717 novemberében 8000 főnyi spanyol haderő szállt partra Szardíniában, amelyre az osztrákok – kellőképpen erős haditengerészet hiányában – nem tudtak érdemben reagálni. Komoly hódításaikat a pozsareváci békében rögzítve a Habsburgok lezárták a török háborút, és a Nápolyi Királyság megerősítésére összpontosították erőiket. III. Károly ki-

²² Uo. 42. o.

²³ Uo. 45. o.

²⁴ Az 1716-17 között épült SZŰZ MÁRIA hadigálya 64 db 8 fontos ágyúval volt felfegyverezve, a SZENT JÓZSEF és a BÖRÖMÉI KÁROLY, illetve a SZENT FERENC gályák 40 db ágyúval voltak felszerelve, a SZENT LIPÓT gálya 54 db ágyúval rendelkezett, az ERZSÉBET és a SZENT JENŐ 50 db ágyúval, a SZENT ISTVÁN pedig 30 db ágyúval. Uo. 48. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 4. szám

csiny nápolyi flottája azonban nem tudta meggátolni a spanyol haditengerészet műveleteit a térségben, így V. Fülöp király csapatai 1718. júliusában partra szállt Szicíliában is. A Nápolyban összpontosított kis létszámú Habsburg-hadsereget 1718 októberében brit hajók átszállították Szicíliába, de még két évig tartott, míg a jelentős brit és francia tengerészeti támogatásban részesülő osztrák erők visszafoglalták a szigeteket a spanyoloktól. 1735-ben azonban a Nápolyi Királyság és Szicília is a spanyol Bourbonok kezébe került, az osztrák Habsburgok leányági öröklésének elismeréséért cserébe, így III. Károly haditengerészete az osztrák tengeri érdekek csökkenése, illetve ebből fakadóan a megfelelő finanszírozás hiányában elenyészett – beleértve ebbe a Triesztben állomásozó hajóegységeket is.²⁵

Az 1736-1739 közötti török elleni háború során a **dunai hajóhad** Belgrád alatt állt. Erőit a Bécsben épült 4 új, 40 ágyús gályával, és 2 db. laposfenekű 36 ágyús dán dereglyével egészítették ki. Megkezdtek 12 db. 14 löveggel felszerelt ágyúnaszád építését is. A hajók építésére Fiuméből, Triesztből és Buccariból csoportosítottak át hajóácsokat. A hajóhad parancsnoka Pallavicini olasz tengerésztiszt volt, míg a négy új gálya parancsnoka egy német és három olasz tengerészkapitány lett. A legénységet Hamburgból, Liverpoolból és Genovából hozatták. A gályák 1737 áprilisában Orsovára hajóztak és ott elzárták a Dunát. Június 18-án megérkezett Belgrádba az első 6 új ágyúnaszád. Mindegyik hajó parancsnoka máltai lovag volt, a legénység pedig 50-50 fegyveres máltai matrózból állt. Pallavicini július 19-én Grockánál – ahol a törökök szárazföldi és vízi hadereje gyülekezett – összecsapott a török dunai hajóhaddal és a sajkák közül néhányat elsüllyesztett.

1739. szeptember 18-án megkötötték a belgrádi békét és az egész hajóhad Pancsovára költözött. Ekkor a dunai hajóhad létszáma 2689 fő volt.²⁶ Ez a létszám további, mintegy 500 fővel növekedett, amikor 1763-ban létrehozták a sajkás zászlóaljat a titeli fennsíkon, századonként három, 32 fős sajkával.²⁷ Az egységnagy szerepet játszott a törökök ellen viselt háborúkban. A zászlóalj eredetileg a török dunai flottilla ellen létrehozott hajós alakulat volt, amelynek legénységét a katonai Határőrvidék keretében külön kerület – a Sajakásvidék - szolgáltatta. A katonai [Határőrvidék](#) katonai közigazgatási egység volt, melyet fennállása idején (1873-ig) Bécsből irányítottak. Hivatalos magyar elnevezése *sajakások kerülete* volt.

