

gel szembekerült porosz és ausztriai uralkodó kötelékai egyelőre, tartalékként, Hamburg és Lübeck területén várakoztak. Ezalatt a dán határvonalon mintegy 20 000 fővel felsorakozott a dán hadsereg, majd a status quo ante elérése érdekében, Schleswig zálogként való szövetségi birtokba vétele céljából, 1864. február 1-jén megkezdődött a felvonult porosz és ausztriai erő bevetésével a német–dán háború. Poroszország és Ausztria uralkodója ugyanis úgy döntött, hogy a többi német állam – és az azokat egybefogó Német Szövetség – közreműködése nélkül is megszállják Schleswiget.

A hadműveletekben a császári had soraiiban harcolt a magyarországi kiegészítésű 6., 34. és 72. gyalogezred, valamint a 9. huszárezred összesen 7207 katonája. Gerd Stolz dicséretes módon szinte naprakészen végigköveti a harcselekményeket a Jütland félszigetre való előrenyomulás kezdetétől a május közepén kötött fegyverszünetig. E részletes hadművészet-történeti ábrázolás után, amelynek során bőven szól a magyar részvétel miatt is különösen fontos Oberselk, Königshügel, Flensburg és Oeversee melletti ütközetekről, rátér az újabb londoni nagyhatalmi tanácskozásokra, azok kudarcára, a harcok június végi kiújulására, a háborús műveleteknek a tengerre és a szigetekre való kiterjesztésére, a július

végi újabb fegyverszünet megkötésére, végül a béketárgyalásokra. A Német Szövetség és a három hercegség közreműködése nélkül megkötött 1864. október 30-i, bécsi porosz-osztrák–dán béke döntéseinek részletezése után szól még a szerző a Dán Királyságról leválasztott három hercegségnek a két német nagyhatalom általi megszállásáról, a visszahagyottakon kívüli császári csapatok november végi hazaszállításáról.

A teljességre törekvés jegyében azt is bemutatja Gerd Stolz, miként folyik e háborúval kapcsolatosan a hagyományápolás Schleswig, Holstein és Lauenburg térségében, az egykori résztvevők közül pedig a mai Ausztriában. Ehhez csatlakoztatja az egykori császári VI. hadtest felépítését, bemutatja a háborús térségbeli ausztriai hadisírokat, beleértve a magyar huszárok és bakák emlékhelyeit is Rendsburgban, Schleswigben, továbbá az utóbbiból Flensburgba vezető út mentén. Az itt nem részletezhető, de magyar szempontból is megőrzésre méltó háborús cselekmények részletes leírásában pontos névmutató segít eligazodni, a témában való további esetleges elmélyülést pedig részletes irodalomjegyzék teszi lehetővé.

Zachar József

KRÁMLI MIHÁLY

A CSÁSZÁRI ÉS KIRÁLYI HADITENGERÉSZET ÉS MAGYARORSZÁG

Magyarország szerepe a közös haditengerészet fejlesztésében

(Pro Pannonia Kiadói Alapítvány. Pécs, 2004. 270 o.)

Az 1867-ben létrejött Osztrák-Magyar Monarchia alapvetően szárazföldi nagyhatalom volt, haditengerészete soha nem vehette fel a versenyt Nagy-Britannia, Franciaország, Németország, Oroszország flottájával. Különösen a XIX–XX. század fordulója után azonban erőteljes flottafejlesztésbe kezdett, mintegy ezzel is mutatva a dunai birodalom erejét és növelve nemzetközi tekintélyét. Az első világháború – a cs. és kir. haditengerészet első (és egyben utolsó) komoly megmérettetése – megbizonyította, hogy ez a haderőnem csupán korlátozott hadműveletekre és főként a birodalom meglehetősen hosszú partvidékének védelmé-

re volt képes, nagyobb tengeri ütközetben nem lehetett ellenfele az antant- (brit, francia, olasz) tengeri haderőnek. Mindezek ellenére uralta az Adriai-tengert, jól képzett és felkészült tisztikara, fegyelmezett legénysége tengerészhez méltóan, minden körülmények között megállta helyét és teljesítette kötelességét.

Manapság – főként Ausztriában – nagy nosztalgiával tekintenek a dualista állam haditengerészetére és annak szereplésére. Számos publikáció jelenik meg a hajóhad egészének és egyes hajóinak történetéről, a békeévek alatti és az első világháborúban történt bevetéseiről szakmai, illetve – ismeretterjesztő formában –

a szélesebb olvasóközönség számára. Az utóbbi egy évtizedben jelentősen megnőtt a kérdéskört felélelő angol nyelvű publikációk száma is. A közös hadiflotta történetének magyar vonatkozásairól, néhány kivételtől eltekintve, alig született modern szemléletű feldolgozás. A hazai kutatók közül az utóbbi néhány évtizedben Csonkaréti Károly és Sárhidai Gyula foglalkozott a császári és királyi haditengerészet történetével, de munkáikban ők is elsősorban a magyar szempontból fontosabbnak ítélt dunai flottilla történetét valamint a tengeralattjárók világháborús bevetéseit, illetve a kor haditechnikai problémáit vizsgálták.