Az **adriai haditengerészet** fejlesztésére Mária Terézia (1740–1780) egy újabb kísérletet tett, amikor az 1760-as évek végén két hadihajót építtetett.²⁸ A hajóknak a Trieszti Kelet-Indiai Társaság tevékenységét kellett volna támogatnia, illetve az új osztrák gyarmatok (Mozambik, ill. Nikobar kolóniái) érdekében fejtenek volna ki védelmi tevékenységet. Azonban ezek a kereskedelemmel és gyarmatosítással kapcsolatos kezdeményezések nem

²⁵ Kramlí Mihály: A császári-királyi haditengerészet 1797-1866 Hadtörténeti Közlemények 1998. évi 2. sz. 2. o.

²⁶ Uo. Bornemisza Félix: Magyar hajóhadak a Dunán Turcsány Antal Kiadója, Budapest, 1928.51. o.

²⁷ Uo. 47. o.

²⁸ Kramlí Mihály: A császári-királyi haditengerészet 1797-1866 Hadtörténeti Közlemények 1998. évi 2. sz. 2. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 4. szám

vezettek gyakorlati eredményre, így a kormányzat végül nem vállalta fel a két hadihajó fenntartásával kapcsolatos további költségeket.²⁹

Az 1787-es török háború során ismét mozgósították a **dunai sajkásokat** és így 9311 főnyi sajkás összesen 43 vízi járművel állt rendelkezésre. **Ekkor már csak kisebb méretű – igaz nagyobb űrméretű ágyúkkal szerelt – gályákat alkalmaztak**, miközben *megjelentek a korszerűbb vitorlás fregattok*, illetve a hatékonyabb tüzérségi eszközök mozgékony-ságát fokozó kisebb hajóegységek (ágyúnaszád, dereglye). A dunai flottilla ekkor a következő hajókból állt:

- a 32 ágyús TERÉZIA fregatt (12 db 12 fontos, 4 db 8 fontos, 6 db 6 fontos, 8 db 3 fontos, ill. 2 db 2 fontos ágyúval). A 40 fős legénység mellett 60 vadászt (könnyűlövészt) is szállított a vitorlás hadihajó.³⁰
- 4 db 12-20 ágyús gálya,
- 4 db ágyúnaszád,
- 6 db ágyúsdereglye, -
- 8 db „úszó tüzértelep” (ágyús tutaj).

A flottilla tisztikara a császári-királyi haditengerészet tisztikarából került vezénylésre, a legénység többsége szintén onnan származott. 1789 januárjában a Haditanács elhatározta 5 régebbi típusú, nagyméretű gálya eladását, mert azok „nagy terjedelmük miatt nem voltak elég mozgékonyak”.³¹

1786-ban II. József **véglegesen megalapította az osztrák haditengerészetet**, amikor Trieszt városa a császártól kért védelmet az Adriára betörő kalózkodók ellen. Az uralkodó két [kutter](#)³² vezényelt át [Osztrák-Németalföldről](#) erre a – lényegében rendészeti – célra. **A haditengerészet fejlődését nagymértékben elősegítette, hogy a dunai hajóhad ekkorra már kevesebb és kisebb számú hajóegységet tartott rendszerben, így az erőforrások felszabadultak.** 1797-ben a Habsburgok birtokába jutott Velence flottája, amely 10 sorhajóból és 7 fregattból állt. 1798-ban Ancona kapitulációja után Ausztria további 3 sorhajót és 30 kisebb hadihajót is birtokba vett. Ezek az egységek azonban többségében rossz állapotúak voltak és végül nem került sor rendszerbe állításukra. 1797-ig rendszerezettek viszont 16 db., 12 vagy 18 fontos ágyúval felszerelt – főként partvédelmi feladatra bevethető – evezős-vitorlás ágyúnaszádot, illetve 6 db. egy, illetve kétárbocos felfegyverzett vitorlást, amelyek 4-6 ágyúval voltak ellátva.³³ A századforduló után Bécs további kilenc ágyúnaszádot, emellett két kuttert és két brigget is rendszeresített, amelyek 1803-1805 között folyamatosan járőröztek a marokkói partok előtt, sikeresen nyomást gyakorolva a szultánra és az általa felügyelt marokkói kalózkodókra. Azonban a többségében kismé-

²⁹ Uo.

³⁰ Uo. 51. o.

³¹ Bornemisza Félix: Magyar hajóhadak a Dunán Turcsány Antal Kiadója, Budapest, 1928. 51. o.

³² Legalább három vitorlával rendelkező egyárbocos hajó.

³³ Krámlí Mihály: A császári-királyi haditengerészet 1797-1866 Hadtörténeti Közlemények 1998. évi 2. sz. 4. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 4. szám

tű, 1-2 árbocos, zömében nyílt tengeri szolgálatra sem alkalmas hajókból álló haditengerészet partvédelmi feladatokra, illetve kalózok elleni rendészeti fellépés céljából volt csak bevethető.

A francia forradalmi háborúk, illetve a napóleoni hadjáratok alatt **a dunai hajóhad már csupán sajkásokból állt.** A sajkások a hadjáratokban már nem folytattak aktív harctevékenységet, mindössze szállítási és hidász szolgálatot teljesítettek.³⁴

1806-ban Ausztria – a franciákkal kötött előző évi béke alapján – átadta **az osztrák haditengerészet** nagy részét Velencének és kivonult a városállamból. Trieszt azonban az osztrákok fennhatósága alatt maradt, így ott a megmaradt flottából ismét megalakult az osztrák haditengerészet. Azonban az 1809-es schönbrunni béke eredményeként Ausztria ismét kiszorult a tengerpartról és a császári-királyi flotta hajóit eladták.

A lipcsei csata előrevetítette Napóleon lemondását és meggyengítette a szatellit-államok helyzetét. 1814 elején Ausztria sikeres hadjáratot indított Itáliába, aminek hatására a francia bábállam Itáliai Királyság kapitulált. Az Osztrák Császárság megszerezte Lombardiát és Velence tartományt. Az 1814-től újjáalakuló császári-királyi hajóhad – a jelentős velencei szákmányanyag eredményeképpen – 10 sorhajóból, 8 fregattból és 14 briggből állt – illetve állhatott volna. *A készen megszerzett, új állapotú és a részben még félkész szákmányolt sorhajókkal gyorsan fel lehetett volna állítani egy új, ütőképés adriai hadiflottát.* Azonban – az osztrák politikusok döntése eredményeképpen – *a sorhajók többségét lebontották.* A velencei szákmányanyag további része – forráshiányra hivatkozva - szintén nem került rendszeresítésre, illetve karbantartás és állagmegóvás hiányában állapotuk folyamatosan romlott. Ez a döntés egyrészt azért volt nehezen indokolható, mert a 18. század közepe óta felfutó *osztrák tengeri kereskedelmet* – a kiterjedt kalóztevékenység miatt – „**többmillió károk érték...** ezért a haditengerészet legfontosabb feladata a következő évtizedekben a kalózok elleni harc lett volna, azonban *nem volt elegendő számú, megfelelő hajója...* **A császári-királyi haditengerészet túlságosan gyenge volt ahhoz, hogy fő feladatát, a kereskedelem védelmét ellássa, és ez elsősorban nem objektív nehézségeknek, hanem a bécsi vezetés elhibázott politikájának volt köszönhető.**”³⁵ **A Habsburg Birodalomnak – mint nagyhatalomnak – általános értelemben is szüksége lett volna egy politikai-gazdasági érdekeinek érvényesítését, illetve a gyarmatosítást elősegítő haditengerészetre.** Ennek nem kellett kizárólag nagyszámú sorhajóból állnia, francia vagy amerikai mintára megszervezhették volna fregattokból is. Egy 44 ágyús fregatt építése 350 000 forintba került, a Velencétől szákmányolt újszerű állapotú hajókat viszont néhány ezer forintból fel lehetett volna szerelni. **Metternich kancellár „úgy gondolta... Anglia mint szövetséges megvédelmezi Ausztria érdekeit és kereskedelmét a tengereken. Úgy vélte, felesleges nagyobb flottát fenntartani...a (szákmányolt) hajókat a 20-as, 30-as évek során lebontották.**”³⁶ A történelemben egyedülálló jelenség, egyúttal a 18-19. szá-

³⁴ Uo. 54. o.