Dicséret illeti Krámlit Mihályt, a Habsburg-birodalom haditengerészetének elkötelezett kutatóját, aki végre figyelmet szentelt annak a kérdéskörnek, hogy milyen szerepet játszott Magyarország a közös hadiflotta fejlesztésében. Tette mindezt óriási mennyiségű eredeti forrásanyagra támaszkodva, amelyek sorából kiemelendők a bécsi Kriegsarchiv, a Magyar Országos Levéltár és a budapesti Közlekedési Múzeum Archivumának dokumentumai. A fentiekén kívül a mű írója felhasználta a korszak haditengerészetére vonatkozó, viszonylag szűkös hazai, valamint az annál bővebb német, illetve angol nyelvű szakirodalmat, továbbá a Bécsben fellelhető kiadatlan doktori disszertációkat, valamint a korabeli, nyomtatott formában megjelent hivatalos kiadványokat, jegyzőkönyveket, tengerészeti folyóiratokat.

A bevezetésben a szerző a munka megírásához használt forrásokat mutatja be, továbbá felvázolja a mű célkitűzését, nevezetesen a fűmei magyar tengeri hadihajógyártás első világháborúig tartó történetének bemutatását.

Az első fejezet a császári királyi - 1889-től császári és királyi - haditengerészet 1786 és 1914 közötti történetét tekinti át. II. József császár már 1786-ban létrehozott egy néhány hajóból álló kis flottát Triesztben, az osztrák haditengerészet megszületését azonban csak 1797-re datálhatjuk, amikor Ausztria Velence és Dalmácia birtokába jutott. Kiderül, hogy a császári királyi haditengerészet 1814 és 1848 között lényegében velencei haditengerészet volt, osztrák zászló alatt. Első komolyabb bevetésére 1840-ben került sor, amikor több európai nagyhatalommal közösen három hajója részt vett a Török Birodalom ellen fellépő egyiptomi Mohamed Alival szembeni akcióban. Az 1850-ben elfogadott flottatörvénnyel jelentős szervezeti és technikai újításokat lép-

tettek életbe az osztrák haditengerészetben, az olasz helyett bevezették a német vezényleti nyelvet, a főparancsnokságot pedig Triesztbe helyezték át. Értesülünk a flotta komolyabb bevetéseiről: a porosz-osztrák-dán háborúban 1864. május 9-én Tegetthoff admirális megtámadta a Helgolandnál álló dán hajókat, 1866. július 20-án ugyanő legyőzte az olasz flottát Lissa szigeténél. A szerző tudósít az 1868 elejétől immáron közös haditengerészet főparancsnoka, Tegetthoff admirális által bevezetett reformokról. Részleteket tudhatunk meg a TEGETHOFF nevű hajó 1872–1874-es északi-sarkvidéki expedíciójáról. Megismerhetjük az 1882 óta hivatalosan szövetséges olaszokkal már az 1870-es évektől kialakult flottaépítési verseny részleteit, a császári és királyi flotta nagyobb nemzetközi akcióiban – pl. az 1897–1898-as krétai blokádban – való részvételét, az 1908–1909-es boszniai annexió válság rendezésében játszott szerepét. Krámlit röviden összefoglalja a Monarchia haditengerészeti iparának fejlődését. Kiderül, hogy 1797 és 1848 között Velencében, 1849-től Triesztben, majd Polában is épültek hadihajók, valamint az, hogy az 1890-es évek elejéig Németországból és Angliából importálták a szükséges lövegeket, páncéllemezeket, és hajógépeket. Tudomást szerzünk arról, hogy a Monarchia hadiipara mit szállított a hadiflotta számára. A szerző közli a magyar tengerésztisztek és a legénység számának 1867–1914 közötti változását.

A kötet második fejezete a közös haditengerészet ipari megrendeléseit kvóta alapján történő elosztásának problémakörével foglalkozik az 1890 és 1914 közötti időszakban. Sorra veszi, hogy a magyar ipar – így pl. a Diósgyőri Vas- és Acélgvár, a csepeli Weiss Manfréd-gyár, a Ganz Villamossági R.T., a pozsonyi Dynamit Nobel-gyár, a Szegedi Kenderfonó, a Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű, a fűmei Whitehead-gyár – konkrétan milyen megrendeléseket kapott a közös haditengerészettől, és milyen termékeket szállított 1890-től az első világháború kitöréséig. Kitér arra is, hogy a magyar ipar egy sor terméket egyszerűen nem tudott előállítani, amire pedig a flottának szüksége volt. Rávilágít arra, hogy a magyar kormány a századfordulón nyilvánította ki: a flottafejlesztés támogatása fejében az ipari megrendelések kvóta szerinti arányára tart igényt. Krámlit ír arról is, hogy az 1900-as 13,5 százalékról három év alatt a magyar gazdaság részvételi aránya a megrendelésekben megduplázódott. 1904-ben, illetve 1906-ban a