³⁵ Uo. 6. és 11. o.

³⁶ Uo. 12. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 4. szám

zad nagyhatalmi politikájától idegen eljárás volt a flotta ilyen jellegű, gondatlanságból elkövetett szétverése.

1817-ben a haditengerészet mindössze 2 fregattot és 8 [brigget](#) tartott rendszerben. Még ebben az évben vízrebocsátották az új építésű AUSTRIA és az AUGUSTA HERCEGNŐ nevű fregattokat, amelyek a haditengerészet jellegzetes fregatt típusainak első példányai lettek. 1817-1820 között számos történelmi lehetőség adódott volna a kereskedelmi és a haditengerészet számára kapcsolatfelvételre távoli térségekkel. 1817-ben Ferenc császár lányát, a brazil császár (portugál trónörökös) menyasszonyát, Leopoldina hercegnőt vitte Brazíliába két fregatt. 1820-ban a haditengerészet egy fregattja kereskedelmi expedíciót indított Kínába. Mindkét expedíciót a rendkívüli mértékű alulfinanszírozottság jellemezte, holott egy erős flottával mindkét térségben megteremthetők lettek volna a Habsburg Birodalom érdekeltségi területei – esetleg későbbi gyarmatai. (Végül csak a kínai boxerlázadás leverését követően, az 1901-ben aláírt béke által Kínára kényszerített tientsini koncessziókból részesült az Osztrák–Magyar Monarchia. Ez a koncessziós terület – amely még a legnagyobb jóindulattal sem nevezhető gyarmatnak – mindössze száz hektár kiterjedésű volt.³⁷)

1821-ben a haditengerészet további 2 fregattal, 4 brigggel és néhány szkúnerrel bővült. Ebben az esztendőben a flotta 2 fregattja, 4 briggge és néhány szkúnere részt vett a nápolyi forradalom leverésében. *Ekkorra „megbukott Metternich elmélete... világossá vált, hogy a gyenge osztrák flotta nem képes garantálni a Habsburg Birodalom tengerpartjának biztonságát.”*³⁸ A velencei zsákmányhajókat viszont már többségében lebontották. És ekkor kitört a görög felkelés (1821-1831), amely fokozatosan széles körű, nemzetközi konfliktussá terebélyesedett és alapjaiban befolyásolta a földközi-tengeri erőegyensúlyt. Ez egyes hatalmak (pl. Franciaország) gyarmatszerzéséhez vezetett a Földközi-tenger partvidékén. Az osztrák haditengerészet 1822-1829 között – szerény lehetőségeihez képest – aktív szerepet vállalt a görög felkelés során az Adrián elszaporodott kalózok elleni harcban, védve ezzel a kereskedelmi tengerészetet. A bécsi politikai vezetés a háború miatt kénytelen volt finanszírozni a flotta minimális bővítését. 1823-ban vízre bocsátottak egy 56 ágyús *nehézfregattot*, a BELLONÁ-t, amelyet egy 1814-es velencei zsákmányanyag 74 ágyús sorhajó (a korszak legelterjedtebb sorhajótípusa) átalakításával nyertek.³⁹ 1824-ben rendszerbe állítottak egy új 44 ágyús fregattot, majd 1825-ben megkezdték két brigggel építését. *Ezekkel együtt sem tudott azonban jelentősebb – a nagyhatalmi státuszhoz méltó – szerepet játszani az osztrák haditengerészet a tízéves háború folyamán, tevékenysége főként a kalózok elleni harcra korlátozódott.* A háborút lezáró 1829-es adriai béke eredménye-

³⁷ A Habsburg-Birodalom gyarmatpolitikája In.: Búr Gábor: Afrikatörténeti tanulmányok ELTE BTK Új- és Jelenkori Egyetemes Történeti Tanszék, Budapest, 2011. 91. o.

³⁸ Krámlí Mihály: A császári-királyi haditengerészet 1797-1866 Hadtörténeti Közlemények 1998. évi 2. sz. 17. o.

³⁹ Ez a költségkímélő konstrukciós megoldás megfelelő kompromisszum lehetett volna az osztrák haditengerészet számára a többi zsákmányolt sorhajó rendszerbeállítása esetén is – ha azokat nem bontották volna le.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 4. szám

képpen az orosz haditengerészet és kereskedelmi flotta kijutott a Földközi-tengerre, elárastotta a térséget olcsó búzával és lényegében tönkretette a Habsburg Birodalom ezidáig sikeres gabonaexportját. Ráadásul az oroszok a Duna-delta feletti ellenőrzést is megszerezték, gátolva a hajózást a Fekete-tenger felé. A háború lezárultát követően az osztrák haditengerészet költségvetését ismét jelentős mértékben csökkentették. A tízéves háború katonai, gazdasági és nagyhatalmi értelemben is bukást hozott a Habsburg Birodalom számára, miközben a franciák, az oroszok, a britek és a görögök területi és gazdasági előnyökhöz jutottak a térségben (a törökök kárára).

Tíz éven át nem történt fejlesztés, majd a flotta 1841-ben az 50 ágyús BELLONA II. fregattal bővült, miközben megkezdődött Pola hadikikötő kiépítése. Az osztrák haditengerészet ekkor 162 hajóegységgel rendelkezett. 1848-ban a velencei forradalom miatt a haditengerészet hajókat vesztett, ám a jelentősebb hajóegységek – 3 fregatt, 2 korvett és 6 brigg ill. 1 gőzhajó – osztrák kézen maradtak. A forradalmi események lezárultával a korábban velenceiek kezébe került flotta is ismét osztrák tulajdonba került, s ezt követően lett a vezényleti nyelv az olasz helyett a német⁴⁰

A hosszan tartó béke körülményei között dinamikusn növekedett az osztrák kereskedelmi tengerészet teljesítménye és 1836-os megalakulása óta jelentős sikereket ért el az Osztrák Loyd tengeri gőzhajózási társaság is, amely fokozatosan átvette a korábbi velencei kereskedelmi útvonalak egy részét. Ugyanakkor a kereskedelmi hajózási tevékenység – *egy esetleges gyarmatszerzés érdekében történő* – katonai biztosítása és támogatása a kis létszámú, sorhajókkal nem rendelkező flotta következtében messzemenőig elégtelen maradt. „**A haditengerészet pangása** és a Lloyd dinamikus fejlődése egyre inkább *éles ellentmondásba* került egymással... a haditengerészet *még húsz évig sem méretében, sem technikai színvonalában nem követte... a fejlődést.*”⁴¹ 1848-tól már nem annyira a kalózok, hanem elsősorban a szárd királyság és a nápolyi hajóhad jelentette az ellenfelet a császári haditengerészet számára. A csökkenő kalózveszély és a környező államok haditengerészetének erősödése következtében a Habsburg Birodalom haditengerészetének rendészeti erőből át kellett alakulnia klasszikus haditengerészetté – ám ennek a folyamatnak a valóban intenzív megindulásáig még egy évtizedet kellett várni.

1848-ban a **dunai sajkások** fellázdak az osztrák hatalom ellen és egy önálló délszláv állam megalakítását követelték. Ez az incidens a következő évtizedekben csökkentette a központi hatalom sajkások fegyverben tartására irányuló ambícióit, az intézmény rohamosan hanyatlott.⁴²

1850-ben a **haditengerészetnél** rendszerbe állítottak egy újabb fregattot, az 54 ágyús NOVARRÁ-t, majd 1853-ban még egyet, a 60 ágyús SCHWARZENBERG-et. Ugyanakkor az 1853-ban kirobbanó Krími háború során az osztrák haditengerészet messze nem tudott a nagyhatalmi státuszhoz illeszkedő tevékenységet folytatni – mindössze 4 fregatt és 4

⁴⁰ Uo. 28. o.