haditengerészet, az osztrák és a magyar kormány a hadiflotta megrendelésinek kvótászerű felosztását szabályozó megállapodást kötött, amelynek nyomán Fiumében elkezdődött a magyar hadihajó-építés. Ezekben az években a magyar ipar a kisebb hajók és a löszerek felét szállította, sőt Weiss Manfréd 1913-ban már a haditengerészet legnagyobb löszerszállítójának számított a Monarchián belül.

A harmadik nagy témaegységben a szerző összefoglalja a fiumei Danubius Hajógyárban 1907-től folyó tengeri hadihajógyártásra vonatkozó lényeges tudnivalókat. Kiderül, hogy kezdetben csak kisebb hajók – torpedórombolók és torpedónaszádok – készültek ott, amelyeknek felsorolja nevét, főbb műszaki jellemzőit. Részleteket tudhatunk meg a fiumei Whitehead-gyárban épült U-V., U-VI. és U-XII. tengeralattjárókról.

A negyedik fejezet megismerteti az olvasót az 1911-ben indult osztrák-magyar dreadnought-program keretében magyar hajógyárakban készült flottaegységekkel (egy csatahajó, a HELGOLAND és a NOVARA cirkáló – melyek többek között 1917. május 15-én az otrantói csatában is részt vettek –, hat romboló és hat tengeralattjáró), továbbá leírja építésük fázisait és műszaki jellemzőiket. Szót ejt arról, hogy a Danubius gyárban készültek az első önálló magyar tervezésű hajóknak számítók, TÁTRA-osztályú, 800 tonnás rombolók, 1914 tavaszától pedig 16 db 250 tonnás torpedónaszád is épült ugyanott. Részletesen megismerhetjük a valaha magyar gyárban – szintén a Danubiusban – épült legnagyobb csatahajó, a 20 000 tonna vízkiszorítású SZENT ISTVÁN építésének fázisait, műszaki jellemzőit, az első világháború alatti sorsát 1915. november 17-én történt szolgálatba állításától az 1918. június

10-én, a MAS-15 olasz torpedóvető gyorsnaszád által történt elsüllyesztéséig. Végezetül a szerző leírja az Ausztria-Magyarországon 1914-ben elfogadott és a háborúban meg nem valósult császári és királyi dreadnought-program (négy csatahajó, három cirkáló, hat romboló és két monitor épült volna meg ennek keretében) részleteit, amelynek eredményeképpen csupán négy romboló és két monitor készült.

A zárszóban Kramli összefoglalja az 1890-től világjelenséggé vált navalizmus lényegét, a magyar ipar részvételét az Adrián zajló olasz-osztrák-magyar flottaversenyben, és ismerteti a magyar hajóipar 1907-1918 közötti eredményeit.

A kötet függelékében adatgazdag, jól használható, összefoglaló táblázatokat tartalmaz a császári és királyi haditengerészet 1766–1918 közötti parancsnokairól, a haditengerészet 1868–1913 közötti költségvetéséről, a hadiflotta 1861–1918 között hadrendben állt nagyobb hajóinak műszaki jellemzőiről, az 1907–1916 között épült magyar gyártmányú tengeri hadihajók műszaki adatairól. A kötet ezen kívül még a mű első részében említett hadihajótípusokat bemutató kislexikon, rövidítés- és irodalomjegyzék egészíti ki. A mondanivalót tíz korabeli, épülő és elkészült hadihajót ábrázoló fénykép is színesíti.

Úgy vélem, az olvasmányos stílusban megírt kötet nem hiányozhat egyetlen, az Osztrák-Magyar Monarchia korszakával foglalkozó szakember polcáról sem. Az abban megfogalmazottak nem csak hadtörténeti, hanem iptörténeti szempontból is rendkívül érdekesek és hasznosak. Elolvasását éppen ezért minden, a korszak iránt érdeklődő olvasónak is ajánlom.

Balla Tibor

NAGY MIKLÓS MIHÁLY

BOLDOG BÉKEIDŐK HADITENGERÉSZEI

A k. u. k. hadiflotta utazástörténete

(Kornétás Kiadó, Budapest, 2003. 432 o.)

Örvendetes módon újabb kötettel gyarapodott az egykor volt Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének történetével foglalkozó magyar könyvek – sajnos igen kis-

számú – tábor. Jelen kötetben Nagy Miklós Mihály, a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem docense foglalta össze fél évtizedes utazástörténeti kutatásait. Bár e könyv első-