⁴¹ Uo. 20. és 23. o.

⁴² Uo.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 4. szám

korvett járőrözött a Földközi-tenger keleti medencéjében –, a meggyengült dunai flottilla pedig a rendelkezésre álló gyártókapacitások (Óbudai hajógyár) és sikeres hadihajó-fejlesztések (GRAF SCHLICK) ellenére sem volt képes a havasalföldi osztrák szárazföldi csapatok támogatására, vagy a Dunán tevékenykedő orosz hajóegységek ellensúlyozására.⁴³

1854-től – a trieszti haditengerészeti kikötő kiépítésével párhuzamosan – *jött csak fokozatosan létre az immáron valóban komoly harcértéket jelentő osztrák hadiflotta*. Ebben az évben rendszerbe állítottak egy angol gyártású csavarhajtású *gőzfregattot*, a RADETZKYT. 1858 végén már 3 db. faépítésű, előlőtöltő ágyúval felszerelt gőzfregattal és 2 db. *gőzkorvettel* rendelkezett a haditengerészet.⁴⁴

A **sajkások intézménye** formálisan ugyan még egészen 1853-ig élt, mint határőrvidéki őrség, de már hajók nélkül. 1854-ben I. Ferenc József már korszerű – *fémépítésű, gőzhajtású hajókon* alapuló – dunai hadiflotta szervezését kezdte meg, amelynek központja Pesten volt.

| Név | Szolgálatban | Hossz | Fegyverzet | Megjegyzés |
|-----------------------|--------------|-------|---|--|
| GENERAL SCHLICK | 1850-1854 | 46 m | 8x7 fontos ágyú 2x12 fontos ágyú | lapátkerekes |
| GRAF SCHLICK | 1857-1866 | 58 m | 4x24 fontos ágyú 8x6 fontos ágyú | lapátkerekes |
| ERZHERZOG ALBRECHT | 1852- n.a. | 54 m | 2x24 fontos ágyú 2x18 fontos ágyú 2x12 fontos ágyú 2x7 fontos tarack | páncélozott lapátkerekes |
| ADLER | 1860-1866 | 60 m | 2x24 fontos ágyú 2x18 fontos ágyú 2x7 fontos tarack | lapátkerekes |
| Ágyúnaszád I. | 1856- n.a. | 21 m | 1x60 fontos ágyú | lapátkerekes |
| Ágyúnaszád II. | 1857- 1866 | 24 m | 1x30 fontos ágyú | Klosterneuburgban épült, csavarhajtás |
| SCHÖNBRUN állomáshajó | 1857- n.a. | n.a. | - | |

1. sz. táblázat: Gőzhajtású dunai hadihajók (1850-1866)⁴⁵

⁴³ Uo.

⁴⁴ Uo.

⁴⁵ Margitay-Becht András: Tank a Dunán – Az osztrák-magyar dunai hajóhad és a „Lajta monitor múzeumhajó” története. Éghajlat könyvkiadó, Budapest, 2016. 30-31. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 4. szám

A haditengerészet 1763-ban hozta létre folyami hajók gyártására alkalmas üzemét Klosterneuburgban. Ennek kapacitását egészítette ki az Első Duna-gőzhajózási Társaság (DGT – Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft) által 1835-ben alapított Óbudai Hajógyár. (A hajógyár gróf Széchenyi István kezdeményezésére jött létre.) 1836-tól a személyhajók mellett uszályokat és vontatókat is gyártottak itt. *1839-ben itt készül a kontinentális Európa első fém (acél) testű hajója, a SOPHIE.* 1848-tól itt valósult meg a *gőzhajtású hadihajók* gyártása is. A lapátkerekes dunai hadi-gőzhajók hossza – az 1. sz. táblázatban látható adatok alapján – 1850-es megjelenésüktől kezdve folyamatosan növekedett 46 méterről 60 méterre, eközben fegyverzetük tüzereje is nőtt. *1852-ben megépült az ERZHERZOG ALBRECHT páncélozott hadihajó.* A brit és magyar mérnökök közös munkája eredményeképpen elkészült *teljesen fémépítésű hajó* „volt a világ első páncélos gőzhadiahajója.”⁴⁶ A hajógyár 1854-ben kezdte meg *csavarhajtású* polgári hajók gyártását. Technológiai értelemben tehát *a krími háború időszakára készen állt az osztrák haditengerészet arra, hogy – Klosterneuburg és Óbuda hajógyárainak kapacitására építve – létrehozson egy ütőképés dunai flottillát, ám anyagi erőforrások hiányában a hajóegységek számának növelése elmaradt.* A polgári hajógyártás ezzel szemben 12 sója-helyen zajlott Óbudán az ötvenes években, 2900 fő alkalmazottal. 1857 után a Klosterneuburg hajógyárában épített hajóknál alkalmazni kezdték a hajócsavart is. 1859-től a gyár már gőzgépeket is előállított (addig ezeket külföldről szerezték be).

A dunai flottilla parancsnoksága alá több gőzhajó és szállítóhajó is tartozott. Hasonló flottillákat szerveztek a Lago-Maggioren, a Pón és a velencei lagúnákon is. **1860-ban szervezetileg az összes flottillát** (a Lagúna-, a Garda- és a Dunai Flottillát) is a **haditengerészethez** csatolták.

1861-ben a **haditengerészetnél** átadták a 91 ágyús KAISER gőz segédhajtású sorhajót. A következő évben rendszerbe állították az első két – fa hajótesten páncélzatot viselő – *páncélos fregattot* is, amelyek már részben hátultöltő ágyúkkal voltak felszerelve. Ekkor már az osztrák ipar is képes volt nagyobb méretű hajógőzgépek és páncéllemezek előállítására. 1865-ben még egy páncélos fregattot bocsátottak vízre. 1866-ig összesen 7 páncélos fregattot és 5 gőzfregattot adtak át. előbbiek még mindig fa hajótesttel épültek, de már 110-120 mm-es övpáncélzattal voltak megerősítve.⁴⁷

Az 1854-től – a krími háború negatív tapasztalatai után – megkezdett dinamikus osztrák flottafejlesztés egy évtized alatt jelentős számszerű eredményeket ért el. Az immár nemzetközi viszonylatban is számba vehető hajómennyiséggel rendelkező flotta 1866-ban Lissa-szigeténél (Vis) legyőzte a jóval erősebb, de rosszabbul vezetett olasz haditengerészetét. Ugyanakkor ennek a szervezettefejlesztési korszaknak – a dinamikus technikai fejlődés, a segédgőzgépek, illetve a fém rátétpáncélzat, majd később a főüzemi gőzgépek

⁴⁶ Margitay-Becht András: Tank a Dunán – Az osztrák-magyar dunai hajóhad és a „Lajta monitor múzeumhajó” története. Éghajlat könyvkiadó, Budapest, 2016. 30-31. o.

⁴⁷ Krámlí Mihály: A császári-királyi haditengerészet 1797-1866 Hadtörténeti Közlemények 1998. évi 2. sz. 29-30. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 4. szám

és a fémépítésű hadihajók megjelenése miatt – már sajátos jellemzői és korlátjai voltak. „A flotta gyarapodott, de nem a megfelelő ütemben, 1848-hoz képest megnőtt ugyan az ereje, de a többi flottához viszonyítva, a *technikai lemaradás miatt, valójában tovább csökkent.*”⁴⁸ A gyors ütemű technikai fejlődés következtében tehát egy olyan helyzet állt elő, amelynek következtében – elavult eszközök (fregattok, briggek) hazai gyártása esetén még a haditengerészet méretének növekedése esetén is csökkent annak ereje – más államok korszerűbb haditengerészeteihez képest. Tekintettel arra, hogy 1864-ben Helgolandnál véglegesen lezárult a fa, illetve vegyes építésű vitorlás hadihajók korszaka – az osztrák haditengerészet is *szervezetfejlesztési korszakhatárhoz* érkezett. Ugyanis egy korszerű, tisztán fém építésű „páncélos hajó ára kétszerese-háromszorosa volt egy hasonló méretű fahajónak.”⁴⁹ Ezek a költségek nem csak, hogy nehezen vállalhatóak voltak, de a korszerű hajók építése – nagyteljesítményű gőzgépek és páncéllemezek gyártása – az ötvenes években még nem is volt teljes mértékben megoldható a Habsburg Birodalom hazai bázisán. A gazdaság teljesítőképessége, a külkereskedelem és az iparfejlődés mutatóinak értékelése alapján, a haditengerészet fejlesztésére csak az 1750-1830 közötti korszak bizonyult alkalmasnak. Ezen belül a 18. század közepe és második fele a török háborúk miatt a dunai flotta fejlesztésével telt, a századfordulón a haditengerészet fejlesztését a francia forradalmi és a napóleoni háborúk tették bizonytalanná, míg az 1814-1830 közötti időszakot – a finanszírozás biztos háttere ellenére – Metternich alapjaiban téves haditengerészeti politikája tette tönkre. (A szerzők köszönetet mondanak Horváth Zoltán úrnak a szakmai segítségért.)

FELHASZNÁLT IRODALOM

1. A Habsburg-Birodalom gyarmatpolitikája In.: Búr Gábor: Afrikatörténeti tanulmányok ELTE BTK Új- és Jelenkori Egyetemes Történeti Tanszék, Budapest, 2011.
2. Bornemisza Félix: Magyar hajóhadak a Dunán Turcsány Antal Kiadója, Budapest, 1928.
3. Chernyshev A. A.: Russian Sailing Fleet. Voenizdat, Moskva, 1997.
4. I.A. Ivanov - A. C. Konsztantyinov: Korablja Ingermanlandü (Az Ingermanland sorhajó) Szudosztrojnyije, 1979. évi 1. szám
5. Kaiser Ferenc: A blokádnak elmélete és gyakorlata a tenderi hadviselésben. Aetas, 22. évf. 2007. évi 4. sz. <http://epa.oszk.hu>.
6. Keegan, John: A tengeri hadviselés története. Corvina Kiadó, Budapest, 1998.
7. Krámlí Mihály: A császári-királyi haditengerészet 1797-1866 Hadtörténeti Közlemények 1998. évi 2. sz.
8. Liptai Ervin (főszerk.): Magyarország hadtörténete I. k. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1985.
9. Mahan, Alfred Thayer: The Influence of Sea Power upon History 1660-1783. Dover Publications INC., New York, 1987.

⁴⁸ Uo.⁴⁹ Uo. 35. o.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 4. szám

10. Margitay-Becht András: Tank a Dunán – Az osztrák-magyar dunai hajóhad és a „Lajta monitor múzeumhajó” története. Éghajlat kiadó, Budapest, 2016.
11. Marjai Imre - Pataky Dénes: A hajó története. Corvina Kiadó, Budapest, 1973.
12. Mediterranean Sea Battles. <http://rusnavy.com/history/hrn6-e.htm> (2011. 04.11.)
13. Mitchell, Martin: The Maritime History of Russia 848 – 1848. Sidgwick and Jackson Limited, London, 1949.
14. Rolf Hobson - Tomas Kristiansen: Navies in northern waters 1721–2000. Frank Cass, London, 2004.
15. Veselago F. F.: List of Russian naval ships from 1668 to 1860. Tipographia Morskogo Vedomstva, St. Peterburg, 1872.
16. Zachar József: Csaták, hadvezérek, katonák a XVIII. században Tankönyvkiadó, Budapest, é.n.
17. Zichermann István: A kaukázusi tűzfészek. Anno Kiadó, Budapest, 2008.
18. Zichermann István: A krími háború. Anno Kiadó, Budapest, 2009.